

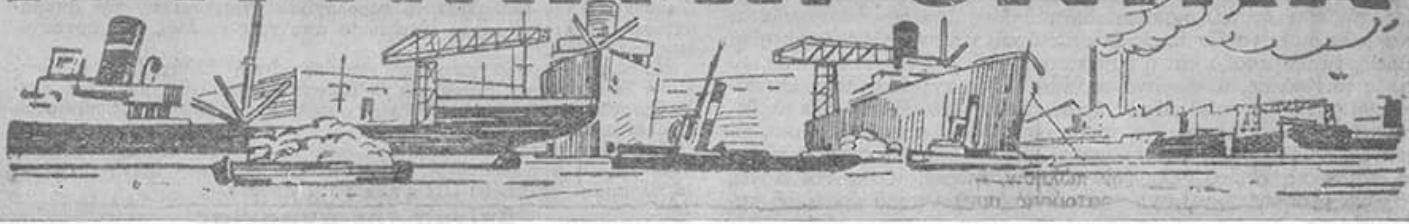
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1949

Αρ. Φύλλου 331/90

# NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'.(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 331)90

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1949

## ТО ДЕКАПЕНӨНМЕРОН

Ἡ διακομματικὴ

Δεν θέλουμε άκομη νὰ πιστεύσωμεν — πικράν τείραν ἔχοντες τοῦ παρελθόντος — ότι ἡ ἀνασυσταθείσα διακομματική ἐπιτροπή διὰ τὸ τόσα προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, θὰ μᾶς δώσῃ καὶ τὴν τελικὴν αὐλῶν λύσιν. Τὰ μὲλη τῆς ἐπελέγησαν ἀπὸ τὰ νέα στελέχη τῶν διαφόρων κομμάτων, τὰ ἀρτιωτέραν ἔχοντα τὴν ἐπιστημονικὴν κατάρτιον. Πολλὰ ἔξ αὐτῶν ἔγνωρισαν καὶ εἰς τὸ παρελθόν την ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, θὰ διστακεύωνται δὲ ἀσφαλῶς ἀπὸ τὸν ἔφεσον πάντα ἡνίκανταν τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον εἰς τὸν δύσκολον δρόμον του. Αἱ εἰσήγησίς των δὲν ἀμφιβάλλομεν, ότι θὰ είνει ἐποικοδομητικά. Διὰ πολλὰ τῶν ζητημάτων θὰ ὑποδειχθῶν ἴσως ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπήν μέτρα ἱκανά νὰ συγκρατήσουν τὸν ὀλοσχερῆ ἀφανισμὸν τῆς Ναυτιλίας. Καμίαν, διωρι, δεν ἔχουμεν ἐμπιστοσύνην, ότι αἱ ὑποδείξεις αὐταὶ, ὅταν θὰ φθάσουν πρὸ τῶν 'Υπουργῶν καὶ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν — τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἴδια — θὰ συναντήσουν πρόθυμον τὴν διάθεσιν καὶ ότι θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ θεομοθήτησις καὶ ἡ ἐφαρμογή. Τὸ παρελθόν, τούλαχιστον, αὐτὸν μᾶς διδάσκει. Τὰ πορίσματα, λ. χ., τῆς Ἐπιτροπῆς Μιχαλακοπούλου διὰ πολλὰ ἐκ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας ἔχουν και τώρα τὴν ἐφαρμογήν, ἐπειτα ἀπὸ μίαν διόλκηρον εἰκοσαετίαν. Τὸ οικικτονίχ Σεχαρβάλωμα τοῦ 'Εμπορικοῦ μιας Ναυτικοῦ ἀπεκορυφώθη μὲν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν, χρονολογεῖται, διωρι, ἀπὸ μακροῦ.

Πολύ καὶ τώρα ἀμφιβόλουμεν διά την τύχην τῶν οἰωνοῦτο πορισμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς, ὅσον καὶ ἂν αὕτη προσέλθει τὴν διακομιστικήν μορφήν καὶ ἀπάτηζεται ἀπό βούλευτας. Τὴν κατανόησιν τοῦ ιδίου ποιοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος δὲν περιμένουμεν ἀπό μόνα τού· μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς. Ἀπό τὴν κρατικὴν διοίκησιν ἐν τῷ συνόλῳ της θὰ πρέπει νὰ ἀξιώσωμεν περισσοτέρων στογὴν καὶ καλλιτέρων μεταχειρίσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὁσάκις ζητήματα αὐτοῦ περιέχονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ἀλφᾶ ἢ βῆτα ὑπηρεσίας, ἀπό τὸ σύνολον δὲ τῶν κομμάτων τὴν πανγυρικήν, τὴν ἀνεψιφύλακτον ἀναγνώσιτῶν πορισμάτων τῆς Ἐπιτροπῆς. Οὕτω μόνον θὰ ὑπάρῃ κάποια ἐγγύησις διὰ την πιστήν καὶ ἀδιατάρακτον ἔφαρμογην τῶν ὅσων θὰ θεσμοθετθοῦν μέτων, κατὰ τὰς συχνὰς ἐναλλαγὰς Κυθερηνήσεων καὶ Ὑπουργῶν.

Αλλά διερωτώμεθα : Θά φθάσουν μέχρι τής νομοθετικής κυρώσεως τὰ ὅσα ἡ Ἐπιτροπὴ θὰ ύποδείξῃ ; Θά καταστούν κτήμα κοινόν, συνείδησις καθολική, Κράτους καὶ κομμάτων, τὰ πρόσιμα τῆς Διακομματικῆς Ἐπιτοποΐας : Απόλυτον ἔχουν τὴν ἐπιφύλαξιν.

Δέν χρειάζεται νά ανατρέψουμε είς το παρελθόν, διά νά άποδείξω μεν τήν άκαστανόντον προκατάληψιν, ἃν μη τήν ἔχθρότητα, με τήν όποιαν τό Κράτος διεγειρίσθι τά ζητήματα της Ναυτιλίας. Δέν θά αναφέρωμεν τών οικτρών μικροκομματικών υπόλογισμών, δστις άνεκάθεν ἐπρυτάνευσεν είς τήν σκέψιν τών Κυβερνώντων, δσάκις ἐπρόκειτο ή δρθή κατεύθυνσις νά δοθή είς ἔνα διοικητικόν ζητημα τού Ἑλληνικού πλοίου, διο νά καταδέξωμεν την ἀπόλυτον εύθυνή του Κράτους διά τό κατάντημα είς οριθήθεν η Ναυτιλία μας ἀπό τής ἑσωτερικῆς διοικήσεως της. Αὐτὸ τό παρὸν ὑπεραρκεῖ διά τήν ἐπιφύλαξιν.

Τώρα τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος ἔχει τεθῇ ὑπὸ τὴν ἀπηνὴ δίωξιν τοῦ κ. Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὸν συμβούλον του. Ἐπιμένουν οὗτοι εἰς τὸν ἔφαρμογύν ἐνός νόμου, κειμένου ἐκτὸς τῆς πραγματικότητος. Ἡ Ναυτιλία πιστεύει, ὅτι ἐπιδιώκεται ἡ δημιουργία τῶν κεφαλαίων της καὶ ὅχι ἡ φοροδογία τῶν κερδῶν της. Ἰσως αὐτοῖς τὰ φορτηγά μας νῦν ἀντικρύζουν εἰς τοὺς ξένους λιμένας την κατάσχεσιν, ἐπιπεύσει τοῦ Δημοσίου.

Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ φορολογηθῇ, νὰ εἰσφέρει εἰς τὸν έθνικὸν ἄγωνα τῆς ἐπιβίωσεως. Εἶνε τοῦτο μία ἀνάγκη, μὴ τιθεμένη ἐν αὐτιστικόλογῳ. Πρέπει, ὅμως, νὰ σταθῇ καὶ εἰς τὸν ναυαγορά τὸ φορτηγὸν μας, γάρ κατορθώσα νὰ κινηθῆι, νὰ κερδίζῃ, διὰ νὰ πληρώσῃ. 'Ο νόμος περὶ τῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας αὐτὴν, ἀκριβῶς, τὴν προϋπόθεσιν γηγένεσην. Αὐτὴν ἐπιμένουν οἱ συντάκται του νὰ ἀγονοῦν, παρὰ πάσαν ωπόδειξιν, παρὰ τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὰς ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδείξεις.

Άλλο θά παραμείσωμεν πρὸς στιγμὴν τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὰς ἀνάγκας του, τὰς ταμειακάς, τὰς ἀμέσους. Αὐτὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, τὸ ἀρμόδιον, δηλαδή, διὰ νὰ συμπαρίστασε τὰς ζητημάτων τῆς, δὲν κατώρθωσε μέχρι τοῦδε νὰ χαρίσῃ εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοιον τὸΝΟΜΟΝ, που θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνέτον τῶν ζητημάτων τῆς ἐπ' αὐτὸν ἐργασίας διαχειρίσιν. Τὸ φορτηγὸν μας σκάφος ἀναφέρεται καὶ ὑπεύθυνοι δι' αὐτὸ δὲν εἰνει οἱ ταραξίαι, οὐδὲ καὶ οἱ στοισιάζοντες. Ὑπεύθυνον εἴνε τὸ Κράτος. Τοῦτο δὲν ἔλαβε ποτὲ οὐδὲν

προσφορώτερα μέτρα, που θὰ προελάμβαναν τὴν ἀντιδίκιαν καὶ θὰ ἐπέβαλλον τὸ κράτος ἐνὸς νόμου. Τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ δργανά του ἐπίστευσαν κακῶς, ὅτι ἀστυνομικά χρειάζονται μέτρα, διὰ νὰ προληφθῇ τὸ διοικητικὸν ξεχαρβώλαμα. Ήπατήθσαν οἰκτρῶς καὶ συνεχίζουν ἀκόμη καὶ τόρα τὴν σκιαμαχίαν. Νόμος χρειάζεται καὶ νόμοι προστηρούσμενον εἰς τὴν πραγματικότητα η Ναυτιλία δὲν ἔχει.

Δεν είναι άρκετα τα άνωτέρω, διά να δικαιολογησουν την έλλειψιν έμπιστοσύνης, από την όποιαν διακατέχεται ή. Ναυτιλία πρὸς πάσαν ἀπό μέρους της Κράτους, τών κομπάτων και τῶν ἐκάστοτε Κυβερνήσεων προερχομένην παγγελίαν;

Καλώς η κακώς, δεν πιστεύουμε εἰς ὅσα κατὰ καιροὺς λέγονται και γράφονται ὑπευθύνως και ἀνευθύνως περὶ ἔνιαχύσεως, προστασίας και θεσμοθετήσεως μέτρων διοικητικῆς χειραφετήσεως του Ελληνικού πλοίου. Το Κράτος ἐνθυμεῖται τὴν Ναυτιλίαν, ὅταν πρόκειται νὰ τὴν φοροδογήσῃ και λησμονεῖ αὐτὴν, ὅταν φορολογικὸν περιεχόμενον, λόγῳ τῆς κρίσεως, δεν υφίσταται.

Ούτε και τώρα, μὲ την ἐπανασύστασιν τῆς Διακομματικῆς Ἐπιτροπῆς, πιστεύει ἡ Ναυτιλία εἰς τὸ καθυστερημένον κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Ἀκούει τὸ δσα λέγονται καὶ περιμένει. Θὰ κρίνῃ ἡ τῶν ἀποτελεσμάτων, ἐνώ ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ζέναι σμαῖαι θὰ καλύπτουν τὴν σταθερῶς ἀναπτυσσόμενή Ἑλληνικήν ἐφοπλιστικήν δραστηριότητα. Αὐτὰ πρός τὸ παρόν. "Ιδωμεν, πάντως, καὶ ἐπίσσωμεν....

## Ἡ ἐπάνοδος

Λίαν επικαίρως ἔρχεται ή ἀνασύστασις τῆς διακομματικῆς ἐπιτροπῆς. \*Από τὸ ἔργον αὐτῆς καὶ τὴν υιοθέτησίν του ἀπό μέρους τοῦ Κράτους, θὰ καταδειχθῇ ὃν πράγματι ἐπιδιώκεται νὰ ἔπανεποτήσῃ ἡ συμαία μας τὴν προτέραν, τὴν προπολεμικήν της, αἴγαλην καὶ ισχὺν.

Δέν πρόκειται μόνον περὶ τῆς ἀμέσου ἀνάγκης, διποτανού μέτρα ίκανά νὰ περισώσουν διποτανού ἀπέμεινεν υπὸ την Κυανόλευκον. Η διακομματική ἐπιτροπὴ θα δινιμετωπίσῃ, κατὰ καλῆν δὲ τύχην, υπὸ εὐνοϊκὰς συνθήκας, ἔνα ζήτημα κεφαλαιῶδες διά τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ ζήτημα τῆς στροφῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰ ξένας σημαῖας. Άλληλένθετον είναι τοῦτο πρὸς τὰ μέτρα, τὰ διοικητικά καὶ τὰ φορολογικά, που θὰ υποδείξῃ ἡ ἐπιτροπὴ πρὸς την Κυβέρνησιν διά τῶν πορισμάτων της.

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηρῶν θά τεθοῦν ἵσως εἰς ἐφαρμογὴν αἱ ἀποφάσεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν περὶ ἀποκλεισμοῦ, κατὰς τὰς φορτεκφόρτωσεις τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χουνδουριανῶν σκαφῶν. Ἀγνωστος εἶνε ἡ ἔκτασις τοῦ ἀποκλεισμοῦ, ἀμφιβολίαι δὲ προβάλλονται διὰ τὸ δυνατόν τῆς ἐφαρμογῆς του. Ὁπωδήποτε, δῆμος, αὐταὶ καὶ μόναι αἱ πληροφορίαι περὶ ἀποκλεισμοῦ θά ἔχουν ἀμεσον ἐπίδρασιν εἰς τέ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυλωτάς. Διὰ λόγους προιοίσας εἶνε πιθανὸν νὰ ίδωμεν μεταφερόμενα σκάφη τινὰ ἀπὸ την Παναμαϊκήν εἰς ἄλλας σημαίας, παρεχούσας περισσότερα τὰ ἔχεγγυα τῆς ἀκτώλουτον ὑπὸ αὐτᾶς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. Ἀν, μάλιστα, τὸ μπούκοτάς τεθῇ εἰς ἐνέργειαν καὶ σημειωθεῖν, σποραδικά ἔστω, τὰ κρούσματα ἀπεργιῶν, κατὰς τὰς φορτεκφόρτωσεις, πολλοὶ θά εἶνε οἱ ἐφοπλισταὶ, πού θὰ ἐγκαταλείψουν τὴν Παναμαϊκήν καὶ τὴν ἀσύδοσίαν της. Θά ἀναζητήσουν ἀλλού τὸ καταφύγιον.

Ἐπικαίρως, λοιπόν, συνεστήθη ἡ διακομιστική ἐπιτροπή. Ἰωσά μετ' ὀλίγον νὰ ἀνακύψῃ τὸ ζῆτημα τῆς ἀλλαγῆς σημαίας διὰ τὰ Παναμαϊκά καὶ τὰ Χονδουριανά ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη. Δέν είναι δλίγια. Εἰς 180, μικρά καὶ μεγάλα, ἀριθμοῦνται.

‘Η ἐπιτροπὴ ἔχει τὴν εὐχέρειαν διὰ τῶν μέτρων, που θὰ υποδει-  
ξη, νά διευκολύνῃ, νά πρωθήσῃ ἀκριθῶς αὐτῶν τῶν σκαφῶν τὴν  
ἐπάνοδον εἰς τὴν Κυανόλευκον. Τὸ κέρδος θὰ είνει μέγα διά τὸ  
Δημόσιον, τὸν ναυτεργατικὸν κώδιον καὶ τὴν καθόλου Οἰκο-  
νομίαν τοῦ τόπου μας.’ Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας αὐτομάτως  
θὰ διπλασιασθῇ. Μὲ μόνα τὰ σκάφη αὐτά διλοκηρώνομεν τὴν  
αποκατάστασιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Εύχερής είνε ή μεταφορά τῶν παναμαικῶν σκαφῶν εἰς τὴν οῆμασιν μας. Νομοθεσία τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδρούρας μπαγορεύουσα τοῦτο δὲν υφίσταται, ὅπως διὰ τὰ διγυλικά καὶ τὰ διμειρικανικά σκάφη. 'Από τὴν διάθεσιν τῶν ἐφοπλιστῶν ἔχαρτάται καὶ αὐτοῖς ἀπό τὸν ψυχρὸν ὑπολογισμὸν—διατί νά τὸ ἀποκρύψωμεν—τῶν ιδίων των συμφερόντων. 'Ο ἐφοπλιστής θά ἐγκαταστέψῃ τὴν Παναμαικήν,

όταν διντυληφθή τὸν κίνδυνον καὶ θά στραφῆ πρὸς τὴν σημαίαν, ποὺ θά τοῦ παράσχῃ ἀσφαλεστέραν τὴν προστασίαν καὶ πλέον ἥρεμον τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων του. Θά προτιμήσῃ, θεοῖς, τὴν ἔθνικήν του σημαίαν, διότι ὑπ' αὐτήν δὲν ἀποχωρίζεται καὶ τῶν συνεργατῶν του, τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, θά σινακτήθῃ, ὅμως, ἐν τῷ μεταξύ καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Κράτος, τὰ ὄργανά του καὶ τὰς ἐπαγγελίας των; Θά παγκαθῇ μία τάξις πραγμάτων ὄριστη καὶ ἀδιάσθλητος διά τὰς ζητήσατα τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ διοικητικά καὶ τὰ φορολογικά, ώστε νὰ δημιουργηθῇ εἰς τὸν ναυτιλόδυμον κόδημον στερρά πλέον ἡ ἐντύπωσις, διότι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀνεῦρεν, ἔστω καὶ ἀργά, τὴν κατανόησιν τῶν ζητημάτων του ἀπὸ μέρους τοῦ κρατικοῦ παραγοντος;

'Ιδου ποῦ ἀκριβῶς ἐντοπίζεται καὶ ὁ ρόλος τῆς διακομιστικῆς ἐπιτροπῆς. Συνεστήθη μὲ τὴν θελησινὸν δλῶν τῶν κομμάτων, ἵνα κοινὸν κτῆμα αὐτῶν εἰνεὶ καὶ τὰ σῶα θὰ ὑποδείξουν τὰ μέλη τῆς. Εἰς αὐτὴν ἐνστόκεται τώρας νὰ χαρίσῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸν καταστατικὸν χάρη πρὸ την. Καὶ ἐφ' ὅσον ὁ χάρης αὐτὸς θὰ ἀντικατοπτρίζῃ τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ θὰ ἐπλήγῃ τὰς θασικὰς προβλήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, δὲν θλεπομέν τὸν λόγον, διατὶ καὶ τὰ Παναμαϊκά καὶ τὰ Χονδουριανά σκάφη μας νὰ μὴ ἀναζητήσουν τὴν Κυανόλευκον, παρὸς οἰανδήποτε ἄλλην σημαίαν. Ο παράγων, ἄλλως τε, τῶν πληρωμάτων δὲν εἰνεὶ ἡσσονος σημαίας. Ο Ἐλλην ἐφοπλιστής δὲν θὰ θελήσῃ νὰ ἀποχωρισθῇ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Παρ' ὅστε καὶ τὸν λέγονται, εἰνεὶ οὐδοὶ πολύτιμοι συνεργάται τῆς πλοιοκτησίας. 'Αν τὰ Παναμαϊκά καταφύγουν εἰς τὴν Ἀγγλικήν ἢ τὴν Ἀμερικανικήν σημαίαν, τὰ Ἑλληνικά πληρώματα θὰ ἔξελθουν τῶν πλοίων. Αὐτὴ καὶ μόνη ἡ περίπτωσις εἶνε ἀρκετὴ νὰ φέρῃ τοὺς ἐφοπλιστάς μας πρὸς τὴν ιδικήν μας σημαίαν.

Εὔκαιρια, λοιπόν, μοναδικὴ διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπάνοδον, κατὰ σημαντικὸν μέρος, τῆς δραστηριότητος τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Θά σταθῶμεν ἀξιοῦ νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν τὴν εὐκαρίπλαναν αὐτήν; Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, διότι σοθαροὶ ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες εἰς τὴν ξένην ἀντιμετωπίζουν τὴν πιθανότητα τῆς μεταγραφῆς εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Νησοδίγιον τῶν σκαφῶν των ὑπὸ ωρισμένας, πάντως, προϋπόθεσίες, τῶν ὅποιων θὰ λάθουν γνωστὸν ἐν καιρῷ τὸ Κράτος καὶ ἡ διακομιστικὴ ἐπιτροπή. Εἴναι λογικαὶ καὶ δικαιαι. Δὲν ἀφίστωται τῶν δσῶν ἀνατέρῳ ἔξεθεσμεν. 'Αποθλέπουν εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς ὑγιοῦς Ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως.

### Ἡ ὄρθὴ ἀποφίς

'Εζητήθη ἀπὸ τοὺς 'Αγγλούς καὶ τοὺς Σκανδιναύους ἐφοπλιστάς ή συνεργασία καὶ τῶν 'Ολλανδῶν συναδέλφων των, ἵνα συντονισμένη ἀντιληφθῇ ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουριανῶν πλοίων. Τὸ ζῆτημα, καθ' ὅ πληροφορούμεθα, θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ κατὰ τὴν προσεχῆ διάσκεψιν τῆς 'International Maritime Commission'.

Ἡ ἀπάντησις τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν, δεῖγμα χαρακτηριστικὸν τῆς δρῆσης καὶ ὑγιοὺς ἀντιμετωπίσεων τοῦ ζητημάτος, συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξης: «Ισος νὰ ἔπειτε ἡ συντονισμένη ἐνέργεια τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ, ἀντὶ τῆς στείρας ἀντιδράσεων, νὰ ἐστρέφετο πρὸς αὐτάς τὰς Κυθερήσεις πᾶν ἐνδιαφερούμενον χωρῶν, πρὸς τὰς διοικήσεις τῶν ἐποχικῶν τηρολόγων της παραπομπῆς, πάντως, προϋπόθεσίες, τῶν ὅποιων θὰ λάθουν γνωστὸν ἐν καιρῷ τὸ Κράτος καὶ ἡ διακομιστικὴ ἐπιτροπή. Εἴναι λογικαὶ καὶ δικαιαι. Δὲν ἀφίστωται τῶν δσῶν ἀνατέρῳ ἔξεθεσμεν. 'Αποθλέπουν εἰς τὴν κατοχύρωσιν τῆς ὑγιοῦς Ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως.

Αἱ ὑποδείξεις τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν θίγουν, ἀκριβῶς, τὸ πρόβλημα ἀπὸ τῆς πραγματικῆς του πλευρᾶς. 'Η Ἐλλάς, ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτήν. Θὰ θελήσουν οἱ παρ' ἡμῖν θιώνυμοις νὰ προσέξουν τὰς ὑποδείξεις τῆς δροφορούμηνς; 'Ομολογούμεν, διότι δὲν τὸ πιστεύουμεν.

### Εύρυτέρα ἡ ἔρευνα

Πρέπει, ὅμως, νὰ ἔχουν ὑπ' ὅψιν των οἱ μετέχοντες τῆς διακομιστικῆς ἐπιτροπῆς κ. κ. Βουλευταί, ὅτι διὰ τὴν ὀδοκήρωσιν τοῦ ἀναληφθέντος ἔργου, τοῦ ὄχι καὶ τόσον εὐχερώς, θὰ χρειασθῇ νὰ μελετήσουν τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα, οὐχὶ στεως καὶ μονον εἰς ὅτι ἀφορά τὰ διοικητικὰ καὶ φορολογικὰ ζητήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Εύρυτέρα πρέπει νὰ εἰνεὶ ἡ ἔρευνα καὶ γενικότερα αἱ κατευθύνσεις αὐτῆς.

Ἡ παραγωγικὴ πλευρὴ τῆς Ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως, ἡ συμβολή, δηλαδή, τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τόπου μας καὶ τὰς ἐνίκης μεταφοράς, η συναλλαγματικὴ εἰσφορά τοῦ φορτηγοῦ ίδια σκάφους καὶ αἱ δινατότητες ἀναπτύξεως τῶν ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας προσόδων τῆς Ναυτιλίας, αὐτὰ εἰνεὶ τὰ κύρια θέματα, ἐπὶ τῶν ὅποιων πιστεύουμεν νὰ ἀπασχολήῃ ἡ ἐπιτροπή, ἐπειδὴ πρὸς τὰς ἐσωτερικὰς ζητήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔπαινον νὰ ὑποδεικνύουν τὴν ἀνάγκην τῆς καθολικῆς αὐτῆς μελέτης τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Μέχρι τούδε, ὅμως, κανεῖς, οὐτε τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, οὐτε ἄλλος τις κρατικός ἀρμόδιος, ἐπεζήτησεν τὴν χάραξιν μᾶς ὑγιοῦς κρατικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἡτις, ἀκριβῶς, θὰ ἀπέβλεπεν εἰς τὴν τοιαύτην ἔνσχισιν τῆς Ναυτιλιακῆς προστασίας, ὡστε κατὰ ποσοστὸν, σὺν τῷ χρόνῳ, σημαντικώτερον, νὰ ἀποδώσῃ τὴν εἰσφοράν του τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου.

Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἡρέσθη διὰ τῶν ὄργανων του νὰ ἀ-

στυνομεύῃ τὴν Ναυτιλίαν, χωρὶς ποτὲ νὰ ἰδῃ τὸ φῶς μία μελέτη, μία εἰσήγησις, τείνουσα νὰ διαγράψῃ τὰς κατευθύνσεις τῆς κρατικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς. Τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἀνέζητησεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸ φορολογικὸν περιεχόμενον, τὴν ἀπομάστευσιν, δόσκις τα κέρδη ἐθρυλούντο απὸ τοὺς κυκλούς τῶν ἀργοσχόλων τῶν Αθηνῶν.

Μοναδικὸν παράδειγμα χώρας ναυτικῆς ἐποίησεν η Ἐλλάς, ὅπου η ναυτιλιακὴ δραστηριότης τυχοδικητικὴ ἀνέκοθεν ἀνεπτύχθη, μηδέποτε ὄκλουμενος καθειρουόμενος οὐτε καὶ χωρῆσασα παράλληλα μὲ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ τόπου προσαγωγὴν.

Τὴν βασικὴν αὐτὴν παράλειψιν, ἀπὸ τὴν ὄποισν πολλά, πάμπολλα η Οἰκονομία μας ζημιούσαι, καλεῖται τώρα η δισκομιστικὴ ἐπιτροπὴ νὰ πληρώσῃ. Πρέπει νὰ είνει ἡ κυρία της ἀποστολὴ.

### Δεῖγμα τῆς ἀναρχίας

Γνωρίζοντες καλῶς τὰ πράγματα, τὰ ὄποια θέλουν νὰ ἀγνοοῦν οἱ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας διοικούντες, ἐπαναλαμβάνομεν πρὸς αὐτοὺς τὴν σύστασιν νὰ ἀποφέυγουν τὴν ἔκδοσιν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων, διὰ τῶν ὅποιων καθειρουόμενος μέτρα δισκανονίζοντα, δῆθε, ωρισμένας διαφορᾶς μεταξὺ πληρωμάτων καὶ πλοιορχών περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐπιτροπῆς.

Αἱ ἀποφάσεις τῆς λεγομένης Συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὸ ἔξωτερον. Οἱ Προδεινοί Λιμενάρχαι θὰ ἔπρεπε νὰ είχον σχετικὸν πληροφόρησι τὸ 'Υπουργεῖον των. Ἐκτίθεται, μάλιστα, τὸ γόητρον τοῦ Κράτους καὶ τῶν ὄργανων του ὑπενανθρωπών, διὸ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καρδιὴν τὰς ἀποφάσεις τῆς ἐπιτροπῆς, διατάσσει τὴν ἐφαρμογὴν των, ἐνώ οἱ πλοιάρχοι καὶ τὰ πληρωμάτων, ὅποιαί εἰναι, καθεμέρινος σύρεται η Ναυτιλία. Οἱ ζεῦντοι δικασταὶ τὸν νόμον συχνά ἀνέζητον τὴν ἐκδόσουν τὴν ἐτυμηγορίαν των καὶ τὸν νόμον αὐτὸν δὲν κατέτοπτον δυνάτων ἐκάστησιν τῶν νόμων συμβασίσμενον νὰ τὸν ἐρμηνεύσουν πρὸς αὐτοὺς τὰς ἀκανόνιστας προσφάσεις;

Δὲν πρέπει νὰ αὐτοπατηθείμεθα; Η ἔργασία ἐπὶ τῶν ὑκεανοπόρων πλοίων ἔχει ἀνάγκη σαφοῦς καὶ ἀδιαβήτου ἀπὸ μέρους ἀμφοτέρων τῶν παρατάξεων πλήρους κανονισμοῦ. 'Ο νόμος θὰ κληθῇ νὰ κυρώσῃ τὸν κανονισμὸν αὐτού, ἵνα ἀκριβῶς διατίστωνται καὶ αἱ παραδίσεις τοῦ ἔνωπιον καὶ τῶν ἔνων δικαστηρίων, πρὸ τῶν ὅποιων καθημερινῶν σύρεται η Ναυτιλία. Οἱ ζεῦντοι δικασταὶ τὸν νόμον συχνά ἀνέζητον τὴν ἐπιτροπήν του νόμου. Αὐτή, ἄλλως τε, ἡ ὑπόθεσις τῶν ἔξαμηνον ἐπιδομάτων, δὲν εἰνεὶ ἀρκετὴ διὰ νὰ καταδειξῇ τὸν βαθμὸν τῆς περιφρονήσεως πρὸς τὰς ἀκανόνιστας προσφάσεις;

Τὰ ἔξαμηνα πρὸ ἔτους, ὡς γνωστόν, κατηργήθησαν. Τὸ 'Υπουργεῖον ἔσπειρε νὰ κοινοποιήσῃ τὸν ἀπόφασιν του καὶ τὴν προηγηθεῖσαν αὐτῆς συμφωνίαν μὲ τοὺς ἔδων ναυτεργάτας. 'Ηξιστε διὰ διατάσσεις τὴν μὴ καταβολὴν των. Τὸ ἀπότελεσμα εἰνεὶ γνωστὸν εἰς δόσους ἔζησαν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα εἰς τὸ ἔξωτερον. Τὸ ἔξαμηνα ἔξιοντα ἀπὸ τὰ πληρωμάτα, ἀπεργίαι καὶ ἀναταραχαὶ ἐπὶ τῶν πλοίων πολλαὶ δι, αὐτὰ ἐσμειώθησαν καὶ αὐτοὶ οἱ Προδεινοί Λιμενάρχαι, παρὰ τὴν διατάσσειν τοῦ 'Υπουργείου, ἀπεδείκνυν τὴν πληρωμήν. Εἴλεπαν τὸ δόμυντον τῆς ἐπιβολῆς μέτρων ἀντιθέτων πρὸς τὰ καθιερωθέντα διὰ μίας συλλογικῆς συμβάσεως, ητίς ισχύει καὶ δὲν ισχύει, ἀναλόγως τῶν ἔκαστων προσφάσεων, πότε τοῦ ἔνος καὶ πότε τοῦ ἄλλου (τοῦ ἔφοπλιστου καὶ τοῦ ναυτεργάτα).

Ἄς ζητήσῃ νὰ πληροφορῇ τὸ 'Υπουργεῖον τὴν τύχην καὶ τῆς πρὸ ήμερων κυρωθείσας ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον ἀπόφασεως τῆς Συμβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὰ ζητήματα τοῦ ἀνοίγματος καὶ τοῦ καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν, τοῦ καθαρισμοῦ τῶν αὐλῶν των λεβήτων καὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν τροφίμων. Είμεδα δέδησιοι, ὅτι καὶ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ θὰ τύχη τῆς διάσημας μὲ τὰς προγενεστέρας υποδοχῆς. 'Αλλού μὲν δὲν ἐφαρμόζεται ἡ μία πρέπτωσις τῆς ἐκτάκτου ἀμοιβῆς, διὰ νὰ ἀγνοηθῇ ἡ ἀλλή, ἀναλόγως τῶν συνθήκων ἔκαστου πλοίου καὶ τῶν λιμένων, που δὲ προσεγγίση τοῦτο, ἀλλώς δὲν δένται ἀγνοηθῆντα παντελῶς ἡ ἀπόφασις εἰτε ἀπὸ μέρους τῶν πλοιορχών, εἴτε ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος. 'Η Ναυτιλία, δυστυχῶν, ἀναρχεῖται. Αὐτή εἰνεὶ ἡ μόνη πραγματικότης. Δεῖγμα ἐλάχιστον τῆς ἀναρχίας είνει καὶ ὁ σεβασμός πρὸς τὰς ὑπουργικὰς ἀπόφασεις, αἵτινες ἀποσκοπούν εἰς τὴν ρύθμισιν τῶν περὶ τὴν ὑπερεσίαν τῶν πλοίων δισφορῶν.

**John A. Papadopoulos & C°**  
16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.  
Γενικαὶ ναυτικαὶ ἔργασίαι  
Καθαρισμὸς λεβήτων  
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδους εἰπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

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

Προμηθεύομεν ρυμουλκὰ  
πάσης ἱπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOPO

Τηλέφωνον Bowling Green 9-6639

## Ήμεις καὶ οἱ ἄλλοι

Απὸ τὸν λόγον τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου—τοῦ ἐγκυροτέρου ὄργανοισμοῦ τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας—παραλαμβάνομεν τὰ ἔξι:

«Γό ἀποδοτικωτέρον ἐνεργητικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν διοικητικὸν ἔγκειται εἰς τὰς ὁγαδές σχέσεις τοῖς οργανωτοῖς τῆς εκπροσωπούσας τοὺς ναυτιλομένους ὅλων τῶν τάξεων... Ἀνογκωρίζουν ὅτι χορὶς τὴν καλήν συνενόησιν μὲ τοὺς ναυτεργάτας τὰ πλοῖα μας—ὅν καὶ ἔξαρτα ἀπὸ ἀπόφεως σχέδιοι—θέλοταν νὰ κρατήσουν τὰς θέσεις των ἔναντι τοῦ ζωρὸς ἀναπτυσσομένου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὸ πεδίον τῆς δραστηριότητος μας.

Αὐτὰ διὰ τοὺς ιδιούς μας ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς γαυτεργάτας ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ὑπόδεξεων διὰ τὴν συνενόησιν πρὸς σύναψιν νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

Εἴθισται οἱ ναυτικοί μας νὰ ἔχουν τοὺς "Ἀγγλοὺς ὡς παράδειγμα, κατὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν σταδιοδοτίαν. Διστὶ αὐτὴν ἀκρίβειαν τὴν νοοτροπίαν τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν γαυτεργάτων, νὰ μὴ ἀκολουθήσουν καὶ οἱ ίδιοι μας;

Τὰ ὄγαθά ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Ναυτιλίαν, ὀμίλουν τὰ εὐλόγωτα. Κατώρθωσαν οἱ "Ἀγγλοὶ νὰ ἀποκαταστήσουν, λαμπτάν καὶ ὑποδειγματικὴν τὴν Ναυτιλίαν των, ἐνορίτερον κάθε ἄλλου λαοῦ καὶ νὰ καταστήσουν τὸ Ἀγγλικὸν σκάφος κύριον ὄργανον τῆς ὅλης οἰκονομικῆς ἀναπομπήσεως. Τοὺς ζηλεύμενούς μας τὴν ἀλήθειαν...

## Τὰ χάλια μας...

Εἰς δόλους, ἔκτος, βέναια, τῶν ἀρμόδιων τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τὴν κατάπληξιν προεκάλεσεν ἡ δημοσιευθεῖσα εἰς τὰς στήλας αὐτὰς ἀποκαλυπτικὴ ἐπιστολὴ τοῦ συνεργάτου μας «Ναυτιλομένου», διὰ τας νυκτερινὰς σχολὰς τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. Ἀντιστάσεως μησούης, εἰς οίκους ἐμπορίου, οικτράς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πτωχῶν μηθῆτων μετεβλήθησαν αἱ ἀποκαλούμεναι σχολοί. Αὐτὸς ὁ τίτλος «νυκτεριναὶ σχολαὶ ἐπαρκῶς ὑπόδηλοι, ποία θά ἐπρεπε νὰ εἴνει ἡ ἀπόστολη των. Τὴν μόρφωσιν τῶν ἀπόφρων νέων, τῶν μοχθούντων εἰς τὰ ἐργοστάσια τὴν ημεραν διὰ τὰ ψιχία τοῦ διοτροπισμοῦ των, ἀπεσκόπουν, πράγματα, οἱ πρώτοι αἰείμνηστοι ἰδρυταὶ τῶν δύο ἐξ αὐτῶν, τῶν πλαισιούμενων.

Τῷρα καὶ αἱ αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ κατήνησαν, ὅπως ὅλα γύρω μας, ἐπιχειρήστρις καὶ μάλιστα ἔξαιρετικὰ κερδοφόρος. Ἀρτιούστατοι πολλοὶ ἔξεφύτρωσαν. Δὲν ἐλειψε καὶ ἔδω τὸ ἐπικειμετικὸν μας δαιμόνιον.... Κατὰ χιλιάδας τὰ ἀφέλη παιδιά, ἀνησυχοῦντα διὰ τὴν ἐπιγεγελματικὴν τῶν αὐτρίου, σπεύδουν νὰ ἔγγραφουν. Τὸ δίτλωμα ἐπιδιώκουν, χωρὶς ὅμως τοῦτο νὰ ἀκολουθήσαι καὶ ἀπὸ τὴν προϋποτιθεμένην στοιχειώδη μόρφωσιν τῶν μαθητῶν.

Ο ἔλεγχος τῆς Πολιτείας παντελῶς σχολάζει. Ἀνενόχλητοι οἱ εὐφυεῖς ἐπιχειρηματία ἐνεσκουν τὸ ἔργον των, Κανεὶς δὲν ἐφρόντισε νὰ καθορίσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσοκτῶν καὶ τῶν κατὰ τάξεις μαθητῶν, ἀναλόγως τῶν μεσων — τῶν αἰθουσῶν καὶ τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ — ποὺ διασθέτει ἑκάστη σχολὴ. Κανεὶς δὲν ἥσχολητη μὲ τὰ εἰσπραττόμενα δίδακτρα καὶ τὰ παρεχόμενα εἰς τοὺς μαθητὰς θιδίλια τῶν κ. κ. Καθηγητῶν. Κανεὶς, τέλος, ἀπὸ τοὺς μακαρίους τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας Διευθυντᾶς καὶ Τυμπατάρχας — ψήσταται, ὡς γνωστόν, καὶ Διεύθυντις Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως — δὲν ἔδωκε συνέχειαν εἰς τὰ πορίσματα τῆς περιστινῆς ἐπιτροπῆς. Ή "Ἐνωσις τῶν Μηχανικῶν καταγγέλλει διὰ τῆς κατωτέρως ἐπιστολῆς της, ὅτι τὰ πορίσματα κοινώναιται εἰς τὰ ἀρέια τοῦ "Υπουργείου.

Δὲν εἶνε, πάντως, ἀνεκτὸν νὰ συνεχισθῇ ἡ θλιβερὰ αὐτὴ κατάστασις. Πρέπει η ἀντίδρασις ἀπὸ αὐτὰς τὰς τάξεις τῶν ναυτιλομένων νὰ πρέλθῃ. Ἐπιβάλλεται εἰς αὐτούς, εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς ὄργανων τῶν, νὰ ἀναλάβουν τὴν προσπάθειαν. Εἶνε ἐντροπὴ διὰ τὴν θαλασσινὴν Ἑλλάδα τὸ κατάντημα αὐτὸ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

Η "Ἐνωσις τῶν Ἐμπροπολιάρχων θεσταῖ, δυστυχώς, ἀσύγκινθος τὸ ἔργον τοῦ Φροντιστρίου τῆς Καστέλλας. Η "Ἐνωσις τῶν Μηχανικῶν δὲν φαίνεται, ἀπὸ τὴν δημοσιευμένην ἐν συνεχείᾳ ἐπιστολὴν της, νὰ δισκατέχεται καὶ αὐτὴ ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν τῆς κατανοήσεως τῶν ἐπαγγελματικῶν τῆς συμφερόντων. Ἀπὸ τὴν "Ἐνωσις τῶν Μηχανικῶν, ἀκρίβως, περιμένουν τὴν ἀντίδρασιν. Εἶνε εἰς θέσιν νὰ πέσῃ τὴν κατάστασιν, νὰ προκαλέσῃ τὸ γενικῶτερον ἐνδιαφέρον διὰ μίαν ὑπόθεσιν ἀμεσώτατα τοῦ μέλλοντος τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως θίγουσαν. Αἱ στήλαι αὐτὰ δὲν θὰ παύσουν ἐνισχύουσαν καθέ ένέργειαν τείνουσαν νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς ἀπότελον ἀντάξιον τῶν θαλασσινῶν μας παραδόσεων.

Ίδου καὶ η ἐπιστολὴ τῆς "Ἐνωσεως τῶν Μηχανικῶν:

"Ἄξιοτε κ. Διευθυντά,

"Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς παρακαλέσωμεν δηπειστηθῆτε καὶ δημοσιεύσετε τὴν κάτωτη ἐπιστολὴν μας.

Εἰς τὸ ἐγκριτὸν ὑμῶν περιοδικὸν τῆς Ιησ Μαρτίου ἐ. Ἑ. ἀνεγνώσιμεν προσεκτικῶς ὃν δρόμον ὑπὸ τὸν τίτλον «Γάλια μας καὶ μὲ τὴν ὑπογραφὴν «Ναυτιλομένου», τὸ οποῖον πραγματεύεται τὸ ζῆτημα τῆς μορφώσεως τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. καὶ τὴν

διομηνοποίησίν τῶν ποικιλούμων Νυκτερινῶν Σχολῶν μηχανικῶν, αἵτινες ἔχουσι καταστῆ καθερῶς κερδοσκοπικὰ ἐπιχειρήσεις:

Εἰς τὴν οὔσιαν συμφωνούμενην πληρότερα μὲ τὸν ὄμως θεωροῦν μαθητὸν μας να τὴν ανασκευάσων μερικὰς ἀνακριθεῖσας, τὰς ὅποιας οὐτὸς δὲν είχεν τίσα τὸν κατηρὸν δη τὸ μέσα νὰ ἔξαριθμησθεῖ. Καὶ συγκεκριμένας φρειλαὶν τὴν περικοπὴν τοῦ ὄρθρου, κατὸ τὴν ὅποιαν ἡ πλανελήνιος "Ἐνωσις Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν." δὲν ἐνδιοφέρεται διὰ τὴν μόρφωσιν τῶν νοσθίων των καὶ διαδόχων των.

Η πλανελήνιος "Ἐνωσις Μηχανικῶν Ε. Ν." ὅπο πολλοῦ, δι' ἀλλεπαλλήλων ὑπομημάτων τῆς προς τὸ υπουργεῖον Ναυτιλίας, ἔχει ὑποδεῖξει τὶ πρέπει νὰ γίνη διὰ τὴν ὄρτιωτεσσαν καὶ συγχρονισμένην μόρφωσιν τῶν μελλόντων μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν., ἔχει ἐπανειλημένως ὑποδεῖξει τὸν κινδύνον ἐκ τῆς ὄρθρου ἐξόδου ἐκ τῶν Νυκτερινῶν σχολῶν δοκίμων μηχανικῶν, πλημμέλων καπτηρίθεων καὶ γενικῶς ἔχει ὑποδεῖξει τὴν ὄρθρον τὸν ἀνάγκην δηποτες οἱ μηχανικοὶ μορφωθῶν συμφώνων μὲ τὰς σημειώσεις ἔξαριθμες τῆς μηχανικῆς τεχνῆς καὶ τὰς ανάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

Πέρμοντιν εἰς καταστῆ μιας "Ἐπιτροπὴ παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. μὲ Πρόσδρομον τὸν Αντιπλοιάρχον τοῦ Β. Ν. κ. Πολιτάκου, μελὸς δὲ αὐτῆς ήτο καὶ δ. κ. Κοντός, Προϊστάμενος τῆς "Εὐσέως μας. Τὰ πορίσματα τῆς "Ἐπιτροπῆς ταύτης εὑρίσκονται εἰς τὰ Αρχεῖα τοῦ Υ.Ε.Ν. (Τρίμηνο Μέλετων).

Πρό τονος ὁ "Υποναυαρχὸς Λιμνικῶν κ. Χριστοφῆς, ἐν τῇ ἀγαστῇ μερίμνῃ τοῦ ὑπέρ τοῦ μελλόντος τῆς Ναυτιλίας μας, κατήριτος νέαν "Ἐπιτροπὴν, μὲ Πρόσδρομον τὸν Αντιπλοιάρχον μηχανικὸν τοῦ Β. Ν. κ. Μιχόποντον καὶ μελὸν τοὺς Πλωτάρχην μηχανικὸν Β. Ν. κ. Πόλλων, μηχανικὸν τοῦ Ε. Ν. κ. Κοτρόζον καὶ μηχανικὸν Μ.Ε.κ. Καλαποτάκην, εἰς τὴν ὅποιαν υπεδόησθαν διάφορα δασικά ἐρωτήματα, σχετικά μὲ τὴν μελλοντικὴν μόρφωσιν τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν.

Η "Ἐπιτροπὴ αὐτὴ, ἀρχίσασα τὰς ἐργασίας τῆς ἀπὸ διμήνου σχεδόν, ἔξοντική εἶναι ἐπὶ τὰ τεθύντα ἐρωτήματα καὶ διὰ τῶν πορίσμάτων τῆς θέτει τὰς πραγματικάς, τοὺς ὄρδης καὶ ἐνδελεγμένας δάσοις εἰπὲ τῶν ὅποιων δὲ στηριχθῆ μελλοντικὴ μόρφωσις τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν.

Τὸ ὑπό τοῦ "Ἐπιτροπῆς ταύτης προτεινόμενα μέτρα, ἐὰν γίνωσι πραγματικότες, εἰμένα δέσμων, διὰ τὴν πέραν τοῦ ποθήτον ἀποτέλεσμα, διὰ τὸ καλὸν αὐτῶν τούτων τῶν μηχανικῶν, τῆς Ναυτιλίας μας καὶ γενικά διὰ τὸ γόντρον τῆς "Ελληνικῆς μας Πατρίδος.

Εὐχαριστοῦντες  
Διατελούμεν μετὰ πόσης τιμῆς  
I. KOTROZOΣ

Γεν. Γραμματεὺς τῆς Πανελ. "Εὐσέως Μηχανικῶν Ε. Ν.  
Πειραιέως, 2 Μαρτίου 1949

## Ἡ «κακὴ σκάλα»

Ἐπισκευαὶ ἔλληνικῆς πλοιοκτησίας ὡκεανοπόρων φορτηγῶν καὶ μεγάλων ἐπιβατηρῶν δὲν διενεργοῦνται πλέον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Συστηματικῶν ἀποφεύγεται — εἰς πλείστας περιπτώσεις ἔχομεν τοῦτο διαπιστώσει — καὶ ἡ ἀπλῆ προσεγγισίς φορτηγῶν μας σκαφῶν εἰς Ἐλληνικὸν λιμένα. Φόβος συνέχει τοὺς ἀφοπλιστάς, τοὺς πλοιοάρχους καὶ τὰ πληρώματα ἐπὶ τῷ ἀκούσιμῃ τῆς διελεύσεως πλοίου τυνὸς ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Εἰνε τόσαι αἱ γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις, οἱ περιορισμοὶ καὶ αἱ πορευμάτων τῶν πάσης ὑπερεσιακῆς προελεύσεως κρατικῶν δργάνων, ὡςτε νὰ χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὸν ίδικὸν μας κόδιμον τῶν ναυτιλομένων δι λιμῆν τοῦ Πειραιῶς, ὡς η «κακὴ σκάλα». Δὲν ἀπέγειται πολὺ η φυλακή καὶ η δυσφήμησης διὰ τὸν έξ αγνοίας παραβάτην τῶν τόσων καὶ τόσων τελωνειακῶν, συναλλαγματικῶν, στρατολογικῶν, φορολογικῶν, λιμενικῶν καὶ ἀστυνομικῶν διατάξεων.

Εἰδικῶτερον διὰ τὰς ἐπισκευάς, η δραδούτης περὶ τὴν ἐκτέλεσίν των, η Ἐλλειψις τοῦ χάλυβος καὶ τῶν υλικῶν, η ἀκρίβεια αὐτῶν καὶ τῆς ἐργασίας, αἱ διατυπώσεις τοῦ Τελωνείου, τοῦ Λιμεναρχείου καὶ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, η ἀπειλὴ τοῦ φορολογικοῦ ἐντάλματος, η ἀνεπάρκεια τῶν δεξαμενῶν, διὰ αὐτὰ καὶ μυρία ὄλλα καθημερινά προσκόμματα καθιστοῦν ἔξαιρετικά κοπιώδεις τὰς ήμέρας τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ποὺ θὰ ἀπεφάσιζε νὰ φέρῃ τὸ σκάφος του εἰς τὸν Πειραιᾶ πρὸς ἐπιβεβόρησιν. Προτιμᾷ, δυστυχῶς, τὴν Γένοβαν. Ταχύτερα, εὐθυγάντερα καὶ μὲ ἀπόλυτον ησυχίαν ἐκτελοῦνται ἑκεὶ αἱ ἐπισκευαί.

Δὲν υπερβάλλουμεν τὰ πράγματα. Ἀπεικονίζομεν μίαν θλιβεράν κατάστασιν, ἀπότοκος τῆς οὐποίας εἰνε ἡ ἀνεργία χιλιάδων ἐργατῶν τῆς σιδηροδιομηχανίας καὶ ἡ ἀπώλεια ἀπὸ τὴν Οίκονομίαν μας ποσούσιαν συναλλάγματος καὶ κερδοφόρου κινήσεως.

Εἰς δύσους ζῦδην τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, διὰ τ' ἀντέρω είνε γνωστά. Γράφονται, διὰ νὰ τὰ πληροφορηθοῦν οἱ μανδαρῖνοι τῆς κρατικῆς διοικήσεως, διὰ νὰ συγκινηθοῦν, ἐπὶ τέλους, ἀπὸ τὸ κατάντημα, πρὸ τὸ δόπον ἀκατασχέτως φερόμεθα. "Ἐλληνική ἐργασία ἐκατομμυρίων λιρῶν διαφεύγει ἔξ αιτίας μας εἰς τὴν

"Αν δύως κανεὶς ἔκ τῶν θιυνόντων τὸ Κράτος αὐτὸ τὸ Υπουργῶν, "Υφυπουργῶν, Διευθυντῶν καὶ λοιπῶν ἀρμόδιων δὲν ηθέλησε ποτὲ νὰ πληροφορηθῇ τὸ τι γύρω του τεκταίνεται, οἱ ζένοι, τούνακίον,

**DAWOOD & CO.**

7, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA,  
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.

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED  
STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &  
Tramp Owners

άμεσώτερον ήμῶν ἐνδιαφέρονται. Παρακολουθούν τὸν περιορισμὸν τῶν ἑπτακευῶν τῶν πλοίων εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Σύρον καὶ προέρχονται εἰς ἀπόφασεις, αἵτινες, ἀντεθοῦν εἰς ἔφαρμογήν, δυσμενέστατος θά εἶνε ὁ ἀντίκτυπος. Ή οἰκτρά κατάστασις τῆς θιομηχανίας τῶν ἑπτακευῶν θά χειροτερεύσῃ ἀκόμη περισσότερον. Θά ἀφονισθῇ.

Οὕτω, μᾶς παρέχεται ἡ πληροφορία, τὴν δοιάν, διολογοῦμεν, δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ὁ Ἀγγλικὸς Νηογνώμων τοῦ «Λόδούς» Ρέτζιστερ ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην, κατόπιν λειτουργίας τόσων δεκαεπτίδων, νὰ περιορίσῃ τὴν τεχνικὴν παράστασιν τοῦ Γραφείου Πειραιῶς, τοῦ μοναδικοῦ, ὄλων τε, διὰ τὴν Ἑλλάδα, ἀφ' ὃντος ἐκείσει τῆς Σύρου. Δὲν καλύπτονται αἱ δαπάναι τῆς ἐδῶ παρουσίας μονίμου ἐπιθεωρητοῦ, ἀφοῦ ἐπισκευαῖ καὶ σχετικά ἐπιθεωρήσεις δὲν διενεργοῦνται πλέον. Τὰ ἔξοδα τῆς πλήρους διατηρήσεως τῆς ἐδῶ ὁργάνωσεως τοῦ ηγογνώμονος εἴνε περισσότερα, παρὰ τὸ ἔργον, ποὺ καλεῖται οὗτος νὰ ἀποδῷ.

«Ἄν ἐλήφθῃ, πράγματι, μία τοιαῦτη ἀπόφασις καὶ ἀν αὐτῇ τεθῇ εἰς ἔφαρμογήν, πρέπει νὰ θεωρήσωμεν ὡς δριστικῶς πλέον καταδικασθεῖσαν εἰς τὸν μαρασμὸν τὴν θιομηχανίαν τῶν ἑπτακευῶν. Δὲν πρόκειται νὰ ἐπανίδωμεν Ἐλληνικῆς πλοιοκητηρίας σκάφος ἐπισκευαζόμενον εἰς τὸν Πειραιᾶ. Χωρὶς τὸν ἐπιθεωρητήν τοῦ «Λόδούς», τὸ μεγαλύτερον ἀνά τὸν κόσμον ηγογνώμονος, ἐπισκευαῖ ἐδὲν ιοῦνται, οὔτε καὶ πιστοποιητικὸν ἐπιθεωρητείως θά ἐδιδέται. Η μετάκλησις ἐπιθεωρητοῦ ἀπὸ τοὺς Ἰταλικούς, τοὺς Αγυπτιακούς ἢ καὶ τοὺς Ἰσραηλιτικούς λιμένας, θά εἶνε δαπανηρά, ίσως δὲ καὶ ἀδύνατος.

Νά προσέξουν πρέπει οἱ ἐνδιαφερόμενοι σιδηροδιομήχανοι, οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀκόμη — δοσοὶ διατηροῦν ἑπάφην τινα μὲ τὸν τόπον μας — τὴν ἀνωτέρω πληροφορίαν. Οἱ γνωρίζοντες τὰ πράγματα, αὐτοὶ ήμποροῦν καὶ νὰ ἀκτιμήσουν τὴν παρουσίαν εἰς ἔνα λιμένα τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος. Αὐτοὶ ἂς ἐνημερώσουν καὶ τοὺς ἀγνοῦντας τὰ πάντα, πλὴν τῆς γραφειοκρατικῆς στρεψιδικίας, ἀρμόδιοις καὶ ἂς σκεφθοῦν δολοὶ, ἔστω καὶ τώρα, τὰ μέτρα, ποὺ θά ἡδύναντο νὰ βελτιώσουν τὴν κατάστασιν, ώστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ χειροτερέυσις τῆς, τούλαχιστον, ἡ καταστροφή,

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἀπὸ μακροῦ τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου ἔκρουσσον εἰς δια, δυστυχῶς, μὴ ἀκούντων. Καὶ διμοῦν οἱ κρατικοὶ μας ἀρμόδιοι περὶ ἀνασυγκροτήσεως.....

### Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

«Ἐλάχισται αἱ μεταδιδόμεναι ἐξ Οὐασιγκτώνος πληροφορίαι διὰ τὸ ζῆτημα τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαρ καὶ τῆς ἐπιδιωκομένης νόμῳ διασφαλίσεως τοῦ ήμερος αὐτῶν ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανῶν πλοίων. Τὸ μόνον, διπερ ἀνεκοινωθεῖ, εἶναι ἡ ὁμόφωνος κύρωσις τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου Μπλάντ ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν Κοινοβουλευτικήν Ἐπιτροπήν τῆς Βουλῆς. Τὸ κυρώθεν σχεδίου προδέπει, ὅτι τὸ ήμισυ ὀλῶν τῶν φορτίων τῶν χρηματοδοτούμενων διὰ τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου, θὰ μεταφέρεται προνομιακά διὰ τῶν Ἀμερικανῶν σκαφῶν, ἀδιακρίτως προσρισμοῦ καὶ οἷ μόνον διὰ τὰ ἔξι Ἡνωμένων Πολιτείων, ὡς μέχρι τοῦ δο, φορτωνόμενα εἰδη, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ οἰανδήποτε ἄλλην χώραν.

Τὰ 50 τοῖς ἑκατόν τῶν φορτίων θὰ ὑπολογίζονται, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὑπὲρ τὰ φορτία, τὰ μεταφέρομενα διὰ σκαφῶν Αμερικανῶν, τελούντων ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν στρατιωτικῶν ἄρχων.

«Η μόνη διὰ τοῦ νόμου ἐπιτρέπομένη παρέκβασις τῶν ἀνωτέρω προστευτικῶν διατάξεων, εἶναι ἡ ὑπόδειχθείσα παρὸ τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» τροποποίησις. Βάσει αὐτῆς, ἡ διαχείρισις τοῦ σχεδίου θὰ δύναται νὰ ἀγόνησῃ τὸ καθορίζομένον ποσόστον, εφόσον ἡ Ἐπιτροπὴ ἥθελε παράσχη τὴν δεβαίωσιν, ὅτι σκάφη διαθέσιμα Ἀμερικανικά δὲν προσφέρονται εἰς ἐπαρκή ὀρθιμόν τοῦ μεταναστεύοντος νοσούλους, τοὺς συνήθως εἰστραπτούμενους ἀπὸ τὰ ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν πλοία.

Αὐταὶ εἰναι αἱ μέχρι τῆς στιγμῆς γνωσθεῖσαι πληροφορίαι δι᾽ ἓνα ζῆτημα ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρονται τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Στάδια ἴκανα ἔχει ἀκόμη τὸ προστευτικὸν νομοσχέδιον νὰ διανύσῃ, ἵνα καταστῆ οἶνος. «Ἐν τῷ μέχρι τοῦδε δεδομένων δὲν γεννώντων καὶ πολλαὶ ἀμφιβολίαι διὰ τὴν τελικὴν ἐπιφήσιον του ἀπὸ τὸ Κογκρέσον. Εἶναι, παντως, χαρακτηριστικὴ ἀσύνθητης διὰ τὴν Ἀμερικὴν ἡ προσμένη περὶ τὸ νοσοσχέδιον σιωπὴ. Νὰ ὀφελεῖται, ἀρά γε, εἰς ἀντίδρασεις, αὐτῆς ταῦτης τῆς Ἀμερικανικῆς διοικήσεως; Τὸ προσέξεις μέλλον θά τὸ ἀποδεῖξῃ.

Ἐκείνο, πάντως, ποὺ ἐνδιαφέρει τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, εἶναι ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν, ποὺ προώρισται, μετὰ τὴν κύρωσιν τοῦ Νόμου, νὰ ξέλθουν καὶ πάλι τῶν ἀγκυροβολίων τῆς ὁργίας, χρονοναυλούμε-

να, διὰ νὰ ἐπωαληθοῦν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς διακρίσεως.

Αν ἀδρόσα ἴδωμεν προσφερόμενα τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη καὶ ἐπιτευχθῇ ἡ ὑπὲρ αὐτῶν νόμῳ διασφαλίσει τῶν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων, ἡ θεσις τῶν ξένων σκαφῶν καθίσταται, πράγματι, ἔξαιρετικὰ δύσκολος. Ας ἐλπίσωμεν, διτὶ τελικὸς τὸ νομοσχέδιον θά λαβῃ διὰ τῶν τροποποιησεων τοιαύτην μορφήν, ώστε ὀλιγωτέρας νὰ προκαλέσῃ ζημίας εἰς τὰς ξένας Ναυτιλίας.

\*\*\*

Νεώτεραι πληροφορίαι ἔξι Οὐασιγκτώνος ἀναφέρουν, ὅτι, κατὰ δῆλωσιν τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Κόνναλλυ, Προέδρου τῆς ἐπὶ τῶν Ἐξωτερικῶν ὑπόθεσιν Κοινοβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, εἰς τὸν ὑπὸ κύρωσιν νόμον περὶ παροχῆς τῶν νέων πιστώσεων τοῦ σχεδίου Μάρσαρ, προσετεθῇ ἡ τροποποίησις, παρὰ τὰς προβληθείσας ἀντιρρήσεις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Χόφφμαν, διὰ τῆς ὁποίας ἡ Διαχείρισις τοῦ σχεδίου ὑπὸ κρεού ταὶ ρητῶς, ὅπως διαφυλασση τὸ ημισυ τῶν φορτίων εἰς τὰς Ἀμερικανικὰ σκάφη.

### Τὰ δι' Ἐλλάδα φορτία

«Ανευρίσκει, ως φαίνεται, τὸν δρόμον τῆς ἐπιλύσεως τὸ ζῆτημα τῆς συμμετοχῆς τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν δι᾽ Ἐλλάδα φορτίων τῆς Ἀμερικανικῆς θοηθείας. Απὸ τοὺς ἐδῶ Ἀμερικανούς παραπηρητάς ἐγένετο παραδεκτή ἡ προταθεῖσα λύσης, ὅπως ἡ Τράπεζη τῆς Ἐλλάδος πληρώνῃ ἐκ τοῦ κρατικοῦ συναλλάγματος τοὺς ναυλώσι τῶν Ἐλληνικῶν σκαφῶν, ἐνῶ ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαρ θά καταβάλλωνται μόνον οἱ διὰ τὰς ξένας σκάφη ναυλοί. Τοιουτοῦτος τὸ δαπανώμενον συναλλάγμα διὰ τὰς ναυλώσεις τῶν ιδικῶν μας πλοίων, θά ἔχῃ ἀντικρυσμα τὸ μῆταναθέν ἐκ τῶν πιστώσεων, ὅπερ καὶ θά χρησιμεύῃ εἰς τὴν σγορή περισσοτέρων κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν καὶ ἔφοδων. Οἱ, τι δηλοδή πράττουν αἱ διλλοί διέλλουν ναυτικαὶ χώραι διὰ τὰ ιδιαὶ τῶν πλοίων, ἔστω καὶ τώρα, θά ἀρχίσωμεν καὶ ἡμεῖς ἐφερμόζοντες.

Δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἀπαριθμήσωμεν τὰ κέρδη. Εἰναι ἔξιδθαλμα. Ο ναυλος, πράτων, θά είνει εύθηγτότερος διὰ τὰς Ἐλληνικὰ σκάφη, παρὰ διὰ τὰς Ἀμερικανικά. Δεύτερον: Τὰ ιδικά μας σκάφη δέχονται νὰ λάβουν ποσοστὸν τοῦ ναυλῶν τῶν εἰς δραχμάς. Αναφέρεται ἔνα ποσοστὸν 25 τοῖς ἑκατόν διὰ τὰς «λάτινες» καὶ 20 τοῖς ἑκατόν διὰ τὰς «τράμπις». Οι ἐφοπλισταὶ ἐδέχθησαν ποσοστὸν μικρότερον κατὰ 5 τοῖς ἑκατόν. Τρίτον: Επιτυγχάνομεν τὴν διατήρησιν τῶν τακτικῶν μας γραμμῶν («Ἐλληνικῆς καὶ Γουαλήρης» πρὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικῆς καὶ τέταρτον: Συχνότερα θά ἐπισκέπτωνται τὰ φορτηγά μας τοὺς «Ἐλληνικούς λιμένας, μὲ κέρδος σημαντικὸν διὰ τὴν έδυνητήν ημῶν οἰκονομίαν.

«Ἄς σημειωθῇ διὰ τὸν τῷ μεταξὺ διλλοῖς τοῦ καταβολῆς τοῦ πρότατος τῶν πιστώσεων εἰς «Ἐλληνικά σκάφη διὰ τὰ πρὸς τὴν Ἐλλάδα φορτία, εἰς τὸπον δύστε, ἀν δὲν ἀποσταλῇ πρὸς τὰς Τραπέζας τὸ ταχύτερον, μαλιστα, ἡ θάσεις τῆς ἔξευρεσις λύσεως σχετικὴ ἐγκύκλιος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος περὶ καταβολῆς παρ' αὐτῆς τῶν ναυλῶν εἰς δολλάρια (ἀγοραὶ φόμπτη), κινδυνεύει νὰ ἀνασταλούν οἱ πλόες τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν τακτικήν γραμμῶν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἐλληνικῶν σκαφῶν. Αἱ πληροφορίαι μας, ἔγκυροι ἔχουσι τὴν προέλευσιν, φέρουν τὸ ζῆτημα λελυμένον. Δὲν είνει, δημος, καὶ ἀπίθανον τὴν τελευταίαν στιγμήν νὰ τὸ ιδωμεν προσκρούσῃ μέσος εἰς τὰς συμπληγάδας τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας καὶ τῆς στενότητος ἀντιλήψεων.

### Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύμεν τὸ ὑποβληθὲν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τοὺς ἀρχηγοὺς τῶν Κομματῶν ὑπόμνημα τῆς «Πανελλήνιου ἀκτοπλοϊκῆς Ενώσεως» ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἀκτοπλοούσης ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας. Πρόκειται καὶ παλιν περὶ τοῦ... ἀκτοπλοϊκού, προβληματος. Οζύταντον πρὸ τοῦ πολέμου ὑφίσταται, ὑφίσταται καὶ τώρα καὶ θά ὑφίσταται—πολὺ φοδούμεθα—καὶ εἰς τὸ μέλλον, ἐφόσον τὸ Κράτος καὶ τὰ σηργάνα τοῦ δὲν ἀλλάξουν νοστροπίαν, ἐφόσον δὲν παύσουν νὰ πιστεύουν εἰς τὴν κοινωνικήσυνην τοῦ ἀκτοπλοϊκού σκάφους.

«Αγωνίζονται οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἀγῶνα δύσκολον καὶ διμέτωπον. Κατὰ τῆς ἐλλείψεως κατανοήσεως τῶν ζητημάτων τῶν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ κατὰ τῆς κακῆς αὐτῶν τῶν συνεργατῶν τῶν, τῶν ναυτεργατῶν, ἀντίληψεως, ὅτι τὰ συμφέροντά των χωρίζονται. Θά ἔπρεπε, τούναντιον, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται νὰ συντονίσουν τὰς ἐνέργειας των, χάριν οὐτῆς τῆς ὑποστάσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς ιδίων τῶν συμφέροντων, ἵνα τὸ Κράτος μὲ περισσότερον ἐνδιαφέρον, μὲ τὴν ἐπιβαλλούσην στοργήν, θελήσῃ νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων τοῦ ἀκτοπλοούσης ἐπιβατηγοῦ.

Telegrams:

«GENICOLAOU»  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

SHIPBROKERS

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

Telephone:  
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ**

## Ἡ εἰσφορὰ

Θερμά τὰ συγχαρητήρια τῶν στηλῶν αὐτῶν — τῶν ἐγγύτατα εἰς τὴν Ναυτιλίαν προσκειμένων — ἀπευθύνονται πρὸς τὴν Ἔνωσιν τῶν Ἑποπτιστῶν Ἀθηνῶν, διότι προφρόνως ἀπεδέχθη τὴν ἐπιβλαθεῖσαν ἔκτακτον εἰσφοράν εἰς τὸν εὐπόρουντα ἐφοπλισμὸν καὶ διεδίλωσε τὴν ἀπόφασίν της, ὅπως συνεργασθῆ διὰ την ταχυτέραν βεβαίωσιν καὶ εἰσπραξίν της.

Δεδομένου, ότι η "Ενωσις των Αθηνών είναι ή κατ' έσοχην άντιπρωτευτική έπαγγελματική όργάνωσις του έφοτλισμού, θέλομεν να πιστεύωμεν, ότι και τὰ εἰς Λονδίνον καὶ Νέαν Ὑόρκην τμήματα αὐτῆς, ήταν άκολουθήσουν τὸ κέντρον εἰς τὴν πρόδυμον πρὸς τὸ ἀγωνιζόμενον" Εθνικού οικονομικήν ἀφρώδην.

Καὶ αὐτὰ μὲν διά τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς κατέχοντας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τῶν σκάφη. Φόρους καὶ εἰσφοράς κατά τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν συνεχῶς καταβάλλουν εἰς μεγάλα ποσά οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.<sup>1</sup> Ἐξετέλεσαν καὶ ἐκτελούν ἀκέραιον τὸ καθηκόν των. Δὲν θὰ λείψουν καὶ τώρα νὰ τὸ πράξουν. Ἡ ἐκκλησίς, ὅμως, ἀπειθύνεται καὶ πρὸς τοὺς Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς, τοὺς διατηροῦντας τὰ πλοιά των ὑπὸ τας ἔνεας σημαῖας. Αὐτὰ εἶνε πολλά, εἶναι τὰ περισσότερα. Οἱ πλοιοκτήται τῶν — τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν Χονδουριανῶν κυρίως — εἰς οὐδέμιαν, εύτυχως, ὑποβάλλονται φορολογικὴν εἰσφοράν ἀπό τὰς δύο χώρας, τῶν διοικών τὴν σημαίαν φέρουν τὰ σκάφη τῶν. Ἐλάχιστον καὶ ἐφ' ἄπαις κατὰ τὸν τέλος ἃς ἐπιβάλλουν αὐτοὶ οἱ ἴδιοι ἐπὶ τῶν σκαφῶν τῶν, εἰσφέροντες τὸ χρῆμα ἐκεῖ, ὅπου ἄλλοι χύνουν τὸ αἷμα, διά τὴν ἐπιβίωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς.

Οι ιδιοκτήται άκομη των Ἀγγελικῶν, τῶν Καναδικῶν καὶ τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφών, ἃς προέλθουν καὶ αὐτοὶ συνεπίκουροι, ἵνα συμπληρώθῃ τὸ καθορισθὲν ποσὸν τῆς εἰσφορᾶς.

Ο πλούτος πρέπει νά ἀκτινοθόλη και νά θερμαίνη. Η Ἑλλάς έχει γνωρίσει, ότι παράδοσιν, τας θυσίας των τέκνων της έκ του ἔξωτερον. Οι ἐφότισται μας αὐτήν την παράδοσιν ἀς ἀκολουθήσουν. Κανεὶς δὲν πρέπει νά λειψή κατά την ἐκπλήρωσιν ἐνος καθήκοντος ιερού. Αὔριον, ούτον ἡ Ἑλλάς κερδίση την νίκην—θα την κερδίση, χάρις εἰς τὴν ὑπέρτερα τοῦ λαοῦ της ἀντίστασιν — θα είνει καὶ αυτοὶ μαζὶ μὲ δόλους τοὺς "Ελλήνας ὑπερῆφανοι". Η ιστορία θὰ ἔχη τὴν συνέχειαν της.

Ἐξαιρετικῶς εὐμενή ὑπῆρχαν τὰ σχόλια τῆς Κοινῆς Γνώμης ἀπὸ τὴν ἄμεσον καὶ πρόθυμον ἀποδοχὴν τῆς εἰσφορᾶς, ἀπὸ μέρους τῆς Ἔνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν Ἀθηνῶν.

‘Η «Βραδυνή» της Ζης Μαρτίου έγραψε σχετικώς ύπο τὸν τίτλον ‘Η χειρονομία:

«Οδηγεία ύπάρχει ομβιδολία, στις αι εύποροι τάξεις, τάς όποιας άφορε δ πρόσφατος νόμος περὶ έτακτου φοροδιοίς αντιληφθησαν την υποχρεωσιν των νο συμβολλουν από της πλευρας των εις τό αγώνας του μαχομένου εἴθους. Δι' αύτού ομβριστους η πρᾶς την Κυβερνήσαν γενομένη δηλωτις της Ενότεως Ἐλλήνων Εφοπλιστων, συμφωνας προς την όποιαν οι πλοιοκτηται τόν υπό Ελληνικην σημαίαν σκαφανδρα καλύψουν προθυμως την δρισθεσαν δι' αύτους εἰσφοράν, αποτελει έκδηλουσιν αξιον ξαφνι. Οι Ἐλληνες έφοτισται εξετελεσαν πάντοτε το πρᾶς την πατριδα καθηγον των και πάσιν πράτοι αποδέχονται την πρᾶς αύτούς αιτήσιν της γάρωνζουμένης Ελλάδος μας. Υποχρέωται και όλων των άλλων κατηγοριών των ευτόρων Ἐλλήνων είναι να τους ακολουθησουν και να τους μηριθουν. Και ουδεις άφιβαλλει στις όλοι σπεύσουσαν και μιμηθεν το προσδέγμα των πλοιοκτητων.

Τὸ «Ἐμπρός» τῆς Ζης Μαρτίου ἔγραψε ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὴν αράδοσιν»:

«Τὸ τηλεγράφημα τῆς Ἔνωσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν διέπει τὸν όπιον δηλοῦ, ὅτι προκειμένου περὶ τῆς ἔφοιτας φορδολαγίας τῶν εὐπόρων ἐπὶ τὰς τάξιν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ὥφειλει νὰ εἰσακούσῃ τὴν Ἑκκλησίαν του μαχομένους καὶ γὰρ οπεύσῃ εἰς τὴν δύναν ἔνεστι ταχυτέραν ἐκτέλεσιν τῶν ἐκ τοῦ νόμου τούτου ὑποχρεώσαντο αποδεικνύει, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία συνεχίζει τῆς παραδοσίους των ναυτικῶν τῆς Ὑδρας, τῶν Σπετσών καὶ τῶν Βαρύνων, που ἀνοίκαι τις τετέρες τους για νότο δύσουν τὸ χρυσόπιτος των στὸν ἄγνων τοῦ Εἴκοσιτένα. Τὸ Κράτος τοῦτον δὲν ἤγειται τοιαυτὸν θυσίαν. Ζητεῖ ἀπόλλαν ἀπὸ τους ἐφοπλιστὰς τὰ συντρέξοντα ὄγκα. Καὶ ἡ δῆλωσις των δύναν ὀφίει κομματιαὶ ὄφιδοις λαίπαν περὶ τούτους.

Η ίδια έφημερις είς τό φύλλον τῆς 5ης Μαρτίου ἔγραψε διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα τὰ ἔντι:

«Πολλά και σοδόρα είναι τα θέματα, τα όποια πρόκειται να απασχολήσουν την Διεθνούς Επιτροπήν επί του νοιτιλιακού ζητήματος, που άρχιζε σήμερον τας γραφειοσής της. Η έμπορικη μας ναυτιλία, όπως κλήματος, της έθνικης μας οικονομίας, είναι από τους μεγαλύτερους, όχι μόνον σήμερον αλλά και πολλά πριν το 1821. Το Ελληνικόν έπιχειρηστικόν διαμόριον έχει εύρει εις την έμπορικη μας νοιτιλιανά τὸν αισθέτορον στισίον διά την ικανότητα του μεσά εις τον διεθνή άνταγμασμόν. Κάθε μέριμνα έπομένως του κράτους διά την δημιουργίαν ευνοϊκών συνθήκων έργασίας είναι έπιβολλην. Το εύκρατόν είναι διτὶ εξέπειτα τέλος πάντων να χαρέψει τὸ κράτος ποιῶν νοιτιλιακού πολιτισμού, μη υποκειμένην εἰς αλλαγές και άναστασίεσις κοθ' ἐκστάση κυβερνητικήν κρίσιν. Τὸ γεγονός τούτο ἀποτελεῖ μίαν αναφορὴν δημόσιαν κατάκτησιν, τὰς όποιας οι καρποὶ θὰ ἐκδηλωθοῦν συντόμως. Η Διεθνούς Επιτροπή θὰ ἔξεταση όλας τὰς πλευρὰς τούτου ζητήματος και θὰ ἀποκρυπτω-  
λωσῃ το ποιηστή της, ἀλλὰ θεωρουμένον σκοπίουν και υπογραμμισμούν δύο κεντρικά μημεῖα και να ἐπιστήμων δύος Ιδιαίτερων την προσοχὴν τῶν συνέδρων εἴη· οὐτόν·  
Πρώτον τὴν ἑκατόβισιν τῆς ναυτιλίας ἀπό τὸ κομμουνιστικὸν μίασμα τὸ όποιον ἀπό της ἐποχῆς τῆς Μ. Ανατολᾶς τὴν λυμαίνεται με την περίσσειν OENO. Και δύντερον  
την δημιουργίαν ευνοϊκῶν συνθήκων αἱ όποιαι διὰ ἐπαναφέρουν τὰ πόλιν ξενίην σημαίαν  
Ελληνικά πλοία εἰς τὴν ἐλληνικήν. Καὶ τὰ δύο αὐτὰ ζητήματα είναι οὐσιώδεστα και  
τείνουν ὑπεροδότητα να λιθοβαίνουν.

**‘Η Έστι α’, τῆς Ζης Μαρτίου ἐσχολίασε διὰ τῶν ἔξης τὴν δήλωτιν τὰς Ἐγένετος.**

την τής Ενσωσεώς:  
«Ε δῆλωσας τῆς Ἐνσωσέως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἡ ὁποία τονίζει ὅτι, πάντα τὴν ἀθλίαν καταστάσιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἔχει περιαγγέλει την Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν αυτοτίλιαν, ἡ πλήρης ἔγκατταλειψίς της ἐπειδή μέρους τοῦ Κράτους, δέκεταν νὰ συνδρόμησι καθὸ δύνατον μεσὸν τοῦ Κράτους διὰ νὰ εἰσπράξῃ πράγματα τὴν κωδικοποίεσσαν ἀναστολὴν τῆς συμβολῆς της Ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν εἰδικὴν εἰσφοράν των εὐτόπων, προκεκλει- σμένων ἀνάγκην ἐντύπωσιν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κοινὴν Γραμμήν. Γκυρίζει αὐτὴ τὰ δυσχε- εῖς συνθήκας οἱ ὁποίαι ἔχουν δημιουργηθῆ διὰ τὸν σημαντικωτότον αὐτὸν κλάδον τῆς Ἑπικίνης Οἰκουμένης τῆς χώρας ἀπὸ σειρῶν ὅλην διατραχεύσαντον σφράλατον. Καὶ αἱρεῖται ἀύτον τὸν λόγον ἀσκήμενο πρεστόστορον, διότι δέλτει τοὺς ἐφοπλιτας, πα- αρειρίζονται καθὲ λόγον παροπάνου καὶ δυνοφορίας καὶ προδύνωμος νὰ προσφέρουν ὅπερα τὰ σημαντικὸν ποσόν, ποὺ τοὺς ἤπειται διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὴν κληρὸν ἄγνων τοῦ «Ἐθνους».

»Αναμένει δέ ή Κοινή Γνώμη σπουδή ρητή και κατηγορηματική αύτή υπόσχεσις η παραπέμψη μόνον εις τό χαρτί, όλλα μεταβλήθη τό τοπύτερον εις πραγματικότη-  
α, διά τη νήποτερους και αι άλλαι Έλληνικαι τάξεις νά ακολουθησουν τό καλον  
αράδειγμα.«

‘H Ծ:ՇՐԱԾ

Τί, ἐπὶ τέλους, συμβαίνει μὲ τὴν διώρυγα τῆς Κορίνθου; Μετὰ τόσα  
βάσανα, ἀναδολάς καὶ συζητήσεις, παρεδόθη εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν ἡ  
κυρία αὐτή ἀρτηρία τῶν ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνιῶν μας· Ἀπαγορεύε-  
ται, ὅμως, ἡ κατὰ τὴν νύκτα διέλευσις τῶν πλοίων. Ἡ διάνοιξις της,  
δηλαδὴ, δὲν ἀπέδωκε τὸ συγκοινωνιακὸν ἔργον, που ἀνεμένετο. Δικαιο-  
λογία συγκεκριμένη δὲν παρέχεται ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους διὰ τὴν ἀπα-  
γόρευσιν αὐτῶν. Ἡ Ἐταιρία φέρεται ὁγνουσσα τοὺς λόγους. Ἡ Νευ-  
καΐτη Διοίκησις τοῦ Πειραιῶς ὅμιλει περὶ ἀπομαγνητίσεως τῶν πλοί-  
ων, διότι, ως φαίνεται, Φοβεῖται τάς μαγνητικάς νάρκας, χωρίς, ὅμως,  
καὶ νά καθορίζῃ ποὺ ἐντοπίζονται οἱ φόδοι της: Εἰς μόνην τὴν διώ-  
ρυγα ἡ καὶ τὸν Κορινθιακὸν; Καὶ τὸ πολυπλάγον ἐν τῇ μακαριόττη  
του Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀφού ἐδημιουργήσεν εἰς τὸ Καλαμάκι,  
ἐκεῖ ὅπου ἀλλοτε δὲν ὑπήρχε, Λιμεναρχείον ὀλόκληρον, μὲ παράστασιν  
καὶ στολάς, ὅμιλει ἀφήρημένως περὶ ἀσφαλείας τῆς διώρυγος.

Διαλέγετε καὶ παίρνετε. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ διώρυξ δὲν ἐπιτελεῖ τὸν σκοπόν της, ἀφοῦ τὰ πλοῖα — τὸν γραμμῶν, μάλιστα, τοῦ ἔξωτρού — δὲν ἡμπτούν νὰ τὴν χρησιμοποίησουν, ίνα συντομεύσουν τὸν χρόνον τοῦ ταξιδίου των, ἐνώ και τὰ ἀκτοπλοϊκά, ἐπὶ ζημία σημαντική τοῦ συγκοινωνιακού ἀγαθοῦ, καθυστεροῦν, εἰς ἀσκόπους δαπάνας ὑποβαλλούνται και οἱ ἐπιβάται ταλαιπωροῦνται ἀδικως και παραλόγως.

Κάποιος πρέπει να αναλάβῃ την προσπάθειαν της έκκαθαρίσεως και τού ζητήματος αύτού. Πολλοί είναι οι άρμόδιοι. Τα πρώγματα είναι πολλά: Δικαιολογούνται οι φόδοι περὶ μαγνητικών ναρκών έντος της διώρυγος, σταν ο δίσιυλος αυτῆς καὶ ὁ υπόδος ἀνεσκάφη ἐπὶ σειραν τώρα μηνών εἰς δάσος μέγας; "Η μῆπως χρειάζεται η ἀπομαγνήσισις διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Κορινθιακοῦ;" Εν τοιαύτῃ περιττώσει πῶς ἐπιτρέπεται η προσέγγισις πλοίων εἰς τὴν Ἰτέαν καὶ μάλιστα μεγάλων, ιδίκων μας καὶ ξένων;

Οι φοβοί, επίσης, της ασφαλείας έχουν την βασιν των; "Η άπλωση είναι άφηρημένοι, την προέλευσίν των έχοντες από την άνωμαλον καταστάσιον του τόπου μας;

Ἐλάχιστα, πάντως, φυλάκια, τὰ όποια ἀσφαλῶς θὰ ὑπάρχουν καὶ καλὸς φωτισμός τῆς διώρυγος ὑπεραρκούν, διὰ νὰ διασκεδάσουν καὶ τοὺς φοβους. Ἡ περιφέρεια, ἄλλως τε, τῆς διώρυγος ήτο και είναι τώρα πλέον, μετά τὴν ἐκκρίσισιν τοῦ συμμοριτισμοῦ, ὑπερασφαλής. Υπάρχει, ἀρά, γε, ἀντίρρησις εἰς τὰ ἀνωτέρω ἔρωτήματα; Θὰ εἰμεθα περίεργοι νὰ τα πληροφορηθῶμεν.

### **ĐIỂM TỎ N.A.T.**

Δίκαιον τὸ παράπονον τῶν ναυτικῶν μας μετόχων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀ-  
πομακιγού Ταμείου διὸ τὸ ἀπληροφόρθτον αὐτῶν ἐπὶ τῆς ἔκστοτε οἰ-  
κονομικῆς καταστάσεως εἰς ἴδρυματος, που θελεῖ νὰ  
τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ γήρατος τῶν ἀπομάκων μας θαλασσινῶν.

«Διασοδεύμεν—μόνιμος γράφων—την μίαν ήμέραν εἰς τὰς ἐφημερίδας, διτὶ ἡ περιουσία του Τομείου εἰς συναλλαγμά διέρχεται εἰς 4½ ἑκατομμύρια λιρών. Ἀλλή ἐφημερίς ἀνέφερε μετ' ὀλίγας ημέρας εἰς 5½ ἑκατομμύρια λιρών. Ποιοι εἶναι ἡ πραγματικότης; Κανεὶς ποτὲ δέδοι μας τοῦτο εἴπει. Ποιοι εἶναι οὐτοί οἱ αερονάδες του Ταρείου μας, που δὲν θεωρούν υπότρχούν των νέων έκδουσών μας πάντευθύνοντας ανακοινώνων;»

Δέν ἐσκέφθησαν, πράγματι, οἱ ιθύνοντες τὸ N.A.T. νὰ ἔνημερώνουν τακτικά τοὺς εἰς τὸ ἑξωτερικόν, ιδίᾳ, ταξιδεύοντας γαυτικούς μας. ἐπὶ

**NO TIME IS LOST...**

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

**TODD**  
SHIPYARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.

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

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

τῆς δόλης οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Ταμείου, ἵνα καὶ αὐτοὶ μετ' ἐμπιστο-  
σύνης καταθέουν τας κρατήσεις, τας ὅχι ἀσημάντους διὰ τὸ πτωχόν-  
των βαλάντιον.

Τὸ πῶς διατίθενται αἱ πρόσοδοι τοῦ Ταμείου, τὸ πῶς ἀντιμετωπίζονται τὰ ζητήματα τῆς τοποθετίσεως τῶν κεφαλαίων του, ποιαὶ ἐπιδιώκονται ἐπιβεβλήμεναι μεταρρυθμίσεις καὶ εἰς ποιὸν συμέον εὑρίσκεται κατά καιρούς ἡ ἐκκαθάρισις τῶν συνταξιοδοτουμένων, αὐτὰ καὶ ἄλλα, γνωστὰ καὶ ἀγνωστα διά τοὺς πολλούς, ζητήματα θά ἔπειτεν εἰς τὰς ἑπτοῖς αἱ ἀναλυτικαὶ ἐκβέσεις τῶν ισολογισμῶν νὰ ἀναφέρονται καὶ νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ἀγακοινώσεων διεξοδικῶν ἀπόστελλομένων καὶ εἰς τὸ ἔχοντερικον, ἵνα πάντες οἱ ἐπὶ τῶν ὥκεινοπόρῳ φορτηγῶν ναυτολογημένοι λαμβάνουν γνῶσιν.

Παράλειψις καθήκοντος πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ περιφρόνησις αὐτῆς τὸς τούς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους, τοὺς μετόχους τοῦ Ταμείου. Ὁ τελευταῖος, λ. χ., θόρυβος, ὁ προκληθεὶς ἀπὸ τὴν ἀπειλουμένην δραχμοποίησίν τῶν εἰς συνάλλαγμα περιουσιακῶν στοιχείων τοῦ Ν.Α.Τ. εἶνε βάσιμος καὶ δικαιολογημένος; Δὲν ἦτο καθήκοντος τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ἰδρύματος νὰ προβῇ εἰς ἀνακοίνωσίς τοι; Πόθεν ἥντλησαν τὸ δικαίωμα οἱ ιθύνοντες τὸ Ταμείον νὰ διαχειρίζονται τοισάντα σοφαρά τῆς ὑποστάσεως αὐτοῦ ζητήματα ἐν παντελεὶ ἀγνοίᾳ τῶν συντηρούντων τὰς προσδόσους του καὶ τῶν ἀποξώντων ἀπὸ τὴν πενιχράν του σύνταξιν; Μία ἀνακοίνωσις ἦτο ἀναγκαῖα, ἵν μὴ καὶ μία γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων.

Θέλομεν γὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ ἐποχὴ καθ' ἡν τὰ κρατικὰ ὄργανα, χωρὶς τὸν ἄμεσον τῶν ἐνδιαφερομένων γνώμων, τὸν ἐλέγχον ἀκόμη, δι-  
εξιερίζοντο τὰ πράγματα τοῦ Ταμείου, παρῆλθεν ἀνεπιστρεπτί. Ὁχι  
μόνον τὰ ζητήματα τοῦ παρόντος καὶ ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ μέλλοντος —  
ὅπως ἀμφότερε εἰς ἀσφαλιστικὸν Ἰθύμα — ἀλλὰ καὶ τοῦ παρελ-  
θόντος ἡ διαχείρισις, ὅπως ἡ κατὰ τὸν πόλεμον ἀνεξέλεγκτος διασπά-  
σιος δεκάδων χιλιάδων λιρῶν ἀπὸ ωρισμένους λιμενικοὺς ἀξιωματι-  
κούς θὰ πρέπει να ἀπότελουν ἀντικείμενον εὐρυτάτων ἀνακοινώσεων,  
ἀπολογισμοῦ τῆς Διοικήσεως.

Είνε τούτο ἀξίωσις δικαιολογημένη τῶν μετόχων καὶ τῶν συνταξιούχων, τὴν ὅποιαν ἄν παρίδουν οἱ ιθύνοντες, ἵσως νὰ τοῖς ὑποδειχθῇ καὶ διὰ τοῦ Εἰσαγγελέως ἀκόμη. Διερωτάμεθα, δῆμας: Αὔτοι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, οἱ εἰς τὸ Σύμβολίον τοῦ Ταμείου μετέχοντες, δὲν πληροφορούνται τὴν γύρω των, εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτιλλούμενών, ἀγανάκτησιν; Δὲν συναισθανούνται τὰς πρὸς τοὺς παρ' αὐτῶν ἐκπρόσωπουμένους ὑποχρέωσις τῶν καὶ δὲν ὑποδειχθούντες τοὺς διαχειριστὰς τοῦ ὑπέρθιμος τοῦ ναυτικοῦ λιμενικούς ἀξιωματικούς τὸ καθῆκόν των, ποὺ δὲν είναι ἄλλο, παρὰ ἡ τεκτική ἐπικοινωνία μὲ τοὺς μετόχους τοῦ Ταμείου, ἡ λογοδοσία τῶν πετραγμένων καὶ κατὰ πυκνὰ χρονικά διαστήματα ἐνημερωτίσει τὴν εγγειρόμενην ἔκκατοτε ζητημάτων. Ἡ δραχμοποίησις λ. χ., τὸν εἰς συνάλλαγμα κεφαλαίων καὶ ἡ διαχείριστς τῶν προσόδων τοῦ Ταμείου κατὰ τὸν πόλεμον, εἰνέ ἀκριβῶς, θέματα τῆς ὑμερπτίσεως διατάξεως. Χρήζουν συζήτησεως.

Ἄντη τούτο τὸ παρόν, Θα συνεχίσουμε εἰς τὸ ἔπειρον.

133

Περιήλθε μέχρις ήμων ἡ πληοφορία, ότι ἡ Διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπεφάσισε τὴν κατεδάφισιν τοῦ ἴδιοκτήτου μεγάρου τοῦ Ταμείου ἐπὶ τῆς Λεωφόρου Γεωργίου τοῦ Πειραιῶς (τέως Κωνσταντοπούλου) καὶ τὴν ἀνέγερσιν ἐπὶ τοῦ οικοπέδου νέου κτιρίου, ὅπερ πιθανώς να στεγάσῃ τὰς ὑπηρεσίας του.

Δέν γνωρίζουμεν τὸν δράστην τῆς λαμπρᾶς αὐτῆς Ιδέας διὰ νὰ τὸν συγχαροῦμεν. Πρόκειται κατ' αὐτὴν νὰ κατεδαφισθῇ ἐναὶ ὥραιότατον, καλλιμάρμαρον μέγαρον, στερεὸν καὶ ὅριστα διατηρούμενον, διὰ νὰ κτισθῇ ἐναὶ ἄλλο εἰς τὴν θέσιν του. **«Ράβε ἡλιώνε, δηλαδή, —λέει η παροιμία— σὲ δουλειά νὰ βρισκώμαστε».**

Τό μέγασσον Κωνσταντοπούλου μὲ δίλιγας δαπάνας δύναται, ἐσωτερικῶς ἀρίστα νό αποκατασθήτη (πατώματα καὶ χραματισμοῖ). Ἀν προκριθῇ τὸ τοποθετήσεις τῶν ἀπόβεματικῶν τοῦ Μαρίου εἰς οἰκοδομᾶ, δὲν λειπούν, εἰς τὸν Πειρατὰ μάλιστα, τὰ κεντρικὰ οἰκόπεδα, ἐπὶ ἑνὸς τῶν διποίων, δῆδυνατο νά ανέγερθη μία νέα οἰκόδομή, χωρὶς τὴν ἀνεύ λόγου καταστροφὴν μιᾶς ἀλλῆς. Οὔτε τὰ ὄλικά εἰς τὸν τόπον μας εἰνε ἀφθονα, οὔτε δέσματα καὶ τὰ κεφάλαια.

Τι γνώμην ἔχουν οἱ διοικοῦντες τὸ Ταμεῖον;

Καὶ πάλιν τὰ ναυάγια

Ο ναυάρχος κ. Ἀλεξανδρῆς ἐπανέρχεται διὰ τῆς κατωτέρω ἐπιστολῆς του εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ανελκύσεως τῶν ναυαγίων. Δημοσιεύμενες εὐχαρίστους καὶ τὴν ἀπάντησιν αὐτήν του κ. Προέδρου τοῦ Ο. Α. Ν., ἐπεξηγοῦντες ἐν συνεχείᾳ καὶ τάς ἐπιφυλάξεις τῶν στηλῶν αὐτών διό τοι αποδοτικού τοῦ ἀναληφθέντος ἀπό τον Ὁργανισμὸν ἔργου τῆς ναυαγιαρεσίας.

Κύριε Αἰευθυντά

Αἱ παραπήρησεις, μὲ τὰς ὁποίας συνωδεύσατε τὴν δημοσίευσαν τῆς ἐπιστολῆς μου εἰς τὸ φύλλον τῆς Ιησοῦ Μαρτίου τοῦ ἔγκριτου περιοδικού σας, μὲ ἀναγκάζουν νὰ ζητήσω καὶ πάλιν τὴν φιλοξενίαν τῶν στηλῶν σας, διὰ τὴν διευκρινήσων δύο ζητήματα, τὰ ὁποῖα ἀπέφυγα νὰ ἀναπτύξω εἰς τὴν ἐπιστολήν μου, μόνον καὶ μόνον διότι θὰ ἐγίνετο αὕτη ὑπερβολικά μακροσκελής.

Τὸ ποῶτον ἐκ τῶν Ιητρικάτων τούτων εἴναι τὸ ζέτρυα τόσο φύσει πο-

Το πρώτον εκ των δημόσιων τουτών είναι το ζητήμα της αξιοποίησεως της, την έπι τού πότισμα. Επιτευχθείσαν πρόδοσην θεωρείτε μικράν, διότι τά πλειστά έκ τῶν έπισκευασθεντών καὶ ἐπανενταχθεντών εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ναυαγίων καὶ σταύρων μικρᾶς χωρικότητός. Καθὼς ὅμως ἀσφαλῶς γνωρίζετε, ἡ αξιοποίησις ἐνὸς κατασθέντος ναυαγίου—δηλαδὴ ἡ ἐνεύο μετατοπή του εἰς πλοίον—δὲν ἔξαρταται ἀπό μονην την θελησιν του ναυαγίαρετου, ἀλλὰ καὶ ἀπό τὴν κατάστασιν την μηματικῶν.

σιν του ναυαγίου. Αποδειξιν τούτου ἀποτελεῖ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι τέσσαρα ἀπό τὰ μεγαλύτερα ἐκ τῶν ἀνέλκυσθεντῶν ναυαγίων, τα «ΚΟΥΙΡΙΝΑΛΕ» (3264 τ. γκρός), «ΑΝΝΟΒΕΡΩΝ» (7438 τ. γκρός), «ΜΟΝΣΤΕΛΛΑ» (5311 τ. γκρός) και «ΕΥΒΟΙΚΟΣ» (4792 τ. γκρός), εύρισκονται ἡδη ὑπὸ διάλισιν ἡ πρόκειται νά διασυλθοῦν, κριθείστης της ἐπισκευῆς των ὡς ἀσυμφόρου. Δὲν δύναται νά ωθωρήῃ ἡ τοιαύτη τῶν ναυαγίων τούτων κατάστασις ὡς ὀφειλομένη εἰς μακράν αὐτῶν, παραμονὴν ὑπὸ τὸ θύρων ή εἰς λεπασίαν λόγῳ ἐγκαταλείψεων των, διότι ταῦτα ἔντον έτον πρώτων ναυαγίων, τῆς ἀνέλκυσεως τῶν ὅποιων ἐπέληφθη ὁ Ο.Α.Ν., τοῦ μὲν πρώτου ἔξ αὐτῶν διὰ τῶν ίδιων του μέστου, τῶν δὲ λοιπῶν δι' ἐργολάβων χρησιμοποιούντων κατά τὸ πλειστὸν τεχνικά μέσα του Ο.Α.Ν.

Τὸ συναφὲς μὲ τὸ ἀνώτερω ζῆτημα τῆς διαλύσεως ναυαγίων εἰς τὸ δῦνον, μόνον ὑπὸ τῷ ὀντὶ ἀνών πρίσμα δύναται νὰ κριθῇ καὶ ὅχι απολύτως. Καθὼς είναι γενικῶς γνωστόν, η διάλυσις ναυαγίων εἰς τὸ δῦνον είνει ἐργασία μικρά καὶ πολυδάπανος, σπανίως καλύπτουσα τὰ ἔξοδα της, ή να γκάσθη δὲ ὁ Ο. Α. Ν. νὰ προβῇ εἰς τὸν τρόπον τούτον τὴν απαλλαγὴν τῶν λιμένων ἀπό τῶν περισσοτέρων ναυαγίων, τῶν ποτίων ἡ κατάστασις, λόγῳ τῶν ζημιῶν, συνεπείᾳ τῶν ποτίων εἶχαν καταβυθισθῆ, ήτοι τοιστὴν ὥστε οὐδεμίαν πιθανότητα ἐπιτεκμήνει καὶ κατα-

**1938 - 1949**



'Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ἰούλιον τοῦ 1938,  
εἰδίκευεται ἀνέκαθεν τὴν ἀσφάλειαν Ἑλληνικῶν πλοίων.

# **ARGO INSURANCE CO. LTD.**

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

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

σιμοποίησέως των ώρ πλοίων παρουσίαζαν. Διὰ τὰ ναυάγια ταῦτα ἡ μόνη δυνατή ἀξιοποίησίς ήτο ἑκείνη, πού ἔκαμεν ὁ Ο.Α.Ν., δηλαδὴ ἡ διάλυσις των ἐν τῷ βυθῷ, ἐξ οὐκ ἀποκομιδήσαν καὶ σινεχῶς ἀποκομίζονται χιλιάδες τόνων παλαιών σιδήρων, πού τόσον εἰνε χρήσιμα εἰς τὴν σιδηροδιοίησιν. Τὸ διὰ τὰ πλείστα τῶν οὕτω διαλυμένων ναυαγίων εἰνε μεγάλα σκάφα, δὲν εἰνε σφάλμα τοῦ Ο.Α.Ν., ἀλλὰ τοῦ ἔχθρου, δὲ πότος, ἀκριβῶς διὰ νὰ παρεπιδοῖται τὴν ταχείαν ἀποκατάστασιν τῶν λιμένων μας, τὰ κατεύθυντος κατὰ τρόπον καθιστῶντα τὴν ἀνέλκυσιν καὶ περιστέρω χρησιμοποίησιν τῶν ώρ πλοίων ὅδυντων.

Τὸ διῆτημα, ἐπὶ τοῦ δόποιον ἐπιθυμῶν νὰ σᾶς ἀπασχολήσω, εἰνε τὸ ζῆτημα τῆς σειρᾶς προτεραίας της ο. Κύριος σκοπός, διὸ ὃν συνεστήθη ὁ Ο.Α.Ν., δηλαδὴ ταχυτέρα δυνατή ἀπελευθερωσις τῶν λιμένων, καὶ εἰς τὸ ἔργον τοῦτο ὅπως ἡτο λογικόν, ἐδόθη προτεραιότης, ἡ δὲ καταβληθεῖσα προσπάθεια ὑπῆρχε τόσον καρποφόρος, ὥστε τὸ ἔργον τοῦτο δύναται ἀναντιρρήτως νὰ θεωρηθῇ ως σχεδὸν συμπληρωθέν.

Παραλλήλως μὲ αὐτὸ ἔγιναν καὶ γίνονται καὶ ἔργασίαι ἐκ τὸς τῶν λιμένων τακτικῶν ὅμως πειραιωσέμενα τεχνικά μέσα, ποὺ ἔφερεν ἔξι Ἀγγλίας ὁ Ο.Α.Ν., δὲν ἡτο ἀνθρωπίνων δυνατῶν νὰ ἑταρκέσσουν διὰ ταυτόγονον ἐκτέλεσιν ὅλων τῶν ναυαγιαρεσιακῶν ἔργαστῶν, δυστυχῶς δὲ, καθὼς ἔργασίαι καὶ εἰς τὴν προηγουμένην μου ἐπιστολὴν, οὐδεὶς ἐκ τῶν τόσων ἐπιχειρηματιῶν, ποὺ ἔλαβαν μέρος εἰς τοὺς προκρυχθεῖσας πανά τοῦ Ο.Α.Ν. πολυαριθμίμους διαγωνισμούς, ἡμέρας νόφρη ἀναλόγου μὲ τὰ ίδικά μας ἀποδόσεως τεχνικά μέσα, ὥστε νὰ συμπληρουνται τάπτωτα.

"Οσον ἀφορά τὸ συναφές μὲ αὐτὸ ζῆτημα μετακλητοῦ ἡ σειρᾶς ζένων ναυαγιαρεσιακῶν ἐπιχειρήσεων πρός ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐκτέλεσεως τῶν πειριφερειακῶν τούτων ἔργαστων, τοῦτο δὲν ἀντεμεταποίθη ἀργά, ως γράφετε, διότι ἡ ἐπί τοῦ αὐτοῦ εἰσήγητος ἐγένετο παρ ἐμοῦ πρὸς τὸν τότε 'Υπουργὸν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρεπιθέντος ἔτους 1948. "Εως ὃν δόμους καταστὴ δυνατὴ ἡ φημιστὶς τοῦ ἀπαίτουμενου πρὸς τοῦ εἰδίκου Νόμου — τοῦ Α. Ν. 717/48 — ἐδύσασμεν εἰς τὸν Σεπτέμβριον. "Εγίνεν ἀμέρως ἡ προκρυχῆσις δημοπρασίας 25 ναυαγίων, χωρὶς νὰ παρουσιασθῇ κανεὶς ἔνος καὶ ἐπανελθόμενη ἐσχάτως καὶ διὰ ἕτερα 25, ἔξαλονθεῖσι δόμως νὰ παρατηρηται ἀκόμη ἀπροθυμίᾳ, ὀφειλομένη, κατὰ τὰς πληνοφορίας μου, εἰς τοὺς πειρισμούς ἔξαγωγες τῶν περιττῶν σημερών παλαιών σιδήρων εἰς τὸ 'Εξωτερικόν. 'Αλλ' αὐτὸ εἶνε ἄλλο ζῆτημα.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν διατελῶ,  
Μετ' ἔξαιρέτου υποληφεως  
Κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ, Υποναύαρχος Β.Ν.

Πειραιεύς, 1η Μαρτίου 1949

Σ.Η.Μ. «Ν. Χ.»: Συμφωνούμεν μὲ τὸν ἀξιότιμον κ. Πρόεδρον τοῦ Ο.Α.Ν., διὰ τὴν ἀξιοποίησίς ἐνὸς ἀνέλκυστον ναυαγίων ἔξαρταται, πλὴν τῶν ἄλλων, καὶ ἀπὸ τὴν κατάστασιν του. Τὸ γεγονός, δόμως, διὰ τοὺς μικρά, κατὰ τὸ πλείστον, σκάφη (123 τὸν ἀριθμὸν, 49.160 τόνων) ἀναφέρονται τὰ δόσα ἐκ τῶν ἀνέλκυσθέντων ἐνετάχθησαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἐπιτρέπει, νομίζομεν, τὸ δόξι καὶ αὐθαίρετον συμπέρασμα, διὰ τὸ ἔργον τῆς ναυαγιαρεσίας ἐλειψαν, ὦχι μόνον τὰ τεχνικά μέσα, ἀλλὰ καὶ ἡ γνωστή, ἡ ἐπιστημονική κατάρτισις καὶ ἡ ἔγκαιρος ίσως παρέμβασις τοῦ ναυαγιαρέτου, αὐτά, δηλαδή, που προϋποτίθενται διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν μεγάλων ναυαγίων.

Πῶς νὰ πιστεύσωμεν, διὰ δόλα τὰ μεγάλα σκάφη ἐτρώθησαν ἀπὸ τὰ ἔχθρικά βληματα μέχρι τοιούτου βαθμοῦ, ὥστε ἡ ἀξιοποίησίς των ἀπὸ τῆς στιγμῆς, ποὺ ἐδύσθησαν νὰ ἡτο πλέον ἀδύνατος, καὶ διὰ δόλου τὰ μικρά, σκάφη ἐπάλγησαν ἐλαφρότερον; Ἐπιλογὴ τοιούτην δὲν ἡμερούμεν νὰ ἀποδώσωμεν εἰς τὸν ἔχθρον, κατὰ τὰς ἀπὸ ἀρέσ, μάλιστα, ἐπιπλέοντα τοῦ, παρὸ μόνον προκειμένου περὶ τῶν σκαφῶν, ἀτίνα ἐδύσθισαν φεύγοντες οἱ Γερμανοί, διότι νὰ παρεπιδίσουν τὴν ταχείαν ἀποκατάστασιν τῶν λιμένων μας καὶ τῆς διώρυγος τῆς Κορίνθου.

Τὸ γεγονός, ἀκόμη, διὰ εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν Ιταλίαν, τὴν Νορβηγίαν, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γερμανίαν καὶ αὐτά τὰ Ἰνδικὰ παράλια, ἀνειλυσθήσαν ἀθρόα τόσα καὶ τόσα μεγάλα σκάφη καὶ ἐπισκευασθέντα ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπερεσίαν, δὲν ἀποδεικνύει, διὰ τὸν ἔχθρον προσωπων καὶ τῶν λυσιτελεστέρων ὄργανων, ἐδῶ δὲ τῶν προχειροτέρων μέσων εἰς χείρας ἀναρμοδίων τῆς περιστάσεως ναυαγιαρετῶν;

Καὶ ἐν συνεχείᾳ, 'Η πληροφορία τοῦ κ. Ἀλεξανδρῆ, διὰ ἀπὸ τῶν δρῶν τοῦ 1948 ἐπειτήθη ἡ μετακλητοῦ τῶν ξενων—μετὰ τριετίαν, δηλαδὴ, ἀφ' ὃν συνεστήθη ὁ Ο.Α.Ν. καὶ ἐπελήφη τῆς ναυαγιαρεσίας ἡ τῆς δημοπρασίας τῶν ναυαγίων — δὲν ἀπαλλάσσει τῆς εὐθύνης τοὺς διοικούντας τὸν Ὀργανισμὸν διὰ τὴν καθυστέρησιν τῆς ἀνευρέσεως τῶν ἐπιχειρηματῶν ἐκείνων, οἵτινες δὲ καθίστων δυνατὴν τὴν ἀξιοποίησην, ἔστω καὶ διὰ τῆς διαλύσεως, τῶν ὅστων ναυαγίων κείνται ἀκόμη εἰς τοὺς δύναμες τῶν Ελληνικῶν θαλασσῶν.

Ἡ ἀνωτέρω, ἀλλως, ἐπιστολὴ τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ο.Α.Ν. πολλὰς ἐπιτρέπει ἀμφιβολίας, ὅτι οἱ ξένοι τελικῶς θὰ μετακληθοῦν καὶ ὅτι τὸ ἔργον τῆς ναυαγιαρεσίας καρποφόρον θὰ συνεχισθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Πταίει, κατὰ τὸν κ. Ἀλεξανδρῆ, τὸ πενιχρὸν τῶν μέσων. Πταίει, προσθέτομεν ἡμεῖς, τὸ ἀνειδίκευτον τῶν ὑπερεσίων τοῦ Ο.Α.Ν., ἡ ἀπόλυτος κρατικὴ μορφή, ητοις κακῶς προσεδόθη εἰς τὸν Ὀργανισμὸν—θὰ ἡμπορούσε νὰ ἡτο αὐτόνομος—καὶ ἡ παντελής ἐλλειψὶς τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας, ητοις ἀναπτύσσεται ἀποδοτική, ἐπιτελεῖ ἔργα δύσκολα, μόνον ὅστων κινήσεων αὐτῆς εἶνε τὸ κέρδος.

Οἱ πολύτιμοι διαγωνισμοὶ τοῦ Ο.Α.Ν. δὲν ἐπέτυχαν ἀκριβῶς τοὺς σκοπούς των, διότι τὸ ἔφαρμοσθὲν κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν σύστημα, πειριώδειν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὸ κέρδος τοῦ ἐπιχειρηματίου. 'Ηγούνθη τὸ γεγονός, ὅτι η ναυαγιαρεσία περικλεῖται κινδύνους μεγάλους ζημιῶν, τὸ πειριώδιον, συνεπώς, τοῦ κέρδους δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀντιμετωπίζεται μὲ τὴν στενότητα τῶν ἀντιληφεων, μὲ τὴν ὅποιαν, δυστυχῶς, αἱ κρατικαὶ ὑπερεσίαι, κατὰ συνθήκην, εἴσισται νὰ κρίνουν τὰ πράγματα. 'Απὸ τὸν κρατικὸν ὄργανοισμὸν ἀπεκλείτο καὶ τὸ διαβέτοντος τὰ ἀφονώτερα τεχνικὰ μέσα ἐπιχειρηματίου. 'Ο προσφέρων τὰ πειριστέρα, ἀδιαφόρως τῆς ἐπαγγελματικῆς ειδικεύσεως του καὶ τῆς συνεπειῶν εἰς τὰς συμβατικὰς τοῦ ὑποχρεωσεις, ητοις καὶ ὁ ἀνάδοχος τῆς ναυαγιαρεσίας. 'Εκεῖθεν καὶ ἡ ἀποτυχία.

Πιστεύει ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς, διότι μὲ τὴν αὐτὴν ἀπόλυτον προσήλωσιν εἰς τοὺς δύναμεis τῆς πλειοδοσίας θὰ ἐκίνειτο καὶ ὁ ἰδιώτης ἡ καὶ ὁ ὄγκος της γεγονός. Τῆς ἀλλοι, τῆς μεγάλης, ἡ ἀποπεοάτωσις τῶν ἐπισκευῶν προεδέλπετο ἐπίστις πρὸ μηνῶν.

"Ηδη πληροφορούμεθα διότι πλημμελέστατα λειτουργεῖ ἡ παραδοθεῖσα εἰς τὴν ναυτιλίαν μικρὰ δεξαμενή. 'Ημερόστοις καθαρισμὸς πλοίου δὲν ἐπιτυγχάνεται, λόγῳ τῆς βραδείας ἀντλήσεως τῶν ύδάτων, ἐνῷ πλεῖστοι δύσσαι ἀλλαὶ ἐλλειψεῖς σημειούνται, αἵτινες καὶ δυσχεραίνουν τὰ μέγιστα τὸν δεξαμενισμόν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ προσφεύγουν εἰς μόνιμον δεξαμενήν διόταν πιέζωνται ἀπὸ τὴν ἀνάγκην καὶ μόνον διόταν πρόκειται τὸ σκάφος νὰ παραμείνῃ εἰς αὐτὴν ἐπὶ ἡμέρας πούς ἐπίσκεψην. 'Ο ἀπλοὺς καθαρισμὸς δὲν συμφέρει. Προτιμούν τὴν πλωτήν, ἀν ὑπάρχῃ διαθέσιμος, ἡμέρα, η τὸ ἔωτερον.

Μὲ ἄλλους λόγους η ναυτιλία δὲν ἐξυπηρετεῖται ἀκόμη πλήρως οὐδὲ διὰ τοὺς δεξαμενισμοὺς τῆς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Μᾶς διαφεύγει ἔργασία, ἀδίκως καὶ παραλόγως.

### Οἱ ἡλεκτρολόγοι

"Ἐλάδομεν καὶ κατὰ καθήκον δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν. Τὸ πειρισμόν της εἰνε, πράγματι, ἀξιον προσοχῆς:

"Η διοίκησις τοῦ Πανελλήνιου Συνδέσμου ἡλεκτρολόγων Ε. Ν. θεωρεῖ ὑποχρέωσιν διότι σᾶς εὐχαριστήσῃ διὰ τὰ εὔμενη σχόλια τοῦ ἐγκρίτου πειριδικοῦ σας σχετικῶς πρὸ τῆς ιδρυσιν τοῦ Συνδέσμου μοσ καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ ἡλεκτρολόγου ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ηδη ἐπ' εὐκαριό τῶν λεπτομερῶν περιγραφῶν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῶν νέων ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων, ἀπὸ μέρους τῶν κ. κ. Ε. Ναναγοπούλου καὶ Δ. Δανιόλου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

"Εἰναι ἡδη γνωστὸν, διότι ἡ μεταπολεμικὴ πρόσδοση τοῦ ἡλεκτρολόγου καὶ ὁ πλουτισμὸς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ πολλῶν ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων ἐπέφερεν ριζικὴν ἀναδημιουργίαν εἰς αὐτὰ τὰ συστήματα προσώσεως τῶν πλοίων, δι' ὃ καὶ κατεστη ἀνά-

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.



## Τὸ ὄργιον τοῦ λιμένος

Τὰ σημειώματα τῆς στήλης αὐτῆς περὶ τῆς ἔξαιρετικῶς ἀνωμάλου καταστάσεως εἰς τὸ τιμολόγιον τῶν φορτεοφόρων τοῦ λιμένος Πειραιῶς, προεκάλεσσαν τὰς κάτωθι ἐπιστολὰς δύο ἐκ τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων, τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς καὶ τῶν ἐργολαβῶν (τοῦ κ. Θ. Σαρλή, ἐκπρωπωπούντος καὶ τοὺς πράκτορες). Ταῖς δημοσίευσμενές ἔη καθήκοντος, παρὰ τὸ σχοινοτείνες αὐτῶν.

Ο χώρος τού παρόντος τεύχους δεν μάς έπιτρεπε, ατυχώς, και την απάντησην. Υπάρχει πραγματική, ή απάντησης — θα την δώσωμεν είς το έπομενον τεύχος — εις ίσα οι έπιστολογράφοι μας παρατάσσουν έπιχειρήματα, διά λά στριξίουν μίαν ύπόθεσιν άκρως άντιθετον πρὸς την λιμενικήν πραγματικότητα.

Το μόνον, παντως, εὐχάριστον γεγονός, πού, ώς φαίνεται, προηλθεν από την συζήσην, είνε ή απόφασις του Ο.Λ.Π. να καλέσεται σύσκεψιν όλων των ένδιαφερομένων διά την άναθεώρησιν του τιμολογίου. "Ιδούμεν και ἐλπίσωμεν.

Ἐν τῷ μεταβήμενοι τούς δύο ἐπίστολογράφους, μας καὶ τοὺς διοικοῦντας τὸν λιμένα ἀφίερωνομεν τὴν ἐν συνεχείᾳ δημοσιευμένην, λίαν ἐπικαίρως ληφθεῖσαν, ἐπίστολην τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Πορτάλγου. Ἀπό τὸ περιεχόμενόν της διαπιστώθηται ὡς οἰκτρὰ κατάστασις τοῦ μοναδικοῦ λιμενικοῦ μας συγκροτήματος, διεκτραγώδειται ἡ πραγματικότης μὲ αἵριθμούς, βάσεις διαφανεύστων γεγονότων καὶ διαγράφεται ὡς ὁ ἀντικτυότος, τὸν ὅποιον ἔχει εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου η συνεχίζουμενος κρασίπαλη εἰς τὸν λιμένα.

Αἱ ἀπόφεις τοῦ Ο.Λ.Π.

Κύριε Διευθυντά,  
Εις ὄπαντοις ὑμέτερου σημειώματος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ὄριθ. 329/88  
τεῦχος τοῦ περιοδικοῦ «Ναυτικά Χρονικά» υπὸ τὸν τίτλον «Ἡ λειλασία», παρακαλοῦ-  
λωμένος ὡπας καταχωρίστε τὰ ἀκόλουθα:

Αι διοπτωσεις και αι παροπηρησις δσσον όφορα το κόστος των φορτκων έργων σων του λιμενού, ανεν ουδιεις μειεις των βασικων και κυριτερων αιτιων, εις τα όπιστα διελειται, το ως υψηλον θεωρουμενον κόστος της έργωνας, οπήνουσι την εντυπωσια εις τον αγονούντα τα πράγματα διτι υπάρχει συδιοσιας και φρεμολιδα δια την όποιαν ουτε διοικουντες τον λιμενα ουτε οι δρχοντες των Αθηνων συγκυνουνται, δεν ειναι ουτε δασικωι αυτε αντικειμενικα. Τουτον ένεκα, πρός αποκαταστασιν των πρωτηνων, ειναι αναγκη να υπονομωνων, ωρισμενα πειστατικα τα οποια δεν ειναι αγνωστα εις τον συντακτην του δομοισμενοτα τούτου, και τα οποια νοιμιζονται, οτι θα ητο επιβεβλημενον να τελωνισης υπ' οφιν του αναγνωστικου κοινου του πειριδικου σας, προκειμενου να σχηματιση όρθη και άκριδη αντιληψιν της κρατουσης εν τω λιμενι Πειραιως καταστασεων. Ουτα:

Ι.— Ακρίβες λόγω της μεγίστης σημασίας αύτού τόσον διά τὴν ναυτιλιακὴν καὶ οἰκονομικὴν κινητήν την χώρας, δύον και διά τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς, ὁ λιμένας τοῦ Πειραιῶν ἀπέδειν ὡς πρώτος και κύριος στόχος τῶν ἀπόροπρικῶν ἐπιδρομῶν ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τῆς ἐκρήξεως του πολέμου. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀλλεπαλλήλων ἔργων προϊδόμων, τῆς ἐκρήξεως και των ἀνατίναξεων, των γεννημένων τὴν ἡμέραν της ἀποχώρησης των κατακτητῶν εἶναι γνωστά γενικοί, σημειωνούμενοι δ' ἐνταῦθα ταῦτα, μόνον καθ' ὅσον ἀφοροῦσιν ἀμέσως τάς συμβάκας τῆς ἥρασίας ἐν γένει εἰς τὸν λιμένα. Τὰ Λιμενικά Ὑπότευτα τῆς Ἐδευτεραίας Ζώνης Πειραιῶς, ἡ πενταφορός ἀπόπειρα, τὰ συγκροτήματα τοῦ «Σίλο»<sup>1</sup>, αἱ δύο μεγάλαι πραγματεύφαιρα τοῦ Ο.Α.Π. αἱ χρησιμοποιούμεναι διά τὴν ἐκφροτῶν γαιανθρακοφορτιών, οἱ ἡλεκτροκίνητοι γερανοί κρηπιδωμάτων, αἱ μόνιμοι δεξαμεναὶ τοῦ Ο.Α.Π., τὰ κρηπιδωμάτα, αἱ προκυαμαὶ τοῦ Ο.Α.Π. κλπ., τούτουτον δόκολπρος ὁ τεχνικὸς και μηχανικὸς ἐπιλογμένος του λιμένου, κατεστράφη διασχεργής, ὡς ἄποις και οἱ καρδιὲς οἱ γνωστοποιούμενοι πόροι ἀπόστειλαν ἢ ἀποτίναξεν τῶν ἐμπορικῶν πλατανῶν.

“Αμεσοί συνέπειαι τῶν καταστροφῶν τούτων καὶ τῆς ἐξ αὐτῶν δημιουργήθείσης

**ΚΑΤΟΧΕΙΣ ΕΙΔΗ:**

1) "Οτι εμπορεύματα άτινα κατά τό πλείστουν έξειφορτώνοντο από όπως άστροπλοιών πλευρισμένων εἰς τὴν περιφορήν της Ε.Ζ.Π. διά γερανῶν, τούτεστιν ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ κυτούς των ἀστροπλοιών εἰς τὰς ἀποδηκτὰς της Ε.Ζ.Π. παρείτη ὄνταγκ νότιοφορτώνται διὰ τῶν ὡμών των ἔργατων καὶ μονῶν. Τὸ ἀπότελεσμα είναι πατισθέντων καὶ αὐτόδηλον. Η ἀπόδοσης της ἔργασθαις ἐμειώθη, ἐπὶ πλέον δὲ παροίσθαι ὄνταγκ διάβεσσως μεγαλύτερος ἀριθμὸς ἔργατων καὶ πειριστότερος νημερομισθίων διά την ἔργασιαν, ἡ οποία ἔγινετο πρωτοεργικώς διὰ μηχανικῶν μέσων, μὲν ἀσυγκρίτως μεγαλύτερης τοιούτης σημασίας.

κρετόπεραν δαπάνην.

2) Συνεπείς τῆς καταστροφῆς τῶν κρηπιδωμάτων του Ο.Α.Π. ή πλεύσισις τῶν ἀτμοπλοίων δὲν ήτο πλέον δυνατή, εἰμὶ γὰς ὁρισμένα σημεῖα τοῦ Λιμένος. Τα φορτία ως ἐν τούτῳ, ἐκφόρτωνται κατά τὸ πλεόνατο διάφορηγίσιν, μὲν ἀπότελεσμα τὴν ἐπιβασίσυντον των μὲ ποσοθετεῖ ἔνοντακά δικαιουμένα.

την επιδομάντων των με πρόσθια εργαλειακά δικαιώματα.  
3) "Ορθίας συνεπειή της καταστροφής των κρητιδωμάτων και τών άποθηκών, τά  
έμπορευμάτα μεταφέρονται δι' έργατων εις μεγάλην άποστοσιν και έπι άνωμάλου  
δραστηριότητας έπι της προκυμαίας με περαιτέρω συνεπειών την μείωσιν άποδόσεως της  
έργασίας.

4) Ἐκ τοῦ λόγου τούτου, τῆς καταστροφῆς δηλ., τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ προκυ-  
πέρθητος Ε.Ζ.Π. ἀπορίουν καὶ ἄλλου συνέπειαν καὶ μαίως ὅτι τὰ ἐντορεύματα

μαίων της Ε.Σ.Π., απόρροιους και όλατά συντεταγμένα, καὶ πορίσας, διὰ τα ἐπεργούμενα μεταπέ τὴν ἐκφράσιν αὐτῶν εἰς τὸν τόπον τῆς προσωρινῆς ὀποίεσσών του, μεταφέρονταί δι' αὐτοκίνητων εἰς τὸν τόπον ὀποίησκεν τους, δηλουμποριώνεμένης οὕτω νεάς καὶ σημαντικότατής δαπάνης διὰ τὴν πρόσθρον ταύτην κομιστικήν ἔργωσιν.

5) Συνεπείᾳ τῶν ἀνωτέρω καταστροφῶν καὶ τῶν δυσχερείων τᾶς ὁποίας ὄντιμετώπιζεν καὶ Διοικητής του Λιμένος, τὰ Ἐμπορικά καὶ Βιομηχανικά Ἐπιμελήτηρια Αθηνών· ἔσχον τὴν προτοδουλίαν τῆς ἐπιβολῆς ειδίκης εἰσφοράς ἐπιδηλώσιος καὶ ἔγκρισιςς παρὸ τῶν Ὑπουργείων Δῆμ. Ἕργων, Ἔργασις καὶ Οἰκονομήκων, ἐκ δραχμῶν 25.000 κατὰ τὸν τόπον ἐφ' ὃν τὰς ἐκ τοῦ έχουστερού εἰσαγωγέων ἐπιτερυμάτων, καὶ προσφέρουμένης διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν των λιμενικῶν ὑπόστεγών. Ἡ εἰσφορά αὐτῆ, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ σημαντικήν έπιβάρυνσιν τῶν ἔξοδων ἐκφράσεων· ἐν τῷ Λιμένι, εἰσογεταί εἰς ειδίκον λασμόν, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν δὲ τοῦ προβλεφθέντος διὰ τὰ ἔργα ταῦτα ποσοῦ συμπλήρωσιν, ἡ ὁποία προβλέπεται νά γίνεται διόγειος μῆνας—διὰ πεντανέα εἰσπρατούμενη.

Παραλείπομεν νὰ σημειώσωμεν ὅλας τινάς δυσχερείας ὄφειδοντας ἐπίσης εἰς τὸν ὀδοκλωτήπικην καταστροφὴν τοῦ λιμένα, συνεπειὲν τῶν ωποίων τὸ κόστος τῆς ἡργασίας αὐξάνει καὶ ἔρχομεν εἰς τὸν ἔτερον βασικὸν συντελεστὴν τὸ καθορισμὸν τοῦ κόστους τῆς ἡργασίας, δηλ. τὸ ημερομίσθιον τῶν ἔργων τοῦ λιμένος.

ΙΙ. — Είναι γνωστόν, ότι αφεντικά κατά την προτροπή μεταβολικήν περίοδον, το "Υπουργείον Έργασίας, ώς καὶ ὁ ἐνέργος ἀναβιβλεῖς εἰς τὰ ζητήματα που τοις Λιμένων ἀντιπρόσθρος τῆς τότε Κυβερνήσεως κ. κ. Βαρδαρέως, ἀντιμετωπίζοντες τὴν ἀνωτέρω διαγραφούσιν κατόστων τοῦ Λιμένου ἀπό τεχνικῆς απόφοιτος καὶ ευρεύεντες τὸ 1945 πρὸ Ζηροποιοῦ ἀπεργιοκής ἐπτριπτόμαν, πρὸς ἀπόφυγην ὀξύστησον τῶν ἡμερομιθίων, νά δεχθούν μεγάλους μειώσεις ἀπόδοσεως ἔργασιας καὶ αὐξήσιν τοῦ ὄριμόν της την συνέσεων των φράσων.

το γεγονός τουτού υπήρχε πρωτορχησία ομηρίας του ιδιού καθερών, την οποία  
της έργασίας, εν τῷ Λιμένι, διότι αἱ συντέταις τούτου ὑφίστανται καὶ σημερόν  
άκρη καὶ η μεταβολὴ τούτων δὲν κρίνεται εφικτή εἰμι διὸ τις ζητᾶς ἀλλαγῆς τοῦ συ-  
πτημάτος ἐργασίας καὶ τῆς ἀμοιβῆς τῶν ἐργατῶν τοῦ Λιμένου, τούτεστιν διὰ τῆς  
εἰσαγωγῆς τῆς κατὰ τὸν τόπον ἀμοιβῆς.

Ἡ τοιαύτη ὄμοις μεταβολὴ τοῦ συστήματος ἐργασίας κάθε ἄλλο παρά εὐκόλος είναι,  
προϋποθέτει ἔκτελεν στοιχειώδης ἀπορριπτών τεχνικῶν ἐργάνων τῶν ὀποίων ἡ ἀ-  
ποκατάστασις δὲν συνεπιληρώθη εἰσέτι, τὴν ὀνανέωντας τοῦ ἐργατικοῦ προσωπικοῦ (ὅ-  
μεσος ὅρος τῆς ἡλικίας των ἐργάτων που είναι 53—54 ἔτη) διὰ τῆς ἀπομακρύ-  
σεως γερύωντας καὶ ἀνικάνων καὶ ὄντικαστασέως των διὰ νέων καὶ ὑγίων στοι-  
χείων, τεραστίων προσπάθειών ψυχολογικῆς σμαρτίσας διὰ νέης πειθώσθων οἱ ἐργάται,  
οἵ τοι κατὰ τὸν σύστημα δὲν ἀντίκειται εἰς τὰ συμφέροντα τῶν καὶ πολύμηνων  
προεργασίας συντάξεως κανονισμῶν, τιμολογίων, συμφωνιῶν κλπ. Ἐντόκως δὲ  
κατοδιλλεται προσπάθεια όπως αἱ ἀνωτέρω προυποθέσεις ὀχθῶν το ταχύτερον εἰς  
πέρα.

III.—'Εν τῷ μετοχῷ δημως ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., δὲν ἀναμένει μοιρολατρι-

κώς τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων τοῦ Λιμένος, ὅλα, ἐντὸς τῆς πόλεως τῆς φίστημένης πραγματικότητος, κατεδάλευτοι μεγάλοι και ἰκανοποιητικά προσπαθεῖσις διά τὴν μείσιν τῶν ἔξδων φορτοκεφότεσσον και πρὸ πάντος διὰ τὴν στοθεροποιησιν τουτων. Διότι ἔν διαφένει, βεβαίως, ἀπὸ τὸν γράφαντα τὸ σημεῖον τῶν ποικιλούσων εἰς ἑκάστην περιπτώσιν ἐργασίαν, τὸ κόστος τῆς ἐργασίας μεταπολεμικῶς ἡτο πρὸ πάντων ὀσταθές και κυμαινόμενον. Τῆς ἀσταθείας δὲ ταῦτης ἀποφελούμενοι ὠρισμένοι προσάργονται ἔξεμεταλλεύσαντο τοὺς μετ' αὐτῶν συναλλασσούσενος, ἐπὶ ζητήσει τῆς φίμως τοῦ Λιμένος.

Πάλι έξοδεύσιμον τού μειονεκτημάτος τούτου, όπερ σοδαράν δυναχέαντι τούς μετά το Λιμένα συναλλασσόμενος, ή Διοίκησις τού Ο.Λ.Π. διά σειράς μέτρων επεδίωξε και έφρασαν απόλυτα σταθερότητα μεταλόγια. Έχομεν δὲ απότος ζεις, οτι, ή διά σκληροτάτης προσπαθείσας τών υπηρεσιών τού Ο. Λ. Π., έπιτυχείσα σταθεροποίηση των τιμολογίων, άπειδη ζειρατικών ενεργεική διά τα συμφέροντα τού έμποροδιμοχρικού κόσμου και έπεδρασαν κατά λιάν Ικανοποιητικού τρόπου επί τού κόρτους τού Λιμένος έβγλησαν δὲ ταυτης μόνον τα συμφέροντα ξεκίνων, οιτινές πωφελουμενοι εκ της διαταθείσας τών τιμών έπεδισιων την πραγματοποίησαν άσχετων κερδών.

Παραλλήλως έληφθησαν από τού παρεβλήντος έτους και έντευχον σειρά ολόκληρος εποφέσεων και μέτρων μειώσεις των τιμοδογίων φορτ<sup>κ</sup>ων έργασιών, τας όποιας νομίζομεν ότι δεν θα πρέπει να άγνοη ο συντάκτης τού περί ού πρόκειται θημοσιεύματος.

Αναφέρομεν μερικάς μόνον περιπτώσεις περιορισμού των τιμοδογίων. Ούτο έπι-  
τών έμπορων μάτων έξτρετηκο προέιδουν τάξιδια δικαιωμάτων Φορτηγίδος—Προκ-  
μαίας κατά 15%, περιορίσθηκαν εις το ήμισυ τα κανονικές και έξτρα δικαιωμάτων των  
εις τάξ απόδημας πρωσθυμένων έμπορων. Κατηγορήθηκαν ως λαγυστικά δικαιω-  
μάτων έπι τών τεσσάρων και σπουδαιωτέων. Κατηγορίες έμπορων, τά δικαιω-  
μάτων χρήσεως γερανού διά κόλλα βάρους μέχρι 400 κχλμων, τά έξτρα δικαιωμάτων  
οιο παραστάσεων μερικής εντονού κατ. Τα μέτρα ταύτα έπεισθαν μείσισν τού κό-  
στους τουλάχιστον κατά 30%.

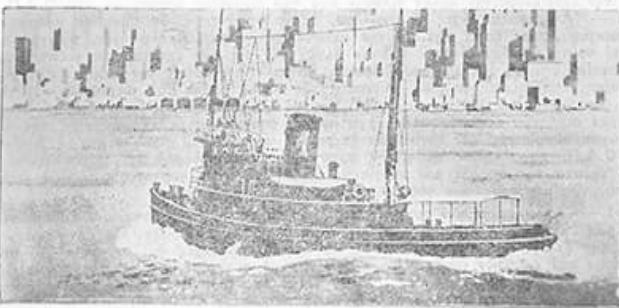
Ἐπίσης, ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων ἐσωτερικού ἐλήφθησαν ἀνάλογα τὸν ἀντέρω μέτρα, προσθέτω δὲ τὰ ὀποῖκης περιορισμάς εἰς τὸ ημεροῦ, μετὰ πλήρη ἀπάλλαγμα διὰ τὴν πρώτην ὥμερον καὶ κατηργήσθων τελείως τὰ ἐργοδοτικά δικαιώματα ἐπὶ πολιοίν τινας πλευρίσεις, ὀδηλοῦ, ἐν τῷ οὐσίᾳ τούτῳ ἐπιουσὸν τελείως υφιστάμενα, διόδουμέν, διτὶ, κατόπιν ἀγώνων, τὰ 9) 10 τῆς κινήσεως τοῦ ἐσωτερικού διενεργουμένα ἀπὸ τούτεις διὰ τῆς προκυμαίας, ἄνευ μεσολογίους φορτηγίδος, οὕτως ὃστε οἱ ἐργοδοτοὶ τοῦ ἐσωτερικοῦ διὶ επιστήμονας υπομνήματος πρός τὸ Δ. Σ., τοῦ Ο.Π.Π. νέοι διδάσκων, διὶ σύνοψίσιν νάυ συνεχίσουν τὰς ἔργασίος των. Ειδικότερον διὰ τὸ ἐσωτερικον διὰ τῆς ἐφαρμογῆς προσθέτων μέτρων (ἀπομάκρυνσις ἐργατῶν, ἐνστάσεως κλπ.), δυνάμενον να επιτελεῖς, διτὶ η μειώσις εἰς πλείστας περιπτώσεις ὑπερβοτὸ ημιστὸ τῶν μέρχι τότε καταβαλλόμενων.

Και πάντα ταυτό, ένω συδεμένη σύνθεσις απόδοσεων κατέστη δυνατή, ώστε άλλη τις μεταβολή έγινεντο, ανακούφιζαντα το σκέλος τών δαπανών της φροτεκφόρτων.  
Επί πλέον δέ η Διοίκησις τού Ο.Δ.Π., άπο πολλού έχει συστήσει και ειδικήν υπηρεσίαν ἐν τῷ Ο.Δ.Π., η οποία προσδινεί εις τὸν καθορισμὸν τοῦ κόστους πάσης εκφόρτωσεως ἐν τῷ λιμενὶ καὶ εἰς τὸν ἕλγον τῶν πρακτορείων καὶ 'Ἐργαλόδων εἰσπραττομένων δικαιωμάτων, δι' εἰδικῶν δὲ ἔγκυκλων πρὸς τὰ 'Ἐμπορικά καὶ 'Ἐπαγγελματικά' Επιμελητηρία, ἐποιεῖ τὴν σημασίαν τοῦ μέτρου τούτου καὶ ἀκόλευτας ἀπάντας τούς ἑνίσταρθομένους, διπὼς προσφέρων γενενός εἰς τὴν ύπηρεσίαν ταύτην καὶ ἀναφέρων πάσον τυχὸν σημειούμενον ὑπερβασίαν εἰς δάρος τῶν παραπλήσιων καὶ τῶν ἐν τῷ λιμενὶ ἀναλασσούσωνεν ἐγένετο. Όταν δέ ἐξαρτείκεται εὐχάριστον γεγονός, ἵνα δαπανές οἱ ἑνίσταρθοι προστρέψοντο πρὸς ἕλγον τῶν λογαριασμῶν τέων, πρᾶγμα ὅπερ καὶ αὐτοὺς θὰ ἔχυπηρτει καὶ διὰ τὸ καλὸν τοῦ λιμένος θὰ τοῦ συντελέσει.

Έπι τούτην την εύκαιρια δὲν είνε πάσκοπον νά σημειωθή και τούτο. Οι παράγοντες, οίτινες καθορίζουν και έπιφερουν την αύξησιν του κόστους των φορτοεκφορτώσεων, δὲν είνε μόνον οι άναφορέων εις την ἀλόγων δημοσιεύματα, όλας και όλοι παλλοί, οίτινες έκφυγουν της δικαιοδοσίας του Λιμένου. Ο συντάκτης δὲν τού δημοσιεύματος πολλά θα είχε νά διδάχθῃ, ἀν ηχολείτο και με την πλευράν ταύτην, η οποία, κατο περίεργον συμβατώσαν, παρέχεται απαραήτηρα, ένω τισας ὑπερκαλυπτεῖται εις σημαντικά και αὐτήν την περιπτωσιν της φορτοεκφορτώσεως.

ΙΥ.— Ἡ κεντρικὴ ιδέα καὶ γραμμὴ τοῦ ἀνωτέρω δημοσιεύματος, ίδια κατόπιν τῶν

# 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





δας, διάσπαρτος και σύνθετης, δίδουν ένδιαφερούσας πληροφορίας έπειτα από την περιοχήν εις τα συγγράμματά των έπειτα του περιπλου της Ερυθρού Θαλάσσης και οι Στράβωνες είναι τα γεωγραφικά του.

Η πρώτη επιστημονική έρευνα διότι τον καθορισμόν της ιχθυολογικής πανίδας του κόλπου της Ακάμπας έγινετο κατά το 1946, υπό της Αγγλικής Βιολογικής Αποστολής της Μέσης Ανατολής. Η έρευνα θύμα δεν είχε καλώς όργανωθη διότι τα πράγματα του οποίου διατεθεί πλούτον ήτονταν άκατάλληλον, σανε συγχρονισμένων έγκαταστάσεων και πάροιασθησαν εις την περισυλλογήν και καταγραφήν δίλιγά ίχθυών, που οι θαλασσείς άλιεις του κόλπου προσεκόμισαν, καθώς και τον καθορισμὸν των κοραλλιογενών περιοχών της Σιναϊτικής άκτης και των διστάκων.

Η έκμετάλλευσις και το μονοπάτιο της είναι τον κόλπον της Ακάμπας άλιεις, είχον παραχωρηθῆναι εἰς μίαν έταιρισμ, ή όποια δεν διέθετε κατάλληλα πλοία ούτε έξησημένων προσωπικόν, ή δε άπόδοσις περιώρισης εις την παραγωγήν των ιθαγενών άλιεών μόνον, οι όποιοι έλαχιστα άλιεύματα ήδην αντού νότια προσκομίσουν. Είτε την Ακάμπαν ή ένα λόγω έταιρια έγκατεστησεν ένος ψυγείου διάτη την συντήρησην των ίχθυών και την θαυμασίαν διά αυτοκινήτων ψυγείων διανομήν εις τό εσωτερικόν της χώρας. Πλήγη ή έλλειψις ψυγείων έπιτη των άλιευτικών πλοίων, ή έλλειψις ταχύτητος διά την κίνησήν των και πρό παντός ή ανεπαρκής τεχνική κατάρτισης των ιθαγενών άλιεών δεν δημιουργούν την έκμετάλλευσιν.

Τούτο έδωσεν αφορμήν εις τούς έδραικους άλιευτικούς κύκλους της Σαΐδας νά έπιδιάσουν την λυστελεστήραν έκμετάλλευσιν του έναδιου πλούτου της Ακάμπας και νότια έξοπλίσουν καταλλήλωτερα πλοία, τα οποία και άπειστειλεν εις τάς διαφόρους άλιευτικάς έκεισε περιοχάς. Ο δόκτωρ Ι. Ηασαν έπιμελετώντας τούν Βερολίνων ένδυσμάτων, και νῦν καθηγητής της ζωολογίας του Πανεπιστημίου των Ιερουσαλήμων, έξεινησε ένα σύγγραμμα έπιτη των ίχθυών της Ακάμπας. Περιέγραψεν 110 είδη ίχθυών εκ των οποίων 70 ένας 80 είναι δρώσιται.

Αργότερον και έρευναι άπειδωσαν περί τα 200 είδη ίχθυών, δταν δε έχρησιμοποιήθησαν συγχρονισμένα άλιευτικά έργαλεια, άπειδείχθη δτι είσι μεγαλύτερα βάθη ύπαρχουν περί τα 600 είδη ίχθυών, εκ των οποίων το μεγαλύτερον μέρος είναι δρώσιται. Η σύγκρισις μεταξύ των άλιευμένων ίχθυών της Ανατολικής Μεσογείου, των της Ερυθράς Θαλάσσης και των ειδών της Ακάμπας, άπειδείχθη, δτι 95% των άλιευμάτων άνηκουν εις την ιχθυολογική πανίσκην του Ινδικού Ωκεανού και του Δυτικού Ειρηνικού, των οποίων ο γόνος έπεκράτησε μέχρι της διώρυγος του Σουέζ.

Είς τον κόλπον της Ακάμπας ύπάρχουν δύο είδων ιχθυοτροφικά πεδία, ούτης επειπεί, δεξιάς και δριστερά της άκτης, 'Αφ' ένος το μεγαλοπρεπές κοραλλιογενές πεδίον της Σιναϊτικής άκτης, που θεωρεῖται ένα άπο τα σπουδαιότερα του κόσμου, λόγω της πλούσιας και πολυποικίλου συλλογής κοραλλίνων και διστάκων, και άφ' έτερου το πεδίον της Σαΐδας Αραΐδας, τού οποίου ο πυθμήν, παρά την άμμωδην έκτασήν του, δεν περιέχει ψάρια πλατειά, έκτος άπο δρώσιται της οικογενείας των Βατιδών και Σελαχοειδών.

Έχω υπ' έων μου έκτενη κατάλογον των διαφόρων είδων ίχθυών που εύρισκονται ένα άφθονίας εις τάς ένα λόγω περιοχάς, πλήγη ή άποστιμοτης τούτων δεν θά προσέθετε τίποτε το ούσιτων δεινού εις την μελέτην μου. Άρκει νά προσθέω δτι τόσον οι μεταστευτικοί, οσσον και οι ένδημοι ίχθυες εύρισκονται ένα άφθονίας εις την άγνωστον μέχρι τούτου κόλπου της Ακάμπας. Επίσης ύπάρχουν άφθονοι καρχερίαι, μικροί και μεγάλοι, παράκτιοι, πελαγοί και βαθύδιοι, που παρουσιάζουν εξαιρετικήν ένδιαφέροντα διά την διομήναν ή ποπορτριόντων άλιείας. Επίσης συναντώνται πολλά πτυνόφαρα, τερπάστια σελάχια (Μάντα) και πολλά είδη πτηταμένων ίχθυών, όπως και εις την Περσικόν κόλπον, των οποίων το κρέας είναι λίαν εύγευστον.

Δις τού έτους, διά τού κόλπου γεμίζει άπο ψιλή σαρδέλλα, τόνους και τονόπουλα, σκόμβρους, καρδούνες και τά διάφορα παρόμοια. Οι δελφίνες και αι φώκαινα δεν λείπουν άπο την συλλογήν, εις δε τάς μικράς κοραλλιογενες νήσους εύρισκονται τοιαυταί ένα άφθονία. Είτε τόν μακροσκελή κατάλογον των διαφόρων ίχθυών, σημειεύονται πολλά δηλητηριώδη ψάρια, άγνωστα εις την Μεσόγειον και την Βόρειον Θάλασσαν. Λέγουν δηλητηριώδη δεν ένων ήδη το κρέας των περιέχει δηλητήριον και δτι δεν τό φάγη κανείς κινδυνεύει, άλλα δτι τα πτερύγια, ή ούρα και διάφορα έπιτη της ράχης άγκαθια περιέχουν δηλητήριον και είναι άπωδήποτε έπικινδυνά διά τούς άλιεις.

Τά πλέον έπικινδυνά άπο δλα τά ψάρια εις την κόλπον της Ακάμπας, δεν είναι οι καρχαρίαι, άλλα δρομερός Μιταράκουδας, που και δταν άκομη είνε χορτάτος, δρμά και ξεσκίζει με τά σουσλερά του δοντια. Αύτο ένων ψάρι μήκους ένος μέχρι δύο μέτρων, στενόμακρο που συνήθως εύρισκεται εις τάς τροπικά θαλάσσας. Πολλάκις δυστυχήματα εις τούς λουσμένους άπειδοθησαν εις έπιθεσίες καρχαριών, ένω εις την πραγματικότητα οι ένοχοι ήσαν οι τρομεροί αύτοι λύκι της θαλάσσας.

Περαίνων τήν άπαλή άλιευτικής πλευούντης έπιθεώρησιν τού κόλπου τής Ακάμπας, θα άναφέρω δτι η έκμετάλλευσις του έναλιου πλούτου της περιοχής ταύτης δυναται νά διενεργήθη κατά δύο τρόπους. Πρώτων ως διοιηχανία υποπροϊόντων άλιειας, με πλωτόν έργοστάσιον, τού είτε τη προτογούμενα τεύχη των Ν. Χ. δημοσιεύεταις τύπου, και δευτέρους ως έπιγειρότης άλιειας διά δρωσίμου ίχθυς. Και οι δύο αύτοι κλάδοι παρουσιάζουν έξαίρετον ένδιαφέρον και θα τους παρουσιάσω, ως δυναμένους νά έπισυρουν τό έλληνικόν ένδιαφέρον.

Κατά πρώτον και κύριον λόγον, διά τού κόλπου της Ακάμπας θεωρεῖται, ως άναγμενος εις τά χωρικά διάτα τών περιόχων, δηλαδή της Αιγύπτου, της Υπεριορδανίας και της Σαουδικής Αραΐδας. Η είτε τού τομέα τούτου της άλιειας υπό ξένων πλοιών, είναι δυνατή μόνον κατόπιν συμβάσεως με τά ως άνω κράτη ή δι' ειδικής έκ μέρους των άδειας. Επειδή, όμως, οι έπιγειρότης άλιειας διά δρωσίμου ίχθυς, κατόχου τού πλωτού τούτου ίχθυοφρούσου, δεν διαθέτουν πλοιά πατάλληλα πρός έκμετάλλευσιν του, ούτε έξησημένους άλιεις, διά νά τα επανδρώσουν, και έπειτα τό ζητημα του έπιστιμοτης της χώρας των, κυριολεκτικά χωλαίνει και ως έκ τούτου οιδάρηποτε ποσότης ίχθυών προσφέρομενόν εις προστάς τιμάς, είνε εύπρόσδετος, άδειας ή σύμβασης με έπιτοπιον έταιριαν εύχερώς χορηγείται εις έπιχειρότης διαθέτουσαν κατάλληλα πλοιά.

Τούτο άρκινώς δυναται νά έπισυρη τήν προσοχήν Έλληνων έπιχειρηματιών, διότι υπάρχει και ή ευνοική έκ μέρους των Αραΐδων χωρών διαθέτεις που συνεργούσιαν. Κατά τήν γνώμην μου, δισει τών ούτω δεδομένων, ένα έλληνικόν πλωτόν έργοστάσιον δυναται εύδοκίμων νά έργασθη εις τόν τομέα τούτου, κατόπιν άδειας έκ μέρους της Υπεριορδανίας, με βάσιν και άποθηκας εις την Ακάμπαν. Ο από τού λιμένος τούτου της Ερυθράς μερί της Γάζας αυτοκινήτορδομος είνε σχεδόν έτοιμος, ως λέγουν, και δυναται νά έξηπηρησης τήν προσοχήν έπιστιμοτης της ίχθυών παραπομπών, και ή έπι τού πλοίου μιας πλευράς εις την άλλην μεταφοράν προστάσιον και την έπι τού πλοίου διαθέσιμης των άλιευμάτων και ή έπιστοτείκευσις των έντοτς τών κυτών διενεργείται τακτικά, είνε δυνατόν κατά διμήνων ή και ένωρίτερον νά έκφρατώνται τά διάφορα υπόπροϊόντα εις Ακάμπαν και νά άποστελλωνται αύθημερον εις Γάζαν, όπου ένα έλληνικόν πλοίον θά άναμένη το πολύτιμον φορτίον, διά νά το μεταφέρει εις Πειραιά. Όσον άφορα τάς κονσέρβας, πού θά διατίθενται άμεσως διά τόν πλοίου, από την προκειμένου ουδεμίαν γνώμην, μεταδίων άπλοφορίας, που σταχυούλησαν, εις την προσοχήν προστασίαν.

Σημειεύονταν, δτι οι έντοτς τού κόλπου της Ακάμπας μικραί κοραλλιογενείς νησιδιές, αι πρός την Σιναϊτικής άκτην έρισκομεναι, υπόδοσηιν πλήρως της άλιειαν καρχαριών, ώς και την άλιειαν κητών, διά σχηματισμού διαστόλων δικτύων καταλλήλως ποτοθετημένων. Ωσύτων τού ζητημα τού έπιστιμοτης των πληρωμάτων και ή έπι τον πλοίον διαθέσιμοις των δεν παρουσιάζουν δυσκολίας, διότι αι άποστάσιες δεν είνε μεγάλαι. Επιπροσθέτως, συμφωνα με τάς διαφόρους έργεσις του Αγγλικού Ναυαρχείου, εις τού κόλπον της Ακάμπας, έννέα μήνας κατ' έτος πνέουν εύχαριστοι δροσεροί άνεμοι, προερχόμενοι, ως λέγουν, από τήν προφεράν του Σινά. Δεν έχω έπι τού προκειμένου ουδεμίαν γνώμην, μεταδίων άπλοφορίας, που σταχυούλησαν, εις την ίχθυών διενεργείται ήδη εις πλοάς της ήρας. Ή δι' αεροπλάνων ψυγείων μεταφορά τών ίχθυών διενεργείται ήδη εις πλοάς της ήρας.

Ότι πρός την δρώσιται άλιειαν διενεργείται παρουσιάζει μίαν και μόνη δυσκολίαν. Τήν συντηρησην και περιποιησην των άλιευμάτων, Απαιτούνται κατάλληλα πλοια, με ψυκτικούς θαλάσσων και ειδικά κιβώτια (έσχάτως κατασκεύαζονται τοιαυταί άπο άλουμινον) τά άποια μόλις τό άλιευτικόν πλοίον πλησίαση εις τόν λιμένα, περί τό δειλή, θά έκφρατώνται τά άμεσως εις τά έπι τούτων άναμένοντα αύτοκίνητα ψυγεία και θά μεταφέρονται δια νυκτού εις Γάζαν ή εις τό έσωτερικον της χώρας. Ή δι' αεροπλάνων άφονων εις τάς καλάσσας, οι Έλληνες, τούτο πανθομολογείται, είνε άριστοι ναυτικοί, καταναλωται ίχθυών, νωπών και άλιπταστών, ύπάρχουν εις δλα τά μέρη τού κόρμου. Τί απομένει, λοιπόν, διά νά διολκηρωθη μία έπιχειρησης και νά εύδοκιμηση πλοιά!

Πόσες φορές άπο τάς στήλας των Ναυτικών Χρονικών δεν διελάλησα την λέξιν «πλοίοι!». Καθημερινά γίνεται λόγος εις τάς έφημεριδας διά τήν άνασυγκρότησην της γώρας, διά τά τετραστή σχέδια, διά τάς παστώσεις και τά διανεία, που θά δοθούν εις τούς διάλιεις και έν τώ μετακύν, όχι μόνον δεν γίνεται τίποτε, άλλα και διατίθενται έκατομμύρια δολαρίων νά τόν γίνεται έπιτη της ράχης κατά την προκειμένην περίπτωσην.

Πλοιά, όμως, άλιευτικά, δεν ναυπηγούνται εις τήν Έλλαδα. Τό δε παράδοξον είνε, δτι γίνεται και σχετική κίνησης έμερους ωρισμένων άλιευτικών κύκλων, διά νά παύση έπισημης κάθει. ναυπήγησης άλιευτικού σκάφους. «Οταν γίνουν πολλά ψαράδικα, λέγουν οι έπισημοι, θά διατηρησθή τό ψάρι εις πολλά πλοιά και ως έκ τούτου ή έπιχειρησης δεν θά είνε έπιτερος. Διά νά έχεισκολούθη, λοιπόν, τό ψάρι νά πωλήσται 30—35.000 δραχμάς τήν άκαθητη, πρέπει νά μη γίνουν άλλα πλοιά και νά μη δουλεια μετακύν τών προσθετικών αύτων άνθρωπων....

Τό περιεργότερον δε είνε, δτι, δτι γίνεται και στην περιοχή της Ερυθράς Θαλάσσας, διά την ένων ιπποτείκην συζητησιν του θέματος. «Έν τώ μεταξύ, δλίγα μιλιά άνατολικώτερον, οι Ίταλοι ναυπηγούν σειράν άλιευτικών πλοιών ένα τών χιλιάδων τόνων, καθός και διάφορα πλωτά έργοστάσια, μικρά και μεγάλα. Οι Πορτογάλοι παρήγγειλαν ήδη άλιευτικόν πλοιον 3.300 τόνων κάτιον. Τά είπαμε και τά ξαναείπωνται.

Η Ακάμπα, διά της Ερυθράς Θαλάσσας, διά την ίνδικης ωκεανού, διά την Αιγύπτικης, διά την Ατλαντικής, διά την Ανταρκτικής, δλες οι θάλασσες και οι ωκεανοί, έχουν ψάρια. Περιμένουν τούς τολμηρούς Αργοναύτας, που θά τούς προσφέρουν τόν άνεκτημόν του θαυμάρον, που φυλάττουν εις τάς έντακτα των, χωρίς νά ύπαρχη, ή Βριμά, που θά τούς έμποδίση νά φέρουν τό χρυσόμαλλον δέρας εις την χώραν των.

Ο κόλπος της Ακάμπας δεν είνε άποδειξης, ούτε συμβουλή. Είνε ένα παράδειγμα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

# West Elliot & Gordon

(Established 1881)

## SHIP STORE MERCHANTS

### Provisions of All Kinds

#### Steward, deck and Engine Room Stores

#### Ships Equipment.

#### SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: GARfield 3159  
GARfield 3160

501 DAVIS STREET.  
Cor. Jackson St.

Cable address: «WESGO»



## Αίγυπτος

Η νέα συμφωνία διά τό Σουέζ

Έκ Καΐρου άνηγγέλθη ότι ή υπογραφείσα επί νέων βάσεων συμφωνία, ή καθορίζουσα τάς σχέσεις μεταξύ τής αιγυπτιακής κυβερνήσεως και τῆς έταιριας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, είναι είκοσαστους διαρκείας. Η διοθείσα έπομένως εἰς τὴν έταιριαν ταύτην παραχώρησες ἀπό τὸν Χεδίνην Μωχαμέτ. Στον τερματίτελον οριστικῶν τὴν 17ηΝοεμβρίου 1968. Αἱ διατάξεις τῆς συμφωνίας ρυθμίζουν μεταξύ ἄλλων τὰ ζητήματα τῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῆς έταιριας, τὰ τῆς προσλήψεως προσωπικού αιγυπτιακῆς έθνικότητος καὶ τὰ τῆς διελεύσεως αιγυπτιακῶν πλοίων καὶ φορτίων.

Η νέα συμφωνία προβλέπει ἀκόμη τὴν παραχώρησην εἰς τὴν Αίγυπτον πέντε ἐπιπροσθέτων θέσεων εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς έταιριας καὶ τὴν πρόσθιψην 20 ἀκόμη πλοηγῶν αιγυπτιακῆς ὑπερκόπτηος. Ή κυβέρνησης τοῦ Καΐρου θὰ λομβάνῃ τὰ 7% τῶν ἀκαθαρίστων κερδῶν τῆς έταιριας μὲ ἐλάχιστον ἑπτήσιον ὅριον 350.000 λιρῶν Αίγυπτου, ἐνώ παραλλήλος η έταιρια ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν ἑκτελέσεως νέων ἔργων εἰς τὴν διώρυγα ἀξίας 4½ ἑκατομμυρίων λιρῶν.

## Βέλγιον

Πλοῖα διά τὰ Σοβιέτ

Δώδεκα πλοῖα πρόκειται νὰ κατασκευασθῶν εἰς τὰ δελνικά ναυπηγεῖα διὰ σοβιετικῶν γεραρισμάτων καὶ μὲ συνολικὸν κόστος 350 ἑκατομμυρίων δελγικῶν φράγκων, ήτοι 8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Τὰ πέντε εἴ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν θὰ είναι δηλακίνητα φορτηγά τῶν 3000 τόνων d. w. καὶ ταχύτητος 11½ μιλλίων, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ἑπτά θὰ είναι ἀλιευτικά τῶν 1500 τόνων d. w. καὶ ταχύτητος 11 μιλλίων.

## Γαλλία

Αἱ γραμμαὶ τῆς «Φάμπρ Λάϊν»

Έκ Μασσαλίας μεταδίθεται, ότι η γαλλικὴ «Φάμπρ Λάϊν» ἐπαναλαμβάνει καὶ αὐτάς τὴν προπολεμικήν τῆς φορτηγῶν υπηρεσίαν μεταξὺ Νέας Υόρκης καὶ Εγγύς Ανατολής. Η ἑναρξή της νέας γραμμῆς θὰ πραγματοποιηθῇ μὲ τὸ ναυλωθὲν παρα τῆς γαλλικῆς ταύτης νορβηγικῶν πλοίων «Dicto», σπέρ καὶ θὰ ἀποπλεύσῃ ἑκάστη Νέας Υόρκης τὴν 8ην Απριλίου δι' Ἀλγερίου, Τύνιδα, Αλεξάνδρειαν, Βηρυττόν, Πειραιᾶ, Θεσσαλονίκην, Κωνιτανίαν καὶ Σμύρνην.

## Γερμανία

Θά άνασταλοῦν οἱ περιορισμοὶ τοῦ Πότσδαμ;

Ἄγγλοαμερικανικαὶ συζητήσεις εἶναι πιθανῶν ν' ἀρχίσουν λίαν προσεχῶς — καθ' ἡ οὔσταγκτώνος ἀγγέλλεται — προκειμένου νὰ ἀποφασισθῇ, ἀν θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὴν Γερμανίαν νὰ ναυπηγήσῃ καὶ ἐκμεταλλεύθῃ ὡκεανοπόρων πλοίοι. Η σχετικὴ σύστασις ὑπὲρ τῆς γερμανικῆς ἀπόφεως ἐγένετο πρὸ τοῦ καρούν ἀπὸ τὸ διοικητήν τῶν ἀμερικανικῶν δυνάμεων κατοχῆς τῆς Γερμανίας στρατηγὸν Κλέου, ὑπὸ μορφῆς ἀπορρήτου ἐγγράφου προφορὶ τοῦ ὑπουργείου τῶν Στρατιωτικῶν. Ο στρατηγὸς Κλέου φρονεῖ, ὅτι ἐπέστη ἡδὸν ὁ χρόνος, ὅπως τὰ ἀργύρωντα γερμανικά ναυπηγεῖα τεθοῦν ἐπὶ τὸ ἔργον καὶ ἐπιτρέψουν τὴν ἀπεύθεια συναλλαγὴν δι' ἑθνικῶν πλοίων τῆς Γερμανίας μετὰ τοῦ ἑξωτερικοῦ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ κ. Κλέου ὑπέρει: «— εἰδίκωτερον τῶν ναυπηγήσην ἀριθμοῦ τίνος φορτηγῶν τῶν 10.000 τόνων d. w. ἔκαστον καὶ ἐνὸς ὑπερωκεανίου τῶν 35.000 τόνων γκρός. Ήσύντασίς του αὐτῆς ὑποστηρίζεται ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον τῶν Στρατιωτικῶν, εἰς δὲ ὁ αὐτὴς ὑπελλήνη, ἀντιτιθεῖται ὅμοις τὴν ἀντίδροσιν ἐπέρων κυβερνητικῶν παραγόντων, καθὼς ἐπίσης τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανονσεων. Παραλλήλως, τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν δὲν ἔξεδήλωσε τὰς ἐν προκειμένῳ προθέσεις του, ἐνώ καὶ η «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή», ηπίτης ἀμεσώτερον ἐκτροπώσει τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, τηρεῖ εἰστεῖ στάσιν ἐρεκτίκην καὶ ψυχράν.

Ἐπιπροσθέτως ἡ πρότασις τοῦ κ. Κλέου ἔρχεται εἰς ἀντίθεσιν καὶ πρὸς τὰ καθορίζομένα ἀπὸ τὰς σχετικὰς διατάξεις τῆς συμφωνίας τοῦ Πότσδαμ καὶ συνεποὶ θὰ πρέπει νὰ ἔρωτηθῶν διὰ τὴν ἀναστολὴν τῶν ναυτιλιακῶν περιορισμῶν ἡ Αγγλία, ἔτι δὲ καὶ η Σοβιετικὴ Ρωσία. Τῆς τελευταίας ταύτης, πάντως, ἀμύδοντον εἶνε, ἂν θὰ ζητηθούν αἱ γνῶμαι, λόγῳ τῆς δύντητος εἰς ἡ περιέστη ἡ διεθνῆς πολιτικὴ κατάστασις. Οπωσδήποτε, αἱ ἐπικειμένων ἀπόφεις τῆς δρεπανικῆς κυβερνήσεως εἶναι πρὸς τὸ παρὸν ἐνέτλως ἀντίθετοι, ἐν τοῦ φόνου μήπως η γερμανικὴ ναυπηγικὴ ἀπόδηση σὺν τῷ χρόνῳ ισχυρά ἀντίταλος τῆς ἀγγλικῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ναυπηγήσεων.

## Ελβετία

Η ἀπόκτησις ιδίας ναυτιλίας

Λόγοι εἰς ἑθνικῆς ἀσφαλείας ὑπαγορεύουν εἰς τὴν ἐλβετικὴν κυβέρνησην νὰ ἀποκτήσῃ καὶ διατηρήσῃ μίαν ἐπαρκή ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ίκανήν νὰ ἔξηπτετῇ τὰς μεταφορικὰς τὰς χώρας ἐν περιπτώσει καὶ πάλιν πολέμου. Κατὰ σχετικὰς τῶν ἀμύδοντων κύκλων ἀνακοινώσεις, η ἀνύμαλος οἱκρίων διεύθυνσης καταστάσις ἐπέβαλε τὴν τοιάσθιαν ἀπόφασιν. Αἴοῦ διαφεύδει τὰς πληροφορίας, καθ' ἄπει της Ελβετίας σκέπτεται νὰ δημιουργήσῃ καὶ ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν — η σχετικὴ σύγχυσις προφήθειν ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς χρηματοδοτήσεως ἀπὸ ἐλβετικῆς πιστώσεις διὰ τὴν κατασκευὴν διο τοῦ ιταλικῶν ὑπερωκεανίων — η ἐλβετικὴ ἀνακοινώσεις ἀν-

φέρει τὸ ιστορικὸν τῆς ἀπόκτησεως ἐμπορικοῦ στόλου ὑπὸ τὴν ἑθνικὴν σημαίαν.

Οτε τὸ 1941 ή Ιταλικὴ κυβέρνησης εἰδοποίησε τὴν ἐλβετικὴν ὅτι θὰ διεύθιζε τὰ ἐλληνικὰ, νορβηγικὰ καὶ ἄλλων σημαίων σκάφη, ὅτινα θὰ μετέφερον στιπρά καὶ ἄλλα τρόφιμα καὶ ἐφόδια εἰς τὴν ἐλβετίαν, ή κυβέρνησης τῆς Βέρνης, στηνιζομένη εἰς τὴν διεθνῆ σύμβασιν τῆς Βαρκελώνης τοῦ τοῦ 1921, διὰ τὴν ὅποιας παρείχετο εἰς τὴν ἐλβετίαν καὶ τὴν Τσεχοσλοβακίαν τὸ δικαίωμα — παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐστερούντο θαλασσίας διεξόδου — νὰ διαπρούντο ὑπὸ τὴν σημαίαν τῶν ιδίᾳ ὀκεανοπότρων σκάφη, ἐπειγόντως ἐδεσπότισης τῶν κατάλληλων νομοθεσίαν καὶ εὐθὺς σάμεσως 11 πλοίων, 40.000 t. ο. ώ. υφωσαν τὴν ἐλβετικὴν σημαίαν. Τέσσαρα ἔξι αὐτῶν ἀπωλέθησαν εὑρεύεντα εἰς ζώνας πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἔνα ἔξι κείλεν εἰς τὰς ισπανικὰς ἀκτὰς.

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ διότι διὰ τῆς κρατούσης νοιοθεσίας δὲν ἐπιτρέπεται η συμμετοχὴ ξένων εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἐλβετικῶν σκαφῶν. Ήδη ή ἐλβετία ἀναθεωρεῖ τὸν νόμον περὶ νηολογίσεως. Ἐπειόθη ὅτι ὁ μικρὸς ἐμπορικὸς τῆς στόλου εἶναι ἀπάραστον νὰ συγκροτηθῇ ἀριτώπερον. Ο σημερινὸς στόλος τῆς ἐλβετίας περιλαμβάνει 13 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 63.379 t. d. w., ἐκ τῶν ὅποιων 10 εἰναι φορτηγά, 44.939 t. φορτίου, δύο δεξαμενόπλοια 18.000 t. φορτίου καὶ ἕνα μικρὸν τάνκερ 440 t., κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν σίδην.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η ἀσφαλίσις τῶν φορτίων βοηδείας

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τῆς «Διαχειρίσεως» τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἀπὸ Ιης Ἀπριλίου καὶ διὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ 1949 θὰ ἀναλάβῃ αὐτὴ νὰ χρηματοδοτηθῇ μὲ τὰ ἀναγκασιούντα δολλάρια τὴν ἀσφαλίσιαν τῶν δι' ἑκάστην χώραν προοριζόμενων φορτίων θοηθείας, ἐφόσον τούτο θῆλεις ζητηθῇ ἀπὸ τὰς ἐνδιφέρομένας κυβερνήσεις. Τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἡ ρηθείσας «Διαχειρίσισις» εἰχεν ἀποφασίσει νὰ μὴ πληρώνῃ δολλάρια διὰ τὰς ἀσφαλίσεις καὶ παρέσχεν ἐλευθερίαν εἰς καθε εἰσαγωγέα καὶ τὴν κυβέρνησην τοῦ, δοσούντας ἀφόρα τὸν τρόπον τῆς ἀσφαλίσεως τῶν φορτίων.

Εἰς πλειστά περιπτώσεις οἱ ἑσαγωγεῖς ησφαλίζονται τὰ φορτία εἰς τὰς ἑθνικὰς τῶν ἀσφαλιστικὰς ὄργανωνεσι καὶ ἀσφαλίζονται συνήποτον εἰς τὸ δολλάριον καὶ τὰ ἀσφαλίστρα κατεβάλλονται εἰς δολλάρια, μὴ πρερχόμενα διμως ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου.

Διὰ τῆς παρούσης τροποποίησεως θὰ δύναται καθε χώρα ναυπηγεῖσα τοῦ σχεδίου της ζητηθῆσαι ἀπὸ τὴν «Διαχειρίσιμην» αὐτοῦ τὴν πληρωμὴν τῶν ἀσφαλίστρων εἰς δολλάρια, ἐν πεπτώσει διμως ἀπωλείας τοῦ φορτίου ή ἀποζημίωσις θὰ δύνηται πέπτοντας εἰς τὴν «Διαχειρίσιμην», ηπικαὶ καὶ θὰ τὴν θετεῖ εἰς πιστώσεις τῆς ὑδιφέρομένης χώρας. Υπολογίζεται, ὅτι εἰς τὰς ἑδεκατομμυρίων δολλαρίων πιστώσεις τοῦ ἔτους 1949, ἔνα ποσὸν 2.700.000 δολλαρίων ἀνακέρεται εἰς τὰ ἀσφαλίστρα τῶν φορτίων.

## Αἱ μεταφοραὶ Bop. Ἀμερικῆς-Μεσογείου

Οἱ ἀρμόδιοι κύκλοι τῶν «Ἀμερικανῶν Εξιπρτ Λάϊνς» μὲ αὔξουσαν ἐμπιστούμην ἀποβλέπουν εἰς τὸ μέλλον τῆς ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορευματικῆς κινήσεως μεταξὺ Ηγανέων Πολιτειῶν καὶ Μεσογείου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. δοσον καὶ κατὰ τὸ ἀμέσων ἐπόμενον. Εἰναι πεπιεσμοί, ὅτι η ἀμερικανικὴ δοηθεία ἐπειρχομένη διὰ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, θὰ δημιουργήσῃ διλόνεν καὶ ζωρτέρων κινήσιν φορτίων, ἐνώ καὶ η ιταλικὴ ἀποκατάστασις — ἀπὸ τουριστικῆς κυρίως πλευρᾶς — θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς εύρυτατοῦ πρὸς τὰ εκεὶ ἐπιβατικού ρεύματος. Αἱ ἀνωτέρω ἀκρίων ἀντιληφεῖς ἀπεικονίζονται εἰς τὴν ναυλωσιν ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» — διὰ δύο ἔτη ἀπὸ τὸν Απριλίου τρ. ε. — τοῦ κρατικού ὑπερωκεανίου «Τζένεραλ Ρίτσαρδον», σπέρ καὶ μετωνομάσθη «Λαγκουάρτια».

Ἡ γυωστὴ ἔξι ἄλλου προσθήκη εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης-Μεσογείου τῶν τεσσάρων συγχρονίσμενων ὑπερωκεανίων τοῦ τύπου της «Ἐξετεράς» μεγάστης διηγούμενων την κίνησιν τῶν ἐπιβατών, ίδια τὶς πρώτης θέσεως. Αἱ σημειωθῇ ἀκόμη ὅτι χαρακτηριστικὴ τῆς αἰστοδόξου ἐμπιστούμην διὰ τὴν κίνησην τῶν δύο νέων ὑπερωκεανίων τῆς «Ἐξεπρτ», χωρητικότητος 20.000 t. γκρός καὶ ταχύτητος 25 μιλλίων, μὲ θέσεις διὰ 1000 ἐπιβατῶν. Θὰ κοστίσουν ταῦτα 50 ἔκατ. δολλαρίων καὶ θὰ είναι ἔτοιμα περὶ τοῦ τέλη του 1950, δεὶ καὶ θὰ τεθούν ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης-Μεσογείου.

Ἀπὸ τὴν ίδιαν αἰσιοδοξίαν ἐμφορούνται καὶ αἱ ἐντυπώσεις τοῦ προσφάτων ἀπεναλλούντος εἰς Νέας Υόρκην διὰ τοῦ ὑπερωκεανίου «Ἐξετερά», ἐκ ταξίδιον του ἀνά τὴν Μεσογείου καὶ τὴν «Ἐλλάδα», ἀντιπροσέδρου τῶν «Ἀμερικανῶν Εξιπρτ Λάϊνς» κ. Γήχαν, δοσον ἀφόρα τὴν ἐπιβατική καὶ ἐμπορική κινήσιν τῶν λιμένων της Μεσογείου μετὰ τῆς Νέας Υόρκης. Ή υπογραφή τῆς ἀνακοινωνῆς — ἐδήλωσε — μεταξὺ τῆς Αίγυπτου καὶ τοῦ κράτου τοῦ Ισραήλ πρόκειται νὰ ἀπόδωσῃ ταχὺν ρυθμὸν εἰς τὴν κίνησιν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων μεταξὺ Αίγυπτου, Παλαιστίνης καὶ Λιβάνου πρὸς τὰς Ηγανέων Πολιτείας καὶ τάναταλιν, ὑπέδειξε δὲ σχετικῶν τὴν ἀνάγκην, σπέρ καὶ τούς λιμένας τοῦ Πειραιῶν, Ηγανέων καὶ τῆς Γένοβας καὶ τῆς Μασσαλίας ταχυτάτας ἀποκαθίστανται, εἰς τρόπον ὥστε βασίσιμως νὰ ἀναμένηται τὶς μίαν περαιτέρω αἱδιολογίαν ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως μεταξὺ Μεσογείου καὶ Βορείου Αμερικῆς.

### 'Υποτίμησις τῶν ὑγρῶν καυσίμων

Μία εκπτώσις τῆς τιμῆς καυσίμων πετρελαίων σημειώνεται από τίνος εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν. Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὸ πετρέλαιον ἀγοράζεται στημεροῦ πρᾶς δολ. 1.96 τὸ βαρέλιον, ἔναντι τριῶν καὶ πλέον δολαρίων πρὸ ἔνος αρκιδῶν ἐπούς. Διὰ τὴν ναυτιλίαν ἀποτελεῖ τούτο μίαν ἀρκετά αἰσθητήν ανακούφισιν.

Οἱ ἀμερικανοὶ τρέφοντες ὡς γνωστὸν ιδιαιτέρων ἀδυναμίαν εἰς τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς ἠθέλησαν νὰ ὑπολογίσουσιν, τὶ θὰ ἔστημαινεν ἡ εκπτώσις αὐτῆς διὰ τὰ δύο «Κιουνέρτερος», «Βασιλίσσα Μαίρη» καὶ «Βασιλίσσα Ελισάβετ». Η κατανάλωσις τῶν δύο τούτων ὑπερωκεανῶν τηρεῖται ἀπολυτῶς μυστική, πιστεύεται δῆμως, διὰ τὴν ὑπηρεσιακῶν των ταχύτητα χρειάζονται 800 τ. πετρελαίων ὑμερησίως. «Ἄν υπολογισθῇ ὁ τόνος πρᾶς 6.6 βαρέλια, σημαίνει τούτο μιαν οἰκονομίαν 20.000 δολαρίων καθ' ἑκάστην διαδρομὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Τὸ «Βασιλίσσα Μαίρη» κατὰ μίαν ποσούγισιν του εἰς τὴν Νέαν Υόρκην παρέλαβεν 665 τ. πετρελαίων, ὅπερ ἐκάλυπτε μίαν διπλάνην 140.000 δολαρίων. Η αὐτῆς ποσότης με τὰς σημερινὰς τιμὰς θὰ ἔστοιχεν 88.000 δολαρίων.

Βεβαίως, δὲν δύναται κανεὶς νὰ προΐσῃ ποία θὰ εἴνει ἡ αύριαν ἔξ-  
λιξις τῶν τιμῶν τοῦ πετρελαίου καὶ ἂν δὲν ἔνεχῃ προσωρινὸν χαρακτῆρα  
ἢ σημερινὴ ὑπατίμησις. Πάντως, διὰ τὰς μεγάλας ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις ἀποτελεῖ μιαν ανακούφισιν, δεδομένου ὅτι καὶ οἱ ναῦλοι δὲν ὑ-  
ψώθησαν εἰς ἐπίπεδα ἀνάλογα ἐναντὶ τῶν πρὸ ἐπούς κρατούντων.

### Kai ἄλλα πλοῖα εἰς τὴν Ἰταλίαν

Ἀπὸ δηλωσεις τοῦ ἀμερικανοῦ γερουσιαστοῦ κ. Κόναλυ, προέδρου τῆς ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν ὑποθέσεων ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, ἀπεκαλύ-  
φθη, ὅτι κατὰ τὴν προστοποίησιν τοῦ νομοσχεδίου περὶ παραχωρήσεως  
νέων πιστώσεων τῆς ἀμερικανικῆς δυνατεῖς πρὸς τὴν Εὐρώπην, περιε-  
λήφθη διάταξις, διὰ τῆς ὧδος ἡ κυβέρνησις τῆς Οὐασιγκτόνος θέτει  
εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἰταλίας δέκα κρατικὰς ἰδιοκτησίας ὑπερωκεάνια.  
Η παραχωρήσις γίνεται πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπερ διευκολύνθη ἡ Ἰταλία  
εἰς τὴν μεταφορὰν Ἰταλῶν μεταναστῶν πρὸς τὴν Κεντρικήν καὶ τὴν Νό-  
τιον Ἀμερικήν.

### Aἱ μεταφοραι τῶν προσφύγων

Προκειμένου νὰ μεταφερθοῦν εἰς Εὐρώπης 200.000 ἑκτοπιζομένων προ-  
σώπων εἰς τὰς Ἕνωσιν Πολιτείας δὲ πρόεδρος κ. Τρούμαν ὑπέδειξεν  
εἰς τὴν Ἰταλικήν. Ἐπιτροπήν, ὅπως παραδόση ἔνεσται ὑπερωκεάνια  
τοῦ τυπου «Μαρίν εἰς τὴν στρατιωτικὴν υπηρεσίαν, ἵνα ἀναλάβῃ αὐτῆς τὴν  
διεργέσιν τῆς μεταφορᾶς. Σκοπὸς τῆς τοιαύτης προεδρικῆς ἀποφάσεως  
είνει ἡ ἔργονομησις τῶν διατανωμένων στημένων ποσῶν διὰ τὴν πολυτελῆ  
σύνθετον καὶ μισθωτροποδοσίαν τῶν πληρωμάτων, ἐφόσον ταῦτα τελοῦν  
ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἴδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων. Άς σημειωθῇ, ὅτι τὸ ὑ-  
πουργεῖον τῶν στρατιωτικῶν διαχειρίζεται εἰσέτειν ὅγκοδει ἐποποίκον  
στόλον ἀπὸ 206 πλοῖον, διὰ τοῦ ὅπουσιν καὶ διενεργοῦνται ὅλαις αἱ μετα-  
φοραι στρατοῦ καὶ ἐφοδίων πρὸς τὰς κατεχομένας χώρας, ὡς λ. χ. τὴν  
Διανίνιαν, Γερμανίαν, Ἰτανίαν, Κίναν καὶ Τεργέστην. Πέραν τῶν ἀνω-  
τέρων σκαφῶν τὸ ὑπουργεῖον τῶν στρατιωτικῶν ἔχει ὑπὸ τὴν πλοιοκτησί-  
αν του καὶ 57 μεταγωγικά σκαφη μεσῆς χωρητικότητος 6000 τόνων.

Συχνά εἶνε αἱ ἐντονοὶ διαμαρτυρίαι, τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων πρὸς  
τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν διὰ τὴν τοιαύτην ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους  
ἐκμετάλλευσιν τῶν μεταφορῶν ὑπὸ καθεστώς — ὅπως τονίζουν — ὑπὸ τὸ  
ὅποιον ἡ ἴδιωτικὴ πρωτοβουλία ἔδει κύριον νὰ διερματίζει τὸ ρόλον. Ὡς  
ἡτούτοις, δὲν ἀντέρω μέτρον τοῦ κ. Τρούμαν παρέσχε λαβὴν εἰς νέ-  
ας διαμαρτυρίας τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν  
ὅργανων προσφύγων, προβλέπεται δὲ καὶ ἡ ἀναστολὴ του, λόγω τῆς ἐγρεθείσης  
ζωηρᾶς ἀντιδράσεως.

### 'Ανεργία εἰς τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν

Αὐτεργία εἰς τὰς τάξεις τῶν ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν ἥρχισε από τί-  
νος νὰ σημειώνηται καὶ νὰ προκαλῇ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἔνδιαφερομένων  
ὅργανώνων. Μία εκπτώσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχολούμενῶν πληρωμά-  
των κατὰ 15 ἔως 30% προέκυψε κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας, διότι παρὰ  
τὸ γεγονός, ὃ δὲ ἀριθμός τῶν πλοίων τῶν ἰδιωτικῶν ἑταῖρων πολὺ ἡγε-  
τικός ἔτος κατὰ 213 σκάφη, ἀντιθέτως ἐπεστράφησαν εἰς τὴν «Ναυ-  
τιλιακὴν Ἐπιτροπήν» 774 χρονοναυλωμένα πλοῖα, ἀτίνα καὶ παραπλί-  
σθησαν.

Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμοδίων παραγόντων ὁ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐμ-  
πορικὸς στόλος, κρατικῆς καὶ ἴδιωτικῆς ἰδιοκτησίας ἀνήρχετο τὴν Ἰη-  
νῆς Ιανουαρίου ἐ. ἔ. εἰς 1500 σκάφη (τῶν 1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἐκαστον) ἐναντὶ 2131 τῆς Ἰης Ιανουαρίου 1948. Απέμειναν ἀνευ ἐργασίας 16 ἔως

20 χιλιάδες ναυτεργατῶν, συνεπεία τοῦ παροπλισμοῦ 561 πλοίων. Αἱ διά-  
το μέλλον προβλέψεις εἰνε ἔτι μᾶλλον ἀπαισιόδοσι, δεδομένου ὅτι ὁ προ-  
πολογιζόμενος ἀριθμός τῶν ἐν ἐνεργείᾳ σκαφῶν διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη δὲν  
πρόκειται νὰ ὑπερβῇ τὰ 1100 ἔως 120 πλοία ἐν συνδλῷ. Σημειούται,  
ὅτι κατὰ τὴν 15ην Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. 79.705 ναυτεργάταις ήσαν ἀπῆ-  
σχολμένοι.

Ως μέτρα ἀνακούφισεως τῆς ἀνεργίας αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις  
προτείνουν τὴν ταχείαν ἀπόδοσιν εἰς τὴν ἴδιωτικὴν ἐκμετάλλευσιν ὅλων  
τῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἡ διαχείρισις τελεῖ ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῶν  
ὑπουργείων Στρατιωτικῶν καὶ Ναυτικῶν, παραλλήλων δὲ καὶ τὴν ἀγ-  
γεργείαν κάθε περαιτέρω μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνας ση-  
μαίας καὶ ἴδιαιτέρω εἰς τὴν παναμαϊκήν καὶ τὴν χονδυριανήν. Αναφέ-  
ρεται σχετικῶς, ὅτι 96 πλοίων ἐνεκρίθη ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτρο-  
πήν» ἡ μεταφορᾶ εἰς τὴν παναμαϊκήν σημαίαν μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου  
1948, με σκοπὸν τὴν παναμαϊκήν σημαίαν μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου  
κόπον την ἀποφυγὴν τῆς ισπανικής πλοίων εἰς τὸ ἀμερικανι-  
κὸν δημόσιον.

### 'Ισπανία

#### Παρὴλικος ὁ ἐμπορικὸς στόλος

Μὲ 1250 πλοῖοι, συνολικῆς χωρητικότητος 1.119.413 τ. γκρός, ἡ Ἰ-  
σπανικὴ ναυτιλία καταλαμβάνει τὴν δην ὑδεσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου  
ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἐνομένη εὐθὺς μετὰ τὰς Ἕνωσιν Πολιτείας, τὴν  
Ἀγγλίαν, τὴν Ολλανδίαν, τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Σουηδίαν. (Ο Πανα-  
μαϊς ἀγνοεῖται). Τὰ φορητὰ καὶ ἐπιβατηγά ἰσπανικά πλοῖα ἀντιπροσ-  
πευσούν μίαν χωρητικότητα 995.951 τ. γκρός, τὰ δὲ ἀλιευτικά 79.951 τ.  
γκρός, ἐνώ τὰ ἀτμοκίντα σκάφη καλύπτουν δύναμιν 769.869 τ. γκρός με  
394 ατμόπλοια, τὰ δὲ δημελοκίντα 199.639 τ. γκρός με 88 σκάφη. Ο-  
σόν ἀφοῦ τὴν ἀπὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς σύνθεσιν τῆς Ἰσπανικῆς χωρητι-  
κότητος, δὲν ἐμφανίζεται αὐτὴ ικανοποιητική. «Ἐνα ποσοστὸν 10% μόλις  
ἀναφέρεται εἰς σκάφη προσφάτου ναυπηγήσεως καὶ 18% εἰς σκάφη ἡλι-  
κίας 5 ἔως 20 ἔτων. Τὰ ὑπόλοιπα 70% ἀποτελοῦνται ἀπὸ πλοίων ἡλικίας  
μείζονος τῶν 20 ἔτων καὶ ἔξ αὐτῶν τὰ 28% ἀπὸ πλοία 30 ἔτων καὶ ἀνω,  
τελοῦντα εἰς κακὴν κατάστασιν καὶ προβληματικὴν παρουσιάζοντα τὴν  
περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Αξίζει πάντως νὰ προστεθῇ, ὅτι ἐπὶ τὴν δάσιοι  
τοῦ προγράμματος νέων ναυπηγήσεων προβλέπεται νὰ δημιουργηθῇ σύν-  
τοχονά μία νεοναυπηγήσεως χωρητικότητα 2.000.000 τόνων.

### 'Ιταλία

#### Πέντε νέα "λάϊνερς"

«Υπεγράφησαν πρὸ ἐρῶν τὰ συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε  
μεγάλων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν  
Ἴταλων ἐφοπλιστῶν. Τὰ δύο ἔξ αὐτῶν προβλέπεται νὰ ἔχουν χωρητι-  
κότητα 21.450 τ. γκρός, μὲ διαμερίσματα διὰ 1500 ἐπιβάτας, τὰ δὲ ὑπό-  
λοιπα τρία 13.000 τ. γκρός ἐκαστον, προορίζονται δὲ τὰ μὲν πρώτα  
διὰ τὴν «'Ιταλίαν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, τὰ  
δὲ δεύτερα διὰ τὸ «Δούδη Τριεστίνο» πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς  
Μεσογείου—»Απω Ανατολῆ.

Τὰ δύο «λάϊνερς» τῶν 21.450 πλοῶν, πλάτους 85.6 καὶ ὑψους 66 ποδῶν, ἀμφότερα δὲ θά κατα-  
σκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Τεργέστης (τὸ ἔνα εἰς Μομφαλόκονες  
καὶ τὸ ἔτενον εἰς Σάν Μάρκο), τὰ δὲ ἄλλα τρία—τοὺς πρώτους ἔξ αὐτῶν ἐ-  
τέθη ἡ τρόπις—θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία καὶ θὰ  
ἔχουν διαστάσεις μῆκος 485 ποδῶν, πλάτους 67.3 καὶ ὑψους 42 ποδῶν,  
μὲ μηχανὰς δυνάμεως 26.000 ἵππων τὰ δύο μεγάλα καὶ 13.000 ἵππων  
τὰ τρία μικρότερα. Πέραν τῶν πλοίων αὐτῶν πρόκειται νὰ ναυπηγηθῶν  
δύο ἀλιευτικά τῶν 1000 τ. γκρός ἐκαστον, κατάλληλα δι᾽ ὑπερωκεάνιον ἀλιεύσιν  
καὶ τίνα μικρὰ ἐπιβατηγά διὰ τὰς συγκοινωνιακάς ἀνάγκας τῆς Ιταλι-  
κῆς ἀκτοπλοίας.

Εἰδικαὶ ἀμερικανικαὶ πιστώσεις παρεχωρήθησαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν  
ἀνωτέρων σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 94.200 τόνων, ὁ δὲ ἀμ-  
ερικανικὸς νηογνώμων, διὰ πρώτην φορὰν παρεμβαίνων εἰς ναυπηγήσεις  
ἐκτὸς τῆς Ἀμερικῆς, θὰ παρακολουθήσῃ τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ταξινό-  
μησιν τῶν. Πράγματι, ὁ δὲ λόγω νηογνώμων συνέστησεν ἀπό τίνος γρα-  
φείον εἰς τὴν Τεργέστην.

Παραλλήλως πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἐγγνώσθη, ὅτι διαπραγματεύσεις διε-  
ξάγονται εἰς Τεργέστην καὶ Ρώμην πρὸς ἀνάληψιν τῆς κατασκευῆς ἀπὸ τὰ  
ναυπηγεία τοῦ Μομφαλόκονες ἔνδον νέου ὑπερωκεάνιου τῶν 20.000 τ. γκρός  
διὰ τὴν σουηδικὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Σημειούται, ὅτι πρό-  
κειται περὶ τοῦ δευτέρου «λάϊνερ» τοῦ ὄμιλου Μπρόστρομ, ὅπερ παρα-

Telephone: WWhitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,,

## ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS  
OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS  
BROKERS

NEW YORK, N.Y.

γέλλεται μεταπολεμικώς είς τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖα. Τὸ κόστος του ὑπολογίζεται εἰς 5.000.000 λιρῶν, προτείνεται δέ, ὅπως ἡ Ἰταλία δεχθῇ καὶ πληρώσῃ τὴν σχετικὴν δεσπάνων εἰς λιρέττας, μὲ ἀντάλλαγμα τὴν εἰσαγωγὴν σουηδικῶν προϊόντων Ἰσης ἄξιας.

'Ο πρόεδρος τῶν ναυπηγείων τοῦ Μομφαλικούν κ. Αὔγουστος Κόζουλιτς ἔδήλωσεν, ἀναφορικῶς μὲν τῆς οντότερα παραφέλαινα, ὅτι θὰ χρειασθῇ, δύτας τὸ ναυπηγοκόνιον ὑλικὸν μεταφερθῆ ἀπό ἔξιας χώρας μὲ οὐγίης νόμισμα, τούτῳ δ' ἀκριβῶς καὶ ἀποτελεῖ ἔνα δυσθάστακτον διά τὸ Ιταλικὸν θησαυροφύλακίον δάρας· "Υπενθύμισε σχετικῶς ἡ κ. Κόζουλιτς, ὅτι τὸ πρώτων ναυπηγηθέν "Λάσίνερ" — τὸ «Σουμάτρα» — ἐπληρώθη ἀποκλειστικῶς μὲ δολλάρια.

## Ναυτιλία και συνάλλαγμα

Στατιστικάί ἐπί τοῦ παρελθόντος, τοῦ παρόντος καὶ τοῦ διαγραφομένου μέλλοντος τοῦ Ἰταλικοῦ ὑπερωκεανού ἀναφέρουν, ὅτι τὰ Ἱταλικά ὑπερωκεανά εἶχον ἐπιτύχει τὸ μονοπάλιον σχεδὸν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως μεταξὺ Μεσογείου ἀφ' ἔνος καὶ Ρω. καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς ἀφ' ἔπειτα. Εἶχον συγκεντρώσει τὰ 94.8% τῆς κινήσεως πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν καὶ τὰ 80% τῆς κινήσεως πρὸς τὴν Νότ. Ἀμερικὴν. Οἱ αὐτοῖς ἀριθμοὶ διὰ τοὺς ἐννέα πρώτους μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτους ἦσαν 51.5 καὶ 40.5%. Ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἡ Ἱταλικὴ κυβεντίνας ἐστήριξε τὸ τελευταῖον πρὸς τὴν Οὐασιγκτώνα αἴτημά της διὰ παραχωρησην εἰς τὴν Ἱταλικὴν ναυτιλίαν ἀριθμοῦ τίνος κρατικῶν ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανῶν.

Οσον αφορα έξι άλλου την συναλλαγματική είσοδοφάν του ναυτιλιακού παράγοντος, υπόλογιζεται, ότι η Ιταλική ναυτιλία άπέδωκεν είς την οίκονομιά της χώρας 150 έκατομμυρίων δολαρίων κατά το 1948, έναντι 108 έκατομμυρίων του 1938. Δέον δημος να ληφθῇ εν προκειμένω ύπ' οφιν ή σπιερινή μικροτέρα άνταλλακτική άξια του δολαρίου.

## ·Η ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Από μίαν λεπτομερή άνασκοπήσιν τού μέχρι τούδε επιτελεσθέντος έργου διά την άνασυγκρότησην της ιταλικής ναυτιλίας, δημοσιεύεισαν είς τόν άμερικανικὸν τύπον, παραλμάνοντες τὰς πλέον ἐνδιαφερούσας περιοπάς. Ή διαπίστωσις μιᾶς σημαντικῆς αλλαγῆς εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς ιταλικῆς χωρητικότητος προτάσσεται τῆς άνασκοπήσεως. Πρὸ τοῦ πολέμου τὰ 41% τῆς δυνάμεως της ιταλικής ναυτιλίας κατείχοντο ἀπό τέσταρις τάς χρηματοδοτουμένας ἀπό τὴν «Φινμάρε», τὸν κρατικὸν δηλαδὴ οἰκονομικὸν δργανισμόν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 59% ἀπό τὸν ιδιωτικὸν ἔφοπλισμόν.

Σήμερον αι υπό της «Φινιμάρε» χρηματοδοτούμεναι έταιρια κατέχουν μόλις τα 17% της ιταλικής χωρητικότητας ένω τα 83% άνηκουν εις τούς ιδιωτικούς έφοπλιστας. Η από τού 1945 και έντευθεν έπελθουσα αύξησης της ιταλικής ναυτιλίας οφείλεται εις την άνελκουσιν αφ' ένος πολλών δυνητικών πλαισίων και αφ' έτερου εις την παραχώρησην κυρίως μιᾶς πανικής χωρητικότητος από τάς Ηνωμένας Πολιτείας. Το τονικό αυτό άκριβων απεκτήθη από Ιδιώτας έφοπλιστάς, διότι ήταν άκατάλληλον διά την «Φινιμάρε» και τάς παρ' αυτής έλεγχομένας έταιριας τακτικών γραμμών. Οι άριθμοι της δυνάμεως της ιταλικής ναυτιλίας πρό του πολέμου, εις τό τέρμα τῶν ἔχθροπραξιῶν και κατά τὴν Ιη' Ιουλίου 1948, έχουν ως κάτωθι:

Δύναμις εἰς τ. γκρός	1939	1945	1948
Μίκτα πλοϊα .....	1.095.000	143.000	318.000
Φορητά σκάφη .....	1.771.000	155.000	1.351.000
Δεξαμενόπλοια .....	420.000	94.000	508.000
Πλοϊα ειδικών τύπων ..	19.000	9.000	18.000

Σύνολον .... .... 3.305.000 401.000 2.195.000

"Όταν ήγοράσθησαν τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν τῆς Οὐασιγκτώνος, τὰ 25% τῆς ἀξίας των κατεβόλησαν ἀπὸ τοὺς ιδίους ἐφοπλιστάς, τῷ διοικείᾳ ὅμως τοῦ κράτους, διότι οὗτοι δὲν διέθετον δολάρια. 'Η Ἰταλικὴ κυβέρνησις παρέσχεν ἐπίστις τὴν ἔγγυήσιν τῆς διὰ τὰ ὑπόλοιπα 75% τῆς ἀξίας τῶν πλοίων εἰς τὴν 'Ναυτιλιακὴν 'Ἐπιτροπὴν'. Ηγοράσθησαν τοιουτοπόρως ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας σκάφη 1.446.000 τ. γκρός καὶ συνολικής ἀξίας 88.963.598 δολαρίων. 'Ἐπιστος οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν ἀπὸ διαφόρους ἄλλας ἔννας σημαίας 73 ἀκόμη πλοῖα, 351.192 τ. γκρός, διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ τιμήματος τῶν ὀπίων ἡ Ἰταλικὴ κυβέρνησις διηγκόλυνε τοὺς ἀγοραστὰς διὰ διαφόρων οἰκονομικῶν συνδυασμῶν.

‘Ουιλάντ τελευταίως ὁ Ἰταλικός ὑπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Σαραγάκης ἔπι τῶν δυσχερείων, τάς ὅποιας ἀντιμετώπιζουν αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν, αἱ ἐλεύχυνεναι ἀπό τὸν «Φινιμάρε», ἔξεφρασ τὴν πεποιθήσιν του, ὅτι μὲ τὴν δοθείαν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ μὲ τὴν συνεπεία αὐτοῦ προδιαγράφεται ἐνός καλῶς μελετημένου ναυπηγικοῦ πρόγραμματος. ἡ Ἰταλία θὰ είνει εἰς θέσιν τοῦ 1951—52 νὰ κατέχῃ μιαν ναυτιλίαν 3.105.000 τ. γκρός, κατανεμομένην ὡς ἔξης:

Έπιβατηγά σκάφη	τ. γκρός	530.000
Φορτηγά πλοια	»	1.800.000
Δεξαμενόπλοια	»	750.000
Πλοία ειδικών τύπων	»	25.000

Αποδεικνύεται άπό τούς άνωτέρους άριθμούς, ότι η ιταλική κυβέρνησης κατά τά αέμεσως προσεχή έπι θά επιδιώκει κυρίως την επέλισην του προ-  
βλήματος των τακτικών υπηρεσιών, εις τρόπον ωςτε, άνεξαρτήτως των  
άλλων φωλεμάτων, να διασφαλίζεται ο εξοικονόμησης τό δημόκαταβαλλόμενον  
άπό τον προϋπολογισμόν κοινούλιον των 4.475.000 δολαρίων, όπερ χρη-  
μεύει διά να καλύπτει τα έκ της διαχειρίσεως έλειμματα των έταιρών  
αυτίνης έξυπηρετούν γραμματικής έθνικής σπουδαίότητος. Έκ  
του ποσού τούτου 3.043.000 δολαρίων καταβάλλονται εις την «Ιτα-  
λία», την «Αντριάτικα», το «Λόιδ Τριεστίνο» και την «Τυρρένια» και 1.  
358.000 δολαρίων εις τάς έταιρίας τάς έξυπηρετούσας τάς άκτοπλο-  
κάς συγκοινωνίας.

“Ηδη ἀποτελεῖ πλέον νόμον τὸ σχέδιον περὶ ναυπηγήσεως πλοίων 250.000 τόνων γκρός, τα πλείστα τῶν ὅποιών προορίζονται διά τὰς ἄναγκας τῶν ἀνωτέρω τεσσάρων μεγάλων ναυτικῶν ἑταῖρων. Δέον νῦν σημειωθῆ ὅτι λίαν ἐπικαιρῶς ἔρχεται—ύπο τῆς κρατικῆς ἐπιχορήγησης—ἡ ναυπηγικὴ αὐτὴ προσπάθεια, δεδουμένου ὅτι τὸ ψυχόλον ἐν Ἰταλίᾳ ναυπηγικὸν κοστὸς δὲν ἐπιτρέπει τὴν πλήρη ἀνάπτυξιν τῆς δυναμικότητος τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων.

Οι λιμένες έξ αλλού έπαναπέκτησαν τὰ 70% τῆς προπολεμικῆς των ικανότητος. Η Γένοβα ίδιαιτέρως, είναι πιθανὸν νὰ ἀποκατεστάθη εἰς τὴν προπολεμικήν αὐτῆς δυναμικότητα, ἀλλὰ τὸ ἔργον τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῶν λιμένων προχωρεῖ μὲ προφανῆ βραδύτητα, λόγῳ τῶν ύψιστα μένουν δυσχερειῶν περὶ τὴν ἔξευρεσιν ἐπαρκῶν οἰκοδομητικῶν ὄλικῶν καὶ μηχανημάτων.

## Kavādāś

**Ἡ ἀνανέωσις τῆς ναυτιλίας**

Ο Καναδός υπουργός των Μεταφορών απάντων εις σχετική έπειρωση σημειώνει ότι τα πολεμικής ναυπηγείας καναδικά πλοία θά πρέπει νά αντικατασταθούν, αν πρόκειται νά καναδική ναυτιλία νά ανταγωνισθῇ τα πλοια τών άλλων σημαίων εις τό στίγμα τών διειθυνθέντων παραβορών. Εις τη δήλωσιν ταυτή προέβη κατόπιν υποδείξεως της αντιπολεμικής, δηπως έπικρηπτη τα καναδικά πλοία. "Εν συνεχείᾳ ο καναδός υπουργός έτοιμις, ούτι ποστολεμικώς ο Καναδός δὲν κατείχεν ούτε ναυτίλιαν, ούτε ναυπηγικήν διοικητικήν. Αι πολεμικαὶ αναγκαὶ εστρεψαν τὴν χώραν πρὸς τὴν βάλλασσαν, ὃ δὲ τερματισμὸς τῶν ἔχθρων πραξίων εὑρε τὸν Καναδὸν κατέχοντα 109 φορτηγὰ σκάφη τῶν 10.000 τόνων ἔκαστον καὶ 40 τὸν 4700 τόνων, σπάντα κρατικῆς διοικητικῆς, ἐνῷ ἔτερα 104 πλοῖα είχον ἐκχωρηθῆνει τὴν Ἀγγλίαν ἐπὶ ἐπιστροφῇ. "Εκτοτε ἡ καναδικὴ κυβερνητὶς ἐπωλεῖσαν εἰς Ιδιωτὰς καναδός εφοπλιστὰς τὸ μέγιστον μέσον τοῦ ἀνώτερω κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ σήμερον 215 ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν τελοῦν εἰς υπηρεσίᾳ. Αἱζεὶ πάντως νά σημειωθῆ—προσεδέθηκεν ὁ καναδός μῆτρανδος—δῆτι υπάρχει δηλ. πλατφόρμος κωρηπηκτής ἀνά τὸν κοσμὸν καὶ οὗτοὶ εἰνει προστιμότερον. διά τὸν Καναδὸν νά ἔχῃ ὀλιγότερα, οὐλά καταλλήλοτερα πλοῖα, ικανά νά ἀντεπεξέλθουν εἰς τὰ συγχρονισμένα καὶ οικονομικώτερα ξένα σκάφη.

## Мег. Бретањија

Αίσιοδοξία διά τὴν ναυλαγοράν

Οι Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ αἰσιοδόξως προσβλέπουν εἰς τὸ μέλλον τὰς ναυαλγοράς. Μολονότι ἡ παραπτώμενή ἀπὸ τίνων μηνῶν περιῳρίσμενή προσφορά χωρητικότητος δι' ἔγγυτέρας μετερμηνίας καὶ ἡ ἐλαφρά ανατίμησις τῶν ναυλῶν, δὲν κρίνονται παρὰ αὐτῶν, εἰμὶ ὡς συμπτωμάτων φαινόμενα βραχείας διαρκείας, ἐνθαρρυντικοί, ἐν τούτοις, υφιστανται· αἱ ἐπιτίδεις διὰ μιαν ἔτι μεγαλύτεραν ἐκπτωσιν τῶν καυστήμων, τῶν ὅποιων ἡ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνύψωσις εἶχε δημιουργῆσαι σθεμαντικά ἐλλείμματα εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ διὸ τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναυλῶν, ὃστε ἀνέτως νὰ ἔχητερηται τὸ ὑψηλὸν κόστος τὸν σημερινῶν πλοίων.

Ἐφόσον ὁ σύγκος του ὑπερβαλλασσού εμπορίου ήθελε διατηρητή εἰς τὸ σημειρινὸν του ἐπίπεδον καὶ υπὸ την πρωπόθειστην, ὅτι τὸ διαθέσιτον αμερικανικὸν τοινά, δὲν θὰ ἐπηυνάστητα διά τῆς ἔξοδου καὶ πάλιν πλοίων ἐκ τῶν ἀγύκαρπωλινῶν του παροπλισμοῦ, δὲν προβλέπουν οἱ "Ἀγγλοί" ἐφοπλισταὶ πληθωρικὴν προσφορὰν χωρητικότητος εἰς τὴν ναυλαγύρων, εἰς τοὺς τομεῖς ἔκεινους, τούλάχιστον, ὅπου η ἀγγλική λίρα εἶνε τὸ συναλλακτικὸν νόμισμα.

Δέν ἀποκλείεται, ἐπίσης, ὃ δύκος του παγκοσμίου ἐμπορίου νὰ σπι-  
μείσωθη καὶ αὐξηθοῦ, ἐφόδους ἡ Ἰνδονησία καὶ ἄλλαι περιφέρεια τῆς. Από  
Ἀνατολής ήθελον ἀνοίξει τάς πύλας των εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον καὶ ἐφό-  
σον ἡ Ἀργεντινὴ ήθελεν ἀναλάβει τὴν ἔξαγωγικὴν της κίνησιν με κανονι-  
κώτερον ρυθμὸν, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἀπειτύῃ περισσότερον ἔσοντας συ-  
λλάγμα. Πράγματι, ἡ μεταφορικὴ κίνησις ἔξι Ἀργεντινῆς πρὸς τὴν Εὐ-  
ρώπην ἀπέτελεσεν ἀνέκαθεν τὸν θεμέλιον λίθον τῆς ναυλαγραφᾶς διὰ τὰ  
«τράμπα». Εξ ἀντίθετου, ἐκφράζονται φόδοι, διτὶ μία ὑποχώρησις τῶν  
τιμῶν δυνατὸν νὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν ἐκπτωσιν τῶν γαλλῶν. «Ἐλπίζεται, ὅ-  
μως, διτὶ τοιούτη τις ὑποχώρησις θέλει πραγματοποιηθῆ διαμισίως καὶ  
οὐχὶ ἀποτόμως.

Όμιλον σχετικώς είς τό Κάρδιο ό "Αγγελος ύψηπουργός τών Μεταφορών έδήλωσε, μεταξύν ἄλλων, διτι, ἀναμφισβήτητος, το σχέδιον Μάρσαλ και ἡ δι αύτού ἐπερχομένη ἀνασυγκρότησης τῆς Δυτικής Εὐρώπης, θά ἔχῃ εὐεργετικὸν ἀντίκτυπον και εἰς τὴν ναυτιλίαν. Πιστεύεται, διτι κατα τὰ ἀμέσως ἀπόμενα ἐπὶ οἵζωρα προσπορτικής θά-  
κεδηλωθεῖ και διτι καλοὶ ναυλοὶ θά ἐπικρατήσουν, εἴαν ἐπιτευχθῶν τὰ ἔκ-  
τον σχέδιον προσδοκώμενα ἀποτελέσματα.

Ίδου, δομή, ἀπό την ἀλλή πλευρᾶν πή διχι ἑνθαρρυτική ἀπομιν περὶ  
τῆς κατά τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον πορείας τῆς ναυλαγορδῆς. Οἱ ἀφίθ-  
μοι των φορτίων γαταινθράκων, που πρόκειται νά εισαχθῶν κατά τὸ δεύ-  
τερον τρίμηνον ἔξι Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν Εὐρώπην, εἰνε ἔξαιρετι-  
κος καμπλοί. Σημαίνει τούτο ὅλιγητερα πλοΐα εἰς τὸν ἀμερικανικὸν το-  
μέα και περισσότερα υπό προσφοράν εἰς τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς ναυλα-  
γορᾶς, μέ ἀπότελεσμα την ἔκπτωσιν τῶν ναυλῶν. Ίδου τι ἀναφερουν αι  
παντες ἀναστάτωσην.

σχετικά απαικούωσεις:

Η οικονομική έπιπτροπή των Ήνωμένων Έθνων διά την Εύρωπην άνευ κίνησης, τελευταίως, στις αι έξαγωγαί γαιανθράκων από τη Μεγάλην Βρετανίαν και από τάς άλλας εύρωπαίκας γαιανθρακοπαραγωγούς χώρας κατά τό δεύτερον έξαμηνον του τρέχοντος έτους θα έλεν ποιασται, ωστε θά περιορίσουν αναψηφίδλος κατά ένα ποσοστό 25 % τό σημερινόν έλειμμα της εύρωπαίκης καταναλώσεως. Υπολογίζουν οι άρμοδοι της Έπιπτροπής, στις αι άγγλικας έξαγωγαι και τών λοιπών εύρωπαίκων χώρων διά τάς είσαγωγικας χώρας της Εύρωπης, θά ανέλθουν κατ' Απρίλιον, Μάιον και Ιουνιον εις 13.3 έκατομμυριας τόνων, έναντι 3.7 της άντιστοιχου περιόδου του 1948. Εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας μάνακοινική μακάπον τούτου, στις αι έλειμμα 3.7 έκατομμυριών μόνον τόνων θά καλυφθή από τας άμερικανικας έξαγωγας. Ενδέχεται μόνον νά ζητηθή νά Γαλλία μίαν πρόσθετον από την Αμερικήν πράσδοσιν συμπληρωματικών φορτίων, ένος ή δύο έκατομμυριών τόνων, που αντικαταστήση τά λόγω της άπεργιάς του παρελθόντος φινοτάσθρου έξαντληθεντά απόθεματά της. Σπουδειούνται άκομη, στις αι έξαγωγαί γαιανθρακοφορτίων από την Μεγάλην Βρετανίαν διά την Εύρωπην, κατα το πρώτον τριμήνον του τρέχοντος έτους, υπόλογιζεται οι άνέλθουν εις 2.210.000 τόνων.

Αι ναυπηγήσεις είς τὴν Γερμανίαν

Όντουργός τῶν ἔξωτερικῶν Κ.Μπέβην, ἀπαντῶν εἰς σχετικήν ἐπερώτησιν τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτάτων, διέφευσε κατηγορηματικῶς τὴν πληροφορίαν περὶ παραγγελίας ὑπὸ νορθῶν ἐφοτιστῶν εἰς τὰ χερμανικά ναυπηγεῖα ἐπτά φορτηγῶν πλοίων, τῶν 3000 τόνων ι. π. Ἐκστότον, ἀντὶ τιμῆς 700,000 λιρῶν. «Εἶμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω —εἶπεν— ὅτι τοιάπτη παραγγελία δὲν διειδόσθη. Θά ἐνοιαίστη πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ ἔγκρισις ἐν Γερμανίᾳ συμμαχικῆς στρατιωτικῆς κυβερνήσεως, ἥπτη καὶ δὲν ἐδόθη, διτί δὲν ἔζητηθη. Κατόπιν τῆς δηλώσεως ταύτης τοῦ κ. Κ.Μπέβην, ὃν διασφερόμενοι ἄγγλικοι κύκλοι φρονούν, ὅτι ἡ διαψεύσθεσα εἰδῆσης τέθη ίσως εἰς κυκλοφορίαν ἀπὸ τοὺς χερμανούς ναυπηγούς, ἐπιδιώκοντας καὶ σφυγματεύοντας τὰς ἐποκεντρικὰς σημαντικὰς πορθέτες.

**Αἰσθητὴ ἐλεῖσις οὐχανικῶν**

**ΑΙΩΝΙΟΥ ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
“Ελλειψις σπημειούται διπλωματούχων μηχανικών εις τὴν βρετανικήν αυτιλίαν μέχρι σπημειού μάλιστα. ώστε και διαγνέοεται ως ἀνακόπτουν

εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν καὶ τῶν νεοναυπηγήτων ἀκόμη πλοίων. Αἱ αἰτίαι τῆς ἐλλείψεως δέον νά ἀναζητηθοῦν· γάρ γραφεῖ ὁ ἄγγιλικὸς ναυτικὸς τύπος —κατεύ κύριον λόγον εἰς τὸν πόλεμον. Ὑπὲύθυνοι πάντως εἰνε καὶ ἄλλοι αἰτίαι, ὡς λ. χ. ἡ προτίμησις χερσαίων ἀπασχολήσεων, ἡ ἀποφυγὴ τῶν νέων νά εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐπαγγελμα, ἀλλὰ καὶ ἡ προθυμία ωρισμένων ζενών εφόπλιστων, οἵτινες διοχειρίζονται ἄγγιλικὰ σκάφη, νά προσφέρουν εἰς τοὺς μηναγκούς μισθὸν ἀνώτερον τοῦ καθωρισμένου διὰ τῶν συμβάσεων ἔργασις.

Οι επιπρόσθετοι επίσης άφορμαί αναφέρονται, ότι ένας άριθμός νέων δοκίμων κατά την διάρκειαν του πολέμου δὲν ήθελησε, μετ' αὐτούν, να συνεχίσῃ ταύτη σπουδαῖς του, ούτε τὸ μισθολόγιον διά τοὺς διπλωματούχους μηχανικούς θαλάσσης δὲν θεωρείται ικανοποιητικόν καὶ ότι τέλος ἕγχωρίος διοικητικού προσελκύει πολλούς μηνανοίκους, οἵτινες, ἐν ἀλειφεί τρόποις, θὰ ἔβλεγον τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Περισσότερον αισθητή είνει ἡ ἐλλειψις μηχανικών εἰς την ναυτιλίαν τῶν «τράμπις», δεδομένου ότι αἱ ἐπιχειρήσεις τῶν «λάινερς» είνει εἰς θέσιν νάν προσφέρουν ὥνδς μὲν πλέον ἀνέτον ἐνώπιον αστίσιν ἐπὶ τῶν πλοιῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου τακτικάς ἀδείας μετ' ἀπόδοξων εἰς τοὺς ἀξιωματικούς των.

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις κατά τὸ 1948

Ανεκοινώθησαν πρό ήμερών αι στατιστικά του «Λόδζς Ρέτζιστερ» επί της ναυπηγικής παραγωγής εις όλον τὸν κόσμον κατά τὸ 1948. Εξαιρουμένων τῶν κάτω τῶν 100 τ. γύρος πλοίων, τὰ καθελκυσθέντα σκάφα ἀνήλθον εἰς 872, συνολικής χωρητικότητος 2.309.743 τόνων γύρος, ἐκ τῶν ὅποιων 1.716.346 τ. εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν καὶ 1.133.397 τ. εἰς τὰς λοιπὰς δόμου χώρας, ἔξαιρεσί τῆς Γερμανίας καὶ Ἰαπωνίας. Τὰ 50.9% τῶν καθελκυσεων ἐκάλυπτον τὴν Ἐγγλία παραγωγήν, ἐννοιτο ποσοστὸν 56.7% διὰ τὸ 1947, 53.3% διὰ τὸ 1946, 34% διὰ τὸ 1938 καὶ 51.2% διὰ τὸ 1930. Διὰ τὰς λοιπάς κυριωτέρας χώρας ἡ παραγωγή κατενέμετο ὡς ἔχει:

Σουηδία . . . . .	245.896 τ.	Καναδάς . . . . .	102.321 τ.
Ολλανδία . . . . .	142.485 τ.	Δανία . . . . .	99.426 τ.
Γαλλία . . . . .	138.260 τ.	Βέλγιον . . . . .	52.456 τ.
Ην. Πολιτείαι . . . . .	126.418 τ.	Νορβηγία . . . . .	46.974 τ.
Ιταλία . . . . .	111.555 τ.		

Σύνολον . . . . . 1.065.791 τ.

Η καθαρά αενήσις της παγκοσμίου χωρητικότητος κατά το 1948, έναντι του 1947, άνηλθεν εις 207.122 τ. γκρός και είναι άξιοσημειώτων, ότι ή μὲν αγγλική πτυχαγωγή ένεφανεις μιαν πτώσιν κατά 16.413 τ. γκρός, ή δὲ τών λοιπών χωρών μιαν αύξησιν κατά 223.535 τ. γκρός. 'Εκ τών έν αγγλίας ναυτηγήσεων, 159 πλοια, χωρητικότητος 410.056 τ. γκρός πρωριέντο δι' έφοπλιστάς ξένων χωρών, πτοι 37 πλοια, 133.474 τ. διά νορθρώγους, 14 πλοια 69.195 τ. διά πορτογάλους, 26 πλοια, 64.423 τ. διά τας βρετανικής Κτήσεις και 15 πλοια, 33.508 τ. γκρός διά σουηδούς έφοπλιστάς. Η αγγλική ναυτιλία ένδιεφέρετο εις τὴν καθελκυσθείσαν παγκοσμίως χωρητικότητα διά 766.200 τ. γκρός, ή νορθρική διά 465.539 τ., ή γαλατική διά 273.179 τ., ή δλλανδική διά 133.134 τ., ή σουηδική διά 101.296 τ. και ή πορτογαλική διά 92.566 τ. γκρός.

Οσον αφορά τα μεγέθη, 165 πλοία ήσαν 6000 τ. γκρος και ανω, έξι αύτών δέ 34 ήσαν μεταξύ 10 έως 15 χιλ. τ. γκρος και 6 άνω των 15.000 τ. γκρος έκαστον. Τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔξι μεγάλα σκάφη ήσαν τὸ ὑπερώικαν φιλανίνον «Κόσμος V.» 19.000 τ. γκρός και «Θορσχόνγκτι» 18.361 τ. γκρός, τὸ ὑπερώικαν φιλανίνον «Μαγκταλένα» 17.000 τ. γκρός και τὰ δεξα- μενόπλοια «Εσσό Γιούριχ» 17.500 τ. γκρός και «Μπάλκιπετρο» 15.591 τ. γκρός.

Τά ατόμπολοια ήσαν συνολικής χωρητικότητος 791.860 τ. γκρός, έξι αύτών δέ 57 σκάφη, 461.051 τ. ήσαν έφωδιασμένα μὲταστροβίλους, 3 άλλα, 23.100 τ., ήσαν στροβίλοπλεκτρικά καὶ 13 πλοία, 49.543 τ., είχον συνδυασμόν παλινδρομικής μηχανής καὶ στροβίλου χαιρόπιτε πιέσεων. Τὰ δηζελοκίνητα ήσαν 1.517.883 τ. γκρός, έξι αύτών δέ σκάφη 674.301 τ. κατεσκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τὰ υπόλοιπα 843.582 τ. γκρός εἰτούτου έξωτερικούν. "Ενδέκα σκάφη, 154.20 τ. γκρός είχον συνδυασμόν μηχανῶν Νητέζη καὶ ήλεκτρικής κινητέως. Αφ' ἔτερου 64 ατμοκίνητα καὶ δηζελοκίνητα σκάφη ήσαν δεξαμενόπλοια (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω), συνολικής χωρητικότητος 599.903 τ. γκρός, έξι αύτών δέ τὰ 52, γωρητικότετος 477.100 τ. γκρός ήταν μότορπτις.

Άπό την άτμοκίνητον χωρητικότητα 791.860 τ. γκρός την καθελκυ-

σθείσαν άνά τὸν κόσμον κατά τὸ π. ἔ., μία δύναμις 709.000 τ. ἀνέφερε τὸ μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου, εἰς τρόπον ὡστε ἐπὶ τῆς παγκοσμίους καθελκυσθείσης χωρητικότητος, μοίς τὰ 10% κατηνάλωσιν γαιανθράκων. Σημειούνται ἀκόμη εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόδεῖς Ρέτζιστερ» διτὶ ἐτέλει ὑπὸ κατασκευὴν ἀνά τὸν κόσμον εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1948 μία χωρητικότης 3.971.978 τ. γκρός καὶ διτὶ ὁ ἀριθμός οὗτος ηγεθῇ εἰς τὸ τέλος τοῦ ιδίου ἔτους εἰς 4.140.817 τ. γκρός. Εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1949 ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὴν Ἀγγλίαν πλοία 2.114.730 τ. γκρός, εἰς τὴν Γαλλίαν 414.289τ. εἰς τὰς Ἕνωμ. Πολιτείας 406.848 τ., τὴν Σουηδίαν 245.415 τ., τὴν Ὀλλαδίαν 228.519 τ., τὴν Ἰταλίαν 165.901 τ., τὰς Βρετανών· Κτήσεις 136.008 τ. (περιλαμβανομένου τοῦ Καναδᾶ μὲ 76.192 τ.), εἰς τὴν Δανίαν 114.294τ., τὴν Ἰσπανίαν 98.961 τ., τὴν Νορβηγίαν 90.408 τ. καὶ εἰς τὸ Βέλγιον 78.259 τ. γκρός.

## ‘Ολλανδία

## •Ο λιμήν τοῦ Ρόττερνταμ

‘Ο λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ, καθ’ ἀ μᾶς γράφουν ἔξ ‘Ολλανδίας, ἥμπο-  
ρει τις νὰ εἴπῃ ὅτι ἀποκατεστάθη πλήρως. Ή κίνησίς του εἶνε ἀνωτέρα  
ὅλων τῶν λιμένων τοῦ Κόνινγκεν, ἐνώ και ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλεύρας ὁ  
λιμὴν οὔστος θεωρεῖται ὃς ὁ εὐθηνότερος τῆς ‘Ηπειρωτικῆς Εύρωπής μετά  
τη συντελεσθείσαν ἀποκατάστασιν τοῦ μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ του. Τά  
ἔλληνικά πλοϊα προτιμούν Ιδιαιτέρως τὸ Ρόττερνταμ, λόγῳ τῶν παρεχο-  
μένων εἰς τὰ ζένο σκάφη μεγάλων οἰκονομικῶν εὔκολιών. Πράγματι, εἰς  
την ‘Ολλανδίαν τὰ ἔλληνικά, τὰ παναμαϊκά και τὰ χονδυριανά πλοϊα  
πληρώνουν τὰ ἔξδοι τῶν εἰς στερήνας, ἐνώ εἰς τὴν Αμέρισαν ὅλαι αἱ  
επισκευαί, τὰ καύσιμα κλπ. καταβάλλονται εἰς δολλάρια. Εἰς τὸ Ρότ-  
τερνταμ, ἀκόμη και ὅταν ὁ ναύλος ἔχῃ συμφωνηθῆ ἐις δολλάρια, δύναται  
ὁ πλοιοκτήτης νὰ καλύψῃ τὰς ἑκεὶ δαπάνας τοῦ σκάφους τοῦ εἰς λίρας.  
Εἰδίκωτέρων, σχετικώς μὲν τὴν ἔλληνικήν ναυτιλίαν, ἀναφέρεται ὅτι τὸ  
1948 ἐπεσκέφθησαν τὸ Ρόττερνταμ 98 φορτηγά μας, καθὼς ἐπίσης 120  
παναμαϊκά και 7 χονδυριανά (πολλῷ ἐξ αὐτῶν εἰς ἔλληνικής ιδιοκτ-  
ησίας), ἔναντι ἀντιοτίχου διὰ τὸ 1947 κινήσεως ἔξ 103 ἔλληνικῶν και  
68 μόνον παναμαϊκῶν και 7 χονδυριανῶν φορτηγών.

## Πορτογαλία

## Ο έμπορικός της στόλος

‘Η πείρα του τελευταίου πολέμου κατέδειξεν εἰς την Πορτογαλίαν τὴν ἀνάγκην ἀποκτήσεως ἴδιου ἐμπορικού στόλου. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, εὔθυς ὡς κατέπausαν αἱ ἔχθροπραξίαι, ἥρχισαν ἡ μία κατόπιν τῆς ἄλλης νὰ διασιδάσωνται εἰς τὸ ἑνίκακα καὶ ἔνοια ναυπηγεῖσαι αἱ πορτογαλικαὶ παραγγελίαι. Τὸν Ἰούνιον τοῦ 1940 ἡ πορτογαλικὴ ναυτιλία τρίθυμει μίαν δύναμιν απὸ 265 πλοίᾳ, 265.320 τόνων δ. w., ἐνῷ σύμερον κατέχει 217 σκάφη 559.034 τόνων δ. w. Τὸ ὑπὸ ἔσφραγον πρόγραμμα προβλέπει τὴν κατασκευὴν 74 νέων πλοίων, μὲ συνολικὸν κόστος 112 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. ΦΕ αὐτῶν 46 σκάφη, ἀξίας 80 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἀλλὰ μὲν παρεδόθησαν ἥπι καὶ ἄλλα τελούν ὑπὸ ναυπηγήσιν, μὲ γούνον παραδόσεως μέχρι τοῦ 1952. Τὸ 1946 συνεπληρώθησαν 2 πλοία, τὸ 1947 ἑτερα 3 καὶ τὸ 1948 ἑτερα 20. Τὸ 1949 προβλέπεται νὲ παραδόθουν 11 ἀκόντιον καὶ τὸ 1950 ἄλλα 4, συνολικῆς χωρητικότητος 127.474 τόνων δ. w.

τος 127.474 τονών ή...".  
 'Αφ' ἔπειρον στα σκάφη ἡγοράσθησαν ἀπό ἄλλας σημαίας, συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὰ καὶ 3 δεξιαινοπλοίων, ἐνώ 14 ἐπιβατηγά πλοία εύρισκονται σήμερον ἐν ὑπερστάσῃ, ἐκ τῶν δύοισιν τὰ 4 εἰνες ιεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Κατασκευάζονται ἐπίσης καὶ ἄλλα ἐπιβατηγά σκάφη διὰ τὰς γραμμάς πρὸς τὴν 'Απω 'Ανατολὴν καὶ τὴν Βραζιλίαν, ἀπὸ δὲ τὰς νέας πορτογαλικάς μονάδας 29 ἀποτελουν προϊόντα της βρετανικῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς και 8 τῆς ἔθνικῆς τοισαντος. Τα ὑπόλοιπα ἔχουν παραγγελθεῖ τοις Ἑβρέων, Καναδάν, Ὀλλαγδίαν καὶ Σουηδίαν.

παραγγέλουν εις δελγυόν, Καρδιάν, οὐκακούνται καὶ ζεῦσιν.

Διὰ τὸν περιορισμὸν την συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν ἔθνεων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν αἱ ήμέραι ἀναχωρήσεως καὶ η ποσότης τοῦ κατὰ πλοῖον ποσαλδάμβανομένου φούτοι καθερίζονται ἀπὸ τὴν κρατικὴν διεύθυνσιν Ναυτιλίας. Ἐκάστην ἑδδομάδα συνέρχονται ἀντίπροσωποι τοῦ κράτους καὶ τῶν ναυτικῶν ἑταῖριν οἵτινες προβαίνουν εἰς κατανομὴν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ διακανονίζουν τὰς ἐκάστοτε ἀναφοριμένας διαφοράς. Ἐπιχορηγήσεις δὲν καταβάλλονται ἀπὸ τὸ κράτος, παρέχονται ούτων εἰθιτών δάνειον μὲ τόκον 2,75%.

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

**BROKERS for SALE and PURCHASE**

## CHARTERING

## COAL EXPORTERS

## STEAMSHIP AGENTS

## INSURANCE

# LAMBERT BROTHERS, LIMITED

CUNARD HOUSE, 88, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Telegrams: (Inland) LAMBERT, Telex. LONDON; (Foreign) LAMBERT, LONDON

ALSO AT:

## Telegrams

Telegrams

CARDIFF — The Exchange .....	)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St. ....	) LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs.....	)
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings	LAMBROS
BLYTH — 3 Ridley St. ....	)
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...	) LAMBERT
SUNDERLAND — 13 John St. ....	)

GLASCO <sup>W</sup>	— 78 St. Vincent St.	..... )
METHIL	— 235 High St.	..... ) LAMBERT
BURNTISLAND	— 20 High St.	..... )
HULL	— Paragon Buildings Paragon St.	..... )AMBROS
GRIMSBY	— 9 Cleethorpes Rd.	..... ) LAMBROS
IMMINGHAM	— Dock Offices	..... ) GRIMSBY
LIVERPOOL	3 — 28 Chapel St.	..... ) LAMBERT

ΤΑ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑ  
ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

## ΤΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

Τὸ κατωτέρῳ ὑπόμνημα ὑπεβλήθη εἰς τὰ ἀξιότειμα μέλη τῆς Σῆς Κυ-  
βερνήσεως καὶ τοὺς κ. κ. Βουλευτὰς εἴτε τῶν ὁμέσων ἡγημάτων  
τῆς ἀκτοπλούσους ἐπιβατηγούς γαντζίλιας καὶ τῶν ληπτέων ἀπό-  
μερον τοῦ Κράτους ἐπειγόντος φύσεως μέτρων διὰ τὴν ἐξυπ-  
ρέτησιν τῶν θαλασσίων τῆς χώρας συγκοινωνιῶν:

Ποδὸς ένδος καὶ ήμίσεος περίπου ἔτους, τὸ Κράτος, ύπό τὸ δάρος τῶν μεγάλων ζημιῶν, τάς ὅποιας ψύστατο ἀπό τὴν διαχείρισιν παρὰ αὐτῷ τῶν θαλασσῶν τῆς χώρας συγκοινωνίαι, πεισθέν περὶ τῶν τεραστίων θαρρῶν ἢ συνεπήγετο διὰ τὸ Δημόσιον ἡ κρατική ἄνωμεις εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρισιν, ἐπεζήτησε γά ἀφίσιον καὶ πάλιν τὴν Ἀκτοπλοῖαν εἰς χείρας τῶν ιδιωτῶν καὶ νά ἐλεύσηται διὰ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας τὴν εἰσοδον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ἀκτοπλοῖαν καταλλήλων πλοίων, ὧν παντελῶς ἑστέρειο ἡ Κρατικὴ Διαχείρισις, παρὰ τάς τεραστίας δαπανάς εἰς τάς ὅποιας είχεν αὐτήν υπόβαλλε τὸ Δημόσιον προϋπολογισμόν.

Το πρόσφετοις ένθαρρωσες της ιδιοτικής αυτής πρωτωδουλίας πολλά έδόθησαν. Η λέξις στα δύο είκ τών πλαισιοτέρων ἀπτομολοίνη ήθελησαν νά επανελθουν, ώς έτη τῆς πικρᾶς πείρας του παρελθόντος, εἰς τὴν ἔργασιαν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Κατώθωσαν πάντως αὐτή μετ' ἄλλων προσφάτως ἐμφανισθείσας νά δρυιούγχουν εἰς μικρὸν πράγματα χρονικὸν διάστημα ἐν στόλον ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀξιόλογον καὶ ἐπαρκῆ σχέδιον διά τὴν ἔξυπηρτεσιν τῶν ἐν λόγῳ συγκοινωνῶν. Τούτο εἴνε καταφανές καὶ ἀπό την δρομολόγησιν εἰς ὠρισμένας ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας σκαφῶν τίνων, κατά πόλη ἀντέρων τῶν πρὸ τοῦ πολέμου τοιούτων.

Απότλησε ούτω το Δημόσιον τεραστίου δαπανών, διά πλήμμελή μάλιστα συγκοινώνιαν, ή δέ Ελληνική Κοινωνία απέκτησε θαλάσσια μέσα μεταφοράς καλύτερας και δίκτυου οπίστανδων έξιποτείκτερουν.

μεταφοράς καλυτέρα και σικτυνούσα ουσιώδης εξυπηρετικότερον.

Διά τὴν ποιάσθιν ἀλματαράθη ἐντὸς δίλιγου χρόνου θελτάσιν οὐδεμία ἀπό τὸ Κράτος ή ἀλλοθεν ἔνισχυσις ἐζήτηθη, οὐδὲ κανή ήνωχλήθη ή χρηματαγορά τοῦ τόπου διὰ πιστώσεων, μολονότι η Πολιτεία διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν λοιπῶν τομέων τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἐφήμερος, καὶ ὅρθως φυσικά, εὑρείσας κλίμακος πιστοτικής οἰκονομικής πολιτικήν. Ἐκείνο τὸ ὅπιον ἔγινεν εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν, ὑπῆρχεν ἡ συνέπεια τῆς διαθέσεως καὶ τοῦ τελευταίου ὄβολού τῶν ἀκτοπλοϊκῶν κεφαλαίων τῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἰκανότητος τῆς ἐλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος, ἀποδειχθείσης πάντοτε ἀπαραμिलλου εἰς ὅ, τι ἔχει σχέσιν μὲ τὴν θαλασσίαν ἐπίδοσιν. Περὶ τοῦ ἐπιτελεσθέντος ἀθλοῦ εὐγνωτότερον παντὸς ἀλλού διμούλον οἱ ἀριθμοί, συμφώνως πρὸς τοὺς ὅπιούς ὑπὸ μὲν τὴν Κρατικὴν διαχείρισιν αἱ ἀκτοπλοίαι καὶ συγκοινωνιαὶ ἐξυπηρετοῦντο ὑπὸ 8 πλοιων (ἔξι ὁν 5 εἰς τὴν ἀρχικὴν τῶν κατάστασιν κορβέται), σήμερον δὲ καὶ μόλις μετὰ 1½ ἔτος ἀφ' ἣς ἀνέλαβον αὐτὰς οἱ ίδιωται ἔχουν διατεθῆ εἰς αὐτὰς 26 πλοῖα διλκῆς χωρητικότητος ὑπέρ τους 18.000 τόννων.

καὶ λαρυγγούσιον, οὐπεὶς τοῦτον γένους πολλούς θεωρεῖ.

Υπὸ τοιαύτας συνθήκας είνει δύντος ἀπίστευτον, πῶς ἀντικρύζουν καὶ πάλιν σήμερον οἱ ἐφόπλισται τῆς ἀκτοπλοΐας τὴν διάψευσιν τῶν ἐλπιδῶν τας ὅποιας ἐστήριξαν εἰς τὰς κρατικάς ἔξαγγελίας ως πρὸς τὸν τρόπον τῆς κρατικῆς μεταχειρίσεως τῆς ἀκτοπλοΐκῆς ναυτιλίας. Μέτρα υπόδαιμον τούτου κόσμου μηδέποτε ισχυσαντα ἡ ἔστω ἀποτελέσαντα ποτε ἀντικειμενον δυνατῆς συγητήσεως λαμβάνονται περὶ ἥμιν εἰς ἀντίθεσιν πρὸς ὃ, τι ἀρμόει εἰς τὴν καλὴν τοῦ πλοίου λειτουργίαν ἢ τὴν στοιχειώδη οἰκονομικὴν ὑπόστασιν τῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ.

1) Τὸ πρὸ τριμήνου περίπου ὑπογραφὲν διάταγμα περὶ αὐξῆσεως τῆς πολλαπλῶν βεβαρυμένης ἔκτοτε συνθέσεως πληνομάτων τῶν πλοίων, οὐτινος ή λαχὺς ὀρίσθη ἀπὸ τῆς προσεχούς 15ης Μαρτίου.

2) Νόμος παρακευασθείς εἰς τὸ σκότος, μὴ υποστας οὐδένα ἐλεγχού, μὴ ἔχων τὸν διοίκου τοῦ πουθενά τοῦ κόσμου, ιχνών εἰδοντος ἐπὶ μόνον τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου, δηλαδὴ τοῦ πλοίου τοῦ μόλις πρὸ δὲ λίγου ἀναβιώσαντος ἐπὶ τῆς τέφρας του, διὰ τοῦ ὅπου, οὔτε πολὺ οὔτε διλύγου, ἐπιβιάλλεται εἰς αὐτό, ἐφ' ὃσκαι καὶ ἐπὶ μίαν ἔστω ἑδομάδα ἐξηπρέπησεν Ἐλληνικὴν συγκοινωνίαν, νὰ διατηρῇ ἐπὶ ἔξι ἵηνας τὸ πολυτελέστατον εἰς ἀριθμῷ πλήθωμά του, μὲν ὅλας τὰς ἄντευθεν συμπαραμορτούσας ἐπιβαρύνσεις, ἔστω καὶ ἀν τασαπήσῃ ἐλλείψει ἐργασίας, ἔστω καὶ ἀν καταστάση σύνικαντον λόγων ἀτυχήματος. Διὰ τοῦ ἑωφορείου αὐτοῦ Νόμου, ἀν ἐν Ἐλληνικὸν πλοίον προτιμησῃ τὰ τεθῆ εἰς τὴν ὑπεροίσσαν ξένων ἀναγκῶν, δι' αὐτὸ δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν τὰ ανωτέρω. Ἀφ' ης δώμας στιγμῆς τολμήσῃ νὰ ταξιδεύσῃ διὰ τὴν ικανοτοίστων τῶν Ἑλληνικῶν ἀναγκῶν αὐτομάτως ἐκόπα κατ' αὐτὸν ὅλη ἡ μῆνις τοῦ Νόμου καὶ ωφίσταται τὰς ὡς ἀνα καταστρεπτικάς συνεπείας. Μὲ ἄλλα λόγια, δηλαδὴ, ἐπιοήμως καὶ διὰ Νόμου ἡ ἐξηπρέπησις Ἐλληνικῶν ἀναγκῶν ἀπαγορεύεται εἰς τὴν τάξιν οἰονεὶ ἀδικήματος, ἐπισύροντος βαρυτάτας κυρώσεις.

Έλαν είς τάντα προστεθούν:

1) Ή δυσβάστακτος άντιοικονομική καὶ ἐν παντὶ ἄδικος φορολογία τοῦ ἐπιβάτου, τοῦ ταξιδεύοντος διὰ θαλάσσης, ὅστις ἐπιβαρύνεται μὲ 28% πρόσθετον ἐπὶ τοῦ ναύλου δαπάνην διὰ φόρου Δημοσίου καὶ τέλη ὑπὲρ τρίτων ὄργανων εἰσπραττομένων, ἔναντι 15%, οἷα ἡ ἐπιβάρυνσις των δι' ἀέρος μεταφερομένων ἐπιβατῶν καὶ ήτις είναι μικροτέρα ἀκόμη διὰ τοὺς ἄπτο ηποῖς.

2) Ὁ ὁδὸς ἀνταγωνισμὸς τὸ δόποιον ὑφίσταται σήμερον τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐκ τῆς πυκνῶσεως τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν, αἵτινες ἀπέσπασαν ἀπὸ αὐτῷ μεγάλο ποσοσθέν τῆς ἄλλοτε ἐπιβατικῆς κινήσεως του, ίδια τῶν ἐπιβατῶν α' καὶ β' θέσεως, οἱ δόποιοι καὶ ἀπετέλουν τὴν πλέον σπουδαϊκὴν πρόσδοσον αὐτοῦ.

3) Ὁ προστάτης μὲν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τὸ δόποιον εἶναι τὸ

3) Ο περιορισμός της εμπορευματικής κινήσεως, είτε έκ της μειώσεως της έλευθερίας των συναλλαγών, είτε έκ του συναγωνισμού του φορτηγού πλοίου και των πετρελαιοκινητών, τά όποια άσυνδοτα είς υπόχρεωσίς δρομολογιακάς και με έλλασιον οριθμόν πληρών' ατος, αποσπούν ἀπό τά πολλαπλάς δεδουρμένα ἐπιβατηγά πλοία σοδαρώταν ποσοστού τής κινήσεως αὐτής και ή όποια ἀλλοτε ἀπέτελε παράγοντα ἀξιολόγου ενισχύσεως των.

4) Η διεύρυνση τῶν μετάλλων ἀποβατῶν της λέσχης κατα-

4) Η διατηρησις των μαύλων έπιβατών έκ λόγων κοινωνικής πολιτί-

κής τών έκάστοτε Κυβερνήσεων εις έπίπεδα άσυμβιβάστως χαμηλά πρός τά διειδώς ισχύοντα και ίδιως εν σχέσει πρὸς τὰς τεραστίας και ἔξοφρεινας δαπάνας τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. "Οταν τάυτα, λεγομέν, προσθεθοῦν, θά λάβῃ τις μίαν ἀμυδράν, πλὴν ἄκρως ἀπογοητευτικήν, εἰκόνα τῆς καταστάσεως, ητίς διέπει τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὸν τομέα τῶν συγκοινωνίων εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, καταστάσεως ητὶς εἶναι μὲν ἐν μέρει ἀπότοκος γεγονότων καὶ περιστατικῶν ἔξω τοῦ ἑλέγχου τῆς Κρατικῆς ἔξουσίασθε, ἐν πολλοῖς ὅμως εἰνε τὸ ἀπότελεσμα κακῶν πράξεων καὶ ἀχαρακτηρίστων ἐνεργειῶν τῶν ὑπευθύνων τῆς Πολιτείας. Κατὰ τὸν ἐνεργειῶν αὐτῶν ἀκριβῶς εἰμένα ύποχρεωμένοι νὰ ἐκφράσωμεν τὴν ἔντονον διαμογήτυριαν μας καὶ νὰ προσφύγωμεν εἰς τὴν ὑμετέρων ἀντίληψιν καὶ ἀρωγὸν, καθό δὲ μέτρον εἶνε σύντη πρὸς τερματισμὸν μιᾶς θιλεράς καταστάσεως δόηγούστης εἰς ἀποθάρρυνσιν οἰσαδήποτε καλοπροαιρέτου προσπαθείας σχετιζομένης μὲ τὴν ἐπιβίωσιν ἐνὸς κλάδου τῆς ναυτιλίας καὶ ἀκριβῶς τοῦ πρώτου κατὰ σειράν, τοῦ ἔχοντος ἄμεσον καὶ ἀδιάλυτον σχέσιν μὲ τὸ "Ἐθνος καὶ τὴν Κοινωνίαν μας γενικότερον.

Δεν χρήζει ιδιαιτέρας τινός μείας, νομίζουμε, ή ιδιάσουσα θέσις τούς ακτοπλοϊκούς επιβατηγούς πλοίους εις τὴν ἐν γένει διάδρωσιν τῆς οἰκουμένης καὶ τὴν ὑπόστασιν αὐτοῦ τούτου τοῦ "Ἐθνους, περιβαλλομένου πανταχόθεν ἀπό τὴν θάλασσαν. Τούτῳ είνε τὸ πλοῖον τὸ ἐκελεύον τὰς καθαρῶς Ἑλληνικὰς μεταφορᾶς. Ἀποτελεῖ τὸν κύριον συγκοινωνιακὸν πυρήνα τῶν νησῶν καὶ τῶν ἐκτεταμένων παρασίλων μας. Διευκολύνει τὸν τουρισμὸν, διὰ τὴν τόνωσιν τοῦ ὄποιου ὅλοι θὰ πρέπει νὰ ἔνδιφερώμεθα. Εὐρισκεται πάντοτε ἐντὸς ἡ Ἔγγυτατα τῶν χωρικῶν ὑδάτων ἔτοιμον νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸ "Ἐθνος ὅστικαις αὗται πήθελον ζητηθῆνται. Εἰναι παράγων ζωῆς καὶ σφρίνους εἰς τοὺς παραθαλασσίους τοῦ πληθυσμούς καὶ ἀπασχολεῖ σωρείαν ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν ἔπραν καὶ τὴν θάλασσαν. Εἰς τὰς κρισιμούς στιγμάς τοῦ "Ἐθνους είνε τὸ σαδαράτερον καὶ ἀποτελεσματικότερον μέσον μεταφορᾶς. Ἡ σύγχρονος ἴστορία τῶν πολέμων ἀπό τοῦ 1912 καὶ ἐντεῦθεν, τοὺς ὄποιος ὅλοι ἔξησμαν, μαρτυρεῖ περιτράπωνς περὶ τῆς ἀνάγκης ὑπάρχεως τούτου. Λογικῶς τούλαχιστον, ὅλα ὅδηγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ πολιτικὴ τῶν ὑπεύθυνων εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν κοινῶν δέοντες πάντοτε νὰ τείνων εἰς τὸν ὑποβοήθησιν του.

Αντιλαμβανόμεθα ότι είμεμές Χώρα περιωρισμένων οίκουνομικών δυνατοτήτων και ότι η Ιδιωτική πρωτοβουλία είς την όποιαν και πάλι τὸ Κράτος ἐναπέθεσε τὸ ἔργον τῆς ἀνάδημου ουργίας τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου και τῆς ἑκτελέσεως τῶν θελαστικών συγκοινωνιῶν δὲν δύναται νά, προσεύχεται οἰδανότερο κρατικήν οίκουνομικήν ἐνίσχυσιν, ὡς τοῦτο λαχεῖ προκειμένου περὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν ἑκτελούντων τακτικάς γραμμας ἀλλαχού.

Αἰσθανόμεθα διὰ τὴν ἔχοντας τὴν στιγμὴν ταῦτην δύσκολον ἀγώνα ζῶντος ἡ θανάτου, αντιμετωπίζουσαν ὑπὸπλούς ἔχθρούς ἐκτὸς καὶ ἐντὸς αὐτῆς. Καὶ διὸ τοῦτο ἀκριβῶς δὲ οὐδὲν θέλεισμαν μέχρι σῆμερον νὰ ἀνοίξωμεν συζήτησιν ἐπὶ ἐπαγγελματικῶν ζητημάτων, περιορισθέντες πάντοτε εἰς υποδείξεις καὶ συζήτησης ἐπὶ αὐτῶν ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν ὑπευθύνων ὄργανων τοῦ Ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὸ δόπιον ὑπαγόμεθα. Τὸ πλοιον, δῆμως, τὸ ἐκτελοῦν τάς πάσης φύσεως θαλασσίας τῆς χώρας συγκοινώνιας μας, ἀν καὶ εἰς χείρας ιδιωτικάς, ἀσκεῖ ἐν τῇ πραγματικότητι ἐν πολοίσι δημόσιοι λειτουργηματικοί καὶ εἰν παράγων ἐπιβοηθητικός ιδιαίτερους σημασίας, τόσον εἰς τὸν διεγάγομενον σήμερον πόλεμον, δύσον καὶ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν ἐν γένει τοῦ Τόπου, χάριν τῆς δόπιας ἀπό τῆς πάστης Κυberνητικῆς πλευρας ἐξαγγέλλεται η ἀνάγκη διοθεσίας διλον τῶν πολιτῶν.

Ἐν μέσῳ τῶν περιπτετείων δι’ ὧν διερχόμεθα, νομίζομεν ὅτι ἐπράξαμεν τὸ καθήκον μας καὶ ἐντὸς ἔλαχίστου χρόνου δυνάμεθα νὰ παρουσιάσωμεν εἰς τὸν τομέα τὸν ιδίκον μας, δεβαίσιν παγκοινίους ἡδη γνωστὴν καὶ ἀναγνωρίζομεν ὑπὸ τῆς κοινωνίας. Ἀντιμετωπίζομεν δύμως περιστάσεις μεγάλων δυσχερειῶν, τὰς ὅποιας ἐπειδὴ οὐδέποτε άνωτέρω καὶ μέτρα Κρατικῆς ἐμπνεύσεως καὶ προελεύσεως, τὰ ὅποια ἀναχαιτίζουν τὸ ἔργον ἐπιβιώσεως καὶ δειλιώσεως ἕκεινου, που μέχρι τοῦδε ἐπειπλέσαιμεν. Αἱ ισπάρειξις τῶν περισσοτέρων πλοίων ὑπόλειποντα κατά πολὺ τῶν δαπανῶν, ἐνῷ τὰ ἀμελέτητα καὶ ἐν παντὶ ἀσύμβιθαστα μὲν ὑπαρξῖν καὶ λειτουργίαιν τῶν ἀκτοπλούσυντων ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐν τῷ πλαισιῷ τῆς τόσου μάλιστα πτωχίας Ἐλληνικῆς οἰκονομίας ἀποβαίνουν τόσον καταθλιπτικά, ώστε γ’ ἀποδινῆ ἀδύνατος ἐσύνεχισις ἐκτελέσας τῶν θαλασσίων συγκοινωνῶν ἀνέψυ τεραστίων ζημιῶν, τας ὅποιας ἡ

Πρό τοιατής καταστάσεως ἐν ὅφει τῆς ἀδρίτου ἀνάγκης καὶ ίνα μὴ σταματήσῃ ἡ λειτουργία τῶν πλοίων μας καὶ αἱ ἑκτέλουμεναι πάρ' αὐτῶν συγκονιναῖσθαι, ἔβασαμεν πρὸ τοῦ Ἀξιοτίμου κ. Ὑπουργού τῆς Ἐποποίης Νομοτάξις διορισμούς.

πορική Ναυτιλίας ωριμενά αιτημάτα και συγκεκριμένως;  
Ιον.—Να πάση η είς κουματικά ένιοτε έλατηρια οφειλόμενη τάσις αυξήσεως της συνθέσεως των πληρωμάτων και να προσαρμοσθῇ ὡς άριθμός αὐτών πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων και τὰ Ισχύοντα εἰς ὅλα τὰ λοιπὰ εὑρωπαῖκα ναυτικά κράτη. Τούτο εἶνε ἀπάραιτον διὰ τὴν κατὴν λειτουργίαν τῶν ὑπηρεσῶν τοῦ πλοίου κατίπερ ἔξοικονόμησιν ὀφειλόμενων ἄντων. Το καλῶς ἐννοούμενον συμφέρον τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου εἴνε περισσότερα πλοίοι μὲ πληρώσατα ἀνάλογα τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν και ὅχι ὀλιγότερα πλοίσι μὲ ὑπέραριθμον τοῦ ἀναγκαιούντος ἀριθμοῦ πληρωμάτων. Αὐτὸς εἶνε καὶ τὸ συμφέρον τῆς κοινωνίας τῆς δημοσίας τὰ ἀκτοπλούντα ἐπιβατήματα πλοία, ὡς ἐπὶ τῆς θέσεως αὐτῶν και τοῖς εἰδουσὶ τὰς ἐργασίας των, ἐξηπτεροῦντας ζωτικωτάτας ἀνάγκας. Πάσας ἀδικαιολόγητος πρόσληψις προσωπικοῦ πέραν τοῦ ἀπολύτου χρονίου εἰς τὰ πλοία δημιουργεῖ διαπάντη μὴ παραγωγὴν, βαρύνονταν ἐν προκειμένῳ ἀμέσως τὴν κοινωνίαν, και ὅποιας τελικῶς θάτερος διαβρωνθῇ μεν ναύλους μεγαλυτέρους πρὸς κάλυψιν περισσοτέρων διαπάνων, η θάτερη περισσοτέρας και ποιοτικῶς ἀνωτέρας συγκοινωνίας τῆς δημοσίας ἔχει ἀνάγκην.

2ον.— Νὰ σταματήσῃ ἡ ἐφαρμογὴ καταθλιπτικῶν νομοθετικῶν μέ-

LIVIERATO & CO.

Telegrams: ~~PIRAMIS~~

ADEN

**SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED**

τρων εἰς δάρος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀνάλογα τῶν ὅποιων εἰς οὐδεμίαν  
ἀλλην ναυτική χώραν ὑφίστανται, ἐφόσον ἄλλωστε καὶ ἔκ τῶν πραγμάτων  
καθίστανται τάυτα τελικῶς ἀνέφαμοστα (Νόμος 1091).

3ον.—Νὰ ληφθῇ ἀμέσων πρόνοια θέσεως τοῦ διὰ θαλάσσης ταξιδεύοντος ἐπιβάτην τὸν ταξιδεύοντα διὰ Ἑράκλης ἡ ἀπὸ αέρος, Στοιχειώδης ήθικη ὑποχρέωσις καὶ ἐπιθετικήν ἀνάγκη φορολογικῆς δικαιοσύνης καθιστᾶ τὸ μέτον τοῦτο ἀπαραίτητον εἰς τὰς μεταφοράς. Τούτῳ εἰναι πιστεύομεν κατορθωτόν, δινεούσιον οἰστρόποτε μειώσεως τῶν δημοσίων ἐρόδων.

4ον.—Νὰ ληφθῇ πρόνοια, μικρᾶς ἔστω αὐτῆσσος τοῦ ναυλολογίου ἐπιβάτων πρὸς ἀντιμετώπισιν μέρους τῶν πολλαπλῶν αὐξανομένων ἔξόδων ὑλικῶν κινητεώς τῶν πλοίων, ἐν συσχετισμῷ μὲ λογικὴν αὐξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων καὶ καθ' ὃ μέτρον αὐτῆς ηθελει κριθῆ ἐπιτρεπτή ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν συνθηκῶν, αἱ ὅποιαι διέπουσι τὴν διάρθρωσιν τῆς οἰκονομίας μας σήμερον.

Παρατίθεται πινακάς τῆς ἴσχυοῦ μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐσωτερικῶν γοναμών πέραν τῆς ὁποίας ἡ διαπάντη τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων κατ' ἄπομον ἀνέρχεται σήμερον εἰς Δρχ. 400. 000 μηνίσιας διαρύνουσα καὶ αὐτὴ τὸ πλοίον.

Ἄς μὴ νομισθῇ ὅτι τὸ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν ἀπήχησιν ἐπιδιώξεων ἐνδιαφερομένων διοικήσεων τῆς ἱκανοποίησιν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων. Αἱ κρίσιμοι πειστάσιες τὰς ὅποιας διερχόμεθα σήμερον καὶ τὸ ιερὸν καθῆκον τὸ ὅποιον προβαλλεῖ διὸ πάντας Ἐλληνα νὰ βοηθήσῃ ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεων του τὴν χειμαζόμενην Πατρίδα δὲν ἀνέχονται τάσσεις καὶ ἀγώνας ἰδιοτελεῖς. 'Ἄλλ' ἡ ναυτιλία—καὶ εἰς τὸν τομέα της ἡ ἐπιβατηγός ναυτιλία—ἀποτελεῖ διὰ τὴν Ἐλλάδαν ἔθνικην ὑπόθεσιν. Καὶ ὑπὸ τὸ πρίσμα αὐτὸς αἰσθανόμεθα τὴν ἀνάγκην καὶ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐλκύσωμεν τὴν ἄμεσον προσοχὴν τῶν ὑπευθυνῶν διὰ τὴν ἐπείγουσαν λήψιν τῶν δικαίων μέτρων τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέψουν νὰ συγκρατηθῇ πρὸς τὸ παρόν αὐτὴ καὶ δυνηθῇ ἐν συνεχείᾳ νὰ ἐξελιχθῇ ὑπὲρ τοῦ γενικοῦ καλοῦ.

Τὰ λογικά, ὡς φρονούμενοι, κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐπιχειρήσιατά μας καὶ αἰτίατα κατ' ἐπανάληψιν υπεδειχθησαν εἰς τὰς ἀριθμίας κρατικὰς ὑπηρεσίας. Δέν ἐπιζήτουμεν δι' αὐτῶν τὸν πλουτισμὸν τῶν ἐπιχειρήσεων

μας, ἀλλὰ τὴν ἀναχαίτιον δημιουργίας ταυτειακῶν κενῶν καὶ ἐλλειμμάτων διὰ τῶν ὅποιων εἰναι ἀδύνατον νὰ προχωρήσῃ ἡ ίδιωτικὴ πρωτοβουλία. Ἐάν τὰ αἰτήματα αὐτὰ δὲν τύχουν τελικῶς, καίτοι δύνανται εὐχερῶς μὲ διάλιγην καλὴν θέλησιν, νὰ ρυθμισθοῦν χάριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος, τὴν ἀμέσου προσοχῆς καὶ ἐπιλύσεως, πιστεύομεν εἰναι πάστα εἰλικρινείᾳ ὅτι, ἡ μόνη ἐναπομένουσα λύσις δὲν εἰναι ἄλλη ἀπὸ τὴν ἐνέ νεού υπὸ τοῦ Κράτους ἀνάληψιψ ἐκτελεσθεῖσα τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν πρὸς κάλυψιν τῶν εἰς ταύτας ἀναγκῶν του καὶ ἔκεινων τῶν παραθαλασσίων ιδίων πληθυσμῶν τῆς Χώρας, οἱ ὅποιοι δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ παραμεινουν συγκοινωνιακῶν ἀνευπρόπεττοι. Τὸ Κράτος θὰ εἰναι πάντοτε εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ διὰ προσθέτων φορολογιῶν τὰ σօσαδήποτε μεγάλα ἐλλείμματά του εἰναι τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων ὑπὲρ αὐτοῦ. Δέν ισχύει τὸ ίδιον προκειμένου περὶ ίδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες στρητίζουσαι τὴν ὑπαρείην τῶν ἐπὶ τῆς παραγωγικῆς χρησιμοποίησεως τῶν ὑλικῶν μέσων τὰ ὅποια διαθέτουν καὶ τῆς ἀποφυγῆς πάστης περιττῆς καὶ μὴ ὠφελίμου διαπάντη, ἐπιδιώκουν νὰ κινωνται εἰς πλαστίσα ὑγιούς οἰκονομικῆς ἔξελίξεως διὰ τὴν συντήρησιν καὶ προσαγωγὴν τῶν ιδίων, τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς κοινωνίας γενικώτερα.

Ἄς μη νομισθῇ ὅτι τὰ μέτρα τὰ ὅποια ὑποδεικνύομεν ἀποτελοῦν ὄριστικην ρύθμισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος. Ἐμφανίζει τούτο πόλλας πτυχαὶ ὡνὴ ἐξέτασις ἐν συντονισμῷ δὲν θὰ πρέπει νὰ γίνη εἰμὴ μετά τὴν ἀποκατάστασιν τῆς πλήρους ὀμαλότητος ἐν τῇ Χώρᾳ. Πάντως δύως αἱ ἀνωτέρω ὑπόδειξεῖς ἐνώ ἔξασφαλίζουν τὴν ἐπιτυχῆ διαπεράσιων μιᾶς μεταβατικῆς περιόδου, ητίς ηδη παρουσιάζει στοιχεία σοδαρεπάτης δελτιώσεως, θὰ προπαρασκευάσουν καὶ θὰ διευκολύνουν τὴν ὄριστικην τακτοποίησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ίδιωτικῆς δραστηριότητος τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, ητίς τόσον χρήσιμος ἀπεδείχθη ἐκ τῶν πραγμάτων.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 5ῃ Μαρτίου 1949

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗΣ ΕΝΩΣΙΣ

·Ο Πρόεδρος  
ΑΝΑΣΤ. Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

·Ο Γεν. Γραμματεὺς  
Ν. Φ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ Λ<sup>TD</sup>

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ-ΜΕΣΙΤΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ ΑVENUE 3733

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2 - ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-628

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET  
LONDON

## RETHYMNIS & KULUKUNDIS L<sup>TD</sup>

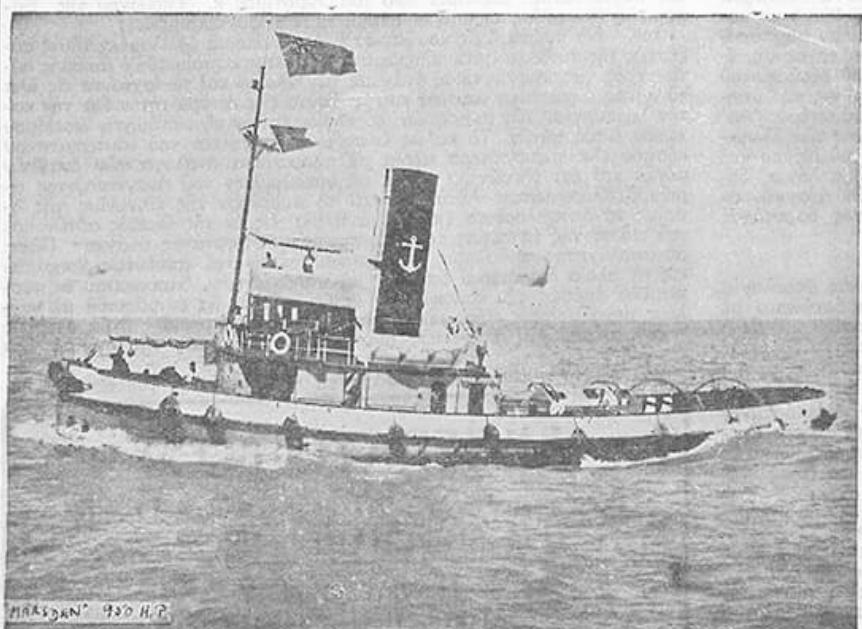
SHIP OWNERS-BROKERS  
FOR THE  
SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS: DIOSKUROI

TEL. AVENUE 3733

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNIS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.  
IPPOKRATOS 2 - TELEPH: 40-628

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET  
LONDON E.C. 3



Compania Argentina de Navigacion  
(ANGEL GARDELLA LDA)

Night and Day

TOWAGE

Services at  
BUENOS AIRES  
and La Plata

Sole European Agents:

Geo. C. Moody & Son,  
38, Gt. St. Helens, London E.C. 3.

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,**  
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658

ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

“Εσωτερικού Δρ. 60.000.

Δ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ ωλ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

‘Αντιπρόσωπος μας είς 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.

# Ναυτιλιακά Ειδήσεις

## ‘Η Διακομματική τῆς Ναυτιλίας

Την 9ην Μαρτίου συνιδέθηνε εἰς πρώτην συνεδρίσιον η άνασυγκροτηθείσα «Διακομματική Επιτροπή τῆς Ναυτιλίας καὶ κατηριότητής εἰς σώμα». Εξέλεγχον πρόσδρομος ὁ κ. Δημ. Χατζίσκος, ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Εύθ. Κομνηνός καὶ γραμματεὺς ὁ κ. Τίμ. Πόρτης. Η δεύτερη συνεδρίσιος τῆς Επιτροπῆς ώρισθη διὰ τὴν 16ην Μαρτίου. Κατ’ αὐτήν ὁ ὑπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας θα ἀναπτύξῃ τὸ ἔργον τῆς Επιτροπῆς καὶ θὰ δρισθοῦν οἱ κατὰ θέματα εἰσηγηταί.

Καὶ ἄλλα τρία καναδικά

Πληροφορούμεθα, ὅτι καὶ ἄλλα τρία καναδικά φορτηγά τῶν 10.000 t. φορτίου, πολεμική ναυπηγήσεως, ἥγοράσθησαν παρ’ ἐλλήνων ἔφοπτοιστόν, μὲν τὸ δικαιώμα μεταφορᾶς τῶν εἰς τὴν παναμαϊκήν σημαῖαν. Χαρακτηριστικὸν τῆς νέας ταυτῆς ἀγοραπλατσίας, εἰνεὶς ὅτι ἐκστοτον τὸν ἐλύγων τριῶν φορτηγῶν ἥγοράσθη ἀντὶ 650.000 δολαρίων, ἐνώ αἱ προγούμναι ὥροις ἰδίουν τύπου, μεγέθους καὶ ἡλικίας σκαφῶν εἰχον πραγματοποιηθῆ εἰς τὰς 625.000 δολαρίων.

‘Ελληνικὴ ἑταῖρία εἰς Νέαν ‘Υόρκην

Συνεπήδη εἰς τὴν Νέαν ‘Υόρκην παρὰ τοῦ κ. Κίμωνος Λεων. Επιτερίκον, ἐν συνεταιρισμῷ μετὰ τοῦ κ. Χάρρου Παππά, ναυτικὴ ἑταῖρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Leonidas Trading Company», με γραφεῖα ἐγκατασταθέντα εἰς 136 Liberty Street, τῆς Νέας ‘Υόρκης. Ο κ. Κίμωνος Επιτερίκος εἶναι υἱὸς τοῦ διεμνηστοῦ Λεωνίδα Επιτερίκου, ἰδρυτοῦ τῆς ‘Εθνικῆς Ατμοπλοΐας τῆς ‘Ελλάδος.

Πωλήσεις φορτηγῶν πλοίων

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ὑπὸ σημαίαν Ἀργεντινῆς φορτηγὸν «Ciudad del Cabo» 3079 t. γκρός (τοῦ 1890), ἀργόν ὅπερ μηνὸν εἰς τὸ Μπούνεος ‘Άρες, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Εύθ. Εὔγενειδη εἰς ἀργεντινὸν ὥροπατά.

— Εγγύσθη ἐπίσης ὅτι ἐπωλήθη παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ἀκέντιος» τὸ ὑπὸ καναδικῆν σημαῖαν φορτηγὸν τῆς «Nanaimo County» 7153 t. γκρός (τοῦ 1943).

Τὰ ἀσφαλιστρα τοῦ Α.Ο.Κ.Π.

Τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους πρόκειται γὰρ συζητήση τὴν 17ην Μαρτίου τὸ ζήτημα τῶν ὄφειλομένων εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. ἀσφαλιστρων τῶν ἐπιτάκτων πλοίων.

‘Αγορὰ νορθηγικοῦ πλοίου

Τὸ νορθηγικὸν φορτηγὸν «Margvel», μὲν ἐν κατάστρωμα, 1595 t. γκρός, 2530 t. φορτίου καὶ ναυπηγῆσεις 1921, ἐπωλήθη εἰς Ἐλλήνων ἔφοπτοιστά.

‘Αγορὰ ναυαγοσωστικοῦ

— Εἴκ Λονδίνου μεταδιδεῖται, ὅτι τὸ ἀγγλικὸν ναυαγοσωστικὸν «Night Rider» 343 t. γκρός, 118 t. νέτ. καὶ ναυπηγῆσεις 1915 ἥγοράσθη παρ’ ἐλλήνων. Περαιτέρω λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

‘Η νέα γραμμῇ Μεσογείου—Νέας ‘Υόρκης

‘Αναφορικῶς μὲν τὴν νέαν τακτικὴν γραμμὴν Μεσογείου — Νέας ‘Υόρκης, ἡτοῖς συνιστάται διὰ δύο ὑπερωκεανῶν ὑπὸ τῆς «Πλαναριμενίαν Λάιν», ἔγνωσθη ὅτι τὸ λάινερ «Α τὰ οντικά διὰ φόσθιον εἰς τὴν Νέαν ‘Υόρκην τὴν 23ην Μαΐου καὶ θανατηρίωσθαι εἰκεῖν τὴν 25ην διὰ Γένοβαν, μεταξὺ Γιβραλτάρ καὶ Κουναῆς ‘Ακτῆς, μὲν διερκεῖαν διαδρομῆς 9 ἡμέρων. Τὸ λάινερ «Ι’ τά λι εις θά ανάστρωση εἰκ Νέας ‘Υόρκης ἀργότερον καὶ θεὶ προσεργίσεις εἰς Λισσαδόνα, Γιβραλτάρ, ‘Αλγύριον, Παλέρμον, Νεστολίον καὶ Γένοβαν, μὲ διάρκειαν διαδρομῆς 13 ἡμέρων.

Εἰς τὴν ἀπόκτηνον δρομολογίσεων τῶν δύο τούτων ὑπερωκεανῶν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου ἀντὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ὅπερ ὀθρόνων παραπτεῖται τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα, φαίνεται ὅτι ἐπέδρασαν, μεταξὺ δύλων λόγων καὶ οἱ συναλλαγματικοὶ τεριορισμοὶ εἰς τὴν Ἀργεντινήν. ‘Εξ ὅλους, διὰ τ. Κ. Γκρανβίλλ Κονγουαΐ, ὁ γνωστὸς ἐπὸ τῆς Ἑλληνικῆς υπόδεσιν τῶν «εἰλιμέτρων» ναυτικοῖς σύμβουλοσιν τοῦ πρεσβύτερου Κ. Γρούδηλος πότις καὶ θεὶ προκτορεύεις εἰς τὴν Νέαν ‘Υόρκην τῆς «Πλαναριμενίαν Λάιν», ξέρουμε πρὸ τῆς διάρκειας τῆς ἐπίδημου, διὰ τὸν πανδημὸν πότισμαν τοῦ ιατρού Νικολάου Πολιτείων καὶ Ἰταλίας εἶναι τοιαῦται, ώστε νὰ δικαιολογηστον τὸν δρομολόγησιν τῶν δύο ὑπερωκεανῶν.

Τὸ «Ατλαντικό, μετὰ τὴν διασκευὴν τοῦ εἰς τὸ ναυπηγεῖον «Ανασόλντο, θα ἀποκτήσῃ χωρικότητα 20.000 t. γκρός καὶ θεσίεις διόλ. 1250 ἐπιδότην, ἐνώ ἡ ταυτότητα θα φέρση τὰ 22 μιλία τὴν ἡμέραν. Τὰ δύο ὑπερωκεανῶν θα ἐπανδρωθοῦν μὲ τατικό πληρωμάτων, τῶν ποτίων ὑπάρχει ἀφθονία καὶ ἀτίνα εἶναι εἰδικεύμενα εἰς τὴν προμήθησην τῆς Βορείου Αμερικῆς.

‘Ελληνικὴ δίκη εἰς τὸ Λονδίνον

Εἰς σειρὰν συνεδριάσιων τῶν τὰ ἐν Λονδίνῳ δικαστηρίων ἀπό τοῦ θέλους Φεδρουαρίου καὶ ἐντεύθεν μὲ ὄγωγή της κ. Αἰκατερίνης Σαραντή κατὰ τοῦ Σίκου Ρίτσαρδου, διὰ τῆς ὅποιας ήτοι οἱ Οίκοι παράσχησαν καὶ εἰς ὑπὸ λόγωισισμῶν τῆς διοικητισμῶν τῶν τεσσάρων πλοίων, εἰς τὰ διόποια μετείχεν ὑπὸ κατὰ ποσοστῶν ίδιοκτησίας, ἀντὶ τῆς μέχρι τοῦδε καθιερωμένης συνηδείας ὑπὸ τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου ἐν ἀπόδιδον λογαριασμῶν μόνον εἰς τοὺς ἑκάστους δια-ειρίστως τῆς πλοιοκτησίας.

Τὸ ἀπότελεσμα τῆς διοικητισμῶν δὲν ἔμπειρον—ῶς θὰ ἀνέμεντο—ή δέκδοσης ἀπο-άνευσας ὑπὸ τοῦ δικαστοῦ, ἀλλ’ ἡ κατόπιν τετραώρου συσκέψεως τῶν δικηγόρων τῶν ντιδικῶν εἰπίλυσις τῆς δῆλης διαφορᾶς διὰ συμβιβασμοῦ τῶν οκτατέρων ἀπόφεων. Η διδούσα λόγω άνεκούνθηση εἰς τὸ δικαστηρίον κατὰ τὴν συνεδρίσιον τῆς 8ης Μαρτίου, ἔτους δὲ τῆς πλήρους ἐγκίρωσίας τοῦ ἀγγούλου δικαστοῦ, διότις καὶ συνέχαρη τοῦ προσώπους ὑφιστέρων τῶν μερῶν.

‘Επρόκειτο, πράγματι περὶ ὑπόθεσεως, ἡτοῖς εἶχεν ἐφελκύσει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν λληνικῶν ναυτικῶν κύκλων τοῦ Σίτου. ‘Ητο παντοῖς ἡγιασταὶ ἐποικοδομητικὴ διὰ τὸ λληνικὸν ονόμα, δεδομένου μαλιστα, ὅτι ἐνειχει τὸν λόγον οικογενειακῆς διενέξεως, ἐν βασικόν ἐπωρθήστο πάθηση ἐνώπιον τῶν ξένων δικαστηρίων. Η σύνεσις τυχός ἐπρύτανεσσεν ἔστω καὶ τὴν τελευταίαν στιγμήν.

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

‘Ελαττώνεται τὸ ἔργον συν. Προστατεύεται ἡ ἔγκατά τηρήσεως εἰς τὸ καθόρισμα τῶν Αὐλῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.  
Περιορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχόμενης διοικητικῶν στοιχείων (Κόλις), λόγω τῆς ἐπιστυγχανούμενῆς απαλλαγῆς τῶν καυστελαίων ἀπὸ τὴν δύντητα, διότι λαττώνεται ἡ διάρροσης τῶν καυστελαίων ἀπὸ τὰ θειούχα δέξαι τὰ προκαλούμενα.  
·Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν λεβήτων διατηρούμενῶν καθαρῶν τῶν προθεματηρῶν τῶν καυστελαίων ἀπὸ τὰ καυστελαίων καὶ δελτιούμενης τοιουτορόπως τῆς απαντρακώσεως τῶν καυστελαίων τῆς αποσοβείας τῶν καυστελαίων πάντα τὰ πλοιούσαν καυστελαίων τῶν καυσίμων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναφέρεται εἰνεὶς ὑπεράνω τῶν 180 Φ. Δὲν ἀναδίνονται ἐρεμιστικοὶ καπνοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμὸς τῶν δισκών τῶν καυστηρῶν, τῆς προκαλούμενής τῶν καυστηρῶν, τῆς προκαλούμενής ἐκ τοῦ πολειμάτων τῶν καυσίμων.

**KAI** Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερματικῶν μονάδων, αἱ δόποια ἀλλως θὰ ἔχαντο. ‘Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικὰς ἐπιθεώρησεις, τὴν ρυθμοτικήν της τεχνικὴν παρέμβασιν διόλκηρου τοῦ συστήματος καυστού. ‘Επιτρέψατε μας νὰ σᾶς ἐπιδείξουμεν πάντα δύνασθε νὰ θλαττήσητε μεγάλην κατανάλωσιν καυστελαίου εἰς τὰ πλοιούσας, ἐνεὶς οὐδεμιάς ὑποχρεώσεως ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει ὀλιγώτερον μὲ δαπάνη μικροτέρων τοῦ ἡμίσεος τοῦ 1% τῆς δύναστος τοῦ καυστελαίου σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οἰκονομίαν πλέον τῶν 5%.

‘Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐφοδιάζει μὲ συρτάρια ἐπενδειμάνω μὲ τοσχάν διὰ τὴν φύλαξιν 48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ διαμερίσματα διὰ τὸ καθόρισμα αὐτῶν. ‘Ο δινῆρος δύναται νὰ ἀποτιλθῇ ἀπὸ τὸν δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς δίλγων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθίσταμενοι ὀρειχαλκίναι λεπίδες καθαρισμοῦ, προλαμβάνουν ξυστήματα καὶ δόντωματα.

**ANTIPROSOPOI** εἰς δόλους τὸν καυστήρων λιμένας ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ἡ τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

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



«ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.» (Παναμ.): Έκ Χούλη διά Κίελον και Κόρφορ με φορτίον κώκ, εις τὰ κύτη καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, ὀπαλέσθη αὐτανδρον. Αναχωρήσαν ἐκ Χούλη τὴν 4 μ. π. τῆς 25ης Φεβρουαρίου καὶ διελθόν την 8ην μ. π. τὸ Σημεῖον Head οὐδεμῶν ἔθεσθη ἕκτον. Ο πλοιάτης Π. Σαμονάς προέβη εἰς ἄκρους ἀφετορικοῖς ἔρευνας μέχρι Δανίας. Τὸ πλήρωμα ἀπήρτησε ἡπέτειον ἀπὸ 12 ἀνδρας, Ἐλλήνας καὶ Μαλτέζους, μὲ πλοιαρχὸν τὸν Θεόδ. Σαμονάς. Ἐν συνεχείᾳ ἐγνώσθη, διὰ συντρίμματα τοῦ ναυαγίου ἐξερεύσθησαν εἰς τὰ Δανικά ἀκτάς. (Φεβρ. 25—Μαρτ. 6)

«ΚΡΗΤΗ»: Ἐξετέσθεν εἰς Νέαν Υόρκην ἐπισκευαὶς παλαιοτέρων ἔμμιν τοῦ ἀντὶ δεπάντης 9.300 δολαρίων. (Μαρτ. 3)

«ΜΑΡΙΑΜ» (Χίμερτο): Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐπεσκεύασαν εἰς Ν. Υόρκην τὰς ἐκ προσαράξεως ζημιὰς του, μὲ κόστος 68.178 δολαρίων. (Μαρτ. 5)

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ»: Ἐπεσκεύασεν εἰς Νέαν Υόρκην παλαιὰς ζημιὰς του ἀντὶ δεπάντης 8.600 δολαρίων. (Μαρτ. 2)

«ΣΑΝ ΓΙΑΡΓΙΕ» (Παναμ.): Έκ Βαγκούδερ διὰ Βούρδαν ἔθεσθεν εἰς Καλκούταν μὲ ζημιὰς εἰς τοὺς κυλίνδρους τῶν μηχανῶν. Διετάχθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαῖ. Αἱ δριστικαὶ τοιαυταὶ θὰ ἐκτελεσθῶν εἰς Σιγκαπούρην. (Φεβρ. 28)

«ΣΟΥΛΑΙΩΤΗΣ»: Κενὼν ἢ Τάιν δι 'Αμβούργον προσέκρουσεν ἐπὶ νόρκῃ τῆς 9.36' μ.μ. τῆς 4ης Μαρτίου εἰς πλάτος 54—2 B. καὶ μήκος 7—28 A., ἀνοικτὰ τῆς Ἐλιγοδάνης. Τὸ δλαβὲν σκάφος ἐρρυμούληκη τὴν ἐπομένην εἰς Ἀμβούργον ἀπὸ τοῦ γερμανικὸν ναυαγωσιστικὸν εἰδάντοσικο. (Μαρτ. 4—6)

## Ἡ ναυλαγορὰ

Διακριτικὸν γνώρισμα τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α'. δεκαπέμερον τοῦ Μαρτίου ὑπῆρξεν ὁ σταθερὸς τόνος τῆς κινήσεως τῆς διὰ τὰς ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας καὶ κάποια ἀρρεύματα τιμῶν διὰ τὰς ναυλασεῖς τῶν ἀπωτέρων ἡμερομηνίων. Ἡ ἡζητοῖς πλοίοιν απὸ τὸν ἀμερικανικὸν τομέα διεπιρήνη Ἰωνιαρτέρα διῶν ἀλλον διὰ τὰς γαιανέμφακα καὶ τὰς γεννημάτα. Τούναντον, εἰς τοὺς πέραν τοῦ Σουεζ τομεῖς τὸ τονόν διὰ Μαρτίου καὶ Ἀπριλίου προσεφέρετο ὅπωσδηποτε ἐλευθερίας. Τὸ πλέον ἐνθαρρυντικὸν απημόνη τῆς ἡζητοῖς τονῶν διὰ χρονοναυλώσεις πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις καὶ μετὰν ὑποσδηποτε διατηρημένους.

Ἄπο τὸν Βόρ. Ἀμερικὴν καθειρέσθη τῇ τιμῇ τῶν 8.75 ἀπὸ Νόρδερην ρεῖντης (γαϊδανάρας) διὸ Βόρ. Γαλλίαν καὶ 9 δολ. διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Εἰς τὰς τιμὰς αὐτὰς ἐκλείσθησαν ἔντα σκάφη, διδομένοι, διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἐνσυλλόντο εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς τῶν 9.95 διὰ Β. Γαλλίαν καὶ 11.15 διὰ Β. Απριλίου. Διά Λισσαδάνων 8.40, ἐνώ διὰ Ρόττερνταμ ἡ προηγουμένη τιμὴ τῶν 7.95 ὑπεδιδόθη εἰς τὰ δολ. 7.70 δι 'Απριλίου. Χαρακτηριστικὸν καὶ τοῦτο τῆς ἀδυναμίας τῆς ἡζητοῖς δι 'Απριλίου δι 'Απριλίου προσεφέρετο ἡ ηζητοῖς τονῶν διὰ χρονοναυλώσεις πρὸς δλαβὲν τὰς κατευθύνσεις καὶ μετὰν ὑποσδηποτε διατηρημένους.

Ἄπο τὸν Βόρ. Ἀμερικὴν καθειρέσθη τῇ τιμῇ τῶν 8.75 ἀπὸ Νόρδερην ρεῖντης (γαϊδανάρας) διὸ Βόρ. Γαλλίαν καὶ 9 δολ. διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Εἰς τὰς τιμὰς αὐτὰς ἐκλείσθησαν ἔντα σκάφη, διδομένοι, διὰ τὰς ἀμερικανικὰς ἐνσυλλόντο εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς τῶν 9.95 διὰ Β. Γαλλίαν καὶ 11.15 διὰ Β. Απριλίου. Διά Λισσαδάνων 8.40, ἐνώ διὰ Ρόττερνταμ ἡ προηγουμένη τιμὴ τῶν 7.95 ὑπεδιδόθη εἰς τὰ δολ. 7.70 δι 'Απριλίου. Χαρακτηριστικὸν καὶ τοῦτο τῆς ἀδυναμίας τῆς ἡζητοῖς δι 'Απριλίου δι 'Απριλίου προσεφέρετο ἡ ηζητοῖς τονῶν διὰ χρονοναυλώσεις πρὸς δλαβὲν τὰς κατευθύνσεις καὶ μετὰν ὑποσδηποτε διατηρημένους.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Απτωτέρας ἡμερομηνίας. Εκείσθησαν ἀπὸ Σάντο Ντομίριο μέτρια σκάφη δι 'Αγγλίαν 64/6, Μάσον — Ιουνίου, Περιαρά δολ. 15.50 εἰδού. Ἐκφορτικῶν, Βορδώ 15 δολ. Μαρτίου καὶ διὰ Καρφάτων 110) — Απριλίου. Τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 87/6 δι 'Αλεξανδρείαν, Ιουνίου, έναντι 91/3, ἀπίνα προσφέρουσαν προσφοράς. Ἀπὸ Β. Ειρηνικὸν (σιτηρᾶ) δι 'Αγγλίαν 82/6 φίο.

Τότε πέτρα ἀπὸ Βατιλίρρην διὰ Γένοβαν δολ. 11.60 καὶ ἀπὸ Κόλπουν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν καὶ διὰ 11.90 διὰ Κόλπουν διὰ Μανιλλάν 19.50, σόγια δι 'Αλγέριον 13 καὶ θείον διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον δολ. 10, Μαρτίου — Απριλίου. Αἱ ζαχάρεις Κούδας μὲ χαμητοτέρους ναυλών δι 'Α

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

### ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	
ΑΚΤΗ	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	
ΑΛΙΚΗ	
ΑΛΦΕΙΟΣ	
ΑΜΕΡΙΚΗ	
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	
ΑΝΔΡΙΟΣ	
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	
ΑΝΝΑ	
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	
ΑΞΙΟΣ	
ΑΝΤΩΝΗΣ	
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	
ΑΡΓΩ	
ΑΡΙΕΤΤΑ	
ΑΡΜΑΘΙΑ	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΑΣΤΕΡΙΣ	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	

### ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗΣ	
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	
ΔΙΡΦΥΣ	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	
ΕΒΡΟΣ	
ΕΒΡΟΣ	
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	
ΕΛΕΝΗ Δ.	
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗ	
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	
ΕΛΕΥΣΙΣ	
ΕΛΣΗ (έπιδατ.)	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	
ΕΛΛΑΣ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	
ΕΛΠΙΣ	
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	
ΕΥΑΝΘΙΑ	
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	
ΕΥΗΝΟΣ	
ΕΥΘΑΛΙΑ	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΑΥΚΟΥΝΤΗΣ	
ΗΠΕΙΡΟΣ	
ΗΡΩΝ ΙΙ.	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	
ΘΕΜΩΝΗ	
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	
ΘΕΤΙΣ	
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΙΑΚΩΒΟΣ	

### Έτος ναυτ. γκρ.

Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διά Μοναστήρ	
Λ. Κεράνης	11	3508	άνεχ. Σουάνζ 11 Μαρτ. διά Αμβούργον	
υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Σέπταν, έφθ. 7	
Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. από Κιουρασάο 7 Μαρτ.	
έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Κοπεγχάγη 8 Μαρτ. διά Νορρέσουντμπου	
υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Λόδα Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιαδάτα	
Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 10 Μαρτ.	
Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Κολόμπο 9 Μαρτ.	
υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	εις Αμβούργον 10 Μαρτ. έπισκεψη	
Στ. Καναδιριώτης	22	988	άνεχ. Χάρον 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις	
άδ. Κουμάνταροι	17	7777	έφθ. Μασσαλίαν 11 Μαρτ.	
«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	διῆλθε Σαιν Τόμας 25 Φεβρ. διά Ντώρμπαν	
Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	διῆλθε Ντόρε 1 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 11 Μαρτ. διά Μασσάβαν	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Γκάλεστων 10 Μαρτ.	
Α. Λουζής	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ.	
Αν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιά από 18 Αύγ.	
Έλληνικὸν Δημόσιον	21	325	εις άκτηποικάς μεταφοράς	
Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7177	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Βομβάνη	
Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	εις ταξίδιον «Ελλάδος—Τεργέστης	
Π. Τζανετάτος	92	951	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.	
Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εις Καράται 10 Μαρτ.	
άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Βομβάνη	
Ν. Κονδύλη	42	7191	εις λιμένας Χίλης 1 Μαρτ.	
έτ. «Σταθάτος»	18	5682	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 Μαρτ. διά Κοσσεν	
«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ.	
Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 1 Μαρτ. διά Βαγκούβερ	
Μαρής Έμπειρικός	21	4786	άργει Πειραιά από 2 Αύγ.	
Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 11 Δεκ.	
«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ	
άδ. Γιανναγά καὶ Σιά	19	4683	έφθ. Τσιταγκόρην 10 Μαρτ.	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	άργει Βαλτιμόρην 6 Μαρτ.	
«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Δουγκέρκην 5 Μαρτ.	
«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 26 Φεβρ. διά Περσίαν	
Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 7 Μαρτ. διά Ντώρμπαν	
άδ. Κουλουκούντη	43	7176	εις Λουάντα 10 Μαρτ.	
υἱοὶ Ν. Βερίκου	20	7744	άνεχ. Κόυπε 10 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν	
Άντ. Παταδάκης	44	7176	άνεχ. Βαγκούβερ 5 Μαρτίου διά Γιοκοχάμαν	
«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Σίδηνευ (Άυστραλίας) 23 Φεβρ. διά Δανίαν	
Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ.	
Δ. Δάμπαστης	18	4299	έφθ. Χάλιφας 10 Μαρτ. (διά Αλεξανδρείαν)	
«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Θεσσαλίην	
άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Θεσσαλίην	
«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Δανίαν	
έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5'28	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ.	
Θ. Έπιφανείδης	43	776	έφθ. Χάλιφας 10 Μαρτ. (διά Αλεξανδρείαν)	
άδ. Ανδρέαδη	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Θεσσαλίην	
Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Νέαν Υόρκην	
άδ. Συνδινοῦ	24	2740	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 διά Νέαν Υόρκην	
Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	άνεχ. Ρούεν 9 Μαρτ. διά Αμέρεσαν	
υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Ραγκούν 4 Μαρτ. διά Κολόμπο, έφθ. 11	
Π. Κυδωνιεύς	26	4862	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο	
«Αίγαινος» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Γάλιπον 5 Μαρτ. διά Γένοβαν	
Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Μόρφου Μπαίν 3 Μαρτ.	
Διαμ. Πατέρας	19	5253	διῆλθεν Αδεν 7 Μαρτ. διά Βομβάνη	
άδ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Χούστον 6 Μαρτ.	
Ν. Λιβανός	37	4839	έφθ. Χάμπτον ρόδις 8 Μαρτ.	
Καδώ Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 Μαρτ.	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 12 Μαρτ.	
έτ. Σ. Γ. Έμπειρικός	27	4163	άνεχ. Βομβάνη 8 Μαρτ. διά Καλκούταν	
Δ. Δάμπαστης	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν	
άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Παναμάν 11 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν	
Δ. Σταθάτος καὶ Σιά	43	7176	άργει Αμπελάκι από 31 Δεκ.	
Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	εις άκτηποικά δρομολόγια	
Ίω. Τόγιας	29	1493	άνεχ. Γάδην 8 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν	
άδ. Μαζαράκη	22	3553	εις Πειραιά από 27 Φεβρ.	
«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Αστόρια 6 Μαρτ.	
Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Μαρτ. διά Πειραιά	
«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην	
«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Θέουταν 7 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην	
«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Αλεξανδρείαν 9 Μαρτ. διά Κωνιτολίν	
Α. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.	
Αντ. Χάλαρης	44	452	εις μεταφοράς εν Ελλάδι	
Ίω. Παράσχος κλπ.	43	235	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.	
Νεγρετ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Βανδάρ Σατούρ 5 Μαρτ.	
Καδώ Σιγάλα	21	2369	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Σουηδίαν	
υἱοὶ Π. Γουλανδρῆς	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Μασσαλίαν	
Εύ. Ί. Χανδρή	43	7177	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Μαρτ.	
«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	διῆλθε Ιππιγχαμ 8 Μαρτ. διά Πειραιά	
άδ. Γουλανδρῆς	18	3551	άνεχ. Σαιν Τζών (Νέας Γης) 5 Μαρτ. διά Πειραιά	
Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 17 Φεβρ. διά Βαταδίαν	
άδ. Γουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Χρίστομπον 10 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν	
«Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	έφθ. Νιού Ούεστιντερ 1 Μαρτ.	
Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εις Αμβούργον 14 Μαρτ. έπισκεψη	
έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην	
«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην	
«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.	
Μιχ. Ο. Μπακόπουλος	42	2600	προσταγμένον εις Ασπρονήσια 14 Μαρτ.	
Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	άνεχ. Τρίνινταν 5 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Κιουρασάο 1 Μαρτ. διά Λάτ Παλλίς	
«Ηλ. Χατζηλίας	.....	40	4123	άνεχ. Βομβάνη 9 Μαρτ. διά Μπεντί Μπουντέν
«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	5572	εις μεταφοράς εν Ελλάδι	
Γ. Λγγελίδης	01	2107	άργει Αλεξανδρείαν από 13 Δεκ.	

ΙΓΟΡ						
ΙΘΑΚΟΣ						
ΙΛΙΣΣΟΣ						
ΙΡΙΣ						
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ						
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)						
ΙΩ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ						
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ						
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ						
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ						
ΙΩΝΙΑ (έπιβατος)						
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ						
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ						
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ						
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ						
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ						
ΚΑΣΟΣ						
ΚΑΣΤΩΡ						
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)						
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ						
ΚΕΧΡΕΑ						
ΚΟΖΑΝΗ						
ΚΟΝΙΣΤΡΑ						
ΚΟΝΙΤΣΑ						
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)						
ΚΡΗΤΗ						
ΚΡΙΟΣ						
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ						
ΚΥΜΑ						
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ						
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.						
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ						
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ						
ΛΑΚΩΝΙΑ						
ΛΕΟΝΤΙΟΣ						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ						
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ						
ΛΥΡΑΣ						
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ						
ΜΑΙΩΤΙΣ						
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ						
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ						
ΜΑΡΙΑ Α.						
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ						
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ						
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ						
ΜΑΡΙΑΜ						
ΜΑΡΙΟΣ II						
ΜΑΡΠΗΣΣΑ						
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ						
ΜΕΜΦΙΣ						
ΜΕΝΤΩΡ						
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ						
ΜΙΧΑΗΑ						
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ						
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ						
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ						
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ						
ΝΕΔΩΝ						
ΝΕΣΤΟΣ						
ΝΗΡΕΥΣ						
ΝΙΚΟΛΑΣ						
ΝΙΚΟΛΑΣ						
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ						
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ						
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ						
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ						
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)						
ΝΙΚΟΣ Τ.						
ΞΑΝΘΗ						
ΟΘΩΝ						
ΟΛΓΑ						
ΟΛΥΜΠΟΣ						
ΟΝΤΡΙ						
ΟΡΟΣ ΆΘΩΣ						
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ						
ΟΡΟΣ ΕΙΚΩΝ						
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ						
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ						
ΠΑΝΑΓΗΣ						
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείου)						
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ						
ΠΑΡΓΑ						
ΠΑΤΜΟΣ						
ΠΑΥΛΟΣ Γ.						
ΠΕΡΙΚΛΗΣ						
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ						
ΠΕΤΑΛΟΙ						
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ						
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)						
Λώρι και Πεζάς	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς			
«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. 'Αρντρόσαν 6 Μαρτ.			
«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άργει Πειραιά από 15 Φεβρ.			
'Ιω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	εις Θεσσαλονίκην 3 Μαρτ.			
αδ. Κουλουκουντή	44	7176	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 Μαρτ. διά Σάφφι			
οικογ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.			
έτ. «Άθηνά» κλπ.	44	10441	διήλθε Πόρτ Σάιδ 5 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ			
Μαρκέτος - 'Αγγελάτος	27	1600	εις 'Αμπέρσαν από 1 Νοεμ., επισκευή			
Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διά Τεργέστην			
Μάρκ. Φράγκος	12	3442	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Ρουέν			
«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035	εις λιμένας Βορ. Εύρωπης 10 Μαρτ.			
Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν			
Ίω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Βορδώ 8 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας			
'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 3 Οκτ.			
Στ. Νιάρχος	44	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην 1 Μαρτ. διά Ντούνγκον			
Ν. Κουμανταρός	45	7240	άνεχ. Ρουέν 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς			
αδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Ρουέν 4 Μαρτ.			
«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	διήλθε Βερμούδας 3 Μαρτ. δι' 'Αμπέρσαν			
άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Μπάχρεϊν 9 Μαρτ. διά Κολόμπο			
«Κεφαλληνιακά» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Χαλίφας 2 Μαρτ. διά Κιουρασάο			
υιοι Κ. Η. Χατζηπατέρα	13	3661	εις Μίδδλεστερπο από 10 Φεβρ.			
Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Καλκούταν 10 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην			
Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	εις κρατικάς μεταφοράς έν. 'Ελλάδι			
Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ.			
Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	εις άκτοπλοικά δρονιολόγια			
'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3874	φθανει Πειραιά 16 Μαρτίου			
Γ. Μοστάσος	44	7244	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρων 3 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην			
Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	εις ταξίδια Νέας Υόρκην—Βενεζουέλας			
Δ. Πατέρας και Υιός	27	4950	έφθ. Αλεξανδρειαν 3 Μαρτ.			
«Άδ. Λιθανών» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Νιού Ούεστμπαντερ 2 Μαρτ. διά Λονδίνον			
άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. 'Ιμπιγχαμ 7 Μαρτ. διά Θέουταν			
Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διήλθε Ντόρερ 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς			
Ν. 'Απόδιακος	45	7176	διήλθε Φορμόζαν 5 Μαρτ. διά Βαγκούβερ			
υιοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176	άνεχ. Βαγκούβρην 5 Μαρτ. διά Χάρην			
άδ. και Α. Πεζάς	44	7176	εις περιφερειακήν γραμμήν Βοο. Αίγαιου			
Έλληνικόν Δημόσιον	21	900	εις περιφερειακήν γραμμήν Βοο. Αίγαιου			
«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	έφθ. Λισσαβώνα 5 Μαρτ.			
Θεόδ. Τεργέστης	43	7176	άργει Ταξίδευτερ από 26 Νοεμ.			
Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Μασσαλίαν 9 Μαρτ.			
«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ρουέν 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς			
Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	διήλθεν Ούζαν 6 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν			
Π. και Μ. Λύρας	18	5686	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην			
«Λιθανός» Α. Ε.	45	7177	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην			
άδ. Συνδινός	19	4046	άνεχ. Καλκούταν 4 Μαρτ. διά Κολόμπο			
*Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθεν 'Αδεγ 12 Μαρτ. δι' 'Ινδιας			
Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν			
Εύη. 'Ι. Χανδρή	20	5401	διήλθε Παναχάν 3 Μαρτ. δι' Εύρωπην			
Κ. Η. Λαιμός	12	4707	άνεχ. Βιζαγκαπατάνι 20 Φεβρ. διά Μπαθναγκάρ			
Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 1 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν			
Λουκάς Νομικός	33	486	εις μεταφοράς έν. 'Ελλάδι			
Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.			
Μαυροφίλιππας - Πατέρας	44	7176	έφθ. Βατλιμόρην 5 Μαρτ.			
Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Ρόδον 6 Μαρτ. διά Καλκούταν 7 Μαρτ.			
Ν. Εύσταθιος	19	5476	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Βαγκούβερ			
άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Πειραιά 12 Μαρτ. διά Βαγκούβερ			
'Ι. Θεοδωράκόπουλος	44	7198	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Μαρτ.			
Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 Μαρτ.			
Φασιλοί και Σιά	44	7176	έφθ. Κόρραμ Σάχρη 7 Μαρτ.			
Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	έφθ. Πόρτ Σουδάν 6 Μαρτ.			
Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άνεχ. Κρούπτορ 10 Μαρτ.			
Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Μελίλλαν 10 Μαρτ.			
Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Βαγκούβερ 7 Μαρτ.			
«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Βατλιμόρην 1 Μαρτ. διά Λεϊζόες			
«Τράμπ» Σο	18	5525	άνεχ. Βαγκούβερ 9 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν			
Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	εις Χόγκ Κόγκ 6 Μαρτ.			
«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Α'μπερσαν 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης			
Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	εις λιμένας Δυτ. Αφρικής 7 Μαρτίου			
Α. Καραδίας	43	7176	έφθ. Καλκούταν 7 Μαρτ. διά Χάρην			
'Ιω. Λιθανός	43	7176	διήλθε Περιστέρη 14 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην			
Ν. Νικολαΐδης	21	601	έφθ. Χάρην 4 Μαρτ.			
Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Ραγκούν 11 Μαρτ.			
Κ. Σκριβάνος και Σιά	15	999	έφθ. Χάρην 4 Μαρτ. διά Καρταγκένα			
Σίμου—Δούκας	31	200	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Φεβρ. διά Χάρην			
άδ. Γιαννακάρων	20	1130	έφθ. Τεργέστην 14 Μαρτ. διά Καρταγκένα			
«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφ			

ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		23	4693	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς, ανέχ. Καζαμπλάγκαν 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		43	7176	είς Πειραιά από 24 Φεβρ.
ΠΗΓΑΣΟΣ		43	3610	έφθ. Σιγκαπούρων 9 Μαρτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ		44	7207	έφθ. Ποτιγκάκ 8 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		43	10193	άργει Πειραιά από 17 Αύγ. π. ξ.
ΠΟΠΗ		96	1594	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΠΡΕΝΤΟΝ		06	2088	εις 'Αμβέρσαν 10 Μαρτ., έπισκευή
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		16	1765	ανέχ. Ρουέν 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ		45	7176	έφθ. Λουδίνιον 7 Μαρτ.
ΡΟΔΟΠΗ		44	1923	διήλθεν "Άδεν 7 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΡΟΔΟΣ		17	4908	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διά Ρουέν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		01	3634	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ. διά Χάρρην
ΣΑΜΟΣ		43	7177	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. διά Χάρρην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		43	7207	άργει Πειραιά από 12 Ιουλ. 1948
ΣΕΡΡΑΙ		21	725	έφθ. Αμβούργον 5 Μαρτ., Ζημία έκ νάρκης
ΣΙΜΩΝ ΦΩΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ		22	4949	άνεχ. Σαβόναν 8 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ		17	4300	έφθ. Χάρρην 9 Μαρτ.
ΣΟΥΝΙΟΝ		43	7244	διήλθε Τιράντα 8 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		44	7176	έπλ. Οντάνι 7 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟΣ		14	3801	εις Τσιτταγκόκ 1 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		25	4853	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		44	7176	άνεχ. Νάντην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		04	646	έφθ. Λουδίνιον 7 Μαρτ.
ΣΤΡΥΜΩΝ		19	5250	διήλθε Πιραϊά 9 Μαρτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		43	7244	έφθ. Χερβούργον 7 Μαρτ.
ΣΥΡΟΣ		43	7176	διήλθε Πιραϊά 10 Μαρτ.
ΤΑΚΗΣ Κ.		20	471	έφθ. Καλκούταν 12 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		13	4221	έφθ. Βόλον 11 Μαρτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ		18	5687	έφθ. Κέιπ Τάουν 8 Μαρτ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		20	844	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		43	10448	άργει Πειραιά από 4 'Ιαν.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		11	3658	εις ακτοπλοΐκάς μεταφοράς
ΤΗΝΟΣ		11	1459	διήλθε Σουέζ 5 Μαρτ. δι' Ερυθρών
ΤΡΙΤΩΝ		44	7207	άνεχ. Νάντην 9 Μαρτ. διά Ανοικτήν θάλασσαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II		30	4557	έφθ. Κατάκωλον 4 Μαρτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ		43	6732	άργει Πειραιά από 11 'Ιαν.
ΦΛΟΓΑ		05	480	εις Ακτοπλοΐκάς μεταφοράς
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		21	1783	διήλθε Σουέζ 5 Μαρτ. δι' Ανοικτήν θάλασσαν
ΦΛΩΡΙΝΑ		20	985	έφθ. Πιραϊά 9 Μαρτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ		27	757	διήλθεν Ούζαν 11 Μαρτ. διά Χουέλδαν
ΦΡΕΔΑ		07	4043	άνεχ. Κολομπού 12 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΦΩΤΕΙΝΗ		44	7176	έφθ. Λουδίνιον 10 Μαρτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		45	7247	έφθ. Πιραϊά 12 Μαρτ.
ΧΑΛΚΗ		21	1783	έφθ. Βόλον 11 Μαρτ.
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ		45	470	έφθ. Κέιπ Τάουν 8 Μαρτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		01	541	έφθ. Γένοβαν 5 Μαρτ.
ΧΙΟΣ		44	7176	άργει Πειραιάς 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΗ		39	5643	εις λιμένας Ισπανίας 1 Μαρτ.
ΨΑΡΑ		44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΟΚΕΑΝΟΣ		45	7247	άργει Πειραιά από 29 Νοεμ.
		43	6732	

## Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		17	3976	άργει Χίον από 13 Φεβρούαριον
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	άνεχ. Μπάχρεϊν 9 Μαρτ. δι' Άδεν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιδατ.)		98	1573	άγνει 'Αμπελάκι από 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρουαρίου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		19	5869	άνεχ. Νάντην από Κοτσισάν 7 Μαρτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		18	7717	έδεξανεσίθη εις Μπαλμπότα 4 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ		44	7207	εις Γιοκονάμαν 4 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ		45	7149	άνεχ. Λουδίνιον 2 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		14	4046	άνεχ. Νέαν 'Ορκην 22 Φεβρουαρίου δι' Αίγυπτον
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		08	1763	εις Αυστερντάμ 10 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.		04	4784	άνεχ. Σαδόναν 4 Μαρτ. διά Χαρνίλλο
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ		19	5114	εις Ντουμπρόδικ 1 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		43	7191	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Φεβρουαρίου
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. διά Βόρειον Γαλλίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)		43	7176	άνεχ. Αμπούργον 27 Φεβρουαρίου, Λάρσεντ 4 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορκην
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ		43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Βόρειον Γαλλίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		43	7244	έφθ. Καζαμπλάγκαν 2 Μαρτ. (Είτη Γένοβαν)
ΑΡΙΩΝ		19	5672	άργει Πέναρθ από 28 Οκτωβρίου
ΑΡΟΖΑ		22	1979	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Μαρτ. διά Ρουέν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		21	3522	άργει Πειραιά από 7 Απριλίου 1948
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ		27	17226	εις Γένοβαν 14 Μαρτ., διασκευή
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)		21	8206	άνεχ. Αρουπάτα 27 Φεβρουαρίου διά Βόρειον Γαλλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		43	7176	έπλ. Σανκάνη 8 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ		44	7247	διήλθε Μομπάσσα 26 Φεβρουαρίου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε·Π·		43	7176	άνεχ. Νάντην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΪΝ		43	7176	άνεχ. Λαρέντζα Μασκες 8 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		44	7176	έφθ. Βοστώνη 5 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ		43	7200	εις Βομβάνη 8 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ·ΛΟΤ		43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		48	10928	άνεχ. Ανταφαγκάστα 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		48	11000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ		43	7176	διήλθε Πειραιά 27 Φεβρουαρίου διά Φαναριχίλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·		43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ		44	7247	εις Οδόσπολην 1 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		44	7247	άνεχ. Αμβέρσαν 24 Φεβρουαρίου διά Κέυ Ούεστ
ΒΑΙ·ΜΕΑ		19	5670	έφθ. Δουγκέρην 4 Μαρτ.
ΒΑΛΕΡΟΖΟ		20	2310	άνεχ. Σαδάνιναν 2 Μαρτ. διά Κούδαν
ΒΑΛΑΠΑΡΑΙΣΟ		20	6016	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ εις την 'Αμβέρσαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		43	7176	έφθ. Κοιλδοτταί 27 Φεβρουαρίου
ΒΙΡΑΓΚΟ		43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΒΥΡΩΝ		05	339	άργει εις Φάλκεμπεργκ από 14 Νοεμβρίου
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		18	5222	άνεχ. Βομβάνη 6 Μαρτ. διά Μπαχρέϊν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)		19	640	εις Σουέζ 1 Μαρτ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)		13	5125	άνεχ. Αρούμπα 1 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΓΚΛΟΡΙΑ		12	6348	έπλ. Έκ Σύμονης δι' Ισπανίαν 14 Μαρτ.
ΓΚΡΑΝΛΕ·Ι·Κ		22	5490	Ίδε: «ΔΡΥΑΣ», ως μετωνομάσθι
ΓΚΡΑΝΒΙΟΥ		18	5664	Ίδε: «ΣΑΜΟΥΑ», ως μετωνομάσθι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		44	7216	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Μαρτ. διά Τακόμα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		17	3322	άνεχ. Μόμπιλ 8 Μαρτ. δι' Αντίλλας
ΔΙΩΝΗ		20	6157	διήλθε "Άδεν 8 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν

ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	22	5490	εις Κάρδιφ 10 Μαρτ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 12 Μαρτ.
ΕΚΟΥΤΑΡΟ	έτ. «Άλμπάτρος»	20	5107	άργει Κάρδιφ από 1 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	είς Σανι Φραντζίσκο από 13 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	άνευ Νιούπαρτ 5 Μαρτ. διά Χουέλβαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιαννουλάτος	28	6252	είς Μπάρρου από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγια»	10	1441	είς Κάρδιφ από 22 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	άνεχ. Βοσδώ 1 Μαρτ. διά Χάππτον ρόδς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσαντά»	44	7207	έφθ. Νιού Ούεστμπερτ 5 Μαρτ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Λός "Αντζελες 6 Μαρτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	εις Σάντος 12 Μαρτ.
ΕΥΡΗΠΙΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	7582	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Μαρτ. διά Παναμάν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διήλθεν "Άδεν 1 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	εις Μαδαγασκάρην 11 Μαρτ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Βορδώ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	εις Καράπτοι από 21 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Γένοβαν 11 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	εις Πλύμουθ από 19 Ιαν., έπισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	εις μεταφοράς "Άδούμπτας—Μαρακέιμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. Άτυχης	19	5636	εις Μασσαλίαν από 14 Σεπτ.
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Ζαράτις»	18	7914	άργει Μασσαλίαν από 14 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έτ. «Σπαλματόρι»	09	655	ΑΠΩΛΕΣΘΗ αύτανδρον 25—28 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνας	22	8432	εις Βατιλιμόρην από 7 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	7710	άνεχ. Κων(πολι) 8 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έλληνες άγοσταται	44	7157	παρελθόφθι εις Νέαν Ύόρκην 1 Μαρτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ.Ρέϋ»	12	3923	εις Αμβούργον από 31 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βέρα Κρούζ 2 Μαρτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	άργει Πέραμας από 19 Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Κιουρασάο 4 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνας	03	491	άνεχ. Χούλλ 8 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Άλμπάτρος»	43	892	έφθ. "Άδεν 26 Φεβρ.
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	13	9424	έφθ. Μασσαλίαν 4 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Βαρκελώνην 5 Μαρτ. διά Κόμπη
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Άριγκας	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΟΣ	έτ. «Γρανσοσεάνικα»	17	3804	άργει είς Γένοβην 10 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Μόμπιλ 7 Μαρτ. διά Χούστον
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντια»	04	3479	έφθ. Πλύμουθ 4 Μαρτ. (διά Πειραιά)
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρινάτος	06	817	έφθ. "Αλεξανδρειαν 4 Μαρτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	19	5758	εις Μάλταν 14 Μαρτ., έπισκευή
ΚΡΙΣΤΑΛΛΙΝΑ	'Αντ. Παπαδάκης	29	4386	άργει Γένοβαν από 22 Δεκ., έπισκευή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	εις ταξίδια Πόρτ. Σαΐδ—Βεγγάζης
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναμαριάκη έταρι	11	7527	διήλθε Σουέζ 12 Μαρτ. δι' "Άδεν, Κολόμπο, Αύστραλιαν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	έφθ. Λός "Αντζελες 4 Μαρτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικου	16	5505	εις Νέαν Ύόρκην 6 Μαρτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντορ»	21	8206	έφθ. Κιουρασάο 7 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανάς	48	5650	εις Χάρτεπουλ υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίωνα	44	2883	άνεχ. Καριπίτο 1 Μαρτ. διά Παραμαρίπο
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	έφθ. Πόρτλαντ ("Ονε·κον) 6 Μαρτ.
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π. Φιλίνης	42	855	άργει Λήθ από 27 Ιουλ. 1948
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	έφθ. Μασσαλίαν 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	άνεχ. Τρινινταντ 5 Μαρτ. διά Μοέγκο
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	έφθ. Πάτρας 9 Μαρτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Τρινινταντ 7 Μαρτ. διά Μοέγκο
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Νόρθ Πασιφίκικ»	43	7176	έφθ. Λιμένες Ιαπωνίας 2 Μαρτ.
ΜΕΝΤΑΕ	έτ. «Πρώρας»	01	3568	έφθ. Τσιτταγκόκ 5 Μαρτ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	έφθ. Νεάπολιν 2 Μαρτιού
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Νοβορωσίσκην 10 Μαρτ. (δι' Ινδίας)
ΜΟΛΝΤΟΒΑ	έτ. «Άριόνας»	19	7588	έφθ. Σαντιαγκό 8 Μαρτ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ιθάκη»	11	4083	άργει Φιλαδέλφειαν από 5 Αύγ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διήλθε Γιθραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ντούρλα
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	εις Βατιλιμόρην από 15 Φεβρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άργει Νέαν Ύόρκην από 6 Ιαν.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Βατιλιμόρην 28 Φεβρ. διά Χάρην
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Άριστα»	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 2 Μαρτ. διά Πόλισμπορω
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διήλθε Λάδεντ 1 Μαρτ. διά Βατιλιμόρην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Φαχαχίλ 6 Μαρτ. διά Χάρην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	20	10474	εις Γένοβαν από 24 Δεκ., διασκευή
NORA	έτ. «Πανομίτης»	19	2592	διήλθε Γιθραλτάρ 9 Μαρτ. διά Τέλ Αβίσ
NORITA (τάνκερ)	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Ντόρμπιαν 27 Φεβρ. διά Ταματάβην
NORLANTIA	έτ. «Σόνα»	43	7176	άνεχ. Κολομβίαν 1 Μαρτ. διά Πόρτ. ντε Μπούκ
NORLAGKO	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 Μαρτίου δι' Ιαπωνίαν
NORMA (τάνκερ)	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	έφθ. Νέαν Ύόρκην 10 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εις Πότη ντε Μπούκ 6 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 Μαρτ.
ΝΤΕΡΝΑ	Tζών Λιβανάς	15	5751	εις Χάμπτον ρόδς 12 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	5531	διήλθε Πότη Σιρίδ 5 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσα»	44	7244	έφθ. Βοιμάνην 7 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Μ·Σ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνας»	48	10750	εις Ντουγκούν από 14 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γούναρης	19	5701	διήλθε Γιθραλτάρ 6 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	εις Παραμαρίπο 8 Μαρτ.
ΠΑΝ	έτ. «Άμαρουλλίς»	20	5595	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άργει Μπλάθι από 31 Δεκ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Καζαμπλάκιαν 28 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. Παναμ. - Ευροπέα	18	6049	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - Ευροπέα	19	5555	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 5 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Αλγερίουν 7 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	άνεχ. Λός "Αντζελες 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβίέρας»	19	6040	εις Καλκούταν από 22 Φεβρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εις Καλκούταν από 1 Φεβρ., έπισκευή
PINTA	έτ. «Ναβίέρας»	20	2606	έφθ. "Άρεζ 5 Μαρτ.
ΠΛΟΙΕΡ	έτ. «Ντέλ. "Εστε»	20	6109	άνεχ. Πειραιά 10 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρους»	14	7475	άνεχ. Ντόρμπιαν 25 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΠΟ·ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάγιτεντ»	20	3280	έφθ. Κωνσταντίαν 9 Μαρτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	14	7163	έφθ. Λα Παλλίς 9 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμια»	36	7104	διήλθε Πότη Σιρίδ 9 Μαρτ. διά Πότη ντε Μπούκ
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενθενίντο»	19	5055	άνεχ. Βοιμάνην 6 Μαρτ. διά Κων(πολι)

ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ. «Παναμένιαν»	20	7783
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)		έτ. «Εμπρέσα»	42	7176
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)		έτ. «Ρενά»	06	1619
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάξη»	20	5686
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		έτ. «Ριζάκουα»	21	1925
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ. «Βέριτας»	19	2632
ΡΟΥΛΑ (παναμ.)		'I. Πελέκης	99	1109
ΣΑΛΟΥΑ		έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδος»	44	7176
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ		έτ. «Σάν Λεονάρδος»	45	7176
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ		έτ. «Γαλανός»	16	4818
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7166
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ		έτ. «Άδιας»	20	2606
ΣΑΝΦΟ		έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212
ΣΑΡΑΓΙΑ		έτ. «Ναδ. Σούντ. 'Αμερικ.»	44	7176
ΣΙΓΚΝΕΤ		έτ. «Άρενας»	11	3726
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδος»	45	7198
ΣΟΝΙΑ		έτ. «Μαρίπατος»	19	5354
ΣΟΡΟΛ		έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ. «Βαπτόρες»	10	3649
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ		έτ. «Άιολος»	43	7199
ΣΤΑΜΟ		έτ. «Πούντα 'Άλτα»	18	2858
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Άριονα»	21	7409
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ		«Μπλού Λάιν»	30	2480
ΤΕΤΗ (έπιβ.)		έτ. «Κάντια»	43	1742
ΦΑΙΑΣ II		έτ. «Πόλαρ»	44	7060
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ		έτ. «Άιστρα»	14	3634
ΦΙΛΑΠΠΑ		έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Φλωρεντία»	14	7821
ΦΟΙΝΙΣ		έτ. «Κρούτσες»	20	6090
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ.	Χονδρούλη	44	1075

Τηλέφωνα: Middlesbrough 2140 (Γραφείον)  
Linthorpe 88602 (Ίδιαίτερον)

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

Προμηθευταὶ κρεάτων καὶ  
νωπῶν τροφίμων διὰ τὰ πλοῖα

Κυριώτεροι προμηθευταὶ τῶν μεγαλυτέρων

## ΑΓΓΛΙΚΩΝ, ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ  
'Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους  
τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

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

TELEM. MATARANGAS  
17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

διῆλθε Κολόμπο 7 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ  
έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.  
ἀνεχ. Σαγκάνη 8 Μαρτ. διὰ Χόγκ Κόγκ  
ἀνεχ. Νέαν 'Υδρην 4 Μαρτ. διὰ Παρανάγκουα  
έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Μαρτ.  
εἰς ταξίδια Τρίνινταν—Μοέγκο  
άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 8 Αὔγ. ΕΠΩΛΗΘ  
εἰς Μπάρρου ἀπὸ 26 Δεκ.  
έφθ. Καλκούταν ἀπὸ 18 Φεβρ. ζημισι  
διῆλθε Γιούστατρά 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος  
ἀνεχ. Μαντράς 7 Μαρτ. διὰ Βουδάνη  
διῆλθε Παναμᾶν 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν  
έκ Χάιφας διὰ Βόο. Αμφοτίκη, 5 Μαρτ.  
πασελ̄<sup>—</sup> εἰς Χόλαντ 1 Μαρτ.  
εἰς Ντουμπρόδνικ 6 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν  
έφθ. Νέαν 'Υδρην 7 Μαρτ.  
εἰς Αλεξανδρέιαν 1 Μαρτ.  
έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Μαρτ.  
έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.  
έφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ.  
έφθ. Καλκούταν 4 Μαρτ.  
διῆλθε Κολόμπο 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν  
ἀπὸ Ρόττερνταμ 4 Μαρτοῖν διὰ Πειραιᾶ  
ἀνεχ. Αγρίκασκον 21 Φεβρ. διὰ Μόζι  
ἀνεχ. Τοίνινταν 3 Μαρτ. διὰ Μοέγκο  
ἀνεχ. Βουδάνη 1 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ  
έφθ. Πόρτ Σαΐδ 7 Μαρτ  
ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν  
έφθ. Καράτσι 1 Μαρτ.  
εἰς Καλκούταν ἀπὸ 24 Φεβρ.  
εἰς Γένοναν 6 Μαρτ.  
εἰς Σεπτζαν ἀπὸ 20 Φεβρ.  
άργει 'Αμδέρσαν ἀπὸ 7 Φεβρ.  
εἰς Βαλτιμόρην 4 Μαρτ.  
άργει 'Αυστελάκι ἀπὸ 14 Μαρτ.

## Tὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα "CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται: ἥδη  
καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

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

μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα  
"CAMREX, NON-OXIDIZING  
· PRESERVATIVE

Είναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων  
εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

"CAMARINE," Ίδιαιτέρα συσκευασία πρὸς  
διατήρησιν τῶν DEEP TANK  
ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

· Αποθήκαια χρωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP  
καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας.

· Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.  
'Ιδιαιτέρα δ)νοις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF  
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland  
Κεντρικὰ Γραφεῖα: Hudson Road, Sunderland.

## E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON :

158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

31, North John Street,

LIVERPOOL, 2.

11, Bothwell Street,

GLASGOW, C. 2

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHRP & SONS (NORTHERN), LTD.,

Borough Road, NORTH SHIELDS.