

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1949

Αρ. Φύλλου 335/94

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 33594

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΪΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὰ Παναμαϊκά

Ο Παναμᾶς ἐκέρδισε τὴν ὑπόθεσίν του. Ή σταθερά ἀντίδρασις τὴν δύο ποίαν προέβαλεν εἰς τὴν ἀπειλήν του ἀποκλεισμού προχειρὶς ἡδὶ ἀπόφευκε σα τὰ εὔχαρτα διά την τύχην τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων ἀποτελέσματα.

Χάρις εἰς τὰ ἔντονα διαδηματα εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, δὲ ἀποκλεισμὸς ἀπὸ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου, παρὰ τὴν κατ' ἀρχὴν ἀποδοχὴν τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου ἀπὸ τὸ Αμερικανική Βουλῆν καὶ τὴν Γερουσίαν δὲν ἐνεκρίθη τελικῶς ἀπὸ τὸ Κογκρέσον. Ἀπετράπη ἐπίσης καὶ τὸ ἄνα τὸν κόσμον μπούκοτάς τῶν λιμενεργατῶν, ὅπερ εἶχεν ὀρισθῆ διὰ τὴν Ιην Μαΐου. Οὕτω ἡ πρὸ δεκαπενθημέρου συνελθόντα εἰς τὸ Λονδίνον εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐπὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς «Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν» ἀντὶ νὰ προδῆ, ὅπως πρὸ καιροῦ ἀνεκοινώντο, εἰς τὴν κήρυξιν τῶν μπούκοτάς καὶ τὴν γνωστοποίησιν τοῦ πρώτου καταλόγου τῶν πλοίων, τῶν δύο ποίαν ἡ φορτο-ἐκφόρτωσις ἀνά τοὺς ἔνοντας λιμεναῖς θὰ παρημοδίζεται, περιωρισθῇ εἰς τὴν σύστασιν μιάς ὑποεπιτροπῆς, ηπικαὶ σύζητηση ἔξι ὑπάρχης τὴν δῆλην ὑπόθεσιν. Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸν ὁρισμένον ἐκπρόσωπο τῶν Αμερικανικῶν ὀργανισμῶν δὲν ἐπέδειξαν τὸ οἷον ἀνεμένετο ἐνδιαφέρον διὰ τὴν διάσκεψιν. Δὲν παρέστασαν καν εἰς αὐτήν.

Ο εἰς Λονδίνον ἐπιτετραμένον τοῦ Παναμᾶ κ. Εὐάνεδιος Μαραλές συνητήθη τὴν 2αν Μαΐου μὲ τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ ἀποκλεισμοῦ καὶ ἀνέπτυξε τὰς ἀπόψεις τῆς Κυβερνήσεως τοῦ. Ο Παναμέζος διπλωμάτης ἐζήτησε τὴν ἀναβολὴν κάθε σχετικῆς μὲ τὸν ἀποκλεισμὸν ἐνέργειας καὶ τὴν σύστασιν ὑποεπιτροπῆς, πρὸ τῆς δύο ποίας παρ' εἰδικῆς ἀποστολῆς εἰς Παναμᾶ, θὰ τεθούν δὲλτα τὰ στοιχεῖα, ἀτίνα θὰ ἀνέτρεψαν τὸ περὶ ἀσύδοσίας κατηγορητήριον κατὰ τὴν Παναμαϊκῆς σημαίας. Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἀναβολὴν φαίνεται διὰ τὴν «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν», κατόπιν καὶ σχετικῆς εἰσηγήσεως τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας, ἀπεδέχθη, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως, διὰ τὸ Παναμᾶς δὲλτα τὴν ὑποχρέωσιν τῆς κυρώσεως δῶλων τῶν διεθνῶν συμβάσεων καὶ κανονισμῶν, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ καὶ τὴν προστασίαν τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ κατόπιν αἰτήσεως τοῦ Παναμᾶ συσταθείσα ἀπὸ τὸ Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας τριμερῆς ἐπιτροπῆς ἐρεύνης τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων, ἀπαρτισθείσα ἀπὸ ἔνα κρατικὸν ἐπέρσωπον, τὸν Βέλγον Γερουσιαστὴν κ. Χέρμαν Βός, ἔνα ἐφοπλιστὴν, τὸν Ολλανδὸν κ. Σιενένμα καὶ ἔνα ναυτεργάτην, τὸν Αγγλον. κ. Ντάλγκλαύθ, συνέρχεται τὴν 16ην τρέχ. μηνὸς εἰς τὴν Γενεύην. Ἀπὸ τὸ πόριμον αὐτῆς θὰ ἔξαρτηθῇ καὶ ἡ περαιτέρω στάσις τῶν διεθνῶν ἐργατικῶν ὀργανώσεων.

Ἄς σημειωθῇ ἐπιπροσθέτως, διὰ τὴν Οὐασιγκτώνα, ὅφου ἀπέτυχεν ἡ πρώτη διά τὸν ἀποκλεισμὸν ἀπὸ τὰ φορτία τοῦ σχεδίου ἐπιθεσίς κατὰ τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων, αἱ ναυτεργατικαὶ ὀργανώσεις ἐπέτυχαν διὰ τὸν δουλευτὸν τῆς Νέας Υερσένης κ. Χάρτη, την κατάθεσιν νομοσχεδίου ἀποβλέποντος εἰς τῆς ἀπαγόρευσιν μεταφορᾶς πλοίων τοῦ Αμερικανικοῦ εἰς τὴν Παναμαϊκήν καὶ ἄλλας τινὰς σημαίας. Τοιαύτη ὅμως ὑπῆρχεν ἡ ἀντίδρασις τῶν κύκλων τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὀργανώσεων κατὰ τὸν νομοσχεδίου, ὥστε ἐγκατελείφθη τούτῳ, πρὶν ἡ ἀρχὴν ἡ γνωστὴ διαδικασία τῶν ἐπὶ αὐτοῦ ἀκροάσεων ἀπὸ τὴν ὄμοδιαν κοινοθυμελευτικὴν ἐπιτροπήν.

Ἐπ' εὐκαρίστης καταθέσεως τοῦ ἐν λόγω νομοσχεδίου αἱ Αμερικανικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ὀργανώσεις, τῶν δύο ποίων τὰ συμφέροντα εἴσησαν ἀπό τὴν Παναμαϊκήν, ἐπευθεντέον δι' ἐκπροσώπων τῶν νόμηλώδους, διὰ μίας ἀντικειμενικής καὶ ἐπισταμένης ἔρευνας ἐπὶ τὸν δολού της ζητήματος τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων διεύγαγεται κατ' αὐτῆς. Αἱ πρῶται διαποτισίσεις τῆς ἐρεύνης ταύτης τείνουν νὰ ἀμβλύνουν τὰς ἀρχικὰς κατὰ τὴν Παναμαϊκῆς σημαίας δυσμενεῖς ἐντυπώσεις. Ο ἀποκλεισμὸς εἰλένων ὡς δικαιολογίαν την χαμηλὴν στάθμην τῶν μισθῶν, τῆς ἐνδιαιτήσεως καὶ τῆς ἀσφαλείας ἐπὶ τῶν Παναμαϊκῶν καὶ Ονδουρικῶν πλοίων. Ἀποδεικνύεται τώρα, κατὰ τοὺς Αμερικανούς παραπτηράς, διὰ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶς καταλέγεται μεταξὺ τῶν ἀκριβωτέρων ἀπὸ ἀπόφεως, μισθολογίου τῶν πληρωμάτων, ἐνῷ οἱ κανονισμοὶ ἀσφαλείας καὶ ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τυχάνουν, πλήν δὲ τῶν τυχών τινῶν ἔξαιρεσεων, πλήρους ἐφαρμογῆς.

Κατὰ τὰς ἀνωτέρω δηλώσεις τῶν ἐκπροσώπων τῶν Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ἀνερέθησαν καὶ παραδείγματα, ἵνα καταδειχθῇ διὰ τὰ Αμερικανικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα δὲν παραβλάπτονται ἀπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ονδουράς. Προεβλήθη λ. χ. τὸ ἔρωταμα: Τί προκειται νὰ γίνη μὲ τὰ Αμερικανικῆς Ιδιοκτησίας Ονδουριανὰ πλοῖα μεταφορᾶς ὀπωρῶν (United Fruit), τὰ εχοντα στενούς δεσμούς μὲ τὴν χώραν την σημαίαν τῆς ὅποιας φέρουν; Θὰ εύρεθον εἰς πολὺ δύσκολον θέσιν, προκει-

μένου νὰ ἀλλάξουν σημαίαν. Κακῶς ἐπίσης πιστεύεται διὰ τὰ ὑπερωκεάνια τῆς Ηομε Λίνε (τοῦ κ. Εὐγενίδη) θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ Αμερικανικὸν νηὸλογίον, ἐὰν πισθοῦν ἀπὸ τὸν ἀποκλεισμόν. Πρὸς ἄλλην σημαίαν θὰ ζητήσουν καταφύγιον καὶ ὅχι τὴν Αμερικανικήν. Ή ἐπιδίωσης συνεπώς τῶν Αμερικανῶν ναυτεργατῶν, ὅπως ἐπιτύχουν τὴν ἐπάνοδον τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς Στάνταρ Όιλ, τῶν πλοίων τῆς United Fuel καὶ ἄλλων γνωστῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Αμερικανικὴν σημαίαν, ἵνα ἔξευρουν ἐργασίαν διὰ τοὺς ναυτικούς, δὲν ἐπιτυχάνει, κατὰ τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀπόφεις, διὰ τοὺς κατατεθέντους νομοσχεδίου. Καὶ ὅτι ἀκόμη καταστῷ ἀδύνατον ἡ παρομονὴ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν, πρὸς ἄλλην σημαίαν θὰ ανέργοι ναυτικοί, δὲν ἐπιτυχάνει, κατὰ τὰς ἐφοπλιστικὰς ἀπόφεις, διὰ τοὺς κατατεθέντους νομοσχεδίου. Καὶ ὅτι ἀκόμη καταστῷ ἀδύνατον ἡ παρομονὴ τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὑπὸ τὴν Αμερικανικήν, τὴν ἔχουσαν τὸ ὑψηλότερον κόστος διαχειρίσεως.

Αὐταὶ εἰνεὶ αἱ μέχρι τούτῳ πληροφορίαι περὶ τῆς ὑποθέσεως τῶν Παναμαϊκῶν. Τὸ ζῆτημα ούσιαστικὸν ἐλήξει. Πρὸς τὸ παρὸν καμμία δὲν προλέπεται διαταραχὴ εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐλόγω πλοίων. Τὸ πόρισμα τῆς διεθνοῦς ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς θὰ ὑποβληθῇ ἐν καιρῷ καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, διὰ τοὺς θὰ εἰνεὶ συμφωνούν μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ Παναμᾶ, διὰ τὸν μεταξὺ θὰ σημειώσῃ τὰς κυρώσεις τάξης συμφωνίας τοῦ Σητῆτα καὶ τὰς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας, ἵνα ἀποδείξῃ τὴν πλήρη τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων συμμόρφωσιν πρὸς διὰ τοὺς προπογνώμενα ναυτικαὶ χώραι ἔχουν ὑδηθεστήση.

Διότι, ὅμως, τὰ Παναμαϊκὰ σκάφα διεξέφυγαν τῷρα τὸν ἀποκλεισμὸν καὶ συνεπὼς οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν δεν πιέζονται ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ μπούκοτάς τῶν λιμενεργατῶν τὴν ἐργασίαν τῶν ἐλόγω πλοίων. Τὸ πόρισμα τῆς διεθνοῦς ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς θὰ ὑπάρχῃ ἐν λόγῳ τῶν πλοίων τῆς Αμερικανικῆς σημαίας, διὰ τοὺς θὰ εἰνεὶ συμφωνούν μὲ τὰς ἀπόφεις τοῦ Παναμᾶ, διὰ τὸν μεταξὺ θὰ σημειώσῃ τὰς κυρώσεις τάξης συμφωνίας τοῦ Σητῆτα καὶ τὰς συμβάσεις περὶ ἀσφαλείας, ἵνα προπογνώμενα ναυτικαὶ χώραι ἔχουν ὑδηθεστήση.

Αἱ προποθέσεις τῆς ἐπανόδου εἰνεὶ πλέον ἀρκετὰ γνωσταὶ. Κατανόησης τῆς σοδαρότητος τοῦ ζῆτηματος προσπατεῖται ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς ὄμροδιους καὶ καλή θέλοις εἰς τὴν θεσμοθέτησιν ὡρισμένων μέτρων. Τὴν κατανόησην αὐτῆς δὲν συνητήσαμεν, δυστυχώς, κατὰ τὴν συζήτησιν τῆς Παναμαϊκῶν ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τὰς ὑπηρεσίες του. Αἱ θεοφόροι αἱ παρασχεθεῖσαι ὑποσχέσεις, χωρὶς ὅμως μεριάς μέχρι τούτου διεθνεῖσαν.

Η ἀνάγκη, ἀλλως τε, τῆς ἀποκαταστάσεως ὁμαλοῦ διοικητικοῦ ωμού εἰς τὸ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ἐκκαθαρίσεως τοῦ κακοῦ παρελθόντος, προβλέποντος, την προστασίαν τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸν Ελληνικὸν Νηολόγιον.

Οταν τὸ στίτι μας νοικοκυρευθῇ, πολλοὶ θὰ ἀναζητήσουν στέγην κατὰ ἀπὸ αὐτό. Τὰ οιαδήποτε πλεονεκτήματα τῆς Παναμαϊκῆς παραβλέπονται ἀπὸ τοὺς πλειστοὺς τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὅταν γνωρίζουν οὗτοι, διὰ τοὺς ρυθμὸν διοικητικῶν συνέπειαν, ἀναγνώρισιν καὶ σεβασμὸν τῶν δικαιωμάτων τῆς Ναυτιλίας θὰ συναντήσουν εἰς τὸ ιδιόκιν μας Κράτος καὶ τοὺς ἀκτέρων πολλοὺς τῶν ἀρμοδιῶν ἐκπροσώπων του.

Τὴν Ναυτιλίαν ἐπαθεῖ πολλὸ μέχρι τούτου ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἀσύνετειαν, ὥστε νὰ μὴ πιστεύῃ της τοῦ πλοίου εἰς ἀποφάσεις ὑπουργῶν καὶ ὑπουργικῶν συμβουλίων, δυναμένας αὔριον, ὑπὸ οἰονδήποτε πρόσχημα, νὰ τροποποιηθοῦν ἡ καὶ νὰ ἀκυρωθοῦν ἀκόμη. Αὐτή, ἀλλως τε, ἡ ἐπόφεισις ἀφελῶν ἐντοπίζει τὸ δολού της ζητήματος τῆς Φυγῆς τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν μας εἰς μόνην τὴν ἐλευθερίαν πωλήσεως τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν τυπικὴν ἀπόλλαγήν τῆς καταθεσίας τοῦ παραπτηράτος, τυπικὴν λέγομεν, διότι ποτὲ τούτῳ δὲν κατετέθη, πλὴν ἐλαχιστῶν ἔξαιρεσεων. Εύρυτεραν ἔχει τὴν μορφὴν τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα καὶ ἡ ἐπίλυσίς του δὲν ήμετορεὶ νὰ ἀποτελέσῃ θέμα μιᾶς ἐκ τοῦ προχειρίου ληφθείσης ἀποφάσεως τοῦ Υπουργικοῦ Συμβουλίου. Νόμος χρειάζεται, της κοινῆς, μάλιστα, δῶλων τῶν κομμάτων ἐγκρίσεως, διότις θὰ καθώριζε παγίως καὶ ἀδιαβλήτως τὴν φορολογικήν καὶ τὴν διοικητικήν μεταχειρίσιν τῆς Ναυτιλίας.

Τρεῖς θὰ ἥσαν αἱ βασικαὶ τοῦ νόμου ἡ τῶν σχετικῶν νόμων ἐπιδιώξεις: α) Φορολογία τοῦ πλοίου, εὐχερής εἰς τὴν δεσμούσιν καὶ εἰς κλιμακαὶ ἀνάλογογ πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. 6)

στάσεων τοῦ πλοίου. "Ενα λ. χ. νεοναυπήγητον ἡ μικρᾶς πλικίας σκάφος, ὅπερ ὀλιγωτέρας ἔχει διπάνας συντηρόμενος καὶ μικρότερον κόστος δια-
χείρισθαις ἀν τὸ καύσιμον ἢτο τὸ πετρέλαιον, τὰ αὐτὰ θά ἐπλήρωνε μὲ
νένα παρηλίκον, ἀσύγχρονιστον, ἔχον ἀναμφισθῆτώς περισσότερα. Ἐδο-
νά καλώψῃ καὶ με ναύλον τσως χαμηλότερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ δε-
νυνός της πλικίας Φορτηγοῦ.

Είχε συνέπως τις ασθενεῖς του πλευράς τὸ κατ' ἀποκοπὴν σύστημα. Δεν ἐπέτρεψε τὴν θεραπείαν του φορολογικού περιεχομένου, βάσει τῆς ἑκάστοτε πραγματικῆς καταστάσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Πάρα τότε, διότι ἀπέφευγετο ὁ σάλος τῶν γνωστῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, τῶν δηλώσεων, τοῦ ἔλεγχου, τῶν προσφυγῶν και τῆς ἀντιδίκιας, προεκρίθη καὶ ἐπὶ ικανὰ ἔτη ἐφοριάσθη. Τὰ μειονεκτήματα του ὀπωδόσησης ποτὲ ἀντεταθμίζοντο ἀπό τὴν ἀπλούστευσιν τῆς διαδίκασίας περὶ τὴν εἰσπραξιν τοῦ φόρου.

Διά τοῦ Νομ. Διατάγματος 567)1948 και ἐν συνεχείᾳ δια συμπληρωνούσος και ἐπεξηγούντος τον πρώτον 'Αναγκ. Νόμον 887)1949 ἐπετίθη
καὶ κατ' ὑέψημένον μάλιστα ποσοστὸν—50 τοῖς ἑκατὸν—φορολογίας
τῶν πραγματικῶν κερδῶν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων. Διότι ὅμως ἀνέ-
φικτος ἦτο ἡ δεβαίνωσις τοῦ φόρου καὶ ἡ διενέργεια τῆς κηγωτῆς διαδικα-
σίας ἐλέγχου τῶν διδίλιων, δηλωσέων, ἀπόδεξεων καὶ ἀνταποδείξεων, ἐ-
φευρέθη ἔνα περιέργον, πρωτοφανὲς τῷ ὄντι, σύστημα ὑπολογισμῶν ναυ-
λαρίθμων καὶ ἔξοδορίθμων, οἵτινες, ὅπως ἀπέδειχθή ἐκ τῶν πραγμάτων,
ὅποις ἄλλως τε καὶ ἀνέμεντο, κατέληξαν εἰς αὐθάρετα συμπέρασματα. Ή
ναυτιλία φορολογεῖται βάσει ἀντώπικτων κερδῶν. Καλεῖται νὰ κατα-
βάλῃ φόρους ὑπερβαίνοντας εἰς τινὰς περιπτώσεις καὶ αὐτὰ τὰ κέρδη της.

Οι φοροτέχναι δῆμως τοῦ Ὑπουρείου τῶν Οἰκονομικῶν σεν ἐπιστολήν σαν οὐδὲ αὐτοὶ οἱ ίδιοι εἰς τὰ συμπεράσματα καὶ τοὺς συναθέντας ἀριθμοὺς τῶν ὑπολογισμῶν των. Φοδούμενοι τὴν ἀνταπόδειξιν ἔσπευσαν νομιμά κατοχυρώσουν τὴν αὐθαιρεσίαν. «Τεκμαρτά καὶ ἀμάχητα—λέγουν εἶνε τὰ κέρδη, δῆσα δῆμος δὲ διν συνικηφόσαν ἀπὸ τὴν πραγματικότητα, ἀλλὰ ἀπὸ τοὺς κατ' ἀποκοπὴν καὶ πάλιν ὑπολογισμοὺς τῶν. Κατέλεξαν, δηλαδὴ, ἐν τῇ οὔσῃ, εἰς τὸ αὐτὸ μὲ τὸ προηγουμένων ισχύσαν σύνταση, ἃν καὶ ήκολούθησαν διάφορον κατεύθυνσιν. Ἐστάθη ἀδύνατος ἡ βεβαίωσις τοῦ φόρου, ὅπως καὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ συμβῇ, ἐφόσον δὲν ἀναγνωρίζεται η ίδιουσα θέσις τῆς φορτηγού ναυτιλίας καὶ δὲν ἐπιζητεῖται ἡ προσαρμογὴ καὶ τῆς φορολογίας τῶν πλοίων εἰς τὰς ἐκ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος ἐπιτάχας.

Δι' ούσους ἔγγυτερον, εἰς τὴν ζεῦνην, παρποκουσουσὶν τὴν ναυτὸν επιχειρήσιν καὶ ἔγγνωρίσαν τὸν τρόπον τῆς ἐκμεταλλεύεσσῶν τῶν φορτηγῶν κώκαιντούρων πλοίων, τὸ σύστημα ποὺ θὰ ἔπρεπε νὰ ἐφαρμοσθῇ κατά τὴν ἐπιβολὴν μᾶς φορολογίας, μὴ ἀδικούσης οὐτε τὴν πλοιοκτήσιαν δια-
ούτε καὶ τὸ Δῆμοσιον, κείται εἰς τὸ μέσον τῶν δύο ἀπόφων. 'Η κατ' ἀ-
ποκοπὴν φορολογία, ή ἀπλουστευμένη ἔχουσα τὴν εἰστραξιν, θὰ ἔπρεπε νό προκριθῆ ἀναθεωρουμένη ὅμως ἐκάστοτε κατὰ μικρὰ χρονικὰ διασπο-
ματα, ἀνὰ ἑξάμηνον λ. χ., ἀπό μίαν γνωμοδοτικὴν ἐπιτροπὴν, ὅσον ἀφορᾷ τὴν κατὰ τὸνόν εἰσφόρον, ανάλογως μὲ τὰς κρατουσάς εἰς τὴν διενῆ ναυλαγοράν συνθήκας, εἰς ὡρισμένους, τοὺς κυριωτέρους αὐτῆς τομεῖς. Θὰ καθωρίζετο, δηλαδὴ τὸ ἐλάχιστον τῆς εἰσφορᾶς, ὑψηλότερον διὰ τὰ νευτέρας ναυπηγήσεως σκάφη καὶ κατώτερον διὰ τὰ πλατύτερα. Τὸ διά-
λαχιστὸν αὐτὸν θὰ ἐλαμβάνετο εἰς τὸν κατά προσεγγίσμον ὑπολογισμὸν τῶν κερδῶν ἔνος τυπικοῦ σκάφους, τοῦ «Λίμπερτ» λ. χ., μὲ ναύλον χα-
μπλὸν εἰς ὡρισμένα ταξίδια γαιανθράκων, στηρῶν καὶ μεταλλεύματων. Εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τὸν βασικού ὑπολογισμὸν τῶν κερδῶν καὶ τοῦ φόρου θὰ ἀνεφέροτα τὰ ταξίδια καὶ οἱ ναύλοι που ἐλήφθησαν ὑπ' ὅμιν, ως ἐλάχιστον δριον. Αὔξησις τῶν ναύλων αὐτῶν κατά προκαθοριζόμενους πιστοστὸν εἰς τοὺς τομεῖς, τοὺς πλέον ἀντιτροπωτευτικούς διὰ τὴν ἐργα-
σίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ τράπητ, θὰ συντεφέρει καὶ τὴν ἀνάλογον τοῦ φόρου αὔξησιν. Σημαντικὴ ὅμως υπερτιμητὴς τῶν ναύλων θὰ ἐδίκαιολόγει δχι τὴν ἀνάλογον, ἀλλὰ τὴν εἰς κλιμάκα μεγαλύτεραν ἐπαύξησιν τοῦ ποσο-
στοῦ τοῦ φόρου. 'Αν λ. χ. οἱ ναύλοι γαιανθράκων ἐκ Νόρδερν Ρέιντζ δια-
τὸ Ρόττερντον ἐλαμβάνοντο βασικῶς εἰς τὰ 7.50 δολ. καὶ βάσει τῆς τι-
μῆς αὐτῆς καθωρίζετο τὸ ἐλάχιστον τοῦ κατ' ἀποκοπὴν φόρου, δικαία θὰ
ήτο ἡ ἀξίωσις τοῦ Δημοσίου, ὅπως ὅταν ὁ ναύλος αὐτὸς ἀνέλθῃ εἰς τὰ
13 δολ. καὶ διατηρηθῇ εἰς τὸ ἐπίπεδον αὐτὸν ἐπὶ ἔξαμπτον τούλαχιστον
αὐτὸν ἀνάλογον τὴν ἐπαρσαλήλου ἀνατίμησιν τῶν ναύλων σιτηρῶν λ. χ. ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς ἥ ἐκ τοῦ Πλείτ διὰ τὴν Εὐρώπην ἥ τὰς Ινδίας, ζητηση
τὴν ἐπαύξησιν τοῦ φόρου δχι εἰς τὸ διπλάνον τοῦ ἐλάχιστου δριού, ἀλλὰ
εἰς τὸ πολλαπλάσιον αὐτοῦ, δεδομένου δχι πέραν τοῦ βασικοῦ ναύλου,
τοῦ καλύπτοντος δλας τὰς δαπάνας τοῦ ταξίδιου καὶ τὰς κρατήσεις δι'
ἐπισκευάς, τόκους καὶ ἀποσθέσεις, τὸ κέρδος τοῦ σκάφους δὲν αὔξανεται
κατὰ ποσοστὸν ίσον πόρος τὸ τῆς ἀνατίμησεως τοῦ καύμον. 'Αν λ. χ. ὁ
ναύλος διπλασιασθῇ, τὰ κέρδη δὲν διπλασιάζονται, ἀλλὰ πενταπλασιά-
ζονται.

Δεδομένους οώμας ότι το Δημόσιο διά της κατ' αποκοπή φορολογίας έξασφαίριζε μιαν ελάχιστον πρόσσων, χωρὶς τὰς διαπάνως δεβαιώσεως, απόκλειομένης δὲ καὶ τῆς μὴ καταδόλης του διασπορά φόρου, έστω και ἀν ζημιάς ἐπεισώρευσεν ἥλι έκμετάλλευσις τού πλοίου, τὸ ελάχιστον διορίου θά πρέπει νῦ είνει χαρημόν, μη ἐξίκουμένουν κατά ποσοστὸν ἐπὶ τῶν καθα- σῶν κερδῶν πέραν τοῦ 20 τοῖς ἑκατόν.

Μετά τήν διαπίστωσαν άπό την γνωμοδοτικήν ἐπιτροπήν τῆς αισθητῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, τῶν ὑπόλογισθέντων διὰ τὸ ἐλάχιστον τοῦ φόρου, πολυμηνοῦ πάντων διαρκείας, θά δικαιωνύζεται καὶ τοῦ βασικοῦ κατ' ἀποκοπήν ἐπιβληθέντος φόρου ἡ ἐπαύξησις κατὰ κλίμακα προκαθοριζόμενην εἰς τὸν νόμον.

Κατά τὴν ἔξεύρεσιν τοῦ ἐλάχιστοφοροῦ η ἐτάκτος αρχική αποδοσίας διὰ τὰ νεοναυπηγήτα θὰ πρέπει νά όρισθαι εἰς τὰ 40 τοὺς ἑκατόν, μικρότερο δὲ διὰ τὰ νεαγοραζόμενα μεταχειρισμένα. "Οσὸν ἀφόρδη τὰ ἐκ τῶν ἀποσβέσεων ἀπόθεματικά φροντὶς διαιτήσαρα διὰ τὴν ἀπενάνθεσιν κατά τὴν ἀπόλυτον τοῦ πλοιοκήπου κρίσιν, εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπίχειρισιν". Αὐτά μὲ πᾶσαν δυνατήν συντομίαν καὶ εἰς γενικὰς γραμμάς είνε αἱ ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ θέματος ἀπόκτημα. Εδράσαντο εἰς τὴν ἐπίγνωσιν τῆς πραγματικότητος, προϋποθέτουν δῆμος καὶ κατόπιστον διασχείρισιν τοῦ ἀπότιμαστον ἀπό μέρους τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. "Η ἀκώλυτος ἀνάπτυξις τῆς

νουτίλιας πρέπει νά είνε σταθερά δλων μας Επιδιώξεις. Δέκα κομίζουμε, δέβασι γλώσση διά του προτεινομένου συστήματος. Ει- νε απλούν και έχει ήδη μεταξύ τών δυναμένων έγκυρον έπι τού ζητήματος νά έχουν γνώμην έπαρκως συζητηθή. "Ισως τινες τών έφοπλιστων νά μη συμφωνήσουν με τάς άποψεις μας, ίσως παρ' άλλων νά προβληθή σύστη- μα τι προσφέτερον. Οι πάντως το ισχύουν άδικον και άνεφαρμόστον.

φοπλισταί νά ἀναπτύξουν τας ἀπόψεις των, χωρὶς νά περιορίζωνται εἰς τας γενικότητας και τας διαμαρτυρίας. Όμιλουν περὶ ἐλαφρᾶς φορολογίας, χωρὶς και νά καθορίζουν ποιον, κατ αὐτούς, τὸ καταλληλότερον συστῆμα

βεδιασώσεως καὶ εἰσπράξεως τοῦ φόρου. Οἱ πλεῖστοι τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν διαιμένουν οὔτε καὶ γραφεία διατηροῦν ἐδῶ. Πῶς ἀντιλαμβάνονται τὴν ἐπὶ βεδιασμένων κερδῶν φορολογίαν, τὴν ὥσπειον καὶ προτείνουν;

Αύταί αἱ ἀπορίαι μάς ὑποχρέωσαν να ὑποδείξωμεν τὸ μικτὸν τῆς κατὰ ἀποκόπην φορολογίας. Αἱ τὸ συζητήσουν οἱ ἀρμόδιοι, ἀφοῦ ἄλλως τε ἀπεδειχθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων, τοῖς οἱ ναυλάρχιμοι καὶ ἔξοδάριθμοι οὐδὲν μέχρι τούτη ἀπέδωσαν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον.

Ai ἀποσβέσεις

Η αύξησις τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀρχικῆς ἀποσθέσεως ἀπὸ 20 εἰς 40 τοῖς ἑκατὸν διὰ τὰ νεοναυπηγήτα Ἀγγλικά σκάφη, ή διὰ τοῦ νέου προ-
υπολογισμοῦ τοῦ κ. Κρίτης καθιερώθεις, θὰ παρήθεν, ἀσφαλῶς, ἀπα-
ρατήρητος ἀπὸ τοὺς φοροτέχνας τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.
Η ἀσκούμενή ἐπίσης ἀπό τὰ Σκανδινανικὰ κράτη φορολογικὴ πολιτι-
κὴ τῆς «έλευθέρας ἀποσθέσεως», ἐπὶ τῆς ὅποιας συνεργάτης τῶν στη-
λῶν αὐτῶν ἡ σχολήθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, δὲν θα τύχῃ με-
γαλειρέας προσοχῆς. «Ἀδιάφορον, ἀν, διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν, ὅπως καὶ
διὰ τῶν ὑπὸ τὴν κύρωσιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου τελούντων,
καθίστανται τὰ ἔνεα πλοῖα, τὰ ὄντα γωνιζόμενα τὸ ἴδικόν μας φορτη-
γόν, ἀσυναγωνιστα πλέον.» Αδιάφορον, αἰώνη, ἀν αὐτοῖς τὸ «Ἐλληνι-
κὸν σκάφος, ἀσυγχρόνιστον, δαπανηρὸν εἰς τὸ ἐκμεταλλεύσιν του καὶ
βεδαρμένον μὲ τὸ φορολογίαν τῶν «ναυαλαρίθμων» καὶ «ἔξοδορίθμων»,
ἀποσυρθῆ τῆς ναυλαγορᾶς, διότι θὰ τοῦ εἰνε ἀδύνατον νὰ δεχθῇ τοὺς
προσφερομένους ναυάλους.

Τά κέρδη του 1947 αύτα είνε οι πειρασμοί και αύτων καθ' οιανδήποτε τρόπον έπιδιώκεται ή άπομαστευτικής. "Αν και έδω τὸ Κράτος, ὅπως εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας, ἀπέδελεπεν εἰς τὴν ισχυροποίησιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς τὴν ὑγιαῖα σταδιοδρομίαν της, εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων καὶ τῶν διπανηρῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν σκαφῶν διὰ καλλιτέρων νεωτέρων τοιούτων, θὰ ἐφήρημα κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἀποσθέσεων, τὰ ὅσα οἱ ξένοι υπὲρ τῶν ιδίων των πλοιῶν ἔχουν ἡδη θεσπίσει.

Ἡ ἀπόσθετις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ἀποτελεῖ ἀδήριτον οἰκονομικὴν ἀνάγκην διὰ μίαν ὑγιῶν ἀναπτυσσόμενην Ναυτιλίαν. Αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων, τῶν φορτηγών κατά κύριον λόγον, δὲν είνει ποτὲ σταθεραὶ. Αἱ διακυμάνσεις των, βαθείαι καὶ ἀπροσδόκητοι τοπλάκις, ἀκολουθούν την ναυλαγοράν. Τὰ κέρδη, συνεπεῖς, μιὰς περιόδου πρέπει νὰ θεωρούνται εἰκονιαί, ἐφόδους διὰσφαλισθῆ ἢ ἔξι αὐτῶν ἐπάρκης κράτσης διὰ τὴν ταχυτέραν ἀπόσθετιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων.

Ο ἐφοπλιστής πρέπει να έχῃ την εύχερειαν τῆς διενεργείας τῶν ἀπόστεβων. Αὐτὸς γνωρίζει τις ἀνάγκας καὶ τὰς δυνατότητας. Ή ταχυτέρα ἀπόστεβις δὲν ἐπιβάλλεται μόνον ἀπὸ τὴν ἐπιταγὴν τῆς ἀντικαταστάσεως, λόγω φθορᾶς, ὅλλα καὶ λόγω τῆς προκυπτουσῆς ἐκ τῶν σταθερῶν ἀναπτυσσομένων νέων τεχνικῶν ἐφαρμογῶν οἰκονομίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Τὸ πετρέλαιον, ἀντὶ τοῦ γιανίνθρακος, ή Ντζέζ, ἀντὶ τῆς ἀτμομηχανῆς, ή αὐξησῖς τῆς ταχύτητος, τὸ μικρὸν δύνισμα, ὁ κυδισμός τοῦ νεωτέρου σκάφους καὶ τὰ μέσα τῆς φορτεκφορτώσεώς του, διὰ νάναφέρωμεν τὰ σσα τώρα ἀποφέρουν τὴν πλέον οἰκονομικήν καὶ ἀποδοτικήν, συνετάνως, ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, εἰνε τὰ στοιχεῖα, ποὺ ἀναπτύσσουν τὴν συναγωνιστικὴν ίκανότητα μᾶς ναυτιλίας, εἰνε τὰ πλεονεκτήματα, ποὺ ἐπιτρέπουν τὴν συνέχειαν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, ποὺ διασφαλίζουν τὴν αὔριον.

Τὴν κατοχύρωσιν, ἀκριβῶς, τοῦ μέλλοντος ὅλαι αἱ προηγμέναι ναυτικαὶ χώραι, πλὴν ἡμῶν, ἐπεδίκιαν διὰ τῶν ἀποσθέτων. Τὰ κέρδη δὲν ἀποτελοῦν μόνιμον κατάστασιν διὰ τὸ φορητόν, τὸ «τράππι» σκάφος. Τὰς θραξεῖς τῶν καλῶν ἀποδόσεων περιόδους διαδέχονται αἱ ζημιές, ἡ ἔκπτωσις τῶν ναυλῶν καὶ τῶν τιμῶν τῶν πλοίων. Κατὰ τὰς κρίσεις αὐτάς, τὰς δραματικάς, τὰς ἀρκετά γνωστάς εἰς ὄσους ἔξησαν, κατὰ τὰς τελευταῖς τρεῖς δικεπτήριδας, τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, περισσότερον ἀνθεκτικὴ θὰ εἴνε ἡ Ναυτιλία, ἡ διαθέτουσα ἀποθεματικὰ καὶ πλωτῶν ὑλικῶν νεώτερον, οἰκονομικὸν εἰς τὴν διαχείρισιν, μὲ μειωμένον τὸ κόστος τῆς προσκτησέως του.

Αὐταὶ εἰνεὶ βασικαὶ προϋπόθεσεῖς, τὰ ἀξιώματα, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἔδράζεται ἡ ὑγίης τῆς Ναυτιλίας ἔξελιξις. Ἀπὸ τὸ ιδικὸν μας Κράτος ἥγνονθησαν καὶ αγνοοῦνται. Τὸ ἀποτέλεσμα δὲν ἡμπτορεῖ να είναι ἄλλο, πασαὶ ἡ ἔκπτωσις καὶ ὁ ἀφανισμός του ἔθνικου πλοίου, ἐπὶ προφανεῖ, δεῖναια, ζημιά καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἀμέσου οἰκονομικοῦ συμφέροντος τοῦ δῆμοσιου.

Αλλά πρός τι νὰ συνεχίσωμεν; Ή λογική δὲν ἔχει, δυστυχώς, τὴν θέσιν της εἰς τὸ ιδικὸν μας Κράτος, τὸ στενά τὰς ταμειακάς του ἀνάγκας καὶ οἷς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας δυνάμεων ἐπιδιώκων. Εδῶ τὸν λόγον, ἀνέκαθεν, είχεν ὁ δημόσιος εἰστράκτωρ, χωρίς, ὅμως, νό διεργαθῆσον καὶ οἱ ίθυνοντες, τὶ αὔριον θὰ βεβαιώσῃ ὁ ἔφορος ὃν ἔσθοδον ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν, ὅταν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον παρ-
οπλισθῇ καὶ παύσῃ νὰ ἀποδῖνη.

Τὰ φορτία τοῦ σχεδίου

Οι Ἀμερικανοί ἐφοτλισταὶ διαδηλοῦν τὴν ἰκανοποίησίν των διὰ τὴν καθιερώθεισαν προνομιακήν μεταχείρισιν τῶν πλοίων των κατὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Μὲ τὴν γνωστὴν προτίμησιν πρὸς τοὺς ἄρθρους καὶ τὰ στατιστικὰ δεδομένα ῥηξίσαν ἀπό τούδε νὰ ὑπολογίζουν τὶ πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ ὑπέρ τῆς ναυτιλίας των ἡ διαφύλαξις τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων.

Αἱ χώραι τοῦ σχεδίου διηρέθησαν εἰς τέσσαρας γεωγραφικάς περιφερίες, σύμφωνα μὲ τὴν ἐπικρατεῖσαν εἰς τὸ Κογκρέσον ἀπόψιν περὶ τοῦ «50 + 50» τῶν φορτίων. Κατὰ περιφερίες καὶ δῆκατά χώρας ὑπεδείχθη, ὡς γνωστόν, διτὶ θάτερη νά ταχύσυτε η περὶ τοῦ ήμισεος νομοθε-

MARYLAND SHIP CEILING CO., INC.

**Fittings for Grain Cattle & High Explosives.
Suppliers of Lumber & Dunnage.**

BALTIMORE, Md. U.S.A.

London Agents: J. A. McLaren & Co.

46, Bishopsgate, E.C. 2

τική πρόβλεψης.

Ούτω από της 1ης Ιουλίου μέχρι τέλους Νοεμβρίου υπόλογοίζεται διά της 10 έκατομμύρια τόννων θα άνελθουν τά δέξιας Ήνωμένων Πολιτειών φορτία του σχεδίου. Η συμπεισθή του Αμερικανικού πλοίου θα είναι κατά προσέγγισην ή έξι: Διά τας πρός τάς Σ κα ν α δ ι ν α υ i κ α c x ω ρ a c μεταφοράς είς 38 μόλις τοις έκατον. Επί συνόλου τόννων 315 χιλ., τά Αμερικανικά δέξια λάδουν περί τους 120 χιλ. τόνων. Αναγνωρίζεται έν προκειμένων τά δέξιαστον ένδιαφέρον τών Σκανδιναβικών ναυτιλιών, όπως συμμετάσχουν κατά μεγαλύτερον ποσοστόν είς τάς μεταφοράς του σχεδίου, ίνα κερδίσουν τά τόσον πολύτιμα διά τήν οικονομίαν της Νορβηγίας, της Σουηδίας και της Δανίας δολλάρια.

Διά τας πρός την Α για δέξιαν και ιρλανδίαν μεταφοράς, υπόλογισμένας είς 1.050.000 τόννων διά το διάστημα από της 1ης Ιουλίου μέχρι τέλους Νοεμβρίου, τά Αμερικανικά σκάφη προβλέπεται νά κρατήσουν τάς 555 χιλ. τόνων, ένων κατά το πρώτον έτος της έφαρμογής του σχεδίου συμμετέσχουν κατά ποσοστόν 22 μόλις τοις έκατον.

Διά τας πρός την Β ρ γ α λ λ ι α σ ν (Ατλαντικού), τό Β έ λ γ i o ν, τό Λ ο u ξ ε μ δ ο u ρ γ ο ν, την Ο λ ά α ν δ i σ ν και την Δ i ζ ω ν i α μεταφοράς (5.310.000 τόνων, ένων συνόλων) τά Αμερικανικά σκάφη διεσφαλίζουν φορτία 2.885.000 τόνων. Έκ τουών 2.206.000 τόνων, άναφερονται είς την Βόρη, Γαλλίαν, τά 54 τοις έκατον του συνόλου τών πρός τά δέξια προσφορίσμενων φορτών.

Η Μεσογειακή περιοχή προβλέπεται νά παράσχη τά 61 τοις έκατον τών φορτών είς το Αμερικανικό σκάφος. Επί συνολικού δύκου 3.325.000 τόνων, έχομεν τόνων 2.031.000. Ειδικώτερον διά τας πρός την Ιταλίαν μεταφοράς (2.655.000 τόνων), τά 54 τοις έκατον του. 1.444.000) διαφυλάσσονται υπέρ τών Αμερικανικών σκαφών.

Αι μεταφοραί Α ύ σ τ r i a c, Τ e r y έ σ t η s και Ε Ε λ ά ά δ o ο θ e w o r ο u n t a i n p r o v o u m i o n δ i a t a Α μ e r i k a n i k a σ k a f o h. T a x e t i c k a p o s t o t a s u m m e t o x h e s t o n t o u s e l l e 100 t o i s έ k a t o n δ i a t o u s p r o w o u s d u o p r o o r i s m o u s και 75 t o i s έ k a t o n δ i a t h E l l a d a.

Ειδική πενταμελής επιτροπής (watchdog committee), έκ bouleutών, συνέστησε το Κογκρέσον, ίνα εφορεύση την έκτελεσην της σχετικής με την κατανομήν τών φορτών διάταξιν. Οι εφοπλισταί και αύται αι ναυτεργατικαί οργανώσεις έκληθρον νά συνεργασθούν μέ την έν λόγω επιτροπήν, διά της παροχής κυρίων πληροφοριών έπι της κινήσεως τών φορτών.

Τών είς χώμα ιδία φορτών ή έξασφάλισις άνεστον ένδιαφέρει, διότι αύτών ο ναυλος διαφέρει μεταξύ Αμερικανικών και ξένων. Ο έλεγχος θα διενεργηται έντατικός.

Όπως μάς γράφουν από την Νέαν Υόρκη, κατά τάς τελευταίας έδημάδας ή προτίμησις τού Αμερικανικού σκάφους κατά τάς ναυλώσεις διά τάς μεταφοράς του σχεδίου υπήρξεν άξιοσημένωτος. Οι γαϊάνθρακες δι Ιταλίας, οίτινες άπετελουν τό κύριον στοιχείον της κινήσεως της ναυλαγοράς, θα άπασχολήσουν υπέρ τό καθοριζόμενον ήμισυ τών φορτών τά Αμερικανικά σκάφη, έν συνεχεία δέ τά Ιταλικά. Δολ. 11.95 έπιληρθησαν είς τά Αμερικανικά και 8.50 διά τά ξένα, περιλαμβανομένων τών Ιταλικών, διά Μάιον—Ιούνιον.

Ηδη δώμας ή διαχείρισται τού σχεδίου Μάρσαλ έπιζητεί την έκπτωσιν τών δι Αμερικανικά σκάφη καταβαλλομένων ναύλων, προβάλλουσα την σημειωθείσαν ύποτιμησιν τών πετρελαίων ώς βάσισην έπιχειρημά. Υπάρχουν πληροφορία, δι θά τό επιτύχη, άν και οι εφοπλισταί κοινὸν έχουν διοργανώσει μέτωπον κατά πάσης έκπτωσεως τών ναύλων, κατά της έκδηλωσεως μεταξύ των συναγωνισμού και πρό παντός κατά πάσης ειδόμου νέων σκαφών έκ τού παροπλισμού, ίνα μή δημιουργήθη προσφορά ύπερμετρος χωρητικότητος και οι ναυλοι ύποστουν την πιεσίν της.

Η Ναυτιλιακή Επιτροπή, συμφωνώσα με τάς άνωτέρω έφοπλιστικάς έπιδιώξεις, δέν έπιτρέπει πρός τό παρόν την είσοδον είς την ύπηρσιαν παραπλισμένων κρατικών πλοίων διά της χρονοναυλώσεως (late load), έφόσον δέν άνεύρουν σταθεράν άπασχολήσιν δλα τά έν ενεργεία τελούντα.

Περιττόν, θεβαίως, νά έπανελθωμεν έπι τών δυσμενών διά τό Ελληνικόν πλοίον συνεπειών του ούτω ένασκουμένου προστατευτισμού της Αμερικανικής ναυτιλίας. Ο, τι έχομεν ήδη προβλέψει, αύτό άσφαλώς σύν τώ χρόνω και θά συμβιλή. Τά φορτία του σχεδίου, άτινα άποτελουν υπό τάς παρουσίας συνθήκας της παγκοσμίου οικονομίας σημαντικόν τμήμα του διεθνούς ύπερβαθαλασσίου έμπορου, θά παύσουν νά παρέχουν την άπασχολήσιν είς τό Ελληνικόν σκάφος, καθ' ο μέχρι τούδε μέτρουν. Άφου τό Αμερικανικόν θά διαφυλάξει ύπερ αύτού τήν πέραν τού ήμισεος μερίδα, κατ' άναγκην θά έπωνται τά σκάφη τών χωρών, δι' άς τα φορτία προορίζονται. Μετ' αύτάς τά ξένα, τά Ελληνικά, τά Παναμαϊκά κλπ. Εκεί δου τουρκία, Διζωνία, Ίρλανδια, Τεργέστη, Αύστρια, έθνική ναυτιλία έπαρκης δέν ύφισταται ίνα συμμετάσχη είς τάς έξι Αμερικής μεταφοράς, ή διαφύλαξις τών φορτών άξιούται από τους Αμερικανούς έφοπλισταίς είς τό άπολυτον.

Telephone: Whitehall 4-8835

Η έλληνοαμερικανική ναυτιλία

'Αθρόα είναι ή έκδηλουσμένη άπο τίνος στροφή τών ένα Νέα Υόρκη 'Ελληνων έφοπλιστών πρός την άμερικανή σημαίαν. Αι έκειθεν καταφάνουσαι πληροφορίαι φέρουν τούς Έλληνας έφοπλιστάς μετέχοντας είς ένα διαρκώς αυξανόμενον άριθμόν έλληνοαμερικανικών έταιρών, τών οποίων οι στόλοι καθημερινών ένισχουνται με νέας υπό την άστεροσέσσα μονάδας. "Αμιλλα, ήπιτορει τις νά είπη, έπικρατει μεταξύ τών έλληνων έφοπλιστών, ποιος θά άγοράστη τά περισσότερα. Αι ύποβαλλόμεναι ήδη αιτήσεις πρός άγοράν από την Ναυτιλιακή Επιτροπήν γίνονται έπι τη δάσσει τών γνωστών έπι πιστώσει όρων, ένω αι άγορας από άλλας ίδιωτικάς έταιρισας διεξάγονται ή τοις μετρητοίς ή και με μακρυπρόθεσμον πίστωσιν.

Ούτω ο έφοπλιστής κ. 'Αρ. Ωνάσης ύπερβαλεν είς την «Ναυτιλιακή Επιτροπήν» αίτησιν πρός άγοράν 10 «Βίκτορυ». Έν συνεχεία δι ο. Σ. Νιάρχος ύπεβαλε και αύτος αίτησιν διά την άγοράν 8 «Βίκτορυ» και 2 «Λίμεπετρ». "Ας σημειωθή, δι θά έταιριας «Ωρίων» έλληνικών συμφέροντων, ήγόραστε παρ' άμερικανικής έταιριας δύο φορτηγά τού τύπου «C2» (και ούχι «Βίκτορυ», ως άνεγραψαν), αντί της 10.448 τ. γκρός, 11.500 δολαρίων έκαστον, με 50% τοις μετρητοίς και 50% καταβλητέα έντος πενταπτίας. Τό ένα έκ τών δύο αυτών σκαφών παρελθήθη ήδη, μετωνυμάσθη «Seabornes» και έναυλωθή διά την μεταφοράν στόλου είς Πειραιά. Υπό της αύτης έταιριας ήγορασθη και ένα «Βίκτορυ», δηπερ είνε ναυλωμένον τά πάτιμαστέρα διά δύο έπι την έπι πιστώσεις.

Εις τήν ξένην

Γράφει ή «Έφημερις τού Έμπορίου» της Νέας Υόρκης είς τό φύλλον τής δης τρέχοντος: «Μία νέα έταιρια, ή «Canada United Kingdom Line» τού τύπου «T2», 10.448 τ. γκρός, την 1943. Είνε χρονοναυλωμένον μέχρι του Φεβρουαρίου 1952. Αξιζει νά σημειωθή, δι θά άνωτέρω 22 νεάς ήγοραστι καλύπτουν μίαν χωρικότητα γιγαντών 185.000 τ. γκρός και, δι θά δηλητηριότητας έντος πενταπτίας. Τό ένα έκ τών δύο αυτών σκαφών παρελθήθη ήδη την έπι πιστώσεις.

Η έταιρια θα έκτελη τακτικήν ύπηρεσίαν διά φορτηγών σκαφών και θα παράχη απασχόλησιν είς τά Καναδικά πληρώματα. Ο κ. Γουλανδρής έξειρει τό γεγονός, δι θά ήμισυ τού άπο θαλάσσης έμπορίου τού Καναδά διεξάγεται με την Αγγλίαν. Ή νέα γραμμή θα παράχη είς τούς Καναδούς έμπορους—είσαγωγεις και έξαγωγεις—μίαν τακτικήν ύπηρεταν.

«Φορτηγά σκάφη, τών 10 χιλ. τόνων, Καναδικής ναυπηγήσεως, κατασκευασθέντα κατά τόν πλέομεν διά την κρατική έταιριαν Park και έκποιηθεντα μετ' αύτον είς ιδιωτικάς έπιχειρήσεις, θα χρησιμοποιηθούν διά την γραμμήν. Δέκα πέντε έξι αύτών ήγορασθησαν άπο τούς ιδρυτάς της «Canuck Line».

»Οι ναύλοι της διασκέψεως θα είσπραττωνται. Τά μεγάλα έξοδα έκπαλλεύσεως τών Καναδικών σκαφών, περιλαμβανομένης της ύψηλής μισθοδοσίας τών πληρωμάτων, θα αντιμετωπισθούν μέ την μεγαλυτέραν άποδικήν ικανότητα.

»Σήμα τής έταιριας θα είνε ένα λευκόν φύλλον πλατάνου έπι γαλανού φόντου. Ή γραμμή θ' άρχιση τά δρομολόγια, εύθυνς ως αι έργατικαί διαταραχαί καταπαύσουν.

»Ο κ. Γουλανδρής έτόνισεν, δι θά η γραμμή δέν έπιχορηγείται ή εύνοιας πας από την Κυβερνήσιν. Τό Καναδικόν Κράτος παρέσχε πάντως όλην τού τήν ένθραρυνσιν, άλλα ή «Canuck Line» είνε έταιρια έξι ολοκλήρου ιδιωτική και θά πρέπει νά άνευρη τόν δρόμου της, έν συνεργασία με τάς άλλας γραμμάς, τάς έξιπτερουσας την ίδιαν ύπηρεσίαν.

»Ο κ. Γουλανδρής έξέφρασε τήν έμπιστοσύνην, δι θά διά της παροχής είς τούς Καναδούς είσαγωγεις και έξαγωγεις μίας έξιπτερουσας άποτην έντος της έπιχειρηματίου. Άλλου είνε έπιπρόσδεκτος, ύποστηριζεται και έπιτελει έργα θαυμαστά.

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΑΛ.

Тоū к. Н. ПАПАГ

‘Η ἀπογοήτευσης ἀπὸ τὴν ὁποίαν καταλαμβάνεται πᾶς ἀντικειμενικός κρίτης τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς είναι τόσον βαθεῖα, ὥστε να μη χωρὶς οὐδέμια ἐπιείκεια ή δικαιολογία διά τούς ὑπευθύνους χειρίζομένους τὸν οπουδαίατόν τουν κάλδον τῆς Ἐθνικῆς μας οἰκονομίας. Σπανίως τὸ ‘Πτουργεῖον’ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔγνωράν τοι ‘Πτουργούν κατέχοντα ἑστὸν καὶ στοιχειώδος τὰ ζωτικά προβλήματα τῆς ποντοπόρου διώσις’ Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Φωτεινὴ ἔξαιρεσιν ἀποτελεῖ μόνον ἡ πτουργία τοῦ κ. Κιάσην, δόσις πتو θαθῆς γνωστῆς ὅλων των προβλημάτων καὶ η συνθετική σκέψις καὶ κρίσις αὐτῶν ὑπέσχετο πολλὰ ἔαν είχε δύναμιν τῆς πραγματοποίησεως τῶν σχεδίων του.

Πριν ή απάντησώμεν είς τό ἑρώπτημα τούτο είνε ἀνάγκη νὰ ἔξετάσωμεν: 1) Πῶς ἐγεννήθη καὶ ἀνέπτυχθη ποντοπόρος ἐμπορικὴ ναυτιλία καὶ ποιὰ τὰ ἀπότελεματα τῆς ἐκστοτε ἐπεμβάσεως τοῦ Κράτους, καὶ 2) Τὴν κατάστασιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας στήμερον καὶ τὰς διελεῖς συνθήκας ἐντὸς τῶν ὅποιων κινεῖται καὶ παλαίει.

"Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία έδημιουργήθη το πρώτον από Ελλήνας του εξωτερικού. Ελλήνες έμπορευόμενοι είναι Ρουμανία και Ρωσία ήσαν οι πρώτοι πλοιοκτήται. Μικρός καὶ ἀστάντος έμπορικός στόλος κατ' αρχήν, μὴ ὑπεκείνενος εἰς σοθαράς φορολογικάς ύποχρεώσεις, ινδρώθη ἄρκουντως λόγῳ τῆς μεγάλης κινήσεως τοῦ διεθνοῦς έμποριού επειτα τὰ ἐπί 1904—1913. Η Ελληνική σημαία ἦτο τόσον συμφέρουσα, ὥστε καὶ αὐτὸς ὁ Ἀγγλικός οίκος *Gurness Withy*, συνεργάζομενος μεταξύ τῶν ἀδελφῶν Ἐμπειρίκου, μετέφερε πλείστα πλοῖα ὑπὸ Ἐλληνικήν σημαίαν (Πόντος, Πέλαγος, Πάτραι, Ἐλλήνις). Κατά τὰ ἐπί 1900—1914 πατερηθήσασι ἀθρόου νέαι ναυπηγήσεις ἀπὸ τοὺς οίκους Σταθάτου, Ἐμπειρίκου, Αμπατιέλου, Δρακούλη κλπ. καὶ ἀπὸ πολλοὺς πλοιάρχους τῆς ικονικούμικης βοηθείας τῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου (μόνον τῷ γραφείον Μιλάνου είχε φινανσάρει 80 τοιάπτα πλοῖα). Οὕτω ἀπὸ τῆς ἑποχῆς ταύτης καὶ μέχρι τοῦ 1919, λόγῳ τῆς πολεμικῆς περιόδου ή Ἐλληνική ναυτιλία ὑπέστησε τὴν ἀκμήν της, ἀποκομίζει σημαντικά κέρδη καὶ αὐξάνεται ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς. Οἱ μεγάλοι διώροι ναυλοὶ τῆς ἑποχῆς ἔκεινης ἔνος καὶ ἀρ' ἔτερου ὁ ψιφισθεὶς τότε Νόμος περὶ ὑποχρεωτικῆς ἀνικατάστασεώς τῶν πλοίων, ὥθησαν τοὺς ἐφόπλιστας εἰς ἑστευσμένας ἀγοράς εἰς τιμας ἔξαιρετικῶς μεγάλας. Η ἀκαρίος αὐτὴ ἀγορά πλοίων, συνεπείᾳ ἐσφαλμένης αἵσιοδούσσον προσπτικῆς τῶν ἐφόπλιστῶν καὶ ἀστόχου πειθαρέως του Κράτους, ἐπέφερε μεγάλην καταστροφήν εἰς τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν κατά τὸ 1912, ὅτε ἐπήλθεν ἡ ραγδαῖα πτώσις τῶν ναυλῶν. Μετά τὴν κρίσιν ταύτην ή Ἐλληνική έμπορική ναυτιλία ἤρχισε να ἀναζωγονύοται καὶ πάλιν διά δανείων ἐπὸ ξέωτερικῷ καὶ διὰ τῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, καθόδον οὐδεὶς σχεδὸν ἐφόπλιστής εἶχεν ἀποβεμπτικὸν κεράλαιον πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν σκαφῶν διὰ νέων καὶ συγχροισμένων. Πάντοτε ηθαν χρεωμένοι μὲν τὸ ἡμιοῦ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων καὶ τολλακίς μὲν τὸ 2) 3) αὐτῆς. Η Ἐλλειψις ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου, πιερομένη μέχρι τῆς ἑποχῆς ταύτης ἔξι ὑπαιτιόπτως τῶν ἐφόπλιστῶν, οἵτινες σπειδοῦν νό ἀγοράσσουν καὶ ἄλλα πλοῖα, ἀμέσως μετὰ τὴν πρώτην ἀγοράν καὶ πρὶν ἡ ἐξόφλησον ὀλοσχερῶν τὸ συναφέν ενυπόθηκον δανείων εἰς τὴν πρώτην ταύτην ἀγοράν, καὶ συνεπῶς ἡ διὰ τοῦ δανεισμοῦ ἀγορά πλοίων ὠδηγήσεις κατὰ τὴν κρίσιν 1929—32 εἰς τὴν καταστροφὴν ἔκεινων τίτινες ήσαν χρεωμένοι. Τώρα φαίνεται ὅτι η ἐμπορική ναυτιλία θα καστραφῇ διὰ παντός καὶ δὲν θα ὀρθοποδηθῇ. Διαφρούσης ὅμως ἀκόμη της κρίσεως η Ἐλληνική ναυτιλία ἀγνώστηται καὶ διὰ τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων *«Σταντάρτη* τοῦ 1918 καὶ, χάρις εἰς μίαν ἔξαιρετικῶς ευφυά πρωσοφυλίαν τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούνη, τὴν ηγούμονίθυμον πλοιοῖς ἀλλοὶ φοπλιτιαὶ, ἀρχίζει αὐτὴ νὰ ὅρθοποδη καὶ οὕτω ὡς πόλεμος μᾶς εὐρίσκει ἐναὶ στόλον ἐξ 350 περίπου πλοίων. Πρέπει νὰ τονισθῇ ίδιαιτέρως ὅτι εἰς ἡνὶ τοιαύτην ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς, μας ναυτιλίας ἔδοντος τὰ μεγίτα ἐ μ ἐ σ ὡς καὶ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος, διὰ τῆς μη ἐπιβολῆς σημαντικῆς φορολογίας. Ή μη ἐπιβολὴ τούτουτοι σοθαράς φορολογίας καὶ τὸ μιθολόγιον πεινῆς τῆς ἑποχῆς ἔκεινης διηκούλων τὰ μεγιστα τὴν διὰ δασίων ἀγοράν πλοίων, διότι παρείχετο η βάσιμος πεποιθησίς εἰς τὸν δασιστὸν, διὰ συντόμως καὶ ἀσφαλῶς θα λάθη τὰ χρήματα τὰ ὄποια ἐ-ψιφεύει.

Έρχεται δημως, δυστυχως, ο πόλεμος και η ναυτιλία μας άντι να άπομιστη κέρδη και να αύξηθη ποσοτικώς, υφίσταται άπωλεία αναντικατάτους, δύναται τις νάρ επτή. Λόγω δυστυχως, κακού χειρισμού του ζημιάτος έμερουν της τότε Ελληνικής Κυβερνησεως, όχι μόνον καθωρίθη πολὺ χαμηλός καύλος έμερους της Αγγλικής Κυβερνησεως, αλλά, και με χειρότερον, η ασφαλιστική αξία ήτο τελείων ανεπάρκης διά την ανικατάσταση των άπολεσθεντών πλοιών. Έτ στον τοιούτο χαμηλού ασφαλισμού του καύλου η Ελληνικη ναυτιλία έζημιώθη περι τάς ε: 24. αλλα... Η έξιαν μεταξύ της Ελληνικης και της Αγγλικης ναυτιλίας

00.000,00) —, έκτος της διοφοράς της αφαλιστικής άξεως. Το ζήτημα που τούτο έχει ως έντης: Η συνάθεσίσας ένα Λονδίνων σύμβασις επαξιύν τών Ελλήνων εφότιστων και της Αγγλικής Κυβερνήσεως ήτο έ-ωφελής και παρείχε τα έντης πλεονεκτήματα: α) το δικαίωμα της άνωθερώσεως των μισθώματος κατά τρίμηνου, και β) τα πολεμικά έπιδόματα απ' επληρώνοντα άπο τους Αγγλούς, καθώς και αἱ καθυστερήσεις πέραν ὡς 72 ώρών. Μὲ τὴν εἰσόδου τῆς Ελλάδος εἰς τὸν πόλεμον, η συμφωνία ὡὗτη ἐτροποιήθη τὴν 20ην Μαΐου 1941 καὶ δυστυχῶς ὅχι μόνον ἐμειώθη τὸ μισθόμα κατὰ δύο σελλίνια κατὰ τὸν τόνον, ἀλλὰ, ἐπὶ πλέον ἐπὶ τῷ δύο δῆτι η Ἑλλάς ήτο ἐμπόλεμος, ὑπερχρέωθησαν οἱ πλοιοκτήται να κα-ασθαλωσιν ἔιδιθον τῶν τὰ πολεμικά έπιδόματα καὶ τὰς καθυστερήσεις. Η δικαιολογία του ἀρμόδιου «Ελλήνος ὑπουρού» ήτο δῆτι η 'Αγγλική Κυ-ευστούσας ἐδένθην νὰ αξέστην κατά Ι ἑκατομμύριον λίρας μηνιαίως τῇ ἐπι-

ιὰ τὰς Ἑλληνικὰς πολεμικὰς δατάνας (ἀπὸ 4 εἰς 5). Οὕτω γ μῆνα ἀπὸ τῆς τροποποίησεως τῆς συμφωνίας καὶ μέχρι τοῦ ἁ πολέμου ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἶχεν 12) ἑκατομμύριον λι- αν. Τὸ λυπτήρον σημειόν δὲ εἶναι ὅτι οἱ Ἀγγλοὶ δέν μάς μετε- ςέπι, οὔτε ὅπως τοὺς Γιουγκοδαλίους. Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ δηλαδὴ προσεφέρθησαν νάδεχθουν τὸν ναῦλον, τὸν ὅπιον οἱ Ἀγγλοὶ κα- τεβαλλον εἰς τὰ Γιουγκοδαλικά σκάφα, ήτοι σελλίνια κατὰ τὸννον βεα- τεοῦται (δηλαδὴ καθαρά, ὥλων τῶν ἔξοδων εἰς βάρος τῶν Ἀγγλών), ἀντί τῶν 15 ἄτινα ἐλάμβανον τὰ Ἑλληνικά δῆκινοι, ἀλλὰ εἰς βάρος των ὅλα τὰ ἔξοδα.

"Εκ της ιστορικής αύτης άναδρομής συνάγεται τό όχης άναμφιο δηπτή του συμπέρασμα: 1) Η Έλληνική ποντοπόρος έμπορικη ναυτιλία εγγενήθη και ήδη ωράθη πάντοτε διά κεφαλαίων κτηνθήντων εν τῷ έξωτερικῷ καὶ διὰ δανείων συνομολογηθεῖστον εν τῷ έξωτερικῷ. Ούδεν ἐνδιάφερόν αἷμεσον καὶ οὐδεμία ἀρωγὴ ἐπεδείχθη παρὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους. 2) Η Δαλειψιφούς τοῦ ἀπάρσιτου ἀποθεματικού κεφαλαιου πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν πλοίων, ἡ προσφυγὴ εἰς τὸν δανεισμὸν καὶ ἡ ἀστοχὸς ἔκάστοτε πεέμβασις τοῦ Κράτους ὑπῆρξαν τὰ αἵτια τοῦ μαρασμοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἀδυναμίας τῆς ἀνανεώσεως τοῦ έμπορικοῦ στόλου διά πλοίων νέων καὶ συγχρονισμένων, καὶ 3) Η μικρὰ φορολογία ὑπῆρξε πάντοτε διαμονικός παράγων αὔξεσεως καὶ ἀνανεώσεως τοῦ έμπορικοῦ μας στόλου.

— 2. — Ας ίδωμεν τώρα ποιά είνε ή κατάστασις τής έμπορικής μας ναυτιλίας και μέσα είς ποιάς συνθηκας διεθνεῖς κινεῖται, διά κανέ εύρωμαν τήν πρέπουσαν λύσιν την όποιαν πρεπεῖ να δώσῃ τὸ Κράτος.

A.—Ο έμπορικός μας στόλος αποτελείται από τά έχης πλοία: 1) χωρητικότητος 500—1000 τόνων. Είς τήν χωρητικότητα αυτών έχουμε 16 πλοία εξ τῶν όποιων τὸ 1 είνε 8 έτῶν, ὅλων δὲ τῶν ἄλλων ή ἡλικίας κυμαίνεται από 22—48 έτῶν. 2) χωρητικότητος 1000—3000 τόνων. Είς τήν χωρητικότητα αυτήν έχουμε 32 πλοία ἐκ τῶν όποιων τὰ 3 είνε 5 έτῶν, τὰ 2 ἐπτά έτῶν, ὅλων δὲ τῶν ἄλλων ή ἡλικίας κυμαίνεται από 20—61 έτῶν. 3) χωρητικότητος 3000—5000 τόνων. Είς τήν χωρητικότητα αυτήν έχουμε 48 πλοία ἐκ τῶν όποιων μόνον τῶν 8 ή ἡλικία κυμαίνεται από 4 ἔως 20 έτῶν, ἐνώ τῶν ὑπολοιπών 40 ή ἡλικία κυμαίνεται από 20 ἔως 60. 4) χωρητικότητος 5000—8000 τόνων. Είς τήν χωρητικότητα ταυτήν έχουμε 27 πλοία, ἐξ ὧν τὰ δύο είνε 10 έτῶν, τρία από 11 ἔως 22 έτῶν, τῶν δὲ ὑπολοιπών 22 ή ἡλικία κυμαίνεται από 22 ἔως 39.

Έαν τώρα λάβωμεν ύπ' ουν μας ότι τα πλοια είνε εμπορικώς έκμεταλλεύσιμα με συναγωνιστικά κιανότητας εις την διεθνή άγορα μόνον δότων την ή ληκία των δεν είναι ανωτέρα τών 15 έτών, διότι τότε άρχισουν μεγάλαι δισπάναι έπισκεψιν κλπ., δυνάμεθα να φαντασθώμεν την άξιοθρήνητον εικόνα του έμπορικου μας στόλου. Έξαρσεσ απότελει το τονιά των 100 Λιμπερτός, τών οποίων η ληκία κυμαίνεται από 4—8 έτῶν και το τονιά των 7 (επάτη) δεξεμενοπλοίων ων ή ληκία είνε 6 έτών. Είνε άλλης δι τη ή άγορα τών πλοιών, έγένετο τη έγγυηση τού Έλληνικού Κράτους, άλλα τούτο δεν απόδεικνει, οτι η τοιαύτη έγγυησης ήτο απότελεσμα κεχαραγμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τού Κράτους. Η πρόσκτησις των πλοιών τούτων ήτο απότελεσμα των θυσιών των πλοιοκτήτων και τών έλληνων γαυτεργατών κατά τὸν πόλεμον, τῆς προσωπικῆς πρωτοδουλίας μόνον τού κ. Σοφοκλῆ Βενιζέλου και τῆς Ενώσεως «Ελλήνων» Εφοπλιστών διά τον ρηγικελέυθουν κ. Μανώλου Κουλουκούντη και τελος τών μόχθων και ένεργειών τού άκουραστου Διευθυντού των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δ. Κωττάκη. Και η άγορά διμως αύτη παρά πολλών έφοπλιστών έγένετο διά δαινειών είτε προσωπικών είτε δι' υποθήκης έπι τόλλων πλοιών και σοδαράς ζημιάς έκ τῆς πωλήσεως λιρών εις χαμηλήν τιμήν πρός έξευρεσιν δολαριών.

Β'.— Διειθεῖς συνθήκαι ύψ' ἔστι ἐργάζεται ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία μας. Εἰναι τὰ πάσιν γνωστόν, ὅτι τὰ ἐλληνικὰ φορτηγά πλοια ἔχουν ὡς τεδίον ἐργασιῶν τὰς διειθεῖς μεταφοράς. Αἱ διειθεῖς ὅμως αὐταὶ μεταφοραὶ εἶναι κυρίως πεδίον ἐργασιῶν πλοιών ἄλλων ἔθνοτοπων. Τὸ μέγεθος διειθεῖς ἐμπόριον ἔχει ὡς κέντρα φορτώσεων ἡ ἐκφορτώσεως τὰς γνωστάς μεγάλας χωρας. Εἰς τὰς χωρας αυτὰς τὸ διειθεῖς ἐμπόριον διένεγκεται παρὰ τεραστίων οἰκονομικῶν ὥργανισμών μὲν τεραστίας διακλαδώσεις καὶ εἰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις. Πρόδηλος ἐπομένων εἴνει ἡ προτίμησις τῶν πλοιῶν τῶν χωρῶν τούτων. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοιὰ ταῦτα τὸ ἐλληνικὸν πλοιον ἐμφανίζεται ὡς εἰς πτωχὸς ἐπαίτης ἐργασίας. Δὲν εἴνει δῆμος δυστυχών μόνον τούτο τὸ ἐλάττωμα του. Ἐμφανίζεται ὡς ἀνόητος συναγωνιστῆς δοστις μοιραίως θάζῃ μόνον ἔψ' οὅσον εἴνει νέος, ὅταν δὲ γηράσῃ δὲν θάζῃ ἔχη ὡς συναγωνιστὸν τοῦ ἐπιστρέψαντο γέροντα, ἀλλὰ νέον διάδοχον. Αὔτη εἴνει ἡ πραγματικὴ ἀλήθεια διότι τὰ πλεονεκτήματα τῶν πλοιῶν τῶν ἄλλων χωρῶν εἴνει πάμπολλα. Τὰ σπουδαιότερα πλεονεκτήματα ἐνὸς ξένου πλοοιον εἴνει: α) ἡ ἐύκερεια τῆς πλωᾶσθαις ἀνεψιερισμῶν εἰς διειθεῖς ναυτικῆν ἀγοραῖς καὶ ἐπομένους ἡ δυνατότης ἀντικαταστάσεως τοῦ πλοίου ἀναλόγων τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀγορᾶς καὶ τῶν συμφερόντων τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεων, β) ἡ καταβολὴ μικρῶν ἀσφαλιστρών, γ) ἡ δυνατότης εύκολου συνάψμεως δασείων ἀκόμη καὶ διὰ τὴν κατασκευήν, δ) αἱ ὀπωροδημῆς φιλικαὶ σχέσεις μεταξει πληρωμάτων. ε) ἡ μικρὰ φορολογία εἰς ἣν ὑποβολ-

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

CA-field 2152

Phones: GARFIELD 3159 JOY DAVIS STREET.
GARFIELD 3160 Cor. Jackson St.

Cable address: **WESGO**

12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

λεται ή ναυτική έπιχειρησις καὶ στ) τὸ χαμηλὸν μισθολόγιον.

Ἐξαίρεσιν ἀποτελεῖ ή 'Αμερικανική σημαία, ητος δὲν ἔχει τὰ δύο τελευταῖς πλεονεκτήματα, ἀλλὰ ἀπεναντίας ἔχει φορολογικὴν κλίμακαν υψηλοτέραν καὶ μισθοὺς ὑψηλοτέρους. Τὰ μειονεκτήματα δῶμας τάῦτα τῆς 'Αμερικανικῆς σημαίας ὑπερκαλύπτονται ἐκ τῶν ἐξης πλεονεκτήμάτων, ὃν στρέφονται τὰ ἄλλα πλοῖα: α) ὁ ναῦλος εἶναι κατὰ 50% υψηλότερος τῶν ἄλλων καὶ β) ἡ ὑποχρεωτικὴ προτίμησις τῶν 'Αμερικανικῶν πλοίων διὰ τὸ ἥμισυ τοῦ ἀποτελέμενου φορτίου τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Τὸ ἐλληνικὸν ἐπομένως πλοίον, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, θὰ ἐργάζεται μόνον, ἔαν τὸ τονᾶς τῶν ἄλλων μεγάλων χωρῶν εἴνε σκορπισμένον καὶ μόνον ἐφ' ὃσον ὑπάρχει ἔλλειψις πλοίων τῶν αὐτῶν προστέονται.

Ἐν τῷ ἀντιτέρῳ διαπιστώσεων προκύπτουν αὐτομάτως ὡς ληπτέα μέτρα ἐκ μέρους τοῦ Κράτους, ἵνα δυνηθῇ καὶ ἀναπτυχθῇ ὡς 'Ελληνικός ἐμπορικὸς στόλος καὶ προσέθουν ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας 200 τούλαχιστον ἀκόμη νέα καὶ συγχρονισμένα πλοῖα.

1) Νὰ καταργηθῶσιν οἱ περιορισμοὶ μεταβιβάσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. Οὐδέμια συνηγορία ὑπὲρ τοῦ δυτικοῦ ἔχει ἀποχωρῶντα τινὰ λόγον. 'Ο φόδος, ὅτι οὕτω εἴνε δυνατὸν νὰ φύγουν πάροι πολλὰ πλοῖα ἢ καὶ ὅλα ἀπὸ τὴν 'Ελληνικῆν σημαίαν εἰνε ἀστήρικτος. Φοβάται κανεὶς νὰ μὴ χάσῃ μόνον κάτι ποὺ ἔχει, ὅχι δῶμας κάτι ποὺ δὲν ἔχει. 'Εὰν καταργηθῇ ὡς περιορισμὸς τῆς μεταβιβάσεως ἡ 'Ελλάς ἔχει μόνον τὸν φόρον νὰ χάσῃ τὸν ἐμπορικὸν στόλον τὸν ὃ ποὺ δὲν ἔχει. Διότι ἐκ τῆς διδείστερης εἰκόνος περὶ τῆς σημερινῆς καταστάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἀποδεικνύεται, ὅτι δὲν ἔχουμε παρὰ μόνον 19 (δέκα εὑνέτα) — μάλιστα 19 πλοῖα — νέα, ἢτοι μέχρις ήλικίας κάτω τῶν 20 ἑτῶν. Θεωρεῖται στόλος αὐτός; Βεβαίως ὅχι. Τὰ ἀναφερθέντα 100 Λίμπερτος δὲν ὑπολογίζονται, διότι ταῦτα δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἀλλάξουν σημαίαν ἔξι αὐτῶν τούτων τῶν δρῶν τῆς ἀγορᾶς των. 'Απ' ἐναντίας ὑπόρχοντος τοῦ περιορισμοῦ μεταβιβάσεως χανταὶ κάθε ἐλπίδα ἀγορᾶς πλοίου ὑπὸ 'Ελληνικῆν σημαίαν. Δὲν είναι οἱ περιορισμοὶ ἀκείνοι ποὺ καθιστοῦν ἀγαπητούς μίαν σημαίαν, ἀλλὰ μόνον τὰ πλεονεκτήματα ποὺ παρέχει αὐτὴ ἔναντι ἄλλων σημαίων. Οὐδέποτε ἔπιχειρηστικάς είναι ἀνόπτος νὰ προσφύγῃ εἰς σημαίαν ἡτοις θὰ παρέχῃ μειονεκτήματα μόνον καὶ οὐδὲν πλεονέκτημα. 'Η συναγωνιστικὴ ικανότητα καὶ μόνον αὐτὴ θὰ εἴναι πάντοτε ὡς ἀποφασιστικὸς παράγον τῆς ἀναπτυξέως ἢ τῆς ἔξαφανίσεως μιᾶς σημαίας.

2) Νὰ καθορισθῇ σταθερὸς καὶ χαμηλὸς φορολογικὸς συντελεστῆς ὡςτε νὰ δημιουργηθῇ ἡ δάσιμος ἐπίτις συντόμου δημιουργίας ίκανον ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ πλοίου διὰ νέου καὶ συγχρονισμένου τοιούτου. 'Η ἐπίτις αὐτὴ πρέπει νὰ εἴναι τόσον ισχυρὰ καὶ μεγάλη ὥστε νὰ είναι δεσμαὶ ἡ δημιουργία ἀποθεματικοῦ οὐχὶ πέραν τῶν 5 ἑτῶν, διότι ἡ ναυτιλιακὴ ἔπιχειρηστικὴ ψύστασις συχνάς καὶ ἀποτόμων διακυμάνσεων καὶ ἐν μιᾷ νυκτὶ χάνονται τεράστιαι περιουσίαι. 'Ως δάσις ἀποσθέσεως πρέπει νὰ ληφθῇ ἡ ἀξία κτηπεων καὶ οὐχὶ ἡ ἀξία ἀντικαταστάσεων: α) διότι ἡ τελευταῖς αὐτὴ εἶναι ἀδύνατον νὰ καθορισθῇ ἐκ τῶν προτέρων, καθόσσον κανεὶς δὲν δύναται νὰ προβλέψῃ τὴν μελλοντικὴν ἀξίαν ἐνὸς πλοίου, καὶ β) διότι οὕτω ἐκλείπεται ὁ φόδος νὰ φάσωμεν εἰς ἔξαιρετικῶν ἐπικινδύνων φορολογικὴν ἀσύδοσίαν τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Η ἀξία δῶμας ἀντικαταστάσεως δύναται νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, καὶ πρέπει, κατὰ τὸν χρόνον τῆς πραγματικῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ πλοίου, πρὸς καθορισμὸν τῶν φορολογικῶν κερδῶν. Συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόψεις ταῦτας εἰς τὸ φορολογικὸν ζῆτημα πρέπει νὰ δοθῇ μιὰ τῶν ἐπομένων λύσεων ἢ α) νὰ καθορισθῇ ὡς ποσοστὸν ἀποσθέσεως 20%, καὶ ἐπὶ μίαν συνεχῆ πενταετίαν, ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ 25% φόρος ἐπὶ τοῦ ὑπολογίου ποσού κερδῶν ἢ β) νὰ καθορισθῇ ἔντα πάγιον ποσοστὸν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων

ἐσόδων 30% ἢ γ) ἕνα πάγιον ποσοστὸν κατὰ τὸν γκρὸς 3 ἢ 4 δολαρίων κατ' ἔτος.

Μόνον οὕτω θὰ δυνηθῇ ἡ 'Ελληνικὴ σημαία νὰ ἐπιζήσῃ. Μόνον προδιαγραμμένους σχεδίους καταστροφῆς τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἡ μωμοπικὴ πολιτικὴ ἀποδλέπουσα εἰς μίαν δενδιασμένην καὶ διὰ σύντομον μόνον χρονικὸν διάστημα ἐκμετάλλευσιν μιᾶς πλουτοπαραγωγῆς πηγῆς, ἀντὶ τῆς δημιουργίας καὶ ἔτερας τοιαύτης μακροχρονίου, δύναται νὰ δικαιολογηθῇ καθορισμούς υψηλοτέρας φορολογίας.

Οἰκονομονοματίας τοῦ πλοιοκτήτου, κατὰ τὸν προστίτην περιόδον, — θιγόντων τὸ δημόσιον περί δικαιοσύνης καὶ φορολογικῆς ισότητος αἰσθημάτων:

3) Νὰ ρυθμισθούν ἀμέσως μερικαὶ σχέσεις μεταξὺ τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν πλοιοκτήτων, αἵτινες ἀποτελοῦν τὰς κυριωτέρας ἀφορμάς ἀνωμαλίων εἰς τὰ ὑπὸ 'Ελληνικήν σημαίαν πλοῖα. Καὶ ἔχηγομεθα:

'Επ' οὐδὲν λόγῳ ἐπιτρέπεται στήμερον ἡ μείωσις τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτεργατῶν καὶ ἡ μεταβολὴ τοῦ διεδεματολογίου. 'Έχω τὴν γνώμην, ὅτι καὶ ἡ υγιῶς σκέπτομέν μερις τῶν πλοιοκτήτων είναι σύμφωνος μὲ τὴν ἀποφιν ταῦτα. Σήμερον ἡ ναυτιλιακὴ ἔπιχειρηστικὴ δὲν διατρέχει κίνδυνον τινὰ ἐκ τῆς διατηρησεως τοῦ ὑπάρχοντος μισθολογίου. Εἰναι ἀλλοθες, ὅτι τὰ ὑπὸ 'Ιταλικήν, 'Αγγλικήν κλπ., σημαίαν πλοία, πλὴν τῶν 'Αμερικανικῶν, ἔχουν μισθολογίους μικρότερους, ἀλλὰ δῶμας ἔξι ἰσού ἀληθές είναι, ὅτι τὰ ὑπὸ 'Παναμαϊκήν σημαίαν πλοία ἔχουν μισθολογίους ἀνώτερους τοῦ 'Ελληνικοῦ. Συνεπῶς ἡ διατήρησης τοῦ αὐτοῦ μισθολογίου δὲν είναι λόγος καθιστῶν διστακτικούς τοὺς ἔχοντας πλοῖα ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαίαν, ίνα μεταφέρουν ταῦτα ὑπὸ 'Ελληνικήν.

Πρέπει δῆμος νὰ ρυθμισθῇ τὸ ζῆτημα τῶν ναυτεργατῶν διαφορῶν κατὰ τρόπον θέντον τέρμα εἰς τὰς καθημερινῶν παρατηρημάτων κατὰ τοῦ δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς καταρρήσεως τοῦ ἄρθρου 362 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου καὶ διὰ τῆς παραπλήσιου δημιουργίας εἰδικῶν δικαστηρίων λύσεως ναυτεργατῶν διαφορῶν. Ἐστω καὶ μονομελῶν, εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ. 'Υπάρχουν πλοιοκτήται δύστροποι, οἵτινες δὲν ἐκτελοῦν τὰς ὑποχρεώσεις των, ὑπάρχουν ἐπίστης ναυτεργάται οἵτινες προβάλλουν ἀξιώσεις μὴ στηριζόμενας εἰς τὸν Νόμον. 'Ο 'Εμπορικός Νόμος διὰ τοῦ ἄρθρου 362 εύνοει τὰς ἀνωμαλίας. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἧν ναυτεργάται τινὲς ἐγέρουν παραμένουσι ἀξιώσεις, καθ' ὅσον κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο δύναται νὰ παραμένουν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ νὰ στιζώνται μέχρις δικαιοποιηθῶν. 'Εξ ἄλλου δῆμος ἡ ίκανοποίησης δικαίας ἀξιώσεων ἀπαιτεῖ ταλαιπωρίας, χρόνου καὶ οικονομικῶν διφαίμαξιν αὐτοῦ. Ταῦτα θὰ ἀποφευχθῶν, εἴναι εἰς δικαστής ἡ μια διατητικὴ ἐπιτροπὴ ἀποφαίνεται ἀμέσως καὶ τελεσιδίκως ἐπὶ ταύτης διαφορᾶς. Μόνον οὕτω θὰ ἀποφευχθῶν ἀσκοποί κατασχέσεις πλοίων καὶ ταλαιπωρίας εύσυνειδήτων ἐργατῶν.

Αὐτά είναι τὰ μέτρα, ἀπίνα πρέπει νὰ ληφθῶσιν ἐπειγόντων καὶ ὅχι ἀργότερον τῆς 1 Μαΐου, ίνα η 'Ελληνική σημαία ἀποκτήσῃ σημαντικὸν ἀριθμὸν πλοίων νέων καὶ συγχρονισμένων. Διά τὰ ὅλα μέτρα ὑπάρχει καριοράς πρὸς καλύτεραν μελέτην.

Τὸ θέμα είναι ἔξαιρετικῆς σημασίας. Οι πλοιοκτήται, οι ἐργάται, ὁ Τύπος, οι ἀρχηγοὶ τῶν κομμάτων καὶ οι δουλευταὶ πρέπει νὰ αἰσθητοῦν τὰς ὄποιας ὑπέχουν ἀπέναντι τοῦ 'Εθνους καὶ νὰ ἐνεργήσουν ἐγκαίρως. 'Αλλως θὰ είναι ὑπόλογοι ἀπέναντι τοῦ 'Εθνους διὰ τὴν ἀπώλειαν μιᾶς ἔξαιρετικῆς εύκαιρίας αὐξήσεως τοῦ έθνικού μας πλοίου.

Ν. ΠΑΠΑΠΟΛΙΤΗΣ

Δικηγόρος—Διδάκτωρ Νομικῶν 'Επιστημῶν

Νέα 'Υόρκη, 1 Απριλίου 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.

114 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

Η ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ζωηρότατον, ἐπὶ τέλους, τὸ ἔνδιαιφέρον πρῆξις γὰρ διεγίρεται διὰ τὴν σιδηροβιομηχανίαν. Ήρισμένοι κυβερνητικοὶ παράγοντες, ὁ ὑπουργὸς τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας κ. Μαύρους καὶ ὁ τέως ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Κιζάνης, παρέχουν ἀμέριστον τὴν ύποστηριξίν των εἰς τὴν προσπάθειαν. *Υπεσχέθησαν τὴν ἄμεσον εἰσήγησιν πρὸς τὴν Κυβερνήσην τῶν καταλλήλων μέτρων.*

"Έχομεν, δεδιάσ, κάθε λόγον νὰ είμεθα άκόμη ἐπιφυλακτικοί. Αἱ ὑποσχέσεις τῶν πολιτικῶν μας, αἱ ἀφειδῶς κατὰ καιροὺς παρεχόμεναι, ἔπαισαν πλέον νὰ συγκινοῦν τὰς παραγωγικὰς τάξεις. Ἀνεκπλήρωτοι, κατὰ συνθήκην, παρέμειναν καὶ παραμένουν. Ἐκ τῶν ἔργων, συνεπῶς, θὰ κρίνωμεν καὶ τὰς ὑπὲρ τῆς βιομηχανίας τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν παρεχομένας τώρα ἐπαγγελίας.

Μὲ ίκανοποίησιν, πάντως, έξαιρετικήν παρακολουθούμεν τὴν κίνησιν γύρω ἀπὸ τὸ κεφαλαιῶδες διὰ τὴν ἔθνικὴν παραγωγὴν ζῆτημα τῆς σιδηροβιομηχανίας. Εὐχόμεθα νὰ ίδωμεν τὴν προσπάθειαν ἀποδίουσανάγαθά τὰ ἀποτελέσματα. Εἰς ἐνίσχυσιν, ἀκριβῶς, τῆς προσπάθειας αὐτῆς διατυπώνουν κατωτέρω καὶ τὰς ἀπόψεις των δύο ἐκ τῶν ἀρμοδιοτέρων Ἑλλήνων τεχνικῶν, οἱ κ. κ. Β. Φραγκούλης καὶ Π. Πετρούτσης.

Αι άποφεις τοῦ κ. Βασ. Φραγκούλη

Τὸ θέαμα τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀπὸ ἀπόψεως ἐπισκευαζομένων πλοίων είναι τοὺς τελευταίους μῆνας, κατὰ κυριολεξίαν, ἀπογοητευτικόν. Πλουσία, ἐν ἀντιθέσει, είναι ἡ κατὰ τὸν ίδιον χρόνον κίνησις γύρω ἀπὸ τὸ θέαμα τῆς ἐνισχύσεως τῆς σιδηροδρομικήνας τοῦ Πειραιώς, τῆς ἀσχολουμένης μὲ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων.

Συσκέψεις και συζητήσεις πολλαὶ διεγίχθουσαν καὶ διεξάγονται τόσου μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν κύκλων, ὅσον καὶ μεταξὺ τῶν κυρίων διὰ τὴν πολύθεσιν ἐνδιαφερομένων διοικήσαν. Δὲν εἶχα προσωπικής τὴν τιμὴν καὶ τὴν εὐκαρίστιαν νὰ μετασχῶ εἰς οὐδεμίαν τῶν ἐλλόγω συζητήσουν καὶ ὅσα κατωτέρω διαποτύναντι ἀποτελοῦν ἀπλῶς μερικάς ἀτομικάς σκέψεις καὶ δὲν ἔχουν καμμίαν σχέσιν μὲν γενομένας ἡδη προτάσεις ἢ λύσεις, ή ἐπὶ τῶν ὄποιων κριτική ἀποτελεῖ ἀλλο θέμα.

三

Τό διατί τά έλληνικά πλοιά δέν προτιμούν σήμερον τὸν λιμένα Πειραιῶς δὲν άναγεται μόνον εἰς τὸν κατώτερον, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς ξένους λιμένας, διομήχανικὸν ἔξποτισμὸν τοῦ λιμένος. Πλῆθος ἑτέρων λόγων, οἱ ὅποιοι εἰναὶ ἀρκετὰ ἀλλώστε γνωστοὶ, διότι συνδέονται ὡς μόνον μὲ τὴν γενικὴν πολιτικὴν καὶ οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ τόπου μας, ἀλλὰ μὲ τὰς καθόλου συνθήκας, αἱ ὅποιαι κυβερνοῦν σήμερον τὴν ναυτιλίαν μας, παῖζον διὰ τὴν τρέχουσαν περιόδουν σημαντικὸν ἐπροκειμένον ρόλον. Ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν συμβηκῶν αὐτῶν πρέπει νὰ ἔξετάζεται καὶ τὸ πρόβλημα τῆς σιδηροδιομηχανίας. Οταν τὸ Ἑλληνικὸν πλοιόν, τὸ Ἑλληνικὸν ἔφοπλιστικὸν κεφάλαιον καὶ ὁ Ἑλλην ἔφοπλιστής ἀπομακρύνωνται ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, πτωχὸς καὶ ἀνάγκην καὶ ὀλιγάριθμος θὰ απομείνῃ ἐκ τῆς αἴτιας ταύτης καὶ ἡ πελατεία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐργοστασίου. Δὲν είχεν ή χώρα μας τὴν τύχην ἄλλων μικρῶν κρατῶν τοῦ νὰ ἀναπτύξῃ τὴν διομήχανιαν τῆς ἕγκαιριᾶς καὶ δὴ παραλλήλων πρὸς τὴν ναυτιλίαν τῆς ἀνάπτυξιν. Δὲν ἔξετάζομεν τάρα τοὺς λόγους, ἀλλὰ πιστοποιούμεν διὰ ἀληνὸν φαρὸν τὸ μοναδικὸν εἰς τὴν ιστορίαν ὅλων τῶν συγχρόνων ναυτικῶν φανόμενον μιᾶς χώρας, ἡ ὅποια συγκροτεῖ ἐκάστοτε στόλον ἐμπορικὸν καὶ διάξιολογον, εστω καὶ εἰς ὅγκον, χωρὶς νὰ ναυπηγῇ οὐδὲ τὰς πλέον μικρὰς μονάδας τοῦ στόλου τούτου. Πειραιώσιθη δοθεὶ ἀνέκαθεν ἡ διομήχανια μας εἰς τὴν συγκρότησιν ἐργοστασίων προσφερόμενων κυρίως δι᾽ ἐπισκευας καὶ ως ἡτο λογικὸν τὰ ἐργαστάτια αὐτές ἡκολούθησαν εἰς ἀπασχόλησιν τὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοιού, οἰονεὶ ως ἔξαρτημα αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ποιοτικῶς πρὸς αὐτὸν προσπορισμένα. Ὑπὸ τοὺς ὄρους τούτους ἔξυπηρετήθη ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία προπολεμικῶς ὑπὸ τῶν ἐγχωρίων ἐργοστασίων, μὲ ἐντατικὴν, κατὰ τὰς περιοτάσεις, ἀνάπτυξιν καὶ μὲ ἀπόδοσιν τεχνικὴν καὶ οἰκονομικὴν, ποὺ ἐπέτρεψον τὸν συναγωγισμὸν πρὸς ἐργοστάσια. Ἀλλὰ καὶ τότε ἡ σιδηροδιομηχανία μας δὲν εύρισκετο εἰς ἀντίστοιχον ἔστω πρὸς τὰς ἔνεας ἐπίπεδον. Διέθετε ἐργαλεῖα, μέσα καὶ εὐκολίας διὰ τὴν ἀνάληψιν τῶν συνήθων ἐργασιῶν ἐκτέλεσμον ἐνὸς συργευδότα τὸ σκάφος, τὴν τόσον γνώνωμον εἰς τὰ πλοιά μας παλινδρομικήν, τοὺς κυλινδρικοὺς λέβητας καὶ τὰ συρήθη βοηθητικὰ μηχανήματα. Ἀνελθόθασαν καὶ ἔξετελέθησαν οὐτῷ ἐν Πειραιεῖ ἐπιτυχέστατα πολλαὶ καὶ μεγάλαι εἰς ὅγκον ἐργασίαι, δὲν δύναται ὅμως νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ἐσπειριθῇ καὶ ἡ ἀπαστούμενή εἰς εἶδος καὶ ποιότητα ἔξελιξις καὶ δελτίωσις. Καὶ τούτο είναι ἀσφαλῶς τὸ ἀσθενέστερον σημεῖον τῆς ὅλης ὑπόθεσεως.

Δέν χρειάζεται νὰ τὸ ἀναλύσωμεν περισσότερον, οὐτε νὰ μακριγορήσωμεν ἐκθέτοντες τὸ πόσην καὶ ποιὰν διαφοράν παρουσιάζει τὸ σημειώνυν πλατόνι ὑλικὸν ἀπὸ τὸ προτολεμικὸν καὶ πόσην θὰ παρουσιάσῃ εἰς τὰ προσεχέστερα ἔτη. Δέν είναι δὲ μόνον αἱ νέαι πρωστήριοι ἔγκαταστάσεις τῶν ντῆξει, τῶν στροβίλων, ἡ γενίκευσις τῶν ὑδραυλικῶν λεσήτων, ἡ ἡλεκτροκίνησις καὶ ἡ προσθήκη τόσων ἄλλων κατακτήσεων τῆς συγχρόνου ἐπιστῆμης εἰς τὰ πλοῖα, που παρουσιάζουν τὴν διαφοράν. Καὶ διὰ τὰς ἐργασίας συντηρήσας ἀκόμη τοὺς σκάφους, ὅπως αἱ τοῦ δεξαεινισμοῦ, σημειώνται ἀλλαγὴ καὶ δελτίωσις τῶν μεθόδων καὶ μέσων.

Αλλά και πέραν τούτου, άνεξαρτήτως δηλ., τῆς μορφής και τοῦ τύπου τοῦ ύλικοῦ τῶν πλοίων, και τὰ μέσα παραγωγῆς και ἐπεξεργασίας ἔχουν υπόστη αξέιδολον εξέλειν. Η τυποποίησις σημαντικού μέρους τοῦ ύλικοῦ καὶ η ἐφαρμογή εἰδίκων και ταχέων μηχανημάτων και ἐργαλειομηχανών εἰς τὸ ἐργοστάσιον συντέμουν κατά πολὺ τὸν χρόνον παραγωγῆς και ἐπεξεργασίας τῶν μετάλλων και τοῦ ύλικοῦ ἐν γένει και κατ' ἀκολουθίαν οἱ πλαστικοὶ ἀνάλογοι μεταξὺ χρόνου παραγωγῆς-ἐπεξεργασίας, μεταφορᾶς και ἀρμογῆς ἐπὶ τόπου, ώς και μεταξὺ ἀξίας ύλικοῦ και ἡμερομηνίων, ἔχουν ἀρκετά ἀνατραπεῖ. Εἰς τούτο δὲ και τὴν παραλλήλουν διάβεσιν καταλήκων μέσων μεταφορᾶς, ἔγκειται εἰς τῶν βασικώτερων συντελεστῶν της σημερινής ἐπιτευχείστης ταχύτητος, τόσον εἰς τὴν κατασκευήν, και τὴν ἐπισκευήν τῶν πλαίσior.

Τότε έφαντι δύλων τών ἀνώτερων διαθέτει σήμερον ή ἐπιτόπιος βιομηχανία φρουρούμεν, ὅτι δεν ἀντέχει εἰς σοδαράν σύγκρισιν. Καθυστερημένη ἄρκετά, ἀνεπαρκής ὡς μόνον εἰς ποιὸν ή καὶ εἰς δύκον, ἀλλὰ πρὸ παντὸς εἰς συγκρότησιν, ἔχει στερηθῆ, διὰ τοὺς λόγους τοὺς ὅποιους ἐν ἀρχῇ ἀνέφεραμεν, καὶ τοῦ ποστούσον ἐκ τῆς παλαισίας, γηραιᾶς καὶ γνωριμοῦ της πελατείας. Καὶ πάσχει ὅντως δεινῶς, παρ' ὅλην τὴν φιλότιμον καὶ στοργικὴν προσπάθειαν ἑκείνων οἱ ὅποιοι μόνον καὶ ἀδόηθητοι τὴν ἐδημοσίους.

μιούργησαν.
Είναι λοιπόν εκτός άμφιβολίας, διτ πρέπει νά δοθηθῇ όχι μόνον διά νά σταθῇ έκει όπου εύρισκεται, ἀλλὰ καὶ γά ενισχυθῆ, δώστε καὶ τώρα καὶ εἰς τα μέλλον νά ἔξυπηρτεσή οὐτιαστικώς, ταχέως καὶ υπό δυναγώνιαστικούς, πρὸς τους ζένους, δρουσ το Ἑλληνικὸν πλοίον. Η ἔξυπηρτεσή αὕτη είναι παγκοινών γνωστόν, διτ θά συμβάλῃ, ἐκ παραλλήλου με τὰ ἄλλη φύσεως καὶ μορφής μέστοις εἰς τὸ νά ἀποκαταστῆσται τὸν διμένα Πειονι-

ώς ως ναυτιλιακόν κέντρον της περιοχής, που άρμόζει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ δοσὶ διαχειρίζονται καὶ δουλεύονται σχετικῶς, θά έχουν α-σφαλής ὑπὸ ὅψιν των τὸ στοιχειῶδες αὐτὸ ἀξίωμα τῆς ἀληθεῖαρθρίσεως τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῆς ἐπιτοπίου διομήχανιας, ἐὰν φιλοδοξοῦν νὰ ἐ-πι-ναναπατρίσουν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπι-χειρίσπον.

Δια την ένίσχυσιν ύφιστανται σήμερον αι εύνοικαι συνθήκαι τῆς βάσει τού σχεδίου Μάρσαλ και τών ἑτέρων κρατικών διυπόταγών ανασυγκρότησεως τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας. Και μια τοιαύτη ανασυγκρότησις, περιλαμβάνουσα εγκαταστάσεις, ἔγγυς τού λιμένος, μηχανήματα, εργαλεία και υλικά, ἐν συνδυασμῷ με την ληψη διάδορων λιμενικής και τελωνειακής φύσεως μέτρων, πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ και διὰ τὸν τομέα τῆς ναυτικῆς διομηχανίας και δὴ κατόπιν μελέτης σοδάραξ τού δόλου θέματος. Διότι ή ἐνίσχυσις δὲν πρέπει νὰ ἀποβλέπῃ εἰς τὸν συγχρονισμὸν μόνον τῶν ἐγκαταστάσεων, εἰς τὴν ἐπάνεξιν των και εἰς τὴν στατικὴν τρόπου τινὰν γένει ἀποκατάστασιν τοῦ ἐξτοπισμοῦ τῶν ἐργοστασίων εἰς τὸ ἀπατούμενον ἐπίπεδον. Πρέπει νὰ δοθούν τὰ μέσα μιας ὄργανικῆς πλέον ἐξελίξεως τῆς διομηχανίας, και τουτο, κατὰ την γνώμην μας, είναι τὸ ἀπό πολλῶν πλευρῶν προέχον ζῆτημα, ἐν όψει τῆς καθημερινῆς τεχνικῆς ἐξελίξεως.

Τὸ μόνον δὲ μέσον διὰ μίαν τοιαύτην ἀντιμετώπιον τοῦ προβλήματος είναι ἡ ὄργάνωσις κατασκευῶν. Κυρίως δὶ αὐτῶν θὰ κρατηθῇ δι, τι προσκτῆθη στήμερον εἰς μέσα καὶ εἰς γνώσιν καὶ θὰ ἐμπλουτισθῇ εἰς πειράν καὶ θὰ διετελιώῃ εἰς ποιόν, διότι η κατασκευή είναι η ἑκταίδευσις καὶ τοῦ μηχανικοῦ καὶ τοῦ τεχνίτου καὶ τοῦ ἐργάτου καὶ δι' αὐτῆς, μὲ τὴν ἀνάγκην ἔξευρεσσών λύσεων καὶ ἐπιστημονικής ὄργανωσεως τῆς ἐργασίας, ἐπιτυγχάνεται πάσα πρόοδος. Ἡ καθιερώσις, εἰς μίαν χώραν, τῆς ίδικης μας ναυτικῆς δραστηριότητος καὶ ἐπιδόσεων, τῆς ἀρχῆς, δι τι μόνον ἐπισκευαὶ δύνανται η πρέπει νὰ ἑκτελούνται θὰ δύνησται καὶ πάλιν εἰς τὴν ἐντὸς δραστηρίας η μακρού χρόνου κατάτμηση πάσης προσταθείσα εἰς τὰ μικρότερα συγκροτήματα τῶν ὀλιγιστών μηχανιμάτων εἰς μίαν μάντρων καὶ τοῦ ζεμπτίλιου τῶν ἐργαλείων, διότι καὶ μὲ αὐτά ἀναλαμβάνονται ἐπισκευαὶ, δχι μόνον δὲ παρ ήμιν. Εάν πρόκειται ἐπομένως νὰ ἀποβλέψωμεν εἰς τὸ νὰ τεθούν δάσεις Ισχυραὶ δχι μονον διὰ τὸν συγχρονισμὸν της βιομηχανίας ἐπισκευῶν, δ ὅποιος ἐμφανίζεται ως δ καὶ ἀμέσου ἀνάγκης, ἀλλα καὶ διὰ την διατήρησιν του καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ πυρήνως μιας διωσιμού καὶ ἔξελιξιν διομηχανίας—καὶ ἐπ' αὐτοῦ δὲν φρονούμεν δι τι υπάρχει ἀντίρρησις—ο συνδυασμός μὲ τὴν δυνατότητα νέων κατασκευῶν είναι νοούμενος ἀπαστήτος.

Περὶ τῆς δύνατοπήτης τῆς ἀναπτύξεως τοιαύτης ναυπηγικῆς βιομηχανίας παρ' ἡμῖν ἔχουμεν ἀσχοληθῆ ἀπὸ τὸν στηλῶν τούτων καὶ ἀλλοτε διά μακρῶν καὶ δὲν πρόκειται στημένον νὰ ἀποδείξωμεν δι' ἄλλην μίαν φόρα τὸ δύνατον καὶ σκόπιμον μίας τοιαύτης ἀπάραχης, μὲν πλείστους δύοσιν συνδιασμούς. Σήμερον, προκειμενού νὰ διατεθῇ φροντίς, χρήματα καὶ κόπος, θεωρούμεν, ὅτι είναι οχι μόνον εὐκαιρία, ἀλλά καὶ ἀπαραίτητον, διὰ νὰ καρπώθωμεν δι', τι πράγματι ἀπὸ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς βιομηχανίας ἐπισκευῶν ἀναμένουμεν.

Δεν υπεστρίχθη ποτέ ύπό του γράφοντος, ότι πρέπει να άποδλέψωμεν ή να φιλοδοξήσωμεν νά καταστή ή Ἑλλάς ἀπό τῆς μιᾶς ημέρας εἰς τὴν ἄλλην χώραν ναυπηγική, δύον είναι δχι μόνον αἱ μεγάλαι ἀλλὰ καὶ αἱ μικρότεραι ναυτικαὶ χώραι. Μεταῦν δέ τοι αὐτοῦ καὶ τού νά περιορίζεται ἡ ὅλη κίνησις εἰς τὴν ναυπήγησιν μερικῶν εὐλίνων ή καὶ μεταλλικῶν πλοιοφρίων εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Περάματος καὶ τῶν ἐλληνικῶν νήσων, ὑπάρχει μία διαφορά, η οποία δὲν είναι μόνον ἐν τινι μέτρω δισεγήγητος, ἀλλὰ καὶ θέρητην πρόπητην, ὅταν ἀναλογισθῇ τις τὶ καὶ εἰς μή η ἐλαχιστως ναυτικὰς χώρας ἔχει σήμερον ἐπιτελεσθῆ.

Το προγράμμα ενάρξεως ναυπηγήσεων παρ' ήμιν πρέπει, έν συντόμῳ, νὰ περιορισθῇ εἰς τὰ μικρού ἑκτοπίσματος σκάφη, διὰ τὰ ὅποια ὑπάρχουν μὲ οὐχὶ σοδαράς ἀνάγκας συμπληρώσεως αἱ τεχνικαὶ ικανότητες καὶ δυνατότητες ὡστὸ τὸ πράγμα νὰ μὴ παρουσιάζεται ὡς δυσκατόρωθων ἢ ἀπαιτοῦν τὴν καταβολὴν σοδαρωτάτων δαπανῶν, καὶ να ἔκταθῃ βραδύτερος καὶ εἰς μεγαλύτερα, μέχρι ὥρισμον ἑκτοπίσματος. Τὸ οὖτι διὰ μίαν τοιωτῆταν ναυπηγικὴν κίνησιν θὰ ὑπάρξῃ πλεστεία πρέπει να θεωρηθῇ σχεδόν ὡς δέσμων. Δέν είναι μόνον αἱ δάσαι τοῦ σχεδίου ἀνασυγκρότησεως καὶ διὰ διαφόρους ἀνάγκας ὑπὸ μελέτην πρὸς ναυπηγήσιν μικραὶ μονάδες του ἐμπτορικού στολοῦ, αἱ ὅποιαὶ καὶ θὰ ἀπέτελουν τὴν πρώτην ἀπασχόλησιν, ἀλλὰ καὶ ἡ ζήτησις διὰ μικροῦ μεταλλικᾶ καὶ δηλεκοίνητα φορτηγά, με τὰ ὅποια, λόγῳ τῆς οἰκονομικώτερας τῶν ἐκμεταλλεύσεως μᾶς συναγωνίζονται οἱ γείτονες καὶ πρὸ παντὸς οἱ Ἰταλοί. Ἐάν μαλισταὶ θεωρηθῇ, οὗτοι κάπτων πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν τὸ προβλῆμα τοῦ νὰ κατασλάθῃ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία τὴν θέσιν τῆς εἰς τὴν περιωρισμένην λεκάνην τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ὡς καλύτερον μέσον φροννούμεν, οὗτοι δεν θὰ ηδύναντο νὰ υποστηριχθῇ παρὰ ἡ ἐνίσχυσις μιᾶς τοιάτις κίνησεως πρὸς ναυπηγήσιν ἐδώ, μικρῶν πλοίων. Ἀς μὴ παρορᾶται, οὗτοι ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων ὑπάρχει νῦν ἀσκετὴ ζήτησις

Established 1800

TERMINAL SHIPPING COMPANY

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agent

, Sieveables.

σις διά μεταλλική σκάφη,—τὸ ἔδινον ίστοροφόρον μὲ τὴν βοηθητικὴν μηχανὴν δὲν δύναται νὰ συναγωνίζεται ἐπὶ μακρὸν καὶ οἱ ἔνδισφερόμενοι καταφέγγουν εἰς μετασκευάς οἰουδήποτε τοπού μεταλλικοῦ σκάφους—καὶ δῆτι ὑπάρχει καὶ καπάλαιον καὶ διάθεσις πρὸς ναυτιλιακὴν ἀποχειρηστικήν, ποὺ δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα ἡ τὸ ἐπαγγελματικὸν εἰσέτι θάρρος νὰ ριφθοῦν εἰς τὸν διεθνῆ στίδιον. Πρόκειται διὸ τὴν ιδίαν διάθεσιν ἀπὸ τὴν διποίσαν ἐξεπέδησαν καὶ αἱ προηγούμεναι καὶ σημεριναὶ γενεαὶ τῶν ἐφοπλιτῶν ποὺ ἀλέματον τὸν Ἐλληνικὸν νόμον καὶ ἡ ὄποια δὲν ὑπάρχει κανεὶς λόγος νὰ πιστευθῇ, δῆτι δὲν θὰ ἔξακολουθήσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον, παρὰ πάσας προσωρινὴν ἀντιξόότητα καὶ κρίσιν, νὰ τροφοδοτήτη τὴν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

‘Αντιπλοίαρχος Β. Ν., Καθηγητὴς τοῦ Πολυτεχνείου

Αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. π. Πετρούτση

Κύριε Διευθυντά,

Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν, ὅπως εὐαρεστούμενοι φιλοξενήσητε εἰς τὰς στήλας τοῦ περιοδικοῦ σας τὰ κατωτέρω, σχετικῶς πρὸς τὴν ναυπηγήσιν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι:

‘Ως γνωστόν, τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προβλέπει τὴν κατασκευὴν 14 ἐπιβατηγῶν πλοίων, διλκῆς χωρικότητος ἐκάστου ἀπὸ 600 μέχρι 5000 κόρων, ἐπὶ τὴν δάση τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ.

Τὰ μικρότερα ἐκ τῶν πλοίων τούτων, ἤτοι τὰ τῶν 600 κόρων καὶ μέχρι 1000 κόρων, θὰ δῆναντο ἔυχερος νὰ κατασκευασθῶνται ἐν Πειραιεῖ (Πέραμα), διότι καὶ ὁ καπάληλος πρὸς τὸν σκοπὸν τούτων χώρος ὑπάρχει, καθὼς καὶ τὰ ἀναγκαιούντα μηχανήματα, διατίθεται δὲ καὶ τὸ ἀπαιτούμενον προσωπικὸν τεχνιτῶν τῆς σιδηροδιομηχανίας, μέγιστον μέρος τοῦ ὅπου ἀργεῖ στήμερον, λόγῳ ἐλλείψεων ἐργαστικῶν.

Τοιαῦται ναυπηγήσεις πλοίων, ἀνῶ τῶν 1000 κόρων, ἔχουν τὴν δῆμη συντελεσθῆ ἐν Πειραιεῖ πρὸ 50 περίπου ἑταῖρων, ὡς τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΑΘΗΝΑ», κ.τ.λ. Διὰ τῆς ναυπηγήσεως καὶ πάλιν ἐνταῦθα σιδηρῶν πλοίων τῶν 600 κόρων θὰ προκύψωσι πλείστα ὠφελήματα διὰ τὴν Ἐθνικὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας.

1. Θὰ ἀπασχοληθῶσι τὸ πλεῖστον τῶν ἐνέργεια εὐρισκομένων τεχνιτῶν λεβητοποιοῦν. Σήμερον ὑπάρχουν ἐν Πειραιεῖ πρὸ τοὺς 800 πεπειραμένοι λεβητοποιοὶ διαφόρων κατηγοριῶν, ἔξ ὧν μόνον οἱ 200 περίπου ἐργάζονται εἰς διάφορα ἐργοστάσια, οἱ λοιποὶ παραμένουν ἀνεῦ ἐργασίας. Μὲ τὸν ἔναρξιν τῆς ναυπηγήσεως ἐν Πειραιεῖ (Πέραμα) τοῦ πρώτου ζεύγους τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν 600 κόρων, θὰ ἀπασχοληθῶσιν ἀμέσως περὶ τοὺς 150—200 λεβητοποιοὶ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐντὸς τοῦ ιδίου ἔτους ἔτεροι 200 περίπου.

2. Διὰ τῆς ἐνάρξεως ναυπηγήσεως τῶν πλοίων τούτων ἐν Ἑλλάδι θὰ δημιουργηθῇ πυρὴν εἰδίκευμένων πλέον τεχνιτῶν καὶ οὕτω θὰ ἀναπτυχθῇ ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία σιδηρῶν πλοίων, ἥτις ἔχει τόσην μεγάλην σημασίαν εἰς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐνός τόπου καὶ ιδιαίτερως διὰ τὴν Ἐλλάδα, τὴν καταλεγομένην μεταξὺ τῶν πρώτων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, ὑστερούσαν ὅμως εἰς τὸ ζήτημα τῶν ναυπηγήσεων, καθὼς καὶ τῶν μεγάλων ἐπικειμένων πλοίων.

Ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας θὰ καταστῇ ἔτι μεγαλύτερα, ὅπως ἡθελοῦμεν πραγματοποιῆται καὶ ἡ προβλεπούμενη ὑπὸ μελέτην πάντοτε ἐγκατάστασις ψυκαμίνων καὶ χαλυβουργείων διὰ τὴν παραγωγὴν ἀπαντοῦς τοῦ ἀπαυτουμένου ὑλικοῦ ναυπηγήσεως πλοίων, χωρὶς νὰ ἀπατήται πλέον ἡ εἰσαγωγὴ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ τοῦ ὑλικοῦ τούτου, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν μιᾶς νέας διομηχανίας καὶ τὴν μὴ ἐξαγωγὴν συναλλάγματος ἐκ τοῦ τόπου.

3. Ἡ λειτουργία τοιούτου ναυπηγείου, καλῶς ὡργανωμένου, θὰ προσελκύσῃ τὸ ἐνδιόσφερον τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ νέας ναυπηγήσεως, καθὼς καὶ δι’ ἐπισκευὰς πλοίων, μεγάλης ἐκτάσεως καὶ θὰ δημιουργῇ ἐν κέντρον μεγάλων ἐπισκευῶν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ὅπερ δὲν ὑπάρχει στήμερον, δεδομένου δὲτὸν ἐν Πειραιεῖ διατίθενται στήμερον δεξαμενοῖς καὶ διὰ μεγάλων πλοίων, ἀπαραίτητοι διὰ τὰς ἐπισκευὰς τοιούτως φύσεως.

4. Τὸ προκύπτον οἰκονομικὸν ὄφελος, διὰ τῆς ναυπηγήσεως τῶν πλοίων τῶν 600 κόρων, εἶναι σημαντικόν, δεδομένου, διὰ τὸ ποσὸν τῶν ἡμερομηθίων, ἀτίνα θὰ καταβληθῶσιν εἰς “Ἐλλήνως ἐργάτας, ἀνέρχεται, ὡς κατωτέρων ἀναλητικῶν ἀναγράφεται, εἰς 27%,” τὰ δὲ γενικά ἔξοδα εἰς τὰ διποία συμπεριλαμβάνουν τοῦ φόρου, κρατήσεως, μισθοῦ ὑπαλλήλου προσωπικοῦ κλπ. ἀνέρχονται εἰς 24% ἐπὶ τῆς διλκῆς ἀξίας τοῦ πλοίου.

Οὕτω, ποσοστὸν ἐν συνόλῳ 51% τῆς διλκῆς ἀξίας τοῦ πλοίου θὰ παραμείνει εἰς τὸν Τόπον.

Πρός ἐπίτευξιν ἀπάντων τῶν ἀνωτέρω ὠφελημάτων, παρουσιάζεται στήμερον ἐξαιρετικὴ εὐκαιρία διὰ τῆς προβλεπούμενης ναυπηγήσεως τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, τὴν τὴν ἐλλειψιν δὲ τοιαῦτης εὐκαιρίας εἰς τὸ παρελθόν, δέον κυρίως νὰ ἀποδοθῇ ἡ μὴ ὄργανωσις μέχρι στήμερον ναυπηγικῆς διομηχανίας ἐν Ἑλλάδι.

ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ: 1. ΕΣΧΑΡΑΙ. Ός καταλλήλος τόπος κατασκευῆς τῶν πλοίων τούτων προκρίνονται αἱ ἐγκαταστάσεις ἐσχαρῶν ἐκ μπετὸν ἀρμέ τοῦ Περάματος, 12 τὸν ἀρι-

μόν, κατασκευασθεῖσαὶ παρὰ τῶν Γερμανῶν κατὰ τὸν νεώτερον τρόπον, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς γερμανικῆς κατοχῆς.

Τὸ μῆκος ἐκάστης ἐσχαρᾶς ἀνέρχεται εἰς 70 περίπου μέτρα ἐπὶ τῆς ἑραρχῆς καὶ 40 μέτρα ἐπὶ τῆς θαλάσσης μὲ μίαν κλίσιν περίπου 7% καὶ μὲ δάθος τοῦ ὑδατος εἰς τὸ ἀκράιον σημείον τῆς ἐσχαρᾶς περίπου 2.90 μ.

Εἰναι θιλιέρον τοιαῦται ἐγκαταστάσεις νὰ παραμένουν ἀπὸ τετρατάσσων τῶν πλοίων ἐν τὴν ναυπηγήσιν σιδηρῶν πλοίων.

2. ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ. Παραπλεύρως τῶν ὧν ἄνω ἐσχαρῶν ὑπάρχει προβλήτης μῆκος περίπου 120 μέτρων μὲ δάθος ὑδατος 4—7 μέτρων, διὰ τὴν ἀποτελάστων τῶν πλοίων ἐν τὴν θαλάσσην.

3. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ. Απαντά, τὰ διά τὴν κατασκευὴν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν 600 κόρων, ἀναγκαιούντα μηχανήματα μηχανουργικοῦ καὶ κατεργασίας ἐλασμάτων, ὡς ἐπίστησι οἱ διὰ τὸν αὐτὸν σκοπὸν ἀπαραίτητοι πρόχειροι γερανοί, ὑπάρχουσιν ἐν Πειραιεῖ καὶ θὰ χορηγηθῶσιν, εἴτε ὑπὸ τῶν ἐργοστάσιων ἄτινα θὰ ἀναλάβωσι τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων τούτων, εἴτε ἐπὶ τῶν παραπλέοντων ἐν τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων.

4. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ. Υπάρχει ἐν Ἑλλάδι πετειραμένον ἀνώτερον τεχνικὸν προσωπικούν διπλωματούχων ναυπηγῶν, ὡς καὶ πνεονάζονταν κατώτερον τεχνικὸν προσωπικόν, ὡς λεβητοποιῶν, ἐφαρμοστῶν, μηχανουργῶν, ἐλεκτροτεχνιτῶν, υλουργῶν, ἀρμενάζοντων κλπ.

Δὲν ὑπάρχουσι μόνον πετειραμένοι ἐργοδηγοὶ διὰ τὴν χάραξιν ναυπηγικῶν γραμμῶν, καθὼς καὶ ἐργοδηγοὶ κατασκευῆς τῶν πλοίων.

Τοιούτοι απαίτησται 2—3, οἵτινες εύκόλως δύνανται νὰ μετακληθῶσιν ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ, όπου πλεονάζουσι.

Οὗτοι ἐπὶ πλέον θὰ χρησιμεύσωσι καὶ διὰ τὴν ἐκμάθησιν ‘Ἐλλήνων τεχνιτῶν εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐργασίας.

5. ΚΤΙΡΙΑ. Δὲν ὑπάρχουσι μόνον πετειραμένοι ἐργοδηγοὶ διὰ τὴν χάραξιν ναυπηγικῶν γραμμῶν, καθὼς καὶ πνεονάζονταν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

6. ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΟΥ. Τὰ υλικά, ήτοι τοῦ χαλυβδελάσματα, γωνίαι, κοινωμάτια, λεβητορδία, ξυλεία, ηλεκτρικά εἰδῶν, θλικές, κύριοι μηχαναῖ καὶ δοθητικά μηχανήματα αὐτῶν ὡς καὶ τὰ ἔξαρτηματα αὐτῶν, ἐφόδια κλπ. θὰ χορηγηθῶσιν ἐκ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΒΑΡΩΝ ΠΛΟΙΟΥ 600 ΠΕΡΙΠΟΥ ΚΟΡΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΟΤΑΚΙΟΤΗΣΟΣ. Μῆκος πλοίου περίπου 48 μ. Ταχύτης 14 μίλια. Μηχαναῖ 2, πετρελαιομηχαναῖ τῶν 500—600 λίτρων έκαστη.

1. Ἀπαίτηστον γένος πλοίου εἰς ἐλάσματα, γωνίας, κοινωμάτια	τόνων	290
2. Ξυλεία, ἐφόδια κλπ. περίπου	τόνων	130
3. Μηχαναῖ καὶ δοθητικά μηχανήματα	τόνων	90

‘Ολικὸν δάρος πλοίου	τόνων	510
----------------------	-------	-----

ΑΝΑΛΟΓΟΥΝΤΑ ΗΜΕΡΟΜΙΣΘΙΑ ΤΕΧΝΙΤΩΝ ΔΙ’ ΕΚΑΣΤΟΝ ΠΛΟΙΟΝ. 1. Λεβητοποιοὶ καὶ ηλεκτροσυγκ. περίπου ημερομίσθια 22.000

2. Ξυλουργοί, χρωματισταὶ	τόνων	8.500
3. Ἐγκαταστασιοὶ μηχανῶν & δοθητηκά μηχανήματα	τόνων	4.500

Σύνολον ημερομισθίων περίπου	τόνων	35.000
------------------------------	-------	--------

ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΣΤΟΝ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ 600 κόρων

1. Ἀναλογία ύλικον ἐλασμάτων, γωνιῶν, κοινωματίων κλπ.	17%
2. Ἀναλογία ύλικον ξυλείας, ἐφόδιων, ἐξόρτημάτων κλπ.	10% 27%
3. Ἀναλογία κυρίων μηχανῶν καὶ δοθητικά μηχανήματων	22% 49%

4. Ἀναλογία ημερομισθίων λεβητοποιῶν, ηλεκτροσυγκ. κλπ.	18%
5. Ἀναλογία ημερομισθίων μηχανουργῶν, υδραυλικῶν κλπ.	3%
6. Ἀναλογία ημερομισθίων ξυλουργῶν, χρωματιστῶν κλπ.	6% 27%

7. Ἀναλογία γενικῶν ἔξδων (φόροι, κρατήσεις, μισθοὶ ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ)	24%
κέρδους	51%

ΧΡΟΝΟΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΕΩΣ

Χρόνος ἀποπερατώσεως τοῦ 1ου πλοίου = ἐντὸς 15 περίπου μηνῶν.

Χρόνος ἀποπερατώσεως τοῦ 2ου πλοίου = ἐντὸς 21 περίπου μηνῶν.

Χρόνος ἀποπερατώσεως τοῦ 3ου πλοίου = ἐντὸς 26 περίπου μηνῶν.

Χρόνος ἀποπερατώσεως τοῦ 4ου πλοίου = ἐντὸς 29 περίπου μηνῶν.

Ἐν συμπεράσματι, ὡς ἐμφαίνεται διὰ τῶν ἀνωτέρω, διὰ τῆς κατασκευῆς ἐν Ἑλλάδι τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν 600 κόρων, θὰ παραμείνει εἰς τὴν Χώραν μας ποσοστὸν 51% (ἡμερομίσθια+γενικά ἔξδων) ἐπὶ τῆς διλκῆς αξίας ἐνὸς πλοίου (σκάφους καὶ μηχανῶν), ἐπὶ πλέον δὲ διὰ ἀπασχοληθῆ μέγιστον μέρος τοῦ ἀργούντος σημερονίσματος.

Πειραιεύς, 10 Μαΐου 1949

Μετὰ τιμῆς
Π. Α. ΝΕΤΡΟΥΤΣΗΣ
Ναυτηγός

Telephone: Avenue 4941

• ΔΑΝΕΙΑ
• ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ
• ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

• ΑΣΦΑΛΕΙΑ
• ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
• ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

‘Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:

SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE
WHITEHALL 3- { 5882
5883
5884

Cables: FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

γούμενος, νὰ καταβάλῃ τὸν φόρον κατὰ τόννου χωρητικότητος τοῦ πλοίου.

Διὰ νὰ ἐκλεψῃ δὲ καὶ ἐπ' αὐτοῦ πᾶσα ἀμφισβήτησις, δὲ ὑπολογισμὸς θὰ γίνεται, ἐφ' ὅσον προσάγωνται ἐπίσημα ναυλοσύμφωνα, ἐπὶ τῶν πραγματικῶν μεταφερθέντων προσών.

Τοιουτούρπως ἡ φορολογία καταντᾶ νὰ πλησιάζῃ κατὰ πολὺ τὸ παλαιὸν καὶ γνώριμον εἰς τὴν ναυτιλίαν σύστημα τῆς κατὰ τόννου χωρητικότητος, μὲ πρόσθετον πλεονέκτημα ὅτι αὐτῇ θὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τοῦ πραγματικοῦ διαρκοῦ πλοίου καὶ δχὶ ἐπὶ τῆς ὄνομαστικῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου (d. w.).

Ἐν περιπτώσει ὅμως καθ' ἥν η βάσις αὕτη δὲν ικανοποιεῖ τὸν φορολογούμενον, τότε νὸν δύναται οὔτος ἐντὸς μᾶς συντόμου προθεμαίας, νὰ ζητησῃ ὅπως τοῦ ὑπολογισθῆ δὲ φόρος βάσει τῶν πραγματικῶν ἑσδόδων καὶ ἔξδων τοῦ πλοίου, χωρὶς ἡ δηλωσίς τῆς προτιμήσεως του ταύτης νὰ τὸν ἀποστερῇ τοῦ δικαιωμάτου τοῦ νὰ καταψύγῃ καὶ εἰς δεύτερον βαθμὸν κρίσεως, ἐφ' ὅσον πῆθε θεωρηση ἑαυτὸν ἀδικούμενον.

Ἐν τοιαύτῃ ὅμως περιπτώσει, ὡς ἔχων τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως, πρέπει νὰ ὑποδάλῃ:

α) Κεκυρωμένον ἀντίγραφον τοῦ ναυτολογίου, εἰς τὸ ὅποιον σὺν τοῖς ἀλλοῖς νὰ ἀναγράφωνται λεπτομέρεια περὶ τοῦ μεταφερθέντος διαρκοῦ, καὶ εἰ δυνατόν περὶ τῆς ἀξίας τῶν καυσίμων, τῶν γενομένων δαπανῶν φορτοεκφορτώσεων καὶ εἰσκευασμῶν. 6) Ἀντίγραφον τοῦ 'Ημερολογίου. γ) Ἀντίγραφον τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου. δ) Ἀντίγραφα δασιειστικῶν συμβολαίων, πρὸς ἔξακριδῶν τῶν χρεούμενών τόκων. ε) Ἐκκαθάριστιν τῶν δαπανῶν ἑκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως, ἤτοι ἀξία καυσίμων, μισθοτροφοδοσίων, φορτοεκφορτικῶν, λιμενικῶν κλπ. ἔξδων, κατεστρωμένης βάσει τοῦ γνωστοῦ εἰς τὴν ναυτιλίαν ἑξοδολογίου τῶν πλοίων, καὶ συνδευμένης υπὸ τὸν ἀπαραιτήτων δικαιολογητικῶν.

Ἐν περιπτώσει διαφωνίας ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν ἀνωτέρω ἀποδεικτῶν, νὰ προσάγωνται καὶ τὰ ἐπίσημα διδύλια.

Ύπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, οὐδεὶς εἶναι δυνατὸν νὰ παραπονεθῇ διὰ ἡδικήθ. Η δεσμιότητας θὰ εἶναι ταχεῖα καὶ ἀδάπανος, συμπαθές δὲ καὶ τὸ σύστημα, ἀφοῦ αὐτὸς θὰ εἶναι τῆς προτιμήσεως τοῦ φορολογούμενου.

2) Νὰ καθορισθοῦν δύο φορολογικοὶ συντελεσταί.

α) Ο σταθερὸς—φορολογικός, δὲ ὅποιος θὰ ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὰς δύο βάσεις τῆς φορολογίας. Δηλαδὴ εἴτε δεκχῖται ὁ φορολογούμενος νὰ πληρώσῃ φόρον βάσει τοῦ ναυλαριθμοῦ, εἴτε βάσει τῶν πραγματικῶν ἑσδόδων.

6) Ο διαφορικός, διὰ τὰς ἀποδείξεις.

Σ ταθερὸς — φορολογικός. Αὐτὸς θὰ εἶναι τὸ φορολογικὸν ποσοστόν ἐπὶ τοῦ ναυλαριθμοῦ ή τῶν καθαρῶν ἑσδόδων τοῦ πλοίου.

Διαφορικός δὲ θὰ εἶναι ὁ συντελεστὴς τῶν ἑκτάσεων, τὰς ὅποιας θὰ ἀναγνωρίζει τὸ κράτος εἰς τὸν φορολογούμενον, πρὸς σχηματισμὸν τῶν ἀποθεματικῶν ἑξισώσεως, περὶ τῶν ὅποιων ἀμιλάσαμεν ἢδη εἰς τὰ προεκτένετα. 'Ονομάζομεν δὲ αὐτὸν διαφορικόν, διότι κατ' ἀντίθεσιν τοῦ δι, τι γίνεται σήμερον βάσει τοῦ N. Δ. 567)48, ὡς τοῦτο ἐπροποιήθη καὶ συνεπληρώθη μεταγενεστέρων διὰ τοῦ A. N. 887)49, δορίζοντος πάγιον ποσοστὸν ἀποσδέεων, διὰ τοῦ προτεινούμενου διαφορικοῦ συντελεστοῦ, θὰ καθορίζεται τὸ ποσοστὸν τοῦτο κατ' ἔτος ἢ κατὰ τριμήνιαν ὑπὸ τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς, βάσει τοῦ δεικτοῦ τῆς δραστηριότητος τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγού ναυτιλίας καὶ βάσει τῶν φάσεων τοῦ σικουνικού κυκλού τὸν ὅποιον αὐτὴ διέρχεται (ἔπειτα καλά, μέτρια, δυσμενή), περὶ ὃν ὀμιλήσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον.

Ἐν ἄλλοις λόγοις αἱ αὐδομειώσεις τοῦ συντελεστοῦ τούτου, δὲ ὅποιος θὰ εἶναι ὁ δημιουργὸς τῶν ἀποθεματικῶν κεφαλίσιων ἑξισώσεως, θὰ εἶναι ἡ ἐκφραστὶς τῆς πολιτικῆς τῶν ἑκάστων Κυβερνήσεων, ἐναντὶ τῆς ναυτιλίας.

Τὸ σημεῖον τούτο εἶναι κατὰ τὴν ἀντίληψην μας, ἐν ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ζητημάτα τῆς ναυτιλίας μας, τοῦ ὅποιον ὅμως τὸ Κράτος μόλις τελευταῖς ἔξετιμης τὴν σημασίαν.

Τὸ ἐλληνικὸν πλοίον κινούμενον εἰς τὰ περιθώρια τῶν διειθῶν μεταφορῶν, ἐκτοπιζόμενον διαρκῶς ἀπὸ τοὺς προστατευτισμούς τῶν ἄλλων χωρῶν καὶ μὴ ἔχον ἀλλή τινα ὑπὲρ αὐτοῦ προστασίαν παρὰ τὴν ἀνταγωνιστικήν τοῦ ικανότητα, εἶναι ὑποχρεωμένον:

α) Νὰ εἶναι μικρᾶς ἀξίας καὶ ἐπομένων παλαιόν, ήλικίας δηλαδὴ κατὰ τὴν ὅποιαν θεωρεῖται ἄχρηστον πλέον διὰ τοὺς ἄλλους.

6) Νὰ ταξιδεύῃ παραδέπον, κατὰ τὸ δυνατόν, τοὺς κανόνας ἀσφαλείας ὡς πρὸς τὸ μεταφερόμενον δάρος, τὸ είδος τοῦ φορτίου, τὴν ἀναγκαίαν συντήρησιν καὶ κάποτε-κάποτε τὴν ἑταρκή κάλυψην τῆς ἀξίας του ὑπὸ τῆς ἀσφαλείας.

Τοιούτην λοιπὸν ποιότητος ὀλικόν, τὸ ὅποιον ἐπὶ πλέον τυγχάνει καὶ τόσης κακῆς μεταχειρίσεως, φυσικὸν εἶναι εἰς περιόδους ναυτιλιακῆς κρίσεως νὰ υφίσταται τοῦτο ζωρότερον τὸν ἀντίκτυπον αὐτῆς καὶ συνεπῶς τὴν ὑποτίμησιν τῆς ἀξίας του.

Διὰ νὰ ἐκτιμηθῇ δὲ περισσότερον ἡ δραματικὴ εἰκών, τὴν διόπιαν παρουσιάζουν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν αἱ σπασμώδικαι αὐταὶ μεταπρᾶσεις τοῦ δείκτου τῆς ἀγοραίας τιμῆς ἐνὸς συνήθους Ἑλληνικοῦ πλοίου (TRAMP) παραθέτομεν τοὺς κάτωθι ἀριθμοὺς τῆς τελευταίας εἰκοσατούς περιόδου:

Άξια πλοίου εἰς		Άξια πλοίου εἰς	
ΕΤΗ	Λίρας Ἀγγλίας	ΕΤΗ	Λίρας Ἀγγλίας
1918	250.000	1934	10.500
1919	180.000	1935	15.000
1921	60.000	1936	32.000
1923	36.000	1937	62.000
1926	45.000	1938	34.000
1930	31.000	1939	21.000
1931	12.000	1939	55.000
1932	4.500	1939	100.000
1933	6.500		

Ἐπομένων ἡ δημιουργία εἰς χεῖρας τοῦ ἐπιχειρηματίου ἀποθεματικῶν κεφαλίων ἔξισώσεως, εἶναι ὁ ἀσφαλέστερος τρόπος ἔξουδετερώσεως τῶν καταστρεπτικῶν ἐπιδράσεων τὰς ὅποιας προκαλούν αἱ οἰκονομικαὶ ύφεσεις, ἀλλὰ καὶ ἡ μόνη δόδις ἀγοραὶ νέων πλοίων εἰς περιόδους εὐκαιρίριστας, ὡστε νὰ ἀνανεωύται διαρκῶς (νὰ φεστικά) ὁ ἐμπορικός μας στόλος, διὰ νὰ εἶναι πάντοτε ἀξιόμαχος εἰς τὸ πεδίον τοῦ διεθνούς ἀνταγωνισμού.

Διὰ νὰ κατανοθῇ πόσον μεγάλην σημασίαν δίδουν οἱ "Ἀγγλοι" εἰς τὸν συντελεστὴν αὐτὸν, τῆς δημιουργίας κεφαλαίων ἔξισώσεως, (σημειωτέον δὲ ὅτι πρόκειται καὶ περὶ ἀγγλικῶν πλοίων, δηλαδὴ ὑλικού νέου, καλῶν συντηρούμενου κλπ.) προσθέτουμε τὸ ἔξην δημοσίευμα, διόπει τὴν κατεκχωρίσμενον εἰς τὸ παγκοσμίου φήμης ναυτικὸν περιοδικὸν «FAIR PLAY» τῆς 14ης Απριλίου 1949 σελίς 914. (Περίληψη).

"Κατά τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς 24ης Φεβρουαρίου 1949, τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἔκτηή η σύνοδος τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀναγνωριζόμενης ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐκπτώσεως, διὰ τὴν παλαιωσιν τῶν πλοίων, δηλαδὴ ὑλικού νέου, καλῶν συντηρούμενου κλπ.) προσθέτουμε τὸ ἔξην δημοσίευμα, διόπει τὴν κατεκχωρίσμενον εἰς τὸ παγκοσμίου φήμης ναυτικὸν περιοδικόν «FAIR PLAY» τῆς 14ης Απριλίου 1949, καὶ τὴν ἀνανεώσιν αὐτῶν.

"Η 'Ἀγγλικὴ Κυβέρνησης ἀνέγνωρε τὸ ἔξημα τοῦτο ὡς λογικὸν καὶ ἀνταποκρινόμενον πρὸς μιαν πραγματικὴν ἀνάγκην, κατόπιν δὲ τούτου ἀπὸ τῆς δημοσίευσης τοῦ 'Απριλίου 1949 καὶ περὶ τὸ παρακράτημα διὰ τῶν σχηματισμῶν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων ὑπὸ τῆς ναυτιλίας, ώρισης εἰς 40% παρὰ τὰς μεγάλας ἀνάγκας τὰς ὅποιας έχει ἀκόμη διατάξεις τῶν κερδῶν τῶν κερδῶν τῶν πλοίων, τὰς μεγάλας τῆς χώρας ταύτης.

Τὸ δι τοι παρ' ἡμίν ἐγένετο ἀντιληπτόν, τώρα τελευταίως, διὰ τοῦτο εἶναι τὸ σημεῖον (δηλαδὴ ὁ ἀσφορολόγυτος συντελεστὴς ἀποσδέεσσες τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου) διὰ τοῦ ὅποιος θὰ ἐκφράσθη ἐπὶ τῷ μέλλοντι ἡ πολιτικὴ τοῦ κράτους ἔναντι τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας του, μᾶς τὸ πληροφορεῖ ἡ κάτωθι περικοπὴ τῆς Εἰσιγνητικῆς 'Εκθέσεως τοῦ Α.Ν. 888)49 (περὶ τροποποίησεως καὶ συμπλήρωσης τῶν διατάξεων τοῦ ὑπὸ ἀριθμ. 567)48 Ν. Δ. περὶ φορολογίας τῶν κερδῶν τῶν πλοίων τῶν μηχανοκινήτων πλοίων).

"Αἱ δημιουργηθεῖσαι συνθήκαι εἰκόνας τῶν ληφέος ἐκ μέρους της Κυβερνήσεων τῶν ἔξιν κρατῶν ὠρισμένων εὐεργετικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας των, ἐπέδαλον τὴν θέσπισι καὶ παρ' ἡμίν ἀνάλογου διατάξεως ὑπὲρ τῆς ημεδαπῆς ναυτιλίας. Πρὸς τοῦτο ἰθεστόθη ἡ διάταξης τῆς παραγράφου 1 τοῦ σέμρου 2 τοῦ κοινοποιουμένου Νόμου διὰ τῆς ὅποιας ημέρης η κατὰ τὰς ἀξίας πηγήσεων τοῦ πλοίου, ἀπὸ 6% ἔως 8% ὥπερ ἀρχικῶς ητο, εἰς εἰκοσιν ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (20%), διὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος της 1947. Τὸ ποσοστό τοῦτο ἀποσδέεσσες τῆς ἀκάπνειας παρέχεται διὰ τὸ πράτον τὸν ἡμερολογιακὸν ἔτος της ἐκμεταλλεύσεως καὶ εἰς τὰ πλοία τὰ τιθέμενα ὑπὸ Ἑλληνικής σημαίαν ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1947 καὶ ἐφεῆς.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον λοιπὸν ἡ ἀπόσδεσις τοῦ πλοίου, παγία δι' ἔντονος, καὶ διὰ μιαν ἀκόμη τριμηνίαν, θὰ ἐκφράζεται ἐκάστοτε δι' ἔνδος ποσοστικού ἀριθμοῦ, διότις θὰ περιλαμβάνῃ τρεῖς ὑποδιαιρέσεις.

α) Τὴν ὑποτίμησιν ἐκ τῆς ἡλικίας, τὴν ὅποιαν καὶ τώρα ὁ Νόμος ἀναγνωρίζει.

β) Τὴν ἀπόσδεσιν τῆς ἀξίας κτήσεως, τὴν ὅποιαν εἶται διατάξεις τῆς ηλικίας κατὰ τὴν παραγράψης.

γ) Τὸ ποσοστό τῆς ἀξίας κτήσεως τῶν πλοίων, πανεὶ ἡ παρακράτηση αὐτῶν περαιτέρω.

3) Ζημίαι μεταφερόμεναι εἰς νέον, θὰ ἀποτελοῦν τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς ἐπομένης η τῶν ἐπομένων χρήσεων.

4) Αἱ γενικαὶ διατάξαις διαχειρίσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, διαρύνουν τὸ πλοίον η τὰ πλοία στὴν ἀναλογίαν.

5) 'Ἐν περιπτώσει αὐτών παλαιάς, θὰ παρακρατήται ἐκ τῶν κλάσιν τοῦ πλοίου ποσοστόν, διόπει διάστασις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν ὑποτίμησιν τῆς ἀξίας του.

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET
NEW YORK 4, N.Y.



Άργεντινή

Η έταιρια Ντοντέρο

Κατά πληροφορίας έκ Μπουνέος "Άρες", ή έφομερίς «Εποκα», τῆς δόποιας γνωστοί είναι οι δεσμοί μετα τού προέδρου κ. Περόν, άνηγγειλεν, ότι ή κυβέρνησης προέδρη είς τὴν ἀγοράν δόλων τῶν σκαφῶν τῆς έταιριας Ντοντέρο, η οποία σημειώθην είναι ή μεγαλύτερα Άργεντινή ναυτιλιακή ἐπιχείρησης ιδιωτικῶν συμφερόντων. Ο κ. Ντοντέρο είναι προσωπικός φίλος τού κ. Περόν.

Η έταιρια Ντοντέρο κατέχει ἔνα σεβαστὸν ἀριθμὸν ποντοπόρων πλοίων διὰ τῆς προσκτήσεως τῶν ὅποιών ὁ κυβερνητικός ἐμπορικός στόλος τῆς Άργεντινής ἀποδεῖνει ισχυρότατος καὶ πλουτίζεται μὲ σύγχρονα σκάφη δόλων τῶν κατηγοριῶν, ἔρχομενος εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, προκειμένου περὶ τῶν χωρῶν τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου.

Πράγματι, ὁ στόλος τού κ. Ντοντέρο περιλαμβάνει 382 μονάδας, μὲ σύνθεσιν ἀπὸ τῶν ρυμουλκῶν μέχρις ὑπερωκεανίων.

Γερμανία

Διὰ τὴν ἀπόκτησιν ναυτιλίας

Οἱ ἐφοπλιστοί καὶ οἱ ναυτιγοί κύκλοι τοῦ Ἀμεριγού μὲ αἰσθήματανακουφίσεως ἔδεχθησαν τὰς προσφάτους ἀποφάσεις περὶ καλαρωσεών τῶν περιορισμῶν, δόσον ἀφορά τὴν ναυτιγησιν καὶ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων ὑπὸ τὴν γερμανικὴν σημαίαν, ἀν καὶ τὰ καθορισθέα δρια ταχύτητος καὶ χωρητικότητος τὸ προεκάλεστον ὀρισμένας ἐπιφυλάξεις, ὡς πρὸς τὴν ὀφελιμότητα τῶν γενομένων παραχωρήσεων. Ἀπὸ τούδε οἱ ἐλόγω κύκλοι ἥρχισαν νὰ συζητοῦν τὴν τροποποίησιν τῶν ἀποφασισθέντων προβλέποντες ὅτι, ἀλλως, θὰ είναι ἀδύνατον ἡ μέχρι τοῦ 1955 θετική ἀποκατάστασις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἔστω καὶ μὲ περιορισμένην χωρητικότητα.

Ἡ Ἐλειψις ἐπίσης ἐπαρκῶν κεφαλαίων δημιουργεὶ πρόβλημα χρηματοδοτήσεως τοῦ ὀλον προγράμματος, οἱ δὲ γερμανοὶ ἀπὸ τὸ σχέδιον Μάρσαλ ἀναμένουν νὰ ἀντλήσουν κατ' ἄρχην τὰς ἀναγκαῖας πιστώσεις. Ἡ προτεινομένη κατασκευὴ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν δὲν φάνεται νὰ προκαλῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν γερμανικῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἀποβλέπουν κυρίως εἰς τὰς πρὸς τὸ ἔξωτερο τακτικὰ γραμμάτων. Τὸ ὄριον τῶν 12 μιλίων ἐπαναφέρεται—λέγουν—τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν κατάστασιν τοῦ 1908, ἐνώ ή σημειεὶν ταχύτητας τῶν πλοίων γραμμῆς είναι ή τὸν 15 ἐως 16 μιλίων. Δεδομένου ὅτι, βάσει τῆς σημαχικῆς συμφωνίας, ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου μόλις τοῦ 1952 θέλει ἀρχίσει ἡ κατασκευὴ ἔτερων τύπων σκαφῶν, πλὴν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, υπολογίζομένου δὲ εἰς δύο ἡπτὸ τοῦ χρόνου ναυπηγήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν, προβλέπεται, ὅτι ή Γερμανία μόνον ἀπὸ τοῦ 1955 καὶ ἐπέκεινα θέλει ἐμφανισθῆ ἡ τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον.

Δὲν ίκανοποιοῦνται ἐπίσης οἱ γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ μὲ τὴν παραχώρησιν τῶν 40 «λίμπερτς» καὶ τῶν 10 δεξαμενοπλοίων «Τ2», διότι θεωροῦν τὰ πλοία ταῦτα δραχμαῖα καὶ μὲ μικρῶν τὴν συναγωνιστικῶν τῶν ίκανοτητα. Πάντως, οἱ ἐπόμενοι ἔξ μηνεσ βάσιτεσ ἀποτελέσουν μίαν περιόδου ἀναπτροσαμογῆς τῆς γερμανικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ προετοιμασίαν διὰ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποκαταστάσεως.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Η «Ναυτιλιακή Επιτροπή»

Εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀποχωρήσαντος τὴν 15ην 'Απριλίου ἀπὸ τὴν προεδρίαν τῆς «Ναυτιλιακής Επιτροπῆς» ναυάρχου κ. Σμίθ, ὁ πρόεδρος κ. Τρούμαν διώρισε πρόεδρον αὐτῆς τὸν στρατηγὸν κ. Φιλίππον Φλέμιγκ. Ἡ Γερουσία ἐνέκρινε ἀμέσως τὸν διορισμόν, τὸν ὅποιον ἐπεκρότησαν καὶ οἱ ἐφοπλιστοί κύκλοι, διότι ὁ κ. Φλέμιγκ είναι προκισμένος μὲ μεγάλας διοικητικὰς ίκανοτητας.

Ἡ ἀνεργία τῶν πληρωμάτων

Ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας αἱ ἀμερικανικαὶ ἐργατικαὶ ὄργανωσεις ἐπιστημένους τὸν κίνδυνον ἀνεργίας εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτεργατῶν ἔξ ἀφορμῆς τοῦ ὀλοέν περιοριζομένου ἀριθμοῦ τῶν ἐν κινήσει ἀμερικανικῶν σκαφῶν. «Ἐναντὶ 1855 πλοίων τελούντων τὴν 1ην 'Ιουλίου 1948 ἐν ὑπερεσίᾳ παρέμενον μόνον 1577 κατὰ τὴν 1ην Μαΐου

NORDISCHE KONTROLL-GESELLSCHAFT m b.H.

(Northern Superintending Co Ltd.)

Incorporated in 1929

HAMBURG II.

Roedingsmarkt 52.

Ueberseehaven) Verwaltungsgeb.

CONTRACTORS FOR TALLYING & CHECKWEIGHING

of all classes of inward & outward cargoes for Shipowners' account.

Cable address: «KORNOPSYNAS»—Hamburg, Bremen.

London Representatives:

CARGO SUPERVISORS Ltd.,

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

Telegrams: «CARGOSUVIS»—London.

Telephone: Avenue 5877.

1949. Μία μόνον ὀργάνωσις, ή C.I.O., ἐμφανίζει ἀνέργους ναυτικούς τὸ ἥμισυ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 47.000 μελῶν τῶν ναυτεργατικοῦ τῆς τμῆματος, ἐνώ την ίδιαν ἀναλογίαν τοῦ 50% παρουσιάζουν καὶ αἱ «Ἐνωσίεις» τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν τοῦ E.N. Ἡ ἔτερα ἀμερικανικὴ ὀργάνωσις, ή A.F.L., καὶ ἡ τῶν πλοιαρχῶν καὶ πλοηγῶν, ἀναφέρουν ποσοστὸν ἀνεργίας 15 ἐως 30% ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῶν μελῶν τῶν. Τὸ σύνολον τῶν ἀπασχολουμένων κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἀμερικανικῶν πληρωμάτων ὑπελογίζετο εἰς 79.000 ἀνδρῶν.

Οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ἀνωτέρω ὄργανωσεων πιέζουν τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, ἵνα αφ' ἕνος μὲν ἐνισχυστὴ τὴν ναυτεργικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, ἀφ' ἔτερου δὲ ἀναστείλῃ κάθε περιαρτέων μεταφοράν σκαφῶν ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον εἰς ξένας σημαίας. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις ἰσχυρίζονται εἰς προκειμένων, διότι τούλαντον 2.000.000 τ. γκρός ἀμερικανικῶν πλοίων ἔχουν καμποφλασθῆ ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Όδοιδύρας, μὲ ἀπότελεσμα τὴν ἀπόλειαν τῆς ἐργασίας τῶν διὰ 20 ἐως 25 χιλιάδας ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν. Ἐντεύθεν δέον νὰ ἀγαπητηθῇ καὶ ἡ ὑποστρίξις τοῦ μπούκοτάς κατὰ τῶν πλοίων τῶν δύο τούτων σηματιών ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ὄργανωσεις.

Μία ἄλλη προσπάθεια πρὸς ἔξευρεσιν ἀπασχολήσεως στρέφεται πρὸς τὴν καθηέρωσιν πολυτηληγράφων συνθέσεως τῶν πληρώματάν. Τὸ αἵτημα τούτο, καθὼς καὶ ἡ ζητούμενη αὔξησις τοῦ δασικοῦ μισθοῦ καὶ τῶν ὑπερωριῶν κατὰ 15% ἀπὸ τῆς 15ης 'Ιουνίου, διότι λήγει ἡ ἴσχυς τῆς ὑφισταμένης συλλογικῆς συμβάσεως ἐργασίας, ἀπότελούν ἀντικείμενων τῶν ἡδη διεξαγομένων διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς. «Ἄν καθιερωθῇ ἡ ἔδουμάς τῶν 40 ὠρῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀντὶ τῶν 48, θὰ σημανῇ τούτο μίαν αὔξησιν τοῦ προσωπικοῦ. Ἄς σημειωθῇ, ὅτι οἱ σημερινοὶ συχνύσασι σύνθεσις προβλέπεται διὰ σκάφους τοῦ τύπου «Βίκτορ» προσωπικὸν 14 ἀξιωματικῶν καὶ κατατέρου πληρώματος διὰ τὸ κατάστρωμα καὶ 10 διὰ τὸ μηχανοστάσιον, πέραν φυσικὰ τοῦ προσωπικοῦ τῶν δυονηθητικῶν ὑπηρεσιῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ δύνανται, ὑπὲρ τὸ κατώτατον τοῦ οὗρον συνθέσεων, νὰ χρησιμοποιήσουν δύος περιστορέων ναύτας τέπιμψιον, ἀρκεῖ τὰ σκάφη των νὰ διαθέτουν τὰ ἀνάλογα ναυσογραφικά μέσα. Ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις προβάλλεται τὸ ἐπιχείρημα διὰ τὴν ἀνέξησιν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ὅτι ή σύνθεσις δέον ἐνισχύθη κατ' ἀνάλογον πρὸς τὴν 1ην) 3—εναντὶ τῆς προπολευκῆς περιόδου—αὔξησιν τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς ταχύτητος τῶν σημερινῶν πλοίων.

Τὰ πωληδέντα κρατικά σκάφη

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τῆς «Ναυτιλιακής Επιτροπῆς» τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, δέκα τρεῖς χώρασιν ὡγόρασαν μεχρι τούδε—ἐπὶ τὴ δάσει τοῦ νόμου τοῦ 1946 περὶ πωλήσεως πλοίων—449 ἐν δύο ἀμερικανικά σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Διὰ τὰς ἐν λόγῳ ἀγοράς τῶν πλοίων πολλαρίων, ἀλλαγήσανται δύνανται, ὑπὲρ τὸ κατώτατον τοῦ οὗρον συνθέσεων, νὰ χρησιμοποιήσουν δύος περιστορέων ναύτας τέπιμψιον, ἀρκεῖ τὰ σκάφη των νὰ διαθέτουν τὰ ἀνάλογα ναυσογραφικά μέσα. Ἀπὸ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις προβάλλεται τὸ ἐπιχείρημα διὰ τὴν ἀνέξησιν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ὅτι ή σύνθεσις δέον ἐνισχύθη κατ' ἀνάλογον πρὸς τὴν 1ην) 3—εναντὶ τῆς προπολευκῆς περιόδου—αὔξησιν τῆς χωρητικότητος καὶ τῆς ταχύτητος τῶν σημερινῶν πλοίων.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου ἐ. ξ. χρονικὸν διάστημα, ὅποτε τὸ ὑπόλοιπον τῶν ὄφειλομένων δασείων ἀνήρχετο εἰς 206.1 ἑκατ. δολαρίων. «Ἡ Βραζιλία ὄφειλει 5.9 ἑκατ. δολαρίων, εναντὶ ἀρχικοῦ χρέους 6.2 ἑκατομμυρίων, ή Κίνα 15.9 εναντὶ 16.3, ή Φινλανδία 1.1 εναντὶ 1.1, ή Γαλλία 52.6 εναντὶ 56, ή Ἑλλάς 33.2 εναντὶ 41.3, ή Ιταλία 60.4 εναντὶ 65, ή Ολλανδία 9 εναντὶ 9.5, ή Νορβηγία 15.1 εναντὶ 18.9, ή Περού 3.8 εναντὶ 4, αἱ Φιλιππίναι 1.9 εναντὶ 2, ή Τουρκία 5.6 εναντὶ 6.1 καὶ η Ούρουγουάνη 1.8 εναντὶ ἀρχικοῦ χρέους 1.9 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Τὰ ἀγορασθέντα εἴς ἀλλού σκάφη ήσαν 12 διὰ τὴν Βραζιλίαν, 11 διὰ τὴν Κίναν, 3 διὰ τὴν Φινλανδίαν, 98 διὰ τὴν Γαλλίαν, 100 διὰ τὴν Ἑλλάδα, 123 διὰ τὴν Ιταλίαν, 11 διὰ τὴν Ολλανδίαν, 40 διὰ τὴν Νορβηγίαν, 8 διὰ τὴν Περού, 10 διὰ τὴν Τούρκιαν, 4 διὰ τὴν Ούρουγουάνη, 3 διὰ τὸ Ίράν καὶ 4 διὰ τὰς Φιλιππίνας.

Τὰ πρότυπα διὰ τυποποιημένα σκάφη

Τὸ δεύτερον ἐκ τῶν δύο τυποποιημένων πλοίων, περὶ τῶν ὄποιών ἐγράφεται εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, διότι ἐπρόκειτο νὰ ναυπηγήσηται ἡ «Ναυτιλιακή Επιτροπή», διὰ καὶ ἀπότελεσμα τὸ πρότυπον ἀθρόας κατασκευῆς παρομοίων σκαφῶν ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, θὰ είναι μεγαλύτερον, ἐνδεχομένως ταχύτερον καὶ μὲ διτλάσιον τὸ κόστος ναυπηγήσεως του ἀπὸ

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.

τὸ πρῶτον, ὡς ἀναφέρουν σχετικαὶ πληροφορίαι ἔξι Οὐάσιγκτώνος. Τεχνι-
καὶ λεπτομέρεια διὰ τὴν ἐν λόγῳ κατασκευὴν δὲν ἀνεκοινώθησαν, ἀλλὰ
ὡς ἐγγύωσθη, τὰ πλοῖα τοῦ νέου τούτου τύπου θὰ χρησιμοποιῶνται ἀλλὰ
πιθανότακτα τοῦ στόλου καὶ θὰ είνει μεγαλύτερα τῶν ήδη ναυπηγουμένων «ἀ-
ντηνέος» διά τὴν γραμμὴν τοῦ γύρου τοῦ κόσμου ὑπὸ τῆς «Πρέζειντ Λάιν-

Ἐναντί τοῦ πρώτου «προτύπου», τὸ δεύτερον θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 528 ποδῶν, ἀντὶ των 453 ποδῶν, πλάτους 76, ἀντὶ 66 ποδῶν, δύναμιν μηχανῶν 20.000 ἵππων ἀντὶ 12.000 καὶ κόστος 10 ἑκατόν. Δολαρίων, ἀντὶ των 5 ἑκ., δολαρίων τοῦ πρώτου. Ἡ χωρητικότης του θὰ κυμαίνεται σώς μεταξὺ 13.000 ἤως 14.000 τόνων. Τὰ ὑπέρωκεανίς της «Πρέιστεντ» —σκάφη, μικτά δι' επιβάτας καὶ φορτία— εἶναι χωρητικότητος 15.000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 19.6 μιλλίων. Ἡ ταχύτης τών μεταγωγικών του προτύπου ἐνδέχεται νά είνε μεγαλύτερά.

Ούτω είσι οιαδήποτε πολεμικήν ἀνάγκην τὸ ναυπιγικὸν πρόγραμμα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν θὰ είνε προκαθαρισμένον καὶ θὰ δύνανται τὰ ναυπηγεῖα νὰ ἀναλάβουν ἀμέσως τὴν ὄμαδικὴν κατασκευὴν τῶν βοηθητικῶν τούτων σκαφῶν, ἅτινα θὰ είνε ἰκανόν νὰ μεταφέρουν ἀρκετὰς χιλιάδας στρατιωτῶν, ὅπως τὰ «λίμπερτος» καὶ «βίκτορις» τοῦ προγράμματος πολέμου. «Ἄς σημειωθῇ ἐπὶ εύκαιρια, χάριν τῆς συγκρίσεως, ὅτι τὰ «λίμπερτος» ἔκοστιαν ἀρχικῶς 2.6 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ 1.7 ἑκάτ., μόνον κατὰ τὰ τελευταῖα ἡτη τῆς ναυπηγήσεώς των. Ἡ κατασκευὴ τοῦ 6' προτότυπου προβλέπεται ν ἀρχιστη τὴν Ἰην Μαΐου 1950, μὲ παράδοσιν αὐτοῦ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1951.

Διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοίαν

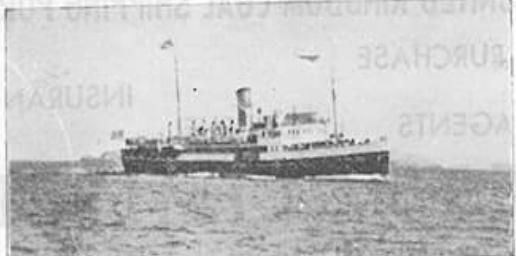
Κατά τούς τελευταίους έξι μήνας ένας άσυνηθώς μεγάλος αριθμός συγκρύσεων, και προσφάρξεων έσπειρείσθη εἰς τὴν παγκόσμιον καυτιλίαν, χωρὶς οι απορούντες διὰ τὸ γεγονός αὐτὸν ἀσφαλιστοὶ τὸ δύνανται νὰ διακρίωσαν τὰ αἴτια, ποὺ προκαλοῦν τὴν συχνότητα τῶν ἐν λόγῳ φθαλασσίων ἀτυχημάτων. Ἐκείνο διπέρ ιδιαιτέρως τούς ζηνεῖται εἰς τὸ δῆτι τοιαύτων ἀτυχημάτων συνέβησαν καὶ εἰς τὰ πλοῖα ἐφόδιασμένα μὲν δῆλα τὰ σύγχρονα δργανά ναυστοπίας, ἀκόμη καὶ μὲ συσκευὴ «ραντάρ». Ἀναφέρεται σχετικῶς ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις, τοῦ προσκρούσαντος ἐπὶ υψηλῶν εἰς τὰς δραζιλιανὰς ἀκτὰς ὑπέρωκεανίου «Μαγκυταλένα», καθὼς καὶ η σύγκρουσις πλοίου τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς μὲν ἔνα δεξαιμενόπλοιον. Τρεῖς ἀκόμη δυσεξήγητοι συγκρούσεις πλοίων ἔλαβον χώραν προσφάτως εἰς τὰς ἀμερικανικᾶς ἀκτὰς τοῦ Ἀτλαντικού, μία πάρα πολὺ ποταμὸν Ντελαγουσάιρ, ἔτερα εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Νιού Τζέρσεϋ καὶ μία τρίτη πλησίον τοῦ φάρου «Άμπουαζ». Καὶ εἰς τὰς τρεῖς αὕτας περιπτώσεις ἐπρόκειτο περὶ δεξαιμενοπλοίων μικρᾶς ἥλικας.

Από τάς πρώτας ἀνακρίσεις διεπιστώθη, ὅτωσδήποτε, ἡ κακή νοσηπλοΐα ὠρισμένων ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν. Διερωτώνται δύος οἱ ἐνδιαφέρομενοι ναυτικοὶ κύκλοι, ποιοί εἰναι ἐν προκειμένῳ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἔραντάρῳ, τοῦ «λοραν» καὶ τόσων ἄλλων πολυτίμων ἐπιστημονικῶν ὥργανων διάτην ἀσφαλείαν τῆς ναυποτίδαις. Εἰσήχθησαν ταῦτα ἐπὶ τῶν πλοίων μεταξὺ τῶν πλεόμενών ἐν τῇ πεποιθήσει, διτὶ θά περιόρισαν τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα εἰς τὸ ἐλάχιστον, διτὶ θά ἐπιτρέψουν μίαν ἀνετον ταχύτητα ἐν καιρῷ ὁμίχλης καὶ διτὶ γενικῶς θά δελτιώσουν τὸ ἐπίτεπδον ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ. «Ολαὶ αὐταὶ αἱ αἰσιοδοξοὶ προβλέψεις ἀναθεωροῦνται ἦδη.

Αμερικανὸς ἐμπειρογνώμων εἰς τὰ τῶν ναυτασφαλεἰῶν ἑδηλά πρό μερῶν εἰς τὸν Ἀμερικανὸν τύπον, δῆταί σι ουσικεῖαι διὰ τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοΐαν τείνουν νά προκαλέσουν έναν ἔξαιρετικῶς ἀποτέλεσμα: "Ἐπαναπτυόνται δηλαδὴ ἐπὶ τῶν μηχανημάτων αὐτῶν οἱ ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων καὶ ἀπόκτονται τὴν ἀπατηλή παραστίθουσι τῆς ἀσφαλείας. Διδόντων εἰς τὰ ἐν λόγῳ μηχανήματα περισσότερον ἐμπιστούσην καὶ παραμελοῦν τὴν ἀγρυπνίαν παρακολούθησιν τῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὁποίας ναυσιπλούσιν. "Ἐτερος ἀσφαλιστής ὑπέδειξε σχετικῶς, δῆταί καὶ οἱ ἐφοριασταὶ ἀπόδιδουν, περισσότερον τὸν δέοντος, ἐμπιστούσην εἰς τὰ ὄργανα ναυσιπλοίας, δι' ὃ εἶναι καὶ αὐτοὶ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν μὴ αὐστηρῶν ἐφοριαστῶν ὠρισμένων κανονισμῶν τῆς ναυσιπλοίας ὑπὸ ὅμιλχν ἡ κακοκαρίαν.

Περισσότερον δώμας ἐνδιαφέρουσα καὶ χαρακτηριστική είναι ἡ παραπομπής διακεκριμένου ἀγύλου πλαισίου, ὅστις, εἰς παραίνεστιν του πρόσθιού ναυτικούς, τονίζει ήδη ιδιαιτέρως τὴν σημασίαν τῶν τεσσάρων ἄγγλικων λέξεων τῶν ἀρχομένων ἀπό L., ὡς τὸ σύμβολον τεσσάρων δεδομένων, που δὲν πρέπει ποτὲ νὰ λησμονῶ ὁ συνετὸς θαλασσινός. Αἱ λέξεις αὐταὶ εἰναι: Lead (βολίς), Long (δρομόμετρον), Latitude (πλάτος) καὶ Lookout (σκοπιώδος).

Χρησιμοποιῶ—εἶπε—τὴν βολίδα καὶ τὸ δρομόμετρον καὶ προσέχω



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝΝΗ ΤΟΓΙΑ

Α)Π "ΕΛΣΗ,,

**Έκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 6 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΧΑΝΙΑ.**

Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 8 π.μ. **Σύρον, Τήνον, Μύκονον,**
'Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαθύ.

*Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΗΝΗΝ.

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

τὸ πλάτος καὶ τὸν σκοτιώρων. Πιστεύεις τὴν διότι αὕτη μὲ προειδοποιεῖ διὰ τὸν κίνδυνον, ποὺ δὲν δύναμαι νὰ ἴδω εἰς τὸ δρομομέτερον διότι ἐλέγχει τὴν ἀπόστασιν εἰς τὸ πλάτος, διότι μὲ νὰ θοητῇ νὰ καθορίσω τὸν θέσιν τοῦ πλαιοῦ μου· καὶ εἰς τὸν σκοτιώρων, διότι μὲ προφυλάσσει ἀπὸ κινδύνους, τοὺς ὅποιους ἡμπορεῖ νὰ διακρίνῃ. Συνιστώ, συνεπώς, εἰς τοὺς θαλασσινούς νὰ τηροῦν πιστῶς τα τέσσαρα Ι. "Αν ἀμελήσουν, ζητώ καὶ ἔνα ἄπο αὐτά, ἀσφαλῶς μιὰν ἡμέραν θὰ χαθοῦν αὐτοὶ καὶ οἱ σύντροφοι των».

'Iaπωνία

Αἱ ἀντιδράσεις κατὰ τῆς ἀποκαταστάσεως

Μετά τὴν Γερμανίαν ἔρχεται ἡ σειρά τῆς Ἰαπωνίας, τῆς ὥποιας ἐπιζητεῖται ήδη ἀπὸ αὐτοὺς τούς ἀμερικανοὺς ἢ ναυτιλιακή τῆς ἀποκατάστασις. Ἡ Ἰαπωνία κατέχει σήμερον μίαν ναυτιλίαν 1.676.000 τ. γκρός, τὰ δὲ ἱαπωνικά ναυπηγεία προσθέτουν εἰς τὴν δύναμιν ταύτην 20.000 τ. κατά μῆνα, ἀν καὶ μερικά ἀπὸ τὰ ναυπηγούμενα σκάφη προορίζονται διὰ ξένας τινὰς σημαίας.

Μία τελευταία πρός τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἔκθεσις ἀμερικανού παρατῶ στρατηγῷ Μάκ Αθρωουρ, παρατηρουν ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων τῆς Ιταπονίας. Ἐντόνος προεκάλεσε διαματούσιος ἀπὸ μέρους τῶν

των της Ιαπωνίας, εντούτοις προεκπλέουσα σιαμαρτυρία, από μέρους των αμερικανών έφορπλιστών τής Νέας Υόρκης. Είς σχετικάς των άνασκονθσεις όμιλουν ούτοι περὶ «τυφλώσεως» τῶν ἐν Ιαπωνίᾳ ἀρχῶν κατοχῆς, αἰτινες φιλοδοξοῦν νά ἐμφανίσουν εἰς τὸν κόσμον, δότι εἰεράν έχουν ἀπόστολην νά ἀποκαταστήσουν τὴν κατακτηθείσαν χώραν ἐπὶ ὑγιάν οἰκονομικῶν διάσεων καὶ νά ἔνισχυσουν τὰς Ιαπωνικάς ἐπιδιώσεις, διά νά ἐπανέθουν οἱ Ιάπωνες ισχυρότεροι εἰς τὸν συναγωνισμὸν διά τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον...».

Εἶναι γε ἔθιτο τοῦ ἀνασκονθοῦ παρεπεμπῆς ἀντέβοι πολύτιμη

Εις τὴν ἐκθεσίν του ὁ ἀμερικανός παραπτηρῆς ἀναφέρει, πράγματι, ὅτι «ἐπρίσσειν ἦδη ἡ συγκομιδή τῆς προώρου ἀναστολῆς τῶν πειροτισμῶν εἰς τὴν θαλασσαῖαν δραστηριότητα ἐνὸς ἔθνους, ὅπερ τελεῖ εἰσότητα πολέμου με ἡμᾶς». Λίαν προσεχώς—τονίζουν σχετικώς οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοτιστοὶ—θὰ λυπηθῶμεν δι' αὐτοῦ, διότι ἡ ἱστοικονί κυβερνήστης, ευθὺς ὡς ἀπαλλαγῆται τῶν πειροτισμῶν τῆς κατοχῆς, θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν γνωστὴν τακτικὴν τοῦ συναγωνιστισμοῦ καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν.

'Ιταλία

Τό λάϊνερ «Σατούρνια»

Δύο έκατομμύρια δολλαρίων ἐδαπανήθησαν διὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ ἐπανελθόντος πρὸ μηνὸς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ὑπερώκεανίου «Σατούρνια», τῆς «Ιταλίας Λάιν». Ἡ ἐπίπλωσις τοῦ σκάφους ἀντικατεστάθη διὰ καινούργιούς καὶ ἔνας ηὐξένος ἀριθμός τοῦ κοινοχρήστων χώρων ἐδημιουργήθη, ὡς λ. x. γυμναστήρια, δεξαμενή κολυμβησεώς, καταστρώματα περιπάτου καπτ., ἢ δὲ τοιαῦτη νέα διαρρύθμισης ἐμέωρες την μεταφορικὴν ἱκανότητα τοῦ πλοίου ἀπό 1700 εἰς 1500 ἐπιβάτας. Οἱ μεγάλοι θάλαμοι πῶν διαμερισμάτων τῆς τρίτης θέσεως κατηργήθησαν, ἀντικατασταθέντες ἀπὸ μερισμάτων τῶν 2, 4 καὶ 6 κλινῶν. Οὕτω, ἡ «τουριστ κλάσ» διαθέτει ὥδη διαμερισμάτα διὰ 1008 ἐπιβάτας, ἡ «έκαμπτιν» διὰ 272 καὶ ἡ α' θέσις διὰ 220 ἐπιβάτας.

Κατὰ τὸ πρώτον ἐκ Νεαπόλεως πρὸς τὴν Νέαν Ὑόρκην ταξίδιον του παρέλαβε τὸ «Σατούρνια» 1171 ἐπιβάτας, μεταξὺ τῶν ὅποιων κατελέγε-

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

το και διά πρώην ύπουργός της Ναυτιλίας γερουσιαστής κ. 'Αλντίζιο, διστις και εδήλωσεν, διτή ή 'Ιταλία έντος τών δύο προσεχών έτών πρόσκειται να προσθέσται εις τὸ ἐπιβατηγόν στόλου της νέα υπερωκεάνια τακτικών γραμμών συνολικής χωρητικότητος 180.000 τ. γκρό. 'Εν τῷ μεταξύ—προσέθηκε—τὰ υπερωκεάνια «Κόντε Γκράντε» και «Κόντε Μπιακαμάνο» μετασκευάζονται καὶ τὸ μὲν πρώτον θά εἶναι ἔτοιμον ἐντὸς τοῦ 'Ιουλίου, τὸ δὲ δευτέρον περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους. 'Αμφότερα προορίζονται διὰ τὴν πρὸς τὴν Νότιον 'Αμερικήν γραμμήν. 'Αφ' ἔτερον κατὰ τὴν ἑνας 'Υόρκης ἐπιστροφήν του τὸ «Σατούρνια» παρέλασε 1483 ἐπιβάτας, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ 18 καθολίκων ἐπίσκοπους, προτιθέμενους νὰ ἐπισκεφθῶν τὸ Βατικανὸν διὰ τὸ «Καθολικὸν ἔτος», δηπέρ αρχεται τὸ 1950. 'Επ' εὐκαιρίᾳ τοῦ γεγονότος τούτου ἔνα ζωρόν κύμα ταξιδιώτων ἀνασμένεται πρὸς τὴν 'Ιταλίαν.

Δέκα υπερωκεάνια ἐπ' ἐνοικίῳ

Παρὰ τὴν ἔγερθεῖσαν ἀντίδρασιν ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, πρέπει νὰ θεωρήσαις ὡς γεγονός—καθ' ἄ & ἐκ Νέας 'Υόρκης μεταδίδεται—ἡ παραχωρότης εἰς τὴν 'Ιταλίαν δέκα ἀμερικανικῶν υπερωκεανίων—μεταγωγικῶν, ἀτινα καταλλήλων μετασκευάμενα θὰ δρομολογήσουν εἰς γραμμὰς πρὸς δλας τάς 'Ηπειρους—ξέαιρεσει τῆς Βορ. 'Αμερικῆς—ίνα ἐνυπηρετήσουν τὴν 'Ιταλίκην μεταναστευτικὴν κίνησιν, ητὶς ανεγνωρίσθη, διτής ἀπότελει μίαν δημογραφικὴν ἀνάγκην διὰ τὴν 'Ιταλίαν, λόγω τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ τῆς.

Η 'Ιταλία διὰ προσπάθηση νὰ ἔγκαταστησῃ 200.000 Ιταλῶν μεταναστῶν εἰς ἄλλας υπερποντίους χώρας, κατὰ τὸ πλειστον εἰς τὴν Νότιον 'Αμερικὴν καὶ κατὰ ἔνα μικρότερον ποσοστὸν εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Τὰ ἥδη διαθέσιμα Ιταλικὰ υπερωκεάνια δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἕκτακτον ταυτήν μεταφορικὴν κίνησιν, δι' ὃ καὶ ἀνέκυψεν ἡ ἀνάγκη τῆς ἐν λόγῳ προσωρινῆς καὶ ἐπ' ἐνοικίῳ παραχωρήσεως τῶν δέκα ἀμερικανικῶν μεταγωγικῶν.

Τὰ παραχωρούμενα σκάφη θὰ ἐπιστραφοῦν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τὴν 30ην 'Ιουνίου 1950, δηπότε λήγει ἡ προβλεπόμενη ὑπὸ τοῦ νόμου ἔξουσιοδότησις διὰ τὴν προσωρινὴν αὐτῶν παραχωρίσιν.

Αὔξουσα ἡ κίνησις τῆς Τεργέστης

Αὔξουσα διαρκῶς σημειούται ἡ κίνησις καὶ ἡ εὐημερία τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης. Τὸ χαρακτηριστικότερον γεγονός ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα ἐπανάληψις, μετὰ ἔνστατη διακοπῆν, τῆς ταχείας γραμμῆς Τεργέστης—'Αλεξανδρείας διὰ τοῦ νέου λάινερ «Ἐσπέρια», διαδόμον τοῦ διωνύμου προπολεμικοῦ πλοίου. Τὸ νέον «Ἐσπέρια» κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μομφάλκον καὶ διαθέτει διαμερίσματα διὰ 550 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων.

Ζωηρότερά τῆς ἐπιβατικῆς κίνησεως εἶναι ἡ κίνησις τῶν ἐμπορευμάτων, ητὶς καὶ καλύπτει τὴν μεγαλύτεραν αὐξήσιν τῆς δραστηριότητος τοῦ λιμένος τῆς 'Ελευθέρας Τεργέστης. Εἰς 240.000 τ. ἀνήλθεν ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον, δὲ ἀριθμὸς αὐτὸς συγκρίνεται μόνον μὲ τὴν ἀντίστοιχην κίνησιν τοῦ 1924 καὶ τοῦ 1912—13, αἵτινες ἡσαν περιοδοὶ ἐξαιρετικῆς εὐημερίας. Οἱ κύκλοι τῆς Τεργέστης προέδεπον ἀκόμη ικανοποιητικώτερα ἀποτελέσματα διὰ τὸν Μάρτιον.

Σημαντικὸν τὸν μῆκον τῆς ἐμπορικῆς ταύτης κινήσεως νὰ αναφέρεται εἰς τὰς Ἀμερικῆς εἰσαγωγάς, δεδομένου διτής ἐκφόρτωσεις διενεργούνται καὶ διὰ χώρας καλυπτούμενας ἀπὸ τὸ Σιδηρούν Παραπέτασμα, ως λ. χ. διὰ τὴν Ούγγαριαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Τὰ διὰ τὰς χώρας ταῦτα φορτία μεταφέρονται εἰς τὸν προορισμὸν τῶν δι' αὐτοκινήτων.

Τὸ πλήρωμα τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἀπότριζετο ἀπὸ 38 ἄγγελους καὶ 9

ἀφρικανούς-ἄραβας, οἵτινες προσελήφθησαν εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ κανοδικοῦ πληρώματος ἀπὸ τοὺς ἐν Λονδίνῳ ναυτολόγων τοῦ σκάφους τοῦ οἴκου «Ρεθύμνης καὶ Κουλούκουποντού».

Δέον νὰ σημειωθῇ, διτή ή «Ἐνωσις» τῶν βρετανῶν ναυτῶν, ἐνώπιον τῆς συνειχιζόμενης καναδικῆς ἀπεργίας καὶ εἰς ἑκδήλωσιν ἀλληλεγγύης πρὸς τὰ πληρώματα, ἀπηγόρευσεν εἰς τὰ μέλη της νὰ ναυτολόγωνται ἐπὶ κανοδικῶν σκαφῶν εἰς ἀντικατάστασιν καναδῶν συναδέλφων τῶν.

Ἐτερόν σκάφος τῆς Ιδιαίας ἐταιρίας, τὸ «Hants County», παραμένει ἀργοῦν εἰς τὸ Χάλιφαξ, ἐνῷ τὸ ἀπὸ τὸ «Γρίφερ», ἀνήκον καὶ αὐτὸς εἰς ἄλλην ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἀφοῦ καθυστέρησεν ἐπὶ 15θημέρων εἰς Νέαν 'Υόρκης, ἐπίλευσε κατόπιν εἰς Χάλιφαξ, ὅπου καὶ ἀπήργωσε τὸ πλήρωμά του. 'Ενα τέταρτον, ἐλληνικῆς καὶ αὐτὸς ιδιοκτησίας, καναδικοῦ φορτηγοῦ, τὸ «Sealord Trade», ἀδυνατεῖ νὰ ἐκφορτώσῃ εἰς Σαουθάμπτον τὸ ἐκ ξυλίας φορτίο του. Οἱ πλοιοκτήται διέκοψαν τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος, ἀνέλαβον δύμας ταύτην οἱ ἄγγελοι λιμενεργάται, οἵτινες καὶ ἐνηργησαν ἔρανον, ἐνῷ καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπερικανικοῦ λάινερ «Αμερικής» προσέφερεν εἰς τοὺς καναδούς ἀπεργούς τρόφιμα καὶ δώρα.

Τέλος ἐν πεπτόν έλληνικῆς ίδιοκτησίας καναδικοῦ φορτηγοῦ, τὸ «Tribdale», παραμένει ἀργοῦν εἰς Οὐέλλιγκτων τῆς Νέας Ζηλανδίας, συνεπεία ἀπεργίας τοῦ πληρώματος του. Οἱ ἀπεργοὶ διὰς ἐνήχησαν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἐνώπιον τῶν τοπικῶν δικαστηρίων, κατηγορήθησαν δι' ἀνυπακοήν πρὸς τὸν πλοίαρχον καὶ ἐτιμωρήθησαν μὲ πρόστιμον, χωρὶς δύμας καὶ να στέρουν εἰς λύσιν τῆς ἀπεργίας.

Ἐν τῷ μεταξύ ἡ νεοσύστατος δευτέρα «Καναδικὴ Ὀργάνωσις Ναυτῶν», ητὶς διαπνέεται ἀπὸ συντηρητικὰς ἀρχάς, ἀπήγυμνεν ἑκκλησίαν πρὸς τὰ ἀπεργοῦντα πληρώματα, πῶς ἀποκρύψουν τὴν ἐτέραν ναυτεργατικὴν ὄργανων, ως κομμουσιτικὴν καὶ διὰς στέρουσιν νὰ ὀδηγήσουν τὰ πλοία εἰς τὸν Καναδόν, προσχωρούντα εἰς τὰς τάξεις της. Εἰς τὴν ἑκκλησίαν τονίζεται, διτή ή νέα «Ὀργάνωσις» δὲν ἐπιδιώκει μείωσιν τινὰ τῶν κεκτημένων. 'Εφαρμόζει πιστώς τὴν υπογραφείσαν συλλογικὴν σύμβασιν μετὰ τῶν καναδῶν ἐφοτιστῶν καὶ ἐπέτυχε νὰ ἐπανδρώσῃ μέχρι τοῦδε μὲ νομιμόφορα πληρώματα ἀρκετὰ καναδικὰ σκάφη.

Μεγ. Βρεταννία

Δεξαμενόπλοια τῶν 40.000 τόννων!

Εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον ἀναγράφεται ἡ πληροφορία περὶ διεξαγομένων διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν πέντε ναυπηγείων καὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας πετρελαιῶν «Ηγκλ 'Οἴλ» τοῦ Λός 'Αντζελες, διὰ τὰς κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων, τῶν μεγαλυτέρων, ἐξ ὅσων ἐναντιψήθησαν μέχρι στήμερον ἀνά τὸν κόσμον. Πρόκειται περὶ σκαφῶν τῆς πρωτοφανούς διὰ τάνκερς χωρητικοῦ τῶν 40.000 τόννων Ι. Ή., μὲ διαθέσιμον χώρον 36.000 κύβων δίλα φορτίου. Τὰ τεράστια ἀληθῶς αὐτὰ δεξαμενόπλοια θὰ ἔχουν διαστάσεις μήκους 710 ποδῶν, πλάτους 95.6 καὶ ὕψους 50.6, μὲ ἐμφορτον δύθισμα 34 ποδῶν. 'Ἄξιοι μείονται εἰναι, διτή πλοία ταῦτα, παρὰ τὴν χωρητικότητά των, θὰ είναι μονέλικα, μὲ διάμετρον Ἐλλικούς 22 ποδῶν.

Τὰ διά τῶν πρώσων τῶν θα ἐφοδιασθοῦν μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεις 20.000 ἑπτῶν ἀξονος, μὲ 110 στροφές Ἐλλικος κατὰ λεπτὸν καὶ μὲ υδραυλωτῶν λέδητας, πιστώσεως 600 λιθρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντασην καὶ θερμοκρασίαν 4000°F. Η διελεύπομένη ταχύτης τὴν 17 κόμβων. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος θὰ πληρούν τὴν πλέον συγχρονισμένην ἀντιληφτικήν περὶ υγειεινῆς καὶ ἀνέτου διαμονῆς καὶ θὰ περιλαμβάνουν θαλάσσης μὲ μίαν μονήν κλίνην.

Τὰ διά τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτινα κατασκευὴν τὸν εἰς πετρέλαια ἀνεφοδιασμὸν τῶν διυλιστηρῶν τῆς ρηθείσης ἐταιρίας ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ τὴν Βενεζούελαν. 'Η παράδοσις τοῦ πρώτου εἰς αὐτῶν θὰ γίνη ἐντὸς δύο ἐτῶν καὶ τριῶν μηνῶν ἀπὸ τὸ παραγγελίας, τῶν δὲ ὑπολοίπων ἐντὸς τριετίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτή τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια ἐμφανίζουν δύο δασικά πλεονεκτήματα: Τὸ κατὰ τόνιον Ι. Ή. ναυπηγικὸν αὐτῶν καστος εἶναι χαμηλότερον η εἰς τὰ μικρότερα σκάφα, τὸ δὲ κόστος τῆς μεταφορᾶς τῶν πετρελαιῶν εὐθυγράτερον, ἐφόσον δέδαια πήθεται παραληφθῆ ἐνα πλήρες φορτίου. 'Ο περισσότερο, δύμας, ἀνακύπτει καὶ ἔνα σοδαρόν ζητημα, ἐκ τῆς ναυπηγείας τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν, τὸ της προσπελάσεώς των εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. 'Άπο τοῦδε αἱ ἀρμόδιαι λιμε-

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

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

Telegrams

GLASCOW — 78 St, Vincent St.)
METHIL—235 High St.....) LAMBERT
BURNTISLAND—20 High St.)
HULL — Paragon Buildings Paragon St.) LAMBROS
GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd.) LAMBROS
IMMINGHAM — Dock Offices) GRIMSBY
LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St.) LAMBERT

νικαί άρχαι τών έξαγωγικών κέντρων και τών λιμένων παραδόσεως τών φορτίων πήραν σα νά αντιμετωπίζουν την άναγκην μεγαλυτέρων διεθνούς, δεδομένου μάλιστα, ότι ή ναυπηγική βιομηχανία είναι ήδη έτοιμος διά την κατασκευήν ακόμη μεγαλυτέρων δεξαμενοπλοίων, μέχρι 50.000 τόνων ή.

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις

Αἱ πρώται αὐθεντικοὶ πληροφορίαι ἀπό τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν περὶ τῆς ναυπηγουμένης ἐν 'Ιαπωνίᾳ χωρητικότητος περιεχούνται εἰς τὰς δημοσιεύσεις πρὸ ημέρων στατιστικάς τοῦ 'Αλούδης Ρέτζιστερ'. 'Αποκαλύπτεται δι' αὐτῶν, ότι εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου τοῦ τρέχ. ἔτους ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευήν εἰς τὰς ιαπωνικὰς ναυπηγείας 78 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 144.880 τ. γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα ποσοστὸν 3.31% τῆς παγκόσμιας ναυπηγουμένης χωρητικότητος.

Κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον, τὸ ναυπηγούμενον ἐν 'Αγγλίᾳ τονᾶς ἀνήρχετο εἰς 2.035.910 τ. γκρός, ήτο δὲ μικρότερον κατὰ 38.820 τ. ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ ἐκάλυπτε τὰς 44.7% τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἔργασίας, ἣτις περιελάμβανε 1151 πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 4.355.505 τ. γκρός. Εἰς τὰς λοιπὰς ὁμοῦ ξένας χώρας κατεσκευάζοντο τὰ ὑπόλοιπα 52.3%, ἣτις 734 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.279.595 τ. γκρός. 'Ο τελευταῖος ούτος ὁ ἀριθμὸς ἥτο μεγαλύτερος κατὰ 253.509 τ., ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ὅπότε, πλὴν τῶν γερμανικῶν καὶ ρωσικῶν, δὲν συμπεριελαμβάνοντο εἰς τὰς στατιστικάς καὶ οἱ διά τὰς ιαπωνικάς ναυπηγήσεις ἀριθμοί.

'Αναδυτικώτερον, εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου ἐ. ἔτ. πλοῖα 463.579 τ. γκρός, εἰς τὴν Γαλλίαν 370.236 τ., εἰς τὴν 'Ολλανδίαν 286.623 τ., εἰς τὴν Σουηδίαν 250.885 τ., εἰς τὴν 'Ιταλίαν 144.576 τ., εἰς τὰς Βρετανικὰς Κτήσεις (συμπεριλαμβανούντων τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Αύστραλίας) 137.097 τ., εἰς τὴν Δανίαν 119.456 τ., εἰς τὴν 'Ισπανίαν 115.011 τ., εἰς τὴν Νορβηγίαν 93.210 τ. καὶ εἰς τὸ Βέλγιον 90.300 τ. γκρός.

Δεξαιενόπλοια εἶναι τὸ ποσογόνυτο ἀνὰ τὸν κόσμον 143, συνολικῆς χωρητικότητος 1.526.823 τ. γκρός, μὲ αὖθησιν 139.169 τ. γκρός ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. 'Εκ τῶν δεξαιενόπλοιον αὐτῶν 70 ἐναυπηγούντο εἰς τὴν 'Αγγλίαν, 26 εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ 16 εἰς τὴν Σουηδίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 31 εἰς διαφόρους ἄλλας χώρας.

Ἡ ἀπώλεια τοῦ «Μαγκταλένα»

'Η «Ρούαγια Μασί» ἐγκατέλειψε τὸ ὑπερακεάνιον τῆς «Magdalena», 17.547 τ. γκρός, ὡς δίλκην ἀπώλειαν. 'Ως γνωστόν, τὸ ἐλόγω λάινερ ἐκτελοῦν τὸ παθενικὸν αὐτοῦ ταξίδιον καὶ ἐπιστρέφον ἐξ 'Αργεντινῆς εἰς 'Αγγλίαν, προσέκρουσεν ἐπὶ βράχου εἰς τὸν Κουαναμπόρα Μπαΐ, πλησίον τοῦ Ρίου 'Ιανείου καὶ ἐβύθισθη κοπεν εἰς δύο. 'Η ἀπώλεια τοῦ ἥτο μεγαλυτέρα τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, δεδομένου ὅτι ἡ ἀσφάλεια τοῦ ἀνήρχετο εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2½ ἑκατομμυρίων λιρῶν περίπου. Τὸ ζῆτημα πάντως τῆς ἀποδοχῆς τῆς ἐγκαταλείψεως του εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς θὰ ἀποτελέσῃ ἀντίκειμον νομικῶν συζητήσεων, ἵνα καθορισθῇ, ἀν πρόκειται περὶ ἀπώλειας δίλκης ἢ μερικῆς. Τονίζεται σχετικῶς ὅτι μέρος τοῦ ἔκ της κατεψυγμένου κρέατος φορτίου τοῦ ὑπερωκεανού διεσωθῆ. 'Αναφορικῶς μὲ τὸ ναυαγίον, ὃν δὲν κατορθωθῆ νά ἀνελκυσθῆ τούτο καὶ ρυμουλκοῦ εἰς λιμένα, ἀλλά ἀνατιναχθῆ καὶ διαλυθῆ ἐπὶ τόπου, διότι ἀποτελεῖ κίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοίαν.

Αἱ ἀπώλειαι ἐλίκων

Αἱ στατιστικοὶ τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων ἔπουσαν κατὰ τοὺς τελευταῖοὺς μῆνας νά σημειώνουν ἀπώλειας ἐλίκων, δσον ἀφορά εἰδικώτερον

τὰ φορτηγά τοῦ τύπου «λίμπερτο», ἀντιστρόφως δηλαδὴ πρὸς δι, τι συνέβαινε πρὸ ἔτους, ὅτε συχνάτησαν αἱ ποιαὶ περιπτώσεις. Εἰς τὴν στατιστικὴν τοῦ α' τριμήνου ἐ. ἔ. δέκα ἐν ὅλω ἀπώλειαις ἐλίκων ἀναφέρονται καθ' ὅλον τὸν κόσμον, ἔναντι ἐπὶ τῷ προηγουμένου τριμήνου καὶ ἔνα μόνον «λίμπερτο» καταλέγεται μεταξύ τῶν δέκα σκαφῶν.

Τὰ μέτρα, ἀπίνα ἐλήρθησαν ἀπό τοὺς νηογνώμονας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας ὑπῆρχαν πράγματα ἀποτελεσματικά. 'Η τοποθέτησίς ίδια νέου τύπου ἐλίκων, αἱ ὀλιγώτεραι στροφαὶ ἀξονος καὶ ἡ ἐπιστροφή τῶν χειριστῶν τῆς μηχανῆς, ἥσαν οἱ βασικοὶ παράγοντες τῆς σημειώσεως περιστολῆς τῶν σχετικῶν ἀτυχημάτων. 'Η ἀπώλεια ὅμως τῶν ἐλίκων εἰς ἐννέα σκάφη ἐτέρω τύπων προεκάλεσε καὶ αὐτὴ τὴν ἀπορίαν τῶν τεχνικῶν καὶ ἐπιπροταὶ συνεστήθησαν δι' ἔκστην περίπτωσιν, ἵνα μελετήσουν τὰ αὐτὰ θέματα, πρὶν ἡ ταῦτα ἀποτελέσουν τὸν ἀντικείμενον συναμιλών εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης.

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σητάτη

Τὴν 8ην 'Ιουνίου πρόκειται νά συνέλθῃ εἰς τὴν Γενεύην ἡ διάσκεψις τοῦ «Διεθνοῦς Γραφείου 'Εργασίας», προκειμένου νά ἐπιληφθῇ τῆς ἀναθεωρήσεως τεσσάρων ἐκ τῶν σημαντικῶν ναυτικῶν συμβάσεων τοῦ Σητάτη, τῶν ὅποιών ὁρίσθησαν ὁροί παρισταταὶ ἀνάγκη νά προσταρμοσθούν μὲ τὴν πραγματικότητα. 'Εν τῷ μεταξύ τῆς 12ης καὶ 13ην Μαΐου ἐπρόκειτο νά συνεδριάσῃ ἐν Λονδίνῳ ἡ «Διεθνῆς Ναυτιλιακῆς Ομοσπονδίας», (ἐποπλιστικὸς ὄργανος), ἵνα μελετήσουν τὰ αὐτὰ θέματα, πρὶν ἡ ταῦτα ἀποτελέσουν τὸν ἀντικείμενον συναμιλών εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης.

Ἡ ναυτιλιακή ἀναπυγκρότησις

'Ο ἄγγελος ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν ὁμιλῶν πρὸς ἡμερῶν, προέβη εἰς μίαν παραστατικὴν ἀνασκόπησιν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας. Τέσσαρα ἦταν μετά τὴν λῆξην τοῦ πολέμου, καθ' ὅν πλοιο 12.000.000 τ. γκρός, ἐδύνατον ὁρίσθησαν ὁροί παρισταταὶ ἀνάγκη νά προσταρμοσθούν μὲ τὸ πραγματικότητα. 'Εν τῷ μεταξύ τῆς 12ης καὶ 13ην Μαΐου ἐπρόκειτο νά συνεδριάσῃ ἐν Λονδίνῳ ἡ «Διεθνῆς Ναυτιλιακῆς Ομοσπονδίας», (ἐποπλιστικὸς ὄργανος) ἵνα μελετήσουν τὰ αὐτὰ θέματα, πρὶν ἡ ταῦτα ἀποτελέσουν τὸν ἀντικείμενον συναμιλών εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπιτυχῆ ταῦτην προσπάθειαν καὶ οἱ βρετανοὶ ναυτηροὶ εἰργάσθησαν δραστηρίας κατασκευάσαντες σκάφη 4.000.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιών 1.000.000 τ. πρωρίζοντο δι' ἔξαγωγήν. Μέχρι τέλους τοῦ 1948, πλοια 2.000.000 τ. προσετέθησαν εἰς τὴν ἀγγλικήν ναυτιλίαν, κατάλληλα διὰ ἐνρά φορτία, ἐνῷ καὶ ὁ στόλος τῶν δεξαιενόπλοιων μεγάλης ἐνσύχη φθάσας εἰς μίαν χωρητικότητα 3.500.000 τ. γκρός, ἥτις εἶναι κατὰ 500.000 τ. ἀνώτατη τῆς προπολεμικῆς. 'Ο στόλος οὗτος—προσέθηκεν ὁ ἀγγλος ὑπουργός—θελεῖ σὺν τῷ χρόνῳ αὐξηθῆ, διότι ἡ ἀγγλικὴ οἰκονομία πρέπει νά παύσῃ καταβάλλουσα ναύλους εἰς δολλαρία. Τούναντον πρέπει νά εισπράττῃ συνάλλαγμα ἐκ τῆς παροχῆς τῶν ὑπερεστιών τοῦ ἀγγλικοῦ πλοιού πρὸ τὰς ἄλλας χώρας.

Τὰ ἔσοδα τοῦ διὰ ἡρά φορτία στόλου ἀνήλθον τὸ 1947 εἰς 24 ἑκατ. λιρῶν, ἔφθασαν τὸ 1948 εἰς 60 ἑκατ. λιρῶν καὶ μὲ πίστων ἀναμένεται, ὅτι ἔτι περαιτέρω θά αύξησον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. 'Υπολογίζεται, ὅτι κατὰ τὸ 1953, ὅτε τερματίζεται τὸ σχέδιον Μάρσαλ, δχι μόνον θά καλύπτῃ ἡ ἀγγλία τὰς ἐν ναύλων εἰς δολλάρια ἀνάγκας της, ἀλλὰ θά ἔχῃ ἔσοδον τὰς δολλαρία τὸ περίσσευμα μεταξύ τοῦ δοτανωμένων καὶ ἐσδεουμένων 10.100 ἑκατομμυρίων λιρῶν. 'Ο διαλλαγής τέλος ἐπέλεξε τὸ ἔγκώμιον τοῦ ἔπιπλου τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ὅπερ περιλαμβάνει 141.000 ἀνδρῶν, ἐκ τῶν ὅποιών 40.000 εἰναι ἀξιωματικοί.

NO TIME IS LOST...

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

TODD

SHIPYARDS CORPORATION

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

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

Πληροφορίαι: Ακτή Γ. Κονδύλη 16
Τηλέφωνον 45·863

ΠΕΙΡΑΙΑ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Λαοφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658

ΓΡΑΦΕΙΑ Τηλεγραφήματα: «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

Έσωτερικού Δρχ. 60.000

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:

A. E. SHEPPARD

«ETHELBURGA HOUSE»

9135 BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2.

Εἰς τὴν ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ:

A. J. TRAVLOS

P.O.B. 30. Bowling Green Station

NEW YORK 4, N.Y.

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Πρὸς τιμὴν τοῦ κ. 'Α. Λούζη

Εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Σαδόβιον», τοῦ Λονδίνου, παρετέθη τὴν 2ον Μαΐου γεῦμα πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Α. Λούζη, προέδρου τῆς ἑκεὶ «Εὐνοεῖς Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς εἰς αὐτὸν ἀπονομῆς τοῦ ἀνώτερον δρεπανικοῦ παρασήμου C. B. E. (Companions British Empire). Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γεύματος, εἰς τὸ ὅποιον παρεκάπθησαν ἀπότελος οἱ ἐν Λονδίνῳ Έλλήνες ἐργοπλισταὶ, ἡγέρθησαν ἔγκροδοι προπόσεις, ἔξαιροι τὴν προσωπικότητα τοῦ κ. Λούζη καὶ τὴν ἔξιρτον οὐσίαν στασιοδρομίαν. Οἱ μίησαν οἱ κ. κ. Παν. Λυκιαρδόπουλος, Γεώργ. Γιαννουλάτος καὶ ἄλλοι. 'Απαντὸν ὁ κ. Λούζης ἀπήνυθεν συγκινητικὸν χαιρετισμὸν πρὸς τὸ ἡρωικὸν ἀγνώσκοντες 'Ἐθνος, ἀνέπτυξε δὲ τὴν ὅλην ναυτιλίαν μας ὑπόθεσιν καὶ κατελόγισεν τὰς εὐθύνας διὰ τὴν ὁμήτην πρίσιν, τὴν ὅποιαν διέρχεται σήμερον ή ναυτιλία μας δραστηριότης.

Ἡ δισκομματικὴ Ἐπιτροπὴ

Τὴν 19ην Μαΐου ἐκλήθη εἰς συνεδρίασιν ἡ «Δισκομματικὴ» ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς πρὸς συζήτησιν γενικῶν τοῦ φορδηγοῦ προβλήματος τῶν πάσι της κατηγορίας μηχανικῶν πλοίων. 'Ἐν τῷ μεταξὶ δὲ ἔχει ἀκτυωθῆ καὶ διανεμηθῆ εἰς τὸ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ εἰσήγησις τοῦ κ. Δροσοπούλου, τῆς ὥριας ἀρχίζοντας τὴν δημοσίευσιν εἰς ἔτερον σελίδα ἀπὸ τοῦ παρόντος τεύχους μας.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην

'Ο Οἶκος Νικολάου τοῦ Λονδίνου συνέστησε γραφεῖον εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Ships Management Corporation, 80, Broad Street.

Νέον ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον

Οἱ κ. κ. Φαφαλοὶ καὶ 'Α. Ἀναστασίου συνέστησαν εἰς τὸ Λονδίνον ναυτικὸν γραφεῖον. 'Ἡ διεύθυνσις εἰναι: Fafalios Limited, Forum House, 15)18 Lime Street London E. C. 3.

Τοποθετήσεις λιμενικῶν

Διὰ διαταγῆς τοῦ κ. ὑπουροῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐποιηθήσαν οἱ κάτωθι λιμενικοὶ ἀξιωματικοί: 'Αντιπλοίοις ἀπόρχοι: Π. Θεοχάρης διεύθυντος τοῦ Γ.Ε.Ν. καὶ Α. Λεοντόπουλος εἰς τὸ Γ.Ε.Σ. Πλωτάρχαι: Παρίσιος Πυργιάλης προέντικος λιμενάρχειος 'Αλεξανδρεῖος, Β. Γράμβας τηματάρχης τῆς Ναυτικῆς Ἀστυνομίας καὶ Π. Βλασσόπουλος λιμενάρχης Πατρῶν.

Εἰς Δανίαν πρὸς εἰδίκευσιν

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προέτενεν, δῶρα οἱ ἀπόφοιτοι τῆς νυκτερινῆς σχολῆς μηχανικῶν «Πλομβιθεῖς Θεόδ. Παπαγεωργίου καὶ Πέτρου Καραντίνος μεταδούνεις τὰ δανικὰ ἔργοστατα «Büngemeister καὶ Waini—» δαπάναις τοῦ κ. Εὐγ. Εὐγενίδη—πρὸς εἰδίκευσιν τοὺς εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικὰς καύσεως.

Αἱ ἀποφάσεις τοῦ «Γνωμοδοτικοῦ»

Συνεδρίασε τὴν 9ην Μαΐου τὸ «Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τοῦ Ε. Ν.» πρὸς ρύθμισιν διαφόρων ζητημάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ προφήθεν εἰς τὰς κατωτέρα ἀποφάσεις: 'Ωρισε τὸν σύνθετον τοῦ πληρώματος τοῦ νέου ὑπερουρανίου εἰς τὸ πρόδειπτον κατόπιν τὸν διορθώσαν τὸν οὐρανὸν 59 ἀνδρῶν. 'Ἡ σύνθετος τοῦ προσωπικοῦ τῶν δομητικῶν ὑπερτειών τοῦ σκάφους θα καθορισθῇ παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ θὰ ὑπόκειται εἰς τὴν ὑπουργικὴν ἔγκρισιν.

Ἀπερσίσθιον ἐν συνεχείᾳ ὄμφωνται ἡ ἀνάθεσις τῆς λογιστο-τεχνικῆς ὄργανων τῆς Ν.Α.Τ. εἰς τὸν πρώτην διεύθυντην τῆς Τροπεζῆς τῆς Ἐλλάδος κ. Κομητηνὸν ἐπ' αὐτοῖς 35 ἀρ. δρ. Η σχετικὴ μελέτη θὰ διαρρέει 9 ἔως 12 μηναῖς. 'Ἀποφάσισθαι ὁρίζεται ἡ ἐνίσχυσις τῶν εἰς τὰς Ραφίνας παιδικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς 'Ευνοεῖς Θερμαστῶν δι' 20 ἑκατ. δρ., ἐκ τοῦ Κεφαλαίου 'Αγρειος, ἀνεβλῆθη δὲ ἡ συζητησίς διὰ τὴν ἐπιδόητην προστίμων εἰς τὰς πλοιοκτητὰς τῶν εἰλιμπερτούς, οἵτινες δὲν εἰσιθηγοῦν τὸ καθοριζόμενον υπὸ τῆς σχετικῆς συμβάσεως συνάλλαγμα.

Ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις

Ἡ Συμβούλευτικὴ Ἐπιτροπὴ «Ἐργασίας καὶ Προνοίας», τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, συνεδρίασε τὸ ἀπόγευμα τῆς δημοσίευσις διεξοδικῶς ἐπὶ τοῦ καταρπισθέντος σχεδίου τῆς νέας συλλογικῆς σύμβασεως ἐργασίας. Οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν διευθύνουν διατάξεις τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου. 'Υπεστριψθῆ συγκεκρινέας ἡ διαγραφὴ τῶν διατάξεων, ποὺ ἀφούν τὴν ἀπόλυτον, λόγω παροπλισμοῦ καὶ τῶν γνωμάτευσιν τῆς λιμενικῆς ἡ προεντικής ὄρχης περὶ τοῦ δικαιολογημένου ἡ μῆτρας ὄποιουσίων.

Ἐπερυλόχητη ἐπίσης ἡ Ἐπιτροπὴ νάσισθη τὰ σημεῖα τὰ ἀφορώντα τὴν πρόσθετην ὄμβολην τῶν πληρωμάτων τῶν πτεραιοφόρων σκοφῶν καὶ τὰς ὑπεραριθμίες τῶν δομητικῶν μογείρων, θαλαμητῶν, ναυτοπλαΐων κατέ. Τέλος οἱ ναυτεργατοὶ ἐκπρόσωποι ἐξηγοῦν, ὅπως ὑπογραφή συγχρόνως μὲ τὴν νέαν συλλογικὴν σύμβασιν καὶ ἡ σύμβασις περὶ συνθέτους τῶν πλοίων.

Ἡ Νέα Ἐλλάς καὶ «Νεπτούνιον»

Τὴν δην τρ. μηνὸς ἀπέπλευσεν ἐν Νέας Υόρκης διὰ Λισσαβῶνα, Νεάπολιν καὶ Πειραιᾶ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἡ Νέα Ἐλλάς μεταφέρον 1357 ἐν δῆλῳ ἐπιβάτες, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ 468 προορίζονται διὰ τὸν Πειραιά. 'Ἄρ. ἐπέρου περὶ τὸ τέλο Μαΐου ἀποτέλεσε ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Λισσαβῶνα, Γενεβῶν, Νεάπολιν, Πειραιᾶ τὸ ὑπερωκεάνιον «Νεπτούνιον». Τὸ δευτέρον τοῦτο ἐλληνικὸν ὑπερωκεάνιον, τὸ πρώτων δρυμολογουμένων εἰς τὴν γραμμήν, ἔχει διστάσεις 506 ποδῶν μηκούς, 59 πλάτους καὶ 35 ὑψους, χωρτικότητα 10.474 τ. γκρές, ἀναπτύσσει δὲ ταχύτητα 16 μιλλῶν. Κατόπιν πολυμήνου διασκευής εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Γένοβας ὑπέστη σημαντικὰς δεκτιώσεις. Διαμερισματικὰ διαδέστει δι' 822 ἐπιβάτες. Τὸ «Νεπτούνιον» ἡτο τὸ πρώτην ὀλλανδικὸν εἰσόδαι τοῦ 'Witts, ἔμπρεπε δὲ τὴν τακτικὴν εἰς 'Αματερόνταμ γραμμὴν πρὸς τὰς 'Ολλανδικὰς 'Ανατολικὰς Ἰνδίας.

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝΟ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συν... Προστατεύεται ἡ ἐγκατάστασις διότι παρεμποδίζεται ἡ διάδροσις τῶν TANKS, τοῦ καυστελίου καὶ τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλι), λόγῳ τῆς ἐπιτυχανούμενῆς ἀπόλλαγῆς τῶν καυστελίων ὅποι τὴν δέσηται ἡ διεύρωσις τῶν καπνοθάλαμων ἀπὸ τὰ θεούχα σόδεα τὰ προκαλούμενά ἀνάφεταις εἰς τοὺς μαντηνήρας.

Περιορίζεται ἡ αιθάλην παρεχόμενης δροιμόρφου ρευστότητος εἰς τὰ καυστελίων καὶ δελτιούμενῆς τοιουτοτρόπων τῆς καυστερότητος.

Ἀποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν λεβήτων διατηρουμένων καθαρῶν τῶν προθεμαντήρων τῶν καυσίμων, εἰς τὸν κινδύνουν ἀναμιένεταις νερού μὲ τὸ καυστελίου καὶ παρεμποδίζεται τῆς ἀπονθρακώσεως τῶν καυστερών, τῆς προκαλούμενῆς ἐκ τοῦ υπολείμματος τῶν καυσίμων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναφελέσσεως εἰναι ὑπεράνω τῶν 180 Φ. Δὲν δυναίρονται ἐρεβιστικοὶ καπνοί. Συντελεῖται δὲ καθαρισμὸς τῶν δισκώπων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ βλάπτησην τῶν καυστήρων, πλεονται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δοποῖαι ὅλως θὰ ἔχαντον. 'Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικὰς ἐπιτεωρήσεις, τὴν ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικῆς παρέμβασιν καὶ παρακολούθησιν διλοήρημον τὸ συστήματος καυστήρων. 'Επιτρέφατε μας γὰ σᾶς ἐπιδείξαμεν πώς δύνασθε ἐλαττώσητε μεγάλην κατανάλωσιν καυστελίου εἰς τὰ πλοιά σας, ἀνεν οὐδεμίας ὑποχρέωσις ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει ὀλιγύτερον μὲ δαπάνην μικροτέραν τοῦ ημίσεος τοῦ 1 % τῆς ὁδίου τοῦ καυστελίου σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυχάνει οἰκονομίαν πλέον τῶν 5 %.

Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐφοδιάζει μὲ συρτάρια ἐπινδυμένα μὲ τούς διάφορους τούς φύλαξιν 48 καὶ πλέον δισκῶν καυστήρων καὶ διαμερισμάτων διὰ τὸ καθαρισμὸν αὐτῶν. 'Ο ἔνθραξ δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς δισκούς τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν τοῖς ὅλγίων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθιστάμεναι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ, προλαμβάνουν ξυσίματα καὶ δόνοντάμata.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς ὅλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε η τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

Τὰ θύματα τοῦ «Ιωάννου Σ.»

Ο προξενικός λιμενάρχης Λονδίνου διέγραψε τον πρός τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέφερεν, ότι οἱ ἀπολογεῖντες ἄνδρες τοῦ πληρώματος κατὰ τὸ ναυάγιον τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Ιωάννης Σ.» εἶναι οἱ κάτωθι: Θεόδ. Σαμανάς, 'Αθ. Εὐθυμίου. Στέφ. Φράγκος, Πολ. Κερόγλου, Δημ. Σμήτρης, Χρ. Χριστοδούλοπούλος καὶ 'Αλ. Σμιτζής. Απωλεσθησαν ἐπίοις καὶ πέντε ἀλλοδαποί ναυτέραται.

'Αγοραὶ φορτηγῶν πλοίων

Τὸ πρὸς καιροὺς ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ φορτηγὸν ἀπ' «Αἰγαῖον» 5072 τ. γκρός (τοῦ 1918) πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, εὐθὺς ὡς συμπληρώσθη τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξιδίου τοῦ ἔξι 'Αργεντινῆς εἰς Δανιάν. Τὸ σκάφος θα μετονομασθῇ «ὁ ρύθμος οὐ καὶ θηλογοῦθεν εἰς τὴν Ἀνδρόν.

— Παρὰ τοῦ κ. 'Εμμ. Βιντιάδη ἥγορασθη τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Valeroso» 2310 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὥστε ἀνήκει εἰς τὸν κ. 'Αντ. Παπαδάκην. Τὸ φορτηγὸν παραλαβανόμενον εἰς Βέροιαν 'Αμερικῆν θα τεθῇ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαΐας, διότι ἡ ὁγόρα τοῦ ἐγένετο εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἄποιντος πατέρος.

— Εἴς ὅλου παρὰ τὴν ἐπαρίσιαν «Μαρίτιμη» ἥγορασθη τὸ καναδικὸν φορτηγὸν «Royal Prince» 7160 τ. γκρός 9815 τ. φορτίου (τοῦ 1945). Παραληφθὲν εἰς Καναδὸν μετεφέρθη εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ΑΤΛΑΝΤΙΚ Σ. π. ρ. σ. ἀν. θ. η.

'Αγοραὶ πλοίων εἰς τὸ «Λάοδίς Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 16 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λάοδίς Ρέτζιστερ» ἐνεγράφθησαν τὰ κατούτῳ ἐλληνικὰ ἢ ἀνήκοντα εἰς ἐπαρίσια Ἑλληνικῶν συμφερόντων σκάφη:

— «ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ» (ex «Empire Gatwick») 1923 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐπαρίσιας «Ἐλληνικῆς Α. Ε. Πειραιῶς.

— «ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (ex «Vosco», δεξαμενόπλοιον) 5090 τ. γκρός (τοῦ 1925), τῆς ἐπαρίσιας «Κρήτιστομπολί», σημαία Παναμᾶ.

— «ΚΕΙ-ΠΛΑΝΤ» (ex «Aclaw») 2709 τ. γκρός (τοῦ 1934), τῆς ἐπαρίσιας «Σάουθ Αφρικῆς Λάιν», σημαία Νοτίου Αφρικῆς.

— «ΝΤΑΜΑΡΑΛΑΝΤ» (ex «Marlene») 5074 τ. γκρός (τοῦ 1924), τῆς ἐπαρίσιας ἐπαρίσιας «Σάουθ Αφρικῆς Λάιν», σημαία Νοτίου Αφρικῆς.

— «ΝΑΜΑΓΚΟΥΑΛΑΝΤ» (ex «Gloucester City») 3107 τ. γκρός (τοῦ 1919), τῆς ἐπαρίσιας «Σάουθ Αφρικῆς Λάιν», σημαία Νοτίου Αφρικῆς.

— «ΟΣΖΑΝΙΚ» (ex «Jasper E. Crossley») 7240 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐπαρίσιας «Πλανοσάνικ», σημαία άμερικανικῆς.

— «ΠΑΝΑΓΙΑ» (ex «Hargraves Westminster») 7223 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐπαρίσιας «Σαταφά», σημαία Παναμᾶ.

— «ΣΧΗΦΑΡΑ-Ι-ΑΡ» (ex «Governor O'Neal») 7212 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἐπαρίσιας «Σχηφάρα», σημαία άμερικανικῆς.

— Καὶ «ΧΑΛΙΓΚΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ» (ex «Fort Wellington») 7131 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἐπαρίσιας «Ακκεντίου», σημαία Καναδῶν.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀναγραφέν παρὰ τὸ «Λάοδίς Λίστ», ότι τὸ ἀγγλικὸν δεσμενόπλοιον «Eclipse» 9767 τ. γκρός (τοῦ 1931) ἥγορασθη παρ' ἑλλήνων, ἐλέγχεται ἀνακριβές. Τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἡ πώλεια διεψύσθη.

— Πλοιοκτήτηρια ἐπαρίσια τὸν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Αντίτισον» (ex «Lake Coochiching») 7149 τ. γκρός (τοῦ 1945) εἶναι ἡ ἐπαρίσια «Τρόμη Τσάρτεργκ» (τοῦ Παναγίου).

— Ή τιμὴ εἰς ἣν ἥγορασθη παρ' ἑλλήνων (ἐπαρίσια Στοβάτος Αττ.) τὸ ὑπὸ ἀγγλικῶν σημαιῶν φορτηγὸν «Ιόνιαν Σ. η» (ex «Monkleigh») 5214 τ. γκρός, 9750 τ. φορτίου (τοῦ 1927), μὲν ἐπιμέρωσιν τοῦ 1947, εἶναι γύρω τῶν 90.000 λιτρῶν.

— Εξέτελεσαν προσότας ἐπισκευαῖς τοῦ ἄποιντος περιστροφῆς τοῦ «Ελισάβετ» εἰς Νάντην, «Καδίων» (παναμ.) εἰς Πειραιᾶ, «Κολλιρρόη» (παναμ., τάνκερ) εἰς Βαλτιμόρην, «Κυδερνήτης» εἰς Καλοκύντα καὶ «Ντολορέις» (παναμ., ἐπιβατηγόν) εἰς Νεάπολιν.

— Τὸ κανελκύνθησεν πρὸς μηνὸς εἰς Ούστη Χάρτηπενού τοῦ φορτηγοῦ «ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε. π. ρ. σ. θ. η.» εἶναι 7260 τ. γκρός.

— Τὸ φορτηγόν «Ν. η σ. ο.ς Πάτμος» 2593 τ. γκρός (τοῦ 1919) ὑπέστειλε τὴν

Τηλεναραϊκή Διεύθυνσις: «HELEENIC Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ

Προμηδευταὶ 'Yλικῶν καὶ Τροφίμων,
'Ελληνικῶν καὶ Σκανδιναϊκῶν πλοίων

'Εμπορεύματα "IN TRANSIT,"

Κεντρικὸν Γραφεῖον:

Ismail Street No. 39
P.O.Box 78. — Tel. 2586
PORT-SAID

'Υποκατάστημα:
Rue Worms-Bardifici Bld
P.O.Box 31—Tel.499 Suez
PORT-TEWFIK (SUEZ)

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

ἀμερικανικὴ σημαίαν καὶ ἀντί σημαῖας τὴν παναμαϊκήν.

— Τὸ νεογραφούσαν παναμαϊκὸν φορτηγόν «M. a. r. g. u. s» 7160 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀνήκει εἰς τὴν ἐπαρίσιαν «Σάν Κεράπτωμα».

— Τὸ ἀγγρασθὲν παρὰ τῶν κ. κ. Λώ καὶ Πεζᾶ λιμπερτοῦ «Σούνιον» 7244 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνυμάσθη «M. a. r. i. s. Λ. Ω.

— Τὸ ὄγρασθὲν παρ' ἀμερικανικῆς ἐταιρίας ἑλληνικῶν συμφερόντων λιμπερτοῦ «Edward P. Ripley» 7216 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν μετωνυμάσθη «Φ. Λ. Ω. Κ.». Σημαία ἀμερικανικῆς.

— 'Επίσης τὸ ἀγγρασθὲν παρ' Ἑλλήνων καναδικὸν φορτηγόν «Royston Grange» 7166 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν μετωνυμάσθη «I. ζ. ν. ν. η. ζ.» καὶ μετεφέρθη εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

— Τὸ ὄγρασθὲν πρὸ καιροῦ παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Night Rider» 3430 τ. γκρός (τοῦ 1943) παρελήφθη ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ ἐτίθη ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας μετωνυμάσθη «Α. ο. ζ. ζ.». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν Ζην Ματιού ἐκ Γκούντ οὐ Ελλάδα.

— Τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καναδικὸν φορτηγόν «Trimontia» 7191 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνυμάσθη «Η. γ. κ.».

— Τὸ προσφάτως ὄγρασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγόν «Φ. ω. φ. ω.» (ex «Lake Keotaug») 7160 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνυμάσθη «Σάμοσον».

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγόν «Ιωάννης Λιθανός» 7914 τ. γκρός (τοῦ 1918) μετωνυμάσθη «Τ. ζ. ζ. η. ν. ν.».

'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ» (παναμ.): Προστάρει εἰς Μαργκερίτα ντὶ Σαδό-ια, ἀλλ' ἀνειλκύθη μὲν τὴν δοθείαν ρυμουλκού καὶ ἀφοῦ ἐξεφόρτωσε 1650 τ. ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημιάς καὶ ἀφοῦ ἐπανεφόρτωσεν ἀπέπλευσε διὰ Σουέζ—'Απω 'Ανατολήν. (Άπρ. 28-39)

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ»: 'Αγγέλλεται εἰς Ἑμετερυνταὶ, στιθεῖσαν τῷ Σαρδηνίᾳ τὸν προσκρούσθεντας εἰς τὴν Βρέστην, συνεπεία βλάβης τῶν μηχανῶν του. Επισκευαῖται ἀπέτελεσθησαν καὶ τὸ πλοίον ἀνεχώρησεν αὐθιμέρων διὰ τὸν προρισμὸν του. (Μαΐου 1)

«ΕΛΙ ΣΑΒΕΤ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Κάρδιφ εἰς Αλεξανδρείαν μὲν φορτίον γαιασμάτων ἐπόδισεν εἰς τὴν Βρέστην, συνεπεία βλάβης τῶν μηχανῶν του. Επισκευαῖται ἀπέτελεσθησαν καὶ τὸ πλοίον ἀνεχώρησεν αὐθιμέρων διὰ τὸν προρισμὸν του. (Μαΐου 3)

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.»: 'Εξετέλεσεν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἀπισκευάζεις ζημιῶν, τὰς δύο πόλεις ὑπέστησεν εἰς τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἐκ κακοκαιρίας. 'Αντικατεστάθησαν ένα διάσμα καὶ τινες καρφώσεις. Τὸ κόστος τῶν ἐν λόγῳ ἐπισκευῶν, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ δεξαμενισμοῦ, ἀνήλθεν 2989 δολαρία. (Μαΐου 1)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ»: 'Αγγέλλεται εἰκόνης 1913 δολαρίων ζημιάς, τὰς δύο πόλεις ὑπέστησεν εἰκόνης τοῦ παρελθόντα Ιούνιου. Ταῦτοχρόνος ἐπισκεύασεν εἰκόνης 2765 δολαρίων καὶ ζημιάς τοῦ πηδαλίου του, τὰς δύο πόλεις ὑπέστησεν εἰκόνης τοῦ παρελθόντα Νοέμβριον τοῦ 1919. (Μαΐου 4)

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ»: Προστάρει τὴν 23ην 'Απριλίου εἰς τὴν Χάρον, ἀλλ' ἀνειλκύθη κατόπιν ἐκφρώσθεων 300 τόνων ἐκ τοῦ γαιανθρακοφορτίου του. Τὸ σκάφος ἀπέθεωρήθη καὶ ἐλασθεῖσε.

«ΜΑΡΖΟΨΥ» (παναμ.): 'Εκτελούν ἐλιγμοὺς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παραμαρίπο μετανεκρύσθησεν μὲν τίνας ρυμουλκούμενας φορτηγίδας. Τὸ σκάφος ἀπέθεωρήθη καὶ εὑρέθη ἀδλαβές. (Μαΐου 6)

«ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ»: 'Επισκεύασεν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἀντί δαπάνης 10.634 δολαρίων μικροζημιάς, τὰς δύο πόλεις είχεν ύποστητές τοῦ τρικυμίας τὸν Νοέμβριον τοῦ 1919. (Μαΐου 2)

«ΝΗΡΕΥΣ»: Κατὰ τὸν κατάπλου τοῦ εἰς Φρήμαντλ προσέκρουσεν εἰπί μιᾶς προκυμαίας κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρᾶς θυέλλης. Τὸ πλοίον δὲν ὑπέστη ζημιάς, ἐλασθεῖσε δὲ πιστοποιητικὸν ναυσπλοΐας καὶ συνεχίσει τὸν πλοῦν τοῦ διὰ Μιτούποτουρη, διόπι καὶ έφθασε. (Μαΐου 9)

«ΣΟΡΟΛ» (παναμ.): Κατευθυνόμενον ἐκ Βαγκούνερ εἰς Περούδιαν μὲν φορτίον στηρῶν ἀνέφερε διὰ τοῦ άσυρμάτου του, ὅτι προσέκρουσεν εἰπί ἀγώντου ποτοβρυχίου ἀντικειμένου καὶ ὑπέστη βλάβην εἰς τοὺς μειωτῆς.

REPRESENTED BY:

259 SOUTH 3RD STREET

NICK COSTALAS

PHILADELPHIA 6, PA

Τα ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Γδύνιαν 7 Μαΐου.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3509	έφθ. Αργυρόσπασαν 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Άρτροσσαν 11 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Αρούμπα 3 Μαΐου διὰ Ρουέν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Μπόνα 12 Μαΐου διὰ Μπαρρόου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	71/6	άνεχ. Λόδης "Αντζέλες 26 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 10 Μαΐου δι' Αφρικήν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Ζανζιράρην 10 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Σ.Τ. Καναδαριώτης	22	988	διηλθε Βιρβαλτάρ 3 Μαΐου διὰ Χάτζαν
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	διηλθε Κριστομπάλ 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Ρουέν 8 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	διηλθε Κέιπ Τάουν 12 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον 10 Μαΐου δι' Οράν
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Σεμπού 7 Μαΐου
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7194	εἰς Πόρτο Επιτέντοκλε 1 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διὰ Βομβάνην
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	Αν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	21	325	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμόδης καὶ Σιατερας	43	7177	άνεχ. Βομβάνη 3 Μαΐου διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άνεχ. Σφάξ 5 Μαΐου, Γιρβαλτάρ 11 διὰ Λήθη
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς ταξίδιον ἐν 'Ελλάδι
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιορδόπουλος	19	5173	άνεχ. Τσιταγκόκ 10 Μαΐου διὰ Καλκούταν, έφθ. 12
ΑΝΝΑ Ή. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διηλθε Βιρβαλτάρ 12 Μαΐου διὰ Σαβάννων
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Τοκοπίλλα 9 Μαΐου διὰ Κρίστομπαλ
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	έφθ. Μανίλαν 1 Μαΐου
ΑΕΙΟΣ	«Λιβανώς» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Κρίστομπαλ 6 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμόδης καὶ Σιατερας	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 19 'Απρ. διὰ Βομβάνην
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής 'Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πειραιά απὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά πάπλω 12 Δεκ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανώς» Α. Ε.	41	7460	εἰς Βαλτιμόρην 1 Μαΐου
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	άνεχ. Ράγκον 11 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	διηλθε Σουέζ 12 Μαΐου διὰ Βομβάνην
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	διηλθε Κρίστομπαλ 7 Μαΐου διὰ Μανίλαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Μαΐου διὰ Μασσάναν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Μανίλαν 9 Μαΐου
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. 'Οραν 11 Μαΐου (δι' Ινδοκίναν)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Σουδάν 3 Μαΐου διὰ Πατέτε
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Άντ. Παπαδάκης	44	7176	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 5 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Κων(λ)ιν 7 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	διηλθεν 'Αδεν 10 Μαΐου διὰ Φουζάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	έφθ. Γδύνιαν 4 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διηλθε Λέσουταν 27 'Απρ. διὰ Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Καλκούταν 12 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Αράχονς 1 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	776	διηλθε Τρινινταντ 21 'Απρ. διὰ Ταματάθην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Χάρον 13 Μαΐου διὰ Στεπτίνον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμαπούολου	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Μαΐου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	άνεχ. Μέθηλ 7 Μαΐου διὰ Φρεντερίτσια
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	06	3016	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διὰ Κύπρου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	άνεχ. Κολόμπο 28 'Απρ. δι' Ακυάμπι
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιένς	26	4862	έφθ. Χάιδαν 2 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Νάπτ Μπατή 8 Μαΐου διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Χάμπτον 3 Μαΐου διὰ Βόρ., Αφρικήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	άνεχ. Κολόμπο 2 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Καλκούταν 2 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Ν. Λιβανός	37	4839	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 3 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΕΒΡΟΣ	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Βομβάνη 1 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	27	4163	έπόδισε Καλκούταν 13 'Απρ. (διὰ Καράτσι)
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκυων» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Σαν Ναζάρι 3 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	«Σαν Ναζάρι 11 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	διηλθε Πόρτ Σάιδ 12 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπου
ΕΛΣΗ (έπιδατ.)	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	'Ιω. Τόγιας	29	1493	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθε Βρέστον 1 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Πειραιά 9 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	άνεχ. Κόμπη 2 Μαΐου διὰ Φουζάν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Καλλιμαν.	44	7207	διηλθε Βρέστον 8 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 11 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Μαΐου διὰ Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	εἰς ταξίδιον Σφάξ—Πειραιώς
ΕΛΠΙΣ	Άντ. Χάλσορς	44	452	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	'Ιω. Παράσχος κλπ.	43	235	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρετ. — Σταθάτος	44	7198	διηλθε Σιγκαπούρην 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	έφθ. Ιμιγκάμ 6 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Πόρτ Αθωού 10 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 11 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιβανώς» Α. Ε.	19	5627	διηλθε Σουέζ 6 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΕΥΘΑΛΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3551	διηλθε Βιρβαλτάρ 1 Μαΐου διὰ Βόρ., Αμερικήν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 7 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Βαγκούνερ 9 Μαΐου
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άνεχ. Βοστώνην 11 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδης
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εἰς Αμδούργον 8 Μαΐου
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Τακοράντι 9 Μαΐου
ΟΕΜΩΝ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΟΕΩΔΩΡΑ (τάκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Αμπελάκι 14 Μαΐου
ΟΕΟΚΥΗΤΩΡ	Μιχ. Σ. Πολέμης	42	2865	έφθ. Νάπτ Μπατή 1 Μαΐου
ΟΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διηλθε Σουέζ 8 Μαΐου δι' Οζάκα
ΟΕΤΙΣ	Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	έφθ. Βομβάνη 4 Μαΐου
ΟΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Αλεξανδρειαν 27 'Απρ.
ΙΓΟΡ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7176	διηλθε Βιρβαλτάρ 11 Μαΐου διὰ Σαβόναν
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Αμδούργον 3 Μαΐου
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	διηλθε Βιρβαλτάρ 10 Μαΐου διὰ Τσιταταβέκιαν
ΙΡΙΣ	Ίω. Παλαιοκρασσᾶς	11	1881	διηλθε Ντακάρ 10 Μαΐου διὰ Κοτόνου

ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκογ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Κουδάιτ 6 Μαΐου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	άνεχ. Χάρβρην 3 Μαΐου δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600	εἰς Α' θέρευσας άπό 1 Νοεμ., έπισκεψή
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Γεργεστην 5 Μαΐου δι' Έλλαδα
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Πειραιά 6 Μαΐου διά Σερδίαν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035	άνεχ. Πεισακόλαν 23 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΙΩΝΙΑ (έπιθατ.)	«Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου δι' Αίγυπτον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Ρουέν 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άνεχ. Σαουσφέπτων 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	διήλθε Ντόρερ 12 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμανταρός	45	7240	άνεχ. Κόμπτε 4 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	διηλθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Σφάλ. 6 Μαΐου, Γιβραλτάρ 12 διά Στεττίνον
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Απριλάκι 14 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	εἰς κρατικάς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	ιοι. Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. Σίδενευ (Αύστραλίας) 10 Μαΐου
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	εἰς περιφεριακής γραμμήν Βόρ. Αιγαίου
ΚΟΖΑΝΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	εἰς περιφερειακής γραμμήν Βόρ. Αιγαίου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΚΟΝΙΣΤΑ	Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιθ.6.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874	έφθ. Ριόν 'Ιανέρων 1 Μαΐου
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάστος	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Άδεν 3 Μαΐου διά Καλκούταν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	έφθ. Βομβάνη 22 'Απρ. καὶ άνεχ. 12 Μαΐου
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Ιμιγκάχαν 25 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Βενετίαν 1 Μαΐου καὶ Πειραιά 12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 2 Μαΐου διά Βρέμην
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	διηλθε Λουζόν 3 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	ιοι. Κ. Η. Λαιμού	43	7176	έφθ. Ρουέν 8 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	44	7176	εἰς περιφερειακή γραμμήν Βόρ. Αιγαίου
ΛΑΚΩΝΙΑ	Έμμ. Καραδίας	21	900	εἰς περιφερειακή γραμμήν Βόρ. Αιγαίου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	άνεχ. Ρουέν 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θέοδ. Τεργιάζος	43	7176	διηλθε Άδεν 5 Μαΐου διά Καλκούταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Θρ. Βογιατζής	28	4573	άνεχ. Ρουέν 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαΐου
ΛΥΡΑΣ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	διηλθε Ντόρερ 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	
ΜΑΙΩΤΙΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7177	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Συνοδινού	19	4046	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	«Άντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	
ΜΑΡΙΑ Λ.	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Κ. Λαιμόδης	12	4707	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΪΟΥΚΟΥΝΤΗ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	
ΜΑΡΙΟΣ II	«Είρημικός» Α. Ε.	44	7176	
ΜΑΡΠΗΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΑΪΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ν. Εύσταθιον	19	5476	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	
ΜΕΜΦΙΣ	Ί. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	
ΜΕΝΤΩΡ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	«Εκτωρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	
ΜΙΧΑΛΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Άδαμαστος Α. Ε.	43	7207	
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	18	5202	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Ίω. Καρράς	45	7247	
ΝΕΔΩΝ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	
ΝΕΣΤΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Έμμ. Χατζηλίας	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σιά	43	7176	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΪΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Ε. Κουλουντή-Ι. Καίρης	13	4342	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Κ. Μίχαλος	43	7194	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7240	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	19	5175	
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» Α. Ε.	41	674	
ΞΑΝΘΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	44	7176	
ΟΘΩΝ	Φασαλοίοι καὶ Σιά	43	7243	
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	18	5215	
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	27	5525	
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος	45	7176	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Αλαντικός» Α. Ε.	29	4230	
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράπαπτο» Σο	18	5525	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραδίας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιδανός	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ν. Νικολαΐδης	21	601	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος καὶ Σιά	15	999	
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου-Δούκας	31	200	
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρών	20	1130	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ τάνκερ	Μ. Νομικός	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	ιοι. Π. Γουλανδρή	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	
ΠΗΓΑΣΟΣ	'Ελληνικόν Δημόσιον	43	3610	
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	

ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερύκος	96	1594	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΠΡΕΝΤΟΝ	Καττούλας καὶ υἱοί	06	2088	άργει Πειραιά ἀπὸ 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σια	16	1765	εἰς Ἀμέρεσσαν 10 Μαΐου, ἐπισκευή
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ··ΟΝΣ	«Γαλαξίας»	45	7176	ἀνεχ. Γκάλθεστων 26 Ἀπρ. διὰ Σαίν Ναζαίρ
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική Α. Ε.	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Λουδίνον, ἔφθ. 12
ΡΟΔΟΣ	«Τραυαπετρόλη»	17	4908	ἀνεχ. Αμπαντάν 8 Μαΐου διὰ Μάλταν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	01	3634	ἀνεχ. Αμπαντάν 8 Μαΐου δι' Οδησσόν, ἔφθ. 12
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ἰγγέση	43	7177	ἔφθ. Σαίν Ναζαίρ 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλούκουντη	43	7207	ἔφθ. Ρουέν 10 Μαΐου
ΣΕΡΡΑΙ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	21	725	άργει Πειραιά ἀπὸ 12 Ιουλ. 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	22	4949	ἄργει Τάιν ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Φρητάσουν
ΣΟΥΝΙΟΝ	Λώνις καὶ Πεζάς	43	7244	「Ιδε: "ΜΑΡΙΑ ΛΩ"」 ως μετωνομάσθη
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλούκουντης	44	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Ἀπρ. διὰ Χάδρην
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	ἔφθ. Πόρτ Σάιδ 9 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἀνεχ. Ρουέν 8 Μαΐου διὰ Χάμπτον πόδης
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	ἔφθ. Δάντσιγκ 8 Μαΐου
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Τσιτταγκόγη 3 Μαΐου (Εἴτα Καράτσι)
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εἰς Γιαβάτα 10 Μαΐου
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ἀνεχ. Κοικοχάμαν 8 Μαΐου διὰ Λόγκ Μπίτς
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμοῦ	13	4221	ἀνεχ. Σαβδόναν 10 Μαΐου διὰ Λά Γκουλέττη
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Εμπειρίκου	18	5687	ἀνεχ. Καλκούταν 10 Μαΐου διὰ Κολόμπη
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	εἰς Πειραιά ἀπὸ 28 Ἀπρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	10448	ἔφθ. Χέντζαμ 9 Μαΐου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	διῆλθε Σουέζ 9 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Ντώρμπαν 3 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 6 Μαΐου διὰ Γάνδην, ἔφθ. 8
ΥΠΕΡΙΩΝ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	43	6732	ἄργει Αμπελάκι ἀπὸ 4 Ιαν.
ΦΛΟΓΑ	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδι» μοι	05	480	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἔφθ. Μήλον 9 Μαΐου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλόπατης	27	757	εἰς Πειραιά ἀπὸ 23 Ἀπρ.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἀνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου διὰ Τύνιδα
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	διῆλθε Χονολούλου 14 Ἀπρ. διὰ Τακάο
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΧΑΛΚΗ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	45	470	εἰς ταξίδια ἐν Ἐλλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	01	541	εἰς δρομολόγια Πειραιῶς—Καβάλλας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον πόδης 29 Ἀπρ. διὰ Γαλλίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	ἀνεχ. Χάμπτον πόδης 1 Μαΐου διὰ Β. Γαλλίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	Σιδεράτος	12	655	διῆλθε Πράσουλ Πόριν 10 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον πόδης 6 Μαΐου
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	6724	ἀνεχ. Αμβέρσαν 10 Μαΐου, Ντόμερ 11 διὰ Μόντρεαλ
ΟΚΕΑΝΟΣ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	43	6732	ἄργει Αμπελάκι ἀπὸ 29 Νοεμ.

Τὰ ύπό σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	άργει Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκουάρντης»	43	7160	διῆλθε Βερμούδας 2 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἄλσούρο»	44	7176	ἀνεχ. Βομβάνη 9 Μαΐου διὰ Καλκούταν
Α··ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπιβατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	άργει Πειραιάς ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διῆλθε Παναμᾶν 2 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Οκεανός»	19	5869	ἀνεχ. Κοσσίν 11 Μαΐου διὰ Βαγκάκη
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Τρανσαπλάτικα»	18	7717	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Ἀπρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	ἀνεχ. Λός Αντζελες 29 Ἀπρ. διὰ Γιαβάτα
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	διῆλθε "Άδεν 8 Μαΐου δι' Ινδίας
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	Κ. Κονιάλιδης	14	4046	διῆλθε Σουέζ 4 Μαΐου διὰ Ράς Γκάριμπ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μηνᾶς»	08	1763	ἔφθ. Γένοβαν 9 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκας	04	4784	ἔφθ. Γένοβαν 10 Μαΐου
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7191	εἰς Χάιφαν ἀπὸ 14 Ἀπρ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Άριστομενῆς»	42	7176	ἀνεχ. Λά Γκουαίρα 4 Μαΐου διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7176	ἀνεχ. Τρίνινταν 9 Μαΐου διὰ Μόμπιτλ
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7244	ἀνεχ. Γένοβαν 5 Μαΐου διὰ Λά Γκουστίρα
ΑΡΙΩΝ	έτ. Ντέλ "Εστε"	19	5672	ἀνεχ. Καρδίφ 3 Μαΐου διὰ Πόρτ Σάιδ
ΑΡΟΖΑ	έπ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Λίθερπουλ ἀπὸ 31 Μαρτίου
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έπ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	«Παναμένιαν Λάιν»	27	17226	εἰς Γένοβαν 10 Μαΐου, διασκευὴ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έπ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	ἔφθ. Κιουρασάο 28 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Παγκούεμ 17 Ἀπρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	έπ. «Ατλαντικ»	44	7247	ἔφθ. Τοκοπίλλα 25 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε··Π	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Χούστον 4 Μαΐου δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	έπ. «Ατλαντικ»	49	7260	εἰς Ούετ Χάρτλεπουλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 11 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έπ. «Ατλαντικ»	44	7176	διῆλθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7200	ἀνεχ. Γκάλθεστων 3 Μαΐου δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Χαδάναν 29 Ἀπρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ··Ι·ΛΟΤ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἔφθ. Πόρτ Σάιδ 4 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έπ. «Ατλαντικ»	48	10928	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έπ. «Ατλαντικ»	49	10900	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 5 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Χούστον 1 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΥ·	έπ. «Ατλαντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 11 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έπ. «Μαρίτιμα»	45	7160	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Ἀπρ. διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ··Ι·ΝΤΕΡ	έπ. «Ατλαντικ»	44	7247	ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 27 Ἀπρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έπ. «Αρκτούρος»	27	4889	ἔφθ. Χουέλδαν 9 Μαΐου
ΒΑ··Ι·ΜΕΑ	έπ. «Κρούζες»	19	5670	εἰς Πουάν Νούάρ 1 Μαΐου
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έπ. «Τριντόνετς»	20	2310	εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 31 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘ
ΒΑΣΙΛΗΣ	έπ. «Κορονάντο»	43	7160	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου δι' Ινδίας
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έπ. «Λεβάντε»	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΒΥΡΩΝ	έπ. «Βιρόνα»	05	339	ἀργεῖ Φάλκεμπεργκ ἀπὸ 14 Νοεμ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έπ. «Γλαύκος»	18	5222	ἀνεχ. Ντώρμπαν 9 Μαΐου διὰ Χόγκ Κόγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έπ. «Λάμα»	49	2370	εἰς Σόντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έπ. «Δώρω»	19	640	ἀνεχ. Πειραιά 6 Μαΐου διὰ Πόρτ Σάιδ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έλληνες αγύρωσται	43	7166	εἰς Λίθερπουλ ἀπὸ 27 Μαρτίου
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έπ. «Ούρουγουάνης»	13	5125	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 19 Ἀπρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έπ. «Αράσουκ»	12	6348	εἰς λιμένας Κορέας 1 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΛΑΝ ΠΙΣ (δεξ.)	έπ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έπ. «Σάμοσκ»	44	7216	εἰς Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έπ. «Αρτεμίς»	17	3322	ἔφθ. Σαγκούα 4 Μαΐου

ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξι»	20	6157	εις λιμένας 'Ιαπωνίας 25 'Απρ.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	22	5490	άργει Πειραιά 14 Μαΐου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 14 Μαΐου
ΕΚΟΥΑΤΟΡ	έτ. «Άλμπάτρος»	20	5107	άργει Κάρδιφ από 1 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Γένοβαν 6 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	άργει Κάρδιφ από 2 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμη. Γιαννουλάτος	28	6252	εἰς Μπάρου από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγια»	10	1441	έφθ. Μαλάγαν 1 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρφίτεαν»	43	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Μαΐου διὰ Βόρ. Γαλλίαν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντος»	44	7207	εἰς Χάρην 7 Μαΐου
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζας	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Απρ. διὰ Κιαβάτα
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Γένοβαν 3 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 1 Μαΐου διὰ Μάλμο
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	20	5782	εἰς Φιλαδέλφειαν από 27 Μαρτίου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Ανέχ. Λός 'Αντζελες 1 Μαΐου διὰ Τέλ 'Αβιδ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Πόρτα Λίγκον 11 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ZAN	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	έφθ. Ντεμεράρα 4 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	άνεχ. Κόλικουτ 6 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Τράπανι 8 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	εἰς Γκρήνοκ από 24 Μαρτ., έπισκεψή
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βικτώρια (Βρ. Κολ.) 4 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	εἰς Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	εἰς Ριτζέκα 2 Μαΐου
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	«Ζαράτι»	18	7914	έφθ. Γένοβαν 7 Μαΐου. Μετωνυμ. «TZENNY»
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνας	22	8432	άνεχ. Κιουρασάο 25 'Απρ. διὰ Πουέρτο Κορτές
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	13	7710	εἰς Γένοβαν από 19 Μαρτ., έπισκεψή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ·Ρέϋ»	12	3923	άνεχ. 'Αμβούργον 6 Μαΐου δι' 'Αρντρόσσαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διὰ Βεγγάζην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντω»	18	480	άργει Πέραμα από 19 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	εἰς Πειραιά 13 Μαΐου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Γκούλ 11 Μαΐου
KATINA	έτ. «Άλμπατρος»	43	892	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐουδιά Βεγγάζην
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	13	9424	εἰς Γένοβαν από 16 'Απρ., έπισκεψή
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. 'Οζάκα 1 Μαΐου διὰ Μανίλαν
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκας»	43	7176	εἰς Κιέλον 1 Μαΐου ύπο φόρτωσιν
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Μαντράς 7 Μαΐου
KNOZAGKA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Σάντος 24 'Απρ.
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	διηλθεν "Άδεν 11 Μαΐου διὰ Τσιτταγκόκ
KORA	έτ. «Ντέλ «Εστε»	06	817	εἰς Άλεξάνδρειαν από 21 'Απρ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Σφίγχ»	06	704	εἰς Μάλταν 10 Μαΐου, έπισκεψή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	Παναμακή εάτερ.	11	7527	άνεχ. Πειραιά 14 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	έλληνες άγορασται	45	7146	έφθ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ				διηλθεν Κρίστομπαλ 6 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού	16	5505	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου διὰ Ματάντζας
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντρο»	21	8206	εἰς Χάρτλεπουλ 10 Μαΐου (διὰ Καζαμπλάγκαν)
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	άνεχ. Τζάκσονβιλ 2 Μαΐου διὰ Πουάν Πίτρ
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίωνα»	44	2883	έφθ. Καλκούταν 10 Μαΐου
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς Ληθ 10 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π. Φιλίνης	42	855	έφθ. Καζαμπλάγκαν 1 Μαΐου
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	διηλθεν Κρίστομπαλ 25 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	43	7160	εἰς ταξίδια Τρίνινταν—Μοέγκο
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα «Άλτα»	19	2660	έφθ. 'Ελσινικ 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεχ. Γκάλερεστων 6 Μαΐου διὰ Μαρτινίκαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	διηλθεν Παναμάν 2 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	έφθ. Καλκούταν 7 Μαΐου (διὰ Καράτσι)
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εἰς Γένοβαν από 19 'Απρ.
ΜΕΝΤΑΣ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	διηλθεν Πόρτ Σάιδ 5 Μαΐου διὰ Μεσόγειον
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Αμέρεσαν 4 Μαΐου διὰ Νάρβικ
ΜΕΡΟΠΗΝ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίονα»	19	7588	έφθ. Μιδδλεσμπρο 6 Μαΐου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διηλθεν Φάλμουθ 4 Μαΐου διὰ Λιδόρνο
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	άργει Νέαν 'Υόρκην από 6 'Ιαν.
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	διηλθεν "Άδεν 5 Μαΐου διά Κόμπε
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. από τὸ Κιουρασάο 1 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	εἰς Χάρτλεπουλ 10 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176	διηλθεν Σουεζ 1 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διηλθεν Λισαδένων 9 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	20	10474	έφθ. Γιρβαλτάρ 6 Μαΐου (διὰ Βόρ. Αμερικήν)
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Σατήγκον 5 Μαΐου
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	άνεχ. από Τακοράντι 10 Μαΐου
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστέρευ Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Φάλιμουθ 3 Μαΐου
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαΐου διά Βρέμην
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σιλετ»	42	7191	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου διὰ Χάρην
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	διηλθεν Πόρτ Σάιδ 5 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	έφθ. Σφάξ 7 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Λισσαδένων 2 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διεπλευς Έρυθράν Θάλασσαν 7 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Χάρι»	15	5751	εἰς Αμέρεσαν από 6 'Απρ.
ΝΤΕΡΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	21	5531	διηλθεν Πόρτ Σάιδ 3 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	έφθ. Σιγκαπούρη 9 Μαΐου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Άριόνα»	48	10750	εἰς Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Βέρα Κρούζ 24 'Απρ. δι' Αμέρεσαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	εἰς Πουάν Νουάρ 4 Μαΐου
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Άιμαφαλλίς»	20	5595	εἰς Μπλάσι 10 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΠΑΝ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Νάρβικ 23 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Σιγκαπούρην 6 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Παναμ. - Έουροπέα	18	6049	εἰς Όραν 7 Μαΐου (διά Νέαν 'Υόρκην)
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. - Έουροπέα	19	5555	εἰς Γένοβαν από 26 'Απρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	διηλθεν Κόβιτσαν Μπαϊ 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	διηλθεν Γιρβαλτάρ 24 'Απρ. διά Βίλμιγκτων
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ναβιέρας	19	6040	άνεχ. Νάρβικ 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	διηλθεν Πόλτ Σάιδ 28 'Απρ. διά Β. Αμερικήν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διά Καναδάν

ΠΛΟΙΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	6109	εις Καράτσι από 17 Απρ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	εις Γένοβαν από 4 Απρ., διποσκευή
ΠΟΙ-ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάτεντ»	20	3280	διπλόθεν Ούζαν 3 Μαΐου διά Σαβόναν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθα ή Γδύνιαν 2 Μαΐου
ΠΟΥΚΟΥ (τάκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	εις Μασσαλίαν από 28 Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενένιντο»	19	5055	διπλόθεν Καράτσι 29 Απρ., διά Τσιπταγκόγκ
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	διπλόθεν «Άδεν 11 Μαΐου διά Αύστραλίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσσα»	42	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει Πειραιά από 5 Μαΐου
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. Σαβόναν 3 Μαΐου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Άλεξανδρειαν από 6 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Μοέγκο 5 Μαΐου
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'Ι. Πλετέκης	99	1109	άργει Άλεξανδρειαν από 8 Αύγ. 1948
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	εις Πειραιά από 2 Μαΐου, έπισκευή
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εις Μανίλαν 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Χάϊφαν 5 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	έφθ. Καλκούταν 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Βαγκουόρε 27 Απρ., διά Ντώρμπαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	εις Ριόν Ιανείρον 12 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σανί Μαρίτιμα»	43	7166	διπλόθεν Χονολουλού 18 Απρ., διά Σακαλίν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Γκάρστον 6 Μαΐου διά Μπλάσθ
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	έφθ. Φόρτ ντε Φράνς 6 Μαΐου
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σούντ Αμερικάνο»	44	7212	έφθ. Τακόμα 5 Μαΐου
ΣΑΡΑΓΙΑ	έτ. «Ναθ, Σούντ Αμερικάνο»	44	7176	άργει Χάρην από 3 Απρ., έπισκευή
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Άρενας»	11	3726	έφθ. Ντούμπροβνικ 3 Μαΐου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διπλόθεν Χονολουλού 5 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΣΩΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Τοιπαγκόγκ 10 Μαΐου
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Λός Αντζελες 7 Μαΐου διά Καλάσ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπόρες»	10	3649	έφθ. Κολόμπο 10 Μαΐου
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιλόφ»	43	7199	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	άνεχ. Τρίνινταντ 8 Μαΐου διά Μοέγκο
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνας»	21	7409	έφθ. Λούδινον 5 Μαΐου
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάττη»	30	2480	άνεχ. Μάλταν 9 Μαΐου διά Λιβύην
ΤΕΤΗ (έπιβ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	εις Πειραιά 14 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Κοσσίν 10 Μαΐου
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άιστρα»	14	3634	έφθ. Κοσσίν 10 Μαΐου
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	έφθ. Γένοβαν 11 Μαΐου
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	7821	άργει Σπέτζιαν 20 Φεβρ., έπισκευή
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτες»	20	6090	εις Πειραιά 14 Μαΐου
ΦΡΙΞΕΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εις Κόμπα 6 Μαΐου
ΦΟΦΘ	έτ. «Σάμασκο»	43	7160	άνεχ. Λέικ Τσάρλς 4 Μαΐου διά Μανίλαν
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 14 Μαΐου

John A. Papadopoulos & Co

16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἴδους ἐπισκευαῖ

Προμήθειαι οὐλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲν ἄγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαῖας πλοίων. Προμηθεύομεν ρυμουλκὰ πάσης ιπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOPPO

Τηλέφωνον BOWLING GREEN 9-6639

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON :

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.

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ηδὴ
καὶ παρὰ πλείστῳ Έλλήνων ἐφοπλιστῶν.

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING
· PRESERVATIVE

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

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

PANTOS EIDOUS

Αποθήκαια χρωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP
καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξτεροιν λημένας.

Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

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

LIVIERATO & CO.

Telegrams: «PIRAMIS»

A D E N

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED