

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1949

Αρ. Φύλλου 332/91

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 332/91

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ παναμαϊκά

Δέν είναι μόνον ότι αποκλεισμός των λιμενεργατών, που άπειλει τώρα τὰ Παναμαϊκά σκαφά. Νέος, έπισης σοβαρός, έπικρέμαται ο κίνδυνος διά την άκωλον των απασχόληστιν των, άπό την παρασχετιστική πρό ημέρων διαβεβαίωσιν τούς κ. Χόφφμαν, διαχειριστού τού σχεδίου Μάρσαλ, πρό τους έπικρατώσους των Αμερικανικών ναυτεργατικών όργανωσεων.

Είς σχετικάς διαμαρτυρίας τού κ. Χάντοκ, τού ναυτεργατικού τμήματος τῆς μεγάλης όργανωσεως CIO, διά την συνεχίζουμενη μεταφορά πλοίων Αμερικανικών εις τὸ Παναμαϊκὸν νηολόγιον καὶ διά την συμμετοχὴν τούτων εἰς τὰ φορτώσεις τού σχεδίου, ὡς ο Χόφφμαν εδόλωσεν, διά την υπόθεσιν καὶ θά λαβή τα κατάλληλα μέτρα, διά πως μη συμμετέχουν τού λοιπού τὰ Παναμαϊκὰ σκάφη εἰς τὰς μεταφοράς τού Αμερικανικῆς βοηθείας.

Ύπεδείχθη σχετικῶς εἰς τὸν κ. Χόφφμαν, διά καὶ αἱ Εύφωπαικαὶ ἐργατικαὶ όργανωσεις, ἔχουν διαδηλώσει τὴν ἀντίθεσιν των πρὸς τὰς «παρανόμους», ὡς τὰς χαρακτηρίζουν σημαίας. Οἱ Αμερικανοὶ ἐκπρόσωποι ἔτοιστον, εἰς τὸν κ. Χόφφμαν, διά καθ' την στιγμὴν συζητεῖται τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς τοῦ Αμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τού σχεδίου, τὰ Παναμαϊκὰ σκάφη, τὰ μηδὲν εἰςφέροντα εἰς τὸ ξερὸν τῆς Εύφωπαικῆς ἀνόρθωσεως, ἀκωλύτως μετέχουν αὐτῶν, παρεμποδίζοντα, μαλιστα, τὴν ἐπιδικομένην ἀνασυγκρότησιν, διότι ἀποστεροῦν τὰ σκάφη τὸν Εύφωπαικὸν σημαίαν πουτίμων εἰς δολλαρία ναυλῶν.

Αἱ συνέπειαι τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τού σχεδίου δὲν χρειάζεται νὰ ὑποδειχθοῦν. Ἰσως, νὰ ἐπιφέρουν ταχύτερα καὶ ἀπὸ τὸ «μπούκοτάξ» τῶν λιμενεργατῶν τὴν φυγὴν ἀπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν τῶν φορτηγῶν, ίδια, σκαφῶν, τῶν όποιων ἡ μη συμμετοχὴ εἰς τὰς φορτώσεις ἔχει Αμερικῆς, σημαίνει διὰ πολλὰ ἔχει αὐτῶν ἀσφαλῆ τὸν παροπλισμόν.

Τὸ πῶτον κακὸν μήνυμα διὰ τὰ Παναμαϊκὰ μᾶς ἔρχεται ἀπὸ τὸν Νέαν Υόρκην. Οἱ Γάλλοι φορτωταὶ ἀνεκοίνωσαν τὴν 21ην Μαρτίου, διά τὰς άκυρωσην διὰ τὰς ναυλοσύμφωνα τῶν διὰ συνεχὴ ταξίδια μεταφορᾶς γαστριθράκων ναυλωμένων Παναμαϊκῶν. Ἐκράτησαν μόνον τὰ διά ταξίδιον. Οἱ φόδοι τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἀπὸ τοὺς λιμενεργάτας προβάλλεται ὡς ἀφορμή.

Τὰ περὶ Αθησυνιακῆς σημαίας

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς Παναμαϊκὰ σκάφη, «Ελληνες ἐφοπλισταὶ πρίσιται, ὡς φαίνεται, νὰ ἀνησυχοῦν διά τὴν κακὴν τροπήν, που τείνει νὰ προσλάβῃ ἡ δλη ὑπόθεσις τῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν. Υπολογίζονται κυρίως αἱ προκληθεῖσαι ἐντυπώσεις εἰς τὴν γαλαγοράν καὶ ὁ φόδος στοραδικῶν ἔστω κρουσμάτων ἀρνησεώς τῶν λιμενεργατῶν νὰ ἐκφορτώσουν τὰ σκάφη.

Ἀπόρροια ισως τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀνησυχῶν ἡ κακὴ αὐτῶν ἐκμετάλλευσις ισως νὰ είνει τὸ τηλεγράφημα ἐκ Λονδίνου πρὸς Αθηναϊκήν ἐφημερίδα, κατὰ τὸ οποῖον «Ελληνες ἐφοπλισταὶ διεξάγουν διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Αθησυνιακὴν κυβέρνησιν, διά τὴν μεταφορᾶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Αθησυνιακῆς πλοίου παναμαϊκῶν ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας.

Τὸ τηλεγράφημα προσθέτει, διά τοις διαπραγματεύσεις ἔφθασαν εἰς τὸ σημείον νὰ ἰπτησούν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ίδρυσιν Τραπέζης εἰς τὴν Αθησυνιακήν. Οἱ Χαίλε Σελαστὲ φέρεται ἀπόδεχθεῖς τὴν πρότασιν σχετικῶς δὲ ἐκδηλώσται τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ελλήνων κεφαλαιούχων, ὅπως συμβάλλουν εἰς τὰ ἀριθμητικά κεφαλαία καὶ ἐνδιαφερθοῦν γενικώτερον διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Αθησυνιακήν!

Ὦς ἀφορμὴν τῆς πρὸς τὴν Αθησυνιακὴν σημαίαν στροφῆς, τὸ τηλεγράφωμα ἀναφέρει τὸ γεγονός τῆς δυσοιδούν προοπτικῆς τῆς Παναμαϊκῆς προστασίας, συνεπείᾳ γενικοτέρας διεθνούς ἀντιδράσεως καὶ τὴν δυνατότητα, μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τοῦ Τζίμπουτι, νὰ ἐκμετάλλευσοῦν τὰ Αθησυνιακὰ σκάφη τοὺς πλάσας τοῦ Εἰρηνικοῦ!

Ἄν και τονίζεται εἰς τὸ έκ Λονδίνου τηλεγράφημα τὸ ἔγκυον τῶν τηλεφοριών, ἔνουεν κάθε λόγον νὰ πιστεύωμεν, διά τὴν παρεκήγησις τούλαχιστον ἐνεφιλοχώρησεν εἰς τὴν δλη αὐτήν ύπόθεσιν. Ἰσως τὸ σχέδιον ἀλλας ἐπιχειρηματικῆς επιδιώλεις ἀτόμου τινὸς νὰ καλύπτη ξένας πάντως πρὸς τὸν Εἰρηνικὸν ἐφορτισμόν. Οὔτε η Τραπέζα, οὔτε τὴν σημαίην διά την Αθησυνιακήν, οὔτε ὁ λιμὴν τοῦ Τζίμπουτι ἐνέχουν διάδοσέρον τι διά αὐτῶν.

Μία στροφὴ τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος πρὸς τὴν Αθησυνιακὴν σημαίαν πολλάς θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ προϋποθέσεις, ἀναγομένας κυρίως εἰς τὴν κατασφάλισιν τῶν κεφαλαίων, εἰς τὸν παραγόντα τῆς ἐμπιστοσύνης.

Δέν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, διά τὸ Παναμᾶς ἐφόρντισε μέχρι τούδε νὰ ἔδριασῃ τὴν ἐμπιστοσύνη τοῦ ξένου ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ. Ἐπιμέλως σπέσυσε τὴν λῆψιν οἰουδήποτε μέτρου, ἀντίοκουμοικοῦ ἢ ἀναγομένου εἰς τοὺς ὄρους τῆς ἐργασίας, που τὸ θά ἤδυνατο νὰ προκαλέσῃ τὴν δυσπιστίαν ἢ νὰ ἐπιφέρῃ δυσκολίας, γραφειοκρατικῆς ἢ ἀλλας, εἰς τὴν ἐλεύθεραν λειτουργίαν τῆς Παναμαϊκῆς ναυτικῆς ἐπιχειρησεως. Οἱ Παναμᾶς κατωρθώσεν, ἔχαρκομενοις εἰς τὰ διάλιγα κατά τούνων, τὰ πολλὰ δῆματα εἰν τῷ συνόλῳ των, ἐσδόδα, νὰ ἐλκύωτη, παντοπρώτως διευκολύνων, δχι πλέον τὸν ιδιώτην μικροκεφαλαιούχον ἐφοπλιστήν, ἀλλα τὸ μεγάλο ξένον ἐφοπλιστικὸν κεφαλαιον. Τώρα νεότεκτα ὑψηλοῦ κόστους πάστας κατηγορίας σκάφη, ὑπερωκέανιας ἐπιβατηγμάτης ἀξίας καταλέγονται εἰς τὴν δύναμιν τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας. Ἀξίεις ἀκόμη νὰ σημειωθῇ διά τὸ Παναμᾶς εἰν χώρα φιλελευθέρα, κοινοβολευτικῶν κυβερνώμενη καὶ οἰκονομικῶν αὐτάρκης. Παγίους εχει τοὺς θεσμοὺς περὶ τὴν ιδιοκτησίαν, περὶ τοῦ συνεπαίρεσθαι καὶ τῆς ἐλεύθερίας εἰς τὴν ἀτομικὴν πρωτοδουλίαν, χωρὶς τὰς γνωστὰς κρατικὰς παρεμβάσεις. Πρόσθετοι, δχι καὶ δσμαντοι, ἔγγυησεις ἀσφαλείας καὶ ἐμπιστοσύνης εινε τὰ ἀνάτεων διά τὸν προσφεύγοντα εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶς ἐφοπλιστήν. Διασφαλίζουν αὐτὸν, διά μέτρα αὐθαίρετα, δημευτικήν εχοντα τὴν μορφὴν δὲν πρόκειται ειχερῶν νὰ ληφθοῦν.

Θά κατορθώσει ἀρά γε καὶ αἱ Ἀθησυνιακά—δια νὰ συζητήσωμεν πρὸς στιγμὴν σοβαρῶν τὴν πληροφορίαν—χώρα διποδητοποτε καθυστερημένη εἰς σύγχρονον διοικησιν καὶ θεσμούς—νὰ κερδίσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ διεθνούς ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαιού μέχρι τοῦ σημείου ωστε νὰ φέρῃ τοῦ παρότι τὴν σημαίαν τοῦ Χαίλε Σελαστέ τὰ δαστα σκάφη θά υποστείλουν τὴν Παναμαϊκήν;

Τολμῶμεν νὰ πιστεύωμεν, διά τὸ Περιμέτρος ζῆλος τοῦ ἀνταποκριτοῦ τῆς Αθησυνιακῆς ἐφημερίδος ἐνεφάνισε τὰς ἀνευθυνούς πιθανῶν προτάσεις εὐφαντάστου τινὸς κυρίου, ἀγνωστον τι ἐπιδιώκοντος, δένου πρὸς τὸν ἐφοπλισμόν, ως διαπραγματεύσεις καὶ τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Η πληροφορία, μαλιστα, διητησται, δχι συζητησίες εύδοσονται μέχρι τοῦ σημείου νὰ ζητησούν οἱ ἐπιτρόποι τὴν ίδρυσιν Τραπέζης εἰς τὴν Αθησυνιακήν—πρὸς τοῖον ἀρά γε σκοπόν—καὶ διά τοῦ λιμένος τοῦ Τζίμπουτι ως δρμητηρίου ἐκμετάλλευσιν ταξιδίων πρὸς τὸν Εἰρηνικὸν μᾶς πειθει, διά τὴν κρατικαὶ πραγματικότητος πρωτανεύει εἰς τὴν σκέψιν δχι μόνον τοῦ εγκυρῶς ἀνακοινώσαντος τὰς πληροφορίας, ἀλλα καὶ τοῦ ἀναγράψαντος αὐτὰς ἀνταποκριτοῦ.

Τολμῶμεν νὰ πιστεύωμεν, διά τὸ Περιμέτρος ζῆλος τοῦ Παναμαϊκοῦ Αθησυνιακῆς ἐφημερίδος ἐνεφάνισε τὰς ἀνευθυνούς πιθανῶν προτάσεις εὐφαντάστου τινὸς κυρίου, ἀγνωστον τι ἐπιδιώκοντος, δένου πρὸς τὸν Ελλήνων πρὸς τὸν Συμβούλιον τοῦ Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας, κατὰ τὴν εἰς Γενεύη τελευταίαν συεδρίασιν του, ἀπέρασίσ την σύστασιν ἐπιτροπῆς ἐρεύνης ἐπὶ τῶν κρατούντων δρων ἐργασίας εἰς τὰ Παναμαϊκὰ σκάφη.

Η σύστασις τῆς ἐπιτροπῆς φύλεται εἰς πρόσκλησιν τῆς Παναμαϊκῆς Κυβερνήσεως, δχις δι' εἰδικῆς ἀμεροληπτοῦ ἐρεύνης διακριθωνού αὶ κατηγορίαι περὶ ἀναπαρήσιας κανονισμῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν καὶ μὴ συμμορφώσεως τούτων πρὸς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας της ζῶντος ἐν θαλασσή κατ. κατ.

Η ἐπιτροπὴ διὰ παρατίζεται ἀπὸ δένους κρατικῶν, ἐφοπλιστικοὺς καὶ ἐργαστικοὺς ἐκπροσώπους, εύθυνος δ' ως ορισθούν τὰ μέλη αὐτῆς θά ἐπιληφθεῖ τὸν έργον της.

Η Παναμαϊκὴ Κυβερνήσης ἐπιδιώκει διά τῆς ἐπιτροπῆς νὰ ὀναστείλη διὰ φαίνεται, τὴν ἀπόφασιν τῆς «Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν» περὶ «μπούκοτάξ» τῶν υπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶς καὶ τῆς Χονδούρας σκαφῶν. Αγνωστον είναι ἀν τὸ ἐπιτύχη.

Η ἐπάνοδος
‘Αλλας ἡ ύποθέσεις τῶν Ελληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκῶν σκαφῶν δέν ἀξίζει νὰ συζητήται ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας τούλαχιστον πλευρᾶς, παρὰ μόνον ως προσπάθεια, τείνουσα νὰ ἐπαναφέρῃ τὴν σημαντικήν αὐτὴν χωρητικότητα υπὸ τὴν Κυανούλευκον.

Δὲν πρόκειται νὰ ἐνδιατρίψωμεν εἰς ύποδειξεις πρὸς τοὺς κρατικοὺς ἀρμοδίους περὶ τὸν ληπτεών μέτρων. Αὶ στήλαι αὐταὶ οὐδὲν ἄλλο ἐπράξαν μέχρι τούδε. Αρκούμεθα εἰς σσας διαπιστώσεις σχετικῆς με τὰ ξένα πλοία ἀναφέρει ο κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν εἰσήγησιν του πρὸ ημερῶν πρὸς τὴν Διακομιστικὴν ἐπιτροπήν.

Τὰς διαπιστώσεις αὐτὰς δημοσιεύουμεν εἰς ἄλλην σελίδα, εὐχόμενοι, χωρὶς καὶ νὰ τὸ πιστεύωμεν, διά τὸ θὰ δποτελέσουν τὴν κατευθυντήριον γραμμήν τῶν μέτρων, νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν, τῶν όποιών θὰ ἔπρεπεν νὰ ἀρχίσῃ καὶ ἡ ἐφαρμογὴ νὰ μὴ χρονίσῃ, ἵνα ἐπιτύχωμεν τὴν πραγματικὴν τῆς Ναυτιλίας μας

άποκατάστασιον.

“Ας έχουν δύμας ύπ’ όψιν των οί κρατικοί άρμόδιοι και την έξης κατηγορηματικήν προειδοποίησιν: Εις πλάνην οικτράν θὰ ύποπτέσουν ούτοι, ἀνέπαθεσουν τάς ἐλπίδας των περὶ ἐπανόδου εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν, εἰς μόνην τὴν ἔξωθεν κατ’ αὐτῶν πίεσιν. “Ας μὴ πιστεύσουν οἱ ὑπουργοί μας καὶ οἱ διαχειριζόμενοι τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας κρατικοί λειτουργοί, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἐκβιάζονται ἀπὸ τὰ πράγματα καὶ κατ’ ἀνάγκην, οὕτως ἡ ἄλλως, εἰς τὴν σημαίαν μας θὰ καταφύγουν.

‘Η κουτοπόνηρος αὐτὴ σκέψις πιθανὸν νὰ γεννηθῇ εἰς τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα ἀρμόδιους, τοὺς μὴ διακρινομένους ἄλλως τε διὰ τὸ εὔρυ τῆς ἀντιλήψεως των. Διότι δύμας θέλομεν νὰ προλάβωμεν τὴν πλάνην αὐτὴν καὶ διότι διαβλέπομεν τὸν κίνδυνον νὰ στραφῇ τελικῶς κατὰ τῆς ναυτιλομένης Ἑλλάδος ὁ πιθανὸς ἀπὸ μέρους τῶν λιμενεργατῶν ἥ καὶ ἄλλοθεν (φορτία σχεδίου) ἀποκλεισμὸς τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν, ἀπευθύνομεν πρὸς τὸ ἐπίσημον κράτος τὰς κατωτέρω διαπιστώσεις εἰδίκης ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ ἐρεύνης.

‘Οφείλει τούτο, ἔστω καὶ τώρα, νὰ ἀναλάβῃ ἐνεργῶς τὴν ἀσκησιν ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὰ ληπτέα μέτρα εἰνε γνωστά. Εἰς ὅλιγας συσκέψεις μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους καὶ εἰδότας δυνατὸν νὰ μελετηθοῦν καὶ νὰ ἀποφασισθοῦν. Καλὴ πίστις καὶ καλὴ θέλησις χρειάζονται. Πρέπει νὰ κερδίσωμεν τὴν προσπάθειαν τῆς ἐπανόδου τῶν πλοίων μας ὑπὸ τὴν Κυανολέυκον. Ἡ ἀπροκάληπτος θεσμοθέτησις τῶν μέτρων, ποὺ θὰ ἔδραιώσουν τὴν ἐμπιστοσύνην, εἰνε τώρα μία ἀνάγκη. “Αν δύμας μοιρολατρικῶς καὶ πάλιν τὸ ἐπίσημον Κράτος παρακολουθήσῃ τὴν κατάστασιν, ἀν ἀρκεσθῇ εἰς λόγους, ὑποσχέσεις καὶ ἐκκλήσεις, ὁ κίνδυνος, τὸν ὅποιον τώρα ἐπισημαίνομεν, θὰ είνει αὔριον μία θλιβερά πραγματικότης.

‘Ιδού πῶς αὕτη διαγράφεται, καθ’ ἡμᾶς τούλαχιστον τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα καὶ ἐν φυχρῷ ἀτενίζοντας αὐτά: Οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως καὶ πᾶς τις ἄλλος, προκειμένου νὰ παραδόσουν τὴν μόχθῳ, ἐκτὸς τῆς Ἑλλάδος καὶ οὐχὶ εἰς βάρος τοῦ λαοῦ τῆς, κτηθείσαν περιουσίαν τῶν, εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ οιουδήποτε σημερινοῦ ἥ αὔριανοῦ ὑπουργοῦ, Διευθυντοῦ ἥ τμηματάρχου τῆς μιᾶς ἥ τῆς ἄλλης ὑπηρεσίας, θὰ ζητήσουν σαφεῖς καὶ ἀδιαβλήτους ἐγγυήσεις περὶ τῆς καλῆς, τῆς δικαίας μεταχειρίσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Αἱ ἐγγυήσεις αὐταὶ θὰ ἀναφέρωνται ὅχι μόνον εἰς τὸ παρόν, ἀλλὰ καὶ τὸ μέλλον, εἰς αὐτὸ κυρίως. Οἱ ἀναδρομικοὶ νόμοι, τὰ παρεχηγημένα καὶ ἐν θερμῷ λαμβανόμενα, τὴν δημοκοπίαν μόνον ἔξυπηρετούντα, μέτρα, αἱ εἰσηγήσεις κακοβούλων «εἰδίκων» δῆθεν προσώπων τῶν καὶ αἱ φωνασκίαι τῶν μικρανθρώπων ἀργοσχόλων τῆς Πρωτευούσης, δὲν πρέπει καὶ δὲν θὰ ἐπιτραπῇ νὰ καταστρέψουν ὅτι τὸ καλὸν θὰ ἀποβλέπῃ ἥ προσπάθεια νὰ γίνη.

Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἀξιώσουν, καὶ πολὺ δικαίως, τὸν καταστατικὸν χάρτην τῆς ναυτιλίας, ἀνεγνωρισμένον ἀπὸ ὄλους, ἀπὸ ὄλο τὰ κόμματα, διὰ νὰ είναι ἀκριβῶς «καταστατικὴ ἥ διέπουσα τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον νομοθεσία, ἀδιάβλητος. “Αν τὸ Κράτος τὴν προσφορὰν αὐτὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἀγνοήσῃ, πρέπει νὰ είναι δέσμαιον ὅτι τὰ παναμαϊκὰ καὶ ὅταν ἀκόμη λόγω τοῦ ἀποκλεισμοῦ πιεσθοῦν νὰ ἀλλάξουν σημαίαν, δὲν θὰ γίνοιν τὸν Ἐληνικόν. Εἰς αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ σημεῖον ἔγκειται καὶ ὁ κίνδυνος. ‘Ἐφόσον ὁ ἐφοπλιστής θὰ ἀναζητήσῃ τὰς ἐγγυήσεις τῆς διασφαλίσεως τῆς πλοιοκτήσιας του καὶ τὰς ἐγγυήσεις αὐτὰς δὲν θὰ ἀνέυρῃ εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του, πολὺ φοβούμεθα, ὅτι θὰ στραφῇ ἐκεὶ ὅπου οἱ ἐγγυήσεις ἀφθόνως παρέχονται, ἥ ἐμπιστοσύνη ἀκεραία ὑφίσταται καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ τῶν δραστηριότητος θὰ ἀνέυρῃ στέγην στοργικὴν καὶ ίκανην νὰ καλύψῃ τὴν ἀνήσυχον πρὸς τὴν ἀνόδον ἐργάδην προσπάθειάν του.

‘Η Ἀγγλικὴ λ. χ. σημαία, ὑπὸ τὴν ὄποιαν τώρα ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς διατηρεῖ μίαν μεγάλην χωρητικότητα, εἰνε γνώριμος

ἀπὸ δεκαετηρίδων εἰς τὸν “Ελληνα ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν. Διατὶ νὰ μὴ γεννηθῇ ἡ σκέψις τῆς στροφῆς πρὸς τὰ ἔκει, ἀφοῦ τώρα ὅλαις αἱ ἀλληλικῶν συμφερόντων Ἀγγλικαὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαι ἔχουν ἀνέψει εἰς τὸ Λονδίνον τὴν ἀσφάλειαν, τὸν σταθερὸν καὶ ὅμαλὸν ρυθμὸν τῆς λειτουργίας των, τὴν ἀκώλυτον ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητός των, χωρὶς τὸν ἀγωνιώδη ἀγνωστον Χ διὰ τὴν αὔριον, χωρὶς τὸν ψυχικὸν κάμπτον ἀπὸ τὰς ὕδρεις καὶ τὰς συνεχεῖς ἀντιδικίας μὲ τὸ Κράτος καὶ τὸν ναυτεργατικὸν παράγοντα;

Τὶ δύμας θὰ ἐπακολουθήσῃ ἀπὸ τὴν ὑψώσιν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν; Κανεὶς μέχρι τούδε δὲν τὸ ἐσκεφθῇ, οὔτε καὶ αὐτοὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οἱ ναυτεργάται. Τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα, ποὺ ὑπηρετοῦν τώρα κατὰ 90 τοὺς ἑκατὸν ἐπὶ τῶν ιδικῆς μας πλοιοκτησίας παναμαϊκῶν καὶ χονδουριανῶν, θὰ ἔξελθουν αὐτῶν, θὰ παραμείνουν ἄνευ ἐργασίας. Δὲν εἶναι ὀλίγοι οἱ ούτω ἀπασχολούμενοι τώρα ναυτικοί μας. Φθάνουν τὰς πέντε χιλιάδας, ἵσως καὶ νὰ τὰς ὑπερβαίνουν. Ἀνελογίσθη ποτὲ τὸ ἐπίσημον κράτος τι θὰ ἐσημαίνειν ἥ ἐκ τῆς ἀνεργίας τόσων χιλιάδων ναυτεργατῶν ἀπαθλίωσις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας; Αὐτὸ καὶ μόνον τὸ ἐπὶ θύραις ἵσως τεράστιον κοινωνικὸν πλέον πρόβλημα δὲν είναι ἀρκετὸν νὰ φέρῃ τοὺς ὑπουργούς μας καὶ τὰς ὑπηρεσίας των πρὸς τὴν ὄρθιαν ἀντιμετώπισιν τοῦ ὄλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος; Καὶ ἐάν παραμείρουν πρὸς στιγμὴν κάθε ἄλλην ὀφέλειαν, ὥχι δέδαια εύκαταφρόνητον, ποὺ θὰ ἀντιλήσῃ ἡ οἰκονομία τῆς χώρας καὶ τὸ Δημόσιον ἀπὸ τὸν αὐτόματον διπλασιασμὸν τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας, μόνη ἡ ναυτεργατικὴ ὑπόθεσις είναι ἀρκετὴ νὰ μάς ἐμβάλῃ εἰς τὰς σοβαρωτέρας τῶν σκέψεων διὰ τὸ ἐγειρόμενον ζῆτημα τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν. Νὰ προσέξωμεν, πρέπει, τὴν ἔξελιξίν του. “Αν δὲν ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπάνοδον τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν μας, ἀν καταφύγουν καὶ τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς τὴν Ἀγγλικήν, τὴν Ἀμερικανικήν, ἥ εἰς οἰανδήποτε ἀλλης ἐθνικότος σημαίαν, θάπτεται ὄριστικῶς καὶ ἀμετακήτως ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις. Μέχρι τούδε δῆλοι μας ἐτρέφαμεν τὴν ἐπίδια, ὅτι κατόπιν τὰ παναμαϊκὰ θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν σημαίαν μας. Προσωρινὴ ἐπιστεύετο ἡ κατάστασίς των, ἀνεκτὴ δὲ ἐφόσον οἱ ναυτικοί μας ἀπησχολούντο ἐπ’ αὐτῶν. “Αν τώρα ἀναζητήσουν πιεζόμενοι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν καταφύγιον εἰς τὰς σημαίας τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἀπὸ τὰς ὄποιας τόσοι καὶ τόσοι συνάδελφοι τῶν ἐπιτυγχάνουν ἡδη τὴν ἀπρόσκοπτον ἐπαγγελματικὴν τῶν σταδιοδρομίαν, δὲν πρέπει ποτὲ πλέον νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ἑλληνικήν. Ἐγκλιματίζονται ὑπὸ σημαίας, ποὺ παρέχουν τὰ πάντα: ἀσφάλειαν, δικαίων μεταχειρίσιν, προτίμησιν, προστατευτισμόν, ἡρεμον ἐνάσκησιν τοῦ ἐπαγγέλματος, ἀναγνώρισιν. Γνωρίζοντες καλῶς τὰ πράγματα, προδιαγράφομεν καὶ τοὺς κινδύνους, ποὺ ἐπικρέμανται. Τώρα παρὰ ποτὲ τὸ Κράτος οφείλει νὰ προσέξῃ.

‘ΕΘΝΙΚΟΝ ΕΙΣΩΔΗΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

‘Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ σοθαρόν, καθ’ ἡμᾶς, ζῆτημα τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν. Σχολιάζοντες δι’ ὀλίγων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχον μας τοὺς σχετικοὺς ἀριθμοὺς τῆς Ειδούτης Ἐπιτροπῆς, ὑπερχέθημεν νὰ τὴν ὑπόθεσην παρατείρω τοῦ ζητήματος ἔρευναν, ἐφόσον καὶ παρό τῶν ἀρμοδίων ἀνεγνωρίσθη, ὅτι ἐλλειπτὴ ἡ σημαία τὰς στοιχεῖα διέθετον. Πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ, νομίζουμεν, ἡ δι’ ἐπισήμων ἀριθμῶν ἐκτίμησις τῆς παραγωγικῆς συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου. Ἀπὸ τὴν ἐκτίμησιν αὐτὴν θὰ προέλθῃ καὶ ἡ ἀναγνώρισις τῆς ἀξίας καὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ Κράτος προέλθῃ εἰς μέτρα ίκανα νὰ ενισχύσουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, τὴν ἐπαύξησιν, δηλαδή, τοῦ θινικοῦ εἰσοδήματος ἀπὸ τὴν θαλασσίαν τοῦ “Ἐλληνος δραστηριότητα”.

Οἱ ἐπιμεληθέντες τῆς συγκεντρώσεως τῶν στοιχείων, ἀτινα καὶ συγκροτοῦν τὸ ἐθνικὸν εἰσόδημα, οὐδὲν δὲλο εἰς τὸ κεφάλαιον «Ναυτιλία» κατελόγισαν, παρὰ τὰ ποσά τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτων, τοῦ εἰσελθόντος διὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. “Υπελογίσθη τοῦτο εἰς 10.732.900 δολαρία διὰ τὸ 1947 καὶ εἰς

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
- ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

13.068.000 (£ 2.295.000 και \$ 3.888.000) διά το 1948.

Αναγνωρίζεται παρά τών άρμοδιών, ότι δέν είναι τά μόνα ποσά του εισαγομένου συναλλάγματος από την Ναυτιλία. Τα όλα, όμως, είναι «άσφατα» και «ασύλληπτα» από την Τράπεζαν. Διαφεύγουν τών έλεγχον της και τροφοδοτούν τήν έλευθεραν άγοράν. Αύτα δέν υπελογίσθησαν, όφει άγνοιανται. Δέν πάτει, θέσαια, ή Ναυτιλία, διότι το Κράτος δέν κατώρθωσε μέχρι τούδε νά κερδίση τό έλευθερον από το συναλλαγμα, σπέρε και σημαντικώτερον είναι τού δύο διά της Τράπεζης της 'Ελλάδος' έσερχεται. Διά μόνη την περίπτωσιν τού ναυτεργατικού συναλλάγματος, άρκει νά σημιειωθῇ, ότι τήν στιγμήν αύτην έπι τών 450 περίπου 'Ελληνικῶν, Παναμαϊκῶν και Χονδουριανῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν υπηρετοῦν δώδεκα χιλιάδες, κατ' ἔλαχιστον δριον, 'Ελλήνων ναυτικῶν. Ή μηνιαία μισθοδοσία αὐτῶν, μετά τού έλασίστου τῶν υπερωρῶν εἰς λίρας και δολλάρια, διέρχεται — ύπολογιζομένων στατιστικῶν και τῶν λιρῶν εἰς δολλάρια, με 4 δολλ. τήν λίραν — εἰς δολλάρια 2.400.000, κατά μέσον δριον. 'Εξ αὐτῶν θά αφαιρεθοῦν αι εισοφοραι εἰς τό Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, εἰς τά Ταμεία Προνοίας και αι κρατήσεις τού φόρου καθαράς προσδόου. Θά περιορισθῇ ακόμη τό κονδύλιον τῆς μισθοδοσίας κατά τά δαπανώμενα από τούς ναυτεργάτας μας εἰς τό έξωτερικόν. Τό απομένων ύπολοιπον είναι τά έμβασματα τῶν ναυτικῶν πρός τά οίκογενείας των και ή αποταμίευσις τῶν οίκονομιῶν των. Και αὐταί, κατά καιρούς, εἰς τόν τόπον μας ἐπανέρχονται μαζί με τήν παλινότητην τού ναυτεργάτου. 'Η προίς τής ἀδελφῆς και τής κόρης, τό οίκογενειακόν σπίτι, αι δαπανάι κατά τήν περίοδον τῆς ἀργίας τού ναυτεργάτου, διά τά ἔκτακτα τῆς ναυτικῆς οίκογενείας από τάς οίκονομίας αὐτάς θά προέλθουν. Οι 'Ιταλοι ύπολογίζουν στατιστικῶς τό ποσοστόν τού εισερχομένου από τούς ναυτικούς των συναλλάγματος εἰς τά 80 τούς ἔκτακτης τῆς μισθοδοσίας των. 'Ημείς, διότι είμεθα υπηρεσιακῶν ἀνοργάνωτοι και εἰς τήν προκειμένην περίπτωσιν, θά ύπολογίζωμεν τά 50 μόνον τούς ἔκτακτον και τούτο διά νά μή έξέλθωμεν τῶν δριών τῆς πραγματικότητος.

'Ερωτῶμεν τούς άρμοδιούς τῆς Ελδικῆς 'Επιτροπῆς: Είναι ή δέν είναι έθνικὸν εισόδημα, δσα αποκομίζει ή έργασία τῶν 'Ελλήνων ναυτιλομένων, που έδω έχουν τήν οίκογενειακήν των έστιαν και δέων κατά περιόδους ένδος ή δύο ἔτων ἐπανέρχονται;

Δέν πρόκειται περι αυθαίρετων ἀριθμῶν. Κατώτεροι τῆς πραγματικότητος είναι. Πιστεύουμεν, ότι κατά πᾶσαν λογικήν θά πρέπει νά συνυπολογισθοῦν οὗτοι στατιστικῶς εἰς τό έθνικὸν εισόδημα. 'Αν τό Κράτος ἐπιτύχη, διά τῶν ύποδεικνυμένων παρά τού κ. Διομήδους μέτρων, τόν έλεγχον τού έλευθέρων εισαγομένου ναυτεργατικού συναλλάγματος, τού έλευθέρως, δμως, ἐπίσης έξερχομένου διά τού λαθρεμπορίου, θά ἀπεδεικνύετο, ότι δρούι είναι ού ύπολογισμοί τῶν στηλῶν αὐτῶν. Οὕτω, εἰς 14.400.000 δολλ. διέρχεται κατ' ἔλαχιστον ή πρόσδοδος έκ τῆς μισθοδοσίας τῶν ύποτρετούντων ἐπί ὀκεανοπόρων σκαφῶν ναυτικῶν μας.

Διά τούς έφοτιστάς, τό εισερχόμενον τώρα, μεταπολεμικῶν, συναλλαγματικού συνιστάται: Είς τάς φορολογικάς ύποχρεώσεις τῶν πλοίων, εἰς τάς εισοφοράς ύπερ τού Ν.Α.Τ. και τούς ἔκάστοτε ἔρανους, εἰς τά μηνιαία έμβασματα τῶν μετόχων τῶν πλοίων τῶν διαμενόντων έδω και εἰς τά ἀποστελλόμενα διά τήν συντήρησιν τῶν γραφείων και τῶν οίκογενειῶν τῶν ἐφοτιστῶν μας. 'Η τελευταία περίπτωσις πρέπει νά ύπολογισθῇ εἰς τό ἔλαχιστον, δεδομένου, διέτοιστοι δσαι οίκογενειάται τῶν ἐφοτιστῶν, ἄνω τῶν ἔκατον πεντήκοντα, καταληφέσαι και αὐταί ἀπό τόν πανικούν τῆς ἐντεῦθεν φυγῆς, διαμενουν προσωρινῶς εἰς τό έξωτερικόν. Μικρόν, ἐπίσης, δν μή ἀνύπαρκτον, είναι μεταπολεμικῶς τό ἀλλοτε σημαντικὸν κονδύλιον τῶν εν 'Ελλάδοις ἐφοτιστικῶν τοποθετήσεων εἰς ἐπιχειρήσεις, ἀκίνητα, χρεώγραφα κλπ. 'Οσον ἀφορᾷ τάς εισοφοράς εἰς ἔρανους, εἰς τριακοσίας χιλιάδας λιρῶν, κατατεθείσας εἰς 'Αγγλίαν, ἀνήλθον αὐταί κατά το 1948.

Θά ἔπειτε, λοιπόν, νά διακριθοῦν τά καταβληθέντα εἰς τήν 'Αγγλίαν και τήν 'Αμερικήν ποσά τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, τά προξενικά τέλη, που ἀπλήρωμαν από τά 'Ελληνικά πλοία, αι εἰς τό έξωτερικόν παραμένουσαι ἐπ' δινόματι τού Ν. Α. Τ. εισοφ-

ραί τῶν ἐφοτιστῶν και ναυτεργατῶν (ό ἐφοτιστής καταβάλλει 675 περίπου δολλάρια μηνιαίως εἰς τό Ν.Α.Τ. κατά σκάφος. Εἰς δικτώ τούς έκατον ἐπί τού μισθού του ἀνέρχεται ή εισοφορά τού ναυτεργάτου) και τέλος τά δαπανώμενα έδω παρά τῶν ἐφοτιστῶν. 'Απευθύνουμεν και πάλι τό ἔρωτημα πρός τήν ἐπιτροπήν: 'Αποτελούν ή δέν ἀποτελούν εισόδημας έθνικοί αι σιντέρω συναλλαγματικοί, μάλιστα, πρόσδοδοι; Δέν θά ἔπειτε νά συνυπολογισθοῦν, σινεξαρτήτως αι εισοφοράς της Τράπεζης τῆς 'Ελλάδος ή καταστασιαν εἰς τό έξωτερικόν, εἰς πιστωσιν τού Δημοσίου; 'Επι πλέον, δν ξετείνετο ό έλεγχος τής Τράπεζης και ἐπί τού έλευθερού συναλλάγματος, δέν θά διηκριθοῦν πληρέστερον και τά δαπανώμενα έδω παρά τῶν ἐφοτιστῶν διά τήν συντήρησιν τῶν οικογενειῶν τῶν μετόχων πλοίων;

Διά τάς δαπανάς τού 'Ελληνικῶν σκαφῶν εἰς ἐπισκευάς, προμηθίας και λιμενικά δικαιώματα και δεξαμενισμούς εἰς τοὺς έλληνικούς λιμένας, δέν ξρεάζεται νά ἐνδιστρίψωμεν. Αύται, θάσει τού νόμου, έλεγχονται και διά της έφοτιστης ύποχρεούται νά καταβάλλῃ τό ἀνάλογον συναλλαγμα. 'Άλλο τώρα είναι τό ζήτημα, δέν θά ἔπειτεν αι πρόσδοδοι αὐτά νά ήσαν περισσότερα. Δέν είναι τού παρόντος θέματος ή ύποθεσίς αὐτή.

Και τό έρχομεθα εἰς ένα διλλο σημαντικόν ἐπίσης κεφάλαιον, διπερ σιναματικήτως εισέρχεται εἰς τόν γενικὸν δρον «έθνικὸν εισόδημα»: Είναι αι ἐκ τού έξωτερικού και διά τό έξωτερικόν μεταφοραί, αι διενεργούμεναι από 'Ελληνικά σκάφη. Εἰς τόν πινάκα τού κονδύλων, πού συνιστάνται, κατά τήν 'Επιτροπήν, τό έθνικόν εισόδημα, διαφέρεται, πράγματι, ένα ποσόν, ύπο τόν τίτλον «θαλάσσια μεταφοραί», 50 δισεκατομμύριά δραχμῶν διά το 1947. Εἰς ποιόν μεταφορικόν ἔργον ἀνταποκρίνεται τό ἀνωτέρω ποσόν; Εἰς μόνην τήν 'Ακτοπλοίαν ή και εἰς τό σύνολον τού παρ 'Ελληνων και εἰς τό έθνικόν σκαφῶν έπιστρεψαντούν τού τοιούτου; 'Αν διαφέρεται εἰς μόνας τάς έσωτερικάς από θαλάσσης μεταφοράς διά παντός τύπου πλοίων, τό ποσόν είναι ίσως ύπερθροικόν. 'Αν, τούναντίον, συνυπολογίζωνται και αι ἀπό και διά τό έξωτερικόν έθνικα μεταφοραί (έμπορευμάτων και ἐπιθατῶν) δι 'Ελληνικῶν σκαφῶν, πού ποσόν είναι αισθητά διλγάτερον τής πραγματικότητος τούς. 'Εξεταστόν, δμως: Λαμβάνεται τό σύνολον τῶν ἀκαθαρίστων εισπράξεων ή τό παρόντος, μετά τήν ἀφάρεσιν τῶν δαπανώμενων εἰς τό έξωτερικόν διά τά καύσιμα, τά διλικά, τά ἔφδια, τά τροφάς, τάς έπισκευάς, τάς ἀσφάλιστρα και τά λιμενικά δικαιώματα;

Θά έχρειάζετο λεπτομερεστέρα τῶν σημειών κονδύλων ἀνάλυσις, μετά τήν συγκέντρωσιν τῶν στατιστικῶν τῆς ἐπηρεας έμπορικής και ἐπιθατικής κινήσεως έσωτερικού και έξωτερικού και τού ποσοστού συμμετοχῆς τῶν έθνικῶν μας πλοίων, διά νά διακριθῇ τελικῶς, και τούτο κατά πᾶσαν δυνατήν προσέγγισιν, τό σύνολον τού παραγωγικού ἔργου, τό πορρέοντος από τήν θαλασσινήν δραστηριότητα τού 'Ελληνος έν τή έξυπηρετήσει τῶν συγκοινωνιακῶν και μεταφορικῶν διαγκών τού τόπου.

'Απευθύνουμεν και πάλι τήν τρίτην κατά σειράν ἔρωτημα πρός τούς άρμοδιούς τῆς 'Επιτροπῆς: Είναι ή δέν είναι στοιχείον τού έθνικον εισόδηματος αι ούτω ύπολογιζούμεναι θαλάσσιοι μεταφοραί; Και διά νά καταλαβαθμεύεται: Τό κέρδος τού 'Ελληνος ἐφοτιστού ἐκ τής έκμεταλλεύσεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων—δχι τῶν ύπο ένεας σημαίας — εἰς τήν έντην, συνιστά ή δχι στοιχείον τού έθνικον εισόδηματος; 'Ελληνική είνε ή ούτω δημιουργούμενη περιουσία. 'Εθνικόν είνε τό κεφαλαιον.

'Ανεξαρτήτως τής ήδη κρατούσης δυσπιστίας πρός τήν έδω κατάστασιν και τήν θουλιμώδαν διαθέσιν δρισμένων κύκλων, έδω, δταν και πάλι τήν θά αποκατασταθοῦν τά πράγματα, θά δαπανήθῃ, κατά ποσοστόν ἔστω, και εἰς 'Ελληνικά σκάφη και 'Ελληνικάς ἐπιχειρήσεις θά ἀπενδυθῇ τό ἐφοτιστικόν κεφαλαιον. Αύτο συνεβαίνει προπολεμικῶς. 'Εγκληματικά σφάλματα τῶν ἀποδήμων κυθερίνησεων, τῶν ἀλησμονήτων Τσουδεροῦ—Βαρθαρέσου και μωρά, ἀψυχολόγητα μέτρα τῶν τωρινῶν κυθερίνησεων (δηλώσεις περιουσιῶν, ἀστοχος φορολογία), δέν ἔπειτρεψαν και μεταπολεμικῶς τό ίδιον νά συμβῇ.

Τό κέρδος αὐτό ἐκ τής έκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, δν ή ἀποψίς μας κριθῇ ώς δρθή, διακριθοῦνται διά το 1947 κατά προσέγγισιν και grosso modo ἀπό τούς δυνάμει τού ισχύοντος φορολογικού νόμου καταρτισθέντας ύπολογισμούς τῆς άρμοδιας ύπηρεσίας τού 'Υπουργείου τῶν Οικονομικῶν, μειουμένη, δμως, κατά 30, τούλαστον, τούς ἔκατον, ίνα τήν πραγματικότητας δποδίδουν.

'Ο χώρος, ἀπυκνώ, ένδον της σημειώματος τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν ἔπαρκει εἰς τήν ἀνάπτυξιν τού δλου θέματος. Θά έχρειάζετο, πάντως, και ή προεργασία, ή συγκέντρωσις τῶν στοιχείων και ή συνεργασία τῶν ειδότων τά ναυτιλιακά πράγματα, ίνα εἰς ἀριθμούς ἀπεικονισθῇ ή συμβολή τού ναυτιλιακού παράγοντος εἰς τό έθνικόν εισόδηματος και τήν έθνικην οίκονομηκήν συγκρότησιν.

'Ελπίζουμεν, ότι ή Ειδική ἐπί τού έπολογισμού τού εισόδηματος 'Επιτροπή θά θελήση τά σιντέρω νά λάθη ό δψει τής. 'Ισως ή ξερευνα και έξ αλλων πηγῶν ίκανά και χρήσιμα στοιχεία νά ἀποδώσῃ. Τό θέμα είναι δξεινοί ιδιαιτέρας προσοχής, ἔφδοσην ἔπιδιώκεται ή ἀκριβεστέρα τής παραγωγικής ίκανότητος τού 'Ελληνος ἀπόδοσης.

'Από μίαν, πάντως, έμπειροστατωμένην μελέτην τής ύποθεσεως, ή Ναυτιλία θά ἀνέλθῃ πολλάς τῶν θαυμάτων τής καταρτισθέσης κλιμακος, κατ' έκτιμησιν τής συμβολῆς έκαστης τῶν πηγῶν τού έθνικον εισόδηματος. Θά καταλάβη τήν οίσαν και κατέχει, ἀλλως τε, πρωτεύουσαν θέσιν μεταξύ τῶν πλεον παραγωγικῶν ἔπιδοσεων τού 'Εθνους.

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

‘Υπάρχουν νεώτεραι, ἀρκεταὶ, μάλιστα, ἐνδιαφέρουσαι ἔξελίξεις ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ζητήματος τῆς μεταφορᾶς δι’ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν τῶν φορτίων θονεῖσαν. Δύο, ὡς γνωστόν, νομοσχέδια, τὸ ἕνα εἰς τὴν Γερουσίαν καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Αντιπροσώπων, κατέτθεσσαν διὰ τὴν αὐτὴν ὑπόθεσιν. Εἰς τὴν Γερουσίαν τὸ πρώτον ἐνέσωματάθη εἰς τροποποιήσεις τοῦ ὑπὸ συζητησιν νόμου περὶ παραπτάσεως τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, τὸ δεύτερον ἐκμάρθνη ήττα ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν κοινωνούλευτικήν ἐπιτροπήν παμψήφει καὶ παρεπέμψθη εἰς τὴν δολομέλειαν τῆς Βουλῆς πρὸς συζήτησιν.

Η διὰ τοῦ τελουντος υπὸ την κύρωσιν της Βουλῆς νομοσχεδίου προβλεπουμένη προστασία εἰς τὴν Ἀμερικανικήν ναυτιλίαν είναι εύρυτέρα τῆς καθοριζόμενής εἰς τὸν ισχύοντα νόμον. Τὸ ποσοστὸν τῶν 50 ἐκατοστών τοῦ συνόλου τῶν φορτίων θὰ ὑπολογίζεται χωριστὸ δι', ἐκάστη στην παραλήπτρικυν χώραν καὶ δι' ὅλας τὰς μεταφοράς οἰασθήποτε προελεύσεων αὐταὶ θὰ χρηματοδοτούνται ἐκ τῶν πιστωσών τοῦ σχεδίου. Οἱ ναῦλοι προβλέπεται νὰ είναι εἰς οἱ «συνηθώσις ισχύοντες» διά τὰ τὸν Αμερικανικὰ σκάφη καὶ δι' τῆς ἀγορᾶς, ὅπως ἀνεφέρεται εἰς τὸν κρατούντα εἰσέτι νόμον. Ο περιορισμὸς τοῦ 50+50 θὰ ἀναστέλλεται μόνον εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή» διαπιστώσῃ τὸ μη ἐν ἐπαρκείᾳ διαθέσιμον Ἀμερικανικὸν τοννά.

‘Η διαφορά είναι σημαντική. Ή κατά χώρας διαφύλαξις του ήμισεος των φορτίων θα σημάνει, τίποτε ολιγότερον, τίποτε περισσότερον, παρ-
απλισμὸν ἐξ εὐρείαν ἔκτασιν ἀρκετῶν ξένων σκαφῶν, πρώτων δὲ ἐξ ὅλης τῶν Ἐλληνικῶν.

Μέχρι τοῦδε τὰ 50 ἐκατοστά τῶν μεταφορῶν ἐλαμβάνοντο μόνον ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ἔξ Ήν. Πολιτειῶν φορτώσεων τοῦ σχεδίου, ἀδιακρίτικας χώρας, προσριθμού καὶ εἰδῶν φορτίου. Η Κράτη, συνεπώς, τὰ κεκτημένα ίδιαν ναυτιλίαν, ἀπτόχολουν κατὰ σημαντικότερον ποσσότον τὰ θεμικά των πλοίων εἰς τας ἔξ Αμερικῆς μεταφοράς των, τὸ μειωμένον δε ποσσότον τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὰς τοῦ Ἀμερικανικού σκάφους ἀντεμπωτίζεται, τοιούτον εἰς τὰς μεταφορὰς ἄλλων χωρῶν, χωρὶς ίδιαν ναυτιλίαν (Διζωγία, Τεργέστη, Τούρκια, Ἰρλανδία), μὲ τὴν κατὰ μεγαλύτερον τοῦ ἡμίσεος συμμετοχὴν τοῦ Ἀμερικανικού σκάφους εἰς τὰλάνινερφορτία, μὲ τὴν μεταφορὰν ἐπὶ Ἀμερικανικῶν Ιλίμπερτς¹ γαϊσανθράκων καὶ σιτηρῶν πρὸς τὴν Γολλίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν κατὰ σημαντικὸν ἐπίσης ποσσότον καὶ τέλος μὲ τὴν παρὰ τῆς Ἐλλάδος ἔξ ἀγορίας ἀπειμπόλησιν τῶν δικαιωμάτων τῆς, ὡς ναυτικῆς χώρας, χώρις εἰς τὴν ὅποιαν ἀπεμπόλησιν, τὰ ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν σκάφη μεταφέρουν τὰ 75 καὶ τοὺς τοῖς ἕκατον τῶν Ἐλληνικῶν φορτίων

Φη μεταφέρουν το /5 και πλεον τοις εκατον των Ελληνικών φορτίων.
Διά τού μέχρι τούδε τηρηθέντος συστήματος, ή Νορβηγία, ή Αγγλία, ή Όλλανδία, ή Σουηδία και Δανία, χώραι με χαρακτηριστικήν την έπιδοσιν εις τὰ θάλασσα ἔργα, διησφάλιζον τὸ μέγιστον δυνατὸ ποστόν εις τὰ μεταφοράς τοῦ συγεδίου.

Τώρα, έφόσον θά τύχουν της τελικής κυρώσεως αἱ παρὰ τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν υποδειχθεῖσαι τροποποίησεις, τὰ Ἀμερικανικό σκάφος καθίστανται τὰ προνομιούχα εἰς τὸ διενέθεν ὑπερβαλλόστιον μεταφορικὸν ἐπόριον. Οἱ ναῦλοι τὸν θά διακανονίζωνται, ὅχι ἐπὶ τῇ δόσει τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως, ἀλλὰ μὲ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς προσφορῶτεράς δι' αὐτὰ τιμῆς, ἐνῶ ὁ κατ' ἀναγκὴν παροπλισμὸς τῶν Εὐρωπαϊκῶν σκαφῶν θὰ συνεπιφέρει τὴν εὑρέταν συμμετοχὴν τοῦ Ἀμερικανικοῦ σκάφους καὶ εἰς τὰ φορτία ἐπιστροφῆς πρὸς τὰς Ἕνωμένας. Πολιτείας, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὰς ἔνδιαισέουσσας μεταφοράς, χωρὶς νὰ συνυπολογισθοῦν τὰ ἔξ αλλων χωρῶν φορτία (τὰς Ἀργεντινῆς, τοῦ Καναδᾶ, τῆς Αὐστραλίας καπτ.), τὰ χρηματοδοτούμενα ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου, διὰ τὰ ὀποῖα ἐπίστησε ὁ ξιούταις ἡ κατὰ τὸ ημίου συμμετοχή. Μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς, ὁ κ. Βεύχελ, ἐδήλωσε σχετικῶς μὲ τὴν λετεγτανή αὐτῆς προβλέψιν, τὰ ἔξης χαρακτηριστικά: «Ἐάν, λ. χ. — εἴπεν — ή Νορβηγία θὰ ἔχρησιμοποιεῖ πιστώσεις τοῦ σχεδίου, διὰ νὰ ἀγοράσῃ οὐνὶ αἴ ποτε την Κίναν, τὸ ημίου τοῦ φορτίου αὐτοῦ θὰ ἔπρεπε νὰ φορτωθῇ ἐπὶ Ἀμερικανικοῦ σκάφους».

΄Η ολη, δηλαδή, ύπόθεσις καταλήγει εἰς πρωτοφανή πλέον διάκρισιν διενύους μορφής, ητις καὶ θὰ προκολέσῃ τὴν ἀτόλυτον τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου ἐπικράτησιν καὶ τὸν μαρασμὸν τῆς Ἐυρώπαικῆς ναυτικῆς καὶ ναυπηγικῆς διοικησίας, ἐπὶ τῆς ὥροίς αὐτή ή οικονομικῆς ἀνασυγκρότησις τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου κατὰ σημαντικού μέρους ἐδοάζεται.

Πρέπει νὰ θυμολογηθῆ, ότι οι Αμερικανοί έφοπλισται γυναίκουν καλώς τὶ ἐπιδιώκουν.

Η αντιπροσωπεία
Υπάρχουν, δημοσίως, και οι από εύρυτερας σκοπιάς, αντικειμενικήρευν, προσβλέποντες τα πράγματα εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας. Πρώτος, αὐτὸς ὁ διαχειριστής του σχεδίου κ. Χόφφμαν. Πρόσφατοι εξ Οὐασιγκτόνος πληροφορίαι αναφέρουν, ότι η ζητήση ούτος από τὸν Πρόεδρον Τρούμαν νὰ προβάλῃ τὴν ἀνηστικούν (vetō), ήταν τελικῶς τὰ νομοσχέδια κυρωθεῖν, από τὸ Κογκρέσσον.

Ο κ. Χόφμαν ἐδήλωσε πρὸς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι θα δεχθῆ τὰς προβλέψεις τῶν νομοσυγεδίων ἐφόπου τῷ Κονκέρτου.

παρείχεν έκ παραλλήλους και προσθέτους πιστώσεις, διά νά πληρώνωνται οι ύψηλότεροι ναύλοι τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων, εἰς τρόπον ὥστε νά αποφευχθῇ ἡ καπνογορία, ή ὅχι και ἀστηρικτος, ὅτι η διαχείρισις τοῦ σχέδιου δέχεται διά τὰς μεταφοράς του τὴν καταδόλην ναύλων ὑψηλῶν, ὅταν τὰ ξένα σκάφη προσφέρωνται μὲ τοὺς χαμηλοτέρους ναύλους τῆς ἀγορᾶς.

Ο κ. Χόφμαν θὰ ἐπιδιώξῃ, σπῶς ἐδόλωσε, τὴν ἀπόρριψιν ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον τῶν νομοσχεδίων καὶ τελικῶς, ὃν δὲν ἐπιτύχη τούτῳ, θὰ ζητήσῃ τὴν παρέμβασιν τοῦ Λευκού Οἴκου, εἰδίκως, μᾶλιστα, προκειμένου περὶ τῆς προβλέψεως τῆς διαφυλάξεως τοῦ ἡμίσεος τῶν δι' ἔκαστην χώραν προοριζομένων φορτίων.

Ο διαχειριστής της Εύρωπαϊκής Συνεργασίας έδηλωσεν, ότι θα έδεχτο, όπως τό ήμισυ τών μεταφορών διαφυλαχθή πράγματι υπέρ του Αμερικανικού πλοίου, αφιεμένης, όμως, πλήρους της έλευθερίας εἰς αὐτὸν νὰ καθορίζῃ τὸ ἐπὶ μερους ποσοστὸν διὰ κάθε εἰδος Φορτίων, εἰς τοπον ὀντες τα 50 τοις ἐκατὸν τοῦ συνόλου αυτῶν νὰ μεταφέρονται τελικῶς παρὰ τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας. Τούτο θα δημιουργήσει τον κ. Χόφφμαν νὰ ἐπιβαρυψη μὲ τον ναύλον τῶν Αμερικανικῶν σκαφῶν τα ὑψηλῆς ἀξίας βιομηχανοποιημένα προϊόντα, τὰ μεταφερόμενα μὲ τα πλοία γεωμετριῶν καὶ νὰ καταστήσῃ εύθυνότερα τὰ σιτηρά, τους γαι-ἀνθρακας καὶ τὰς πρώτας, εἰς χώρα, ςλλας (φορτία διὰ τὰ «τράμπος»).

Ο.κ. Χόφφμαν συνείπησε πρό ημερών τούς δύο ζητήμα μὲ τούς εκπροσώπους τών Αμερικανών έφοτλιστών και τών ναυτεργατών. Διεβδίσωσε και πάλι αύτούς, θιώθηκε ότι θα έδεχτο τὸν όρου «50+50» διὰ τούνολον τῶν φορτίων, οὐδὲ διατάσσει τὴν πορείαν τῆς πλοΐας.

Από τον διαχειριστή του σχεδίου ἀνέφερθη χαρακτηριστικών τὸ παραδείγμα τῆς Νορβηγίας—διατί οἷ καὶ τῆς Ἐλλάδος;—τῆς ὅποιας ἡ ναυτιλία μεταφέρει τώρα πολὺ περισσότερα τοῦ μήμεος, τῶν προοριζομένων δι' αὐτῆν φορτίων. Κατὰ τὸν κ. Χόφμαν, μία ἀπὸ τας βασικας ἐπίδωξεις τοῦ σχεδίου εἰνε ἡ ἀποκατάστασις μιᾶς ἐκ τῶν πλέον σημαντικῶν διὰ τὴν Εύρωπην διοικητικῶν, τῆς ναυτικῆς.

Αἱ ἐπιδιώκεις, τῶν Ἀμερικανῶν ἔφοπτιστῶν συνηγητσαν, εὔτυχως, τὴν αὐτίδιόσσιν. Απὸ τὸν τόνον τῶν δηλώσεων εἰς τὸν τύπον αὐτῶν τῶν ἀμερικῶν ἐνδιφέρομενών, διαφανεῖται, ὅτι δὲν πιστεύουν οὗτοι εἰς τὴν πλῆρη τῆς ἀξιούμενής προστασίας ἐπιτυχίαν.

Μεταγενέστεραι, πράγματι, πληροφορίαί ἀναφέρουν, ὅτι ἡ ἐπὶ τῶν Ἑξατερικῶν "Υποθέσεων Κοινοδούλευτική" Ἐπιτροπὴ τῆς Βουλῆς ἀπέφασε — κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ ψηφισθὲν παρὰ τῆς ἑτέρας Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, σχετικὸν νομοσχέδιον — νά παρασκήνη τὴν διακοινικήν ἔσωσιοδότησιν εἰς τὸν κ. Χόφφμαν, ὅπως καθορίζῃ αὐτὸς τὸ ποσθότον συμμετοχής του Αμερικανικοῦ πλοίου εἰς τας μεταφορας τοῦ σχεδίου, ἀναλόγως τοῦ εἶδους ἔκστοτο φορτίου.

"Η ἐπιτροπὴ πάντοτε, ἡ συζητούσα τὸν νόμον περὶ παρατάσεως τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, συνέτησε τὴν κατὰ μέσον όρον χρησιμοποίησιν τῶν Αμερικανικῶν πολεμικῶν ναυών."

Αμερικανικών σκαφών διά το ημισυ τῶν μεταφορών, όπως και κατό τὸ παρελθόν, ὑπὸ την προϋπόθεσιν, ούμως, ὅτι ἡ διαφορὰ τῶν ναυλών της «Αμερικανικών σκαφών» ἔναντι τῶν ξένων, τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς, δὲ είνε «λογική».

Μεταξὺ τῶν δύο ἐπιτροπῶν, ἔξωτερικῶν και ναυτιλίας εἰς τὴν Βουλήν, ὅπως πιθανός και μεταξὺ τῶν αὐτῶν ἐπιτροπῶν τῆς Γερουσίας, πτεριούνται διαφοραὶ ἀπόψεων. Εἰς τὸ τέλος, ὅπως εἴθισται εἰς τὸ Κογκρέσον, κοινai συσκέψεις τῶν ἐκποσθώπων τῶν δύο νομοθετικῶν Σωμάτων ἔξαιμαλύνουν τὰς διαφορὰς διὰ συμβιβασμοῦ τῶν ἑκατέρων.

Ανεξαρτήτως, όμως, κάθε περαιτέρω έξελίξεως του ζητήματος, πρέπει νά θεωρηθῇ ως γεγονός ή ίσχυροποίησις διά του νέου νόμου του ορου περὶ συμμετοχῆς του Αμερικανικού σκάφους εἰς τὸ ημισύν των πορτίων. Είχε, πραγματικά, άμφισσηθῆ πρὸ μηνών ἀπό τὸν διαχειρίστην τοῦ σχεδίου τὸ δυνατόν τῆς έφαρμογῆς τῆς προστατευτικῆς αὐτῆς τροβλέψεως, ἐφόσον οἱ ναυλοὶ τῶν Αμερικανικῶν πλοίων δὲν ἤσαν ιδιοτιμοὶ πρὸς τοὺς κρατοῦντας εἰς τὴν «ἄγοράν».

Διὰ τοῦ Ἑλλανικοῦ προτελείωτος τοῦ Καπετάνου Φίλιππου Βασιλείου

Στα Ελληνικά φορτηγά σαι συνεπείς δεν θα είναι όλιγώτερον έτικημιοι. Αύτό πρώτων θα δεχθή την άντικτυπον από την ούτω θεσπιζόμενη προστασίαν του Αμερικανικού φορτηγού.

Ἡ ἀγνωστος αὕριον

“Οτε πρό ἐτους, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀκράτου καὶ πάλιν αἰσιοδοξίας πρὸς τὰ δεῖχμαν οὐδοίς αὔρθη ἐστράφοσαν οἱ οἴτη πλισταῖ μας, αἱ στήλαι ὥπαι τὴν συγκρατημένην τῶν ἔξειδίων πρόβλεψιν ἀπηνούσαται, ἀρκετὰς ιετεύπωσαν ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν καλὴν του ἔχειριμάτος ἐκδασιν.

Περι τα πεντηκόντα έκατομμύρια δολαρίων κατέτεθσαν από τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν διὰ τὴν ἀγορὰν τοῖς μετρητοῖς πολλῶν Ἀμερικανικῶν αὐγερῶν, τύπου «Λίμπερτ» καὶ «Τ2», μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγονται αἱ τὰ ἑπτά Ἐλληνικά. Ὕγρασθησαν ἐπίστις μερικὰ παρήλια ὑπὸ τὴν λαμαριάκην καὶ παρογγέλθησαν περὶ τὰ 15 εἰς Ἀμερικανικά καὶ Ἀγγλικά ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν ἔταιρων Ἐλληνικῶν συμφερόντων, λανεῖα δραντικόποθεσμα συντρίθησαν δι᾽ δῆλα τὰ ἀγορασθέντα, συμπτοσουέντα εἰς τριάκοντα καὶ πλέον ἔκατομμύρια δολαρίων, χωρὶς νὰ συνπολοθίσθων αἱ προκαταβολαὶ καὶ αἱ πιστώσεις διὰ τὰ ὑπὸ ναυπηγηστοῦ.

Ο πακτωλός τών κερδών δὲν είθιστο πρὸ ἔτους ἐν ἀμφιβόλῳ. Τὰ ράγματα αὐτῶν ἐδικιάσαν τούναντίν τῶν συντηρητικών τὰς ἀπόψεις, οἱ πρὸς στιγμήν υψηλαὶ ἀπόδοσεῖς τῶν τάνκερς περιωρίσθησαν ἀπὸ πολῶν ὡρὶ μηνών εἰς τὸ ἐλάχιστον. Ὁλίγα ἦσαν τὰ σκαφή, δια τὴν ἀγορασθέντα ἐγκάτως, νὰ ἑπανελθούν ἀμέσως εἰς τοὺς παροπλισμοὺς τὴν ἐνέργον ὑπέρπεσίαν καὶ νὰ ἐπιτύχουν ναυλώσεις τιμᾶς τάξιμ-τσάρερ¹ ἢ συνεχῶν ταξιδίων μὲν ναυλούς Ικανοποιητικούς. Τρίμηνον μόλις ἐράτησεν ἡ Ἐωρόπτης. Ὁλα τὰ τύπου «Λιμπερτός»—πλὴν δύο ἢ τριῶν ξαιρέσεων—καὶ τὰ καθυστέρησαντα εἰς τὴν παράδοσιν T2, αὐτὰ δὲν πωφελήθησαν τῶν καλῶν ναυλῶν.

Ματέιστο στή χειμερινή περίοδος θά έπανέφερε τήν ζωηρότητα. Αι ροδέψεις δυστυχών δὲν έπληθυσαν. Ό της χειμώνας εἰς τάς Ἕνωμέχς Πολιτείας, ο παροπλισμός, ἐκαποντάδων Ἀμερικανικών κρατικών ορτηγών, μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου, τὰ μεγάλα ἀποθέματα τῆς Γαλαϊκας καὶ ἀλλών Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἡ ἀδυναμία τῶν διύλιστηρίων νὰ πα-
λάδουν περισσότερα φούτις, πρᾶς ἐπεξεργασίαν, ἐπειδὴ παραλλήλου δὲ προσφορά μεγάλης χωρητικότητος καὶ τέλος η πρόσφατος ἐκπτώσις
ἐν τιμών τοῦ πετρελαίου, δλαι αἱ ἀνωτέρω ἀφορμαὶ συνετείναν καὶ ἐπέ-
εραν τὴν χαλάρωσιν τῆς ναυαγοροῦ μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε τὰ ταξι-
ῖα νὰ ἀπόδινουν καθαυτὸν ἐπίζημια ἀν συνυπολογισθῇ ἡ ἀπόσβεσις τῆς
ξίας τῶν πλοίων καὶ αἱ ἐπισκευαί. Δύσκολος, ἀκόμη δυσχερεστέρα, η
εἵσις τῶν ἀναγκαστικῶν ἀπό μηνῶν πολλῶν παρωπλισμένων, τοῦ τυπου
Λιμπετρα. Ιδία, τῶν ὅποιων ή ζήτησις δύσμεραι προβληματική καθι-
ταται.

Οι ναῦλοι τώρα κυμαίνονται γύρω τῶν 30—32 τοῖς ἑκατὸν κάτω τοῦ

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

**STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS**

Contractors to Leading Liner & Tramp Owners

βασικού ναυλολογίου διά τὰ τύπου T2. Διὰ τὰ «Λίμπερτους» αὐτὴ ἡ ναύλωσις δὲν είναι ἐφικτή. Διὰ τὰ μεγάλα σκάφη (15 κιλ., τόνων) καὶ τὰ νεοναυπηγάρητα ἡ πολυετής χρονογάλωσις προσφέρεται. Στενών τὴν μικρὰν ἔξυπηρτεσιν τοῦ κεφαλαίου ἐτετραπέζικον τόκον καὶ τὴν ἀπόσθεσιν καλύπτουν αἱ κρατοῦσαι τιμαῖ. Κάθε, δχι καὶ ἀπίθανος, δυσμενῆς τῶν πραγμάτων αἱ κρατοῦσαι τιμαῖ. Κάθε, δχι καὶ ἀπίθανος, δυσμενῆς τῶν πραγμάτων αἱ κρατοῦσαι τιμαῖ. Κάθε, δχι καὶ ἀπίθανος, δυσμενῆς τῶν πραγμάτων αἱ κρατοῦσαι τιμαῖ.

Καὶ διὰ μὲν τὰ νεότευκτα, τὰ ναυπηγόμενα καὶ τὰ ὑπὸ παραγγελίαν, καθὼν καὶ τὰ τύπου T2 τὸ μέλλον ἵσως νὰ είνει καλύτερον. Ἡ κατανάλωσις τῶν πετρελαίων βαίνει σταθερῶς αὐξανομένη, ἐνώ τεράστια νέα διεύλιστήρια παντοῦ ἀνεγέρνονται. Ἡ ναυπηγόμενή χωρητικότης εἰναι μεγάλη, ἀλλὰ χωρὶς καὶ νὰ ὑπερκαλύπτῃ τὴν προβλεπομένην ἤτησιν. Διὰ τὰ μικρὰ ὅμως τοῦ τύπου «Λίμπερτους» καὶ τὰ παρθηλαῖκα ἡ κατάστασις δὲν προδιαγράφεται καὶ τόσον ρόδινος. Ἡ ἀπασχόλησίς των ἐντοπίζεται εἰς τὰς ἀκτοπλοιάκας τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν μεταφοράς καὶ τὰς ταξίδια ἔγγυτερων ἀποστάσεων. Τὰ ἔξοδά των κατ' ἀναλογίαν τοῦ δύκου των είνει μεγάλα. Ἡ διαχείριστις τῶν T2 καταντᾶ ἐν συγκρίσει εὐθυγνοτέρα.

Αὐτῶν ἀκριβῶν τῶν σκαφῶν ἡ θέσις είνει δυσχερής. Ὁ «Ελληνικὸς ἐφοπλισμός» κατέχει πολλὰ τοῦ τύπου «Λίμπερτους» καὶ οφείλει πολλὰ εἰς δάνεια. «Ἡδη μερικοὶ ἀντιμετωπίζουν τὴν μετατροπήν των εἰς φορτηγά «τράμπις». Δύο δὲ τρεῖς περιπτώσεις ἐσημειώθησαν. Ἀπεδείχθη ὅτι πλέον σταθερά είναι ἡ ἐργασία τῶν φορτηγών ἦντος φορτίου, ἀν μη πλέον ἀποδοτική. Ἐργασία τούλασθον ὑπάρχει διὰ τὴν ἀπασχόλησην των, ἐνώ τὰ παρωπλισμένα τάκερες καὶ μάλιστα εἰς Ἀγγλικούς λιμένας στοιχίζουν πολλά.

Ἀυτὴ ἡ ὑπόθεσις τῶν «τάκεος», αἱ μεταπτώσεις εἰς τὴν ἐργασίαν των, οἱ μεγάλοι πρὸς στιγμὴν ναύλοι, ὁ θύμης τῶν κερδῶν καὶ ἡ ἀπόστομος εἰς τὴν ἀπραξίαν, τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν ζημίαν ἐπάνωδος, τὸ ὄγκον τῶν, τέλος, τῆς αὔριον, ἀπεικονίζουν ἑπταρκῶς τὸ ρευστὸν καὶ παλιντροπὸν τῆς ναυτικῆς ἐπιχείρησεως. Οὐδεὶς ἐφοπλιστής, πλὴν ἐκείνων ποὺ τὰ σκάφη τῶν ἐκτελοῦν τακτικά γραμμάταις ἐν διασκέψει καὶ αὐτῶν μέχρις ἐνὸς σημείου, ἥμπτορει νὰ ισχυρισθῇ ὅτι κατέχει ἐπιχείρησην σταθεράς ἀποδοσεως καὶ ἀξίας. Τὰ πάντα τελοῦν ὑπὸ ἀμφισθητήν διὰ τὴν μιαν ἡμέραν εἰς τὴν ἀλληλη. Τὰ κράτη, ποὺ μὲ σύνεσιν καὶ μὲ γνώσιν ἀντιμετωπίζουν τὰ πράγματα τῶν ἔθνων τῶν πλοίων, αὐτὰ ποὺ ἐπιδιώκουν τὴν ἔδραισιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεως, τὰς διακυμάνεσις ἀκριβῶν αὐτάς, ὅπως τὰρ εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν δεσμονιοπλοίων, ἐλασσαν ὑπὸ σφιν τῶν ὅπων στρέφωνται πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ ζητοῦν τὴν φορολογικήν της εἰσοφράν. «Ημεῖς ἐδώ τὸ ἀντίθετον πράττομεν. Οσάκις τὸν «Ελληνικὸν πλοίον» ον κερδίσῃ τὴν ἀπομάστευσιν τοῦ ἐπιδιώκομεν, ὅταν ζητοῦνται τὸ ὄγνοούμενον. Καὶ ἔχομεν τὴν ἀξίωσιν νὰ κατέχωμεν ναυτιλίαν μεγάλην καὶ εὐημερούσαν...

Αἱ τριμηνιαῖαι στατιστικαὶ μας

Ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

Καὶ περαιτέρω μείωσις

Ἡ ὑπὸ τῷ Κυανόλευκον δύναμις τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἡτις εἰς τὸ τέλος τοῦ 1948 ἥριθμει 314 πλοία, 1.286.563 τ. γκρός, ἐσημείωσε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ αἱ τριμήνου τοῦ 1949 μίαν ἀκόμη ὑποχώρωσιν κατὰ 5 πλοία καὶ 8926 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὡςτε ἐμφανίζεται σήμερον μέ:

309 πλοία 1.277.637 τ. γκρός

Διαφορούντος τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου ἕνα μόνον σκάφος προσετεθή εἰς τὴν σημαίαν μας, νηολογηθὲν εἰς Πειραιά, τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Γεώργιος Φ.» 867 τ. γκρός (τοῦ 1943). Ἡτο τούτο τὸ πρώην ἀγγλικὸν «Kilmartyn» καὶ ἀνήκει εἰς τὸν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. Πέραν τῆς ἐτούτων πραγμάτων ἀναγκαστικῆς ταύτης νηολογήσεως, ἐσημειώθη καὶ μια ἀγορὰ καναδικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, τοῦ «Princess Alice» 3061 τ. γκρός (θὰ μετονομασθῇ «Αἴγανος»), ὅπερ ὅμως δὲν περιελάθουμεν εἰς τὴν στατιστικήν μας, διότι τελεῖ εἰστὶ ὑπὸ παραδιθήν.

Ἐναντὶ τῆς μοναδικῆς ὡς ἀνωτέρω προσθήκης καὶ μιᾶς ἐπὶ πλέον διαφορῆς 441 τ. γκρός ἐξ ἀνακαταμετρήσεως τῆς «Ιωνίας», ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ αἱ τριμήνου διαγραφαὶ 6 πλοίων μας, ἢτοι τῶν φορτηγῶν «Δωρίς» 4604 τ. γκρός, πωληθέντος πρὸς διάλυσιν καὶ «Μαλιάκος» 3903 τ. γκρός, πωληθέντος εἰς τὸ Τούρκον, τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Κορυτσά» 1009 τ. γκρός, πωληθέντος πρὸς διάλυσιν καὶ 3 μικρῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν («Ἀρετή», «Κώστας Λ.») 718 τ. γκρός ἐν ὅλῳ, ἀτίαν ἐναύγυστον. Προθῆλμον οὐτῷ, μία ἐπὶ διάτονον διαφορᾶ ἐκ 5 πλοίων καὶ 8.926 τ. γκρός, ἡτις δέον νὰ ἀφαιρεθῇ ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1948 δύναμιν.

Συμφώνως πρὸς τὴν πενιχράν, ταύτην διακύμανσιν, τὸ ὑπάρχον σήμερον ἐλληνικὸν τοννάς ἐμφανίζει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

	πλοία	τ. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	120	425.693
Φορτηγά «Λίμπερτους»	96	690.466
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια	12	90.983
«Υπερωκεάνια	1	16.991
Ἐπιβατηγά	16	20.689
Διάφορα	62	25.188
Σύνολον	309	1.277.637

ΤΑ ΥΠΟ ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

Ἀντιθέτως πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, ἡ καλυπτομένη ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά χωρητικότης μας ἔντονον παρουσίανε καὶ κατὰ τὸ αἱ τριμήνου τοῦ τρ. ἔτους τὴν ἐφοπλιστικήν δραστηριότητα, ἐκδηλωθεῖσαν εἰς σειράς δῆλη πωλήσεων καὶ ἀγορᾶς πλοίων ὅλων σχεδὸν τῶν κατηγοριῶν.

Οὕτω, προσετέθησαν εἰς τὴν παναματικήν χωρητικότητα 5 τράμπης φορτηγά, προπολεμικής ναυπηγήσεως καὶ συνολικής χωρητικότητος 30.757 τ. γκρός. Τὰ φορτηγά ταύτης ἥσαν τὰ κάτωθι:

«Ἀρίων» τ. γκρ. 5672 «Φοῖνιξ» τ. γκρ. 6090

«Δρυάς» » 5490 «Φλωρεντία» » 7821

«Σαμουάλ» » 5684

Α)π 5 » 30.757

Προσετέθησαν ἐπίσης καὶ τὰ κάτωθι 9 καναδικά φορτηγά πολεμικῆς

κατασκευῆς (τοῦ τύπου «Λίμπερτους») συνολικῆς χωρητικότητος 64.515 τ. γκρός:

«Ἀννίτσα»	τ. γκρ. 7149	«Ποντοπόρος»	τ. γκρ. 7163
«Αγία Αναστασία»	7160	«Σάντα Δέσποινα»	7189
«Κανόποιος»	7157	«Σάντα Καλή»	7166
«Νουέδα Γκλόρια»	7148	«Φωφώ»	7160
«Παναγία»	7223		

ά)π 9 » 64.515

Πέραν αὐτῶν προσετέθησαν 3 δεξαμενόπλοια 17.708 τ. γκρός («Αστρος» 3522 τ. «Ιόνιαν «Εντόληρός» 5090 τ. καὶ ἔνα τρίτον 9096 τ. γκρός), καθὼν ἐπίσης τὸ ἐπιβατηγόν «Ελλένικον Πρίνες» 6252 τ. γκρός καὶ τὸ μικρὸν φορτηγόν «Μένταξ» 771 τ. γκρός.

Ἐξ ἄλλου ὅμως διεγράφησαν τὰ φορτηγά «Βολπαράσιο» 6016 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς δέλγυνα διαλυτά, «Βιράγκο» (λίμπερτο) 7176 τ. πωληθὲν εἰς ίταλούς ἐφοπλιστάς, «Γεροδιμούς» 3076 τ. πωληθὲν εἰς τούρκους, «Ρίβα» (πρόην «Θεομητώρως») 4427 τ. πωληθὲν εἰς τούρκους, «Κέφαλος» 3804 τ. πωληθὲν εἰς δόλαρούς διαλυτάς. «Επαλήθη ἀκόμη τὸ ἐπιβατηγόν «Κομπνηός» 931 τ. γκρός εἰς ίσραηλίτικην ἐταιρίαν καὶ διεγράφησαν, ὡς ναυαγήσαντα, τὰ μικρὰ φορτηγά «Ιωάννης Σ.» 655 τ. γκρός καὶ «Λευαδρός» 682 τ. γκρός.

Τοιουτόποτας προσετέθησαν εἰς τὴν παναματικήν σημαίαν διαφορούτος τοῦ πολέμου ἀνασκόπησιν αἱ 3μίνου ἐ. ἐ. 19 σκάφη, 120.003 τ. γκρός καὶ διεγράφησαν εἰς δέλγυνα διαλυτά, 28.996 τ. γκρός. Προπλήθευσαν μεταναστώπλοια 10.900 τ. γκρός, ἡτις προστιθέμενης εἰς τὴν ύπαρχουσαν 31ην Αφρεδερίου 1948 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειωνήν τοιαύτην ἀπὸ 204 σκάφη, 951.065 τ. γκρός.

Ἡ δύναμις αὐτὴ κατὰ κατηγορίας πλοίων παρουσιάζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

	πλοία	τ. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	77	377.619
Φορτηγά «Λίμπερτους»	49	352.109
Δεξαμενόπλοια	18	102.605
«Υπερωκεάνια	6	62.727
Ἐπιβατηγά	4	20.686
Διάφορα	50	35.319

Σύνολον 204 951.065

Σημειώτεον, ὅτι δέκα ἡ καὶ περισσότερα ἀκόμη καναδικά φορτηγά τοῦ πολέμου «Λίμπερτους» ἔχουν ἀγορασθῆναι πάλιν καὶ πρόκειται νὰ παραληφθῶν ἐντὸς τῶν προσεχῶν δεξαμενόπλοιων τοῦ κ. Σ. Λιδανοῦ «Ἀτλαντικ Πρίνες» 10.928 τ. γκρός καὶ «Ἀτλαντικ Πρίνες» 10.900 τ. γκρός, ἀτίνα ἐσημειώνων εἰχεν ἀναγγελθῆναι, ὅτι ἐπέθησαν ὑπὸ τὴν παναματικήν. Προσετέθησαν τὸ διό μεγάλος δεξαμενόπλοιος τοῦ κ. Σ. Νιάρχου «Γουόρλιν Πλίς» («Παγκόσμιος Εἰρήνη») 10.900 τ. γκρός.

Ἐπὶ τῇ βάσει καὶ τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν, ἡ σύνθεσις τῆς υπὸ χονδριανήν σημαίαν χωρητικότητός μας ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

	πλοία	τ. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	199	805.780
Φορτηγά «Λίμπερτους»	160	1.150.502
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια	36	251.569
«Υπερωκεάνια	7	79.718
Ἐπιβατηγά	20	41.375
Διάφορα	112	60.507
Γενικὸν σύνολον	536	2.397.078

HANSEN & TIDEMANN, INC.

STEAMSHIP AGENTS

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

GULF - TIDE STEVEDORES, INC.

CONTRACTING STEVEDORES

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

LONDON AGENTS:

JAMES A. McLAREN & Co.,

46, Bishopsgate, E.C. 2,

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΒΑΣ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Κύριε Διεύθυντά,

Έπιθυμον νά έπιστημα τὴν προσοχήν σας ἐπὶ ώρισμένων ζητημάτων, που διαταράσσουν τὰς σχέσεις μεταξὺ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν Κρατικῶν. Ἀρχῶν καὶ δημιουργών πολλὴν δυσπεσίειν καὶ παράπονα.

Εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου εύρισκομαι τελευταίως, μοῦ ἔχει δοθῆ ἡ εὐκαιρία νά παρακολουθήσω τὰ πράγματα ἐκ τοῦ σύνεγγυς, καὶ νομίζω ὅτι σοσσά λέγω ἀντανακλούν τὰ αἰσθηματα εὔρυτέρου κύκλου προσώπων.

Αἱ υφιστάμεναι συνθήκεις τῆς Κράτους καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μποροῦν νὰ συνοψισθοῦν εἰς δύο φάσεις:

α) Ἐλλειψις οἰσθητικῆς πολιτικῆς σαφοῦς καὶ σταθερᾶς.

β) Στάσις τῶν Κρατικῶν ὑπηρεσιῶν ἀπέναντι τῶν προπλιστῶν, ἡ ὁποία μπορεῖ νά χαρακτηρισθῇ μόνον ὡς ἀδικαιολογήτως ἀσύμπτωτής καὶ δυσμενής. Τόσον, ποὺ καταλήγει κανεὶς νά εὐχετᾷ ὅχι πλέον τὴν ὑποστήριξιν του Κράτους, ἀλλὰ τούλαχιστον τὴν ἐκείνων ἔχθρότος τῶν ὄργανων του.

Δέν χωρεῖ, νομίζω, ἀμφιβολίᾳ, ὅτι μία θετικὴ πολιτικὴ τοῦ Κράτους θὰ ἔπειτε νά ἐπιδιώκῃ, ὅσον τὸ δυνατόν, τὴν ἐπέκτασιν καὶ βελτίωσιν του ἐμπορικοῦ μας στόλου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, τὸ ἔθνικον εἰσόδημα θὰ νῆσαι, θὰ ἐδίδετο ζωὴ καὶ ἔργασια εἰς τὸν ναυτικὸν πληθυσμόν, κίνησις εἰς ὅλα, τὴν διομήναν, ἐμπόριον καὶ ἐπαγγέλματα τὰ συνδεόμενα ἀμέσως ἡ ἐμμέσως με τὴν ναυτιλίαν. Ἡ ἐπιφανειακὴ πρὸς ἐπιβολὴν φόρων θὰ καθίσταται μεγαλυτέρα καὶ περισσότερον συναλλαγματικήν την Χώραν.

Τὶ μπορεῖ νά κάμη τὸ Κράτος διὰ νά ἐνισχύσῃ τὴν Ναυτιλίαν;

Πλεονεκτήματα, φυσικά ἡ οἰκονομικά δὲν ἔχει ἡ Ἐλλὰς κανένα, ἀπολύτως κανένα, ἔκτος απὸ ἀνθρώπους καὶ νερό. Αὐτὸν πρέπει νὰ τὸ καταλάβωμεν. Αἱ διενεις γραμματικὰ μεταφορῶν περιον πολὺ μακριά ἀπὸ τὰ Ἐλληνικὰ παράλια. Καὶ αὐτὰ τὰ ίδια τὰ Ἐλληνικὰ πλοιά ἀπασχολούνται κυρίων εἰς μεταφορὰς διενεις ἔκτος τῆς Ἐλλάδος. Ο δόγκος τῶν φορτίων συνίσταται κυρίων ἀπὸ γαιανθρακας, σιτηρά, ξυλείων καὶ μεταλλεύματα, κινεῖται δὲ μεταξὺ τῶν μεγάλων πατραγωγικῶν καὶ καταναλωτικῶν κέντρων τοῦ Ἑσπερικοῦ.

Ἐπίσης τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα εἶναι καὶ αὐτά εἰς τὰ χέρια τῶν ξένων. Αἱ ναυλώσεις κλείσινται κυρίων εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Νέαν Υόρκην. Ἐπηρεάζονται ἡ μᾶλλον ούσιαστικῶν διευθύνονται ἀπὸ τοὺς σχεδόν μονοπολικῶν ὑγρανικῶν (Conferences) τῶν κυριωτέων ναυτικῶν χωρῶν, οἱ ὅποιοι εἶναι κατὰ κανόνα κλειστοὶ εἰς τὰ ξένα πλοιά. Τὰ Ἐλληνικὰ πλοιά ἐργάζονται μόνον ἐφ' ὅσον δὲν συγκρουόνται πρὸς τὰ συμφέροντα τῶν ξένων αὐτῶν ὄργανισμῶν καὶ εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ συμμορφουόνται πρὸς τοὺς ὅρους ποὺ τοὺς ἐπιβάλλονται ἀπὸ Εἰκόνων.

Ἐπίσης αἱ κρατικαὶ μεταφοραὶ, ὅπως τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἡ αἱ προαγοραὶ ἐφοδίων, τοφίων καὶ πρώτων υλῶν παρὰ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως, ἐπιφυλάσσονται ἀποκλειστικῶν ἡ κυρίων εἰς τὰ πλοιά τῆς παλητρίας ἡ ἀγοραστρίας χώρας.

Ἀνάλογος εἶναι ἡ κατάστασις μὲ τὰς καυσίμους ὥλας καὶ ἀσφαλείας. Καὶ αὐτὰ εὑρίσκονται ὑπὸ τὴν μονοπωλιακὴν ἔξουσιαν ξένων ὄργανισμῶν, ποὺ ὑπαγορεύουν τὰ τιμά των, ὅπως θέλουν.

Προκειμένου περὶ ἀσφαλείων, εἶναι γνωστόν, ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν πλοῖον ἔξαναγκάζεται συχνότατα νὰ ἐπιβαρύνεται μὲ ὑψηλότερα ἀσφαλίστρα.

Τὸ ίδιον πλοίον, ὃ ένος τὸ προμηθεύεται φθηνότερα καὶ καλλίτερα. Ἀπολαμβάνει προνομιακῆς μεταχειρίσεως ὅστιν τὸ Κράτος τοῦ παροφασίζει νὰ πολὺ πλοίον τοῦ Δημοσίου. Ἐχει τὰς διευκόλυντες τῆς χρηματαγορᾶς του. Συχνὰ ἐπιχορηγεῖται ἀπὸ εὐθείας ἡ ἐμμέσως καὶ ἀποκτᾶ φθηνότερα πλοιά κατασκευαζόμενα ἀπὸ ἐπιχορηγούμενα ναυπηγεία. Ἐκτὸς τούτων τού εἶναι ἀνοικτὴ μία εύρυτατή ἑθνικὴ καὶ διεθνής ἀγορά, διὰ νὰ προμηθεύεται ἡ νὰ πωλή τὰ πλοιά του.

Παραπέμπεται τὸ ζῆται αὐτῷ μισθών. Κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον ποὺ τὸ πλοέντη μπλεοντέματα ποὺ εἶχε τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον. Οι μισθοί, μετρούμενοι εἰς λίρας πόσαν κάπως χαμηλότεροι ἀπὸ τοὺς Ἀγγλικούς. Αἱ διατάναι διατροφῆς ἡσαν καὶ τότε ὑψηλότεραι. Σήμερον ὅμως τὰ μισθολογία καὶ ἡ διαπάνη διατροφῆς εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, εἶναι πολὺ ὑψηλότερος παρὰ οἰσθητικῆς χώρας, ἔξαιρεσι τῆς Ἀμερικῆς.

Ποὺ δασιζέται λοιπὸν τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον; Εἰς τὴν τυχην του καὶ τὰ πρόσωπα ποὺ τὸ δουλεύουν. Πουστενά ἀλλοῦ.

Τὸ Κράτος μπορεῖ νὰ δοηθήσῃ τὴν Ναυτιλίαν, ἀρκεῖ νὰ θέλῃ.

Χρειάζεται ὅμως:

Α) Νὰ ἀναπτυχθῇ τὸ αῖσθητικὸν πλοίον τοῦ Κράτους. Τούτῳ θὰ ἐπιτευχθῇ μόνον μὲ φιλευθέρων πολιτικήν, ἔγκατάλειψιν τῆς μανίας τῶν περιορισμῶν καὶ σταθερότητας εἰς τὰς σχέσεις τοῦ Κράτους πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Β') Ταχαρηστικής τὸν περιορισμοὶ τοῦ πλοίου, ἡ μεταφοραὶ τῶν εἰδών περιπτώσεων πρὸς τὸν Κράτος.

Οἱ περιορισμοὶ, ἀντὶ νὰ ἐπιφέρουν τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα, τρομάζουν καὶ ἀποτρέπουν διοικούμενος ἀποτέλεσμα, τρομάζουν διατροφῆς τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς σχέσεις τοῦ Κράτους πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

Ἐκτὸς τούτου, τὸ τίμημα πωλήσεως δεσμεύεται. "Οταν λοιπὸν παρουσιασθῇ εὐνοϊκή περιπτώσεις διὰ τὴν ἀγοράν νέου καταλληλοτέρου πλοίου, ἔχει κανεὶς νὰ ἀντικαταστάσεως τοῦ διὰ τοῦ Κράτους, ὃ διοικητής στερεῖται τῆς χρηματείας τῶν κεφαλαίων του διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας του ἐπιχειρήσεως. "Ἄν ἐν τῷ μεταξὺ τοῦ παρουσιασθῇ μία συμφέρουσα προσφορά πλοίου ὃ δέν έχει τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τὸν ποτερόπεται ἀπειρόπεται ἀμέσως ἡ μεταβίσθασις εἰς τὴν Ἐλληνικήν, δέν μπορεῖ ούτε νὰ σκεφθῇ αὐτὴν τὴν ἀγοράν.

"Ἔπι πλέον, καθ' ὅλον τὸ διάστημα, ἀπὸ τῆς πωλήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς ξένους μέγοι τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ διὰ τοῦ Κράτους, ὃ διοικητής στερεῖται τῆς χρηματείας τῶν κεφαλαίων του διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας του ἐπιχειρήσεως. "Ἄν ἐν τῷ μεταξὺ τοῦ παρουσιασθῇ μία συμφέρουσα προσφορά πλοίου ὃ δέν έχει τὴν Ναυτιλίαν, δέν μπορεῖ ούτε νὰ σκεφθῇ αὐτὴν τὴν ἀγοράν.

Ζε κέρδος ἀπὸ αὐτὴν τὴν ὑπόθεσιν, τὸ δόπιον θὰ τοῦ ἐπέτρεπε τὴν ἐπέκτασιν τῆς ναυτιλίας του δραστηριότητος καὶ ἐνδέχομένως τὴν ἀγοράν ἀλλού πλοίου ἐπίσης συμβαίνει νὰ στρέψεται διαβίσθασις τοῦ πλοίου εἰς τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

Οἱ ύπαρχοντες περιορισμοὶ ἔχουν ὡς ἀποτέλεσμα εἴτε νὰ τίθενται πλοιά ὃ ποτερόπεται Ἐλληνικὴν σημαίαν, εἴτε νὰ τίθενται τὰ χειρότερα. Εἰναι γνωστόν, ὅτι εἰς τὸ διάστημα μεταξὺ τῶν δύο ποτερῶν, ὃ Ἐλληνικὸς στόλος ἀπετελεῖται ἀπὸ πλοιά, τὰ δόπια κατὰ μέσον ὅρον ήσαν ἀσύγκριτως παλαιότερα πεστὶ οἰουδήποτε ἀλλού κράτους. Τὸ ποτερόπετον ἀπώλειων ήτο ὃς τοῦ τούτου ἀνώτερον καὶ τὰ ἀσφαλίστρα, ποὺ ἐπηληρώναμεν, ὑψηλότερα. Μόνον ὃ ἐλευθερία εἰς τὴν ἀγοράν καὶ πωλησιν μπορεῖ νὰ ἐπιτρέψῃ τὸ συνέχεια φρεσκάρισμα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Διαφορετικά εἶναι μοιραίον εἰς τὸ Ἐλληνικὸν νηολόγιον νὰ κατασταλάξῃ σιγά σιγά τὸ χειρότερον μόνον ὑλικόν.

Πρέπει τε να γίνη ἀντιληπτόν, ὅτι κανεὶς δὲν θὰ βάλῃ τὰ χρήματά του εἰς Ἐλληνικὰ πλοιά, ὅταν εἰναι ἔκπτωση τοῦ προτέρου δέν θα μητρέση νὰ τὰ ἀπόδεσμεύσῃ. Δὲν εἶναι δέδια τυχαίον, ὅτι, ἐνώ πλοιά, κανεὶς ένος δὲν ἔχει διανοθῆ ὡς δάλη τὸ πλοίον του ὃποιού εἶναι δέδια τὸ πλοέων τοῦ ὑπότιμου πρότερο τὰ κατώ.

Μιας εἰδίκης περιπτώσεις ἀπότομος δεσμεύσεως κεφαλαίων εἶναι τοῦ Α. N. 545) 1945. Δι' αὐτοῦ ἐπεδήμηθη πασακράτησα 30% ἐπὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποτεληματίσιας τῆς τοῦ τιμήσασ πλοίων, τὰ δόπια ἀπωληθησαν κατά τὸ πόλεμον πρὸς τὰ κατώ.

Πρώτων ἐφόρουσθησαν τὰ πλοιά της τοῦ προποτέρου από τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Εἰπιτρόπην παρὰ ἀφοῦ ἐπιεόντο οἱ πλοιοκτήται νὰ συμμορφωθοῦνται πρὸς διαφόρους ἀλλας ἀπαιτήσεις προβαλλομένας ὑπὸ τοῦ Δημοσίου. Τούτο, παρὰ τὸν νόμον καὶ σχετικήν ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλου της Ἐπικρατείας. Αἱ νομίμοι ἀντιτροφές των δὲν ἐλαμβάνονται ὑπὸ διάφορον ὅψιν. Ἄλλα αὐτὸν εἶναι μᾶλλον ζήτημα λεπτομερειακόν. Τὸ ούστιδέρε εἶναι, ὅτι οἱ δικαιούχοι ἀποστεροῦνται ἀδικαιολογήτως τῶν κεφαλαίων των τοῦ πλοίου τοῦ Ελληνικής Ναυτιλίας, ἡ πλοιά, ἡ οποίη εἶναι δέδια τὸ πλοέων τοῦ πλοίου τοῦ Δημοσίου. Διάλογον, ἡ Ελληνικὴ Ναυτιλία εἶναι δέδια τὸ πλοέων τοῦ πλοίου τοῦ Δημοσίου.

Δέν ἔχει πρεπεῖ κανένα σκοπὸν ή συνέχιστης αὐτῆς τῆς παρακρατήσεως. Η ἀπόδεσμευσις ἔκπτωσης τῶν ἀλλών, θὰ συντείνῃ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐμπιστούσης.

Γ') Φορολογία τῶν πλοίων, ἔκπτωσης τῶν στοιχείων της καθαρῶς ταμειακῆς ἀπόφεως, πρέπει νὰ ἐκπληροῦται καὶ τοὺς ἔχεις σκοπούς:

1) Νὰ μη ἔχειται τὸ ἀποθεματικὸν κεφαλαιον, ἀπὸ τὸ δόπιον γίνεται ἡ ἀνανέωσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ως δάσος πρὸς ὑπόλογον ἀπόδεσμον ἀποδέσσεως δὲν εἶναι ὅρθον νὰ λαμβάνεται ἡ ἀξία κτήσεως, ἀλλ' ἡ ἀξία ἀντικαταστάσεως. Αἱ τιμαὶ πλοιών μεταβάλλονται τόσον συχνά καὶ διασις, διότε δὲ πλοιοκτήτης πρέπει νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ πλοίον τοῦ πλοίου τοῦ Δημοσίου. Η ἀξία κτήσεως δὲν ἔχει ούδειαν σημασίαν τακτικά τὰς ισχυρότερας κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς ἀντικαταστάσεως.

Μέγα μέρος τῶν «κερδῶν» εἶναι, πρόγαματι, ἀποθεματικὸν διάτημα, ποὺ τὸ πλοέντη μηχανοκινήτων πλοίων, μὲ τὸ νὰ λαμβάνῃ ὡς δάσος τὴν ἀξίαν της κτήσεως, μὲ τὸ νὰ καθορίζῃ χαμηλὰ ποτεστάτα ἀποδέσσεως καὶ ὑψηλὸν φορολογικὸν συντελεστήν, κτυπά ἀκρίδαν τὴν πηγήν, ἀπὸ τὴν ὑψηλότερα πρέπει νὰ διατηρηθῇ καὶ ἀνανεωθῇ ὁ στόλος. Επὶ πλέον, ὁ συναγωνισμός ὃ πότερον τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου εἶναι συγχρονισμένον τύπου, καὶ συνεπῶς ἀκριβῶντερον.

Άλλα κράτη ἐπιχορηγούν τὴν κατασκευὴν πλοίων. Εἰς τὴν Ἐλλάδα ἐπιδιώκεται ἀκρίδας τὸ ἀντίθετον: Νὰ καταστῇ ἀδύνατος η συντήρησις καὶ ἀνανέωσίς των.

2) Τὸ χρονικὸν διάστημα, τὸ δόπιον λαμβάνεται ὑπὸ διάφοροις εἰσοδήματος, εἶναι τελείως ἀνεπαρκές. Αἱ διακυμάνσεις τοῦ ναυτιλιακού εἰσοδήματος, ἐκτείνονται ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐπώνυμην πλοίου, καὶ ὡς ἐκ τούτου τοῦ ποσοῦ τοῦ πραγματικού κέρδους ἡ ζημίας, μπορεῖ νὰ προκύψῃ ἀπὸ τὴν ἔξιστων τοῦ εἰσοδήματος ἐπότερον τοῦ πλοίου 1914—18 καὶ τῆς ἀμέσως

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

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St
BALTIMORE 30, M.

έπομένης περιόδου διεδέχθη μία μακρά περίόδος ύφεσεως και κρίσεως, από την οποίαν ή Ναυτιλία δέν ανέλαβε, παρά μόλις κατά τας παραπομβάς του τελευταίου πολέμου.

Κατά τό διάστημα τής οικονομικής ύφεσεως του μεσοπολέμου, τά Έλληνικά πλοία ήσαν καταχρεωμένα εἰς ξένους, εἰς ποσόν ύπερβασίων κατά πολὺ τά άγοραίν των αξίων. Και σπουδερού ύπολογιγεται στις είναι γενικά κατά 75% της αξίας των Τάχρε συνήθησαν κυρίως διά την χρηματοδότησην της άγοράς των. Μέ το νά κτυπηθούν λοιπόν παραλόγων τά κέρδη διλίγων καλών έτων, ή ναυτιλία θά άποστερηθή τής δυνατότητος νά έπιληση κατά τά έτη κρίσεως.

3) Διά νά έλκυσθούν φύοι πρός τήν Έλληνικήν σημαίαν άντι νά διώχνωνται οι Έλληνες πρός ξένας σημαίας, ή φορολογία πρέπει νά είναι σταθερά και χαμηλή. Ενας φόρος σταθερός και χαμηλός έχει τά πλεονεκτήματα.

Ότι φοροτεχνικώς είναι εύκολον νά δεβαιωθή και είσπραχθη.

Ότι διδει αίσθημα άστολλειας. Και

Ότι αύξανει τήν φορολογητήν έπιφανειαν.

Τά Ναυτικά Χρονικά εδημοσίευσαν προσφάτως στις τά ύπο δέν ξένη σημαίαν πλοία Έλληνων ύπερβασίων σνεδόν κατά τόνους τά ύπο Έλληνικήν σημαίαν πλοία. Δέν είμαι εἰς θέσιν νά έδακριώσως κατά πόσον τούτον είναι άλλεις, άλλα είμαι δέδαιος, στις μιας καλή πολιτική του Κράτους, θά προσελκύση τό μέγιστον μέρος τών πλοίων αυτών, και δέν δέπτω τον λόγον διατί και ξένοι έφοπλισται νά μη έπιτεινον τήν Έλληνικήν σημαίαν, άντι νά προτιμούν, λόχου χάριν, τήν σημαίαν τής Χονδρούρας του Παναμά ή τής Αργεντινής. Εις τήν Έλλαδα τούλαχιστον θά εύρισκουν και καταληλη πλοιώματα.

Είναι προφανής ή ώφελεια τήν όποιαν θά είχε διά τήν δέλη οίκονομίαν τής Έλλαδος ή έπειτας του ύπο τήν σημαίαν της στόλου.

4) Άλλα και από τενών ταμειακής άποψεως, ένας χαμηλός φορολογικός συντελεστής έσφραγισμένος έπι μεγαλύτερου και διαρκώς αερανομένου στόλου, θά άποδωση πολύ περισσότερα παρά. ένας υψηλός φορολογικός συντελεστής έφερμοιζόμενος έπι μικρού και φθίνοντος στόλου.

Τά ζήτημα δέν είναι μόνον πώς νά διασεμιθή τό ύπάρχον ναυτιλιακόν εισόδημα μεταξύ δημοσίου ταμείου και ναυτιλίας, άλλα πρό πάντων πώς νά αύξηθη τό εισόδημα και τών δύο, και μαζύ των δόλκηπρον τό Έθνικόν εισόδημα.

Δ') Προσωπικαί σχέσεις Κράτους και ιαντιλίας
λο ο μ έν ν. — Εις τήν έφοπλιστήν ή πολιτική του Κράτους έφανιζεται ύπο τήν μορφή σωρείας άπαιτήσεων, άξισεων και περιορισμών παντός είδους, που άμεσως και έν τώ συνόλω των κινητού πολύτην του, όποτεδήποτε τολμηση νά έλθη εἰς έπανη με τάς διαφόρους ύπερεσίας. Κανένα ζήτημα, και τό παραμικρότερον άκομη, δέν λέται μόνον του, και τίποτε δέν διεκεραιώνεται, καμμιά άπόπειρα έξυπηρτήσεως δέν τον γίνεται, άν δεν άνασυρθούν προηγουμένως από τά συρτάρια τής Διοικήσεως δλαι αι άξισεις και άμφισθητήσεις κάθε κλάδου και ύπηρσίας, και ζητηθή άπο τό έφοπλιστήν ή ικανοποίησης των άσυζητητί και μέχρι τής τελευταίας κεραίας, πάντοτε συμφώνως πρός τάς άποψεις τών Δημοσίων Οργάνων. Μεταχειρίζονται τών έφοπλιστήν ώς σηρεγγυον δρειλέπτην, που κατ' ούδενα τρόπον πρέπει νά τούς ξεφύγη, μόλις τόν άρπαζουν. Αύτό φυσικά δέν έμποδίζει τό Κράτος άμεσως τήν άλλην στιγμήν νά κάμη έκκησην είς τα αισθημάτα και τήν γενναιοδωρίαν του και νά ζητή διαφόρους ποικιλωμάτων είσοφρας.

Άντιθέτως, έφοπλιστής είναι συνθισμένος, λόγω τής έργασίας του, νά βασίζεται είς δύο πράγματα: Την άμοιβαίν εμπιστοσύνη και τήν ταχύτητα είς τάς συναλλαγάς. Ούτε ένα πλοίον δέν μπορούσε νά κινη-

θη άν αύτά δέν έτηρούντο ώς αύτονότα πράγματα. Εις δλα τά μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα τού κόσμου, κάθε πράγμα κρίνεται και διεκπεραιώνεται χωριστά. Ών υπάρχουν άμφισθητήσεις και άνταξισμάτων του, και τά ζητημάτα πρέπει νά έπλουνται κανονικώς και με τήν σειράν των, χωρίς τό ένα νά έμποδίζει τό άλλο. Διαφορετικά έπέρχεται συγχυτις, αποτελμάτωσις και ζημιά. Κατόπιν τούτου δέν είναι άποριας δάσιον, στις έφοπλιστής άποφεύγει δσο μπορεί τήν έπαφην με τάς Δημοσίας Υπηρεσίας. Αντί συνεργασίας δημιουργείται έκστερωθεν δυσπιστία και ζημιά.

Είναι ούσιωδες δπώς το Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας και αι ύπο τήν έλεγχον του Υπηρεσίας, αντίληφθων στις ίπαστολή των συνίσταται είς τήν ύποδομήσιν και έπιπτρεπτησιν τής Ναυτιλίας και όχι είς τό νά άσκουν έξουσιαν χάριν τής έξουσίας.

Οι γραφειοκρατικοί περιορισμοί, διατυπώσεις και παρεμβάσεις, και ή στρυφνότης με τήν οποίαν έφσομάζονται, δημιουργούν μίαν άφορην αιμοδοσίαν, που πολύ λίγο ταιριάζει είς τήν Ναυτιλίαν.

Άλλα μπάτα οι έφοπλισται μόνον δέν είναι εύχαριστημένοι; Τά περιφηματικά Λιμεναρχεία Έξωτερικού κατωρθωσαν νά δυσφερεστήσουν τούς πάνω. Αντί νά συντείνουν είς τήν διατήρησην άγαθών σχέσεων μεταξύ πληρωμάτων και έφοπλιστών, εχειρίσθησαν τά σχετικά ζητημάτα με καταπλήσσουσαν έλλειψιν κατανοήσεως και τάκτη.

Έλησμόνησαν, στις αι σχέσεις πληρωμάτων, πλοιάρχων, και πλοιοκτητών έχουν πολυθέρας ρίζας, παρά τους ύποδεσιακούς κανονισμούς, συλλογικάς συμδάσεις και ξοάς σχέσεις έργοδοτον και έργατον. Οι δλοι τους προέρχονται κατά κανόνα άπο τήν ίδιον τόπον, είναι λίγο ή πολύ συγγενείς και συνήθως γνωστοί και φίλοι. Μέ μίαν άνεξιχνίαστον τακτικήν έχαρακτησαν τους μέν ως κεφαλαιοκράτας, τους δέ ως κομμουνιστούς. Αποτέλεσμα είναι (εύχως δέν είναι άκομη) όπου ύπαρχουν προσωπικοί δεσμοί νά δημιουργηται ταξικός άνταγνωσμός και κουραφέζαλα. Λησμονείται, στις δασικώς ή δύναμις τό ίδεως τού κέντρου ναυτικού είναι νά γυρίση είς τήν τόπον του καλονοικούρης.

Θά ήτο εύχης έργον άν τό Λιμενικόν Σώμα κατηργείτο. "Οσα έκ τών καθηκόντων του θεωρούνται απαραίτητα, θά μπορούσαν άξιόλογα νά άνοιφθούν άπο τήν Προξενικήν Υπηρεσίαν, δπώς γίνεται είς όλα, νομίζω, τά Κράτη. Επί τέλους τό Προξενικόν Σώμα έχει μίαν καλυτέραν παραδοσιαν έπιπρηστησεως τού κοινού, άντι άσκησεως δεοπτικής έξουσίας, δπώς τό Λιμενικόν.

Συνοψίω τάς προτάσεις μου:

1) Πινεύμα έλευθερίας και καλής θελήσεως είς τάς σχέσεις Κράτους και Ναυτιλίας.

2) Κατάργησης περιορισμών μεταβιθάσεως πλοίων και άποδεσμευσής τού παρακρατήσας Α. N. 545) 1945.

3) Χαμηλή και σταθερά φορολογία.

4) Προσέλκυσης πλοίων και έφοπλιστών πρός τήν Έλληνικήν σημαίαν, πρόγμα τό όποιον θά κάμη τήν Έλλαδα άλλινόν ναυτιλιακόν κέντρον, άντι άπλως νά τήν διατήρηση τός πατρίδα ναυτικών και ναυσταθμών παλαιών πλοίων.

5) Κατάργησης τού Λιμενικού Σώματος Έξωτερικού.

Καταλήγων, θέλω νά έκφραστα τήν έπιπδα, στις δείξετε διά τά ζητήματα αύτά τό ένδιαφέρον πολύ τους, άντι ζητήματα είς άλλα.

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι πολύ εύασθμητος δργανισμός. Δέν είναι έπιδεκτή θιασας μετανείρισεων. Μπορεί εύκολα νά καταστραφή η νά τρομάδη και νά φύγη, άλλα δύσκολα νά άναλαθη.

B. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ
Βουλευτής Κυκλαδών

1938 - 1949



1938 - 1949

THE ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθείσα τόν Ιούλιον τοῦ 1938,
ειδικεύεται άνεκαθεν τήν άσφαλειαν Έλληνικών πλοίων.

ARGO INSURANCE CO. LTD.

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

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

Η διακομματική

Ούτε ή εἰσηγητική ἔκθεσις τοῦ κ. 'Υπουργού τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' οὔτε καὶ ὁ ουμός, μὲ τὸν ὄποιον ἡ Διακομματική Ἐπιτροπή ἐπελέθη τοῦ ἔργου της, κρίνονται ικανοποιητικαί. Δὲν μᾶς παρέχουν τὸ ἑνδόσιμον γούνιον ἀποδόσεως τῶν ὅσων ἡ Κυβέρνησις ἐπηγγέλθη καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τῆς Ναυτιλίας ἐπίστευσαν, διὰ τῆς συστάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς.

Ἄπο τοῦ κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἐπεριμέναμεν, ὅχι ἀπλῶς τὰς διαπιστώσεις ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος — χιλιοειπωμένα πράγματα — ἀλλὰ τὴν ὅμεσον ὑπόδειξιν μέτρων ἀποφασιστικῶν ἐπ' αὐτοῦ, τὴν ὑποβολὴν, ἀκόμη, εἰς τὴν Ἐπιτροπήν, περαιωμένων, ἐπεξιραγμένων ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου, ὅλων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν λύσιν νομοθετημάτων.

Εἶναι, ἀρά γε, ἔτοιμη ἡ ἔργασία αὐτὴ ἡ ὡτὸς περιμένουν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου τὰ πορίσματα τῆς Ἐπιτροπῆς, διὰ νὰ ἀρχίσουν τὴν σύνταξιν τῶν ὅσων ὡτὸς ὑπόδειχθων μέτρων; Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, ὅχι μόνον ὡτὸς παρείχετο ἡ εὐκαιρία νὰ διαπιστωθῇ πώς, ἐπὶ τέλους, ἀντιμετωπίζει αὐτὸς τοῦτο τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, τὸ ἀρμόδιωτον ἀν δέν ἀπατώμεθα, τὰ πολλαπλά ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ δάσαι τῶν ἀπόφεων τῆς ὑπηρεσίας, αὐτὰς ἔχουσα ὡς γνώμωνα ἡ Ἐπιτροπή, θὰ ἔχωρει ἀμέσως εἰς τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων καὶ τὴν κύρωσιν τροποποιήμενών ἡ μη ἀπὸ τὰς συζητήσεις, τῶν σχετικῶν νομοσχεδίων. 'Η Κυβέρνησις, ἔχουσα τὴν δια π μ α τ κ ἡ πλέον ἔγκρισιν τῶν παρ' αὐτῆς, διὰ τοῦ ἀρμόδιου 'Υπουργού, εἰσηγηθέντων μέτρων, θὰ ἔπειτύχανεν εὐχερέστερον τὴν θεσμοθέτησιν τῶν. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, αὐτὴν, ποὺ, ὡς φαίνεται, τὸ 'Υπουργείον ἀκολούθει καὶ ἡ Ἐπιτροπή ἐξ ἀγονίας ἵσως ἀκόμη τῶν πραγμάτων ἀπεδέθη, θὰ ἔπειμενων τὴν μελέτην τοῦ δουλοῦ ζητημάτος, πολυπλεύρου καὶ ἀκανόδων εἰς πλειστά σσα σημειώσιού, ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπήν, χωρὶς τὴν πεπύθυνσιν τοῦ τι δέ ον γενέσθαι αἱ ἀπὸ τὸν κατὰ τεκμήριον ἔστω διαχειριζόμενον τὰ τῆς Ναυτιλίας ἀρμόδιον κρατικὸν ὀργανισμόν, τὸ 'Υπουργείον.

Διότι, ὅμως, τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς είναι παντελῶς ἀκατατόπιστα, ἀφοῦ τὸ πρῶτον τῶρα ἀντιμετωπίζουν τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ διότι δέν ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἔνα σχέδιον, μίαν προδιαγραφὴν τοῦ ἔργου, ποὺ καλούνται νὰ ἐπεξεργασθούν, τὰ πορίσματα θὰ χρονίσουν καὶ ὅταν ποτὲ τεθοῦν ὑπὸ ὅψιν τῆς Κυβερνήσεως, ἀκαδημαϊκούς πλέον ὡτὸς ἔχουν χαρακτῆρα. Μία ἐπὶ πλέον μελέτη τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος θὰ ἔχῃ γίνην, ἀνεύ ὅμως πρακτικοῦ τίνος ἀποτέλεσματος. Μετὰ τὴν ὑποδόλην τῶν πορίσματος θὰ ἀρχίσουν αἱ συζητήσεις — μακραὶ καὶ ἀνιαραῖ — με τὰς... ὑπηρεσίας, ἡ νέα τῶν ὑποδειξέων ἐπεξεργασία, αἱ ἀντιρρήσεις, διστὶ ὅχι καὶ αἱ ἀντιδράσεις. Η γνωστὴ δραδιτορύσσα σκέψις τῶν ἀρμόδιων θὰ καταστήσῃ καὶ τὴν νέαν αὐτὴν ἀγάθην προσπάθειαν διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἀρνητικήν, στειραν., ἵσως δὲ καὶ ἐπίζημοι τελικῶς διὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας. Πικρῶν ἔχοντας πείραν τὸ παρεβόντον, προδιαγράφουμεν τὴν ἔξειδιν, εὐχόμενοι ἡμεῖς νὰ ἔξελθωμεν οἱ ἀπατημένοι.

Εἶναι πάντως χαραπτηριστικὸν τῆς συγχύσεως, ὑπὸ τὴν ὄποιαν τελοῦν τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς, ὅσον ἀφορᾷ τὸν ἀκολούθηταν κατεύθυνσιν καὶ τῆς ἀπρόσιας περὶ τὰ πράγματα, τὸ γεγονός, ὅτι ἔχηται ἡ ἀπόσπασις Λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἵνα ἐνημερώνων αὐτὴν ἐπὶ τῶν διαφόρων θεμάτων. 'Ο κ. 'Υπουργός, ὁ ἀρμόδιωτος ἐν προκειμένῳ, αὐτὸς θὰ ἔπειπε νὰ είχεν ὥην χειραγωγήσει τὴν Ἐπιτροπήν. Τούτο, δομως, είχεν ὥς προϋπόθεσιν τὴν ὡσὶν τὸν Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν προβλήματος καὶ ἡ γνώσις ἀκριβῶς αὐτὴ δὲν διακρίνεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ Καρινάκη.

Διὸ τὸν 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὰ πολλὰ ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου δέν θὰ ἔπειπε νὰ ἀντιμετωπίζωνται μὲ δάσαι τὰς γνωστάς ὑποδειξέων τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὑπομνημάτων. Αὐτὰ τόπον ἐπὶ μέρους συμφερόντων ἐπιδιδώσουν τὴν προάσπισιν. Διάφορος παντελῶς τὸ τονίζομεν ίδιαιτέρως, είναι ἡ θέσις τοῦ Κράτους, τῶν 'Υπουργῶν του καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν του. Καλούνται οὗτοι νὰ διαγράψουν τὴν κρατικὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικήν. Κατέχουν τὰ στοιχεῖα μιᾶς τοιστάδια μελέτης: Αὐτὸς θὰ ἔπειπεν εἰς τὴν Ἐπιτροπήν νὰ ὑποβάλουν. Τὰ γνωστὰ τετριμένα περὶ πλουτοποραγωγικοῦ παραγοντος, περὶ ιστορικῶν ὑπηρεσιῶν, περὶ ιθνικῆς ναυτιλίας, περὶ ἀνασυγκροτήσεως κλπ. κλπ., ἀποτελούν πλέον φιλοδογού. 'Εδον εἰς τὰ πράγματα, ἐπὶ δόλων τῶν ζητημάτων τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ 'Ἑλλήνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ὁφείλουν νὰ δώσουν τὴν ἀπάντησιν οἱ ἀρμόδιοι. Τὴν ἀπάντησιν αὐτὴν δὲν μᾶς τὴν ἔδωσαν οὔτε καὶ τώρα. Εἰς τὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν καὶ τὴν ἀστυνόμευσιν τοῦ 'Ἑλληνι-

κοῦ πλοίου ἡρκεύθησαν μέχρι τοῦδε καὶ τὰ ἀποτελέσματα είνε γνωστά. 'Ο κ. 'Υπουργὸς τὰ διεκτραγωδεῖ εἰς τὴν ἔκθεσίν του, τὴν ὄποιαν καὶ ἐκ καθηκοντος δημοσιεύειν κατωτέρω:

Ε Ι Σ Η Γ Η Σ Ι Σ

Πρὸς τὴν Διακομματικὴν Ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν θεμάτων ἄτινα ἀφοροῦν τὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν

Εἰναι γνωστόν, κ. Συνδέλφοι, ὅτι ἡ Ἐπιτροπή σας ἀποτελεῖ συνέχειαν τῆς προηγούμενης τοιστῆς, αἱ ἔργασιοι τῆς ὄποιας διεκόπησαν προσωρινῶς, ἐπαναληφθεῖσαι σημειώσεων πολλαπλάσιας, αἱ σύνθησις τῶν εὑκαριότων ὅπως ἔξτασθούν τοιστῆς κατὰ τὸ διάστημα τοῦ σκληρότερου πολέμου τὸν ὄποιον ἔδωκεν ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1944, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1945, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1946, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1947, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1948, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1949, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1950, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1951, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1952, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1953, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1954, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1955, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1956, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1957, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1958, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1959, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1960, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1961, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1962, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1963, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1964, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1965, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1966, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1967, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1968, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1969, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1970, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1971, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1972, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1973, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1974, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1975, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1976, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1977, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1978, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1979, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1980, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1981, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1982, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1983, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1984, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1985, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1986, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1987, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1988, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1989, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1990, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1991, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1992, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1993, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1994, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1995, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1996, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1997, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1998, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 1999, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2000, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2001, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2002, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2003, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2004, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2005, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2006, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2007, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2008, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2009, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2010, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2011, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2012, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρά ἐνδιαφέρομενοι ποτὲ ὁ κόσμος, ἐκεῖτο, λόγοντος τοῦ ἔτους 2013, σχεδόν ημιθάνες. 'Αλλὰ ἀρ

Μία πανηγυρική άναγνώρισης

‘Ο κ. Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ, καθηγητής τής ναυπηγικής εις τὸ Πολυτεχνεῖον

Είς τάς στήλας αύτάς και εἰς τὴν Ναυτιλίαν γενικώτερον δ. κ. Β. Φραγκούλης, Ἀντιπλοιαρχός ναυπηγός τοῦ Β. Ν., είναι ἀρκετά γνωστός. Μὲ ἑξαριμέτην συνεπώς ικανοποίησην ἀναγγέλλομεν τὸν πατριφερὲς ἀπό μέρους τοῦ συλλόγου τῶν καθηγητῶν ἐκλογῆν τοῦ συνεργάτου μας, ὡς καθηγητὸν διὰ τὴν νεοσυσταθεῖσαν ἔδραν τῆς ναυπηγικῆς τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνεῖου.



Ἐργον ὄγκωδες, ποικίλον καὶ πολύμορφον εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτικῆς τεχνικῆς καὶ μὲ ἀριστὴν ἀπόδοσίν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ὡς νεοεκλεγεῖς καθηγητῆς καὶ ἀξιόλογος καὶ πανθυμολογουμένη εἰνὲ ἡ ἐπίδρασις τοῦ μέχρι τοῦδε ἔργου του εἰς τὰ ἀφορῶντα εἰς τὸ κλᾶδον τουτον. Τὸ τελευταῖον τρίτον ἔργον του τοῦ ‘Τεχνικῆς τοῦ Πλοίου’, ὡς κόσμημα τῆς Ἑλληνικῆς βιβλιογραφίας, ὑπὸ τῶν ὄρμοδιτωρῶν, ἔχαρακτηρίσθη.

Ἴδιαιτέρα εἰνὲ ἡ χαρὰ καὶ θερμότατα τὰ συγχαρητήρια τῆς ναυτικῆς οἰκογένειας πρὸς τὸν τιμηθέντα. Καταλέγεται οὐτος μεταξὺ τῶν ἐλέκτοτερῶν στελεχών, τὰ δόπια ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια ἔχει νὰ παρουσιάσῃ, δχι μόνον ἀπὸ ἀπόφεως ἀριστιάς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, δράσεως καὶ χαρακτήρας, ἀλλὰ καὶ ἀπό ἀπόφεως πίστεως καὶ ἀγάπης πρὸς τὴν ίδεαν τῶν ἀξιῶν καὶ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας. Πολλὰ δην πρὸς οὐτὴν προσέφερε. Τοῦ εὐχόμεθα, ὅπως πλουσιωτέρω, ὑπὸ τὴν νέαν ἀκαδημαϊκὴν του ιδιότητα ἀπόδη ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν λύσιν τῶν τόσων προβλημάτων της.

Διὰ τὸν ἡγέτην κ. Πρόεδρον

Κατὰ τὴν ἀνώνυμον, λοιπόν, εναυτεργατικὴν ἡγεσίαν ἡ μᾶλλον κατὰ τὸν γνωστὸν κ. Πρόεδρον, δὲ πάνε καλά, Εὐδαιμονία καὶ μακαριότης βασιλεύει εἰς τὴν ναυτιλομένην Ἐλλάδα. ‘Ανπουσία καμιαὶ δὲν δικαιολογεῖται, πολὺ δὲ περισσότερον ὁ ἔλεγχος, ἡ κριτικὴ—διατὶ δχι καὶ δ φύγος—περιττεύουν. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία προοδεύει καὶ ἀναπτύσσεται κατὰ τὸν κ. Πρόεδρον. Οἱ δρίζαντες αἰθρίοι διασούγεται πρὸς αὐτὴν. Τὰ Παναμαϊκά, τὰ αισίων καὶ σταθερῶν πληθωρούμενα εἰς τὸ θαλάσσας, καὶ ὅπου οἱ Ἑλλήνες ναυτικοὶ καὶ ἀνάγκην ἀναζητοῦν ἀνεψιονές τοῦ πατριαρχήν την ἀπασχόλησιν, δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχοῦν, ἡ φυγὴ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος νὰ μή μᾶς ἐνδιαφέρει, ὁ ξενικὸς ἀνταγωνισμός, ὁ Ἰταλικὸς καὶ δὲ Τουρκικὸς εἰς τὸ Μεσόγειον, νὰ μή μᾶς συγκινή καὶ ἡ ἀνεργία τῶν πληρωμάτων μας, ἡ διαρκῶς εύρυνομένη, δὲν ἐπιτρέπεται ἀπὸ κανέναν ἄλλον, πλὴν τῆς ἡγεσίας, νὰ διαπιστωθεῖ. Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὴν Αὔστραλιαν, τὴν Ν. Υόρκην, τὸν Γαλλικὸν Λιμένα, τὸ Κάρδιο καὶ τὴν Ἀμερικὴν ἡ ἡγεσία ἀγνοεῖται. Ἐκεῖ κάποιος ἄλλος ὀνειρόληπτος ἀστέρι τὸ δολοφορεῖν εἰς δάρος τῆς ναυτιλίας. Ἐδώ, δύως, εἰς τὰ χωρικά μας ὑδατα, δόξα τῷ Θεῷ, τὰ πάντα ἐν ἡμερίᾳ ἔξελισσονται. Αὐτὸς καὶ μᾶς ἐνδιαφέρει.

Ο κ. Πρόεδρος δυσφορεῖ διὰ τὴν ἀναταραχὴν τῶν κύκλων του ἀπὸ τοὺς παρεστάκοτες. Τὸ φροντιστήριον λ.χ. τῆς Καστέλλας, ὅπου οι νεοσσοὶ κατὰ ἀκατοντάδας ἐκκολαπτονται διὰ νὰ ἐπιζητησούν αὐτοῖν, συνωθούμενοι θέσιν εἰς τὴν γέφυραν, δημιουργούντες τὸν ἐπαγγελματικὸν ὑπερπληθωρισμὸν ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν περιορισμὸν τῶν πλοίων μας, λειτουργεῖ δριστα, ὑποδειγματικά. Ό κ. Πρόεδρος ἡγέτης μετέχει τῆς διοικήσεως, αὐτὸς καὶ μόνος ἡμετορεῖ καὶ δικαιούται νὰ κρίνῃ.

Ο ὄργανος μόδις Κινδύνων Πολέμου, ὁ ἐπισύρας τὴν κατάραν διὰ τὴν ἀνεπανόρθωτον καταστροφὴν τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας, καὶ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ὑποστοῦ καὶ δὲ ο. κ. Πρόεδρος μετέχει, ἔξεπλήρωσεν εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν ἀποστολὴν του.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, ὃπου ὁ ναυτικὸς καταβέτει ἀφονοῦ τὸ ὑστερόπλατον τοῦ διὰ νὰ διασφαλίσῃ τὸ γῆρας του, ἀριστα λειτουργεῖ καὶ ἀπόδιδει. Ό κ. Πρόεδρος εἶναι ἀπολύτως ικανοποιημένος, ὅταν ἔχων τὴν ἀσυνήθη 35ετή ὑπηρεσίαν, δὲν αναλώσας δηλαδὴ δὲν ὁ κληρον.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

XATZHMIXALIS & PAPANIKOLIS

Προμηδευταὶ ‘YLIKON καὶ TROFIMON,
ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ καὶ SKANDINAVIJKΩΝ πλοίων

Ἐμπορεύματα “IN TRANSIT”

Κεντρικὸν Γραφεῖον:

Ismail Street, No. 39
P.O.Box 78, Tel. 2585
PORT-SAID

Υποκατάστημα:

Rue Worms—Bardissi Bid
P.O.Box 31—Tel. 499 Suez
PORT-TEWFIK (SUEZ)

τὴν ζωὴν του εἰς τὴν θάλασσαν ἀπόμαχος πλοίαρχος, θὰ λάδη τὴν μηνιαῖαν συνταξιν τῶν 700 χιλ. δραχμῶν! Δὲν εἰναι δὲ γράφει δὲ κ. Πρόεδρος—ἡ σύνταξις αὐτὴ σύνταξις ζητιάνου. Ἀδιάφορον τὶ κατέθεσεν ὁ πλοίαρχος αὐτὸς κατὰ τὰ 35 χρονία τῆς ὑπηρεσίας του, ἀδιάφορον τὸ γεγονός, ὅτι σπάνια, σπανιώτατα είναι αἱ περιπτώσεις τόσου μεγάλου συντάξιου χρόνου καὶ κατ’ ἀκόλουθον ὅτι κατὰ μέσον δρον αἱ συντάξεις με 20—25ετή ὑπηρεσίαν μόλις ἐπαρκοῦν διὰ τὴν στοιχειωδεστέραν συντήρησιν, χωρὶς ἵσως καὶ τοιγάρα, ἀν δὲ ἀπόμαχος τοῦ τόχου νὰ ἔχῃ καὶ οἰκογένειαν.

Τόσαι καὶ τόσαι πινακίδαι τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως θὰ ἐπρεπε νὰ θιγοῦν ἐν συνεχείᾳ. Ἔνομεν λ. χ. τὸν Οἰκον τοῦ Ναύτου, αὐτὸν τὸ ταλαιπωρὸν Κεφαλαίου Ἀνεργίας, τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν ἐκπροσώπησιν τῆς ναυτεργατικῆς τάξεων καὶ εἰς τὸ ἔωτερον διὰ τὸ καλὸν τοῦ τε ναυτεργάτου, ἀλλὰ καὶ τῆς ναυτιλίας κ. ο. κ. Ἀλλὰ θὰ ἐκταθῶμεν πολὺ καὶ ἡ συζήτησις θὰ εἴναι ἀνισαρά, ἵσως δὲ καὶ ἀσκοπος. Τὰ ἀνωτέρω είναι, πιστεύεμεν, ἀρκετά. Εἰς τὰς ύβρεις δὲν πρόκειται, δέναια, νὰ ἀπαντήσωμεν. Guarda e passa. Θὰ συνεχίσωμεν πάντα τὸ ἔργον τῆς κριτικῆς δημοσίεων.

‘Η ἀκρίβεια τοῦ λιμένος

‘Ἄληθεύει, διὰ εἰς τὸ κοινοποιηθὲν ἀπὸ τὸ Λιμεναρχεῖον τιμολόγιον τῶν δικαιωμάτων διὰ τὴν ρυμούλκην σκαφῶν εἰς τὸν λιμένα περιελήθη καὶ ἡ περιπτωτικής των μικρῶν φορτηγῶν, ἀτινα δὲν είχον μέχρι τοῦδε τὴν υποχρέωσιν προσλήψεως ρυμούλκου; ‘Αν, πράγματι, τοιαύτη ἐγένετο πρόδηλεψις, οὐδὲν ἀλλοὶ σημαίνει αὐτὴ, παρὰ τὴν πλέον ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους τοῦ λιμένος.

Πρὸς καιρού πολὺ ηὔδησαν τὰ ποληγικὰ δικαιώματα, τώρα τὰ ρυμούλκια, αὔριον ἡ οἰαδόποτε ἀλλή περιπτωτικής, τὰ πάντα τὴν ἀνονχὴν μᾶλλον τὴν ἐπινεύσει τῶν κρατικῶν ἀρμοδίων αὐξάνονται, μὲν ἀποτελεσματική τοῦ κόστους τῆς ζωῆς.

‘Η γραμμὴ Τεργέστης

‘Ἡ Ναυτικὴ Ἐταιρία Πειραιῶς, ἡ ἐκμεταλλευμένη τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος—Τεργέστην, μᾶς γωνίει, ἐν συνεχείᾳ τῶν δύον εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐγράφαμεν, τούς τελικοὺς ἀριθμοὺς τῆς κινήσεως τῶν φορτίων τῆς γραμμῆς ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν δρομολογίων (Νοέμβριος 1947) μέχρι τοῦ τέλους Μαρτίου. Οὕτω εἴς Ἐλλάδος διὰ Τεργέστην μετεφέρθησαν τόνοι 6.069 γενικῶν φορτίων καὶ ἐκ Τεργέστης δι’ Ἐλλάδα 6.726 τόνν. γενικῶν ἐμπορευμάτων καὶ 114 χιλ. κυβικῶν μετρών ζυλείας.

Διὰ τὸν κ. Μαρινάκην

Αὐτὴ πόλιν ἡ ὑπόθεσις τῶν καυλωμάτων ἀπὸ τὸ Δημόσιον τεσσάρων υπὸ ξένην σημαίαν σλεπτίων πρὸς 180 λίρας μηνιαῖς, ἐνώ προσφέρονται ἐπιμόνως καὶ ἀπὸ μακρού γονού ιθικά μᾶς σκάφη, ὑπερκατάλληλα σλεπτία εὐθηνότερα καὶ χωρὶς τὴν καταβόλησην συναλλάγματος, εἰνὲ δχι μόνον ἀκατανόητος, ἀλλὰ καὶ σκανδαλώδης.

Πρὸς ποιὸν ἀρμοδίων νὰ ἀπευθύνωμεν τὴν παρατήρησίν μας αὐτήν. ‘Ο κ. Μαρινάκης είναι, νομίζουμεν, ὁ παραστάτης τῆς ναυτιλίας, αὐτὸς θὰ ἐπρεπε νὰ ὑποδειξῃ τὴν ἀδικίαν (ἀλλὰ καὶ τὴν σπατάλην). Εἰς τὴν ἐπιπρόπητην—θὰ ὑπάρχῃ ἀναμφισθῆτας κάποιας ἐπιτροπή—ἐκπροσωπεῖται τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας; ‘Ο ἐπρόσωπος του τί λέγει;

Τὸ ἐπιβατηγόν τοῦ ‘Ελσην

Αἱ ἀκτοπλοῖκαι μας συγκοινωνίαι ἐκέδισαν ἔνα ἔξαιρετικόν, ἀπαράμιλλογον σκάφος, τὸ «Ἐλση τοῦ κ. I. Τόγια». Δὲν ἀποδίδουν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ τοὺς συνήθεις κατὰ τὰς διαφημίσεις τῶν ἀκτοπλοῖκων «Θαλαμηγῶν» χαρακτηρισμούς. ‘Εχουν πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν καὶ τοῦ «ἔξαιρετού» καὶ τοῦ «ἀπαραμίλλου». Προκειμένου διὰ τὴν «Ἐλσην» είναι νὰ κυριολεξία.

Οιαδόποτε προηγμένη ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία, τῶν βορείων χωρῶν θὰ ἐζήλευε τὴν «Ἐλσην». ‘Εδαπανήθησαν πολλὰ διὰ τὴν παροχὴν κάθε ἀνέσεως, διὰ κάθε πολιτισμένης μεταχειρίσιν τοῦ ἐπιβάτου. ‘Η «Ἐλση» είναι σκάφος 1493 τὸν γκρός, τοῦ 1929, 15 μιλλίων, μὲ 70 κλίνων εἰς τὴν Α' θέσην, 20 πολυτελείας, 116 εἰς τὴν Β' θέσην καὶ εἰδικὰ διαμερίσματα μὲ κλίνας διὰ τὴν τρίτην θέσιν.

‘Εστοίχισε πολλὰ δὲ πρόσκτησις καὶ ἡ μετασκευὴ τοῦ ώραίου, πράγματι, σκάφους. ‘Εχειάζετο δὲν ἡ άθεραπευτος, παρὰ τὴν συμφορὰν τοῦ πολέμου, ἀλλὰ καὶ τόσον δημιουργικὴ αισιοδοξία τοῦ κ. I. Τόγια διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὰ νησιά μας, ή Κρήτη, αἱ Κυκλαδεῖς, ή Σάμος καὶ ή Χίος-Μυτιλήνη, τὴν «Ἐλσην».

Τὰ συγγαρητήρια δὲν ἀρκοῦν. Τὴν κατανόησιν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τῆς ιδιωτικῆς καὶ πάλιν προσπαθείας, αὐτὴν ἐπικαλούμενα δι’ οὗτοις εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν τῶρα συντελεῖται.

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom. Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET
NEW YORK N.Y.

Γεώργιος» έβυθισθησαν κέχωθι τῆς Λισσαδῶνος, λόγω ἴνσκηφάσης καταιγίδος.

“Ουδεὶς αὐτῶν υπέρπει σημαντικά πάπεια διος των Οἰκον μας, διοτι συνατταλεσθή και μέγας μέρος νέων ναυαγοστωτικών ἐργαλείων, ἀντιλίπων, ὑπέρκον και ἐφοδίων. Τα ἀντιτέρω, ὡς είναι εύνοητον, δεν ἀντέπλρωσαν, διότι, ἐν τῷ μεταξύ, ἰδρυθέντος του Ο.Α.Ν., ἔπεισθημεν ὅτι πάσα πρόβλεψις χρησιμοποιεῖται μες ἡματούσιο γρίσιον κώς, λαμβανομένου δὲ ὅλωστε ὑπ’ ὄψιν ὅτι οὐδεὶς ὄλλος λόγος συνέπεχεν, ἐφ’ θυσίαν ὡς και διὸ Ἀξιότιμος κ. Ναυάρχος ἀπεριφράστας οδολογει, ειςειμεν δρίστα κατηρτιστηριαστικας εις την φορτηγην ναυτιλίαν.

“Ουσον ἄφορο τούς ἀλλούς ὑπανιγνυμος του κ. Ναυάρχου, σημειωνα τα ἔχει:

Οδηγία αμφιβολία υπάρχει, οτι πολλοί ξένοι ναυαγοσωστικοί Οίκοι είναι πλουσιότατα απόπλωμένοι και άριστητά ωργανωμένοι από τον «Ελληνικό», δόλα και ούδεια αμφιβολία πρέπει να υπάρχει ότι ουδείς ξένος ναυαγοσωστικός Οίκος είναι εἰς θέσην για απόδιπτη το έργο των πολέμων και απόσθιον οι «Ελλήνες με βάσην τα πάρημα διατήθεμεν και χρησιμοποιήμενοι στην πολεμική μέσα». Οι κανονικοί λόγοι απόλυτων εἰς πασσαν ἐκδηλώνουν της «Ελληνικής δραστηριότητος, ιδιαιτέρως διεις την παντοπλίαν τοιστήν».

Ενδεικτικός σημειώνω τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ (Πόποτα (Ποτομάνου) εἰς Φλεσοπούλαν, παρὸ τοῦ Οίκου Μάτσα, ἥπερ εἰχε θεωρηθῆ ὀδύνατος παρὸ τοῦ σουηδοῦ κού ναυαγούσαστοκ. Τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ δυσπιθανοῦ Ἰταλικοῦ πολεμοῦ Εριντάνος εἶπεν Ἀντικυθήρα, διὰ τὸ όποιον οἱ πράγματι περίφρωμοι! Ἰταλοὶ εἰδοῖ οὐτεφάνθησαν ὅτι λίποι ὅδύνατον ἡνν' ἀνέλκυσθι. Τὴν διάσωσιν καὶ ἀνέλκυσιν τῆς Αἴτιας, τοῦ Καλλίπολης Λίτσα, τῆς ζανέττας που είχεν ἐκτιναχθῆ ἐπὶ τὸν πρὸ τοῦ Παρλαμά δράκων καὶ τὴν ωποιαν πολοὶ διὰ ἐνδύναμεντα τῆς μοριόγκας Μαρῆ καὶ μὲλλον πολλῶν ναυαγῶν ἡ δισώσιται καὶ ἀνέλκυστι τῶν όποιων παρουσίας πολυδυκότεροι καὶ δυσκολότερα ήτηματα, απὸ τὰ υπάρχοντα κατὰ τὸν Κ. Ναύαρχον, ὃς δύναται νὰ διαπιστώσῃ τόσον αὐτὸς ὅσον καὶ παῖς συμμεριζόμενος τάς ἀπόφεις του, ἔαν ηθελεν ἐξετάσῃ τὰς εἰς τὸ ὄρχειον μας φωτογραφίας κατ'. στοιχεῖα.

« Ή διάσωσις τών ἀνώτερων, πρότη τὴν πεντεκήπτητα τῶν μέσων μας, καὶ οὐ νουσιαίτερος εἰκαστόντων ὅλων τοῖον κατὰ τὸ διάστημα τῆς ὑπέρεκκονταστούς ἀνελλιπτικούς δράσεως τοῦ Οἴκου μας, ἐπέτρεψεν ὁ ἀποκομισμός πειραν καὶ διδύγματα πολύτιμα, καὶ τεχνικὸν πρωταρικὸν κατάλληλον, ώστε να είμεσαν εἰς θέσιν ἐν ανάδομαις οἰστόσηποτε φύσεως νουαγοσωστικὴν ἔργασιον, ὡς ἡ ἀνέλκυσις καὶ ἐντὸς τῆς Κερκύρας ρυμούλησις τοῦ ἡπτὸν εἰκόνατέλαιος 531^η τόν, γρόξ, εἰ τῶν νουαγίων του Ο.Α.Ν., διὰ τοῦ νουαγή^{τον} «Ἀγιος Γεωργίου» μόνον, ἥτις δύναται νὰ θεωρηθῇ πραματικὸ μεγάλη νουαγιαίτερη προσθέσις καὶ Επιτυχία, διότι τοῦ ἡπτὸν «Εικόνατέλαιος» θίληντες ἀπό ἀρετοπλήνη, ἐνθύμισιτ κοπὲν ἐμπροσθεῖν της γεφύρας, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐχρησιμοποιηθῆνται ὧς στόχος παρὰ τῶν Γερμανῶν, ὑποστοῦν ἀναρίθμητα μικρὰ καὶ γεγάλα ρηγμάτων. Διεσωσαμεν ἐπίσης ἐντὸς ἐλαχιστῶν ἡμέρων κατὰ τὴν διαρκείαν τῆς τελευταίας πρωτοφανίους χιονοθύελλης, τὸ θυσιότερον εἰς τὴν περιοχὴν Ἀναδύσουσαν μὲς Ἀλλαγῆ, ἀνεύ πλειστῶν ὡς ἀνάκτον. Ανελάθομεν ἀπόκυντο, παρὰ τὰς δυσμενεῖς προβλέψεις, τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ θυσιάσμενου εἰς Κέρκυραν ἀλειτικοῦ—ἐκ τῶν «νουαγίων» του Ο.Α.Ν.—τὴν δόπιαν ἀπὸ μηνὸς περιπτοῦ συστηματικῶς διεξάγομεν καὶ ήν προφανὲς ὑπονοεῖ Ἀξιότιμος κ. Ναυάρχος διὰ νὰ στρέψῃ την περὶ τῆς ἀκτοληπτότητος τοῦ προ γνώμην του. Είναι ὅμως γεγονός ὅτι τὴν ἀνέλκυσιν ταύτην, ὑπὸ ὄφους ἐπαρθένης, ἀν καὶ ἀνελάθομεν πρὸ ἔτους περιπτοῦ, δὲν ἐπελέσαμεν, ἤτησαντες τετράκις παραπτασίην—πιθανὸν δὲ νὰ ζητησωμεν καὶ ὅλην—διὰ τοὺς εἰς τὰ ἡμεροδόχια τῶν νουαγοσωστικῶν μας αναγραφομένους λόγους. «Ἐβασισθήμεν, δυστυχώς, εἰς τὴν δυνάμειαν δύο πλωτῶντος, που δύ μάς ἔχοργησεν ὁ Ο.Α.Ν., εἰς τῶν ὅπιον τοῦ εἰς οὐδέποτε εἰς τὴν προξενίην θά μάς ἔχοργησετο ἐξαν δὲν ἀνειλκύετο, πρὸ μηνός, ἀπὸ τὸ νουαγή^{τον} μας «Ἄγιος Γεωργίος». Απόπειρα του Ο.Α.Ν. νὰ τὸν ἀνέλκυσῃ διὰ δύο νουαγοσωστικῶν ἀπέτευχεν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, παραιτούμενοι τῆς προπολεμικής μας ἀπόδοσεως, προτείνομεν καὶ δεχόμενα την διευθύνθη ἔρευνα περὶ τοῦ τι ἀπέδωσαν τεκνικῶς ὡς ναυαγοσωσταὶ μεταπολεμικῶς, ἔνοπτι τοῦ Ο.Α.Ν., διστέοις τῶν χρηματοπιστεύντων ἐμέρους μας καὶ τοῦ Ο.Α.Ν. μέσουν, από ἀπόφευκα ναυαγῶν αντιλίπων, ἐργαλείων προσωπικού, συνεργειών, ὡς καὶ διστέοις τῶν διεπένθετων οἰκονομικῶν τοιούτων. Νότι ἐρευνηθῆ ἔτισται θὰ ἐπερπετεῖ, τι ἀπέδωσαν εἰς τὸ οἰκονομικόν του τόπου οὓς ναυαγοσωσταὶ τοῦ Ο.Α.Ν. καὶ τι ημέρες, διὰ νάτη ἐξαρχούντων συγκεκριμένων συμπεράσμάτων περὶ τοῦ τι πραγματικά θ' ὀπεκομίζεν ὁ τόπος, έαν ή ἀνέλκυστις τῶν ναυαγῶν καὶ ή ἀξιοποίησις αυτῶν ἀνέτισται εἰς τὴν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν, διὰ τας δυνατότητας αποδοσεως τῆς όποιας δὲ καὶ Ναυαρχος ἢτε καὶ είναι ποτὲ ἀπαιτιστόδοση.

Μέ θερμάς ευχαριστίας διό την φιλοξενίαν
A. N. BEPNIKOS

Πάντας, τὰ δσα ὁ κ. Διευθυντής τῆς Ἐργασίας παρὰ τῷ Ο. Α. Π. ὑποστηρίζει, εἶνε ἡ προθήκη. Πολὺ διάφορος εἶνε διὰ τοὺς διαβίους ταῖς τὸν λιμένα καὶ συναλλασσόμενους μὲν αὐτῷ, ἡ κατάστασις, ἡ διαπιστουμένη ἀπὸ αὐτούς τοὺς λογαριασμούς τῶν ἐκφορτωτικῶν κύτους, τῶν κομιστικῶν, τῶν δικαιωμάτων καὶ ἀπροβλέπτων, καὶ τῶν λοιπῶν ἐκ τόκων, ἐν ὑπερωρίᾳ καὶ ἐν ὑπερορίᾳ εἰσπραττομένων. Δεν πρόκειται μόνον περὶ τοῦ Ο. Α. Π., ἀλλὰ περὶ ὅλων των περὶ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἀσχολουμένων. Καὶ αὐτὰ, χωρὶς νὰ θέλωμεν οὐδὲ τὸ παράπαν νὰ ἀρνηθῶμεν τὸν μόνον καὶ τὰς ὑπερεισιάς τοῦ παντελῶν ἀνευθύνου λιμενεργάτου, οὔτε καὶ τὴν καλοπροσίερτον διάθεσιν τοῦ Προέδρου τοῦ Ο. Α. Π. κ. Γεννηματᾶ, ἵνα τὰ κακῶν κείμενα τύχουν κάποιας διορθώσεως. Ιδού καὶ ἡ ἐπιστολή. Εἶνε μακρά, ἐκ καθήκοντος, δύως, τὴν δημοσιεύσεων, διότι πρέπει νὰ συναχθῇ ἔνα, ἐπὶ τέλους, συμπέρασμα ἀπὸ τὴν τυχόπτων προὶ τῶν λιμένων:

Εν συνεχείᾳ της απαντήσεως ήμων εις τὰ δημοσιεύματα τοῦ περιοδικοῦ σας τὸν Επερόμπονον εἰς τὸ κόστος τοῦ Λιμένου. Έχομεν την τιμὴν νόν προσθέσωμεν τὰ κάτωθι:

Εἰς τὸ προσιμον τὸ όποιον προετάξατε τῆς απαντήσεώς μας εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος, μᾶς ἀφιερώνετε ἐπιστολὴν της Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Πόρτο-Λάγο σχετικήν πρός τοὺς φαρμακοποιούς. Δέν ἔχειστο η τοιούτην ἀφίερωσις, διότι εἰς τὴν ἀπάντησην μας, ινταγορίζομεν τὸ υψηλόν κόστος τῶν μετεφορτώσεων καὶ προσελεύομεν διὸ ἐπελήθημεν πότι της μεταπλόσεως του ἐντός τῶν δομῶν των απειρωπῶν θυντατοτελῶν.

Δεν άρκει να διαπιστώθειν ότι φαινομένων, αλλά και εξερχόμενων και τά αιτία
αυτού. Φαινεται διότι τόσον δη μηχανισμός τών μεταφορτώσων, δύσος και αι άφορμι
ού υψηλού κόστους αυτών διαφέγυουσιν τής αντίληψης την έπιστολογράφων.
Στοιχειώδης προϋπόθεσις, δημιουργίας εύθυνης μεταφορτωτικής κίνησης είναι η
παρούση έπαρκεια πλαιτών μεσων έντος των όπων τα πρός μεταφορτώσιν έμπορευ-
στά να παρεμένουν έπι τείχην ήμερων μέριξ διου φορτωθεύν διά την τελικήν προορι-
τικήν των.
Αλλά όχι μόνον έπαρκεια τοιούτων μέσων δεν υπάρχει, αλλά αντίθετως τερατία
λλεπίσι. Μετά την άπειλήρωσιν, έκ τών 350 πρωτολεμικών φορτηγίδων δέν έν το
τηρε ού ε σε μι α, διότι απασιν είχον καθι, καταστραφή ή θυσισθή έκ τών πολε-
ικών γεγονότων και τών ένεργειών τών κατακτηών, δηλω ή φορτεκφρωτική κί-
νησης τού Λιμένων ήτο άναγκη να εξαρτηθεί διά τών παραχωρηθείσων εις τόν Λιμέ-
νας με δυναρχήστων συμμαχικών φορτηγίδων, εις άς προσετέθουν και τινες ίδιωτι-
αι αι όποιαι κατέστη δυνατον νά έπισκευασθούν ή κατασκευασθούν θαβμίσιων. Αι
ορηγίδες αύται ήσαν και ειναι τελείως ανεπαρκεις, διότι τούτοκρόνων, λόγω της
απαστροφής τών κρηπιδωμάτων, έπασα ή φορτεκφρωτική κίνησης διενεργείτο
τών πλαιτών μεσων. πρόσαγμα όπει, μάλιστα μητ ήπιανανταν κάτιανεμένην

την χρόνια Ιστορίους και ἄλλων πλωτών κατασκευασμάτων τελείωνς ὀποτελλήσσεια διά τοιούτων προσφρογών και ἐπιδρόμων σύνουσες ἐπὶ τοῦ κόδους τῶν Ἕρασίας. Ὅποι τοιάστας συνθήκαις δέν ἦτο δυνατὸν καὶ διατίθενται φορητίδες διά μη πορεύματα πρὸς μεταφράστων τά δοτοια διὰ παρεμονῶν ἐπὶ μακρών χρόνων ἑντὸς αὐτῶν, ἀποστερούνται τάσσεις ἐκ τῆς συνθήκης φορτοεκφρατώτητος κίνησεως, ἐνώ ταυτόχρονα τυχὸν διάθεσίς των και ὀκινητοποιήσης των διά τοιούτων σκοπῶν θά ἦτο ἀκριβά διαταγμά.

Θά μας ὑποδειχθῆ τίσις ή λύτις τῆς ἐκφράσεως τῶν πρὸς μεταφράσιν ἐμπρομάτων εἰς τὴν προκυπαίαν καὶ ἡ ἐκ τούτης ἐπαναφράσις των. 'Αλλ' ὄκριεν, ἀνέφατος τὴν ἀλλίεσσαν μέχρι τῆς κρήτηπομάτων, ἡ λύτις αὐτῆς οἶκεν ἡ οποῖα καὶ δημιουργεῖ τὸ υψηλὸν κόστος τῆς μεταφράσεως, διοτὶ δὲν χρειζεται νῦν ὑποδείξωντες ὅτι ἡ τοιαύτη μεταχείρισις ἡ οποία προσθέτει δύο ἐπὶ πλέον χειρισμούς τῶν ἐμπρομάτων, τοὺς καὶ πλέον δαπανήσων εἰς ἔργατος ἡμερομίσθια, καθότι τε λειταὶ συσφύρουν τὴν μεταφράσιν.

'Ηδη ἀποπερατωμένων τῶν κοπτιδινάτων πρὸς πλέυσισι τῶν πλοιών, ὑπολογί-

ποιητικού περιουσίου των κρήτηστων προς πλευρά των πολιτών, υπογρα-
ψεν δύτι άδριψα τη φορητή γένων ως καταστό δυνατόν να διατεθή πρός έξυπνητή-
σιν των μεταφορών, ταυτόχρονάς δε και έπειτα ώς προσφέρεμεν εἰς τὸ προ-
γενένευμαν δηροσίευμα, μα, προπολεμικάς ὁ Κανονισμός Εργασίας, ολόκληρα διελαμ-
βανε περὶ μεταφορώσεων (διότι τὸ θέμα τοῦτο δὲν ένεφανίζεν οὐδ' ἵπ' ἔλαχιστον
τας σημειών δυσχερείας και περιπλοκάς), ἐπελήθυμεν τὴ διαρρυμέστες τοῦ ζη-
τήματος τούτου, ούτος ὥστε ἑντός του ίσο διεκπεριθύμεον τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου νά
φιοταστα Τιμολόγιον Μεταφορώσων ἀπλοποιημένον, ένοποιημένον και με χαρημόν
κροτοστο. “Οπως και ἡ τῆς ἀπόλητης ἀναγνώσεως τῆς ἐπιστολῆς τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτρο-
πῆς τοῦ Πόρτο-Λάγο διαφαίνεται, δὲν είναι τὰ φορτεοκρατικά τὸ μοναδικὸν αἴ-
τον των δυσχερείων τῶν παρεμβολαμένων εἰς τὰς μεταφορώσεις, ὅλες και οἱ ὑ-
γραφοὶ ναυλοὶ τοῦ ‘Εωσφερικοῦ, οἵτινες είναι κατό πολὺ ἀνάπτωτοι τῶν τοιούτων
τοῦ Εωσφερικοῦ. Ούτω 25 σελίδινα ἀπό Τεργεότης εἰς Πειραιάς ως ναυλοὶ δι' ἀπόστα-
τος 830 μιλιάδων 40 σελίδινα Πειραιεύς—Πόρτο-Λάγο δι' ἀπόστατος 260 μιλιάδων, δη-
λαδή τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν τῶν ἀπόστάσεων ὃ ναύλος ἀπό Πειραιά εἰς Πόρτο-
Λάγο είναι κατά 512% (πεντακόσιοι δεκάδεις τοις ἑκατόν) ὥψηλτορες.

Ἐπειδὴ δέ εἰς τὸ 25 σελίδινα τοῦ ναυλοῦ Τεργεότης—Πειραιώς πειραιωνόντα

Σπειρού σε είς τα ζε δελνιά του νανού, γρεγούτης πειρασμούνται περιπολωναντόν τα πασαν πιθανότα και τα έξοδα εκφρόνισεσ του κύτους, ένω, ως γνωστόν, όπουλος Πειραιώς —Πόρτο-Λάγο είναι τελείων έλευθερος τοιούτων έξοδων, το ποσούτης διαφοράς υπέρβαινει τα 650% (έξακοντα πενήντακον τοις έκατον).

Η σπουδαιότατή αυτή πλέον του θέματος, όπως και τα ύπεροδολικά έξοδα τη-

Η θυσιοτάτη αυτή πλεον του εφετού, όπως και τα υπερβολικά εξόδα τελεστακών και άλλων διατυπωνέων δεν υπέπεισαν είς την κριτική του δημόσιευμάτου, όπερ περιωρίζει είς τό νά θεωρή αὖς υπάτιους όλων των κακών έχοντων τους διοικούντας τὸν Λιμένα Πειραιώς, ἐνώ η ἐπρεψεί ταν δημόσιους, εἰς τῶν ἄλλων και εἰς κτινοτεροπέρ σκευέων επὶ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς Ἐργασίας διλας τὰς ἕκδηλωσεις τῆς Ἐθνικῆς μας οικονομίας, ἐφ' οὗσον είναι γνωστὸν ὅτι καὶ η ἔχειν ἀνταρρίξιο ἔξαγονοις ἐμπορίοις οφείλεται εἰς τὸ αἴτιον τούτο.

Εις τὸ προγεγόμενον σημειώματα μας, εἴχομεν ὑποσχεθῆ νὰ σᾶς ἀποδεῖξωμεν δι' ἀδιθμάνων ὅτι τὸ κόστος Μεσογειακῶν καὶ ἄλλων ἔξω Λιμενῶν δὲν είναι τὸ νομιζόμενον ἀλλὰ φθάνει πολλάκις εἰς ὡσεὶ πολὺ ἄνωτέρους τοῦ ίδιουκός μας Λιμένου.

“Ηδη πορεύομεν συγκεκριμένα στοιχεία τά όποια θέτομεν εἰς τὴν διάθεσιν οι-
υδηποτε, πρὸς ἐπαλήθευσιν.

α) Εἰς τὸν Λιμένα τῆς Μασσαλίας τὸ ἄπειρον τῆς Κορινθίας κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς 27) 11/48 διὰ τὴν φορτωσίαν 344 τόννων κατέβαλε φράγκη Γαλλική 519.165 ήτοι πρός 100 φράγκου τὸ δολλαρίου, δολ. 1.732... — ήτοι κατὰ τὸν δολ. 5.02 ή δραχ. X 10.000—50.200... — ὅπου τόννων (ἐπιπόμενος τιμῇ δολλαρίου δι' ἀμφοτέρας τὰς χώρας).
Εἰς τὸν λιμένα μας τὸ ὀντωτέον ἀπρόποιον κατὰ τὴν ἀντιστοιχίαν ἀφῆσιν τοῦ τῆς 12) 48 κατέβαλε διά φορτού καὶ δικαιωματού, διὰ τάς ἀπὸ τοῦ κύτους μέχρι τῆς προκυπτίας ἐργασίας, διὰ τὴν Δ' Γενικὴν Κατηγορίαν τῶν Τιμολογίων (ήτις καλύπτει ἀπάντας τὰς ἀντιστοιχίας φορτούς) ἰσογειας[τε] δοσαν. 31.241 ὅπου τόννων

Διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς

Δημοσιεύομεν, ἐν συνεχείᾳ τῆς πρώτης, τὴν κατωτέρῳ ἐπιστολὴν τῆς ὑπερρεσίας τοῦ Ο. Λ. Π., ἀναφερομένην καὶ αὐτὴν εἰς τὰς σχετικὰς μὲ τὸ κόστος τοῦ λιμένος καὶ τὴν διοικητικὴν του ἀρμόδιαν, παρατηρήσεις μας. Ὁ χώρος, ἀτυχῶς, τοῦ παρόντος τεύχους δὲν ἐπιτρέπει να ἀπαντήσωμεν διεσδικίας, ὅπως καὶ ἐπρεπεῖ, εἰς τὸν ἐπιστολογράφον μας, ὑπεραπολογητὴν τῆς κρατουσθῆς εἰς τὸν λιμένα καταστάσεως. Θά τὸ πράξωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον, διὰ νὰ ἀποδείξωμεν πόσον ἀπέχει ἡ λιμενικὴ πραγματικότης τῆς περιγραφομένης εἰς τὰς δύο ἐπιστολὰς τοῦ 'Οργανισμοῦ Διηγέος.

Πάντως, τὰ δύσα ὡς κ. Διευθυντής τῆς Ἐργασίας παρὰ τῷ Ο. Λ. Π. ὑποστηρίζει, εἶναι ἡ προθῆκη. Ποὺ διάφορος εἶναι διὰ τοὺς διαβίσουντας εἰς τὸν λιμέναν καὶ συναλλασσομένους μὲ αὐτὸν, ἡ κατάστασις, ἡ διαπιστωμένη ἀπό αὐτοὺς τοὺς λογαριασμούς τῶν ἐκφρωτικῶν κύτους, τῶν κομιστικῶν, τῶν δικαιωμάτων καὶ ἀπροδέπτων, καὶ τῶν λοιπῶν ἐκ τακτων, ἐν περιῳρίᾳ καὶ ἐν περιημερίᾳ αἱ εἰσπραττομένων. Δὲν πρόκειται μόνον περὶ τοῦ Ο. Λ. Π., ἀλλὰ περὶ όλων τῶν περὶ τὴν ἐκφρωτικὴν καὶ τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἀσχολουμένων. Καὶ αὐτὰ, χωρὶς νὰ θέλωμεν οὐδὲ τὸ παράπαν νὰ ἀρνηθῶμεν τὸν μόχθον καὶ τὰ ὑπηρεσία τοῦ παντελώνα ἀνευθύνουν λιμενεργάτους, οὔτε καὶ τὴν καλοπροσέρετον διάθεσιν τοῦ Προέδρου τοῦ Ο. Λ. Π. κ. Γεννηματᾶ, ἵνα τὰ κακῶν κείμενα τύχουν κάποιας διορθώσεως. Ἰδού καὶ ἡ ἐπιστολή. Είναι μακρά, ἐκ καθῆκοντος, διμως, τὴν δημοσιεύσουμεν, διότι πρέπει νὰ συναχθῇ ἔνα, ἐπὶ τέλους, συμπέρασμα ἀπὸ τὴν συζητησίην περὶ τὸν λιμένα;

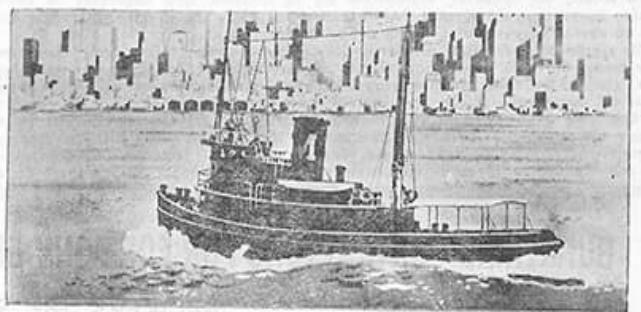
Εν συνεχείᾳ της ἀπαντήσεως ήμαντι εἰς τὰ δημοσιεύματα τοῦ περιοδικοῦ σας τὸ ἀνάφερόμενον εἰς τὸ κόστος τοῦ Λιμένου. Έχουμεν τὴν τιμὴν νὰ προσθέσουμεν τὰ κάτωθι:

Εἰς τὸ προοιμίον τὸ όπιον προστάζετε τῆς ἀπαντήσεώς μας εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος, μᾶς ἀφιερώνετε ἐπιστολὴν τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Πόρτο-Άλγα σχετική πρὸς τὰς μεταφοράτες. Δὲν ἔχειται τὸ ιτοιαύτη ἀφίερωσις, διότι εἰς τὴν ἀπάντησην μας, αναγνωρίζομεν τὸν υψηλὸν κόστος τῶν μεταφορώντων και προσθέσσαντον δι τὸ ὑπόλητον τῆς ουδικήστων τοῦ ἔντος τῶν θύμων τὰν σπουδαιών διανοτήτων.

τηρούνται ή για τη ρευστότητα του ενιού των ορών των συμπεριφορών συναπότομης. Δινά αρκεί να διαπιστώσουμε ότι φαινόμενον, άλλα κάνει έξικρωνων περιπτώσεων και τά αστικά αυτού. Φαίνεται ότι δεν τόσον διαχειρίζεται τών μεταφόρτωσης, συνων και αι άφορματι του υψηλού κόστους αυτών διαθέψυσαν της της αντίληψης τών Επιστολογράφων. Στοιχειώδης προϋπόθεσις δημιουργίας εύθυνης μεταφορτωτικής κίνησης είναι η υπαρξία έπαρκων πληθών μέσων έντονα των δόπιων τα πρός μεταφόρτωσην έμπορεύματος να παραμένουν έπι σεργάνη μημέρων μέχρις ότου φορτωθείν διά των τελικών προορισμών των.

Άλλα όχι μόνον έπαρκεια τοιούτων μέσων δέν υπάρχει, άλλα αντίθετα τεραστία έλλειψις. Μετά την άπτευθερωσιν, έτοις τών 350 προπολεμικών φορτηγίδων δέν ο ύπηρχε ο υπεριού της μείον, διότι άποστα είχον καθη, καταστροφή ή θυσιοθη έκ τών πολεμικών γεγονότων και τών ένεργειών των κατακτητών, δηλα δι η φορτεκφόρτωτική κίνησης του τοπ Λιμένων ήτο ανάγκη να έμπτηρητη διά των παροχωρησίων εις τον Λιμένα μας δι συνδρομήσαν συμμαχικών φορτηγίδων, εις οι προσετέθησαν και τινες Ιδιωτικοί αι άποιστοι κατέστη δυνατόν νά άπιστουσαν ή κατακευκωνάν θαθμισιούς. Αι φορτηγίδες ανται ήσαν και είναι τελείος αντιπεριες, διότι ταυτοχρόνως λόγω της καταστροφής τών κρηπιδωμάτων, άποια ή φορτεκφόρτωτη κίνησης διενεργείτο διά τών πλατών μεσων, ποδιά όπει ιδιωτικοί ιπάνηντες με την έντασην

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

φερεν σύτος κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν. Εἰς τὸν κ.
Α. Λούζην ἀπένεμην τὸ παράσημον C. B. E. (Commander of the British Empire).

Ο Κ. Λούζης, ως άντιπρόεδρος, με πρόεδρον τὸν "Ελληνα Προεδρεύτην, διημύθων καθ' ὅλον τὸν πόλεμον την «Ελληνικὴν Ναυτιλίαν» Επιτροπήν" τοῦ Λοιδίγου. Ἡγόνσεν οὐτοὶς τὴν ὑγείαν του, τὰ συμφέροντά του καὶ αὐτῆν, ἵσως, τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς του. Παρέμεινε μέχρι τερματοῦ τοῦ πόλεμου πιστὸς εἰς τὸ καθήκον του, ἐξυπηρετήσας τὰ καλῶς ἔννοούμενα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, ἄλλα καὶ τὴν συμαχικήν πολεμικὴν προσπάθειαν.

Η πρὸς τὸν κ. Λούζην προσγενόμενή τιμῇ ἀντανακλᾶ ἀμέσως καὶ πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ἀναγνωρίζονται καὶ αὐτῆς αἱ πρὸς τὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν ὑπέρσπειαι, ἀφοῦ ὁ κ. Λούζης ἐπίλεκτον εἴνε μέλος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν τὴν διαχείρισιν εἶχε κατό τον πόλεμον εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν».

Ἡ κοινὴ γνῶμη

Οίκονομικός συνεργάτης της «Ελευθερίας», σχολιάζων την εισήγησην τού κ. Μαρινάκη πρός την Διακομματικήν Επιτροπήν διά τὸ ζήτημα τών υπό έντην σημασιών «Ελληνικών πλοιών, γράφει εἰς, τὸ φύλλον τῆς 22ας Μαρτίου μεταξύ ἄλλων καὶ τὰ ἔξης:

Είναι φανερόν έκ των άνωτερού στις διάφορες μεταρρυθμίσεις που έχουν γίνει στην χώρα μας να επιβεβαιώνεται το απόγειο της κατάστασης, αυτός δεν είναι ή αφόρητο διά την στροφήν προς τάς έννοιας σημαίας, διότι δέν κατώτως νά έμπνευση την έμπιστουσην προς την Ελληνικήν τοιευτην. Πέραν όμως τούτου, γεγονός, έπιστηση είναι οι Έλληνες έφοπλιστοι ηπειρωτικοί προσταλλώνται πρόσηλων πρός τα όπουκα αυτούσιαντα παραδίδουν τό γενικόν συμφέρον τού έθνους.

συμφέροντα, παριόντες το γενίκιον συμφέρον του ευρώ.
Το περιέργων είναι ότι το υπουργείον «Εμπορίκης Ναυτιλίας» που προβαίνει εἰς ταύς ανωτέρους διαπιστώσεις, δύσκολα αφόρα τους λόγους, οι διοικοί ωδένες πρός τάς ξένας σημαίας, εν τούτοις δὲν είναι εἰς θέσην, όπως φαίνεται από την εισήγησην του Κ. Μαρινάκη, να υποδειξή τα μέτρα, τα οποία πρέπει να ληφθούν πρός άνακτοτήν αφ' ενώς μεν της ροπής πρός την ένημαν σημαίαν και πρός προσέλκυσιν αφ' έτερου τών πλαιών «Ελλήνων έφοιτοσιν πρός την Ελληνικήν τοισταυτήν.

Καὶ καταληγεῖ:
«Η διοικηματική ἐπιτροπή διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μόλις τώρα ἀντιλαμβάνεται τῆς μελέτης τῶν ξητημάτων, τὸ οποία ἀπασχολοῦν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Συνεπῶς ὁ ρυθμὸς τῶν ἐργασιῶν της θὰ είναι πολὺ δροῦς, μέχρις ὅτου καταπούσθουν οι εἰσηγηταί των θεμάτων καὶ τὰ μέλη αὐτῆς. Εν τῷ μεταξὺ διώριος χάντεντος ποδιώντος χρόνοις, ὁ ὄποιος θὰ ξηνῇ, ὥς είναι φυσικόν, βαρυτάτας συνεπεῖται διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Ἐπί τοῦ προκειμένου ἡμπορούν νά ρυθμισθούν ἀμέσως ὀρισμένα ζητήματα, τό διποία ὄσφαλος θά ἀρουν τὴν δυστοιχίαν των Ἑλλήνων ἐφοτιλούν. Τα διασκηνετέα τῶν ζητημάτων τούτων εἶναι ἡ ἀναγωρίσις τοῦ δικαιωμάτος τῆς συντάξεως ἐπαριών μὲ κεφαλαία εἰς ἔνον νόμισμα, μὲ τὴν παροχὴν οὐτοῦ τῶν ζητουμένων διασφαλίσεων διά τὰ τοποθετεύμενα εἴς ναυτιλιακά ἔργωσις κεφαλαία καὶ δικαιωμάτος μαζί στοθερέα φορδολγικής πολιτικής, εἰς τρόπον ὥστε να γκωρίζῃ ἐν τούς πρότερον διφοτιλούς καὶ πᾶς ἐπιχειρηματίας τί πρέπει νά πληρώνῃ πρὸς ἑξοφθλησιν τῶν ὑποχρεώσεων του ἐναντί του κράτους καὶ ποίας ἐπιβορυνσεις θα ἔχῃ ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης.

Ἐπί τοῦ αὐτοῦ ζητήσατος ὁ βουλευτὴς Ἀθηνῶν κ. Μαύρος ἀσχολεῖται εἰς τὸ «Β. μ. ω» τῆς 24ης Μαρτίου. διὰ μακρού στρέφοντας ἔξοχάς διαφωτιστικού. Περιοικάς αὐτοῦ δημοσιεύουμενα κατώτερα:

«Αλλά» έαν ό υπό «Ελληνικήν σημαίαν ήμεροικός στόλος—γράφει ό κ. Μαύρος φίδινος, ανδροῖται παραλλήλως ένας άλλος στόλος, άνηκεν εἰς «Ελληνικής έφοπτοις τόσα και εἰς τὸν οποῖον, ἀντί τῆς «Ελληνικής σημαίας, θύουνται σημαῖα ξένων χωρῶν. Εἰς ἄρκετα ἑκατομμύρια τόνους οὐνέρχονται τὰ Ἑλληνικά πλοια, τὰ οποία ξένα κράτη ἐφίλανον ως ιδικά των, ἐνώ έδημοι υφίσθησαν καὶ συντρόπουν ἀπό τὸν μοχύν τοῦ Ἀλιγάνης νωντίνοι. «Οσον θύλεροι καὶ ἀν εἰνὶ διατοπιστικοῖς αὐτῇ, ἀποτελεῖ πραγματικότητα ἀδρίτον. Ή θύμωις τῆς ἔθνηκής σημαίας εἰς τὰ Ἑλληνικά πλοια κατήγησε σχάτεα κα κθεωρήται τὸ ἀπιθανωτερὸν των πραγμάτων καὶ να προκάλη τὸν πανοκ τῶν πλοιοκτητῶν. Διατι; » Αν ἐρωτήσετε τοὺς ἐρόπτοις τάσσεται Βασίς εἰπουν ὅτι ἡ ευθύνη βαρύνει έξι διλοκήρου το Κράτος. Αν ἀποτοπήτε εἰς τὰς δημοσιείας ὑπερστρεψίας θά πληροφορθεῖτε ότι μόνοι υπεύθουνοι εἰνει «Ελλήνες πλοιοκτητᾶι.

"Ιωσής η ἀλήθεια νὰ εὑνίσκεται καὶ ἔδω εἰς τὸ μέσον. Ὁ πανικός τῶν ἐφοπλιστῶν οφείλεται εἰς λόγους πραγματικούς καὶ ψυχολογικούς. Οἱ τελευταῖοι εἰναι περισσότεροι πεπικίνους, διότι ἔχουν σχέσην μὲ τὴν ἀπαραίτησην συνάλλαγας απόσπασμαν ἐμπιστοσύνης, ἡ οποία ὅμα κλονισμοῦ, δύσκολα ἀπόκαμψιστα. Ἄλλα καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, τὸν ψυχολογικὸν, πολλὰ θὰ είχε νὰ κάρη τὸ Κράτος. Μήπως η πολιτικὴ τῆς πολισθεούσας εκαπιτωμέρια χρυσοὺς λίρους δὲν υπηρεσθῇ από λόγους ἐμπνευσεώς εἰς τὸ κοινὸν ἐμπιστοσύνης εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νόμισμα; Τὶ ἐκάμαρεν διὰ νὰ ἐμπνευσώμεν ἀνάλογον ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ομηριαν;

„Πέραν των φυχολογικών είναι και ώριμένοι πραγματικοί λόγοι που συνετέλεσαν εις την υποστολή της Ελληνικής σημαίας από την Ελληνική πλοιά Διότι δεν ειναίσαν ούτε πολιτικοί ούτε έθνοσλογοί είναι οι όφισμοι δεργοί των Ελλήνων εργοτιτων με την μικράν Δημοκρατίαν της Χονδρόβρας η σημαία κυματίζει εις την πλοιά των. Είναι ίσων λόγοι σχετιζόμενοι με την καλλιέργειαν έκμεταλλευσίν της ναυτιλιακής έπικεισθεώς και την άποτελεστηκατέρων άντιμετωπίσεων του διεθνών άνταγματού των ναυών. Άλλη είναι ταχά εύφυστοι ήμων οι νομοθετεί της μικράς Δημοκρατίας της Κεντρώας Α' Αμερικής, ωστε να διεκδικούν αυτοί τα έλληνικα πλοιά παρέχοντες ως άνταλλαγμα καλλιέργειαν δρουσί έκμεταλλευσές;

„Διά νά έξασφαλισθή η έπανθρος των έλληνικών πολίων ύπό την ίδινην την σημαίαν είναι άναγκη μετά πολλής προσοχής νά δινημετωπισθούν τα πολύπλοκα προβλήματα της ναυτιλίας. Τα έλληνικα πλοία δέν είναι δινατονά νά μειωστούν έναντι πλοίων ολίγης σημαίας εις τη διεθνή ναυλαγοράδην. „Ας ανέφρεμεν έδω τα πράγματα παράδειγμα: το ποσσούν των άποσβετών εν 'Αγγλια είνε διά τα πλοία 24%. Προφάτως καθορίσθη παρ' ήμιν ποσσούν άποσβετών 20%, δηλαδή κατά τέσσαρας μονάδες κατώτερον του Αγγλικού. Αύτό μποτελεί ήδη μειωνέκτημα του 'Ελληνικού πλοιοκτητού παπεναντί του 'Αγγλου, ό ποιος, πλήν του μεγαλύτερου ποσσού άποσβετών, άπολανε εν 'Αγγλια και παντούδεν προνομίουν προτιμήσεως εις τάς τερατοτίας αυτοκρατορικάς μεταφοράς, τών διποιον στερεύονται τα έλληνικα πλοία. Ή 'Αγγλια είνε η δευτερά ναυτική δύναμις των κόσμου και κυρεύνεται την στιγμήν αύτην ἀπό κυβερνήσην, η οποία κάθε ὅλο η ενούν το κεράλαιον. Είναι δινατονά η έλληνικη νομοθεσία νά είνε αυστηρότερα ἀπό την νομοθεσίαν της άγγλικης ἐργατικής κυβερνήσεως:

Ἐμπνευσαμέν τὸ παράδειγμα αὐτὸ διὸ καὶ καταδειχθῆ μὲ πόσον ρεαλισμὸν πρέπει ν ἀντιμετωπίζωνται τὰ νουτιλακά προδηλώματα ὃν δὲν ἀπεφασίσαμεν ν ἀπο-
ενωμένων δρϊστικῶν ἀπὸ τὸν κλάδον αὐτὸν τὴν ἔνθισιν οἰκονομίας. Τὸ Κράτος τοῦ
φειλεῖ νά χαρέψῃ τοιμῆτη νουτιλακήν πολιτικῆς, ἡ ὥποια νά πολλαπλασιάζῃ καὶ
οὗτη νά ξέσπανεί τη ὑπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοια. Αν τα εἰς "Ἑλληνας, πλοιοκτή-
τας ἄνηκντα πλοία εἴτιεντο ὑπὸ τὴν ἔνθισιν σημαίαν ἡ ἐλληνική νουτιλία φύεται
τὴν τρίπτη—μετὸ τὴν "Ἀγγέλιον καὶ τὴν "Αμερικήν—θεῖσιν εἰς τὸν κόσμον. Μόνον
σοι τιμέψουν νά ιδεοληπτούλον δὲν ὄντιλαμβάνονται τὴν τεραστίαν πολιτικήν σημα-
τιῶν του γενονότος πούτων.

στον οποίον γένοντας τούτους.
Γράφει ή «Η μεριά σ' αυτή, η εύρυτατα κυκλοφορούσα γωνιώτη οίκουμενική έφημειος ἀρθρον περιστούδαστον διὰ τὰς ἀφορμάς τῆς φυγῆς τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς τὰς ἔνας σπιαζάς Διεκτραγωδεῖ μίαν κατάστασιν θιλιέραν, ἀρκετά γωνιώτην εἰς τοὺς ἄναγκαστας τῶν σπιλῶν αὐτῶν καὶ ἀποδίδει πλήρως τὴν εἰκόνα τῆς ἀσυναρποτίας, τῆς ἐλλειψεως καθετοργούς, κάθε μερίμνης από μέρους τοῦ κρατικοῦ παράγοντος διὰ τα πράγματα τῆς ναυτιλίας.

ΕΞΕΧΟΝΤΕΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ



Ο αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της μεγάλης ναυτικής έταιρις «American Export Lines Inc.» και έκ των Διευθυντών αυτής, H. M. Gilespie άφηκε τις επιστολές της 4ην τρέχ. μηνὸς Επιδεινών του υπερακούου της έταιριας «Exeter», ένως έκ των τεσσάρων υπέρτοπετελών πλοίων, άτινα ξένηπροτεύν την γραμμή Πειραιώς—Ηέρα—Άγριαν—Συμερινόν, δικαίων από την οποία θα παραχθεί η πληρωμή της συναλλαγής.

μην Πειραιώς—Νέας Υόρκης. Συνοδεύεται όπου την ουραγών του και την θυγατέρα του.
Ο 'κ. Gillespie, έκ των παλαιότερων διοικητικών στελεχών της έταιριας, με υπέρ-
τριακούστει αεροδικίουν συνεργάσσει είτε την 'Αμερικανική ωντιάνα και πολυσχήδη
οικονομική και κοινωνική δράσην εις τός 'Ημερενας Πολιτείας και θελε πειθαρχήσει
την Εύρωπη και Αστολή της Μεσογείου καταδιάβασθεις της έταιριας και θα έπικοινω-
νήσῃ μετα των έπισημων και των έμπορικων κύκλων των χωρών, τας ίσως έξυπνετες
άπο τριακονταετίας και πλέον διά της γνωστης τακτικής γραμμης η έταιρια 'Ame-
rican Export Lines'.

Διὰ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

"Οσα έλέχθησαν κατά τὸ πρὸς Ἀμερικανοὺς δημοσιογράφους παρατεθὲν γεῦμα τῆς "γνώσεως τῶν Νορδηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ Ὀσλό ἡμέραν καλλίστα νὰ συνυψίσουν καὶ τὰς ιδιαῖς μας—τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας—τὰς ἀπόψεις εἰς τὸ ζητήματος τῆς προστασίας τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Περοκόπις ἀπό τὴν προσφάντησιν τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἔνωσεως κ. Μπέρντ Λουντ δημοσιεύουμεν κατωτέρω. Είναι ἀρκετά ἐνδιαφέρονται εἰς ἐπίχειρήματα καὶ αναλύουν δι' ὅλιγον τὸ ἔγειρόμενον πρόβλημα ὑποστάσεως δι' ὅλας τὰς μικρὰς ναυτικὰς χώρας, λόγῳ τῆς διακρίσεως καὶ τοῦ προστεταμένου τῶν πλέον τῶν μετάναυτων.

προστατευτισμού των πλαισίων των μεγάλων σηματών.
«Αντιλαμβανόμεθα πλήρως, είπεν ο κ. Λουύτ, τα προταχθέντα έπιχειρήματα από τους εισηγητούς του νομοσχεδίου. Ή απόφει πράγματι περι προστασίας της άμερικανικής σηματικής δεν είναι παρόλον, λαμβανόμενοι υπ' όψιν, ότι τα φορτία του πρωγμάτους της ερωπαϊκής άνωσυγκρότησης, κατά τη μεγιστην αυτών αναλογία, τουν ρίζοισαν. Εν τούτῳ, ηρεμεί εδώ εις την Νορβηγίαν, μαζί με όλας τάς ποροληπτηρίας χώρας υπεδείξαμεν την άνογκην, ώπας με εφορμούσθη ο εν λόγω ορος, διοτι θα ήδη νατού η άρχη το 50%, ήτις τούς οντους οντητυπήση από του πολέμου και έντευχην, νά από-
δη λιαν έπικινδυνος διά την έπι ύγιων βάσεων διεθνή οικονομικήν άναπτυξιν και συν-
εργασίαν.

προφέτης του ονόματος Απολίτευτος προφήτης της Ελλάδος, ο οποίος σύμφωνα με την αρχαία επιγραφή της πόλης ήταν γένος της Καρπάθου. Ο Απόλλωνας ήταν ο πρώτος προφήτης της Ελλάδος, ο οποίος διέβαψε την Ελλάδα σε έναν πολιτισμό που θα έπαιρνε την Ελλάδα σε μια θέση παραδείγματος σε όλη την Ευρώπη. Ο Απόλλωνας ήταν ο πρώτος προφήτης της Ελλάδος, ο οποίος διέβαψε την Ελλάδα σε έναν πολιτισμό που θα έπαιρνε την Ελλάδα σε μια θέση παραδείγματος σε όλη την Ευρώπη.

Telegr.: NIKAS **N. KASSIMATIS** *LONDON
Agents
HUMPLEBY
& Co. Ltd.
3½ Great
Winchester St.*

Tel. 254 & 145

*Bankers:
STANDARD
BANK S.A.* Shipchandlers-Exporters
Importers
Cold Storage Chambers

LOURENCO MARQUES P.O.B. 756

LARGE STOCKS: Fresh and Frozen Meats, Poultry, Fish, Dairy Products, Bacon, Hams, Vegetables. Fruit and a large variety of all kinds of Canned Foodstuffs always available or Prompt Delivery. All kind of Bonded Stores Provisions and Cigarettes. Live Stock of all kinds can be supplied at short notice.

Offices, Warehouses and Cold Storage Chambers.

της έποχης εις τους διαφόρους τομείς της ναυλαγοράς,

«Με τον κανόνα του 50 σύν 50% εν έφαρμογή, ένα «τράμπο φορτηγών έκφορτών» είσιν τα λιμένα δεν θα είναι εις θέσιν να παραληφθάνεται διαθέσιμον φορτιον. «Άλλα σάκη θα πρέπει νό ναυλωθείν, απόντες και υποχρεωθείν να πλέουσαν ίσως κενά είς μίαν μακράν διαδρομήν, διά νά παραλάβουν το φορτιον. Έφεδραλορού ούτε καί βιώση, θτι οιούταν αν τεθούν έμποδια είς την κίνησιν της ναυτίλιας, τό κόστος παροχής των ναυτικών υπηρεσιών ανά τον κούμπον θα αυξηθή και η μεταφορική ικανότης παροχών πλώσιων περιορισθή. Τοιουτορόπως και το παγκοσμίον εμποριον σοδαρως ήσελεν υποστή ημίας.

«Εάν αι 'Ημαρέναι Πολιτείαι είσαγάγουν τον κανόνα του 50% διά τά φορτιά του οχείου Μάρος, τό δῆμα αύτό θα δημιουργήση και άλλαν συμπαθητικά έκδηλωσεις. Πράγματι μερικά χώραν άνηγγειλαν ήδη θι, αν αι 'Ημαρέναι Πολιτείαι προήρχοντο τελικώς είς τοιαύτην άποφασιν, επί σκοπού υποστηρίζειν τον ίδιον των συμφερόντων, θα υπερέρχονται και αυτά νά διαφυλάξουν το έπειρον ήμιουν των φορτίων των υπέρ της ίδικης των σημασίας.

«Υπεδειχθή άκομη—ξεκοιλούμθησεν ο κ. Λούντ—εις την άμερικανικήν κυβερνησιν, θτι τό σύστημα των δύο τιμών εις τον κανό—διάφορον και αυθαίρετως καθορίζομενον διά τά άμερικανικά πλοία—θα προκαλεσει την άναγκην λγεκθιδρώσεων γραφείου κρατικού ελέγχου εις τάς 'Ημαρέναι Πολιτείαις και άλλαν, διά νά κατευθύνονται και κατανέμονται τα έμπερματα κατά σημασίας. Όλαι αι αιτήσεις φορτώσων θα πρέπει πρός τα γραφεία αύτά νά άπομυνται και δι' αύτών νά δρίζωνται τά 50% εις την άμερικανικήν σημασίαν και τά έπειρο 50% εις τάς άλλας.

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ΚΟΛΠΟΣ ΤΗΣ ΑΚΑΜΠΑΣ

Όταν, πρό τον πολέμου, διά πολλοστήν φοράν, έως τότε, είχεν άποφασιθή, διότι, και σήμερον, ή δργάνωσις και προωγωγή της άλιευτικής μας διομηχανίας, ή μελέτη τον δύο τιμών εις τον κανό—διάφορον και αυθαίρετως καθορίζομενον διά τά άμερικανικά πλοία—θα προκαλεσει την άναγκην λγεκθιδρώσεων γραφείου κρατικού ελέγχου εις τάς 'Ημαρέναι Πολιτείαις και άλλαν, διά νά κατευθύνονται και κατανέμονται τα έμπερματα κατά σημασίας. Όλαι αι αιτήσεις φορτώσων θα πρέπει πρός τα γραφεία αύτά νά άπομυνται και δι' αύτών νά δρίζωνται τά 50% εις την άμερικανικήν σημασίαν και τά έπειρο 50% εις τάς άλλας.

Οι έπι της μελέτης τωτης έντεταμένοι οίκονομοι παράγοντες, μή έχοντες εις ζειράν των έπαρκην στοιχεία ποδός έπτόνησαν σχεδίον δργανώσεων, ήχοισαν τάς έρευνάς των περισυλλέγοντες πληροφορίες άπο διάς τάς πηγάς, άπο διόν θα ήταν δυνατόν νά διαφωτισθούν.

Επειδή τήν έποχήν έκεινην είχον και έγω άνανκήσει διά τον τόπον τό ζήτημα της δργανώσεως τής άλιειας, έπι νέον δύος βάσεων, τό 'Ανώτατον Οίκονομικον Συμβούλιον, διά τον δύ' άριθ. 9286 τής 3.12.37 έγραφον του, μοι έζητησε νά έπεσθεν τάς έπειρος τάς έπειρος τον θέματος άποφέρεις μον και συγκεκριμένως νά άπαντησην εις τά έζης έρωτηματα:

1ον.— Ποιαί είνε αι συνθήκαι έκμεταλλεύσεως τῶν ήποτρούόντων έν τῆ άλιευτική διομηχανία και ποιαί αι δυνατότητες άναπτυξεος τωτης;

2ον.— Ποιαί είνε αι συνθήκαι άλιειας δύ' έλληνικάς έπαιχεισης έν τῆ 'Εργοθάρ Θάλασσαν, τόν 'Ινδικών Ωκεανών, τόν 'Ατλαντικών οικεων, μὲ στατιστικάς, μὲ άριθμονς. (Βλέπε σειράν 'Ανωτικών Χρονικών 1937, 38, 39, 40).

3ον.— Ποιαί αι συνθήκαι ήμποριον και συνηρήσεως τῶν άλιευμονεών έχθνων;

Είς τά έρωτηματα αιτά άπηντησα λεπτομερῶν έν καιρό, ήποτηρίζεις, θτι θεμελιώδης δρός της άναπτυξεως τόσον της άλιευτικής διομηχανίας, δοσον και της τών έξι άτης ήποτρούόντων εις μίαν χώραν, είνε ή άθρά ναυτήγησαν συγχρονισμένων άλιευτικών πλοίων. Έν συνεχεία ήδηποτεσιεύσα εις τά «Ναυτικά Χρονικά διαφόρους μελέτας, ήπερανημόντενος πάντοτε της μεγάλης άλιειας εις πλοιωτερέως της Μεσογείου περιοχάς, μεταξύ τῶν διόποτεν έπειρος και ή δργάνωσης τής άλιειας, διά άποτελοντα, μαζι μὲ τήν γεωγράφιαν και τήν πετροτροφίαν, τόν βασικον πλάδουν έφ' θα ήδηνατο, κατά μέγα μέρος, νά στηριχθή ή έποιτημός της χώρας.

Έγραφησαν και έλεγχησαν, τότε, τόσα, δου διά καμίαν άλλην διομηχανίαν. Έπι μήνας δύος τά πάντας, τά πλοιάρων και αι εις τόν πάντων διαφημίσεις, έχονταν τά καλά και άγαθά, πον θα προσκύνητον εις τόν τόπον άπο την άναπτυξην τής άλιειας, άπο τά άμθοντα ψάρια, πον θα έπρογεν ή έλληνικός λαός, εις τημάς προστάτας δύ' ήλιους κλπ. Διετέθησαν χρήματα ούτοις διάγαγεν πετροτροφέων και πραγματεύσαν τόν καλάδουν τόπον. Τί έγινε; «Ολος θα ζωμάρχεις, θτι δέν έγινεν άποτέλοτος τόπος.

Οι δργανωται, μή έχοντες ίδεαν έπι τον ζήτηματος και μή γνωρίζονταις άπο πον νά άγισουν και πῶς νά κατευθύνθων, περιώρισαν τήν δραμήν των γύρω άπο τό αίωνι παραμύθι τῶν ήπειρων πετροτροφέων τής πορείας τῶν μεταναστευτικῶν έχθνων, τής έποιτημάνων τῶν ήπειρων άλιειας, τής θερμοκρασίας τῶν άδατον, τής έξαριθμώσεως τής έχθνωλογικής πανίδος, τόν δήπειρον προσδιοισμού

NAYTIKAI EKDOSEIS

ΝΑΥΤΙΛΙΑ έξι 'Αναμετρήσεως και 'Ακτοπλοία μετά 'Υπολογισμῶν εις τρίτην θελτικάνην 'Εκδοσιν όπο Πλοιάρου B. N. έ. α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ (Μαυρομιχάλη 67, 'Αθήνα). Τηλ. 62.944), πρώην καθηγητού και Διευθυντού Σπουδῶν Σχολῆς Ν. Δοκίμων.

Τιμή Ναυτιλίας	Δραχ. 50.000
» Ν. 'Υπολογισμῶν	» 10.000

Της έκτην πον Β'. Τόμος Ναυτιλίας: 'Αστρονομική και Ραδιοναυτιλία.

»Η Νορβηγία, έξ αλλου, άνεγνώσιε μὲν θι αι 'Ημαρέναι Πολιτείαι κατά τήν διάρκειαν τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων διαπάντησαν περάσια ποσά έργασιαν και κεφαλαιάν διά τήν διμιουργίαν ένδος μεγάλων έποιησιον στόλου. Είμετα τότε—προσέθηκεν ή διμιητής—ευχαριστημένοι, διά τήν απόκτησην αύτού του στόλου και κατανούσι τήν μεγάλην έποιησην και είρην. Παραλήγων δύος ή Νορβηγίκης κυδρήσης έξεφορετας τήν γνώμην, διά και ή δικούς της έμπορικος στόλος ήτο και είνε παράγων διενόδης σημασίας κατά τέ τάξινας, δοσον και κατά τάς πολεμικάς περιόδους. Θά εύρισκετο συνετός διά δικαίοι περάσην τήν κρίσιν τού Κογκρέσου μεσοχειρίδιον, τού διόποιον ή έφαρμογή θα προκαλεσει παράδογον και αύθαίρετους συνθήκας έργασιας εις τήν διεθνής σημείωσις.

»Κατά τό τελευταίον πολέμων τό 80% του νορβηγικού τοννάρι έτεθησαν εις τήν υπηρεσίαν τῶν συμμάχων και μετέχοντος εις δάλος τάς συνδεδυσμένων συμμαχικάς έπιχρησίεις. Άξιζει νά σημειωθεί, διά τήν νορβηγικής δεξαμενόπλοιος διεθραμπάτων ίδιατερων ήντας τάς ζωτικών ρόλον εις τήν άγωνα. Μετέφερον 75 έκατ. τόννων πετρελαίου πρός διάς τάς κατευθύνσεις διά τάς συμμαχικάς ανάγκας. Καταλήγων δ. κ. Λούντ άνεψερ τους λόγους τού Ρούχελτ έπι της έλευθερίας τής οίκονόμησης ήσων και έτοντος τήν άνεγνωσιμόνην πολιτική τής νορβηγικής κυβερνήσεως, διότις ή έθνικη της ναυτιλίας παραμένει εις ζειράς τής ιδιωτικής πρωτοβουλίας, διότις μία απόλοτης έλευθερά άπο οινόδηποτε κρατικόν παρεμβατιον έπιχρησίεις. Διά τήν νορβηγικήν ναυτιλίαν—είπε δέν πρόκειται νά υπάρξη ποτε ζητηματο ή κρατικοποίησεως η κρατικού έλεγχου.

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

τής χλωρίδος, τόν πλαγκτον και άλλων έντιτασιακῶν ένεργειων, πον είς τό παθόλον οίκοδομημα τής άλιευτικής διομηχανίας δέν άποτελούν, παρά τό έλαφρον μόνον έπιστέγασμα και έχι διά τά στερεάς βάσεις, έπι τών δοποίων στηρίζεται ή οίκοδομη.

Πλοια, ύψως, άλιευτικά, συγχρονισμένα, πον είνε ή βάσις τού καλάδον τούτου, δέν έναπτηγήθησαν. Και διά μόνον δέν έναπτηγήθησε θι ούτε ήν ά. Ιευτικόν πλαστον, διά νά χρηματένηση εις τής άλιεις μίας ήν άποδειγμα τού πον προσπάθειαν και τής προσδόδου τού πλαστον χωρών, άλλω και έπι μήνας δό τό διόνθετος ή 'Οργανισμός 'Άλιειάς έφαγε νά άγοφάση ένα επρεγαντηρώας, διά νά τό χρηματοποίηση διά τάς έρευνας τού (sic).

Είνε μαρχάν τού σκατον τό σημειώματό μον ή πρόθετος νά είσελθω εις τόν λαδύρων τής δεσποτούσης παρά ήμην έπι τόν πάντων γραμμεικρατίας και νά διατυπωθείσαν πρόσεις και έπικρίσεις. 'Αναγκάζουμα, διώζ, νά άναφερθεί εις τά πρό δεκατείας και έπεκεντα γεγονότα, διά νά ήν άνοιξον ένα παράδυον εις τής πλεισμένην άλλην τής άλιειας, διά νά ήδη ή εις τόν καλάδον τούτου ένδιαφερόμενος κόσμος τί συμβαίνει εις τόν περιοδισμένα αιτόν καρόν, άρού δέν ήπάρχει ποτε ζητηματο ή πρωτοβαθμον έπιχρησίεις. 'Επειδή τό θέμα είνε έπικαιρον και σύν τούς άλλοις μοι δίδει τήν εύ-

— Τό προηγούμενον σημείωμά μον ήπο τό τίτλον «Ο κόλπος τής Απάντησης», έγινεν άφορη νά λάβω πολλάς και διαφόρους έπιστολάς έπι μέρους ναυτικῶν ήσ έπι τό πλειστον, εις τάς δοποίας, έπι τόν μη τό πλαστον πλοιαρων κρούσματος πρόσεις και έπικρίσεις. 'Αναγκάζουμα, διώζ, νά άναφερθεί εις τά πρό δεκατείας και έπεκεντα γεγονότα, διά νά ήν άνοιξον ένα παράδυον εις τής πλεισμένην άλλην τής άλιειας, διά νά ήδη ή εις τόν καλάδον τούτου ένδιαφερόμενος κόσμος τί συμβαίνει εις τόν περιοδισμένα αιτόν καρόν, άρού δέν ήπάρχει ποτε ζητηματο ή πρωτοβαθμον έπιχρησίεις. 'Επειδή τό θέμα είνε έπικαιρον και σύν τούς άλλοις μοι δίδει τήν εύ-

FOR LIFE INSURANCE ON YOUR SHIPS...

Specify
FARBOIL
PAINT



* Durable
* Economical

Quality at bargain prices—
The finest money can buy.

CAPTAIN ELIAS KISSANIS, MANAGER

STOCK IN

BALTIMORE • NEW YORK • PHILADELPHIA • NORFOLK

καιρίαν νά έπανελθω ἐπί τῶν πρό δεκαετίας ἑρωτημάτων τοῦ 'Ανωτάτου Οἰκονομικοῦ Συμβούλιον, ἑρωτημάτων, ποὺ ισχύουν ἀπόλιτος καὶ σήμερον, ότι προσπαθήσω να περιγράψω πώς νοεῖται ἡ πρός τὴν 'Εργαθρὰν πραγματοποίησις τακτικῶν ἔξοιμστων καὶ πῶς βαθηδὸν δύναται νά ἔργωθη ἡ ἔξι τῶν πολέμων τῶν Ἑλλήνων θάλασσαν ἀλευτικὴ μαζ δραστηρότης.

'Εάν, ποὺ τοῦ πολέμου, οἱ φυλῷ τῷ τίτλῳ πολέμου τούτου ὑποδεξεῖς μον μὲ τὸ προσαπλές παρ' ἥμην «δὲν γίνεται, τὰ διὰ δὲν δύναται νά λεγθοῦν καὶ σήμερον. Εὐτυχῶς, ὑπάρχουν πρός ὑποστήριξιν τῆς πραγματικότητος αἱ διὰ τὴν 'Εργαθρὰν θάλασσαν καὶ τοὺς ἤδη τῆς ἔκθεσης τῆς «ΟΥΝΠΡΑ» καὶ τῆς F. A. O., αἱ ἔκθεσις τοῦ 'Αγγλικοῦ «COLONIAL OFFICE», αἱ δημοσιευθεῖσαι εἰς τὸ «FISHING NEWS» μελέται, αἱ ἔκθεσις τοῦ 'Υπουργείου 'Αποικιῶν τῆς Ιταλίας διὰ τὴν 'Εργαθράν, τὰ ἐσχάτως δημοσιευθέντα συγγράμματα τοῦ Λαζαρίου Ηασ, καθηγητοῦ τῆς Ζωολογίας ἐν τῷ Πανεπιστημῷ Ιερουσαλήμων, αἱ προσπάθεια τῶν Εβραίων νά ἔκπειλευσιν τοὺς ἐνάλιους πλούτους τῆς 'Ακάμιας, τὰ πούσματα τῆς 'Αγγλικῆς Βιολογικῆς 'Αποστολῆς Μεσής 'Ανατολῆς τοῦ 1946, διὰ τὸν παθορισμὸν τῆς ἰχθυολογικῆς πανίδος τῆς 'Ακάμιας καὶ πληθώρα ἄλλων ἔκθεσεων, μελετῶν καὶ συγγραμμάτων.

Ἐπιφορσθέτως, διὰ νά εὐρίνων τῶν κίνητων τῶν πληροφορῶν, ποὺ δίδω, διὰ προσθέσσον, ὅτι: «Οταν τὸν 'Ιούλιον, Λαζαρίουν καὶ Σεπτέμβριον τοῦ 1947 εἰς σειράν μελετῶν μον εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο πλούτος τῶν θαλασσῶν ἔγραψα διὰ τὴν 'Εργαθράν, τὸν 'Ινδικὸν ὄχεαν καὶ τὸν Περσικὸν Κόλπον, ὁ διευθυντής τοῦ περιοδικοῦ ενδιστοῦ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πόλιτείας. Ἐπὶ τῇ εὐναιρίᾳ τῶν δημοσιευμάτων μον, μοι εἶχεν ἀποτελεῖται ἀποκόμματα ἀπὸ διαφόρους ἀμερικανικάς ἐφημερίδων διὰ τῶν ἀλειάν καρχαριῶν καὶ κηπῶν εἰς τὴν 'Εργαθράν θάλασσαν. 'Έχω ἵτε' δημιου τὰ διαφόρα ἀποκόμματα, εἰς τὰ ὄποια μὲ μεγάλους τίτλους ἀγγέλλεται, ὅτι ὑπερόφρη σύμβαση μεταξὺ Σαουδικῆς 'Αραβίας καὶ 'Αμερικανῶν ἐπιχειρηματιῶν διὰ τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ ἐνάλιου πλούτου τῶν 'Αραβικῶν ἀπτῶν, ἀπὸ τοῦ κόλπου τῆς 'Ακάμιας μέχρι τῆς πρὸς Νότον ἔξοδου τῆς 'Εργαθρᾶς, μὲ κέντρον ἐνεργειῶν τὴν Τζίδδαν.

Ἀντιγράφω ἔνα ἐπί τῶν τίτλων τῶν ἀποκόμματων: «SHARK FISHERMAN TO ANGLE ABROAD — North Carolina Man Sails Today to Teach Saudi Arabians to catch Sea Marauders». Εξιθενται ἐν συνεχείᾳ αἱ δημοσιευθέτες ἀναπτυξίες τῆς ἀλειάς εἰς τὸν λιμένα τοῦτον τῆς 'Εργαθρᾶς, ἴδια τῆς βιομηχανίας ὑπορροϊόντων ἀλειάς διὰ τῆς ἐνταξίης ἀλειάς θαναταδῶν καὶ κητῶν, ποὺ συναντῶνται ἐκεῖ εἰς ἀντιολγίστους ποσότητας.

Ἐνίστομαι εἰς ἐπικοινωνίαν μὲ τοὺς ἐν λόγῳ 'Αμερικανούς ἐπιχειρηματίας καὶ παρακολούθως τὰς ἐνεργειάς των. Ἐκείνο τὸ ὄποιον ἐθεωρήθη ἀκατόρθωτον ἀπὸ τὸν πλησιεστάτα ἐνίστομον: «Ἐλληνας, ζήγει κατορθωτὸν ἀπὸ τὸν πλησιεστάτα μελίσιον μαζίλιον εὐρισκομένους 'Αμερικανούς. 'Εδῶ δικαιολογία δὲν χωρίνει! Διότι δὲν ἐπρόσειτο περὶ διαθέσεως μεγάλων κεφαλαίων, διὰ μίαν, ἔστω καὶ δοκιμαστικήν ἀκόμη, ἔχομην, οὔτε περὶ καταλλήλων πλοίων, ποὺ δὲν είχομεν εἰς τὴν διάθεσιν μαζ, οὔτε περὶ ἔξοπλιμου προσποτικοῦ, οὔτε νά προβληθῇ καν τὸ ἐμπόδιον τοῦ σημαριτισμοῦ.

Μᾶς ἔλειψε τὸ θάρρος, ή ἀτομαστικότης, ή πάστις δι' ἔνα εὐρὺ μέλλον, ή χαρὰ τῆς δημιουργίας, ή πολιτισμός. Μᾶς ἔπιξεν ή στενή ἀντίληψης τῶν ἀμαδῶν, ή αἴσια κακοειδιά, ή ἀντίδρασης διὰ κάθε ἔργου πολιτισμοῦ καὶ προόδου. Επεργάστησεν, διότι πάντοτε, η θεωρία τοῦ εδὲ ἐν γίνεται. Μὰ γιατὶ δὲν γίνεται, παρακαλῶ, ἀπὸ τὸν 'Ελληνας, κάτι, ποὺ τόσον ἐπιτυχῆς γίνεται ἀπὸ τοὺς Ἀλλούς; Καὶ χορημάτια ἀρδονα μᾶς ἔδοθησαν ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανούς, διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀλειάς καὶ πλοία θαναταδῶν μᾶς ἔστάθησαν καὶ ναυτικούς καλούς, δόξα τῷ Θεῷ, ξομενὸν ἐν ἀργονίᾳ.

Ἄφοῦ, λοιπόν, ηγούεται τὸ παράθυρον τῆς αὐλῆς διὰ νά δοιμε τὶ γίνεται μέσα, διὰ προσθέσσον πληροφοριακῶς καὶ τὸ ἔχεις καρακτηριστικόν: «Οταν τὰ δέκα τριάντα ἀλευτικά πλοῖα, ποὺ μᾶς ἔστάλησαν ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν, ἀδρανοῦσαν εἰς τὸν Πειραιᾶ ἐπὶ μήνας, διότι ἡγονεῖτο, διότι καὶ τόσα ἀκόμη ἀγνοεῖται, ὁ τρόπος τῆς ἔκμετάλλευσις των, ξενίησαν ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον 'Εθνικῆς Οἰκονομίας νά μοι παραχωρηθούν, ἐπὶ τῷ πλαστικῷ τοῦ

εχεδίου ἀνασυγχροτήσεως, τὰ διότι ἔξι ἀντῶν, τὸ «Ontario» καὶ τὸ «Superior», διὰ νά ἐπιχειρήσου δοκιμαστικά ἀλευτικάς ἔξοιμστες, δι' ἔξοδου μον καὶ χωρὶς καμίαν διὰ τὸ Δημόσιον ἐπιβάρυνσιν, ἔξι τῶν ἑλληνικῶν θαλασσῶν. Συγκεκριμένος εἰς τὴν 'Εργαθράν Θάλασσαν καὶ εἰς τὸν ὑπὸ σκιτήσιον κόλπον τῆς 'Ακάμιας, διότι τὸν πλοῖον διὰ ἔχομην ποτοποιούστε διὰ τὴν ἀλειάν καὶ τὸ ἄλλο διὰ τὴν ἔποδον διάλογος χώρων.

Σημειωτέον, ὅτι αἱ ὥραι εἰς ἔξοιμστες θάλασσαν τὴν ἔνοικαν ἐρευνῶν καὶ δοκιμῶν, ἐπὶ τριμηνούν τοινάκιστον, ἐρευνῶν ποὺ διὰ τὴν κατέληγον ὅπωσδηποτε εἰς θετικά ἀποτελέσματα, τούθ' ὅπερ ἀπεδειχθεῖ τρανότατα ἐπὶ τῶν ὑπότερων. Τὰ ἐπὶ τῶν ἔξοιμστες προίστονται καὶ ὑπορροῦσιν διὰ ἔτιθεν εἰς τὴν διάθεσην τῆς 'Αγροτικῆς Τοπάζης, ητοις τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἔχειται καλύμματα τόννων τροφῶν διὰ τὰ ἔξι αστικὰ θνήσκοντα ζῶν μαζ. Ως γνωστὸν δὲ τοῖς πάσι, τὸ ἤχθνάλλευρον είνε νά κατ' ἔχομην διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ζῶν τροφῆς, τὸ δὲ ἤχθνάλλευρον ἀποτελεῖ τὴν δάσιν πολλῶν βιομηχανιῶν.

Παρὰ τὴν εὐμενὴ ἐπὶ μέρους τοῦ ὑπονομείον Γεωργίας ἀποδοχὴν τῶν ἀπόρεων μον καὶ σχετικὴν ἐπὶ τὸν ζητήματος εἰσήγησην πρὸς τὸ ὑπονομεῖον 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, παρὰ τὴν εὐμενὴ ἐπὶ τοῦ θέματος γνωμάτευσιν τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶς καὶ ἐπὶ καταπλεῖδη τὴν πρόθυμον διάθεσιν τῶν 'Αμερικανῶν, τὸ παρό τῷ ὑπονομείῳ 'Εθνικῆς Οἰκονομίας πονότελευτον συμβούλιον, ἀποτελέσμαντον ἔξι ἐπιθεωρητῶν ἀλειάς, ἀναφοραὶ μοδίσιοι ὃν τὸν 'Αμερικανόν, παραχωρηθούντον τοῖσιν τοῦτον οὐδεμίαν μὲ τὴν ἀλειάν σχέσην ἔχοντα καὶ ἐδημοφραγήθησαν ἡ ἀνερέψαν, ως διὰ μαγείας, διὰ νά ἐπωφεληθοῦν τοῦ εὐεργείματος τῶν πλοίων. Τὸ «Ontario» καὶ τὸ «Superior», ποὺ ἐποστοληγήθησαν ὑπὸ τῶν 'Αμερικανῶν πρὸς 150.000 δολλ. ἔπιστον, ως καινούργη, διετέθησαν εἰς τὸν συνεταιρισμὸν, ἀντὶ 28.000 δολαρίων μόνον ἔκαστον, ἐπιπροσθέτως δὲ τοῖς ἔδοθησαν ἀφθονα χρήματα, ὑπὸ τῶν διανούσαν, διετέθησαν εἰς τὸν διανούσαν ποτὲ ἀποτελεσματικῶς. Μόνον τὸ «Αμφιτρίτη», κάτως εὐδοκίας ἔργωνται καὶ τοῦτο, διότι συνέπεσε νὰ εὑρεθῇ ὑπὸ καλήν διαχειρίσεων. Τὰ ἄλλα στάτη τὰ ἔχοντα τὸν εἶναι εἰς θέσην νὰ καλύψουν, αἱ δὲ πρὸς τὴν 'Αγροτικήν Τοπάζαν ὑποχρεωσίες τῶν, είναι ἀμφιβολούς ἔναν ποτὲ πληρωθοῦν. Η ὑπόθεσης τῆς διανοῆς τῶν πλοίων δὲν ἔλλειπεν ἀκόμη. Εντὸς διλίγοντων ἔμερων πρέπει νὰ παρουσιασθοῦν οἱ λογαριασμοὶ καὶ αἱ ἔκθεσεις τῶν περιφερειῶν, διὰ νά ἐλεγχθοῦν. Ισως τότε νὰ ζητηθοῦν ἔχ-

NO TIME IS LOST...

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

TODD

SHIPYARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.
For more than half a century repairers, converters and builders of ships for all the world.

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

P. A. ALEXIADIS
17, Central Avenue, CALCUTTA

Steamship Agents
Ship Chandlers
Stevedoring
Sale & Chartering
Telegrams: POSEIDON-CALCUTTA

A. GORDON & SONS LTD
Head Office: 16, Prince Street, MONTREAL, Que
Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper
Cable address: GORDONBAGS, Montreal
Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St.John, NB, Halifax, NS

γήσεις διὰ τὸ τόσον εύκολον καὶ ἀμφικολόγητον μοίρασμα.

Τὸ σημείωμά μου προωθήσετο διὰ τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμιτας καὶ διὰ τὴν εἰς τὸν τομέα τοῦτον ἀλείαν. Ξέφυγα, ὅμως, δὲ γονὸν ἀπὸ τὸ θέμα μου, ἀλλὰ καὶ δύσι παρεμπιπόντιος ἀνέφερα, ἀνάγοντα εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ἔξοι τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν ἀλείας, εἰς τὸ ὅπερν ὑπάγεται καὶ δὲ περὶ οὐδὲ λόγος περίφημος σήμερον καθὼς τῆς Ἀκάμιτας.

Όταν καμμία φορά ἀποφασίσομεν νά ἐπιδοθῶμεν μὲν ξήλον εἰς τὴν ἀλείαν ἔκεινην, ποὺ ἀποδίδει ἄρθρον καὶ καλά ψάρια, διώς τοῦτο διενεγέται ὑπὸ τῶν προηγμένων ναυτῶν λαὸν, θὰ ἀναγκασθῶμεν, θέλοντες καὶ μή, νά ἀπομακρυνθῶμεν ἀπὸ τὰς ἀκτὰς μας, τὰς νήσους μας καὶ ἐν γένει τὰς ἀλεινακὰς θαλάσσας, δην ἀπεδείχθη, διτὶ παρ' ὅλας τὰς ἔρεσας καὶ προσπαθείας, δὲν ὑπάρχουν ἀρκετὰ ψάρια. Θὰ ἀναζητήσωμεν, λοιπόν, ὑποχρεωτικῶς περιοχάς πλουσιωτέρας εἰς ἀλείαμα, ὅπου δῆποτε καὶ ἀν ἀρται εὐρίσκονται. Ή Μεσόγειος, ἐπτὸς δύλιγον ἔξαρθσεον καὶ προνομιωτῶν περιοχῶν, δὲν φημίζεται ως φαρότος. Ποσ, λοιπόν, θὰ ἔχομησομεν δι' ἀλείαν;

Μεγάλη σκέψης πρὸς τοῦτο δὲν χρειάζεται. "Η θὰ κατευθυνθῶμεν ἀπὸ τὴν Δυτικὴν πλευράν πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν ὡκεανόν, δην καὶ τὰ γνωστά τῷ ἀλεινακῷ κόσμῳ πεδία δοάσων, η θὰ τραπῶμεν πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σονέζ θὰ πλευτούμεν εἰς τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν, τὸν Ἰνδικὸν ὡκεανὸν καὶ τὸν Περσικὸν πλην, δην ὑπάρχουν πλουσιώτατα ἀλεινακά περιοχά. Αντά, βεβαίως, δὲν είναι ἐφεύρεσις ἴδικη μου, εἰνα μία κατάστασης γνωστή ἀπὸ δύσον καταγίνονται μὲ τὴν ἀλεινακὴν βιομηχανίαν. Καῖτος η κακώς, οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα καὶ οὐκ ἔστιν ἄλλως γενέσθω. "Η θὰ ἔξαρσονθῇ η ἀλεινακὴ ματαρονία εἰς τὰ πτωχὰ ὑδάτα μας, η θὰ ἐπλέξωμεν μίαν ἀπὸ τὰς δύο πλευράς, Δυτικὴν Ἀνατολικήν, πρὸς τὰς ὅποιας θὰ κατευθυνθῶμεν τὰς ἀλεινακὰς μας πλοῖα.

Μέσος δρος δὲν ὑπάρχει. "Εγώ, διὰ νὰ ἀπλοτοίησο τὰς ἔξορμήσεις μας, ποὺ διὰ πρότην φοράν θὰ ἐπαχειρισθούμεν, ἔξελεξα τὴν Ἐρυθρὰν θάλασσαν καὶ ἐξ ὑπάρχου τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμιτας, δην τὸν περιεγράψαμε εἰς τὸ προηγμένων ἄρθρον μον. Νὰ καθόσιον ἐκ τῶν προτέρων τὰ ἀποτέλεσμάτων, θὰ ἡτο κάπας ἀδύταρον, διότι αἱ εἰς τὰς ἀλεινακὰς ἔξορμήσεις ἐπιτυχίαι η ἀποτυχίαι δὲν προεξοφλοῦνται. Προτιμῶ τὴν Ἀκάμιτα διὰ τὰς πρώτας δοκιμαστικὰς ἔξορμήσεις μας, διότι: α) Εἰναι πλειστός, δην δῆποτε, χώρος, χωρὶς μεγάλες τριβολίες, β) Η ἔκειται ἔξορμησις δύναται νὰ διενεγήθῃ μὲ μικρὸς σχετικῶς ἀλεινακὸς πλοῖα, πρᾶγμα, ποὺ εἰνα δύσκολον διὰ τὰς ἄλλας μεμαρχουμένας περιοχάς, γ) Υπάρχουν πλησιέστατα πρὸς τὰς ἀλεινακὰς πεδία λιμένες, πρὸς ἀνεφοδιασμόν, μικροεπιδιωτόντων καὶ ἀνάπταν καὶ δ) Δ' οἰνδήποτε λόγον δὲν ἀπέλομεν πολὺ ἀπὸ τὰς θαλάσσας μας, η Κορήτη εὐρίσκεται μόλις 600 μίλια μακρὰν τῆς ἀκτίνος δράστων τῶν πλοίων μας.

Βάσει τῶν οὗτων δεδομένων, μια ἐπιτυχῆς εἰς τὸν τομέα τοῦτον τῆς Ἐρυθρᾶς ἀλεινακῆς ἔξορμησης, δύναται νὰ ἀρχίσῃ κατὰ τρεῖς διαφόρους τρόπους καὶ μεθόδους α) μὲ ἔνα η δέο ἀλεινακὸς πλοῖα, κατά τι μεγαλύτερα ἀπὸ αὐτά, ποὺ μᾶς ἔστωσαν ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν, ἐφωδιασμένα, βεβαίως, μὲ φυγεῖα, καθ' ὅλα τελείως μελετημένα διὰ τὴν περιποίησην καὶ ἐναποθήκευσην τῶν Ιχθύων, β) μὲ ἔνα μικρὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον (τὸ μικρότερον εἰς τὸ εἶδος τοῦ), διὰ τὴν βιομηχανίαν ὑποπρόσων ἀλεινακῶν καὶ διστάκων μόνον καὶ γ) μὲ ἔνα μικρὸν πλοῖον τοῦ τύπου ὃν ἀπεπομέδος ἐπεξήγησα εἰς τὰς προηγούμενας μελέτας μου, διὰ τὴν βρώσιμον ἄλειαν, τὰς κονσερβές καὶ τὰ δάμφορα ὑποτοιχόντα μαζί. (Βλέπε «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀριθ. 324—325—326).

Αλόγη τῆς ἔργων μου κατατάσσως, ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Ἀκάμιταν καὶ τὰς περιξ ἀντὶς περιοχῶν, πρὸς τὸ παρόν τούλακιστον, είναι δύσκολον νὰ ἐπαχειριθῇ οἰαδήποτε εἰς τὸν τομέα τοῦτον ἐνέργεια. Διὰ τὸ προσεχεῖς, δημος, μέλλον ἀς ἐλπίσωμεν, δητὶ θὰ ἀλλάξουν τὰ πράγματα καὶ θὰ ἀνοίξουν οἱ δρόμοι, δην δην ἀλείαν, δητὶ τοιαύτη περιπότητα, δηλοὶ οἱ τρόποι ποὺ ἀνέφερα, εἰνα πατάλληλοι, ἀρκετὸν ἔνας ἔναστος ἐξ αὐτῶν νὰ μελετηθῇ μὲ τὴν δέουσαν προσοχήν. Οἰκοθεν νοεῖται, δητὶ εἰς σιανδήποτε περιπτώσιν, ἀπαιτεῖται η σχετικὴ ἄδεια, η εἰδικὴ σύμβωσις μὲ τὰς ἐνδιαφερομένας χώρας.

Σήμερον, δην δένονται τὰ πράγματα, κατὰ τὴν γνώμην μου, μόνον δ

δεύτερος τρόπος είναι ἐφαρμόσιμος, δητὶ παρουσιάζει πολὺ λαχανικά πλεονεκτήματα καὶ οὐδὲν μειονέκτημα. Δηλαδή, τὸ μικρὸν πλωτὸν ἐργοστάσιον διὰ τὴν βιομηχανίαν ὑποτροπίοντων ἀλεινακῶν ἀλείαν. Τοῦτο δέ, δητὶ ένα τοιούτον πλοῖον στοιχίζει σχετικῶς πολὺ εὐθητή, δητὶ έξοπλισμός του είναι ἀπλούστατος καὶ μὲ τὰ πλέον ἀντιξόους περιστάσεις, θὰ καλήνη τὸ ἔξοδόν του καὶ θὰ ἀποκομίσῃ κέρδη. Δὲν ἔχει ἀνάγκη ψυγείων, τῶν ὅποιων αἱ ἐγκαταστάσεις ἀπαιτοῦνται μεγάλα δαπάνας, τὰ δὲ ἐπὶ τοῦ πλοίου βιομηχανοποιούμενα ὑπότοποντα ἀλεινακῶν, ιχθύαν, ιχθύελαιον, δέρματα καὶ ἄλλα, δὲν ὑπόκεινται εἰς ἀλλοιοστικόν, ποὺ ὑποχρεώντων τὸ σπάρος νὰ πλησιάσῃ ταχέων εἰς ἔνα λιμένα, διὰ νὰ τὰ ἔξορμοτώρων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἔξορμησεως, θὰ δοθῇ η εὐκαιρία εἰς τὸν ἀπιβάνοντες τοῦ πλοίου νὰ μελετήσουν ἐπὶ πλάτες ὅλας τὰς προηποθέτεις ἐκμεταλλεύσεως τῶν διαφόρων περιοχῶν καὶ σύμφωνα μὲ τὰ ἐγκάστοτε ἀλεύματα, θὰ κατατίσουν τὸ καταλληλότερον σχέδιον τῆς μελλοντικῆς δράσεως τοῦ, ἐδό μὲν διὰ τὴν βρώσιμον ἄλειαν, ἔχει διὰ τὰ κήπη, ἀλλοὶ διὰ τὰ διστρακα κ. ο. ς. «Ολα αὐτά θὰ γίνονται μὲ πάσαν ἀνεστί, μὲ προσοχὴν καὶ ἐπιμέλειαν, χωρὶς κακιάν πιάνων καὶ τὸ σπουδαστήρεον ἀπὸ ὅλη χωρὶς νὰ διατεθοῦν πολλὰ κεφάλαια, δητὶ δὲν στοιχίζει πρὸς τὸ δητὶ διναταὶ ν' ἀποδοστ.

Η ὀνειρασία «Πλωτὸν ἐργοστάσιον» δὲν πρέπει νὰ μᾶς ζεντεῖ, δητὶ τοιαύτα πλέονα ναντηγούντα σήμερον ἀπὸ 500 μέχρις 20.000 τόνων καὶ ἄνω. Απὸ τὸ μικρὸν πλωτὸν συνεργείον τῶν 500 τόνων, ποὺ ἀρχίζει νὰ βιομηχανοποιηθῇ εἰς μικρὰν κλίμακα δητὶ δημόσιες ἀποσύρει ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ένως τὰ μεγάλα φαλανοθρητικά, δηλα αὐτὰ τὰ πλοῖα δυναμάζονται πλωτὰ ἐργοστάσια. Κάθε πλοῖον ἔχει τὸν προσφισμόν του καὶ θὰ καθύλων ἐπιτυχία τοῦ ἔργου τοῦ ἔξαρταντα ἀπὸ τὴν ἐξλόγην τῶν περιοχῶν, δην δὲν δράστη. Έκει θὰ φανη ἡ ἀξία τῶν πληρωμάτων, καθώς καὶ αἱ γνώσεις καὶ η τεχνικὴ κατάρτιση τῶν διαιρούντων τὴν ἔξορμησην.

Θὰ γενηθῇ βεβαίως, τὸ ἐργότημα: Διατὶ δὲν ὑποδεικνύονται ἀμέσως τὸ μικτὸν «ἀλεινετό - πλωτὸν ἐργοστάσιον», διὰ τὸ δηνοὶ τὸν τόπον λεπτοποιῶντος ἔχοντα εἰς τὸ προηγούμενα φύλλα; Απλούστατα, δητὶ ένα τοιούτον πλοίον στοιχίζει ἀνω τὸν 200.000 δολαρίων καὶ δὲν δέλτων πανέντα «Ἐλληνικὴ ἐπιχειρηματίαν» νὰ σινήται πρὸς τὴν κατευθύνσην ταύτην. «Ἐπομένως, θέλοντες καὶ μή, θὰ δοξίσωμεν «εψιλικατζίδια», μὲ ἔνα μικρὸν σχετικὸς πλοῖον, τὸ δηνοὶ τὸν ἔξορμοταν μετατίλωσης μὲ πάσαν δινατήν οἰκονομίαν. Απὸ τὴν πρώτην ἔξορμησην θὰ φανοῦν τὰ ἀποτέλεσματα. Η φυμη είναι πτερόδεσπα καὶ δητὶ δημόσιες γίνεται ἐπάνω εἰς τὸ πλοῖον, δὲν ἡμέραι πάντη μετατρέπεται τὸν πλοϊκόν του καὶ θὰ μαρσάσουν κατευθύνσεις, εἰκῇ καὶ ὡς ἔτυχε, βασιζόμενοι εἰς τὰς ναυτικὰς τῶν γνώσεις καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν πειραν. Πρὸς ἔβδομοάδος δὲ ένας πλωτὸν εἰς πλοῖον εἰς πλοῖον εἰς ἐργοστάσιον...»

Ο χώρος διὰ τὸ σημείωμά μον ἔξεντηλή καὶ ἀναγκάζομεν νὰ διαρόφω. Περισσῶν θὰ ὑπενθύμισω τὸ τὸ Σενοφόντος:

«Καὶ τὰς δέλιγον ἀξίας τέχνας οὐκ ἔνοιοτε τὶς σπουδαῖς, ἄνευ διασκάλων ίκανῶν».

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Σημ. «Ν. Χ.»: Εἰς ἐπιβεβαίωσιν τῶν δῶν ὁ συνεργάτης μας κ. Κ. Κόμπης ὑποστηρίζει διὰ τὴν ἔξοι τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν ἀλεινακῶν, ἀναφέρομεν, δητὶ τὴν 28ην τοέρχοντος κατέπλευσην εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὸ Μαροκινόν «Ἐλ. Μούζαχιτσ» ἐκ Καζαπτλάγκας, μὲ 60 τόνων νωτῶν Ιχθύων. Απὸ τὸ πλοῖον, ἀντὶ νὰ είνει Μαροκινόν, δὲν ἡμιτορούσε νὰ είνει Ελληνικόν ἀλεινακόν ανοικτῆς θαλάσσης, ὡσάν αὐτὰ ποὺ ὑποτηρίζει δ. κ. Κόμπης;

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

‘Αναχωρήσεις ἀνὰ πενδήμερον. Γίνονται δεκτὰ φορτία
ἔξ ὅλων τῶν Ελληνικῶν Λιμένων διὰ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ
καὶ τάναπαλιν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

“Ν.Ε.Π.,”

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.312



Γερμανία

Οι περιορισμοί των ναυπηγείων

Δέν φαίνεται πρός το παρόν νά τύχη τής έγκρισεως τών αγγλών και γάλλων συμμάχων ή άμερικανική πρότασης πρός άδειας έπαναλειτουργίας τών γερμανικών ναυπηγείων. Η τελευταία πληροφορία περί διαπραγματεύσεων διά την ναυπήγησην ένα Γερμανίας έπειτα μικρών δεξαμενοπλοιών, τών 3 χιλ. τόνων, διά γορθηγικών λογαριασμών, άπειτελεσε τό ενσυμματικό δημοσιαίας έκδηλοτησης αντιδρόσεως. Τούτο και υπεχρέωσεν, ώς φαίνεται, τον άμερικανούς νά υπαναχωρίσουν, έναν αναμονή εύθετωτέρας στιγμής πρός έπαναφοράν του ζητήματος ύπο συζήτησην.

Δέον νά σημειωθῇ, ότι το «Σταίτη Ντηπάρτμεντ» είχεν άπο τον ύπο ποδείξει την άρσην των σχετικών περιορισμών διά την δόλη γερμανικήν ναυτιλίαν δραστηριότητα. «Οσον άφορά ήδηστέρως την γερμανικήν ναυπηγικήν και την διοικηνάν των έπισκευών είχε τονισθή, ότι η έπαναληψη τών έργασιών των θά άπειτε πηγήν συναλλάγματος, είς τρόπον ώστε θά ληφθείτο η συμβολή του άμερικανού φορολογουμένου είς τάς δαπάνας διατηρησεώς της Διζονίας.

Φαίνεται πάντως, ότι τα περιοριστικά μέτρα θά άρθουν βαθμηδόν, διατηρουμένου μόνον ένος συμμαχικού έλενου διά την περί σφαλείας προβληθέντα έπικριτήματα. «Οσον την μεταξύ της κυρώτερα γερμανική ναυπηγεία του Αμερικανού και της Βρετανίας, άτινα κατεσκευάσαν προπολεμικώς τάς υπερωκεάνια τών 50.000 τ. γκρός και τάς βαρέα πολεμικά του Χίτλερ, κείνται ακό·νη πειτεπωμένα. «Υπολείμματα του μεγαλύτερου έξ αυτών, τών ναυπηγείων «Μπλόμ και Βόρες» (τού 'Αμερικανού), έχουν λελυμένας τάς έγκαταστάσεις των και μολονότι προορίζονται διά τάς πρός την Ρωσίαν έπανορθώσεις, ένα τούτοις, δέν παρεδόθησαν ιστέιτι.

Τό άρμαδιον γραφείων του συμμαχικού έλεγχου άνεκδινως πρό ήμερων, ότι τάς γερμανική ναυπηγεία δύνανται έντος μιάς τριετίας νά έπαναληψουν τήν δυνατότητα λειτουργίας των. «Εν τώ μεταξύ οι γερμανοί ναυπηγοί και οι έπιπος διεξάγουν μίαν πραγματικήν έκστρατείαν, διά νά έπιπτουν τήν ένεο λειτουργίαν τών ναυπηγείων, δεδομένου μάλιστα, ότι διαθέτουν τό κατάλληλον ειδικευμένον προσωπικόν και έχουν τήν δυνατότητα νά παρουσιάσουν ένα κόστος παραγωγής, όπερ θά είνε τό χαμηλότερον της Δυτικής Εύρωπης. Πρός τό παρόν τά ναυπηγεία του Κιέλου άποδίδουν άρκετά δολλάρια είς τήν γερμανικήν οίκονομην με τάς έπισκευάς ωκεανοπόρων πλοίων διά λογαριασμών κυρίων σκανδιναύων έφοπλιστών.

Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Προστατευτικά ύπερ της ναυτιλίας μέτρα

Ο γνωστός έκ τής προηγουμένης ναυτιλιακής νομοθεσίας άμερικανός άντιπροσώπους είς την δουλήν και πρόεδρος τής άρμαδιας κοινούσιων της Κογκρέσου, Μπλάτν, κατέθεσε πρό ήμερων δύο νέα νομοσχέδια προστασίας τής άμερικανικής ναυτιλίας, άτινα έπισυρουν και τής παγκοσμίου ναυτιλίας τής γερμανικής ένδιαφέροντος. Διά τού ένος νομοσχέδιου καθορίζεται, ότι αιρομένων τών έναν ίσχυήν περιορισμών, παρέχονται έπιχρηγήσεις 50% διά τής κατασκευήν είς τάς άμερικανικά ναυπηγεία σκαφών οιασδήποτε κατηγορίας, προσφίζουμένων δέ, δικ. μόνον διά τάς έξωτηρικά γραμμάς, δλλάρια και διά τάς άκτοπλοικάς τοιστάσ. Διά τού έτέρου νομοσχέδιου παρένονται και είς τούς μή έπιχρηγουμένους έφοπλιστάς τάς φορολογικά έκεινά πλεονεκτήματα, άτινα δ ονόμος προέβλεπε μέχρι τούδι μόνον διά τάς έπιχρηγουμένας τακτικά γραμμάς.

Τά έν λόγω νομοσχέδια είνε τά αύτά πρός τά ψηφισθέντα πέρσιν ύπο τής δουλήν μή κυρωθέντα δώμας ύπο του Κογκρέσου, διότι έν τώ μεταξύ έμεσολαδησσαν αι διακοπαί πρός διενέργειαν τών νέων έκλογών. «Η έπιχρηγήσης διά τάς ναυπηγησεως προβλέπεται άναδρομή άπο Ιης Ιουνίου 1948. ένώ δό τόκος τών παρεχουμένων κρατικών δανείων περιορίζεται άπο 3½ είς 2½%. «Έπιτρέπεται έξ άλλου ή έπιτάχυνσις τών άποσβεσών μέχρι 20% τής άξιας ένος πλοίου δι' έκστασαν φορολογικών έτος, καθος και ή διάθεσης—εφόσον θά ύπάρχουν κέρδη—είς έκτακτα άποθεματικά ναυπηγησεων, τών κερδών δύο έν συνεχείας έτον. Τέλος, άπαλλάσσεται κάθε φορολογίας ή διάθεσης τών άποθεματικών κεφαλαίων διά τήν άνακατασκευήν ή μετασκευήν τών πλοίων, όπως και διά τήν ναυπηγήσην ή άγοραν. Ορίζεται έν κατακλείδη, δηλ. έκμεταπλεύσιμος ήλικια τών πλοίων τών άγοραζομένων άπο τό Κράτος θά θεωρήται έφερης ή τών 12 έτών και ούχι ή τών 17 έτών, ώς μέχρι τουδε.

Τά νέα ύπερωκεάνια τής «Εξορτ»

Τήν 29ην Μαρτίου έτέθη είς τάς έσχάρας τών ναυπηγείων Μπέθλεμ, τής Μασαχουσέτεντ, ή τρόπος τού πρώτου έν τώ δύο νέων ύπερωκεανίων τής «Εξορτ Λάιν» τών προσφίζουμένων, ώς γνωστών, διά την ταχείαν γραμμήν Νέας Υόρκης—Λεοργείου. Τά δύο τατάκα νέα λάινερς—ή τρόπος τού δευτέρου θά τεθή μετά τρίμηνον—καταλέγονται μεταξύ τών μεγαλυτέρων και ταχυτέρων, μετά τό «Άμερικα», έπιβατηγών ύπερωκεανίων τής Ηνωμένων Πολιτειών είνε δέ τά πρώτα ναυπηγούμενα κατά τήν μεταπολεμική περίοδον. Θά κοστίσουν 50 έκατομμύρια δολλαρίων και θά παραδούνται πρό τού τελούν τού 1950.

«Εκαστον έξ αυτών θά έχει διαστάσεις μήκους 683 ποδών, πλάτος 89 και ύψους 30 ποδών, μή χωρητικότητα 20.000 τ. γκρός και έκτοτισμα 30.000 τόνων. Θά φέρουν έκτα καταστρώματα, θά διαθέτουν θέσεις διά 1000 έπιβάτων και πλήρωμα 550 άνδρων, έν περιπτώσει δέ πολέμου θά δύνανται νά μεταφέρουν 5000 στρατιωτών μή πλήρη έξαρτουσ. Η ταχύτητας των προβλέπεται νά είνε 25 μιλλίων, μή άκτινα ταξιδίου των 22.000 μιλλών.

Η άναπτυξις τών Εύρωπαϊκών ναυτιλιών

Άναπτυχεί ή έθνική όργανωσις τών άμερικανών έφοπλιστών διά τήν γοργήν άναπτυξή της ναυτιλίας τών εύρωπαϊκών χωρών. Ίδου τί άναπτυξή σχετικών εις τελευταίαν τής έγκυλιον: «Οταν τά ύπο έφαρμογήν ναυπηγικά προγράμματα έπειτεθούν, ή δύναμις τής εύρωπαϊκής ναυτιλίας θά ύπερβοι κατά 5.000.000 τ. d. w. τήν προπολεμική, ήτις άνηρχετο είς 46.503.300 τ. d. w. Από τον καιρού—προστίθεται είς τήν ίδιαν έγκυλιον—προστάθεια κατεβλήθησαν, όπως αι Ήνωμέναι Πολιτείαι ύποβοηθησίου διά τού σχεδίου Μάρσαλ τήν άναπτυξή των κατά χώρας ναυτιλιών. Η τοιαύδη δύμας ένισχυσης δέν δικαιολογείται άπο τά πράγματα, ένω παραλλήλων ένέχει και τήν μοφήν καταφώρου παρεξηγήσεως εις δάρας τού φοοσόλογομένου άμερικανού πολίτου.

Άπο τήν άναπτυξή της δεκαετίας 1939—49 οι άμερικανοί έφοπλισται συνάργουν το συμπέρασμα, στη ή δύναμις τών εύρωπαϊκών ναυτιλιών δέν είνε οι συμπεριφέρεται μεγαλύτερα μόνον ώς πρός τήν χωρητικότητα, άλλα και τά σκάφη των είνε πλέον συγχρονισμένα, ταχύτερα και μείζονας έφωδιασμένα εύκολιας διά τάς φορτεκοφορώσεις των, έναντι τών ποπολεμικών πλοίων. Τών Ιουνίου τού 1948 ή δύναμις τών εύρωπαϊκών ναυτιλιών άνηρχετο είς 43.437.100 τ. d. w., ένω τά ύπο παραγγελίαν ήταν δάρας τού φοοσόλογομένου άμερικανού πολίτου.

Άπο τήν άναπτυξή της δεκαετίας 1939—49 οι άμερικανοί έφοπλισται συνάργουν το συμπέρασμα, στη ή δύναμις τών εύρωπαϊκών ναυτιλιών δέν είνε οι συμπεριφέρεται μεγαλύτερα μόνον ώς πρός τήν χωρητικότητα, άλλα και τά σκάφη των είνε πλέον συγχρονισμένα, ταχύτερα και μείζονας έφωδιασμένα εύκολιας διά τάς φορτεκοφορώσεις των, έναντι τών ποπολεμικών πλοίων. Τών Ιουνίου τού 1948 ή δύναμις τών εύρωπαϊκών ναυτιλιών άνηρχετο είς 43.437.100 τ. d. w., ένω τά ύπο παραγγελίαν ήταν δάρας τού φοοσόλογομένου άμερικανού πολίτου.

Άγγλια 3.216.000 t.d.w. Σουηδία 683.000 t.d.w.
Πορθηγία 2.799.000 » Ολλανδία 279.000 »
Γαλλία 762.000 » Δανία 254.000 »

Έν τώ μεταξύ άνεκοινώθη, ότι ο διαχειριστής τού σχεδίου οίκονομικής συνεργασίας κ. Χόφμαν ύπεδεχθή με ψυχρότητα ένα ύποβληθεν εις αυτόν Γαλλικόν αίτημα περί παραχώρησεος δανείου άπο τάς πιστώσεις Μάρσαλ πόρος έπιστρεψην ένος εύρυτερου γαλλικού ναυπηγικού προγράμματος. Ή κυβερνησίας τών Παρισίων προτείνει έπος τό 1) 3 τού τονιά κατασκευασθή είς τάς άμερικανικά ναυπηγεία, οι κύκλοι δύμας τού σχεδίου Μάρσαλ πιστώσεις, ότι το Κογκρέσον, ή Ναυτιλιακή Έπιτροπή και τό Στέτι Ντηπάρτμεντ άντιτίθεται είς τήν σύναψην δανείου διά τοιούτον σκοπόν, δεδομένου μάλιστα, ότι η δύναμις τής γαλλικής ναυτιλίας, άν τό παρόν γαλλικού ναυπηγικού πρόγραμμα ήθελεν δολκηρωθῆ, θά άνελθη είς τά 128.000 τ. d. w. το προπολεμικού γαλλικού τονιά.

Πράγματα ή έκρηξης τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου είρε τήν γαλλικήν ναυτιλίαν με δύναμιν 2.998.800 τ. γκρός, ήτις είς τό τέρμον τών έχηροπραξιών είχε περιορίσθη είς 841.000 τ. Έκτοτε ήγοράσθησαν άπο τάς Ηνωμένας Πολιτείας πλοία 1.129.000 τ. γκρός και άπο άλλας πηγάς (ναυπηγήσεις, άνελκύσεις ναυαγίων κλπ.) έτερα 1.079.000 t. ούτω δέ την 30η Ιουνίου 1948 ή γαλλική ναυτιλία ήριθμει δύναμιν 3.049.000 t. γκρός. Κατά τό 6' δημον τού 1948 προστέθησαν πλοία 80.000 t. αυξήσασαν την γαλλική χωρητικότητα είς 3.129.000 t., ένω τελούν ύπο ναυπηγήσην είς άμερικανικά ναυπηγεία διά την Γαλλίαν σκάφη 530.000 t. και είς τά ναυπηγείας άλλων ένων χωρών έτερα πλοία 183.000 τόνων. Προκύπτει ούτω ένα σύνολον γαλλικού έμπορικού στόλου έκ 3.862.000 t. γκρός. Οι άριθμοι έρχονται είς έπιρρωσιν τών έπιχειρημάτων τών άμερικανών έφοπλιστών και έντεινουν τό πνεύμα τής άντιδρασεώς των διά την κάθε περαιτέρω ένισχυσην τών εύρωπαϊκών ναυτιλιών.

Ισραήλ

Η ναυτιλία

Άπο δάνειον 100 έκατομμυρίων δολλαρίων, τά 9 έκατομμύρια πρόκειται νά διατεθούν διά τήν άγοράν ή ναυπηγήσην και γενικώς διά τήν συγκρότησην τής Ισραηλιτικής έποντηρης ναυτιλίας. Είς τήν άνακοινώσιν αύτήν προέβεται τελευταίας κυβερνητική προσωπικότης είς τήν Ιερουσαλήμ, με τήν προσθήκην, ότι τά ήδη ύπαρχοντα Ισραηλιτικά πλοία μετέφερον μεχρι τούδε τά 60% τής μεταναστευτικής κινήσεως πρός τό νεόπητον Κράτον τού Ισραήλ.

Είς τήν λιμένα τής Νέας Υόρκης ψήφηθη, πρό ήμερων, έν έπισημώ τελετή, ή Ισραηλιτική σημαία έπι τού μεγαλυτέρου φορητηγού πλοίου, νεωτάτης ναυπηγήσεως, όπερ παρέκτησεν ή Ισραηλιτική ναυτιλία. Πρόκειται περί τού καναδικού δίκτορου «Nanaimo County» 7150 t. γκρός (τού 1943), όπερ ήγοράσθη άπο τή Ισραηλιτική έταιρίαν και μετωνομάσθη «Χάιφα».

Ιταλία

Η νέα πρός τήν Μεσόγειον γραμμή

Ο έν Ιταλία έκπρωστος τής «Χόμι Λάιν» κ. Γκιουζέππε Κόζουλιτς, έυρισκομένος κατά αύτάς είς τήν Νέα Υόρκην, διέφευσε τήν πληροφορίαν ότι ή δρομολόγησης τών δύο ύπερωκεανίων της «Ιταλία» και «Άτλαντικ» είς τήν γραμμήν τής Βορ. Άμερικης έφειλεται είς περιορισμόν τού μεταναστευτικού ρεύματος πρός τήν Νότ. Άμερικην, στό την τακτική ύπηρεσίαν τής όποιας άπεσπάσθη τό «Ιταλία». Ο κ. Κόζουλιτς έτονισεν, ότι ή δρομολόγησης τών δύο άνωτέρων «λάινερς» είς τήν γραμμήν «Ιταλίας—Νέας Υόρκης έφειλεται είς τήν βάσισιν πρόβλεψιν τών έποντηλιστών πρός τού μείστρας εξαριτεκτηκής σημαντικής έπιβατικής κινήσεως έξ Ηνωμένων Πολιτειών πρός τήν Ιταλίαν άπο τού προσεκούς Δεκεμβρίου, λόγω τού άρχομένου τότε «έπονο έτους» τού Βατικανού.

Ο μεγαλύτερος άριθμος έπιβατων κατέβασεται είς τάς θέσεις «κάμπινγ» και «επούριστ», ένω και οι έπιβαται τήν πρώτης θέσεως θά είνε έπιπλοις, καταλύων τά ήνωτέρων διαμερίσματα τών ύπερωκεανίων, δεδομένου ότι ή Ιταλία θεωρείται, ώς ή πλέον προτιμωμένη άπο τους περιηγητάς χωρά τής Εύρωπης, είνε δέ έποιμη ήδη νά δεχθή τά προβλεπό-

μενα πολυάριθμα κασσάνια. Υπολογίζεται, ότι 6.000.000 έπιβατων θά έπισκεψθούν την Ιταλίαν, ό δε άριθμός αυτός, πραγματοποιούμενος, θά άποτελέσει ρεκόρ διά την τελευταία εικοσιπενταετίαν. Κατά το 1925, ότι είχεν έστρατηκή και πάλι το «ειρόν έπειτα» τών Καθολικών, οι έπισκεψης της Ιταλίας έφθασαν τάς 4.000.000.

Η πρώτη άναχωρησης του «Ατλαντικό» από την Νέαν Υόρκην ώρισθη διά την 25η Μαΐου και τον «Ιταλικό» διά την 11ην Ιουνίου. Σημειούνται σχετικώς, ότι τά δύο αυτά υπερωκεάνια θά χρησιμοποιούν κατά την είς Νέαν Υόρκην προσέγγισιν των τους έκει προβλήτας της «Κιούναρ Ούάιτ Στάρ Λάιν».

Μεγ. Βρεταννία

Αι ναυτιλίαι Γερμανίας και Ιαπωνίας

Αι άνησυχία, άλλα και αι διαμαρτυρίαι τών άγγλων ιδίων, άλλα και τών άμερικανών έφοτολιστών, έντεινονται από ημέρας είς ημέραν διά την πιθανή άποκατάστασην είς κάποιο εύρυτερον πεδίον δράσεως, της γερμανικής και της Ιαπωνικής ναυτιλίας. Από τινων πρόγια μηνών οι άμερικανοι διοικηταί κατοχής της Γερμανίας και της Ιαπωνίας, πιεζούνται και από την ένωση των πραγματικότητα, ήτις έπιβαλλει την κατά το δυνατόν ταχυτέραν οικονομικήν άνασυρκότησην τών δύο τούτων χωρών, προέτειναν να παραχωρήσουν είς αυτάς μία μεγαλύτερα ναυτιλιακή δραστηριότης από την προβλεψίσαν διά τών συμμαχικών συμφωνιών. Η εύρυτερα αυτή δραστηριότης συνέκειτο κατά πρώτον λόγον είς την παραχώρησην της αδείας, σπώρα τη γερμανική και ιαπωνική πλοΐας έκτεινουν τους πλόδους των πέραν της στενής ζώνης τών χωρών, όπερ αλλώς τε έχει ήδη σιωπηρώς έφαρμοσθή, έν συνεχεία δε είς την παραχώρησην και της αδείας αυξήσεως της τε δυνάμεως της ναυτιλίας των, θσον και τού μεγέθους τών πλοίων των.

Λόγοι έπιτακτικής άναγκης έπειναν τάς άνωτέρω παραχώρησεις, άλλ' είτε έ προκαταλήψεως ή κακής θελήσεως, είτε έξ αγνοίας των πραγμάτων, αι Μεγάλη Δυνάμεις ήσθησαν μέχρι τούδιν να δεχθούν τάς γενομένας ύποδειξεις. Οι στρατιωτικοί διοικηταί αποδιέπουντες κυρίων, άπω αι κατενόμενα αυταί χόραι καταστούν αυτάρκεις και παύσουν ύποτελεύν δάρος διά τούς νικητάς, πιστεύουν ότι η Γερμανία και η Ιαπωνία πρέπει να αποκτήσουν μίαν ναυτιλίαν δυνατήν όπωδεδήποτε να ξυπορεηθεί τάς μεταποριών των άναγκας. Είνε πράγματι γεγονός, ήτις η Γερμανία και η Ιαπωνία, αν τοις έπειτρέπετο να έπαναποκτήσουν την ναυτιλίαν των, θα διέθετον ένα ισχυρόν μέσον διά την ταχυτέραν άνασυρκότησην της έθνικης των οικονομίας.

Η Γερμανία κατείχε προπολεμικώς ένα έμπορικον στόλον 5.177.000 τόνων d. w., έχοχμένη πέμπτη κατά σειράν μεταξύ τών ναυτικών χωρών. Η δραστηρίστης του γερμανικού πλοίου έξετεντο πρός όλα τάς θαλασσίας άπτηριας και έθεωρει ώς ένας ισχυρός ανταγωνιστής. Η Ιαπωνία έξ αλλού διέθετεν ένα στόλον 7.146.000 t. d. w., ήρχετο τρίτη κατά σειράν μεταξύ τών ναυτικών χωρών, ή δε έπικαιρος γεωγραφική θέσης της την καθίστα έπικινδυνόν αντίπολον των Ήνωμένων Πολιτειών, αιτινες κατείχον 11.681.700 t. d. w., μίαν δηλαδή χωρητικότητα που έθεωρετο δυσαναλόγως μικρά, έναντι τού δύοκον της άμερικανικής μεταφορικής κινητήσεων και ήτις πειραιωτισμένον ένεργαντες τό ποσοστον συμμετοχής της είς τάς έθνικά μεταφοράς. Δι' ένα κράτος, όπως η Ιαπωνία, τού όποιου τό έμπορικον ισοζύγιον σπανιώτατα υπήρχεν ισόρροπον, ή ναυτιλίας άπτεται αναμφισβήτητως ένα από τά κυριώτερα στριγάματα της έθνικης του οικονομίας. Χάρις είς τάς έκ της ναυτιλίας της εισπράξεις κατέστη η Ιαπωνική αυτοκρατορία μία παγκοσμίου κυρίου οικονομική δύναμις. Συνεπώς, ούτε η Ιαπωνία, άλλ' ούτε και η Γερμανία, θα ήδιναντο ποτε να άγνονται την ναυτικήν έμποριάν. Χάρις είς την ναυτιλίαν των, έν καιρώ είρινταις και ύπο δεύτερον άνταγωνισμόν, δει αι διομηχανίαι των έφθαναν είς ρεκόρ άποδόσεως, τά προιόντα των, εύνοδούμενα και από τάς χαμηλάς των τιμάς, έξησφαλίζαν μίαν άνα τού κόσμον τοποθετησην.

Την έπαυριον του τέρματος τών έχθροπραξιών τίποτε δεν είχεν άπομενει από τάς άνωτέρων κατακτήσεις, τό δε μικρόν έξαγωγικόν έπιτοριον πού έπετράπη είς τάς δύο αυτάς χώρας να πραγματοποιήσουν, δεν συνετελείτο, ειμή μόνον μέσω μεγάλων υλικών και διοικητικών δυνητερειών. Ούτω, αι είσαγωγαί τροφών και έφοδίων και αι έλαχισται έξαγωγαί διενεργούνται μέχρι σημερινό από έξια πλοία. Οι ναυά, άρκετά σημαντικοί —καταβάλλονται είς έξια σημερινά και δάνεια έπιν δανείων συσσωρεύονται είς τόν γερμανικόν και τόν ιαπωνικόν λαόν, τόν όποιων ή έξόφλησης θά τούς ύποχρεώσω να έργαζωνται έπιν άπροσδιόριστον χρόνον διά ένοντος λογαριασμών. Ειδικότερον, σον άφορά την ναυτιλίαν, οι γερμανοί και οι ιαπωνες έκπλησσονται από τάς διατυπωμένας έπιφυλάξεις πρός παραχώρησην αδείας διευρύνσεως της ναυτιλιακής των δραστηριότητος.

Η γερμανική ναυτιλία—τονίζουν—δέν άριθμει σημερινό, ειμή μόνον τό 14 tης προπολεμικής της δυνάμεως είς τόνουσ d. w. (1.160.000 t.), ένω η Μεγάλη Βρεταννία κατείχε τήν Ιην Σεπτεμβρίου 1939 μίαν δύναμιν 24.053.700 t. d. w., πήτι κατ' Ιουνίου 1948 ήτο κατωτέρα κατά 44.000 t. d. w. μόνον. Η πρώτη, άπλωσεν δόλα τάς μεγάλα και νεώτερα πλοία της, ένω δευτέρα άντικατέστησεν διά έχασε κατά τόν πλεμένον, διά καλυτέρων σκαφών, και ήμπορει σήμερον να κυριαρχήν ώς και πρότερον, είς τό ύπερθραλάσσιον έμποριον. Αντιθέως, η Γερμανία—ένω έθνος κυριολεκτικώς κατεστραμμένον—ζητει, διά της άποκτησεως μίας

ναυτιλίας, νά άποφύγη τήν πληρωμήν υψηλών ναύλων είς τά ξένα πλοία διά τά παρ' αύτής εισαγόμενα και έξαγόμενα φορτία.

Τά ίδια άκριδων εικώνων έμφανται από τήν έρευναν τών άριθμων, δόσον άφορά και τήν Ιαπωνίαν, έναντι τής Αμερικής. Τήν 1ην Σεπτεμβρίου 1939 ή Ιαπωνία κατείχε μίαν ναυτιλιακήν δύναμιν 7.145.000 τόνων d. w., ητις έμειώθη ήδη είς 1.432.100 t. ένω αι Ήνωμέναι Πολιτείαι, έναντι τής προπολεμικής ναυτιλίας των έξ 11.681.700 t. d. w., κατείχον τόν Ιουνίου τού 1946, μίαν δύναμιν 50.389.300 t. d. w. Σήμερον ή Αμερική δέν δύναται νά χρησιμοποιήση άλοκληρον τόν έμπορικον αυτής στόλου και τό πρόβλημα έξερεσεως έργασιας άκερσιον παραμένει έντοπιον της και κρατει εις άνησυχίαν τούς έφοπλιστάς, άλλα και τά πληρώματα.

Τά άνασυγκρότησης τής Ιαπωνικής ναυτιλίας θά σημάνην άνάλογον παροπλισμόν άμερικων σκαφών. Αντίκειται έμως τούτο και πρός τό κοινόν αισθημα και πρός τά συμφέροντα τών άμερικανών ναυτιλιαλλομένων. Και ένω άναγνωρίζεται ή άναγκη μίας ναυτιλιακής τών δύο τούτων χωρών αποκαταστασεως, υποστηζεται παραλλήλως, θτι αι πρός αύτας παραχωρήσεις πρέπει νά διδωνται διαμισίων, είς τρόπον ώστε θδυσμενής αιτικτύπος των νά μη καταστη αισθητός είς τους νικητάς. Αναγνωρίζεται συναφώς, ένω η ένωμερια του κόσμου έξαρται από τήν στενοτέραν συνεργασίαν και με τή ήτημενάς χώρας, θδυσμενάται δέ θτι πρέπει —έπι τή δάστει τής άναγκης και τής πραγματικότητος—νά περιμένωντες από καιρού εις καιρόν την άνακοντασιν μέτρων, έν την έπι θιεθούντα πεδίον δράσεων αποκατάστασιν τής γερμανικής και τής Ιαπωνικής ναυτιλίας.

Η παγκόσμιος χωρητικότης

Από τό προσφάτως έκδοθεν ειδίκον παράρτημα τού «Λόδις' Ρέτζιστερ» έπι τό διακυμάνσεων τής παγκοσμίου χωρητικότητος, τεκμαίρεται, θτι αύτη—παρά τάς έκ τού πολέμου σημαντικάς απωλείας της—ηγήθη ήπο τού 1939 11.634.529 t. γκρός, έκ τών όποιων 11.509.998 t. άναφέρονται εις τήν κατηγορίαν τών άτμοκινήτων πλοίων και 272.163 t. είς τήν κατηγορίαν τών δηζελοκινήτων. Αύξησην τής χωρητικότητος τών έναντι τού 1939 έστημεναί αι κάτωθι χώρα:

Ηνωμέναι Πολιτείαι Αμερικής κατά 17.598.959 t. Παναμάς 2.003.541 t. Σοβιέτ (καθ' ύπολογισμόν) 791.646 t. Καναδάς 788.819 t. Κίνα 550.682 t. Σουηδία 392.851 t. Αργεντινή 389.382 t. Ισπανία 241.369 t. και η Κονδύνωρα κατά 240.285 t. γκρός. Μείωσιν άφ' έτερου παραστάσιουν έναντι τού 1939 αι ναυτιλίαι τής Ιαπωνίας κατά 4.606.285 t. τής Γερμανίας κατά 4.061.213 t. τής Ιταλίας κατά 1.339.386 t. τής Νορβηγίας κατά 572.898 t. τής Ελλάδος κατά 494.505 t. τού Σούδα Κόνγκ κατά 237.477 t. τής Ολλανδίας κατά 230.753 t. και τής Γιουγκοσλαβίας κατά 208.769 t. γκρός.

Από τού Ιουνίου 1914 μέχρι τού Ιουνίου 1939 ή καθασά αιξησης της παγκοσμίου ναυτιλίας άνηλθεν είς 23.105.555 t.. ητοι κατά ποσοστόν 50.9% έπι τής χωρητικότητος τού 1914, ένω ήπο τού Ιουνίου 1939 μέχρι τού Ιουνίου 1948 έστημειώνη αιξησης 17.2% έπι τού τονιών τού 1939. Σημειούνται, θτι κατά τήν παρουσιαν έκαντονται έκαντονται περιστατηρίδα έπραγματοποιήθη μίαν άνευ προηγουμένου άνταποτησιανής της παγκοσμίου χωρητικότητος, ήτις άπό 24.009.000 t. το 1901 έφασεν είς 80.291.593 t. γκρός, το 1948.

Μία σημαντική αιξησης έστημειώθη κατά τά τελευταία έπι είς τόν άριθμον τών άκεανοπόρων πλοίων τών 4000 t. γκρός και άνω. Ανήρχοντο ταύτα τού 1914 είς 3608 και έφασαν τό 1948 είς 8246, έκ τών όποιων 957 ήσαν άνω τών 10.000 t. περιλαμβανομένων και 57 άνω τών 20.000 t. γκρός έκαστον. Από τά 957 άκεανοπόρως σκάφη τού μεγέθους τών 10.000 t. και άνω, τα 250 ήσαν άγγλικα. Οσον άφορά τήν ήλικιάν, 5575 πλοία, άντιπροσωπεύονται τά 32.2% τού συνόλου, είνε κάτω τών 5 έτών και 11.990 πλοία (με μέσον δρού μεγέθους 1468 t.) είνε ήλικιάς μείζονος τών 25 έτών. Τά ποσοστά τών σκαφών ήλικιάς κατωτέρας τών 5 έτών είνε διά τάς κυριωτέρας ναυτιλίας τά κάτωθι: Διά τήν Μεγάλην Βρετανίαν 29.5%, τόν Καναδάν 60.3, τό Βέλγιον 52.3, τής Ήνωμένων Πολιτειών 44.6, τήν Σουηδίαν 38.6, τόν Παναμάν 35.5, τήν Δανίαν 30.9 και τήν Γαλλίαν 30.6%. Άφ' έτερου, τό μεταξύ 6000 έως 8000 t. γκρός τούνιαν καλύπτονται περισσότερα τά 34.280.025 t., άντιπροσωπεύουν μίαν χωρητικότητα 15.337.420 t. γκρός, έκ τής όποιας 9.820.101 t. άναφέρονται είς άτμοκινήτας τάνκερς και 5.517.319 t. έπι δηζελοκινήτα.

Τούνιεται, έν κατακλειδί, θτι ένα ποσοστό 22% μόνον τής παγκοσμίου χωρητικότητος έξαρτας άλοσχερών άπό τόν γαιαίνθρακα, ένω τό άντιστοιχον ποσοστόν τού 1939 ήτο 44% και τού 1914 ήτο 89%. Τό 1914 έχρησιμοποιουν ώς καύσιμους ήλην γαιαίνθρακα πλοία 43.860.000 t. γκρός και σήμερον 18.080.000 t. γκρός, ητοι δηλιγώτερα πλοία κατά 16 έν δόλω έκαντομηρία τόνων γκρός, έναντι δέ τού 1939, δηλιγώτερα πλοία κατά 13 έκατ. t. γκρός.

Τούνιεται, έν κατακλειδί, θτι ένα ποσοστό 22% μόνον τής παγκοσμίου χωρητικότητος έξαρτας άλοσχερών άπό τόν γαιαίνθρακα, ένω τό άντιστοιχον ποσοστόν τού 1939 ήτο 44% και τού 1914 ήτο 89%. Τό 1914 έχρησιμοποιουν ώς καύσιμους ήλην γαιαίνθρακα πλοία 43.860.000 t. γκρός και σήμερον 18.080.000 t. γκρός, ητοι δηλιγώτερα πλοία κατά 16 έν δόλω έκαντομηρία τόνων γκρός, έναντι δέ τού 1939, δηλιγώτερα πλοία κατά 13 έκατ. t. γκρός.

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

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

Correspondents
in all Italian Ports

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

GREGOS & C°
(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS
IMPORT - EXPORT
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING

Tel. GRE GAV.—Piraeus

Teléphone 40.259

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,”
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
EN PEIRAEI

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

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Αἱ ἐργασίαι τῆς διακομματικῆς

Τὴν ἐσπέραν τῆς 17ης Μαρτίου συνῆλθε, μετὰ τὴν τυπικὴν πρώτην, εἰς 6' συνεδρίσιν ἡ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας διακομματικὴ ἐπιτροπή, καθ' ἥν ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Μαρινάκης, μετὸν τὴν ἀνάγνωσιν τῆς εἰσηγήσεώς του ἐπὶ τὸν διαφόρων θεμάτων, ἔδηλωσεν εἰς σχετικὲς ἐρωτήσεις, ὅτι, πρὸς τὸ πορόν, δὲν συντρέχει λόγος νομοθετικῆς ἐργασίας, ὅτι, δὲν διέτοργει καὶ δὲν μόνον διὰ ζητήματα κατεπειγόντος φύσεως βάθισην τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον τὰ ἀνάλογα νομοθετικά μέτρα. Ἀναφορικῶς μὲ τὴν δημητασιν τῆς προθεσμίας διὰ τὸ παρακράτημα, ὁ κ. ‘Υπουργὸς ἔξεφρασε τοὺς φόδους του, μῆπος καὶ ἡ προθεσμία αὐτῆ παρέλθη ἀπρόκτος, διότι οἱ κάτοχοι μικρῶν ποστούσιν συμπλοιοκτησίας ἀδύνατουν νὰ ἀνανεώσουν ἐπὶ νεοσυγαραμμένων πλοίων τὴν συμμετοχὴν των. ‘Ἐπηκόλουθος σχετικὴ συζητησίαι καὶ προύσθιμος — χωρὶς καὶ νὰ ληφθῇ ἀπόφασις — ὅπως οἱ μικρομέτροι ἀπολλαγοῦνται τὴν ὑποχρεωσίαν δι᾽ ἀντικατάστασιν.

‘Προίσθισσαν, ἀκολούθως, οἱ κατὸς θέματα εἰσηγήσανται ὡς ἔξι: Διὰ τὴν Φορτηγὸν ναυτιλίαν οἱ κ. Γ. Δροσόπουλος, Κ. Παπαγιάννης, Ν. Φωκᾶς καὶ Ν. Καπτάνης. Διὰ τὴν ἐπιτροπήν ναυτιλίαν (οὐχὶ τὴν Μεσογειακὴν) οἱ κ. κ. Τριανταφύλλιδης, Καπτάνης καὶ Ζολώτας. Διὰ τὴν Ιοτιόφορον καὶ πετρελαιοκίνητον ναυτιλίαν οἱ κ. κ. Ε'. Κομνήδης, Ν. Φωκᾶς καὶ Τ. Πάρης. Διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης οἱ κ. κ. Σπ. Τριάντων, Α. Τριανταφύλλιδης καὶ Εμρ. ‘Εμμανουὴλίδης. Διὰ τὸ παρακράτημα οἱ κ. κ. Ε'. Κομνήδης καὶ Ν. Καπτάνης. Καὶ διὰ τὴν φοροδογύιαν τῶν πλοίων οἱ κ. κ. Κ. Παπαγιάννης καὶ Γ. Δροσόπουλος.

‘Ἐπηκόλουθος σύντασις διὰ τὴν πρόσδον τῶν ἐργασιῶν τῆς ‘Ἐπιτροπῆς μὲ τὴν ρύθμων.

Κατὰ τὴν ἐπομένην συνεδρίσισ τῆς ‘Ἐπιτροπῆς ὥρισθη εἰσηγήση τοῦ θέματος ἰδρύσεως Ναυτικῆς Τραπέζης καὶ Ναυτικῶν Δικαστηρίων ὁ κ. Κ. Σταμούλης καὶ διαφόροι λεπτομέρειαι, σχετικὴ μὲ τὴν εὑρυθμὸν λειτουργίαν τῆς ‘Ἐπιτροπῆς.

Τὸ πλήρωμα τῆς «Νέας Ἐλλάδος»

Κατὰ τὴν τριήμερον παραμονὴν τοῦ ὑπερακανίου «Νέας Ἐλλάδος» εἰς Μελδούρην τῆς Αὐτοτραλίας, ἡ ἐκεῖ κομμουνιστικὴ ὄργανωσις ἐπέχεισε νὰ παρασύρῃ τὸ πλήρωμα εἰς ἀντιεθαρκικάς ἐκδηλώσεις καὶ εἰς ἀπέργιον διαμαρτυρίος διὰ πολιτικῆς ἐκμετάλλευσιν. Σύντομων τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπερακανίου ἐπειδεῖν ἐθνοπρεπὴ διαγώνην, πρὸ τῆς ὄποιας κάθε κομμουνιστικὴ προσποάτεια συνετρίψῃ.

Τὸ πλήρωμα τῆς «Νέας Ἐλλάδος»

Τὸ ὑπὸ παναρμοτῆη σημαίαν ὑπερακανίου «Νέας Ἐλλάδος» τῆς ἑταίριας «Ντὲλ ‘Εστε», περατῶν εἰς Γένοβην τὴν διασκευὴν του, περὶ τὰ μέσα ‘Απριλίου, ἀναχωρεῖ ἐκεῖνεν τὴν 30ην ‘Απριλίου διὰ Λισσαβῶν καὶ Νέαν Υόρκην. ‘Απὸ τοῦ δευτέρου ταξίδιου τοῦ δέ ἔχη τὸ σκάφος ἀφτέρισεν καὶ τέρμα τοῦ κυκλικοῦ πρὸς τὴν Νέαν Ύδρικην δρομολογίου τὸ λιμένα τῆς Νεαπόλεως. Τὸ «Νέας Ἐλλάδος» βάθι διασταύρωνη τὸ δρομολόγια του μὲ τὸ «Νεπτούνια», μὲ βάσιν του, δῆμως, τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

‘Η διασκευὴ τοῦ ἀ) π» “Ἐλστη”

‘Αναφορικῶς μὲ τὴν διασκευὴν τοῦ ἀ) π» «Ἐλστη» καὶ τὸν μετατροπὴν τῶν ἐγκαταστάσεων του διὰ καυσίν των πετρελαίου, μᾶς ἀνακοίνωσε, ὅτι τὰς μηχανουργικὰς ἐργασίας ἔξελέσεται τὸ μηχανουργεῖον τῶν κ. κ. ‘Άδελφων Νομικοῦ καὶ Λύρα, τὰς δὲ ἡλεκτρολογικὰς ἐργασίας καὶ τὰς ἡλεκτρομηχανολογικὰς ἐγκαταστάσεις ὁ κ. Χρ. Γκαδούνης. Η μετατροπὴ τοῦ συστήματος καυσίμων ἔγενετο διὰ πετρελαιοκαυστηρῶν Τόντ, τοποθετηθέντων παρὰ τῶν ἐν ‘Ἐλλάδι γενικῶν ἀντιπροσώπων τῶν κ. κ. Ε'. καὶ Ζ. Κατσουλάκου.

Τὸ τέταρτον νεότευκτον τάγκερ

‘Εκ τῶν ἀμερικανικῶν ναυπηγείων Μπέλλεμ παρεδόθη πρὸ ημέρων τὸ τέταρτον κατὰ στερίων δεξαμενόπλοιον ἐκ τῶν παραγγελθέντων πρὸ ἔτους εἰς τὰς ‘Ηνωμένας Πολιτείας παρ’ ‘Ἐλλήνην ἴρστροπιτῶν. Τὸ νέον τάγκερον ἀνήκει εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον, εἶναι 10.900 τ. γκρες, 10.200 π. d. w., ὀνόμασία «World Peace» καὶ ἔτει οὐ πέρι τὴν σημαίαν τῆς Χονδρούρας.

Τὰ Ταμεῖα Προνοίας Ε. N.

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν ‘Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν ἀνεπικριμένων ἀπὸ Ιης Ιανουαρίου ἐ. ἐ. αἱ εἰς τὸ Ταμεῖον Προνοίας ‘Ἄξιωματικῶν τοῦ Ε. N. εἰσφοραὶ τῶν μετόχων αὐτοῦ, ὡς ἔξις: 1) Τὸν ἀμειδομένων εἰς λίρας ‘Αγγλίας ἀπὸ 16—εἰς 20—μηνιαίως. 2) Τὸν μισθοδοτούμενων εἰς δραχμάς ἀπὸ 14.000 εἰς 20.000 δρ. μηνιαίως. 3) Ηὔηση τὸ ποσὸν τῶν ἐφ' ὅπας χορηγουμένων μερισμάτων εἰς τοὺς μετόχους δοθῆμα διὰ τὸν μέχρι 31ης Ιανουαρίου 1946 χρόνον ἀναπροστρέψη μὲ συντελεστὴν 70.

Τρία ἀκόμη καναδικά

Τὰ ἀπὸ μακροῦ χρόνου καινωνεῖν παρ’ ‘Ἐλλήνην ἐφοπλιστῶν καναδικὴ φορτηγά «Fort Bausejour» 7.151 τόνων γκρες, «Fort Caribou» 7.132 τόνων γκρες καὶ «Fort Chesterfield» 7.127 τόνων γκρες, ἀπάντα ναυπηγήσεως τοῦ 1943, ληξίσης τῆς χρονοναύλασσεως των, ἡγοράσθησαν παρὰ τῶν ‘Ἐλλήνων καινωτῶν των. Δὲν ἔγνωσθη σχετικῶς, ἐὸν τὰ ἐν λόγῳ τρία νέα φορτηγά βάθι παραμείνουν ὑπὸ τὴν καναδικὴν σημαίαν. ή βάθι μεταφερθοῦν εἰς τὴν παναμαϊκήν.

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

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συν-
τρήσεως εἰς τὸ καθόρισμα τῶν Αὐ-
λῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται ἡ αιθάλη παρεχο-
μένης ὁμοιόρροφου ρευστότητος εἰς τὰ
καύσιμα καὶ δελτιούμενής τοιουτοτρόπων
τῆς καύσεως.

Ἀποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν
λεβήτων διατρομένων καθαρῶν
τῶν προθερμαντῶν τῶν καυσίμων,
ἐξουδετερώμενον τοῦ κινδύνου ἀνομίεων
νερού με τὰ καυσίλαιον καὶ παρεμποδί-
ζουμένης τῆς ἀπαντράκωσεως τῶν καυ-
στήρων, τῆς προκαλούμενῆς ἐκ τοῦ ὑ-

προστατεύεται ἡ ἐγκατά-
στασις διότι παρεμποδίζεται ἡ διάβρω-
σις τῶν TANKS, τοῦ καυσίλαιον καὶ
τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλις), λό-
γως τῆς ἐπιτυγχανούμενῆς ἀπαλλαγῆς
τῶν καυσίλαιων ἀπὸ τὴν δύσητα, διότι
ἔλαττονεται ἡ διάρροσης τῶν καπνοθά-
λαιμῶν ἀπὸ τὰ θειούχα ὅξει τὰ προκα-
λαμπτήρας.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ
σημεῖον ἀναφέζεις είναι ὑπεράνω τῶν
Φ. Δέν ἀναδίδονται ἐρεθιστικοὶ κα-
πνοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμός τῶν δι-
σκων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ βλά-
πτωνται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, οἱ δοποὶ ἀλλως βάθι ἔχοντο. ‘Η Υ-
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ PEROLIN σᾶς προσφέρει τοκτικὰς ἐπιθεωρήσεις, τὴν
ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικὴν παρέμβασην καὶ παρακολούθησην ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος
καύσεως. ‘Επιτρέψεται μας νὰ σᾶς ἐπιδείξωμεν πῶς δύνασθε νὰ ἐλαττώσητε μεγάλην κα-
τανάλωσις καυσίλαιον εἰς τὰ πλοία σας, ἀνεῦ οὐδεμίας ὑποχρεώσεως ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει ὀλιγάτερον μὲ δοπάνη μικροτέραν τοῦ ήμίσος τοῦ 1% τῆς
κοστίζει τοῦ ήμίσος τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς.

**Ο καθαριστήρ καυστήρων
ΠΕΡΟΛΙΝ** σᾶς ἐφοδιάζει μὲ συρτάρια
ἐπενδυμένα μὲ τοσχάν διὰ τὴν φύλαξιν
48 καὶ πλέον δισκών καυστήρων καὶ δια-
μερίσματα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. ‘Ο
διάρρος δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς
δισκούς τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-
τός διόλγων λεπτῶν. Εὐδόλως ἀντικαθιστά-
μεναι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ,
προλειβάνουν ξυσίματα καὶ δόσοντατα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διόλους τοὺς καινωνεῖς λιμένας ΗΝ.
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Θράψατε 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

ρεύεται έφεντης ή παρ' αυτών θεωρήσις τών φύλλων άποδύσεως ήπο πλοία ύπό ξένας σημαίας και τών έπικινδυνών ζεύκειναν ναυτικών, τών διποίων άπαγορεύεται ή ναυτολόγησης έπι Έλληνικών πλοίων.

'Ατυχήματα εἰς Έλληνικά φορτηγά

ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ: : 'Επιτιθεντήν εἰς Λά Ροσσέλ, Ελασί πιστοποιητικόν ναυτοπλοίας δι' 'Αμέριστον, διποί καὶ θά. Επιτοκός έπισκευας (Μαρτ. 29)

ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ: (παναμ.) : 'Από Χούλι διά Βελτιμόρην, άνηγγειλε διά τούς άσυρματους του την 12ην Μαρτίου, οτι συνεπείδει διερίσις τρικυμίας υπέστη ρωγμήν εἰς τό κατάστρωμά του παρά τό μεσον του πλοίου και ἀκρίδας εἰς τήν δεξιάν πλευράν τού Νο 3 κόπτεις. Τό σκάφος, προχορούν τον ταχύτητα 10 μιλίων, καπέλησεν εἰς Βαλτιμόρην πρός επιτεύχρησιν. (Μαρτ. 14—20)

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ: : Μή φορτίον διαβίτου προστήρειν εἰς τάς έκδοάς τού Μισισιπήτη ήπι λασπώδους βυθού. Πλοίον τής άμερικανικής ἀποκυβίλας η έθεση πλησίον του. Κατά νευτέρας πληροφορίας, τό σκάφος, μετά τήν έκφρωσην 1.000 τόν., άνειλκονθή και συνέχεις τόν πλούν του. (Μαρτ. 12—15)

ΣΙΖΙΚΝΕΤ: (παναμ.) : 'Εθεσταν εἰς 'Αμεριδύρον πρός έπιδιόρθωσην περιφρισμένων δημών του έκ συγκρούσεως. (Μαρτ. 25)

ΣΟΥΝΙΟΝ: : Εἰς 'Αμεριδύρον μὲν βλάσις, συνεπείδει προσκρύσεως ήπι νόρκης. Αἱ έπισκευαί του θά συμπληρώθουν ἐντός χρονικού διαστήματος 16 έως 18 ημέρων καὶ θά στοιχίσουν 24.000 δολαρίων. (Μαρτ. 12)

'Η ναυλαγορά

Σταθερός ὁ τόνος τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς κατά τάς τελευταίας ήμέρας τού μηνός, ἔνω μετά την ἀπόκτην τών γαιανθρακωρύχων — μέχρι τής 28ης Μαρτίου ἐπί δύο ἔδηδομάδας — ἀπό την ἐργασίαν των, κάποιαν χαλαρότητα έσημεισαν αἱ τιμαὶ τῶν ναυλών.

Ἡ εύρυτρα ζήτησις τοννάς εἰς τόν δορειομερικανικὸν τομέαν διά σιτηρά και ἄλλα εἰδῶν φορτιών ἀπέρροφουν ἀρκετήν ἀπό την διαβίσιμον, λόγω τής ἀναστολῆς τῶν ναυλώσεων διά γαιανθρακούς, χωρητικότητα. 'Από τής 28ης Μαρτίου οι ναυλωταὶ διὰ γαιανθρακούς ἐπανήθον εἰς τήν ὄγοράν.

'Αρκετή ἐργασία εἰλεῖσθιν διά φορτώσεων ἀπό 'Αγγλίαν — Κόπτειντ (Απρ. Μάϊον) εἰς τά 10—10) τό κουώπτερ. 'Από Νόρδερν ρέιντζ δι' 'Ιρλανδίαν δολλ. 14, διά Δυτ. Ιταλίαν δολλ. 11—11.75, διά Βόρ. Γαλλίαν (βρώμη) δολλ. 12.15. Θεοντάπο Κόπτερ διά Βορείων δολλ. 18.25 καὶ 57/6 δι' 'Αγγλίαν, 'Ορζα διά Μανίλαν δολλ. 19.25. Ζαχάρεις ἀπό Βέρα Κρούδ διά Καράτοι δολλ. 22 γκρός τέρμης, σελ. 70 δι' 'Αγγλίαν, 'Απρ. Μάϊον. 'Από Σάν Ντομίγκο 62) — δι' 'Αγγλίαν και Περού 85) — δι' 'Αμέριστον.

Γαιανθρακες διε Ρίον 'Ιανεύρον δολλ. 7.80. 'Ο Βόρ. Ειρηνικός εἰς τά 80) — φίο δι' 'Αγγλίαν, δολ. 16.50 σιτηρά διά Χάιτιαν, δολ. 21.50 διά Περσικὸν Κόπτερον καὶ κατ' ἀποκοπὴν σκάφος εἰλιμένων 165 χιλ. δολλ. διά Ν. Αφρικήν φίο.

Τό Πλεύτην ἐν ἀπρίσιᾳ. Ο ναυλοὶ τῶν 56 σελ. ἐπιηρόθητος εἰς σκάφος 9 χιλ. τόνων ἀπό 'Ανω ποταμὸν διά Δυτ. Ιταλίαν (Μάρτιον). — 'Απρίλιον).

Οι πέραν τού Σουζέ τομεῖς μὲν ἐλλειψιν τοννάς δι' ἐγγυτέρως ημερομηνίας καὶ μὲ ναύλους σταθερωτέρους. 'Από την Αύστραλιαν (δευτικὸς λιμένας) 82) ἀπληρώθησαν δι' 'Αγγλίαν, εὖ Μέσην 'Ανατολίαν 65) — στοτος εἰς χύμα. 'Αρκεταὶ διαταγαὶ τοπικῶν μετεφόρων ἐκπληρόφορουν διό δρυζαν, γαιανθρακας, ὅλας καὶ μεταλλεύματα.

Μετολλεύματα ἀπό Τηλάγκα Μητέων διά Μαυρίκιον 35) — καὶ ἀπό Λορέντζο Μαρέκο διά Λομπίτο 40), — 'Απρίλιος.

Ἡ Μάρη Θάλασσας διά σιτηρά δολλ. 13 διά Βορδάνη καὶ 52) δολ. φόρμη, δι' 'Ολανδίαν καὶ 42) δολ. διά Χάιταν, δολ. 21.50 διά Περσικὸν Κόπτερον καὶ κατ' ἀποκοπὴν σκάφος εἰλιμένων 165 χιλ. δολλ. διά Ν. Αφρικήν φίο.

Οι γαιανθρακες ἀπό Πολωνίαν διά Ρότερνταμ 18)6, ἀπό 'Αγγλίαν μὲ μικρὸν κίνησιν διά Γιρβαλτόρ 17) —, 'Αλεξανδρειαν 28)3.

Αἰσθητή η ζήτησις διά τούμην-τούτηρα. 'Επιηρόθησαν 24) — διά ταξίδιον Περσικοῦ Κόπτερος ἐν Εύρωπῃ καὶ 20) — διά ταξίδιον 4—6 ἔδηδομάδων 'Απων 'Ανατολής εἰς μεγάλα σκάφη, παράδοσις, ἐπαναπαράσις Χόγη — Κόγκη.

Τά παναμαϊκά

Καθ' ἡ ἐγγύωση ἐκ Νέας 'Υόρκης, η διαχείριστος τού σχεδίου Μάρσαλ ὑπέδειξε τήν μὴ ν αὐλά ως ιν σκαφῶν ἀλλάς σημαίας, πλὴν 'Αμερικανικῶν καὶ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν τού σχεδίου. Κατ' ἀκολουθίαν της τοιστῆς παρεμβάσεως, τά Παναμαϊκά καὶ τά Καναδικά φορτηγά ἐξαιροῦνται τόν ναυλώσεων. 'Η διαχείριστος ζήτησε τήν ὀκύρωσην τῶν ναυλώσεων διά συνεχῆ ταξίδια καὶ ζήτησεν, σπως εἰς τό μελλον κάθε ναυλώσεως σκαφῶν ἀλλων, πλὴν τῶν καθοριζομένων ἀντέτρων σημαιών, τυγχάνη τής προεγκρίσεως τής διαχείρισεως.

Τά ναυλωθεντά φορτηγά μας

ΑΛΙΚΗ: ἐκ Μασσάρδας 9000 τ. ἀλατος δι' 'Ιαπωνίαν 52)6, φορτωσις Μάρτιον. — **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΟΡΑΣ:** ἐκ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων διά Μαδαγασκάρου δολλ. 15.45, φίον δύο λιμένων ἐκφορτώσεων 15.65, φορτωσις 20—30 Μαρτ. — **ΓΚΛΟΡΙΑ:** (παναμ.) ἐκ Βόρ. Ειρηνικού 417.000 κ. π. γενικῶν ειδῶν καὶ ζελείας διά Κείπ. Τάουν — Μπέτρας ρέιντζ κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 150.000, φόρ. Μάϊον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπό Η πόνας 7500 τ. μεταλλεύματα διά Μπαρρόου 30), φόρτωσις Μάρτιον.

ΕΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ: (παναμ.) ἐκ Πόρτ. 'Αλις 9415 τ. γαυον πιρύ εἰς δέματα διά Βρέμη δολ. 17.65, φορτωσις 7—27 'Απρίλιο.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: (η ἔτερον) ἐξ 'Αβεν 8000 τ. ἀλατος διά Καλκούταν 28 ρουτίπας, φορτωσις 20 'Απρίλιον — 10 Μάϊον.

ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΡΕΙΝΕΡΠ (σημ. ἀγγλική) ἐκ Πέπελ 7500 τ. μεταλλεύματα δι' 'Αγγλίαν 38)6, ἵνα Μιδδλεζμπρο 39)6, φορτωσις 10—25 'Απρίλιον. 'Οφιδον διά δύετερον ταξίδιον 38) — βάσιον.

ΕΛΩΝΙΔΑΣ: ἀπό ἥδη λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτων διά Βορδάνη, Καράτσι, Μαντράς δολλ. 13, φίον διά Βορδάνη, Καράτσι, Καλκούταν 13.50, φορτωσις 15—28 'Απρίλιο.

ΚΥΜΑ: ἀπό Ντουγκιούν 9000 τ. μεταλλεύματα δι' 'Ιαπωνίαν 34) — φορτωσις Μάϊον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπό Η Μαύρης Θαλάσσης 4000 τόν. γεννημάτων διά Χάιταν 42)6 φίο (1000 τ. φόρτωσιν, 500 τ. ἐκφόρτωσιν), φορτωσις Μάρτιον.

ΚΑΡΤΕΡΙΑ: (σημ. ἀγγλική) ἀπό 'Αγ. Λαυρέντιον 52.000 κουώπτερος σίτου δι' 'Αγγλίαν — 'Αμέριστον — 'Αμεριδύρον 10)3 τό κουώπτερο, φίον διά Σαΐν Τζών 9)9, Χάλιφες 9)3, 'Ηνων. Πολιτείας (δχι δορείως Χαττέρας) 10)3, ἀπό ἀμερικα-

«ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ (παναμ.) ἐκ Βόρ. Ειρηνικού 9500 τ. σιτηρά δι' 'Αγγλίαν, 'Αμεριδύρον 80)6, καντσέλη 3 Μαΐον. — **ΦΡΙΞΟΣ** (παναμ.) ἀπό Βρετ. Κολομβίαν 9500 τ. (486.000 κ. π.) διά Βάλ- δις Μπαί — Λορέντζο Μαρκές δολλ. 160.000 φίο (ξελείαν καὶ γενικά) κατ' ἀπο- κοπὴν, φόρτωσις 25 Μαΐον — 15 'Ιουνίου.

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ἐκ Καλκούτας 7700 τ. γαιανθράκων διά Κολόμπο 21 ρουτίπας, φορτωσις 1—15 'Απρίλιον.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΟΝ παναμ.) ἐκ Χαμπτον ρόδης 9000 τ. μεταλλεύματα δι' 'Αμέριστον 26)6, φορτωσις 'Απρίλιον.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΟΝ (παναμ.) ἐκ Χαμπτον ρόδης 7.80, φορτωσις 12—20 'Απρίλιον.

ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ ἀπό Πόρτ. Λιμόν καὶ Βέρα Κρούδ 10.000 τ. γεννημάτων (χύμα) διά Ρίον 'Ιανέριον διά Καράτοι 110) — φόρτωσις 25 Απρίλιον — 10 Μαΐον.

ΕΥΡΥΒΙΔΗΛΗΣ (παναμ.) ἐκ Βαγκούδερ 9000 τ. γεννημάτων (χύμα) διά Χάιφαν δολ. 16.50, μπρέθ — τέρμη, φόρτωσις 15—30 'Απρίλιον.

ΣΟΥΝΙΟΝ ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόπτερον 9000 τ. θείου δι' 'Ινδίας δολ. 18.25, γκρές-τέρμη, φόρτωσις Μάρτιον — Απρίλιον.

ΒΙΡΓΙΝΙΑΣ (παναμ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9800 τόν. ζελείας καὶ γενικῶν ειδῶν (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Αγγλίαν 80) — φίο, φόρτωσις 1—20 Μαΐον.

ΜΙΧΑΗΛ Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ἀπό Λα Κούνελ 7500 τ. μεταλλεύματα δι' 'Αγγλίαν (εξαιρετείς Βάρκικτων), σελ. 29) —, φίον Μιδδλεσμπρο 30) —, φόρτωσις 25—31 Μαΐοι.

ΔΑΔΑΝΑΠΡΙΣ ἀπό Θερμίδη 3900 τ. μεταλλεύματα δι' 'Αγγλίαν 34)6, φορτωσις Μάρτιον — 'Απρίλιον.

ΦΩΤΕΙΝΗ (παναμ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9200 τ. ζελείας καὶ γενικῶν ειδῶν (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Κείπ. Τάουν — Λορέντζο Μαρκές ρέιντζ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 165.000, φορτωσις Μάϊον — 'Ιουνίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝΙΑ (παναμ.) ἀπό Αγγλική 9000 τ. γεννημάτων εἰς χύμα δι' 'Αγγλίαν 82)6 δάστιν, φίον ἀπό Δυτικήν Αύστραλιαν διά Μέσον 'Ανατολήν 65) — φόρτωσις 1—30 'Απρίλιον.

ΦΩΤΙΝΤΟΝ (παναμ.) ἀπό Καλκούτας 10.807 τόνων ί.ω. (καταναλ. φίον διά δέματα) διά Βαγκούδερ 15—28 'Απρίλιον, έπιστρατεύεται τόσα πάραποδας λιμένας Νοτίου Αφρικής διά Κείπ. Τάουν — Λορέντζο Μαρκές ρέιντζ, δολ. 6.40, φορτωσις 2—31 Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Νόρδερν ρέιντζ, δολ. 8.25, μέ 700 τ. φόρτωσιν 15 ανάν, 1000 τ. ἐκφόρτωσιν δολ. 1, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 4 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Νόρδερν Γαλλίαν δολ. 9.70, φόρτ. 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Νόρδερν Ζαρπέλας δολ. 10.800 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Γαλλίαν δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμένετος) ἀπό Καράτσι 6.400 τ. μεταλλεύματα διά Βόρειον Ζαρπέλας δολ. 11.75, φόρτωσις 1—25 'Απρίλιον.

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	είς Κονάκρι 30 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		Λ. Κεράνης	11	3509	έφθ. Αργυρόσπαν 28 Μαρτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ		υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	άνεχ. Χουελβαν 28 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Εμδεν 27 Μαρτ. δι' Αργυρόσπαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	(δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαρτ. διά Κιουρασσάο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Μαρτ. διά Γιαβάτα
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Μαρτ. διά Ντακάρ, έφθ. 27
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Κολόμπο 22 Μαρτ. διά Σαμπάγκ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		Στ. Καναθαρίωτης	22	988	εις Αμβούργον 28 Μαρτ. επισκευή
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΆΡΟΥ		άδ. Κουμάταροι	17	7777	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 Μαρτ.
ΑΚΤΗ		«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Κείτ Τάουν 30 Μαρτ. διά Πόρτ Έλιζαμπετ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Βομβάνη 11 Μαρτ. διά Μασσάβαν
ΑΛΦΕΙΟΣ		«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Γκάλεστων 16 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΜΕΡΙΚΗ		Α. Λουζής	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
ΑΜΦΙΑΛΟΣ		Αν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιάς άπο 18 Αύγ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ		«Ελληνικόν Δημόσιον	21	325	εις άκτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμόδις καὶ Πατέρας	43	7177	έφθ. Νοβορωσίσκην 20 Μαρτ.
ΑΝΑΡΙΟΣ		Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άνεχ. Τεργέστην 31 Μαρτ. διά Χάτιφαν
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ		Π. Τζανετάτος	92	951	εις ταξίδια εν Ελλάδι
ΑΝΝΑ		Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Καράτσι 27 Μαρτ. διά Τσιταγκόγκ
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Πόρτ Οκα 20 Μαρτ. (διά Βομβάνη)
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Τοκοπίλα 27 Μαρτ. διά Κρίστομπαλ
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Σταθάτος»	18	5685	έφθ. Κολόμπο 26 Μαρτ.
ΑΕΙΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαρτ. διά Χάρον
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμόδις καὶ Πατέρας	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 1 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		Μαρής Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πειραιάς άπο 2 Αύγ. π. έ.
ΑΡΓΩ		«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιάς άπο 1 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιβανός» Α. Ε.	41	7160	έφθ. Χάρτελπου 28 Μαρτ.
ΑΡΜΑΘΙΑ		άδ. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	έφθ. Τσιταγκόγκ 19 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	άνεχ. Δουγκέρκην 13 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΑΣΤΕΡΙΣ		«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	διήλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Περσίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Χόγκ Κόγκ 26 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ					
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Λομπίτο 17 Μαρτ. (δι' Αμβέρσαν)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαρτ. διά Νέας Εβρίδας
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Αντ. Παπαδάκης	44	7176	διήλθεν Αθεν 18 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Λουδίνων 27 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		Ρ. καὶ Π. Βεργωτής	20	5343	άνεχ. Μασσαλίαν 18 Μαρτ. διά Παλέρμο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		«Αλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	έφθ. Γένοβαν 25 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	εις Πειραιά 31 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Τεργέστην 27 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Βομβάνη 22 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	διήλθε Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		Θ. Επιφανεάδης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		άδ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Γένοβαν 29 Μαρτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διήλθε Φιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Θεσνίκην, φθάνει 3 Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		άδ. Συνοδινού	24	2740	άνεχ. Κολόμπα 29 Μαρτ. δι' Ακυάμπ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Ίω. Παράσταχος κλπ.	06	3016	έφθ. Μίδδλεσμπρο 20 Μαρτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		υἱοὶ Δ. Ιγγλεσή	18	5275	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		Π. Κυδωνιεύς	26	4862	διήλθε Χονδούλου 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		«Αιγαίον» Α. Ε.	44	7207	διήλθε Χονδούλου 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	διήλθε Κείτ Τάουν 26 Μαρτίου δι' Αμστερνταμ
ΔΙΡΦΥΣ		Διαμ. Πατέρας	19	5253	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 23 Μαρτ.
		άδ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Χούστον 12 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		N. Λιβανός	37	4839	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Μαρτ. διά Β. Γαλλίαν
ΕΒΡΟΣ		Καδίον Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 31 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 21 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άνεχ. Μαντράς 24 Μαρτ. διά Καλκούταν, έφθ. 28
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκυών» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5348	διήλθε Χονδούλου 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	διήλθε Κιουρασό 16 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΕΛΕΥΣΙΣ		Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Αμπελάκι άπο 31 Δεκ.
ΕΛΣΗ (έπιβατ.)		Ίω. Τόγιας	29	1493	εις άκτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Ριέν 22 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Νικολάει 21 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	έφθ. Πόρτλατ (Ορεγκον) 7 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Γένοβαν 30 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ		Α. Πρίντεψ	19	1492	έφθ. Πειραιά 26 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ		άντ. Χάλαρης	44	452	έφθ. Νικολάει 21 Μαρτ.
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)		Ίω. Παράσταχος κλπ.	43	235	έφθ. Πόρτλατ (Ορεγκον) 7 Μαρτ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Μαντράς 24 Μαρτ. διά Καλκούταν, έφθ. 28
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Καδίω Σιγάλα	21	2369	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ		υἱοὶ Π. Γουλανδρή	43	7244	διήλθε Μιμιγκα 22 Μαρτ. δι' Οξελοσούντ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύη. Ι. Χανδρή	43	7177	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διά Παραμαρίμπο
ΕΥΗΝΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	έφθ. Αλγερίου 28 Μαρτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ		άδ. Γουλανδρή	18	3551	διήλθε Βαταδίαν 14 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		Π. Μαρκείνης	43	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Λός Αντζελες 26 Μαρτ.
ΗΠΕΙΡΟΣ		Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	εις Αμδούργον 24 Μαρτ., επισκευή
ΗΡΩΝ II.		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διά Πουάν Νουάρ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιους	44	7198	έφθ. Βαττιμόρην 15 Μαρτ.
ΘΕΜΩΝΗ		«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Αμπελάκι 30 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	προστραγμένον εις Ασπρονήσια 30 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		Μιχ. Θ. Μπακόπουλος	42	2600	άνεχ. Τάμπαν 26 Μαρτ. διά Σαίν Τόμας
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ		Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	εις Αμδέρσαν 26 Μαρτ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	άνεχ. Βομβάνη 26 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ		Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	άνεχ. Κούριαν 26 Μαρτ. διά Μπεντί Μπουντέρ
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εις ταξίδια εν Ελλάδι
ΙΑΚΩΒΟΣ		Γ. Αγγελίδης	01	2107	εις Λαύριον 20 Μαρτ.
ΙΓΟΡ		Λώς καὶ Πεζάς	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 Μαρτ. διά Σαίν Ναζαίρ
ΙΘΑΚΟΣ		«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Αμδούργον 25 Μαρτ.
ΙΛΙΣΣΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Κυπρον 15 Μαρτ.

ΙΡΙΣ	'Ιω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	διήλθε Λισσαβώνα 28 Μαρτ. διά Γλασκώβην
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	44	7176	άνεχ. Σαουθμπτον 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκογ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Αμδέρσαν 25 Μαρτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διήλθε Σουέζ 21 Μαρτ. διά Φαχαχέλ
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600	εις Αμδέρσαν άπό 1 Νοεμ., έπισκευή
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	έφθ. Μπαρί 24 Μαρτ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος, Φράγκος	12	3442	έφθ. Γάνδην 25 Μαρτ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	διήλθε Μαδέρας 25 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	'Ελλην. Μεσού. Γραμματι	13	4916	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει εις Αμπελάκι 30 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	εις Ντουγκούν 15 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Αμδούργον 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	διήλθε Κολόμπο 19 Μαρτ. διά Σιάμ
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	έφθ. Νέαν Ύόρκην 29 Μαρτ.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει Μίδδλεσπρο άπό 10 Φεβρ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διήλθε Κολόμπο 26 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΟΖΑΝΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	εις κρατικάς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Πόρτ Άλμπερνι 22 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΚΟΝΙΣΤΑ	«Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	εις ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιθ.)	'Ελληνη. Μεσού. Γραμματι	11	3874	άνεχ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοστάσος	44	7244	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 24 Μαρτ. διά Καράτσι
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	διήλθε Κωνιόπολιν 18 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 23 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 24 Μαρτ. δι' Ιψουΐτς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Αποδιάκος	45	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176	έφθ. Βαγκούμερ 28 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λών καὶ Πεζάς	44	7176	έφθ. Χάρδρην 24 Μαρτ.
ΚΩΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	21	900	εις περιφερειακήν γραμμήν Βορ. Αίγαιου
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	εις περιφερειακήν γραμμήν Βορ. Αίγαιου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Κάλλιαρι
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Μπόναν 28 Μαρτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7177	έφθ. Βαλτιμόρη 26 Μαρτ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	4046	άνεχ. Κολόμπο 21 Μαρτ. δι' Αγιον Μαυρίκιον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 27 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	εις Κωνσταντάναν 22 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	έφθ. Λίβερπουλ 29 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Δ.	Κ. Η. Λαιμούς	12	4707	εις Μπανγκάκαρ 15 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	έφθ. Φιλιπούλλα 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	33	486	εις ταξίδια έν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Μαρακάϊμπο 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άνεχ. Πειραιά 16 Μαρτ. δι' Αϊγυπτον
ΜΑΡΠΗΣΑ	Ν. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Γενόβαν 22 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωρακάστουλος	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαρτ.
ΜΕΜΦΙΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	άργει Αμδούργον 30 Μαρτ.
ΜΕΝΤΩΡ	«Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Βαγκούμερ 24 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρο. Λ. Καμπάνη	20	5227	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Τάιν
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος Α. Ε.	43	7207	έφθ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Γενόβαν 27 Μαρτ. διά Λά Γκουλέττη
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	45	7247	έφθ. Παλέρμο 24 Μαρτ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΝΕΔΩΝ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Θέουταν 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΗΡΕΥΣ	Έμμ. Χατζηλιάς	37	5205	εις Κόρραμ Σάχρ 14 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σιά	43	7176	διήλθεν Αδεν 15 Μαρτ. διά Ντόρμπαν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	έφθ. Βομβάνην 25 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καίρης	43	7244	άνεχ. Γκάλεστων 28 Μαρτ. διά Θέουταν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Μπάρρου 26 Μαρτ. διά Μελίλλαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεχ. Βαγκούμερ 23 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διήλθε Χερούλου 24 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Χονολουλού 28 Μαρτ. διά Γκουλφπορτ
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» Α. Ε.	19	5175	άνεχ. Κολομβίαν 28 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΞΑΝΘΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	41	674	εις Νιούπορτ άπό 4 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	Φασαλοί καὶ Σιά	44	7176	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΟΓΛΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	έφθ. Λισανδρίνα 24 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 Μαρτ.
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	άνεχ. Ντουάρα 9 Μαρτ. διά Κρίμπι
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	έφθ. Κολόμπο 25 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τρόπη» Σο	18	5525	έφθ. Μολέιν 23 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Μπελαδάν 29 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Οκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Αμδούργον 30 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	A. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Ρουέν 23 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Βενετίαν 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	N. Νικολαΐδης	21	601	άργει Πειραιά 31 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Νέαν Ύόρκην 25 Μαρτ.
ΠΑΡΓΑ	K. Σκριβάνος καὶ Σιά	15	999	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου—Δούκας	31	200	άνεχ. Βόλον 30 Μαρτ. διά Θεσ/νίκην 1 Απρ. διά Τεργέστην
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρόνη	20	1130	άναχωρει έκ Θεσ/νίκην 1 Απρ. διά Τεργέστην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. M. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Κολόμπο 26 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Μπαρραγκουΐλλα 23 Μαρτ. διά Μαρακάϊμπο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	έφθ. Ρουέν 27 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	ιού. Π. Γουλανδρή	43	10448	άνεχ. Κολομβίαν 29 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & E. Νομικός	43	7176	άνεχ. Γκάλεστων 26 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	43	3610	εις Πειραιά άπό 24 Ιαν.

ΠΗΝΕΙΟΣ		«Θεοφανώ»	Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 Μαρτ. διὰ Βλαδιβοστόκ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. 'Ανδρεάδης		43	10193	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΠΟΠΗ		Μιχ. Βερνίκος		96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Αὔγ. 1948
ΠΡΕΝΤΟΝ		Καττουλάς καὶ υἱοί		06	2088	έφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		Βαγιάννης καὶ Σια		16	1765	εἰς Ἀμέρεραν 26 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ		έτ. «Γαλαξίας»		45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική»	Α. Ε.	44	1923	έφθ. Χάριγκεν 19 Μαρτ. (διὰ Τουρκίαν)
ΡΟΔΟΣ		«Τρανσπετρόλ»		17	4908	άνεχ. Ἀμπαντάν 18 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες		01	3634	άνεχ. Ρουέν 26 Μαρτ. διὰ Γάνδην
ΣΑΜΟΣ		υἱοί Δ. 'Ιγγλεσή		43	7177	έφθ. Ρόττερντα 25 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Σιγάλα - Κουλουκουντῆ		43	7207	έφθ. Ρουέν 25 Μαρτ.
ΣΕΡΡΑΙ		Έλληνικὸν Δημόσιον		21	725	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ. 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ		Έλληνικὸν Δημόσιον		22	4949	άργει Τάνι ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ		«Ναυτίλος»	Α. Ε.	17	4300	έφθ. Ἀμβούργον 5 Μαρτ., ζημία
ΣΟΥΝΙΟΝ		Λῶς καὶ Πεζᾶς		43	7244	διηλθεν Ἀζόρας 14 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		Μιχ. Κουλουκουντῆς		44	7176	έφθ. Ὁράν 28 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟΣ		Δ. Φαφαλίδης		14	3801	διηλθεν Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διὰ Μιαρρόου
ΣΤΑΥΡΟΣ		«Κάσος»	Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Ρουέν 17 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Κουμάνταρος		44	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ		04	646	έφθ. Κίελον 26 Μαρτ.
ΣΤΡΥΜΩΝ		«Λιβανός»	Α. Ε.	19	5250	έφθ. Τοιτταγκόγκ 21 Μαρτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		ἀδ. Βλασσόπουλοι		43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΣΥΡΟΣ		Δ. Γεωργόπουλος		43	7176	διηλθεν Κρίστομπαλ 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΚΗΣ Κ.		Κατσουλάκος		20	471	εἰς ταξίδιον ἐν Ἐλλάδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		ἀδ. Λαιμοῦ		13	4221	άνεχ. Χουέλβαν 22 Μαρτ. διὰ Γάνδην, έφθ. 29
ΤΑΥΓΕΤΟΣ		Κουλούθρου - Εμπειρίκου		18	5687	έφθ. Καλκούταν 18 Μαρτ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκᾶς Νομικός		20	844	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ. διὰ Κων) πολιν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Δ. I. Χανδρῆς		43	10448	έφθ. Σουάν 17 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 28
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		Έκτωρ Δρακούλης		11	3658	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαρτ.
ΤΗΝΟΣ		Ποθ. Μπάκιας κλπ.		11	1459	έφθ. Τεργέστην 23 Μαρτ.
ΤΡΙΤΩΝ		ἀδ. Γράτσοι		44	7207	εἰς Ντώρμπαν 21 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II		'Αθαν. Κουλούρας		30	4557	άνεχ. Μιτόναν 25 Μαρτ., Γιβραλτάρ 28 διὰ Μίδδλεσμπρο
ΥΠΕΡΙΩΝ		Έλληνικὸν Δημόσιον		43	6732	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 'Ιαν.
ΦΛΟΓΑ		έτ. «Θαλάσσιοι Σιδ) μοι»		05	480	εἰς ακτοπλοιάς μεταφοράς
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκᾶς Νομικός		21	1783	άνεχ. Καράτοι 27 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΦΛΩΡΙΝΑ		Κ. Παπαγεωργίου & Σία		20	985	άνεχ. Πειραιᾶ 19 Μαρτ. δι' ἀνοικτήν θάλασσαν
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θεού. Σταφυλοπάτης		27	757	εἰς Κατάνην 31 Μαρτ. (δι' Ἐλλάδα)
ΦΡΕΔ		Κ. Δ. Καλαφάτης		07	4043	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ		I. M. Καρράς		44	7176	διηλθεν Κρίστομπαλ 26 Μαρτ. διὰ Τακάο
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσος»	Α. Ε.	45	7247	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
ΧΑΛΚΗ		Έλληνικὸν Δημόσιον		45	470	εἰς δρωολόγια Πειραιῶς—Καβάλλας
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ		Έλληνικὸν Δημόσιον		01	541	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Μαρτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσος»	Α. Ε.	44	7176	έφθ. Χουνούλουν 19 Μαρτ.
ΧΙΟΣ		«Λιβανός»	Α. Ε.	39	5643	έφθ. Βαγκούμερ 20 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ		υἱοί Π. Γουλανδρῆς		44	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Νοεμ.
ΨΑΡΑ		«Αναστασίου - Φαφαλίδης		45	7247	
ΩΚΕΑΝΟΣ		Έλληνικὸν Δημόσιον		43	6732	

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρτεμίς»		17	3976	άργει Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		«Κεμπάκο»		43	7160	εἰς Χάλιφαξ ὑπὸ παραλαβὴν, 25 Μαρτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζερέρο»		44	7176	διηλθεν Πόρτ Σάιδ 22 Μαρτ. ἐξ Ινδιῶν
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπιβατ.)		έτ. «Τσάγκρες»		98	1573	άργει Αὐτελάκι ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίς»		45	7201	εἰς Σπάτη 24 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Οκεανός»		19	5869	έφθ. Κοστέν 24 Μαρτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Τρανασταλάτικα»		18	7717	διηλθεν Αρούμπατα 14 Μαρτ. διὰ Χάρην
ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σάμσοκ»		44	7207	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ		ἔλληνες ἀγορασταὶ		45	7149	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαρτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		Κ. Κονιαλίδης		14	4046	άνεχ. Νεάπολιν 20 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		έτ. «Μηνάς»		08	1763	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.		έτ. «Πονουκά»		04	4784	έφθ. Ρόττερντα 24 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ		έτ. «Μαρίτιμος»		19	5114	διηλθεν Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διὰ Λουδίνον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»		43	7191	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Μαρτ. διὰ Τέλ Αΐδιον
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ. «Αριστομένης»		42	7176	έφθ. Ρουέν 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»		43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ		έτ. «Αριστομένης»		43	7244	έφθ. Λισσαβόνα 19 Μαρτ. (διὰ Β. Γαλλίαν)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»		19	5672	έφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Πόνκα»		22	1979	άργει Πέναρδος 28 'Οκτ.
ΑΡΟΖΑ		έτ. «Φουνταντόρ»		21	3522	έφθ. Νεύρη 18 Μαρτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		«Παναμένια Λάϊν»		27	17226	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απρ. 1948
ΑΤΛΑΝΤΙΚ		έτ. «Νόρθ 'Αμερικαν»		21	8206	εἰς Ιένοβαν 30 Μαρτ., διασκευὴ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)		έτ. «Ατλαντικός»		43	7176	έτ. Λιμένα Βορ. Γαλλίας 20 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ατλάντικος»		44	7247	άνεχ. Σαγκάνη 18 Μαρτ. διὰ Νέαν Καλληδονίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ		έτ. «Ατλάντικος»		44	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΝΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαρτ. διὰ Λά Πλάταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Ατλάντικος»		44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΡΙΣ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7200	έπος Σουέζ 22 Μαρτ. ἐκ Βομβάνης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	άνεχ. Ικούικ 19 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	έφθ. Λάς Παλάμας 18 Μαρτ. (εἴτα Τενερίφαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικος»		48	10928	διηλθεν Πόρτ Σάιδ 27 Μαρτ. διὰ Ρουέν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικος»		49	10900	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. διὰ Χάρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	διηλθεν Αδεν 20 Μαρτ. διὰ Καράτσι, έφθ. 26
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·		έτ. «Ατλάντικος»		43	7176	εἰς Λιμένα Αύστραλιας ἀπὸ 23 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ		έτ. «Ατλάντικος»		44	7247	έφθ. Νέαν Όρλεανην 18 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκτούρος»		27	4889	άνεχ. Βορδώ 20 Μαρτίου διὰ Δυτ. Αφρικήν
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ		έτ. «Κρούζες»		19	5670	διηλθεν Αδεν 18 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΑΛΕΡΟΖΟ		έτ. «Τριντεντέ»		20	2310	έφρει Κούδαν 20 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Λεβδάντε»		43	7176	έφρει Παλέρμον 20 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΙΡΑΓΚΟ		έτ. «Βιρόνα»		05	339	έφρει Μπαστέν 22 Μαρτ. διὰ Μομπάσσα
ΒΥΡΩΝ		έτ. «Γλαύκος»		18	5222	έφθ. Πειραιᾶ 15 Μαρτ. (εἴτα Αίγυπτον)
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Δώρω»		19	640	εἰς ταξίδια 'Ασούμπα—Β. Αμερικής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κώσταρικας)		έτ. «Ούρουργουάτη»		13	5125	διηλθεν Σουέζ 13 Μαρτ. διὰ Κορέαν
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)		έτ. «Αράσουκο»		12	6348	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 20 Μαρτ. διὰ Χάρην
ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Διεθνής»		49	10900	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 19 Μαρτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)		έτ. «Σάμσοκ»		44	7216	έφθ. Πειραιᾶ 15 Μαρτ. (εἴτα Αίγυπτον)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αρτεμίς»		17	3322	εἰς ταξίδια 'Ασούμπα—Β. Αμερικής
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ. «Πλάξ»		20	6157	έφθ. Σιγκαπούρην 26 Μαρτ. (διὰ Γιοκοχάμαν)
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»		22	5490	εἰς Πόρτ Σάιδ 28 Μαρτ.
ΔΡΥΑΣ		έτ. «Μιραφλόρες»		19	812	άργει Σύρον 31 Μαρτ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Αλμπιτρός»		20	5107	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 1 Φεβρ.

ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	έφθ. Χούλι 22 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμη. Γιανουλάτος	28	6252	άργει Μπάρρου από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	άργει Κάρδιφ από 22 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΕΝΣΦΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Χάδρην
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ζ	έτ. «Πομαρός»	43	7176	εις Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηνης»	19	2624	άνεχ. Γκαλδεστων 16 Μαρτ. διά Σάντος
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	7582	διήλθε Παναμάν 17 Μαρτ. έκ λός "Αντζελες
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρη 15 Μαρτ. διά Ναγκούγια
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 19 Μαρτ. διά Χάδρην
ZAN	έτ. «Ορίνοκό»	44	7165	εις Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρ»	19	5524	άνεχ. Κρατάσι 10 Μαρτ. διά Βομβάνην
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Νόδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Γλασκώνη 23 Μαρτίου
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νόδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νόδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	έφθ. Βαλτιμόρη 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νόδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	εις ταξίδια Άρούμπας—Μαρακάϊμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	«Νόδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Χάδρην 24 Μαρτ. και Ρουέν 27
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	άνεχ. Μασσαλίαν από 26 Φεβρ.
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Ζαράτις»	18	7914	άργει Μασσαλίαν από 14 Σεπτ., έπισκευή
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονες»	22	8432	άργει Βαλτιμόρην από 7 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	7710	έφθ. Γένοβαν 19 Μαρτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διήλθε Κρίστομπαλ 22 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ-Ρέϋ»	12	3923	άνεχ. Γκρειντζεμάσου 17 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον.
ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	«Μπράΐτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Μαρτ. διά Τανάμο
ΚΑΝΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντας»	18	480	άργει Πέραμα από 19 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνας»	03	491	έφθ. Κιελον 24 Μαρτ.
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	άνεχ. "Άδεν 22 Μαρτ. διά Βουττόν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	άνεχ. Μασσαλίαν 9 Μαρτίου διά Φόρτ ντε Φράνς
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διήλθεν 'Άδεν 21 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΕΦΑΛΟΣ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	έφθ. Χάδρην 27 Μαρτ.
KNOZA	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	17	3804	ΠΩΛΗΘΕΝ μετωνυμάσθη «DROMIT», ισραηλιτικόν
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Γκαλδεστων 19 Μαρτ. δι' 'Ινδίας
ΚΟΡΑ	έτ. «Κάντια»	04	3479	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	Π. Γασταρίνατος	06	817	εις ταξίδια Πόρτ σατίδ—Βεγγάζης
ΚΡΙΣΤΑΛΛΙΝΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	εις Μάλταν 28 Μαρτ., έπισκευή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	'Αντ. Παπαδάκης	29	4386	"ΙΔΕ: «ΝΙΚΗ», ως μετωνυμάσθη
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	έφθ. Μάλταν 24 Μαρτ.
Παναμαϊκή έταιρ.	Παναμαϊκή έταιρ.	11	7527	διήλθε Κολόμπο 23 Μαρτ. διά Φρήμαντλ
ΛΙΜΠΕΡΕ·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Χερβούργον 24 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 12 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΟ·ΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού	16	5505	άργει οι ίδιες από 27 Φεβρ.
ΛΟ·ΙΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Αντόρε»	21	8206	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Μαρτ. διά Ταμπίκο
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	εις Χάρτελουν 30 Μαρτ. υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίων»	44	2883	άνεχ. Τρίνινταντ 20 Μαρτ. διά Παραμαρίπο, έφθ. 24
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 17 Μαρτ. δι' 'Ινδίας
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Φ. Φιλίνης	42	855	άργει Λίθ από 27 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσιάνα»	42	7176	άνεχ. Χάδρην 26 Μαρτ. διά Γδυνίαν
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πούντα "Άλτα»	19	2660	άνεχ. Παραμαρίπο 24 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	εις Πάτρας 8 Μαρτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Τρίνινταντ 17 Μαρτ. διά Μοέγκο
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	εις λιμένας 'Ιαπωνίας 5 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρας	01	3568	εις Τσιτταγούκ 10 Μαρτ.
ΜΕΝΤΑΕ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	έφθ. Νεάπολιν 16 Μαρτ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διήλθεν "Άδεν 21 Μαρτ. δι' 'Ινδίας
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Χαδάννων 15 Μαρτ.
ΜΟΛΤΟΒΑ	έτ. «18άκη»	11	4083	ΕΠΩΛΗΘΗ εις άλλοδαπούς
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Ντουάλα 22 Μαρτ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαρτ. διά Βερδώ
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άργει Νέαν 'Υόρκην από 6 'Ιαν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρις»	43	7196	έφθ. Ρουέν 19 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Κοβένας 21 Μαρτ. διά Πώλσμπορρυ
ΝΑΒΙΓΚΕ·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 18 Μαρτ. Ζημίας
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Χάδρην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	εις θάλασσαν 30 Μαρτ., υπό διασκευήν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πλανομορίτης»	19	2592	έφθ. Χάδρην 18 Μαρτ.
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	έφθ. Σφάδες 18 Μαρτ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Ταματάνην 20 Μαρτ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 20 Μαρτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙ	έτ. «Γρεδάτ»	44	7207	άνεχ. Κόμπε 23 Μαρτ. διά Βαγκούσερ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Χάδρην 24 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φόρταν·γν»	45	7148	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 20 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Χάδρην 24 Μαρτ. και Ρουέν 27
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Χάδρην πόδες 10 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΤΕΡΝΑ	Τζόν Λιβανός	15	5751	έφθ. Χάδρην 24 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	5531	έφθ. Βομβάν 7 Μαρτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόδα»	44	7244	εις λιμένας 'Ινδιών 6 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	48	10750	έφθ. Φαχαχέλ 25 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Άλεξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Μόμπιτ 23 Μαρτ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεδάτ»	19	7031	διήλθε Τρίνινταντ 21 Μαρτ. διά Πουάν Νουάρ
ΠΑΝ	έτ. «Άμαρυλλις»	20	5595	άργει οι ίδιες από 31 Δεκ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 16 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	διήλθε Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Χάδιφαν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	έφθ. 'Υμοιντεν 27 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	έφθ. Κοιλοττάμ 15 Μαρτ.
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβιέρας»	19	6040	άνεχ. Χάμπτον πόδες 16 Μαρτ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Καλκούταν 21 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβιέρας»	20	2606	έφθ. Κάδις 18 Μαρτ.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	έφθ. 'Οδησσον 20 Μαρτ. (δι' 'Ινδίας)
ΠΛΟΤΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	εις Γένοβαν 30 Μαρτ.
ΠΟ·ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	διήλθε Πειραιά 24 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Λά Παλλίς 8 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 15 Μαρτ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενδενίτο»	19	5055	έφθ. Χερσώνα 23 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεχ. Φράμαντλ 18 Μαρτ. διά Σιδηνέυ
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσσο»	42	7176	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 22 Μαρτ. διά Νάρβικ

PEÑA (έπιβατ.)		06	1619	άνεχ. Σιγκαπούρην 18 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
PEÑA		20	5686	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		21	1925	εἰς Ἀλεξάνδρειαν ἀπό 6 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ		19	2632	άνεχ. Τρινιτάνην 21 Μαρτ. διὰ Παραμαρίμπο
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'Ι. Πελτέκης	99	1109	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 8 Αὔγ. π. Ε.
ΣΑΛΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστες	18	5664	έφθ. Κάρδιφ 20 Μαρτ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Σιγκαπούρην 24 Μαρτ., δι' ἐπισκευὴν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Βερακρούζ 17 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλάνος»	16	4818	έφθ. Βούιάνην 17 Μαρτ. (εἰτα Καράτσι)
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διῆλθε Χονολούλου 14 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σαιν Μαρίτιμα»	43	7166	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 19 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	εἰς Ντουμπρόβικ 15 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 10 Μαρτ. διὰ Λά Ζκουαΐρα
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΣΑΡΑΓΙΑ	Ναδ. Σούντ. 'Αμερικ.»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 13 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	εἰς Ελβαν 22 Μαρτ. (διός Βενετίαν)
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Θέουταν 16 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαρίάτος»	19	5354	άνεχ. Καλκούταν 17 Μαρτ. διὰ Καράτσι
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	διῆλθε Κολόμπο 5 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βατόρες»	10	3649	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	εἰς Μόλι 22 Μαρτ.
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα 'Αλτα»	18	2858	άνεχ. Τρινιτάνην 23 Μαρτ. διὰ Μοέγκο
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίονα»	21	7409	έφθ. Φρανκαντήλ 15 Μαρτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. Βαρκελώνην 23 Μαρτ.
ΤΕΤΗ (έπιδ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Κοιλδοττάμ 16 Μαρτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίστρα»	14	3634	έφθ. Ραγκούν 20 Μαρτ.
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανελλενικ»	02	10375	διῆλθε Λάς Πάλμας 22 Μαρτ. διὰ Μπουένος 'Αύρες
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντίας»	14	7821	εἰς Σπέτζιαν ἀπό 20 Φεβρ.
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	εἰς 'Αμερέσαν ἀπό 7 Φεβρ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 16 Μαρτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΦΩΦΩ	Έλληνες ἄγορασται	43	7160	εἰς Λίβερπούλ 23 Μαρτ. ὑπό παραλαβήν
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει 'Αιγαλέακι 31 Μαρτ.

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

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

Πλῆρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους
τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δοσις: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

Tὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα "CAMREX,"

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

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

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

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

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Ἀποθῆκαι χρωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP
καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερην λιμένας.

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.
'Ιδιαιτέρα δοσις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland
Κεντρικὰ Γραφεία: Hudson Road, Sunderland.

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ :

158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

31, North John Street,
LIVERPOOL, 2.
11, Bothwell Street,
GLASGOW, C. 2

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHARP & SONS (NORTHERN), LTD.,
Borough Road, NORTH SHIELDS.