

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1949

Αρ. Φύλλου 336/95

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 33695

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Εκτοπιζόμεθα...

Μήνα πρὸς μῆνα παρακολουθεῖ ἡ ὄρισθεσα ἀπὸ τὸ Κογκρέσον ἐπιτροπὴ ἐποπτείας τῶν φορτώσεις τοῦ σχεδίου, ἵνα ἐλέγχῃ, βάσει ὑπεύθυνων ἀριθμῶν καὶ ἀκροσέων, τὸν ἔφαρμογὴν τοῦ ὄρου τῶν «50 + 50» διὰ τὰ Ἀμερικανικά σκάφη.

Ἀπὸ τοὺς ἀνάκοινωθεντὰς ἀριθμοὺς τῶν εἰς χῦμα φορτίων διὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον καὶ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ Μαΐου ἀποδεικνύεται ὅτι ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ ὑπῆρξε πλέον ἡ ἱκανοποιητικὴ. Σὺν τῷ χρόνῳ τὰ ἔνα ἐκτοπίζονται. Τὰ ἑβικά ἑκάστης χώρας πλοῖα καὶ τὰ Ἀμερικανικά τείνουν νὰ διασφαλίσουν τὴν μεγίστην ἀνάλογίαν. Οὕτω ἐπὶ 199 ἐν συνόλῳ φορτίων γαιανθράκων, ἑκάστον 9—10 χιλ. τόννων, προοριζομένων διὰ τὴν Γαλλίαν, τὴν Γαλλικὴν Βόρ. Ἀφρικήν, τὴν Ὀλλανδίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν, τὰ 45 φορτίων μετεφέρουσαν ἐπὶ τῶν ἑθνικῶν πλοίων τῆς χώρας δι' ἣν προωρίζοντο ταῦτα. Τὰ 104 ἐπὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ μόλις 50 ἐπὶ ἔξιντα πλοίων, ἀτίνα ἔφερον τὴν σημαίαν ὅλης χώρας, παρὰ τὴν παραληπτήριας τοῦ φορτίου.

Σιτοφορτία κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον καὶ τὸ α' δεκαπενθήμερον τοῦ Μαΐου ἔξηκθησαν διὰ τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης, βάσει τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου, 68 ἐν ὅλῳ. Ἐκ τούτων 14 μόνον μετεφέρθησαν ἐπὶ πλοίων τῆς χώρας δι' ἣν τὰ φορτία προωρίζοντο, 43 ἐπὶ Ἀμερικανικῶν καὶ 11 ἐπὶ ξένων.

Ἐπὶ 267 φορτίων εἰς χῦμα—σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων—ἡ Ἀμερικανική σημαία συνεκέντωσε τὰ 147, πέραν δηλαδὴ τῶν νόμων προβλεπομένων 50 ἀκατότων καὶ τὰ ἔνα φορτηγά (Ἑλληνικὰ καὶ Παναμαϊκά κυρίως) 61 μόλις φορτία ἢ τὰ 23 τοῖς ἑκάστον ἐπὶ τοῦ συνόλου.

"Οσα αἱ ἴδια μας προβλέψεις διέγραφαν ὡς ἀμεσον συνέπειαν τοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ Ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ, διαστιστοῦνται ὅηδες ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων. Τὰ Ἑλληνικὰ καὶ τὰ Παναμαϊκὰ σκάφη ἐκ τοῦ πίστα ταῖς ἔξι Ἕνωμέναις Πολιτείων φορτώσεις. Ή ναυλαγορὰ τῆς Ἀμερικῆς δὲν εἰναι ἀνοικτή, ὥστε ἡ προτίμωσις νὰ παρέχεται εἰς τὸ προσφερόμενον μὲν εὐθυνότερον ναυλοῦν νὰ ἀναλάβῃ τὴν μεταφορὰν σκάφος.

"Ἡδη εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῆς Νέας Υόρκης τὸ προσφερόμενον τοννᾶς πλευρικοῖς ἐμφανίζεται. Ἐργασία δι' αὐτὸν δὲν ὑπάρχει. Οἱ ναῦλοι, στοθεροὶ διὰ τὸ Ἀμερικανικόν, ἐκπίπτουν διὰ τὸ Ἑλληνικὸν καὶ τὸ Παναμαϊκόν. Τὰ 6.60 δολ. ἐπληρώθησαν τελευταίως εἰς Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἀπὸ Χάμπτον Ρόδη διὰ Ρόττερνταμ, (γαιανθράκες, ἀρχαὶ Ιονίου), καὶ τὰ 7.25 δολ. διὰ Σαβόνναν. Σιτηρὰ διὰ Γαλλίαν δολ. 4.75 κατὸ τοῦ ναυλοδογίου.

"Ἀπὸ τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας ἥρχισαν καὶ πάλιν ἑκκινοῦντα τὰ ἐφεδρικὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη. Διὰ τὰς φορτώσεις Ἰουνίου τὰ ἐπιτρεσίαι δὲν εἰναι ἀρκτέα, (περὶ τὰ 400 Λιμπερτός εἰναι χρονοναυλωμένα, ἐναντὶ 310 κατὰ τὸν Ιανουάριον), ἵνα διασφαλίσηται ὡς τῆς πιμετού τῶν φορτίων διὰ τὰ ὑπὸ τὴν Αστερόεσσαν.

"Καὶ ἐνώ ἐπιζητεῖται ἡ πιστὴ ἔφαρμογὴ τοῦ ὄρου τῶν «50 + 50» δι' ὅλα τὰ φορτία τοῦ σχεδίου, κατέφωρος εἶναι ἡ εἰς δάρος τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀδικία. Τεκμαίρεται αὐτῇ ἀπὸ τὸ γεγονός τῆς ἀποκλειστικῆς ἐπὶ Ἀμερικανικῶν καὶ μόνον σκαφῶν μεταφορᾶς τῶν δι' Ἑλλάδα σιτοφορτίων. Ἐξ ἥσαν τὰ φορτία κατὰ τὸ διάστημα 3 Ἀπρίλιον—10 Μαΐου καὶ ἔξι τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα, ποὺ ἀνέλαβον τὴν μεταφορὰν τῶν Ναύλων δολ. 17—18 τὸν τόνον, ἐναντὶ τῶν 13, ποὺ δὲ ἐδέχετο εὐχαρίστως τὸ Ἑλληνικὸν καὶ μὲν ποσοτάτω τοῦ ναυλοῦ εἰς δραχμάς.

"Αὐτὰ δεδομένα δὲν γράφονται διὰ τοὺς ἐδόκιμους κρατικοὺς ἀρμόδιους. Οἱ καλούμενοι διαχειρισταὶ τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων καθεύδουν τὸν νῆδυμον. Σητήματα τοισάντης λεπτομερειακῆς φύσεως δὲν τοὺς ἀπαρχοῦν. Οταν δόμως κάποιας ζητήθουν αἱ εὐθύναι διὰ τὸν ἀφανισμὸν τῆς ναυτιλίας μας—ἀναπόφευκτον τὸν θεωροῦμεν—τότε ἡ ἀπήνης διώξις ἀφ' ἔνος διὰ τοῦ δημοσίου εἰσπράκτορος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἡ Ἑλληνικῆς ἀφ' ἔτερου καθεὶ τὸ προστασίας, τῆς στοιχειώδους ἐστω, εἰς τὰ γενικώτερα ναυτιλιακὰ ζητήματα διὰ προτελέσουν τὸν πλήρη ἀπόδειξιν διὰ τὸν καταμερισμὸν τῶν ιστορικῶν πράγματι εὐθυνῶν.

"Ἐχουμεν ὑπ' ὅμιν μας ἐμπειριοτατωμένην ἀλλὰ καὶ ἀποκαλυπτικὴν ἔκθεσιν Ἰταλοῦ ναυτικοῦ ἐμπειρογνόμονος ἐγγύτατα παρακολουθοῦντος τὰς διεξαγομένας διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν Ἀμερικανῶν διαχειριστῶν τοῦ σχεδίου καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διὰ τὸν τρόπον τῆς ἔφαρμογος τοῦ ὄρου τῶν «50 + 50».

"Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 26 Ἀπρίλιον εἰς Παρισίους τῆς Maritime Transport Committee, παρισταμένου καὶ τοῦ συνταγματάρχου Syran, Διευθυντοῦ τῶν Θαλασσίων Μεταφορῶν τῆς E.C.A., συνεζητήθη ἡ ἔφαρμογὴ τοῦ σχετικοῦ μὲ τὴν θεσπισθείσαν προστασίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου

οὐ δροῦ. Ἀπεφασίσθη, ὅπως ἡ Maritime Transport Committee (δργάνωσις τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου χωρῶν), διατηροῦσα τὴν προτοβουλίαν, ἥν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο εἰχε, καθορίσῃ αὐτὴ τὰ μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ πρὸς τὴν γνωστὴν διάταξιν τοῦ Νόμου συμμόφωσις.

"Κατητρίζθη πράγματα σχέδιον ἐνεργείας, ὅπερ ἐνεκρίθη καὶ ἀπὸ τὸν Ἀμερικανὸν ἐκπρόσωπον. Κατά τὸ σχέδιον αὐτὸν καὶ ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τῆς ἐπαναφορᾶς ἐν ισχύι τοῦ γνωστοῦ σχεδίου Blaupl., αἱ μετέχουσαι τοῦ διορθείας χώραι, διὰ καταλήγοντος ἐποπτείας τῶν φορτώσεων, θὰ ἐφρόντιζαν, δηρὸς τὰ 50 τοῖς ἑκάστον τῶν ἀγοραζομένων εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας διαστάσεις πιστώσεων τοῦ σχεδίου ἐκαπότων τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου, κατὰ κατηγορίαν πλοίων (τράπτη, λάινερς καὶ τάγκερς) μεταφέρωνται δι' Ἀμερικανικῶν πλοίων, λαμπδανούμενών ἂμα ὑπὸ ὅμιν καὶ τῶν γεωγραφικῶν περιοχῶν, αἵτινες καθωρίζοντο εἰς 4. Ἡ Μεσόγειος ἐθεωρήθη μια περιοχή. Σύμφωνα μὲ τὸ ἀντότερον σχέδιον, ἡ μία περιοχὴ θὰ συνεπιλήπτησε τὴν ἀλλην μέχρις ἐνὸς ὄριου ἀνεκτοῦ διὰ τὸν διαχειριστὴν τοῦ σχεδίου.

"Κατὰ τὴν τελευταίαν, ὅμως, συνεδρίασιν τῆς 20ῆς Μαΐου, δο εἰς Παρισίους ἐκπρόσωπος τῆς E.C.A., ἐδήλωσε, ὅτι δὲ διαχειριστὴς τοῦ σχεδίου ἀπεστείλει πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἔγγραφον, εἰς τὸ ὅπιον, παρὰ τὰ συμφωνηθέντα, διρίζονται ὑποχρεωτικά ποσοτά φορτίου, ἀτίνα ἑκάστη χώρα δεν νὰ διαφύλασσῃ ὑπὲρ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου. Ἡ αὐτὴ πρότασις εἰχε γίνει καὶ ἀπὸ τὸν συνταγματάρχην Syran, δοτικαὶ εἴσπεισε νὰ τὴν ἀποσύρῃ, κατόπιν τῆς ἐγερθεὶσης αντιδράσεως ὀλοκλήρου τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν.

"Τὰ καθορίζομένα ποσοτάτα είχον ώς ἔχεις: Δανία 39%, Νορβηγία 38%, Σουηδία 32%, Μεγ. Βρετανία 54%, Ἰρλανδία 45%, Βέλγιον—Λουξεμβούργον 45%, Γαλλία 54%, Ὀλλανδία 45%, Διζωνία 80%, Αύστρια 98%, Ἐλλάς 80%, Ἰταλία 54%, Τεργέστη 100%.

"Οἱ Ἄγγλοι, οἱ Ὀλλανδοὶ καὶ οἱ Ἐλληνικὲς ἐκπρόσωποι εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν διεμετρήθησαν διὰ τὴν τοισάντην ἐνέργειαν τοῦ Διαχειριστοῦ τοῦ σχεδίου. Ἐν συνεχείᾳ προβλέπονται ζωρτάται συζητήσεις νὰ διεχαγθοῦν κατὰ τὴν μελέτην τῶν προτεινομένων ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Μεταφορῶν. Οπωδήποτε δόμως ἐλάχισται ἐπλίδες ὑπάρχουν διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῶν ἀποφασισθέντων ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς. Ως δικαιολογία τῆς ἐπιμόνου εἰς τὰς κατὰ χώρας ποσοτάτας ἀπώφεως τῶν προβλέπεται ἡ ἀντίδρασις τῆς Ἀμερικανικῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ τοῦ Κογκρέσοντος διάστημά τοῦ πάστηνες δυναμεῖνα προκινθεύση τῆς προσθήσης τῆς προσφέρουσαν προστασίαν τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου.

"Η διαχειρίστης τοῦ σχεδίου ηρήθη ἐδήλωσε πρὸς τὰς μετεχούσας πλοίων διὰ τοὺς ναῦλοι εἰς δολλάρια διὰ καταβάλλονται, πλὴν τῶν Ἀμερικανῶν, εἰς έξιν πλοίων, ἐφόδους διὰ ἀναφέρωνται εἰς μεταφορᾶς τῶν 50 μόνιν ἀκατοστῶν κατὰ μέγιστον δριών τῶν χρηματοδοτουμένων διὰ τῶν πιστώσεων φορτίων.

"Εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς τὸ σημεῖον εὑρίσκονται τώρα αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς μεταφορᾶς τοῦ σχεδίου διαπραγματεύσεις. Ἡ Ἐλλάς, η χώρα μὲ τὰς ναυτικὰς παραδοσίες καὶ τὴν μεγάλην ναυτιλίαν, θὰ ἔξελθῃ καὶ πάλιν ἡ πλέον ζημιώμενη.

Καὶ ἀπὸ αὐτὴν τὴν Μεσόγειο...

"Μῆνες πολλοὶ παρήλθον ἀφότου αἱ σῆμαι αὐτὰς, ἐπ' εὐκαριότα τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὸ Τουρκικὸν κράτος ἔξι μεγάλων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, προδιέγραψαν τὴν δύσκολον θέσιν, εἰς ἥν θὰ περιήρχετο ἡ ἰδικὴ μας μεσογειακὴ ναυτιλία. Κανεῖς δεδομένης δὲν συνεκινθῆ ἀπὸ τὰς προβλέψεις τοῦς ἀκείνας. Ἀμερικανὸς ἐμπειρογνώμων, παρακολουθήσας εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν ἐκ τοῦ σύνεγγυος τὴν Τουρκικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, μᾶς ἔλεγε:

"Τὸ Τουρκικὸν πλοίον, λόγω τῶν δρυμονικῶν τοῦ ἐλλείψεων, εἶναι καθομοτερόν. Δέν πρόκειται νὰ ἀπειλήσῃ ποτὲ τὴν ἐξέχουσαν θέσιν τοῦ Ελληνικοῦ εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς Ανατολικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Μεσογείου.

"Ηδη ὅμως τὰ πράγματα ἥρχισαν νὰ ἐξελίσσωνται, ὅπως ἔκτοτε διεφαίνονται διὰ τοὺς ἔγγυτερους παρακολουθοῦντας αὐτά. Οἱ Τούρκοι ἔρχονται πρὸς τὴν θάλασσαν μὲ ἀξιώσεις πλέον ἐμρυτάτης δραστηριότητος. Αὔτο τούτο τὸ Κράτος ἀφονεῖ πάρεχε τὰ μέσα, τὰ κεφαλαία καὶ τὸ εὐθηνό κόστος διαχειρίσεως, ἵνα οἱ σκοποί του ἐπιτευχθῶν.

"Ιδού καὶ τὰ πρώτα δημάτα τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν καθόδου τῶν Τούρκων:

"Ἐδημοσιεύθησαν πρὸ τὸ ημέρων εἰς τὸν καθημερινὸν τύπον τὰ θερινὰ δρυμολογία τῆς Τουρκικῆς Ατμοπλοΐας διὰ τὴν Κύπρον καὶ τὴν Αίγυπτον. Εἰς αὐτά ἀναφέρονται καὶ οἱ καθορισθέντες ναῦλοι. Είναι κατὰ 30 περίπου τοῖς ἑκάστοτε κατώτεροι, τῶν εἰσπραττομένων ἀπὸ τὰ ἴδια μας σκάφη εἰς τὴν αὐτὴν γραμμήν.

"Καὶ ἐν συνεχείᾳ: Τὸ πρώτον ἐκ τῶν ἀγορασθέντων εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἐπιβατηγῶν, τὸ «Ἄγκυρα», δρυμολογεῖται κατ' αὐτὰς εἰς τὴν

ήμεραν κοβιστότο υπέρμετρος, ή έκδηκτης έπακολουθεὶ αύτομάτως ἐναντίον τῆς ἀπερισκεψίας τοῦ Κράτους: Πλήστεται δόλοπλος ὁ κλάδος, πρὸς κοινὴν ἡμίαν καὶ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ ἔργατος καὶ τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας. Στοιχεῖον συφροσύνης τῶν κυβερνητῶν ἐπιβάλλει νὰ σταθμίζουν ἐκάστοτε τὸ ἀντικειμενικό δεδουλέα τοῦ διεύθυντος ἀνταγωνισμοῦ καὶ τὴν ἀξεσφαλίσουν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ διευθυντοῦ ἀνταγωνισμοῦ τὴν ἐπιδιωσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Δὲν εἶναι σοσιαλισμός, δὲν εἶναι κοινωνική δικαιοσύνη ἢ ὑπέρμετρος προστοσία, ἢ ὅποια δόγματι εἰς τὴν χρεωκοπίαν. Εἰναι, ἀπλούστατα, μαρία! (Χειροκροτήματα).

Σοσιαλισμὸς καὶ κοινωνικὴ δικαιοσύνη εἶναι ἡ προστασία, ἡ ὅποια ἐπιτρέπει καὶ τὴν διάρκειαν καὶ τὴν δελτίωσιν τῆς ζωῆς. Δὲν εἶναι ἡ δημαρχία, εἶναι ἡ εὐημερία! (Χειροκροτήματα).

Καὶ τώρα, καὶ Βουλευταί, εἰσερχόμεθα εἰς τὸ θέμα, τὸ δόπον παρενέπεσεν. Ἀχάριστον εἶναι καὶ δόλοπλος ἡ συζητησία εἰναι εὐλόγον, ὅπει προκολεῖ δυσάρεστα συναισθήματα. 'Αφ' ἦς, ὅμως ἐτέθη τὸ θέμα, δὲ πρέπει νὰ εὕρῃ λύσιν.

Τὸ δέμα προσθέλειν ἥθικον χαρακτήρα. Δὲν εἶναι θέμα ὄπικόν, ἐπει τοῦ δόποιον θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἐκέρδεμεν γιώνων, μὲ κριτήριο οἰκονομικά. Είναι θέμα ἡθικῆς φύσεως. 'Ελλέχη, ὅπει διὰ τὴν φήμισιν νόμου διετέθη ὑπὲρ δικηγόρων ὡρισμένων ποσούν. Τὸ γεγονός αὐτὸν εὑρίσκεται ἐκτὸς τῶν παραδόσιων τοῦ πολιτικοῦ δικού τῆς Χώρας. 'Ο πολιτικός δίος τῆς Χώρας, ὡς παράδοσιν ἔχει, διὰ ἡ νομοθετικὴ ἔξουσιος ἀσκεῖται κατὰ τὴν συνειδησίαν τῶν 'Ἀντιπροσώπων των 'Εθνῶν, διὰ κατὰ τὴν εἰσήγησιν δικηγόρων, οἱ δόποιοι ἐπιληράθησαν διὰ τὴν εἰσήγησιν των. Τὸ θέμα ἔχει προσθέλειν αὐτὸν τὸν εὐρύτερον ἥθικον χαρακτήρα καὶ δὲν εἶναι δυνατόν, παρὰ νὰ εὕρῃ λύσιν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ζέσων, ἡ ὅποια πρέπει νὰ προσδιορίζῃ τὸν ὄποιας πας. 'Αφ' ἦς τὸ θέμα ἐτέθη, παύει νὰ εἴναι θέμα φορολογίας ἢ μὴ φορολογίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Αὐτὸν δὲ τὸ εὑρώμενον εἰς τὴν ὥραν του. Καὶ διὰ τὸ κρίνωμεν, κ. 'Υπουργικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Αὐτὸν δὲ τὸ εὑρώμενον εἰς τὸν διάστημα τοῦ πλαισίου τῆς ζέσων, πρόσκειται σήμερον διὰ νέαν ειδικούν, συγκεκριμένουν, ἡθικῆς τάξεως.

Καὶ εἰς τὸ δέμα αὐτό, κ. Βουλευταί, ἐπιβούμον νὰ προτείνων εἰς τὴν Βουλὴν νὰ εἰμεῖται καὶ δόμψωνοι καὶ ὀδιάλλακτοι. Εἰναι ὀδνατόν, ἀφ' ἦς ἐτέθη τὸ θέμα νὰ εὕρῃ λύσιν. Τὸ ἥθικον κύρου τοῦ Σώματος ἐπιβάλλει τὴν ἀνεπιφύλακτον καὶ ὀδόψωνον ἀποδοχὴν τῆς γενομένης τροπολογίας. 'Οφείλομεν καὶ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν, ὅπως πάντοτε καὶ εἰς τὸ παρεδόθην—πῶς δὲ φείλειν πάντοτε εἰς τὸ μέλλον — νὰ καθειρώσωνται πάντοτε.

'Οτι, δόσκις πρόσκειται νὰ κρίνωνται θέματα ἡθικῆς φύσεως, τὰ ὄπικά συμφέροντα, εἰτε τῶν ίδιων, εἴτε τοῦ Δημοσίου εἰναι δινοί ἀξίας. 'Ο, τι προτάσσεται εἶναι τὸ δέμα τῆς ἡθικῆς τάξεως. 'Ἐμπνέοντες ἀπὸ τὴν ὀρχήσην, συνιστά τὸν τερματισμὸν τῆς συνήπησεως τοῦ ἀχρόσιου ζητήματος καὶ διὰ τὸν ἀνεπιφύλακτον ἀποδοχὴν τῆς γενομένης τροπολογίας, χωρὶν τοῦ ἥθικον κύρου τῆς 'Ἐθνικῆς Ἀντιπροσωπείας. (Ζωηρὰ χειροκροτήματα).

Εἰς τὴν χώραν τῶν μαύρων

Καλὴ ἀρχή! 'Ανεκαλύφθη μία ἄλλη ἀκόμη σημαία τῆς, «ἀσυδοσίας». 'Ἄνηκει εἰς τὴν Λιβερίαν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς. Πρῶτοι οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπεφάσισαν νὰ υψώσουν τὴν σημαίαν τῆς πρωτογόνου αὐτῆς χώρας. Πρὸ καριοῦ ἐπρόκειτο νὰ παραγγείλουν ἔξι μεγάλα δεξαμενόπλοια εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα καὶ νὰ τὰ θέσουν υπὸ τὴν ἐλάχιστη σημαίαν.

Μετ' αὐτοὺς 'Ελληνες ἐφοπλιστής ἔγκαταλείπει τὴν 'Ονδουριανήν σημαίαν καὶ ηνολόγια (;) τῆς χώρας τῆς 'Αφρικανικῆς ζύγκλας....

Η ἀντιδικία

'Η Ναυτιλία προσέφυγεν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας. Ζητεῖ δικαιοσύνην διὰ τὰ δόσα κατ' αὐτῆς ἐθεοπίσθησαν ἀπὸ τοὺς γνωστοὺς κύκλους τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν.

Διὰ πάντος μέσου ἐπεζητήθη ἀπὸ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῆς πλοιοκτήσιας ἡ ἑκαδερίσια τῆς αὐτιδικίας με τὸ δημόσιον. Προσφέρθη διὰ τὸ 1947 ἀπὸ τοῦτο τὸ ποσὸν τῶν ἔξι ἑκατομμύριων δολλαρίων, ὅσα εἰς τὸν προϋπολογισμὸν ἀναγράφονται καὶ τοῦτο, ἵνα ἐκτιμήθῃ ἡ νομιμοφροσύνη τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἡ προθυμία εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ φορού. Τὸ ἐδέχθησαν πρὸς στιγμὴν διὰ νὰ τὸ ἀποκρύψουν ἐσυνεχία.

'Ἐν τῷ μεταξύ, βάσει τῶν ἑκτὸς νόμου καὶ τῆς ἀλληλικῆς πραγματικότητος ναυλαρίμουσ καὶ ἑδοδαρίμουσ, ἐξεδόθησαν τὸν φύλλα δεσμώσεως διὰ τὸ φόρου δι' ἕκαστον τῶν 100 Λίμπερτου. 'Αντίκλητος είχεν δρίση τὸ 'Επιπλιστῶν καὶ πρὸς αὐτὴν ἐκοινοποίησαν ἀθροσαὶ αἱ ἀποφάσεις. Τίποτε διλγύτερον, τίποτε περισσότερον, προστιθεμένων καὶ τῶν προστίμων—50 τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τῶν ὀφειλομένων φόρου—κατελογίσθη εἰς κάθε 'Λίμπερτου' τὸ ποσὸν τῶν 200 χιλ. δολλαρίων. 'Αν συνυπολογισθοῦν καὶ τὰ δόσα κατὰ σκάφος φέρειονται εἰς τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον (330 χιλ. δολ.) καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι οἱ πλοιοκτηταὶ ἐλάχιστα βάχουν λαμβάνειν ἀπὸ τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους των, ἀν τοῦτο ἡθελεν ἐκποιηθῇ. 'Ἐν 'Ελληνικὸν 'Λίμπερτου' δὲν ἡμπορεῖ νὰ πωληθῇ πέραν τῶν 580—600 χιλ. δολλαρίων. 'Η ἀναγκαστικὴ ἐκποίησις καὶ τῶν 100, ἐπιπολεύεται τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, σταφαλώς δὲν θὰ ἀποφέρῃ τὰ ὀφειλομένα, τὴν ἔξοφλησιν δηλαδὴ τοῦ ἐνυποθήκου διανείου, τὰ προνομιούχα χρέη εἰς καύσιμα, μισθοδοσίας ἡ προμηθείας καὶ τὸ λαβεῖν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημόσιου.

Δὲν έχουν, λοιπόν, ἀλλην διέξοδον οἱ πλοιοκτηταὶ παρὰ τὴν ἔγκαιρον

πώλησιν τῶν σκαφῶν των, ἐφόσον θὰ ὑπάρχουν ἀγορασταί, ἵνα ἔξευρουν τὰ χρήματα, τὰς 200 χιλ. δολαρίων, ποὺ ὑπωσδήποτε δὲν ἔχουν, ἵνα ἔξοφλησουν τὸ Δημόσιον καὶ προλάβουν οὕτω τοὺς δαρεῖς τόκους τῆς ὑπερημερίας καὶ τὴν ἐκπλειστηρίασιν. Εἰς τὸ τέλος τηναὶν καὶ μετὰ τὴν ἐκποίησιν νὰ εὑρεθοῦν φέρειοντες ἀπὸ τὴν δικαιομένη ποσά τινα εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον. Θὰ πρέπει ὅμως νὰ μὴ φθάσωμεν εἰς τὸν ἀναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν καὶ τῶν 98 σκαφῶν, διότι τοῦ δαπάναι θὰ εἰναι ἀπαντάστων ὑπῆλιται.

Αὐτὴ εἶναι ἡ θλιβερὰ πραγματικότης. Κινδυνεύει νὰ παραστῷμεν μετ' ὀλίγον, ἃν κάποιος ἀπὸ μηχανῆς θεος δὲν θήθει παρέμβη εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν· θέλουμεν νὰ ἐπλήξωμεν τὸ ἀδέκαστον πνεύμα τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας—εἰς τὸ πρωτοφάνες διὰ τὰ χρονικὰ τῆς ναυτιλίας θέματα τῆς ὁμαδίκης ἀναγκαστικῆς ἐκποίησεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μιᾶς χώρας, ἐπισπεύσει αὐτὸν τοῦτο τοῦ Κράτους, τὴν σημαίαν τοῦ ὑποίου φέρουν τὰ σκάφη.

'Αλλ' ἃς ἐπλήσωμεν, ὅτι τὸ κατάντημα εἰς ὁ περιήλθεν νὰ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις, δὲν θὰ φθάσῃ καὶ μέχρι τῆς ὁλοκληρωτικῆς καταστροφῆς. Τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας θὰ ακυρωθῇ τὰς κακάς ἐνεργείας, διὰ νὰ δοθῇ ὁ καιρὸς εἰς τὴν διοίκησιν νὰ ἀντιμετωπίσῃ με την περισσότεραν κατανοήσην τὸ φορολογικὸν.

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 24ης Μαΐου συνειητήθη ἐνώπιον τῆς 'Ολομελείας τοῦ Συμβουλίου 'Επικρατείας ἡ προσφυγὴ τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν κατὰ τῆς ἀποφάσεως τῶν δύο 'Υπουργῶν, διὰ τὴν φορολογίαν τῶν ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ κατὰ τὸ 1947. Λόγω τῆς συδικράτητης τῆς υπόθεσεως τοῦ Δικαστηρίου ἐλαβε τὴν μείζονα σύνθεσιν. Προσδέρευεν αὐτὸν ὁ Πρόεδρος Κ. Πουλίτσας, συμμετέσθησεν δὲ ἀμφότεροι οἱ 'Αντιπρόεδροι κ. Κ. Τσαμαδός καὶ Κυριακόπουλος καὶ ἀλλὰ δέκα μέλη. Εἰσηγήητης ὁ Σύμβουλος τῆς 'Επικρατείας κ. Μητρέλιας καὶ δονθός αὐτὸν ὁ Εἰσηγητής τῆς Συμβουλίου τοῦ 'Αγγελίδης. Τὴν 'Ενώσιαν τῶν 'Εφοπλιστῶν δὲ ὁ Νομικὸς Σύμβουλος τοῦ Κράτους κ. Χατζηδάκης.

Άρχομένης τῆς συνεδρίασεως ἐλαβε τὸ λόγον ὁ Εἰσηγητής τῆς υπόθεσεως Σύμβουλος 'Επικρατείας κ. Μητρέλιας, δοτιστὴ ἔξεδεσμες τὴν Ιστορίαν τῆς διαφορᾶς καὶ τοὺς λόγους διὰ τοὺς δόποιους ἡ 'Ενώσιας τῶν 'Εφοπλιστῶν προσθέλλει ὡς ἀκυρο τὴν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν. 'Η Διοίκησις, εἶπε, διεθερεῖ, διὰ τὴν 'Ενώσιας τῶν 'Εφοπλιστῶν δὲν νομιμοποιεῖται ἐν τῷ ἀσκήσει τῆς προσφυγῆς, διότι δὲν ὀβλητεῖται ἀφοῦ εἴναι πλοιοκτήτρια πλοιού ΛΙΜΠΕΡΤΥ. Επι πλέον καὶ διότι ἡ 'Ενώσιας καὶ ὁ ἐπὸν Γνωμοδοτικὸς 'Επιπρόσωπος τῆς προμηθεύσαν νὰ θέσωσαν ὑπὸ διὰ τὴν προσφυγήν της προσφυγῆς διὰ τὴν ἀποφορή τοῦ οὐρανού τοῦ Συμβουλίου. 'Αφ' ἐτέρου, δὲν εἰναι ὅρθη ἡ ἀποφίη, διότι ὁ ἐπὸν Γνωμοδοτικὸς 'Επιπρόσωπος τῆς 'Ενώσεως, ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προμηθεύῃ εἰς τὴν προηρεύσιν στοιχεῖα. Εἰναι μέλος τῆς 'Επιπρόσωπης ισότιμον μὲ τὰ ἄλλα καὶ προσφορισμός του εἰναι νὰ κρίνῃ τὰ στοιχεῖα, τὰ δόποια φέρειονται νὰ προστάγῃ εἰς τὴν 'Επιπρόσωπην ἡ ἀνεύ φωνο παρισταμένη 'Υπηρεσία. Διὰ τοῦτο, ἡ 'Ενώσιας 'Εφοπλιστῶν νομιμοποιεῖται εἰς τὴν ἀσκήσην τῆς προσφυγῆς.

Γεννάται, εἶπε, καὶ ἔτερον ζήτημα, τὸ δόποιον τὸ Δημόσιον δὲν ἀνεκίνητης, ἀλλὰ δύναται τὸ Συμβούλιον νὰ ἔξετάσῃ αὐτεταγγέλτως. 'Αν εἰναι δηλαδὴ παραδεκτὴ ἡ προσφυγὴ ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου, δεδομένου, διότι κατὰ τὸ Ν.Δ. 567 οἱ φορολογύμενοι ἔχουν τὸ δικαίωμα τῆς ἐντάσεως ἐνώπιον ειδικῶν ἑδοδαρίμων τοῦ περιπτώπον. 'Επι τοῦ ζητήματος τούτου δὲ κ. Εἰσηγητής ἔχει τὴν γνώμην, διότι διὸ τῆς ἐντάσεως, τὴν δόποιαν ἐπιτρέπει τὸ Νόμος, ὁ φορολογύμενος δεν δύναται καὶ τὸ ζήτημα, ἀν δὲν ἔχει τὴν γνώμην τῆς 'Υπουργικῆς αποφάσεως, οὔτε καὶ ἡ ἐπὸν τὸν ἐντάσεων 'Επιπρόσωπη δύναται νὰ τὴν ἔξετάσῃ. 'Υπὸ τοῦ δροῦ τούτου, οὐδὲνός ἀλλού ἐνδίκου ὑφισταμένου κατὰ τῆς Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας.

'Ἐκθέτει κατόπιν τὸ σύστημα τῶν φορολογικῶν νόμων Ν.Δ. 567)48 καὶ Α.Ν. 887)49 καὶ χαρακτηρίζει τοῦτο ὡς πρωτόγονον καὶ δυσνόητον. Δεδομένου, διότι τοῦτο ἐπιστηρίζεται ἐν μέρει καὶ ἐπὶ ἐνὸς 'Αναγκαστικοῦ Νόμου, γεννάται καὶ τὸ ζήτημα, ἀν δὲν ἔχει ισχυρός διὸ διχ. Τὸ προσφύγον Συμβατέον δὲν ἐπεκαλέσθη μεταξὺ τῶν λόγων ἀκυρώσεως καὶ

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

τὴν ἀντίσυνταγματικότητα τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου, ὅλα τὸ ζῆται μα-
τοῦτο εἶναι ἐκκρεμές ἐνώπιον του Συμβούλιου ἐξ ἀλλης πολύθεσεως. Ο-
πωδήποτε, οὔτε η Ἐνωσις Ἐφοπτιστῶν Ιαχυρίσθη διὰ ὁ Ἀναγκαστι-
κός Νόμος ἔξεδόθη ἀνεύ ἀνάγκης οὔτε η Διοικησις ἔξεθεσε, τις ή ἀνάγκη
ἡ οποία τὴν ἡγαγεν εἰς τὴν ἔκδοσιν, ἐπομένων ἀποκείται εἰς τὸ Συμ-
βούλιον νά κρίνῃ.

Αναλύει κατόπιν τούς λόγους τῆς προσφυγῆς καὶ ἔξετάει τὸν τρόπον, κατὰ τὸν οὐτοῖον ἐφρόμοσθι ὁ νόμος, ἀφ' ἑνὸς μὲν μὲ τὴν ὑπόθεσιν, ὅτι καὶ οἱ δύο νόμοι εἰναι ἔγκυροι καὶ ἀφ' ἔτερου μὲ τὴν ὑπόθεσιν, ὅτι μόνον τῆς Ν.Δ. 567 είνει ἔγκυρον. Ἐκβέτει μεταξὺ ἄλλων, ὅτι κατὰ τὴν ἀπονήσην τῆς Ἔνωντος τῶν Ἐφοτιστῶν ὡντοῦν νοεῖται ὁ Διεισθινοῦ ναυαριθμός τοῦ ANGIERS, ὡς οὗτος δημοσιεύεται εἰς τὰ ζένα περιοδικά, καὶ ὅτι ἡ προσαρμογὴ αὐτοῦ πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα κατὰ τὸν ἀρχικὸν νόμον ἐπιτρέπεται νὰ γίνεται μόνον ἐπὶ τῇ βάσει γενικῶν κριτηρίων, εἶνε δικας, λέγει, ἀμφίβολον ἂν αὐτὸν ἐνονῇ ὁ νόμος ἢ ἂν θέλῃ νὰ έξειρεθεί ειδικός ναυαριθμός διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα κατὰ τὸ σύστημα τοῦ ANGIERS. Οπωσδήποτε, θεωρεῖ, ὅτι ἡ ἐργασία τῆς Ἐπιτροπῆς ἔγενετο πλημμελῶς, καὶ ὅτι ἐξ ἀλικιωτῶν περιπτώσεων συνήθησαν συμπεράσματα, τὰ οποῖα θὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς πάσας γενικάς τὰς περιπτώσεις, πράγμα τὸ οὐτοῖον εἶνε αὐθαίρετον καὶ διὰ τούτου ἀποκλίνει ὑπὲρ τῆς ἀκύρωσης τῆς προσβαλλομένης ἀπόφασεως, ἐπιφύλαξεται, δικας, νὰ ἔκφερῃ τὴν τελικὴν αὐτοῦ κρίσιν κατὰ τὴν διάσκεψιν, ἀφοῦ ἀκούστη προηγουμένως τὰ διάδικτα μέρη.

Αφ' ἔτερου θεωρεῖ ἀναμφισβητήτως βάσιμον τὴν προσφυγὴν κατὰ τὸν ἔτερον αὐτῆς λόγον, τὸν ἀναγέμενον εἰς τὸν καθορισμὸν τοῦ συντελεστοῦ διπανῶν. Κατὰ τὸν νόμον ὁ συντελεστὶς οὗτος ἐπρεπει τὸ προσδιορισθῆται κατὰ τὸν τόνον χωρικότητος καὶ οὐχὶ κατὰ πλοίου, ἐνῷ διὰ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως ἐγένετο τὸ ἀντίθετο.

Βάσει τῶν ἀνωτέρω σκέψεων εἰσηγεῖται τὴν παροχὴν τῆς αἰτήσεως καὶ τὴν ἀκύρωσιν τῆς ἀποφάσεως τῶν Ὑπουργῶν.

ΔΑΝΙΟΛΟΥ. Μετά ταῦτα διεσταὶ ὁ λόγος εἰς τὸν πληρέσουσιν τῆς Εὐωνεώς κ.

ΔΑΝΙΟΛΟΣ: Ή προσβαλλομένη απόφασις ρυθμίζει τα της φορολογίας διά τὸ 1947 τῶν 100 πιούων τύπου ΛΙΜΠΕΡΤΥ, τὰ ὅποια ἡγορθίσθησαν παρό Ελλήνων ἀπό τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν ἐπὶ πιστώσει τῶν 3)4 τῆς ἀξίας των. Πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν διαπραγματεύσεων ἡ Κυβέρνησις εἶχεν ὑποσχεθεῖ, διὸ διεψήφισματος θὰ παρείχετο εἰς αὐτοὺς ἡ ἔγγυότης, σὺντονίσας δὲ ἐπὶ μιαν πενταετίαν δὲν θὰ κατέβαλλον ὄφορον μείζουν τοῦ τότε ισχύοντος. Ἡ ἀγορὰ ὅμως ἐκινδύνευσε νὰ ματαιωθῇ, δταν ἀντὶ τοῦ ἀναμενόμενου ψφίσματος ὁ Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κατέθεσε τὴν 7ην Φεβρουαρίου 1947 σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ ὅποιου ὁ φόρος ἐπόλλαπλασιάζετο. Τοῦτο ὠφείλετο εἰς τηλεγραφικὴν πληροφορίαν ἐκ Νέας Υόρκης, καθ' ἣν ἀπό τῆς προτεραιάς ηδη εἶχον ὑπογραφῆ τὰ ὀριστικά συμβόλαια τῆς ἀγορᾶς. Ἡ πληροφορία ὅμως ἦτο ἀνάκρισις καὶ ἡ ἔγρεατι ἐσπευσμένη. Οἱ ἀγορασταὶ θορυβήθησαν ἀπέσυρθμοι. Ἀπεούρθι βεβαίως καὶ τὸ σχέδιον νόμου, ὀλλὰ διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ἀγορὰ ἐδέσησε κατόπιν νὰ ὑπογραφῇ μεταξὺ ἐνός ἐκάστου ἀγοραστοῦ καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου σύμβασις, τὴν ὅποιας ὁ 9ος ὅρος ἔχει ὡς ἔξης: ('Αναγιγνώσκεται τὸν ὄπου τῆς συμβάσεως περὶ μὲν αὐξήσεως τῆς φορολογίας).

σκει τον ορού της συμβασιούς περί μι αύξησης της φορολογίας.
Είσαι εκαστος τών ένδιαφερομένων έχει σημερον είς την θαλάκια του μίαν
τοισιανήν σύμβασιν, φέρουσαν τὴν ὑπογραφὴν τοῦ Δημοσίου καὶ εἰς τὴν
σύμβασιν αὐτὴν εθεσίσθη, δόταν ἀπέφασισε νὰ αναδεχθῇ τοὺς κινδύνους
τῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς χρόνον καθ' ὃν οὐδέτες ἐγνώριζεν ἀν τὰ ΛΙΜΠΕΡ-
ΤΥΣ βά απέδιδον κέρδη ἢ ζημιάς. Δὲν ἐπρόθεσεν δῆμος νὰ στεγνώσῃ ἡ
μελάνη καὶ τὸ Δημόσιον ἐπαλινώδησε διὰ δευτέρων φορῶν. Ολίγον μετά
την ὑμσιον τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τῶν πλοιῶν τούτων, ἐγνωστοποι-
ήθησαν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, τηλεγραφικῶς τὰ ἀκόλουθα (ἀναγιγνώ-
σκει τηλεγράφημα τῶν Ὑπουργῶν περὶ αὔξησεως τῆς φορολογίας) καὶ
ἐν συνεχείᾳ κατετέθη νέον σχέδιον νόμου, τὸ διόποιον ἔλαβε τελικῶς τὴν
μορφὴν τοῦ Ν.Δ. 567, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιβάλλεται φόρος ἐπὶ τῶν κερ-
δῶν πρὸς 50 %.

Εἰς ἄλλας περιστάσεις οἱ ἐνδιαφέρομενοι, τὴν ἀντίληψιν τῶν ὅποιων δὲν διέφευγεν, ὅτι δις ἐνεπαίχθουσαν, θὰ προσέβεγον παραχρῆμα εἰς τὴν διαιτήσιαν, τὴν ὅποιαν προέβληπεν ἡ μετά τοῦ Δημοσίου σύμβασις. Εἰς τὴν Διαιτήσιαν τοῦ Προέδρου ἡ τῶν Ἀντιπροέδρων τοῦ Συμβούλιου τῆς Ἐπικρατείας. Ἀνεξαρτήτως δὲ τῆς νομικῆς ἀξίας τῶν ὑποσχέσεων καὶ τῶν συμβάσεων ἡ ἀσυνέπεια του Δημοσίου θὰ προεκάλει θύελλαν διαμαρτυριῶν, διότι εἶνε ἀπάραδεκτός διὰ τὸν πολίτην ἡ θεωρία, ὅτι δύναται τὸ Δημόσιον νὰ ἀθετῇ τόσον ἀπροκαλύπτως τὰς συμβατικάς του ὑποχρεώσεις.

Οι έφοτλισταί, δημως, έγνωριζαν, ότι ή Χώρα διήρχετο δυσκόλους ή μέρας. Δέν ενόμους την, ότι έπειτα της αντιδίκιας των μὲ την Κυβέρνησην επρεπε να προέλθωσιν εἰς αντιδίκια μὲ τὸ «Έθνος». Ήσθανόντε βαθύτατα τὴν πικρίαν, ἀλλ᾽ εδήλωσαν, ότι δὲν προέβαλλον αντιρρήσεων ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ ποσοστοῦ. Θά τη πάντοτε δυνατὸν νὰ μειωθῇ τὸν ποσοστὸν τούτο, ὅταν θὰ ἔξελιπον δραδύτεροι αἱ ἔκτατοι ἀνάγκαι τοῦ Δημοσίου, διὰ νὰ πειριοθῇ η φορολογία εἰς ὄρια ἀνάλογα πρὸς τὰς δυνατότητας καὶ τὰς ανάγκας μιᾶς ἐπισφαλοῦς ἐπιχειρήσεως, ητὶς ἀνευ Κρατικῆς τινῆς προστασίας ἐργάζεται ἔξα τῶν ὅρων τῆς Χώρας ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς ὅλας τὰς ἔνεας μαρτίας τοῦ κόσμου. «Ἐκείνο δημως διὰ τὸ ὁποῖον ἐνδιεέροντο τηνο νὰ εἰσαχθῇ σύστημα βεβαιωσεως τοῦ φόρου ἵσον καὶ δικαιοιον, ὃστε τὸ 50% νὰ υπολογίζεται ἐπὶ τῶν πράγματι κτιθέντων κερδῶν, καὶ νὰ μὴ διατρέχωστι τὸν κίνδυνον τῆς καταστροφῆς ἐκ τοῦ υπολογισμοῦ τῶν κερδῶν κατ', αὐθιζόστων τοπόν.

γιασμού των κερών κατ' αυτιλίτερον τρόπον.

Τό "Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν είχεν ἀμετακίνητους ἀντιλήψεις ἐπὶ τοῦ ζητήματος. Ωρίζε τὸ ποσοστὸν εἰς 50%, ἀλλ ἡθελε συγχρόνως νὰ έχῃ τεκμάρτον σύστημα εξευρέσεως τῶν κερδῶν, ἔλαστικὸν καὶ ἀνεξέλεγκτον, διὰ νὰ ἀναβάσῃ τὸν φόρον εἰς τὰ ἑκάστοτε ἐπιθυμητὰ ποσά. Μὲ τὴν πρόσθεσιν αὐτῆς ἔχεδιάσθη τὸ Ν.Δ. 567. Μὲ τὸ σύστημα τούτῳ τὸ Δημόσιον λέγει εἰς τὸν φορολογούμενον: «Ἄξιω νὰ ἔκμεταλλευθῆ τὸ πλοιόν σου εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορᾶν μὲ τὴν αὐτῆν Ικανότητα καὶ τὴν αὐτῆν καλήν τυχήν, τὴν ὅποιαν κατὰ μέσον ὅρον θὰ ἔχωσιν οἱ ἀνταγωνισταὶ σου ὅλου τοῦ κόσμου. Αναμένω νὰ πραγματοποιήσῃς τοὺς ναῦλους, τους ὅποιους κατὰ μέσον ὅρον θὰ εἰσπράξωσιν οἱ Ἀγγλοι καὶ Ἀμερικανοί συνάδελφοί σου, οἱ απολαύσοντες τῆς ειδικῆς προστασίας τῆς σημασίας των καὶ δὲν ὄπιπτερον οὔτε νὰ ἀμελήσησι οὔτε νὰ πλανηθῆσι οὔτε νὰ ἀτυχηθῆσι ἐν τῷ ἀσκήσει τῆς ἐπιχειρήσεως σου καὶ νὰ πραγματοποιήσῃς διὰ τινὰ ἐκ τῶν λόγων τούτων μειωμένα κέρδη. Απαιτῶ θένεν νὰ μοὶ καταβάλῃς ἐπιτίσιος τὸ ημισύ ωρί τῶν πραγματικῶν σου κερδῶν, ἀλλὰ τῶν κερδῶν τὰ ὅποια θὰ ὠφελεῖς, κατά τοὺς ὄρους τούτους, νὰ πραγματοποιῆς. Αὐτά, μὲ τὴν υπόθεσιν, ὅτι ἡ Διοίκησις ἔφαμορόζει κακῶς τὸν νόμον, διότι φυσικά, ἐαν ὑπάρχει ἡ διαδεσμός νὰ ἀνευθύνωσιν οἱ ναυάρισμοι καὶ οἱ ἔξοδοι τοῦ τελείου, τὰ Δημόσια δέντρα, τὰ ἁρέτανα, τὰ ἀνάπτυξην, μὲ τὴν αὐτὴν ἀλλὰ τοῦ

σύνολον τῶν πραγματοποιηθέντων κερδῶν καὶ ἐπὶ πλέον τούτων

Τό τυφλὸν καὶ βάρβαρον αὐτὸ φορολογικὸν σύστημα, πρὸ τοῦ οποίου ὠχρισθεὶς τὰ φορολογικὰ μέτρα τοῦ Ρωμαίου Αὐτοκράτορος Καρακαλλᾶ, κατέπληξε τὴν ἐπὶ τῆς Νομοθετικῆς Εξουσιοδοτήσεως Ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς καὶ ἐπροκάλεσε τάξ ἐντόνους διαμαρτυρίους τῶν Εἰσηγητῶν καὶ τῶν ἄλλων Βουλευτῶν, ὡς δυναταῖ τις νὰ διασπασθῇ ἐκ τῶν πρακτικῶν τῆς συνεδρίας τῆς 10 Μαρτίου 1948. Ἡ Ἐπιτροπὴ ἀπέκρου τὸ σχέδιον μετὰ πεισμάτος. Ὁ Ὑπουργὸς ήγαγκάσθη νὰ χρησιμοποιηθῇ τὰ μεγάλα μέσα. Προέβη εἰς τὸν ἀκόλουθον δῆλωσιν: '(Ἀναγιγνώσκεται τὴν ἐν τῇ Βουλῇ ἐπίσημον δῆλωσιν τοῦ Ὑπουργοῦ, καθ' ἣν ἐν τῆς ἐπιφύλαξες τοῦ σχέδιον ἔξαρταται ἡ συνέχισις τῆς οἰκονομικῆς δομήσεως τῆς Ἀμερικῆς.)

Μέ την έπιστημον ταύτην δήλωσιν εκάμφθη ἡ ἀντίστασις τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἐψφίσθιο τὸ Ν.Δ. 567 μὲ τὸν χαρακτηριστικὸν ἐπίλογον δύο Βουλευτῶν: «Η δῆλωσις τοῦ Ὑπουργοῦ καθιστᾷ περιττὴν τὴν περαιτέρω σύζητσιν. Καλούμεθα νὰ θυσιάσωμεν τὰ πάντα χάριν τοῦ ἄγνων».

Δεν γνωρίζω ἂν δήλωσις τού Υπουργού πήτα ακριβής. Γνωρίζω μόνον, δτι ἔχω εἰς τὸν φάλαλόν μου γεγγαφόν δήλωσιν τῶν ἀρμόδιων ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας Ἀμερικανῶν, οἵτινες ξαχύζονται, δτι αὐτοί οὐδέποτε ηδιεφέρθησαν διὰ τὸ σύστημα τῆς φορολογίας καὶ ήξισαν μόνον νά φορολογηθοῦν η Ναυτιλία καθ' ὅν τρόπον καὶ αἱ ἄλλαι ἐπιχειρήσεις. Οἱ μέσοι δροῦσι καὶ οἱ ναυπλίωμισοι κλπ. εἰσήκηθησαν ἐκ πρωτοβουλίας τῆς Υπερσίας τού Υπουργείου.

Όποια δημόποτε τὸ Ν.Δ. 567 ἔξεδόθη καὶ ἡ Γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ ἄρθρου 7 ἥρχισε νά ἔργαται πάρα καθορίσμα τού ναυαρίθμους καὶ ἐσδιορθίμου τῶν πλοίων ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ, ητοι μάς μόνον ἐκ τῶν πλειών ὀμάδων τῆς κατηγορίας Β ἐκ τῶν 4 κατηγοριῶν εἰς τὰς ὅποιας ὁ φορολογικὸς νόμος ἔχει διαιρέσει τὴ Ελληνικὴ μηχανοκίνητη πλοΐα, καὶ τούτο διότι λόγω τῆς ὀμοιομορφίας τῶν πλοίων ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ἡ ἔργασία ἐφανινετο ἀπλουστάτη.

Αναλει κατόπιν τὸ σύστημα τοῦ Ν.Δ. 567 καὶ ὑποστηρίζει, ὅτι κατά κανόνον ὁ ναυλάριθμος ANGIERS πρέπει νὰ λαμβάνεται αὐτόπτως. Οὗτος δὲ αὐξημειώσεως προσαρμογὴ τοῦ ναυλαρίθμου ANGIERS δύναται νὰ χωρήσῃ μόνον ἔξαιρετικάς καὶ μόνον ἐὰν ἐσυγκρίσεως τῆς Διεθνούς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν προκύπτῃ, ὅτι οὐ τελευταῖς εἰργάσθη ὑπὸ ὄρους κρείσσονας ἡ χείρονας τῆς τῶν ἀλλών Ἐθνῶν. Τοιαύτη σύγκρισις θὰ ἀπέβαινεν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ 1940, ὅπότε τὰ πλοῖα τῶν ἐμπολέμων χωρῶν, τελουντὰ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς πατρίδος των, ἐπραγματοποίουν χαμηλοὺς ναύλους, ἐνῷ τὰ οὐδέτερα Ἑλληνικά ἐναυλώντο εἰς τὴν ἐλεύθερα ἀγοράν. Διὰ τὰ μεταπολεμικά δῶμας ἐπὶ ἀντεστράφησαν οἱ ὄροι, διότι ἐνῷ τὰ Ἀμερικανικά πλοῖα ἐκμεταλλεύονται μονοπωλιακῶς τοὺς πλουσιωτέρους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἀπολαύουν προνομιακῶν ναύλων, ταῦτα Ἑλληνικά ἀπόβωνται εἰς τὰ περιθώρια τῶν διεθνῶν μεταφορῶν καὶ ἐδίδικόνται ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἐξαγωγὰς. Πρόχειρον ἀλλ' εὐγλωττον ἀπόδειξιν περὶ τοῦ ὅτι Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μειονεκτεῖ, ἀποτελεῖ τὸ ὅτι δὲν εἰδομεν κανένα ξένον νὰ ἐπιτειρίη τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου του ὑπὸ σημαῖαν Ἑλληνικήν. Ἀντιθέτως εἰδομεν ὅλους τοὺς Ἑλληνας τοὺς ἀποκτήσαντας πλοῖα νὰ τὰ θέτωσιν ὑπὸ ξένας σημαῖας. Ἡ γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπὴ θὰ ωφειλε διὰ τὰ λόγους τούτους νὰ μειώσῃ τὸ ναυλαρίθμον τοῦ ANGIERS, ὥθελεν δῆμος τὴν προσαρμογὴν οὐχὶ πρὸς μειώσιν, ἀλλὰ πρὸς αὔξησιν. Τούτῳ ἥρχιστ νὰ ἀναζητῇ λόγους δικαιολογούντας τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἔξαιρεσεως εἰς τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ 1947 ἀλλα Ἑλληνικά πλοῖα ἐναυλώθησαν κατὰ ταξίδιον καὶ ἀλλὰ ὑπὸ χρονικὴν ναύλωσιν. Αὐτὸς δῆμος τὸ γεγονός δὲν δύναται, κατὰ τὴν ἀληθῆ ηνίουσαν τοῦ νόμου, νὰ δώσῃ ἀφορμὴν πρὸς αὐξησην ἢ μειώσιν τοῦ ναυλαρίθμου ANGIERS. Δὲν εἰνεὶ κατὶ τὸ ὄπιον ἀπαντάται μόνον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διεθνῆ, διότι δὲν εἰνεὶ Ἑλληνικὴ ἐφέύρεσις οὔτε ἡ ναύλωσις κατὰ ταξίδιον οὔτε ἡ χρονικανύλωσις. Ἐπομένως δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὅτι δημιουργεῖ κρείσσονας ἡ χείρονας ὄρους ἐργασίας τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐν συγκρίσει πρὸς ξένας καὶ νὰ δώσῃ τὴν προσφῆμην πρὸς ἀποκάρυνσιν ἀπὸ τὸν ναυλαρίθμον ANGIERS. Επειτα, δὲν παρουσιάζεται μόνον εἰς τὸ 1947, ἀλλὰ σταθερῶς καθ' ὅλα τὰ ἔτη. Ἀν ὁ νομοθέτης ἐδέσθει τὸ φάσμανον τοῦτο ως λόγους ἱκανὸν πρὸς προσαρμογὴν τοῦ ναυλαρίθμου δένει, ἀπὸ τοποθέτη τῶν προσαρμογῶν τομεῖς τῶν διαμονικῶν ἀλλα-

αστριού, σεν υα προετοπετε την προσαρμογή ταυτήν ως συντήκη, αλλά ως υπόχρεωτικήν, όπως το έκαμεν ο Α.Ν. 887. Τέλος δεν άρκει νά διατιστωθή, ότι τα 'Ελληνικά πλοία εναυλώνοντο κατά δύο διαφόρους τρόπους, άλλη επέτρεψε και νά έξακριβωθή κατά τινα ενύοντην ή δυσμενή τρόπον έπεδρασε τούτο έπι της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Διάλα νά έκτιμηδούν πάντα ταύτα επέτρεψε νά γίνη τροπή τών ναυάλων τών 'Ελληνικών ναυλωσεων κατά ταξιδίον εις ναυάλους TIME CHARTER, αύτό δε έστιν αινειν έρευναν έκαστης περιπτώσεων ιδιαίτερως, πράγμα τό δρόπιον άνεκτείο εις τό πενεύμα τού νόμου και εις τό σύστημα της μονοκονιδιαίας. Εάν έχωμεν έξακριβώσει τα έσοδα μιάς έκάστης έπιχειρησεως ιδιαίτερως, θα είναι σόλοικον νά μη λαμβάνωνται αυτά υπ' όψιν, άλλα νά τά πράγματοι οποιουδήποτε μόνον πρός εύρεσιν τού μέσου δρου, διά νά τά υπολογισώμεν κατόπιν συμφώνως με τόν μέσουν δρου 9, και δι' έκεινον ποὺ γνωρίζουμεν διτι εισέπραξε 12, και διά τον άλλον που έπραγματοποίησε ίδιον 6. Παρά ταύτα, η 'Επιτροπή έπεμεν νά ένεργηση την προσαρμογήν έπι τοιαύτης διάσεως, και διά τούτο έθεσε κατά μέρος το Ν.Δ. 567 ως άρχοντον και ανεφάρμοστον και ήρχισε νά οικοδομη εις τό κενόν, ένη προσδοκία, διτι ο νόμος εκ τών υστέρων θά προστρομάτεο εις τήν έργασίαν της, αντί νά προσαρμόση αυτή την έργασίαν της εις τόν νόμον. 'Εστι έξεδόθη ο Α.Ν. 887)49 οκτώ ήμέρας μετά τόν καθορισμού τού ναυαριθμού. Μήπως δύος έστω και εις τών υστέρων ένομιμοποιηθή ή έργασία της 'Επιτροπής; 'Οχι, διότι ένω ή έκδοθείσα κατά τόν Α.Ν. 887 άτοφασις τού 'Υπουργού ωρίζεν, διτι επέτρεψε νά ληφθούν υπ' όψιν δηλαί αι αυλανδεις αι δημοσιευθεισαι εις τά γνωστά περιοδικά, η 'Επιτροπή είχεν λέγειν η ταύς ναυλωσεις μόνον 3 πλοίων. Μέ τοιαυτας μεθόδους προσδιωριθμή ο ναυλάριθμος εις 5,70 άντι τού διεθνούς 4,80. Η αυθαίρεσια είνε έξοφθαλμος, διότι είνε παράλογον νά λέγη τις, διτι τα 'Ελληνικά πλοία πραγματοποίησαν ναυάλους κατά 30% άνωτέρους τών 'Αμερικανικών ή

TERMINAL SHIPPING COMPANY
Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agent

Galaxy Zoo

τών 'Αγγλικών, ούτε ήδηνατο νά ύπάρχη οιαδήποτε άξιόλογος διαφορά ἐκ τῆς διαφορᾶς τοῦ τύπου ναυλώσεως, διότι μὲ τὸν νόμον τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως οι ναῦλοι καὶ τῶν δύο τύπων ναυλώσεων τείνουσι νά πλησιάσωσι. 'Η διαφορά αὐτὴ τοῦ ἐνὸς δολαρίου κατὰ τόνον καὶ μῆνα γίνεται εἰς τὸ ἑτοῖς 135.000 δολαρία δι' ἕκαστον πλοίον, καὶ ἐπ' αὐτῶν ἀναλογεῖ διαφορά φόρου 67.500 δολαρίων. Δὲν είνε μόνον αὐτά, διότι μὲ τοὺς πλασταριθμοὺς καὶ τὰς νοθείας τῆς 'Υπηρεσίας ἐπὶ ἄλλων σημαῖῶν διαφορὰ ύπερβαίνει τὰ \$ 100.000 κατὰ πλοίον. 'Οταν ἐξητήθη ἡ ἔγκρισις τοῦ νομοσχέδιου ἀπὸ τὴν 'Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως ἡγέρθησαν διαμαρτυρίαι διὰ τὴν βαρύτητα τοῦ φόρου καὶ ἐξητήθη ἀπὸ τὸν 'Υπουργὸν νά δηλώσῃ τί προϋπολόγιζε τὸ ἔσδοσον. 'Απήντησε τότε, διτὶ ἀνέμενον ἔσδοσον 23 δισεκατομμύρια διὸ δόκιληρον τὸν Ναυτιλίαν, ἢτοι 14 ἢ 15 δισεκατομμύρια διὰ τὰ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ. 'Υπὸ τὴν ἔννοιαν ταύτην ἐδόθη ἡ ἔγκρισις τῆς Βουλῆς. 'Ἄξιες ἦνα μεγάλα εὔγε εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν, διότι αὐτά τὰ 14 ἢ 15 δισεκατομμύρια τὰ ἔκαμε τῷρα 135. 'Εχω εἰς τὴν κατοχὴν μου τὰ φύλλα ἀλέγουχον, τὰ ὅποια χθὲς ἐκοντοτιμήσαν εἰς τὴν 'Ενωσιν δι' ὅλα τὰ πλοιά. 'Ἐκαμα τὴν πρόσθεσιν εἶναι 135 δισεκατομμύρια καὶ μὲ τὰ πρόστιμα πεπίρην 200 δισεκατομμύρια μόνον διὰ τὸ 1947. Εὐρισκόμεθα δῆμας εἰς τὰ μέσα τοῦ 1949 καὶ ἀνάκολουθοῖς παρόμοια φύλλα διὰ τὸ 1948 καὶ διὰ τὸ α' ἔξαμνον τοῦ 1949, τὴν στιγμὴν ταύτην κάθε ἐφόπλιτος ὀφείλει \$ 550.000, ἢτοι δόλαρίηρον τὴν ὁξίαν του πλοίου του, τὴν ὅποιαν ἀκόμη ὀφείλει κατὰ τὸ μέγιστον μέρος εἰς τὴν 'Αμερικανικὴν Κυβέρνησιν. Δὲν πρόκειται οὔτε περὶ φορολογίας οὔτε περὶ διαφοραγῆς ἢ λεηλασίας, πρόκειται περὶ ἀνατίασεως τῆς Ναυτιλίας. 'Υστοκαν πάραγοντας ἀπομένει τὸ Συμβούλιον 'Ἐπικρατείας. Η ἀπόφασις πρέπει νά ἀκρωθῇ.

Μετὰ ταῦτα δίδεται ὁ λόγος εἰς τὸν Νομικὸν Σύμβουλον τοῦ Κράτους κ. Χατζιδάκην.

ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ: 'Ο πληρεξούσιος τῆς 'Ενωσεως ἐξετάθη εἰς ζητήματα οὐδίας καὶ ἐπομένως ἔχω τὸ δικαίωμα νά ἀπαντήσω. Πρέπει νά ἀναφερθῶ εἰς τὴν σύμβασιν τῆς ἀγορᾶς ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ. 'Υπάρχει πράγματι δρός, διτὶ τὸ Δημοσίον δὲν θὰ αὐξησῃ τὸν φόρον ἐπὶ μίαν πενταετίαν, ἀλλὰ τὸ Δημόσιον δὲν δεσμεύεται ἐκ τῆς συμβάσεως ταύτης. Πρέπει νά σημειωθῇ διτὶ τὴν σύμβασιν ταύτην ύπεργραψε διπλωματικὸς ὑπάλληλος ἐνεργών κατ' ἐντολὴν τοῦ 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν, εἰς τὸ ἔγγραφον δῆμας τῆς ἐξουσιοδότησης δὲν ἀνταργάφεται οὐδὲν περὶ τοιούτου ὅρου. 'Ἀλληδες εἰνε, διτὶ κατόπιν ἐδόθη ἐξουσιοδότησίς τις, ὑπὸ τὸν ὅρου δῆμως διτὶ οἱ 'Ἐφοπλισταὶ θὰ ἀνέλαμβανον ἀντιστοίχως τὴν ὑποχρέωσιν νά ἐπαναφέρουν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν σημαῖαν 150 πλοία τελούντα, ὑπὸ ξένας σημαίας ὡς καὶ νά εἰσαγάγωσιν ὡρισμένα ποσὰ συναλλάγματος. Τοὺς ὅρους αὐτοὺς οἱ Ἐφοπλισταὶ δὲν τοὺς ἐδέχθησαν. Κατόπιν ἐστάλη τηλεγράφημα εἰς τὴν Πρεσβείαν νά συνενοθῇ με τὸν κ. Ἀβραάμ, ἀλλὰ δὲν γνωρίζω τὶ εγίνεται. 'Οπωσδήποτε ἡ σύμβασις αὐτὴ δὲν εἴναι ισχύρη, διτὶ ὁ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν δὲν ἔχει τὴν σύμβασιν νά ύποσχεται ἀπάλλαγὴν ἐκ τῶν φόρων...

ΕΙΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: Πρόκειται περὶ ἀπαλλαγῆς ἢ περὶ ύποσχέσεως μη αὐξήσεως;

ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ: Περὶ ύποσχέσεως, διτὶ δὲν θὰ αὐξηθῇ ὁ φόρος. Καὶ τοῦτο δύναται νά τὸ ύποσχεθῇ μόνον ἡ 'Εξουσία, ἡ ὅποια ἐπιβάλλει τὸν φόρος καὶ σχὶς ὁ 'Υπουργός. 'Άλλα ζητηματα ἀν δύναται δι συμβληθεῖς μετὰ τὸ Δημόσιον νά ἀξιώσῃ κατόπιν ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ὁθέτησιν τῆς συμβάσεως, ἀλλὰ καὶ τοῦτο ἐλύθη ὑπὸ τὸν νομολογίας ἀρνητικῶς.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐντοστιν περὶ μὴ νομιμοποιήσεως, αὐτὴ ὀφείλεται εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν. 'Εγω δὲν ἐπιμένω ἐπ' αὐτῆς, διότι γνωρίζω τὴν νομολογίαν τοῦ Συμβούλου 'Ἐπικρατείας. 'Ἐπερπεν δῆμος κατὰ τὴν γνώμην μου νά προταθῇ διὰ νά καταδειχθῇ, διτὶ ἐνὼ ἡ "Ενωσις τῶν 'Ἐφοπλιστῶν ἐπέχει πάστη δυνατῆς διευκολύνσεως δὲν ἔθελος νά προσκομίσῃ στοιχεῖα καὶ νά δοηθῇση εἰς τὴν ἔφαρμογὴν τοῦ νόμου.

Δύναμαι τώρα νά εἰσέλθω εἰς τὴν ἐξαστιν τῶν λόγων τῆς ἀκυρώσεως. Παραπτώ, ἐν πρώτοις, διτὶ τὸ δικογραφὸν τῆς προσφυγῆς είναι συντεταγμένον μετὰ Σπαρτιατικῆς λιτότητος, κατακαλύπτει μίαν σελίδη μόνον καὶ κατ' οὐσίαν περιέχει ἓν μόνον λόγον στρεφόμενον περὶ τὸ ἀνατιολόγητον τῆς προσβάλλομένης ἀπόφασεως ὡς ἀναφερόμενης εἰς ἄκυρον καὶ κατά συνέπειαν ἀνύπαρκτον ἀπόφασιν τῆς Γνωμοδοτικῆς 'Ἐπιτροπῆς. Εἰς τὴν ἀγχίσιον τοῦ κ. Εἰσηγητού Συμβούλου οὐφείλεται ἡ ἀνέρευσις τῶν ἄλλων, τοὺς ὅποιους ἔθεωρησε βασίσουν.

ΜΗΤΡΕΛΙΑΣ: 'Εχετε δεδιώκας υπ' ὄψιν σας, διτὶ utάρχει κατατεθειμένον μακρῷ ὑπόνομα τῆς 'Ενωσεως.

ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ: Ναι τὸ ἔχω. 'Ο πληρεξούσιος τῆς 'Ενωσεως μοὶ ἀπέστειλεν ἀντίγραφον, εὖθυν ὡς ἐπληροφορήθην τὴν ύπαρξιν τοῦ ύπομνηματος τοῦτου. Αὐτὸ δῆμας δὲν εἴνε τακτικόν. Οἱ λόγοι πρέπει νά εκτίθενται εἰς τὸ δικογραφὸν, καὶ δὲν δύναται ἡ "Ενωσις νά παραποτήται, διτὶ η 'Υπηρεσία δὲν ἐπήρθησε τοὺς τύπους, διτὶ καὶ αὐτὴ δὲν τοὺς πρῆπε.

Πρέπει νά ἀποκρούσω τὴν ἀποψιν, διτὶ τὸ σύστημα τῆς φορολογίας είναι διάρραφον καὶ πανάθιον, ὡς τὸ ἀπεκάλεσεν ὁ πληρεξούσιος τῆς 'Ενωσεως ἡ ἔστω καὶ πρωτόγονον, ὅπως τὸ ἔχαρακτήρισεν ὁ κ. Εἰσηγητής. 'Η Πολιτεία δύναται νά ἐπιβάλῃ τὸν φόρον κατὰ τὰ κριτήρια, τὰ ὅποια αὐτὴ θεσπίζει καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν θὰ ήδηνατο νά ἐπιβάλῃ ἔνα φόρον κατ' ἀποκόπην, ίσον δι' ὅλα τὰ πλοιά, χωρὶς ὁ νόμος νά

είνε ἀντισυνταγματικός. Δὲν ἔπραξεν δῆμος αὐτό, ἀλλ' ἡθέλησε νὰ διαφέρῃ τὸ φόρον ἀπὸ πλοίον εἰς πλοίον διὰ νὰ πλησιάσῃ πρὸς τὰ πραγματικά κέρδη ἐκάστου καὶ ἔδωσε μάλιστα τὸ δικαίωμα τῆς ἐντάσεως, ώστε νὰ δύναται τις νὰ φέρσῃ δι τὸν πραγματικά του κέρδη. Καλῶς δὲ ἐνρυμασθήσει τὸ νόμος καὶ ἀπὸ τὴν 'Ἐπιτροπὴν καὶ ἀπὸ τοὺς 'Υπουργούς. Είνε ἀληθές, διτὶ ὁ Α.Ν. 887 ἔχει ἡμερομηνίαν ἐκδόσεως μεταγενεστέρων τῆς ἐργασίας τῆς 'Ἐπιτροπῆς. Δυστυχώς ἡμάς τοὺς Νομικούς Συμβούλους τοῦ Κράτους δὲν μάς καλοῦν παρὰ μόνον διτὸν ύπαρχη ἀνάγκη νά ἐμφανισθῶμεν ἔδω. 'Οπωσδήποτε δῆμος, τὰ διατάξεις τοῦ νόμου τούτου τὰς εἰχεν ὑπ' ὄψιν η Γνωμοδοτικὴ 'Ἐπιτροπὴ, διτὶ τὰς ἔγνωρισες καὶ πρὸ τῆς εκδόσεως του. 'Επίσης ἐλήφθησαν ύπ' ὄψιν παρὰ μόνον εἰς τὰ περιοδικά.

ΜΗΤΡΕΛΙΑΣ: 'Εχετε υπ' ὄψιν σας τὸ υπ' ἀριθ. 19 πρακτικὸν τῆς 'Ἐπιτροπῆς. 'Εκείνη προκύπτει, διτὶ δὲν ἐλήφθησαν ύπ' ὄψιν παρὰ μόνον αἱ περιπτώσεις 3 πλοίων.

ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ: 'Εκ τοῦ υπ' ἀριθ. 16 πρακτικού προκύπτει, διτὶ είχον προγευμένως ληφθῆ ὑπ' ὄψιν δῆλοι αἱ ναυλώσεις. Θά ἀναγνώσω τὰ πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πρόκειται νὰ ἀναγνωσθῶσι τὰ πρακτικὰ ἀπὸ τοῦ πρώτου μέχρι τῶν δεκάτων ἐνάποτον; Δυστυχώς ἡμάς τοὺς Νομικούς Συμβούλους τοῦ Κράτους δὲν μάς καλοῦν παρὰ μόνον διτὸν ἔχαστενος, ἀναμένουν δὲ καὶ ἄλλοι. Παντα ταῦτα διεκταθῶσι κατὰ τὴν διάσκεψιν.

ΧΑΤΖΙΔΑΚΗΣ: 'Εκ τῶν λόγων τῆς προσφυγῆς οὐδένα νάνευσκον σάνε τούς Συμβούλους εἰς τὸν πόλεμον αἴτουμαι τὴν ἀπόρριψιν τῆς προσφυγῆς. 'Ἐπιφυλάσσομαι καὶ ὑπόβαλλα συμπληρωματικά καὶ ὑπόμνημα εἰς τὸ Συμβούλιον.

Μετὰ ταῦτα διέκριθη ἐκηρύχθη περαιωμένη.

'Αναμένεται δηδὴ μετ' ἐνδιαφερούστος ἡ σπάσις τοῦ Συμβούλου 'Ἐπιτροπαίς. Νά προδικάσῃ τις τὰς ἀπόφεισι τοῦ Δικαστηρίου δὲν είνε δέντη δέντα δυνατόν. Μίαν καὶ μόνη ἀπεκδίσαν διαπίστωσις, δοσο παρέστησαν κατὰ τὴν διαδικασίαν: 'Η ἀγόρευσις τοῦ κ. Δανιόλου, διαυγής εἰς τὴν σκέψιν, ἀπόλυτα ἐντὸς τῶν πραγμάτων κειμένην, καὶ χωρὶς τὴν ἐλαχίστην σκιάν, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος, ἐνεποίησεν ἀρίστην ἐντυπωσιν. Τὰ προβληθέντα τούναντίον παρὰ τοῦ κ. Νομικού Συμβούλου τοῦ Κράτους ἀσθένη ἐπιχειρήματα προεκάλεσαν θιλεράς σκέψεις δια τὸ κατάντημα, εἰς ὃ περιήλθεν αὐτὴ ἡ καλὴ πίστης τῶν γάνων τῆς Κρατικῆς διοικήσεως.

'Η Ήμέρα τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ

Τρίημερος πανηγυρισμὸς τῆς ειςαυτικῆς ἡμέρας» ἔλαβε χώραν εἰς δήλους τοὺς λιμένες τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, απὸ τὴν 20η Μαΐου, πρὸς τιμὴν τῆς ἐμπόρικης ναυτιλίας. 'Ο ἐορτασμὸς ύπηρξε λαμπρότερος εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, ὅπου ὁργανώθησαν διάφοροι τελεταὶ καὶ ἐπιβλητικαὶ παρελάσεις τῶν δοκίμων τῶν ναυτικῶν σχολῶν, μὲ συμμετοχὴν ἀγύματων πεζοναυτῶν καὶ μὲ ἐπίδειξην τῆς αεροπορίας τῆς Ναυτικῆς Αεροπορίας. 'Η ειναιτική ἡμέρα» καθιερώθη εἰς τὰς 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς ἀνάμνησιν ἐνὸς ιστορικοῦ γεγονότος, οὐτίνος ἐφέτος ἐπανηγυρίσθη ὡς τὸ 120η ἐπέτειος, τοῦ πρώτου δηλαδή ἀπόπλου, ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην τὴν 22αν Μαΐου 1829 τοῦ ἀπομνηνούμενοῦ πλοίου τοῦ «Σαβάνων» διὰ τὴν γένετην της Εὐρώπην. 'Ολα τὰ ἀλληλευμένα εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην πλοιά ήσαν πανηγυρικῶς σημαίστολισμένα, κατὰ δὲ τὴν δευτέραν ἡμέραν τοῦ πλανηγυρίου σημείωσαν διὰ τὴν λεπτὴν τῆς ὥρας.

Κατὰ τὰς γενομένας ἀεροπατικὰς συγκεντρώσεις πολλοὶ ήσαν οἱ ὀμιληταὶ τόσον κρατικοί οἵσον καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων ἐκπρόσωποι. Εἰς τὸ παρατεθὲν ἐν Νέα 'Υόρκη ὑπὸ τῆς γνωστῆς ὄργανωσες τῆς «Προπλέλερ» γεῦμα, παρεκάσθησαν πλεισταὶ οἵσαι προσωπικότερες καὶ λογοι ἐξεφωνήθησαν ὑπὲρ τῆς ἐνισχυσεως καὶ προσαγωγῆς τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Κυριώτερος ἐκ τῶν ὀμιλητῶν ἦτο ὁ πρεδρος τοῦ ἀμερικανικοῦ «Ινστιτούτου τῆς Ναυτιλίας» κ. Τέυλορ, δοτις ἀνεφέρθη καὶ εἰς τὴν συντελουμένην πρόσδοσον διὰ τῆς γνωστηγῆσεως τοῦ νέου «σούπερ πλάινε», τῶν δύο ἐπιλέκτων ύπερωρεανίων τῶν «Ἀμερικανῶν Εξπροπλάινες» τοῦ γραμμῆνος Μεσογείου καὶ τῶν τριῶν ύπερωρεανίων τῆς «Πρέζιντεντ Λάιν» διὰ τὴν γραμμῆνος τοῦ γύρου τοῦ κόσμου». ΕἼπεν εἴκαρια τοῦ ἀεροπατούμενοῦ ἐπέθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κάμπτεν (τῆς Νέας 'Υόρκης) η τρόπης ἐνὸς ἐκ τῶν τριῶν τούτων ύπερωρεανίων τῆς Εὐρώπης.

Εἰς πλειστους δῆμους λιμένας διάρροψεν τοῦ πλανηγυρίου τῆς Εὐρώπης τὸν Περιστέλλεται τὸν Πειραιά την 27η Μαΐου, ἀναβληθεὶς ἐπὶ τίνας ἡμέρας, συνεπει τοῦ πενθέους ἐπὶ τῷ θανάτῳ τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Αθηνῶν. Απαντά τὰ ἐν τῷ λιμενὶ πλοιαὶ μόνωσαν μέγαν σημαίστολισμόν, τὴν δὲ μετοχήμοραι εἰς τὸ ἐντευκτήριον τοῦ Ναυτικοῦ 'Ομίλου 'Ελλάδος» παρέθη γεῦμα, ἐπ' εὔκαρια τῆς ἐν 'Ελλάδι παρουσίας τοῦ ἐπίτιμου προέδρου τῆς «Προπλέλερ Κλάμπη ναυάρχου ἐ. κ. τού. Παρεκάσθησαν οἱ υπουργοί Ναυτικῶν καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Βασιλειάδης καὶ Μαρινάκης, ὁ ναυάρχος κ. Σακελλαρίου, ὁ διμαρχὸς Πειραιῶς, αἱ ναυτικοὶ ἄρχαι κ.λ.π. Κατά τὸν διάρκειαν τοῦ γεύματος οἱ Ελληνες ύπερωροι γεγκαρδίους προπόσεις ὑπὲρ τοῦ φίλου ἀμερικανικοῦ έθνους, ἐνώ ὁ κ. Τόντης ἐπέλεξε τὸ έγκωμιον τοῦ ήρωικού ἐλληνικού έθνους.

**LILY,, BRAND
STANDARD COMPOSITION PAINTS
ANTICORROSIVE • ANTIFOULING • BOOTTOPPING**

ΤΩΝ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ
PIETER SCHOEN & ZOON LTD.
ST. JOBSWEG 30 ROTTERDAM

· Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ: ΕΙΤΑΙΡΕΙΑ
Γ. ΣΚΟΥΖΕ 14α ΠΕΙΡΑΙΕΣ Τηλέφ. 44.479

ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ ΘΕΜΑ

ΔΙΑ ΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΘΗ Η ΑΝΤΙΔΙΚΙΑ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ ΚΥΚΛΑΔΩΝ κ. Γ. Κ. ΔΡΟΣΟΠΟΥΛΟΥ

Δημοσιεύμενον κατωτέρω τὸ πρώτον μέρος τῆς εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως πρὸς τὴν Διακομματικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ βουλευτοῦ Κυκλάδων κ. Γ. Δροσοπούλου ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος τῆς Ναυτιλίας. Τὸ δεύτερον μέρος τῆς ἐκθέσεως (κεφάλαιον Γ' καὶ Δ') ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας.

Σκόπιμον ἐθεωρήσαμεν, παρὰ τὸ περιωρισμένον τοῦ χώρου τῶν στηλῶν αὐτῶν, τὴν ἔξι ὀλοκλήρου δημοσίευσον τῆς ἐκθέσεως, διότι ἀποτελεῖ αὐτὴ τὴν πλέον ἀντικειμενικὴν καὶ ἐμπεριστατωμένην ἔρευναν ἐπὶ τοῦ ἔξαιρετικά ἐνδιαφέροντος καὶ λίγον ἐπικαίρου θέματος τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τῆς Διακομματικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς 17ης Μαρτίου ἐ. ἐ. μοῦ ἀνετέθη ἡ εἰσήγησις ἐπὶ τῶν ἔξι δύο μεγάλων θεμάτων, τῶν ἀπασχολούντων τὴν Ναυτιλίαν μας:

α) Φορτηγός ὠκεανοπόρος Ναυτιλία, καὶ β) Φορολογία τῶν πλοίων.

Τὸ πρώτον θέμα, λίγα ἑκτεταμένον, ἀφορᾶ, ὡς ἔγων τὸ ἀντιλαμβάνομαι, τὰ συνθῆκας ἔγενεν ὑπὲτο τὰς ὁποίας ἐργάζεται ή ὠκεανοπόρος ναυτιλία μας καὶ πρόκειται νὰ περιλάβῃ μεγάλους τομεῖς ἐρεύνης, ὡς εἶναι τὰ ζητήματα τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, τὸ ζητῆμα τῶν ὑπὸ ζηνάς σημασίας ἐλληνικῶν πλοίων, τὸ ιαυτεργαστικόν, τὸ διοικητικόν, ἡ ἀνανέωσις τῶν πλωτῶν μέσων, τὸ τοῦ παρακρατήματος, τὸ τῆς μεταβιβάσεως πλοίων εἰς ἄλλοδαποὺς καὶ πλείστοις ἄλλα, τῶν ὅποιων ἀπότοκος εἶναι ή σημειρινὴ δυσχερεῖ θέσις εἰς τὴν ὅποιαν ἔχει περιέλθει ή ἐλληνικὴ ναυτιλία.

Τὸ δεύτερον θέμα εἶναι ἀντίθετος πολὺ εἰδικεύμενον καὶ περιορίζεται εἰς τὸ ἐπίμαχον ζητῆμα τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, τὸ ὅποιον ὅμως ἔχει τόπον ἐπικαιρότητα καὶ τόσον σπουδαιότητα λόγῳ τῆς ἀρδαμένης ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τοῦ Ν. Δ. 567/48 ὡς τούτῳ ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ Α. Ν. 887/49, ὥστε δικαίως ἐζητήθη πάρα τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ πρόταξις αὐτοῦ, προκειμένου νὰ λάβωμεν ταχέως ἀπόφασις, καὶ νὰ ὑποδειξωμεν εἰς τὴν Κυβερνήσον τὰ μέτρα ἑκείνα, τὰ ὅποια, κατὰ τὴν κρίσιν μας, θὰ συνελθαὶν εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνός φορολογικοῦ καθεστώτων, ἀφ' ἐνός μὲν σταθεροῦ καὶ εὐνοούντος τὴν διαθέλλειν ἐξέλιξιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου ίκανοποιούντος, κατὰ τὸ δυνατόν καὶ δίκαιον, τὰς μεγίστας σημειρινὰς ἀνάγκας τοῦ μαχούμενου «Ἐθνους».

Βεβαίως αἱ δύο αὐταὶ ἀπόφεις εἶναι δύσκολον νὰ συνδυασθοῦν, ἀν λάθη κανεὶς ὑπὸ ὅψει του τὰς ὀκληρὰς συνθῆκας τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ ὑπὸ τὰς ὁποίας παλαίει στήμερος ἡ ἀναγνωρισθεῖσα ἐκ τῆς τέφρας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τὰς κολοσσιαίς θυσίας τὰς ὁποίας ζητεῖ σήμερον ἡ Πατρίς, ἐκ μέρους ὅλων τῶν κοινωνικῶν τάξεων εἰς τὸ τιτάνειον ἀγώνα ἐπιδιώσεως τῆς φυλῆς, τὸν ὅποιον διεξάγει, καὶ εἰς τὸν ὅποιον αἱ θυσίαι εἰς ἀνθρωπίνους ὑπάρξεις καὶ εἰς φθοράν ὑλικῶν ἀγαθῶν, εἶναι ἀνευ προμητεύμενον.

Εἰς ἕνα τοιούτον ἀγώνα, εἰς τὸν ὅποιον δῆλοι καλούμεθα εἰς θυσίας, καὶ εἰς τὰς ὁποίας ἀνταποκρίνονται μὲ τὸ σόν. ὑπέροχον αὐταπαρχόντης ὁ ἀγρότης, ὁ ἐργάτης, ὁ διανοούμενος, ὁ μικροστός, ἡ κοινωνία ἔχει τὴν ἀξιωσιν. ἀπὸ τὰς ἐυημερούσας τάξεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων προέχουσαν θεῖν ἔχουν οἱ ἐφοπλισταί, νὰ προστέξουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὸ προσκλητήριον προθύμων μιμούμενοι ἀκριβῶς τὸ παράδειγμα τῶν προηγεύθεντων εἰς τὸ ἐπαγγελμα πλοϊκτηῶν καὶ πληρωμάτων τῆς ἐθνεγερσίας καὶ δῶν τῶν μετέπειτα ἀγώνων τοῦ ἔθνους, τὸ ὅποιον ἐν ἀρχῇ τοῦ μακρού ὑπομήματος τῶν ἐπικαλούνται.

Ἀφ' ἑτέρου τὸ Κράτος, τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ τὴν ἀνωτάτην μορφὴν τῆς κοινωνικῆς συνεργασίας καὶ συμβιώσεως τῶν τάξεων, λαμβάνον ὑπὸ ὅψει του τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ κοινωνικῆς σημασίαν τὴν ὅποιαν ἔχει διὰ τὴν χώραν μας μίαν ἀνθύσα τὸ οἰκονομική ναυτιλία, πρέπει νὰ προσέχῃ πολὺ, θὰ ἐλέγουμεν πάρα πολὺ, ὥστε νὰ ἔξευρῃ τὸν τρόπον ἐκείνον ὃ ὅποιος καὶ τὰς προσωρινὰς ἀνάγκας τοῦ προύπολογισμοῦ θὰ ἔθεράπεις, κατὰ τὸ δυνατόν, καὶ τὰς προϋποθέσεις θὰ ἐδημιουργεῖ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ μεγάλου πλούτοπαραγωγικοῦ τούτου κλάδου τῆς Ισχύης καὶ ταλαιπωρεύμένης μεταπολεμικῆς οἰκονομίας μας.

Καὶ διὰ νὰ εἰμένω περισσότερον σαφεῖς, θὰ ἐπικαλεσθῶμεν τὸν γνωστὸν διρισμὸν τῆς γενικῆς οἰκονομικῆς ἀρχῆς, ὁ ὅποιος ἐπιτάσσει ἐπραγματοποίησιν σὸν τὸ δυνατόν μεγαλειτέρος κοινωνικῆς ὠφελείας διὰ τῆς ἐλαχιστής θυσίας. «Η ἀρμονική σχέσις τῶν δύο τούτων ἀπόμενων, διατηρεῖ τὴν ισορροπίαν καὶ πραγματοποιεῖ τὴν μεγίστην κοινωνικήν ὠφελείαν. «Υπὸ τὸ πνεῦμα τούτου καὶ μὲ τοὺς προστικήν αὐτὸν, ἐπειργάζαθην τὸ δεύτερον μέρος τῆς Εἰσηγήσεως μου, τὸ ὅποιον ἔχω τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ἀναπτύξω σήμερον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'.

Νά διαλυθοῦν αἱ πλάναι

Προτού εἰσέλθω εἰς τὸ θέμα μου, εἶναι ἀνάγκη διὰ τὴν σαφῆ τοποθέτησιν τοῦ ζητήματος νὰ ἔξετάω προηγουμένως σημεία τινα τῆς ἐκθέσεως τῶν Εφοπλιστῶν καὶ τῆς ἑκτεταμένης προφορικῆς ἀναπτύξεως τῶν ἀπόψεων των, τὰς ὁποίας μὲ τὸση σαφήνειαν καὶ παραστατικότητα ἔχεισαν εἰς τὴν Διακομματικὴν Ἐπιτροπὴν, οἱ ίδιοι, κατὰ τὰς προηγηθεῖσας δύο μακράς συνεδριάσεις της.

Πρέπει νὰ διαλυθοῦν αἱ πλάναι καὶ αἱ ἀνήσυχις τῶν ἐφοπλιστῶν. Πρέπει νὰ ὄμοιογηθῇ ἡ ἀνάγκη μας τοῦ φορολογικοῦ δικαιοισμοῦ, νὰ ὑποδειχθῶν τὰ σφάλματα τακτικῆς τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς ναυτιλίας καὶ ἀφοῦ τοιουτοτρόπως γίνηται ἀποκάθαρσις τοῦ παρελθόντος, νὰ προσθέλωμεν μετὰ περισσότεράς ἐμπιστοσύνην πρὸς ἓνα καλλίτερον μέλλον.

Καὶ ἀνάγκην λοιπὸν τὰ προλεγόμενα τοῦ θέματος θὰ είναι μακρά, θὰ μᾶς δόηγήσουν ὅμως εἰς σαφέτερα καὶ ἀντικειμενικότερα δεδομένα.

ΘΕΜΑ 1. Φ. ο. ρ. ο. γ. ι. κ. α. ἀ. τ. ι. π. α. ρ. ο. χ. η.— Εἰς τὸν ὑπόλιθεσταν πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν μας ἔκθεσιν τῆς Ἐνοργανῆς Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν, ἐκφράζεται τρόπον τινὰ ἡ ἀπόρια τῶν διατὰ τὴν οἰκονομικήν οἰκονομικῶν ναυτιλία τοῦ πόλιθη οἰκονομικῆς ζητήματος τῶν Καθαρῶν Προσόδων, ἐνώ τὸ εἰσόδημα της πραγματοποιεῖται κατ' οὐσίαν ἔξω τῶν δρίων τῆς χώρας, ἐξ ὑπηρεσίων, αἵτινες παρέχονται ὑπὸ αὐτῆς εἰς ἔνους λαούς.

Καὶ γενικώτερον λέγουν οἱ ἐφοπλισταί, ἀφοῦ η Ναυτιλία μας εἶναι δένδρον αὐτοφυές, μὴ ἀπολαμβάνοντας ιδιαιτέρας προστασίας καὶ μερίμνης

(χρηματοδοτήσεως, πριμοδοτήσεως, συμβατικῆς ἡ νομοθετικῆς προστασίας τῆς ἐλληνικῆς σημαίας κτλ.) διατὶ ζητοῦνται παρ' αὐτῆς τόσοι φόροι;

Ἡ ἀπόρια των εἶναι ὀδικαιολόγητος καὶ μόνον ὡς ἐπιχειρηματολογία, ἐκφράζουσα κατά τινα τρόπον τὴν ἐπαγγελματικήν αὐμαναν, εἶναι δυνατὸν νὰ προβλῆται.

Οὐδεὶς ἀγνοεῖ τὸ γεγονός, ὅτι τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπησχόλουν προπολεμικῶν κατὰ τὸ 1) 6 αὐτῆς αἱ μεταφοραὶ τῆς χώρας μας, ἐσωτερικού καὶ ἔξωτερικού, καὶ κατὰ τὰ 5) 6 αἱ μεταφοραὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου. Καὶ ὅτι μεταπολεμικῶν αἱ ἀνάλογαια σημαίαν μας εἶναι διτελεῖστραι, μὲ τὴν κατεστραμμένην οἰκονομίαν μας.

Βέβαιον ἔτιστος εἶναι, ὅτι αὐτὴ δὲν ἔτυχε ποτὲ, διότι ἔκ τῶν πραγμάτων δὲν δυνατόν νὰ τύχῃ τὸν οὐσιαστικὸν ὑποστηρίξεως ἐκ μέρους τοῦ ἐπιστήμου Κράτους, εἰς τοὺς ἀγνώνας τῆς ἔναντι τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἀλλ' οὐδὲ καὶ εἰς αὐτὰς τὰς μεταφορὰς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῷ ἐλληνικῷ προϊόντων. Ἀλλ' οἱ ἐφοπλισταί μας δὲν πρέπει νὰ ἀγνοοῦν, ὅτι κατὰ τὴν σύνωνιμην τῶν συμβατικῶν μας ὑποχρέωσεων, εἴχομεν πάντοτε τούτα εύπορα οἰκονομίαν, μὲ τὴν τοποθετησιν τῶν εὐγενῶν γεωργικῶν μας προϊόντων (καπνού, σύκα, σταφίς, οίνος), ὥστε σπανίως ἀπετολμήσαμεν συζήτησιν προτιμήσεως τῆς σημαίας μας εἰς τὰς μεταφοράς.

Ἐξ ἔτερου οὐδεὶς παραγνωρίζει, ὅτι πολυσχίδης εἶναι ἡ συμβολή της εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, εἰς τὴν ἀσφάλειαν αὐτῆς, εἰς τὰ κοινωνικὰ τῆς προβλήματα καὶ κατὰ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ διατήρησιν τοῦ θερικού τοῦ γοντρού.

Παρὰ ταύτα ὅμως, ἐπαναλαμβάνομεν, τὸ παράπονον τῶν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἢ μᾶλλον ἡ ἀπόρια τῶν, διατὶ ζητεῖται παρ' αὐτῶν τόση φορολογία καὶ δὴ δυνάμει τοῦ πόλου περὶ Καθαρῶν Προσόδων δὲν εὔσταθε. Οἱ φόροι, ἀποτελεῖ τὴν ἀνέιδησην τῆς εἰδικῆς ἀντιπαροχῆς ἀναγκαστικής δυνάμεως ἐξ ἄλλων οἰκονομιών, πρὸς πραγματοποίησιν τῶν κρατικῶν σκοπῶν. Αὕτη ἀλλώστε εἶναι καὶ τὸ ἀρνητικὸν γνώμονα τοῦ φόρου. «Ἀναγκαστική εἰσφορά, ἀνεύ συμέροντος τῆς εἰδικού ἐν γένει ἀνταλλάγματος.

Ἐπομένως ἔνν εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας, τὸ Κράτος δὲν ἀντιπαρέχει εἰδικὰ ἀνταλλάγματα, ὥστε εἰς τὴν γεωργίαν, τὴν διοικήσιν τῶν κρατικῶν μερίμνων εἰναι ή ἀσφάλεια καὶ ἡ ἀκεραιότητα τῆς χώρας, δὲν ἔχουν προτείνειν ταῦτα εἰς κινδύνους ἀπωλείας ἢ φόρος, ἀνάλογον τοῦ λοιπούς κλάδους τῆς οἰκονομίας.

Ἐν τῇ ἀναζήτησι του φορολογικῶν πηγῶν, θὰ προστέξῃ πρὸς ὅλους τοὺς κλάδους τῆς οἰκονομίας. Εἰς ἐποχάς δὲ πολέμου, ὅπότε εἰς σημαντικαὶ καὶ ἐπείγουσα, προέχων δὲν χαρακτηρίζει τὴν οἰκονομίαν, πρὸς τούτην της κρατικῆς μερίμνων εἰναι ή ἀσφάλεια καὶ ἡ ἀκεραιότητα τῆς χώρας, δὲν ἔχουν προτείνειν ταῦτα εἰς κινδύνους ἀπωλείας ἢ φόρος.

Ἡ ἐλληνικὴ κατὰ ὑποκόστωτη ναυτιλία, δχι μόνον φορολογεῖται σηματικῶς, ὅπως θὰ ιδεύωμεν, ὑπὸ τοῦ Κράτους, δχι μόνον εἰσφέρει παντοειδῆ ὄφελον εἰς τὴν χώραν, συμβάλλει εἰς τὴν ἀσφάλειαν αὐτῆς καὶ ἀνωφορού τὸ θέμικον τῆς γόρτρων, ἀλλ' ἐπὶ πλέον ὑφίσταται παντὸς εἰδούς θεμετώσεις, (παρακράτημα, ἀπαγόρευσις μεταβιβάσεως πλοίων εἰς ἄλλοδαποὺς κλπ.), παρὰ τὴν πλήρη ἀδύναμιαν τοῦ Κράτους νὰ παράσῃ εἰς αὐτὴν οἰουδήποτε εἶδους ἐπαγγελματικήν, οἰκονομικήν, ἀκόμη καὶ ιθικήν υποστήριξιν, ἔναντι τῶν πάσης ἐθνικότητος αὐταγωνιστῶν.

Παραπλεύρως ὅμως πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, ἀνεπτύχθη καὶ μία ἀλλή μεγάλη ὁμοεδήποτε ναυτιλία ναυτιλία, σχεδὸν διπλασία τῆς πρώτης, ἡ ὅποια καλυπτομένη ὑπὸ ζηνάσ της σημαίας ἔχει ἀποκοπή ἀπὸ τὸ θέμικό δώμα, μὴ ἔχουσα κανενὸς εἶδους ἐπαφήνη ἡ ἐξάρτηση ἀπὸ τὸ ζηνό.

Λέγομεν ἀποκοπή, διότι ἡ ἀφετηρία της (κτησίας ἀρχικῶν κεφαλαίων, ὑποκόστωτης πλοϊκτηῶν, πληρωμάτων κ. α.), ἐλληνικὴν ἔχουσι τὴν προέλευσιν.

Ἡ μοσεθῆς αὐτὴ ναυτιλία, ἀπολαμβάνουσα προνομίων λόγω τῶν κοινωνικῶν, οἰκονομικῶν καὶ νομοθετικῶν συνθηκῶν τῶν χωρῶν τῶν ὅποι-

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

ων είναι πολιτικώς ύπήκοος, άναπτύσσεται και εύημερεί, φορολογουμένη εἰς μὲν τὴν νέαν πατρίδα της ἐλάχιστα, ἀν μὴ παντελῶς, εἰς δὲ τὴν χώραν ἀπό τὴν ὁποίαν ἔκινθεν, οὐδέλως.

Ταῦτα ὅμοια είναι ἕνας πειρασμὸς διὰ τοὺς ἐπιμένοντας εἰς τὰ ἐλληνικὰ χρώματα συναδέλφους τῶν, πολλοὶ τῶν ὁποίων μάλιστα ἔχουν πλοία ὑπὸ ἐλληνικῆν καὶ πλοῖα ὑπὸ ἔξινην σημαῖαν, ὥστε νὰ γίνεται ἡ σύγκρισις, ὅπότε τίθεται εἰς αὐτοὺς αὐτοπρόδηλον τὸ δίλημμα: Διοτὶ τὴν ἐλληνικὴν καὶ δχὶ τὴν οἰουδήποτε κράτους σημαῖαν;

Καὶ ἐρωτᾶται, προκειμένου πλέον νὰ ἔξετασθῇ καὶ νὰ ρυθμισθῇ ὄριστικῶς τὸ ζῆτημα τοῦτο, δὲν εἶναι ἀπλοῦν. Γνωρίζων καὶ τὰς πολιτικὰς καὶ τὰς φορτεχνικὰς δυσκολίας τὰς ὁποίας παρουσιάζει, Φορολογικὴ ὑποχρέωσις θεμελιούται νομικῶς ἐπὶ τῆς de facto ἢ de jure οἰκονομικῆς ἑξάπτησης τῆς φορολογούντος Κράτους. Ἐπομένως οὐ νομικὴ δύσις τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσεως, δὲν συνίσταται εἰς τὴν πολιτικὴν ἑξάρτησιν, ἵτοι τὴν πολιτικὴν ὑποκόδητην, καὶ ἐπὶ πλέον δὲν διατίθενται ἐν προκειμένῳ τὰ μέσα τοῦ ἔξαναγκασμοῦ. Αὐτὸ δὲν εἶναι ἀληθές. «Ἐχουμενὸν ὅμως τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσης, δὲν ὁποίας κατὰ τὴν γενικὴν ἀρχὴν τῆς φορολογίας, κατὰ τὸν κανόνα τοῦ πανδῆμου, ἀπαιτεῖ τὴν γενικότητα αὐτῆς. Θεμελιώδης ἀρχὴ τοῦ νεωτέρου Κράτους Δικαίου εἶναι, δῶς οἱ Νόμοι Ισχύουν γενικῶς, ἀδιακρίτως προσώπων. Κατ’ ἀρχὴν δὲν, προκειμένου περὶ φορολογικῆς ὑποχρέωσεως, η ὑπαρξίας ἑξαρέσσων μεταξὺ πολιτῶν ἔνος καὶ τοῦ αὐτοῦ κράτους, εἶναι ἀπαράδεκτος. Πρέπει δοῖ νὰ συμμετέχουν εἰς τὰ δημόσια δάρη.

Κατ’ αὐτὰ καὶ διὰ τὴν ίδιαζουσαν ἐν προκειμένῳ περιπτώσεων, καθ’ ἥν ἔλληνες εἶναι οἱ πλοιοκτήται, κερδίσαντες μὲ τὰ ἐλληνικὰ χρώματα τὰ ἀρχικὰ τῶν κεφαλαίων, ὁ προσδιοριστικὸς παράγων τῆς φορολογικῆς ὑποχρέωσης πρέπει νὰ εἶναι μόνον ὁ θητός. Συνεπέστε δὲ τῆς ἀρχῆς ταύτης, γεννᾶται διὰ τὸ Κράτος τὸ δικαίωμα, ἀλλὰ καὶ ἡ ὑποχρέωσις δημοσίων ὁποίων εἴμεθα ἀπολύτως θέσιοι, δημόσιοι, δημόσιοι οἱ οὐδέποτε θά λησμονήσουν, δημόσιοι εἰς τὴν χώραν τῆς ὁποίας καλοὶ καὶ διακεριμένοι πολίται εἶναι, δημόσιοι οἱ θησαυρίζοντας μακράν αὐτῆς καὶ εὐμοιρών ζώντες μίαν ζωὴν ἀνετον, ἀπηλλαγμένην πάσης ἀνησυχίας, οἱ συμπατριώται τῶν ποτίζουν καὶ πάλι μὲ ἀφονοῦν αἷμα τὴν πατρών γῆν, τὴν ὁποίαν καλύπτουν τὰ θλιβερὰ ἔρειπτα τῆς πτωχικῆς, ίδιοτητίσας τῶν, ἐνῷ ἔντι ἀντίθετου ή ίδική τῶν παραμένει ἀφαλῆς καὶ ἀμείωτος. Χάρις δὲ εἰς τὰς θυσίας τῶν ἄλλων, διὰ τῶν ὁποίων ἀνυψώνται τὸ ἐθνικὸν γόνητρον, αὐτοὶ κυκλοφοροῦν ὑπέρηφανοι εἰς τὰς πόντες Ἀπειρούς, καλυπτόμενοι ἀπό τὴν προστασίαν τῆς ἐλληνικῆς θεργείας τῶν.

Τέλος καὶ ἔτερος θήμικος λόγος ἐπὶ τοῦ ὁποίου θεμελιούται ἡ φορολογικὴ αὐτὴ ὑποχρέωσις τῶν ὑπὸ ἔξινης σημαίας ἐλληνικῶν πλοίων, εἶναι, δημόσιοι ἀπολαμβάνοντα φορολογικῆς ἀσύδουσίας, καθίστανται ἀντίπαλοι τῶν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας πλοίων, τὰ ὁποῖα ἔχουν νὰ ἔξιπτεται τόσας καὶ τόσας ἀλλας ἔναντι τῆς χώρας τῶν υποχρέωνται.

Προς τὴν κατεύθυνσιν ἀλλωτε σαύτην τῆς φορολογίας, ἤρχισεν ἡδη νὰ ὅπερεται ἡ περὶ φορολογικῆς δικαιουσίης ἀντίληψις τοῦ σημερινοῦ Κράτους. Διότι διὰ τῆς παραγρ. δ’ τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν. Δ. τῆς 7 Δεκεμβρίου 1947 ἀπερι τροποποίησες καὶ συμπληρώσεως διατάξεων φορολογικῶν τίνων νόμων, ὡς ἐκρύθη τοῦτο διὰ τοῦ ὑπὸ ἄριθ. 631) 1948 Ν. Δ., προβλέπεται ἡ διὰ Διατάγματος καὶ λοιπῶν προϋποθέσεων ὑπαγωγὴ εἰς τὸν συνθετικὸν φόρον, τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ τῶν μὴ κατοικούντων οὐδὲ διαμενόντων ἐν Ἑλλάδι, ὄμογενων, διὰ τὰ ἔξω τῆς χώρας κτῶμενα εἰσδόματα αὐτῶν.

Τὸ ἀκριβές κείμενον τῶν διατάξεων τούτων ἔχει ὡς ἀκολούθως: «Ἄρθρον 5 παράγρ. 2.

«Διὰ Β. Διαταγμάτων, ἐκδιδούμενων προτάσεις τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν Υπουργῶν ἐπὶ τὸν Ἐβδομήκοντα καὶ Οικονομικῶν, δύναται νὰ δρίζεται, ὅτι δικαίωσαν διατάξεις συνθετικοῦ φόρου ἐπὶ τὴν συνοικικὴν καθαρίαν προσδόουν, ἐπιβάλλονται καὶ εἰς δύορες Ἐλλήνων ὑπέρων, μὴ κατοικούντων οὐδὲ διαμενόντων ἐν Ἑλλάδι, διὰ τὰ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ προκύπτοντα εἰσδόματα, ἐφ’ ὃσον μετὰ τῶν χωρῶν, ἐν αἷς προκύπτουσι τούτων, θέτονται συναρμόθη συμβάσεις περὶ ἀμοιβαίς παροχῆς φορολογικῶν στοιχείων.

Καὶ ἡ παράγρ. 3 τοῦ αὐτοῦ Ν. Δ. συνεχίζει:

«Ἐκ τοῦ κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους 2 καὶ 2 φόρους, ἐκπίπτεται μέχρι συμφέσιου, τὰς τυχόν ἀποδειγμένας ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καταβληθεῖς ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων τούτων φόρου, τέλος ἡ δικαίωσις.

«Ἡ γνώμη μας λοιπόν είναι ὅτι, καὶ ἐπὶ τῶν εἰσοδημάτων τῶν ἔχοντων πλοία ὑπὸ ἔξινης σημαίας πλοιοκτήτων, θὰ ἐπρέπει νὰ ἐπιβιλθῇ, κατὰ μίαν σιανδήποτε μορφήν, φορολογία, ἔστως καὶ ὅπου δὲν καθίσταται δυνατή ἡ δι’ ἔξαναγκασμοῦ εἰσπραξία τῆς, θὰ δεδαιούται δὲ φόρος δάσει τοῦ καυλαρίθμου, περὶ οὐ ὀμιλούμεν διὰ μακρῶν κατωτέρω καὶ ἀς μένη ἐπ’ ἀρι-

στον ἔκκρεμής ὁ λογαριασμὸς οὗτος. Κάποτε, πιθανὸν νὰ ἔξοφληθῇ.

ΘΕΜΑ 3. Η ἐπὶ τὸν αφορά ἐστι τὸν σημερινὸν ἀλλαγήν, προβάλλεται πάντοτε αὐτούματως, δύσκις συζητούμεν, περὶ τῆς ναυτιλίας, τὸ ἐρώτημα τοῦ πώς θὰ τὸ δυνατὸν νὰ ἐπανέλθουν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα εὐρίσκονται ὑπὸ ἔξινης τοιαύτας, ἐνῷ κατὰ κυριότητας ἀνήκουν εἰς Ἐλλήνων ἐφοπλιστὰς καὶ ἡ χωρητικότης τῶν ὁποίων είναι ἀληθῶς τεραστία δι’ ἓν μικρὸν κράτος, διπάς η χώρα μας, ὑπερβαίνουσα τὰ 2.500.000 τόνων (!), ὑπερδιπλασία, δῆλον ὅτι, τῆς ἐλληνικῆς.

Τούτο καὶ μόνον ἀποτελεῖ τὴν πρατωτέραν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος, διτὶ κάποιος γενικώτερος λόγος ἑκάτωτας σοδαρός, ίσως δὲ καὶ τὸ καταφόρως σφαλέρων συμβαίνει εἰς τὴν ναυτιλίακην πολιτικὴν μας. Διότι θὰ τὸ ἔλευσιστο τύφλωσις, ἐάν ὀπεδίσουμεν αὐτὸν εἰς κάψιμην καὶ μόνον τοῦ πατριωτικοῦ αἰσθήματος τῆς παραγωγικῆς αὐτῆς τάξεως, τῆς ὁποίας ή ιστορία μας διδάσκει, διτὶ γνωρίζει καὶ αὐτὴ νὰ αἱρεταί εἰς θυσίας, διτὶ έναν θέληματος περιστάσεως τὸ ἀπαιτήσουν. «Υπάρχουν ἐπιμόδια σοδαρά, τὰ ὁποῖα ὑπερέωσαν τὸν γιγαντιαίον αὐτὸν στόλον, νὰ καταφύγῃ πρὸς ἐπιβίωσίν του, εἰς τὸ ὀλέθριον αὐτὸν.

Ἐάν δὲν ἐπιστεύεμεν εἰς τὴν εἰλικρίνειαν τῶν προθέσεων τῶν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, δύσκις, κατὰ τὰς συζητήσεις των ἐπὶ μεμονωμένων ἐπαγγελμάτων ζητητῶν καὶ τῆς ἐν γένει κρατικῆς πολιτικῆς ἔνσινται αὐτῶν, προβάλλουν ὡς ἀντικειμενικῶν σκοπῶν τὴν ἐπαναφορὰν τῶν ἐλόγω πλοίων ὑπὸ ἐλληνικην σημαίαν, θὰ ἔλεγμεν, διτὶ τούτο προβάλλεται ἐντέχνιος ὡς αὐτῶν ὡς ἔνα ἐλκυστικὸν δέλεαρ. Ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ ίδιοι είναι ἔλληνες, καλοὶ δοσοὶ οἱ ἄλλοι οἱ ἔλληνες καὶ δυστυχῶς αὐταπάτωνται. Εὔσεβεις πόθῳ!

Τὰ ὑπὸ ἔξηνης σημαίαν ἐλληνικὰ πλοῖα, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔλθουν ἀκόμη ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν:

Πρῶτον, διότι, παρὰ τὰ ίδιαντα, τὰ ὁποῖα ἐνέπνεαν τοὺς μαχομένους συμμάχους κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, ή ἔσταγγελθεῖσα ἐλευθερία εἰς τὰς μεταφοράς ἐμεινει μόνον εἰς τοὺς συνταχθέντας χάρτας. «Ολα τὸ κράτη ἔλαβαν σειράν μέτρων, προστατεύονταν τὴν ἔθνηκην αὐτῶν ναυτιλίαν, ἐμφανῶς ἡ ἀφανῶς, ἐπὶ δλάγη δεδιώκεις τῆς ἐλληνικῆς, τῆς ὁποίας ἡ δλίκη χωρητικότης (ἐάν δλα τὰ πλοῖα ηδαν στην πηματίαν, θὰ κατέτασσεν αὐτὴν τρίτων κατὰ σειράν ναυτιλίακην δύναμιν ἐν τῷ κόσμῳ, μετὰ δλαδή τὴν ἀμερικανικήν καὶ τὴν ἀγγλικήν. Ταῦτα ὡς πρὸς τὰς σημαίαν ἀμερικανικήν, ἀγγλικήν η καναδικήν.

Δεύτερον, διότι δεν εἶναι μόνον ἡ φορολογία, η ὁποία ἐτρέψε πρὸς τὰς σένας σημαίας τοὺς ἔλληνας ἐφοπλιστάς. Τραῦν ἀπόδειξις τούτου εἶναι, διτὶ καὶ διανά ακόμη παρεχερηθμόσιν εἰς αὐτούς τὰ 100 Λίμπερτς, ὑπὸ εύνοικόν, δῶς θὰ θάμων, φορολογικὸν καθεστώς διὰ μίαν πενταετίαν πράγμα, ὅπερ ἐπειδημούργει τότε ἀπίδια μίας νέας προστατευτικῆς ναυτιλικῆς πολιτικῆς τοῦ κράτους, τότε, παρὰ τὴν ἀναληφθείσαν ἐκ μέρους τῶν υποχρέωσιν περὶ μή ἀγορᾶς ἐκ μέρους των πλοίων ὑπὸ ἔξηνης σημαίαν καὶ αὐτὴν τὴν ἐπαναφοράς τῶν τυχῶν εἰχόν ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν, ἐνταθείσων τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀντιξοτήτων διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, οὐδέτις, ἀν δὲν ἀπατώμεθα, ἐπραγματοποίησε τὴν υπόσχεσίν του αὐτήν.

Ο 10ος δρός τῆς συμβάσεως ἀγορᾶς τῶν Λίμπερτς, λέγει τὰ ἔξης:

«Ο πλοιοκτήτης ἀναλαμβάνει τὸν ὑποχρέωσιν, ὅπως μὴ προδῷ ἐφεδής εἰς ἀγοράν πλοίου, τὸ οποῖον νὰ θέση ὑπὸ ἔξηνης σημαίας, εὖν δὲ εἰναι κυρίος πλοίου η προδῷ τὸ παχύτερον εἰς τὰς δεσμόσιας ἐνεργείας διὰ τὸν μεταφορὰν τῶν ὡς διν ὑπὸ ἔξηνης σημαίαν πλοίων του εἰς τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, ἀναστελλομένης τὴν ὑποχρέωσέως του ταύτης, δηδαγή της μεταφορᾶς του ὑπὸ ἔξηνης σημαίαν πλοίων του εἰς τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, εὖν καὶ εἴδονται τοιούσια τῶν χωρῶν των ἔξηνων τούτων σημαίων δὲν ἐπιτρέπουν τὴν ἀλλαγὴν της σημαίας των πλοίων των.

Εἶναι δημως καὶ πολλὰ ἄλλα αἴτια τοῦ κακοῦ (σύνθεσις πληρωμάτων, ὑψηλὸς ἐξοδάριθμος, πειθαρχία ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐξεύρεσις κεφαλαίων, νομετικά δεσμά μεταβιβάσεως τῶν πλοίων, καὶ παρακρατημάτος καὶ ά.) περὶ οὐδιαληπτόν εἰκόνων ἐπέκενταν τὸ πρώτων μέρους τῆς Εἰσηγήσεως μας, περὶ τῆς ὠκεανοπόρου πραγματίσην τοῦ έθνου τούτου θαύματος. Καὶ

Τρίτον, διότι πολλῶν ἔνων πλοίων τὰς πλοίων, δι’ ὧδην χρονικήν περιόδου.

Ταῦτα διὰ νὰ δεδαιούται ἡ ἐντύπωσις, διτὶ ὑποβιδάζοντες μόνον τὸν φορολογικὸν συντελεστήν, ἀνοίγοντας τὰς πλοΐας πρὸς τοὺς αἴστους. Θά δημοσία καθαρά οὐτοπία μίας τοιαύτης ἀλπίς.

ΘΕΜΑ 4. Η φορολογία ἐστι τῶν 100 Λίμπερτς.—Λέγεται πολλάκις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ γράφεται εἰς «Ἐκθεσίν των πρὸς τὴν ἐπιτροπήν, διότι τὸ κράτος ἐξεπάτησε τοὺς ἀγοραστὰς τῶν 100 Λίμπερτς, διότι ἐνῷ η σύμβασις ἀγορᾶς αὐτῶν ἐλεγεν, διτὶ ταῦτα θὰ παραμείνουν ἐπὶ μίαν πενταετίαν ὑπὸ τὸ προστατευτικὸν φορολογικὸν

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

καθεστώς, τὸ δόπιον καθωρίζετο διάλιγους μήνας ἀργότερον ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῆς συμβάσεως, ἐψήφισθο τὸ N. Δ. 1567/48, διὰ τοῦ ὅποιού ἐφορολογεῖται διὰ πρώτην φόρον εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ναυτιλίας μας καὶ εἰς τὴν περιστάσεις δυναχείς πλέον δι' αὐτήν ἡ καθαρά πρόσδοσος μιᾶς εὐτυχούς ἀλλὰ δραχείας περιόδου, μὲ ἀποτέλεσμα τοῦ ν' ἀποστερηθούν οἱ ἀγόρασται τῶν Λιμπετρικῶν σοδαροῖ μέρους τῶν κεφαλαίων ἔξιστων, τὰ διόποια ἡσαν ἡναγκασμένοι ν' ἀποταμεύον, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ὑποτιμήσεως τῶν πλοίων, εἰς τὴν πρώτην ναυτιλιακὴν κρίσιν ἡ δόποια πάρα πολὺ πρόσθιτη, καὶ τῆς πρόσθιτης σοδαροῦ.

Ἐπειδὴ δύναται ἔσσων ἐπικαλούνται ἐν προκειμένῳ, παρουσιάζουν ἔαυτοὺς ὡς παγιδεύθεντας ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀπαραίτητον ἔθεωρήσταμεν τὴν ἔξτασιν καὶ τοῦ ζητημάτος τούτου, τοῦ δόποιον ἡ δικαία τοποθέτησις ἔχει διαιτήσεων σημασίαν, εἰς μίαν τούτου λεπτῆν καταστασιν σχέσεων μεταξὺ Κράτους καὶ ιδιωτικῆς οἰκονομίας, διόποιο τὸ μὲν πρώτον μέρος παρουσιάζεται καταράρως ἀδικοῦν, τὸ δὲ δεύτερον, ἐν ἀμύνῃ εύρισκομενον καὶ χρώμενον τῆς ἐλευθερίας τὴν δόποιαν δίδει εἰς αὐτὸν ἡ μορφὴ τῆς ιδιοκτησίας του, ἀπομακρυνεται τῆς πατρίδος καὶ ἀποκόπτεται τοῦ ἔθνικον κορυφοῦ.

Διότι ποιον μέσον καλλίτερον θὰ ἥτο διὰ τὴν ἐπαναφοράν τῆς ἐμπιστούσην εἰς τὰς ἑκατέρων σχέσεις, παρὰ ἡ ἀπόδοσις τοῦ δικαιου, ὅπου τοῦτο ἄνηκε, ὥστε αἱρομένων τῶν παρεξηγήσεων νὰ πνεύσῃ τοῦ λοιποῦ ἔνας νέος ἀνεύμενος συνεργασίας καὶ ἀλληλεγγύης;

Εἰς τὰς συμβάσεις λοιποῖ αἱ δόποια συνυμολογήθησαν μεταξὺ Δημοσίου καὶ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὰς ἀφορώσαν τὴν ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως παροχήν ἐγγύησεως πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τῶν Η.Π.Α. διὰ τὴν ἐπὶ πιστώσει πρὸς αὐτοὺς πώλησιν πλοίων, περιλαμβάνεται εἰδίκος διά τὴν φορολογίαν δρός (9ος), καθ' ὃν:

«Τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον δηλώνει διὰ τοῦ πρόσθιος, ὅτι διὰ νομοθετικῶν μέτρων θέλει καθορίσει τὴν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου φορολογίαν τοῦ πλοϊκήτη τὸν ἔτος τοῦ προσδόσου τοῦ ὡς ἔξις: 'Ο ἀναλογικὸς φόρος τὸ καθορισθή εἰς τὸ ἀπόλυτον τῆς φορολογίας κλίμακος τῆς προβολοποίησης ὑπὸ τοῦ θέρου | τοῦ A.N. 3074/1941, ὁ συνθετικὸς δὲ φόρος θὰ καθορισθῇ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ μὴ υπερβαίνῃ τὸ 20% τοῦ ἀναλυτικοῦ φόρου. 'Η ἡδανονία καθορίσθησεν φορολογίαν τὸ θέρος τῆς Ιούνιου, τοῦ πεντατείαν, ήτοι ἀπὸ τῆς Ιανουαρίου 1947 μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1951, κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τῆς χρονικῆς τούτης περιόδου πάσα ἀλλή φορολογία υπὲρ τοῦ Δημοσίου δὲν θὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ὡς αὖ πλοίου».

Εἰς διαμαρτυρίαν τῶν ἐφοπλιστῶν, καθ' ὃν τὸ Δημόσιον διὰ τῆς ἐπιβολῆς τῆς φορολογίας τοῦ N. Δ. 567/48 ἀνέτρεψεν εἰς δάρος τῶν τὴν συνυμολογήσεων σύμβασεν, διὰ τὸ προστατεύεσθαι τὸν ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς Συμβούλιον, τὸ ὑπὸ τοῦ δικαιού πάντα τῆς ὑπὸ ὁρίθ. (1932)Γ' ἀποφάσεως του τῆς 8ης Οκτωβρίου 1948, ἀποφασίνεται οὕτω:

1) 'Ο ως ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργού τῶν Οἰκονομικῶν ὑπογράφας ἐν Ἀμερικῇ τὰς μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν συμβάσεων, ἐπὶ τοσούτων μόνον ὑπέρων ἀντιπρόσωπος τοῦ 'Υπουργού τούτου, ἐφ' δύον καὶ καθ' ὁ μέρος συνεμφράνθη πρὸς τὸ περιεχόμενον τῆς ἐξουσιοδότησεως ταύτης.

πλάσιος τούχων περιληφθεῖ εἰς τὰς συμβάσεις τούτας (καὶ ἐν προκειμένῳ ὁ ἀναφερεῖσθαι 9ος δρός), χωρὶς νὰ υφίσταται ἐξουσιοδότηση τοῦ 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὴν συνυμολογήσεων του, πρέπει νὰ θεωρηθῇ κατὰ τὰς γενικάς ἀρχάς ὡς ἀκύρως συνυμολογηθεῖσα.

Περαιτέρω δὲ τὸ Νομικὸν Συμβούλιον ἀναπτύσσει τὴν σχετικὴν νομολογίαν, καὶ ἔξιστορει τὰ λαδόντα χώραν γεγονότα.

Καὶ δύον μὲν ἀφορά τοὺς νομικοὺς λόγους, σύτοι εἶναι οἱ γνωστοὶ καὶ καλοὶ τῶν ἑπτακαταρίται τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ἔξετάζον τὸ ζῆτημα ἀπὸ τῆς νομικῆς του πλευρᾶς. "Οσον διώς ἀφορά τοὺς οὐσιαστικούς, οἱ δόποιοι συνιστώντων τὴν ηθικήν πλευράν, καὶ ἀξίζει τὸν κόπον νὰ τοὺς πληροφορηθῇ ἡ Διακομματικὴ Ἐπιτροπή, ἵνα τοὺς κρίνῃ.

Λέγει λοιπὸν ἡ ἀπόφασις:

"Οσον ὀφορά τὸν ἀνισαρέστων ἡδη ὄρον 9 τῶν ἐν λόγῳ συμβάσεων, δυνάμει τοῦ ὀποίου τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον ἐδόλωσεν, ὅτι διὰ νομοθετικῶν μέτρων θέλει καθορίζει τὴν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου φορολογίαν ἐπὶ τῶν τοῦ πλοϊκήτη προσδόσου τοῦ ἔντος ὠρισμένων ἀνωτάτων ὀρίων ἐπὶ μίαν πεντατείαν, τοιστοῦς δροῦ εἰς οὐδὲν τῶν ὡς ἐγγράφων, δυνάμει τῶν ὀποίων συνωμολογήσθησαν αἱ ἐν λόγῳ συμβάσεις, ἀναφέρεται. Καὶ δὲν περιέχεται εἰς τὸ ὑπὸ ὁρίθ. 357902 ὡς ἀναγγεφοράν τοῦ 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν, τὸ διατυπώσαν τελικός ἐν πρός ἔνα τοὺς ὀρους, οἱ δόποιοι θὰ ἐπέρτενται εἰς τὰς ἐν λόγῳ συμβάσεων. Όπει εἶναι δυνατόν νὰ θεωρηθῇ, ὅτι διὸ τῆς τελευταίας παροργάφου τοῦ ἐν λόγῳ ἐγγράφου εἰς ἓν ἀναφέρεται, ὅτι ἀεὶ πρὸς τὸν τρόπον τῆς διατυπώσεως τῶν ὀντάτερων καὶ διὰ τὴν ἐγένει κατοχύρωσιν τῶν συμφέροντων τοῦ Δημοσίου, παρακαλούμενης ὡς πανεύπολις περιεχόμενων εἰς τὸ 'Υπουργού κ. Ἀδράσην, ἵεσδόθη ἡ ἐξουσιοδότησης ὅπως τὴν πλὴν τῶν ἀπορμούμενων εἰς τὸ 357902 ἐγγράφων ὄρων τούτων, διατυπώσεων καὶ ἀλλοι δι' ὃν τὸ Δημόσιον 8' ἀνέλαμβανε καὶ ἀλλὰς ὑποχρεώσεις πέραν τῶν παρεχόμενων εἰς τοὺς ὄρους τούτους, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Υπουργού κ. Ἀδράσην, ἀφοῦ η προσθήκη τοιστῶν δὲν ἀφορᾷ σύτοι τὸν τρόπον τῆς διατυπώσεως τῶν ἐν τῷ 357902 ἐγγράφῳ ἀναφερομένων ὄρων, οὔτε τὴν κατοχύρωσιν τῶν συμφέροντων τοῦ Δημοσίου.

Ἐδέσιον συνεπόται εἶναι ὃς είρηται ὄρος 9 περιληφθεῖ εἰς τὰς ἐν λόγῳ συμβάσεων, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ἐξουσιοδότηση διὰ τὴν συνυμολογήσιν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ὃς ὁκμή ὑποτεθῇ, ὅτι διὰ τὴν διατυπώσιν τοῦ ὑπῆρξες συνεφωνοῦ δὲ 'Υπουργός κ. Ἀδράσην. 'Η τοιστὴν ἐλεύθερης ἐξουσιοδότησης ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν πρὸς συνυμολογήσιν τοῦ ὄρου τούτου, συνιστά ἐν προκειμένῳ ὃς μόνον ἐλλειπει πληρεξουσιότης ἐκ μέρους τοῦ συμβληθέντος 'Ελληνι-

κοῦ Δημοσίου, ἀφοῦ μόνον ὃ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ὃς ἐρέθη, ἐκπροσωπεῖ τὸ Δημόσιον τὰς συναλλακτικὰς αὐτοῖς σχέσεις, ἀλλὰ καταβάσιν τοῦ εἰδικοῦ νόμου (Ν. Δ. 150/1946), σύτοι καθώρισεν, ὅτι ὃ 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἔχει τὴν ἀρμοδιότητα τῆς χορηγήσεως τῆς ἐγγύησεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν δρων, ὡς οὐς θὰ χορηγηθῇ αὐτῇ.

Ἐνταῦθα πρέπει να προστεθῇ, ὅτι ἀληθῶς μὲν μεταξὺ τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ὀὐαστιγκτῶν 'Ελληνικῆς Πρεσβείας ὄντηλάγησαν τηλεγραφήματα ὀφέρωντα τὸν καθορισμὸν τῆς φορολογίας τῶν πλοϊκῶν ἐντὸς ὠρισμένων ἀνωτάτων δρων καὶ τὴν μὴ αὔξησιν αὐτῆς ἐπὶ μίαν πεντατείαν, διὰ τελευταῖον δὲν περιλήπθη δρός ὁφέρωντας τὴν φορολογίαν. Πρέπει να θεωρηθῇ δεῖσιον συνεπά, προσθετεῖ δὲν δέκεται τὴν πατρίδην ὅμερον ἀνάγκης, ὑπὸ τὸν ὄρον νὰ ἔξασθησθει συγχρόνως ἡ μέρους ἐπαναφορά ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας ἐπέραντα τὸν πλοϊκὸν τελούντων ὑπὸ ένηνη σημαία.

»Πάροι περὶ τοῦ τελευταῖον ὅμερος τοῦ πλοϊκοῦ τελούντων ὑπὸ ένηνη σημαίας τοῦ οὐδέποτε ἀναλογίους προσθετούσης, διὰ τὸν διατηρηθῆ ἀμετάβλητον δικαιολογεῖται τὸ Κράτος εἰς ἔνα τόσον λεπτὸν ζήτημα, ἔναντι τῶν μετ' αὐτοῦ συμβληθέντων καὶ οἵτινες οὐδέποτε ἀπέκριψαν τὴν πρὸς αὐτὸν δυσπιστίαν τῶν, ἐφ' ὃ καὶ στοιχειώδης λογικὴ ἐπέβαλλε νόη μὲν ὑπαναχώρησις ἐκ τῶν συμφωνηθέντων, εἰς μίαν ὑπόθεσιν μεγάλου οἰκονομικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ ἐθνικοῦ ἀνδιαφέροντος, τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ἀνάζητον τηλεγραφήματα πρὸς περιεχόμενον τῆς φορολογίας τῶν πλοϊκῶν δρων, διὰ τὸν δημοσίου συμβούλητον, εἰς την προσαρμοσθῆσαν πλάνων δρων, ἵνα προσαρμοσθῇ ἡ σύμβασις εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ νομοθέτου δημοσίου διαμορφωθεῖσαν νέαν καταστασιν, δέστε της καλῆς πίστεως ὡς γενικῆς ἀρχῆς τοῦ δικαιου πάλιν ἐν προκειμένῳ κατὰ τὰ εἰς τὸ ὑπὸ ὁρίθ. 156221 ἐγγραφον ὑμένων συμφέροντων, δὲν δέ δικαιολογεῖτο παντάπασι τοισιά.

»Ἀλλὰ καὶ ἀνά κάρον ἐγίνετο δεκτὴ ἡ ὑποτηριζομένη ὑπὸ πολλῶν ἀντίθετος γνώμη, καθ' ᾧ, ἀνατρεπομένης τῆς συμβάσεως διὰ τῆς ὑπὸ τοῦ νομοθέτου μονομερούς τροποποίησης, η προσδοκία δρῶν αὐτῆς η δησποδηποτε δημοσιουργίας καταστάσεως ἀντικείμενης εἰς δρους αὐτῆς, γεννᾶται δικαιομένη ἀποδημίωσεως τοῦ μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντον, εἰτε τροποποίησαν μᾶλλων δρων, ἵνα προσαρμοσθῇ ἡ σύμβασις εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ νομοθέτου δημοσίου δημοσιουργίαν νέαν καταστασιν, δέστε της καλῆς πίστεως ὡς γενικῆς ἀρχῆς τοῦ δικαιου πάλιν ἐν προκειμένῳ κατὰ τὰ εἰς τὸ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντων προσθέτοντας.

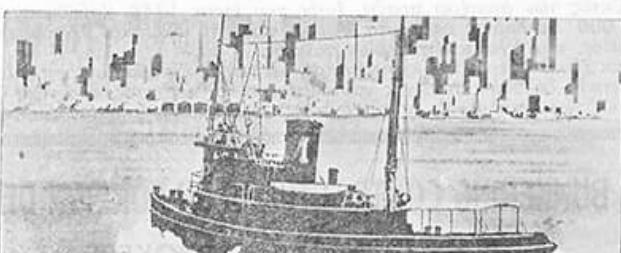
»Καὶ ἔρωτάται. 'Υπάρχει λογική, ὑπάρχει συνέπεια εἰς δλας αὐτάς τὰς Κρατικάς ἐνεργειας;

»Ἄπο τὸ ἔνα μέρος σκεπτόμεθα πῶς θὰ λυθῇ τὸ δράμα τῶν ὑπὸ έξινη σημιαίων Ἐλληνικῶν πλοϊκῶν συμβάσεων, ἔτει δὲ τὸ έκστοτο πλοίον διὰ τὴν προσθέτοντας.

»Ἐποιηθεῖσαν τὸ Νομικὸν Συμβούλιον, ἀλλὰ τὸν διαστρέβλωσιν τῶν προγραμμάτων τῶν μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντων δρῆγηται, οὐτε ὅποιησίων τῶν μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντων προσθέτοντας.

»Ἔποιησεν τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τὸν πλοϊκὸν δρόν τοῦ Δημοσίου συμβληθέντον, καὶ συνεπόται αἱ ὄρχαι τῆς καλῆς πίστεως οὐδὲν πέπλωσιν τὸν πλοϊκὸν δρόν τοῦ Δημοσίου συμβληθέντον, οὐτε τὴν οιανδήποτε ἀναπροσφορηγον τῆς ισορροπίας τῆς συμβάσεως, ἀλλὰ τούντιν τὸν μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντον δρῆγηται, οὐτε ὅποιησίων τῶν μετὰ τοῦ Δημοσίου συμβληθέντων προσθέτοντας.

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

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

λήφθημεν άνέκαθεν, δχι μόνον αύτού ἀλλά και παντὸς ἄλλου ζητήματος σφόροπον τὴν ναυτιλίαν μας.

Χρειάζεται κατανόησις καὶ μεγάλης πνοῆς πολιτική ἔναντι αὐτῆς, ὅπου καὶ δοσοῦ τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ γίνη. Πῶς ὁμως αὐτὸ θὰ ἐπιτευχθῇ. ὅταν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ, δχι τῶν ἔνων σημασιῶν, ἀλλὰ οἱ ἔχοντες ἀκόμη τὴν Ἐλληνικὴν σημασιῶν, ἐκφράζομενοι διὰ τὰς κρατικὰς υπηρεσίας, γράφουν εἰς τὰς ἑκδόσεις τῶν ὡς ἔξης:

«Ἄν αὐτὰ δὲν ληφθοῦν σοδαρῶς ὑπ' ὅφιν, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ στοματήσῃ ἡ κατιούσα καὶ ἡ δίλγον κατ' ἐκμηδενίσταις καὶ ἀφανιστῷς τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ὅπο τὰς θαλάσσας.

Ἐλλέστηρα δὲν πρόκειται νὰ γίνη τίποτε. Τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ ὑντιληφθῇ εἰς ποίους κατόφορον εὐρισκόμενον, καὶ δὲν θὰ πρέπει νὰ παραπονήσῃ κατόπιν κατὰ τὸν ἐφοπλιστον. Πολλαῖς η Ἔνωσις Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοὺς τὰ ἀνέπτυξεν ἀλλὰ ποτὲ δὲν ἥθελαν νὰ ἀκούσουν τὰς ἀπόφεις ἑκείνων, που πρέπει νὰ ἔχουν γάνωμα διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

«Ἄι ψύσταμεναι σχέσεις Κράτους καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μποροῦν νὰ συνοφιθοῦν εἰς δύο φράσεις:

α) «Ἐλλειψις οἰσαδήποτε πολιτικῆς σαφοῦς καὶ σταθερᾶς.

β) Στάσις τῶν Κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν ἀπέναντι τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ οποία μπορεῖ νὰ χαρκητησθῇ μόνον ὡς ἀδικαιολογήσας ἀσυμπτωτικῆς καὶ δυσμενῆς. Τόσον, που καταλαγεῖ κανεὶς νὰ ἔγχεται δχι πλέον τὴν ὑποστήριξην τοῦ Κράτους, ἀλλὰ τούλαχιστον τὴν Ἐλλειψιν ἔχθροτος τῶν ὄργανων τοῦ.

«Εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ πολιτικὴ τοῦ Κράτους ἐμφανίζεται ὑπὸ τὴν μορφὴν σωρείας ἀπταπτησεών, ἀξιώσεων καὶ περιορισμῶν παντού εἰδους, ποὺ ἀμέσως καὶ ἐν τῷ συνόλῳ τῶν κινητοποιουμένων ἀναντίον του, ποτεδοῦτο τολμήσῃ νὰ ἐλθῃ εἰς ἐποφή με τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας. Κανένα ζῆτημα, καὶ τὸ παραμικρότερον ἀκόμη, δὲν λεται μόνον του, καὶ τίποτε δὲν διεκεπειρούνται, καμμία απόπειρα ἐξυπηρέτησεως δὲν τοῦ γίνεται, ἀν δὲν ἀνασυρθοῦν προηγουμένως ἀπὸ τὰ συρτάρια τῆς Διοικητικῆς δὲν αἱ ἀξιώσεις καὶ ἀμφισβήτησης καὶ πόλεων καθὲ κλάδου καὶ Ὑπηρεσίας, παὶ ζῆτημα ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ικανοποίηση τῶν ἀσύνητην καὶ μέχρι τῆς τελευταῖς κεραίας—πάντοτε συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν Δημοσίων Οργάνων. Μεταξειρίζονται τὸν ἐφοπλιστὴν ὡς ὀφερεύοντα ὀφειλέτην, ποὺ καὶ οὐδένα τρόπον πρέπει νὰ τοὺς ξεφύγῃ, μόλις τὸν ἀρτάζουν.

ΘΕΜΑ 5. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΙΣΑΓΑΓΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΦΙΘΟΥΣ ΛΙΜΠΕΡΤΟΥΣ, ΠΡΟΚΟΨΑΣ ΕΚΤΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΦΟΡΟΔΟΓΙΑΣ ΤΟΥ Ν. Δ. 567) 48, η οποία έχει δημιουργήσει μίαν σοδαράν διένεξην μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ Κράτους.

Λεπτομερέστερον ἔξεταζόμενον τὸ ζῆτημα τοῦτο, ἔχει ὡς ἔξης:

Συμφώνως πρὸς τὰς κειμένας διατάξεις, οἱ πλοιοκτήται ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος α) διὰ τὸν φόρον ἐπὶ τῶν κερδῶν, διὰ τὰς συνδρομάς των πρὸς τὰ ἀφαλιστικὰ ταμεῖα, αἵτινες καλύπτουσι τὰ 2/3 τοῦ συνόλου τῶν εἰς ἔνων νόμισμα εἰσπράξεων τῶν ταμείων τούτων, καὶ γ) διὰ τὸν ἔρανον τοῦ Α. Ν. 411)1947.

Οἱ ίδιοκτῆται πλοίων τύπου Λίμπερτος είχον συμβατικὴν ὑποχρέωσιν νὰ εἰσαγάγουν καὶ πρόσθετον ποσὸν συναλλάγματος, ἀνερχόμενον α) ἐντὸς τοῦ ἔτους 1947 εἰς Λίρ. 2.500 καὶ Δολ. 10.000 δι' ἐκστον πλοίον καὶ δ) ἐντὸς ἑκάστου τῶν ἐπομένων ἑτοῖ Λίρ. 3.750 καὶ Δολ. 15.000 μὲ δικαίωμα αὐξομειώσεως ἀναλόγως τῆς διακυμάνσεως τῶν γαύλων. Οἱ πλειστοὶ τῶν ίδιοκτητῶν πλοίων τύπου Λίμπερτος δὲν ἔχεπλήρωσαν τὴν συμβατικὴν ὑποχρέωσιν τῶν, προβάλοντες τὸν ισχυρισμόν, ὅτι καὶ τὸ Κράτος δὲν ἐτήρησε τὴν ίδικήν του συμβατικὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως μὴ αὔξηση τὸν φόρον ἐπὶ τῶν κερδῶν εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερα τῆς συμφωνηθείσης φορολογικῆς κλίμακος.

Μέχρι τοῦδε εἰσήχθησαν τὰ κατωτέρω ποσά συναλλάγματος:

Λόγοι εἰσαγωγῆς	Λίραι Ἀγγλίας	Δολ. Η.Π.Α.
τοῦ Συναλλάγματος	Υποχρέωσις Εισαχθεῖσας	Υποχρέωσις Εισαχθεῖσα
α) Ἐκ φόρου κερδῶν 1947	1.250.000	549.000
β) Ἐκ συνδρομῶν 1948 ἀσφ.		2.600.000
Ταμεῖον	350.000	350.000
γ) Ἐρανος Α.Ν. 411)47	500.000	330.000
δ) Από Συμβάσεις ἀγορᾶς Λίμπερτος διὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948	625.000	52.500
Σύνολον	2.725.000	1.281.500
	5.470.000	1.495.000

Ἐκτὸς τῶν ἀνώτερων ποσῶν, ἐντὸς τοῦ ἔτους 1948 εἰσήχθησαν καὶ 312.000 Δολαρίσια, ἀφορῶντα δῶρων, πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, τῶν ἀγοραστῶν πλοίων τάκηρες.

Ἐκ τῶν ἀνώτερων σφαγῶν συνάγεται, ὅτι καὶ τὸ ζῆτημα τοῦτο, τῆς ὑποχρεωτικῆς δηλαδὴ εἰσαγωγῆς ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἐξηρτήθη ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐκ τῆς ὡμαλῆς ἐκπληρώσεως ὑπὸ τοῦ Δημοσίου

τῶν ὅρων τῆς Συμβάσεως ἀγορᾶς τῶν Λίμπερτος. Ἡ ἐρμηνεία ὅμως αὐτῆς εἶναι ἀμβιστός καὶ ἀπαράδεκτος, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους, ἰσομενή τῆς πρόσθιας αὐτοῦ ή τοῦ Δημοσίου. περὶ οὐτοῦ ἡ σχετικὴ γνωμοδότησης λέγει τὰ ἔξης:

«Κατὰ ταύτα ἐπὶ τῆς αὐξησίας τῆς κατὰ τὴν συνομοδόγησιν τῶν ὅρων τῆς Συμβάσεως τοῦ Κράτους, ἰσομενή τῆς πρόσθιας αὐτοῦ ή τοῦ Δημοσίου, περὶ οὐτοῦ ἡ συνεργασία τοῦ πρόσθιου τοῦ Κράτους μετά τὸν φόρον εἶναι δυνατόν νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἐγκενῆθη δικαιούματα τῶν μετά τὸν Δημοσίου συμβάθησεν ἐφοπλιστῶν, διότι τοὺς ὅρους 8 τῶν προκειμένων συμβάσεων εἰσακτέοντας κατέστησαν τὸν φόρον εἰς τὴν γνώμην διάλογον τοῦ Κράτους.

Ἐπομένως, ἔτιν οἱ κύριοι ἐφοπλιστοί είχον τὴν γνώμην, ὅτι ἡ δηκιθησίαν ἔχει ἀλλής αἵτιος τῆς Συμβάσεως, είχαν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ φανούσι αὐτοῖς συνεπεις, ἔνων μιᾶς σαφοῦς καὶ συγκεκριμένης συμβατικῆς ὑποχρέωσεως τῶν, ἐκ τῆς ὁποίας δὲν ἐπρόκειτο ἀλλώστε νὰ ζημιωθούν καὶ τοιού. Διότι κατὰ τὴν πληρωμὴν τῆς νέας φορολογίας, θὰ ἔχετε παρ' αὐτῶν νὰ δοθῇ ἐρμηνεία, διότι καὶ ἡ πληρωμὴ τοῦ φόρου εἰς ἔνων νόμισμα απότελε ἐκπληρώσιν τοῦ Κράτους καὶ αὐτὴ τῆς συναλλαγματικῆς τῶν ὑποχρέωσεως, πράγμα ὃπερ θὰ ἐπετυχάνον διαιτητικῶς, ὅφου εἰς τὸ φορολογικὸν ζῆτημα εἶχαν ἀπολύτως δικαιούματα. Αφ' ἔτερου ἡ συναλλαγματικὴ ὑποχρέωσις ἔχει τοῦ ἄρθρου 8 τῆς Συμβάσεως, ισχύουσα διὰ πλείονα ἐπί την πληρωμὴν τῆς νέας φορολογίας. Ή δόδιον τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου διάστημα. Εν συνεχείᾳ τὸ ίδιον συνέδειν καὶ κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν εἰκόσατέ του Κράτους καὶ πολιτών, ἐπαναλαμβάνοντας εἰναι σύσικαταρίτος καὶ ἀπαράδεκτος. Πρέπει δὲ νὰ ληπτῇ τοῦ παρότερου πλείστους τῶν εὐκαιρίων τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

Οι ἐφοπλιστοί διαθέτουν διάποτε τὴν γνώμην διάποτε την ίδιαν την οποίαν προτίμησαν τὴν διαφοράς των συμβάσεων τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου διάστημα: Επί της διαφορᾶς των συμβάσεων μετά τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου διάστημα. Εν συνεχείᾳ τὸ ίδιον συνέδειν καὶ κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν εἰκόσατέ του Κράτους πρότιμον περίσσον, ἐν μέρει δὲ καὶ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου.

Τοῦτο εἶναι ἀλλής. Διότι μία πρόχειρος ἀναδρομὴ εἰς τὸ παρελθόν μᾶς φέρει εἰς τὰ ἔξης συμπεράσματα:

1) Μέχρι τοῦ ἔτους 1926—Κατὰ τὸ μακρὸν αὐτὸ διάστημα, δηλαδὴ πρὸ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, κατὰ τὸν πόλεμον τούτον καὶ μετ' αὐτὸν μέχρι τοῦ 1926, ἡ ναυτιλία τοῦ ἀπτλαγμένη κατὰ οὐσίαν φορολογικῶν διαφορῶν, ἀλλὰ καὶ πάσης παρεμβάσεως τοῦ Κράτους εἰς τὰ ἔργα της. Μία ἀσύμαντος κατὰ τὸν πόλεμον διάστημα, δηλαδὴ πρὸ τοῦ παγκοσμίου πολέμου διάστημα. Εν συνεχείᾳ τὸ ίδιον συνέδειν καὶ κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν εἰκόσατέ του Κράτους πρότιμον περίσσον αὐτήν, τὴν μόνην θετικὴν ὑποστήριξην τοῦ Κράτους πρὸ τὴν ναυτιλίαν καὶ ἔναντι δύο μεγάλων πλεονεκτημάτων της, ἔναντι δύο μεγάλων στόλων.

2) Απὸ τοῦ ἔτους 1926 μέχρι 31)12)1939—Απὸ τοῦ 1926 μέχρι καὶ τοῦ ἔτους 1939, ἡ ἐπίτηδες φόρος ἐπὶ τῶν κερδῶν ἐκάστου Ἐλληνικοῦ πλοίου ήτο α) Δρχ. 6.50 κατὰ κόρον, διὰ τοὺς πρώτους 60 κόρούς καὶ δ) Δρχ. 4.50 κατὰ κόρον, διὰ τοὺς υπολοίπους κόρούς καθαράς χωρικότητος αὐτοῦ.

Δηλαδὴ κατὰ τὸ μεσοπόλεμον διάστημα, ἡ φορολογία τῶν πλοίων ἀνήρχετο μόνον εἰς Λίρ. Ἀγγλίας 30—40 ἐπησίως, διὰ πλοίου συνήθους χωρητικότητος καὶ ἐπέτρεπτο εἰς τὰς περιόδους τῆς ναυτιλιακῆς ζωρότητος, τὸν σχηματισμὸν ἀπόθεματικῶν ικανῶν νὰ συντηρήσωσι τὴν ἐπιχείρησιν κατὰ τὰς ἀκολουθήσεως ἀναπτοφεύκτων περιόδους ύφεσεως.

Διὰ τὸ συνθετικὸν φόρον ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ Νόμου 5117)1931 ἐλαμβάνοντας τὸ τεκμαρτή καθαρὰ πρόσοδος ποσὸν τὸν πρὸ τὸ ἐπαπλάσιον τοῦ ἀνωτέρω φόρου.

3) Απὸ 11)1940—31)3)1941. (Κατὰ συνοπτικὴν ἔκθεσιν τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν).—Ἐπὶ πλεόν τοῦ ἐν τῷ προηγουμένην παραγράφῳ ἀναφερόμενου φόρου, διὰ τοῦ Α.Ν. 2075)1939 ἐπεβλήθη ἔκτα-

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS BROKERS for SALE and PURCHASE CHARTERING

COAL EXPORTERS STEAMSHIP AGENTS OIL FUEL 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	GLASCOW — 78 St. Vincent St.)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St.)	METHIL—235 High St.)
PORT TALBOT — Exchange Bldgs.....)	BURNTISLAND—20 High St.)
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings	HULL — Paragon Buildings Paragon St.)
BLYTH — 5 Ridley St.)	LAMBROS GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd.)
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...)	IMMINGHAM — Dock Offices)
SUNDERLAND — 18 John St.)	LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St.)

Telegrams

κτος προσωρινός φόρος έπει τών κερδών έκάστου έλληνικού φορτήγου πλοίου, έπει τή δάσαι της δικής χωρητικότης αύτού ως άκολούθως:

Κλιμάκιον διλ.	Φορολογικός συντελεστής	Φόρος κλιμακίου Σελλίνια	Σύνολον διλ.	Σύνολον έπη-
χωρητικότης		χωρητικότης	σίου φόρου	χωρητικός
Κόροι		Λιρ. 'Αγγλίας	Κόροι	Λιρ. 'Αγγλίας
1000	4	200	1000	200
1000	8	400	2000	600
1000	12	600	3000	1200
1000	16	800	4000	2000
1000	20	1000	5000	3000
1000	24	1200	6000	4200
ύπερβάλλον	28			

'Η κλίμαξ αυτή ίσχυσε και έφημορόθι διά τα κέρδη τών πλοίων τά προκύψαντα από Ιης Ιανουαρίου 1940, μέχρι 31 Μαρτίου 1941.

(4) Από 1(4)1941—31)12)1946.—'Η έν λοινόν εύρισκομενή τότε Ελληνική Κυβέρνησης, έπροτοποήσε διά τού Α.Ν. 3074)1941 την κλίμαξ, ως άκολούθως:

Κλιμάκιον χωρητικότης φορτίου (d. w.)	Φορολογικός συντελεστής κλιμακίου	Φόρος κλιμακίου Σελλίνια	Σύνολον χωρητικότης φορτίου	Σύνολον έπησίου φόρου (d. w.)
Τόνοι		Λιρ. 'Αγγλ.	Τόνοι	Λιρ. 'Αγγλίας
1000	1	50	1000	50
1000	2	100	2000	150
1000	3	150	3000	300
1000	4	200	4000	500
1000	5	250	5000	750
1000	6	300	6000	1050
1000	7	350	7000	1400
1000	8	400	8000	1800
1000	9	450	9000	2250
ύπερβάλλον	10			

'Η κλίμαξ αυτή ίσχυσε και έφημορόθι διά τα κέρδη τών Ελληνικών φορτηγών πλοίων, τά προκύψαντα από Ιης Απριλίου 1941 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1946. Κατά την αύτην περίοδον ίσχυσε και έφημορόθι διά φόρος όναφερόμενος έν τη παραγράφων 2 τής παρούσης.

Ο φόρος της άνωτέρω κλίμακος ηγένηθ α) κατά 50% αύτού διά τόπο Ιης Ιουλίου 1945 μέχρι 31ης Μαρτίου 1946 διάστημα, συμφώνως τώ A.N. 382)945 δι' απόζημιώσιν δύο πλοίων, άπολεσθέντων κατά την άποδασιν τών Συμμαχικών Στρατευμάτων και 6) κατά έτερα 50% αύτού, διά τό πόπο Ιουλίου 1945 μέχρι 30ης Ιουνίου 1946 διάστημα συμφώνως τώ A. N. 431)945 περί έκτακτου εισφοράς.

Διά την άνωτέρω περίοδον (11)1940—31)12)946), δὲν προεβλέπετο πολλαπλάσιον τού φόρου διά τὸν καθορισμὸν τῆς προσόδου, τῆς ύποπειμένης εἰς τὸν συνθετικὸν φόρον.

Νέα περιόδος 1947 καὶ έφεξης: N. Δ. 567)48. (Κατὰ συνοπτικὴν έκθεσιν τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν).— Διά την φορολογίαν τῶν από Ιης Ιανουαρίου 1947 καὶ έφεξης προκυπτόνων κερδῶν ἐκ τῶν έλληνικῶν πλοίων, χωρητικότης φορτίου μεγαλύτερων τῶν 500 τόνων, προβλέπετο τό N. Δ. 567)1948, αἱ βασικαὶ διατάξεις τού διοπούσιον οὖτος:

Ός φορολογικὸς συντελεστὴς εἶναι 40% διά τὴν άνωτέρων φορολογίαν καὶ 10% διά τὸν συνθετικὸν φόρον, ήτοι ἐν συνόλῳ 50% ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν τού πλοίου.

Ός καθαρὸν κέρδος λογίζεται ἡ διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσόδων ἀφ' ἔνος καὶ ἀφ' ἔτερου τού ἀμβροσίματος: a) τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τού πλοίου, 6) τῆς ἐπησίας ἀποσέδεσεως, γ) τῶν τόκων ἐντυπώντων δανείων καὶ δ) τού 1)4 τῶν δαπανῶν διατηρήσεως τῆς κλάσεως (survey).

Τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα ἔξευρίσκονται τεκμαρτῶς διά πολλαπλασιασμοῦ τῆς εἰς τόνους χωρητικότητος φορτίου (D. W.) ἐκάστου πλοίου, καὶ τού χρόνου ἔργασίας ἐπὶ τὸν ναυλάριθμον, τὸν ὄριζόμενον ὑπὸ τῶν 'Υπουργῶν Οικονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μετὰ γνώμην Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς. Ός ναυλάριθμος λαμβάνεται ὑπὸ τού Ληγίερ καθοριζόμενος τοιούτος, διὰ χρονοναυλώσεις προσαρμοζόμενας πρὸς τὰς συνθήκας ὑφ' ἀφ' ἔργασίνται τὰ 'Έλληνικά πλοῖα. Ό υπόχρεως δύναται, προσάγων τὰ ναυλοσύμφωνά τού νὰ φορολογηθῇ ἐπὶ τή δάσαι τῶν πραγματοποιηθέντων ναύλων, εφ' ὅσον οὐτοὶ εἶναι κατώτεροι τούλαχιστον κατά 2% τῶν τεκμαρτῶν ὑπολογιζόμενων ναύλων.

Αἱ δαπάναι ἔκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως τού πλοίου, ἔξευρίσκονται τεκμαρτῶς διά πολλαπλασιασμοῦ τῆς εἰς τόνους χωρητικότητος φορτίου (D. W.) ἐκάστου πλοίου, τού χρόνου καὶ τού συντελεστού τού ὄριζόμενον ὑπὸ τῶν 'Υπουργῶν Οικονομικῶν καὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ γνώμην Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς. ·Οσάκις ἡ φόρτωσις, ὥ πλοὺς καὶ ἡ ἔκφρωσις τού πλοίου συνεπεία γεγονότων ἀνωτέρας δίαις ἐγένετο εἰς

χρονικὸν διάστημα μεῖζον τοῦ συνήθους, ἐνεργεῖται ἀνάλογος μείωσις τῶν κερδῶν.

Η ἀπόσβεσις ἐνεργεῖται ἐπὶ τῆς ἀξίας κτήσεως τοῦ πλοίου, προσηγμένης κατὰ τὰς δαπάνας δελτιώσεως του. Τὸ ποσοστὸν ἀποσέδεσεως διά τό ἔτος 1947 ωρισθη εἰς 20%. Διὰ τὰ μετέπειτα ἐπὶ εἶναι διά 15% ἐπησίως, ἀναλόγως τῆς ἡλικίας τοῦ πλοίου καὶ τοῦ χρόνου καθ' ὃν τούτο ευρίσκεται υπὸ Ἑλληνικῆν σημασίαν.

Διαπιστώσεις τού ιδίου τού Κράτους:

«Ἐκ τῶν ἀνωτέρω κοβισταῖς φανερόν, διῆς η σημερινὴ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις (N. Δ. 567) εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερά τῆς τοιωτῆς, ἥτις ίσχυσε κατὰ τὰ πολεμικὰ ἔπη, καὶ τοῦ διότι κατὰ τὴν ἐπιβολὴν τῆς ἐλληνικῆν σημασίαν.

·Η φορολογία (ἀναλογικὴ καὶ συνθετικὴ) ἐπὶ τῶν κερδῶν τοῦ ἔτους 1947, κρονέντη ἀπὸ ἀπόφευκα φορολογικῶν συντελεστῶν (50%) εἶναι μικροτέρα τῆς τῶν ἄλλων ὑποχρέων, τῶν σκούπων ἐμπόρων ἡ διομηχανία ἐντὸς τῆς Χώρας διά τοὺς διότιοι οι φορολογικοὶ συντελεσταὶ ἀκολουθούνται προσδετικὴν κλίμακα καὶ ἔγγιζον σινθέτην ταῖς 75 έως 80% αὐτῶν.

·Τούτο ἐγένετο διότι ἐλλήφθη ὑπὸ διῆς η διέλυση τῆς τούτου θεοτελεστῆς τῆς Έλληνικῆς Ναυτιλίας, η οἵας ἐργάζεται εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον καὶ ὑπόκειται ὡς ἐκ τούτου εἰς μυρίους κινδύνους μὴ δυναμένους νὰ ἀντικρυσθεῖσι διὰ κρατικῆς ὀφελῆς. Καὶ εἰδικότερον ἐλλήφθησαν ὑπὸ διῆς, διῆς οἱ πλεισταὶ τῶν πλοίων ἀνήκουσαν κατὰ μικρὰ ποσούς εἰς σημαντικῶν ὄρισμάν πλοιοκτήτων καὶ ἐπομένων τὸ φορολογήσαν κέρδος ἐκάστου πλοιοκτήτου δὲν εἶναι ποσὸν σχετικὸς μέγας. 6) Τὸ μὲν πλοίοι τού λιμενού, λόγω τῆς πολεμικῆς κατοικεύσεως τῶν ἐπανορθώσεως τῶν πολλῶν καὶ συνεχῶν ἡμέρων, τὰς διότιοις ὑφίστανται, τὰ δὲ πλαταὶ πλοίοι εἶναι δραδέα καὶ ἔχουσιν ἀνάγκην πόλεμων διαποτίσεως, πρόγμα διῆς δημιουργεῖ δυσμενεῖς συνήργας πολλούντων μὲν τὰ πλοία ἔων σημαντικῶν σηματῶν, ε) Ἡ μισθοδροφόδοσια τού πληρώματος εἰναι ποσὸν μεγαλύτερον τῶν πλειστων ἔων σημαντικῶν πλοίων τού πληρώματος, δ) Η διαπόντης προσδέσιμον πόλεμον, ἐπειριπώσει παροπλισμοῦ τού πλοίου, διότι τάστασις τού ναυτικού κλπ., εἰς ἔργατικῶς δορεῖσαν διὰ πληρώματος τού πληρώματος, ε) Τὰ πλοία τῶν ἔων προτίμων προσδέσιμον πόλεμον προσεγγίζουσαν ἡμεδούποιοι λιμένες. ε) Τὰ πλοία τῶν ἔων προτίμων προσδέσιμον πόλεμον προσεγγίζουσαν τού ναυτικού τού πληρώματος τῆς Χώρας μηδὲν, ε) διότι πολλὰ πλοία ἔλληνικά παραμένουσιν ἐπὶ πολὺ ἔργασίας στον πόλεμον προσδέσιμον πόλεμον.

·Αίτιασίεις κατὰ τού νέου συστήματος.— Κατὰ τῶν διατάξεων τού N.D. τούτου, 567)1948, η 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων 'Εφοτλιστῶν δι' ύπομινημάτος τῆς, τῆς 22ας Ιουνίου 1948, ἀντέτασσε τὰ ἔξης:

·Η φορολογία αὐτὴ τὰ ἔχη δυσμενέστατον ἀντίκτυπον διά τὴν ύπόστασιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

·Η Γνωμοδοτικὴ 'Ἐπιτροπὴ' θά συναντήσῃ μεγάλα δυσκολίας, διότι ὁ τρόπος τού ὄρισμον ὑπολογισμοῦ τῶν ἐσόδων καὶ ἰζώνων τῶν πλοίων, εἶναι ἀνεφόρμοστος, λόγῳ τῆς ιδιομορφίας κινήσεως τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

·Ο τεκμαρτὸς τρόπος καθορισμοῦ ἐνὸς μέσου ὄρου εἶναι παράλογος, διδίκος καὶ ἀνίθετος πρὸς τὴν φορολογικὴν ηγένη, διότι ὑπόρχουν μεγάλαι δισφοραὶ οἰκονομικῆς ἀπόδεσεως μεταξὺ εἰναι πλοίων καὶ τοῦ σλλου. Καθένα μὲ τὴ τύχη του καὶ τὴν ικονίστη τού διασχειρίστου τοῦ.

·Πλέον εἶναι δυνατὸν νὰ λόγη τὶς ὑπὸ διῆς τῆς έκθεσιν τού πλοίου κερδῶν ἐνὸς τυχηροῦ πλοίου ἀνήκοντος εἰς τὸν B' πλοιοκτήτην καὶ τὸ κατοικατον δριον ἐνὸς ἀτύχου πλοίου ἀνήκοντος εἰς τὸν B' πλοιοκτήτην καὶ τὸν δύο αὐτούς ἀτύχους πλοίους, νὰ εύρῃ τὸν μέσον δροῦ καὶ νὰ εἴπῃ εἰς τὸ τυχηρὸν πλοιοκτήτην: «Σὺν χαρίζω τὰ κέρδη τὰ σύνολον τού μέσου δροῦ». Εἰς δὲ τὸν ἀτύχη πλοιοκτήτην: «Οσα ἔχεισαν εἰς τὸν τυχηρὸν συναδέλφον σου, νὰ νὰ τὰ πληρώσῃς εἰς!».

·Καὶ διὰ νὰ καταστήσουν τὸ σημεῖον τούτο πλέον ἐμφανές, δίδουν τὸ ἔξης παραστατικὸν πάραδειγμα:

·Ἐάν εἰναι πλοίον ἀνήκοντος τού τοῦ πληρώσῃς εἰς τὸν A εἰκὲ πέρδη π. χ. 100.000 δολαρίων, ἔτερον δὲ

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.

ESTABLISHED IN 1869
HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS
JOKELSON & HANDSAEM, S.A.
Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents
DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE
ST. NAZARE - NANTES
Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—
C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3
Telegrams: "Fresupply, Fen,"
LIVERPOOL | FOLLEXFEN & CO., Ltd., Chapel Chambers North,
28, Chapel Street,
Telegrams: "Pollexfen," Telephone: CENtral 72067
GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "Linden," Telephone: CENtral 1914.

πλοίον άνηκον εις τὸν Β κέρδη 30.000 δολαρίων, (εἰς δὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τοιστά διαφοροὶ εἰναι συνηθίσταται) κατὰ τὸ Ν. Διάταγμα θὰ προστεθούν τὰ δύο ποσοὶ καὶ θὲ ἔσχαθι μὲν δόσος δροῦ, ἢτοι 100.000 σὺν 30.000 = 130.000 : 2 = 65.000. Οὕτω ὁμοφέρα τὰ πλοίοι οὐτὸς πληρώσουν τὸν ίδιον φόρον, ἢτοι 32.500 δολαρίων. 'Αλλ' ὁ φόρος οὗτος διὰ μὲν τὸ τυχηρὸν πλοίον τελικὸς θεὶ ἀντιστοιχῆ μόνον εἰς 32.12% ἐπὶ τὸν κερδὸν των, ἀντὶ τῶν 50% τοῦ νόμου, διὰ δὲ τὸ ἀτυχὲς πλοίον εἰς 108% ἔναντι τῶν νομίμων 50%. Οὕτω τὸ τυχηρὸν πλοίον τελικὸς θεὶ ἀπομεῖνη μὲν κέρη 67.000 δολαρίων, ἐνῷ τὸ ἀτυχές διὰ νὰ καταδόλῃ τὸν φόρον πρέπει νὰ διαβέσῃ δόλαρην τὸν κέρδος του καὶ ποσὸν ἐκ τοῦ κεφαλαίου του!! Τὸ παραδειγματικόν τούτο, τὸ οὗτον δὲν εἶναι ὑπερβολικόν, καταδεικνύει περιτράπων τὸν παραλογισμὸν καὶ τὴν ἀδικίαν τοῦ Νόμου.

'Αφ' ἔτερου, λέγουν, τεράστια προβλήματα ἀνακύπτουν εἰς τὸν τεκμαρτὸν ὑπόλογισμὸν τῶν δαπανῶν, αἵτινες ποικίλλουσιν ἀναλόγως ὅχι μόνον τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ τοῦ τύπου αυτοῦ, τῆς χρησιμοποιουμένης καυστήρου ὑλῆς, τοῦ ἐπιχειρουμένου ταξιδίου, καὶ τῶν ὄρων ὑπὸ τοὺς ὅποιους τούτῳ ἐκτελεῖται, κατὰ τρόπον, ὡς τὸ ὑπαγωγὴ ἔκστατης περιπτώσεως εἰς γενικὸν τίνα κανόνα γὰρ ἀποδαίνη ἀδύνατος.

Τροποποιητικὸς Α. Ν. 887(49). — Τὰς ἀπώντες του αὐτῆς ὑπεστρίψει μετὰ πολλῆς ἡσαρπότος ὁ παρὰ τὴν Γνωμοδοτικὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ ἀρθροῦ 7 τοῦ Α.Ν. 567(48) ἀντιπρόσωπος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων' Ἐφοπλιστῶν. 'Ανεγυρίσθη δὲ ἐν τῇ ἔξελίξει τῶν ἐργασιῶν τῆς 'Ἐπιτροπῆς ταύτης, δῆτα οἱ ισχυρισμοὶ τῶν εἰς τινὰ σημεῖα τοῦ Νόμου ήσαν δάσιμοι καὶ δῆτα οἱ ὡς ἐκ τούτου ἐπεδάλετο νὰ τροποποιηθῇ καὶ συμπληρωθῶσι τὸ ὑπότιμον ἀριθ. 567(48) Ν. Δ.

Κατόπιν τούτου καὶ δᾶσει πλέον τῆς κτηθείσης πείρας ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, ἐκ μιᾶς ἐργώδους προσπαθείας πολλῶν μηνῶν, (ἀσχέτως ἐὰν τὸ ἀποτέλεσμα αὐτῆς εἴναι πὴ δὲν εἶναι ἀπιτυχές), ἔξεδόθη ὁ ὑπὸ ἀριθ. 887(49) Α. Ν. τῆς 19ης Φεβρουαρίου, περὶ τοῦ ὀποίου ή ἐπεξηγοῦσα ἀστὸν ὑπὸ ἀριθ. 55 ἐγκύλιος, λέγει τὰ ἔξι:

«Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 567(48) Ν.Δ. προέκυψαν λεπτομερεῖακαὶ δυσχερεῖα, ἀναφέρομεναι εἰς τὸν τρόπον τοῦ καθορισμοῦ τοῦ ναυλαρίθμου, καθὼς καὶ εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ χρόνου ἐργασίας τοῦ πλοίου, ἡ λύσις τῶν ὅπων, ἐπεδάλετο διὰ τῆς Νομοθετικῆς δόδων. Πρὸς τούτοις ἡ λήψις εὐρεγετικῶν τίνων μέτρων ἐκ μέρους τῶν Κυβερνήσεων ἄλλων Κρατῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας των, ἐπέδολε τὴν θέσπισιν καὶ παρ' οὐδαίλων διατάξεων»

Δηλαδὴ τὸ 'Υπουργείον Οἰκονομικῶν ἀναγνωρίζει πλέον ἐκ τῶν ὑστερῶν, ὡς ὄρθιοὺς τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, περὶ τοῦ ἀνεφαρμόδουτον, ὡς ἀρχικοῖς εἰχε, καὶ τοῦ πιεστικοῦ τῆς νέας φορολογίας, καθὼς καὶ περὶ τῆς ἀνάγκης λήψεως εὐεργετικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μας, εἰς ἀντιστάθμισιν ἀναλόγων μέτρων ἄλλων κρατῶν, ὑπὲρ τῆς Ιδικῆς των.

'Ιδοι δῆδη ἕνα μεγάλο δῆμα πρὸς τὴν φορολογικὴν δικαιούνην καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῆς πραγματικῆς καταστάσεως τῆς ναυτιλίας μας, κτηθὲν ὅμως μὲ πόσους ἀγώνας καὶ κατόπιν πόσου κακοῦ, ὑπὲρ προσεγένετο εἰς αὐτήν, μὲ τὴν ἐξ ἀπίνεις ἀλλαγὴν τοῦ παλαιού, γνωρίου καὶ ἔχοντος ἀπόδοσεις λαμπτρὰ ἀποτελέσματα φορολογικοῦ συστήματος.

Παρά ταῦτα, δῆμος, ὁ νέος τροποποιητικὸς νόμος δὲν ἐράνη δόσον ἀνεμένετο γενναῖος. Διότι διεπιστώθη μὲν ἡ ἀνάγκη συμπληρώσεως τοῦ Ν.Δ. 567(48) ἐπὶ τὸ δικαιότερον, δηλαδὴ ἡ προσφυγὴ ἀπὸ τὸ τεκμαρτὸν ναυλαρίθμου εἰς τὰ πραγματικά ἔσοδα, ἀλλὰ μία νέα διάταξις (ἄρθρον 1 ἑδάφ. 4) καθορίσασα τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ πλοίου, καύσιμα, ἔξοδα λιμένων, φορτωτικά-ἔκφορτωτικά κτλ. εἰς 20% κατ' ἀμάρκητον τεκμήριον, ἀνέτρεψε τὰς καλάς αὐτῶν προθέσεις καὶ προύκαλεσε θύελλαν διαμαρτυριῶν ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων.

Αἱ λοιπαὶ διατάξεις τοῦ Α.Ν. 887(49) πολλαὶ τῶν ὅποιων οὐσιαστικοῦ περιεχομένου, ἔχουσι καλῶς. Π. χ. ὁ νέος τρόπος καθορισμοῦ τοῦ ναυλαρίθμου, τὸ ποσοστὸν ἀποσβέσεως διὰ τὸ 1947 κ. ἄ.

'Απόφασις Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς. (Άριθ. Π. 4894)31-3-49). — Βάσει λοιπὸν τῶν ἀνωτέρω τροποποιητικῶν διατάξεων, ἡ Γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπὴ, μειοψηφούντος τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων' Ἐφοπλιστῶν, εἰστηγήθη εἰς τοὺς 'Υπουργοὺς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν ἐκδοσιν τῆς κάτωθι ἀποφάσεως:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΑΜΕΙΒΩΝ ΦΟΡΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΠΡΟΣΩΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ Γ':

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟΝ Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ

'Αρ. Πρωτ. Π. 4894

ΑΠΟΦΑΣΙΣ

"Ἐχοντες ὑπ'" ὅφει:

α) τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 3 καὶ 4 τοῦ Ν.Δ. 567(48), ὡς τούτο ἐτροποιήθη καὶ συντηληρώθη διὰ τοῦ 'Άναγκ. Νόμου 887(49) καὶ
β) τὴν γνώμην τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ ἀνωτέρω Ν. Διατάγματος.

Καὶ οὐθὲρι ζομεν

Διὰ τὸ ἡμερολογιακὸν ἔτος 1947, διὰ τὰ πλοῖα τούτου Λίμπερτο.

Πρῶτον. Ναυλάριθμον τούτου χρονοναυλώσεως δολλάρια 'Ημερέων Πολιτεῶν 'Αμερικῆς 5 70 κατὰ μῆνα (ἡ Δολ. 0.19 καθ' ἡμέραν) καὶ τὰ τόννων χωρητικότητος φορτίου (D. W.) τοῦ πλοίου.

Ο ναυλάριθμος αὐτὸς ἐφαρμόζεται εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις, ὅδιαφόρως τοῦ εἰδους ναυλώσεως (χρονοναυλίσις, ναυλώσεις κατὰ τοξίδιον) υπὸ ἣν εἰργάσθη τοῦ πλοίου:

Δεύτερον. Σύντελοτὴν δαπάνων ἐκπεταλλεύεται καὶ συντηρήσεως τοῦ πλοίου:

α) Διὰ τὸν χρόνον ἐργασίας αὐτοῦ Δολ. 623 ἡμερίσιων.

β) Διὰ τὸν χρόνον ὀργίας τοῦ πλοίου συνεπειτεί παροπλισμοῦ, ἐπισκευῶν πρὸς διατήρησιν τῆς κλασεών του (αιγανεγί) ἡ ὄλλων τοιούτων, ἐλεύθερος ἐργασίας καὶ ἀνωτέρας διάσι, ἐφ' ὃντος ἡ ὄργια δηρκεῖται ἐπὶ συνεχεῖς διάστημα μετίον τῶν δέκα ημερῶν, μέρι κατρακούνται μετάποτες δόλαρην τὸ πλήρωμα, δολ. 587 ἡμερίσιων.

γ) Διὰ τὸν χρόνον ὀργίας τοῦ πλοίου, ἐφ' ὃντος ἡ κατὰ τὸ ἀνωτέρω ὄργια διῆρκεσεν ἐπὶ συνεχεῖς διάστημα μετίον του μηνὸς καὶ διετηρήθη δόλαρην τὸ πλήρωμα, δολ. 527 ἡμερίσιων, καὶ

δ) Διὰ τὸν χρόνον ὀργίας τοῦ πλοίου ἐπὶ συνεχεῖς διάστημα πλέον τῶν 10 ἡμερῶν, ἐφ' ὃντος ἡ ἀπελάνυ τὸ πλήρωμα πλὴν τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν φύλαξιν καὶ συντηρησιν τοῦ σκαφῶν, δολ. 150 ἡμερίσιων.

Αἱ δαπάναι τῶν ἀνωτέρων περιπτώσεων α, β, γ καὶ δ ἐφαρμόζονται ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1947, ἐὰν δὲ τὸ πλοίον πρέστο ἐργαζόμενον εἰς χρόνον μεταγενέστερον τῆς χρονολογίας ταύτης, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ πρότοιο τοῦ τόξου.

Τρίτον. Τὴν δαπάνην τῶν γενικῶν ἐργασιῶν πρὸ τῆς ἐκκίνησης εἰς δολ. 80.000 — δι' ἔκστασον τῶν 86 πλοίων, ἀπίνακα παρελθόντος ἐν ἀκίνησι καὶ εἰς δολ. 62.000 — δι' ἔκστασον τῶν 14 πλοίων, ἀπίνακα παρελθόντος ἐν κινήσει.

Τέταρτον. Τὴν δαπάνην τούτην ποσὸν 40.000 — δι' ἔκστασον τῶν 86 πλοίων καὶ ποσὸν Δολ. 32.000 — δι' ἔκστασον τῶν 14 πλοίων ἀντιπροσωπεύεται ἐφ' ὅπας δαπάνην ἐπισκευῶν τρεχούσης φύσεως καὶ ἐκπίπτεται ἐπὶ τῶν ἐσόδων τοῦ ἔτους 1947.

Τέλος. Τὸ ποσοστὸν προμηθείσας ὑπὲρ καταδάλλεται εἰς τοὺς μεσίτας καὶ τὸ Γραφεῖον, τὸ δόπιον διαχειρίζεται τὸ πλοίον, εἰς 4.50% ἐπὶ τοῦ ναυλοῦ, ὡς οὐτὸς διετίσεως διασκευῶν καὶ δελτίωσεως τοῦ σκαφοῦ καὶ προσαυξάνει τὴν ἀξίαν κτήσεως αὐτοῦ, μήτι οὐτὸς ανέρχεται συνολικῶς δι' ἔκστασον τῶν 86 πλοίων τοῦ πλήρωματος εἰς Δολ. 585.000 — καὶ δι' ἔκστασον τῶν 14 πλοίων εἰς Δολ. 575.000.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 31 Μαρτίου 1949

Οι 'Υπουργοί

Ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν

Δ. ΧΕΛΜΗΣ

Ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

Κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἡσκήθη παρὰ τὴν 'Ενώσεως 'Ελλήνων' Ἐφοπλιστῶν προσφυγὴ εἰς τὸ Συμβούλιον 'Ἐπικρατείας, δι' ής ὑποστηρίζεται ή ἀκρότητης αὐτῆς, διὰ λόγους τυπικούς καὶ ουσιαστικούς.



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.

14 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΝ

ΤΟῦ κ ΝΙΚ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Ο διαχειριστής τού Προγράμματος Εύρωπας της 'Ανορθώσεως κ. Χόφμαν, είσηγτος πρό μηνός ειδικήν μελέτην στης 'Οργανώσεως Οίκουνομικής Συνεργασίας' περί της οίκονομικής καταστάσεως της 'Ελλάδος, πρόεδρη εις μακράς σχετικάς δηλώσεις, εκ τών όποιων απόσπω τὰ ἀκόλουθα:

«Η Ἑλλὰς ἔχει ἀνάγκην εἰρήνης καὶ οἰκονομικῆς σταθερότητος». Έχει ἐπίσης ἀνάγκην ἀνοικοδόμησεως καὶ οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως. Αὐτούς ἔξωτερικής δούθειας οἱ ἀντικειμενικοὶ αὐτοὶ σκοποὶ, δὲν θὰ τὸ δυνατὸν ἡ πόλη τούτη υπέτιχευθούν. Επὶ τοῦ πλέον δὲ τὰ προβλήματα τῆς Ἑλλάδος δεῖ γε δύνανται νὰ λυθοῦν μέχρις ὅτου δημιουργὴ δύονται συνθῆκαι, αἵτινες θὰ ἐμπνεύσουν εἰς τὸ ἀλληληγορικὸν κάλαξιον τὴν ἐμπιστοσύνην ὃ πως προβλῆται εἰς ἐπενδύσεις εἰς παραγωγικά καὶ ἐπιχειρησιακά τοῦ τόπου.

Μέσα είς τάς δόλιγας αυτάς γραμμάς ἀπεικονίζεται τὸ δῶν πρόδηλη μα τῆς οἰκονομικῆς ὄντωρθσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ αἱ τοσον σφῶν ἐκφέρομεναι γνώμαι θὰ ἔπειτε νὰ ἀπότελλοντας τάς κατεύθυντηρίους γραμμάς τῆς δράσεως ὅλων εκείνων, ίδικῶν μας καὶ ξένων, εἰς τὰς χειρας τῶν ὅποιων ἔχουν ἐναποτελεῖ αἱ τύχαι τῆς χώρας. Εἰδικάτερων, τὰ δόσα ἀνάφερονται εἰς τὸ ζητήμα τῆς ἀναγκῆς ἐμπιστούσων διὰ νὰ γινὴ παραγγικον τὸ Ἑλληνικὸν κεφαλαῖον θὰ ἔπειτε, νομίζω, νὰ γραφοῦν μὲ πηχυστία γράμματα εἰς ὅλους τοὺς τοιχοὺς τῆς Βουλῆς, τῶν ὑπουργείων καὶ τῶν πολυαριθμῶν καὶ ποικιλούμων ὑπηρεσιῶν καὶ ὄργανισμῶν, ίδικῶν μας καὶ ξένων, διὰ νὰ τὰ διαβάζουν εἰς κάθι στιγμὴν βουλευταῖ, ὑπουργοῖ, κρατικοῖ ὑπάλληλοι καὶ ξένοι σύμβουλοι. Καὶ λέγω τοῦτο, διότι, ἀπό τῆς ἀπελευθέρωσεως καὶ ἐντεύθεν, ὡσάν νὰ μὴ ἔθθανεν ἡ διαταραχὴ ἐκ τῆς συνεχείας ἐνός σκληροῦ καὶ ὑπούλου πολέμου, οἱ διαχειρισθεντες καὶ διαχειριζόμενοι τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα τῆς Ἑλλάδος δὲν ἔπραξαν καὶ δεν πράττουν τίποτε ἀλλο ἀπό τὸ νὰ διώκουν τὸ Ἑλληνικὸν κεφαλαῖον, νὰ τὸ τρομοκρατοῦν καὶ νὰ τὸ ἀναγκάζουν εἶτε νὰ κρύπτεται καὶ νὰ ἀχρηστεύεται εἴτε νὰ ἐκπατρίζεται.

Τραγὸν παράδειγμα τῆς τοιάυτης καταστρεπτικῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Ἑλλάδος τακτικῆς ἔχομεν τὸν ναυτιλιακὸν κλάδον, ὃν ἔτι τὸν σπουδαιότερων διὸ τὸ οἰκονομίαν τούτο Τόπου. Ἡ ναυτιλία μᾶς ἐξῆλθε τοῦ πολέμου ἀπόδεκτισμένη. Τὸ πρόβλημα τῆς ἀναδημιουργίας τῆς προέβαλλε στυγοὺς εἰς τὰ ὄμματα ἑκείνων οἱ ὄποιοι κυρίων ἐνδιέφερον δι' αὐτήν, τῶν ναυτιλιακῶν μας ἀπηχειρηματιῶν, λόγῳ τῶν δυσχερειῶν, εἰς ὄποιοι ἀνέκων εἰς τὸ ἔξωτερον διὰ τὴν ἀνέρεσιν νέων πλάσιων. Ἀντί, λοιπόν, ἐν ὅψει τῆς καταστάσεως αὐτῆς, τὸ Κράτος, ἔχον ἄμεσον και συμφαίδιον συμφέρον διὰ νά ταν ἔναγαίν ὁ ἐμπορικός μας στόλος, νά βοτ- θήση ἔκεινους, οἱ ὄποιοι ήσαν εἰς θεσιν νά τὸν ἔναφαίδουν, η τούλαχ- στον, ἀφού δὲν ἡμπορούσε νά τους βοηθήσῃ, ἀντί να τους ἀφίστη ἥσυ- χους και ἀπεριστάσσουν εἰς τὸν δυσκολὸν ἀγώνα τῆς ἀναδημιουργίας τῆς ναυτιλίας μας, δὲν ἔκαμε τίποτε ἀλλο ἀπό το νά προσθέτη ἡμέρα τὴν ἡμέρα δεσμά και ἐμπόδια, ὡσάν νά θηλε νά σαμποτάρη σκοπίμως τὴν προσπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως.

‘Ακόμη καὶ αὐτὴν τὴν φασματικὴν δοῦλειαν, τὴν ὁποίαν, διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, παρέσχε τὸ Κράτος εἰς τὰς ναυτιλιακάς ἐπικειμένους, τὴν πολυθύλοντας ἔγγυσιν διὰ τὸν ἀγόραν τῶν 100 Λιμπερτζ, κατέβαλε καὶ καταδάλλει πάσαν προσπάθειαν ὅχι μάνον νά τὴν ἑξουδετερώσῃ, ἀλλὰ νά τὴν καταστήσῃ τόσον ἐπαχθῆ, ὥστε νά φθάνουν οἱ ἀγορασταὶ τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τὴν μεταμελείαν, διότι τὴν ἀπέδεχθησαν ἐμπλακέντες εἰς τὴν ἀσφυκτική περιπτώσιν τοῦ Κράτους.

Διοικητικά έπι τών πλοίων άνωμαλίαι, παρακρατήματα, άθετήσεις συμβατικών υποχρεώσεων, περιορισμοί συνάλλαγματικοί καὶ πάσης φύσεως έξοντωτική φοροδολία καὶ απόστραγγιστική είσφορα, κακόπιστοι καὶ δημοκοπικοί διώγξεις ακόμη καὶ υπέρεις κατά τών Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν επιχειρηματιών, αποτελμάτωσις ζητημάτων ἐπί τών διοικών ή Πολιτειών ωφειλές νά έλθη ὀργάνος, δῆλα αυτά ἀποτελουν την ιστορίαν τῆς κρατικῆς δράσεως ἀπεναντί τῆς Ναυτιλίας ἀπό τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεύθεν.

Πώς είναι, λοιπόν, δυνατόν νά ύπαρξη πλέον έμπιστοσύνη του ναυτιλιακού κεφαλαίου διά την προδοΐας εἰς έπενδυσης εἰς παραγωγικάς έργασιας του Τόπου», δηλώνει ο κ. Χωρίας, δηλαδή διά την αγροασθενή και

τεθεύν πλοια υπό την Ελληνική σημαίαν;
Δι' αὐτὸν διατάσσουμε, κατόπιν τοῦ δημιουργηθέντος θορύβου γύρω
από τὸ Κίητημα τῆς υπάρχεως μιᾶς σημαντικώτατής χωρικούτοτος 'Ελ-
ληνική Ιδιοκτησίας υπὸ ξένας σημαίας, τὸ Κράτος προέδη εἰς τὴν ληψην
υπασμωδικῶν τινῶν μέτρων, δι' ὧν φαινεται εὐνοούμενή ή μεταφορὰ πλοίων
υπὸ ξένας σημαίας εἰς τὴν 'Ελληνικήν, ή ἐνέργειά του αὐτῆς είχεν ως
ἀποτέλεσμα εἴτε εἰρωνικά μειοδιάματα είτε τὸ δυσπιστούν κούμπωμα τοῦ
στακκασιου. Δὲν πάρχει πλέον ἐμπιστούσην πρὸς τὸ Κράτος. Αὐτή εἶναι
ἡ θιλιερά διαπίστωσις, ἡ διόποια λέγεται καὶ ἀκούγεται παντοῦ εἰς ὅλους
τους κυκλούς πτωχῶν ἢ πλουσιῶν, κατὰ τρόπου ὄμων καὶ ἀπέριφραστον.
Ποὺ δοφείται τὸ κατόπιν αὐτὸν τῷ ὄποιον ἐπένθετο τὸν τέλος;

Ποιος οφείλεται το κατάντημα αυτό, το οποίον επήρεσε την έκ του πολέμου, πού άκομη συνεχίζεται, οικονομική καταστροφήν τού τόπου, δὲν είναι δύσκολον για διαγνώση κανείς. Άρκει νά έρωτήσῃ τὸν πρώτον τοινόν ἀνθρώπον τού δρόμου. Ο ναυτιλιακός, ἄλλως τε, τομεὺς μᾶς δί-
ει μίαν είκονα τού γενικού φαινομένου.

Σύγχροτις, σπασμαδικότης, ἀνάκτατεμα ἀρμοδίων καὶ ἀναρμοδίων, ἀ-
γνοια καὶ ἀνέπαρκεια ὑπουργῶν, δικτατορική κυριαρχία μιᾶς κλίκας δη-
μοσίων ὑπαλλήλων, ἀμείλικτος κρατικός παρεμβατισμός διὰ πολλούς καὶ
αἰφόρους λόγους όχι πάντοτε καθαρούς, ίδου ή ἀτμοσφαίρα, μέσα εἰς
ην̄ ὅποιαν κολεῖται νά ἐργασθῇ ὁ Ἑλλην̄ ἐπιχειρηματίας.

Δύσκολοι, δέδαια, οι καιροί διά τὴν Ἐλλάδα. Θυσίαι καὶ κόποι ἐπιάλλονται. Σύμφωνοι, Ἀλλὰ διὰ τῆς ὁμαδικῆς αὐτοκτονίας δὲν σώζεται Ἐλλάς. Καὶ διὰ νὰ περιορισθῶμεν εἰς τὸ ζήτημα τῆς Ἐμπορικῆς μας λαυτιλίας· Ὁ πλουτοπαραγγικός αὐτὸς κλάδος διὰ νὰ ἀνασυγκροτηθῇ ἀφοῦ τὰ πάντα σήμερον διαπράττονται ἐν ὑδραστική τῆς πολυθρυμήτου ἵνα συγκροτήσεως—δὲν είχεν ἀνάγκην οὔτε πιστώσεων ἐκ μέρους τοῦ ἴχνουν κρατικού προϋπολογισμοῦ, οὔτε οἰκονομικῆς ἀρωγῆς μὲν θυσίας οὐν Κοινωνικού Συνόλου, οὔτε πριμοδιήσεων, οὔτε τῶν συμβουλῶν ἡμεράων καὶ ξένων ἐμπειρουνώμαδων, οὔτε πολυδιπτάνων ἀποστολῶν διαώρων ἀργοσχόλων καταφερτζήδων, ἐπαγγελμάτων τοὺς εἰδικούς τε-νικούς καὶ οἰκονομολόγους. Απόδειξις τούτου είναι τὸ γεγονός, διὰ ταῦτα ή νωπτιλία τῶν Ἐλλήνων—οἷι τῆς Ἐλλάδος—ἀνασυγκροτήθη-τος πολλαπλάσιον τῆς προπολεμικῆς υπό ξένας, διώς σπιασίας χωρι-

την κρατικήν άρωγήν. Και ή ναυτιλία τής Έλλαδος θα είχεν όποισης ανάσυργκραφηθή, έξαν έν και μόνον πράγμα γένετο: Νά την αφήσουν π- συχούν από περιορισμών και παρεμβάσεις και καταποτίσεις και δώδεις.

"Ήτο, λοιπόν, τόσον πολὺ αύτό, πού ζητούσε και ζητεί ή γυαντίλια; "Ωστε ζητείτε άσυδοσίαν; Θά άπαντήσουν έν χορῷ οι άποτελούντες τὴν κλίκιαν τῆς ὑπαλληλοκρατίας ή οι δημοκοπούντες πολιτικοί ή οι ἀγόνωντες τὴν κατάτασιν και ἐμποτισμένοι ἀπό ὑπόλους εἰσήγησες "Ελληνική κυρίως προελεύσεως ξένοι σύμβολοι. "Οχι ἀσυδοσίαν, κύριοι, είναι ή ἀπάντησης τῆς Ναυτιλίας. Τὸ τὸ έχει προσφέρει η Ναυτιλία εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου και εἰς τὸ "Ἐθνος δόλκηρον είναι τόσον μέγα, ὡστε ωφείλατε νὰ τὸ γνωρίζετε, ἀφοῦ θέλετε νὰ διοικήτε. Τὸ τὸ προσφέρει η Ναυτιλία, ἔαν την ἀφότεν νὰ ἀναδημιουργηθῇ, πρέπει νὰ είσοις εἴθειν νὰ τὸ προϋπολογίσετε, ἀφοῦ ισχυρίζεσθε, ὅτι κατέχετε τὰ οἰκονομικὰ ζητήματα. Δεῖν ζητεί ἀσυδοσίαν η Ναυτιλία, ἀλλὰ ἀπαλλαγὴν ἀπό τὰς περιπτώξεις σας, ποὺ τὴν κανουν νὰ ἀσφυκτιά και νὰ παραλύῃ. Καὶ η οἰκονομική ἀπάθιλωσις τῆς Ἑλλάδος, ποι ἐπιβάλλει θυσίας; Απαντούν οι κακοὶ δαίμονες τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας.

Την οικονομικήν ἀπάλλασσον σείς, κύριοι, ἐπαγένεστε μὲ τὸ πνίξιμον τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων. "Οταν σᾶς λέγουν: Μὴ σφάζετε τὴν χρυσότονον ὄντινα διὰ νὰ ἔχετε αὐριον καὶ μεθαύριον τὰ αὐγά της, σείς, πανικόδλητοι, δὲν θλέπετε παρὰ μόνον τὸ σῆμερον. "Οταν ἀνώτατος κρατικὸς λειτουργός, ἀσκούων, ὅτι ἡ Ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην ἡ ανασυγκροτηθῆναι, ἀπαντᾷ, ὅτι δὲν τὸν ἐνδιαφέρει ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις, ἀλλὰ ἡ εἰστραξῖς σῆμερον ὅσῳ τὸ δυνατὸν περισσότερων ἔσοδων, πάση θύσια, ποιῶν ἐπέιδια εἰναι δυνατὸν νὰ ἔχῃ ἡ δύσμοιρος Ἐλλάς, ὅτι αὐριον θὰ ἡμπορέσῃ νὰ σταθῇ στὰ πόδια της χωρὶς τὰ ξένα δεκανίκια;

Μιαν ήμεραν θά σταματήσῃ η ξένη οικονομική δούθεια πρός την Έλλαδα. Σκοπός της Αμερικανικής δούθειας είναι νά δοθή ή δυνατότης εις τάς δονούμενας χώρας, διαφαίδεουν της οικονομίαν τους και γινουν συντόμως αυτάρκεις. "Οταν, όμως, άντι της οικονομικής άνασυρ-
κροτήσεως έπερχεται ή οικονομική πάτοσυνθετις, τι θά πάτομεινή αύριον, θαν θά παύση η ξένη αργυρή; "Οταν, ασφης, την τακτική του διωγμού της Έλληνικής Ναυτιλίας, αύριον δεν θά ύπαρχη τοις αύρι, πού θα εύρη ό τοτε Υπουργός τών Οίκονομικών τό έσοδον έκ της Ναυτιλίας, δια νά καλψη τάς ανάγκας της Χώρας εις ξένον συνάλλαγμα και πώς θά δώση τό Κράτος άργασιν εις τάς χιλιάδας τών άνεργων ναυτικών μας; Τά πράγματα είναι τόσον καθαρά!

Εάν, αφωνες, έρωτιθουν οι σοφοί «άνασυγκροτητάι» μας, ποιά είναι τα σχέδιά των καὶ οἱ προβλέψεις των διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὶ θὰ εἴπουν; «Οτι μᾶς ἀπέμειναν ἀπὸ τὸν πόλεμον μερικά σαράβαλα, τὰ δὲ ποιά συντροῦνται μὲ τὰ δόντια καὶ αὔριον πρέπει νὰ πωλθούν ὡς παλαιότιδερα? Οτι μὲ τὰ περιβότα 100 λίμπερτς, πλοία θεωρούμενα παγκοσμίως ὡς σκάφη τῆς μεταθατικῆς πολεμικῆς καὶ ἀμέσου μεταπολεμικῆς περιόδου, δὲν ἐλύθη τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως μας; Οτι οὐδὲ ἐν σχεδόν πλοίον νηολογεῖται ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐνῷ ἀθρόων καταφένυνται τὰ Ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια ὑπὸ ζένων σημαίας, διὰ νὰ περισσωθῶν ἀπὸ τὸν ἀμειλικὸν διωγμὸν τῶν ἔξαλλων οἰκονομοδιώγων μας; Οτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑταῖρων ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δέξαφανται ἀπὸ τοὺς ὁκεανοὺς καὶ τὰς θαλάσσας τῆς ὑδρογείου καὶ δὲ περιορισθῇ εἰς μερικὰ καϊκία καὶ δίλογους σκυλοπίνχτες, οἱ ὅποιοι θὰ παριστοῦν δῆθεν τὸν ἐπίβατηγόν μας στόλον;

‘Η ἐμπιστοσύνη, περὶ τῆς ὁποίας ὅμιλει ὁ κ. Χόφμαν, οὐτε ἐπιβάλλεται διὰ τῆς βίας οὐτε ἀποκτάται μὲν ψεύθη καὶ κακὴν πιστὸν. Ή ἐμπιστούντων κερδίζεται μὲ ἔργα, μὲ καλὴν πτίστιν, μὲ κατανόησιν, μὲ δοκιμασμένην, σταθερὰν καὶ μακροχρόνιον συμπεριφορὰν μεταξὺ τῶν συναλλασσομένων, εἴτε τάυτα είναι ἀπλὰ ἄπομα, εἴτε κράτη. Καὶ ὅταν ἑκλει-
ψη ἡ ἐμπιστοσύνη ίδιων μεταξύ ἑνὸς Κράτους καὶ τῶν πολιτῶν του, ὅταν
δημιουργήθη μεταξύ των μία διαρκῆς κατάστασις ἀντιδικίας καὶ ἔχθρο-
τος, ὅταν ὁ Ισχυρότερος ἐπιχειρή να πλήξῃ τὸν ἀσθενέστερον, τότε οὐ-
τος κηρύσσει ἐσυτὸν εἰς κατάστασιν «αὐτοαμύνης» καὶ προσπαθεῖ καθ’
ιούγιθητε τρόπον νὰ ζεψύγη ἀπὸ τὰς περιπτυχεῖς καὶ τὰ πλήγματα
τοῦ ἀστόνδου φίλου.

Ο Διοικητής της Έθνικης Τραπέζης κ. Πεσματζόγλου, έπιστρέψας έξι Αμερικής, είτενε εἰς προσφάτως δηλώσεις του, μεταξύ άλλων, τά έξης: Οι έφοπλισται μας, όδιοι οι έντων της έωρετικών έγκατεστημένοι! «Ελλήνες ιπτολελούν, παρ' θσα μετά τόσης έπιπλοαιστότητος γράφονται και λέγονται περὶ των διαθέσεων των, άποφασιστικήν συνισταμένην διά τὴν προτίκην τῆς οίκουνομας μας».

Πράγματι, το «Ελληνικόν» κεφάλαιον είναι σοφώτερον τῶν αὐτοσχεδίων ικανομολόγων μας. «Έτοι καὶ τὰ ναυτιλιακὰ κεφάλαια, ποὺ είναι ἐπενδύ-
ένον εἰς πλοΐα ὑπὸ ξένας σημαίας, περιεσώθησαν καὶ ἔγιναν παραγωγι-
κά. «Εάν, πρὸς τὸ παρόν δὲν προσφέρουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Οἰκονομίαν,
ἔς δυνατά οἱ διώκται τῶν. «Οὓς τὰ ναυτιλιακὰ αὐτὰ κεφάλαια εἴτε
ἰς ρευστὸν χρῆμα, εἴτε εἰς πλοΐα, ἀποτελοῦν ἑταῖρον ἀπόδεματικόν, τὸ
ποιον μίαν ἡμέραν θὰ ἐλθῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα. Πότε θὰ γίνη τοῦτο, είναι
ἡγήματα ποὺ ἐξαρτάται ἀπό ημάς ἐδῶ. «Οταν, δύτας λέγει ὁ κ. Χόφμαν,
θὰ δημιουργήθουν συνθήκαι, αἵτινες θὰ ἐμπνεύσουν εἰς τὸ «Ελληνικὸν κε-
φάλαιον τὴν ἐμπιστοσύνην».

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

ΝΤΙΝΟΣ Ε. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλ.Διεύθυνσις: "ΑΘΑΜΗΤ,,

Τηλέφωνα 42091-45886

DINOS E. MITROPOULOS
STEAMSHIP AGENT & BROKER
3, D. GOURARIS STREET - PIRAEUS

Tel. address: "ATHAMIT"

Telephone 18001-45000

ΝΕΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ

ΤΟ "ΑΓΚΑΡ", τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εἰς τὸ σημείωμά μου τῆς 1ης Φεβρουαρίου ἐ. ἔ. ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ εὐ-
λογία τῆς θαλάσσης», ἔγραφα ὀλίγα τινὰ διὰ τὰς ἐντατικὰς σήμερον ἀ-
ποσυνδομένας ἀπὸ τὴν θάλασσαν πρώτας ὥλας. Μεταξὺ τούτον ἀνέφερα
καὶ τὴν «ΑΛΓΙΝΗΝ», μίαν πολύτιμον οδοίαν, ποὺ οἱ Ἀγγλοὶ ἐπιστήμο-
νες κατόθισταν νὰ ἔξαγάγοντο ἀπὸ ωρισμένα φύκια. Παρεπιπτόντως
ἀνέφερα τότε καὶ τὸ «ΑΓΚΑΡ», μίαν ἄλλην σπουδαίαν ἐποίησιν οδοίαν,
ποὺ οἱ Ιαπωνες πρώτοι, δι' εἰδικῆς ἐπεξεργασίας, κατώθισταν νὰ πα-
ραγάγοντο ἀπὸ ωρισμένα θαλάσσια φύκια, καὶ χρησιμοποιοῦντο ἕκτοτε ὡς
τροφήν.

Ἐπειδὴ εἰς διὰ τὰ ξένα συγγράμματα καὶ περιοδικά ἐπὶ τῆς ἀλευτικῆς
βιομηχανίας η προστάθεια τῆς αξιοποίησεως τῆς ὑπὸ τὴν θάλασσαν δογ-
ματικής βλαστήσεως κατέχει τὸν θέσιν, ἔθερόησα σπόπιον νὰ σταυρολογήσῃ
ἐπὶ τῶν δημοσιευμάτων τούτων χρονιμούς πληροφορίας
καὶ νὰ τὰς μεταφέρῃ εἰς τὴν στήλην μου.

Ἐλεῖ γνωστὸν σημειοῦντος τοῖς πάσιν, ὅτι η θαλάσσα, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν λ-
γχόν, τὰ κῆπη καὶ τοὺς μηρίους ἄλλους ζῶντας δργανισμούς, ἀποδίδει ὡ-
σαντος πλείστησι δύσις μεταλλαγῆ γνωστὰ καὶ ἀγνωστα, διαρκῶς δὲ ἐπισημι-
νοῦνται εἰς μαρράς τῶν ὡκεανῶν περιοχάς νεα πλούσια κοιτάζομενα, πε-
τρελαιοπηγά, ἀρθρονούς βλαστήσις καὶ νέα πρώταις ὥλαι, ποὺ ἀπαιτοῦν
ἄμεινον ἐντατικήν ἐχειτάλλεναν. Εἰνε τόπαι αἱ βιομηχανίας ἀνάγκης τοῦ
ἀνθρώπου εἰς τὴν συγχρόνον ζώην, ποὺ κάθε μία ἀπὸ αὐτὰς τὰς ὥλας εὐ-
ρούσει πάραντα επονεψηλή προσφορά, η χρησιμοποίεται εἰς αντικαταστα-
σιν ἀλλῆς πρώτης ὥλης, τῆς οποίας η ἀξία αἰφνιδίως ἐπεσκατάθη.

Οὐλήρης στόλος ἀπὸ συνεργεία ειδικῶς διαρκούσιωσενά δι' ἐρεύνας
καὶ στρατιῶς ἐξ ἐμπειρογνομόνων, ἐργάζονται ἀθροοῦντος διὰ τὴν κατάτη-
σιν τοῦ ματαρημάτου πλούτου τῶν θαλασσῶν. Λέγονται δὲ μωτηρῶδες,
διότι οἱ πόροι τὸν σκόπον τούτον ἀσχολούμενοι φυσιοδίμα ταχθμευόντων
ενοίσκουνται πρὸς νέον ἐκτήξεων.

Αἱ συνεχεῖς, διώσι, καὶ ἐπιμελεῖς ἔρεννα ἐστέφθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπι-
τυχίας καὶ τῷρα, ποὺ αἱ πολλαπλαὶ πρόσθιες περιοχῶν τελείων
διεργορίθησαν καὶ σαφῶς καθιστοῦνται ὅ ἐν αὐταῖς πλούσιοι, ειδικά πλοία
ἔξοπλίζονται διὰ νὰ δράσσονται. Τὰ διὰ τὰ πετρέλαια πλοΐα ἔχοντα εἰδικάς
ἐγκαταστάσεις, τὰ διὰ τὰ μεταλλεύματα ἀναλόγους, τὰ διὰ τὴν βλαστή-
σιν ἄλλας κ. ο. ο. Οὕτω, κάθε συνεργείαν ἔχει σημειοῦν τὸν προσφοράν
του, τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ. Ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς προετοιμάζονται αἱ ἔξο-
μησιες του.

Διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν, λοιπόν, τῆς ἀγανοῦς ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς
θαλάσσης βλαστήσεις, δηλαδή, τῶν φυκῶν, τῶν σαργασσῶν, τῶν ἐπε-
ταμένων δασῶν καὶ τῶν πολλαπλῶν φυτῶν, ἔξοπλίζονται μεγάλα πλοῖα—
ἐργαστήρια μὲ ειδικὰς ἐγκαταστάσεις, τὰ όποια, συνοδευόμενα ἀπὸ ἄλλα
φροτηγά πρός ἔνανθηκενσιν τῶν ἐπεξεργαζομένων προϊόντων, ἐκτελοῦν
πολυημένους ἔξομησιες.

Πρωτοπόροι εἰς τὴν νέαν βιομηχανίαν ταύτην ἐνεφανίσθησαν ποὺ τοι-
κονταστίας οἱ Ιαπωνες. Ήσχολήθησαν μέ πάσιν μυστικήτης εἰς τὴν
τελειοτοίην τῶν μεθόδων πρὸς λατετελέστεραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ μυ-
θῶδους ὑπὸ τὰς θαλάσσας φυκιοῦ πλούτου, ἵδια δὲ τῆς τοῦ Ειρηνικοῦ
ώκεανου καὶ σὺν τῷ χρόνῳ ἐπέτευγον κατατητικά πλοτελέσματα ἐπ' ὁ-
φελεῖς τῆς ἐθνικῆς τῶν οἰκονομίας. Φάρμακα, Σύνειαν, τροφάς διὰ τὰ
κτηνή καὶ μαρία ἄλλα πρόδοτα καὶ ὑποτροπόντα οἱ Ιαπωνες ἐπιστήμονες
ἔξηγαντον ἀπὸ τὴν βλαστήσιν τῶν θαλασσῶν. Μερικά ἀπὸ αὐτὰ τὰ ὑπο-
τροπόντα φάνεται, διτὶ καὶ μέχρι σημειοῦν εἰνε ἀγνωστα εἰς τοὺς Εὐρω-
παίους καὶ Αμερικανούς.

Τὸ σπουδαιότερον ἀπὸ ὅλα αὐτὰ τὰ προϊόντα είνε τὸ «ΑΓΚΑΡ», τὸ δό-
πιον χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τὸν Ιαπωνόν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ὡς τροφή,
ἀναμνησικόνεντον εἰς τὸ ἄλευτον καὶ τὸ ριζάλευτον. Πολλὰ ἐλέγθησαν καὶ
ἐγράφησαν διὰ τὴν πολύτιμον αὐτὴν οὐσίαν καὶ διὰ τὰς μαργαράς της ἰδι-
ότητας. «Ἐχο ὑπὸ ὅμην μονὸν σειρὰν ὀλόκληρον ἐκ χημικῶν ἀνάλογων,
ἐπιστημονικῶν δῶν καὶ ὀνομαστῶν, νέοντας τεταμένων, προτεινόντων κλπ. Α'-
πορεύγων νὰ ἀπαριθμήσῃ διὰ τὰ στοιχεῖα, τὰ όποια εἴναι μὲν σπου-
δαῖα καὶ χρησιμά, τοσις διώσι, νὰ μὴ ἔχουν εἰς τὸ πληρωφοριακὸν
μου σημειώσιες.

Τὸ τελευταῖα στατιστικὴ λέγει, διτὶ κατὰ τὸ 1936 ὑπῆρχον εἰς τὴν Ια-
πωνίαν 512 ἐργοστάσια, παράγοντα 2.800 τόνους «ΑΓΚΑΡ», ἀξίας
2.500.000 δολαρίων. Τὶ ἔγινε καπότων καὶ τὶ γίνεται σημειοῦν δὲν φαίνεται
τὰ νὰ είνε γνωστά. Εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ὑπῆρχεν εἰς τὸ 1941
ἡ μόνην ἐργοστάσιον μὲ παραγωγήν 26 μόνον τόνους. Κατὰ τὸ 1945 τὰ
ἔργοστάσια ἔγιναν 5 καὶ ἡ παραγωγή τῶν ἀνῆλθεν εἰς 125 τόνους. Η
Ρωσική παραγωγή κατά τὸ 1936 ἦτο 300 τόν., ἔτστοις ἴδρυθησαν πλείστα
δύο ἐργοστάσια, πλὴν ἡ ἀπόδοσις τῶν είναι μικτική καὶ ἀγνωστος. Κατὰ
τὸ 1938 ἡ Ιαπωνία ἔξηγαν 300 τόνους «Αγκάρος εἰς τὴν Γερμανίαν,
200 τόν. εἰς τὴν Γαλλίαν, 150 τόν. εἰς τὴν Αγγλίαν, 80 τόν. εἰς Ολλα-
δίας ἀποκλιτά, 70 τόν. εἰς τὴν Αὐστραλίαν, 30 τόν. εἰς τὴν Μαλαισίαν κλπ.

Η μεγάλη ἀξία τοῦ «ΑΓΚΑΡ» ἀπεκτικήθη κατὰ τὴν διάκρισιν τοῦ πο-
λείου. Αἱ Ηνωμένας Πολιτείες δὲν ἡσχολήθησαν ποσῶς πρότερον μὲ τὴν
βιομηχανίαν καὶ τὴν παραγωγὴν τῆς νέας αὐτῆς οὐσίας, διότι ἐπρομη-
νοῦντο ταχτικά ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν ἀρχεταῖς διὰ τὰς μαργαράς των ποσο-
τήτων. «Ἐδέρον σύ γίνεται ὁ μαργαρίτας τοῦ Πέρλη Χάροπτον, διὰ νὰ ἀ-
γνωστή τους Αμερικανούς νὰ ἐπιδοθοῦν καὶ εἰς τὴν βιομηχανίαν τοῦ
Αγκάρου. Τὸ διὰ τὴν παραγωγὴν τῆς σπουδαίας αὐτῆς ὥλης χρησιμοποιοῦμε-
νον θαλάσσιον φυτόν, είνε τὸ «GELIDIUM CARTILAGINEUM», ποὺ ἀ-
φονεῖ εἰς τὰς Ιαπωνικάς θαλάσσας. Προσετήσαν νὰ ἔξιντον τὴν ἐλ-
ληνικήν ὄνομασίαν του, κωρίς νὰ τὸ καταφέρωσεν. Ισως τὸ «Υδροβιολογί-
κον» Ιαπωνιτούντων νὰ μὲ διαβοτίσῃ.

Τὸ Αγκάρ, λέγοντας οἱ ἐπιστήμονες, ἐκτὸς ἀπὸ τὰς πολλαπλάς χρήσεις
του, είνε ἀπαραίτητον εἰς τὴν Ιαπωνίην καὶ τὴν Φιλιππίνων πολεῖσις, διότι
χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν βασιτηριολογίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν μικροβί-
ων. Ο διάσπορος σοφός ROBERT KOCH εἰς τὰς μελέτας του ἐπὶ τὸν
βακτηλλον τῆς φιλιππίνων, ὑπέδειξε, τότε, (τῷ 1882) τὰ ποτεοφύτα
ἔνος τύπου ἀγκάρο, ποὺ ἀντικείμετα επιτοχών την ζελατίνην. Επιτροπό-
θησαν πολλαπλαὶ μετέπειτα τελειοποίησεις, ἔφευγονται, μετατραπεῖται συν-
ταγῶν, αἱ διοίσια κατέληξαν εἰς τὸ σημερινόν «ΑΓΚΑΡ».

Τὸ «GELIDIUM CARTILAGINEUM» τῆς Καλιφορνίας, είναι ἔνας
θαλάσσιος θάμνος, ποὺ διοισάει μὲ τὴν γνωστήν φτερην.

εἶναι ζωηρὸν κόκκινον καὶ ἀναπτύσσεται κατὰ προτίμησην εἰς ἀναταρα-
σόμενα δύατα. «Εχει ύψος 0.50 ἔως δύο μέτρα καὶ μόνον μὲ τὸ ζερό τοῦ
δύτου ἀποστάται ἀπὸ τὸν βυθόν. Ἐνας καλός δέστης δύναται νὰ ἀνασύ-
σῃ εἰς ταχικήν ἔξιστον φραγματικήν φραγμήν.

Τὰ φυτά αὐτά, ἀφοῦ στεγνώσουν κατὰ εἰς τὸν ἥλιον, μεταφέρονται εἰς
εἰδικὰ ἐργοστάσια πρὸς ἐπεξεργασίαν. Πῶς γίνεται, διώσι, ἡ ἐπεξεργα-
σία καὶ πώς παρασκευάζεται τὸ ἄγκάρο, δέν ἀναφέρεται εἰς τὴν συγγραμ-
ματα, ποὺ ἔχει όπ' όψιν μον. Οἱ Αμερικανοὶ ἐπιστήμονες, ἐπειδὴ η ἐπί-
τημα δύναται εἰς τὸν φυτοῦ περιουσίαν — καὶ φαίνεται ὅτι θὰ τὸ ἐπετυχοῦν—
δύναται ἀλλοί φυτοῖ, ποὺ εὑρίσκεται ἐν ἀρθρονίᾳ εἰς τὴν Καλιφορνίαν
καὶ τοὺς ὅποιους η περιουσία λέγεται εἰς τὸν φυτοῦ περιουσίαν εἰς τὸν
«GRACILARIA CONFERYOIDES», ποὺ διώσιει καὶ αὐτὸς τὴν φτερην.

Ο ἀλιευτικὸς στόλος τῆς Ιαπωνίας

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερος ἱχθυοπαραγωγὸς ζώ-
ρα τοῦ κόσμου, ὃ δὲ ἀλευτικὸς τῆς στόλος ἦτο, ἀναιρισμένης, ὃ με-
γαλύτερος ἐπίσης καὶ ὃ σπουδαῖτερος. Τὸ ἐπίσημα παραγωγὴν ἰχθύων ὑ-
περέβαινε τὰ 5.000.000.000 κιλῶν καὶ τὸ ἔπικαντος σημεῖον

τοῦ ιαπωνικοῦ στόλου κατέτησεν τὸν προστητικόν της ἱκανοποίητον τὸν
πόλεμον, δέν ἀναφέρονται εἰς τὴν αὐτοῦ πολεμούντα πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ
πόλεμον πόλεμον, δέν ἀναφέρονται εἰς τὴν αὐτοῦ πολεμούντα πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

«Ἡ Ιαπωνία, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο ἡ μεγαλύτερη πλοτεία της ιαπωνικοῦ πόλεμον.

Δέν υπάρχει πλέον διά την άλειαν—λέγοντας—ζήτημα άποστάσεων καὶ συντηρήσεως τῶν άλιμων. Τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας καὶ τὰ πλέον ἀπομεμπούμενα ἐν τῆς θαλάσσῃ ἡδίαινα ὑπό τῷ τροφοδοτοῦντι τακτικῇ μὲ ἄρθρου φάσια.

Ἡ συμβολὴ τῆς ἀφορορίας σήμερον εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν ἰχθύων εἶναι ἔχοντος σημαντικής. Κατεξερασθήσανταν εἰδικὰ ἀεροπλάνα διὰ τὴν μεταφορὰν 10—15 τόνων ἰχθύων ὥραν ἀπὸ τὴν θάλασσαν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Εὐφορικόμεθα, λοιπὸν, ποὺ μᾶς νέας ὅλως καταστάσεως, ποὺ ἀνοίγει νέους δρόποις εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διαμορφωσίαν. Αἱ παλαιόθεν καθηερεῖσθαι συνήθειαι καὶ ἀ-ἐπικρατήσασαι αντικήνειδος περὶ τὸν ὅτι εἰς τὸ φάρο πρέπει νὰ καταναλίσκεται μόλις βγῇ, ἀπὸ τὴν θάλασσαν, τείνοντας νὰ ἐπλεύσουν. Πόλεις, μὲ ἔκαπτυμψία κατοικουν, τροφοδοτοῦνται σήμερον μὲ ἀλιμάνια πολλῶν ἰθδομάδων, χωρὶς ἡ ὑγείαν νὰ γίγησῃ τὴν ἴσορροπίαν της.

Ο πόλεμος εἰς τὴν «Ἀπὸ Ἀνατολὴν καὶ μέσα εἰς τὶς ἀμφιλόξενες ζωγραφίες τῶν νήσων τοῦ Ειρηνικοῦ ἔκεδομη—λέγοντας ὡς τοῦ Ἀμερικανοῦ—οὐχι μόνον διὰ τῶν ὅπλων, ἀλλὰ διὰ τῆς θαυμασίας ὁργανώσεως τῆς ἀλιευτικῆς τῶν τροφίων καὶ τῆς ἔξιστου κατατητικοῦ τελείου ὁργανώσεως τῶν ὑγειονικῶν ὑπερεσιῶν. Ὁ στρατηγὸς Μάκ Αρθορ, παλλάκις γριοτολογῶν, λέγει, ὅτι τὸν πόλεμον εἰς τὴν ζωγραφίαν τὸν ἐκέρδισαν τὰ ...ψυγεῖα!

Αρματαγωγά μετατρέπονται εἰς ἀλιευτικά

Μία μεγάλη ἔταιφια τροφίμων τοῦ Τέξας είχε τὴν εὐτεχὴ ἔμπνευσιν νὰ μετατρέψῃ ἓνα παραπλισμένον ἀρματαγωγὸν τοῦ τέπουν «L. S. T.» εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον, τὸ «OCEANIC 5», ὡς ἡ φωτογραφία τοῦ. Συνετάρως εἰς τὴν ἔταιφιαν ἀντὶν εἶναι ὡς ἡ γνωστὸς «Ἐλλήνης» μεγαλεπαιχογιματίας τῆς Νέας Ορεάνης κ. Β. Χέλης, δοτὶς καὶ εἰς συνεντεύξιν τοῦ μὲ ἀνταποριτῆτη τῆς «HOUSTON CHRONICLE» ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ ἔταιφια τοῦ ἐδαπάνησεν ἄνω τοῦ 1.000.000 δολαρίων πρὸς μετατροπὴν καὶ πρὸς ἐξοπλισμὸν τεσσάρων μεγάλων ναρκοθέτιδων εἰς TUNA CLIPPER διὰ τὴν θάλασσαν τῶν νήσων εἰς τὸν Ειρηνικὸν ὄχεανον.

Ἡ ἔξοδημητις γίνεται μὲ τὰ πέντε ἀντὶ πλοῖα πολεμικῆς κατασκευῆς, συνοδεύονταν ἀπὸ ἄλλα διὸ ἡ τρία μικρότερα TUNA CLIPPER. Τὸ πλοῖον «Μάννα» είναι τὸ ἀρματαγωγὸν, δύοντας θάλασσαν τὴν ἀλιευμένην ποσότητα τοῦ 24000, πρὸς ἐπεξεργασίαν, κονσερβοποίησην, διοικητοῖσιν καὶ ἐναποθήκευσιν τῶν διαφόρων προϊόντων καὶ ὑποτοῦντον. Κάθε ἔξοδημητις θάλασσαν τοῖς περίποτοι, μὲ τὸ ταξίδι μαζί, ἐπλέπεται δὲ ὅτι τεσσαρες ἔξοδημητις καὶ έτσι δυναταί. Ἐπὶ τοῦ ἀρματαγωγοῦ θάλασσαν περισσέστε καὶ ἀεροπλάνον, τὸ διόποιν θάλασσαν πολλαῖς διαπλανούνται.

«Ἐδρα τῆς ἔταιφιας είναι τὸ «HOUSTON» εἰς τὸν κόπον τοῦ Μεξικοῦ. Ἡ ἀπὸ τὸν λιμένον τούτον ἀπόστασις μέχρι τῶν ἀλιευτικῶν περιοχῶν τοῦ Ειρηνικοῦ, είναι 1500—2000 μιλίων. Είναι ἡ πρώτη φορά, ποὺ ἀλιευτικὸς στόλος τόσου σηματικοῦ θάλασσην προσέρχεται εἰς τὸν λιμένα του κατὰ τὸν πόλιν. Επὶ ἔνδος παροιούντων θέματος ἔτενος ἔγραφα εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὰ φύλλα τῆς 1ης καὶ 15ης Δεκεμβρίου 1948 καὶ 1ης Ιανουαρίου 1949, ὑπὸ τὸν τίτλον «Πλοιού· Ἐργοστάσια».

ΚΟΣΤΑΣ ΚΟΜΗΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

“ΤΣΑΘΑΜ PANTIO”:

Ο ΜΑΓΟΣ ΤΩΝ ΑΙΘΕΡΩΝ

Στὸν κάδο τοῦ Σοι τῆς Μασαχουσέτης, σ' ἔνα γραφικὸ ἀπόμερο σπιτάκι, δρίσκεται ὁ ἀσύρματος τοῦ Chatham. Πλήν τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν κανεὶς ἄλλος, τσως, δὲν ἔρει τὴν ὑπάρχει του, τὸν τρόπο τῆς λειτουργίας τοῦ, τὸ σκόπο του καὶ τὶς μεγάλες υπηρεσίες που προσφέρει αὐτὸς σήμερα στὴν παγκόσμιον τὴν Ναυτιλία.

Εἰναι ἡ καλλίτερη καὶ ἵσχυρότερη ἔγκαταστασίς ἀσύρματου ἐπικοινωνίας μὲ τὰ πλοῖα, τῆς Radio Corporation of America καὶ συνεπώς ὁ καλλίτερος στὸ εἶδός του ἀσύρματος τοῦ κόσμου.

Ο Chatham Radio ἡ καλλίτερος ὁ W.C.C., ὅπως εἰναι γνωστὸς ἀπὸ τὰ γράμματα τῶν χαρακτηριστικῶν του στοὺς διειθεῖς πίνακες σταθμῶν ἀσύρματου, δὲν είναι ένας μόνον ἀσύρματος. Εἰναι συγκρότημα ἀσύρματων, ποὺ διοικούνται μαζὶ ἀπότολέων ἔνα σταθμὸ δημοκρατίης ἐργασίας σὲ ὅλα τὰ κύματα λειτουργίας ἐμπορικῶν πλοίων.

Για ἀδέλεια, νὰ μὴ μή συζητοῦμε. Ο W.C.C. σκεπάζει μὲ εὐέχειρια καὶ πλήρως ὅλη τὴν υδρόγειο. «Όπου κι' ἀν δρίσκεσθε, δῆτα κι' ἀν ταξιδεύετε, ἀπὸ τὴν ἀπὸ τὸν Ανατολὴν ὡς τὸ Γιβραλτάρ, τὸν Παναμᾶ καὶ τὴν Καλλιφόρνια ἡ ἀπὸ τὸν Αρκτικὸν Ωκεανὸν στὸν Ανταρκτικό, ὁ δέκτης τοῦ ἀσύρματου σας δὲν ἀκούει ἀπλῶς ἀλλὰ δονεῖται ἀπὸ τὶς συνεχεῖς αὐτόματες κλήσεις του:

«Ἐδώ W.C.C. Θέλετε τίποτε; Πέστε μας σὲ ποιὰ συχνότητα προτιμᾶτε νὰ ἐργασθούμενε». Ανάλογα μὲ τὴν ώρα καὶ μὲ τὴν γεωγραφικὴ σας θέση, τοῦ ὄριζετε τὴν προτίμησή σας.

Δέν χρειάζεται νὰ ξεύρῃ πειστὸς ἀποστολεὺς ἔνος τηλεγραφήματος ποὺ δρίσκεται τὸ πλοῖο μὲ τὸ ὄπιο ἐπιθύμει νὰ ἐπικοινωνήσῃ. Δέν χρειάζεται πειστὸς νὰ ύπολογισμοὶ οὔτε προσφυγὴ στοὺς χάρτες, ὃστε νὰ κανονισθῇ ἡ πορεία ἔνος ραδιοτηλεγραφήματος καὶ νὰ ἐκλεγῇ ὁ κατάλληλος παράκτιος ἀσύρματος ποὺ θὰ μᾶς ἔξυπηρετήσῃ, δάσει τοῦ δρομολογίου τοῦ πλοίου.

Οι κλήσεις τοῦ W.C.C. ποὺ γίνονται κάθε τέσσαρες ώρες καὶ σὲ ὅλα τὰ κύματα, είναι ἀδύνατον νὰ μην γίνωνται ἀκούστες ἀπὸ ὅλα τὰ πλοῖα, ὅπουδηποτε καὶ ἀν εύρισκωται, ἐφ' δόσον δέδους είναι ἐφωδιασμένα μὲ ἀσύρματους δραστηριότητας τῶν κυμάτων. Η δὲ διαδικασία μᾶς τέτοιας ἀνταποκρίσεως είνει ταχυτάτη.

Ἡ ὄχλαγωγία τῶν ισχυρῶν ἀσύρματων τῆς μεταπολεμικῆς πυκνῆς ἀνταποκρίσεως στὰ μεσαία κύματα, ποὺ διστορεῖται πειστὸς τὴν ἐπικοινωνίαν ἀπὸ κάπως μεγάλες ἀποστάσεις. Οι καρικές συνθήκες, πολλὰ ἐμπόδια ἔξακολουθούν νὰ παρεμβάλλουν στὴν ἐπικοινωνία ἐπίσης τῶν μεσαίων. Ακόμη καὶ ἡ μεταπολεμικὴ ἀτάσα, τόσο στὴν καταστάση τῶν υπερποτίων καλωδίων, δύση καὶ στὶς σχέσεις τῶν λάδων, δὲν ἔγγυάται τὴν ἀποφυγὴν καθυστερήσεως στὴν τηλεπικοινωνία μὲ τὰ προτολεμικὰ συστήματα. Ξέρουμε δὲ τὶ σημαίνει καθυστερήσης ἐπικοινωνίας Πλοιού· Πλοιού· Κατόπιν τοῦ ζημίες πολλές φορές συνεπάγεται γιὰ τὴν ἐπιχείρισην γιὰ τοὺς ἔνδιαφερομένους ἐπὶ τῶν φορτίων.

Ολες αὐτές τὶς μιζέριες, ὁ ἀσύρματος τοῦ Chatham, ὁ W.C.C. τῆς

R.C.A., τὶς ὑπερφαλαγγίες μὲ ταχύτατο, ἀλλὰ καὶ λίαν οἰκονομικῶτερο τρόπο.

Μὲ τὸ πυκνότατο σύστημα τῶν ὀμαδικῶν ἐκπομπῶν του σὲ δέλες ἀνεξαρτήτως τὶς συχνότητες, είνε πάντοτε ίκανὸς νὰ ἐπικοινωνήσῃ ἀμέσως μὲ τὰ πλοῖα, νὰ μεταδώῃ ἡ νὰ λάβῃ ἀπὸ εὐθείας τὸ μήνυμα, ἀπὸ τὶς παραχωμένες στὰ πέρατα τῆς οἰκουμένης καὶ μὲ οἰασδήποτε καρικές συνθήκες, σὲ δέλες τὶς δρες τοῦ εἰκοστετράωρου.

Φουρτούνες στὰ πέλαγα, χαμοὶ στοὺς Όκεανούς. Ο ἀνέμος παίζει θλιβερές ραψῳδίες πάνω στὰ ἔαρτια τῶν καραβιών που σὰν καρυδόποιοφλεγούνται στὰ ψύρη καὶ στὶς ἀδύστους τῶν κυμάτων. Ο κόσμος κοντεύει, καμμιά φορά νὰ ἔχασφερη ἀπὸ τὰ ναυτικὰ κουφάρια καὶ μιὰ ὑποψία γενείται, πώς κόσμος, γῆ, στερπά, είναι τὸ γεφυρι τοῦ πατέρα τοῦ Καθαλάμ.

Μά μια φωνὴ σὲ τὴν τηλεγραφικὰ Μόρς μᾶς ἀνακαλεῖ.

Υπάρχει κόσμος, ὑπάρχει στερπά, ὑπάρχει τὸ γεφυρι τοῦ πατέρα τοῦ Καθαλάμ.

Σύγχυσις στοὺς αἰθέρες. Τὰ ραδιόφωνα, τρομερὰ ὅπλα προπαγάνδας, ποὺ φθάνουν μὲ τὸν ίδιο τρόπο στὸ δέκτη τοῦ ἀσύρματου, σπάζουν σύνορα, ἀπειθαρχούν στὰ μέτρα λογοκρισίας καὶ ἐλέγχου τῶν πληροφοριῶν καὶ μὲ ἀσύρματος ἐπιπρόθυν τὰ ἀδύτα ἔχθρων καὶ φίλων. Στὴν αἰδία τῆς Βαθύλωνας ἐπιπλέει ἡ φωνὴ τοῦ Chatham Radio. Φωνὴ ποὺ μᾶς προσγειώνει στὴν ἡρεμία μὲ ώραίο καὶ ρεαλιστικὸ προσκλητήριο.

«Ἐδώ W.C.C. Είμαι πάντοτε ἔτοιμος νὰ σᾶς ἀκούσω καὶ νὰ σᾶς ἀπαντήσω σε διαδίκτυο συχνότητα προτιμάτε. Θέλετε τίποτε;»

Σύγχυσις στοὺς αἰθέρες. Τὰ ραδιόφωνα, τρομερὰ ὅπλα προπαγάνδας, ποὺ φθάνουν μὲ τὸν ίδιο τρόπο στὸ δέκτη τοῦ ἀσύρματου, σπάζουν σύνορα, ἀπειθαρχούν στὰ μέτρα λογοκρισίας καὶ ἐλέγχου τῶν πληροφοριῶν καὶ μὲ τὸν ίδιο τρόπο στὸ πατέρα τοῦ Chatham Radio, ὁ W.C.C. τῆς R.G.A.

Τὰ σήματα τοῦ ἀσύρματουνται μόνο στὰ πλοῖα καὶ τὰ μηνύματα του μόνο γιὰ ναυτικοὺς η ταξιδιώτες προορίζονται. Σὲ κάθε κλῆση του, διακόσια καὶ ἀκόμα διπόρια ἀναφέρονται πώς ἔχουν τηλεγραφήματα. Καὶ δὲν περνοῦν ἔξι ώρες ποὺ δῆλη αὐτὴ ἡ ἐργασία περατώνεται μὲ τὸν τελείωτερο τρόπο, ἐνώ λοάριθμα ἀλλὰ τηλεγραφήματα λαμβάνονται μὲ τὸν ίδιο τρόπο, προερχόμενα ἀπὸ τοὺς ἀλήτες τῶν Ωκεανῶν.

Φυσικά, ὁ ἀσύρματος αὐτὸς δὲν εἶναι ὁ μοναδικὸς στὸν κόσμο. Καὶ στὸν Αγγλία, ὑπάρχει τὸ ἀνάλογο συγκρότημα ἀσύρματον τοῦ Port-Adelaide καὶ στὴν Ιδιαί της Αμερική ἀκόμη ἡ Εταιρία MacKay καὶ ἄλλες ἔταιφιες ἔχουν τὶς ἔγκαταστασίες τους. «Ἄλλα καὶ σ' ὅλες τὶς χώρες λίγο πολὺ, ύπαρχει κάποιο μηχανήματα ἐπικοινωνίας μὲ τὰ πλοῖα.

«Ἄν μιλούμε γιὰ τὸν W.C.C. τὸ κάνουμε γιὰ τὸ δῆτα ποὺ καλλιτερος, ὁ προμηθύτερος, ὁ λοχηρότερος καὶ ὁ τακτικότερος. Μιλούμε ἀκόμα μὲ σεβασμὸ καὶ ἔχαση γιὰ τὸ Chatham Radio, μιὰ καὶ ἔχουμε τὴν εὐτυχία νὰ ἀνέκουμε σὲ χώρα μὲ τοὺς καλλίτερους ναυτικοὺς καὶ μὲ προγραμματά της τούτης της θάλασσας.

«Ἐτσι, δικαία μπορεῖ νὰ ὀνομάζεται «ὁ μάγος τῶν αιθέρων». Γιὰ ἔμμας τοὺς παλαίμαχους ραδιοτηλεγραφητάς, ὁ W.C.C. φέρνει κατάπληξην. Στὰ ἐπιδιδλικά του σήματα μοιραία σὲ νοῦς ξεφέύγει σὲ συλλογισμούς. Συλλογισμούς που ἔχουν ἀπό δύο διάστημα καὶ τριάντα χρόνια, τότε δῶται τὰ πρωτόγονα κουτιά του Μαρκόνι καὶ τῆς Τελεφούνκεν, μὲ τὰ ἀνεκδίγητα Κρύσταλλα καὶ τὰ περίφημα ἀλλὰ καταδικασμένα ἀπό τὰ καποία μαύρη μοίρα νὰ διασθῇ τὰ ἀθλιότερα, στὸν κόσμο, μέσα ἐπικοινωνίας μὲ τὰ πολλὰ καράδια της, μὲ τὶς περήφανες πλωτές της αιθέρων.

Γιὰ τὸν ίδιον θάλασσαν την ιστορίαν ἀνασκόπηση. Καὶ γι' αὐτό, ίσως, διπέρα απὸ κάθε συνεργασία μαζύ του συμπληρώνει;

«Thanks my old friend». (Εὐχαριστώ, παλλόφιλε).

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GArfield 3159
GArfield 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address: «WESGO»



Άργεντινή

Η πώλησης της έταιριας "Ντοντέρο",

Η μεγαλύτερη διμερική άγοραπωλησία πλοίων είς δύκον χωρητικότος και είς συνδικάλη τίμημα έπραγματοποιήθη πρό ήμερων, ως άνεγράφωμεν είς το προηγούμενον τεύχος μας και άνεφέρετο είς την μεταβίσασιν του στόλου της έταιριας «Ντοντέρο» είς την κυβέρνησην της Αργεντινής. Αύτοπροσώπως διό πρόεδρος της Άργεντινής κ. Περόν παρέστη είς την συνεδρίασιν του «Εθνικού Οίκονομικού Συμβουλίου», καθ' ην υπεγράφη το σχετικόν συμβόλαιον. Τρεις έπιταγαί 8.5 έκαπτομύρια δολαρίων—είς πέδος—έπεδοθήσαν είς τον κ. Ντοντέρο. Το ποσόν αυτό άντεπροσώπευ την άξιαν των μετοχών της οικογενείας Ντοντέρο, ένω διό έδδομάδων ή άργεντινή κυβέρνησης ηρχισεν άγοράζουσα καὶ τάς ευρισκομένας είς χειράς τρίτων μετοχάς της έταιριας. Πρός τὸν σκοπὸν τῆς έχαρογράφας τῆς έταιριας υπόποιγίζεται, θι θά χρειασθῇ ἔνα ποσόν κατὰ μεγιστον δριον 150. εκ., πέζος, ητοι 28 περίπου έκαπτομύρια δολαρίων. Ως γνωστόν, τὰ πλοία της έταιριας Ντοντέρο άνερχονται είς 382 και περιλαμβάνονται όλους τους τύπους, ἀπό τῶν ρυμουλκῶν μέχρι τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Ο έμπορικός της στόλος

Τὰ ιδιωτικής πλοιοκτησίας άμερικανικά έμπορικά σκάφη (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἕκαστον) άνηρχοντο τὴν Ἰην Μαΐου ἐ. ἐ. συμφώνως πρὸς σχετικήν ανακοινωνίαν τῆς «Ενόδεων» τῶν άμερικανῶν έφοπλιστῶν, εἰς 1202. «Ἐξ αὐτῶν τὰ 718, συνολικῆς χωρητικότηος 7.080.000 τόνων δ. w. ήσαν φορτηγά διὰ Ἑπρώ φορτηγά καὶ σκάφη μικτά δι' έμπορεύματα καὶ έπιβάτας, τὰ δὲ ύπολοιπα 484, χωρητικότηος 7.062.000 τ. d. w., ήσαν δεξαμενοπλοία. Τὰ τελοῦντα ύπολο χρονονιάλωστα κρατικά σκάφη άνηρχοντο εἰς 390, τὰ δὲ παραπλησιανά διὰ τὸν κρατικὸν έφεδρικὸν έμπορικὸν στόλον άνηρχοντο εἰς 1873, έξαιρουμένων τῶν ρυμουλκῶν, τῶν καλωδιοφόρων πλοίων καὶ τῶν διονηθητικῶν τοῦ πολεμικοῦ στόλου.

Οξύνεται ὁ ναυτιλιακὸς ἀνταγωνισμὸς

Τὸ τελευταῖον «Δελτίον» τῆς Εθνικῆς Οργανώσεως τῶν Αμερικανῶν έφοπλιστῶν ἀναφέρεται εἰς τὸ γνωστὸν επικείμενα τῆς προστασίας αὐξήσεως τῆς δυνάμεως τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν. Η Μεγάλη Βρετανία σημειούνται ως κατέχουσα τὰ πρωτεῖα εἰς τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ εἰς τὸ ὑπὸ κατασκευὴν τοντά. Πράγματι, εἰς τὰς ἄρχας τοῦ τρέχ. ἔτους ἔτελουν ύπολο παραγγελιῶν καὶ ναυπήγησον εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας σκάφη 12.000.000 τόνων δ. w., ἐκ τῶν δόπιων ἡ Μεγάλη Βρετανία ἐνδιέφερετο διὰ περισσότερα τῶν 6.000.000 τ. d. w., ἐνῷ αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι διὰ 12% μόνον τοῦ συνόλου, ἔναντι ποσοστοῦ 70% δι' ὅλας τὰς μετεχούσας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ χώρας. «Οταν συμπληρωθῇ ἡ ναυπήγησις ὅλης τῆς ἀνωτέρω χωρητικότηος, ἡ δύναμις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας θα είναι κατὰ 10% μεγαλύτερη τῆς προπολεμικῆς, θιά ἀνέρχεται δηλαδή εἰς 89 ἑκατ. τ. d. w.

«Ολαὶ αἱ ναυτικαὶ χώραι—ἀναφέρει τὸ «Δελτίον»—προσπαθοῦν ν' ἀντικαταστήσουν τὰ ἀποδεγμένα σκάφη των, πλὴν τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, τῶν δόπιων τοῦ ἀνωμάτου τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ στόλου των εἰνεῖς διλιγεντέρα τοῦ ἡμίσεος τῆς προπολεμικῆς τῶν χωρητικότηος. Αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι ναυπήγησον σήμερον ἔνα μικρὸν μόνον ἀριθμὸν πλοίων, ἐνῷ ἡ Μεγάλη Βρετανία μῆδησον εἰς τοσοῦ θεομήν ταντοῦ τηναυπήγησιν τῆς πρόγραμμα, ώστε ὥν ἐπιτιθῆγον τῆς σκαφῶν νά είνει μόλις 27% κάτω τοῦ 1939.

Τεραὶ ναυτικαὶ χώραι τῆς Εὐρώπης, ἡ Μεγάλη Βρετανία η Νορδρηγία, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Ολλανδία, έθεσαν εἰς τοιαύτην αναπτυξιν τῆς χωρητικότηος των, ὥστε νὰ ἀποτελοῦν ἀπειλὴν διὰ τὴν Αμερικανικὴν ναυτιλίαν. «Ἀκόμη καὶ χώραι, ὅπως ἡ Ιρλανδία, ἡ Ἰσλανδία καὶ ἡ Ἐλβετία, αἴτινες δὲν κατείχον πρὸ τοῦ πολέμου ναυτιλίαν, θὰ ἐμφανίσουν ἐντὸς διλογίου δύναμις εἰς σκάφη 150.000 τόνων, ἐνῷ ἔτεραι χώραι μὲ μικρὸν δύναμιν, καθιστανται ηδη ύπολογίσιμοι συναγωνισταί. Η Άργεντινη λ. χ. ηδησοε τὸν ἐμπορικὸν στόλον της κατὰ 225%, ἔναντι τοῦ 1939, ἡ Βραζιλία κατὰ 68%, η Κίνα κατὰ 246%, τὸ Μεξικόν κατὰ 381%, η Πολωνία κατὰ 121% καὶ η Ούρουγουάνη κατὰ 634%.

«Ἄσημειωθή, διό πρὸ ήμερων ὁ οίκονομικός σύμβουλος τοῦ προέδρου

Τρούμαν κ. Στήλμαν, εἰς ἀπάντησιν τῶν ἔκαστοτε διατυπουμένων ἀπὸ τοὺς άμερικανούς ἐφοπλιστὰς παραπόνων, ἐδήλωσεν, διὶ αἱ κυβερνητικαὶ ἀπόνεις ἔναντι τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας ἔχουν ἀλλάξει βασικῶς. Η Κυβέρνησης—προσέθεμε—θι πρᾶξη τὸ παν, διὰ νὰ δοθῆσῃ τὴν ἀνάπτυξιν μιᾶς ίσχυρᾶς φορτηγοῦ καὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν. Τὸ πρόγραμμα τοῦτο—κατὰ τὸν κ. Στήλμαν—θι τεθῆ εἰς ἐφαρμογήν, εύθυνος ὡς ὁ νέος πρόεδρος τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς στρατηγός κ. Φλέμιγκ άναλάθη τὰ καθήκοντα του.

Τὸ νέον «σούπερ-λάΐνερ»

«Αἱ τεχνικαὶ λεπτομέρειαι τοῦ νέου ἀμερικανικοῦ «σούπερ-λάΐνερ», θὰ παραμείνουν μυστικαῖς, ἐδήλωσεν εἰς συνέντευξιν τοῦ πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον ὁ Ἀμερικανὸς σχεδιαστὴς τοῦ σκάφους. Καταπληκτικαὶ πράγματα θεωροῦνται αἱ τεχνικαὶ ἀναπτυξεῖς εἰς τὸ σχέδιον καὶ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου ὑπέρωκανίου, χωρὶς ὅμως νὰ καθορίζηται συγκεκριμένως καὶ ἡ φύσις αὐτῶν. Αἱ ἀνακοινωθεῖσαι διαστάσεις μηκούς 980 πόδων καὶ πλάτους 101.6 πόδων ἐλέγχονται ἀπὸ τὸν σχεδιαστὴν ὡς ἀνακριθεῖσαν, χωρὶς ὅμως καὶ ν' ἀποκαλυπτωνται παρ' αὐτοῦ οἱ ἀκριβεῖς ἐν προκειμένῳ ἀριθμοῖ. «Μυστικὸν τοῦ κράτους» θὰ παραμείνουν ἐπίσης τὴν πραγματικὴν ἴποδύναμιν τῶν μηχανῶν, καθὼς καὶ αἱ ἐν τῷ πλοίῳ τεχνικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ προσθήκαι διὰ τὴν περιπτώσιν πολέμου.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται, διὶ εἰς τὴν συνέντευξιν τοῦ Ἀμερικανὸς τεχνικὸς δὲν ἐπρόφερε τὴν λέξιν «πετρέλαιον», ως τὴν καύσιμων μῆλων διὰ τὴν πρώσων τοῦ σκάφους. Εἰς ἐρώπων τῶν δημοσιογράφων, ἀν θὰ χρησιμοποιηθῇ ἡ ἀτομικὴ ἐνέργεια, ἀπήντησεν, διὶ δὲν ήδυνατο νὰ εἴπῃ τις, χωρὶς καὶ νὰ ἐφαινετο, διὶ δὲν γνωρίζει τὶ σχετικῶς. Παρεδέχθη ἡ ἀλλοῦ, διὶ ἀπεφασίσθη ἡ μὴ ἀποκάλυψις, οἰσασθήποτε λεπτομερεῖας ἀναφορικῶν μὲ τὴν ναυπήγησην τοῦ πλοίου καὶ τὸν ἐπαναστατικὸν δελτίωσεων, που θὰ ἐφαρμόσονται μὲριν τοῦ σκάφους οὐ μερικανοὶ ναυπηγοί. «Δέν πρόκειται νὰ εἴπω τίποτε εἰς κανένα, ἐτόνισεν. «Έχομεν τόσα πολλὰ μυστικά τῆς χώρας ταύτης ἀποκαλύψει μέχρι σήμερον καὶ δεν βλέπω τὸν λόγον, διατὶ νὰ συνεχίσων τὴν τακτικὴν ταύτην καὶ διατὶ νὰ μὴ διασφαλισωμένον ύπερην μήμων μίαν δεκαετή ἐργασίαν καὶ ἔρευναν. Γεγονός πάντως εἶνε, διὶ δὲν περιπτώσει νέου πολέμου θὰ καταπλήξωμεν ἐχθρούς καὶ φίλους. Τοινίζω μόνον, διὶ διερχόμεθα μίαν περιόδου ριζικῶν καὶ ἀνευ προηγουμένου τεχνικῶν ἀναπτύξεων».

Τὸ νέον ὑπέρωκανίου ἔχαρκτηρισθεῖ ὡς τὸ προϊὸν τῆς θελήσεως τῶν χειρών καὶ τοῦ ἐνθουσιασμοῦ πολλῶν τεχνικῶν καὶ ως μία πλήρης ἀλλαγὴ οἰσιδήποτε μέχρι τοῦ παραδεδεγμένου κανόνου. Εύθυνος ὡς παραδοσιθή ἀρκετοῖς χάλυψι, θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου, ἡ τρόπος δημοστοῦ 2200 έργατα καὶ τεχνίταις ἐπὶ μίαν διετίαν.

Περιτέρω πληροφορίαι τοῦ ἀμερικανικοῦ τύπου ἀποκαλύπτουν, διὶ ὁ ἐντατικὸς ρυθμὸς εἰς τὴν προεργασίαν τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου πλοίου θὰ συντομευτῇ τὴν ποτερεύσιν τοῦ πλοίου τεσσάρας μήνας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ δρομολόγησίς τοῦ τὴν ἀνοιξιν τοῦ 1952. Συγκεκριμένως ἀναφέρεται, διὶ τὴν 3ην Ἀπριλίου 1952 τὸ νέον «σούπερ λάΐνερ» θὰ ἐπιχειρήσῃ τὴν κατάκτησιν τοῦ «Κυανοῦ Ἐπισεινοτος». Προστίθενται ἀκόμη δύο χαρακτηριστικαὶ χρονογίαί, διὶ δηλαδή τὴν 5ην Φεβρουαρίου 1950 θὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς ἐσχάρας ἡ τρόπος του καὶ διὶ διητίαν τοῦ Απριλίου 1951 θὰ πραγματοποιηθῇ ἡ καθέλκυσί του. Συνολικά, η ναυπήγησης του θὰ χρειασθῇ 24 μόνον μήνας, δοσον δηλαδή διάστημα ἀπήτησεν η κατασκευὴ τοῦ «Αμέρικα», ὅπερ δημοστοῦ εἰς δύκον είνε τὸ ημισυ τοῦ νέου «λάΐνερ», τὸ διπτὸν θὰ φέρῃ μέχρι τῆς διατίσεως τοῦ διακριτικὸν ἀριθμὸν «488». Διὰ τὴν «Νορμανδίαν» καὶ τὴν «Βασιλίσσαν «Ελισάβετ» ἀπήτηθε διπλάσιος διὰ τὴν ναυπήγησην τῶν χρόνων. Σημειωτέον ἐπίσης, διὶ αἱ μηχαναὶ καὶ γενικῶς ὅλα ἐξαρτηματα τοῦ πλοίου παρηγγελθήσαν ηδη, ὑπογραφέντων τῶν ἀντιστοίχων συμβολαίων.

Φορτηγὰ «λίμπερτος», ἀντὶ τῶν τάνκερς

Τὴν 27ην Μαΐου η ἐπὶ τῆς ναυτιλίας κοινοβουλευτικὴ ἐπιτροπὴ τῆς Αμερικανικῆς δουλῆς ἤρχισε ταῖς ἀκροάσεις τῆς ἐπὶ τοῦ προτερόντεν σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ διπτού θὰ ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς τοῦ ιδιοκτήτας ἀμερικανικῶν «λίμπερτος-τάνκερς» νὰ τὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» καὶ νὰ παραλαμβάνουν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν φορτηγῶν «λίμπερτος». Τὰ ἀρχικῶς καταβλήθεντα ποσά διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ἐν λόγῳ τάνκερς θὰ συμψηφίζωνται εἰς τὴν ἄξιαν τῶν παραχωρουμένων φορτηγῶν.

Τηλεναραϊκή Διεύθυνσις: «HELEENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων,
Έλληνικῶν καὶ Σκανδιναυτικῶν πλοίων

Ἐμπορεύματα "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-TEFWIK (SUEZ)

REPRESENTED BY:

259 SOUTH 3RD STREET

PHILADELPHIA 6, PA

NICK COSTALAS

'Η ναυπήγησις τοῦ νέου "προτύπου"

Πρὸ δεκαπενθήμερου ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» ἔχηται σὲ ἄπο 15 ἀ-
μερικανικὰ ναυπηγεῖα τὴν ὑποδολήν προσφορῶν διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς
κατασκευῆς τοῦ προτύπου-φορτηγοῦ σκάφους, τῶν 18½ μιλλίων ταχύ-
τητος, ὅπερ προορίζεται ἐν περιπτώσει νέου πολέμου, νὰ χρησιμοποιη-
θῇ ὡς ὑπόδειγμα διὰ τὴν ὁμαδικὴν ναυπήγησιν μεγάλου ἀριθμοῦ ὅμοιο-
τύπων πλοίων, ὅπως συνέδη κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον μὲ τὰ «Λίμ-
περτρα» καὶ τὰ «Βίκτορος». Αἱ αἰτήσεις προσφορᾶς θετοῦνται ἀνοιχθεῖν τὴν
15ην Αὐγούστου. Οἱ σχεδιασθεῖς νέοις τύποις διαδένεται τὰ σκάφη τῆς
κατηγορίας «C», μὲ προβλεπόμενή χωρητικότηταν 10.500 τ. d. w. καὶ
μὲ μηχανὰς προώσεως ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 12.500 πόπων.

Αἱ πωλήσεις ἀμερικανικῶν πλοίων

Τὸν βούλη τῶν Ἀντιπροσώπων ἐνέκρινε πρὸ ἡμέρων τὸ νομοσχέδιον
διὰ τοῦ ὅποιος παρατείνεται μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1950 τὸ δικαίωμα
γῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν νὰ πωλῇ, ναυ-
λῶνται καὶ διαχειρίζηται τὸν κρατικὸν ἐμπορικὸν στόλον, δάσει τὸν «πετρί-
πωλησθεῖς πλοίων» νόμου τοῦ 1946. Τὸ νομοσχέδιον διειδίσθη ἐν συνε-
χείᾳ εἰς τὴν Γερουσίαν πρὸς κύρωσιν. Τοιουτοπότερας ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐ-
πιτροπὴ» θὰ δύναται νὰ συνεχίσῃ ἀφ' ἐνὸς τὴν χρονονάλωσιν ἀμερικα-
νικῶν πλοίων καὶ νὰ ίκανωποτείη ἀφ' ἐπέρου τὰς ἀδρόβιες ὑποβαλλομένες
εἰς αὐτὴν αἴτησεις ὥραρες κρατικῶν σκαφῶν. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἀνοτέ-
ρω παρατασίς ισχύει διὰ τοὺς ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, δεδομένου ὅτι
αἱ πρὸς ἔνοιας πωλήσεις πλοίων ἔχουν, ὡς γνωστόν, ἀνασταλή απὸ τῆς
1ης Μαρτίου 1948.

Ιαπωνία

Ἐμπορικὸς στόλος καὶ ναυπηγεία

Τὸ πρῶτον μεταπολεμικῆς κατασκευῆς ιαπωνικὸν ὀκεανοπόρον σκάφος
παρεδόθη πρὸ ἡμέρων ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κόμπου τῆς πλοιοκτή-
τριῶν ἐταιρίων. Ονομάσθη «Κόμπη Μαρού» καὶ εἶναι 6500 τόννων, τοῦ
μεγαλυτέρου δηλαδὴ ἐπιτρεπομένου, ὡς πρὸς τὸ μέγεθός του, ὄριου, ἀπὸ
τὰς ἀρχὰς Κατοχῆς. Σημειούται ἐπὶ εὐκαρίστῃ, ὅτι ἡ Ιαπωνία θὰ κρατή-
σῃ ἐν ἐνέργεια 38 ἐν ὅλῳ ναυπηγικὰς ἐγκαταστάσεις παραγωγικῆς δυ-
ναμικότητος 800.000 τόννων, ἐπρώτως, κατόπιν τῆς ἀνακοινωθεῖσῆς ἀπο-
φάσεως τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ὅπως θέση τέρμα εἰς τὴν περαιτέρω,
λόγω ἐπανορθωσεών, διάλυσιν τῶν ιαπωνικῶν ἐργοστασίων. «Ἡδη τὸ 1/3
τοῦ δύο ἀριθμοῦ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἔχει διατεθῆ πρὸς τὸν σκο-
πὸν αὐτῶν.

Ιταλία

Τὸ "Εσπέρια", εἰς τὴν ὑπηρεσίαν

Τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ πολυτελούντος ιταλικοῦ δηλεοκινήτου λάινερ
«Εσπέρια» πρὸς τὴν Ἀνατολικὴ Μεσόγειον ἀπετέλεσεν ἐνὸς γεγονός,
τοῦ ὅποιος ἡ συμσασία ἐξηρθη ὅλως ἰδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς ιταλικοὺς ἐφο-
πλιστικοὺς κυκλούς. Ἐχαρακτηρίσθη πράγματι ἡ δρομολόγησις τοῦ «Ε-
σπέριας» ὡς συμβολικὴ τοῦ γεγονότου, ὅτι καὶ ἡ μεταπολεμικὴ δημοκρα-
τικὴ Ιταλία δὲν ἐνδιαφέρεται ἀλιγάτερον τῆς φασιστικῆς διὰ τὴν Ἐγγὺς
Ἀνατολήν, δι' ὃ καὶ προστέαζαν οἱ Ιταλοὶ ναυπηγοὶ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ
«Εσπέρια». Ξαντὶ οἰουδήποτε ἀλλοὶ πλοίοιν γραμμῆς.

Τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ πολυτελούντος ιταλικοῦ δηλεοκινήτου λάινερ
«Εσπέρια» πρὸς τὴν ταχεῖαν γραμμὴν Ιταλίας καὶ Αἰγαίου, μὲ ἐναλ-
λασσομένην τὴν ἀφετηρίαν τοῦ Ἑ.Βενετίας καὶ Γένοβας καὶ θὰ προσ-
εγγίζῃ εἰς Λίθανον, βραδύτερον δὲ καὶ εἰς Παλαιστίνην. Εξαίρονται ἡ
πολυτελεία τοῦ πλοίου καὶ αἱ ἀνέστεις που παρέχει, χαρακτηρίζεται δὲ
τοῦτο ὡς μία «πλωτὴ ἔκθεσις» τῆς παραγωγικῆς ικανότητος τῆς νέας
Ιταλίας.

Κατεσκευάσθη ἐις τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μομφάλικόνε τοῦ κατόπιν διετοῦ ἐρ-
γασίας καὶ μὲ κόστος 5 ἐκατομμυρίων δολαρίων. «Ἄν τι ναυπηγήσις του
ἀνελαμβάνετο σήμερον, τὸ κόστος θὰ ἀνήρχετο εἰς τὸ διπλάσιον. Εἰνε
σκάφος διπλέλικον καὶ φέρει 6 κύρια καταστρώματα, μὲ διαμερίσματα
δι' 150 ἐπιβάτας αἱ θέσεως, 80' 6" καὶ 210 γ' θέσεως, καθὼς καὶ διὰ
πλήρωμα 198 ἀνδρῶν. Αἱ διαστάσεις του εἰνεὶ 487 ποδῶν μῆκος καὶ
63 πλάτους, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 21.9 ποδῶν.

Φέρει δύο 10κιλιόδρομους μηχανὰς Σούλτζερ, κατασκευασθεῖσας εἰς τὸ
Μιλάνον, δυνάμεως 17.500 πόπων, ἀναπτύσσεται δὲ ταχύτητα 22.6 μιλλίων
καὶ ὑπηρεσιακὴν τοιεύτην 21 μιλλίων. Τὸ ταξίδιον τοῦ μὲ ἀναχώρησιν ἐκ
Βενετίας καὶ μὲ προσεγγίσεις εἰς Μπάρι, Αλεξανδρείαν, Βηρυττόν, Α-
λεξανδρείαν, Νεάπολιν καὶ Γένοβαν θὰ διαρκῇ ἐνδεκα ἡμέρας.

Καναδᾶς

Ἡ ἀπεργία τῶν πληρωμάτων

Ἡ περιπέτεια τῆς ἀπεργίας τῶν καναδικῶν πληρωμάτων ἀνὰ τὸν κό-
σμον συνεχίζεται. Αγωγαὶ εἰς διαφόρους λιμένας ἡγέρθησαν ἐναντίον
τῶν ἀπεργῶν, διότι, δέσμωσις τῶν ἑξέλθουν τῶν πλοίων ταῦτας
καὶ ἀπολύτους ταῦτα τῆς ἀναγκαστικῆς τῶν ἀργίας. Μία ἀπὸ τὰς οὐ-
τῶν προκυψάσσας δίκαια, ἡτοῖς ἔχει τοῦτο τὸν καναδικὸν φορτηγοῦ

«Μπήρεμπραϊ», τὸ ὅποιον διετάσσετο ἀπὸ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν:
νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ ἀπὸ μηνῶν, συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας, παραπλισμένον
σκάφος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λονδίνου. Τὸ ρηθεὶν πλοιον ἀνήκει εἰς τὴν ἐ-
ταιρίαν τῶν Καναδικῶν Σιδηροδρόμων.

Τὸ πλήρωμα ὑπεστηρίζειν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ διέρρηξαν τὸν σύμβασιν
ναυτολογίησεως, διότι ἡ εξεδήλωσαν τὴν πρόθεσίν των νὰ διαπραγματεύ-
θουν ἀναθεώρησιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μὲ ἐτέραν ναυτεργατικὴν
ὅργανωσιν, ἐλκουσαν τὴν προέλευσιν τῆς ἀπὸ τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας,
ἐνώ ή ίδική των «Ἐγνωσίς» ἐθεωρεῖτο ὡς ἡ μόνη ἀρμοδιός νὰ συμβληθῇ
μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν. Ἀφ' ἐτέρου οἱ πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν, ὅτι
εἶχον ἀπολύτεοι τὸ πλήρωμά τους τὸ σκάφος εἰς τὸν ποσὸν 700 λιρῶν ἡμερησίων ἐκ τῆς
1ης Μαρτίου 1948.

Οἱ λόρδος δικαστής Κοέν ἐδίδιον τὴν ἀπόφασιν τοῦ εἰπεν, ὅτι, ὡς
προέκυψεν ἐκ τῶν κατὰ τὴν διαδικασίαν μαρτυριῶν, δὲν διέρρηξαν οἱ πλοιο-
κτήται τὴν σύμβασιν ναυτολογίας, δεδομένου, ὅτι ὁ πλοιαρίου εἶχε τὸ
δικαίωμα τῆς ἀπολύτεως τοῦ πληρωμάτος του. Οἱ ἀπολύτεοι—συνε-
χίσε—δὲν ἐδίκαιοι οὖν νὰ παραμείνουν ἐπὶ πλέον ἐτῷ πλοιο καὶ παρά
το προβληθεὶν ἐπιχειρήμα, ὅτι δὲν θὰ ἐπέρει νὰ ἐγκαταλείψουν ἀπολύτο-
μενοι ἐν Ἀγγλίᾳ, θὰ ἔδει νὰ ληφθῇ ὑπὸ φύν τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἦτο καὶ
ὅρθων νὰ καταδικασθῇ τὸ σκάφος εἰς τὸν ποσὸν 700 λιρῶν ἡμερησίων
εἰς ταύτην. Τὸ πλοιον δὲν ἡδύτατο νὰ μετακινηθῇ πρὸς ἄλλον λιμένα,
εφ' ὅσον παρέμενεν ἐπ' αὐτῷ τὸ ἀπολύτεον πλήρωμα.

Τὸ δικαστήριο ἀπέκλινεν ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, ὅπως παράσχη τὴν ἀ-
δειαν τῆς ἔξωσεως, διότι ἔτιν τοῦτο δὲν ἔγινετο, θὰ ἔτοι δὲν ανήκει εἰς τοὺς
πλοιοκτήτας νὰ προσλάβουν ἐπέρωταν τὸ πλήρωμα, τὸ δὲ κοινὸν συμφέδοντα
θὰ ύφιστατο. Κατά τὴν ἀπόφασιν, ἔτιν τὸ πλήρωμα ἐσφαλμένος προ-
πλήνθει ἀπόζημένως ἀπέλυσαν τὸ πλήρωμα, θὰ ἔδει νὰ ύποχρεωθοῦν
εἰς τὴν ἀπεργίαν καὶ τὴν ἐπιτάξιν του, δὲν θὰ διαστήσηται τὸν λόρδον
Κοέν καὶ τῶν λοιπῶν δικαστῶν τῆς Καναδικής σκάφης. Τὸ δικαστήριο συνεπάγεται
τὴν προστάσιαν τῶν λοιπῶν συμφέδονων μετὰ τοῦ λόρδου Κοέν καὶ τῶν λοιπῶν
δικαστῶν τῆς Καναδικής σκάφης—πρεπεύστε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν
περὶ ἔξωσεως τοῦ πληρωμάτος. Πράγματι, κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀπο-
φέσεως, τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὴν ἐπομένην τὸ σκάφος.

Ἐξ ἀλλοῦ ἔγνωσθη, ὅτι τὰ δικαστήρια τῆς Νέας Ζηλανδίας ἔξεδωκαν
διά δευτέρων φοράν ἀπόφασιν περὶ ἐπιτόλης προστίμου εἰς τὸ πλήρωμα
τοῦ καναδικοῦ φορτηγοῦ «Tridale», διότι τοῦτο παρήκουσε τὰς διαταγὰς
τοῦ πλοιού. Τὸν λόγον φορητὸν ἀπόφασιν περὶ ἔξωσεως τοῦ πληρωμάτος
τοῦ πλοιού προστέθησε τὸν πληρωμάτος τοῦ πληρωμάτος τοῦ πλοιού.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σημάτου

Μεταξὺ τῶν ζητημάτων, ἀτινα συνεζήτησεν ἡ συνελθοῦσα τὴν 12ην Μαΐου
ἐν Λονδίνῳ διεθνῆς ἐφοπλιστική ὄργανων της International Shipping Federation,
κατελέγετο καὶ τὸ θέμα τῆς τροποποίησεως καὶ κυρωσεώς
τῶν διεθνῶν συμβάσεων τοῦ Σημάτου, διότι ἀναμένεται ν' ἀπασχολήσῃ τὴν
διάσκεψιν, τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Εργασίας», τὴν συνερχομένην τὴν
8ην Ιουνίου εἰς τὴν Γενεύην.

Εἰς τὴν διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου μετέσχον δι' ἀντιπροσώπων τῶν οἰ-
κοποτείων τοῦ πλοιού, διότι δὲν εἶχον λάβει προηγουμένων τὸν και-
ρόν την ὑπόδοσιν εἰς τὴν συνελθοῦσαν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον προ-
διάσκεψιν τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Εργασίας» τὰς ἀπόφεις των ἐπὶ τῶν
τροποποιητῶν διατάξεων.

Πρὸς τηνὶ στιγμὴν εἶχε ἀποφασισθῆναι νὰ μὴ μετάσχουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς
τὴν διάσκεψιν τοῦ Ιουνίου, μεταγενεστέρως ὡμας ἀνεθεώρησαν τὴν ἀπό-
φασιν τῶν ταύτην, ἵνα ἀκούσουν καὶ ἐκτιμήσουν κατ' ἀντίληψιν τὰς προ-
τεινομένας τροπολογίας.

Τὸ ναυάγιον τοῦ "Μαγκνταλένα",

«Αναφορικὸς μὲ τὸ ναυάγιον τοῦ νεοτεύκου βρετανικοῦ ὑπερωκεα-
νίου «Μαγκνταλένα», εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βραζιλίας, ἐγγόνθη, διότι τὸ προ-
ματιον τημῆτα τοῦ πλοίου, ἐπιπλέον καὶ στεγανόν, ἐρυμουλκήθη ὑπὸ εἰς τὸ
Ρίον Ιανείρων, ὅπου καὶ παραμένει ἐπ' αὐγκύρᾳ. Τὸ ἐν λόγῳ τημῆτα
ἀποτελεῖ τὸ 75% τοῦ δύο λούου σκάφους, βραζιλίαν δὲ ναυαγοσωστικὰ πρό-
κειται νὰ τὸ μεθορμίσουν εἰς τὸ ἐστερικὸν τοῦ λιμένος. Πρὸς διευκό-
λυνσιν τῆς τοιεύτης μετασταθμεύσεως θὰ ἀντλήσουν ἀπὸ τὰς δεξαιενάς των
1000 τ. πετρελαίων. Τὸ διασωθέν τημῆτα πρόκειται νὰ μεταφερθῇ
εἰς Αγγλίαν, παραμένει όμως ἀγγωνίστων εἰσότει, ἀν τὴν ἔργασιν τῆς ρυ-
μουλκήσης θὰ ἀναλάβουν βραζιλίαν ἡ βρετανικὰ ρυμουλκά. «Ἐν τῷ
μεταξὺ ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία ἐζήτησεν ἐξάμηνον προθεσμίαν, προκει-

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co
At : Savona, Spezia, Leghorn
Civitavecchia, Naples
Venice, Trieste

Correspondents
in all Italian Ports
Boe
Scott's 10 th Ed.
Lombard Code
The New Boe

GREGOS & C°

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS·Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:

YANNOULATOS BUILDING

Tel. GREAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

μένου νά άποφασίση, αν θά προδῷ εις τὴν ἀνέλκυσιν ή τὴν ἐγκατάλειψιν καὶ τοῦ βυθισμένου πρωραίου τμῆματος τοῦ σκάφους. Εἰς δὲ περίπτωσιν προκριθή η ἐγκατάλειψις τότε τὸ ναυάγιον θά ἀνατιναχθῇ διὰ δυναμίδος, διότι ἀποτελεῖ κίνδυνον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν.

Νορβηγία

Τὸ ναυτιλιακὸν τῆς εἰσόδημα

Εἰς 1430 ἑκατομμύρια κορωνῶν, μὲν ἔνα καθαρὸν ὑπέρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ὑπόλοιπον 790 ἑκατομμυριών κορωνῶν, ἀνῆλθε τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα τῆς Νορβηγίας κατά τὸ 1948, συμφώνως πρὸς δημοσιευθείσαν τελευταίως στατιστικήν εἰς τὸ «Οσλό». Τὸ εἰς λίρας εἰσόδημα ἐκ ναυάγων πήγε έπειτα 140 ἑκατ. κορωνῶν τοῦ 1947 εἰς 320 ἑκατομμύρια κορωνῶν τὸ 1948, ἐνώ τὸ εἰς δολλαρία εἰσόδημα ἐμειώθη ἀπὸ 235 ἑκατ. κορωνῶν τοῦ 1947 εἰς 155 ἑκατ. κορωνῶν, μόνον, τὸ 1948. Ή ὑποχώρησις αὕτη εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς αἰσθητῆς ἐλλείψεως δολλαρίων εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν.

Αἱ διὰ τὸ 1949 προβλέψεις διαγράφονται ὡς ἔξι: Διπάναι τῶν νορβηγικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν 575 ἑκατ. κορωνῶν, ἔναντι 540, τοῦ 1948. Ἐπισκευαὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν 95 ἑκατ. κορωνῶν, ἔναντι 100, τοῦ 1948. Τὸ καθαρὸν ἔσοδον εἰς συνάλλαγμα καὶ εἰς ἔθνικὸν νόμισμα ὑπολογίζεται νά φθάσῃ τὰ 830 ἑκατ. κορωνῶν, ἔναντι 790, καὶ τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα εἰς 1500 ἑκατ. κορωνῶν, ἔναντι 1430, τοῦ 1948. Σημειώνεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ η πρόβλεψις, διότι η δύναμις τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ τέλος τοῦ 1949 θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 4.759.000 τ. γκρός.

Σουηδία

Αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ τῆς «Σβένσκα «Οριεντ Λάϊν»

Εἰς τὴν ἐἘφημερίδα τοῦ Ἐμπορίου, τῆς Νέας Ὑόρκης, δημοσιεύεται ἐπιστολὴ ἐξ Ἐλβετίας τοῦ κ. Εὐγ. Εὐγενίδη, ὅστις, ὡς γνωστόν, διεύθυνει τὴν κίνησιν τῶν σκαφῶν τῆς «Ενεργεια Orient Line» εἰς τὴν Μεσόγειον. Διὰ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ ὁ. κ. Εὐγενίδης ἀνασκεύαζε ἄρθρον τῆς ἐν λόγῳ ἐφημερίδος σχετικὸν με τοὺς φόδους, δῆθεν, τῶν ἰταλικῶν ἐφοτιλιστικῶν κυκλῶν διὰ τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν συσηκικῶν πλοίων εἰς τὰς τάξις γραμμὰς Ἰταλίας—Ἐγγύς Ἀνατολῆς. Ἀναφέρει ὁ κ. Εὐγενίδης εἰς τὴν ἐπιστολήν του, διότι η «Σβένσκα «Οριεντ Λάϊν» ἔχει πρεπεῖ ἀπὸ 38 ἡδὸν ἑταῖρων ταχείαν τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Σκανδιναվίας, Βορείου Κούντιντεν καὶ Μεσογειακῶν λιμένων, διότι δὲ ἀμέσως μετὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ἐνεκαινίασε τακτικὴν μηνιαίαν γραμμὴν μεταξὺ Νοτίου Ἀμερικῆς—Μεσογείου, ἐν συνδυσμῷ μὲν μίαν τοπικὴν τοιάυτην μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Διὰ τὸ μέρος τῶν ἀναφερούμενών εἰς τὴν Μεσόγειον ὑπῆρεσιῶν τῆς, η «Σβένσκα «Οριεντ Λάϊν» αποδέκεται, ἐν συνεννοήσει καὶ μὲ τὰς ἄλλας γραμμὰς τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς, φορτώσεις μεταξὺ τῶν Μεσογειακῶν λιμένων, κανεὶς μέχρι τοῦδε δὲν προέβαλεν ἀντίρρησιν τινὰ εἰς τὸ δικαιωμάτι τοῦτο τὸ καθιερώθεν ἀπὸ πακρού χρόνου. Πράγματι, μετέχει η «S.O.L.» τοῦ «πούλ» τῶν γραμμῶν Ἰταλίας—Ἀγίου Παύλου καὶ ἐκληθῆ πρὸ τοιροῦ νότια μετασχή εἰς διαπραγματεύσεις διεύρυνσεως τοῦ ιδίου «πούλου» πρὸς τὰς λοιπὰς χώρας τῆς Ἀνατ. Μεσογείου. Η «S.O.L.»—τοιύει εἰς τὴν ἐπιστολήν του ὁ κ. Εὐγενίδης—ἀπολαμβάνει φιλικωτάτων σχέσεων μεταξὺ τῶν ἰταλικῶν κυκλῶν καὶ θεωρεῖ ὡς παραπόνον τὸ προβαλλόμενον δῆθεν παραπόνον, διότι τὰ πλοῖα τῆς εἰνες κατὰ δύο μίλια ταχυτερά τῶν πλοίων τῶν ἀνταγωνιστῶν τῆς, χωρὶς νά δύναται ν' ἀντιταχθῇ ἄλλο τι ἐπιχείρημα ὡς πρὸς τοὺς ναύλους λ. χ. καὶ τὰ δρομολόγια τῶν σκαφῶν τῆς.

Τουρκία

Τὰ νέα τουρκικὰ σκάφη

Κατέπλευσε πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὑόρκης προερχόμενον ἐκ Κωνσταντινούπολεως τὸ τουρκικὸν ἀτόπλοιον «Βακίρ» μεταφέρον 359 τουρκικοὺς ναυτικοὺς προοριζόμενούς νά ἀπανθρώσουν τὸ ἐκ μικτὰ σκάφη, ἀτίνα ἡγοράσθησαν πρὸ τοιροῦ ἐν Ἀμερικῇ ἀπὸ τὴν τουρκικὴν κυβέρνησιν καὶ τῶν ὁποίων περαιώται κατ' αὐτάς η μετασκευὴ εἰς διάφορα ἀμερικανικὰ ναυπηγεία. «Ἐπέβησαν πήδη τὰ πληρώματα τῶν ἀποστολῶν» εἰς τὴν Βαλτιμόρην καὶ «Ἀνακαρα» εἰς τὸ Νιούπορτ Νιούς, ἐνώ 65 ναυτικοὶ μετέβησαν εἰς «Ἄγιον Φραγκίσκον πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ ἀποστολοῦ». Οι υπόλοιποι 155 προσρίζονται διὰ τὰ ἀποστολῶν τοῦ «Ορντούν» καὶ «Γκιρεσούν», ἀτίνα συμπληρώνουν τὰς διασκευάσας τῶν εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπρούκλιν, ἔτεροι δὲ 25 ναυτικοὶ θὰ συμπληρώσουν τὸ πλήρωμα τοῦ ἀποστολοῦ πρὸς «Ἄδανα», τοῦ ὅποιον οἱ υπόλοιποι ἀνδρες ἔφασαν αὔριοπορικῶς ἐν Τουρκίᾳ εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην. Τὰ ἀνωτέρω νέα τουρκικὰ σκάφη θὰ ἀποτελεύσουν συντόμως διὰ τὴν Κωνσταντινούπολην, εύθυνος ὡς δηλαδή τερματισθῇ η μετασκευὴ τῶν καὶ ἔρικειωθοῦν τὰ πληρώματα αὐτῶν εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν πλοίων.

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.

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ

ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ:

ΠΗΓΗΣ

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συν-

τηρήσεως εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐ-

λώλων καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται ἡ αἰθαλή παρεχο-

μενής δημιουρόφου ρευστότητος εἰς τὰ

καύσιμους καὶ δελτιούμενής τοιουτοτροπώς

τῆς καύσεως.

Αποσοβεῖ τὸ σύστιμον τῶν

λεβήτων διατρούμενών τῶν καυσίμων

εἰς τὸν καύσιμον καὶ παρεποδί-

ζομένης τῆς ἀπανθράκωσεως τῶν καυ-

στηρών, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ

πολειρμού τῶν καυσίμων.

Προστατεύεται ἡ ἐγκατά-

στασίς διότι παρεποδίζεται ἡ διάβρω-

σις τῶν TANKS, τοῦ καυσελίους καὶ

τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλλη), λό-

γο τὴς ἐπιτυγχανούμενής ἀπαλαγῆς

τῶν καυσελίους ἀπὸ τὴν δύνητα, διότι

ἐλαττώνεται ἡ διάρρωσις τῶν καυσελ-

άδων ἀπὸ τὴν θειούχη δέξη τὰ προκα-

λουντά αναφλέξεις εἰς τοὺς ἀρεθερ-

μαντρας.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ

σημένον ἀναφλέξεις είναι ὑπεράνω τῶν

180 Φ. Δέν ἀναδίδονται ἐρεθιστοί κα-

πονοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμός τῶν δί-

οκών τῶν καυστήρων, χωρὶς νά δλά-

πωται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ όποιαι ἀλλως θὰ ἔχαντον. Η Υ-

ΠΗΓΗΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικὸς επιμερόφορες, τὴν ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικὴν παρέμβασιν καὶ παρακολούσιον ὀλοκλήρων τοῦ συστήματος καυσίμων. Επιτρέφεται μὲν πάσι δύνασθε νὰ ἐλαττώσητε μεγάλην κατανάλωσιν καυσελίους εἰς τὰ πλοία σας, η ΥΠΗΓΕΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς οὐδεὶς πρέπεις ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει ολίγωτερον μὲ διπάναι τοῦ ημίσεος τοῦ 1 % τῆς

ἀξίας τοῦ καυσελίου σας, η ΥΠΗΓΕΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς οὐπιτυχάνει οἰκονο-

μιαν πλέον τῶν 5 %.

Ο καθαριστὴρ καυστήρων

ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἔφοδιάζει μὲ συρτάρια

ἐπενδυμένα μὲ τούχων διά τὴν φύλαξιν 48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ δια-

μερίσματα διά τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ο

ἀνθρας δύναται νὰ ἀποτιλθῇ ἀπὸ τοὺς

δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-

τὸς ὅλης την πεπλάνωσην.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς δόλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας HN.

ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε η

τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists since 1904

10 EAST 40th STREET, NEW YORK 16, N.Y.

MURRAY HILL 5-6940

Η ΕΚΠΑΤΡΙΣΜΕΝΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ, ΑΓΟΡΑΙ & ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΖΩΗΡΟΤΑΤΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ

Θά έχρειάζοντο σελίδες πολλαὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν λεπτομερεστέραν ἀναγραφὴν τῶν ἔκαστοτε πληροφοριῶν, τῶν σχετικῶν μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ ὑπὸ τὰς ἔνεας σημαίας». Ή δραστηριότης αὐτὴ δύσημέραι διευρύνεται, ἐνῷ ἔξι ἀντίθετον βαίνει περιοριζομένη ἡ ὑπὸ την «Ἐλληνικὴ σημαίαν κινητική.

Στὴν ἴδιαιτέρα θὰ ἔπειρε γὰρ καθιερωθῆ διὰ τὰς ἄγοράς, τὰς ναυπηγήσεις, τὰς πωλήσεις καὶ τὴν ὅλην ζωὴν κίνησιν τῶν «Ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων». Ἰδού λ. χ. μερικαὶ εἰδήσεις ἀπὸ τὰς γνωσθεῖσας κατὰ τὸ διαφρεύσκων 150ῆ μεροῦν:

Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ολυμπιακὴ Δάς»

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 19ῆς Μαΐου καθειλικύθη ἐκ τῶν ταυτηγείων Μπέλλερ εἰς Σπλάθον τοῦ Μέρσινταντ, τὸ δεύτερον κατὰ αἰεὶ τῶν 6 μεγάλων δεξαμενόπλοιων τῶν παραγγελθέντων πρὸ ἔτους παρὰ τῆς «Ολυμπικής Οἴλ Λάιν», τοῦ κ. Ἀρ. Ὀνάρη. Τὸ καθέλκυθεν «ο σὸν περιά τάνες ερε»—ώς χαρακτηρίζεται, λόγῳ τοῦ μεγέθους τον—ἔλεγε 2.8.0.0 τόννων, ἢν τοῦ, ἀδόθη δὲ εἰς αὐτὸ τὸ ὄνομα «Olympic Torch» (= «Ο λυ μπι ακ η Δάς»). Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους παρέστη ἡ κ. B. Brewster Jennings, σύνυγος τοῦ προέδρου καὶ διεύθυντος τῆς «Σόκοντ Βάκιονον «Οἴλ Κόμπανην». Τὸ πρώτον τακτεύοντος καθειλικύθη ὁ γνωστὸς πρό διάδοχος τοῦ προέδρου καὶ διεύθυντος τῆς «Σόκοντ Βάκιονον «Οἴλ Κόμπανην». Τὸ πρώτον τακτεύοντος καὶ διεύθυντος τοῦ προέδρου καὶ πρό διάδοχος τοῦ προέδρου καὶ διεύθυντος τῆς «Σόκοντ Βάκιονον «Οἴλ Κόμπανην». Τὸ πρώτον τακτεύοντος καὶ διεύθυντος τοῦ προέδρου καὶ πρό διάδοχος τοῦ προέδρου καὶ διεύθυντος τῆς «Σόκοντ Βάκιονον «Οἴλ Κόμπανην». Τὸ πρώτον τακτεύοντος καὶ διεύθυντος τοῦ προέδρου καὶ πρό διάδοχος τοῦ προέδρου καὶ διεύθυντος τῆς «Σόκοντ Βάκιονον «Οἴλ Κόμπανην».

Τὸ «Ολυμπικόν Τόρτζ» ἔχει διαστάσεις μηνοῦ 652 ποδῶν, πλάτους 84 καὶ ὑψοῦ 44 ποδῶν, δὲ δέντας δὲ γὰρ μεταφέρει 10.100.000 γαλονίων πετρελαίου. Θὰ εἶνε μονέλινον, μὲ διάμετρον ἑλίκος 22 ποδῶν καὶ ἔφορον 58.500 κιλῶν, τοῦ μεγαλύτερον διλατή τύπου ἐξ ὅσων κατεσκευάσθησαν ἐξ ὀφειχάλων μέχρι σημεροῦ. Αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους εἰναι ἀποστροβῖδι, κατασκευής καὶ σχεδίου Μπέλλερ, δυνάμεως 12.000 ἵππων ἀδείους καὶ μὲ μειοτῆρας τῶν στροφῶν εἰς τὰς 130 κατὰ λεπτόν. Προβλεπομένη ταχύτης ἡ τῶν 17 μιλλίων. Τὸ ἐγκύρων δεξαμενόπλοιον, φέρον καὶ αὐτὸ τὴν σημαίαν τῆς «Οὐδόνιας, καταλέγεται μεταξὺ τῶν 14 «σύνηπερ τάγμερος», ἀτίνα ἔχουν παραγγελθῆ ὑπὸ τῶν μεγαλύτερον πετρελαίου.

Μετὰ τὴν καθέλκυσιν, ὁ πρόεδρος τῆς πλοϊκοτηρίας ἔταιρις κ. Ἀρ. Ὀνάρης παρέθεσε γεννά εἰς τοὺς προσκεκλημένους τούς, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὄποιον ἐδήλωσεν, διὶ ἡ ἔταιρια τοῦ θα συμπληρώσῃ μεχρι τοῦ ἐπομένουν θέρους τοῦ γαντζικοῦ αὐτῆς πρόγραμμα. Τὸ σκάφος ἀπέλευθεν ἐν Νέας Ὂδρης τοῦ θερινοῦ Τόρτζα τὸν οὐδετέρην εἰς τὴν ὑπερσείαν τοῦ προσεχῆ Ιούλιον.

Τὸ ὑπερωκεανὸν «Ἀτλάντικον»

Προερχόμενον ἐκ Γένοβας κατέλευσε τὴν 23ῆν Μαΐου εἰς τὴν Νέαν Ὂδρην, μετὰ ταξίδιον ἐννέα ἡμέρων, τὸ ὑπὸ παναμᾶκην σημαίαν ὑπερωκεανὸν «Ἀ τ ἀ τ ̄ τ ̄ ι ̄» (εκ «Maisonia») 22 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 22 μιλλίων, ἀνῆκον, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν ἔταιριαν «Χόμ Λάιν» (τοῦ κ. Εὐγενίδη). Τὸ σκάφος ἀπέλευθεν ἐν Νέας Ὂδρης την 25ῆν Μαΐου διὰ τὸ πρώτον ταξίδιον ἐπιστροφῆς τοῦ εἰς Μεσογειον, κατέλευσεν ἀπεισανθρώπων προσοριζομένων διὰ Βαρκελώνην, Κάννας, Γένοβαν καὶ Νεάπολιν, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὸ λιμένιον ἀφετηρίας τῶν δροκολογίων τοῦ. Κατὰ τὴν εἰς Νέαν Ὂδρην παραμονήν τοῦ τὸ «Ἀτλάντικον» ἐπλεύσθησεν εἰς τὴν κορηπόδατα τῆς «Κίοναρα Λάιν», ἀτίνα εὑρίσκονται εἰς τὸ κεντρικότερον σημεῖον τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ λιμένος. Τὸ «Ἀτλάντικον» ὡς ἐπιβραδύνει ἐν Ἰταλίᾳ ἐπὶ μισού τοῦ χρονικοῦ διατέρημα τὴν ἀνάδηψιν τοῦ δευτέρου δρομολογίου τοῦ, προκειμένου νὰ ὑποστησεῖσαν συμπληρωματικὰς διαφορυθύμεις τῶν διαμερισμάτων τοῦ, αὔτινες θὰ αὐδήσουν εἰς 1250 τὰς θέσεις τοῦ δι' ἐπιβάτας. «Ἐξ αὐτῶν αἱ 650 ἀναφέρονται εἰς τὸ «τούδος-κλάση».

Τὸ ὑπερωκεανὸν «Νεπτούνιον»

Νέα τακτικὴ γραμμὴ ἔγκαινιάζεται μεταξὺ Νέας Ὂδρης καὶ τοῦ καθάρους τοῦ Ἰσραήλ πάρα τὸν «Νεπτούνιον», ὅπερ διαβέβαιος διαμερισμάτων δι' 822 ἐπιβάτας, ἐξ ὧν 251 αἱ θέσεως καὶ αἱ ὑπόλοιποι τῆς «τούδος-κλάση». «Ἡ δευτέρα ἐν Νέας Ὂδρης ἀναγορέσθησεν ὡρίσθη διὰ τὴν 25ῆν Ιουνίου διὰ Λισσαβῶνα, Νεάπολιν, Πειραιᾶ καὶ Χάϊφαν. Αἱ μετέπειτα ἀνακωδησίες θὰ γίνωνται κατ' εὐθείαν διὰ Χάϊφαν, ἡ δὲ τελεταία τοῦ τρέχους ἐποιεῖσθαι διὰ τὴν 22αν Νοεμβρίου. Ἡ προηγουμένως ἀναγγελθεῖσα δρομολόγησις τοῦ σκάφους εἰς τὴν γραμμὴν Νέας Ὂδρης—Νεαρόλευκον ἀνεβαθμήθη.

Τὰ κένα πλοῖα τῆς ἔταιριας τῆς «Ὀρίων»

«Ἄναφορισθεὶς μὲ τὰς ἀναγραφέσις εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας πληροφορίας περὶ προσήποσεως 5 νέων σκαφῶν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ἔταιριας (έλληνικῶν συμφερόντων)» «Ὀρίων» τῶν κ. κ. νίσσων Γουλανδρῆ, δ. τύπου τῆς Νέας Ὂδρης παρέχει ὥδη μετόνυμον λεπτομερεῖας. Οὕτως ἡγοράσθησαν τὰ φροτήγη τοῦ τύπου «U.2» «Aguidance» 6161 τ. γκρός (τοῦ 1944), παραληφθὲν ὥδη καὶ μετονομασθὲν «Σι ι π ο ο ν» καὶ «Aguidance» 6125 τ. γκρός (τοῦ 1945), μετονομασθὲν «Σι ο π λ ά ε ν τ ο ο π ο» τὰ «λίμπετρας» «California» 7216 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Washington» 7212 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἀτίνα καὶ παραμείνουν ὑπὸ τὰ αὐτὰ ὄντα σημαίας καὶ τὸ «Black Eagle» 7605 τ. γκρός (τοῦ 1945). Πέσσαν τῶν ἀντέων ἀγορά, τὰ δύο «λίμπετρας» ταχύερον τῆς ίδιας ἔταιριας «Cygnet III.» καὶ «Halcyon III.» μετεπεκανθάσθωσαν εἰς τὰ γνωτηγεῖα τῆς Βαλτικώς εἰς τούμπας φροτήγη. «Ἡ ἐν λόγῳ μετασκευὴ συνέκειτο εἰς τὴν ἀφάρεσιν τῶν δεξαμενῶν πετρελαίουν καὶ τὴν διαμόρφωσιν τῶν κυτῶν εἰς συνήθη τοινοῦτα διὰ ἑπτὰ φορτία, καθαρὰ καὶ εἰς τὴν ἐγκατάστασιν γερανῶν διὰ τὰς φροτεκνηφοτάσεις. Κατόπιν τῶν ἐν λόγῳ μετατροπῶν ἡ ἔταιρια «Ὀρίων» κατέχει δύο μονοῦ δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «T.2», ἀτίνα καὶ ἔχουν προγνωνωθῆ διὰ μίαν πετρετείαν.

Παραλλήλως, σχέδια καταστρώνονται παρὰ τῆς ἔταιριας δι' ὠρισμέ-

νην ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν διὰ τῶν 17 φορητῶν της. Θὰ παραλαμβάνουν ταῦτα ἕνα μικρὸν διοικήμαν ἐπιβατῶν ἐκ Νέας Ὂδρης ἢ ἄλλον λιμένα τῆς Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπης μὲ εὐθὺην γαύλον, ἀλλὰ χωρὶς προαθωματικὸν τοῦ λιμένον τιγανάν σκαφῶν, ἀν καὶ οἱ ἰδρυται τῆς συγκεντρωνούν τὰς προσπαθείας των εἰς τὸ ἀμερικανικὸν τονός καὶ βαθυτόν ἀ π α σ σ ο ν τ α i τ η τών με τὰς σημαίας ἐπαγγελματικῶν των σχέσεων».

Άγορά καὶ πωλήσεις πλοίων

Παρὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οίκου τοῦ κ. Νικολάου ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φροτήγην «New Westminster City» 5628 τ. γκρός (τοῦ 1929) καὶ παραληφθὲν ἐν «Aγγλίᾳ μετωνομάσθη «Λόρ δ ο σ Κό δ ο γ ι κ τ ω γ». Τὸ σκάφος παρέμενεν ὑπὸ τὴν δρετανικήν σημαίαν.

—Ἐπίσης παρὰ τοῦ συγκροτήματος τῶν ἐπιβατῶν τοῦ κ. Λεβαντοῦ ἡγοράσθη διεπιλεγμένη πλαταίν τοῦ τὸ ἀμερικανικὸν λίμπετρον «James H. Lane» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943). Τὸ ἐν λόγῳ φροτήγην παραμείνει ὑπὸ τὴν δρετανικήν σημαίαν.

—Τὸ παραματήριον σημαίαν προφερεῖται ἐπαραγμένης ἔταιριας ἐλληνικῶν συμφερόντων τοῦ φροτήγην «Manulani» μὲ δύο καταστρώματα καὶ «σελτερ-ντέκη», ἐφωδιασμένην καὶ μὲ διαμερίσματα ψυγείου, 9556 τ. γκρ., 13.024 τ. φροτίου, μὲ ἔμφροτον ένθυμα 31.6 ποδῶν καὶ γνωητησίας 1924, μὲ αερόβιον Νο 3 τοῦ 1945.

—Τὸ ὑπὸ παναμᾶκην σημαίαν φροτήγην «E ο π ι π ι δ η 5» 7582 τ. γκρός (τοῦ 1920), αργούν εἰς Φιλαδέλφειαν ἀπό τῆς 27ῆς Μαρτίου, ἐπωλήθη εἰς τὴν ιταλικὴν ἔταιριαν Κοράρτο. Τὸ σκάφος παραδόθη ἡδη, ὑψώσας τὴν διατηρίαν καὶ μετωνομάσθη «Cesco Corrado».

—Τὸ πορτογαλικὸν φροτήγην «Luango» 4298 τ. γκρ. (τοῦ 1905), οὗτον τοῦ πώλησιν εἰς Ἑλλήνας ἀπὸ τηνή της 20.000 λιρῶν ἀνέγραψεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κατρούνουν παραληφθῆ ἐπαρτίσματα, ἡγοράσθη παραστάν παναμᾶκην.

—Εἰχομεν ἐν καιρῷ ἀγαγράψει τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀμερικανικὴν ἔταιρια, ἡτίς πρὸ διετίας εἶχε ἀγοράσει τοῖς ἐγκριματικῶν ἐπανορθώσεων προεργόμενα ἀμερικανικὰ φροτήγη, ἐξητησεῖ τὴν ἀδείαν πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ὡς ἀπαλλήλων διὰ τὴν ἀμερικανικὴν γαντίλιαν. Διὰ τῆς ιδίας αἰτήσεως ἐξητεῖτο ἡ ἀγορά, ἀντ' αὐτῶν, τριῶν «λίμπετρον» Ἀμερικανικῶν ἐπαρδρομῶν στόλου. «Ἀγγελλεῖται ἡδη, ὅτι δύο ἀπὸ τὰ φροτήγην τὰς ἔταιριας «Empire Blackwater» (εκ «Pompeji») μὲ ἐν κατάστωμα, 2917 τόνων γκρός, 5270 τ. φ. (τοῦ 1939) καὶ «Dr Heinrich Wiegand» μὲ δύο καταστρώματα, 1421 τ. γκρός, 2500 τ. φ. (τοῦ 1939) ἐπωλήθησαν εἰς δανούς ἀγοραστάς, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν παραχωρηθῆσαν εἰς τὴν προαναφερθεῖσην ἀδείας, ἡτίς ὡς φαινεται, πρόκειται νὰ παραχωρηθῆ.

—Ἐγγραφαὶ πλοίων εἰς τὸ «Λόύδης Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ἡρόθεν ἐπ' ἀρί. 17. 2017 την πληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Δόλδ'ς Ρέτζιστερ» ἀγαγράψονται τὰ κάτωθε ἑλληνικὰ ἢ ἐλληνικῆς πλοιογητησίας, ἀλλ' ὑπὸ ἔναν σημαίαν, σκάφη:

—ΔΙΔΩ (εκ «Governor Houston») 7180 τ. γκρός (τοῦ 1943), τοῦ συγκροτήματος τῆς ἔταιριας «Ωρίων», σημαία ἀμερικανική.

—ΜΑΡΙΓΩ ΜΑΤΣΑ (εκ «King Lear» γαναγοσωστικόν), 309 τ. γκρός (τοῦ 1906), τῆς ἔταιριας «Λουκᾶς Μάτσας καὶ Υοί», Περιοιεύς.

—ΝΤΕΝΙΖ (εκ «Governor Sparks») 7177 τ. γκρός (τοῦ 1942), τοῦ συγκροτήματος τῆς ἔταιριας «Ωρίων», σημαία ἀμερικανική.

—ΝΤΕΜΟΣΤΑΡ (εκ «Yankee Star») 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιριας «Φόλλ Ρίβερ», σημαία ἀμερικανική.

—ΝΤΟΛΛΥ Γ. (εκ «Governor Dixon») 7176 τ. γκρ. (τοῦ 1942), τοῦ συγκροτήματος τῆς ἔταιριας «Φόλλ Ρίβερ», σημαία ἀμερικανική.

—ΠΛΟΒΕΡ (εκ «Empire Plover») 6109 τ. γκρός (τοῦ 1920), τῆς ἔταιριας «Ντελ Εστες», σημαία Παναμᾶ.

—ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (εκ «Lake Nipigon») 7163 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιριας «Ἀλ Πλάτα», σημαία Παναμᾶ.

—ΣΑΜΟΥΑ (εκ «Granview») 5684 τ. γκρός (τοῦ 1918), τῆς ἔταιριας «Ντελ Εστες», σημαία Παναμᾶ.

—Και «ΦΟΙΝΙΞ» (εκ «Pachescam») 6090 τ. γκρός (τοῦ 1920), τῆς ἔταιριας «Κρούτσες», σημαία Παναμᾶ.

Δύο ἀκόμη «Λίμπετρυς»

Παρὰ τῆς ἀμερικανικῆς ἔταιριας τοῦ κ. Μ. Λύρα ἡγοράσθη τὸ ἀμερικανικὸν λίμπετρον «Earl A. Bloomquist» 7176 τ. γκρ. (τοῦ 1944). Ἐπίσης παρὰ τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀμερικανικῆς ἔταιριας «Πλάτερ» ἡγοράσθη διὰ τὴν Καζαπλάγκη φροτήγην περιῆκες διὰ τὴν Σιγάλα.

—Τὸ ὑπὸ παναμᾶκην σημαίαν ἐπιβατηγήν ἀρί. «Τ ε τ η 1742 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἔταιριας Σιγάλα, πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

—Τὸ φροτήγην «Η γ κ λ» (εκ «Trimont») 7191 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετεφερθῇ ἀπὸ τὴν καναδικὴν εἰς τὴν παναμᾶκην σημαίαν. Τὸ σκάφος ἀπήκει εἰς τὴν ἔταιριαν «Νελ Νόρτε».

Άγορά δεξαμενοπλοίου

Παρὰ τοῦ κ. Γεωργίου Γιάνναρης ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Basingstreeat» 3846 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀπὲ τιμῆς 22.500 λιρῶν, ἐνδο ποδαρίου περιῆκετο εἰς τὴν τιμὴν τῶν 45.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καταναλωκείται διὰ τὴν πρόσωπον τοῦ ἀκάθατον πετρελαίουν, διεβίεται γιορτίσματος διὰ τὴν μεταφοράν τριῶν εἰδῶν ὑγρῶν φροτήγων καὶ εἶναι παρωπλισμένον εἰς Φάλαινοθ, δόπου καὶ θά παραληφθῇ. Τὴν πώλησιν ἐνηρογησειν ἀγγλικὴ Τραπέζα εἰς ἐξόφλησην κρέους τῶν πλοιοκτητῶν. Τὸ ἀγορασθείν τάκεο τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

'Η ναυλαγορά'

Μετρία ή κίνησις τής ναυλαγοράς κατά τό δεύτερον ήμισυ τού Μαΐου, παρά τήν εύρυτητα τών διαταγών έκ των διαφόρων κέντρων φορτώσεως. Τὰ σιτηρά μὲν περισσέμνην ζητησοῦν. 'Από 'Αγιού Λαυρεντίου ἐπληρώθησαν 51)δ' θιά Μάλταν, ὥπερ Κόλπον διά Βόρ. Γαλλίαν δολ. 10.90. 'Ιουνίου καὶ ἀπὸ Βαγκούνερ διά Καλλά δολ. 11. Οἱ γιανθράκες μὲν ἔλαχιστην κίνησιν, προτιμωμένων τῶν 'Αμερικανικῶν, Γαλλικῶν καὶ Ἰταλικῶν σποφοῖς διά τα φορτία τοῦ σχεδίου. 'Από Νόρδερν ρέιντζ δι' Ιαπωνίαν δολ. 12.50. Αἱ ἕαχάρεις ἀπὸ Κούβανα (μεγάλοι σκόφοι) δι' 'Αγγλίαν 65) — καὶ ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο διά Κολόμπο 91)3. Ανύστουν.

Τὸ Πλεῖτ ἀνεύ ἐνδιαφέροντος καὶ ἡ Αὐστραλία (σιτηρά), μὲν ζητησοῦν δι' 'Ινδίας καὶ Μέσην 'Ανατολήν. 'Από Φιλιππίνων (παλαιοσιδῆρα) δι' 'Αμερικὴν 95.000 δολ. φίο, καὶ ἀποκόπην. Εἰς τὴν τιμὴν ταύτην ἐπλέυσαν ἐλληνικὸν πλοίον. 'Η κίνησις τῶν 'Ινδικῶν λιμένων ὀμετάβλητος εἰς τὰ γνωστά ἐπίπεδα.

'Η Μεσογείος μὲν σχετικὸν ἐργοστασίον, ιδίᾳ διὰ κορμοὺς ξυλείας ἐκ δύο λιμένων Γιουγκούσσας δι' ἔνα λιμένα 'Αγγλίας 172)6 κατὸ φόδομ, Μάτιον. 'Από 'Αλεξανδρείας (χρώμων) διὰ Βαλτιμόρη δολ. 6 καὶ ἡ Ρόττερντανη (γιανθράκες) δι' 'Ελλάδα 30). — 'Αρκεταὶ διαταγαὶ ἐκλεισθησαν διὰ ξυλείαν ἀπὸ Φινλανδίαν διὰ Ρόττερντανης εἰς τὰ 160) — τὸ φόδομ.

Τὰ επίσιμα τούτα εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς, ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ καυσίμων. 'Αναφέρεται ἐνδικτικῶς ἡ χρονοαιώνως ἐλληνικὸν πλοίον εἰς τὰ 16) — διὰ ταξίδια 'Ινδιῶν ἐπὶ διὰ μῆνας, μὲν οὐθίνων 9 μῆνας.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» ἐκ Μπούρμας 7.000 τ. ὄρεζες εἰς σάκους διὰ Κολόμπο 37)6, ἐν δύο λιμέναις 38)6. 'Ιουνίου 10—25.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ» ἐξ 'Αγίου Μαυρικίου 9.500 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 55) —, φόρτωσις 16—30 'Ιουλίου.

ΔΥΟ ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΑ ἐκ Γιουγκούσσας 1.800 φάδομς ξυλείας ἔκαστον δι' ἔνα λιμένα 'Αγγλίας 172)6 τὸ φόδομ, φόρτωσις 27 Μάϊον—δι' 'Ιουνίου.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΩΝ ἀπὸ ἑράκητον 1500 φάδομς ξυλείας διὰ Ρόττερντανης η Ντάρτιρτρεκτ 160) — τὸ φόδομ, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΡΟΥΑΓΙΑΛ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 8.500 τόν. γεννημάτων διὰ Μάλταν 51)6, ἐν ὅψιν δι' 'Αγγλίαν 42.000 κουώρτερς, 9)6, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐκ Νόρδερν ρέιντζ 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 50, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικόν, 'Ιουνίου 6—19.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 10.90, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΒΑΛΛΑΣ ΖΠΟΥΟΛΟΣ» ἐκ Βαγκούνερ 8500 τ. σίτου χύμα δι' 'Αλεξανδρείας 95)—, ζές ὑμέρας φόρτωσις 800 τ. ἐκφορτωσιν, Μάϊον 25—'Ιουνίου 10.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» ἐκ Ρόττερντανης 5.000 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 30)—, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ δύο λιμέναις Φιλιππίνων 8.000 τ. παλαιοσιδῆρων διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 95.000 φίο, καὶ ἀποκόπην, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐκ Κάρδιφ 7.200 τ. γαιανθράκων διὰ Ντακάρ 24)6, φόρτωσις 18—28 'Ιουνίου.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» ἐκ Βαγκούνερ 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Καλλά δολ. 11, γκρός τέρμης, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΟΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἀπὸ Τακοράντι 9.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιλισδέλφειαν δολ. 6.75, ἀποκόπην φόρτωσις.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Βέρα Κρούς δολ. 68.000 καὶ ἀποκόπην, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐκ Βαγκούνερ 9.000 γεννικῶν εἰδῶν διὰ Βαλτιμόρην — Βοστῶνης ρέιντζ δολ. 92.000 καὶ ἀποκόπην, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐκ Νόρφολκ 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» ἐκ Νόρβικ 9.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 3.50, ἀπεσος φόρτωσις.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (ex. «Royston Grange») παναμαϊκόν, ἀπὸ Βέρα Κρούς 9.200 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίας 71)3, φόρτωσις 8—20 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΣΟΣ» ἐκ Μόντρεαλ 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Βαλτιμόρην, ἔναν κρίθην δολ. 8.50, φόρτωσις Μάϊον.

«ΧΑΛΙΓΚΟΝΙΑΝ ΜΠΑΡΟΝ» (καναδ.) ἐκ Καζαμπιλάγκας 9.200 τ. φωσφάτων διὰ Βορδάνης 65), φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ» (ελληνικόν) ἐκ Ντουγκούν 9.300 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν 33)6, φίο, φόρτωσις 15 'Ιουνίου — 9 'Ιουλίου.

«ΔΑΣΠΟΙΝΑ» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 7.000 τ. γαιανθράκων διὰ Καράτσι 27 ½ ρουπίας, φόρτωσις 16—20 Μάϊον.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) ἐξ 'Αμερικῆς 7.000 τ. παλαιοσιδῆρων δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας (σχὶς δοριείτορον τοῦ Χόττερες) δολ. 5.25 φίο, καντοσέλλο 10 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 9.600 τ. ζαχάρεως διὰ Κολόμπο 92)6, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΟΡΔΑΣ» ἐκ Ντάρτιρτον 9.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρην δολ. 6, μὲ 1 δολ., ἐκφορτωτικός, 'Ιουνίου.

«ΚΡΗΤΗ» ὥπερ Selzacte 4.500 τ. κρεοζόδια διὰ Νεάπολιν 36)6, ὥ. φ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Φιλαδελφείας 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Δανίας 55)—, μὲ 2) — ἔπειτα δι' έκαστον ἐπὶ πλέον λιμένων, μέχρι τριών τοιστῶν, φόρτωσις 30 Μάϊον—13 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ» (παναμ.) ἐξ Δάντσιγκ 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Γένοβαν—Σάσσον δολ. 6.37 ½, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων 'Ατλαντικοῦ (οὐχὶ δοριείτορον

τοῦ Χόττερες) 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ινδίας δολ. 17.75, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) ἐκ Νόρδερν ρέιντζ 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρί-

ον—'Ιανέριον δολ. 7.50, φόρτωσις 15—25 'Ιουνίου.

«ΑΡΓΚΟΜΠΕΚ» (καναδ.) ἐκ Χίλιξ 9.500 τ. νιτράτων δι' 'Ελλάδα δολ. 18, φόρ-

τωσις 10—25 'Ιουνίου.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΩΝ ἀπὸ Φιλιππίνων 9.000 τ. χρωμίου διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ.

9 φίο, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΩΝ ἀπὸ Ηγαπέτειον 9.000 τ. καλληδονίας 9.000 τ. χρωμίου διὰ Νόρδερν ρέ-

ιντζ 13, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—15 Αύγουστου.

«ΑΡΠΙΩΝ» (παναμ.) ἐκ Μόρφου Μπατί 7500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερικήργον 33)3, καντοσέλλο 13 'Ιουνίου.

«ΕΡΩΝΑΛΤ Μ. ΣΚΟΜΠΥ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Μανιλλάς καὶ Σιγκαπούρης 9.000

τ. παλαιοσιδῆρων διὰ Σουανδένης η Χούλλι λίρας 46.000 φίο, ὥ. φ.

«ΣΚΟΤΤΑΛΤΑΝ» (νορβ.) ἐκ Ρόττερνταμ 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Μόντρεαλ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερίσραν δολ. 8.20, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΕΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Αυστραλίας 9500 τ. γεννημάτων εἰς σάκους δι' 'Ινδί-

ας 50)6, φόρτωσις 5—30 'Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΑΛΙΟΝ (Λιβανόπ.) ἐξ 'Ιαπωνίας 9500—9800 τ. παλαιοσιδῆρων διὰ Δυτ.

άκτην 'Ημερ. Πολιτειῶν δολ. 4.60 φίο, 'Ιουνίου.

«ΕΓΚΡΑΝΤΟΚ» (καναδ.) ἐκ Ντάρτιρτον 8.500 τόν. γαιανθράκων διὰ Λά Πλάταν

45), φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Σαδάνων 9.300 τ. δρύζης διὰ Δυτικής ἀκτὴν 'Ινδιών 55)—, ἐπάνω 15—30 'Ιουνίου.

«ΠΙΝΤΑ» (παναμ.) ἐκ Κούδας 3.200 τ. ζαχάρεως διὰ Ρόττερνταμ δολ. 13.50, φόρτωσις 26 Μάϊου — 16 'Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἐκ Χάμπτων ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερ-

νταμ 16.50, καντοσέλλο 23 'Ιουνίου.

«ΕΣΚΟΤΑΛΤΑΝ» (παναμ.) ἐκ Ρόττερνταμ 8.500 τόν. γαιανθράκων διὰ Λά Πλάταν

6, μὲ 1 δολ. ἐκφορτωτικά, 1—15 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΔΑΝΤΙΚ» (παναμ.) ἐκ Κούδας 8200 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 65)—, διόπιν

ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 62)1, ἐπάνω 6 ημέρας Βορείου Βορδένη ή Νοτ. Κούδας 1)—

«ΕΜΑΙΩΤΙΣΙ» ἐξ Αρχαγγέλου 2000 στάνταρτος ζυλείας D.B.B. διὰ Ρόττερνταμ 155) — τὸ στάνταρτο, μὲ 14) — φορτωτικά, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, καντοσέλλο 21 'Ιουνίου.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐξ Φινλανδίας 1200 στάνταρτος ζυλείας δι' Ρόττερνταμ 115)— τὸ στάνταρτο (δύο συνεχῆ ταξίδια), μὲ 12) — φορτωτικά, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν.

«ΕΝΑΡΠΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Μήλου 3100 τ. δωσίτου διὰ Μπάρχερεν 55)—, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κύπρου 1300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πόρτ Σαιδ 14)—, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΕΡΕΝΑ» (παναμ.) ἐκ Μασίνηος καὶ Σάντα Κρούς 9000 τ. χωρίου διὰ Νόρδερν

ρέιντζ δολ. 9 φίο, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἐκ Βεροίας Ειρηνικού 9400 τ. γενικῶν εἰδῶν (475.000 κ. π.) διὰ Ντάρτιρτον 17.35, φόρτωσις 9—20 'Ιουνίου.

ΠΑΝΑΜΑΙ-ΙΚΩΝ (λίμπερτο) ἐκ Ντάρτιρτον 9000 τ. μαγγανίζας διὰ Νόρδερν ρέ-

ιντζ δολ. 6, μὲ 1 δολ. ἐκφορτωτικά, 1—15 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἐκ Βεροίας Ειρηνικού 9400 τ. γενικῶν εἰδῶν (475.000 κ. π.) διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 6, μὲ 1 δολ. ημέρας Παρασκευής ρέιντζ δολ. 165.000 φίο, καὶ ἀποκόπην, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (παναμ.) 10500 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα) τότιμος δολ. 8.60, παρόδισις 6—11 'Ιουνίου εἰς ἔνα λιμένα 'Ημαρεών Πολιτειῶν τού Χόττερες), ἐπαναποράδοσις εἰς Βορδένη—'Αμβούργον ρέιντζ.

«ΑΛΟΡΔΟΣ ΚΟΔΑΡΓΙΚΤΩΝ» (παναμ.) ἀπὸ Αργεντίνης 10.600 τ. d.w. (460.000 κ. π. διὰ δέματα) σολ. 16.6, ἐν τούτοις δολ. ημέρας Παρασκευής παρόδισις εἰς Λίβερπουλ.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (παναμ.) 10.690 τ. d.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα) τότιμος δολ. 16.6, παρόδισις 15—25 'Ιουνίου εἰς 'Αγγλίαν, ἔπειτα ημέρας Παρασκευής Κόπτων.

«ΤΡΑ-Ι-Λ» (παναμ.) 10.415 τ. d.w. (482.000 κ. π. διὰ δέματα) τότιμος δολ. 14—15—16, παρόδισις εἰς Καλκούταν 'Ιουλίου, ἐπαναποράδοσις εἰς 'Αγγλίαν, μέσω ημέρης Αφρικής.

«ΛΟΡΔΟΣ ΓΛΑΔΣΤΩΝ» (παναμ.) 10290 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα) τότιμος δολ. 15, παρόδισις εἰς 'Ιαπωνίαν 25 'Ιουλίου—5 Αὔγουστου, ἐπαναποράδοσις εἰς 'Αγγλίαν—Κόπτων, μέσω Βορ. Ειρηνικοῦ.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» 10.865 τ. d.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα) τότιμος δολ. 15—30 'Ιουνίου (ταξίδια ἐπὶ 6 μῆνας μεταξὺ λιμένων Ινδίων).

Τὰ δεξαμενόπολοια

«ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ» (παναμ.) ἐκ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης 13.000 τ. πετρελαιο-

φόρτωσις.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (παναμ.) ἀπὸ Πουέρτο Λά Κρούς — Βενεζούελας 12000

τ. πετρελαιού διὰ Αὔρεων τοῦ ναυαλοδογίου, ὑμεσὸς φόρτωσις.

«ΝΤΗΝ Η.Ζ.» (παναμ.) ἀπὸ Μπουέρνας Κόλπου 7000 τ. δέλατα.

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» ἐκ Περσικού Κόλπου 15.000 τ. ἀκαθάρτων πετρελαιών διὰ Γαλλίαν δολ. 5.56, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΙΤΑ» (παναμ.) ἀπὸ Σελζατε 450

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Γδύνιαν 12 Μαΐου διά Κόραμ Σάχρ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3503	έφθ. Αμδούργον 22 Μαΐου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υιοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4324	είς Ρόπτερνταμ ἀπό 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. Αριτρόσασ 25 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Χάρην 28 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Μπαρόρον 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	71/6	είς Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Ντακάρ 24 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 21 Μαΐου διά Κάδιξ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναβαριώτης	22	988	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	διηλθε Χονδούρου 17 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΩΡΙΖΗΣ	Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	διηλθε Κείπ Τάουν 12 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Πόρτ Σάιδ 29 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιδανού	44	7176	διηλθε Μανίλαν 17 Μαΐου διά Χάϊφαν
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιδανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Πόρτ Εμπεντόλε 11 Μαΐου διά Φουζάν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάκη 25 Μαΐου
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	Άν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	21	325	είς άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7177	διηλθε Σουέζ 30 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άνεχ. Τάιν 28 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάτος	92	951	είς ταξιδιού εν Έλλαδι
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκισρόδηπολος	19	5173	έφθ. Μαντράς 27 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ή. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διηλθε Σάντα Μαρία 17 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Μόμπιλ 24 Μαΐου και άνεχ. 27 διά Τοκοπίλλα
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθατος»	18	5685	έφθ. Σιγκαπούρην 26 Μαΐου
ΑΕΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Έμπειρικός	21	4786	άργει Αμπελάκι από 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιά από 12 Δεκ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α. Ε.	41	7460	είς Βαλτιμόρην από 21 Απρ.
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σια	19	4683	άνεχ. Σιγκαπούρην 18 Μαΐου δι' Οκινάδαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	διηλθεν Αθεν 19 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θρασική» Α. Ε.	38	4854	διηλθε Κριστούμπαλ 7 Μαΐου διά Μανίλαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μασσάραν 21 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	έφθ. Μανίλαν 9 Μαΐου
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 16 Μαΐου (διά Σαΐγκον)
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υιοί Ν. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Παπετέ 15 Μαΐου διά Κρίστομπαλ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	Κόβιτσαν Μιτάιν 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	διηλθε Κιρματάρ 29 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΝΗΣ	Ρ. και Π. Βεργωτής	20	6343	διηλθε Σιγκαπούρην 26 Μαΐου διά Φουζάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	έφθ. Λιδόρο 24 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντις» Α. Ε.	21	721	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	διηλθε Κρίστομπαλ 17 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Καλκούταν 11 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	άνεχ. Νάρβικ 21 Μαΐου διά Σίδνευ
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Έπιφανειάδης	43	7 / 76	έφθ. Ταματάρη 24 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Ρουέν 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανωπούλου	44	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 18 Μαΐου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	έφθ. Μαντυλουότο (Φίλανδ.) 17 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	διηλθε Ντώτζενες 29 Μαΐου διά Δουγκέρκην
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Μαντράς 27 Μαΐου διά Κολόμπιτο
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	έφθ. Γαλάτσι 26 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Ταμπίκο 21 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	διηλθεν Κιρματάρ 25 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	άνεχ. Λορέντζο 25 Μαΐου δι' Αγ. Μαυρίκιον
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Καλκούταν 14 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιδανού	37	4839	έφθ. Λά Γκουλέττ 22 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διηλθεν Αθεν 28 Μαΐου διά Νοδορωσίσκην
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4163	άργει Μπάρετον 28 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκιώνα» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Χάρην
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	είς λιμένας Βρετ. Κολομβίας 25 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθατος και Σια	43	7176	έφθ. Μπάχρειν 26 Μαΐου
ΕΛΑΣΗ (έπιβατ.)	Τεργιάζος και Λυκούρτης	21	1459	άργει Πειραιά 30 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Ίω. Τόγιας	29	1493	είς άκτοπλοικά δρομολόγια
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	έτ. Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Αλγερίου 27 Μαΐου (διά Λονδίνον)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νεπότλιν 28 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Πάνορμον
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεπης	19	1492	έφθ. Σφάξ 26 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	άντ. Χάλαρης	44	452	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	Ίω. Παράσχος κλπ.	43	235	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθατος	44	7198	είς λιμένας Ιαπωνίας 20 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλα	21	2369	έφθ. Δάντηηγκ 20 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Π. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Πόρτ Αθρούρ 9 Μαΐου διά Τεργεστήν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	διηλθε Κρίστομπαλ 19 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	19	5627	έφθ. Βομβάνη 22 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3551	άργει Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκείνης	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 25 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Λός Αντζελες 21 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	είς Αμδούργον 20 Μαΐου, έπισκευη
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Τακοράντι 9 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσαρ» Α. Ε.	44	7198	διηλθε Ηράκλατάρ 21 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει είς Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Σαγκούνα 14 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διηλθεν Αδεν 14 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΘΕΤΙΣ	ΗΛ. Χατζηλίας	30	4123	έφθ. Αδεν 21 Μαΐου
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηρακή» Α. Ε.	88	1356	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	είς Θεσσαλονίκη 18 Μαΐου
ΙΓΡΟΣ	Λώς και Πεζάς	43	7176	διηλθε Ηράκλατάρ 28 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Αριτρόσασ 19 Μαΐου
ΙΑΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Πόρτ Σάιδ 26 Μαΐου έκ Τσιβιταβέκιας
ΙΡΙΣ	Ίω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	άνεχ. Ντακάρ 10 Μαΐου διά Κοτόνου

ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	44	7176	διήλθε Χονιολουόλη 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκου, Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Άμπανταν 27 Μαΐου διά Κουβάτη
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	έφθ. Χάμπτον ρόδης 15 Μαΐου
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600	άργει 'Αμβέρσαν από 1 Νοεμ., επισκευή
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Πειραιά 22 Μαΐου διά Πάτρας
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος, Φράγκος	12	3442	εἰς Ριζέκα 20 Μαΐου υπό φόρτωσιν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035	άνεχ. Χούλι 24 Μαΐου διά Φλαδέλφειαν
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	φθάνει Πειραιά 1 Ιουνίου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Χατζηπατέρας	43	7244	διήλθε Βαλένσιαν 28 Μαΐου διά Χάδρην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παρασχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	έφθ. Χούστον 18 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	έφθ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Χάμπτον 20 Μαΐου διά Χάδρην
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	διήλθε Βαγκούδερ 28 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Σουέζ 22 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκερ)	Εκεφαλληνιακή Α. Ε.	43	10448	εἰς Χούμπερτ (Γερμανίας) 25 Μαΐου, ζημίαι
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διήλθε Κρίστομπαλ 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	εἰς κρατικάς μεταφοράς έτη Ελλάδι
ΚΟΖΑΝΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	έφθ. Σίδνευ (Αυστραλίας) 10 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	εἰς άκτοπλοικά δρομολόγια
ΚΟΝΙΤΣΑ	Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	φθάνει Μασσαλίαν 1 Ιουνίου
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874	άνεχ. Ντεμεράρα 26 Μαΐου διά Πόρτ "Αρθρούρ
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάστας	44	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Καλκούταν 26 Μαΐου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	άνεχ. Βομβάνη 12 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΚΥΜΑ	άδ. Λιβανών	43	7244	άνεχ. Ιμιγχαμ 13 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Πειραιά από 12 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Βρέμην 21 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	έφθ. Καλκούταν 24 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοι Κ. Η. Λαιμού	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	44	7176	εἰς περιφερειακή γραμμήν Βορ. Αίγαιου
ΚΩΣ	Έμμ. Καραβία	21	900	εἰς περιφερειακή γραμμήν Βορ. Αίγαιου
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Μαΐου διά Καβασάκι
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	έφθ. Βομβάνη 14 Μαΐου (είτα Καλκούταν)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διά Χάδρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Χερδούργον 21 Μαΐου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Κατάνην 25 Μαΐου διά Μπόνναν, έφθ. 27
ΛΥΡΑΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7177	
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	4046	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμούς	12	4707	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς και Πεζάς	43	7244	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	
ΜΑΡΙΑΜ	«Ερημικός» Α. Ε.	44	7176	
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθίου	19	5476	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	'Ι. Θεοδωράκοπούλος	44	7198	
ΜΕΜΦΙΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος Α. Ε.	43	7207	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Έπατ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	45	7247	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	Έμμ. Χατζηλίας	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σιά	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοί Σιτινά	43	7244	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καίρης	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπότρος» Α.Ε.	43	7194	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έπ. Γ. Νικολάου	44	7240	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έπ. Γ. Νικολάου	44	7207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάκερ)	έπ. Γ. Νικολάου	27	5525	
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» Α. Ε.	19	5175	
ΞΑΝΘΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	41	674	
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι και Σιά	44	7176	
ΟΛΓΑ	«Εμπορ. - Εφοπλιστική	43	7243	
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	Κούλουθρος - Εμπειρ.	18	5215	
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσους	45	7176	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπτο 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. Καραβίδης	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιβανός	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ν. Νικολαΐδης	21	601	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος και Σία	15	999	
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου—Δούκας	31	200	
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ IIII τάκερ	Μ. Νομικός	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ (τάκερ)	υιοι Π. Γουλανδρή	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	43	3610	
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκερ)	Στρ. Α' Ανδρεάδης	43	10193	

ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΠΡΕΝΤΟΝ	Καττούλας καὶ υἱοί	06	2088	άργει Πειραιά ἀπὸ 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάνης καὶ Σια	16	1765	εἰς Ἀμέρσον ἀπὸ 3 Νοεμβρ., ἐπισκευὴ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	ἔτ. «Ἑσλαζίας»	45	7176	ἀνεχ. Σαίν Ναζάρι 16 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΡΟΔΟΠΗ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Ἀμέρσον 25 Μαΐου διὰ Περαιῶν
ΡΟΔΟΣ	ἔτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	διῆλθε Πόρτ Σάϊδ 28 Μαΐου διὰ Μάλταν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	διῆλθε Σουέζ 25 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΣΑΜΟΣ	υἱοὶ Δ. Ἰγγλέση	43	7177	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαΐου διὰ Γαλλίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	ἀνεχ. Ρουέν 18 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΕΡΡΑΙ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	21	725	άργει Πειραιά ἀπὸ 12 Ιουλ. 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	22	4949	άργει Τάϊν ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άνεχ. Φρότσου 18 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο
ΣΟΥΝΙΟΝ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	“18: «ΜΑΡΙΑ ΛΩ», ὡς μετανομάσθη
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άνεχ. Σαίν Ναζάρι 18 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	ἔφθ. Οδησσόν 23 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	εἰς λιμένας Ἰσπωνίας 20 Μαΐου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ἱω. Σαμωνᾶς	04	646	ἔφθ. Χούλη 27 Μαΐου
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Μαζουλίπατάμ 20 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εἰς Γιαδάτα 10 Μαΐου
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου διὰ Λόγκ Μπίτς
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λαιμοῦ	13	4221	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 29 Μαΐου
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθου - Ἐμπειρίκου	18	5687	ἔφθ. Κολόμπο 21 Μαΐου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικὸς	20	844	ἔφθ. Πόρτ Σάϊδ 28 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Δ. Ι. Χανδρῆς	43	10448	διῆλθε Σουέζ 22 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Ἐκτωρ Δρακούλης»	11	3658	ἔφθ. Βομβάνη 27 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ	Πωθ. Μιτάκιας κλπ.	11	1459	ἔφθ. Ελευσίνα 22 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσοις	44	7207	διῆλθεν ἀπὸ Ματάντη 14 Μαΐου
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Ἀθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Καλάμας
ΥΠΕΡΙΩΝ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	43	6732	εἰς Πειραιά 30 Μαΐου
ΦΛΟΓΑ	ἔτ. «Θαλάσσιοι Σιδ» μοίοι	05	480	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικὸς	21	1783	ἔφθ. Τύνιδα 13 Μαΐου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεομ. Σταφυλόπατάς	27	757	ἀνεχ. Νεάπολιν 21 Μαΐου διὰ Σφάξ
ΦΡΕΑ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς ταξίδια ἐν Ἐλλάδι
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	εἰς δρομολόγια Πειραιῶ—Καδάλλας
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	ἀνεχ. Βορδώ 20 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΧΑΛΚΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	45	470	ἀνεχ. Βορδώ 20 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδος
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	01	541	ἔφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	διῆλθεν Κιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	ἀνεχ. Μόντρεαλ 27 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	Σιδερόπατος	12	655	άργει Ἀμπελάκι ἀπὸ 29 Νοεμ.
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	
ΨΑΡΑ	Ἀναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	
ΟΚΕΑΝΟΣ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον»	43	6732	

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	ἔτ. «Ἄρτεμις»	17	3976	άργει Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	ἔτ. «Γκουάρτιο»	43	7160	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ	«Ἄζουέρο»	44	7176	ἀνεχ. Καλκούτα 24 Μαΐου διὰ Ντουγκούν
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπιδατ.)	«Τσάγκρες»	98	1573	άργει Ἀμπελάκι ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	«Ἀμαρυλλίς»	45	7201	ἔφθ. Χούλη 26 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	«Ωκεανός»	19	5869	ἔφθ. Κοτσιτσάγκ 23 Μαΐου
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	«Τρανσαπτάντικας»	18	7717	ἔφθ. Ἀμδούργον 23 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ	«Σάμοσκο»	44	7207	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ	«Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	ἔφθ. Βομβάνη 14 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	ἔφθ. Σουέζ 18 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	«Μηνάς»	08	1763	ἔφθ. Μάλταν 26 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	«Πονούκο»	04	4784	ἀνεχ. Γένοβαν 19 Μαΐου διὰ Χορνίλλο Μπαίν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	«Μαρίτιμος»	19	5114	ἔφθ. Ριτέκεο 16 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	«Ἀριστομένης»	43	7191	διῆλθεν Ὁράν 20 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	«Ἀριστομένης»	42	7176	ἀνεχ. Μαρακάτιπο 23 Μαΐου διὰ Παραμαρίμπο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	«Ἀριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	«Ἀριστομένης»	43	7176	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνη 24 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	«Ἀριστομένης»	43	7244	ἔφθ. Τρίνινταν 21 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	«Ντέλ Έστε»	19	5672	ἔφθ. Πόρτ Σάϊδ 19 Μαΐου
ΑΡΟΖΑ	«Πόνκα»	22	1979	εἰς Λίβερπουλ ἀπὸ 31 Μαρτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	«Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	«Παναμένιαν Λάιν»	27	17226	ἀνεχ. Νέαν Ύόρκην 25 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	«Νόρδ Αμέρικαν»	21	8206	διῆλθε Λάδεντ 25 Μαΐου (διαταγὴ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Κιρίστομπαλ 19 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ	«Ἄτλαντικ»	44	7247	διῆλθε Κιουρακάσο 22 Μαΐου δι᾽ Αλεξανδρείαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·····	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθεν Ὁράν 24 Μαΐου δι᾽ Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	«Ἄτλαντικ»	49	7260	εἰς Ούεστ Χάρτλεπούν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Πόρτ Ελίζαμπετ 11 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	«Ἄτλαντικ»	44	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 25 Μαΐου δι᾽ Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	«Ἄτλαντικ»	43	7200	διῆλθεν Ὁράν 24 Μαΐου δι᾽ Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	«Ἄτλαντικ»	43	7176	ἀνεχ. Χαδάνην 11 Μαΐου διὰ Καράτσον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·····	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου δι᾽ Ερυθρῶν Θάλασσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	«Ἄτλαντικ»	48	10928	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 14 Μαΐου διὰ Ράς Τανούμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	«Ἄτλαντικ»	49	10900	διῆλθε Νότερ 25 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·····	«Ἄτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	«Ἄτλαντικ»	44	7247	διῆλθε Σιγκαπούρη 16 Μαΐου διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·····ΠΕΡ	«Ἄρκτούρος»	27	4889	ἔφθ. Γάνδη 21 Μαΐου καὶ Ἀμέρσον 25
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	«Κρούζες»	19	5670	διῆλθε Πόρτ Ζαντίλ 20 Μαΐου διὰ Πουάν Νουάρ
ΒΑ·····ΜΕΑ	«Τριντέντε»	20	2310	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 31 Μαρτ.
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	«Κορονάτο»	43	7160	διῆλθεν Ὅραν 23 Μαΐου δι᾽ Ινδίας
ΒΑΣΙΛΗΣ	«Λεβάντε»	43	7176	ἀνεχ. Χούστον 21 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	«Βιρόνα»	05	339	άργει Φάλκεμπεργκ ἀπὸ 14 Νοεμ.
ΒΥΡΩΝ	«Γλώκος»	18	5222	διῆλθε Ντουγκούν 9 Μαΐου διὰ Χόκ Κόγκ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	«Λάμα»	49	2370	εἰς Σάντερλατ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Δῶρα»	19	640	ἀνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διὰ Θεογίκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	«Ρίο Πάρντο»	43	7166	ἀνεχ. Λίβερπουλ 19 Μαΐου διὰ Βέρα Κρούζ
ΓΙΑΝΝΗΣ	«Ούρουγουάντζ»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην 19 Απρ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	«Ἀράσουκο»	12	6348	ἀνεχ. Εβερεττ 24 Μαΐου διὰ Μπέιρα
ΓΚΛΟΡΙΑ	«Διειθύντες»	49	10892	ἔφθ. Βαλτιμόρη 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	«Σάμοσκο»	44	7216	ἀνεχ. Λός Αντζελες 19 Μαΐου διὰ Βέρα Κρούζ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	«Ἄρτεμις»	17	3322	ἀνεχ. Ταμπίκο 20 Μαΐου διὰ Μόρπιλ

ΔΙΩΝΗ	έτ.	«Πάξης	20	6157	είς Γιοκοχάμαν από 11 'Απρ.
ΔΡΥΑΣ	έτ.	«Νέτλη	22	5490	άργει Πειραιά από 12 'Απρ., επισκευή
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ.	«Μιραφόλερες	19	812	άργει Σύρου 31 Μαΐου
ΕΚΟΥΤΑΤΟΡ	έτ.	«Αλάβαστρος	20	5107	διηλθεν 'Οράν 21 Μαΐου διά Πόρτ Σάιδ
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ.	«Διεθνής	20	7631	άνεχ. Τεργέστην 18 Μαΐου διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ.	«Αταλάγιας	21	3345	άργει Κάρπιο από 2 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ.	«Εμμ. Γιαννουλάτος	28	6252	άργει Μπάρρου από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ.	«Αταλάγιας	10	1441	έφθ. Χούλλ 22 Μαΐου και Γκρίμσμπι 27
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Καρρίμπεαν	43	7207	έφθ. Χαρόν 19 Μαΐου
ΕΝΣΦΑΝΤΑ	έτ.	«Ενσενάντα	44	7207	έφθ. Νιούπορτ 11 Μαΐου
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ.	«Πομαρόζα	43	7176	άνεχ. Μόζ 23 Μαΐου διά Πόρτ 'Αλμπέρνι
ΕΡΑΤΟ	έτ.	«Διεθνής	43	7225	έφθ. Βηρυττόν 21 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ.	«Ειρήνη	19	2624	διηλθε Τρίνινταν 16 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας	20	7582	μετωνυμ. «CESLO CORRADO», σημ. 'Ιταλική
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαΐου (διά Τέλ 'Ασιδ)
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ.	«Σάν Νικόλας	45	7176	άνεχ. Πόρτ Λίγκολν 11 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ZAN	έτ.	«Ορινόκος	44	7165	διηλθε Τρίνινταν 10 Μαΐου διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΗΓΚΑ	έτ.	«Ντελ Νόρτε	43	7191	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Μαΐου διά Χαδάνων
ΘΕΟΔΩΡ	έτ.	«Θεοδώρα	19	5524	άνεχ. Καράτσι 16 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Διεθνής	43	7200	έφθ. Τράπανι 6 Μαΐου (πρός φόρτωσιν)
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ.	Κρίστομπαλ	25	5090	είς Γκρήνοκ από 24 Μαρτ., επισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβίγκ.	Κρίστομπαλ	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 19 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ.	Κρίστομπαλ	29	9096	επόδισεν είς Νέαν 'Υόρκην 24 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ.	Κρίστομπαλ	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Ναβίγκ.	Κρίστομπαλ	44	7198	διηλθε Κρίστομπαλ 15 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α.	Ατυχίδης	19	5636	έφθ. Τεργέστην 23 Μαΐου
ΙΩΑΝ. ΛΙΒΑΝΟΣ	«Ζαράτιο		18	7914	「Ιδε: «TZENNY», ώς μετανομάσθη
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ.	«Αριόνας	22	8432	είς Πουέρτο Κορτέζ 20 Μαΐου
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ.	«Ντελ "Εστε	13	7710	άργει Γένοβαν από 19 Μαρτ., επισκευή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ.	«Κανόπους	44	7157	άνεχ. Βαγκούμερ 25 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ.	«Εντέλ-Ρέύν	12	3923	έφθ. Αρτρότσαν 11 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ.	«Μπράϊτ Στάρ	19	5771	άνεχ. Βέρα Κρούζ 20 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ.	«Λουτσίντα	18	480	άργει Πλέραμα από 19 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ.	«Στάρ	19	3332	άνεχ. Αμερικάνικης 17 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Κατερίνα	03	491	έφθ. Αμβούργον 25 Μαΐου
ΚΑΤΙΝΑ	έτ.	«Αλμπάτρος	43	892	είς ταξιδιώα Βεγγαζής—Πειραιώς
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ.	«Ντελ "Εστε	13	9424	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ., επισκευή
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Ενταύρος	19	6064	άνεχ. Οζάκα 1 Μαΐου διά Μαίνλαν
ΚΛΕΙΩ	έτ.	«Αρίγκας	43	7176	διηλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑ	έτ.	«Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.	44	7248	άνεχ. Καλκούταν 23 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ.	«Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.	44	7160	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 17 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ.	«Κάντιας	04	3479	διηλθε Κολόμπο 25 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΚΟΡΑ	Π.	Γασταρινάτος	06	817	άνεχ. Πειραιά 31 Μαΐου διά Βόλον
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ.	«Ντελ "Εστε	19	5758	είς Μάλταν 30 Μαΐου, επισκευή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ.	«Σφίγξ	06	704	έφθ. Πόρρη Σαΐδ 19 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	έτ.	Παναμαϊκή έταρη.	11	7527	αναχωρεί έκ Γένοβας 1 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ.	Ελλήνες άγορασται	45	7146	άνεχ. Κεμπεκ 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Επαναμερικάνα	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ.	«Ατλαντικός	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζέλες 2 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ.	«Άτλαντικο	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ.	«Αντόρ	21	8206	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	Ν. Γ.	Λιβανός	48	5650	άνεχ. Χάρτλεπουλ 17 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΚΕΝΑ 11	έτ.	«Ωρίωνας	44	2883	έφθ. Παραμαρίπο 22 Μαΐου
ΜΑΚΙΚΙ	έτ.	«Κρούζες	17	5924	άνεχ. Καλκούταν 25 Μαΐου διά Καράτσι
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π.	Φιλίνης	42	855	άργει Λίθ από 17 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ είς αγγλίους
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Φωστίαν	42	7176	έφθ. Γλασκώνην 18 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ.	«Ούλτραμαρίνα	43	7160	διηλθε Χονιόλουπον 14 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ.	«Πλούντα	19	2660	έφθ. Παραμαρίπο 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ.	«Κρυστάλλα	20	3326	άνεχ. Χαρίνα 24 Μαΐου διά Γάνδην
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ.	«Σάν Γκεράσιμο	20	3483	άνεχ. Γκλεβεστον 6 Μαΐου διά Μαρτινίκαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Παστφίκ	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου διά Χάμπρον ρόδες
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ.	«Πρώρας	01	3568	άνεχ. Καλκούταν 17 Μαΐου διά Καράτσι
ΜΕΝΤΑΕ	Σ. Γ.	Οίκονομηδης	43	771	άνεχ. Χάριφαν 20 Μαΐου διά Μεσσήναν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ.	«Μοντίζος	19	4999	έφθ. Λίβερπουλ 22 Μαΐου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ.	«Αριόνας	19	7588	έφθ. Μπέλφαστ 20 Μαΐου (διά Βαλτιμόρην)
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ.	«Ζαράτιο	18	4965	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ.	«Ούλτραμάρε	20	6895	έφθ. Λιβόρνο 14 Μαΐου
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ.	«Βέριτας	21	1138	άργει Νέαν 'Υόρκην από 6 'Ιαν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ.	«Χέριος	43	7196	διηλθε Σιγκαπούρην 21 Μαΐου διά Κόμπε
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ.	«Αρίστω	43	7176	άνεχ. Μπουένος 'Αϊρες 24 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ.	«Καρρίμπιαν	43	7176	διηλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Βομβάνην
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ	20	6416	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 17 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Ντελ "Εστε	20	10474	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου διά Χάιφαν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ.	«Πανορμίτης	19	2592	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου
ΝΙΚΗ	έτ.	«Βικτόριας	29	4386	άνεχ. Σαϊγκόν 21 Μαΐου διά Τσεμπού, έφθ. 26
ΝΟΡΑ	έτ.	«Η'στερη Σιφάριγκο	43	7176	άνεχ. Τακρούτην 20 Μαΐου διά Νορβηγίαν
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ.	«Σόνα	43	7176	διηλθε Κρίστομπαλ 18 Μαΐου διά Βρέμηνην
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ.	«Σίλετο	42	7191	έφθ. Ρουέν 22 Μαΐου και Ντόμερ 27
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ.	«Γρεβάτη	44	7207	έφθ. Μασσαλίαν 19 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ	20	7030	έφθ. Χερσώνα 28 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ.	«Φάνη~να	45	7148	έφθ. Αμστερνταμ 21 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ.	«Φάραλον	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρη 19 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ.	«Φάραλον	43	7176	άργει Αιμερέσσαν από 7 'Απρ.
ΝΤΕΡΝΑ	Τζάν. Λιβανός		15	5751	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ.	«Κεμπάκο	21	5531	έφθ. Ντουγκούν 12 Μαΐου (είτα Ντιούνεντιν)
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ.	«Γκαμπός	44	7244	είς Σπαρόδος. Πόσεντ ύπτο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ.	«Αριόνας	48	10750	έφθ. Αμέρεσσαν 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ	49	18000	είς Σπαρόδος. Πόσεντ ύπτο συμπλήρωσιν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ.	«Άλεξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Αμέρεσσαν 19 Μαΐου
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ.	«Γρεβάτη	19	7031	άνεχ. Φρητάσουν 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝ	έτ.	«Αμαρούλλις	20	5595	είς Μπλάυθ 25 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ είς τουρκους
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπτφώ	44	7223	άνεχ. Χάμπρον ρόδες 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ.	Παναμ. - Έουροπεα	18	6049	έφθ. Βομβάνην 19 Μαΐου
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ.	Παναμ. - Έουροπεα	19	5555	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ.	«Κοντινέταλε	43	7176	είς Γένοβαν από 26 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	έτ.	«Πασιφίκη	44	7212	διηλθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ.	«Ναβιέρα	19	6040	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛΑ					έφθ. Βαλτιμόρην 15 Μαΐου

ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ.	«Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΠΙΝΤΑ		έτ.	«Ναβιέρα»	20	2606	εις Λιμένια Καναδά 20 Μαΐου
ΠΛΟΙΟΒΕΡ		έτ.	«Ντέλ «Εστε»	20	6109	εις Καράτσι από 17 'Απρ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ		έτ.	«Μπάρου»	14	7475	άργει. Γένοβαν από 4 'Απρ., διασκευή
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ		έτ.	«Γιουνάτεντ»	20	3280	έφθ. Άλγεριον 24 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ.	«Λά Πλάτα»	44	7163	άργει Μασσαλίαν από 28 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)		έτ.	«Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ.	Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Καλκούταν 23 Μαΐου
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ.	«Μπιενενίντο»	19	5055	διήλθε Κολόμπα 18 Μαΐου διὰ Σιδηνεύ
ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ.	«Παναμένινα»	20	7783	άνεχ. Νάρβικ 18 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χωνδ.)		έτ.	«Εμπρέσα»	42	7176	άργει Πειραιά από 5 Μαΐου
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)		έτ.	«Ρένα»	06	1619	έφθ. Πόρτ Σάιδ 25 Μαΐου (διά Βομβάν)
ΡΕΝΑ		έτ.	«Πάσ»	20	5686	άργει Αλεξανδρειαν από 6 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		έτ.	«Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Τρίνινταν 15 Μαΐου διὰ Παραμαρίπο
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ.	«Βέριτας»	19	2632	άργει Αλεξανδρειαν από 8 Αύγ. π. έ.
ΡΟΥΔΑ (παναμ.)		Ι.	Πλετέκης	99	1109	άργει Πειραιά 31 Μαΐου, έπισκευή
ΣΑΜΟΥΑ		έτ.	«Ντέλ «Εστε»	18	5664	έφθ. Μπαλμπίτσα 25 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Χάιφαν 7 Μαΐου
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ		έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	45	7176	έφθ. Καλκούταν 3 Μαΐου
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ		έτ.	«Γαλανός»	16	4818	διήλθε Τρίνινταν 20 Μαΐου διὰ Ντώμπαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 8 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ		έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Τόκιο 13 Μαΐου διὰ Σαχαλίν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ		έτ.	«Σαίν Μαρίτιμα»	43	7166	έφθ. Μπλάύθ 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ.	«Σαντίγκος»	08	3864	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ		έτ.	«Άβια»	20	2606	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 22 Μαΐου (διά Γένοβαν)
ΣΑΠΦΩ		έτ.	«Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	άργει Χάρηρη από 3 'Απρ.
ΣΑΡΑΓΙΑ		έτ.	«Ναβ. Σούντ. 'Αμερικ.»	44	7176	διήλθε Σικελίαν 24 Μαΐου διὰ Μπέλφαστ
ΣΙΓΚΝΕΤ		έτ.	«Αρένας»	11	3726	διήλθε Χονολουλού 5 Μαΐου δι. 'Ιαπωνίαν
ΣΙΜΩΝ		έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Τιτταγκόγκ 11 Μαΐου
ΣΩΝΙΑ		έτ.	«Μαριάτο»	19	5354	διήλθε Λός 'Αντζελες 20 Μαΐου διὰ Καλλάο
ΣΟΡΟΛ		έτ.	«Λάς Πέρλας»	21	9547	έφθ. Τιτταγκόγκ 21 Μαΐου
ΣΟΥΕΡΤΕ		έτ.	«Βατόπερ»	10	3649	διήλθε Κρίστομπαλ 18 Μαΐου δι. 'Αγγλίαν
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ		έτ.	«Άιολος»	43	7199	άνεχ. Τρίνιντα 20 Μαΐου διὰ Μοέγκο
ΣΤΑΜΟ		έτ.	«Πούντα 'Άλτα»	18	2858	έφθ. Αμπέρσαν 21 Μαΐου
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ.	«Άριόνα»	21	7409	άνεχ. Αλεξανδρειαν 21 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ		έτ.	«Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. Τρίνιντα 31 Μαΐου, σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΤΕΤΗ (έπιβ.)		έτ.	«Κάντια»	43	1742	έφθ. Γένοβαν 6 Μαΐου
ΤΖΕΝΝΥ		έτ.	«Ζαράτι»	18	7914	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II		έτ.	«Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Κοστέν 23 Μαΐου δι. "Άδεν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ		έτ.	«Άισνα»	14	3634	έφθ. Βιρμάλταρ 25 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αύρες
ΦΙΛΙΠΠΑ		έτ.	«Παναλλενίκ»	02	10375	άργει Σπέντζιαν από 10 Φεβρ., έπισκευή
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ.	«Φλωρεντία»	14	7821	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΕ		έτ.	«Κρούτσες»	20	6090	εις λιμένας 'Ιαπωνίας 10 Μαΐου
ΦΡΙΞΟΣ		έτ.	«Κριστομπαλ»	21	7460	διήλθε Κρίστομπαλ 10 Μαΐου διὰ Μανίλαν
ΦΩΦΩ		έτ.	«Σάμοσκ»	43	7160	άργει Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ		άδ.	Χονδρούλη	44	1075	

John A. Papadopoulos & Co

16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων
καὶ ύφαλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἰδούς έπισκευαι

Προμήθειαι ίλικῶν καὶ ἐφοδίων

Τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχε-
τικὴν μὲ ἄγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σπ-
ημαίας πλοίων. Προμηθεύομεν ρυμουλκά
πάσης ιπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOP. Τηλέφωνον BOWLING GREEN 9-6639

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ :

158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

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

ΕΠΙΣΗΣ:

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

Tὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Κατόπιν τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων χρησιμοποιοῦνται ἡδη
καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

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

"CAMREX, NON-OXIDIZING · PRESERVATIVE

Εἶναι μοναδικὴ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἔλασμάτων
εἰς ἀρίστην πατάστων ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

"CAMARINE," Ιδιαιτέρα σισκευασία πρὸς
διατήρησιν τῶν DEEP TANK
ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΜΕΛΣ
ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι οργανώματα εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP
καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερῳ λιμένας.

Ἄντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

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

LIVIERATO & CO.

Telegrams: «PIRAMIS»

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED