

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1949

Αρ. Φύλλου 334/93

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 334/93

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΪΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Μία σύγκρισις

Περί τὰ τριάκοντα φορτηγά «Λίμπερτυς» — πλὴν τῶν δεξαμενοπλίων — ἀνήκουν τώρα εἰς «Ελλήνας» ἐφοπλιστάς, ἀποκτήσαντα τὴν Ἀμερικανική ὑπηκοότητα. «Ηυγράσθησαν, τελευταίως, ἀπό τὴν «Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν», ὅπερε τῶν γνωστῶν διευκολύνσεων — δανειακῶν καὶ ὄλλων — ποὺ παρέχονται εἰς μόνους τοὺς Ἀμερικανούς πολίτας. Τὰ σκάφη αὐτὰ συχνά ἐπισκέπτονται τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας. Μεταφέρουν τὰ σιτηρά τῆς Ἀμερικανικής Βοηθείας. Τὸν τελευταῖον μῆνα ἔνα τῶν κ. κ. Υἱών Π. Γουλανδρῆ καὶ ἔνα τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη ἔξεφόρτωσαν γεννήματα εἰς τὸν Πειραιά.

Ἄξιοσημείωτον εἶναι, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται ἀνέψητοσαν καὶ ὑπὸ τὴν Ἀμερικανικήν σημασίαν τὸν «Ἐλλήνα ναυτιλλόμενον, ὃς ἀμεσον συνεργάτην τῶν». Ἄρκετο ὅμογενεῖς ναυτικοὶ ἦσαν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ πρὸ αὐτοῦ ναυτολογημένοι ἐπὶ Ἀμερικανικῶν σκάφων, ὡς πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί, ἄλλοι, λόγω τῆς πολεμικῆς τῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπηρεσίας ἐκέρδισαν τὴν Ἀμερικανικήν ὑπηκοότητα καὶ τὸ δίπλωμα μὲ τὸ πτυχίον τοῦ Ἀμερικανού ναυτικοῦ πολλοὶ δὲ νεοί. «Ἐλλήνες, γεννηθέντες ἡ διαμένοντες εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡκολούθησαν τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα καὶ τάρας εἰσέρχονται εἰς αὐτό, ὑπεκινούτες εἰς τὸ ὄρμευτον τῆς Φυλᾶς μας. «Ολούς αὐτοὺς ἡ Ἑλληνική πλοιοκτησία, σύν τῷ χρόνῳ, συγκεντρώνει ἐπὶ τῶν νεοαποκτηθέντων σκαφῶν. Είνε ἀσφαλῆς ἔγγυσης τῆς ἐπιτυχίας εἰς τὴν νέαν αὐτήν ἐπίχειρηματικήν προσπάθειαν τοῦ Ἑλληνικού ἐφοπλισμοῦ. Ο 'Ἐλλην ναυτικός συναντάται ἀπολύτως μὲ τὸν νοοθρόπιον τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ. Πολύτιμος εἶνε τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως παράγων.

Οὕτω, δημιουργεῖται σύν τῷ χρόνῳ μία Ἐλληνο-Ἀμερικανική ναυτιλία ὑπὸ τὴν σημασίαν τῆς μεγάλης Συμπολίτειας. Εἰς τὴν ἀντίτεραν ἀκτὴν τοῦ Ἀτλαντικοῦ μία Ἑλληνική ναυτική παροικία, σφύζουσα ἀπὸ τὴν ἀνήσυχον δημιουργικὴν δραστηριότητα τοῦ «Ἐλλήνος, συνεκροτήθη ἡδη καὶ ὀσμέραι ἀναπτύσσεται. Ἡ ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. Ἀναζητεῖ τὸ παρελθόν τῆς Τεργετίστης, τῆς Μασσαλίας, τῆς Οδησσοῦ καὶ τοῦ Δέλτα τοῦ Δουνάδεως. Ισούς, μετὰ τινα χρόνον, τὰ Ἑλληνικῶν συμφερόντων Ἀμερικανικά σκάφη νὰ πλησιάσουν εἰς χωρητικότητα καὶ αὐτὰ τὰ καλυπτόμενα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Ἐπεσκέφθημεν, πρὸ ἡμέρων, ἔνα ἀπὸ τὰ δύο «Λίμπερτυς», τοῦ κ. Ν. Ρεθύμνη. Ἐξεφόρτωνεν εἰς τὸν «Αγ. Γεώργιον» (Κερατσίνη) 9 χιλιάδας τόννων σίτου. Πλοιάρχος ὁ κ. Ματαντός, ἐκ Λέρου. Γόνος ναυτικῆς οἰκογενείας (Ρουύσου—Νικολούδη). Μέχρι τοῦ 1941 ὑπέρρητην ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Ἐπολέμησεν εἰς τὸν Ειρηνικὸν ἐπὶ Ἀμερικανικῶν πολεμικῶν, μετεξεπαιδεύθη καὶ ἀπέκτησε τὸ δίπλωμα τοῦ Ἀμερικανού πλοιάρχου. Εκυβέρνησε τὰ παντὸν τύπου Ἀμερικανικά σκάφη, ἀπὸ τοῦ ἀποβατικοῦ μέχρι τοῦ μεγάλου μεταγωγικοῦ τῶν 18 χιλ. τόννων, τώρα δὲ ἀποτελεῖ καὶ αὐτὸς τὸν πυρήνα τῆς νέας ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν ἐφοπλιστικής προσπάθειας. Αος Μηχανικὸς ὁ κ. Διαμαντόπουλος ἐκ Κάσου. Ἀρκετά, ἐπίσης, μέλη τοῦ λοιποῦ πληρώματος εἶνε «Ἐλλήνες Ἀμερικανοὶ πολίται». «Ἐνας ναύτης, Πούλος ὄνοματι, ἀπὸ πατέρα «Ἐλληνα καὶ μητέρα ιθαγενή τῆς Χαδάς, ὑπέρφενευτεί, διότι εἶνε «Ἐλλην τὴν καταγωγήν, χωρὶς οὐδὲ λέξιν νὰ γνωρίζῃ Ἐλληνικά.

Ἀριστα συντηρημένον καὶ δλοκάθαρον τὸ σκάφος. Είνε τὸ δεύτερον ταξίδιον, ποὺ ἐκτελεῖ, ἀπὸ τῆς παραλαβῆς του εἰς τὸν «Αγιον Φραγκίσκον». Ή «Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν» τὸ παρέδωσε μετὰ πλήρη ἐπιθεώριαν, ταξινομημένον εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα, μὲ σᾶλα τὰ ἔφδοια, ἐξαρτήματα καὶ ἀμοιδοῦ ἐπ' αὐτοῦ.

Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασία διέπεται κυρίως ἀπὸ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν μὲ τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα. Χωρὶς αὐτὴν δὲν νοεῖται ναυτολόγησης. «Ολαὶ αἱ περιπτώσεις ὠρῶν φυλακῆς, ἐκτάκτου ἐργασίας καὶ ὑπερφορῶν προβλέπονται διὰ τῆς συμβάσεως, ὡς τε νά περιορίζονται αἱ διενέξεις πλοιάρχου καὶ πληρώματος, χωρίς, δῶμας, καὶ νά ἔκλείπουν παντελῶς, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ Ἀμερικανός ναυτεργάτης εἶνε ὁ καλλίτερον διαιτώμενος καὶ ἀμειβόμενος εἰς τὸν κόσμον.

Θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ, ἐν συνεχείᾳ, ἡ ἐπίχειρηματικὴ πλευρά τοῦ Ἀμερικανικού «Λίμπερτυ». Αὐτή καὶ ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρει. Ἡ σύγκρισις μὲ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος πολλὰ θὰ ὑποδείξῃ εἰς τοὺς ἐδῶ διώκτας

τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. «Ἐκδόλον θὰ καταστήσῃ τὴν μειονεκτικὴν θεσιν τοῦ ιδιοκού μας πλοίου.

Θὰ ἀρχίσωμεν ἀπὸ τὰς διπάνας. Τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος εἶνε τὸ ἀκριβώτερον μεταξὺ ὅλων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας. Εἰς 1.400 δολλάρια, περίτον, φθάνουσα τὰ μερισμοὶ τοῦ ταξιδίου του, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν καυσίμων καὶ ἑκτὸς τῶν ἀπρόβλεπτων, τῶν προμηθεών, λιμενικῶν, φορτεκφορτωτικῶν καὶ φόρων. «Ἐν ὀντάλουσι τὰ σχετικὰ κονδύλια ἔχουν οὗτοι:

Πλορώματος (μισθὼς καὶ τροφή)	δολ. 600
Συντήρησης καὶ ἐπισκευαί (μετὰ τῶν υλικῶν καὶ ἐφοδίων)	» 210
Ασφαλιστρα	» 160
Πετρέλαιον (2 δολ. τὸ βορεῖ. Εν τρίτον χρόνου ταξιδίου ἐν φρεσὶ κατά μέσον δρόμου)	» 300
Έξυπηρέτησις δανείου καὶ κεφαλαίου ἀγόρας (20 ἑπτ.)	» 95

Σύνολον δολ. 1365

«Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔσοδα: «Ο ναῦλος τοῦ Ἀμερικανικοῦ εἶνε προνομιακῶς κατὰ τρία δολλάρια ὑψηλότερος τῶν ἔνων (φορτία εἰς χώμα σχεδίου). Τὸ «Λίμπερτυ» λ. χ. μὲ σιτηρὰ δι', Ἐλλάδα εἰσπράττει ναῦλον 16 δολ. τὸν τόνον, ἔνα λιμένα (Πειραιᾶ). «Ἐπὶ φορτίου χειμώνος 9.000 τόν. Σύνολον ναῦλου 144 χιλ. δολλαρίων. Διάρκεια ταξιδίου 55 ἡμέραι. Μέση ταχύτης 10 ½ μιλ.

Φορολογία ἡ τοῦ τὸν ἀπόδειγμένων κερδῶν 38.40 τοῖς ἑκατόν. Δικαίωμα παρέχεται ταχυτέρας ἀποσβέσεως ἐκ τῶν κερδῶν τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους (έντος μιας πενταετίας) καὶ ἡδη τελεῖ ὑπὸ τὴν κύρωσιν τοῦ Κογκρέσου νομοσχεδίου, προβλέπον τὴν ἀπολλογήν καταβολῆς τοῦ φόρου δύο ἑταῖρων διὰ τὸν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν νέων ναυτηρῶν.

Αὐτὰ εἶναι ἐν συντομίᾳ αἱ συνθήκαι καὶ οἱ ἀριθμοί, ὑπὸ τοὺς ὅποιους διεξάγεται τώρα ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς Ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτυ». Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ὑποθέσεως ἑκτάκτως ἀποδοτικῆς. Δὲν χρειάζονται αἱ προσθαφαιρέσεις, διὰ νὰ τὸ ἀποδεῖξωμεν.

Βάσει αὐτῶν, θετική προβλέπεται ἡ ἀνάπτυξις καὶ τῆς Ἐλληνο-Ἀμερικανικῆς νεαρᾶς ἀκόμη ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, λαμβανομένου, μάλιστα, ὑπὸ ὄφιν, ὅτι ὁ «Ἐλλην ἐφοπλιστής, εἰδίκευμένος ἀπόλυτα ἐπαγγελματικῶς καὶ μὲ συνεργάτας κατὰ τὸ δυνατὸν τοὺς «Ἐλλήνας ναυτικούς, πολλὰς θὰ ἐπιφέρῃ οἰκονομίας εἰς τὴν διαχείριστιν καὶ ἐντατικώτερον θὰ ἐκμεταλλευθῇ τὸ σκάφος.

«Ιδοὺ τώρα καὶ ἡ σύγκρισις μὲ τὸ «Ἐλληνικόν. Οἱ ἀριθμοί τῶν τε ἡμερησίων δαπανῶν καὶ τῶν ἔσοδων εἶνε οἱ πραγματικοί, ἐκ τῶν λογαριασμῶν ταξιδίους ἐξαγόμενοι καὶ οὖχι οἱ τοῦ κ. Νέζη τῶν τεκμαρτῶν καὶ ἀμαχήτων ἐξοδαρίθμων :

Πλόρωμα (μισθὼς ὑπερωρία, τροφή, ἀπομαχικά, παλιννόστησης κλπ.)	δολ. 356.00
Συντήρησης καὶ ἐπισκευαί (περιλαμβανομένων υλικῶν καὶ ἐφοδίων)	» 174.50
Ασφαλιστρα γενικῶς	» 124.30
Τόκοι δανείου «Ναυτιλιακής Επιτροπής»	» 39.00
Έξυπηρέτησις όρχικον κεφαλαίου	» 30.00
Διάφορα μικροέσδοτα	» 20.00
Πετρέλαιον (τὸ αὐτὸν μὲ τὸ Ἀμερικανικόν)	» 300.00

Σύνολον δολ. 1043.80

Καὶ αὐτά, χωρίς, ἐπίσης, τὴν πρόβλεψιν ἀποσβέσεων, προμηθεῖων καὶ φορτεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων.

Ναῦλος διὰ τὸ «Ἐλληνικὸν» κατὰ τρία δολλάρια κατώτερος. Διὰ τὸ σιτοφορτίον λ. χ. ἐκ Βοστῶνης διὰ Πειραιᾶ τῶν 9 χιλ. τόνων, ἔχομεν ἀκαθάριστον ναῦλον 117 χιλιάδας δολλαρίων, μὲ τὴν διάρκειαν ταξιδίου.

Τὸ Ἀμερικανικὸν θὰ διπάνηση 17.500 δολλ. ἐπὶ πλέον τοῦ «Ἐλληνικού σκάφους καὶ θὰ ἐσόδευσῃ 27 χιλ. δολλαρίων ἀπὸ ὑπερπλέον ναῦλον. Διαφορὰ ἀρκετὰ σημαντική.

Τῆς Ἀμερικανικῆς ἐπιχειρήσεως ἡ φορολογία εἶνε 38.40 % ἐπὶ τῶν 6 σιαὶ ω μὲν ἡ περί τον κερδῶν, τοῦ «Ἐλληνικοῦ 50 % ἐπὶ τῶν ναυλαριθμῶν καὶ ἔξοδαρίθμων κατ' ἀμάχτον τεκμήριον καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῶν πραγματικῶν κερδῶν ἐκάστου σκάφους. «Ἐπιτάχυνσις τῆς ὀλικῆς ἀποσβέσεως τῆς ἀξίας διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος ἐντὸς πενταετίας (20 % ἐπιτησίως). Διὰ τὸ «Ἐλληνικὸν ἐφ' ἀπαξ 20 τοῖς ἑκατόν καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς 5 τοῖς ἑκατόν ἐπιτησίως. «Ἀν κυρωθῇ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον ὁ νόμος περὶ ἑκτάκτων ἀποθεματικῶν ναυπηγήσεων, φόρος εἰς τὴν πραγματική ταπετώμα τοῦ τὸν σκάφους τοῦ Λίμπερτυ δὲν θὰ καταβάλλεται.

Αὐτά, ἀνέχαρτώς της ἀπόλυτον προστασίας, ποὺ παρέχεται εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος ἀπὸ τὴν πλουσίαν καὶ ισχυρὸν Ἀμερικήν καὶ τῆς ἀνέτου ἀπασχολήσεως του, ἔναντι τῶν δυσχερεών, ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ «Ἐλληνικὸν διὰ τὴν ἔξειρεσιν ἐργασίας μὲ ἐκπεσμένους ἔστω τους ναῦλους.

«Αν, λοιπόν, ληφθοῦν ὑπ' ὄφιν αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τοῦ «Ἐλ-

ληνικού σκάφους καὶ ἐκ παραλλήλου τὸ μειωμένον τῶν ἔσόδων του, (χαμηλότερον ναῦλον), ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὴν φορολογικὴν ἐπιβαρυσιν καὶ τὰ λοιπὰ διοικητικὰ μειονεκτήσια του, ἔναντι τοῦ Ἀμερικανικοῦ καὶ ὅλων τῶν λοιπῶν ἔνενα ὄμοιοτύπων πλοίων, καταλήγομεν εἰς τὴν θλιβερά διατίστωσιν, ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν καὶ ὅχι τὸ Ἀμερικανικὸν εἶνε τὸ ἀκριβώτερον σκάφος εἰς τὸν κόσμον.

Εὐλογός, συνεπῶς, καὶ ἡ πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν στροφὴ τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος. Δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς ἐκπλήξῃ ἡ ἐν συνεχείᾳ διεύρυνσί της. Ἔκει οἱ ὅρισμας ἐλέυθεροι διανοίγονται δι' οὗσον θέλουν καὶ γνωρίζουν νὰ ἐργασθοῦν. Ἔκει ἡ ἐπιτυχία ἀσφαλῆς. Ἐνῷ ἐδῶ....

Τὰ μειονεκτήματα

Δὲν ὑπερβάλλομεν τὴν πραγματικότητα, διαπιστώνοντες, ὅτι τὸ ἀκριβώτερον κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσίν του πλοίον εἰνε τὸ Ἐλληνικὸν. Πρόκειται, δυστυχώς, περὶ γεγονότος ἀνάμειοσθήτου, ἐφόσον διὰ τὴν διακρίσιν τῶν πραγμάτων πλέον ληφθῇ ὑπὲρ οὐφί τὰ υψηλὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως, ἡ δυσχερῆς φορολογικῆς κατάστασις τῆς φορτηγού, μας Ναυτιλίας, ἡ διοικητικὴ κακοδαιμονία καὶ τὰ ὄσημερα προβαλλόμενα ἐμπόδια εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, λόγω τῆς ἀπροκλητικῆς ἀσκούμενης ἔθνικιστικῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Ἡ σύγκρισις μὲ τὸ Ἀμερικανικὸν «Λίμπερτο» κατέδειξε τὰ πλεονεκτήματα αὐτοῦ ἐναντὶ τοῦ ἰδίου μας. Ἔκει, ὅμως, ποὺ οὐδὲ καν σύγκρισις χωρεῖ, εἴνε εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ σκάφους. Ἀκαταγώνιστος ἦτο ἡ ὑπεροχὴ του πρὸ τῆς καταδέσσεως ἀπὸ τὸν κ. Κρίτης τοῦ προϋπολογισμοῦ του 1949) 50. Ἐτι μᾶλλον ἐδραῖα καὶ πλεονεκτικὴ ἀπέβη ἡ θέσις του διὰ τῆς παραδοχῆς, κατὰ τὸν νέον προϋπολογισμόν, του ποσοστοῦ τῶν 40 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τῆς ἀξίας, ὡς ἐκτάκτου ἀρχικῆς ἀποδέσσεως κάθε νεοναυπηγουμένου σκάφους, ὥποτε δῆλον εἰς τὸν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, λόγω τῆς ἀπροκλητικῆς ἀσκούμενης ἔθνικιστικῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν.

Χρειάζεται μῆπως νὰ υποδείξωμεν ποίαν θαρρωνουσαν σημασίαν ἔχει διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν ἡ ταχυτέρα, κατὰ τὰς καλὰς περιόδους, ἀπόδοσης του πλωτοῦ της ύλικοῦ καὶ ποίου ὡς ἀμέσως ἀντίκτυπος εἰς τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὸν συγχρονισμὸν μιας Ναυτιλίας; Θεμελιούται ἀπορασιαλέυτως ἡ οικονομικὴ ὑπόστασης αὐτῆς καὶ περισσότερον αὐθεντικὴ καθίσταται ἡ ἐπιχειρησία τοῦ φορτηγοῦ ιδίᾳ πλοίου εἰς τὰς πολινήτρους τῆς ναυλαγορᾶς ἀνέλιξεις.

Καὶ διερωτώμεθα; Πῶς θὰ σταθῇ εἰς τὴν ἐλευθέρων διειθνῆ ναυλαγορᾶν τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν μὲ τὰ υψηλὰ ἡμερήσια ἔξοδα κινήσεως (175 λίρ. Ἀγγλίας), μὲ τοὺς τεκμαρτοὺς καὶ ἀμαχήτους φορολογικοὺς συντελεσταῖς, μὲ τὴν ἀδιάλειπτον ἀντιδικίαν ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου καὶ τέλος, κατόπιν τῆς παρεχομένης προστασίας εἰς τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων σηματίων; Πῶς θὰ ἀντικρύσῃ τὸ ἀνταγωνιστόν, διατομένη τὸ μὲν Ἀμερικανικὸν ἔχη τὸ στατικήματαν πλεονεκτήματα καὶ τὸ Ἀγγλικόν, αὐτὸ κυρίως, πέραν τῶν χαμηλῶν διπανῶν του (105 λίρας Ἀγγλίας), θὰ ἀπολαμβάνῃ καὶ τῆς εἰδικῆς φορολογικῆς προστασίας διὰ τὸν εκτάκτων πλοίων;

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ Σκανδιναվικαὶ ναυτιλίαι ἔχουν πρὸ πολλοῦ καθεύδωσει τὴν ἐλευθέραν καὶ τὰ τὴν κρίσιν τὸ ὑπὲρ φορτηγὸν ἀπὸ τὸν ἀπόστολον, ἡ οἰκονομίας εἰς τὰ καύσιμα καὶ τὴν ἐπάνδρωσιν. Ἔνα Νορβηγικὸν λ. χ. δηλεκοικίνητον φορτηγὸν γρυποῦ, χωρικότητος 9 χιλ. τόνων η. π., ὑπολογίζει, περιλαμβανομένων καὶ τῶν καυσίμων, 700 δολ. ἡμερήσιος δι' ἔξοδα κινήσεως, ἔναντι 1.400 τοῦ Ἀμερικανικοῦ καὶ τῶν 1.040 τοῦ Ἑλληνικοῦ «Λίμπερτο».

Τὸ ὅπλον τῶν ἀδυνάτων, τῶν μικρῶν ναυτικῶν χωρῶν ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν ἡ οἰκονομία ι. α. Αὐτῷ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος ἀπώλεσθη ἀνεπιστρεπτεῖ. Προβάλλοντες ως ὅπλον τὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, δὲν ἐννοοῦμεν, δέβαινα, τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ναυτεργάτικοῦ παράγοντος. Τὴν οἰκονομίαν καυρίων θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸ συγχρονισμένον πλωτῶν ύλικον, ἀπὸ τὴν εἰδίκευσιν εἰς τὰς διαφόρους μεταφοράς, ἀπὸ τὴν καλὴν ἀσφολιστικὴν ὄργανωσιν, ἀπὸ τὴν καλὴν, τὴν ἀπρόσποτον, ἐσωτερικὴν διοίκησιν, ἀπὸ τὴν ἀπροκαταλλητὸν συγρασίαν μὲ τὸν ναυτεργάτην, ἀπὸ τὴν ἀριθμοτικὴν ἐργασίαν του καὶ τέλος ἀπὸ τὴν δικαίαν φορολογίαν, ὅπο τὴν στοργικήν, δηλαδή, ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους μεταχείρισιν τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὸ ἀπόλυτον δῆλο τὰ ἀνωτέρω επετεύχθησαν ἀπὸ τὰς Σκανδιναվικὰ ναυτιλίας. Ἐκείνην ἡ οἰκονομία εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων των καὶ ἡ ἐπιτυχία. Μικρὰ καὶ αἱ Σκανδιναվικαὶ χώραι ἔχουν ἐθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Ἀντιμετωπίζουν, δέως, τὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγορᾶν καὶ τὰς προστατευτικὰς διακρίσεις τῶν μεγάλων, μὲ τὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν εἰδίκευσιν εἰς τὰς μεταφοράς.

Καμμίαν ἀπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτᾶς δὲν κεκτηται ἡ ίδιη μας

Ναυτιλία. Εἶναι πεποίθησις πλέον δι' ὅσους ζοῦν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, ὅτι δὲν ημπορεῖ νὰ κρατησῃ τὴν θέσιν της εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Σύν τοῦ χρόνῳ, θὰ ὑποχρεωθεῖ τὸ Ἑλληνικὸν τονάζ. Ἀνανεώσεις καμμία δὲν πρόκειται νὰ γίνη. Τὰ ὑπάρχοντα σκάφα, ὑπὸ τὸ βάρος τῶν υψηλῶν δαπανῶν καὶ τῆς ἐπαχθοῦς φορολογίας, θὰ κινούνται μόνον καὶ δσάκις ἡ ναυλαγορά θὰ τὸ ἐπιτρέπεται. Ὁταν οἱ ἀλλοι θὰ κερδίζουν πολλὰ καὶ νεωτέρα σκάφα θὰ ναυπηγούν, ήμερες θὰ σύρωμεν τὸ ράκι τῶν «Λίμπερτο» εἰς τὰς θαλάσσας, μέχρι τῆς ἡμέρας, ποὶ θὰ ὑποχρεωθῶμεν νὰ τὰ θέσωμεν ὑπὸ τὴν σφύραν τοῦ διαλυτοῦ. Αὐτὴ εἰνε ἡ σκληρὰ πραγματικότης.

Παντού, εἰς ὅλας τὰς χώρας, ὄργανος προστατευτισμοῦ τῆς ἔθνης των ναυτιλίας σημειούται. Ἐδῶ διώξις ἀπηνῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου συντελεῖται, χωρὶς αἱ διαμαρτυρίαι, αἱ ἐπικλήσεις καὶ αἱ ὄρθιες ὑποδείξεις νὰ τυγχάνουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ιθυνόντων.

Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

Δὲν ἐπέτυχαν πλήρως τὰς ἐπιδιώξεις των οἱ Ἀμερικανοί ἐφοπλισταὶ διὰ τῆς ψηφισθείσης ἀπὸ τὸ Κογκρέσον τροποποιήσεως, ὅσον ἀφορᾷ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου. Εἰνε, πάντως, ικανοποιημένοι, διότι διησφαλίθη τὸ ημίου τοῦ συνόλου τῶν ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν μεταφορῶν διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος, μὲ ναῦλους δχι τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς, ἀλλὰ τοὺς κρατούντας διὰ τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα ιδιαιτέρως. Ἐπὶ πλέον, ἐφόσον ὅμως θεῖεν τοῦ τοποθετώντος, ἡ αὐτὴ ὀναλογία συμμετοχῆς τῆς Ἀμερικανικῆς σημαίας θὰ ἐπιδιωχθῇ ἀπὸ τὸ Διαχείριστον τοῦ σχεδίου διὰ τὰς ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, ἐκτὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, μεταφοράς, τὰς χρηματοδοτουμένας ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς πιστώσεις. Εἰς πέντε «γεωγραφικὰ περιφερείας» θὰ διατρέψουν αἱ χώραι τοῦ σχεδίου. Τὸ ημίου τῶν μεταφορῶν διάκρισται, ἀπὸ τὰς περιφέρειας, πρὸ τὴν συγχώνευσην τῶν πλοίων. Τὸ ημίου τῶν μεταφορῶν διάσπασται, ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου, τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος μεταφορῶν δεξαμενόπλοιον θά συμμετάσχῃ τούλαχιστον τὰς περιφέρειας.

Διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων ἀνέλιφθη ἡ ὑποχρέωσις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Χόφφμαν, ἐνώπιον τοῦ Κογκρέσου, ὅτι «θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν δικαίαν συμμετοχῆς τῶν Ἀμερικανικῶν δεξαμενόπλοιων εἰς τὰ κατὰ γεωγραφικὰς περιφερείας μεταφερόμενα φορτία». Ἀπὸ τὴν Ἀρούμπα λ. χ. διὰ Γαλλίαν, ἐφόσον τὰ μεταφερόμενά πετρελαία πάντα τοῦ σχεδίου, κατὰ γεωγραφικὰς περιφερείας, πρὸ τὴν συγχώνευσην τῶν πλοίων. Μετὰ τὴν πετρελαίων συμμετοχήν τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, δεσμεύεται αἱ χώραι τοῦ σχεδίου, τὰς πετρελαίων τῶν πλοίων. Μετὰ τὴν ὑποχρεωτικήν συμμετοχήν τοῦ Ἀμερικανικοῦ εἰς τὸ ημίου τῶν μεταφορῶν αὐτῶν, ἐπιδιώκουν τὴν διατήρησιν τοῦ ἔτερου τούλαχιστον ημίσεος. Αὐτοὶ οὐτοὶ οἱ Ἀμερικανοί διαμαρτύρονται διὰ τὴν λήψην τῶν πλοίων, ἀπὸ τὴν έλλογη μετρών, ἐκφράζουν δὲ τὰς ἀνησυχίας των, ἔαν καὶ αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι προέλθην πρὸ διακριτικῶν τῶν πλοίων μέτρων.

Μία ἀλλή ἀσκοῦ συνέπεια, ἀρκετά ἐπιζήμιος διὰ τὴν ναυλαγοράν, προβλέπεται νὰ ἐκδηλωθῇ λίαν συντόμως μετὰ τὴν αὐτοτρέπων τοῦ μέτρου τῶν 50 + 50 ἑσπρωμόγην. Ἀμερικανικὸν σκάφη εἰς σεβαστὸν ἀριθμὸν θὰ ἔξελθουν καὶ πάλι εἰς τῶν ἀγκυροδολίων τῆς ἀργίας των, ἵνα ἐπωφεληθοῦν τὰς καλὴς εὐκαιρίας. Τὸ ἐν πυρηνήσιστον δέ φαίνονται νὰ εἰνε ἀρκετά. Ἀμερικανοί ιδιώται εφοπλισταὶ ἐφανίζονται ηδη πρόδημοι διὰ τὴν ἐπιτώσεις ἀγορὰν κρατικῶν «Λίμπερτο», η δὲ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή εἶχε κάθε λόγον νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν ἀγοραστικὴν αὐτὴν την.

Πληθωρισμὸς χωρικότητος, κατ' ἀνάγκην, θὰ σημειωθάθη, δχι μόνον εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ναυλαγοράν, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, τῆς Ἀπο-Ἀνατολῆς καὶ τῆς Ἀφρικῆς. Οἱ ναῦλοι θὰ ὑποστούν τὴν πιστώσην τῆς προσφορᾶς καὶ αἱ διακρίσεις τῶν σηματῶν θὰ ἐπιτείνουν τὴν ἐπέτωσην.

Τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ιδιαίτατα η θέσις θὰ ἀποδῆ ἔχοντας δυσχερής. Μέσως εἰς τὸ κύμα αὐτὸ τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς ἀθρόας προσφορᾶς χωριτικότητος ἀμφίδολος εἰνε ἡ ἀνετος ἀποσχόλησίς του, παρὰ τοὺς χωριτικοὺς ναῦλους, τοὺς ὅποιους θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ προσφέρεται.

Ίνα δημως ἐναργέστερον καταδειχθῇ ἡ ἔκτασις τοῦ ληφθέντος ὑπὲρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου προστατευτικοῦ μέτρου θὰ ἀναζητήσωμεν τὴν βοήθειαν τῶν ἀριθμῶν. Οὕτως κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς ἑσπρωμογῆς τοῦ χρόνου, τοῦ 1943 μέλι, της 28ης Φεβρουαρίου, 17.47, μετερέθησαν εἰς τὰς μετεχούσας αὐτοῦ χώρας τῆς Εὐρώπης ἔθδιστα καὶ πρώται μλας 33.542.000 τ. Εκ τούτων τὰ 33.1 τοῖς ἑκατόν, ητοι 11.092.000 τ. ἑφορτώθησαν ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Τὰ λοιπὰ ἐπὶ ζένων. Λιμέ-

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

ROGER MARGOSCHES

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

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

νες φορτώσεων δὲν ήσαν μόνον οι άμερικανικοί διὰ τὰ ἐν λόγῳ φορτιά. Εξ ἄλλων χωρῶν, χρηματοδοτηθέντα δώμας ἀπό τὰς πιστώσεις του σχεδίου, μετεφέρθησαν φορτιά 14.265.000 τόννων. Δεδομένου ὅτι εἰς τὰς ἑκάτης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν φορτώσεις ισχύουν οι ναυλοὶ τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς, τὸ Αμερικανικὸν σκάφος δὲν συμμετέχουν εἰς αὐτάς, ὡς μὲν δυναμένων νὰ συναγούνται τὰ ζεῦνα. Εἴναι δημως καθηρίζεται ἀπό τὸ Κογκρέσον, ὅτι τὸ ημισύ τῶν πρός την Εύρωπην φορτιών, ἀδιαφόρως περιφερείας, θά μετεφέρονται ἐπὶ άμερικανικῶν σκαφῶν, ἡ συμμετοχή των θά ἀνήρχετο κατὰ τὴν ὑπὸ ΑΝΑΣΤΟΚΤΗΡΙΝ περίοδον εἰς 16.771.000 τόνν., ἥτοι 5.678.000 περισσότεροι τῶν δόσων μετέφερεν η Αμερικανικὴ ναυτιλία. Εἴναι δὲ ἐπὶ πλέον ήθελε γίνη παραδεκτή η κατὰ χώρας συμμετοχή εἰς τὸ ημισύ τῶν μεταφορῶν των Αμερικανικῶν σκαφών, αντὶ του συνόλου καὶ ἐπὶ τοῦ δῆλου δύκου τῶν φορτιών του σχεδίου θά εἴχομεν τὰ ἀκόλουθα ἀποτέλεσματα εἰς χιλιάδας τόννων:

Xāpā

	Όγκος φορτίων	Αμερικαν. ποσοστ. συμμ.	Τοις Έαν το ήμισιο έτατόν κατά χώραν
Γαλλία	12.438	4.817	38.7 6.164
Αγγλία	8.578	903	10.5 4.289
Ιταλία	5.368	2.171	40.4 2.684
Ολλανδία	2.082	620	29.8 1.041
Ελλάς	850	602	71.4 602
Δανία	839	73	8.7 419
Διζωνία	790	705	89.2 705
Αύστρια	764	740	96.9 740
Βέλγιον	716	215	30.0 358
Νορβηγία	570	74	13.0 285
Γαλλική Ζώνη	331	85	25.7 166
Σουηδία	108	1	00.9 54
Τεργέστη	68	68	100.0 68
Ισλανδία	20	14	70.0 14
Ιρλανδία	20	0	00.0 10
Σύνολον	33.542	11.092	33.1 17.589

"Οπου τὸ ποσοστό συμμετοχῆς ἐργανίζεται μεγαλύτερον τοῦ 50 τοῖς ἑκατὸν ('Ελλάς, Διζηνία Αύστρια καὶ Τεργέστη) ὑπολογίζεται τὸ αὐτό, δεδομένου, ότι οἱ Αμερικανοί θεωρούν τὸ ήμισυ, ὡς τὸ ἔλαχιστον ὄριον. Εἰς τὰς κατεχομένας παρὰ τῶν Αμερικανῶν περιφέρειας καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπόλυτος εἶνε ἀλλως τε ἡ προτιμησίς τοῦ ἑβονικοῦ των πλοίου.

¹ Έκ τού ἀνωτέρω πίνακος διαπιστούται, διτὶ ἔαν ήθελεν ισχύσαι ή ἀρχὴ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ ἡμίου δι'² ἐκάστην παραληπτικῶν χώραν ίδιαιτέρων, φορτίο 17.589.000 τόνων. Θά μετεφέρονται επὶ άμερικανικών σκαφών.

Η παρέμβασις τού κ. Χόφφμαν περιέσωσέ πως τὴν κατάστασιν. Περιώρισε τὴν συμμετοχήν εἰς μόνας τὰς ἔξ. Αμερικῆς φορτώσεις καὶ ἐλπίζει υπὸ τῶν πολιούχων καὶ οὐχὶ τὸ κατὰ χώρας καὶ κατ' εἶδος φορτίον. Οἱ ἄκρατος προστατευτισμός θά ἐπέφερε σκληροτέρας τὰς ἀντιδράσεις καὶ ἔτι μεγαλυτέραν τὴν ἔντασιν τῶν διακριτικῶν μέτρων.

·Απομένει, τώρα, νά παρακολουθήσωμεν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς κυρωθείσης πλέον ἀπό τὸ Κογκρέσον, ἐν κοινῷ συγεδρίᾳσει Γερουσίας και Βουλῆς, προσταίας τοῦ Ἀμερικανικοῦ Φορτηγοῦ.

Τὰ Παναραικά

Ἐνδιαφέρουσαν ἔχει ἔξελιξιν ἡ ὑπόθεσις τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν. Ἡ μακρυνὴ δημοκρατία τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς ἐπιδεικνύει αἰσθητὴν ἀντίδρασιν εἰς τὰς περὶ ἀποκλεισμοῦ ἀποφάσεις τῆς Διειθούς τῶν Μεταφράσων¹ καὶ τῆς Διαχειρίσεως τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Διμέτωπον, πράγματι, διεξάγει ἄγνωστα καὶ αἱ πρώται περὶ αὐτῷ πληροφορίαι φέρουν τὸν Παναμάν υπερισχυόντα εἰς τὴν ἔξαπολυθεῖσαν κατά τῆς ναυτιλίας του ἐπίθεσιν.

Αι πράτται ενέργεια εστράφησαν πρός τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν διὰ τὸ ζῆτμα τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν ἀπό τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου. Εἰς οχεικὸν διάβολα πρός τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ πρό-έθη ὁ πρεσβευτής τοῦ Παναμᾶ. Τὸ νομοσχέδιον, πρὸς ἐπέκυρων τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Χόθφομαν, κατετέθη πρὸ μηνὸς εἰς τὴν Γερουσίαν ἀπό μέρους του γερουσιαστοῦ κ. Μαργηνού, ὡς τροποποιήση τοῦ νόμου περὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαρ, καὶ ἔτυχε τῆς ὄμοδύου Ἐγκρίσεως της. Ἐψφισθή ἐτίστης καὶ ἀπό την Κοινοβουλευτικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς καὶ ἐθεωρεῖτο πλέον γεγονός τετελεσμένον. Ἀνέμεντο η τελικὴ κύρωσις τοῦ νόμου περὶ σχεδίου ἀπό τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν διὰ νὰ ἀπο-κλειστημένοι διατικτικά τὰ Παναμαϊκά σκάφα ἀπό τὰς φορτώσεις.

κλεισθουν οριστικά τα γλωσσικά σκάφη υπό τας φωτιές.

Η τροποποίησης προσβλέπει, ότι «δεν θά έγκρινεται πίστωσις διὰ τὴν πληρωμὴν ναύλου εἰς πλοιά ἀνήκοντα εἰς σημαίας χωρῶν μὴ μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου, ἐφόσον ὁ ἐφότιστης ἐνὸς τοιούτου σκάφους δὲν θήβειν ἔχει τὴν ἐθνικότητα τῆς σημαίας τὴν ὅποιαν φέρει τὸ πλοιόν του ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν ἑταῖρις, ἐφόσον ἡ πλεισθήφια τῶν μετοχῶν αὐτῆς δὲν ἀνήκουν εἰς ὑπηκόους τῆς χώρας, εἰς τὰ νηολόγια τῆς ὅποιας φέρονται ἔγγεγραμμένα τὰ ἐν λόγῳ σκάφῃ». Καθωρίζετο, ἐν συνεχείᾳ, ἡ ὑποχρέωσις τῆς Διαχειρίσεως του σχεδίου, ἵνα ζητῇ εἰς ἐκάστην περίπτωσιν ναυλώσεως δεσμαρτυρίου ἔγγραφον ἐπὶ τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν μετοχῶν τῶν ἑταῖρων.

Κατόπιν οώμας τῶν παραστάσεων τῆς Παναμαϊκής κυβερνήσεως καὶ τῶν μεγάλων ἑταῖριν πετρελαίων ἡ ὡς ἄνω τροποποίησι δὲν ἐκυρώθη κατὰ την ἐν συνόλῳ ἐπέξεργασίαν τοῦ νόμου περὶ σχεδίου Μάρσαλ ἀπὸ τὴν κοινὴν σύσκεψιν τῶν ἐκπροσώπων τῶν δύο νομοθετικῶν Σωμάτων τῆς 13ης Ἀπριλίου, οὔτε καὶ ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν κατὰ τὴν πρὸ ημέρων τελικὴν τοῦ νόμου ἐπιψήφιστιν.

Αίρεται, συνεπώς, ὁ ἀποκλεισμὸς ἀπὸ τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου διὰ τὰ Παναμαϊκά καὶ τὰ Ὄνδυριανά σκάφη.

Ίδιού, έν συνεχεία, και αἱ ὑπάρχουσαι πληροφορίαι περὶ τοῦ δευτέρου ἀπὸ μέρους τῆς «Διεθνῶς τῶν Μεταφορῶν» ἀποκλεισμοῦ. Ἀπὸ τοὺς 'Αμερικανοὺς λιμενεργάτας, τοὺς ἀνήκοντας εἰς τὴν μεγάλην ἐργατικὴν ὄργανων AFL (American Federation of Labor) ἀπεφασίσθη ἡδη δριστικῶς ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν Παναμαϊκῶν καὶ ὅνδυριανσιν σκαφῶν ἐνρωποφόριον κατὰ τὰς ἐκφράσεις τῶν εἰς τοὺς 'Αμερικανοὺς λιμένας Ἀτλαντικού, Κόλπου καὶ Εἰρηνικού. Κατηγορηματικοὶ ὑπῆρχαν εἰς τὰς ἀνακοινώσεις τῶν οἱ ἐργατικοὶ ἐκπρόσωποι. Ἐδήλωσαν ἐπιτροποθέτως, ὅτι ὁ ἀποκλεισμὸς θὰ συνεχισθῇ μερίς ὅτου «ἀλλάζουν σημαίαν» τὰ πληττόμενα σκάφη. Ἐκπρόσωποι τῶν 'Αμερικανῶν λιμενεργάτων καὶ τῶν ναυτεργάτων ἐπρόκειτο νὰ παρακαθήσουν εἰς τὴν συνελθούσαν εἰς τὸ Λούδινον την 29ην «Ἀπριλίου κοινὴν σύσκεψιν τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ ἀποκλεισμοῦ». Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ πρώτη ἐπίθεσις ἐπιμειψθή εἴη τὸν «Ἄγιον Φραγκίσκον». Ἡ ἑκεὶ ἔνωσις θερμαστῶν ἐτοποθέτησε περὶ τὸ Παναμαϊκὸν «Ντον 'Αγορά» ζῶντην ἀποκλεισμοῦ ἀπὸ μέλη της (pickets). Τὸ μπουργεῖον τῶν 'Εξωτερικῶν τοῦ Παναμᾶ ἐγνώρισε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ἀποκλεισμένων σκαφῶν νὰ ζητήσουν καθ' ἔκαστην ἀπόπειραν ἀποκλεισμοῦ εἰς τοὺς

Αμερικανικούς λιμένας την βοήθειαν τής 'Ακτοφυλακής και 'Αστυνομίας, αιτίνες και είναι ύποχρεώμενα, βάσει των διεθνών νομίμων, νὰ προστατεύουν τὸν πλοϊαρχὸν διὰ τὴν ἐλεύθεραν του σκάφους του ἐπικοινωνίαν. Υπῆρχον, μάλιστα, πληροφορίαι, ὅτι προσψυγὴ τῶν ἑφοπλιστῶν τριῶν ἀποκλεισθέντων σκαφῶν εἰς τὴν κρατικὴν διαίτησίαν ἐδίκαιώσει τούτους. Διετάχθη ἡ ἄρσις τοῦ ἀποκλεισμοῦ καὶ ἡ διάλυσις τῆς ζώνης τῶν pickets.

Από τὴν Πόλιν τοῦ Παναμᾶ, τὴν πρωτεύουσαν τῆς μακρινῆς δημοκρατίας, μᾶς ἔρχονται αἱ λεπτομέρειαι τῆς συνελθουσῆς ἐκεὶ γαυτικῆς διασκέψεως, μὲν κύριον θέμα τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν. Εκεῖνο, πράγματι, ποὺ χαρακτηρίζει καὶ τὴν διάσκεψιν αὐτὸν εἰνὲ ἡ στέρηση ἀπόφασις τοῦ Παναμᾶ νὰ προσασπίσῃ τὰ κυριαρχικά του δικαιώματα καὶ τὰ συμφέροντα τῶν πλοιών που φέρουν τὴν οπησίαν ταῦτα.

Περὶ τοὺς ἔδομηκοντα συνέδρου, ἐκπρόσωποι τῆς κρατικῆς διοίκησεως, τῶν ἔνδιφερομένων ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἔνων νηογνωμόνων, τοῦ Ἀμειοκαπικοῦ, τοῦ «Λόυδος Ρέτζιστερ» καὶ τοῦ «Βέριτας» συνεζήτησαν ἐπὶ τετραμέρου, ἀπὸ τῆς 28ῆς μέχρι τῆς 31ῆς Μαρτίου, τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλίας.

Τὸ ζῆτημα τοῦ ἀπόκλεισμοῦ συνεζητήθη ἐν ἔκτασί εἰπε πάσῃς αὐτοῦ πλευρᾶς (νομικῆς καὶ οὐσιαστικῆς), ἀπόλυτος δὲ διεδηλώθη ἡ ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Παναμᾶ, ἵνα ἀντιδράσῃ δι' ὅλων τῶν μέσων.¹ Απεφασίσθη : α') Ὅντις προστατεύεται διατάξεις, διατάξεις ἀνημερωθῆ² διενέπειτο³ κοινῇ γνώμῃ ἐπὶ τῆς πραγματικῆς θέσεως τοῦ ζητήματος. β') Η πρόσκλησις τοῦ «Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας», διποὺς δι'⁴ ἐκπροσώπων του ἐπιθεωρήσῃ δῆλα τὰ Παναμαϊκά σκάφη, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ικανότητα ναυτιλίας, ἀσφαλείας καὶ συνθηκῶν ἐνδιαιτησεως καὶ ἐργασίας τῶν ἐπι- αὐτῶν πληρωμάτων. γ')⁵ Νὰ διεξαχθῇ διό τοῦ τύπου μία προπαγάνδα κατά τοῦ ἀπόκλεισμοῦ καὶ δ').⁶ Η ἀπόλυτος ἐφαρμογὴ τῶν νόμων καὶ τῶν κανονισμῶν, τῶν σχετικῶν μὲν τὴν νηοδόγυνην καὶ τὴν διατήρησιν τῆς σημαίας τοῦ Παναμᾶ ἐπὶ τῶν πλαίσior, ηνία εἰς τὸ μέλλον ἀποφευχθῇ ἡ ἐπικρίσις περὶ ἀνόνχης υπὸ τὴν σημαίαν «παρανόμων» πλοίων.

Αντιπροσωπεία, ύπό την προεδρίαν τού Γεν. Γραμματέων τού Υπουργείου τῆς Εργασίας ἀπέφασιθή νό μεταβή εἰς Εύρώπην, ἵνα ἔλθῃ εἰς ἄπειρην μὲ τοὺς θύνοντας τὸ Διεθνές Γραφεῖον Ἐργασίας, μὲ σκοπὸν νό μεταπειθῆ καὶ ἐγκαταλείψῃ τοῦτο τὴν ίδεαν τού ἀποκλεισμοῦ, ως ἀδικού, ἀναπτύξῃ δὲ τὰ ἐπιχειρήματα, τὰ μὴ δικαιολογούντα τὴν ἔχθρικὴν ταυτίην κατὰ κυριάρχουν κράτους ἐνέργειαν.

Πάλιον τού βασιλέως τού βασιλέων τούσιν ὅλο τέμενον τού

Πέραν των ανωτέρω μετρών αντιδράσεων, ούδεν αλλο έξερεμή προσφορον, ίνα αντίμετωπισθ ό αποκλεισμός. Επέθη ομώς πρὸ τῶν νομικῶν τὸ ἐρώπητα: "Εχει τὸ δικαιώμα ό κάθε ἐφόπλιστής, οιασδήποτε ἔθνικότης, νά ἑκμεταλλευται πλοιά υπό οιανδήποτε ἄλλην, παρά τῆς ίδιας αὐτοῦ ἔθνικότητος, σπιμαίαν;"

Εἰς τὸ ἐρώπητα εἰπει, διεθνεῖς πλέον ἀντάπτονται περίβολοι, ως ἀποτελεσματικοί.

Εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτῷ, διεθνούς πλεον ἑκάστερος, προκείται νὰ ἀπαντησουν οἱ διεβολοὶ, ἵσως δὲ καὶ οἱ Ὁργανιστοὶ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.
Ἡ ναυτικὴ διάσκεψις τοῦ Παναμᾶ συνεχῆτον ἐν συνεχείᾳ καὶ τὴν ληφτινὴν ὥρισμένων νομοκεφικῶν καὶ διοκητικῶν μέτρων, σχετικῶν μὲ τὸν ἔργασιαν ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰς σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἑκτρόπων από τα Παναμαϊκά σκάφη εἰς υπόπτους μεταφορῶν ἐπιτηδεῦν καὶ φορούν.

φοράς επιτίθενται και φοιτώντα. Απέφασισθη όπως: «Ενταθή ή πιστή έφαρμογή των κειμένων νόμων και κανονισμών διά την ηνολόγησιν. Τά σκάφη θά πρέπει νά είνε ταξινομημένα είς ηγούμανος διεισθέντων κύρους. Συστάθη εναπλική επιτροπή», κρατική οργάνωσις άποστοπούσα τῶν συντονισμῶν τὴν ἐπὶ μέρους ἐνεργειῶν του Κράτους εἰς τὰ τῆς ναυτιλίας. «Οπως ἀποσύρεται τὸ δικαίωμα τῆς σημαίας εἰς πλοια, τρεπόμενα εἰς παρασύνους δραστηριότητας η παραβάσινον τὰς νόμους τῆς σημαίας καὶ τείλος, ὅπως κωδικοποιούνετο δημοσιευθοῦ δῆλοι οἱ αναφερόμενοι εἰς τὴν ναυτιλίαν νόμοι καὶ ὑποχρεωτικῶς τὸ σχετικὸν βιβλίον εὐρίσκεται ἐπὶ δῶν τῶν Παναμαζικῶν σκαφῶν. Ιδιαιτέρως η σύμβασις ναυτολογίας νά συμπληρωθῇ και νά κυρωθῇ διά νόμου ή διατάγματος.

Εἰς τὰς ἀνώτερων πληγοφορίας συνοψίζονται τὰ ἀποφασισθέντα ἀπό τὸν Παναμάν μέτρα ἀντιμετωπίσεως τοῦ μπουκοτάκη. Ἰδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα.

Τὸ πατράδειγμα

Ο Παναμᾶς, πάντως, ἡ τετάρτη πρὸς τὸ παρὸν ἐμποροναυτικὴ δύναμις εἰς τὸν κόσμον, ἔχεται πολὺ τῆς κτηθείσης ἔξεχουσής θέσεώς του. Μὲ ἀρκετὴν ἐπίγνωσιν τῆς πραγματικότητος χειρίζεται τὴν ναυτιλιακῆν τὸν ὑπόθεσιν, ἀπὸ τὴν ὄποιαν, σημειωτέον, χωρὶς καμμίαν κρατικὴν διαπάνη, εἰσπράττει ὅχι δίγια.

Εἰς τρία ἑκατομμύρια τοννών ἀνέρχεται τώρα τὸ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκῆν τοννάζ. "Αν ἡ ἔξαπολυθεσία ἐπίθεσις διὰ τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἀποτύχη, ίσως η χωρητικότης αὐτή έπι περισσότερον νὰ αύξηθη εἰς τὸ μέλλον. Τὸ διεβλέπεις ἐφοπλιστικὸν κεφαλαιον ἐμπιστοσύνην μεγαλυτέραν θὰ ἀποκτήσῃ εἰς τὴν σύγνωστον μέχρι πρὸ τίνος προσαίσαν.

Κατά την συνελθόσαν εἰς τὴν Πόλιν τοῦ Παναμά ναυτικήν διάσκεψιν δὲν παρέλειψαν εὐκαιρίαν οἱ κρατικοὶ ἐκπρόσωποι νὰ δηλώσουν ἔμφατικῶς, ὅτι, ὅπωσδήποτε, δὲν πρόκειται νὰ μεταβληθοῦν τὰ καθιερώμενά εἰς τε τὴν φορολογίαν, τὸν συναλλαγματικὴν ὄσυδοσίαν καὶ τὴν ἐλευθερίαν πωλήσεως τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. Αύται, ἀλλώ

**R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.
JOS. J. KEEGAN & C^o.
(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)**

SHIP CHANDLERS

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St.
BALTIMORE 30, M.

πικρατούσα άκομη οίκονομική άνά τὸν κόσμον ἀναταραχή, ἡ δυσπιστία διὰ τὴν αὐριόν κρατούντων ἐφεκτικούς τοὺς προτιθέμενους νὰ πωλήσουν τὰ σκάφη τῶν. «Ἐναντὶ οἰστρήποτες ἀλλὲς ἄξιες τὸ πλοῖον, ὑπὸ τὰς κρατούσας ἀναμάλους καταστάσεις, θεωρεῖται ἡ ἀσφαλεστέρα τοποθέτησις. Δὲν πρέπει ἐπίσης νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός τοῦ υψηλού κόστους τῶν ναυπηγήσεων. Πώλησις ἔνος σκάφους καὶ παραγγελία ἔνος περισσότερων συγχρισμένου δὲν εἶναι πλέον ἡ συνήθης τακτική διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν φορτηγῶν τράμπες. Εἶναι ἐφεκτικό εἰς τὴν παραγγελίαν πρὸς ναυπηγήσειν, διότι τὸ υψηλὸν ναυπηγήσιν κόστος δὲν προβλέπεται νὰ ἀνέυρῃ τὴν ἔξυπηρτησιν ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων. Ἡ ἀναμονὴ θεωρεῖται ὡς πρᾶξης συνεπῆ, μὲ ἀποτέλεσμα διὰ τὰ καλὰ σκάφη τὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν. Εἰδικώτερον διὰ τὰ δεξαμενόπλοια αἱ χαμηλαὶ τιμαὶ που ἐπραγματοποιήθησαν τελευταῖς (δοῦλ. 1.400.000 διὰ τὰ τύπου T2, ἐναντὶ τῶν πρότευτους 1.800.000 δι' ἀμερικανούς ἀγοραστάς) εἶναι ἐνδεικτικά τῆς κρατούσης χαλαρότητος εἰς τοὺς ναύλους.

Εἰς τὴν ἄγοραν, πάντως, «Ἐλληνες, Ἰταλοί, Τούρκοι καὶ Ἰνδοί ἀγορασταὶ παλαιῶν σκαφῶν ἀρκετοὶ ὑπάρχουν. Αἱ δυσκολίαι μεταφορᾶς πλοίων ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἥ ἄλλην ἔνην τιὰ σημαίαν παρεμποδίζουν σημαντικὰ τὰς ἀγοραπωλησίας. Ἡ παροχὴ κάποιας ἐλευθερίας ἀπὸ μέρους τῶν Κυβερνήσεων εἰς τὴν πώλησιν τῶν παρθίκων σκαφῶν εἶναι ἀναμφισβίτητον, διὰ τὴν ἀποφέρεται καὶ τὴν περιστέρω τῶν τιμῶν ἔκπτωσιν. Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀναπληρούνται διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων τὰ κενὰ ἔκάστησης ναυτιλίας, διότι οἱ περιορίσμοι εἰς τὰς πωλήσεις θὰ εἰναι διληγώτεροι.

Σημαντικὴ ὅμως ἔπικτος τῶν τιμῶν διὰ τὰ νεωτέρας ναυπηγήσεως κολλὰ σκάφη δὲν προβλέπεται εἰς τὸ ἀμέσως, προσεχές μέλλον καὶ τούτῳ ἀνεξαρτήτως τῆς πορείας τῆς ναυλαγραφίας, μᾶλλον, περισσότερά διὰ τὴν ἔξειλιν τῆς διεθνούς πολιτικῆς καταστάσεως καὶ τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων του κόστους, θὰ ἐπαναφέρη σὺν τῷ χρόνῳ καὶ τὴν ὀμαλότητα εἰς τὰς τιμὰς τῶν πλοίων, τις δὲ καὶ τὴν προσαρμογήν των εἰς τὰς ἀποδοσίες αὐτῶν, τὸν μόνον δηλαδὴ παράγοντα που θὰ ἐποέηται ἀμέσως νὰ ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, ὑπὸ τὸ καθεστὼς τῆς ἐλευθερίας διεθνούς δι' αὐτὰ συναλλαγῆς.

Ai ναυλώσεις τοῦ ΟΔΙΣΥ

Μακρὰ ἔξι 'Αμβούργου ἐπιστολὴ τοῦ κ. Καναδαριώτη, ιδιοκτήτου τοῦ ἀπὸ πατέρα τοῦ ΟΔΙΣΥ διὰ τὴν ναυλωσιν τοῦ σκάφους πρὸς μεταφορὰν ὑλικού τῶν ἐπανορθώσεων ἔξι 'Αμβούργου εἰς Ἑλλάδα.

Ἡ προσφορὰ τοῦ σκάφους, υπὸ μυρίας προφάσεις, ἀπερρίφθη. Ἡ δικαιολογία τῆς μικρᾶς ἀνώνυμωτος δυνάμεως τῶν βαρούλκων, κατωτέρας τῶν 5 τόνων, προεβλήθη. «Ἐναυλώθησαν δύο ἔνα, ἵνα Παναμαϊκὸν καὶ ἓνα Δανικόν, τῶν 5000 τόνων ἔκαστον, ὑπὸ ὅρους, ὅπως ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιστολήν, οὐχὶ καλυτέρους τῶν προσφερέντων ἀπὸ τὸ μικρότερον Ἐλληνικόν. Ἄση σημειώθη, διὰ τὸ «Ἀικατερίνη» προέρχεται ἀπὸ τὰς Γερμανικὰς ἐπανωρθώσεις καὶ ἡγοράσθη ἀντὶ διαρυτάτου τιμήματος ἀπὸ τὸν Καναδαριώτην. Ἐπεικενάσθη εἰς τὸ 'Αμβούργον καὶ ἀνέζητει ὀπωσδήποτε ἔνα φορτίον διὰ νὰ πλευσῇ εἰς Ἐλλάδα. Η ναυλωσίς του, δηλαδὴ, θὰ δημιουργήσει ἓνα Ἐλληνικὸν σκάφος, διόπειραί τοι ἀκόμη πολλαὶ εἰς τὸ Δημοσίουν, νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀφετηρίας του, χωρὶς καὶ ὁ ΟΔΙΣΥ νὰ ζημιώθῃ τι, ἀφοῦ η προσφορά τοῦ «Ἀικατερίνη» δὲν ἔχει προβληθεῖ· Ὁ προσφορά τοῦ συμφέρουσαν τῶν ένεων σκαφῶν. Τὸ ἔκ τῶν ύστερων προβληθεῖ ζήτημα τῶν βαρούλκων θὰ δημοσιεύσηται νὰ παρακαμφθῇ. Ἄση ἐφορτώνονται ἔστω ἐπὶ τοῦ «Ἀικατερίνη» ειδη μικροτέρους βάρους. Φορτίον διαβέστιμον ὑπῆρχε, κατὰ τὸν κ. Καναδαριώτην, ἀρκετὸν καὶ ἡ φόρτωσις του ἦτο ἐπειγόυσα. 'Ολιγή καλὴ θέλησις ἔχειται καὶ αὐτῆς, φαίνεται, δειπνεῖται ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιούς.

Ὀπωσδήποτε τὸ σκάφος δὲν ἔναιμιλόθη, διότι δὲν ἔκριθη κατάλληλον. Ὁ ιδιοκτήτης του διαμαρτυρεται καὶ πολὺ δικαίως, ἡ στήλη δ' αὐτῆς υιοθετούσα τὰ παράπονα, ἔφθασεν ζημία τοῦ ΟΔΙΣΥ δὲν ἐπρόκειτο ἀπὸ τὴν ναυλωσίν του νὰ προσληθῇ, διερωτάται: Διατὶ ἡ αὐτὴ εὐθίξια καὶ ἡ αὐτὴ σχολαστικὴ ἀνάλησις τοῦ συμφέροντος τοῦ Δημοσίου δὲν ἐπρυτάνευσαν ὅπα τὰ μεγαθήρια σκάφη τοῦ ΟΔΙΣΥ ἐκινούντο μὲν ζημίας δεκάδων χιλιάδων λιρῶν, ἐνώ αἱ εὐθητότεραι προσφοραὶ πράξη ναυλωσιν ἔγονουντο; Θὰ ἐπρεπε, καθῆκον είχον οἱ παρὰ τῷ ΟΔΙΣΥ, νὰ δεχθούν τὴν ναυλωσιν καὶ τοῦ 'Ελληνικού σκάφους, ἔστω καὶ μὲ βαρούλκα μικρότερα, ἀφοῦ ζημία ὡσιαστικὴ δὲν ἔχεισται.

Γύρω μας ὁ προστατευτισμὸς καὶ ἡ διάκρισις τῆς σημαίας τῆς κατάστησης χώρας ὄργιαζουν. Ήμειντο πτωχοὶ καὶ ὄντικοι νὰ στηρίξωμεν διὰ τῶν ιδίων μεταφορῶν τὴν ἀπασχόλησην τῆς ναυτιλίας μας, ἀς ἐπωφελούμεθα, τούλαχιστον, κάθε ευκαιρίας, ἵνα παρέχωμεν ἔργασίαν εἰς Ἑλληνικὰ σκάφη, διότι μάλιστα αὐτὰ εύρισκωνται εἰς τὴν δύσκολον θέσιν τοῦ «Αικατερίνη».

Διὰ τὸν Α.Ο.Κ.Π. καὶ πάλιν

«Ἔως πότε, τέλος πάντων, αὐτὸς ὁ κακὴ τῇ μοίρᾳ συσταθεῖς καὶ ἐπιζῶν ἀκόμη Ἀσφαλιστικὸς Ὀργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου πρόκειται νὰ ἀπασχολῇ μὲ τὰ ἔργα τοῦ τὴν ναυτικήν κοινὴν γνῶμην; Τὶ εἶναι πάλιν αὐτὴ ἡ ὑπόθεσις τῶν 200 χιλιάδων λιρῶν, ποὺ ζητοῦν οἱ Λιμενικοί ἀξιωματικοί ἀπὸ τὰ κεφαλαῖα τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἵνα συστήσουν νοσοκομεῖον διὰ τὸ Σῶμά των; Πόθεν τὸ δικαίωμα ἀναλήψεως ἀπὸ τοὺς Λιμενικούς κεφαλαῖων, τὰ ὅποια καὶ ἡ πόλις τοῦ λόγον ἀνίκουν εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των;

Ἄν δεν ἀπαντώμεθα, τὰ ἀποθεματικὰ τοῦ Ὀργανισμοῦ προηλθον ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσησιν τῶν κινδύνων τῶν πληρωμάτων. Συνεσωρεύθησαν, διότι περιορισμέναι κατεβλήθησαν ἀποζημώσεις εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν θυμάτων τοῦ πολέμου. «Ο, τι ἀπέστινεν, εἰς τοὺς θαλασσοτινούς μας καὶ πάλιν θὰ πρέπει νὰ περιέλθῃ ὑπὸ τὴν μορφὴν ἔργων κοινωφελῶν ὑπὲρ αὐτῶν. Κανεὶς ἄλλος δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἐπιθέσῃ χειρὶς εἰς τὰ κεφαλαῖα τοῦ ιδρύματος Οἰναυτικοῦ μας δικαίως διαμαρτύρονται διὰ τὴν ἀπόπειραν καὶ ὄρθως ἀπειλοῦν, διότι μέσον θὰ τὴν ἀποτρέψουν.

Nά σταματήση

Συνεπεῖς πρὸς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν παρ' ἡμῖν πραγματικότης ἐπιτάσσει, ἔχομεν νὰ ὑποδειξωμενοὶ πρὸς τὸ Ὀργανισμὸν τῆς Ναυτιλίας νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ τὴν εἰσόδου νέων μαθητῶν εἰς τὸ φροντιστήριον τῆς Καστέλλας. «Ἄς μη θελήσουν οἱ καλοί μας ἔφοροι τὴν ναυτικήν ἐκπαιδεύσεως νὰ χειροτερεύσουν τὴν υφισταμένην θλιβεράν τὴν κατάστασιν. Άς μη ἐπιτείνουν τὸν πληρωματικόν, σύστις αὐτῶν θὰ θέστη ἐν ἀμφιβόλῳ τὸν διοπορισμὸν ἐκανονιστῶν ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν καὶ θὰ καταστρέψῃ τὴν σταδιοδρομίαν τόσων καὶ τόσων ἐπιδόξων πλοιαρίων, ποὺ θὰ ἔξελθουν ἀπὸ τὸ φροντιστήριον, ἔφεσος καὶ τοῦ χρόνου, μὲ ἐνος δίτλωμα, μὲ μίαν στολὴν καὶ πολλὰς ἀξιωσεις. Ἀρκετοί, ἐπὶ τέλους, εἰναι αὐτοί. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήσαι, διότι τώρα ἐπὶ φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν πυκναὶ σει-

ραὶ νεαρῶν δοκίμων ἐπίστης ὑπηρετοῦν, οἱ ὄποιοι αὔριον θὰ ζητήσουν καὶ αὐτοὶ τὸ δίπλωμα, διά νὰ διεκδικήσουν μίαν θέσιν εἰς τὴν γέφυραν.

Ἄφου ἐγκηματικώτατα τὸ Ὀργανισμὸν τῆς Ναυτιλίας ἡνέχει τὴν λειτουργίαν τοῦ φροντιστήριου, τὸν ἔκδοσιν κατὰ χιλιάδας φυλαδίων καὶ ἀρχμένων ἐπὶ τὰς δῆλης διοικητικῆς καὶ οἰκονομικῆς θέσεων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικὸν Ταμείου καὶ τὸν τρόπου μὲ τὸν ὄποιον ἐκαλεῖτο τοῦτο νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν του, τὸν μηνὸν ἐπεσύραμεν ἔκεινον, ἀκριβῶς ποὺ θὰ ἐπρεπε πρῶτοι, λόγω θέσεως του τούλαχιστον, νὰ ἀνησυχοῦν.

«Τυπεσθήμενος τότε νὰ ἐπανέλθωμεν. Πρὸς τὸ παρὸν χωρὶς τὰς ίδιας μας παρατηρήσεις, ἀρκούμεθα νὰ παραθέσωμεν κατωτέρω ὥρισμένας περιοκτήσεις ἔξοχως ἀποκαλυπτικῆς ἐκθέσεως τεχνικῆς ἐπὶ τοὺς ἀσφαλιστικοὺς ὑπεριστόθητος τῶν βαθαστινῶν μας, ητοὶ μέχρι σήμερον κακῶς δὲν ἐγνώρισε τὴν δημιουρία.

Δύο διακεριμένοι «Ἐλληνες ἐπιστήμονες, οἱ κ. κ. Κεραμίδας, Πρύτανης τῆς Α.Ο.Ε.Ε. καὶ Καθηγητής 'Αναλογιστικῶν καὶ Οἰκονομικῶν Μαθηματικῶν καὶ ὁ Δωρ. Κ. Αθανασιάδης, Πλοιάρχος τοῦ Β. Ν., Μέλος της Στατιστικῆς Ἐταιρίας τῶν Παρισίων, ἔξειδικευμένην ἔχοντες ἐπὶ τὸν ἀρχαιολογικὸν καὶ τὸν πολιτικὸν περίποτον νὰ μελετήσουν τὴν κατάστασιν τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ νὰ ὑποδείξουν τὰ ληπτέα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησίν του μέτρα. Τί μετά μακράν ἔρευναν καὶ μελέτην οἱ ἐπιστήμονες αὐτοὶ ὑπέδειξαν καὶ τὶ δὲν ἐπραξαν οἱ διοικούντες τὸ Ταμείον, θὰ πούθεται διάποτέσση ἀντικείμενον ιδίων μας παρατηρήσεων εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος.

«Ἡ ἔκθεσις, ὅμως, γέμει διαπιστώσεων, ποὺ διεγείρουν, πράγματα, Τεκμήρισται ἐξ ὑδεῖσκων πιθανοφανῶν, ὡς καὶ ἀλλαχοῦ ἴσημειώθη, διότι οὕτοις κυριαρχεῖται μεταξὺ 12.000 ἢ 13.000. Κατὰ υπεύθυνον πληροφορίου του Προέδρου Ν.Α.Τ. δ' ἀριθμός αὐτῶν περιλαμβάνεται μεταξὺ 11.500 ἢ 12.000 οἱ πράγματα στοκούντες ναυτικήν ἔργασίαν κατὰ τὸν κινδύνων ης ἡ ἀσφαλίσιτος τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ συνεπῶς πόσοι εἰς αὐτῶν εἰσφέρουσιν είναι ὀδυνώσαντα νὰ προδιορισθῇ ὁνειρεύοντας τὸν ΕΝΙΑΙΚΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ. Ἐλεύθεροι ἀπόκρινεμένων στοιχείων δεκχύμεθα ὡς εἰσφέροντα εἰς τὴν ἀσφαλίσιτον τοῦ Ν.Α.Τ. 12.000 ἀπομ. Ο όριμός ἐπίσης τῶν μεροκομείων ἀσκούντων ναυτικὸν ἐπάγγελμα (ἀλιέων κλπ.) είναι ΑΓΝΩΣΤΟΣ.

Κατὰ στατιστικήν του «Ὀργανισμὸς Εθνικῆς Οἰκονομίας (Διεύθυνσις 'Αλιείας) οὓτοις ἀνέρχονται εἰς 5000.

Κατὰ πληροφορίας τῶν Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης σύμφωνα μόλις συμποσούνται εἰς 1000.

Κατὰ στατιστικήν τῆς ΑΤΕ ἀνέρχονται εἰς 10.000.

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

SHIPIARDS CORPORATION

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

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

ΠΩΣ ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΠΡΟΟΔΕΥΟΥΝ

Η ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΑΦΙΕΡΟΥΤΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Καλός φίλος των «Ναυτικών Χρονικών», διαμένων από έτῶν εἰς τὸ ξενιστήρικόν, ακάματος μελετητής τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, χωρὶς ἀμέσων τι ἐνδιαφέρουν ὑλικὸν νὰ ἔχῃ δι' αὐτὰ, μᾶς ἀποστέλλεται τὴν κάθητον ἐνδιαφέρουσαν συνοπτικῶν μελέτην ἐπὶ ζητήματος λίαν ἐπικαίρου. Ἀσχολεῖται μὲ τὴν Σουηδικὴν ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας, κατὰ πρόσφατον ταξιδίου του εἰς τὰ Σκανδινανικὰ Κράτη, ἐμελέτησεν ιδιαιτέρως τὰς συνημμένας της θαυμαστὴς ἀναπτύξεως τῆς.

Ο ἔκλεκτός μας συνεργάτης τονίζει εἰς σχετικὴν ἐπιστολὴν του, ὅτι τὸ ἄρθρον του αὐτὸς ἀφιερώνει εἰς τὸν «Ἐλληνα Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν». Ἐπιπλούμενη τὴν ἐπιθυμίαν του, ἀλτίζοντες, ὅτι πολλὰ τὰ χρῆστιαν θὰ πληροφορηθῇ πράγματι ὁ κ. Χέλμης ἀπὸ τὴν Φορολογικὴν μεταχείρισιν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας, τὴν Σουηδίαν ἐν προκειμένω, ήτις, χάρις εἰς τὴν σώφρονα διασχέρισιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, ἐπέτυχε νὰ ἀποκτήσῃ ναυτιλίαν μοναδικὴν εἰς τὸν κόσμον.

Διερωτῶνται πολλοί, ἔκ τῶν μὴ παρακολουθοῦντων τὴν κατά χώρας ναυτιλιακὴν ἔξελιξιν, πῶς ἐπέτυχεν ἡ Σουηδία νὰ πρωθῆσῃ εἰς τὸν κόσμον περίοπτον σημεῖον τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου καὶ τοσα ἔξι, αὐτοῦ νὰ ἀποκομιδῇ ἡ Οἰκονομία τῆς ὀφελήματα, ἐνῷ ἄλλαι χώραι, ως λ. χ. τὸ Βέλγιον, ποὺ κεῖται εἰς τὸ σταυροδρόμι τῶν παγκοσμίων συγκοινωνῶν καὶ διαθέτει κεφάλαια καὶ εὐρεῖς σίκονομικάς σχέσεις ἀνὰ τὸν κόσμον, στηρίζεται δὲ καὶ εἰς μίαν μεγάλην θιομηχανικὴν παραγωγὴν, παρέμεινε ναυτιλιακῶν τὸν καθυστερημένον. Ἡ ἀπάντησης εἰς τὸ ἔρωτημα αὐτὸν θὰ ἦτο δύσκολος, ἐν τῷ συνόλῳ της. Ὁπωδήποτε, δύμας, ὡρισμένα στοιχεῖα τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν μας καὶ δύνανται ἐπαρκῶς νὰ ἐπενήγησουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Σουηδικῆς ναυτιλίας.

Ἡ Σουηδία, μὲ τὰς θαυμάτους καὶ ἀναπεπταμένας ἀκτὰς τῆς, καθὼς καὶ μὲ τὸ ὀρεινὸν τῆς ἔνδοχώρας τῆς, τὸ στερούμενον πυκνοῦ ὄδικον δικτύου, ἔχει ἀνάγκην τῆς ἀκτοπλοΐας, ως θασικοῦ στοιχείου διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῆς ζωῆν. Ἡ ἀνάγκη, δύμας, δημιουργεῖ καὶ τὰ ὄργανα τῆς θεραπείας της. Ἡ ἀνάγκη χρησιμαποιήσεως τῆς θαλασσῆς, λόγῳ τῶν ἀνεπαρκῶν μέσων τῶν χερσαίων μεταφορῶν, ὑπερέως τούς Σουηδούς νὰ κατέλθουν εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ ἀλιευτική, ἐπίσης, θιομηχανία ἀπετέλεσε μίαν ἀπὸ τὰς θάσεις πρωθήσεως τῆς σουηδικῆς θαλασσοινῆς δραστηριότητος. Πλούσια, ἔξι ἄλλου, κοιτάσματα σιδηρομεταλλευμάτων διηγούμεναν τὴν παραγωγὴν χάλιθος καὶ συνεπέως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς θιομηχανίας, τῆς ὅποιας, δύμας, ἡ ἀπαρχὴ δέοντα νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὰ θαλασσαῖα παρατάτοντος.

Ἀπὸ αἰώνων, πράγματι, ἡ κατασκευὴ πλωτῶν μέσων, προοριζομένων διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἀποσχολεῖ τοὺς Σουηδούς. Ἀφθονωτάτη, ἀλλὰ τε, διὰ τὴν παλαιάν ἔκεινην ἐποχὴν ἥτο η διὰ τὰς ναυπηγήσεις ἀπαιτούμενη πρώτη ὅλη, ἡ ουλεία. Παραλλήλως πρὸς τὰ στοιχεῖα αὐτὰ, ἀτινα ἀπέρεον ἀπὸ αὐτὴν ταύπην τὸν φύσιν τῆς χώρας, συνέβαλεν ἐπίσης κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν υπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς τῆς χώρας ἀναπτύξεως καὶ ἔνας ἄλλο παραγόντος: Ἡ διεθνὴς πολιτική.

Ἡ Σουηδία παρέμεινε οὐδετέρα κατὰ τοὺς δύο παγκοσμίους πολέμους καὶ τὰ μέγιστα ἐπωφελήθη ἀπὸ τὴν προνομιούχον ταύτην θέσιν της. Τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τῆς πλοία ήσαν περιζήτητα καὶ ἐπέτυχε δι' αὐτὰ ναύλους ἔξαιρετικὰ ψυψλούς, δικαιολογούμενους, ἀλλως τε, ἀπὸ τοὺς μεγάλους κατ' ἔκεινας τὰς περιόδους κινδύνους τῆς ναυσιπλοίας. Τὰ πραγματοποιήθεντα κατὰ τοὺς δύο πολέμους κέρδη ἐπέτρεψαν τὴν συγκέντρων ἀποθεματικῶν κεφαλαίων καὶ τὴν ἀναπτήρωσιν τῶν ἀπωλειῶν ἀπὸ νέας ἔξαιρέτους μονάδας, δύνανται ναυτικαὶ χώραι ἐπερπετεῖ νὰ ἀποκειθῶνται εἰς δικαστάλληλα πλοία τῆς περιστάσεως ἡ καθηστρήσουσαν, ἀκόμη, τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ παράρικον αὐτῶν τονάζει.

Πράγματι, ἡ σουηδικὴ ναυτιλία δὲν προσέλαβε σημαντικὴν εἰς δύκον ἔκτασιν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων. Τούναντίον, σοβαράς ὑπέστη ἀπωλείας τόσον κατὰ τὸ 1914–18, δύσον καὶ κατὰ τὸ 1939–45. Μετὰ κάθε μίαν, δύμας, πολεμικὴν περιπέτειαν, ἔτοιμον διέθετε τὴν ναυπηγικὴν τῆς θιομηχανίαν διὰ τὴν συμπληρώση τὰ κενά μὲ ἔνας ἔξαιρετικὰ πλεονεκτικὸν διὰ τὴν ἀποκατάστασιν καὶ τὴν ἀνανέωσιν τῆς χωρητικότητὸς τῆς ρυθμούν.

Τὸ Βέλγιον, ἀντιθέτως,—διὰ νὰ λάθωμεν τοῦτο ὡς παράδειγμα—δὲν εἶχεν οὔτε ναυτικὴν παράδοσιν νὰ ἐπιδειξῃ, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀποθεματικὰ κεφαλαία ἐκ τῶν πολέμων ἔδημοισυργήσεων. Ἐνῷ ἡ Σουηδία κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισον τοῦ 19ου αἰώνος ἐθεμελίωσε τὴν σύγχρονον ναυτιλίαν τῆς θιομηχανίαν, τὸ Βέλγιον προετίμα νὰ χρησιμοποιῇ τὰ διαθέσιμα κεφαλαία του διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς

χερσαίας θιομηχανίας του καὶ διὰ τὴν ἀνάληψιν καὶ ἐγκατάστασιν ἀνά τὸν κόσμον ἔργοστασιών, σιδηροδρομικῶν γραμμῶν κλπ. τεχνικῶν ἔργων.

Δέν πρέπει, ἀκόμη, νὰ παροράπται, διὰ σημαντικὸν κίνητρον τῆς ἐπιχειρηματικῆς πρὸς τὴν θάλασσαν σουηδικῆς ἀναπτύξεως ὑπῆρξε καὶ ἡ ἐπικρατήσασα κρατικὴ περὶ φορολογίας ἀποψίς, ἡ ἐκδηλουμένη ἔκάστοτε διὰ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ καθ' ὅλην τὴν μακράν σειράν ἐτῶν τῆς τόσον δημιουργικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας τῆς.

Ίδιαζυσσαὶ, πράγματι, εἰναι αἱ συνθῆκαι, ὑπὸ τὰς ὅποιας κινεῖται καὶ ἀναπτύσσεται ἡ ναυτιλία. Ἐξ ὀλοκλήρου εὑρίσκεται αὐτὴ εἰς τὸ πλάσιον τῆς κυκλικῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορικοῦ συναγωνισμοῦ. Αἱ περιόδοι τῶν ὑψηλῶν ναύλων, φρασίες σχεδόν πάντα διαρκεῖας, ἀκολουθοῦνται ἀπὸ περιόδους κρίσεως μακράς καὶ θαθείας, αἴτιες, ἀκριθῶς, ἀμέσων ασκούν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. Ἐν ἐπιγνώσει καὶ πρὸς ἀντιμετώπιον τῆς ίδιοτύπου ταύτης της καθαστάσεως, αἱ πλεισταὶ τῶν ναυτικῶν χωρῶν—καὶ ἐπὶ κεφαλῆς αὐτῶν τὰ Σκανδινανικὰ κράτη—ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν τὴν συγκέντρων ἀποθεματικῶν διὰ τῆς διενεργείας εὑρυτάτων ἀποσθέσεων, κατὰ τὰς περιόδους τῆς εὐημερίας, ὥστε νὰ δύνανται, ὀπτηλαγμένοι τῶν πρὸς ἀπόδοσειν ὑποχρεώσεων, νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν κρίσιν καὶ τὴν συνεπεία ταύτης ἔκπτωσιν τῶν ἀξιῶν, μὲ χαμηλότερον κόστος τοῦ πλωτοῦ ὄλικου. Τὸ πλοίον, ἀλλως τε, πρέπει ἐντὸς ωρισμένης προθεσμίας νὰ ἀποσθεσθῇ ως ἀξία, διότι, λόγω τῶν δισκέρεων αὐδανομένων νέων τεχνικῶν ἔφαρμογῶν, ἐπιβάλλεται νὰ διενεργήται ἡ ἀντικατάστασίς των διὰ καινούργων μονάδων, πλέον οἰκονομικῶν, Ικανῶν νὰ ἀνταγωνισθοῦν εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν.

Διὰ τοῦ συστήματος τούτου τῶν ἐκτάκτων ἀποθεματικῶν, δῆμον ἐπιτυγχάνει ἡ ναυτιλία τὸ ἀνάτατον ποιοτικόν τῆς ἐπίπεδον, ἀλλ' ἐκ παραλλήλου καὶ ἡ ναυπηγικὴ θιομηχανία ἀφονον ἀποκτᾶ τροφὴν διὰ νὰ συντηρηθῇ καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ εὑρύτερον. Τὸ Κράτος ἔξι ἄλλους οὐδόλως ζημιοῦται ἀπὸ τὴν παρεχομένην εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς εὐχέρειαν τῶν ἀποσθέσεων, διότι εἰς τὰς ἐποκέντρας χρήσεις τὸ φορολογικὸν πειρεχόμενον θὰ εἰναι ἀφονώτερον, καθόδον η ναυτιλία, ἀνανευμένη, θὰ καθισταται ὀλονέν καὶ περισσότερον ἀποδοτική. Εἰς τὴν Σουηδίαν, λοιπόν, τὸ σύστημα αὐτὸν ἐφηρμόδισθη εἰς τὸ ἀπόλυτον, δύσον ἀφορᾶ, τούλαχιστον, τὴν ναυτικὴν θιομηχανίαν.

Ἄξιοι μεν, δύμας, εἰς τὰς γενικὰς αὐτοῦ γραμμάς, πῶς τὸ ἐν λόγω φορολογικὸν σύστημα ἔφαρμοδεῖται διὰ τὴν σουηδικὴν ναυτιλίαν. Κάθε ἔτος ἔνα μέρος τῆς ἀξίας τοῦ κτηθέντος ἀπὸ μίαν ἐπιχειρησιν πλωτοῦ ὄλικου, δύνανται νὰ παρακρατῆται ως ἀπόδοσεις ἀπὸ τὰ φορολογικά κέρδη. Ἡ τακτικὴ ἀπόδοσεις ὑπολογίζεται εἰς 5 % διὰ τὰ ἀπότιμα πλοία καὶ εἰς 6 ½ % διὰ τὰ δηζελοκίνητα, ἐπὶ τῆς ἀξίας τῆς σειράς αὐτῶν. Οὕτω, ἡ τακτικὴ ἀπόδοσεις διενεργεῖται εἰς 20 ἔτη διὰ τὰ ἀπότιμα πλοία καὶ εἰς 15 ἔτη διὰ τὰ δηζελόπλοια, χωρὶς δύμας τοῦτο νὰ ἐμποδίζῃ τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ προσθεῖται—κατὰ τὴν ιδίαν αὐτοῦ κρίσιν—εἰς εὐρυτέρας ἀποθέσεις, νὰ δημιουργήσῃ, δηλαδή, τὴν λεγομένην «ἔλευθέρων ἀπόσθεσιν». Ἄξιος οἰκονομικῶς, δηλαδή, τὸ οἰκονομικόν της σαφῶς διακρίνονται τῶν τακτικῶν καὶ ἡ χρησιμοποίησί των παρακολουθεῖται ἀπὸ τὰς κρατικὰς οἰκονομικὰς ἀρχαῖς. Κατὰ τὴν πώλησιν, λ. χ. ἐνὸς πλοίου, τὸ Δημόσιον εἰσπράττει τὸ λαθεῖν του ἀπὸ τὰ εἰς χειραρχίας πλοϊκήτου τοῦ εὐρισκόμενα ἔκτακτα ἀποθεματικά. Δύνανται, ἔξι ἄλλους, ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ἔντος ἔνδος ἀκόμη τῆς δύο πλοίων του, πρὸς ἀπόδοσειν τῆς ἀξίας τοῦ νεοναυπηγουμένου παρ' αὐτοῦ, δεδομένου, δηλαδή, τὸ συγχρόνο πό κόστος μαᾶς νέας κατασκευῆς αὐδημούτητα, πρὶν ἀκόμη, καθελκυσθῆ τὸ σκάφος, ἀναλόγως τῶν ἔκάστοτε ἔξελίξεων τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς.

Τὸ σύστημα τῆς ἔλευθέρως ἀποθέσεως δὲν ἔφαρμοδεῖται μόνον ἐπὶ τῶν ναυπηγηθέντων καὶ παραδοθέντων πλοίων, ἀλλ' ἀκόμη καὶ ἐπὶ τῶν τελούντων ύπὸ ναυπηγήσιν. Ὁ Σουηδὸς ἐφοπλιστής, δηλαδή, ἔχει τὸ δικαιώμα τῆς κρατήσεως ἀποθεματικῶν ἀπὸ τὰ κέρδη ἄλλων πλοίων του, πρὸς ἀπόδοσειν τῆς ἀξίας τοῦ νεοναυπηγουμένου παρ' αὐτοῦ, δεδομένου, δηλαδή, τὸ συγχρόνο πό κόστος μαᾶς νέας κατασκευῆς αὐδημούτητα, πρὶν ἀκόμη, καθελκυσθῆ τὸ σκάφος, ἀναλόγως τῶν ἔκάστοτε ἔξελίξεων τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς.

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.

Bus. Telephone

Hom. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

Έσπειραν περιπτώσεις, καθ' ότις έφοπλισταί απέσβεσαν τό 1) 4 ή 1) 5 της άξιας τών ναυπηγουμένων πλοίων των πρὸιν ή ταῦτα καθελκυσθοῦν. "Όταν ή κρίσις ἑκσπάσῃ καὶ τὸ καινουργὲς σκάφος τότε μόλις ἀρχίζει τὰ ταξιδία του, οἱ ιδιοκτήτης του εὐρίσκεται εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν, διότι κατέχει ἔνα σύγχρονον καὶ οἰκονομικὸν πλοῖον μὲν χαμηλότερον κόστος.

"Αλλὰ δὲν εἶναι μόνον οἱ ἐλεύθεροι ἀποσθέσεις τὸ φορολογικὸν πρόνομον τῆς σουηδικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Αἱ ἀνώνυμοι ναυτικοὶ ἑταῖροι—καὶ η πλοιοκτησία, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Σουηδίαν ἀνήκει κατὰ προτίμησιν εἰς ἀνωνύμους ἑταῖροις—ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ κρατοῦν ἔνα ποσοστὸν ἀπὸ τὸ ἑταιρικὸν κέρδη των πρὸς μεταφορὰν εἰς ἔνα εἰδικὸν κεφάλαιον ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ αὐτῶν ὑλικοῦ. Μέχρι ποσοστὸν 20 % ἀπὸ τῶν κερδῶν ἐπιτρέπεται ἡ κράτησις διὰ τὸ ἐν λόγῳ εἰδικὸν κεφάλαιον. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ὁ οἰκονομικὸς ἔφορος παρακολουθεῖ τὰς τοιαύτας κρατήσεις, αἵτινες μόνον κατόπιν ἀδείας του ἐπιτρέπονται. 'Εάν τὰ ἀποθεματικὰ ταῦτα δὲν ἥθελον χρησιμοποιῆσθαι, διὸ ὅν συνετήθησαν σκοπόν, ή παραμένουν ἀχρησιμοποίητα, τότε φορολογοῦνται.

Εἰς τὴν Σουηδίαν, τούναντον, δὲν ἐπιτρέπεται, ὅπως αἱ ζημιαὶ ἐνὸς ἔτους συνυπολογίζωνται εἰς τὰ κέρδη τῶν ἀπομένων ἔτῶν, ἐνῷ τὸ σύστημα τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας καὶ κυρίως εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

"Αλλ᾽ ὁ παραθεωμένον καὶ μερικοὺς εὐγάλωτους ἀριθμούς, κατατεικυνόντας τὴν ὑγιὰ συγκρότησιν καὶ τὴν σταθερότηταν ἀνάπτυξιν τῆς σουηδικῆς ναυτιλίας. "Ἐπὶ τῇ θάσει τῶν προαναφερθέντων στοιχείων, δύναται τις νὰ ἔχηγήσῃ διατὶ τόσον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Σουηδίας ἐνισχύθη, διατὶ ἀπέκτησε λαμπρὰ καὶ ἀξιαὶ ἰδιαιτέρου θαυμασμοῦ σκάφη καὶ διατὶ τόσον περίσποντον κατέλαθε θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν ὅλου τοῦ κόσμου.

"Ἡ δύναμις τῆς σουηδικῆς ναυτιλίας ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1947 εἰς 1.800.000 τόν. γκρός, ἀντετροσώπευε δὲ τὰ 2.2 % τοῦ παγκοσμίου τοννάζ. Ἐναντὶ 2.8 % διὰ τὴν Γαλλίαν, διὸ ἔνα, δηλαδὴ, μεγάλο καὶ πλούσιον κράτος, 1.2 % διὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Δανίαν καὶ 0.43 % μόνον διὰ τὸ Βελγίον. Κατὰ τὸ 1923 ἡ ἀναλογία αὕτη ἦτο 1.9 %. "Η κρίσις ἀφ' ἔτερου τοῦ 1929 δὲν εἶχε διὰ τὴν Σουηδίαν τὰς θλιβερὰς συνεπείας, ποὺ ἐνεφάνισε διὸ δλοὺς τὰς ἄλλας ναυτιλίας τοῦ κόσμου. Μὲ δείκτην χωρητικότητος 100 διὰ τὸ 1930, ἔχομεν 93 διὰ τὸ 1936 καὶ 97 διὰ τὸ 1939. "Ἀποδεικνύει τοῦτο μιαν σταθερότηταν καταστάσεως εἰς τὴν κρίσιν, ἐνῷ, λ. χ., ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία ἐνεφάνιζε διὰ τὸ 1936 δείκτην 85 καὶ διὰ τὸ 1939 δείκτην 88.

Τὰ ἀποθεματικά, ἀτίνα εἶχε συσσωρεύει ἡ σουηδικὴ ναυτιλία, ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὴν νὰ διατηρησῇ τὴν θέσιν τῆς, χάρις δὲ εἰς τὸ πρόγραμμα ἀνακαίνισεων καὶ ἀντικαταστάσεων, κατώθωσε νὰ κρατήσῃ μίαν μέσην ἡλικίαν ἐξαιρετικῶς χαμηλήν μεταξὺ δλῶν τῶν ναυτιλιῶν τοῦ κόσμου. "Ηκολούθησεν, ἀκόμη, ἡ σουηδικὴ ναυτιλία τὴν ἐκάστοτε συντελουμένην πρόδοδον εἰς τὴν ναυπηγικὴν τέχνην καὶ συχνὰ ὑπῆρξεν ἡ πρωτοπόρος εἰς αὐτὴν. "Ἄς

σημειωθῇ ἐνταῦθα, ὅτι ἡ σουηδικὴ ναυτιλία κατέχει σῆμερον—διμοῦ μετά τῆς Νορβηγίας—τὴν μεγαλυτέραν ἀναλογίαν εἰς δηζελοκίνητα σκάφη ἀπὸ δλας τὰς λοιπὰς χώρας τοῦ κόσμου. "Ἐναντὶ 16.1 % κατὰ τὸ 1923 ἐπὶ τῆς τότε χωρητικότητός της, κατεῖχεν 66 % τῷ 1947, Ἐναντὶ ἀντιστοίχου παγκοσμίου μέσου δρου 20.3 %.

"Απὸ τῆς πλευρᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ κατά τὴν σειρὰν τῶν τελευταίων δεκαεπτρίδων φαίνεται καθυστερημένη ἡ σουηδικὴ ναυτιλία, ἡδη κατακτᾶ δσημέραν ἔδαφος καὶ ἔφθασε σήμερον τὸν παγκόσμιον μέσον δρου τοῦ τοννάζ τῶν «τάνκερ». Τὰ 16.7 % τῆς χωρητικότητός της ἀναφέρονται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια.

"Εκεῖνο, ὡμως, ποὺ καθιστᾷ ἔτι σταθερωτέραν τὴν θέσιν τῆς σουηδικῆς ναυτιλίας, πλὴν τῆς ποιοτικῆς της ἀνωτερότητος, εἰνε καὶ αἱ ἀναλογίαι μεταξὺ τοῦ ταχεομένου ὑπὸ τῆς Σουηδίας τοννάζ καὶ τῆς συμμετοχῆς τῆς χώρας εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον. "Ἡ Σουηδία κατά τὸ 1913 συμμετεῖχε μὲ ποσοστὸν 1.2 % εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, κατεῖχε δὲ τότε ἔνα ἐμπορικὸν στόλον καλύπτοντα τὸ 2.2 % τοῦ παγκοσμίου τοννάζ. "Απὸ τοῦ 1935 καὶ ἐντεῦθεν τὰ ποσοστὰ ταῦτα τείνουν νὰ ἔξισθωδοῦν. Οὕτω, εἰς τὸ 1947 ἡ μὲν συμμετοχὴ τῆς Σουηδίας εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἦτο 2.3 %, ἐνῷ καὶ τὸ τοννάζ αὐτῆς ἐκάλυπτε τὰ 2.3 % τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. "Ἡ Σουηδία, δηλαδὴ, δὲν ἔμφανίζεται, δηλαδὴ ἡ Ἑλλὰς καὶ ἡ Νορβηγία, ὡς χώρα προσφέρουσα τὰς ναυτικάς της ὑπηρεσίας εἰς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον. "Ισόρροπος είναι ἡ ναυτιλιακὴ τῆς κατάστασις πρὸς τὴν διεθνῆ ἐμπορικήν της θέσιν. Τοῦτο, θεωραῖς, δὲν σημαίνει, ὅτι ἡ Σουηδία δὲν ἀπασχολεῖ μέγα μέρος τοῦ στόλου της εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἵνα ἔκειθεν ἀντλήσῃ ἀρκετὰ διὰ τὴν ισοσκέλιαν τοῦ ἐμπορικοῦ της ισοζυγίου. Τούνατίον, ἡ σουηδικὴ ναυτιλία διαδραματίζει ἔνα σημαντικὸν ρόλον εἰς τὰς διεθνεῖς ὑπερθαλασσίσιμον μεταφοράς.

"Κατά τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἡ οὐδετέρα Σουηδία ἦτο ἀπομεμονωμένη ἀπὸ τὸν ὑπόλοιπον κόσμον καὶ ἡ ἔθνικὴ της οἰκονομία μετά δυσκολίας συνεκρατεῖτο εἰς ἔνα ἰκανοποιητικὸν ἐπίπεδον. Τὸ ἔλλειμμα λ. χ. τοῦ ἐμπορικοῦ της ισοζυγίου ἔφθασε τῷ 1941 εἰς τὰ 320 ἑκατομμύρια κορωνῶν, εἰς ἔνα, δηλαδὴ, ποσὸν διπλάσιον τοῦ προτολεμικοῦ. "Ωφείλετο τοῦτο καὶ εἰς τὴν ὕψωσιν, κυρίως, τῶν τιμῶν, ἀλλ' ἀντεσταθμίσθη πλήρως ἀπὸ τὰς προσόδους τῆς ναυτιλίας της ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, αἵτινες τῷ 1941 ἔφθασαν ἀκριθῶς εἰς 341 ἑκατομμύρια κορωνῶν. "Ἐπειδὴ δὲ τὸ ἔλλειμμα τοῦτο ἔτεινε συνεχῶς νὰ αὔξητη, λόγω τῶν ουναλλογαστικῶν δυσχερειῶν, ἐκλήθη ἡ ναυτιλία σημαντικῶταν, ὡς πρὸς τὸ σημείον τοῦτο, νὰ διαδραματίσῃ ρόλον. Χάρις εἰς αὐτὴν, ὅχι μόνον ἡ Σουηδία ἐκάλυψε διὰ τῶν ἔθνικῶν της σκαφῶν τὰς εἰσαγωγάς καὶ τὰς ἔξαγωγάς της, ἀλλὰ ἀπέμεινε εἰς αὐτὴν, καὶ ἔνα ἰκανοποιητικὸν περίσσευμα χωρητικότητος, ὅπερ, ἀπασχολούμενον εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἀποφέρει πολύτιμον συνάλλαγμα εἰς τὴν χώραν.

"Δικαίως, θεωρεῖ, ἡ Σουηδία ἀναγνωρίζεται παρ' ὅλων, ὅτι κατέχει ἀξιοζήλευτον, ὑποδειγματικὴν καὶ πολύτιμον διὰ τὴν ἔθνικήν της οἰκονομίαν ἐμπορικήν ναυτιλίαν.

1938 - 1949



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

ARGO INSURANCE CO. LTD.

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

**MANAGERS A.LUSI LTD.
1)4 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.**

οδείσα μὲ 9 μίλια τὴν ὁραν καὶ μὲ μέσον ὅρον 60 στροφῶν τῆς μηχανῆς κατά λεπτόν. Τούτῳ βεβαίως ἦτο πολὺ κατώτερον τῶν 76 στροφῶν, που θεωρεῖται ὡς τὸ κρίσιμον δριον. Αἱ ὀλίγαις στροφαὶ καὶ αἱ εἰδικαὶ προβλήσεις διὰ τὸ ἔρμα εἰχον προλάβει τὰς θραυσίες τοῦ ἄξονος. Ἀπὸ τῆς λῆξεως δύμων τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν τὰ ἐν λόγῳ πλοιά εταξίδευον μὲ 68 ἐως 74 στροφάς, εἰς ωρισμένας δε περιπτώσεις καὶ περισσοτέρας ἀκόμη. "Ἐπί πλέον ἡ ἐγκαταλείψις τῆς παραλαβῆς προσθέτου ἔρματος δὲν ἔδυθε τὴν ἐλικο πειραστόδευον ἐντὸς τοῦ ὕδατος.

Ο συγγραφεὺς τῆς μελέτης ἀνέφερε χαρακτηριστικῶς τὰς ἐντυπώσεις πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν ἀπό τὰ ταξίδια τῶν «λίμπερτς». Οὗτοι γενικῶς παραδέχονται, ὅτι κενά τὰ σκάφη ταῦτα εἰνε δυσκολοταξίδευτα. Ἐπὶ πλέον πολλαὶ ἐκ τῶν μηχανῶν δεῖ εἶχον ἀρχικῶς ἐφόδιασθαι μὲρυθμοτήτων τῶν στροφῶν δυνατῶν δέ, εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις, ἀνειδίκευτα πληρώματα νά, μὴ παρενθέαντον ἀμέσως διὰ τῆς χειρός εἰς τὴν συγκράτησιν τῆς ταχυτοῦς τῆς μηχανῆς.

Είνε χαρακτηριστικόν, ὅτι πλειστοί θράψεις ἀξόνων ἐνεφάνιζαν ἀκριδώς τὴν ἡ τῶν κοπώσεων τοῦ σκάφους προερχομένη ἔξαριτκήν πιεσίν ἐπὶ τοῦ ἄξονος. Συμπέρασμα τῶν ἀνωτέρω—κατὰ τὸν κ. Ἀρτούρος—εἴναι δῆτι ἐδίξει δὲν βυθίζεται ἐπάρκως ἐντὸς τοῦ ὑδάτος καὶ ὅτι οἱ κραδασμοὶ

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΆΛΛΟΥ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΙΓΥΠΤΟΝ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η έκθεσις της Διεθνούς Οργανώσεως Τροφίμων και Γεωργίας (F.A.O.) μάς πληροφορεί, διτή η Αίγυπτος έσημείωσε προόδους τινάς εις τήν αλιευτικήν διοικηναν κατά την διάρκειαν του πολέμου, χωρὶς θεδαίως αι πρόσδοι αὐτάι νά έμφανιζουν συγχρονισμένην δράσην πάνω του κλάδου τούτου. Αι πληροφορίαι παρέχονται διά την Διεθνή Υπηρεσίαν Στατιστικής και σκοπὸν έχουν νά συγκρίνουν την προπολεμικήν κατάστασιν μὲν την διομιορυθμησαν κατόπιν της Α' Αμερικανικῆς βοηθείας. Η χώρα αυτῆ έχει 19.000.000 κατοίκων και αι ἀκταί της, ἀπό την Μεσόγειον μέχρι της Ερυθρᾶς Θαλάσσης, δὲν ύπερβαντον τα 2400 χιλιόμετρα.

Η αλιεία διαιρείται είς τρεῖς κατηγορίας: Πρώτον, την αλιείαν βαλάσσης εἰς τὴν Μεσόγειον, τὸν ισθμὸν τοῦ Σουέζ καὶ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν. Δεύτερον, τὴν αλιείαν λιμνῶν καὶ τὴν εἰς τὸ Δέλτα τοῦ Νείλου καὶ τὸ Πρίτον, τὴν ἐωτερικὴν ἀλιείαν, εἰς τὸν Νείλον, τοὺς παραπτάνους καὶ τὰ διακλαδώσεις τῶν.

ταρίους καὶ τὰς οικοδόμωσιν. Από δέ αὐτὰς τάς κατηγορίας ἀλιείας, ή Αἴγυπτος ὄποκομίζει περί τὰ 53 ἔως 60.000.000 κιλῶν ιχθύων ἐτησίως, ἀξίας 8.000.000 δολλαρίων. Ἡ τῆς θαλάσσης ἀλιεία ὑπολογίζεται εἰς 20.000.000 κιλῶν ιχθύων περίπου, ή ἐκ των λιμνῶν εἰς 25.000.000 κιλῶν καὶ ἡ τῆς ἐσωτερικῆς ἀλιείας εἰς 10—15.000.000 κιλῶν. Ο δόλικὸς ἀριθμός τῶν ἀλιέων ὑπολογίζεται εἰς 60.000 ἀνδρας καὶ 15.000 βοηθούς παιδας.

Η πρώτη κατηγορία, όπλαδη ή άλιεια είς την θάλασσαν, ύποδιαιρεῖται εἰς τρείς τομεῖς: α) την άλιειαν τῆς σαρδέλλας, β) την παράκτιον άλιειαν και γ) τη διά γρίπου άλιειαν (trawling). Διά τὴν άλιειαν τῆς σαρδέλλας άπασχολούνται 9650 άλιες, χρησιμοποιούντες περί τα 1000 ιστιοφόρα και 70 μηχανοκάικα. Η παραγωγή άνερχεται εἰς 4.000.000 κιλά σαρδέλλας περίπου έπειτας και ή αξία της καθερζίεται σύμφωνα μὲ τὸ μέγεθος καὶ τὴν ποιότητά της. Η ἑποκή τῆς σαρδέλλας ἀρχίζει τὸν Αύγουστον καὶ διαρκεῖ ἕως τὸν Δεκέμβριον, όποτε βαθμηδον ἀστεῖ.

Η παράκτιος άλεια έπντοπίζεται είς την Μεσόγειον καὶ τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν ἐντὸς τῶν χωικῶν υδάτων καὶ διενέργεται κατὰ τρόπον προτύχον, ἀπασχολούσα περὶ τοὺς 12,400 ἄνδρας. Διὰ τὴν πενιχρὸν εἰς ἀπόδοσιν ἀλειάν ταῦτην χρηματιστοῦντα είς την Μεσόγειον 785 ιστοφόρα καὶ 1742 μικραὶ λέμιδοι μὲν κουπιά μόνον. Εἰς τὴν Ἐρυθρᾶν θάλασσαν χρηματιστοῦντα 500 ιστοφόρα, ἐπίσης τοῦ πλέον ἀπροκαλούμενού τούτου, ἑπανδρωμένα μὲν πέντε ἀλειάς ἔκστον. Ή οὕτω πως ἔξασκουμενή ἀλειά δὲν δύναται δεσμώτια νά ψεωθρή ώς ἄξια λόγου συγκεκροτημένη παραγωγική διομηχανία, ἀναφέρεται δὲ ἀπλούστατα είς τὴν ἔκθεσιν τῆς F.A.O. ως πληφορία καὶ ως συντελεστής διὰ τὴν στατιστικήν ὑπερεστίαν.

Ως πρός τὸν τρίτον τομέα τῆς ἀλιείας, τὴν γρύπισην (*trawling*), ή μεθοδος αυτή ἐφημαράζετο πρὸ τοῦ πολέμου εἰς τὴν Αἴγυπτον, ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν Ἰταλῶν, οἵ διποῖοι διέθετον πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον 50 μικρὰ μηχανότρατας. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἡ μεγάλη, ζῆτησις ἰχθύων, λόγῳ τῶν ἔκειται εὐδισκούμενών στρατευμάτων, ἐνεθάρρυνε τοὺς Αἰγυπτίους νὰ ἐπιδιοθοῦν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν διὰ τοῦ γρύπου ἀλιείαν, καὶ τότε ὁ μηχανοκίνητος ἀλιευτικὸς στόλος τῆς χώρας ἀνέρχεται εἰς 155 πλοῖα, ἐκ τῶν διποῖοι τὸ 85 εἶναι πολύτεροι. Ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων ἀπαναγόνδουλοι

τού ἄξονος κατὰ τὰ ταξίδια τῶν κενῶν φορτίου «λίμπερτς» εἶναι αἱ κύριαι ἀφορμαὶ τῶν ὑπὸ ἔρευναν ἀτυχημάτων. Πάντως, συντελεστικὸς παράγων εἶναι καὶ ἡ ἔξι ύπαρχης συχνὰ πλημμελής κατασκευὴ τοῦ ἄξονος.

Συνεπώς, κατά τὸν κ. „Αρτσερ, εἶνε δύσκολον νὰ ἀποφευχθῇ τὸ συμπέρασμα, ὅτι πρέπει νὰ ἀντίμετωπισθῇ ἡ ἀνάγκη μείζουσαν ἔρματος εἰς τὰ εἰλιμεπτῦ“ καὶ τὰ παρομοίου τύπου σκάφη. Μία πρακτική λύσις θὰ ὅδυνστο νὰ είναι ἡ κατασκευὴ προσθέτων τάνκς παρὰ τὰ πλευρά τῆς στραγγός εἰς τὸ κύτος Νο 5, ἡ δὲ οὐτώς ἐπερχομένη ἀπώλεια χώρου διάφοριν θα ἤδοντα ἐν τινὶ μετρῷ νὰ ἀντισταθμισθῇ διὰ περιορισμοῦ τοῦ ὑψίους τῶν προσθίων «εντι-τάνκς», ἀτίνα σήμερον δὲν δύνανται νὰ βελτιώσουν ἀποτελεσματικῶν τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου.

Πιστεύεται, δτι ἄν ληφθούν μέτρα διασφαλίζοντα τὸ βύθισμα τῆς ἐλίκος εἰς ὁ σημεῖον καὶ διὰ τὸ τύπου «Οσεανού σκάφος, ληφθῇ δὲ καὶ πρόνοια νὰ μὴ ἀναπτύξσῃ ἡ μηχανὴ στροφᾶς ἐγγύζουσας τὸ κρίσιμον σημεῖον τῶν 76 στροφῶν, τὰ μέτρα τάυτα θὰ παράσχουν ἑπαρκή προστασίαν διὰ τὰς ἀπωλείας ἐλίκος. «Εἳ περαιτέρω ἡ προστασία αὕτη θέλει ἐνισχυθῆ, ἀν δοθῇ ιδιαιτέρα προσοχὴ καὶ εἰς ὡρισμένας μικροτέρας μὲν. ἀλλ' οὐχὶ καὶ διλγύθερον σημαντικας λεπτομερείας τοῦ ὅλου χειρισμοῦ τῶν «λίμπερτρυ», αἵτινες καὶ ἀναφέρονται εἰς τὴν μελέτην του ἄγγελου μηχανικοῦ.

ΤΗΝ ΑΙΓΥΠΤΟΝ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

ται 1020 ἄνδρες, ἡ δὲ ἐτησία ἀπόδοσις δὲν ύπερβαίνει τὰ 8.000.000 κιλά.
Ἡ ἔκθεσις τῆς F.A.O., περιλαμβάνει εἰς τὴν γρίπισιν καὶ τὶς γαγκάβες,
εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὅποιών προσθέτει καὶ τὴν σπογγαλίειν. Πρὸ^τ
τού πολέμου, δὴ σχεδὸν ἡ Αἰγυπτιακὴ ἀκτὴ ἐμαστεύετο ὑπὸ Ἰταλῶν καὶ
Ἐλλήνων σπογγαλίεων, κατόπιν ἀδείας τῆς Αἰγυπτιακῆς κυβερνήσεως.
Σήμερον ἡ ἀδεία αὐτὴ δυστόλως παραχωρεῖται εἰς ἔνους, διὰ νὰ ἐνθαρ-
ρυθῇ ἡ ἐπιτόπιος διοίηγχανία. Πράγματι, δώδεκα σκάφαυδρα ἔξωπλίσθι-
σαν μεταπολεμικῶς καὶ δροῦν εἰς τὴν πρὸς δυσμάς τῆς Ἀλεξανδρείας πε-
ριοχῶν, μέχρι τῆς Κυρηναϊκῆς. Λέγεται, ὅτι λίαν προσεχώς ὁ σπογγα-
λιευτικός στόλος τῆς Αἰγύπτου θὰ ἐνισχυθῇ σοβαρώς ὑπὸ τῆς Τρατέ-
ζης Μισρ.

Η δευτέρα κατηγορία, δηλαδή η άλιεια λιμνών, άφορά όποκλειστικώς την είς τάς λίμνας Μεντζαλέχ. Βόρουλους, Έντκου, Μαριούτ, Καρουν, Μπαράβιλ, Πόρτ Ρουάτ κτλ. άλιειαν. Είς ταύτην άπασχολούνται 19.000 άνδρες και 9.500 γυναικεῖοι παΐδεις, χρηματοποιούνται δὲ 5724 λιστιοφόροι και μικραί λέμβοι μὲ κουπιά. Η έπιστρια παραγωγή ίχθυών τῶν ὡς σύνω λιμνών ανέρχεται εἰς 25 ἑως 27.500.000 κιλά.

"Οσον αφορά την τρίτην κατηγορίαν, δηλαδή την έσωτερικήν όλειαν, είς τον Νεῖλον, τους παραποτάμους και τις διακλαδώσεις των, αυτή βασίζεται κυρίως είς την έξαπλωση των ύδατων των ποταμών, μερικήν ή διλικήν, συμφωνα με τάς ανάγκας της καλλιεργείας. Εις την έσωτερικήν όλειαν χροπιμοποιούνται 3142 ιστιοφόρα και μικρά λέμβοι, ως έπιστρεψανταί 700 διάφορα μικρά ποταμοσκόπια, άπτασθαινούται δέ 18.278 ανδρες και 4.000 δονθοί παιδες. Η έπιστρεψανταί παραγωγή άνερχεται είς 15.000.000 κιλά ιχθύων, περίπου, λεγεται δέ ότι η παραγωγή αυτή δύναται κατά πολὺ να αύξηθη διαταγμένη γιαν διάφορα έργα εις τον Νεῖλον και τους παραποτάμους.

ποταράς.
"Η Αίγυπτος, ως γνωστόν, είνε μία πλουσία εἰς τρόφιμα και γεωργίαν χώρα. Οι θεαγενεῖς δὲν έχουν ιδιαίτεραν προτίμησην διά τὰ ψάρικα και ἐάν τὰ παραδέχονταιν ως τρόφιν, τούτο οφέλειται εἰς τὸ δότι εἰνε φθηνά και ἀθυοντα. Τά εἴ της θαλάσσης προερχόμενα αλιεύματα διαμορφάζονται εἰς τας μεγάλας μόνον πόλεις, διου ύπαρχουν πολλοί εύρωπαιοι, οι οποίοι είναι ἀλλώστε και οι μόνοι καταναλωταί. Οι θεαγενεῖς ἀρκούνται εἰς τά ψάρια τῶν λιμνῶν και τῶν ποταμῶν. Παρά ταῦτα, η Αίγυπτική κυβέρνησις προσπαθεῖ να ἔνισχυσῃ την ἀλευτική διομηχανίαν και διά συστηματικῆς προπαγάνδας ἐπιδιώκει νὰ διαφορτίσῃ τὸν λαὸν και νὰ τὸν ἐθαρρύνῃ εἰς την κατανάλωσιν ἰχθύων θαλάσσης, ως ποιοτικῶν κατά πολὺ ἀνωτέρων τῶν ἴγνωμα λιμνῶν και ποταμῶν.

Αι γενέμοναί ερέουνται εἰς τὴν Ἐρύθρην Θάλασσαν καὶ πλησιέστατα πρὸς τὴν Αἴγυπτον, εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπη, ἀπέδειξαν, ὅτι ἡ ἀλειφαί δύναται νὰ ἀναπτυχθῇ σημαντικῶς καὶ ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ νὰ διπλασιασθῇ ἐντὸς οὐλίγιου χρονικοῦ διαστήματος, διὸν ὁ ἀλειπτικὸς στόλος τῆς χώρας ἐνισχυθῇ διὰ καταλλήλων ἀλειπτικῶν πλοίων-ψυγειῶν. Ἡ Τραπέζη Μίσρ, εἰς τὴν ἀνετέθη ἡ χρηματοδότησις ἀλειπτικῶν ἐπιχειρήσεων, ηρχιστε μετὰ τὸν πόλεμον νὰ ἐνισχύῃ οἰκονομικῶν τοὺς ἀλειφαί καὶ διὰ νὰ δῶσῃ εἰς αὐτοὺς τὸ καλὸ παραδείγματα, ιδούσεις μεγάλου ἀλειπτικοῦ ἔταιρον μὲν

Telephone: Dighty 4-5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.

έδραν τὸ Σουέζ.

Τὸ πρόγραμμα δργανώσεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, περιλαμβάνει ὡσαύτως τὴν ἔγκατάστασιν ἐργοστασίων κονσερβοποιίας καὶ καπνίσματος ἰχθύων, εἰς διαφόρους λιμένας, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν ἔγκατάστασιν ἐργοστασίων διὰ τὰ ὑποπροϊόντα ἀλιείας, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ Ἐρυθρὰ Θάλασσα δρίβει ἀπὸ κήτη καὶ καρχαρίας ποὺ ἀποτελοῦν τὴν καλυτέραν ὑλὴν διὰ τὰ ἰχθυέλαια, τὰ ἰχθυάλευρα, τὰ λιπάσματα διὰ τὴν γεωργίαν κ.τ.λ. «Ἐναὶ ἐργοστάσιον καπνίσματος ἰχθύων λειτουργεῖ ἥδη εἰς Ἀμπουέζ, ἀλλὰ δὲ ἐργοστάσια κονσερβοποιίας πρόκειται νὰ ἔγκατασταθοῦν εἰς Σουέζ, Ροζέτταν, Δαμιέτταν καὶ Ἀλεξάνδρειαν.

Ἡ ἔκθεσις τῆς F.A.O. ἀναφέρει, ὅτι ὑπάρχει εὐρὺ πεδίον δράσεως, γύρω ἀπὸ τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν εἰς τὴν Αἴγυπτον.

ΨΑΡΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΛΑΝΤΙΚΟΝ

Εἰς προηγούμενα σημειώματα μου καὶ συγκεκριμένως εἰς τὸ ἄρθρον μου τῆς 15ης Φεβρουαρίου ἐ. ἐ. ἀνέφερα ὅτι οἱ Γάλλοι ἐνισχύουν πυρετῶδες τὸν ἀλιευτικὸν στόλον τῶν Βορειοαφρικανικῶν ἀποικιῶν των. Ἡ ἔταιρις «Compagnie Marocaine de pêcheries» ἔθεσεν ἐσχάτως ἐν λειτουργίᾳ δύο τελείως συγχρονισμένα πλοῖα, τὸ «Μαδρόκ» καὶ τὸ «Ἐλ Ρέζκ», διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν εἰς τὰ ὑψίπεδα τῆς Μαυριτανίας. Ἡ σχετική



Τὸ Γαλλικὸν ἀλιευτικὸν «Mabrouk», ἀδελφὸν πλοίον τοῦ καταπλεύσαντος πρὸ ἡμέραν εἰς Πειραιά «El Rezk».

ἔπι τῶν πλοίων ἔκθεσις ἀναφέρει, ὅτι τὸ πρόγραμμα τῆς ἔταιρις περιλαμβάνει τὴν ναυπήγησιν καὶ ἀλλων μονάδων τοῦ αὐτοῦ τύπου, ὡς ἐπίσης καὶ ἔνα πλωτὸν ἐργοστάσιον. Τὰ ὡς ἄνω πλοῖα θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν ἀνασκόπων τῶν διαφόρων Μεσογειακῶν χωρῶν, μετεξὺ τῶν ὅποιών καὶ ἡ Ἑλλάς.

Ἡ ἀπόφρασις τῶν εἰσαγωγέων ἰχθυεμπόρων μας νὰ ἀγοράσουν ψάρια ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἡ πρόθυμία τῶν ἔξιν ἀλιευτικῶν ἔταιρών νὰ στείλουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα είχον ὡς ἀφετηρίαν τὴν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» σταυροφορίαν μου διὰ τὸν ὄργανων καὶ προαγωγῶν τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας. «Οταν, πρὸ ἔτων, διὰ πρώτην φορὰν ἐτολμήσας νὰ ὑποστηρίξω, ὅτι ὁ εἰς ἰχθύς ἐπιστητικὸς τὴν χώρας μας δὲν εἶναι ποτὲ δυνατὸν νὰ πραγματοποιῇ διὰ μόνης τῆς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ θύετα ἀλιείας, οἱ ἀρμόδιοι, μὲ εἰρωνείαν υπεδέχθησαν τὰς ἀπόφεις μου. Ἐπρεπε νὰ γίνη μεγάλος ἄγων διὰ νὰ φθάσωμεν ἕκει ποὺ εὑρισκούμεθα σήμερον καὶ νὰ δαπανήθων ἀσκόπως πολλὰ χρήματα εἰς πειράματα καὶ δῆθε μελέτας. (Βλέπε τὴν ἀποτυχίαν τῶν ἐξ Ἀμερικῆς πλοίων ποὺ μᾶς ἐστάλησαν).

Ὀπωσδήποτε, τὸ ἀλιευτικόν μας πρόβλημα εἰσῆλθεν, ἐπὶ τέλους, εἰς τὴν εὐθείαν δόδων καὶ δὲν πρόκειται εἰς τὸ ἔχης νὰ δημιουργηθοῦν ἄλλα ἐμπόδια διὰ νὰ δυσχεράσουν τὴν ἐπίλυσιν του. Τὸν περασμένον μῆνα μᾶς ἥλθαν ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικὸν δύο ἀλιευτικά μὲ ἀφονα ψάρια καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ ἔγινεν ἀφορμὴ νὰ φάγῃ ὁ Ἑλληνικὸς λαός ψάρια εἰς τιμᾶς προστίτας δι᾽ διοίσους. Αὐτὸ ποὺ δὲν ἐφάπησεν ικανοὶ νὰ πραγματοποιήσουμεν ἡμεῖς οἱ σπουδαῖοι ναυτικοί, τὸ ἔκαμεν διὰ λογαριασμού μας οἱ Γάλλοι, καὶ μᾶς ἔδωσαν ἔνα καλὸ μάθημα τὶ θὰ πῆ σύγχρονος ἀλιεία καὶ πῶς χρησιμοποιοῦνται ἐπωφελῶς τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα.

Εἰς τὰς 26 τρέχοντας κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τὸ Γαλλικὸν ἀλιευτικόν-ψυγειόν «Ἐλ Ρέζκ» τῆς C.M.P. μὲ 100 τόνους ἐκλεκτῶν ἰχθύων. Ὁ ἀγοραστής τοῦ φορτίου κ. Σταματόπουλος εἶχε τὴν καλὴν ἔμπνευσιν νὰ διαθέσῃ μέρος τοῦ ἀλιεύματος διὰ τοὺς δημοσίους ὑπαλλήλους πρὸς

7.500 δραχμὰς τὴν ὁκάν. «Οταν μὲ τὸ ίδιον πνεῦμα ἀφιλοκερδίας, διατεθοῦ μερικός φορτία ἰχθύων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, καὶ φάγη δὲ κόσμος τοιπούμενος, φαγκρία, σφυρίδες, γλώσσες καὶ ἄλλα ἐκλεκτὰ ψάρια, εἰς τιμᾶς ἀπιστευτῶν χαμηλάς, τότε θὰ ἔδραιωθῇ εἰς δόλους ἡ πεποίθησις, διὰ τοῦ σύγχρονος ἀλιευτικὴ βιομηχανία δὲν θὰ πῆ πλωτῆς ὀλίγων λεπτεπλέπτων ἰχθύων πρὸς 30 καὶ 35 δραχμὰς τὴν ὁκάν, ὅπως συνέδαινε μέχρι σήμερον εἰς τὴν χώραν μας.

Τὰ ἐπιστήματα δημοσιεύμενα καὶ διαρκῶς ἐπαναλαμβανόμενα ὑπὸ μερικῶν κύκλων, ὅτι τὰ ψάρια αὐτὰ δὲν εἰναι καλά καὶ ὅτι θὰ δηλητηριασθῆ ὁ κόσμος, εἰναι φλυαρίαι ἀνάξιαι σοθαρῶν ὄνθρωπων καὶ σκοτών ἔχουν νὰ διαστρέψουν τὴν πραγματικότητα καὶ νὰ ἀποκρύψουν τὴν ἀλήθειαν. Ἡ υγειονομικὴ ὑπηρεσία ἔχειται τὸ ἀλίευμα καὶ τὸ εὔρεν εἰς ἀρίστην κατάστασιν. «Οσοὶ ἀμφιβάλλουν ὃς κάμουν μιαν δοκιμὴν διὰ νὰ πειθοῦν. Τὰ ψάρια δὲλα ἀνεξαρέωτα εἰναι πρώτης κατηγορίας καὶ κάλλιστα περιποιημένα. Δὲν ἀπομένει πλέον εἰς ἡμέας ἄλλο τι παρὰ νὰ ἐκφράσουμεν τὴν εὐχήν, ἵνα καὶ ἡ χώρα μας ἀποκτήση τοιαύτα συγχρονισμένα ἀλιευτικά, ποὺ δὲν δύωσαν ἐργασίαν εἰς ὅλον τὸν ἀλιευτικὸν μας κόσμον, θὰ τροφοδοτήσουν τακτικά τὸν λαόν μας καὶ τὸ σπουδαιότερον πάντων θὰ συντελέσουν εἰς τὴν συνεχῶς ἔξαγγελομένην.... συμπτίεσιν τῶν τιμῶν τῶν τροφίμων.

ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΙΧΘΥΩΝ...

Εἰς ὅλας τὰς προηγούμενα εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν χώρας καταβάλλεται σήμερον μεγάλη προσπάθεια ἵνα ἔξευρεθῇ καὶ καθορισθῇ ἐπιστημονικῶς ὁ πλησιέστερος πρὸς αὐτὰς ἐνυπάρχων ἰχθυολογικὸς πλούτος, ποὺ ἐπακριβῶς εύρισκεται, ποιοι είδους ἀλιεύματα περιορίζεται καὶ πόσος περίτον ὁ χώρος του είναι. Ουσαύτης ἐπιδιώκεται ἡ ἔσακριδωσις τῶν αἵτιών τῆς συγχράκις παρατηρουμένης καταστροφῆς τῆς ἰχθυολογικῆς πανίδης καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν παραγωγῶν ποὺ συντελοῦν εἰς τὴν ἔξφανσιν ἡ μεταποιησμὸν τῆς (ἀσθένεια, μικρόδια, καιρικά μεταβολαί, γεωλογικά ἀνωμαλία, ἀπότομα ρεύματα κ.τ.λ.).

Οὕτω, τὰ τεθέντα εἰς τοὺς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀσχολουμένους ἰχθυολόγους, φυσιοδίφας καὶ σοφους ἐρωτήματα, συναντίζονται εἰς τὰ ἔχης: Πιον, πότε καὶ πώς τὰ ἐργαλεῖα τῶν ἀλιέων, (δίκτυα, γριποί, παραγάδια, γαγκάδες καὶ ἄλλα), δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, χωρὶς νὰ καταστρέψουν τοὺς ἐνδημικούς ἰχθύους.

Ποιοι εἰναι ἡ μεγαλύτερα ποσότης ἰχθύων ποὺ δυνάμεθα νὰ ἀλιεύωμεν ἐπηρίως, εἰς τρόπον ὡστε νὰ ἐπαρκῇ αὐτὴ εἰς τὴν διατροφήν μας, χωρὶς νὰ ἔξαντομεν τάς ἐνυπάρχουσας παρακαταθήκας τῆς ἰχθυολογικῆς πανίδης..

Τὸ ἐκ τῶν ἔρευνών πόρισμα ἔχει ὡς ἔχης: «Ἐὰν ὑποθέσουμεν, λέγουν οἱ ἔρευνται, ὅτι οἱ ἀλιέις δὲν φαρεύουν παρὰ ἔνα μικρὸν μόνον ἀριθμὸν ἰχθύων, θα ἐπέλθῃ ὑπερπληθωρισμός, μὲ μίαν μεγάλην ἀναλογίαν ὑπὲρ τῶν ἡλικιών τῶν μικρῶν, λόγω τῆς πάλης πρὸς τοὺς μεγάλους τούς. (Τὰ μεγάλα ψάρια τρώγουν τὰ μικρά).

Ἐὰν τούλαντιόν, ἡ ἀλιεία είναι ἐντατική, τότε ἐπέρχεται ἡ ἀπογύμνωσις τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων, μὲ τάσιν ἐπιβιώσεως τῶν νεαρῶν, οὐτῶς εἰπεῖν, ἰχθύων.

Διὰ νὰ ὑπάρχῃ λοιπὸν ἴσοροπία μεταξὺ τῶν δύο ἄκρων, ἐπιδιώκεται ἡ μεθοδικὴ ἀλιεία, ἷττον ἐπιτρέπει τὴν συστηματικὴν καλλιέργειαν τῶν ψηφιτέων ἀλιεύματας καὶ ὑποδοθεῖ τὴν συντήρησιν τῶν παρακαταθηκῶν ἰχθύων εἰς τοὺς σταθεροὺς ἰσούγιους. Ἡ δυναμική τῆς ἀναπαραγωγῆς, ὡς λέγουν οἱ ἔρευνται, αὔξενται μὲ τὴν ἡλικίαν τῶν ἰχθύων. «Ἐὰν λοιπὸν ἡ ἀλιεία είναι ἐντατική, τότε ἡ ἀριθμὸς τῶν ἀναπαραγωγῶν ἐλαττούται καὶ ἐπομένως ἐκλείπει κάθε γονιμότης ἡ γονιμοποιησις.

Τὸ σπουδαῖον λοιπὸν αὐτὸ πόρδημα θὰ ἐπιλυθῇ διὰ τῆς ἀπογραφῆς... τῶν ἰχθύων. «Ἐὰν τὸ ἔργον τῆς ἀπογραφῆς εἰναι εὔκολον διὰ τὸν κατοικους μιᾶς χώρας καὶ ἔξι ισούσιον διὰ τὸ δένδρον ή τὸν φυτικὸν πλούτον ἐνὸς δάσους, καθίσταται δύσκολον δεσμάσιως, ἄν δηδιάδην, διὰ τοὺς ἰχθύους. Ἡ τελευταία προσπάθεια τῆς ἐπιστήμης στρέφεται τὴν ἀπογραφὴν τῶν ἰχθύων, τὸν ὑπόλογισμὸν δηλ., τοῦ ὄγκου τῆς ἰχθυολογικῆς πανίσκης, (ἐνδημικῶν ἰχθύων, κάθε ἀλιευτικοῦ πεδίου), ὡς ἐπίσης καὶ τὸν ἀκριβὴ προσδιορισμὸν τῶν σημείων διου πάντας ἀγέλαι ψαριῶν.

Αἱ προσπάθειαι αὐται φαίνεται διὰ ἐστέφθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας, διότι



ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΙΣΡΑΗΛ

R. MARGKOS & S. KΩΝΣΤΑΝΤΙΝΗΣ Ναυτικοί Πράκτορες ΤΕΛ-ΑΒΙΒ

Γραφεῖα εἰς Χάϊφαν καὶ Ίεροσόλυμα
Τηλεγρ. Δσις: ROSAM Ταγ. θυρίς 1927
‘Αλληλογραφία ἀλληνιστή, ὁγγύλιστη καὶ γαλλιστή.

R. MARGOSCHES & S. CONSTANTINIS
Shipping Agents
TEL-AVIV (Israel) Telegr. ROSAM—TEL AVIV P.O.B. 1927

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝ: ΤΟΓΑ

Α) π "ΕΛΣΗ"

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 6 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΧΑΝΙΑ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 8 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον,
Άγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαθύ.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Διεύθυνσις: Μεγ. Βρεταννίας 8, Τηλ. 41.728
Πράκτορες: 45.652, 42.091, 44.497, 45.886.



Γερμανία

Έπετράπησαν αἱ ναυπηγήσεις

Άνεκοινώθησαν πρὸ δὴ μέρεων αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐπειθούσης συμφωνίας μεταξὺ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας ἀναφορικῶν μὲ τὴν χαλάρωσιν τῶν ἐν Ισχύι περιορισμῶν εἰς τὰς ναυπηγήσεις σκαφῶν ἐν Γερμανίᾳ. Ἐπὶ τῇ δάσει τῆς νέας ταύτης συμφωνίας δὲν θὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ ναυπηγήσις ὁκεανοτόρων πλοίων, πρὶν ἢ ἡ γερμανικὴ ἀκτοπλοΐα ἀποκτήσῃ ἥνα στόλον ικανὸν νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς γερμανικῆς οἰκονομίας, ἐν τῷ πλασιώ τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀνασυγκροτήσεως. Εἰδικῶς τὸ ἄρθρον 11 τῆς συμφωνίας καθορίζει, ὅτι ἡ κατασκευὴ σκαφῶν, τῶν ὅποιων τὸ μέγεθος καὶ ἡ ταχύτης δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὰ περιεχόμενα εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα όρια, θὰ ἐπιτραπῇ, ὑπὸ τὸν ὄρον ὃτι δὲν ἔχει ναυπηγήθων μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα πλοῖα, μέχρις ὃτου ἡ γερμανικὴ ἀκτοπλοΐα ἀποκτήσῃ μιὰν πλήρη συγκρότησιν. Προεδρέθη ἀκόμη διὰ τῆς συμφωνίας, ὅτι ἡ τοιαύτη ἀκτοπλοΐκὴ συγκρότησις καλύπτεται μὲ μιὰν χωρητικότητα 517.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων πλοίων 360.000 τ. γκρός δέον νὰ ἀναφέρωνται εἰς φορτηγά διὰ Ἑράκλειον.

Τὸ μέγεθος, καὶ ἡ ταχύτης τῶν ἐπιτρεπομένων πλοίων καθορίζονται ὡς ἔχεις: Φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια μέχρις 7200 τ. γκρός καὶ ταχύτητος μέχρι 12 μιλλίων. Αλιευτικά κλπ. πλοιάρια μέχρις 650 τ. γκρός καὶ ταχύτητος μέχρι 12 μιλλίων. Καὶ πλοία ἀκτοπλοϊκά μέχρι 2700 τ. γκρός εκατόντα καὶ ταχύτητος μένοι 12 μιλλίων.

Πέραν ὅμως τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας—τοῦτο δὲ καὶ ἐπέχει ίδιαιτέρων σημασίαν—ἀπεφασίσθη νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὴν Γερμανίαν, ὅπως κατὰ τὴν διάρκειαν ἐκτελέσεων τῆς συμφωνίας ἀποκτήσῃ διὰ ἀγορᾶς ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ δεξαμενόπλοια, συνοικικῆς χωρητικότητος 100.000 τ. γκρός, ταχύτητος διῶς οὐχὶ μεγαλύτερας τῶν 14 μιλλίων καὶ φορτηγά συνοικικῆς χωρητικότητος 300.000 τ. γκρός, μεγέθους 7200 τ. γκρός ἢ 10.800 τ. φορτηγοῦ καὶ ταχύτητος οὐχὶ μείζονος τῶν 12 μιλλίων. Διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης, ἥπις τίθεται ἀμέσως εἰς ἑφαρμογὴν καὶ θὰ ἵσχῃ μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1953 ἡ μέχρις ὃτου κλεισθῇ ἡ ὥριστικὴ εἰρήνη, προβλέπεται, ἐν τῷ πραγματικότητι, ἡ παραχώρησις εἰς τὴν Γερμανίαν 10 δεκαμενόπλοιον τοῦ τύπου «T2» καὶ 40 φορτηγῶν τοῦ τύπου «Λίμπερτο». Δέν πρέπει συνεπός νὰ ἐκπλήξῃ κανέναν, ἀν κατὰ τὰς προσεχεῖς ἡμέρας ἰδωμένων παραχωρούμενα εἰς τὴν Γερμανίαν ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν Ισάριθμα σκάφη πρὸς τὰ προαναφεύθεντα τῶν δύο τούτων κατηγοριῶν.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι Τὸ νέον «σούπερ-λάΐνερ»

Ἡ ἀπόφασις ναυπηγήσεως τοῦ πρώτου ἀμερικανικοῦ «σούπερ λάΐνερ» διὰ τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ κατέστη πρὸ δὴ μέρεων ὄριστική, κατόπιν τηλεγραφικῆς ἐντολῆς τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» πρὸς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιου, ὅπως ἀρχίσουν τὰς προκαταρκτικὰς ἐργασίας διὰ τὴν νέαν κατασκευὴν. Τὰ σχέδιοι ἐνεκρίθησαν πῦριν ἐν τῷ συνόλῳ των, τὸ δὲ κοστός τοῦ νέου πολυτελούς ὑπερωκεανούς ὑπελογισθεὶς εἰς 73.373.000 δολαρίων, μὲ συμμετοχήν τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριάς διὰ ποσὸν 28.087.216 δολαρίων μόνον. Ἀνεκοινώθη σχετικῶς, ὅτι ἡ χρῆσις ἐλαφροτέρων μετάλλων θὰ συντελέσῃ, ώστε τὸ νέον «σούπερ λάΐνερ» νὰ ἀποκτήσῃ τὴν αὐτὴν μεταφορική ικανότητα τῶν δύο δρεπανικῶν «Queen», μὲ σημαντικῶς μικρότερον ὅμως δάρος.

Θά ἔχῃ τὸ παραγγελθὲν ὑπερωκεανὸν μίκος 980 ποδῶν, ὀλικὴν χωρητικότητα 50.000 τ. γκρός περόπον καὶ ταχύτητα 30 μιλλίων, ὡς ἐνδεικτικῶς ἀναφέρεται. Πάντως ἡ ἀκοινῆς χωρητικότης καὶ ἡ πραγματικὴ ταχύτης τοῦ πλοίου τηροῦνται μυστικαῖς. Τὰ διαμερίσματά του θὰ περιλαμβάνουν θέσεις διὰ 2000 ἐπίβατας δῶλων τῶν κατηγοριῶν καὶ διὰ τὸ ἐκ 1000 προσώπων πλήρωμά του.

Τὸ σκάφος, συμφώνως πρὸς σχετικὴν πρόβλεψιν τῶν σχεδίων του, θὰ δύναται εὐχερῶς ἐν καιρῷ πολέμου νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μεταγωγικόν, αἱ δὲ πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀμυντικά ἐγκαταστάσεις τοῦ προκείμενου νὰ στοιχίσουν 30 ἑκατομμύρια δολαρίων. 'Ανευ αὐτῶν, τὸ σκάφος θὰ ἐστοιχίζει 43 ἑκατ. δολαρίων, ἐάν κατεσκευάστετο εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καὶ μόνον 25 ἑκατομμύρια δολαρίων περίπου, ἐάν ἐναυπηγεῖτο ἀλλαχοῦ. 'Η τρόπις τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ, οὕτως οὐντίνος τὸ δύναμα δὲν καθώρι-

σθη εἰσέτι, θὰ τεθῇ μετά πάροδον μηνῶν τινῶν, ἐνῷ καὶ ἔνα δεύτερον ὅμοιον σκάφος θὰ ναυπηγηθῇ ἐν συνεχείᾳ.

Ἄπο τούδε ἐξ ἀλλού ἀντιμετωπίζεται τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ νέου «σούπερ-λάΐνερ» καὶ μολονότι τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν δύναται ἐν προκειμένῳ νὰ λεχθῇ, φαίνεται πάντως, ὡς πιθανόν, ὅτι θὰ υἱοθετηθῆ τὸ σύστημα τὸ ἀκολουθηθέν παρὰ τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν ἀσφάλισιν τῶν δύο «Κουνήν». Τὸ κράτος δηλαδὴ καὶ ἡ ιδιωτικὴ ἀγορά θὰ ἀναλάβουν ἐν συνδιασμῷ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων. 'Εκπρόσωπος τῶν ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν ἐδήλωσε σχετικῶς, ὅτι μέχρι σήμερον τὸ μέγιστον ποσὸν ἀσφαλιστῶν διέλθει εἰς ἔνα καὶ μόνον σκάφος, δὲν υπερέβη τὰ 12 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ διὰ τὴν προδημότητας τοῦ προβλήματος συγκεντρώνει τὴν προσοχήν δύον τῶν παραγόντων, δεδομένου ὅτι εἰς τὴν κάλυψιν τῆς ἀσφαλίσεως θέλει ἐνδιαφερθῆ καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀγορά.

Νέα «τυποποιημένα» φορτηγά

Αἱ τεχνικαὶ ύπηρεσίαι τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», τῆς συμμετοχῆς καὶ ἔνδεικα εἰδικῶν ὑπειροτεχνῶν διαφόρων κλάδων, ἐνέκριναν πρὸ δὴ μέρων τὰ σχέδια ἐνὸς τυποποιημένου φορτηγοῦ, ὅπερ δὲ τηρημέσησθε ὡς ὑπόδειγμα διὰ εὔρυτάτας, ἐν περιπτώσει πολέμου, ναυπηγήσεις ὅμοιων πλοίων, διὰ τὴν συνέδησην κατὰ τὸν προγούμενον πόλεμον μὲ τὰς κατασκευαὶς φορτηγῶν, τῶν γιγαντῶν τύπου «Λίμπερτο» καὶ «Βίκτορ». Οὐ νέος τύπος φορτηγοῦ ἐχεδίσθη ἐπὶ τῇ δάσει τῆς πρακτικῆς προσποτικῆς, ὅπως δύναται ἐν καιρῷ εἰρήνης νὰ συναγωνίζηται τὰ καλύτερα εἰς κυδισμόν, μέσα φορτεοφορτεόρων σκαφῶν.

Προσφοραὶ διὰ τὴν ἔναρξην τῆς ναυπηγήσεως του πρόκειται νὰ ζητηθοῦν ἐντὸς δύο ἡ τριῶν ἑβδομάδων, ἐνῷ μία πίστωσις 5 ἑκατομμύριων δολαρίων ἔχαρηγθη ἡδη πρὸ τὸ σκοπὸν αὐτῶν. Αἱ σημειώθη, διά ἀπὸ ικανού χρόνου ὁ πρόεδρος Τρουμάν εἰχεν ἔξουσιοδοτήση τὴν «Ναυτιλιακῆν Ἐπιτροπήν» νὰ σχεδιάσῃ καὶ θέσῃ υπὸ τὴν κρίσιν τῶν εἰδικῶν ἔνα νέον, ὑπὸ τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα, τούτων φορτηγοῦ πλοίου. Διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀνάγκης ἀδρόνων κατασκευὴν τοιούτων τυποποιημένων σκαφῶν προβλέπεται νὰ μὴ χρησιμοποιηθοῦν πολύτιμα μέταλλα, ἀτίνα, ἐν περιπτώσει πολέμου, θὰ σπανίσουν, διότι θὰ εἰναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν πολεμικὴν διοίκησιν τῆς χώρας.

Ὦς πρωταρίους σύστημα τοῦ νέου τύπου προεκρίθη ὁ ἀτμοστρόβιλος ἀντὶ τῆς ντήζελ καὶ τούτο, διότι ἡ ἐγκατάστασις δηξελομηχανῶν θὰ ἀπῆται περισσότερον χώρων. Τὸ σχεδιασθέν φορτηγὸν θὰ ἔχῃ διαστάσεις 474 ποδῶν μήκους καὶ 56 ποδῶν πλάτους, μὲ χωρητικότητα 10.000 τ. d. w., δύναμιν μηχανῆς 12.500 πίπτων καὶ ταχύτητα 18½ μιλλίων. Πέντε κύτη προβλέπονται μὲ ἔνα στόμιον ἔκαστον, εἰς τρόπον ὡστε νὰ παραμείνῃ ἴκανος ἐνύδρεως χώρως ἀπὸ τὸν καταστρώματος διὰ τὴν μεταφοράν, ἐν περιπτώσει πολέμου, ἀεροπλάνων, αὐτοκινήτων, τάνκς κλπ. 'Η «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή», ὡς έδηλώθη, θὰ ἐξοκουλούσῃ τὰ δέχεται, μέχρι τῆς παραγγελίας τοῦ πρώτου πλοίου, οἰσανόπτη πετεχικήν ὑπόδειξιν δυναμένην νὰ δελτιώσῃ τὰς ικανότητας τοῦ νέου τυποποιημένου φορτηγοῦ.

Τὰ «λίμπερτος»-τάνκερς

Θύμα τῆς ἐκπτώσεως τῶν ταύλων διὰ τὰς μεταφοράς πετρελαίων καρακρίζεται τὸ «λίμπερτο» τάνκερ. 'Η καταβαλλούση ἀπὸ μέρους τῶν ἀγοραστῶν τὰ προστάθεια, διότις ἐπιτύχουν ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν μὲ συνήθη φορτηγὰ «λίμπερτος» εἰνεὶ ἀρκετὰ τέλησιν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν οἱ ιδιοκτήται τῶν. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἐθεωρούνται ἀκτανάλληλα διὰ ἡ ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ εὐθὺς ὡς ἐτερματίσθη ὁ πόλεμος εἰχον παροπλίσθη, ἐπανελθόντες εἰς τὴν υπερεσίαν ὅπου οἱ ναυλοὶ τῶν πετρελαίων ἐφθασαν εἰς ἀσυνήθως υψηλά ἐπίπεδα. 'Ηγοράσθησαν τοῖς μετρητοῖς, ἐτοιμα, ταξινομήσαν δύος ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τῶν ἀρκετὰ διὰ τὰς περὶ πυρκαϊάς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς.

Δύο κυρίων εἰναι τὰ ἀτίτια τῆς δυσπραγίας τῶν «λίμπερτος»-τάνκερς. Πρῶτον, ὁ ἀσυνήθως γλυκὺς χειμῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτειαῖς, διότις περιώρισε τὴν ζῆτησιν τὸν υγρὸν καυσίμων καὶ συνετείλη ἐπῆρεασ τὸ μεταφορικὸν ἔργον αὐτῶν ἀπὸ τὰ κέντρα παραγωγῆς. Καὶ δεύτερον, ἡ ραγδαῖα στροφὴ πρὸ τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα δεξαμενόπλοια, ἀτίνα, λόγῳ τῆς ψηφῆς αὐτῶν ταχύτητος καὶ τῆς μεγαλύτερας μεταφορικῆς τῶν ικανότητος, δύνανται νὰ ἀποδίδουν ἐργον οἰκονομικώτερον, παρ' ὅσον τὰ μικρότερά μεγέθους καὶ ταχύτητος λίμπερτος δεξαμενόπλοια.

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 & Co

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:

YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREGAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

Με τὴν σημερινὴν ἐλλειψιν φορτίων τὸ «λίμπερτο» τάνκερ δὲν προτιμᾶται, ἀφοῦ μάλιστα καὶ αὐτὰ τὰ «T2» μετὰ δυσκολίας εύρισκουν τώρα ἀπασχόλησιν. Εὐθὺς ὡς ὁ πρὸ ἔτους ὄργασμὸς εἰς τὴν μεταφορὰν πετρελαίων ἥρχισε νὰ ὑποχωρῷ, τὰ «λίμπερτο» ἐπανήρχοντο τὸ ἐν μετά τὸ ἄλλο εἰς τὴν διαθεσιμότητα. Κατὰ τὴν διαρκείαν τοῦ χειμῶνος, ἔξαιρέσει τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου, ὅποτε οἱ ναυλοὶ ἦσαν ὀπωσδῆποτε ὑψηλότεροι, τὸ ἐπίπεδον τῆς ναυλαγορᾶς διετρήθη σταθερὸν εἰς τὰ 15 ἔως 20% κάτω τοῦ ναυλοδογού τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους καὶ 30 ἔως 35% ἐπὶ ἐλαττον, τελευταίως, διὰ τὰς δεξαμενοπλοιας «T2».

Ἐπιστρέθη, διὰ τὴν περίοδος τῆς μεταφορᾶς μελάσσης θὰ ἀπασχολεῖ μερικὰ «λίμπερτο» δεξαμενοπλοια, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν πρόδηλην τῶν ταύτην διευευθῆσαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται. Ἀπὸ τὰ 61 τάνκερ τῆς κατηγορίας ταύτης, στίνα κατέχειν ἡ «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», τὰ 49 ἐπωλήθησαν εἰς ἀμερικανὸς ἐφοπλιστάς, ἰδιοὶ δὲ εἰς ἀμερικανικὰς ἑταῖρις ἐλληνικῶν συμφερόντων. Τοιὲτα, διὰ 45 ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴν κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ 10 ἐτέθησαν ἡδη ἐν παροπλισμῷ, ἐνώ μερικαὶ ἄλλα ἐκ τῶν προναυλωμένων διέκοφαν τὰ ταξιδιά των, λόγῳ ἀκυρώσεως τῶν ναυλοσυμφώνων των. Τὰ συμβόλαια ὅμως τούτων ληγουνται μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τρέχοντος ἔτους, ὅποτε καὶ αὐτὰ τὸ διότι θὰ ἀντιμετωπίσουν πρόβλημα. Πλοιοκτήται τινὲς ἀνέλαδον ἔξι ίδιων τὴν μετατροπὴν τῶν σκαφῶν των εἰς φορτηγά-λιμπερτούς, μὲ σηματικὴν ὅμως τὴν δαπάνην. Ἡδη τέσσαρα πλοῖα μετετράποσαν καὶ ἔτερων τινῶν μελετάται ἡ μετατροπή, καθόσον ἀπεδειχθῇ ἐπωφελεστέρα ἡ ἀπασχόλησις των εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου μὲ τοὺς γνωστοὺς διὰ τὰς ἀμερικανικὰς σκάφη ναύλους.

Ἐτοιμα πρὸς ὑπηρεσίαν

Ἡ «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ἀνεκίνωσεν, διὰ τὴν ἔξεπονθή καὶ πρόκειται νὰ τεθῇ συντόμως εἰς ἔφαρμογὴν ἑνα τοῦ σχέδιον, ἐπὶ τῇ δάσαι τοῦ ὅποιον 258 παρωπλισμένα ἀμερικανικὰ πλοῖα διασφόρων κατηγοριῶν—ἐκ τῶν 2300 σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου—πρόκειται νὰ ἐπίσκευσασθούν, ὡστε νὰ είνεται πρὸς ἐπάνωσιν καὶ ἀμεσον ἐντὸς 24 ὥρων ἐκκίνησον ἐν περιπτώσει ἀνάγκης. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα διὰ κατανεμήθουν εἰς διάφορα ἀγκυροδόλια ἀμφοτέρων τῶν ἀμερικανικῶν ἀκτῶν.

Ιαπωνία

Κατὰ τῶν διασκέψεων

Δέκα τρεῖς, ἔνειναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις καὶ 130 φορτωταὶ ἐμηνύθησαν ἀπὸ τὴν Ἰαπωνικὴν κυβέρνησιν, ὡς παραβάται τοῦ νόμου περὶ τράστ καὶ μονοπολίων. Αἱ ἐν λόγῳ ἑταῖραι εἰνε τῆς διασκέψεως τῶν γραμμῶν Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Κατηγοροῦνται, διὰ ἔνασκουν μέτρον πιέσεως, κατὰ τῶν φορτωτῶν, ἵνα ἀποκλειστικῶς διὰ τῶν σκαφῶν, τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν «Κόμφερενς», φορτωθούνσιν σύντοιχοι τὰ φορτία των.

Ἐκτῆτώσεις ναύλων προσφέρονται εἰς τοὺς τακτικοὺς φορτωτάς των, ἀρνοῦνται δὲ τὰς αὐτὰς ἐκπτώσεις εἰς τοὺς μὴ ἀποκλειστικοὺς πλεάτας των. «Ἀναφέρεται σχετικῶς, διὰ τὴν πιέσι τῶν ἑταῖρων τῆς διασκέψεως δυσμενὴ ἔχει ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ κόστους τῶν μεταφορῶν, δεδομένου, διὰ παρεμποδίζεται ἡ ἐλευθέρη προσφορὰ καὶ ζητησις, ἥτις θὰ ἔπρεπε νὰ ρυθμίζῃ τοὺς ναύλους.

Ινδίαι

Πρὸς ἀπόκτησιν ἐμπορικοῦ στόλου

Ἡ ἀποκατάστασις τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν εἰς ἀνέκαρτητον κράτος δίγειρεν, ὡς ἡτο φυσικόν, καὶ τὴν φιλοδοξίαν τῆς ἀποκτήσεως μιᾶς ἀπαρκοῦς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Εἶνε χαρακτηριστική, ἐν προκειμένῳ, ἡ δισμέραι ἐντεινούμενη προπαγάνδα μεταξὺ τῆς Ἰνδικῆς κοινῆς γνώμης, διὰ νὰ προκληθῇ τὸ ἐνδιαφέρον της πρὸ τὴν θάλασσαν καὶ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Εἰς κυκλοφόρησαν προσφάτως φυλλάδιον, ἀπὸ τὸ ὅποιον καὶ παραλαμβάνομεν ὡρισμένα στοιχεῖα, ἀναφέρεται, διὰ αἱ Ἰνδίαι ἔχουν μακραν ναυτικὴν παράδοσιν, ὡστε νὰ δικαιοῦνται διὰ μιὰν ναυτιλιακὴν χειραφέτησιν.

Εἰς τὴν ἀρχαίοτητα—λέγουν—τὰ Ἰνδικὰ πλοῖα ἀνήγοντο εἰς μακρυνάς θαλάσσας καὶ ἀποκιάς ἴδρυσαν πέραν τοῦ Ἰνδικοῦ ὥκεανοῦ. Κατὰ τὸν 19ον αἰώνα αἱ Ἰνδίαι κατερκεύαζον ἔχυλινα πλοῖα διὰ τὸ Βρετανικὸν Ναυαρχεῖον. Βραδύτερον, διὰ τὴν Ἀνατολικῶν Ἰνδιῶν κατέστρε-

ψε τελείως τὴν διομηχανίαν τῶν ναυπηγῆσεων καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐνώ καὶ ὁ ἀτμός παρημπόδισε τὴν ἀνανέωσιν τῆς Ἰνδικῆς ναυτιλίας προσπαθεῖσας.

Κατὰ τὴν περίοδον 1920—30 ἀνασυνιστῶνται αἱ Ἰνδικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ ἡ χωρητικότης τῶν δὲν ὑπερέβη ποτὲ τὸ ποσοστὸν 0.2% τοῦ παγκοσμίου τονιά. Τὸ 1945, ἡ κυβέρνησις τῶν Ἰνδιῶν ἥρχισεν ἀντιμετωπίουσα τὴν ἀναπτυξιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ μία συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ παρέδωκε τὸ 1947 τὴν πρὸ τὸ σκοτὸν αὐτὸν καταρτισθεῖσαν μελέτην τῆς. Χωρητικότης 2.000.000 τ. γκρός προεβλέπετο τὸ ἀποκτηθῆντὸν ἑντὸν μιᾶς ἐπασχετικῆς, διὰ τὰς ἀκανοποιηθούν εξ ὀλοκλήρου αἱ ἀποκτηθῆναι καὶ ἀνάγκης προσπαθεῖσας, διὰ νὰ συμετάσχῃ τὸ ἐθνικὸν πλοίον τῆς χώρας.

«Ἡδη, δύο Ἰνδικαὶ ἑταῖραι συνδέουν τοὺς Ἰνδικοὺς λιμένας μὲ τὴν Εὐρώπην, ἡ δὲ κυβέρνησις προτίθεται νὰ μετάσχῃ κατὰ 51% εἰς τὰ κεφαλαια δύο ἡ τριῶν νέων ναυτιλιακῶν ἑταῖρων.

Οσον αφορᾷ τὴν ναυπηγικὴν διομηχανίαν, αὕτη περιωρίζετο προπολεμικῶς εἰς τὴν κατασκευὴν μικρῶν μόνον πλοίων. «Ἡδη, ἡ ἑταῖρια Seindia ἐγκατέστησε ναυπηγεία δυνάμενα νὰ κατασκευάζουν ταύτοχρονος εἰς τὰς ἀσχάρας τῶν ὄκτω μεγάλων σκάφων, ἐνώ τὸ Κράτος μελετᾷ παραλλήλως τὴν ἴδρυσιν καὶ ἀλλών ναυπηγείων. Ἡ ἐλλειψης εἰδικευμένου προσωπικού παρεμποδίζει σημαντικά τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐλάχιστων σχεδίων. Ἡ ναυτικὴ δύθεν ἐκπαίδευσις, θεωρεῖται ὡς μία προέχουσα ἀνάγκη, δι᾽ διὰ μία πλωτὴ σχολὴ ἀπόκτημη, εἰς τὴν οποίαν κατά τὰ τρία ἐπόμενα ἡ προβλέπεται νὰ ἐκπαίδευθούν ἀνά 100 ἀξιωματικοὶ γεφύρας καὶ ισαρθροὶ μηχανικοὶ ἐπησίων.

Εἰς πρόσφατον ραδιοφωνικὸν τὸ διμίλιον τὸ Ἐμπορίου τῶν Ἰνδιῶν ἀντίγγειλεν, διὰ τὴν κυβέρνησις θέλει καταβάλλει κάθε προσπάθειαν ἀναπτυξιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας τῆς ὅποιας πραγματικὸς αἰσθάνεται τὴν ἀνάγκην. «Ἄς σημειωθῇ τελικῶς, διὰ τὸ πλήν τοῦ παμμεγίστου ὅγκου τῶν φορτίων, κυμαὶ 1½ ἑκατομμυρίου ἐπιβατῶν χρησιμοποιεῖ κατ’ ἔτος τὴν διὰ θαλάσσης συγκοινωνίαν διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὰς Ἰνδίας.

Ιταλία

Παραχώρησις ὑπερωκεανίων

«Θὰ ἀντιδράσουν μὲ δῆλα τὰ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν μέσων οἱ Ἀμερικανοὶ ναυτεργάται εἰς τὴν παραχώρησιν καὶ ἄλλων πλοίων εἰς τὴν Ἰταλίαν. Εἰς τὰς δηλώσεις αὐτὰς προέδη ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ναυτικοῦ τυπικοτοῦ τῆς μεγάλης Ἀμερικανικῆς ὄργανων τοῦ CIO, σχολιάζων τὴν κυρωθεῖσαν ἀπὸ τὸ Κογκρέσον παραχώρησιν δέκα Ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανίων (μεταγωγικῶν τοῦ πολέμου) τοῦ τύπου Καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἵνα δι᾽ αὐτῶν μεταφέρει εἰς ἄλλας, πλὴν τῶν Ἰνδιωνέων Πολιτειῶν, χώρας τοὺς μεταναστεύοντας Ἰταλούς. Τὰ σκάφη ταῦτα διὰ παραμετίουν ἴδιοτεσίας Ἀμερικανικὴ καὶ θὰ ἐπιστραφοῦν εἰς τὰς Ἰνδιωνέων Πολιτείας τὸν Ιούνιον τοῦ 1952. Προύποθεσις τῆς παραχώρησεως ἐπίσης καθωρίσθη ἡ μὴ δρομολόγησης αὐτῶν εἰς γραμμάτα, ἐν συναγωνισμῷ πρὸ τὰ Ἀμερικανικὰ ὑπερωκεανία.

Παρὰ τὴν ἀντίδρασιν τῶν ναυτεργατῶν, τὴν κρινομένην ὡς ἀστήρικτον ἀπὸ τοὺς κύκλους τῆς Διαχειρίσεως τοῦ σχεδίου, ἡ Ἰταλία ἐτοιμάζεται ἡδη καταρτίζουσα πληρῶματα διὰ τὴν ἀμεσον παραλαβὴν τῶν πλοίων.

Καναδᾶς

Πωλήσεις φορτηγῶν τύπου «Πάρκ».

Συμφώνως πρὸς γενομένας εἰς τὴν δουλὴν τῶν Κοινοτήτων τῆς Οταβάδας ἀνακοινώσεις, 14 καναδικὰ φορτηγά τύπου «Πάρκ» ἐπωλήθησαν καὶ μετεφέρθησαν εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, κατόπιν κυβερνητικῆς ἀδείας καὶ ἐπὶ τὴν δάσαι τοῦ γνωστοῦ προγράμματος πωλήσεως καὶ ἀνανεώσεως. Ἡ ἐκ τῆς πωλήσεως πραγματοποιηθεῖσα συνολικὴ τιμὴ ἔθασεν εἰς 9.041.000 δολαρίων, ἡ δὲ τιμὴ ἔκαστου σκάφους ἐκυμαίνετο μεταξὺ 743.000 ἔως 1.000 δολαρίων.

Αἱ ἀνωτέρω πωλήσεις ἔγινοντα διὰ νὰ ἐνισχυθῇ ἡ καναδικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία ἀφ’ ἐνὸς καὶ διὰ νὰ συγχρονισθῇ ἀφ’ ἐτέρου τὴν ναυτιλία. Πράγματι, τὸ ἐπὶ τῆς πωλήσεως προϊόν ἐδεομένη διὰ τὴν ἐν καιρῷ ναυπηγῆσιν νέων σκαφῶν, ὅφου προγονούμενως ἡ κυβέρνησις πληρωθῆ, δοσαὶ ἔχει λαμβάνειν ἐξ ὑπολοίπου τῶν μακροπροθέσμων δασειῶν.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ LTD
ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ-ΜΕΣΙΤΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ, ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: DIOSKUROI

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΑΒΕΝΙΣ 3733
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2 - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40-628

HOLLAND HOUSE, 1/4 BURY STREET
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNISS & KULUKUNDIS L^{TD}

SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS
TELEGRAMS: DIOSKUROI
TEL. AVENUE 3733

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNISS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.
IPPOKRATOU 2 - TELEPHON: 40-628

'Η ναυτεργατική άπεργια

Η από της 1ης Απριλίου κηρυχθείσα άπεργιά των καναδών ναυτών κρατεί ένα άκινησία ύπερ τριάκοντα καναδικά σκάφη εις τους λιμένας άμφοτέρων των πλευρών του Καναδά. Η άπεργια προεκλήθη, ως γνωστόν, έκ του γεγονότος της υπογραφής υπό των καναδών πλοιοκτητών συλλογικής συμβάσεως με μίαν νέαν «Οργάνωσιν Ναυτών» μη άνηκουσαν εις την δύναμιν της «Ενισχεώσας» των καναδών ναυτεργατών. Η «Ενισχεώσας» θεωρείται ως κομμουνιστική. Ενώ η νέα «Οργάνωσις Ναυτών» περιέλαβε τα συντηρητικά και νομιμόφορα στοιχεῖα, δι' ού και υποστηρίζεται και από τάς Αμερικανικές «Εργατικές Εινώσεις».

Εις το Χάλιφαξ διασιαστούσαν στην πόλη την Απριλίου, όταν δυνάμεις άστυνομικών διέσπασαν τάς γραμμάς άποκλισμού τών άπεργων, προκειμένου νά δηγγήσουν 200 άπεργοσπάστας εις τον λιμένα πρός έπανδρωσιν άριθμου τυνος άκινητούντων φορτηγών πλοιών. Τά συντηρητικά τηλερώματα έδοθησαν τούς άστυνομικούς, κατά δὲ την σύρραξιν έσημειώθησαν άμφοτέρων άρκετοι τραυματισμοί. Επεισόδια έπισης έλαβον χώραν και εις το Βανκούμερο.

Σημειωτέον, διτ και εις ξένους λιμένας άπηργησαν τά πληρώματα άκρετον καναδικών σκαφών, πολλά των όποιων άνηκουν εις έταιριας έλληνας συμφερόντων. Πέντε καναδικά φορτηγά τελούν ένα άπεργιας εις άγγλικούς λιμένας, ένω δύο άλλα, τό «Ούεστμινστερ Κάουντη» και τό «Σάρλ Βάλλεϋ», συνεπεία άπεργιας των πληρωμάτων των, άλλα και τών γάλλων λιμενεργατών έξ αλπίγεγγυς, εύρισκονται έκτεθειμένα εις Ρουέν και ύποκεινται εις κίνδυνο νά έσοκειλουν, έν περιπτώσει κακοκαιρίας, εις τά άσθμη του Σηκουάνα. Οσον άφορά τήν άπεργιαν έπι καναδικού σκάφους εις το Σίδνεϋ της Αυστραλίας, ή κατάστασις παρέμεινεν άμετά δηλητού.

Μεγ. Βρεταννία

Η απόσθεσις των νεοτεύκτων πλοίων

Τήν ικανοποίησίν των έξεφρασαν οι άγγλοι έφοπλισταί διά την άπο μέρους τού κ. Στάφορδ Κρίτης άποδοχήν τής υποδείξεων των, όπως έπιτραπή ή κατά ηγέτημέν ποσοστού αρχική άποσθεσής της άξιας τών πλοίων. Πράγματος δρεπανού της οικονομικών, καταθέτων πρό ημερών εις την Βουλή των Κοινοτήτων τόν νέον προϋπολογισμόν, καθώριστον άπο 20 έως 40% την έφεξης κρατησιν έκ τών κερδών δι' άποσθεσιν της άξιας τών νεοναυπικούμενών πλοιών. Συγχρόνως ή κ. Κρίτης παρέσχε την διαθεσιάσιων, διτ θά μεριμνήση και διά την σύστασιν ειδικής έπιπτρης έπιφροτησμένης νά έρευνηση την φορολογική θέσιν της άγγλικης ναυτιλίας, δεδομένου ότι οι έφοπλισταί υπέδειξαν την άναγκην δημιουργίας από τα κέρδη των ένοντα εκτάκτου άποθεματικού άντικαταστάσεων, τών υπερηλίκων σκαφών των.

Ο Εύρωπαϊκός γαιάνδρας

Η συντελουμένη πρόσδοσης εις την Εύρωπαϊκήν γαιανθρακοπαραγωγήν, ήτις—ώς είνε φυσικόν—άμεσωταταί ένδιαφέρει και την ναυτιλίαν, αντικατοπτρίζεται και εις τάς έξαγωγάς άμερικανικών γαιανθράκων κατά τά έτη 1947 και 1948 και εις τάς σχετικάς προβλέψεις διά τά έτη 1949 και 1950. Εναντί 37 έκατομμυρίων τόνων είσαχθεντων τό 1947 εις Εύρωπην άπο τάς Ήνωμένας Πολιτείας, είστηθον 18 έκατ. τόνων τό 1948. Κατά τό οικονομικού έτος 'Ιουλίου 1948 έως 'Ιουνίου 1949 ή είσαγωγαι θά φέσσουν μόνον εις 16 έκατ. τόνων και τό 1949—50 θά μειωθουν εις 10 μόλις έκατ. τόνων, συμφώνως πρός τους έπισημους άριθμους της «Διαχειρίσεως» του σχεδίου Μάρσαλ.

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

Αι άνηκουσαν εις τό σχέδιον Εύρωπαϊκοί χώραι παρήγαγον 368 έκατ. τ. γαιανθράκων τώ 1947 και 398 έκατ. τ. τώ 1948, με ελεύθερα, όμως, 61 έκατομ. τ. κάτω τής μέσης έπισημας παραγωγής τών ίδιων χωρών διά την περιόδου 1935—1938, διτ η παραγωγή των έκαλυπτεν έπισημας ένα μέσου όρου 459 έκατομμυρίων τόνων. Η Γαλλία και τό Βέλγιον έπιαντησαν ήδη τήν προπολεμικήν των παραγωγήν, ένω ή περιοχή τής Διζωνίας άναμενεται νά άποδωση 18 έκατ. τ. έπι πλέον κατά τό τρ. έπιος και ή Αγγλία 12 έκατ. τ. έπι πλέον.

Κατά τό οίκονομικόν έτος 1950 προβλέπεται παραγωγή 442 έκατ. τόνων, ήπιοι 44 έκατ. τ. έπι πλέον τής παραγωγής τού 1948 και μόλις 18 έκατ. τ. κάτω του προπολεμικού μέσου όρου έπισημας παραγωγής της περιόδου 1935—38. Δέοντος νά σημειωθή, διτ τόν Δεκέμβριον του 1948 ή κατά κεφαλήν παραγωγή έκαστον έργατο εις 96% τής προπολεμικής ή Αγγλία, 80% εις Γαλλία, Βέλγιον και μόλις 65% εις τήν Δυτ. Γερμανίαν. Ήδη, σύντονος καταβάλλεται προσπάθεια βελτιώσεως τών μηχανικών μέσων ανορύζεων, καθώς και τόν διατροφής και ένδιαιτήσεως δολαρίων θά διατεθούν έντος τετρατάς, με τήν βάσιμον έλπιδα, διτ η παραγωγή θά αύξηθη κατά 163 έκατ. τ. είσετι. Εις τό τέλος του 1953 προβλέπεται νά παραχθούν εις τάς χώρας τού Σχέδιου 511 έκατ. τ. γαιανθράκων, ήπιοι 52 έκατ. τ. έπι πλέον τού μέσου όρου έπισημας παραγωγής της περιόδου 1935—38.

Αι μεταφοραι προσφύγων

Ένας δόλκηρος στόλος από 33 έως 36 ύπερωκεάνια ειδικώς διασκευασθέντα, πρόκειται νά τεθήνειν πληρεις έπι τον προσεχούς Ιούνιού εκ μέρους του «Διεθνούς Όργανισμου Προσφύγων» διά την μεταφορών και έγκατάστασιν εις διαφόρους πέραν τής Εύρωπης χώρας 285.000 έκπατριζομένων προσώπων. Η μεταφορά αυτή θά αποτελέση την μεγαλυτέρα μεριδιανή ύπερωποντον μετακίνησην τής ιστορίας. Ο απασχοληθησόμενος στόλος θά είνε ηγέτημένος—έναντι τού παρελθόντος τού—κατά 8 σκάφη, περιλαμβάνεται δε 20 άμερικανικά μεταγωγικά παρεδόθησαν εις τάς άμερικανικά στρατιωτικά αρχάς, προκειμένου νά τεθούν έν πηρησία. Εκαστον έξ αιώνων θά δυναταί νά μεταφέρη 800 έως 900 έπιτετάς, ήπιοι 300 περισσότερον από την μεταφορικήν ικανότητα τών σκαφών τού τύπου «Μαρίν», ένω δωρίσματος ένας ύπερωκεάνια μέσων προσώπων 1300 έως 1500 έπιτετάς. Μεταξύ τών ύπο έξας σημαίας σκαφών περιλαμβάνεται και τό παναματίκον «Πρωτέα» (πρώην «Πόλις των Αθηνών») τού κ. Ευγενίδη. Προστίθεται σχετικώς, διτ άπό Ιης Ιουλίου έ. έ. μερικά της 30ης Ιουνίου 1950 θά μεταφερθούν 175.000 προσφύγων εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας, 70.000 εις τήν Αυστραλίαν, 15.000 εις τόν Καναδάν και 25.000 εις τήν Νότιον Αμερικήν. Σημειώνται άκομη, διτ κατά τό παρελθόντος από τού έλγον «Διεθνούς Όργανισμου» διά την κίνησιν τού παρά αιώνων θανατωμένου στόλου άνηροντο εις 150.000 δολαρίων ημερησίων.

Τουρκία

Νέα έπιβατηγά πλοια

Τό πρώτον έκ τών τεσσάρων πρό έπους άγορασθέντων ύπο τής Τουρκικής κιβωτίσησες άμερικανικών μεταγωγικών συνεπλήρωσα τής 12ην Απριλίου τήν μετασκευήν του εις τάς ναυπηγεία. Τόντο, τού Χομποκέν, έξετέλεση τήν έπομένην τάς δοκιμάς του και τήν 15ην π. μηνός άπέπλευσεν από την Νέαν Υόρκη διά την Κωνσταντίνη πολι. Πρόκειται περι τού αύτού «Αδανά» (πρώην «Μοντέρευ»), μήκους 385 ποδών, χωρητικότητος 5236 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1932, διασθέντος θέσεις διά 452 έπιτετάς, ήπιοι 142 α' θέσεως, 58 β' 87 γ' θέσεως και 165 καταστρώματος. Τό έν λόγω σκάφος θά διατεθή εις τουρκικάς γραμμάς πρός τό έξωτερικόν, αι διερικών μεταπροτοποιηθούν με την προποτικήν νά έπιτευχθή μία διαφρύμισης θέσεων συνδιάζουσα τήν άνεσιν με τό πρακτικόν πνεύμα τής άποδοτικής έκμεταλλεύσεως. Εύρυτατοι κοινοχρηστοί χώροι διεφύλαχθησαν δι' δλας τάς θέσεις, διά δη τήν άσφαλη ναυπιλοίν έφωδιάσθη τό σκάφος με συσκευήν ραντάρ και με δλας τάς συγχρόνους έγκαταστάσεις έπιστημονικών άργανων.

Έξ δλων εις τάς ναυπηγεία Τόντο, τού Μπρούκλιν, έπισκευάζονται τά δύο διζελοκίνητα μικτά σκάφη «Ακονάκγουα» και «Κοπιάκο», ατίνα μετωνυμασθόσαν «Γκερεσόν» και «Ορντού», ένω ένα τρίτο σκάφος, τό «Ιμπέρια» τερματίζει τήν διασκευήν του εις τάς ναυπηγεία «Αλαμέντας, τής Καλλιφορνίας. Και τά τρία αύτα πλοία έναυπηγήσθησαν τό 1937 εις τήν Δανίαν. Ως γνωστόν ή Τουρκική κυβέρνησης είχεν άγοράση 17 έν δλω πλοία από τάς Ήνωμένας Πολιτείας, εκ τών θαπίων τά 10 ήσαν φορτηγά και τά ύπολοια πέτα μικτά. Μεταξύ τών τελευτώνων αύτων περιλαμβάνεται και τό προπολεμικόν «Ταρσούν» (πρώην «Εχοχόρντα»), διερ έπισκευάζεται εις τήν Βαλτιμόρη. Συμφώνως πρός δλας θωράκισης τής τουρκικής άποστολής εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας κ. Ούγκούν, μεταπροτόπων τών άγορασθέντων πλοίων ευρίσκεται πρός τό τέρμα της κατά τόν έπόμενον μήναν.

Τηλεγραφική διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ

Προμηθευταί Ύλικων και Τροφίμων,
Έλληνικών και Σκανδιναυσίκών πλοίων

Έμπορεύματα "IN TRANSIT,"

Κεντρικόν Γραφείον:

Ismail Street, No. 39
P.O.Box 78, Tel. 2885
PORT-SAID

Υποκατάστημα:

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

Διὰ τὴν νηολόγησιν τῶν ἀγοραζομένων

‘Υπεγράφοι κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Οἰκονομικῶν διὸ τῆς ὁποῖας κωδικίζεται, διτὶ τὰ πόσης κατηγορίας πλοία ἀπαλλάσσονται τῆς ὑπὲρ τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου εἰσφορᾶς 2 ½ ο/ο ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. Οὕτω, ρυθμίζεται τὸ δῆμαρι τῆς ἀπὸ μακρού χρόνου καθιυτερόυσης μετεγγραφῆς σημαντικοῦ ἀριθμοῦ πλοίων ἐκ τῶν νηολογιῶν τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων Νέας καὶ Λονδίνου εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι νηολόγια.

Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἔξεινε σχετικὴν τηλεγραφικὴν ἐγκύλιον πρὸς τοὺς Προξενικοὺς Λιμενάρχας καὶ τὰς λιμενικὰς ὅρχας νὰ ἐπιστέψουν τὴν ἐνέργειαν τῆς μετεγγραφῆς τῶν πλοίων.

Ο ‘Ελληνικὸς Νηογυνώμων

‘Εξεδόθη ὁ ἔτησιος κατάλογος πλοίων τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΥΝΩΜΟΝΟΣ περιέχων ἀπάντα τὰ κατατεταγμένα παρ’ αὐτῷ πλοία, μὲ συμπλήρωμα εἰς ὃ ἀναφέρονται καὶ τὰ ὑπόλοιπα σκάφη τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας κατατεταγμένα εἰς ἀλλοδαπούς Νηογυνώμονος.

Οἱ ἐνδιφέρομενοι δύνανται νὰ προμηθεύσωσι τὸν ὡς ἄνω κατάλογον εἰς τὰ ἐν Πειραιῷ γραφεῖα τῆς Ἐταιρίας, ὁδὸς Ναυαρίνου 23γ, ἥ ἐν Ἀθήναις, ὁδὸς Κολοκοτρών 46.

Ἡ διατετιμημένη εὔθυνη τοῦ πλοιοκτήτου

Σχέδιον ὄντας καθηκοντικοῦ νόμου—μετανομάσθηκε τὸν ὅπεραν τῆς Ιανουαρίου 1945—κατηρτισθεὶς ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸ ὅποιον τροποποιοῦνται τὰ ἀρθρα 278, ἰδ. 4 καὶ 279, ἰδ. 1 τοῦ Ἐπτορικοῦ Νόμου. Διὰ τῆς πρώτης τροπολογίας ἐδὲ δύνανται ὁ πλοιοκτῆτης νὰ ἀπολαγῇ διὰ παραχωρήσεως τῶν ἔναντι τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωμάτος τοῦ υποχρεωτούντος. Διὰ τῆς δευτέρας τροπολογίας δύνανται ὁ ἰδιοκτήτης, ἀντὶ τῆς παραχωρήσεως, νὰ καταβάλῃ εἰς κρήμα τὴν διατετιμημένη εὐθύνην τοῦ. Τὸ σχετικὸν ποσὸν αὐξάνεται ἀπὸ 200 δρ. εἰς 250.000 κατὰ κόρων καθαρὸς χωρητικότητος, προκειμένου δὲ περὶ ἀτυχημάτων εἰς πρόσωπα αὐξάνεται εἰς 350.000 δρ. κατὰ κόρων καθαρὸς χωρητικότητος.

Οἱ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ στρατεύσιμοι

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς ἔκινοποίησε πρὸς τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχας καὶ τὰς παραλίους προξενικάς μας ἀρχὰς τὴν διαταγὴν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν δι’ ἣς ἡ προσέλευσις τῶν ἐν τῷ ἔξωτερῳ εὐθυτικομένων στρατευόμων τοῦ ναυτικοῦ τῆς κλάσεως 1948 (ἔτος γεννήσεως 1927) ἀνέβλεψη διὰ τὸν προσεχῆ ‘Ο-κτώβριον.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆστεις

Τὸ μικρὸν πλοίον-ψυγεῖον «Κάστορος» μετανομάσθη «Χαρίκλεις εἰς Α.».

—Τὸ προσφάτως καθελκυσθὲν δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Σ. Νιάρχου «Γουσόρλυντ

Πίτζα» καταστρήθηκεν εὐρώμενον 10.892 τ. γρός.

—Τὸ ὄγρασθὲν πρὸς καρόν παρ’ ἀγγλικῆς ἑταῖρας Ἑλληνικῶν συμφερόντων φορτηγὸν τοῦ Επιτρίπ Μούνα 7472 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ιονίαν

τοῦ Μούνα καὶ παρέμενεν ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆν σημαίαν.

—‘Ιδιοκτήσιας τῶν προσφατῶν ἀγορασθέντων παναμαϊκῶν φορτηγῶν εἶναι αἱ κάτωθι: Τοῦ ἀπὸ «Αἴνιγμα I τοῦ 7149 τ. γκρός (τοῦ 1945) ἡ ἑταῖρα «Α. Λούης, Αττική. Τοῦ ἀπὸ «Γερμανία εργού» (νεοτεύκτονος) 2370 τ. γκρός (τοῦ 1949) ἡ ἑταῖρα «Λάμα». Τοῦ ἀπὸ «Κενόζα γκα» 7160 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἡ ἑταῖρα «Εκνόζα». Καὶ τοῦ ἀπὸ «ΕΝΙΚΑ» 4386 τ. γκρός (τοῦ 1929) ἡ ἑταῖρα «Βικτόρια».

—‘Εξελέσθεν προσφάτως ἐπισκευαῖς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά μας «Δημ. Α. Κυδωνίευς», «Εἰρήνη Κ.», «Ι. Π. Γουλανδρῆς», «Κέδρος», «Παντοκράτωρ Π.» καὶ τὸ τάνκερ «Πετρόκης Νομίκος III.».

—Τὸ ὄγρασθὲν πρὸς καρόν παρ’ ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Επιτρίπ Ρεγδίτα» 7043 τ. γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ναυτικόν Ιονίου», διετήρησε διάνογκοτούς τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

—Ἐπίσης τὸ ὄγρασθὲν παρ’ ἑλλήνων καναδικὸν φορτηγὸν «Beacon Grange» 7.146 τ. γκρός (τοῦ 1945), παραληφθὲν ἐξέτη ὑπὸ τῆς παναμαϊκῆς σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΕΚ ονταντίνος».

—Παρελθόμενο τέλος, τὸ ὄγρασθὲν παρ’ Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Monkleigh» 5.214 τόν., γκρός (τοῦ 1917) καὶ μετωνομάσθη «Ιόνιαν Σίνη», παρέμενε δὲ ὑπὸ τῆς ἀγγλικῆς σημαίαν.

—Τὸ ὄγρασθὲν παρ’ Ἐλλήνων καναδικὸν φορτηγὸν «Marcheape» 7.160 τόνων

γκρός (τοῦ 1943), παραληφθὲν μετωνομάσθη «Μαριάνη». Ἐτέθη ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν.

—Ἐπίσης, παρελθόμενο τὸ καναδικὸν φορτηγὸν «Άργονις», 7.160 τόν., γκρός (τοῦ 1943), μετωνομάσθη «Βασιλίης Ιησοῦς». Καὶ τὸ σκάφος τούτο ὑψώσει τὸν σημαίαν τοῦ Παναμά.

Ἡ ναυλαγορά

Σταθερὸς διετηρήθη καὶ κατὰ τὸ δ’. δεκαπενθήμερον τοῦ Ἀπριλίου ὁ τόνος τῆς ναυλαγορᾶς δι’ ὅλους τοὺς τορεῖς αὐτῆς, μὲ χαρακτηριστικὴν τὴν Ἑλλειψιν προσφορᾶς ἐτοίμων πλοίων (Ματιοῦ καὶ Ιονίου). Τὸ κυριωτέρων ἐνδιαφέροντος συνεκεντρώθη εἰς τὴν σιτηρὸν ὅπο δῆλα τὰ κέντρα φορτώσων. Αἱ τιμαὶ, πάντας, οὐδεμίαν δελτίων εἰσηγείσανται. Αἱ σημιώσει, ἐπίσης, ἔτησης, ἂντις, ἢ ηδη σταθερὸς τὸ ήμισου τῶν φορτών διαφύλασσοται ὑπὲρ τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν διὰ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου.

‘Απὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν εὐρυτὴν ἐκλεισθή ἐργασία καὶ διὰ φορτία γαιονθράκων διὰ Γαλλίαν καὶ Ιταλίαν. ‘Υπολογίζεται ὅτι ὑπὲρ τὰ ἑκατόν σκάφη ἐκλεισθήσουν ὅπο πρώτης Ἀπριλίου διὰ Μάϊου καὶ Ιούνιου δι’ Ιταλίαν εἰς τὰ γνωστὰς τιμές 8.50 δολ. διὰ δια. Ιταλίαν τὰ ζένα, 11.45 δολ. διὰ τὰ Ιθαγειακά Αμερικανικά καὶ 11.95 τὰ χρονούλαμπεν Ιταλίας. Διὰ Βόρ. Γολλίας, Μάϊον, δολ. 11.15 τὰ Αμερικανικά, διὰ Ρόττερντας τὰ ξένα δολ. 6.75 καὶ Χάρην δολ. 7. Διὰ Ρίου Ιανέτρου δολ. 7.75, Σάντος δολ. 8 καὶ Ισπανίαν 12.75—13 δολ. Τὰ σιτηρὰ μὲ ζηρότητης ἐξαιρετικὴν. ‘Αρκετά σκάφη ἐκλεισθήσουν ἀπὸ Νόρδερα πεντή δι’ Αγγλίαν—Κόντινεντ, Ἀπριλίου—Μάϊον εἰς τὰ 10 σελ. τὸ κουώτερ, μὲ ώψιον ὑπὸ Κόλπου 12.19. Απὸ Αγ. Λαυρίου δολ. 11.95 δολ. διὰ Αρέστρα, Μάϊον, δολ. 8.20 γκρός τέρμης. ‘Αρκεταὶ διατογαὶ διὰ σιτηρὸν ἐκτιλφόρους διὰ Ιούνιον καὶ ὅπο Αγ. Λαυρίουν καὶ τὸν Κόλπον δι’ Ινδίας. ‘Απὸ Βόρ. Ειρηνικὸν αἱ γνωσταὶ τιμαὶ διὰ κατ’ Αφρικήν.

Αἱ ζαχαρές Κούβας ἐπιτήρουν διὰ Καράπτοι 102)δ. Εὐλεια αἱ πότε τὸν ‘Ανατολ. Καναδὸν δι’ Αγγλίαν εἰς σκλ. 45. Αγγλίαν εἰς τὰ 22)δ—230 σελ. τὸ στάνταρ, δύο συνεχῆ ταξίδια. Θείον ἀπὸ Κόλπου δι’ Αγγλίαν εἰς σκλ. 45.

Τὸ Πλεῖστο μὲ μικρὰς ζητησίαν. Εἰς Όλλανδικὸν μότοροστιτ ἐπληρώθησαν διὰ Ρόττερντας 50 πέζος διὰ φορτίον κριθῆς. Διαταγαὶ, ἐπίσης, ἐκυκλοφόρησαν διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν.

‘Απὸ τὴν Αύστρολίαν διατηρημένη ἡ ζήτησις. Δι’ Αγγλίαν αἱ πότε Δυτικούς λιμένας 82)δ δέσις, χύμα σιτηρά, Ιούνιον—Ιούλιον καὶ 79)—Μέσην ‘Ανατολὴν σίτος εἰς σάπικους, Μάϊον.

Αἱ τοπικοὶ μεταφοραὶ πῆραν μεταφοραὶ τῆς ‘Απωλοτῆς καὶ Ινδίων μὲ ἀρκετὴν κίνησιν, μὲ ναύλους, δημος, ἀλλοιοτέρους ὀποδηποτούς. Μαγνήσιας Καλκούταν—Καράπτοι ρυπαίς 27, διὰ Σιγκαπούρων 29)—, μεταλλεύματα Ντονγκόνδην δι’ Ισπανίαν 34)—. Τὰ παλαιοισθέρνα ἀπὸ Φιλιππίνας καὶ Ισπανίαν δι’ Ηνωμένας Πολιτείας μὲ συνεχῆ ζήτησιν. ‘Αρμπούντα δι’ Αμερίδαν μεταλλεύματα 33)9.

‘Απὸ τὴν Μαύρην Ωλάσσονασσαν αἱ ναυλώσεις σιτηρῶν δι’ Ινδίας, μὲ τὰς γνωστὰς τιμὰς καὶ δρους (δολ., 12.50 φιο).

Τὰ τάμπαστρες μὲ καλὴν ἐργασίαν. Μεγάλο σκάφος δι’ ένα ταξίδιον Δυτ. Ιταλίαν ἀπὸ Ηνωμένας Πολιτείας (Ατταντίκος), παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις ἐκεὶ, δολ. 3.40, διὰ ταξιδίου Περσικοῦ Κόλπου ἀπὸ Αγγλίαν, μὲ παράδοσιν ἐκεὶ, 23)6, καὶ διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς 22)—.

Τὰ μεταλλεύματα Μεσσογείου καὶ οἱ γαιασθρακες τοῦ Κόντινεντ ἄνευ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος.

‘Απὸ Κοζαπλάγκων φωσφάτα διὰ Δυτ. Ιταλίαν μικρὰ σκάφος 18)— φιο, διὰ Δυτ. άκτην Αγγλίας 25)9 (σιδηρομεταλλέωντα). ‘Απὸ Τακοράντι 42)— δι’ Αγγλίαν καὶ ἀπὸ Μπόναν, μεγάλο σκάφος, 27)6. Σφάξ δι’ Αγγλίαν 3.100 τόν. σελ. 31, φωσφάτα, Απριλίον.

‘Απὸ Γιουγκοσλαβίαν δι’ Αγγλίαν εἰλικρία 170 σελ. τὸ στάνταρ, Μάϊον. ‘Απὸ Γουνίαν διὰ Τζέδαν τοιμένια, μικρὸν σκάφος (3.100 τόν.), 70 σελ. φιο.

Τὰ ναυλώσεις τοφτηγά μας

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 535.000 κ. π. ξυλείαν καὶ γενικά διὰ τρεῖς τρεῖς λιμένας Νοτίου Αφρικῆς ἀπό Κέιπ Τάουν έως Λαρέντζ Μαρέκες ρεῖντς 80.000 φιο, καὶ ἀπόκοπη, καντστέλλοντα. ‘Απὸ Τακοράντι 42)— δι’ Αγγλίαν καὶ ἀπὸ Μπόναν, μεγάλο σκάφος, 27)6. Σφάξ δι’ Αγγλίαν 3.100 τόν. σελ. 31, φωσφάτα, Απριλίον.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» ἀπὸ Τακάσ 7100 τ. ζαχάρεως διὰ Μαλαισίαν 37)6 ἔνα λιμένα, φόρτωσις 6—20 Ιουνίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» ἀπὸ ένα δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9600 τ. γεννημάτων διὰ Βουβάνων η Μαντράς δολ., 12.50 φιο, ώψιον Μαντράς καὶ Καλκούταν 13.25 φιο (ναύλος πληρωτέων 50% εἰς λίρας καὶ 50% δολάρια), φόρτωσις 7—31 Ιουνίου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ἐξ Αμπού Τζενίμα 9600 τ. μεταλλεύματα δι’ Αμερίδαν 33)9,

ΝΕΑ ΒΙΒΛΙΑ:

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗΣ

‘Αρκετὰ διδύλια ἀπερὶ κυβερνητικῆς ἐξεδόθησαν κατὰ καιρούς, κανεὶς δρως ἐκ τῶν συγγραφέων τῶν δελτίων καὶ κυβερνήσεων, δυνάμενον δὲ εὐκερῶς νὰ κατανοῦῃ καὶ ἀπὸ τοὺς ἑραστέχνας ναυτικούς ἢ τους φίλους τῆς θαλάσσης. Τὸ κενόν αὐτὸν ἐπέτυχε νὰ καλύψῃ ὁ ὄντιπλοιάρχος τοῦ Β.Ν.Ε. κ. Αλέξ. Οικονομοποιός διὰ τὴν ἐδόντος τῶν «Στοιχείων Κυβερνητικῆς», ἔνας διδύλιος που εἶναι προτὸν τῆς εἰδούσης μορφώσεως τῶν συγγραφέων καὶ τῆς μαρκορύων αὐτού ναυτικῆς πείρας. Εἰς τὸ κυκλοφορήσαν πράγτον τεχνος διακρίνει ἀμέσως δὲ ἀνάγνωστης τὴν ἐπαγγών καὶ ἀρμονικής κατατάξην τῆς ψήσης μερίων γλώσσων εὐλήπτων καὶ ρεύσων, ποικιλομέτρη καὶ ποικιλομέτρη μὲ τὸ γηνήσιον ναυτικὸν λεκτικὸν. Τὴν ανάπτυξιν τῶν ψημάτων συνδέουνται καὶ πλέον εἰκόνες καὶ πίνακες. Τὸ νέον διδύλιον ἐνεκρίθη καὶ συνιστάται ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τηλ. Διεύθυνσις: “ΑΘΑΜΗΤ.”

Τηλέφωνα 42091—45886

DINOS E. MITROPOULOS

STEAMSHIP AGENT & BROKER

3, D. GOUNARIS STREET — PIRAEUS

Tel. address: “ATHAMIT.”

Telephone 42091—45886

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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.

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

φόρτωσης 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΚΡΗΤΗ» από Μακεδονία και Τρίνινταν 9600 τ. μεταλλευμάτων διάδικτου διάδικτου Πόρτας Αλφεντ δολ. 4.60 φίο, φόρτωσης 16—31 Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ» είκ Ρόττερνταμ 9000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Ηνωμένων Πολιτειών (ούχι δορείτερον του Χάρτερα) δολ. 5.25 φίο, καντσέλι 2 Μαΐου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) είκ Μαύρης Θαλάσσης 9600 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.50 φίο, όψιδιον Μαντράς και Καλκούταν 13.25 φίο, φόρτωσης 20 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναμ.) είκ Κούντας 10.000 τ. ζαχάρως διάδικτος (τιμή ναύλου δεν άνευκοινή), φόρτωσης Μάιον.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (παναμ.) είκ Καλκούτας 5800 τ. γαιανθράκων διάδικτος 27 ρουπίας, φόρτωσης 'Απρίλιον—Μάιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) είκ Νόρδερν πείντζ 9000 τ. γαιανθράκων διάδικτος Δυτ. Ιταλίαν δολ. 8.50, φόρτωσης Μάιον—10 'Ιουνίου.

«ΥΑΡΑΙΟΣ ΙΙ.» είκ Γάνδης 7500 τ. λιπασμάτων δι' 'Ελλάδα 31) δολ. 6 φίο, καντσέλι 15 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΙΟΣ» (εκ «ΥΔΡΟΥΣΑ») είκ Σφάξ 3000 τ. φωσφάτων δι' 'Αγγλίαν 31)—, φόρτωσης 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΝΑΣΤΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» είκ Μαύρης Θαλάσσης 9500 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.75 φίο, φόρτωσης 14—29 Μαΐου.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» είκ Μαύρης Θαλάσσης 9200 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.75 φίο, φόρτωσης Μάιον.

ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ από όπως άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας δολ. 18, όψιδιος Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) είκ Νόρδερν πείντζ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—Αμβέρσουν δολ. 8.20 (βάσιν 'Αμβέρσαν), φόρτωσης 14—18 'Απρίλιον.

«ΣΩΡΟΛΟ» (παναμ.) από Τακόμα 12.000 τ. γεννημάτων διάδικτος Καλλάρο δολ. 14.50, έξι ημέρες φόρτωσην, 750 τ. έκροτρων Απρίλιον—Μάιον.

«ΨΑΡΑ» είκ Μόντρεαλ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 8.30, δύο ημέρες ή Μασσαλίας ή Γένοβαν δολ. 9.30, φόρτωσης Μάιον.

«ΜΕΝΤΟΡΑ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας 90)—, φόρτωσης 1—15 'Ιουνίου.

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» είκ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδίας δολ. 14, 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΕΓΕΡΤΙΟΣ Γ.» είκ Σφάξ 6000 τ. φωσφάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Γάνδην 28) δολ. 6, όψιδιος φόρτωσης.

«ΝΙΝΑ» (νορβηγικόν) είκ Γάνδης 2100 τ. λιπασμάτων διάδικτος Πάτρας 32) δολ. 6, φόρτωσης 20 'Απρίλιον.

«ΚΝΟΑΖΑ» (παναμ.) είκ Μαύρης Θαλάσσης 9600 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.50 φίο, όψιδιον διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς και Καλκούταν 13.25, φόρτωσης 1—30 'Ιουνίου.

«ΑΛΟΡΔΑΣ ΒΥΡΩΝ» (σημ. άγγλική) από άνατ. άκτην Καναδά 1800 φάδομες ξυλείας δι' 'Ιγγλιαν 190)—, φόρτωσης 15—30 'Ιουνίου.

«ΓΑΡΟΥΟΥΔΑΙΛΑ» (παναμ.) από Λορέντζ Μαρκές ή Ντώρμπαν 7700 τ. γαιανθράκων διάδικτου Διάδοσης στο Καραϊβικόν 40)—, 'Απρίλιον.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» είκ Νόρδερν πείντζ 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13, δύοσες φόρτωση.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ» από δύο λιμένες Φιλιππίνων νήσων 9000 τ. παλαιοσιδήρων διάδικτην άκτην άντες δι' 'Ηνωμένων Πολιτειών δολ. 60.000 φίο, κατ' άποκοπήν, 600 τ. φόρτωσην, 600 τ. έκροτρων, 1—15 Μαΐου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» είκ Τάιν 5400—5900 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλεξανθρειαν 29)—, 800 τ. έκφροτσιον, καντσέλι 30 'Απρίλιον.

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (παναμ.) από Σαχαρίδι 9000 τ. γαιανθράκων διάδικτος Κορέαν (τρία συνεχή τείδια) δολ. 6.75 φίο, ένορχης Μάιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» από δύο Χαρίνιαν 900 φάδομες ξυλείας διάδικτος ή Ρόττερνταμ ή Ντώρμπρεχτ 106)—, μη 6)— έκφροτσιον, 3 φ.

«ΑΙΤΟΠΛΑΙΑ» (σημ. άγγλική) είκ Νόρδερν πείντζ 38.000 κουνώρτερς σίτου δι' 'Αμβέρσαν—Αμβέρσουν πείντζ 10)— το κουνώρτερ, όψιδιον από Κόλπον 12) 9, φόρτωσης άρχας 'Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) είκ Πίπελ 9000 τ. μεταλλευμάτων διάδικτος Φιλαδέλφειαν δολ. 5.50, φόρτωσης Μάιον—'Ιουνίου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ από έκ Μαύρης Θαλάσσης 9500 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης δολ. 12.50 φίο, φόρτωσης 5—20 Μαΐου.

«ΑΡΙΩΝΑ» (παναμ.) είκ Νοτίου Ουαλλίας 7500 τ. γαιανθράκων διάδικτος Πόρτας Σάιδ 29)—, καντσέλι 5 Μαΐου.

«ΤΡΙΤΩΝΑ» είκ Ντώρμπαν 9000 τ. γαιανθράκων διάδικτος Ματάντι 40)—, φόρτωσης 15—25 'Απρίλιον.

ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ από όπως άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διάδικτην έκστοτον δι' 'Ινδίας δολ. 18, 'Απρίλιον.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ από όπως Χάρτην πόδης ή Βαλτιμόρην 9200 τ. γαιανθράκων δι' 'Ολλανδίαν δολ. 7, καντσέλι 28 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από έκ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. σιτηρών διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.75 φίο, όψιδιον Βορδάνης ή Μαντράς και Καλκούταν 13.50, καντσέλι 5 Μαΐου.

«ΕΠΑΝΤΗΣΟΣ» είκ Βορ. Ειρηνικού 9600 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—Αμβέρσαν—Αμβέρσουν πείντζ 77) δολ. 6, φόρτωσης 25 Μαΐου—20 'Ιουνίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» είκ Μαύρης Θαλάσσης 9200 τ. γεννημάτων διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς δολ. 12.75 φίο, όψιδιον διάδικτου Βορδάνης ή Μαντράς και Καλκούταν 13.50, καντσέλι 25 'Απρίλιον.

«ΣΤΑΜΟΣ» είκ Νοτίου Ουαλλίας 6200—6800 τ. γαιανθράκων διάδικτος Πόρτας Σάιδ 28) δολ. 6, 'Απρίλιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε-Ι-Ρ» και «ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ» (παναμαϊκά) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9200 τ. γεννημάτων έκστοτον δι' 'Ινδίας δολ. 18, φόρτωσης Απρίλιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» είκ Γάνδης 3000 τ. τοιμέντων διάδικτος Τζίζεδαν 70)—, φίο, φόρτωσης Μάιον.

«ΜΙΧΑΗΛ» έπι Μόντρεαλ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 220)—, έπι Τάιν 1900 φάδομες ξυλείας διάδικτης ή Ρόττερνταμ πολ. 8.20, γκρός τέμρος, 3000 τ. έκφροτσιον, καντσέλι 5 Μαΐου.

«ΦΡΕΔ» είκ Τόνιδος και Λά Γκουλέττ 6800 τ. κριθής είς σάκκους δι' 'Αγγλίαν 32)—, φόρτωσης Μάιον.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. άγγλική) από άνατολικήν άκτην Καναδά 2300 στάνταρτος κορών διένδρων δι' 'Αγγλίαν 220)—, έπι Τάιν 1900 φάδομες 190)—, φόρτωσης 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγλική) από άνατολικήν άκτην Καναδά 2300 στάνταρτος κορών διένδρων δι' 'Αγγλίαν 220)—, έπι Τάιν 1900 φάδομες 185)—, φόρτωσης 1—10 'Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (παναμ.) είκ Ντίγκουαλ 9000 τ. μεταλλεύματος διάδικτος Βαλτιμόρην 14.500 δολ. φίο, κατ' άποκοπήν, έλευθερων στοιβακτικών, φόρτωσης 15—25 Μαΐου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (παναμ.) είκ Βαλτιμόρην 9000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13, φόρτωσης τέλη Μαΐου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» έπι Μπούρμας 7500 τ. δρύης διάδικτος Κολόμπιο 37) δολ. 6 ένα λιμένα, 38) δολ. λιμένας, φόρτωσης 2—20 Μαΐου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ από έκ Καλκούτας 5500 τ. γαιανθράκων διάδικτος ή Καράτοις 27 ρουπίας, φόρτωσης 28 Μαΐου—25 'Ιουνίου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έπι Ιαπωνίας 9.000 τόν. φορτίου (σιδηροστηρίγματα) διάδικτος Νόρδερν πείντζ δολ. 8.25 φίο, φόρτωσης Μάιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από έκ Γιουγκούσλιδιος 1.800 στάνταρτος διάδικτος διάδικτης ή Αγγλίαν 170)—, έπι λιμένα διάδικτος φορτωσεως και ισαριθμους έκφρωσεως, 1—15 Μαΐου.

«ΔΕΞΕΣΠΟΙΝΑ» έπι Βασιλικό Μπαΐη 5.500 τ. πυρίτου διάδικτος ή Δουγκίρκην 33) δολ. φόρτωσης 1—9 Μαΐου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΘΕΝΗΣ» έπι Μόντρεαλ 9800 τ. γεννημάτων και γενικά διάδικτος ή Βέρα Κρούν 68.000 δολ. φίο, κατ' άποκοπήν, Μάιον.

«ΕΓΕΡΤΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» έπι Καλκούτας 7.000 τόν. γαιανθράκων διάδικτος ή Καράτοις 27 ρουπίας, φόρτωσης 15 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΕΝΙΚΟΛΑΣ» έπι Μαύρης Θαλάσσης 9500 τ. γεννημάτων διάδικτος ή Βορδάνη δολ. 12.75 ένα λιμένα, δολ. 13 δολ. λιμένας, φόρτωσης 15—28 Μαΐου.

ΑΙ Χρονοναυλώσεις

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναμ.) 10.500 τ. δ. w. τάχι τοσάρτερ διάδικτος διάδικτης 6 μήνας δολ. 3, τοξίδια μεταξύ διάμερικων λιμένων Βερ. Ατλαντικού, παράδοσης—έπαναπαράδοσης είς επιλογήν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) 10.300 τ. δ. w. δολ. 4, διάδικτον Ηνωμένων Πολιτειών, παράδοσης είς ζαΐν Τζών, 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσης είς λιμένα Παλαιστίνης.

«ΕΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» 10.680 τ. δ. w. (499.000 κ. π. διάδικτης δέματα) τάχι τοσάρτερ δολ. 4 διάδικτον Β. Απρίλιον, παράδοσης είς ζαΐν Αμερικανικόν λιμένα Παλαιστίνης.

«ΕΜΙΤΩΡ» (πηγ. άμερικ.) 10.600 τ. δ. w. (534.000 κ. π. διάδικτης δέματα) τάχι τοσάρτερ 22)—διάδικτης ένα ταξίδιον Ανατολικής Αφρικής, παράδοσης είς λιμένα Λονδίνου.

«ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ» (πηγ. ουδούρας) 10.500 τ. δ. w. τάχι τοσάρτερ δολ. 3.25, παράδοσης είς Πόρτα Άλφρεντ 7—18 Μαΐου, έπαναπαράδοσης είς λιμένα Ηνωμένων Πολιτειών.

Τὰ δεξιμενόπλοια

«ΓΕΩΡΓΙΕ Σ.» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. (;) πετρελαίων διάδικτον διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (ούχι δορείτερον του Χάρτερα) 40% κάτω του ναυλολογίου, ίπποι δολ. 1.80.

«ΕΜΟΝΙΤΩΡ» (πηγ. άμερικ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθαρτών πετρελαίων διάδικτον διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (ούχι δορείτερον του Χάρτερα) 32% κάτω του ναυλολογίου, ίπποι δολ. 1.84 από Αρούμπα διάδικτης Νέας Υόρκην, διάρκειας φόρτωσης.

«ΕΜΟΝΙΤΩΡ» (πηγ. άμερικ.) από Περσικόν Κόλπου 15.000 τ. άκαθαρτών πετρελαίων διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (οήποι δολ. 1.88, διάρκειας Απρίλιον).

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 8000 τ. πετρελαίων διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (ούχι δορείτερον του Χάρτερα) 50% κάτω του ναυλολογίου, ίπποι δολ. 1.35, άμερσος φόρτωσης.

«ΑΙΜΙΧΑΛΗ» (πηγ. άμερικ.) από Περσικό Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίων διάδικτης ή Γαλλίαν 25% κάτω του ναυλολογίου, ίπποι δολ. 6.94 διάρκειας Απραντόν—γαλλικήν Μεσόγειον), φόρτωσης 20 'Απρίλιον.

«ΑΟΙ-ΙΝΤΕΣΤΕΣ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τόν. πετρελαίων διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (οήποι δολ. 1.35), άμερσος φόρτωσης.

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Χονδρώπας, τό α' ταξίδιον 25% κάτω του ναυλολογίου (ήποι δολ. 1.12½) και τό δ' ταξίδιον δολ. 1.65, ένωρεις Απρίλιον.

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» από Περσικό Κόλπου 15.000 τ. πετρελαίων διάδικτης Γαλλίαν 30% κάτω του ναυλολογίου, φόρτωσης Μάιον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» (παναμ.) από Ράς Τανόμπα 10.000 τ. πετρελαίων διάδικτης Λιδέρφερ δολ. 6.68, 'Απρίλιον.

«ΧΡΥΣΑΝΘ ΣΤΑΡ» (πηγ. άμερικ.) είκ Κούνδα 9500 τ. π. μελάσσης διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (οήποι δολ. 2.39 δύο λιμένας Απρίλιον), ή Ντώρμπαν 20 σέντες έξτρα, φόρτωσης Μάιον.

«ΚΑΛΑΙΡΡΟΗ» (παναμ.) από Κιουρασάο 12.000 τ. φιουδέλ διάδικτης δύο λιμένες Χονδρώπας, τό α' ταξίδιον 25% κάτω του ναυλολογίου (ήποι δολ. 1.12½) και τό δ' ταξίδιον δολ. 1.65, ένωρεις Απρίλιον.

«ΕΠΑΝΤΗΣΟΣ» (παναμ.) από Ράς Τανόμπα 10.000 τ. πετρελαίων διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών διάδικτης ή Ηνωμένων Πολιτειών (οήποι δολ. 1.12½) και τό δ' ταξίδιον δολ. 1.65, ένωρεις Απρίλιον.

«ΕΠΑΝΤΗΣΟΣ» (παναμ.) απ

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Φάλμουθ 22 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3509	ἔφθ. 'Αμβούργον 16 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρεα	19	4344	ἔφθ. Εμδεν 14 'Απρ. Ζημίαι ἐκ νάρκης
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εὐγενία 1. Χανδρή	18	2974	ἀνεχ. Εμδεν 24 'Απρ. δι' Ἀρτρόσσαν, ἔφθ. 28
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Στανλόου 19 'Απρ. διὰ Δυτ. Ινδίας
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Γένοβαν 25 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἔφθ. Λόδς 'Αυτζελε- 23 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	διῆλθε Μιτάκρειν 7 'Απρ. διὰ Σαφάγκα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναδαριώτης	22	988	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 23 'Απρ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	διῆλθε Κριστοπόλις 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδανού Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 'Απρ. διὰ Γαλλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς 'Ανδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Γκαλβέστον 24 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7176	εἰς Μασσάραν 20 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιδανού Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Νεάπολιν 17 'Απρ. διὰ Πόρτο Εμπέντοκλε
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζῆς	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούμερ 9 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	Άν. Καλλίνικος	22	578	ἄργει Πειραιᾶ 30 'Απρ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	21	325	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρεας	43	7177	ἔφθ. Βομβάνη 20 'Απρ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	εἰς Σφάξ 30 'Απρ.
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκισθρόποιλος	19	5173	ἔφθ. Χιτταγκόγκ 19 'Απρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Αθέν 25 'Απρ. διὰ Σαβάνναν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Παναμάν 25 'Απρίλιον διὰ Κιλήν
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθέτος»	18	5685	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 9 'Απρ. διὰ Κοτσισάγκ
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 25 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρεας	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούμερ 19 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Αύγ. π. ἔ.
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α. Ε.	41	7460	ἔφθ. εἰς Βαλτιμόρην 21 'Απρ.
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	ἔφθ. Ραγκούν 24 'Απρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. Χερσώνα 28 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἔφθ. Χούστον 14 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώ Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Ράς Τανούρα 16 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	ἔφθ. Γ. Τσιμαγκάτο 10 'Απρ.
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 25 'Απρ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	ἔφθ. Βίλα 15 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	ἀνεχ. ἔξ 'Ιαπωνίας 20 'Απρ. διὰ Βαγκούμερ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Απρ.
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἔφθ. Τραπανί 9 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 27 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	ἔφθ. Πόρτ Σάιδ 22 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Γένοβαν 21 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	ἔφθ. Κοπεγχάγην 26 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Αθέν 22 'Απρ. διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Κοπεγχάγην 26 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδη	43	7176	ἀνεχ. Τρίνινταν 21 'Απρ. διὰ Ταματάδην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Απρ. διὰ Χάρρην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	06	3016	ἔφθ. Γκρέιντζεμάουθ 24 'Απρ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 'Απρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἔφθ. Κολόμπιο 19 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Άιγανόν» Α. Ε.	44	7207	διῆλθε Σουεζ 19 'Απρ. δι' Ινδίας
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἀνεχ. Καλκούταν 11 'Απρ. διὰ Καράτσι
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρεας	19	5253	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Απρ. διὰ Χάρρην
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Καμάστη 17 'Απρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Ν. Λιδανός	37	4839	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 18 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	Καδιώ. Σιγάλα	25	1412	ἄργει εἰς Αμπελάκι 30 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	ἀνεχ. Αμστερνταμ 16 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Κολόμπιο 25 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθεν Αθέν 17 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	ἀνεχ. Ρουέν 12 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάλης καὶ Λυκούρης	21	1549	ἄργει εἰς Αμπελάκι 30 'Απρ.
ΕΛΣΗ (ἐπιβατ.)	'Ιω. Τόγιας	29	1493	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Τάιν 27 'Απριλίου δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Χάιφα 22 'Απρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	ἔφθ. Κόπτη 25 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	ἔφθ. Βόλοι 21 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 22 'Απρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	εἰς ταξίδια Πειραιῶς - Κύπρου
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	Άντ. Χάλαρης	44	452	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφοράς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Ίω. Παράσχος κλπ.	43	235	ἄργει Πειραιᾶ 30 'Απρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Καδιώ. Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Χαμίνα 13 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	43	7244	διῆλθε Ορλεάνην 26 'Απρ.
ΕΥΗΝΟΣ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 26 'Απρ.
ΕΥΟΔΑΙΑ	5627			ἔφθ. Χερσώνα 21 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	3551			ἔφθ. Κυλλήνην 18 'Απρ.
ΗΑΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀνεχ. Ντουργούν 3 'Απρ. διὰ Βαγκούμερ
ΗΠΕΙΡΟΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Καμάστη 18 'Απρ.
ΗΡΩΝ II	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 22 'Απρ.
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Αμβούργον 25 'Απρ. Επισκευὴ
ΟΕΜΩΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	εἰς Πούλαν Νουάρ 10 'Απρ.
ΟΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΕΟΚΥΝΤΩΡ	Έλευσθεριάδης - Σκριδένος	10	5237	ἄργει εἰς Αμπελάκι 30 'Απρ.
ΟΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	Μιχ. Σπ. Πολέμης	42	2865	διῆλθε Τρίνινταν 25 'Απρ. διὰ Κούβαν
ΘΕΤΙΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Φάλμουθ 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 11 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΙΑΚΩΒΟΣ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 27 'Απρ.
ΙΘΑΚΟΣ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ.
ΙΑΙΣΣΟΣ	«Εκτώ Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. Αρτρόσσαν 13 'Απρ.
ΙΡΙΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	εἰς Γδυνιαν 24 'Απρ.
	Ίω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	ἄργει Λισσαβώνα ἀπὸ 2 Νοεμ.

ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	αδ. Κουλουκούντη	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν διήθεν "Άδεν 26 'Απρ. διά Βασόραν διήθες Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Χάρρην εις 'Αμβέρσαν 30 'Απρ. 'Επισκευή έφθ. Τεργέστην 20 'Απρ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οικού, Γουλανδρή	44	7176	εις Καλάμας 22 'Απρ. άνεχ. Πεντοκόλαν 22 'Απρ. δι' 'Αμδούργον έφθ. Πόρτρ Σάιδ 26 'Απρ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	έφθ. Χάρρην 24 'Απρ. άργει 'Αμπελάκι 30 'Απρ.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - 'Αγγελάτος	27	1600	έφθ. Γκούλφπορτ 24 'Απρ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έφθ. Καλατ 24 'Απρ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035	έφθ. Βαλτιμόρην 12 'Απρ.
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	13	4916	διήθες Κολόνια 19 'Απρ. διά Σιάμ διήθες Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Γένοβαν 26 'Απρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διήθες Πόρτ Σάιδ 10 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνη εις κρατικάς μεταφοράς εν 'Ελλάδι άνεχ. Χονολουλού 19 'Απρ. διά Σίδνευ
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	εις ακτοπλοϊκά δρομολόγια άνεχ. Πειραιά 28 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρείαν άνεχ. Βαλτιμόρη 7 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον άνευ. Σαβανναν 23 'Απρ. διά Παστελλίο
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάταρος	45	7240	έφθ. Βομβάνη 22 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Ιμπιγχαμ 25 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Σφάξ 24 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσος	44	7198	άνεχ. Σανι Τζών 25 'Απρ. διά Πόρτλαντ
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Βαγκούνερ 5 'Απρ. διά Βορδάνη
ΚΑΤΙΓΚΟ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υίοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Φιλαδέλφεια 20 Απρ. διά Βορδώ εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΚΟΖΑΝΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	έφθ. Χάρρην 23 'Απρ. και Ρουέν 27 διήθες Σουέζ 27 'Απρ. διά Καλκούταν έφθ. Χάρρην 26 'Απρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Ρουέν 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μίδδλεσμπρο 19 'Απρ. διά Γδυνιάν
ΚΟΝΙΤΣΑ	Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	άνεχ. Τρίνινταντ 22 'Απρ. διά Μπέιρα διήθεν Άδεν 24 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν άνεχ. Καλκούταν 20 'Απρ. διά Τζενίμα εις Κίελον 20 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδ.)	Γ. Μοστοσ	44	3874	άνεχ. Κοκινάντα 24 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Χαμπτόν ρόδες 21 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι άνεχ. Λισσαδώνα 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες έφθ. Μαρακάιμπο 21 'Απρ. εις Χάιφαν 22 'Απρ.
ΚΡΗΤΗ	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Υμουνίτεν 15 'Απρ.
ΚΡΙΟΣ	Ν. Απόδισκος	45	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν διήθεν Βερμούδες 16 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν άργει εις 'Αμδούργον 30 'Απρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	υίοι Κ. Η. Λαιμού	43	7176	διήθες Κρίστομπο 12 'Απρ. διά Κόντινεντ διήθες Ντόρερ 27 'Απρ. δι' 'Αγκώνα άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Απρ. διά Παλαιστίνην άνεχ. Γλασκώνη 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ διήθεν Άδεν 26 'Απρ. διά Βομβάνη
ΚΥΜΑ	άδ. Λων και Α. Πεζάς	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Έμμ. Καραβία	21	900	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 14 'Απρ. διά Γαλλίαν διήθεν Σουέζ 26 'Απρ. διά Βομβάνη έφθ. Φρημαντ 27 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	«Λασκωνίκη» Α. Ε.	25	964	διήθες Γιβραλτάρ 20 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Θεόδ. Τεργάλος	43	7176	έφθ. Χάρρην 27 'Απρ. και Ρουέν 27 διήθες Σουέζ 27 'Απρ. διά Καλκούταν έφθ. Χάρρην 26 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Ρουέν 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μίδδλεσμπρο 19 'Απρ. διά Γδυνιάν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 22 'Απρ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 'Απρ. διά Πόρτλαντ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18		άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ. διά Ελλάδι άνεχ. Καλκούταν 20 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 26 'Απρ. διά Βορδώ άνεχ. Χάμπτον ρόδες 27 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άδ. Συνοδινού	19	4046	εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	*Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Χάρρην 28 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Καλκούταν 20 'Απρ. δι' 'Αμπου Τζενίμα εις Χάιφαν 20 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Κοκινάντα 24 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν εις Κίελον 20 'Απρ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Κοκινάντα 24 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Απρ. διά Βόρ. Γαλλίαν εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΜΑΙΡΑΡΙΤΑ	Λουκᾶς Νομικός	33	486	έφθ. Χάρρην 29 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Λισσαδώνα 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες έφθ. Μαρακάιμπο 21 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εις περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Χάρρην 27 'Απρ. και Ρουέν 27 διήθες Σουέζ 27 'Απρ. διά Καλκούταν έφθ. Χάρρην 26 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	άνεχ. Ρουέν 26 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Ν. Εύσταθίου	19	5476	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 14 'Απρ. διά Γαλλίαν διήθεν Βερμούδες 16 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν άργει εις 'Αμδούργον 30 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διήθες Κρίστομπο 12 'Απρ. διά Κόντινεντ διήθες Ντόρερ 27 'Απρ. δι' 'Αγκώνα άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Απρ. διά Παλαιστίνην άνεχ. Γλασκώνη 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ διήθεν Άδεν 26 'Απρ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΟΣ II	Ι. Θεοδωράκοπτουλος	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Απρ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν διήθεν Άδεν 24 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν άνεχ. Καλκούταν 20 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	διήθες Κρίστομπο 12 'Απρ. διά Κόντινεντ διήθες Ντόρερ 27 'Απρ. δι' 'Αγκώνα άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Απρ. διά Παλαιστίνην άνεχ. Γλασκώνη 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ διήθεν Άδεν 26 'Απρ. διά Βομβάνη
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Φρημαντ 27 'Απρ.
ΜΕΜΦΙΣ	«Άδαμαντος» Α. Ε.	43	7207	διήθες Ισταρώνα 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες άνεχ. Μόντρεαλ 26 'Απρ. διά Παλαιστίνην άνεχ. Γλασκώνη 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ διήθεν Άδεν 26 'Απρ. διά Βομβάνη
ΜΕΝΤΩΡ	Ν. Εύσταθίου	45	7247	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Απρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 14 'Απρ. διά Γαλλίαν διήθεν Σουέζ 26 'Απρ. διά Βομβάνη διήθες Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μπαρρόσο 27 'Απρ. διά Μελίλλαν διήθεν Κιουράσα 10 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν άνεχ. Αμέρεσαν 24 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Γκούλφπορτ 23 'Απρ. και Μόμπιλ 27
ΜΙΧΑΛΛΑΚΗΣ	«Θεοφανίων» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Έμμ. Χατζηλίσσ	43	7176	άργει εις Νιούπορτ από 4 Μαρτ. εις μεταφοράς εν 'Ελλάδι διήθες Κρίστομπο 17 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν έφθ. Καλκούτα 24 'Απρ. διά Βορδώ εις Καλκούταν 10 'Απρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Χ. Πατέρας & Σιά	37	5205	έφθ. Φρημαντ 27 'Απρ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	43	7176	διήθες Ισταρώνα 16 'Απρ.
ΝΕΔΩΝ	άδελφοι Σιτινά	10	4540	έφθ. Χάρρην 27 'Απρ.
ΝΕΣΤΟΣ	Ε. Καρούλου-Ι. Καΐρης	43	7244	διήθες Σουέζ 26 'Απρ. διά Βομβάνη διήθες Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΝΗΡΕΥΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Μπαρρόσο 27 'Απρ. διά Μελίλλαν διήθες Κιουράσα 10 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν άνεχ. Αμέρεσαν 24 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Γκούλφπορτ 23 'Απρ. και Μόμπιλ 27
ΝΙΚΟΛΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Λ.Ε.	43	7194	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 22 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Καλκούτα 20 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	18	5525	έφθ. Χάρρην 28 'Απρ. διά Καλκούταν άνεχ. Καλκούτα 20 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Νιούπορτ 23 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Κοφρένα» Α. Ε.	19	5175	έφθ. Λόμε 14 'Απρ. (διά Μασσαλίαν) έφθ. Κολόμπο 26 'Απρ.
ΞΑΝΘΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	41	674	άνεχ. Κολόμπο 26 'Απρ.
ΟΘΩΝ	Φασαλίοι και Σιά	44	7176	έφθ. Καλκούτα 24 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν άνεχ. Καλκούτα 20 'Απρ.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	έφθ. Καλκούτα 24 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Γκούλφπορτ 23 'Απρ. και Μόμπιλ 27
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Νιούπορτ 23 'Απρ.
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Λίμερικ 25 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	διήθες Κρίστομπο 22 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν άνεχ. Βαλτιμόρη 22 'Απρ. διά Ρόττερνταμ άργει Πειραιά 30 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Φιλαδέλφεια 13 'Απρ. διά Χάρρην έφθ. Σουραμπάγια 18 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπη» Σό	18	5525	έφθ. Λίμερικ 25 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Λίμερικ 25 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Φιλαδέλφεια 13 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λαυκαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Φιλαδέλφεια 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφεια 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ίω. Λιβανός	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφεια 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ν. Νικολαΐδης	21	601	έφθ. Φιλαδέλφεια 20 'Απρ.
ΠΑΡΓΑ				

ΠΡΕΝΤΟΝ	Καττούλας καὶ υἱοί	06	2088	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	εἰς Ἀμέρσον 28 Ἀπρ. Ἐπισκευὴ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ··ΟΝΣ	«Γαλάξιας»	45	7176	ἀνεχ. Τσάρλεστων 26 Ἀπρ. διὰ Χάρην.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Ἀπρ. διὰ Λονδίνου
ΡΟΔΟΣ	«Τραγοπετρόλ»	17	4908	ἔφθ. Μάλταν 23 Ἀπρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ἀπρ.
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ἰγγλέση	43	7177	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδ. 18 Ἀπρ. διὰ Γαλλίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκουντῆ	43	7207	ἀνεχ. Βατιμόρην 21 Φεβρ. διὰ Χάρην
ΣΕΡΡΑΙ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	21	725	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰουλ. 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΩΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	22	4949	άργει Τάνι ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἔφθ. Σαδόναν 28 Ἀπρ.
ΣΟΥΝΙΟΝ	Λῶν καὶ Πεζᾶς	43	7244	ἀνεχ. Γκάλεστων 6 Ἀπρ. δι' Ἰνδίας
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μίχ. Κουλουκουντῆς	44	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Ἀπρ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	ἀνεχ. Νιούπορτ 23 Ἀπρ. διὰ Πόρτ Σάιδ
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Χάρην 26 Ἀπρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διῆλθε Κριστομπαλ 12 Ἀπρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	ἔφθ. Ρότερνταν 21 Ἀπρ. καὶ Γκρίμπατην 27
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιδανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Καλκούταν 20 Ἀπρ.
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 9 Ἀπρ. διὰ Γιαβάτα
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 15 Ἀπρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμοῦ	13	4221	διῆλθε Ντόβερ 21 Ἀπρ. διὰ Σαδόναν
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Ἐμπειρίκου	18	5687	ἀνεχ. Κολομπο 22 Ἀπρ. διὰ Καλκούταν
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ἀπρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	10448	ἀνεχ. Φαχαχέλ 18 Ἀπρ., Σουέζ 27 δι' Ἀγγλίαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Ἐκτώρ Δρακούλης	11	3658	ἀνεχ. Πειραιᾶ 20 Ἀπρ. διὰ Ρωσίαν
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Ἀπρ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	ἔφθ. Ντάρμπαν 22 Ἀπρ.
ΥΔΑΡΙΟΣ II	Ἀθαν. Κουλούρας	30	4557	ἔφθ. Νάρδικ 17 Ἀπρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	43	6732	άργει Πειραιᾶ 30 Ἀπρ.
ΦΛΟΓΑ	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδ»μοι	05	480	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἀνεχ. ἔκ Πόρτ Σάιδ 23 Ἀπρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ἀπρ.
ΦΡΕΑ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Ἰαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διῆλθε Χονολουλού 14 Ἀπρ. διὰ Τακάο
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 23 Ἀπρ.
ΧΑΛΚΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	45	470	εἰς ταξίδια ἐν Ἐλλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	01	541	εἰς δρομολόγια Πειραιῶς—Καβάλλας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδ. 25 Ἀπρ.
ΧΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	39	5643	ἔφθ. Βατιμόρην 17 Ἀπρ.
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γούλανδρη	44	7176	διῆλθε Κιουρασάο 20 Ἀπρ. δι' Ἀιμέρσαν
ΨΑΡΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ἀργει Πειραιᾶ 30 Ἀπρ.
ΟΚΕΑΝΟΣ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	43	6732	

Τὰ ύπό σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἄρτεμις»	17	3976	άργει Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκουάρτιο»	43	7160	ἀνεχ. Χάλιφας 21 Ἀπρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἄζουερ»	44	7176	διῆλθεν «Ἄδεν» 19 Ἀπρ. διὰ Καράτσι
Α··ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπίβατ.)	έτ. «Τσάκκερ»	98	1573	άργει «Αμπελάκι ἀπὸ 5 ΔΕΚ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρύλλις»	45	7201	ἀνεχ. Λός Αντζελες 19 Ἀπρ. διὰ Λονδίνου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	εἰς Βαγκός 15 Ἀπρ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Τρανσασταλάντικα	18	7717	ἔφθ. Βρέμην 13 Ἀπρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	ἔφθ. Λός Αντζελες 17 Ἀπρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Α. Λούης, Λτδ»	45	7149	άργει Πειραιᾶ 30 Ἀπρ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	Κ. Κονιολίδης	14	4046	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μηνάς»	08	1763	ἀνεχ. Σουέζ 12 Ἀπρ. διὰ Περσίαν
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	ἔφθ. Αμέρσαν 19 Ἀπρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	διῆλθε Χουμπερ 24 Ἀπρ. διὰ Φάλμουθ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Χάβιαν 14 Ἀπρ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	ἀνεχ. Βατιμόρην 21 Ἀπρ. διὰ Λά Γκουαΐρα
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδ. 17 Ἀπρ. διὰ Τρίνινταν
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Νάρδικ 9 Ἀπρ. διὰ Βατιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἔφθ. Χάβιαν 19 Ἀπρ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	ἔφθ. Κάρδιφ 16 Ἀπρ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	εἰς Λίβερπουλ ἀπὸ 31 Μαρτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Πειραιᾶ 30 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	«Παναμένιαν Λάϊν»	27	17226	εἰς Γένδον 30 Ἀπρ., διασκευὴ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	ἀνεχ. Ρουέν 9 Ἀπρ. διὰ Κιορσάσιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	εἰς Νέαν Καλληδόνιαν 20 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	διῆλθε Παναμᾶν 18 Ἀπρ. διὰ Τοκοπίλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε··Π	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ρότερνταν 6 Ἀπρ. διὰ Β. Αμερικῆν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Ατλαντικ»	49	7500	καθειλκύθη εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ 14 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 19 Ἀπρ. δι' Ιταλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	ἐπόδισεν εἰς Μπαρλέπταν 24 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ἀπρ. διὰ Γκούλφπορτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Σαγκούα 20 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ··Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Ἀπρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	διῆλθε Πόρτ Σάιδ 23 Ἀπρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10900	διῆλθε Σουέζ 23 Ἀπρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Σαιν Ναζάρ 6 Ἀπρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ··Υ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 23 Ἀπρ. διὰ Καλκούταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ··Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	ἔφθ. Αλγέριον 22 Ἀπρ. (Είτα Μασσαλίαν)
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	4889	ἔφθ. Ντουάρ 15 Ἀπρ.
ΒΑ··Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	εἰς Φλαδέλφειαν ἀπὸ 31 Μαρτ.
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	ἀνεχ. Γκάλεστων 18 Ἀπρ. δι' Ινδίας
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7160	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 19 Ἀπρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	άργει Φάλκεμπεργύ ἀπὸ 14 Νοεμ.
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Βιρώνα»	05	339	ἀνεχ. Ταματάρην 22 Ἀπρ. διὰ Ντιέγκο Σουαρέζ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαυκός»	18	5222	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λάμα»	49	2370	εἰς ταξίδια «Ελλάδος—Αίγυπτου.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640	ἔφθ. Βατιμόρην 19 Ἀπρ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάντη»	13	5125	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 5 Ἀπρ. διὰ Κορέαν
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αράσουκο»	12	6348	διῆλθε Σουέζ 12 Ἀπρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς Γκοκοχάμαν 20 Ἀπρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοκ»	44	7216	ἀνεχ. Κούβαν 21 Ἀπρ. διὰ Χούστον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	ἔφθ. Γκοκοχάμαν 11 Ἀπρ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιᾶ 30 Ἀπρ. Ἐπισκευὴ
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5490	άργει Σύνον 30 Δεκ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 1 Φεβρ.
ΕΚΟΥΑΤΟΡ	έτ. «Αλμπάτρος»	20	5107	

ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	διήλθε Κιουρασάο 10 'Απρ. δι' 'Αλγέριον άργει Κάρδιφ από 2 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιο»	21	3345	είς Μπάρερο από 20 Δεκ., διασκευή άνεχ. Πάρτηγκτων 23 'Απρ. διά Μαλάγαν άνεχ. Ρουέν 13 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς, άνεχ. Κιουρασάο 10 'Απρ. διά Λά Παλλίς άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Απρ. διά Γιαβάτα άνεχ. Χαδάνων 9 'Απρ. διά Ταγγέρην έφθ. Σάντος 19 'Απρ. είς Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιανουσούλατος	28	6252	έφθ. Βαγκούνερ 20 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιο»	10	1441	ανεχ. Φρίμαντλ 18 'Απρ. διά Πόρτ Πιρί ¹ άνεχ. Λά Γκουλέττ 21 'Απρ. διά Ντεμεράρα άνεχ. Καλκούταν 24 'Απρ. διά Καράτσι άνεχ. Βαλτιμόρη 11 'Απρ. διά Γένοβαν είς Γκρίνοις από 24 Μαρτ.
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕ·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	έφθ. Ούεστμινστερ 17 'Απρ.
ΕΝΣΦΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενοενάντα»	44	7207	έφθ. Πόρτλαντ 18 'Απρ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ	έτ. «Πουμαρόζα»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 18 'Απρ.
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Νάρβικ 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην διήλθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Ρίτζέκα άργει Μασσαλίαν από 4 Σεπτ., διασκευή άνεχ. Κρίστομπαλ 22 'Απρ. διά Κιουρασάο είς Γένοβαν από 19 Μαρτ., έπισκευή διήλθε Χονδούλου 10 'Απρ. διά Ιαπωνίαν έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε άργει Πέραμα από 19 'Ιαν.
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	7582	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Απρ. διά Πειραιά έφθ. Αμπούργον 24 'Απρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Λαττάκια 16 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Οζάκα 22 'Απρ.
ZAN	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	είς Σεπτέμβιον 20 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Βαλτιμόρη 18 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	«Νεβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Νέδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε άργει Μασσαλίαν από 19 'Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Απρ. διά Πειραιά έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νέδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νέδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	άνεχ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Πόρτ Πιρί ¹ άργει Μασσαλίαν από 4 Σεπτ., διασκευή άνεχ. Χονδούλου 10 'Απρ. διά Ιαπωνίαν έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΙΣΠΑΧΑΝ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε άργει Πέραμα από 19 'Ιαν.
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	έτ. «Αριόνα»	22	8432	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Απρ. διά Πειραιά έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	7710	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Πειραιά έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Αμπούργον 16 'Απρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Ντέλ·Ρέύ»	12	3923	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Λουστίντα»	18	480	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Άλμπατρας»	43	892	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	9424	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Άριγκα»	43	7176	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
KNOZAKA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντια»	04	3479	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΟΡΑ	Π. Γασπαριάντος	06	817	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	19	5758	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναμαϊκή έταιρη.	11	7527	άνεχ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες άγορασται	45	7146	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού	16	5505	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντρο»	21	8206	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ	Ν. Γ. Λιβανός	48	5650	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίων»	44	2883	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π. Φιλίης	42	855	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Μόντρεαλ έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πούντα» Άλτα	19	2660	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρδα» Πασιφίκη	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΕΝΤΑΣ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ούλτραμάρε»	18	4965	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Βέριτας»	20	6895	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Χάρι»	21	1138	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Αρίστα»	43	7196	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΑΦΤΟΛΟ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	20	10474	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΙΚΗ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Σόν»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Γρεβάτ»	44	7207	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φό--γν»	45	7148	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΤΕΡΝΑ	Τζών Λιβανός	15	5751	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	5531	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόας»	44	7244	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	48	10750	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτ»	19	7031	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΝ	έτ. «Αμαρυλλίς»	20	5595	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΡΑΔΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	Παναμ. - Εουροπέα	18	6049	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. «Εουροπέα	19	5555	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ναβιέρας»	19	6040	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ναβίδεος»	20	2606	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	20	6109	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Λάμας»	36	7104	άνεχ. Σάντος 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην έφθ. Σαδόναν 24

PENA (έπιθατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	έφθ. Μασσαλίαν 20 'Απρ.
PENA	έτ. «Πάτε»	20	5686	άνεχ. Χάμπουρρος 11 'Απρ. διά Γαλλίαν.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	όργει 'Αλεξανδρειαν ἀπό 6 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Τρίνινταν 19 'Απρ.
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'I. Πελτέκης	99	1109	όργει 'Αλεξανδρειαν ἀπό 8 Αύγ. 1948
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5664	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 21 'Απρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μανήλαν 25 'Απρ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 14 'Απρ. διά Τέλ 'Αδιβ
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	διπλής Τουτκόριν 19 'Απρ. διά Καλκούταν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Βαγκούνερ 20 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διπλής Τρίνινταν 23 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σαίν Μαρίτιμα»	43	7166	διπλής Χονολουλού 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκος»	08	3864	έφθ. Λίβερπούλ 11 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 'Απρ. διά Πουάν Πίτρ
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	διπλής Κρίστομπαλ 16 'Απρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΣΑΡΑΓΙΑ	«Ναδ. Σούντ. 'Αυέρικ»	44	7176	έφθ. Χάρον 3 'Απρ. Ζημιαί
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	έφθ. Βενετίαν 24 'Απρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διπλής Κρίστομπαλ 16 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Καράτσαν 15 'Απρ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	έφθ. Σηπάτλ 19 'Απρ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	διπλής Σουεζ 20 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Σάν Φρατζίσκο
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	άνεχ. Τρίνινταν 17 'Απρ. διά Μοέγκο
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άρινκο»	21	7409	έφθ. Σουέζ 21 'Απρ. έξι Αύστραλίας
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. Βεγγάζην 23 'Απρ.
ΤΕΤΗ (έπιθ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	έφθασε Πειραιών 10 'Απριλίου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Βίλμιγκτων
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άισν»	14	3634	εις Βαγκόκ 15 'Απρ.
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	άνεχ. Μπούνενος "Άιρες 14 'Απρ. διά Γενοβαν
ΦΛΟΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλορεντίας»	14	7821	όργει Σπέτζιαν ἀπό 20 Φεβρ., έπισκευή
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	άνεχ. Αμέρεσαν 24 'Απρ. διά 'Ελλάδα
ΦΡΙΕΣΟ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Λός "Αντζ'ες 8 'Απρ. διά Κόμπε
ΦΩΦΟ	έλληνες άγορασται	43	7160	εις Γκάλεστον τοπ παραλαβήν 30 'Απρ.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	όργει 'Αμπελάκι 30 'Απρ.

John A. Papadopoulos & C°
16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδους ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν καὶ ἐφοδίων
Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲν ἄγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαίας πλοίων. Προμηθεύομεν ρυμουλκά πάσης ιπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOPPO Τηλέφωνον BOWLING GREEN 9-6639

LIVIERATO & C°.

Telegrams: «PIRAMIS» ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλῆρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόλους τοὺς Ἑλληνικούς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δοσις: ΜΑΤΑΚΟΜ. Τηλέφωνα: 45288—43331.

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM.

TELEF.: 45288—43331.

Tὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ἡδη καὶ παρὴν πλείστων Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν.

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING PRESERVATIVE

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

"CAMARINE,, Ίδιαιτέρα σισκευασία πρὸς διατήρησιν τῶν DEEP TANK CHROMATA, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποδηματικά χρωμάτων εἰς τὸν ῬΟΤΤΕΡΔΑΜ & ΑΝΤΒΕΡΠ καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας.

· Αντιπρόσωπος **Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ**

Harrowby Street, CARDIFF.
Ίδιαιτέρα δονις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ή Sunderland
Κεντρικὰ Γραφεῖα: Hudson Road, Sunderland.

E. E. SHARP & SONS, LTD

BΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KΕΝΤΡΙΚΟΝ:

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.