

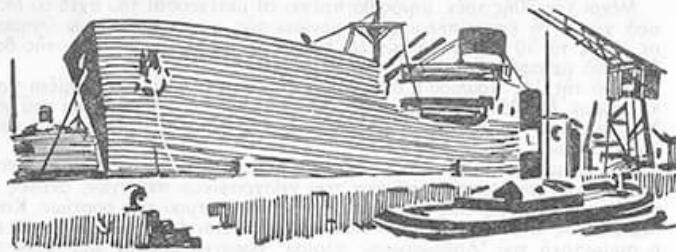
# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1949

Αρ. Φύλλου 337/96

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 337/96

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1949

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΥ

### Η άκριβη διαχείρισης

Σκάφη μικρά και μετρίας χωρητικότητος όλιγα τώρα έναντι τῶν πολλῶν προπολεμικῶν κέκτητοι ἡ Ἑλληνική ναυτιλίσ. Η ἀποκατάστασης τῆς μεσογειακῆς καὶ τῆς ἀπασχολουμένης εἰς τῆς ἐνδοευρωπαϊκᾶς μεταφορᾶς χωρητικότητος δὲν συνετελέσθη μεταπολεμικώς. Τὰ μόνα κτηθέντα εἶναι τα προερχόμενα ἀπὸ τὰς ἐπανορθώσεις. Αὐτὰ καὶ τὰ ύπολειμματα των πολέμου κρίσιν εἰνὴν ἀντιμετωπίζουν σύμερον. Ανίκανα εἶναι νὰ κρατήσουν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων σκαφῶν, τῶν νεωτέρας ἥλικιας καὶ μὲ ειθητότερον κόστος διαχειρίσεως. Τὸ Ἑλληνικὸν μεταξὺ τῶν σκαφῶν ὅλων τῶν ευρωπαϊκῶν σημαντικὸν εἶναι τὸ ἀκριβώτερον.

Ἐκεὶ ὅπου οἱ ἄλλοι—οἱ Σκανδιναύοι, οἱ Ἀγγλοί καὶ οἱ Ὀλανδοί—κερδίζουν, ήμεις ζημιώνουμεν. Διέδοσος ἄλλη ἀπὸ τὸν παραπλησιόν δὲν ὑπάρχει, ἀφόστος η ναυλαγορά συνεχίζει τὴν κατοικίαν καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς ὁδύτερος ἀποδίδεται.

Τὰ κατηγορίας μέχρι πέντε χιλιάδων τόνων φορτηγὰ σκάφη θὰ λείψουν, σὺν τῷ χρόνῳ, καὶ αὐτὰ ἀπὸ τὸν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας. "Ἀλλα νεώτερα, εἰς ἀγοράς η ναυπηγίσεως, δὲν πρόκειται νὰ προστεθοῦν. Η ἐκεταλλεύσις τῶν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, η τόσα ύπερ τῆς οἰκονομίας τοῦ τοπου μας ἀποδίδουσα, εἶναι πλέον ὁδύτερος.

Ἄυτοὶ οἱ ἀριθμοί, οἱ σχετικοὶ κατοικεῖνουν τὴν θλιβεράν πραγματικότητα. "Ἐχουμεν ύπ' ὄφει μας τὰς ἡμερησίας δαπάνας κινήσεως δύο τυπικῶν μικρῶν φορτηγῶν, χωρητικότητος γύρω τῶν 3 χιλ. τόνων, ἐκτελουντων ταξίδια μεταξὺ τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Μεσογείου. Τὰς δημοσιεύουμεν κατωτέρω, ὡς πλέον ὑγιάτοντα ἐπιχειρήματα τῶν παραποτήσεων μας. "Ἄσημειωθή, οὗτοι τὸ ἔνα ἐκ τῶν δύο σκαφῶν εἶναι μικρὰς ἥλικιας, τὸ δεύτερον εἶναι 33 ἔτῶν. Διὰ τὸ πρώτον ἔχουμεν:

Μισθωδόσιν κατὰ μῆνα (πλήρωμα 33 ἄνδρων) ..	£ 1.267
Υπερωρίας ..	175
Τροφοδοσίαν ..	520
Εισφοράν πλοιοκτήτου εἰς Ν.Α.Τ. (12 % ἐπὶ μισθοῦ) ..	151
Μικροέξοδα Πλοιόρχου ..	17
	£ 2.130
Καθ' ἡμέραν ..	£ 71. 0. 0
Ασφάλειαν σκάφους ..	£ 9.10.7
» πολέμου ..	4. 0. 5
» Clubs ..	1.10. 5
» πολέμου πληρώματος ..	0. 5. 1 £ 15. 6. 6

'Υλικά καὶ ἔφοδοι ..	10. 0. 0
Πρόδειγον συντηρησεως καὶ ἐπιθεωρήσεως ..	13.17. 9
Διὰ διαδρόμου ἑπτάκοτος δαπάνας, πολινοντήσεως πληρωματος, ἀσθενείας κλπ. ..	8. 6. 8

Σύνελον ἡ μερησίων δαπανῶν .. 118.10.11

Χωρὶς καμμίαν πρόδειγον ἀποσθέσεως, οὐδὲ ἔξυπηρετήσεως τοῦ μεγάλου κεφαλαίου, τοῦ διατεθέντος διὰ τὴν ἀγοράν ἀπὸ τὰς γερμανικάς ἐπανορθώσεις τοῦ ἐν λόγω σκάφους, χωρὶς ἐπίσης νὰ ύπολογισθούν παρὰ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ ἔξοδα συντηρησεως καὶ ἐπισκευῶν (τὸ σκάφος εἶναι μικρὰς ἥλικιας) ἔχουμεν ἡμερησίου κόστος κινήσεως Λίρας Ἀγγλίας 120 περίπου.

Διὰ τὸ δεύτερον τῆς ίδιας περίπου χωρητικότητος, σκάφος—3.300 τόνων—τὰ αὐτὰ κονδύλια, ἀτινα συνιστούν τὰς δαπάνας διαχειρίσεως, ἀνέρχονται εἰς £ 136.2.4. Αἱ δαπάναι συντηρησεως καὶ αἱ προβλέψεις ἐπισκευῶν εἶναι £ 22.14.9 καὶ τὰ ἀσφαλίστρα τοῦ σκάφους £ 20.15.0.

Ἀνεζητήσαμεν τὴν σύγκρισιν μὲ τὰ ἔνα. "Έχουμεν ύπ' ὄφει μας τὰς δαπάναις Σουηδικού σκάφους καταναλίσκοντος πετρέλαιον τῆς αὐτῆς περίπου χωρητικότητος (3.400 τόνων ἔναντι τῶν 3.300 τῶν Ἑλληνικῶν). Απιστεύτως χαμηλότερει εἶναι.

"Έχει πλήρωμα 28 ἄνδρων μὲ μηνιαίους μισθοδοσίουν 14.932 κωρωνῶν, ή λίρων 1.030 περίπου, τροφοδοσίαν 6 σελ., ἡμερησίων κατ' ἄνδρα, ἐν συνόλῳ κατὰ μῆνα λίρας 252 καὶ ύπερωρίας (μέσος μηνιαίους δρούς) Λίρ. 65. Τὰ τρία αὐτὰ κονδύλια συμποσούνται εἰς λίρ. 1347. Διὰ τὸ Ἑλληνικόν εἶναι λίρ. 2.100.

Τὰ ἀσφαλίστρα τοῦ Σουηδικοῦ εἶναι κατὰ 5 λίρας ἡμερησίων εὐθηνότερα, διλγάντερα δὲ καὶ τὰ ἔξοδα ἐπισκευῶν καὶ λοιπῶν ἀπροβλέπτων δαπανῶν, πολινοντήσεων, ἀσθενείων κλπ. Σύνολον κόστους διαχειρίσεως μὲ τὰ αὐτὰ κονδύλια, τὰ ύπολογισθέντα καὶ εἰς τὰ ἰδικά μας σκάφη, λίρ. 80, ἔναντι £ 120 διὰ τὸ μικρὰς ἥλικιας Ἑλληνικού.

Διὰ νὰ καταδειχθῇ δημως πληρέστερον ἡ περιωρισμένη συναγωγιστι-

κὴ ἱκανότης τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους ὀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι οἱ πλοιοκτήται τῶν Σουηδικῶν γραμμῶν Μεσογείου, διὸ τὰ χωρητικότητος λ.χ. 3.850 τόνν. φορτίου σκάφη υπολογίζουν ἐν συνόλῳ 125 λίραις ἡμερησίων ἔξοδα κινήσεως, συμπεριλαμβανομένων δὲν τῶν δαπανῶν ταξιδίου, τῶν ἀποσθέσεων καὶ τῶν καυσίμων (δηζελοκίνητα πλοΐα) καὶ 100 λίρ. ἡμερησίων διὰ τὰ πλοία τῶν 2950 τόνν. φορτίου. Τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν (3.300 τόνν.) μὲ κατανάλωσιν γαιστράκος, τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν κινήσεως, συνυπολογίζομένων τῶν προβλέψεων δι' ἀποσθέσεις καὶ τῶν καυσίμων, φθάνει τὰς 285 λίραις. Εχει δηλαδή κόστος ὑπερδιπλάσιον τοῦ Σουηδικοῦ τῶν 3.850 τόννων.

Τοῦ Ἰταλικοῦ σκάφους αἱ δαπάναι—ἔχομεν ύπ' ὄφει μας φορτηγὸν διπλελοκίνητον 3000 τόννων—εἶναι αἰσθητῶς κατάτεραι καὶ αὐτοῦ τοῦ Σουηδικοῦ. Η μισθοδοσία καὶ τροφοδοσία τοῦ εἰς 20 ἀνδρῶν πληρώματος του, ἐκτὸς ύπερωρίων καὶ 130 μισθού, εἶναι 2.063.505 λίρ. Μία λίρα Ἀγγλίας = 2.294 λιρέτται. Αἱ ύπερωρίαι μετά τοῦ 130 μισθού λίρ. Ἀγγ. 110. Σύνολον κόστους διαχειρίσεως μόλις Λίρ. Ἀγγ. 65.

\* \* \*

"Ἀπὸ μηνῶν ἡδη δεύτεροι ἔχει ἀναπτυχθῆ ὁ συναγωνισμὸς μὲ σπουδικίας ἐκπτώσεις τῶν ναυλῶν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὴν Μεσογείου καὶ τάναπολιν. Ἡ ἐκτὸς τῆς «διασκέψεως» Σουηδικὴ «Τρανσμαρίν», ὅπως καὶ οἱ μετέχουσαι τοῦ «πούλη» ἀλλαι ξέναι ἐταιρίαι δεκοντα ναυλῶν ἔξαιρετικα χαμηλούς (55 σελ.). Τὰ σίδηρα ἀπὸ τὴν 'Αμβέρσαν δι' Ἐλλάδας. Πορά τὸν συναγωνισμὸν αὐτὸν τὰ ξένα ὀπωσθήτοτε ἔχουν ἐνεργητικὰ υπόλοιπα ἀπὸ τὰ ταξιδία των. Δεν ἀποκομίζουν ἄφθονα τὸ κέρδος, ὥσπερδηπότε οὕμως κερδίζουν. Τὰ Ἑλληνικά, τουναντίον, ζημιάς δυσδαστάκτους ἔχουν μέχρι τοῦδε νὰ ἐμφανίσουν. Ή ἐλπίς μιᾶς καλυτέρας αὔριον, τῆς συνεγγυησης, δηλαδή, ὑπὸ τὸ «πούλη» ὅλων τῶν ἐξυπερτούντων τὴν γραμμή σκαφών, συγκρατεῖ ἀκομή τὸν ἐνδισφερόμενον Ἑλληνης ἐφοτιλίστην εἰς τὴν γραμμήν. "Αν καὶ ἡ ἐλπίς ἐκλείψῃ, προβληματικὴ θὰ είναι ἡ συνέχισις μιᾶς τούσον καταστρεπτικῆς προσπαθείας.

Κατὰ τὰ τελευταῖα πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη τὸν αὐτὸν συναγωνισμὸν, ισως μάλιστα καὶ σφοδρότερον εἶχεν ἀντιμετωπίσει η Ἑλληνικὴ γραμμὴ πρὸς τὸ Κόντινεντ. Τότε οὕμως νικηφόρως ἐβαστάσαμεν τὴν ἐπίθεσιν τῶν συνηστούντων ξένων ἐταιρίων. Τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος εύθηνη είχε τὴν διαχείρισιν, εὐθητούρα πλάστραν ἀλλα.

"Η Ναυτιλία μας, η ὠκεανοπόρος οἱ μεσογειακή, ἔχασε μεταπολεμικῶς τὸ μοναδικὸν τῆς ὄπλου, τὴν οἰκονομίαν. Τώρα πανταχόθεν ἀντιμετωπίζει τὸν συναγωνισμόν, τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ὅποιου δὲν ἡμίτοπει νὰ είναι ἄλλο, παρὰ ὡς παροπλισμὸς τῶν ὑπὸ τὸ Ἑλληνικὸν σκαφῶν καὶ ἡ ὄριστη ημέρα τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος ἀπὸ μίαν σημαίαν, μὲ ύψηλὰ ἔξοδα, μὲ διαρυτάν φορολογίαν τεκμαρτῶν καὶ ἀμαχήτων κερδῶν καὶ μὲ τὴν γνωστὴν διοικητὴν ἐν ταύτῳ ἀναρχίαν.

Αὐτὴ είναι η θλιβερὰ πραγματικότητα. 'Ασφαλός, ἀσφαλέστατα βαίνομεν πρὸς τὸν ἀφανισμόν, ἀφοῦ μάλιστα καμμίαν δὲν ἔφαντες ἐστορικὴν ἀντίδρασιν αὐτὴ αὐτῇ η Ναυτιλία. Η ἀδιαφορία τῶν παραγόντων αὐτῆς είναι τὸ σημεῖον ποὺ μᾶς ἀνησυχεῖ περισσότερον. 'Οργανισμὸς μη ἀντίδρων είνε πρωισμένος καὶ νὰ ἐκλείψῃ.

### Τὸ μεταφορικὸν

Γράφουμεν ἀνωτέρω περὶ τοῦ ὄξυτάτου συναγωνισμοῦ εἰς τοὺς ναυλῶν τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Μεσογείου καὶ τάναπολιν, στοις ἀπὸ ικανὸν ἡδη χρόνου ἔξαπελθύη μεταξὺ τῆς Σουηδικῆς «Τρανσμαρίν» καὶ τῶν μετεχουσῶν τοῦ «πούλη» ἐταιρίων.

Διὰ μίαν οἰκονομίαν καλῶς ὠργανωμένην, ικανὴν νὰ πωλήσῃ τὰ ἔξαγομενα προϊόντα τῆς «τσίφη» καὶ νὰ ἀγοράσῃ τὰ παρ' αὐτῆς εἰσαγόμενα «φόμπη», τὸ κέρδος ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ αὐτοῦ θὰ ἦτο ὄξιδιον ἀσφαλίστρων υπόλογισμοῦ. Δὲν εἶναι, πράγματι, εὐκαταφρόνητον τὸ φέρδος, στοινὴ ἡ σταφίς λ. χ. πληρῶν, ὅπως τώρα, ναυλῶν ἐκ Πατρῶν διὰ Γερμανίαν σελ. 44)3 τὸν τόννον, τὸ ημισυ δηλαδή καὶ κάτω αὐτοῦ τοῦ ναυλολογίου τοῦ «πούλη», οὔτε ὅταν τὰ καπνά μας δὲν ἐπιβαρύνωνται ἀπὸ τοὺς ἔξοδους της περιποτήσεως, τοὺς πέραν τῶν 200 σελ., κατὰ τόννον διὰ τὸ Κόντινεντ.

Κέρδος ἐπίσης ἀξιόλογον διὸ τὸ κόστος τῶν εἰσαγωγῶν θὰ ἥτο, ὃν αἱ ἀγοραὶ μας συνετελοῦντο «φόμπη» καὶ ἐκαλούμεθα ἡμεῖς νὰ ὄρισωμεν τὸ πλοίον καὶ νὰ πληρόσωμεν τὸν ναυλὸν. Πολὺ ἀμφιβόλωμεν ὃν τόρα ἀποφελήται τὸ «Ἑλλην εἰσαγωγεὺς τῶν ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ ἐκπτώσεων». Ο' πωλητής καὶ ἡ ἀνδισμένης μεστίαι, ἀποστολεῖς καὶ πράκτορες εἰς τὴν ξένην, αὐτοὶ κατὰ μεγίστου ποσοστού θὰ ἐνθυλακώνουν τὴν διαφοράν. «Τσίφη» διενεργούνται αἱ πωλήσεις. Είναι πάντως διαπιστωμένον τὸ γεγονός, διὸ τὸ ναυλολογίον τοῦ «πούλη» είνε ύψηλον, ἐπιτρέπον τέρασθαι εἰς τὰς δαπανήσασις αὐτοῦ ἐταιρίας.

Κάποτε ἡ διενέξις μὲ τὴν «Τρανσμαρίν» θὰ λήξῃ. Μετ' ὀλίγον ἵσως καὶ ἡ Γερμανικὴ γραμμὴ θὰ ἐπαναρχήσῃ τὰ δρομολόγια τῆς καὶ η «διασκέψις» τότε θὰ γνωρίσῃ τὴν προπολεμικήν της συνοχήν. 'Αντικείμενον ἔκμεταλλεύσεως, ἐν ἀποστολή σέβωνται τῶν ἐνδιαφερομένων ἀμεσώτατα χωρῶν, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Τουρκίας κατὰ κύριον λόγον, θὰ είνε τὸ

έξωτερικόν των έμποριον. "Ελεγχος κανείς έπι τών αύξουμειώσεων τών ναύλων δὲν υφίσταται. Αἱ ξέναι ἔταιροι διακανονίζουν κατὰ τὴν ιδίαν των κρίσιν καὶ τὰ συμφέροντά των τὸ ναυλοδόγιον.

Εἰς τὸν μακάριον τόπον μας, τὸ ζήτημα καὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ έξωτερικού εμπορίου—εἰσαγωγαὶ, εξαγωγαὶ—ζήτημα ζωτικὸν διὰ τὴν ένθικην οἰκονομίαν του, δὲν ξει ποτὲ μελετήθη οὐδὲ εἰς τὰς γενικὰς του γραμμάς. Πολλὰ θὰ ἡτο δυνατὸν νότιετεσθούν καὶ πολλὰς οἰκονομίας νότιετεσθούν εἰς τὸ μεταφορικὸν κόστος, συνεπικουρούντες ταύτοχρόνως καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς συμμετοχῆς καὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς έθνικὰς μας μεταφοράς. "Οπως τόσα καὶ τόσα ἄλλα προβλήματα ἐκκρεμοῦντα ἡ περιφρονημένα εἴναι ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς παράγοντας, οὕτα καὶ τὸ μεταφορικὸν ήγονην μέριο τουδε. Αἱ στήλαι αὐταὶ κατὰ καριούς, εἰς κάθε παρουσιαζομένην εὔκαιριαν, ἐπανέρχονται εἰς τὰς άποδεξεῖς των. "Ισως καπότε τὸ Κράτος, ἀπέρισπαστον ἀπὸ τὰς ἄλλας ἀνωμαλίας, νὰ ὀσχοληθῇ καὶ μὲ τὸ παραγωγικὸν πρόβλημα. Άλληνεποτὲ μὲ αὐτὸν εἶναι καὶ τὸ μεταφορικόν.

### Τὰ δι' Ἑλλάδα φορτία

"Υπεβλήθη ἀρμόδιως εἰς τὸν συνταγματάρχην Σύραν, τὸν ἐφορεύοντα ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου, κατὰ τὴν τελευταίαν εἰς Παρισίους ἐπίσκεψίν του, τὸ εὐλογὸν ἐρώτημα: Ποὺ ἐστηρίχθη οὗτος διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ποσοστοῦ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἑλλάδα μεταφορὰς (70%), προκειμένου περὶ χώρας καὶ εἰσόχοντας ναυτικής, κεκτημένης ιδίαν μεγάλην ὀκεανοπόδηρον ναυτίλιαν.

—Εἰς τὰς μέχρι τοῦδε στατιστικάς, ἀπήντησεν ὁ συνταγματάρχης Σύραν, αἵτινες φέρουν τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν μετέχουσαν κατὰ πασσοστὸν ἀκόμη υψηλότερον διὰ τὸ έξι Ἁνωμένων Πολιτείων πρὸς τὴν Ἑλλάδα φορτία, καὶ εἰς τὴν ἀπὸ θυμὶ μὲν ιανὸν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ συμμετάσχουν εἰς αὐτὰς τὰς ἐλληνικὰς μεταφοράς.

Πάντως ὁ Ἀμερικανικὸς ἀρμόδιος, καθ' ἂν ἐκ Παρισίων πληροφορούμενος, ἀνεγνώσιος ὡς δικαίας τὴν προσβληθεῖσαν εἰς αὐτὸν ἐπιφύλαξιν διὰ τὸ ὑπέρ της Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καθορισθεὶς εἰς τὰς ἐλληνικὰς μεταφορὰς ποσοστον. Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν, ὅμως, τοῦ μεταφορικοῦ προγράμματος τὸ ποσοστὸν αὐτὸν θὰ ὑπερβῇ ὥπως δημόσηποτε τὸ βασικῶν καθοριζόμενος ημισυ τῶν φορτίων, δεδομένου, ὅτι τὸ ζήτημα τῆς καταβολῆς τοῦ ναύλου εἰς δολλάρια παρεμποδίζει, πράγματι, τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα νὰ μετάσχουν τῶν φορτώσεων τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας δι' Ἑλλάδα.

Δέν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς θέμα, ἔξαντληθεν ἀπὸ τῆς ιδίκης μας πλευρᾶς. "Η Ἑλλάς, μόνη ἔξι ὥντας τῶν ναυτικῶν χωρῶν, θέλει νὰ ἀγόνυμη κεκτημένον δικαίωμα—τὸ ημισυ τῶν φορτίων—διὰ τοὺς ὅποιους θὰ διστράχιεν ὑπέρ αὐτῆς καὶ τῆς ναυτιλίας τῆς οχι ὀλίγα ἐκαπομύρια δολλαρίων, ποὺ καταβάλλονται τώρα εἰς εἰς ναύλους εἰς τὰ ξένα πλοία. Καὶ αὐτὸν ἔθεσις ὑπὲρ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι θὰ ποτὲ εἰς θέσιν ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ὅπως συμβαίνει μὲ δόλας τὰς ἄλλας χώρας, νὰ καταβάλῃ ἐπὶ τοῦ ιδίου τῆς ἀπόθεματος εἰς τὰς ἐλληνικὰ πλοῖα τὸν ναύλον εἰς δολλάρια καὶ κατὰ τι ποσοστὸν αὐτοῦ εἰς δραχμάς, ἀντιστοιχῶς δὲ νὰ χρησιμοποιῇ διὰ τὰς εἰσαγωγικὰς ἀνάγκας τῆς οικονομίας μας, τὰς ἔξοικονομύμενα δολλαρία ἀπὸ τὰς εἰσπόσεις τοῦ σχεδίου διὰ τῆς εἰς εύρυτέραν κλίμακο χρησιμοποιησεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς έξι Ἀμερικῆς μεταφοράς. Τὰ δολλάρια αυτὰ θὰ είνειν κατὰ 30 τοὺς ἑκατὸν τούλαχιστον περισσότερα, τῶν οὖν δὲ εἰς εἰσπράττουν εἰς ναύλους τὰς Ἐλληνικὰς σκάφη, διὰ τὸ αὐτὸν μὲ τὸ Ἀμερικανικὰ μεταφορικὸν ἔργον. Οἱ ναύλοι τῶν Ἑλληνικῶν θὰ είνειν χαμηλότεροι καὶ ποσοστον τι εἰς δραχμάς θὰ εδέχονται οἱ πλοιοκτήται νὰ εἰσπράξουν.

Εἰς τοὺς ὑπολογισμούς τῆς ἐπερχόμενης οἰκονομίας δὲν θὰ ἐπρέπει νὸτιοδεδέφθη τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν συγχοντέραν ἐπίσκεψιν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας μας. Βαρύνει καὶ αὐτὸν σημαντικῶς εἰς τὴν ἀπάριθμησιν τῶν πλοενεκτημάτων.

Κατὰ τὴν ἀπὸ τοῦ Ιουλίου ἀρχομένην νέαν χρῆσιν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διὰ τὸ ἔτος 1949)50, εἰς ἔκατονμύριον τόννων πιθανὸν νὰ ἀνέλθουν αἱ πρὸς τὴν Ἑλλάδα ἔξι Ἀμερικῆς μεταφοραί. Τὸ ημισυ αὐτῶν ἀνήκουν ὡς δικαίωμα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. "Υπερεδδομήκοντα θὰ ἥσαν τὰ σκάφη τὰ Ἑλληνικά—μεγέθους Λίμεπετρο—ποὺ θὰ ἐχρησιμοποιοῦντο καὶ θὰ ἐπεσκέπτοντο, τὰ πλειστα διὰ πρώτην φοράν, τοὺς λιμένας μας. Διὰ τοὺς ἀγύντερον παρακολουθουντας τὴν ζωὴν τῆς ναυτιλίας μας ἀναμφισθῆτος καὶ πολύτιμος θεωρεῖται ἡ ἐκ τῆς ἐπισκέψεως αὐτῆς ὁφέλεια τοῦ τόπου. Μόνον ίσως οἱ τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων διαχειρίσται νὰ τὴν ἀγνοοῦν ἡ νὰ μὲ τὴν ἐκτίμουν κατὰ τὸ ἀνάλογον μέτρον. "Ἄν ομως ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἐτύχανε μεγαλύτερας προσοχῆς καὶ κατανοήσεως ἀπὸ τὸ ἐπίστημον κράτος, ίσως καὶ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς έθνικὰς μεταφοράς νὰ είχεν ηδήτη άντιμετωπίσει ἀποφασιστικῶτερον.

Εἶναι, μὰ ἀλήθειαν, ἀπογοητευτικὸν τὸ φάνημον μιὰς ναυτιλίας, ήτις ἐνῷ πανταχούν ἀνάζεται τὴν ἀπασχόλησίν της, ἀνίκανος καθισταται, ἐκ λόγων ἀνεξαρτήτων τῆς ιδίας της θελήσεως, νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς έθνικὰς τῆς μεταφοράς, τὰς ἐστω καὶ ὀλίγας. Καὶ ἐτὶ περισσότερον εἶνε σκανδαλώδης η τοιαύτη ἀποχή τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς οἰκονομίας μας, ὅταν ἡ ἀποχὴ αὐτὴ στοι-

χίζη εἰς τὸν πτωχὸν τόπον μας ἐκατομύρια δολλαρίων.

\*\*\*

Μέχρι τῆς 30ῆς τρέχ. μηνὸς θὰ πρέπει αἱ μετέχουσαι τοῦ σχεδίου Μάρσαλ χώραι νὰ ἔχουν πλήρως ἐναρμονίσει τὰς μεταφορικάς τῶν ὑπηρεσίας, ὥστε τὰ 50 ἑκατοστά τῶν ἔξι Ἕνωμένων Πολιτειῶν φορτίων τῆς βοηθείας νὰ μεταφέρωνται ἐπὶ Ἀμερικανικὸν σκαφῶν.

"Απὸ τῆς Ιης Ιουλίου η διαχείρισης τοῦ σχεδίου, συμμορφουμένη πρὸς τὸν νόμον, δὲν θὰ τῆληρώνη τὴν αξίαν οὔτε τοῦ φορτίου οὔτε καὶ τοῦ ναύλου, τῶν καθ' ὑπέρβασιν μεταφερομένων διὰ ἔνων πλοίων πρώτων ύλων καὶ ἔφοδίων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ διευθυντής ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου κ. Συρανίδης οἰκονόμως τὸν ὄριστικὸν πίνακα τῶν γεωγραφικῶν περιοχῶν, αἵτινες θὰ περιλαμβάνουν τὰς διαφόρους χώρας τοῦ προορισμοῦ τῶν φορτίων. Κατὰ περιφερείας ἀκριβῶν καὶ οὐχὶ κατὰ χώρας ιδιαιτέρως τοῦ πλοίου, χωριστὰ διὰ τὰ «λάινερς», τὰ «τάρμπιτς», καὶ τὰ «τράπμπιτς».

Αἱ περιοχαὶ διὰ τὰς τεσσαρες πρὸ πρὸ μηνὸς ἀνεκοινώθη, ἀλλὰ ἔξι τὸν ἀριθμόν. Πλὴν τῆς περιοχῆς τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Ἰρλανδίας, τῆς Βρ. Γαλλίας μέχρι τοῦ Ἀμερικανοῦ καὶ τῆς Μεσογείου, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Βρ. Αφρικῆς, προστίθενται διοικόμη περιφέρειαι: "Η μία τῆς Δυτ. Αφρικῆς, τοῦ Βελγικοῦ Κογκοῦ καὶ τοῦ Καμερούν, καὶ ἡ δευτέρα τῆς περιοχῆς τοῦ Ειρηνικοῦ, περιλαμβανομένης τῆς Μαδαγασκάρης, Γαλλικῆς Ἰνδοκίνας, Ολλανδικῶν Ἰνδιών, Ἰνδονησίας καὶ Κίνας. "Ολαὶ αἱ πρὸ τὰς χώρας ταύτας μεταφοραὶ τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας θὰ διενεργούνται ὑπόχρεωτικῶς κατὰ τὸ ημισυ αὐτῶν, τούλαχιστον διὰ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων.

"Ολαὶ τὰ σημεῖα τῆς υδρογείου, πρὸς τὰ όποια ἐκτείνεται τῷρος η Ἀμερικανικὴ βοηθεία, περιελίθθησαν εἰς τὰ περιορισμοῦ τῶν «50 + 50». "Ἐτονίσθη ἰδιαιτέρως, διὰ τὴν προνομιακὰς ταύτης διασφαλίσεως τῶν φορτίων διευκολύνεται ἡ πυκνοτέρα ἐγκαθίδρυσις τακτικῶν Ἀμερικανικῶν γραμμῶν καὶ ἡ εὐπόρεα συμμετοχὴ τούτων όχι μόνον εἰς τὰς εξαγωγάς, ἀλλὰ καὶ τὰς εἰσαγωγάς πρὸ τὰς Ἕνωμένων Πολιτείας.

Τὸ ζήτημα πάντων, παρὰ τὴν κατηγορηματικότητα τῶν σχετικῶν ἀνακοινώσεων τῶν Ἀμερικανικῶν ἀρμόδιων, δὲν ἐλληνεν. Ἀναμένεται καὶ ἡ ἐκ Παρισίων ἀντιδραστική. Τὰ μεγάλα ναυτικὰ κρατη τῆς Εὐρώπης σαν καταβλέπουν τὸν κίνδυνον.

\*\*\*

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνώτατα πληροφοριούμεθα, η Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, κατόπιν μακρῶν συζητήσεων μὲ τοὺς ἔδω Ἀμερικανούς παραπτητάς, ἀπέφασισε νὰ δεχθῇ τὴν καταβολὴν τῶν ναύλων εἰς τὰς ἐλληνικὰ πλοῖα, τὰ κομίζοντα εἰς τὰς ἐλλαδαρικὰ φορτία βοηθείας, 75 % εἰς δολλάρια ἐκ τοῦ ιδίου τῆς ἀποθέματος καὶ 5 % εἰς δραχμάς.

Κατόπιν τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας, η Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐπηλεγράφησεν ηδη εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς Τραπέζας, ὅπως δέχωνται φορτικά σύγγραφα ἐλληνικῶν πλοίων μὲ ναύλον πληρωτέον εἰς τὴν Ἑλλάδα.

"Ικανοποιητικὴ πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ ἐπελθούσα λύσις ζητήματος, ποὺ ἀπέτελε—ῶς ἀνότερα γραφοφοίν—προσβολὴν καὶ οὐτὸν τοῦ λαϊκοῦ αἰσθητήματος. "Ἀπομένει ηδη νὰ ιδωμενε, ἀν τὸ ἔκφαμος τοῦ μέτρου ἀπότελεσματα διὰ εἰνε, ὡς ἀναμένονται, ικανοποιητικά.

### Δικαζόμεθα εἰς τὴν ξένην

Δύο πρόσφατοι ἀποφάσεις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐφετείου τῆς Ἀνατολικῆς περιφερείας τῆς πολιτείας Βερζίνιας (τοῦ Νόρφολκ) ἐπέλυσαν ζητήματα διαρμόνισης σημασίας διὰ τὴν ἐλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τὰ ζητήματα αὐτὰ ἀπὸ μακρού ηδη χρόνου ἐταλαπώντων τὸ φορτηγόν μας σκάφος εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας καὶ ἀπετέλεσαν τὰ μέσα τοῦ ἐκβασιμοῦ τῶν ἑκατοστήματος πράττοντας, ποὺ δέδουλευμένων μισθῶν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ώριζε δὲ βαρυτάτας διὰ τοὺς παραβάτας κυρώσεις.

Τὸ πρῶτον ζήτημα εἶναι τὸ ἀπὸ διετίας ἀνακινηθὲν ἀπὸ τοὺς δικηγόρους τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., τῶν προκαταβολῶν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» πόχοληθησαν καὶ ἀλλοτε ἐπ' αὐτοῦ. "Ἐνας παλαιός ἀμερικανικὸς νόμος, χρονολογούμενος ίσως ἀπὸ ἑκατόν τοπέων, πολέλεπτον, ὅπως μὴ καταβάλλονται εἰς αὐτοὺς προκαταβολαὶ μὴ δεδουλευμένων μισθῶν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ώριζε δὲ βαρυτάτας διὰ τοὺς παραβάτας κυρώσεις.

Ο νόμος αὐτὸς μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ μὲ τὴν χειραφέτησιν τοῦ ναυτεργάτου είχε κοιμηθῆ. Αἱ προκαταβολαὶ, κατεβάλλονται ἀπὸ τὸν πλοιάρχον εἰς τοὺς ναυτεργάτας, χωρὶς νὰ ἐγερθῶν δημητάστα παραβάσεων τοῦ νόμου. "Ἐχειρίσθη ἡ κακοπιστία τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τῶν δικηγόρων της διὰ νὰ ἀνασυρθῇ ὁ νόμος εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐφαρμογή του ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰ δικαστήρια, ἀν καὶ ἡτο δισκολον εἰς τοὺς αὐτούς προθίσταντας, ποὺ θὰ ἐδέχονται νὰ μετέλθουν τὸν δικηγόρον εἰς τὴν δικηγόρους της Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τοὺς δικηγόρους της νὰ ἔξεύρουν καὶ τὸν δικηγόρον τοῦ κακοπίστου αὐτιδίκου.

"Οπωσδήποτε, αἱ πρῶται ὑπόθεσεις ἔφθασαν ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ἐξεδικώθησαν πρωτοδίκων χωρὶς νὰ ικανοποιηθῶν αἱ ἐπιδιώξεις τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ κατ' ἔφεσιν τῶν λαβόντων τὰς προκαταβολαὶς

Telegrams:  
«GENICOLAOU»  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**  
SHIPBROKERS  
Bevis Marks House, Bevis Marks LONDON E.C. 3.

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

Cables: FINAMUS—NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

**SHIPS MANAGEMENT CORPORATION**  
80 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

Telephone:  
Avenue 4941

TELEPHONE  
WHITEHALL 3- | 5882  
5883  
5884

Αντιπρόσωποι ἐν ΑΘΗΝΑΙ:  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ  
'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:  
SHIPS MANAGEMENT CORPORATION  
80 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.



## Η έγχωριος σιδηροβιομηχανία

Δι' έπιστολής του, δ. κ. Ν. Αξελός, έξι άφορμής ιστορικού σημειώματος τού κ. Σ. Αργυρού, δημοσιεύθηκες πρό τινος εἰς τά «Ναυτικά Χρονικά», τονίζει, ότι οι λόγοι οι ίδιοι προεκάλεσαν τὸν μαρασμὸν τῆς σιδηροβιομηχανίας Σύρου καὶ Πειραιῶς, πρὸ 75ετίας, ισχύουν ἐν πολλοῖς καὶ σήμερον. Ή φορολογικὴ ἀνιόστης καὶ ἡ ἀδιαφορία διὰ τὴν ἔγχωριον διομηχανίαν ἀποτελοῦν τὰς κυρίας ἀφορμὰς τῆς ἔκπτωσεως.

Ο ἐπιστολογράφος μας, διαδηλώνων τὴν ἔκπληξιν του διὰ τὰς γενομένας ἀμοδίας προτάσεις, διὰς ναυπηγηθούν μὲν πλοῖα εἰς τὴν Ἑλλάδα, αἱ μηχαναὶ τῶν, δῶμα, παραγγελθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, δάσει τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, υπογραμμίζει τὴν ἄγνοιαν τῶν ἀμροδίων μας, οἱ δοποὶ δὲν γνωρίζουν ἀσφαλῶς, ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ μηχανουργεία ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἔξοπλίσουν μηχανικῶν τὰ ναυπηγηθούμενα σκάφη καὶ καταλήγει: «Ἄλλα, μὲν τὴν ἀδιαφορίαν καὶ τὴν δενομανίαν ἀμροδίων τινῶν ὑπηρεσιῶν, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀναπτυχθοῦν διομηχανία μηχανικῶν κατασκευῆς καὶ ναυπηγήσεων εἰς τὴν χώραν μας, καὶ τούτῳ πρὸς χαράν δέδοικα τῶν ξένων».

— Δι' ἐπιστολῆς του, ὡσάυτως, δ. κ. Θ. Μπότος, ιχθυοπαραγωγὸς Βόλου, ἀναφέρομενος εἰς τὴν Ἑλλάδι κατασκευὴν μηχανῶν θαλάσσης, γράφει, ὅτι στὸν τὸ 1931 ἡ γαγκάσθη συνεπείς βλάστηση τὴν ἔνετον προελεύσεως μηχανῆν ἀλιευτικοῦ σκάφου του, δι' Ἑλληνικῆς—κατασκευῆς Ἀξελοῦ—καὶ διεπιστωσε τὸ μέγεθος τῆς ἀποδόσεως της, ἔμεινε τόσον ικανοποιημένος, ὥστε απεφάσισεν τὸ επεισόδευτο νὰ χρησιμοποιῇ διὰ τὰ σκάφη του μόνον Ἑλληνικῆς κατασκευῆς μηχανᾶς.

### Ματαία ύπομνησις

Παλαιὰ εἰναι ἡ ὑπόθεσις τῆς φορολογίας τῶν ἔνων πλοίων διὰ τοὺς ναύλους τοὺς προερχομένους ἀπὸ φορτώσεις εἰς τὴν Ἀργεντινήν. Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτίλιας θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς, εἰς τὰ ἀρχεῖα του σορεῖαν ὑπομνημάτων τῶν Ἑλληνῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ καὶ οἱ ἀμροδίοι θὰ ἔχουν συχνὰ ἀκούσει τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν ἐζητήθη ἡ σύναψις διμεροῦς συμφωνίας μετὰ τὰ ἐνδιαφέρομένων κράτη, διὰ τῆς ὁποίας ἀμοιβαίως διὰ παρητούντο αἱ κυβερνήσεις τοῦ δικαιωμάτου τῆς ἐπιδολής φορολογίας εἰς τὰ ἔθνικά των πλοία, τὰ καταπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας τῶν δύο συμβεδομένων. «Ολαι σχεδὸν αἱ ναυτικαὶ χώραι ἔπεισαν νὰ ὑπογράψουν ἀπὸ μηνὸν ἥδη τὴν σχετικὴν συμφωνίαν, πλὴν τῆς Ἑλλάδος. Αὐτὴ καὶ τώρα ἐπέδειξε τὴν γνωστὴν καθυστέρησην, μὲ τὴν ὁποίαν ἀνέκαθεν διεχειρίσθη τὰ σχετικὰ μετὰ τὴν ναυτιλίαν ζητήματα, τὰ τυπικὰ ἔστο, τὰ ἀναγκόμενα εἰς τὴν στενῶν διοικητικὴν πλευράν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Η ὑπόθεσις τῆς υπογραφῆς τῆς συμφωνίας προσέκοψεν εἰς ἀντιρρήσεις τῆς υπηρεσίας τοῦ υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν ἐζητήθη ἡ ἀπαλλαγὴ ὅχι μόνον τῶν ἔθνων τῆς πλοίων, ἀλλὰ καὶ τῶν παρ' αὐτῆς ξένων ναυλώμενων. Τὸ υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν διεπιτύωσε τὸν φόρον τῶν εἰκονικῶν ναυλώσεων Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν Ἀργεντινήν ἐπιχειρήσεις, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἀπέφευγετο ἡ καταβολὴ φόρου εἰσοδήματος καὶ ἀπὸ τὰ Ἰδικά μας πλοῖα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον!»

— Οπως ὁρᾶ παραπέτει εἰς σχετικὸν της ἔγγραφον ἡ «Ενωσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λοιδίνου, ή Ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἔχει φανεῖται ἐξαιρετικὴ εἰδικότητα νὰ διαβάλεται παντοῦ τὴν ποντιρίων καὶ τὴν ἀπάτην, ἐνώ αὐτὴ καὶ ὁ κ. Υπουργὸς τῆς θά ἔτρεπε νὰ ἐννοήσουν, ὅτι ἐν προκειμένῳ δὲν υφίσταται τοιαύτη περιπτώσις. Η φορολογία δὲν ἀναφέρεται εἰς τὸν συνήθη φόρον ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος. Πρόκειται περὶ εἰδίκου τοιούτου ἐπιβαλλομένου ἐπὶ τῶν ναύλων ἐξ ἀποτοπίων φορτώσεων εἰς τὴν Ἀργεντινήν καὶ ἐπ' ἀμοιβαίστητη εἰς τὴν Ἑλλάδα. Πιστεύουν ἀρά γε οἱ κέρδεροι τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ὅτι ὑπάρχει ἡ πιθανότητα ναυλώσεως ἀπὸ μέρους τῆς Ἀργεντινῆς ὀδοκόλου τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκαπομύρων τόνων Ἑλληνικῶν προϊόντων, ώστε νὰ προκύψῃ ζῆτημα ἀποφυγῆς τῆς φορολογίας τῶν ναύλων διὰ τὰς ἐν Ἑλλάδι φορτώσεις, ἐάν ποτε τοιαύτη φορολογία ἐπεβάλλεται καὶ παρ' ἡμῖν;»

Ἐν τῷ μεταξὺ μὲ τὰς ἀνοίτους αὐτὰς κακυποίωσις καὶ ἀντιρρήσεις, λίγει ἡ ταχείστας μέχρι της 30ῆς τρέχ, τελευταία προθεσμία ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν. Η Ἑλληνικὴ ναυτιλία θὰ εἰναι ἡ μόνη, πητὶς θὰ δωρήσῃ εἰς τὸ Ἀργεντινὸν Δημόσιον χιλιάδες λιρῶν, κατατείχειμον ἥδη ἀπὸ τοὺς Ἑλληναὶς ἐφοπλιστὰς εἰς τὸ Μπουένος Αὔρας ὡς ἐγγύτεσσα μέχρι τοῦ διακανονισμοῦ τοῦ ζητήματος. Μόνον ἐπίσης τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγὰ θὰ ὑποχρεοῦνται ἀπὸ της Τῆς Ίουλίου νὰ καταβάλουν τὸν φόρον, διότι δὲν θὰ υφίσταται σύμβασις ἀμοιβαίας ἀπαλλαγῆς μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἀργεντινῆς.

Καὶ αὐτά, σταὶς ἡ Ἑλλάς ἔχῃ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτίλιας, ποὺ δὲν ἔχουν ἀλλὰ πλουσιότερα ἡμῶν Κράτη, σταὶς πυκναὶ εἰναι αἱ χρυσοποιίκιλτοι σειραὶ τῶν ἀδιωματούχων τοῦ τεταγμένου διὰ τὴν παραστάσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως Λιμενικοῦ Σώματος καὶ σταὶς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἔχῃ τὴν ἀξίωστην νὰ εἰσπράττῃ φόρους δεκάδων ἐκαπομύρων δολαρίων ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας ἀγνοῦνται τὰ δικαιώματα καὶ προβάλλονται ἀκάστοτε μόνον αἱ βαρείαι ὑποχρεώσεις.

## Εἰς τὴν Τουρκίαν

Νέας πιστώσεις ἐπέτυχεν ἡ Τουρκικὴ Κυβερνησία ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς προσπάθειαν. Σχετικὸν τηλεγράφημα ἔκ Νέας Υόρκης ὀναφέρει, ὅτι 18.297.872 δολ., παρεχωρήθησαν εἰς αὐτὴν πρὸ ημερῶν διὰ τὴν ἀγοράν 29 φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων. Η δύναμις τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας ἐφέθανε εἰς τὰς ὄρχας τοῦ 1949 εἰς 301.636 τόνν., γκρός, μὲ τασθερῶν τὴν ἀνιόσθαν εἰς τουνάκ καὶ ὀρθίμων σκαφῶν. Πλεῖσται σοὶ σαὶς ἀγοραὶ παρ' Ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεκοινώθησαν ηδη. Τὸ Κράτος παρέχει τὰς ἀναγκαιούσας συνάλλαγμα καὶ διευκολύνει παντοιοτρόπως τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ιδιωτικῆς ναυτιλίας παντοιοτρόπως.

### Πρὸς ἀποκατάστασιν

Ἐλάδομεν καὶ δημοσιεύμενευ εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:  
Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ δημοσιεύθην ἀρθρον τοῦ κ. Παπαπολίτη—τεῦχος τῆς 15ης Μαΐου ὀναφέρει, ὅτι οἱ κ. Σ. Βενιζέλος καὶ Μανώλης Κουλούκουντης μόνον ἐπέτυχον τὴν παρασχώσιν τῶν 100 «Λίμπερτς». «Ωστε τὸσον ταχεῖς ἐλλημονήθησαν οἱ κ. κ. Αθραάμ καὶ Κ. Τσαλδάρης;

Ο τὸ Παπαπολίτης ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ γεγονός, ὅτι τότε, πρὸ τριετίας, ἦτοι οἱ δημοσιεύσεις τοῦ παρασχώσιν τῶν 100 «Λίμπερτς». «Ωστε τόσον νὰ γνωρίζῃ καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα. Δὲν θέλομεν ποτὲ νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἔτελει οὕτως ἐν γνώσει τῆς ἀποφασιστικῆς συμβολῆς τῶν κ. Αθραάμ καὶ Τσαλδάρης εἰς τὴν ἀγοράν τῶν σκαφῶν καὶ τὴν παρείδεν, ως μὴ ὕφειλεν, εἰς τὸ ἀρθρόν του.

Μετὰ τιμῆς  
ΠΑΛΑΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ

N. Υόρκη, 26 Μαΐου 1949

Σημ. Χρονικόν: «Ν. Χρονικόν»: Η ἀνωτέρω ἐπιστολὴ ἀποκαθιστᾶ πράγματι τὴν ἀλήθειαν. Παράλειψις ἵσως τῆς διευθύνσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ήτο,—τὸ ὄμολογούσιεν—διότι δὲν ἐσπεισεν αὐτὴ νὰ ἀποκαταστήσῃ τὰ πράγματα ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ ἀρθρού τοῦ κ. Παπαπολίτη. Ο γράφων, ἄλλως τε, τὴν στήλην αὐτὴν ἔζησεν ἔγγυτατα τὴν ὑπόθεσιν τῶν «Λίμπερτς» καὶ ἡμοροποεῖ αὐτὸς νὰ βεβαιώσῃ ποία ὑπόθεσιν ἡ ἀνεκτίμηση συμβολῆς τοῦ τότε «Υπουργού τῆς Ναυτίλιας κ. Αθραάμ διὰ τὴν παρασχώσιν τῶν πλοίων καὶ πόσον στοργικὴ ὑπῆρχεν η παράστασις τοῦ οἰκοπέδου απετέυχθη.

Ἄν ο κ. Σοφοκλῆς Βενιζέλος ὑπῆρξεν ὁ πρώτος ἀναδεχθεὶς τὴν προσπάθειαν καὶ ὁ πρώτος κρατικὸς ἐκπρόσωπος ποὺ ἐζητήσει τὰ σκάφη ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνησίην, ἂν ο κ. Μανώλης Κουλούκουντης, ὁ πάντοτε πρωτόπορος, συνέλαβε τὴν ιδέαν καὶ προηγαγενεύσατο συντὴν διὰ τῆς πρωτοδουλού καὶ φωτεινῆς δραστηριότητός του, σχόλιοι ὅλιγωντερον συνέβαλε κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις εἰς τὴν Ἀμερικὴν παρουσία τῶν κ. Αθραάμ καὶ Τσαλδάρης, ἵνα τὸ πρώτον τῆς οἰκοπέδου απετέυχθη τὸ οἰκοπέδο τοῦ τότε κράτους. Σκαρπέτη η προσῆλωσις εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως. Οὕτως ἔχουν τὰ πράγματα.

### Πρὸ τῆς καταρρεύσεως

Μακρὰ καὶ πλήρης συγκινητικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ναυτιλίαν μας, ἡ ἐπιστολὴ τὴν ὅποιαν μᾶς ἀπέτειλεν ἐκ Χίου ὁ πλοιάρχος κ. Γ. Μουστάκας. «Εντονος διαγράφεται εἰς αὐτὴν ἡ ἀγνωσία τοῦ Ἐλληνού ναυτικοῦ ἐν διεύθυνσι μεταξὺ μακραριῶν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, τὴν ὅποιαν τόσα στοιχεῖα ἀναμφισθῆται, ἐκάστοτε, προαναγγέλλουν:

«Ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως—γράφει ὁ ἐπιστολογράφος μας—καὶ μετὰ τὴν ἀγοράν τῶν 100 «Λίμπερτς», οὐδεμίαν σχεδὸν ἀδιόλογον προσκτησιν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ἡ Ἑλληνικὴ συμπατία. Ενώ η ἀστερόεσσα, ἡ σύγιλκη, ἡ καναδική καὶ ἄλλαι σημαίαι γνωστῶν ἀπιθάνων κρατῶν, συμαντικῶς ἐνισχύθησαν δι' ἐλληνικῶν εἰς τὴν πραγματικότητα πλοίων. Τὸ κακόν, οὖμα, δὲν σταματᾷ μερικὸς ἐδώ. Εἰς τὰ ὑπάρχοντα διάγονα ἐλληνικά σκάφη, οὐδεμία προστασία ἔχει ἐπιδείξῃ ὑπὸ τοῦ κράτους. Διαγωμὸς καὶ μόνον διωγμός, ὑπάρχει δι' αὐτῆς. Εἰς τὴν περιπτώσιν, οὖμα, μας καταστροφῆς—συνεχίζει ὁρθῶς ὁ ἐπιστολογράφος μας, μὲ τὴν διαστολὴν τοῦ πρωτικοῦ καὶ πετεψαμένου θαλασσού—εἰνε γνωστόν, διότι δοὶ οἱ ἀμροδίοι, οἱ καὶ ὑπεύθυνοι τῆς καταστροφῆς, θὰ γλυστρήσουν εἰς ἄλλας κρατικὰς ἀρμοδιότητας. Οἱ ἐφοπλισταὶ, δοὶ εἰς αὐτῶν δυνθήσουν, θὰ ἐπιζητήσουν οὐ καλύψουν τὰ πολεμεῖσθαι τῆς ἐπιχειρηματικῆς των δραστηριότητος εἰς ἄλλας, ίσως πιο φιλοένους σημαίας. Ήμεῖς, οὖμα, οἱ οἴοι τοσον συνετελέσαμεν—καταλήγει ὁ πλοιάρχος κ. Γ. Η. Μουστάκας—εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, θὰ καταδικασθῶμεν εἰς ἀργόν θάνατον, διότι η ἀνεργία θὰ πλήξῃ ἀνηλεώς τὴν πολυπληθῆ καὶ πολύπτωθον τάξιν μας».

### Τὰ χρήματα τοῦ N.A.T.

Ἄυτὸς τὸ κεφάλαιον ὀνειρίας, τὸ προέλευσιν ἔχον τὴν εἰσφορὰν τῶν μοχθούντων ναυτιλίας καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι πρέπει ίσως νὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ιδιαίτερας σημασίας καὶ λεπτομερούς τῶν διατιθέμενων κοινωνίων αναλύσεως. Ισως νὰ χρειάζεται αὐτὸς ὁ ιδρυτικὸς νόμος

## ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

‘Αναχωρήσεις ἀνὰ πενδήμερον. Γίνονται δεκτὰ φορτία  
ἐξ ὅλων τῶν Ἑλληνικῶν Λιμένων διὰ τὴν ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ  
καὶ τάναπαλιν.

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

“N.E.P.”

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.321

τοῦ κεφαλαίου νὰ ἀναθεωρηθῇ.

Ἡ κατὰ καιροὺς δημοσίευσις ἐν στενῷ κύκλῳ καὶ εἰς γενικοὺς ἀριθμοὺς τῶν δαπανῶντων δὲν ἄρκει. Τὸν ναυτικὸν κόσμον—συνταξιούχους καὶ ἑργαζομένους—ἐπίσης τὰ τῆς διαχειρίσεως τοῦ κεφαλαίου καὶ ἡ σκοπιμότης τῶν παρεχομένων πιστώσεων. Δὲν εἶναι ὅρθον οἱ ἔκαστοτε 'Υπουργοὶ καὶ αἱ ὑπρεσίαι νὰ διαχειρίζονται ἕνα τόσον σημαντικὸν κεφαλαίον. Γνώμην θὰ πρέπει νὰ ἔχουν, διαρύνονταν μάλιστα, κατὰ τὴν Ἑγκρίσιν τῶν πιστώσεων καὶ αἱ ἑδιαφερόμενα τάξεις.

Ἄυτὴ λ., ἡ ἀδρός τοποθέτησις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἢ εἰς δάρος τοῦ κεφαλαίου διενεργούμενή, θὰ πρέπει νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν δάσαν τῆς σκοπιμότητος. Διάφορα ἐπίσης κονδύλια δασανῶνται καὶ καθ' ἀλεγέται πρόκειται νὰ δαπανθῶσι, χωρὶς τίσα νὰ ἔχουν τὴν θέσιν τῶν εἰς κεφαλαίον, δημιουργούμενον ἀπὸ τὸ ὑστέρωμα τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ συνταξιούχου.

Ωὐ ἐπίζητσαμεν τὴν λεπτομέρη τῶν πιστώσεων δημοσίευσιν, ἵνα ὁ ἔλεγχος ἐπ' αὐτῶν εὐρύτερος διενεργηθῇ καὶ ἡ Κοινὴ Γνώμη κρίνῃ τὴν διαχείρισιν. Δὲν πιστεύσουμεν νὰ συναντήσωμεν τὴν ὑπεκφυγήν. 'Ἄν παρ' ἐλπίδα δὲν ἔπιδειξουν οἱ ἀρμόδιοι τὴν ἐπιβαλλομένην προθυμίαν, θὰ χρειασθῇ ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸν κ. Μαρινάκην ὑπευθυνῶμεν. Θὰ ζητήσωμεν ἀπὸ αὐτὸν τὴν δημοσίᾳ ἀνάλυσιν καθεῖ γέγριθεισης ἢ ὑπὸ Ἑγκρίσιν τελούσης πιστώσεως, δεδομένου, ὅτι τὰ χρήματα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰναιερά.

### Καὶ πάλιν τὸ φροντιστήριον

'Ἐπι τοῦ κατωτέρω σημειώματος ἐπικαλούμεθα δῶλας ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας: Μᾶς καταγγέλλεται, ὅτι οἱ ίθυνοντες τὰ τοῦ περικλεούς φροντιστήριον τῆς Καστέλλας, ἀσυγκίνητοι πρὸ τῶν δυσχερειῶν, ποὺ ἀντιμετωπίζουν, εἰς τὴν ἔξειρεσιν πλοίου πρὸς ναυτολόγησιν οἱ ἀθρόως ἔξερχονται αὐτὸν δοκίμοι, πρετοιμάζονται διὰ τὴν εἰσόδον καὶ ἀλλον μαθητῶν κατὰ τὸ φινιόπτωρον εἰς τὴν πρώτην τάξιν. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ σκανδάλου, διὰ τὸ ὅποιον θὰ πρέπει ὁ κ. Μαρινάκης προσωπικῶς νὰ παρέμβῃ.

Γνωρίζουμεν καλούς, διτοῦ γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν τῆς εἰσόδου νέων εἰς τὸ φροντιστήριον πολλά καὶ ἀνομαλόγητα εἴναι τὰ συμφέροντα. Μεγάλη ουσιεπώς καὶ ἡ ἀσκουμένη πίεσις.

Νεαροί, μηδεμιάν ἔχοντες σχέσιν, κλίσιν ἡ παράδοσιν μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐπιδιώκουν τὴν εἰσόδον εἰς τὸ φροντιστήριον, ἵνα ἀποφύγουν τὴν θήτειαν τῶν εἰς τὸν στρατόν καὶ ἐπιτύχουν ἐν καιρῷ καὶ τὴν ἀποδημίαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὡς δόκιμοι ἀπόφοιτοι τοῦ φροντιστήριον.

Ἡ ναυτιλία δὲν πρόκειται οὐδὲ τὸ παράπτων νὰ ἔξυπητηθῇ διὰ τῆς ἐκκόλαψης καὶ ἀλλων νεοσσῶν εἰς τὸ οἰκημα τῆς Καστέλλας. Αἱ ὑπόπτοι ἐπιδιώκειν γονέων καὶ προστατευομένων, οἵτινες θεοβαίως θὰ μετέλθουν σιουδήποτε μέσον, ἵνα προκηρυχθῶν εἰσαγωγικαὶ ἔξετάσεις, αὐταὶ καὶ μόνον θὰ ἐπιτύχουν.

Θὰ παρακολουθήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν.  
Διὰ τὸν κ. Μαρινάκην  
Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Παιδείας, τίθεται πλέον τέρμα εἰς τὴν σάχημαν τῶν νυκτερινῶν ιδιωτικῶν γυμνασιῶν. Συνιστώνται δημόσια τοιαύτα καὶ ἐκδιώκονται τῶν δημοσίων κτιρίων οἱ ἐπιχειρηματίαι τῶν ιδιωτικῶν νυκτερινῶν γυμνασιῶν.

Διατὶ τὴν αὐτὴν τακτικὴν νὰ μὴ ἀκολουθήσῃ καὶ ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας διὸ τὸ σύρος τῶν ποικιλούμων νυκτερινῶν σχόλων μηχανικῶν; Ἐκεῖ ἐπίσης τὸ σκάνδαλον καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἀτυχῶν νέων ἐμφαλεύουν. Ἐκεῖ, πλὴν μιᾶς ἢ δύο ἐξαιρέσεων, ἡ νυκτερινὴ σχολὴ ἔχει μεταβληθῆναι εἰς μέσον πλουτισμού ἐσημού ἐπιτέθειναι, ἔκει κατευθείλιζεται αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος, ἀφοῦ παρέχεται εἰς τὰς σχολὰς αὐτὰς τὴν ἀνοχὴν του.

Ἄς θελήσῃ ὁ κ. Μαρινάκης νὰ συστήσῃ μίαν ἔξεταστικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Λητήματος. Ἅς ακούσῃ τὰς γενένωμας τῶν δυναμένων ἐγκύρως ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως νὰ ἀποφανθοῦν καὶ ἀς συστήσῃ ἐπὶ τέλους μίαν ἢ δύο νυκτερινὰ σχολάς αὐτὸ τοῦτο τὸ 'Υπουργεῖον, μὲ περιωρισμένον ἀριθμὸν εἰσακτέων μαθητῶν καὶ μικρὰ δίδακτρα, καλύπτοντα τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας τῶν σχολῶν. Ἅς υιοθετήσῃ τέλος ὁ κ. 'Υπουργὸς τὴν ὥραιαν προσφύσετερον κριθῆ ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἐρεύνης,

ὅπωσδόποτε δῆμος ἢς ἀποκαθάρη δι κ. Μαρινάκης τὸ αἰσχος τῶν νυκτερινῶν κέντρων ἐμπορίας. Ὁ κ. Τσάτσος μᾶς παρέχει τὸ καλὸν παράδειγμα.

### Λόντρα, Παρίσι....

Ἡ διετής θητεία τοῦ κ. Προδενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου ἔληξεν. Ὁ κ. Ζάρκος ἐπανέρχεται τώρα εἰς τὰ ίδια. Ὁ ἀντικαταστάτης του ἀναζητεῖται μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡδρὶ προπετούν δύο ἄλλοι λιμενικοί ἀξιωματικοί. Ὁ τρίτος, ὁ καὶ προστάμενος, θὰ ἔχῃ συνεπώς δύον τὸν καιρὸν νὰ διαχειρίζεται ἐπιπροσθέτως καὶ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας εἰς Παρίσιον. Οὕτω οἰκονομία ἐπέρχεται ἐνὸς ἀξιωματικοῦ—τὸ Κέντρον παραπονεῖται, ὅτι στερεῖται διευθυντῶν ὑπηρεσιῶν—καὶ ἡ πολυτέλεια τῆς ἀποστολῆς δύο εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀποφύγεται.

Ἡ, λοιπόν, ὁ κ. Μπαχᾶς θὰ διαταχθῇ νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν θέσιν τοῦ Προδενικοῦ Λιμενάρχου Λονδίνου. Ἡ θὰ ἀποσταλῇ ἐντεύθεν ἄλλος καταληπτέρος καὶ ὁ κ. Μπαχᾶς θὰ ἐπιστρέψῃ διὰ νὰ ἀναλάβῃ ἑδῶ ὑπηρεσίαν.

Ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ κ. Μαρινάκη θέτομεν τὴν ἀνωτέρω πρότασιν. Ἀντίρρησην πιθανόν νὰ ἔχουν οἱ θελούτες νὰ πιστεύουν, ὅτι δὲ Προδενικός Λιμενάρχης Λονδίνου ἀναλίσκεται εἰς ἐπίμοχθον ἔργον. Ἡ λογική, δῆμος, καὶ τὸ πνεύμα τῆς ἐπιβαλλομένης οἰκονομίας ὑπαγορεύουν τὴν ἀποδοχὴν τῆς προτάσεως μας.

### Ἡ κρατικὴ πλοιοκτησία

Πινεύμα νοικοκυρωσύνης καὶ σώφρονος διοικήσεως θὰ ἔπειπε κανεὶς νὰ περιμένῃ, τούλαχιστον σήμερον, ἀπὸ τὴν πολυτάβῃ Διεύθυνσιν τῶν Θαλασσῶν Μεταφορῶν. Ἀφοῦ ἡ ἀμερικανικὴ διάλυσίς της δὲν κατέστη ἐφικτή, ἡ ἐμπράκτος μετανοία διὰ τὸ δργον τῆς τελευταίας τριετίας θὰ κατεδείκνυε τὴν συναίσθιην τοῦ διαπραχθέντος εἰς δάρος τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου ἐγκλήματος.

Ἡ υπηρεσία, δῆμος, ἡ διποία ἔξειρθε τὸ μεγαλύτερον σκάνδαλον τῶν τελευταίων ἔτων δὲν φαίνεται νὰ μετήλλαξε καὶ νοοτροπίαν. Τὸ γεγονός διὰ τὸ τούλαχιστον τῆς ἀνεύδηθη καταπλήσσουσα η φυσιογνωμία ἐνὸς μεγάλης ὀλκῆς καταχραστοῦ—αὐτοῦ τοῦ διαχειριστοῦ της—δὲν ἄρκει, ὡς φαίνεται, διὰ νὰ σταματήσῃ ὁ κατηφόρος. Συνυφασμένη εἰναιεὶς ἡ κρατικὴ πλοιοκτησία μὲ τὴν κακοδιόκησιν, μὲ τὴν σπατάλην.

Ἴδού καὶ αἱ ἀποδείξεις: Σειρά ἐπισκευῶν ἔξετελέσθησαν τελευταίων ἐπὶ τῆς κρατικῆς κορδεύτης θεοσαλονίκης. Ἀρκετά ἐκατομμύρια ἀσφαλῶς ἐσπατήθησαν καὶ πάλι, ἐνῷ τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ πραγματοποιηθῇ ἐν καὶ μόνον ταξίδιον καὶ εἴτα νὰ παροπλισθῇ, δημοσία καὶ παραπλαΐσθῃ! Εχομεν καὶ συνέχειαν: Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Μαΐου διενεργούνται ὡσάυτως εύρειας ἐκτάσεως ἐπισκευῶν εἰπεὶ τῆς κορδεύτης «Σύρο», ἐνῷ ἐπρόκειτο νὰ ἐκποιηθῇ διὰ πλειοδοτικῆς δημοπρασίας.

Ὕπὸ ποιαν εὐλογὸν δικαιοιογίαν καὶ ἐν ὀνόματι ποιάς ἀνάγκης ἡ Δ.Θ.Μ. ἡτῆστο τὰς σχετικὰ μὲ τὰς ἐπισκευὰς αὐτὰς πιστώσεις; Μὲ ποιον ἀκόμη δικαιώματα διάθετον οἱ ίθυνοντες τὴν ἀμαρτωλή αὐτὴν Διεύθυνσιν χρήματα τοῦ Δημοσίου, διὰ νὰ ἐπισκευάσουσαν σκάφη, τὰ όποια ἐντὸς ὀλίγου θὰ ἀνήκουν εἰς ιδιωτας; Τὸ ὑπηρεσιακὸν περιβάλλον—υπουργεῖο Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας—τῆς Δ.Θ.Μ. δὲν ὑπάπτεται τὴν ἀνωμαλίαν ἐπὶ τὸ προκειμένου;

Θὰ ἔχῃ κάποιος ἀρμόδιος τὴν καλὴν προθυμίαν νὰ μᾶς ἀπαντήσῃ εἰς τὰς ἀνωτέρω απορίας;

### Εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε.

Τὸ Γραφεῖον Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας, τὸ πασίγνωστον διὰ τοὺς ναυτικούς μας, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., τοῦ όποιου δὲ διοί, ἀλλὰ καὶ ἡ φήμη, δὲν ἡμερεῖ της νὰ ισχυρισθῇ, διτὶ προηγαγόν τὸ γόγητον τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ἐντεταλμένων νὰ ἀσκούν τὴν ἀστούσαν στηριζόμενην διάστημαν μεταξύ των ιδιωτικῶν καὶ των δημόσιων κτιρίων καὶ των συνεχειών της έσχατης μεταξύ των ἀξιέπαινων καὶ παρήγορον διάθεσιν, νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ πλέον τὴν οὐθείαν δόδων τῆς ἔξυπητησεως καὶ μόνον αὐτῆς τοῦ ναυτεργού.

Εἰς μίαν ἐκτεταμένην ἡμερησίαν διαταγήν του ὁ νέος Διεύθυντής του Γ.Ε.Ν.Ε., ἀντίπολισχος λιμενικούς. Π. Θεοχάρης, ποτοθεών μὲ ίδιαιτέρων ἔξαρστον τὸν ρόλον τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐντὸς τοῦ θερινού καὶ οἰκονομικού περιγράμματος τῆς χώρας ἡμῶν, διδεῖς ὡς ἀκόλουθως τὴν ὑπόσχεσιν ἀποφασιστικῶν μέτωπων πρὸς παταξίν τῆς ἐργατοκαπηλείας, τῶν μεσαζόντων καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ναυτικῶν μας κατὰ τὴν προσπάθειάν των, τὴν ἀγονιδόη πολλάκις, πρὸς ἔξειρεσιν ἐργασίας:

«Τὸ πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καθῆκον μας ἐπιβάλλει εἰς δῆλους τὴν ἀγάπην, τὴν ἐνίσχυσιν καὶ τὴν προστασίαν αὐτῆς. Οφειλόμενον νὰ θεωρηθεῖ τὴν ναυτιλίαν ὡς θεμικήν ὑπόθεσιν. Παράλιοι λαοί, ὡς ὁ Ἑλληνικός, ἀνεύ πλουσίας ἐνδοχώρας, οφειλούν νὰ ἀναπτύσσουν συνεχῶς τὴν ναυτιλιακὴν αὐτῶν δραστηριότητα. Ειδικώτερον καθῆκον ἡμῶν—τονίζει εἰς τὴν ἡμερησίαν διαταγήν του ὁ κ. Θεοχάρης—τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ

ESTABLISHED IN 1859

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  
Telephones: "Fresupply, Fen,"

Telephone: AVEnue 4732.

LIVERPOOL { FOLLEXFEN & CO., Ltd., Chapel Chambers North,  
28, Chapel Street,  
Telephones: "Pollexfen,"

Telephone: CENtral 72067

GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street,  
Telephones: "Linden,"

Telephone: CENTral 1914.

**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.

«ΓΕΝΕ» είναι ή ανιδιοτελής μέριμνα πρός έξεύρεσιν έργασίας είς τους άνεργους ναυτικούς καὶ ή απήνης διώδις τῆς κατ' ἐπάγγελμα μεσιτείας καὶ τῆς ἐπ' ἀμοιβῇ μεσοδάσησις πρὸς ναυτολόγησιν. Απεχθῆ φίμῳ κυκλοφόρων ενίστε, διτι "Ελλήνες ναυτικοί γίνονται αντικείμενον ἔκμεταλλεύσεως διαφόρων μεσιτῶν καὶ μεσαζόντων. Οἱ νόμοι τῆς Πατρίδος μας ἀπαγορεύουν αυτοτέρως τὴν μεσιτείαν καὶ τὴν ἐπ' ἀμοιβῇ μεσολάσησιν πρὸς έξεύρεσιν ναυτιλιακῆς ἔργασίας. Ἐκτὸς τούτου τοιαῦται παράνυμοι πράξεις θιγούν ἀμεσώτατα καὶ τὴν ἑβικήν μας φιλοτιμίαν. Κατὰ τῶν ἐμπόρων τῆς ιερᾶς ναυτικῆς ἔργασίας—καταλήγει ή ήμερησία διαταγὴ—θᾶ κινητοποιησμένων δᾶς τὰ νόμιμα μέσα διώξεως καὶ θᾶ χρησιμοποιήσωμεν πάσας τάς καταλλήλους μεδόδους πρὸς ἀποκάλυψιν καὶ καταστολὴν τῶν παρανύμων πράξεων αὐτῶν.

Εἰλικρινῆς είναι η εὐχή, σπῶς ὁ κ. Θεοχάρης ἐπιτύχη εἰς τὸ ἔργον του. Τὸ διοικητικόν, ἄλλως τε, παρελθὸν τοῦ κ. ἀντιπλοιάρχου ἀποτελεῖ μίαν ἐγγύησιν, διτι τὸ «Γ.Ε.Ν.Ε.» θὰ ἐπιτελέσῃ εἰς τὸ μέλλον τὴν εὐεργετικήν του ἀποστολὴν.

### Δίκαιον αἴτημα

Ἀθρόας ἀπὸ ταξιδεύοντας εἰς τὸ ἔξωτερον ναυτίλους ἀξιωματικούς μας λαμβάνοντες ἐπιστολάς, ὑποδεικνύοντας τὴν ἀνάγκην τῆς παρατάσεως μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου τούτου ἐνεργετικού δικαιώματος τῆς δινέος ἔξετάσεως παροχῆς τοῦ ἀνωτέρω διπλώματος διὰ τοὺς κατὰ τὸν πόλεμον ὑπηρετήσαντας ἀπὲι πλοίοιν.

Εἶναι ἄδικον, πράγματι, νὰ ἀποκλείσθων τόσοι καὶ τόσοι ναυτικοὶ μας, οἵτινες ἔχουν τὴν ἀπαιτούμενην πολεμικὴν ὑπηρεσίαν, πολλοὶ ἔξ αὐτῶν ἐτοπιλίσθησαν καὶ τρεῖς, διότι δὲν ἐτρόφθασαν, λόγῳ τῶν ταξιδίων τῶν σκαφῶν ποὺ ὑπέρτενον, νὰ ὑποδάλουν ἔγκαιρως τὰ πιστοποιητικά τῶν εἰς τὰ Λιμεναρχεῖα N. Υόρκης ἢ Λονδίνου.

Συνιστώμενος ἐκθύμωμας τὴν ἀποδοχὴν ἀπὸ μέρους τοῦ "Υπουργείου τῆς αἰτουμένης μικρᾶς παρατάσεως καὶ θέλομεν νὰ πιστευωμεν, διτι δ. κ. Μαρινάκης θὰ δώσῃ τὰς ἀναλόγους διαταγάσσεις.

### Καὶ πρὸς τὴν ἐπιχορήγησιν

Συζητεῖται κατ' αὐτάς, διπῶς γράφομεν καὶ εἰς ἄλλην σελίδαν, ἐνώπιον τῆς ἀμοιβαίας κοινούσυνετικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου τὸ σχετικὸν μὲ τὴν προστασίαν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας νομοσχέδιον. Ή συζήτησις τελεῖ ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν ἀναγκῶν. Εκλήθησαν διλαδή οἱ ἐκπρόσωποι ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων—ἐφοπλισταί, ναυτιγοὶ καὶ ναυτεργάται—νὰ διατυπώσουν τὰς ἀπόφεις τῶν ἐπὶ τῶν πρὸς θεσμοθέτησην μέτρων.

Χαρακτηριστική είναι η ἀντίθεσις, ἡτοις πρὸς στιγμὴν μόνον φαίνεται νὰ ὑπεχώρησε, μεταξὺ τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ἐπιχορηγουμένων σκαφῶν καὶ τῶν μὴ ἐπιχορηγουμένων τοιούτων δι' ὥρισμένα ἐκ τῶν προτεινομένων. Κατὰ τὴν πρώτην μάλιστα συνεργίασιν τῆς ἐπιτροπῆς η ἀντίθεσις αὕτη ἔξειδλώθη μὲ ἀσυνήθη ὀδύνητα καὶ κατὰ τὸν πλέον θυρεώδη τρόπον. Λας σημειωθῆ ἀκόμη—καὶ τούτο ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα καὶ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν—στοι οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταί τῶν «τραπέτων» φορτηγῶν, δὲν ἡρκέσθησαν, ὡς ἄλλως τε προεβλέψαμεν, εἰς δοσὶ πλεονεκτήματα παρέχει εἰς αὐτοὺς ὡς συζητούμενος νόμος καὶ τὸ σχέδιον Μάρσαλ. Ζητοῦν ἐπὶ πλέον καὶ τὴν ἐπιχορήγησιν κατὰ τὴν ἔκμεταλλευσιν τῶν σκαφῶν τῶν.

Ἐκπρόσωποις τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, δ. κ. Ντάστης, διμιλῶν ἐνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς διετύπωσε τὸ συγκεκριμένον αἴτημα, σπῶς διὰ τὰ 225 ἐν ὑπηρεσίᾳ ηδη τελούντα ἀμερικανικά «τράμπτε» παραχωρῆθη η ἐπι-

χορήγησις ἔκμεταλλεύσεως, διλαδή η διαφορὰ τοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως τῶν πρὸς τὰ διμοιότυπα σκάφη τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιῶν. Ή διὰ τὴν καλύψων τῆς διαφορᾶς ταύτης ἐπιδιάρυστος τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ ὑπελογίσθη ἀπὸ τὸν κ. Ντάστης εἰς 45 ἔως 59 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐπτοσίος.

Ἄλλ' οὐς ἀπαριθμήσαμεν δι' δόλιγων τὰ δοσα πλεονεκτήματα τὸ νομοσχέδιον παρέχει εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν φορτηγόν. Οὔτω δὲ ἐφοπλιστῆς ἐνὸς ἀμερικανικοῦ «τράμπτε» δέχεται τὸ δικαιώματα νὰ διενεργήσῃ τὴν ἀπόδεσην τοῦ σκάφους του μὲ ἐπιταχυνόμενον ρυθμὸν (μέχρι 15% ἐπησίως), πέραν δ' αὐτοῦ νὸ συστῆση Ιδιάτερον κεφαλίον ἀντικαστάστασες τοῦ πλοίου του ἐπὶ τῶν δεδουλευμένων φόρων. Εἰς τὴν πραγματικότητα, διλαδή, διὰν φάση τὸ πλοίον του—λίμπερτος η δικτύος—εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν 12 ἑταῖν, ητοι μετὰ πάροδον ἔχαστις ἀπὸ σήμερον, δὲν θὰ ἔχῃ πληρώση ὁ πλοιοκτήτης του οὔτε ἔνα δολλάριον διὰ φόρους, δὲν ἔχῃ, αντίθετως, εἰσπράξῃ τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους καὶ συγχρόνως θὰ δικαιούται, ἐπὶ τῷ δάσει τοῦ ὑπὸ συζητήσιν νομοθετήματος, νὰ προσφύγῃ εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν καὶ νὰ ζητήσῃ παρ αὐτῆς ἀπίκηρηγησιν διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐτέρου πλοίου εἰς ἀντικαστάστασιν του «12τετούς παρηλίκου».

Ἄξιει νὰ προστεθῇ ἀκόμη, διτι η διαφύλαξις τῶν 50% τῶν φορτίων τοῦ σχέδιου Μάρσαλ ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ μὲ ναύλους ὑψηλοτέρους, ἔχαστις εἰς τὸ πούδε εἰς τὸν ἀμερικανούς πλοιοκτήτας κέρδος σημαντικού διὰ τὴν ἐρχομένην τριετίαν. Ἐπὶ τῷ πρόσφετοι ἀκριβῶς τῆς δυσκόλου θέσεως, τὴν ὁποίαν θὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ ἀμερικανὸς ἐφοπλιστής μετὰ τὸν περιορισμὸν τῆς ἐπένδυσης τοῦ σχέδιου Μάρσαλ μεταφορικῆς κινήσεως, ζητεῖται ἀπὸ τούδε η ἐπιχορήγησις κατὰ τὴν ἔκμεταλλευσιν.

Δέν εἰναι θεοβαῖς δυνατῶν νὰ προδικήσῃ κανεὶς τὰς ἀποφάσεις τοῦ Κογκρέσου ἐπὶ τὸν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστικῶν ἐπιδιώξεων. Γεγοὸς πάντως εἰναι, διτι η Κοινὴ Γνώμη εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείες συμπαθέστεοι διάκειται εἰς τὴν ὑπὲρθεσιν τῆς ναυτιλίας καὶ θὰ δεχθῇ οἰονδήποτε ὑπὲρ αὐτῆς μέτρων προστασίας. Πιθανὸν τώρα, ἐφόσον υφίστανται τὰ φορτία τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας νὰ μὴ στέρει τὸ Κογκρέσον εἰς τὸ αἴτημα τῆς ἐπιχορήγησεως. Μετὰ διετίαν ὅμως η ἐπιχορήγησις θὰ δοθῇ. Οι ἀμερικανοὶ δὲν ἀποχωρούν πλέον τῆς θαλάσσης καὶ η κρατική προστασία δὲν θὰ ἀγορήσῃ καμμίαν κατηγορίαν σκαφῶν.

### Η γραμμὴ Ειρηνικοῦ-Μεσογείου

"Εχομεν ύπ" δψιν μας πολυσελίδων, ἔχοχως διαφωτιστικήν, ἐκθεσιν μετὰ λεπτομερῶν στατιστικῶν πινάκων ἐπὶ τῶν πεπραγμένων καὶ τῆς κινήσεως τῆς τακτικῆς γραμμῆς Ειρηνικοῦ—Μεσογείου, ὡς γνωστόν, ἐν συνεργασίᾳ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν κ. κ. Γράτσου, Νιάρχου καὶ Όνταστη.

Αι στῆλαι αὐταὶ ἀπὸ ἐτῶν ηδη μὲ ιδιαιτέρων στοργὴν παρηκολούθησαν τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν σύστασιν τῆς γραμμῆς τοῦ Ειρηνικοῦ—Μεσογείου. Τὸ ἔγχειρημα δὲν ήτο ευκολόν. «Ἀπρόσαρμοστος ηδη η νοοτροπία τοῦ «Ελληνος ἐφοπλιστοῦ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μιᾶς γραμμῆς ποσάυτα εύρυτης καὶ διάφορος η ἔκμεταλλευσις ἐνὸς «τράμπτε». Τὰ ταξίδια τοῦ πρώτου ἀπετέλεουν τὴν παράδοσιν διὰ τὸν «Ελληνος ναυτικὸν ἐπιχειρηματιαν. Τὰ τακτὰ δρομολόγια τοῦ δευτέρου προϋποθέτουν συντονισμένην προσπάθειαν, θυσίας καὶ ζημιας ἀκόμη. Οὔτω μόνον μία γραμμὴ ἐδραιούται καὶ σὺν τῷ χρόνῳ ἀποδίδει. Όπωδηποτε η γραμμὴ πήρεσιν ἐκτελουμένη ἀπὸ τοῦ Αύγουστου τοῦ 1946. Τὸ πρώτον σκάφος, ποὺ ἔτεσθη, ηδη τὸ «Ηλίας Κουλουκουσούντη». Εκτοτε, μετὰ δισταγμούς, ὑπαναχωρήσεις τῶν ἀρχικῶν δηλωσάντων συμμετοχήν «Ελλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ κάποιαν ἀνωμαλίαν εἰς τὰ δρομολόγια, διχέναιοις ἐποικοδομητικήν τῆς προσταθείσας, η γραμμή, ημπορεῖ τις νὰ εἴπη, διτι οὐτε τώρα τακτική.

Κατὰ τὸ 1946 ἔξειδλώθησαν 4 δρομολόγια, μὲ παραληφθὲν φορτίον 32.730 τόνων. Κατὰ τὸ 1947 ἔχομεν 13 δρομολόγια μὲ φορτίον 115.847 τόνων καὶ κατὰ τὸ 1948 αὶ ἐκ τῶν λιμενών τοῦ Ειρηνικοῦ ἀναχωρήσεις ἀνήλθον εἰς 8 καὶ τὸ παραληφθὲν φορτίον εἰς 57.167 τόνων. Αξιοσημείωτον εἰναι, διτι τὰ 28% τοῦ φορτίου τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀνήκεν τὴν κατηγορίαν τῶν γενικῶν ἐμπορεύμάτων, ἀτικα κυριών διὰ τῶν πλοίων γραμμῆς μεταφέρονται καὶ εἰς ναύλον ὑψηλότερον πούδαλονται.

Ἐνα τζήπημα, ἀρκετά γνωστὸν διὸ τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὴν «Ελληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα», τὸ τζήπημα τῶν ἐπασφαλίστρων σημαίας ἀπηχόλησε καὶ παρημόδισε τὴν ἀνάλογον τῆς γραμμῆς ανάπτυξιν. Κατόπιν συντόνων ἐνεργειῶν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τῆς N. Υόρκης, τὸ τζήπημα ἐλύθη μόλις τελευταίως ευνοϊκῶς. Τὰ ἐπασφαλίστρων σημαίας κατηργήθησαν διὰ τὴν γραμμὴν Ειρηνικοῦ. Οὐτε τοιούτοις κατηργήθησαν διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Ατλαντικοῦ.

Ο συναγωνισμὸς δέδαια δὲν ἔλεψε καὶ ἀπὸ τὴν γραμμὴν αὐτήν. Δύο μεγάλαι Αμερικανοὶ έταιροί διαθέτουσαι καλύτερα σκάφη, σκαφή, συνέστησαν καὶ αὐταὶ γραμμὰς πρὸς τὴν Μεσόγειον, τελευταίως δὲ οἱ Ιταλοὶ, οἱ διακόφαντες, λόγω τοῦ πολέμου, τὴν γραμμὴν των, ἐπανήλθον εἰς αὐτήν.

Η «Ελληνικὴ συνεπῶς προσπάθεια ἔχει τώρα πλέον περιωρισμένην τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως. Τὰ πέραν τῆς Ιταλίας πρὸς τὴν «Ελλάδα καὶ τὴν Ηγεγύς Ανατολήν φορτία θὰ πρέπει τοῦ λοιποῦ νὰ τὴν ἐνδιαφέρουν κυρίως. Οἱ Ιταλοὶ θὰ καταδάλουν κάθε μέσον νὰ διαφυλάξουν υπὲρ ἐαυτῶν τὰ πρὸς τὴν χώραν των τούτων φορτία. Τὰ ἔξοδα ἄλλως τε κινήσεως τῶν πλοίων των εἰναι κατὰ 50% χαμηλότερα τῶν ιδικῶν μας καὶ η πείρα τῶν Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πλωρωμάτων τῶν εἰς τὰ

OFFICE PHONE

LO 3-5017

LO 3-3514

NIGHT PHONE

CLEARBROOK 7086-M

### MONROE SHIP SUPPLY, INC.

SHIP CHANDLERS

DECK and ENGINE ROOM SUPPLIES

REPRESENTED BY:

NICK COSTALAS

259 SOUTH 3RD STREET

PHILADELPHIA 6, PA

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION  
17 BATTERY PLACE, - NEW YORK. - CABLE: "MORANTOW,"  
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS • SAN FRANCISCO

τῶν γραμμῶν μεγαλύτερα.

Ἐξεδήλωσαν καὶ οἱ Ἐβραῖοι τὴν διάθεσιν τῆς ἑγκαθιδρύσεως γραμμῆς πρὸς τὸ Ἰσραὴλ. Πρὸς τὸ παρόν ἡ προσπάθεια τῶν ἀνεστάλη, χωρὶς ὅμως νὰ ἀποκλείεται καὶ διὰ τὸ μέλλον. Ἡ προσθήκη καὶ τῆς ἑβραϊκῆς γραμμῆς θὰ καθίσταται ἔτι δισχερέστερον τὸ ἐργον τῆς ιδικῆς μας. Ἡ συναγωνιστική κυρίως διάθεσις τῶν Ἐβραίων εἶναι τὸ σημεῖον, ποὺ ἀνησυχεῖ τους ίθυνοντας τὴν Ἑλληνικὴν γραμμήν. Ἡ φόρτωσις τῶν δύο πρώτων σκαφῶν ἀπὸ τοὺς Ἐβραίους εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ειρηνικού ἀπέδειξεν, ἃ ήταν ἡ ἐκπτωσις τῶν ναυλῶν ἥτο τὸ μόνον ὅπλον διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν φορτίον.

Ἡ αὐξουσα συμμετοχὴ καὶ ἄλλων σκαφῶν εἰς τὴν γραμμὴν καὶ ἡ δισμέραι ἀναπτυσσομένη ἀνταγωνιστική προσπάθεια, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὸν περιορισμὸν τῆς ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Ειρηνικού μεταφορικῆς κινήσεως, ὑπέρχρεων τοὺς ίθυνοντας τὰ τῆς γραμμῆς ἐφοπλιστάς μας, τὸ μὲν νὰ ἀναζητήσουμεν τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον φορτία καὶ ἔξι ἄλλων λιμένων, τῆς Κεντρικῆς Ἀμερικῆς, τῆς Κούβας καὶ τῶν νήσων τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ, τὸ δὲ διὰ τῆς εὐθῆτης μεταφοράς εἰς τοὺς ἑλληνικούς λιμένας πρὸς τὰς ἄλλας γειτονικὰς τῆς Μεσογείου χώρας—πράγμα δυστυχῶς δύναντος—ἐπιτευχθῆ ἐνα σημαντικὸν συναγωνιστικὸν πλεονέκτημα ὑπὲρ τῆς γραμμῆς καὶ διασφαλίσθη ἡ ἐπάρκεια φορτίου διὰ τὰ διατιθέμενα εἰς αὐτὴν σκάφη. Τὸ μέλλον δεδιάστατο τῆς γραμμῆς δὲν διαφαίνεται ρόδινον. Σκάφη καλύτερα, ταχύτερα πρέπει νὰ διατείνουν οἱ ἐνδιαφερομένοι ἐφοπλισταὶ μας, ὅπως ὅρδινας τονίζεται εἰς τὴν ἐκθέσιν τῶν πετραγμένων. Οἱ Σουδαῖοι, οἱ Γάλλοι, οἱ Ἰταλοί, διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τοὺς Ἀμερικανούς σκάφη νεότευκτα, λαμπτρά, ὑπόδειγματικά διαθέτουν τώρα. Τὰ «Λιμπετούς» ἀντικουν πλέον εἰς τὴν ίστοριαν.

Τὸ πλωτὸν, συνεπές, ὑλικὸν, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐμψυχον τοιοῦτον, τὰ πληρώματά μας, πρέπει σὺν τῷ χρόνῳ νὰ προσαρμοσθούν εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς γραμμῆς. Ἡ ἐκθέσις μὲν ἀξιέπαινον εἰλικρίνειναι ἐπιστηματίναι τὰς ἀσθενεῖς πλευρᾶς τῆς ὑπόθεσεως. «Αγνωστὸν ἀν οἱ μετέχοντες αὐτῆς ἐφοπλισταὶ, θὰ ἥσαν διατείμενοι, συνεχίζοντες τὴν προσπάθειαν, νὰ προσαρμοσθούν πρὸς τὰς διαταπουμένας ὑποδείξεις.

Περιήλιψιν σύντομον τὸν πετραγμένων τῆς γραμμῆς ἀπεδώσαμεν διὰ τῶν ἀντοτέων. Ως ἐπίλογον, θὰ παραθέσωμεν ἐν μεταφράσει τὰς δύο τελευταῖς παραγράφους τῆς ἐκθέσεως, μὲν τὰς ὅποιας καὶ κλειστοῖς αἱ παρατηρήσεις τῶν ίθυνοντων τὰ τῆς γραμμῆς καὶ παραστατικῶντας ἀποδίνονται αἱ διὰ τὸ μέλλον ἀνησυχίαι καὶ προσπάθειαι:

«Ἄυτὴν εἶναι η εἰκὼν—καταλήγει η ἐκθεσίς—, ὅπως ἐμφανίζεται διὰ τὸν ἀντικειμενικὸν παρατηρητήν. Μία εἰκὼν εἰς τὴν ὅποιαν τὸ σκοτεινόν πως σκιόφως καὶ αἱ γκρίζες ἀπόχρωσεις κυριαρχοῦν. Τὰ μόνα φωτεινὰ σημεῖα αὐτῆς εἰνεῖ: 'Ἡ θέλσις μας πρὸς ἐπίβιωσιν καὶ η ικανότης μας εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν κάθε καταιγίδος, κυρίως δύμως η μοιρολατρική πρὸς τὴν Θείαν Πρόνοιαν πίστις μας.'

Ἡ ναυτιλία, ἀλλως τε, δεν είναι μία βιομηχανία, σταθεράν ἔχουσα τὴν ἔξτριχην, οὔτε ἀκόμη ἐνα ἀπλούν ἐπιχειρηματικὸν ἔγχειρημα. Είναι καὶ αὐτῆς, ὅπως τὰ λαμποκοπούντα Καζίνα τῆς Ριζίερας, ἐνα χωρὶς περιορισμὸν χαρτοπαίγνιον.

Σπανίως ἡ μᾶλλον ποτὲ μέχρι τοῦδε πεπραγμένα 'Ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρησίας' καὶ ἐπαγγελματικῆς ὀργανώσεως δὲν ἐτιμήθησαν μὲν μίαν τόσον ἐμπειριστατωμένην καὶ βαθείας παρατηρήσεως ἐκθεσίν. 'Ισως νὰ τὴν ἔζηλεν πολλά ένα ναυτιλιακὰ ἑταῖρικά συγκροτήματα. 'Οφείλεται εἰς τὸν κ. Κωνσταντίνον Γράτσον, ἐνα ἐκ τῶν δύο δημιουργῶν τῆς γραμμῆς. Κρίμα, διότι ὁ τερεός, δ. κ. Μανώλης Κουλουκούντης, ἀπεχώρησεν ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον τῆς προσπάθειας, ἥτις ἀκριβῶς ἀπεσκόπει εἰς τὴν ὥραιαν επιδίωξιν νὰ στραφῇ καὶ η ιδική μας ναυτιλιακὴ δραστηριότης πρὸς τὴν συγχρονισμένη ἡλιαίνερα ὄργανωσιν.

## · Απάντησις εἰς παράπονα ·

· Απὸ μέρους τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐλάσθομεν καὶ κατὰ καθηκόν δημοσιεύομεν τὴν κατωθι ἐπιστολὴν:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν τῆς εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 336)1.6.49 τεῦχος τοῦ ἐγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ δημοσιεύσης ὑπὸ τὸν τίτλον «Ορθαι Παραπτηρίσεις» ἐπιστολὴς τοῦ κ. Δ. I. Φαφαλιού, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὴν κατωθι καὶ νὰ παρακαλέσωμεν, δύπλως δημοσιεύσης τὴν παρουσίαν εἰς τὸ προσεχὲς τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

1) 'Η διὰ τοῦ ἐν Μόντρεαλ Γενικοῦ Προξενείου μέσω τοῦ 'Υπουργείου 'Εξωτερικῶν ὑπόδλησίας τὴν 4.12.48 αἴτησις τοῦ κ. Δ. Φαφαλιού ἐλήφθη εἰς Y.E.N. τὴν 28.12.48.

2) Λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ πλοῖον είχε μόλις πρὸ τίνος ὑποστῆ γενικὴν ἐπιθεώρησιν καὶ παρὰ τοῦ κ. Φαφαλιού ὑπεβαλλόντο προτάσεις τινὲς ὡς πρὸ τὴν ἀντικαταστάσιν τοῦ πλοίου, ἐκριθῆ ἀπαραίτητον νὰ ζητηθῇ, πρὸ ληφθεῶς ἀποφάσεως, η γνώμη τῆς 'Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας' Ἐπιτροπῆς Λονδίνου, εἰς ἥν καὶ διειδιάσθη ἐν ἀντιγραφῷ η αἵτησις τὴν 3ην Ιανουαρίου 1949 διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 301)22 ἐγγράφου, ἀποσταλέντος ἀεροπορικῶς.

3) 'Η ὡς ἀνώ ἀπόφασις ἔκοινοποιήθη εἰς τὸ 'Υπουργείου 'Εξωτερικῶν, μετά τὸν ὅποιον, ως ἀνεφέρθη, είχεν ὑποβληθῆ ἡ αἵτησις τοῦ κ. Δ. Φαφαλιού, πρὸ ἐνημέρωσίν του. Πέραν τούτου, ἐν τούτοις, ἡ ὑπηρεσία ἡμῶν, ἀντιμετωπίζουσα ιδίᾳ πρωτοβουλία τὸ ὑδεχόμενον τῆς ἐκ Καναδᾶ ἀναχωρήσεως τοῦ κ. Φαφαλιού, ἔκοινοποιήσεν ἀεροπορικῶς ἀντίγραφον τῆς ἀποφάσεως καὶ εἰς τὸ Κάρδιον γραφείον αὐτῷ.

5) Οὐδὲν τηλεγράφημα ἀπῆμυθον εἰς τὸ καθ' ἡμᾶς 'Υπουργείου παρὰ τοῦ κ. Φαφαλιού. Τοῦ 'Υπουργείου 'Εξωτερικῶν μόνον διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 4428)14.4.48 ἐγγράφου αἱ ἐνός μὲν ἔθεσί της λήψην τῆς κοινοποιηθεῖσης αὐτῶν ἀποφάσεως, αἱ' ἔτερου δὲ μᾶς ἔκοινοποιήσεις τηλεγράφημα πρὸ αὐτὸ τοῦ ἐν Μόντρεαλ Προξενείου, δι' οὐ ἔχοντο πρόφοροι εἰπὲ τῆς αἵτησεως τοῦ κ. Δ. Φαφαλιού. Είνε εὐνοητον, ὅτι τὸ ἐγγραφον τούτο δὲν ἔχρηξεν ἀπαντήσεως, εφ' οἷον ἔθεσιον διατητούτο δι' αὐτοῦ ληψης τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως.

6) Λυπούμεθα, ἄν, πρὰ τὰς γενομένην διπλῆν κοινοποίησιν, οὐδὲν ἀντίγραφον τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως ἔθεσε μεχρι τοῦ κ. Δ. Φαφαλιού. Γεγονός πάντως εἰνε, ὅτι εἰς ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου μετ' ἔξαιρετικῆς προσοχῆς μεριμνούν, ὥστε αἱ ἐπὶ αἵτησεως ιδιωτῶν ἐνέργειαι γίνονται πάντοτε ἐντὸς εὐλόγου διαστήματος καὶ ἀνευ καθυστερησεως.

Μετὰ τιμῆς  
Ο 'Υπουργός  
EMM. MAPINAKHS

· Αθῆναι τῇ 11η Ιουνίου 1949

ΣΗΜ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Τέσσαρες καὶ πλέον μῆνες διὰ μίαν ἀδειῶν παλήσεως, θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κ. 'Υπουργός νὰ πιστεύωμεν, διτ εἰς διάστημα πολὺ, μὴ δικαιολογούμενον πώσωδηποτε. Δὲν περιμένουν οἱ ἀγορασταὶ τὴν ἄδειαν, δταν σωρεία σκαφῶν προσφέρωνται εἰς τὴν ἀγοράν, χωρὶς τὰς δεσμευτικὰς αὐτὰς διατυπώσεις.

Μὲν ταχυτά, πράγματι, χελώνης ἐκινήθη ἡ ὑπηρεσία καὶ ἐλαχίστην ἐπέδειξεν αὐτὴ συναίσθησιν τῶν συμφερόντων, ποὺ ἔτυχε νὰ δισχειρίζεται. Δικαιολογημένα, συνεπώς, τὰ παρόπατα.



1938 - 1949

ARGO INSURANCE COMPANY LTD. Ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938,  
εἰδικεύεται ἀνέκαθεν τὴν ἀσφάλειαν Ἐλληνικῶν πλοίων.

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

ARGO INSURANCE CO. LTD.  
MANAGERS A.LUSI LTD.  
114 BURY STREET,  
LONDON E.C. 3.

ΑΙΑ ΤΗΝ ΑΙΑΚΟΜΜΑΤΙΚΗΝ

Νά μᾶς συγχωρέσῃ ἡ διακομματικὴ τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπὴ καὶ τὰ ἀξιότιμα μέλη της, εἴναι μὲ τὸ ἔργον των ὀσχολούμεθα καὶ πάλιν σήμερον.

Μέ τὴν κακοτυχίαν, τὴν ὁποίαν σημειώνουν τελευταίως αἱ ὑποθέσεις τῆς ναυτιλίας μας, πολὺ φοδύμεθα, ὅτι καὶ οἱ πλέον καλοπροσαίρετοι πράξεις ὑπάρχει φόβος εἰς τὸ τέλος νὰ καταλήξουν εἰς δάρος τῆς. Διότι ἐάν τῆς παραπτηρουμένης ἀδράνειας τῆς ἐπιτρόπου ἔνδεχεται νὰ ἀνακύψουν πολλοὶ φοβοὶ διὰ τοὺς πραγματικοὺς ἀπέναντι τῆς ναυτιλίας σκοπούς τοῦ Κράτους. Δεν θὰ πρέπει ἔσφαλμενας νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἐντύπωσις ὅτι τὸ Κράτος συνέστησε τὴν διακομματικὴν μόνον καὶ μόνον διὰ τοὺς τύπους, ἐνώ εἰς τὴν πραγματικότητα ἐτοιμάζει νέας παγίδας διὰ τοὺς ἀφελεῖς, οἱ ὁποίοι θὰ πιστεύσουν εἰς τὰς ἄγαθας, ὡς ἐδήλωσε, προθέσεις του. Διότι τότε θὰ συμβῇ τούτῳ τὸ παρόδοξον. Η σύστασις τῆς διακομματικῆς ἀντί καλούν νὰ προξενήσῃ ζημιάν σοβαράν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας.

Αποχώριαν είχον απειτρόπαι από της πρώτης ήμέρας, της έμφανίσεως των (περι δύο πράγματι ἐπίτροπων πρόκειται, δεδομένου ότι η πρότη, δι' ἀπόφασεως μάλιστα της Βουλῆς συσταθείσα, οὐδέποτε κατηργήθη). Αποχειρίσαν πρώτων, ώς πρὸς το ἔπαντα του Προέδρου των. Μετόπι Πρόσδορον τῆς πρώτης δὲν θέλονταν να συνεργασθούν τινα τῶν μελῶν της. Ο Πρόεδρος τῆς δευτέρας, παραιτηθεὶς τοῦ βουλευτικοῦ ἀξιώματος, ἀφίκεται τὴν ἐπίτροπην ἀκέφαλον. 'Αλλ' ἀποχής κατὰ τὴν γνόμων μας ὑπῆρξε καὶ οὐδός χειρισμός, τῆς ὑπόθεσεως ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, λόγω ὀγκοίας των πραγμάτων η ἀπειρίας.

Σοφαρά έξετασίς τού ναυτιλιακού προβλήματος προϋποθέτει βαθείαν γνώσιν των ζητημάτων της ναυτιλίας ἄλλα καί, κυρίως, πέιραν μεγάλην. Δυστυχώς, ή ἐλληνική ναυτιλία δὲν ἔκπρωσεται ἐπαρκώς, ως ἄλλοτε συνέδεινε, εἰς τὴν παρούσαν Βουλήν, ἐνώ και τὰ οὐλίγα ἔχοντα κάποιαν σχέσιν μὲ τὴν ναυτιλίαν πρόσωπα δὲν ἔδειχναν τὴν ἀπαιτουμένην προθυμίαν διὰ να βοηθήσουν τὴν ἐπίτροπην εἰς τὸ ἔργον τῶν ἀξιοτίμων λ. χ. ἐκ Κυκλαδῶν κ. Βουλευτῶν, ἀπὸ τὸν ὅποιον πολλὰ θά εἶχεν ἢ ἐπίτροπη νά ἀποκομίσῃ, οὐδόλως τὸν βλέπει η Βουλή. Τὴν πειράν του διασέβετι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς υπὸ τὴν κανοδικὴν ναυτιλίαν του δραστηριότητος. Ἀπὸ τὰ λοιπὰ μέχρι τῆς ἐπίτροπης πολλὰ θά δυσκολευθούν και νά παρακολουθήσουν ἵσως τὰ ζητημάτα τῆς ναυτιλίας. Τούτου ἑνεκα φυσικού εἶνε νά προσφεύγωσι πρὸς λήψιν πληροφορίων ἢ ἄλλων στοιχείων εἰς σόσας πηγάς ἔχουν προχείρους μὲ κίνδυνον η διαφωτίσις των νά είναι ἐλλήπτης.

“Ερέμαν έξι αλλού τού ναυτιλιακού μας προβλήματος είνε τόσον έκτεταμένη, ώστε αύτη και μόνη είνε όρκετη να απασχολήσῃ κατά κύριου έργον τούς επιβιμούντας να έπιληφθοντας της έξετάσεων του. Άλλα ύπο το καταδίπτικον δέρας των καθημερινών όσχολιών και λοιπών απατήσεων της πολιτικής, πάνω είνε δυνατόν να άξιώσωμεν από τά μελη της διακομιδικής να επιδιδούν άποκλειστικούς και μόνον εις τὴν έξετάσιν τῶν ζητημάτων της ναυτιλίας, ἐνώ, ὡς γνωστόν, ή Βουλή καθε τόσον συνταράσσεται από ζητήματα, από τα όποια κινδυνεύει να ἀνατιναχθῇ οδοκράτος ή χώρα; “Ἄς μη μᾶς έκπλήσση λοιπὸν ὁ δραδὺς ρυθμός τῶν ἔργωνται τῆς ἐπιτροπῆς.

Οφείλομεν νά σημειωσωμεν ιδιαιτέρως, και ως φωτεινήν έξαρσειν, την άξιεπιανον ἔργασιαν τῶν δόν έπι τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας εἰσπνούντων. Ὡπός παρούσιασθαι ἀρτίς έπι τοῦ ληπτήσατος σίγουρην,

σεις. Ἀλλὰ καὶ ή ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀκολουθηθεῖσα γραμμὴ υπῆρξε πρωθύστερος. "Οπως πολὺ ὄφθω, ὁ ἐκ τῶν εἰσηγητῶν τῆς ἐπιτροπῆς βουλευτής καὶ Παπαγιάννης λέγει εἰς τὴν καθ' ὅδα λαμπρανῶν αὐτοῦ εἰσηγήσιν, τὸ θέμα τῆς φορολογίας τῶν πλοίων, ὡς ἀποτελούν ἔν μονον τῶν ἀπασχολούντων τὸν ναυτιλιακὸν κλάδον τῆς οἰκονομίας μας προβλημάτων, ἔδει να συζητηθῇ ἐν συνεχείᾳ ο πρός το γενικώτερον θέμα τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας καὶ ὑπὸ τοῦ φορέων συμπερασμάτων εἰς ἣ θά κατέληγεν ἡ γενικώτερα αὕτη τοῦ θέματος ἔρευνα.

Καὶ πράγματι πῶς εἶνε δυνατὸν νὰ καθίερωθῇ σύστημα φορολογίας καὶ νὰ καθορισθοῦν συντελεσταὶ φορολογίας, ἀποσβέσεων κλπ., χωρὶς νὰ ζεύρωμεν ποιάν τέλος πάντων μεταχειρίσιν ἐπιφυλάσσει τὸ Κράτος εἰς τὴν ναυτιλίαν;

Θα μεταχειρίσθη τὴν γαιτιλίαν του τὸ Κράτος ὥπως ἀκριβῶς καὶ τὰς ἄλλας ἔννοιας διομήναις, ὅποτε καὶ τὰ ζητήματα ἀπλουστεύονται, ηθού ἀκόλουθης γεγομένην διάφορον καὶ ποιῶν:

Προέκειναι συνεπαγές ο καθορισμός της ακόλουθης μεταβολής όπως του Κράτους γενικής νομιτιλιακής πολιτικής και είτε, έν τῷ πλαισίῳ ταύτης, θά πρέπει να έχεται σύριθμόν τα καθ' έκστασον θέματα.

Αλλά ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν λείπει ἐπίσης ὡνδαμῖς ἑκεῖνη ἡ ὅποια θὰ ἔπειρε νὰ τὴν κατευθύνῃ. Λείπει τὸ πρόσωπον, τὸ ὅποιον, μεταδίδον πνοήν καὶ πιστὸν εἰς τὸ ἔργον, θὰ ἥτο εἰς θέσιν νὰ κινηθῇ ἀποτελεσματικῶς τὰ μέλη της. Λείπει μὲ μίαν λέξιν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἡ ψυχῆ.

**Άλλοι** έκτός των αλλών της άδυναμιών ή διακομματική δεν έπεδοθη είς την έπιτέλεσιν τού ἔργου της όρθολογίστικών. Δὲν ἔχει οὔτε σύντημα οὔτε πρόγραμμα ἐργασίας. Θέματα διάφορα ἔδοθησαν εἰς διαφόρους εἰσηγητας προς ἔξετασιν, ωσάν τα ζητήματα νὰ ήσαν ἄσχετα ἀλλήλων, ἐνώ τὸ θέμα εἶναι ἐν καὶ μόνον: Νὰ ἀποφασίσῃ τὸ Κράτος καὶ κατὰ τρόπον σαφῇ καὶ ἐπίστημον νὰ δηλωσῃ, τὶ ζητεῖ ἐπὶ τέλους ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς τῆς.

'Εφ' οσον ἄπαντα τὰ κόμματα, καὶ αὐτὸς εἶνε ὁ σκοτὸς τῆς διακομματικῆς, συμφάνησον εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν βασικῶν ὑποχρέωσεων ἀλλὰ καὶ τῶν ἀναλόγων δικαιωμάτων κατὰ τρόπον, ὃστε σόlo οἱ ενδιαφέρομενοί διὰ τὴν ναυτιλίας ἐπιχείρησιν παράγοντες νὰ γενιρίζουν ποὺ εύρισκονται, τότε ὅλα τὰ ἄλλα ζητήματα εἶνε παρεμπίποντα. Κατὰ τὴν γνώμην μας δὲν ἀποτελουν κανέργον των μελών τῆς διακομματικῆς, ἀλλ' ἔτερων προσώπων τεχνικῶν, ὑπηρεσιακῶν καὶ ἀλλών εἰδικῶν, τὰ ὄποια, πλαισιωνόντα τὴν ἐπιτροπὴν, νὰ ἐπιτιθέουν τῶν καθ' ἕκαστον ζητημάτων καὶ μετὰ ταῦτα νὰ ὑποβάλουν τὰ συμπεράσματά των εἰς τὴν διοικηματικὴν ὑπὸ μορφὴν δύο, τριῶν σεχδιῶν Νόμου, οσκων κατὰ τὴν γνώμην των χρειάζονται διὰ νὰ ρυθμισθούν τὰ θεμελιώδη τῆς ναυτιλίας ζητήματα.

Από τον στιμείου τούτου καὶ μόνον ὅρχεται ὁ ρόλος τῆς διακομματικῆς, ἡ ὥποισα ως καθαρῶς πλέον κοινοβουλευτικὸν ὄργανον ἐνεργοῦσα, θά πρέπει, υἱοθετοῦσα ἢ τροποποιοῦσα τὰ σχετικὰ νομοσχέδια, νὰ τὰ εἰσαγάγῃ εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς τελικὴν ἐπιφήφισιν καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ὀριστικῶς καθορισθῶν τὰ θέματα ἐντὸς τῶν ὅποιων θὰ δύνανται νὰ κινούνται ἔφοπλισται, ναυτεργάται καὶ Κράτος.

Μόνον ούτως ἐλπίζομεν νὰ σταματήσῃ ἡ ἀντιδικία καὶ νὰ τεθῇ τέρμος εἰς τὸ σημερινὸν καθεστῶς τῆς αὐτοδικίας. "Ολοὶ ἀντίλαμβανομέθει τὰς τεραστίας σημερινὰς ἀνάγκας του Κράτους καὶ τὸ βάρος τῶν οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων ὑπὸ τὰς ὅποιας τοῦτο στενάζει, ἀλλ' ἡ ἴσοσκελίσις τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ, ὡς αὕτη ἐπιχειρεῖται σήμερον, δὲν βασίζεται ἐπὶ γνωστῶν καὶ παραδεδεγμένων μεθόδων δημοσιονομικῶν ἢ οἰκονομικῶν, ἀλλὰ ἐπὶ μέσων ἀτίνα, χρησιμοποιούμενων ατυχών ὑπὸ τοῦ οἰκοδόμητο πολίτου πρὸ τοῦ ἀτομικοῦ του προϋπολογισμοῦ, θὰ τὸν ὠδήγουν ἀφεύκτως εἰς τὴν ἄστατην κατάστασιν.

Νά συμπληρωθῇ λοιπὸν ἡ ἐπιτροπή, διὸ νὰ δοθῇ εἰς τὰς ἔργασίας της ρυθμὸς ταχύτερος καὶ ἀποτελεσματικότερος. "Ἄσ κληθοῦν να συμμετάσχουν τῆς ἐπιτροπής εἰς ή δύο έκ τῶν διασκειριμένων διν τῷ ἔξωτερῳ ἐφοπλιστῶν μας, ἐκ τῶν διακρινομένων οὐχὶ μόνον διν τῷ ἐπιχειρηματικόν αὐτῶν πνεύμα, ἀλλὰ, καὶ κυρίως, διὸ τὸ θῆσον αὐτῶν. Το μέλλον τῆς ναυτιλίας συζητεῖται. 'Ἄξιζει ὁ κόπος ἐνός μέχρις Ἑλλάδος ταξιδίου καὶ η τιμὴ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν σύνταξιν τῆς 'Μεγάλης Χάρτας' της Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Ἄσ ζητῆθή, τέλος, διά του Προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς η διαβεβαιώσις τῆς Κυβερνήσεως, διά αἱ εἰσηγησεις τῆς διακομιστικῆς θὰ είσακουσθον καὶ δεν θὰ παραμείνουν γράμμα κενόν, διότι ἡ ἐνόπιον τῆς Ἐπιτροπῆς προφορικὴ δῆλωσις τοῦ κ. Ὑπουργού τῶν Οἰκονομικῶν, διότι οἰδάποτε ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ εἰσήγησις αὐτῆς δὲν πρόκειται νά μεταβάλῃ τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφεις τῆς Κυβερνήσεως, ἀποκαρδιωτικὴ εἶναι καὶ δημιουργεῖ αὐτομάτως τὸ ἑρώτημα; Διὸ ποιον σκοπὸν τότε συνεστήθη ἡ δικομιστικὴ; Εἴναι ἡ ἀπόστολὴ τῆς ἔχη ἀκαδημαϊκῶν ἀπλῶς χαρακτήρα τότε πληρως δικαιολογεῖται ἡ ἀπροθυμίη τῶν μελῶν της καὶ προτιμήτορέων να διαλιθῇ. Διότι ὑπὸ την σημερινὴν της ἐμφάνισης ἔχεντέρα εἴπομεν τίνος κάπει;

**NO TIME IS LOST...**

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

**TODD**

## SHIPIARDS CORPORATION

1, BROADWAY, NEW YORK 4, N.Y.

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

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

## PORT OF LIVERPOOL

# REA LIMITED

**STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS**

**Contractors to Leading Liner &  
Tramp Owners**

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## MIA NIKH

Δέν είναι φέμα τό διό ό μεγαλύτερος λόγος της έξαπλώσεως του κομμουνιστικού κηρύγματος είνε τό διό ό οι διάφοροι «καθοδήγητές» και οι «ενστρούχτορες» γαρνίρουν με μεγάλη μαστρία την πολιτική τους σκοπιμότητα με τα έργατικά ζητήματα. Αύτη άλλως τε είναι και η πρωταρχική έντολη, όπου ο «Μπάρμπας» δίνει στα «στελέχη» του, στους τούς ξαπολά για «κομματική δουλειά».

— Αν θέλετε νά σας άκολουθων οι έργατες, αν θέλετε νά συγκινούνται οι μάλες, πρέπει πρώτη άρχιστε την πολιτική διαφώτιση να καταπιάνεσθε με τα έπαγγελματικά τους τα ζητήματα, τα έργατικά, τα κλαδικά, τα οικονομικά, τα συνδικαλιστικά.

Και καταπιάνοντας με έπιτυχη μεγάλη, δημοσίευση την πολιτική συνδικαλιστή και τὸν χρεωκοπούν. Γιατί ό τελευταίος, κατέχοντας από διαφορετική συνείδηση, κάνει τις άβαριες του, άβαριες που έπιδιάλονται από έξωτερικές, από έθνικές και από διάφορες ειδικές συνθήκες.

Γι' αυτό, άκομμε πλείστος φορές συναδέλφους μας με δόλοευκή ιστορία, διαυγέστατη αντίληψη των πραγμάτων και πλούτισμένους με υγίες φρόνημα, νά λένε μιλώντας για χλιοκαταραμένους έθνικους ύπονομευτάς;

— Δέν σου λέω, ξέρω, ότι είνε κομμουνιστής. Ξέρω πώς σκόπος του είνε ή γνωστή πολιτική. Δέν μπορώ δημοσίευση νά άρνηθώ, ότι σε πολλά ζητήματα τό δίκη του είνε μεγάλο!!!

Χαίρομε πολύ. Και δέδαια έχει δίκη. «Οχι δημοσίευση αυτός τό δίκη, άλλα είναι πολλά τα ζητήματα έκεινα της ζωῆς μας όπου τούλ μάς ένδιαφέρουν, μά δημοσίευση και κακή για έμας θέση».

Αύτος τό άνακτινε και τά έπικαλείται για νά κάνη έντυπωσι. Θέλει νά μάς δείχνη πώς μόνο έκεινος συγκινείται και ποιεν από τό άδικο και την άταξια. Θέλει νά κάνη πώς κόπτεται για την τακτοποίηση τους για νά μάς συμπληρώνει ειδίκης άμεσως, ότι επαράλληλο με αυτές τις έπιδιώξεις πρέπει νά ζητήσουμε την αποφυλάκιση του Τάδε κακοποιού, η νά έναντισθούμε στό... Σύμφωνο του Ατλαντικού η στό πλάνο του Μάρσαλ!!!»

Θά είχαν λοιπόν λιγότερη έπιτυχία τά περίφημα αυτά στελέχη αν τους έφευγαν από τά χέρια τά έντυπωσιακά έκεινα για τό κήρυγμα τους ζητημάτων.

«Αν ύπηρχε ειλικρινής διάθεσις και καλή θέλησης, αν ύπηρχε αγήνη κατανόησης των συμβαλλομένων στά ζητήματα της έργασίας, πολλά από αυτά τα ζητήματα θα έπερναν τό δρόμο τους πρός την τακτοποίησης και πολλά έπιχειρήματα θα έπειναν στό ρεπερτόριο του ίνστρουχτορα.

Πολλά έχω ύπ' δημοσίευση. Θά έπικαλεθώ τώρα ένα. «Ισως από τά μεγαλύτερα στις άνωμαλίες της ναυτικής έργασίας.

Την τροφοδοσία.

\*\*\*

Τό χιλιοεπαργόντος αυτό ζητήματα, μένει σάν αγκάθι, χρόνια, έπι τάπτως. Άνεκδεν ήταν τό πρώτο μετα την μισθοδοσία θέμα, δημοσίευση από τόπο και υπότερος με την ήσυχη του και με τόν θώρακα της ιεραρχίκης του δυνάμεως, έδινε τή συνέχεια, άναλογα με τήν συνείδησή του.

Έχεικον δέν είναι σάν αγκάθι τό θέμα, μύρια ζητήματα φύτρων, μύριες άνωμαλίες, μύρια παράπονα, δάσσιμα ή άδασμα, δίκαια ή άδικα.

Δέν έπιχειρομένει νά διασύρουμε τόν «Ελληνικό πλοίαρχο». Δέν προσκομίζουμε έπιχειρήματα για νά τόν δυσφημίσουμε ώς κακό διαχειρίστη τής τροφοδοσίας.

Έπιστεύαμεν δημοσίευση πρέπει νά έλεγχη, νά κρίνη, νά συγχωρή, νά καταδική, νά τιμωρή...

Πιστεύουμε, ότι δημοσίευση είνε τό άνωτερο στοιχείο του πλοίου. Δέν πρέπει συνεπώς νά έλεγχεται έκ τών κάτω. Δέν πρέπει νά συκοφαντήται με τέτοια άξιοθήητη πράγματα. Δέν πρέπει νά τόν περιβάλλουν τέτοιες άμαρτωλές υποψίες ούτε νά κρίνεται τέλος με μεγαλοψυχία η νά τόν συγχωρούνται τά μικρά όλιοθήματα.

Ο πλοίαρχος πρέπει νά έλεγχη, νά κρίνη, νά συγχωρή, νά καταδική, νά τιμωρή...

Ωστε, ή λύσης διά τού πλοίαρχου διαχειρίσεως τής τροφοδοσίας ήταν και θά είνε πάντοτε ή χειρότερη.

Πολύ περισσότερο, γιατί είνε άληθεστα, ότι σε πάμπολλα άλλα ζητήματα τελείων ασχέται από την τροφοδοσίαν, άλλα στά σύσπαισα οι ναυτεργάτες, εύρισκον τάδε λαδήν έπιθεσίας, κατέφευγον για τό καυγαδάκι τους στόν εύκολο στόχο τής κουζίνας.

Τό ζητήματα σάν πολυτραβδηγόνε, σάν καθημερινό, μάς είχε κάμη δλους ένημέρους, δλους ειδίκους, δλους ωρίμους για τή συζήτηση.

Και δημοσίευση μεγάλης έγυριζαμε σάν τής γάτες γύρω στόν καυτό χυλό, κανείς δεν τολμούσε νά τόν έγγιση, δινόντας καλή λύση. Νά τά βάλουμε με τόν πλοίαρχο; «Επρέπει πρώτα νά έτοιμασουμε τό σάκκο μας για τήν αναχώρηση».

«Ακόμα και ή έργοδότης είχε τό σκοπό του. «Αφίνε τόν πλοίαρχο του νά άλωνιζη στήν τροφοδοσία, για νά τού κόψη τήν δρεξι από πιθανά άλλα».

«Οφείλουμε νά όμοιογήσουμε, ότι πρώτη ή «Εινωσις τών Πλοίαρχων και σε συνέχεια οι περισσότεροι πλοίαρχοι έθαλαν τά πράγματα στή θέση τους, κατ' έπανάληψην, και κατεδίκασαν τό σύστημα. Δέν αφίνεν εύκαιρια, όπου νά μη άξιωνταν τήν άπαλλαγή του πλοίαρχου από αυτή τήν άχαρι άπασχολότηση».

«Άλλα άσο και μιλούμε για «Εινωσις Πλοίαρχων ή για πολλούς Πλοίαρχους, δλους μπορούμε, δυστυχώς, πούμε τή λέξη «όλοις».

Διαφωνούν λίγοι ή πολλοί. Και είνε υπεράρκετο νά δισιωνίζουν ένα αγκάθι σκληρό, ένα καρκίνωμα στή ναυτική έργασία και τήν ήσυχη τών πλοίων.

Βεβαίως, από πλοίαρχο μάς και μόνη κατεύθυνση ή θεραπεία μπορούσε νά δοθή αμεσητική αποτελεσματική. «Από τήν έφορηση της θέσης

Αί άκτοπλοικαί έπιχειρήσεις, ή Χανδρής, ή «Ελληνικής» και άλλοι, είχαν προπολεμικά έφαρμόση τό σύστημα, με αποτελέσματα όχι μόνο για τών ναυτεργάτας ικανοποιητικά, άλλα και για τήν έπιχειρηση οικονομικώτερα.

«Άλλα γενίκευσι τού νέμτρου δέν είδαμε.

«Η έπιμονή ώρισμένων πλοιάρχων και ή άδυναμία τών έφορηστων νά έπιβληθούν ή ή ειδική τέλος ιδιότης καποτε τών πλοιάρχων, αφίνεν τήν έκκρεμότητα νά παρατείνεται με όχληρές σκηνές και άτερμονες συζητήσεις.

\*\*\*

«Ο πόλεμος έδωσε μιά άναπτυλα. «Η καλή διεξαγωγή του έπειθαλλεν άμοισαίς υποχρήσεις.

Μεταπολεμικά, τό θέμα ξαναγύρισε. «Επεκράτησε, δέδαια, τό νά είνε ή τροφοδοσία ανοικτή στους λογαριασμούς τών Γραφείων, άλλα πάντοτε με τήν διασχίριση τών πλοιάρχων. Τό ίδιο.

Πάλι έκθετος τό πλοίαρχος, δίκαια ή άδικα, στή δίνη τής συκοφαντίας και τών άνωμαλών.

Οι καλοί έργοδόται, έκεινοι πού πραγματικά ένδιαφέρονται για τήν ήσυχη τών πλοιών, προπορούνται και πάλιν.

«Η «Ελληνική» γενίκευε στά πλοιά της τό σύστημα τού τροφοδοτού.

Γι' αυτό, θάστερα από μερικών μηνών αμεσητική αντίληψη, μπορούμε νά πουμε τά συμπεράσματα που δέν μας έμπνευσαν με νοοταλγία για μιά καπάσταση πού έληξε, συμπεράσματα με άρκετα δείγματα τακτοποίησεων.

Τό νοικοκύρεμα τής τροφής πού ένδιαφέρει τόν ναυτεργάτη.

Τό οικονομικό νοικοκύρεμα τών τροφίμων, με προσεκτικές άγορες και τήν έπισταμένη περιουσιαλλή, πού ένδιαφέρει τόν έργοδότη.

Τήν άποκατάσταση του κύρους του πλοιάρχου, πού ένδιαφέρει τό πλοίον.

Τήν έλαττωσι άνωμαλών στά διεθνή λιμάνια, πού ένδιαφέρει τό «Ελληνικό κράτος και τή Σημαία του.

Τήν προσέγγιση τών συμβαλλομένων στήν ναυτική έπιχειρηση, πράγμα που ένδιαφέρει τήν «Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία».

Δέν μιλούμε με για ίδιανη λύση. Γιά νά γίνη τέτοια χρειάζεται και πάλιν τήν την πουλήσαντον μας. Χρειάζεται τήν συνεργασίαν μας. Χρειάζεται τήν καθημερινή λύση.

«Από πολλά άκομμα έξαρται τήν διασταύρωση της τροφοδοτού. Από τήν καλή πολλά και φιλοτίμου τροφοδοτού. Από τήν έξαρτηση των παραλογισμών και τά πάτωσες αξιόδεων.

Ως τώρα καλά πάμε. Αίξει συνεπώς νά γενικευθή ό θεσμός. Νά γενικευθή, νά νοιμιοποιηθή και νά έπικρατήση καλή πίστη.

«Επικαλούμεθα καλή πίστη, γιατί άσφαλως θά έμφανισθούν και πού σαν τά κόπτοιστο, οι ζημιούμενοι από τό σύστημα τροφοδοτού και πού σαν τά καλή πολλήκαρια έρουν και άλλα μονοπάτια, είτε έκδιάζοντας τών τροφοδοτού είτε συνεργαζόμενοι «κανονικά μετ' αυτού. Τών φρούμων άλιγα.

Τούτο ούμας δέν είνε λόγος νά έμπιση τήν άξια του συστήματος. Στά τελευταία τό καυγαδάκι και ή μειακή έπιθεσις κατά τού τροφοδοτού ούτε ως κρούσμα απειθαρικό μπορεί να χαρακτηρισθή, ούτε τήν έπι το πλοίου τάξιν διασαλεύει.

Η πρωτοπορεία τής «Ελληνικής» είνε άξιεπαινος. Τά αποτελέσματα αποτελούν νίκη. Σέ μάς άπομενει νά έξιοποιήσουμε αυτή τή νίκη, πραγματική νίκη, κατά του ινστρούχτορα, πού χάνει τό καλλίτερο πυροβόλο του, με τό αιώνιο και άκαταμάχητο έπιχειρήμα τής τροφοδοτούς τών πλοιών.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

FOR LIFE INSURANCE ON YOUR SHIPS...

Specify  
**FARBOIL**  
PAINT



\* Durable  
\* Economical

Quality at bargain prices—  
The finest money can buy.

CAPTAIN ELIAS KISSANIS, MANAGER

STOCK IN

BALTIMORE • NEW YORK • PHILADELPHIA • NORFOLK



κάλλιστα νά μας βοηθήσουν εἰς τοῦτο.

Η παραγωγή ίχθυν εἰς τὴν Γαλλίαν διασέτεται κατὰ τὸ μέγιστον μέρος εἰς τὴν ἀλειαν ἀνοικτῆς θαλάσσης, μὲ ποσοστὸν 80 οὐ 85 οὐ. Επὶ 300.000.000 καλῶν ίχθυν τῆς ετήσιας παραγωγῆς, η παράκτιος ἀλειαν ἀπόδοσης μόλις 40-50.000.000 καλῶν. Συνέπων, έαν καὶ ἡμεῖς παραδεχθῶμεν, ὅτι η ἀλειαν ἀνοικτῆς θαλάσσης δύναται νά αὐξησῃ τὴν λιχθυπαραγωγὴν μας, όπως τοῦτο σιμβαίνει εἰς ὅλα τὰ μέρη, τότε τὸ πρόβλημα μας αντοστοιχεῖται καὶ θὰ ἀντιληφθώμεν σαφῶς τὰ μειονεκτήματα μας, ὃς νά μελετῶμεν ἔνα στοιχηγικὸν ζάχτην.

Η τελείως πεντηροῦ λιχθυπαραγωγὴ μας διασέτεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν παράκτιον ἀλειαν καὶ ὅτι δήποτε ἀν ἐπιχειρήσωμεν μόνον εἰς τὸν τομέα τοῦτον, εἰνε αἱρετοῦμεν εἴηντας γιλιάδας τὸν ίχθυν εἰς τὴν ἑτοῖσαν μας παραγωγὴν. 'Αλλ' ἔγω παραθέσομεν, δη τὸν κατορθώσωμεν, κατόπιν πολλῶν ἔρευνων, μελετῶν καὶ κόπων, νά διπλασιάσωμεν τὴν παραγωγὴν μας καὶ ἄποτε, μάλιστα, νά τὴν τριπλασιάσωμεν. Πάλιν τὸ ἀλεικτικὸν μας πρόβλημα δέν θὰ ἔχῃ ἐπιλινθῆ, διότι αἰσιονίων θὰ μάζε λείπουν φάρα διὰ τὴν διατροφὴν μας. Θέλοντες, λοιπόν, καὶ μη, πρέπει νά στραφθῶμεν πρὸς τὴν μεγάλην ἀλειαν.

...

Καμία ἀπολέτως σχέσις η συνάρτεια δέν ὑφίσταται μεταξὺ τῶν δύο τοῦτον κατηγοριῶν ἀλειαν, δηλαδὴ τῆς παράκτιον καὶ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης. Πλοια, ἔγκαταστάσεις ἐπ' αὐτῶν, μηχανήματα, δίκτυα, μέθοδοι ἀλειας, σύνθετες πληρωμάτων καὶ ἔξαρτηματα εἰνε ἑπτάνην διάφορα. Καὶ αὐτὸι ἀκόμη οἱ διέποντες τὰς δύο κατηγορίας νόμοι, εἰνε ἑπτάδες διάφοροι. Διότι η μὲν παράκτιος ἀλεια διέπεται πρὸ τοῦ ἑστερικοῦ δικαιολογίας τῆς Πολιτείας, η δὲ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ἑπτά τὸν δι' αὐτὴν κανόνα τοῦ Διεθνοῦς Δικαιου.

Η διάκρισις τῶν δύο τοῦτον τομέων τῆς ἀλειτικῆς βιομηχανίας εἰνε τόπον ἐκδήλως εἰς τὰς Βορείους Χώρας, την Ἀμερικὴν καὶ την Ἰαπωνίαν, ὥστε νά υπάρχουν ἴδιαιτεροι λιμένες διὰ τὰ πλοιώματα τῆς παράκτιον ἀλειας καὶ ἄλλοι εἰδικοὶ τοιούτοι διὰ τὰ μεγάλα ἀλειτικὰ πλοια τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης. Οἰκοδενεκέντην, δητὶ οἱ μεγάλοι αὐτοὶ λιχθυλιμένες εἰνε ἐφωδιασμένοι μὲ δῆτα τελείων εἰνε δηνατονά νά φατασθῇ κανεῖς διὰ τὴν ταχείαν ἐφφόρτωσιν τῶν ίχθυν, τὴν ἐναυτοθήκευσιν τῶν εἰς ισοθερμα φυγεία καὶ τὴν ἀποστολήν των εἰς τὸ ἑστερικὸν τῆς χώρας.

Διὰ τὴν ἀλειαν ἀνοικτῆς θαλάσσης χρειάζονται πλοια καλῶς μελετημένα, μὲ εἰδικάς ναυτιγράμις γράμματα, στερεά, ταχύπλοα, δηνάμενα νά ἀνθέσουν εἰς τὰς κακοκαρίας καὶ ἐφωδιασμένα μὲ τὰ τελειότερα μηχανήματα καὶ τὰς πλέον συγχρονισμένας ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν περιποιησιν καὶ συντήρησιν τῶν ίχθυν εἰς ἀρκετήν διάστημα. Τὰ πλοια αὐτὰ δηνάμενα νά ἀπομακρύνθων, κηλιάδων μᾶλλων μαραζόν τῶν ἀπτών, καὶ τῶν βάσεων τῶν, νά ἔξερενθούν νησίσιαν, οὔτε γαρ οὔτε μαραζόν τῶν περιοχῶν, τὰς ποιάς οἱ παράκτιοι ἀλειας οὔτε ἐφαντάσθωσαν, οὔτε ἄλλως τε, ἔχουν τὰ μέσα διὰ νά τὰς πλησιάσουν.

Πλὴν δὲ μὴ πλανώμενα. Ή ἀλεια ἀνοικτῆς θαλάσσης η μεγάλη ἀλεια, εἰνε ΤΕΧΝΗ καὶ σπουδαῖα τέχνη, μάλιστα. Τὸ γεγονός, δητὶ ἔνας φαρᾶς ἔχει νά φίγη τὰ δίκτυα καὶ νά τα ξαναμάζει με τὸ βαροῦλκον, ἀντὶ δὲν θὰ τῷ πώς εἰνε καὶ τεχνικῶς κατητοιμένος. Εάν, μάλιστα, ἀποτομήσον μὲν ἀπλῆ κριτικήν, ἔστο καὶ τὴν εννοιοτεράφαν, δη τὴν τεχνικὴν κατάτοιν τῶν φαράδων μας, θὰ παραποτήσω, δητὶ αὐτὴν εἰνε ἀνύπαρκτος τελείως. Οἱ ἀλειας μας δέν ἔχουν οὐδεμίαν συγχρονισμένην τεχνικὴν κατάτοιν. Οὔτε γεωγραφίαν γνωρίζουν, οὔτε νά μελετήσουν ἔνα γεωγραφο-ἀλειτικὸν ζάχτην, οὔτε γαρ οὔτε μαραζόν τῶν περιοχῶν, γεωγραφία καὶ διάγη...μαθητικά.

Ο φαρᾶς τῆς Ἀλειανδροτόλεως π. χ. δέν εἰνε ίκανός νά φαρέψῃ εἰς τὸ Κορητικὸν πέλαγος, ὁ φαρᾶς τῶν Πατρῶν ἀγορεῖ τὶ θὰ κάμει εἰς τὸν Θερμαϊκὸν κόλπον, ὁ Πειραιῶτης θὰ μπερδευθῇ εἰς τὸ Ίσην πέλαγος κ.ο.κ. Αὐτὲς ποι κάμινον σημερον οἱ ἀλειας μας εἰνε μηχανήματα κινήσεις, τὰς διοιας ἀπέκτησαν ἀπὸ τὴν συνεχῆ ἐπανάληψην τοῦ ίδιου ζειρισμοῦ. Φεγγούν απὸ τὸν ίμενα, ἀπομακρύνθων απὸ τὸν τάδε κάρο, τοσην δρά πάνω πάρο πόρο τὰ δεξιά ή τὰ αριστερά, φαρενον πάντοτε εἰς τὰς ίδιας περιοχὰς καὶ εστα καυτούροῦν.

...

Εἴναι συνέβανε τὸ ἐναντίον, δηλαδὴ, ἔαν οἱ φαράδες μας εἰχον τεχνικὴν κατάτοιν, οἵαν οἱ τῶν προηγμένων χωρῶν συνάδελφοι των, θὰ ίσησ εἰς θέσιν, μὲ τὰ πλοια ποι ἐναντηγήθων ἐσχάτως, νά μετακινηθῶν δηλαδὴ, σινφρωνα μὲ τὰς ἐποκάς, εἰς διαφόρους τῆς Κεντρικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου περιοχὰς καὶ νά ἀποκομίσουν πλουσιότερον ὀπωσδήποτε ἀλειας απὸ ἐκεῖνο πού, μὲ ποσον κοπον, ἀποσύρουν ἀπὸ τὰς πατοκάς θαλάσσας μας.

...

Τὰ ώραια αὐτὰ πλοῖα, δηλι μόνον δέν ἔξετελεσαν τὸν προορισμὸν των, δητὶ δη καὶ τόσον ἐσπενημένως μᾶς ἐστάλησαν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, δηλαδὴ τὴν ἀλειαν, ἀλλὰ καὶ ὁ ἀλειτικὸς τῶν ἐξοπλισμὸς ἀκόμη μετετράπη τελείως, δη νά νά...προσαρμοσθῇ, ὡς λέγουν, πρὸς τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς γνωστεις τῶν ἀλειων! Έγω παρακαλούμω ἀνελλιπῶς τὰς κινησιες τῶν πλοίων τούτων καὶ γνωρίζων κάλλιστα τὴν ἀπέδωσαν καὶ ποια θὰ είνε η οἰκτρά κατάστασις τῶν. Ας ἀλλάξουν χερια καὶ διοίκησιν, δη νά φανη ἀμειβως η διαφορά μεταξύ τῶν τεχνητων κατάστασιν καὶ τῶν ἀγνοούντων τῶν ἀλειων.

Εγε, δεβαίως, λυπήσων καὶ δηληδὸν συνάμα νά καταγγέλλωνται διὰ τὸν Τόπον τοιαύται ανομαλία. 'Εφ' δοσον δημος γίνεται τόσος θόρυβος διὰ τὸ ἀλειτικὸν μας ζητημα, περιεληφθη τοῦτο ἐποίμως εἰς τὸ τετραετὲς σχέδιον τῆς ανασυγκροτησίας τῶν βιομηχανιῶν μας, παρέχοντας δηνομικαὶ ἐνισχύσεις εἰς τὸν λιμένα μας, παραγωγὴν ἀλειτικῆς μας βιομηχανιας, εἰνε καθηκόν ἐπιβεβημένον τοῖς πάσι τὰς πόλεις εἰρίσκονται τὰ κακῶς κείμενα. Πέρασαν διὸ κόρνια καὶ πλέον ἀφ' δοτον τὰ πλοῖα εἰρίσκονται εἰς τὴν κόρνη μας, ἔγιναν πλείστοι δησοι πειρατισμοί, εἰδόθησαν ὑποσερέσεις, ἔγαφησαν ἔγκρημα καὶ ἦνοι διὰ τὴν δράσιν τῶν ἀλειτικῶν ζητηματων, πλήν, λίαν απυχώς, δηληδὸντας ΡΟΠΟΠΕΡΗΘΩΡΑ.

Εγε, δεβαίως, λυπήσων καὶ δηληδὸν συνάμα νά καταγγέλλωνται διὰ τὸν Τόπον τοιαύται ανομαλία. 'Εφ' δοσον δημος γίνεται τόσος θόρυβος διὰ τὸ ἀλειτικὸν μας ζητημα, περιεληφθη τοῦτο ἐποίμως εἰς τὸ τετραετὲς σχέδιον τῆς ανασυγκροτησίας τῶν βιομηχανιῶν μας, παρέχοντας δηνομικαὶ ἐνισχύσεις εἰς τὸν λιμένα μας, παραγωγὴν ἀλειτικῆς μας βιομηχανιας, εἰνε καθηκόν ἐπιβεβημένον τοῖς πάσι τὰς πόλεις εἰρίσκονται τὰ κακῶς κείμενα. Πέρασαν διὸ κόρνια καὶ πλέον ἀφ' δοτον τὰ πλοῖα εἰρίσκονται εἰς τὴν κόρνη μας, ἔγιναν πλείστοι δησοι πειρατισμοί, εἰδόθησαν ὑποσερέσεις, ἔγαφησαν ἔγκρημα καὶ ἦνοι διὰ τὴν δράσιν τῶν ἀλειτικῶν ζητηματων, πλήν, λίαν απυχώς, δηληδὸντας ΡΟΠΟΠΕΡΗΘΩΡΑ.

Εγε, δεβαίως, λυπήσων καὶ δηληδὸν συνάμα νά καταγγέλλωνται διὰ τὸν Τόπον τοιαύται ανομαλία. 'Εφ' δοσον δημος γίνεται τόσος θόρυβος διὰ τὸ ἀλειτικὸν μας ζητημα, περιεληφθη τοῦτο ἐποίμως εἰς τὸ τετραετὲς σχέδιον τῆς ανασυγκροτησίας τῶν βιομηχανιῶν μας, παρέχοντας δηνομικαὶ ἐνισχύσεις εἰς τὸν λιμένα μας, παραγωγὴν ἀλειτικῆς μας βιομηχανιας, εἰνε καθηκόν ἐπιβεβημένον τοῖς πάσι τὰς πόλεις εἰρίσκονται τὰ κακῶς κείμενα. Πέρασαν διὸ κόρνια καὶ πλέον ἀφ' δοτον τὰ πλοῖα εἰρίσκονται εἰς τὴν κόρνη μας, ἔγιναν πλείστοι δησοι πειρατισμοί, εἰδόθησαν ὑποσερέσεις, ἔγαφησαν ἔγκρημα καὶ ἦνοι διὰ τὴν δράσιν τῶν ἀλειτικῶν ζητηματων, πλήν, λίαν απυχώς, δηληδὸντας ΡΟΠΟΠΕΡΗΘΩΡΑ.

Η ἀπόφασις τῶν δημοφονῶν νά δώσουν δάνεια εἰς τὸν ἀλειας δηλαδὴ δημοφονίσεις μας ποσόφων δημοφονίσεις, δη τὴν ἀποταγωδὸς ἀπεδειχθῆ εἰνε μὰς ὑπόθεσις, πον δὲν ἔξεπενγει τὸν δρίων ἔνδος σημειώματος. 'Επειδη, δημος, η ἀγνωστος μέχρι σημερον παρ', λίαν ἀλειαν ἀνοικτῆς θαλάσσης τελεν νά μετατραπή εἰς κεφοδοσοποιησην ἐπιχειρησην, εἰς τὴν δοτον οἰσδηποτε δηναται νά ἀναμυγῇ, εἰγε σκοπιμον νά ἔρωτηδην οι ἐνδιαφερομενοι, εἰαν έλαβον ποτὲ ἔνεργον μέρος εἰς καμηι αντεργοντων ἀλειτικῶν ζητηματων, καὶ μὲ ποιον πλοιον!

Η μετατήδησις ἀπὸ τὴν παράκτιον ἀλειαν εἰς τὴν ὑπεροπόντιον τοιαύτην, εἰνε, δεβαίως, δηνατη, ἐφόσον γινη η δενονα πρὸς τοῦτο προεργασια. Καὶ προεργασια σὺν πη μηβητευτις, ταξιδια ἐπὶ τόπου, πειραματικαι καλάδες, εξασητησ πληρωμάτων, ζησημοποιησης ἐπιστημονικῶν ἐργαλειων, γεωγραφία καὶ δηλαγα...μαθητικά.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΗΣ



## ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ Α.Ε.

"ΕΛΛ.Α.Σ.,

ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

(I. A. T. A.)

Πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἐπιβατικοῦ  
καὶ ἐμπορικοῦ κόσμου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η Έταιρία μας ἵδρυσε

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΟΔΟΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑΣ 8.

Οι ἀπιβάται καὶ τὰ ἐμπορεύματα δὰ μεταφέρωνται

κατ' εύδειαν ἐκ τοῦ Πρακτορείου εἰς τὸν

Αερολιμένα Έλληνικοῦ καὶ τάναπαλιν.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Πρακτορείον "ΕΛΛΑΣ", ἁδὸς Μεγάλης Βρεταννίας 8.-Τηλέφωνα 41.968 καὶ 41.747 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδιῶν.

Phone 39685

Res. Phone 2-8086

STEVE NICOLADIS, PROP.

SHIPCHANDLER

202-20th Street

CALVESTON  
PORT ARTHUR { TEXAS



## Βουλγαρία

Δύο νέα σκάφη

Η και προπολεμικώς δύο μόντες βουλγαρική έμπορική ναυτιλία έχει λήξει από τον πόλεμο με ένα ελάχιστον υπόλοιπον περιστώσεις χωρητικότητος, άναφερόμενον κυρίως εἰς μικρά πετρελαιοκίνητα σκάφη. Από της λήξεως δύο του πολέμου παρεπήθη μία τάσις πρός άνάκτησην του κρατικού έμπορικου στόλου, έκδηλωσεις στο πρώτον κατά το 1946, όπερη ήγοράσθη υπό της βουλγαρικής κυβερνήσεως ένα νεότευκτον σουηδικού φορτηγόν, όπερη παρελθόντη έκ των ναυπηγείων και μετωνομάσθη «Bulgaria». Τό έν λόγω σκάφος, έφωδισμένον και με χώρων ψυγείου δι' εύπαθη φορτία, πήρε 4191 τ. γκρός.

Μετά την άνωτέρα άγοράν παραγγέλθη ένα μικρότερον φορτηγόν σκάφος εἰς τα σουηδικά ναυπηγεία, όπερη καθειλκυσθή τον παρελθόντα Φεβρουαρίου και ήδη τελεί υπό παράδοσιν. «Νικολα Βαρτζαρός» και είναι 1760 τ. γκρός. «Ηδη αναγγέλλεται, ότι και τό δελγικόν άταμπλοιον «Scaldis», όπερη είχε χρησιμεύσει διά τας ωκεανογραφικάς μελέτας του καθηγητού κ. Πικάρ και διά της άγοράν του όποιου κατά την τελευταίας διερχεθείσαν έν Βελγίω πλειοδοτικήν δημοπρασίαν, είχεν ύποδηλή μία βουλγαρική προσφορά, κατεκυρώθη τελικώς ύπερ των βουλγάρων. Τό «Scaldis» είναι σκάφος 1662 τ. γκρός (τού 1946), ύψωσε δε πρό ήμερων την βουλγαρική σημαίαν εἰς την Αμερικήν και μετωνομάσθη «Cristo Smirnensky».

## Γερμανία

Αι επισκευαὶ τῶν πλοίων

Έξι Αμερικανών μάς πληροφορούν, ότι αισθητή σημειούται ή πρόσδος εἰς τας ναυπηγικάς έργασίας και εἰς τας επισκευάς των πλοίων, αιτίνες πραγματοποιούνται με ταχύτητα και με κόστος ευθηνότερον, έναντι και αὐτού της Αμερικής του Ρόττερνταμ και της Αγγλίας. Μία επισκευὴ πλοίου εἰς τὸ Αμερικανὸν χρείαζεται σήμερον χρονικὸν διάστημα τρεις φοράς μικρότερον, παρ' οὖν ἀντὶ τῆς έργασίας διεισήγετο εἰς τὴν Αγγλίαν, ένω και τὸ κόστος αὐτῆς είνε συμφερόντερον, έστω και ἀκόμη υπολογισθῇ—προκειμένου περὶ τῶν Ἑλληνικῶν και παναμαϊκῶν φορτηγῶν—ὅτι καταβάλλεται ἡ σχετικὴ διατάνη εἰς δολλαρία.

Αναφέρονται χαρακτηριστικῶν δύο συγκεκριμένων περιπτώσεις ἐλληνικῶν σκαφῶν: Τό φορτηγὸν «Σουλιώτη», όπερη προσέκρουεν ἐπὶ νάρκης και ὑπέστη μεγάλας ζημιάς, ἐπεισκευασθη εἰς τὸ Αμερικανὸν ἐντὸς 28 ημέρων, ένων θά ἔρχειστο δύο τούλαχιστον μήνας εἰς τους λιμένας τοῦ Βελγίου και τῆς Ολλανδίας και τέσσαρας εἰς τὴν Αγγλίαν. Η διατάνη τῶν επισκευῶν ἀνήλθεν εἰς 48.000 δολαρίων, κατεβλήθη δὲ κατόπιν προσπαθείας τῶν ἄγγλων ἀσφαλιστῶν παρὰ τῇ κυβερνήσει τοῦ Λουδίου εἰς ἄγγλικον νόμισμα (ήτοι 12.000 λίρας).

Ἔτερον ἐλληνικὸν σκάφος, τό φορτηγὸν «Κατίγκω Χατζηπατέρα», διπέρ προσέκρουεν ἐπὶ δινοσμένου ναυαγίου, ἔξερθρωσε τό ἐπι μεταλλέματος φορτίου τον εἰς τὸ Εμέδεν και ἐπεισκευασε τάς ζημιάς τῶν ψφάλων του ἐντὸς 15 μόνον ημέρων, με καταναλωθέντα διά τας επισκευάς χρόνον 7 ἔως 8 ημέρων και με δαπάνην 4000 λίρων περίπου. Τό έν λόγω κόστος έθεωράθη πάμφην, έν συγκρίσει με τὴν ἔκτασιν τῶν επισκευῶν και τὴν ταχύτητα τῆς πραγματοποιήσεώς των.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Πρός ένισχυσιν τῆς Ναυτιλίας

Εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιτροπὴν τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων συζητεῖται ἀπό τίνων ημερῶν τὸ νέον νομοσχέδιον τοῦ βουλευτοῦ κ. Μπλάντ, γνωστοῦ και ἐκ τῆς προγομένην ναυτιλιακῆς νομοθεσίας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τό νέον νομοσχέδιον Μπλάντ αναφέρεται εἰς τὰ μέτρα

**DAWOOD & CO.**

7, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA",

Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND  
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

προστασίας και ένισχυσεως τῶν άμερικανικῶν πλοίων. Χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τοῦ ρηθέντος δουλευτοῦ ἐπέτευχθη πλήρης συνεννόησις μεταξὺ τῶν διοισταμένων ἀπόφεων τῶν δύο άμερικανικῶν ἐφοπλιστικῶν δρυγάνσεων, ἐκ τῶν δόποιν ή μία ἐκπροσωπεῖ τὰ συμφέροντα τῶν ἐπιχορηγουμένων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων και ἡ ἐπέρα τῶν μὴ ἐπιχορηγουμένων.

Τὸ νομοσχέδιον προβλέπει ὥρισμένα τροποποιήσεις τοῦ βασικοῦ περὶ Ναυτιλίας Νόμου τοῦ 1936, ἀναφέρεται δὲ κυρίως εἰς πέντε σημεῖα: α) Τὴν παροχὴν ναυπηγικῶν ἐπιχορηγησεων δι' οἰονδηπότε πλοίον προοριζόμενον νὰ ἔχει προτερήτη τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. β) Τὸν ὑποβιβασμὸν τοῦ χρόνου ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς 12 εἰς 12 μόνον ἔτη, ώστε νὰ δύναται ὁ ἐφοπλιστής, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν υπὸ τοῦ σκάφους του δωδεκαετοῦς ηλικίας, νὰ τὸ ἀντικαθιστᾷ διὰ νεωτέρου και πλέον συγχρονισμένου, μετὰ προηγουμένην συμφωνίαν γνώμην τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς. γ) Τὸ δικαίωμα τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἐπισπεύσουν τὴν ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων των κατά τοιούτον τρόπου, ώστε νὰ χρησιμοποιούν τὰ κέρδη των καρποφόρων ἐτῶν, διὰ γὰ υποβιβάσουν τὴν ἀναγεγραμμένην εἰς τὰ βιβλία των ἀξίαν τῶν πλοίων μέχρι ποσοστοῦ 15% κατά μέγιστον δριών ἐντὸς ἔτους. δ) Τὸν περιορισμὸν τῆς εύθυνης διὰ τὰ ἐνυπόθηκα δάνεια εἴπι τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. Μόνον τὸ ἐνυπόθηκον πλοίον προβλέπεται νὰ είνε υπεύθυνον διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ ἐπί αὐτοῦ δάνειου. Καὶ ε) Τὴν τροποποίησιν τοῦ 1936, ινα ἐνισχυθῇ η ναυπηγησι, ή μετασκεψι και ἡ ἀπόκτησις ποιοτικῶν ἀνοτέρων πλοίων διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς εἰδίκου Κεφαλαίου ἐκ τῆς κρατήσεως τῶν φόρων. Θὰ χρησιμεύσῃ τὸ εἰδίκον τοῦτο Κεφαλαίον εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῶν προαναφερθέντων σκοπῶν τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν.

Δέοντον νὰ σημειωθῇ, δητὶ διὰ σι οργανώσεις αἱ ἐνδιαφέρομεναι διὰ τὴν ναυτιλίαν, οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ναυτηροί και οἱ γαυτεργάται, συνεφάνωσαν ἐνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου και ἐζήτησαν τὴν ἐπιψήφιστον τοῦ νομοσχεδίου ἐντὸς τῆς παρούσης συνόδου. Ἐκεύμως ἐπίσης ὑπεστηρίχθη ἡ κωρωσίς τοῦ νομοσχεδίου και ἀπό τὴν «Αμερικανὴν Λεγεώνα», τὴν γνωστὴν ὀργάνωσιν ἑθνικῶν ἐπιδιώκεων. Ο πρόδρομος αὐτῆς κατὰ τὴν ἀκρόστιν τῆς ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς ἐδήλωσε χαρακτηριστικῶν, δητὶ ἐνα Κογκρέσον, τὸ ὅποιον ὑπῆρξε τὸν πρόδρομον και τόσον γενναιοδωρον νὰ δοηθῆση εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ναυτιλιῶν ξένων χωρῶν, δὲν θὰ παραβλέψῃ τὴν ἀνάγκην δοηθείσας τῆς ἑθνικῆς ναυτιλίας τῆς χώρας. «Ἐπιβιμούμεν—προσέθηκεν—ὅπως η ἀμερικανικὴ σημαία κυματίζῃ ἐπὶ κεφαλαίον τοῦ μεγαλύτερου και ποιοτικῶν ἀνωτέρου ἐμπορικοῦ στόλου μεταξὺ ὅλων τῶν εἰκείων πον συγκροτούν τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν».

«Η ἀντικατάστασις τῶν «Λίμπερτος-Τάνκερες»

Ως ἀνεγράφαμεν και εἰς τὸ προγομένων τεύχος μας, υπεδήληθε εἰς τὸ Κογκρέσον και συζητεῖται κατ' αὐτὰς τὸ νομοσχέδιον περὶ ἀνταλλαγῆς τῶν «τάνκερες» τοῦ τύπου «Λίμπερτος», διὰ φορτηγῶν τοῦ ίδιου τύπου. Διὰ τὸ λόγω νομοσχεδίου ἐνδιαφέρονται, ως γνωστὸν και πλειστοῖσι δοσιαὶ ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι ἑλληνικῶν συμφερόντων. Κατὰ τὴν πρώτην ἀκρόστιν τῆς ἐνώπιον τῆς Ἐπιτροπῆς, διὰ σύμβουλος τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς κ. Ράσμονδος Μάκ-Κιου ὑπέδειξε τὴν ἀπόρριψιν τοῦ νομοσχεδίου, διότι ἐνδεχομένη ἀπόδοση τοῦ θά ωδηγεῖ—ως εἶπε—τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν «εἰς τὸ ρόλον τοῦ ἀγίου Βασιλείου», τῆς διανομῆς δολαρῶν τῶν εἰσιτηρίων τῆς Επιτροπῆς. Ετόνισεν ἐν συνεχείᾳ δ. κ. Μάκ-Κιου, δητὶ οἱ ἀνευ οδύμειας ἐπιφυλάξεως ἀγορασταὶ τῶν «Λίμπερτος τάνκερες», τὰς ἡγόρασαν ἀπό τὴν «Ναυτιλιακὴν Επιτροπήν», διὰ νὰ ἐποφελθῶν τῶν καλῶν ναύλων τῆς περιόδου 1947—48 και διὰ τὸ συνεπῶς ἀνέλαβον διὰ τὰς εἰδίνων τῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς τὴν ἀπεδύθησαν.

Διάφορον πως γνώμων διετύπωσεν ἐνώπιον τῆς Επιτροπῆς δ. ἀντιπρόδρομος τῆς Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς κ. Γκράντιλ Μέλλεν. Ούτος ἀπεδέχθη υπὸ ωρισμένας προϋποθέσεις τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν τάνκερς διὰ

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom. Telephone

MAIN 4-3999

**ANDROS SHIP SUPPLY Co**

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

**ROGER MARGOSCHES**

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

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE «NEPTUNIA»

Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli

Telegrams NEPTUNIA Phone: 40-613

P.O.B. 20 Phone: 45-337

Sub Agencies in all the Hellenic Ports

φορτηγών. Αι παρ' αυτού τεθείσαι προϋποθέσεις συνίστανται εις την έκπτωσην της τιμής του λίμπερτο-τάνκερ διά τὸ ποσὸν τῶν κερδῶν, που ἀπεκόμισε τοῦτο κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκμεταλλεύσεως του (σημειωτέον, διτὶ ἀρκετὰ ἀπὸ τὰ ρηγέντα τάνκερ παρέμειναν ἐν παροπλισμῷ, ἀφ' ἣς ἡγοράσθαι, μέχρι στημέραν), εἰς τὴν μὴ παραχώρησην πιστώσεων διὸ τὰ φρειλόμενα ἔκπτωσεων τῶν ἀγοραστῶν, καθὼς καὶ εἰς τὴν μὴ παραχήτη ἐκπτώσεων διὸ τοὺς φρειλόμενους φόρους. Μία ἀκόμη ἀπὸ τὰ τεθείσαις προϋποθέσεις ἔγκειται εἰς τὸ διτὶ ὁ ἐφοπλιστής δέον νὰ ἀναλάβῃ τὰ ἔξοδα τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ τάνκερ καὶ τῆς ἐκκίνησης τοῦ φορτηγοῦ «λίμπερτ», διτὲ πρόκειται νὰ παραληφθῇ πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ παραδίδομένου.

Ταὶ ίδιαις περίπτωσις ἀπόφειν ὑπεστήριξε καὶ ὁ πρόεδρος τῆς μιᾶς ἑκατὸν ἐφοπλιστικῶν ὄργανων δεσμού, ἐνῷ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν ἔξεδήλωσαν τὴν ἀντίθεσιν τῶν πρὸς τὸ νομοσχέδιον.

### Ἀνέλαβεν ὁ κ. Φλέμιγκ

Ο στρατηγὸς Φλέμιγκ, ὁ νέος δηλαδὴ πρόεδρος τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ἀνέλαβε πρὸ δημέρων τὰ καθήκοντά του. Εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ ὁ κ. Φλέμιγκ, γενομένας ἐνώπιον τῆς ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας (ὑποεπιτροπὴ Ναυτιλίας), ἔτοιμον, διτὶ αἱ ἐνσπολοὶ δυνάμεις τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν θα πρέπει, ἐν περιπτώσει ἑθνικῆς ἀνάγκης, νὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἔνας ισχυρότατος ἐμπορικὸν στόλον. Ἐδήλωσαν ἀκόμη, διτὶ ἀντιτίθεται εἰς τὴν μεταφορὰν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ἔνα νηολόγια, ίδια δὲ εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας.

### Εὔοιωνοι διὰ τὰ ἀμερικανικά πλοῖα προβλέψεις

Μὲ αἰσιοδοξίαν προσβλέπουν τὸ ἔγγυτερον μέλλον οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ, ὡς ἐτοίμην εἰς προσφάτους ἀνακοινώσεις τῶν, κατόπιν καὶ τῆς πρὸ δημέρων δημοσιεύσεως ἀπὸ τὴν «Διαχείρισιν» τοῦ σχεδίου Μαρσάλ τῶν κανόνων, ἐπὶ τὴν δέσμευσην τῶν ὀπίοιν ρυθμίζεται καὶ ἐν ἀνάγκῃ ἐπιβάλλεται εἰς τὰς μετεχούσας τοῦ σχεδίου χώρας, διτὶ τὸ 50% τῶν φορτῶν δονήσεως διαφυλάσσεται ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων.

Γράφει σχετικῶς ἡ «Ἐφημερὶς τοῦ Ἐμπορίου»: Μεταξὺ 1ης Ἰουλίου καὶ τέλους Νοεμβρίου είναι πιθανόν, διτὶ 10 ἑκατομμύρια τόννοι φορτίων θὰ ἔχαχθον ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς τὰς χώρας τῆς εὐρωπαϊκῆς ἀνασυγκροτήσεως, ἥτοι 315.000 τ. διὰ τὴν Σκανδιναվιαν., 1.000.000 τ. διὰ τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον καὶ τὴν Ὀλλανδίαν, 5.000.000 τ. διὰ τὴν περιφέρειαν Μπαγιόν-Αμβούργου ρείντς καὶ 3.325.000 τ. διὰ τὴν Μεσογειακὴν λεκάνην, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Νοτίου Γαλλίας.

«Λαμβανομένης ὑπὸ δψιν—συνεχίζει ἡ ἐφημερίς—καὶ τῆς σημαντικῆς ἐπιτρόπωσεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων καὶ τῆς σταθεροποίησεως τῶν νούλων, τὰ κέρδη τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τὸ ἐρχόμενον οἰκονομικὸν ἔτος προβλέπονται ἔξαιρετικῶς ἰκανοποιητικά».

### Διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἀνέργων

Εἰς 25.000 ἀνέρχονται—κατὰ προσφάτως δημοσιεύσιας στατιστικᾶς—οἱ ἀνέργοι ἀμερικανοὶ ναυτεργάται, οἵτινες πιέσιν ἐνασκούν εἰς τὰς ἀπόφασεις τοῦ Κογκρέσου, τὰς σχετικὰς διὰ τὴν προστασίαν τῆς Ναυτιλίας. Ο συνεχίζομενος παροπλισμὸς τῶν «λίμπερτ» κυρίως σκαφῶν καὶ ἡ πολιτικὴ τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, διτὶ κρατῆ ἐν ἐφεδρείᾳ τόσην χωρητικότητα, ὅση χρειάζεται νὰ διατηρῇ τὸ ἐπίπεδον τῶν καυλῶν εἰς ἐπικερδῆ δρᾶσι διὰ τὰ κινούμενα πλοῖα, ἀποτελοῦν τὰς κυριωτέρας ἀφορμὰς τῆς εἰς τόσον εὐρείαν κλίμακα ἐκδηλουμένης ἀνέργιας. «Ηδη, τὰ ναυτεργατικὰ συνδικάτα ζητοῦν, πρὸς περιορισμὸν τῆς ἀνέργιας, νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ ἔνδομας τῶν 44, ἀντὶ τῶν 48 ὀρῶν ἐργασίας καὶ ἀφ' ἔτερου μία ὄργανωσις, ἥτις μοναδικὸν θὰ είχε σκοπὸν τὴν ἔξειρεσιν χερσαίων ἀπασχολήσεων δι' ἔνα σημαντικὸν ἀριθμὸν ἀνέργων ναυτεργάτων.

### Τὸ νέον «πρότυπον», φορτηγοῦ

Εἶχομεν ἀναγράψεις εἰς προηγούμενον τεύχος μᾶς τὰς ὅλιγας ἀνακοινώθεσαις πληροφορίας σχετικῶς μὲ τὴν ναυπήγησιν τοῦ νέου «πρότυπου φορτηγοῦ σκαφούς, τοῦ ὅποιον θὰ ἀνελαύνετο, ἐν περιπτώσει πολέμου, ἡν σειρὰ κατακευὴ εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, ὡς συνέδη κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον μὲ τὰ «λίμπερτ» καὶ τὰ «βικτορίες». Οι ἀμερικανοὶ τεχνικοὶ ὑποστηρίζουν, διτὶ η ναυπηγήσις τοῦ ὥρθεντος προτύ-

που φορτηγοῦ προτρέχει τῆς ἐποχῆς του κατὰ 20 δόλοκληρα ἔτη. Προβλέπουν δηλαδὴ, διτὶ μετὰ μίαν εἰκοσαετίαν τὸ σύνθετο φορτηγὸν θὰ ἀντιπροσωπεύεται ἀπὸ τὸν ἐλύγω τόπον.

Τὸ σχεδιασθὲν σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκος 477 ποδῶν καὶ πλάτους 66, μὲ ἐφορτού βύθισμα 28½ ποδῶν καὶ χωρητικότητα 8.880 τ. ύκρος, καὶ 10.500 τόννων δ. π., μὲ κυβικὴ χωρητικότητα 553.400 κ.π. Διὰ τὸ φορτίον του θὰ διαθέτῃ 5 κύτη, τρία πρώραθεν καὶ δύο πρύμνηθεν, θὰ φέρῃ δὲ δύο κυρίους ιστούς καὶ τρεῖς «στήλας-βάσεις» τῶν γερανῶν, ἐνῷ 22 ηλεκτρικὰ μοτέρ θὰ χρησιμοποιούνται διὰ τὴν κίνησην τῶν βαρούλων, ἀπίνα θὰ ἔχουν ἀνυψωτικὴν ικανότηταν ἀπὸ 5 μέχρι 50 τόννων βάρους.

Διὰ τὴν πρόσωσίν του θὰ ἔφοδιασθῇ μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 12. 500 ἵππων, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 18½ μιλλίων μὲ βύθισμα τοῦ πλοίου 27 ποδῶν καὶ διτὶ ἔχῃ ἀπότινα ἐνέργειας 14.000 μιλλίων. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ γραμμάτια ἀπερδούματικά, θὰ φέρῃ δύο καταστρώματα—τὸ κύριον καὶ τὸ δευτέρον—καθὼς καὶ ἔνα τρίτον ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου πρὸς τὴν πρώτην. Τὸ πλήρωμά του θὰ ἀπαρτίζεται ἐκ 52 ἀνδρῶν καὶ οἱ μὲν ἀξιωματικοὶ θὰ ἔχουν ιδιαίτερον ἔκαστος θάλαμον εἰς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα θὰ διαιτήται εἰς θαλάμους μὲ κλίνας οὐχί τηρησιστέρας τῶν τριῶν. «Εξ δικίλων θάλαμοι εἰπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος θὰ διαιτήνεται διὰ 12 ἐπιθάτας.

Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, διτὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοῦ πληρώματος θὰ κατασκευασθοῦν ἀπὸ ἀφλεκτὰ υλικά, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ καινοτομίαν διὰ φορτηγὸν σκάφος, πέραν καὶ τῶν ἐν ισχύ κανονισμῶν ἀσφαλείας. Τεχνητὸς ἀερισμὸς δὲ ὑπάρχει εἰς δῆλα τὰ διαμερίσματα καὶ τοὺς κοινοχρήστους χώρους, ἐνῷ σύστημα ἀερισμοῦ προβλέπεται καὶ διὰ τὰ κύτη, ὥστε νὰ ἀποφεύγηται καὶ ἡ ὑγρασία διὰ τὰ φορτία. Τὸ σκάφος θὰ διαιτήται καὶ πλήρες δίκτυον πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας.

### Ἡ ισραηλιτικὴ ναυτιλία

«Εφθασε πρὸ δημέρων εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὁ πρόεδρος τῆς «Θαλασσίας Εἰνώσεων» τοῦ Κράτους τοῦ Ισραήλ. Ταξιδεύει ούτος διὰ σκοπούς καθαρῶν πραπαγανδιστικῶν, ἵνα γνωρίσῃ ὡς ἐδήλωσεν, εἰς τοὺς ισραηλιτικοὺς κύκλους τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τοῦ νεοπήκτου κράτους καὶ τὴν πρὸ διεύρυνσίν της καταβαλλομένην προσπάθειαν. Εἰναι μικρὰ ἀκόμη—εἶπε—καὶ κυριολεκτικῶς εἰς τὰ σπάργανα τῆς προσπάθειας. Ηδη, πρόκειται νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τοὺς Ἐμερικανοὺς ἔβραιος η οἰκονομικὴ αὐτὸν ἀριθμόν, προκειμένου τὸ Κράτος τοῦ Ισραήλ νὰ ἀποκτήσῃ ὠρισμόν ἀριθμού σκαφῶν, ἀπίνα κρίνονται ἀπαραίτητα διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ἔθνων λιμενῶν πρὸς τὰ Μεσογειακὰ κέντρα, ἐπὶ δὲ καὶ πέραν τοῦ Γιβραλτάρ πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην καὶ τὴν Αμερικήν.

### Τὰ «σούπερ-τάνκερς»

Τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε «σούπερ-τάνκερ», ὡς ἀπεκλήθησαν τὰ νέα μεγάλα δεξαμενόπλοια, καθειλκυθῆ πρὸ δημέρων ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τσέστερ. Φέρει τὸ δόνομα «Ράς-ἀλ-Άρντ», μᾶς δηλαδὴ ἀραβικῆς πολέως, ἔχει διαστάσεις μῆκος 623 ποδῶν, πλάτους 84 καὶ ὕψους 44 ποδῶν, ἐκτόπισμα 36.000 τόνων καὶ δύναται νὰ περιλάβῃ φορτίον 240.000 βαρελίων πετρελαίου. Διὰ τὴν πρόσωσίν του θὰ ἔγκαταστοῦν μηχαναὶ ἀποστροβίλοι, δυνάμεως 12.500 ἵππων ἀξένος, κινούσαι μὲν ἐλίκα καὶ παρέχουσαι εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 16 μιλλίων. Διὰ τὸ φορτίον του διαιτήνεται τὸ ρηθὲν τάνκερ τριάκοντα χωριστά διαμερίσματα, θὰ δύναται δὲ νὰ ἐκφορτώνη ἐντὸς 12 ὥρων.

### «Πλοῖα-ἀπόδηκαι», διὰ σιτηρά

«Ἐνας ικανὸς ἀριθμὸς ἐκ τῶν 1900 παρωπλισμένων ἀμερικανικῶν σκαφῶν προύταθη ὅπως χρησιμοποιήθη διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν τοῦ συγκεντρωμένου σίτου τῆς νέας χειμερινῆς ἐσοδείας, λόγῳ τῶν ἀντιμετωπιζόμενων δυσχερειῶν, περὶ τὴν ἔξειρεσιν καταλλήλων χώρων εἰς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας. Υπολογίζεται, διτὶ περὶ τὰ 100 ἑκατομμύρια μπούσελες θὰ ἱτανόταν νὰ ἐναποθηκευθοῦν κατὰ τὸν τρόπον ἐπὶ πλοίων εἰς τὸν ποταμὸν Χούδσωνα καὶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ τῆς ἀνατολικῆς ἀμερικανικῆς ἀκτῆς.

Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας φρονοῦν, διτὶ σκάφη 5 ἔως 10 ἐκατομμυρίων τόνων θὰ ἔχειαντο διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Κάθε «λίμπερτ»

**BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS**  
**BROKERS for SALE and PURCHASE**  
**CHARTERING**  
**COAL EXPORTERS STEAMSHIP AGENTS INSURANCE**  
**LAMBERT BROTHERS, LIMITED**

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

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

ALSO AT:

Telegrams

	Telegrams	
CARDIFF — The Exchange .....	)	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 — 3 Ridley St. ....)	)	GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd. .... )
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...)	)	IMMINGHAM — Dock Offices .... )
SUNDERLAND — 13 John St. ....)	)	LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St. .... )
		LAMBERT

—άνεκοινωσαν—δύναται νὰ παραλάβῃ 200.000 μπουσελς, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸν ὑπὸ ώρισμένας εύνοικάς συνήθης θὰ ἡδύνατο νὰ αὐξηθῇ εἰς 400.000 μπουσελς. Ή πρότασις ἐγένετο ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν», ἐζητεῖτο δὲ παρ' αὐτῆς νὰ αποφασίσῃ ἔντος πέντε ἡμερῶν.

Οἱ κύκλοι τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ὅπως προσθέτουν αἱ ἑταῖραι τῆς Υόρκης πληροφορίαι, δὲν φαίνονται διατεθειμέναι νὰ δεχθοῦν τὴν πρότασιν. Τὰ πλοῖα κρίνονται παρ' αὐτῶν ἀκατάλληλα πρὸς ἐνοποιησιν σιτηρῶν, δεδομένου ὅτι στερεύνται ἐγκαταστάσεως ἀερίσμου καὶ θὰ χρειασθῇ πρὸς τοῦτο νὰ γίνουν σημαντικαὶ τροποποιήσεις εἰς τὰ κύτη τῶν. Ή πρότασις δέν τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας θεωρεῖται πράκτικῶς ὡς μὴ ἐφαρμόσιμος.

## Ίσραὴλ

### Νέα γραμμὴ

Άνεκοινωθῆ πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὅτι μία νέα γραμμὴ ἀπὸ τὴν «Πλασιστάνιαν Στήματαν Λαΐνιον» ἐνεκαινίασθη τελευταῖς ἀπὸ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Κράτους τοῦ Ίσραὴλ. Πρὸς τὸ παρόν ἡ νέα γραμμὴ ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ πέντε ναυλωμένα σκάφη τῶν 5000 τόνων, ἐκ τῶν ὅποιών δύο εἰνες καταλληλα διὰ φορτία εἰς χώμα, ἕνα διὰ γενικά ἐμπορεύματα, τὰ δὲ δύο ἄλλα διαθέτουν καὶ χώρων ψυγείου δὲ, εύπολη φορτία. Ή «Πλασιστάνιαν Λαΐνιον», ἡ οἵης εἰνες μία ἀμερικανικὴ ἐταιρία ιουδαϊκῶν συμφερόντων ἀντιμετωπίζει ἡδη καὶ τὴν ναύλωσιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ «Λάινερ» πρὸς ἐξυπηρετήσιν τοῦ ζωηροῦ τουριστικοῦ ρεύματος ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς τὸ Κράτος τοῦ Ίσραὴλ.

## Καναδᾶς

### Ἡ ἀπέργια τῶν πληρωμάτων

Ἡ ἀμερικανικὴ λιμενεργατικὴ ὄργάνωσις A.F.L., τῆς ὅποιας παράτημα εἶναι καὶ ἡ νεοσύστατος καναδικὴ ὄργάνωσις ἡ διεπομένη ἀπὸ συντηρητικάς ἀρχᾶς, ἡπειρίσθη διὰ τὴν τηλεγραφήματός της πρὸς τὴν ἀγγλικὴν λιμενεργατικὴν ὄργανσιν, ὅτι θὰ κηρύξῃ μπούκοτας εἰς τὰς φορτοεκφρώσεις τῶν ἀγγλικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐφόσον αὐτῇ δὲν ἥθελεν ἀναστείλη τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν τῆς περὶ μη ἔκφορτώσεως τῶν καναδικῶν πλοίων εἰς τοὺς βρετανικοὺς λιμένας. Σχετικὸν τηλεγράφημα διειδίσθη καὶ εἰς τὸν ἄγγελον πραθυπουργὸν κ. Ἀτλαν.

## Μεγ. Βρεταννία

### Συμφωνία μὲ τὴν Ἀργεντινήν

Κατόπιν μακρῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Ἀργεντινῆς πρὸς σύναψιν ἐμπορικῆς συνήθης, ἐπλήθε συμφωνία ἐπὶ τῶν γενικῶν γραμμῶν, διατυπωθεῖσα εἰς ὄριστικα συμπεράσματα. Οὕτω, ἡ Ἀγγλία θὰ προμηθεύσῃ εἰς τὴν Ἀργεντινήν 1.750.000 τ. γαιανθράκων καὶ 5.200.000 τ. πετρελαιώδων καὶ σιδηροδρομικού ὑλικού, ἐνώ ἡ Ἀργεντινὴ θὰ ἔξαγαγῃ εἰς τὴν Ἀγγλίαν 300 ἔως 400 χιλ. τόννων κατεψυγμένου κρέατος καὶ σημαντικάς ποσότητας λινελάιον. Οἱ ἄγγελοι ἐφοπλισταὶ ἔξεδήλωσαν τὴν ἱκανοποίησιν τῶν διὰ τὴν ἐπελθούσαν συμφωνίαν, ἡ οἵης προώρισται νὰ παράσῃ σημαντικὴν ἐργασίαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ σκάφη.

### Τὰ τεχνικὰ προβλήματα

Ἄγγελος τεχνικὸς εἰς ὅλιγας γραμμὰς περιγράφει, εἰς συνέντευξιν του, τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ κατασκευασταὶ μηχανῶν καὶ πλοιῶν καὶ ἀπέδωσε, μὲ τὴν διακρίνουσαν τοὺς Ἀγγελούς συντηρητικότητα, τὴν βαρύνουσαν ἐνὸς ἐκάστου τεχνικοῦ ζητήματος θέσιν.

Ἡ χρησιμοποίησις ἐλαφρῶν μετάλλων καὶ ἴδια ἀλούμινου καὶ μιγμάτων αὐτοῦ διὰ τὰ ὑπερκατασκευάσματα τῶν πλοίων προκαλεῖ ὄσημέραι

εύρυτέραν τὴν συζήτησιν μεταξὺ τῶν τεχνικῶν. Ἐὰν ἦθελον χρησιμοποιηθῆ ἐλαφρά μετάλλα, πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ μελετηθοῦν αἱ μεταβολαὶ, που θὰ πρέπει καὶ Ἰσως-ἴσως θὰ καταστὴ ἀναγκαῖον νὰ ἐπέλθουν, εἰς τὸ σχῆμα τῶν ὑπερκατασκευάσματων. Μία ἀνακατανομὴ τοῦ δρόμου τοῦ πλοίου, θὰ ἔχῃ ἀμέσων συνέπειαν ἐπὶ τῆς εὐσταθείας, ἐνώ ἐδέχεται νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ μία μεταβολὴ τοῦ σχήματος τοῦ σκάφους. Ἡ χρῆσις θεοδίσιων τῶν ἐλαφρῶν μετάλλων γίνεται μετὰ δικαιολογημένης συντηρητικότητος, οἱ δὲ ἄγγελοι ναυτικοὶ καὶ σχεδιασταὶ κινοῦνται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην δραδέως, χρησιμοποιοῦσις κατ' ἀρχὰς τὰ ἔργαστρα καὶ τὰ σχεδιαστήρια τῶν, ἐφόσον ἄλλως τε τὰ πρώτα κατασκευάσματα ἀεροδυναμικού σχήματος με ἐλαφρά μετάλλα ἀποτελοῦν ζήτημα τοῦ μέλλοντος.

Ἡ διοκληρωτικὴ ἀφ' ἔτερου ἡλεκτροσυγκόλλησις ἐνὸς σκάφους ἐφαρμόζεται ἀπὸ τοὺς ἄγγελους τεχνικούς μὲ ποιαν τινὸν ἐπιφύλαξιν. Πιστεύουν οὗτοι, ὅτι τὸ ρηθὲν συστῆμα ἐπροχήρησε περισσότερον τοῦ δέοντος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἐνῷ τούναντίον ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν προκατασκευὴν μεγάλων τμημάτων τοῦ πλοίου, ἔκτι μάταιοι ίδιατέρως καὶ ἐφαρμόζεται, διοτι περιορίζεται τὸν χρόνον, καθ' ὃν τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐπὶ τῶν ἔσχαρων καὶ καθιστᾶ εὐχερεστέραν τὴν ναυπήγησιν περισσότερων σκαφῶν εἰς ὅλιγωτέρας ἐσχάρας.

Ἐντα τρίτον ζήτημα, ποὺ ἀπάσχολει τοὺς ἄγγελους τεχνικούς, εἶναι τὸ ἀεριστροβίλου, ὡς μηχανῆς προώσεως τῶν πλοίων. Πιστεύουν οὗτοι, ὅτι ἡ πρώτη ἐφαρμογὴ θὰ λάθον χώρων εἰς τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν. Πάντως, μία ἄγγλικὴ ἐταιρία πετρελαίων πρόκειται νὰ ἐγκαταστήσῃ ἀεριστροβίλου διὰ τὴν κίνησιν ἐνὸς κινητήρα εἰς ἓν δεξαιμενοπόλιον τῆς Θεωρεῖται τούτῳ ὡς τὸ πρῶτον δῆμον πειραματικῆς ἐφαρμογῆς εἰς μεγάλην κλίμακα, τονίζεται, ὅμως, ὅτι ὁ ἀεριστροβίλος, διὰ νὰ ἐλκύῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐποπλωτῶν, πρέπει νὰ ἔχῃ, τούλαχιστον κατανάλωσιν καυσίμων συγκρινούμενών πρὸς τὴν μηχανή Ντηζέλ, μακράν ὀποσδήποτε ζήνων καὶ ἔξοδα συντηρήσεως οὐχί μεγαλύτερα. Πρέπει ἐπίστης νὰ είνει ικανός, ὅπως πραθυπουργὸν κ. Ατλαν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ ἀτμοστρόβιλος κατακτᾷ ὀσημέραιοις εἶδαφος εἰς τὰς νέας ναυτικὰς κατασκευὰς καὶ σημαντικά ἐγκαταστάσεις τοῦ συστήματος τούτου μὲ μειωτήρας τῶν στροφῶν καὶ μὲ ὑδραυλωτούς λέβητας ἐγένεντο εἰς μεγάλα ἐπιβατηγά πλοῖα, εἰς μικτὰ σκάφη, καὶ τίς φορτηγά «λάινερ». Χάρις εἰς τὴν χρήσιν τῶν υψηλῶν πτίσεων καὶ τῶν υψηλῶν ὑπερθερμάσεων καὶ ἀναθερμάσεων ἐπιτυγχάνεται μία ἀρκετά σημαντικὴ οἰκονομία καυσίμου, ηπί τοῦντα νὰ ὑπολογισθῇ εἰς λίτρας καθ' ἓπτον ἄρδευνος καὶ ὥρων, συγκρινούμενά πρὸς τὴν κατανάλωσιν τῶν μηχανῶν Ντηζέλ. Νέωτεραι ἀκόμη τεχνικαὶ ἀναπτυξεῖς δέοντα νὰ ἀναμένωνται διὰ τοῦ ἀτμοστροβίλους.

Ἄλλα καὶ Ντηζέλ μηχανὴ συνεχίζει τὴν κατάκτησιν τῆς κοινῆς ἐμπιστοσύνης. Ἡδη τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος καὶ τὸ φορτηγὸν τῶν ἐγγύς θαλασσῶν θεωρούνται ἐκμεταλλεύσιμα, ἐφ' ὅσον πρωθουνται μόνον με μηχανάς Ντηζέλ.

### Ἡ παροχὴ ὑγρῶν μπῶνκερς

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ἄγγελου ὑπουργοῦ τῶν Μεταφορῶν, κατηγορήθη ἀπὸ Ιησ. Ιουνίου οἰσοδήποτε περιορισμός, ὅσον ἀφορᾷ τὴν παροχὴν πετρελαιώδων εἰς τὰς ἔνα σκάφη ἀνά τοὺς διαφόρους ἄγγλικους λιμένας. Αἱ δουσαὶ εἰν προκειμένων διαταγαὶ ἐδόθησαν εἰς τὰς ἄγγλικας Τελωνεῖας, ἡ οἵης δύναται νὰ ὑπολογισθῇ εἰς λίτρας καθ' ἓπτον ἄρδευνος καὶ ὥρων, συγκρινούμενά πρὸς τὴν κατανάλωσιν τῶν μηχανῶν Ντηζέλ. Νέωτεραι ἀκόμη τεχνικαὶ ἀναπτυξεῖς δέοντα νὰ ἀναμένωνται διὰ τοῦ ἀτμοστροβίλους.

### Τὸ «ραντάρ», καὶ αἱ συγκρούσεις

Ἐξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον προεκάλεσεν εἰς τοὺς ἄγγλικούς ναυτικούς κύκλους μία πρόσφατος ἀπόφασις τοῦ ἄγγλικοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου, ἀναφερούμενά εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῶν πλοιαστρῶν τῶν σκαφῶν, ἀπειναὶ εἰνέ ἐφαρμοσμένα μὲ συσκευὴν «ραντάρ», διὸ ταῦτα εὑρίσκονται τὴν παροχὴν τῶν παροχὴν τῶν αἰτουμένων ύγρων μπῶνκερς, ἀνεξαρτήτως ποσότητος.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELEENIC» Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

### ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Ὑλικῶν καὶ Τροφίμων,  
Ἐλληνικῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων

### 'Εμπορεύματα "IN TRANSIT"

Κεντρικὸν Γραφεῖον:

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

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

### Εξεδόση

Η Νέα "Εκδοσὶς τοῦ

**ΟΔΗΓΟΥ**

ΤΗΣ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΣΑΠΟΡΤΑ**

(GREEK SHIPPING REGISTER)

**1948)49**

Αντίτυπα παρὰ τῷ Έκδότῃ:

Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ, Μέγαρον Γιαννουλάτου Τ.Θ. 21  
ΠΕΙΡΑΙΑ—Τηλέφ. 45.383

### FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn

Civitavecchia, Naples

Venice, Trieste

Correspondents  
in all Italian Ports

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

## GREGOS & C<sup>o</sup>

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT

(ESTABLISHED 1922)

## HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI № 4

Telegrams: «GREGOS-Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

PIRAEUS:

YANNOULATOS BUILDING

Tel. GRÉGAV.—Piraeus

Téléphone 40.259

έπι της δημόσιας έκαλετο ή δικαιοσύνην υπό αποφασίσιση.

Έπρόκειτο περὶ συγκρούσεως, καθ' οὓς ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐνήργησαν ἐσφαλμένως κατά τὴν κρίσιμην στιγμήν. Ήτο δηλαδὴ ἔνας ἀτύχημα, ὃπερ ἵσως νὰ μη συνέβαινεν, ἀντὶ ἑτούντο οἱ συνήθεις κανόνες, του ἰσχύουν εἰς μίαν δόνην κατὰ τὴν διασταύρωσιν, λ. θ. δύο ὄχημάτων η δύο ἀτόμων. Τὸ ἕνα ἐκ τῶν συγκρούσθεντων σκαφῶν ήτο τὸ ἀμερικανικὸν «Σάουθπορτ», τὸ ὄποιον ἐταξίδευεν ὑπὸ κακοκαιρίαν καὶ μὲ δρατότητα ἀκτίνος 2½ μόνιμον μιλίων, ἀναπτύσσοντας ταχύτητα 15½ μιλίων. «Οταν τὸ «ραντάρ», μὲ τὸ ὄποιον ήτο ἐφωδιασμένον τὸ σκάφος, ἀπέκαλυψε τὴν παρουσίαν ἑτέρου πλοίου εἰς ἀπόστασιν 7 μιλίων, οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ «Σάουθπορτ»—βάσει, ἵσως καὶ τῶν διαπιστώσεων τοῦ ραντάρ—έκριναν, ὅτι η πορεία τοῦ ἐμφανισθέντος σκαφοῦ ητο σχεδὸν ἀντίθετος πρὸς τὴν πορείαν τοῦ ίδιοῦ τῶν πλοίου.

Ἡ ἀντίληψίς των αὐτῆς καὶ τινες ἄλλοι συμπαρομαρτοῦντες παράγοντες ἐπέτρεψαν εἰς τὸν ἄγγελον δικαστὴν νὰ παρατηρησῃ, ὅτι οἱ κυβερνήτες τοῦ «Σάουθπορτ» δὲν ἔκαμαν ἀπολύτως καλὴν χρήσιν τοῦ «ραντάρ» καὶ ὅτι δὲν ἐπετρέπετο εἰς αὐτοὺς νὰ προτάσσουν τὴν δικαιολογίαν, ὅτι ἡδύναντο ἐφόσον ἐκέκτητο συσκευὴν ραντάρ, νὰ ἀναπτύσσουν ὑπὸ πυκνῆς ὄμιχλης μίαν ὀπωρόδηποτε ὑπερδολικήν ταχύτητα. «Ἀπεφάνθη ὁ ἄγγελος δικαστὴς, ὅτι ἀν ἐγίνετο καλὴ χρήσις τοῦ «ραντάρ» εἰς τὴν προκειμένην περιπτωσιν, τὸ «Σάουθπορτ» θὰ ἥδηντον ὑπὸ ἀπαλλαγῆς πλήρως τοῦ κινδύνου συγκρούσεως, ἐφόσον ἀπέχει τοῦ ἑτέρου πλοίου ἐπτά ὄλα μίλια. Δὲν ἔλαβεν ὅμως τὰς δεούσας προφυλάξεις καὶ ὡς ἔκ τούτου ἔθεωρετο ἔξι ίσους ὑπεύθυνους διὰ τὴν σύγκρουσιν.

Ο ἄγγελος δικαστὴς ἐδέχθη τὴν κρατουσαν καὶ ἥδη μεταξὺ τῶν ἄγγελων ναυτικῶν ἀποφινή, ὅτι δὲν ἐπέστη εἰσεῖτο ὁ χρόνος, ὅπως η χρησιμοποίησις τοῦ «ραντάρ» ὀδηγήσῃ μέχρι μιας ἀλλαγῆς τῶν περὶ ἀποφυγῆς τῶν συγκρούσεων διεθνῶν κανονισμῶν.

### Διὰ τὸ ἀμερικανικὸν «σοῦπερ-λάΐνερ,,

Ο ἀντίκτυπος ἐκ τῆς ἀποφασισθείσης ναυπηγίσεως τοῦ μεγάλου ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανοῦ διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἔφθασε μέχρι τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων, ὅπου μεταξὺ ἄλλων ὁ δουλευτὴς Κ. Σταύλευ «Ηβανί» ἐδήλωσε τὴν ἔξην: «Εἰμεθα λάθος ναυτιστίος. «Ἐνα κυρίως πράγμα προσωρόζεται ιδιαιτέρως εἰς τὴν φύσιν μας: «Ἡ ναυπηγησίς καὶ η ἐπιτυχῆς ἐκμετάλλευσις τοῦ πλοίου. Δαπανάμενη ἥδη 250 ἐκατομύρια λίρων, διὰ νὰ ἀποκαταστήσωμεν τὴν ναυτιλίαν μας καὶ ἀπλίζομεν, χάρις εἰς τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον, νὰ κερδίσωμεν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας μας ἕνα ἀξιόλογον ποσόν εἰσοδήματος εἰς συνάλλαγμα.

«Φοβούμει, ὅτι αἱ «Ηβανίμεναι Πολιτεῖαι, αἵτινες συχνὰ διαμαρτύρονται διὰ τὰ κατ’ αὐτέν μέτρα διακρίσεως, ἐνασκούν αὐταὶ τῷρα τὴν διάκρισιν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας των. Πράγματι, παραχωρῶν μίαν ἐπικροτήσιν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου «σοῦπερ-λάΐνερ», διόπερ θὰ συναγνοῦθε τὰ δύο «Κουηνές», τῆς Κιουνάρ. Τὸ ποσόν τῆς ἐπιχορηγήσεως ταύτης θὰ ἀνέθη εἰς 10.5 ἐκατομύρια δολαρίων, προστιθεμένης εἰς τὸ ποσόν αὐτοῦ καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου».

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. «Ηβανίς διπτηρήθη, πῶς θὰ ἥδηντον τὸ Μεγάλη Βρετανία νὰ κερδίσῃ δολαρία, τόσον ἀναγκαιούντα διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῆς ὑπόστασιν, ὃν ἐπρόκειτο νὰ συνεχισθῇ η προστατευτικὴ αὐτῆς τακτικὴ τῶν Ηβανέων Πολιτειῶν πρὸς τὴν σημαίαν της.

### Νορβηγία

Ἡ ἔδημος τῶν 48 ὥρων

Ο νόμος ὃ προβλέπων τὴν 48ωρον ἐργασίαν ἐπὶ τῶν νορβηγικῶν πλοίων τῶν ἔχοντων χωρητικότητα ἀνωτέραν τῶν 500 τ. γκρός ἐψηφίσθη καὶ

## Τὰ ἀγγλικὰ ὑφαλοχρώματα “CAMREX,,

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

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

“CAMREX, NON-OXIDIZING PRESERVATIVE

Ἐλεγε μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησην τῶν ἐλασμάτων εἰς ὀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

“CAMARINE,, Ιδιαιτέρα συσκευασία πρὸς διατήρησην τῶν DEEP TANK ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς ἐν ROTTERDAM & ANTWERP καὶ κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξιτερικῷ λημένας.

‘Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

‘Ιδιαιτέρα δινοις: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF  
Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff η Sunderland  
Κεντρικά Γραφεία: Hudson Road, Sunderland.

ἀπὸ τὴν ἄνω δουλήν, η δὲ δημοσίευσίς του ἀποτελεῖ ζήτημα δλίγων ἡμέρων. Προβλέπεται δι’ αὐτοῦ, ὅπως αἱ ἀδειαὶ ἐν ὅρμῳ καὶ οἱ ὑπερωρίαι παρέχωνται διὰ τὴν πέραν τῶν 48 ὥρων ἐδημοσιεύσις ἐργασίαν εἰς ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου. Διὰ τὰ κάτω τῶν 500 τ. γκρός πλοία σι οἱ δραστικοὶ προβλέπονται διὰ τὸ αὐτὸ προσωπικὸν εἰς 112 τὸ δεκαπενθήμερον. Διὰ τὸ δοιμητικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιβατηγών πλοίων ὄριζεται η ἐδημάρτιος τῶν 56 ὥρων.

Πρότασις κατατεθεῖσα εἰς τὴν Βουλὴν ἀπὸ μέρους τῆς συντηρητικῆς παρατάξεως περὶ ἀναστολῆς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου, καθὼς καὶ ἔτερα πράτσας, δι’ ης προεβλέπετο η ἐφαρμογὴ του εἰς τὰ σκάφα 1200 τ. γκρός καὶ ἄνω, ἀπεριόριθμαν. Πρότασις αφ’ ἔτερου τῶν κοιμουσιοτῶν πρὸς ἐνσωμάτωσιν εἰς τὸν νόμον, τοῦ συνόλου τῶν συμβάσεων τοῦ Συντηρητικοῦ δεκτή.

Διαρκούστης τῆς συζητήσεως διὰ τὰς περὶ ὑπερωριῶν προβλέψεις ἀνεφέρθη τὸ γεγονός, ὅτι ἔνας δεύτερος μηχανικός, βάσει τοῦ νέου νόμου, θὰ λαμβάνῃ 11.40 κορώνας τὴν ὥραν διὰ τὴν κατὰ τὰς Κυριακὰς ἐργασίαν του η 91.20 κορώνας διὰ τὸ ὀκτώρων του, ἐνῷ ἔνας ιατρὸς θὰ λαμβάνει μόνιμον 4½ κορώνας καθ’ ὥραν. «Υπελογίσθη ἀκόμη, ὅτι τὸ κόστος τῶν νέων κανονισμῶν ἐργασίας βάση στοιχίο περὶ τα 30 ἐκατομύρια κορωνῶν ἔτησις, ἐκ τῶν δοτίων τὸ μεγαλύτερον μέρος ἐπιπίπτει εἰς τοὺς νόμους τοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

### Σουηδία

Ἡ δέσις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας

Ο γνωστὸς σουηδὸς ἐφοπλιστής κ. Γκούναρ Κάρλσον, πρόεδρος τῆς σουηδικῆς «Ἀλληλασφαλιστικῆς» ὀργανώσεως καὶ διευθυντής τῆς ἐταιρίας «Τρανσκαταντίκο» (τοῦ Γκότεμπουργκ), εἰς προσφάτους δηλώσεις του ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἐτόνισεν, ὅτι τὸ παγκόσμιον τοντοῦ, εἰναι ἡδη σημαντικῶς ὑψηλότερον τοῦ προπολεμικοῦ, ἐνῷ μία περαιτέρω νέα χωρητική δλονέν ναυπηγεῖται μὲν ἀμειώτων ρυθμοῦ. «Ο λόγος διὰ τοῦ ὅποιον οἱ ναῦλοι δὲν ἐξέπεσαν ἀκόμη περισσότερον, δέν νὰ ἀποδοθῇ καὶ εἰς τὴν εὔρυτάτη μεταφορική κίνησην τὴν δημιουργίθεισαν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν βοήθειαν πρὸς τὴν δυτικὴν Εὐρώπην. Ετοι παράγοντες, οἵτινες ἐπέδρασαν εἰς τὴν ναυλαγοράν, εἰναι αἱ μακραὶ καθυστερήσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας καὶ συνεπώς ὃ περιορισμός τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τῶν διαθεσίμων πλοίων. Ο παροπλισμὸς ἐξ ἀλλοι σημαντικοῦ δύγκου τοῦ ἀμερικανικοῦ τοντοῦ εἶχε καὶ αὐτὸς τὴν εὐεργετικήν του ἐπίδρασιν.

‘Αφ’ ἔτερου—κατὰ τὸν κ. Κάρλσον—δὲν εἶναι ἀπίθανον η ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική, ἐν συσχετίσει η καὶ ἀνεξαρτήτως ἀπὸ τὰς μεγάλας φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, νὰ δημιουργήηται νέας δυνατότητας η καὶ νὰ πεισθῇ τὴν εὔρυτάτη μεταφορική κίνησην τὴν δημιουργίθεισαν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν βοήθειαν πρὸς τὴν δυτικὴν Εὐρώπην. Ετοι παράγοντες, οἵτινες ἐπέδρασαν εἰς τὴν ναυλαγοράν, εἰναι αἱ ἀπανέλθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μὲ τὴν βοήθειαν τῶν ἐπιχορηγήσεων. Εἴας τοιούτων τι συνέδαινε—προσέδηκεν ο κ. Κάρλσον

θὰ ἀντιμετωπίσωμεν μίαν ἐξαιρετικά κρίσιμον περίοδον διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. Η ἐλεύθερία τῶν θαλασσῶν καὶ ὁ ἐλεύθερος ἀνταγωνισμὸς θὰ ἐκλείψουν. Εἰναι ἀλλως τε γνωστόν καὶ παραδεδεγμένον, διτὸ τὸ γηράτη παραπλισμένον ἀμερικανικὸν τοντοῦ δὲν ήμπορεῖ νὰ ἐπιτύχῃ μίαν ἀπασχόλησην του μὲ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Η ἀμερικανικὴ ναυτιλία, συνεπώς, θὰ δύναται μόνιμον διὰ τῆς διακρίσεως σημαίας καὶ μάλιστα εἰς ἔκτασιν ἀγνωστον μέχρι τούθε, νὰ ἐπιτύχῃ τὰ σχέδια τῆς ἀναπτύξεως της.

Σήμερον, δύο ἀγοραὶ ύφιστανται ἐν τῷ πραγματικότητι: Μία διὰ τὰ ἀμε-

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΧΑΝΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

“ΑΞΕΛΟΥ,,

Εἰδικός τύπος ἀλιείας

Μον. 4—90 ΗΡ.

Διυκ. 20—180 ΗΡ.

Τρικ. 270 ΗΡ.



Ο “ΑΙΟΛΟΣ”, Μηχανότρατα τοῦ 1946-1947 εἶχε μηχανή 50 ΗΡ. μον. ΑΞΕΛΟΥ παλαιόν. Εθαλε κατόπιν 120 ΗΡ. πολυκύλινδρον ἐξωτερικῆς προελεύσεως. Εἶχε μικροτέραν ἀπό τὴν παλαιόν ΑΞΕΛΟΥ. Τὴν ἀντικατέστησε μὲ ΑΞΕΛΟΥ 50 ΗΡ. μον. τύπου ἀλιείας καὶ ἔχει περισσότεραν ταχύτητα, περισσότερο τράβηγμα καὶ μεγάλη οἰκονομία εἰς καύσιμα.

Πληροφορίαι: Ακτὴ Γ. Κονδύλη 16

Τηλέφωνον 45-863

ΠΕΙΡΑΙΑ

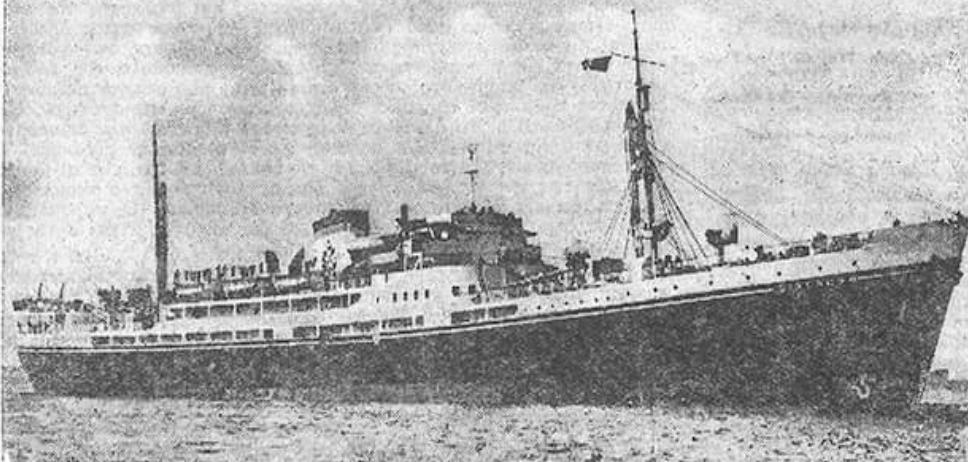
ρικανικά πλοιού και μία άλλη διά τα πλοιά των λοιπών σηματών: Οι ναύλοι τής δευτέρας τάυτης άγοράς είνε και οι χαμηλότεροι. Κατά τὸν κ. Κάρδισον, τὸ σοδαφόρετον σημειούν τῆς καταστάσεως δὲν ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, διὶ τὸ ἡμισύ τῶν φορτίων του σχεδίου Μάρσαλ θὰ πρέπει ἀναγκαστικῶς νά μεταφέρεται δι' ἀμερικανικών σκαφών. Ἡ ἀφόρητὴ τῶν ἀντισυχιῶν μας—εἶπεν—ἔγκειται εἰς τὴν κατάστασιν, ητις θὰ δημιουργηθῇ, ὅταν ἀθρώποι τὰ ἀμερικανικά πλοιά ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἐνισχύομενα πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὰ δημιουργούμενα ὑπέρ αὐτῶν τεχνητὰ προστατευτικά μέτρα.

Toupkia

‘Η παραλαβὴ τῶν ἀγορασθέντων πλοίων

Τὸ τουρκικὸν λάτινερ «Ταρσός», ἀφοῦ περὶ τὰ τέλη Μαΐου ἔξετέλεσεν ἐπίτυχῶς τὰς δοκιμάς του εἰς τὴν Βαλτιμόρην, παρεδόθη ἀπὸ τὰ ἑκάτιον ἔργοστάσια Μιτέλβιον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του. Τὸ «Ταρσός» εἶνε τὸ πώρων ἀμερικανικὸν «Ἐξοκόρύτα», πρόκειται δὲ νὰ ἀποπλεύσῃ τὴν 15ην Ιουνίου κατ' εὐθείαν διὰ Κωνίου πολιν. Διαθέτει διαμερίσματα διὸ 500 ἑπιβάτας, μὲ εύρυτατα καταστρώματα καὶ πολλὰς κοινοχρήστους αἰθούσας, εἶνε δὲ—ὡς ἀναγράφει ὁ ἀμερικανικὸς τύπος—τὸ μεγαλύτερον καὶ τὸ πολυτελέστερον σκάφος ἐκ τῶν 6 ἀγορασθέντων πρὸ καιροῦ παρὰ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως.

**Άπτο την Αλαμέντα της Καλλιφορνίας, έξ αλλου, άνηγγέλθη, ότι εις τά έκει νωπυπνεία Τάντ έπειστώθη ή μετασκευή έτερου του οικού πλοίου**



Τὸ «Giresun», ἔνα ἀπὸ τὰ νεοαγορασθέντα εἰς Ἡνω μένας Πολιτείας ἀμερικανικὰ μικτὰ «λάϊνερς», ώς ήδη διεσκευάσθη, κατόπιν πολυμηνού ἔργα σίας εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα.

ου, τοῦ λάτινερ «Τραπεζούς» (πρώην «Ιμπρίσια»), δύπερ διαβέτει διαμερίσματα διό 413 επιβάτας και ἐπηνδρώθη μὲ πλήρωμα 87 ἀνδρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔναυπηγήθη τὸ 1939 εἰς τὴν Δανίαν διὰ λογαριασμὸν Χιλιανῆς ἑταρίας. Τέλος, τὸ ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος, τὸ «Κερασούν», ἔτελεταις καὶ αὐτὸς τὰς ἐπιτυχεῖς δοκιμαῖς του, μετὰ μίαν πολύμηνην ρίζικην αὐτοῦ διασκευὴν εἰς τὰ ἐργοστάσια. Τόντ, τοῦ Μπρούκλουν. «Ἔχει τὴν Ιδιαίαν καὶ αὐτὸ μεταφορικὴν ικανότητα μὲ τὸ «Τραπεζούς», ἀπέπτευσε δὲ ἐκ Νέας Υόρκης διὰ Κων.) πολιν ταύτοχρόνως μὲ τὸ τρίτον ἀδελφὸν σκάφος, τὸ «Ορθοῦ».

**ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ**  
**'Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**  
**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**  
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους  
τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας

Τηλεοπωνήσεις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45288—43331.

**TELEM. MATARANGAS**  
17 Aristidou Street—PIRAEUS

## SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM. — TELEF.: 45288—43331.

### Ἄγοραι καὶ παραλαβαὶ πλοίων

Παρά διαφόρων τούρκων έφοπλιστών συνεχίζονται αἱ περατέρω ἀγοραὶ παλαιοτέρας ἡλικίας φορτηγῶν πλοίων ἀνὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικήν Εύρωπων. Κατά τὸ διαφρέναν αἱ δεκαπέντεμέρου τοῦ Ἰουνίου κατέπλευσεν εἰς Κανών τοπολιν τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ ἀγγλικῆν σημαῖαιν, ἐλληνικῆς ὅμιας ἰδιοκτησίας, φορτηγὸν «Γεώργιος Καννιγκ» 2463 τ., γκρός (τοῦ 1918) καὶ ὑψώσαν τὴν τουρκικήν σημαίαν μετωνυμάσθη «Κοζίλ». Παρελήφθη ἐξ ἄλλου εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὸ δλλανικὸν φορτηγὸν «Saland» 5368 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ μετωνυμάσθη «Messeret», ἐναυλώθη δὲ διὰ τὴν μεταφορὰν γιασινθράκων εἰς τὴν Νεάπολιν.

Τούρκοι άκομη έφοπλισταί, ώς άνηγγέλθι έκ Λονδίνου, ήγόρασαν τὸ ὑπὸ αγγλικὴν σημαίαν, ἀλλ᾽ ιταλικῆς ιδιοκτησίας φορτηγὸν «Alberto Giannini» καὶ τὸ παρέλαθον ἦδη εἰς τὸ ποταμὸν Τάιν, δύπο καὶ υψώμα η τουρκική σημαία. Τὸ ἀγορασθὲν σκάφος εἶνε 2813 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεος τοῦ 1926, μετωνυμάσθη δὲ «Ιενανί». Τέλος, εύρισκονται ὑπὸ παραλαβὴν παρὰ τὸν τούρκων ἀγοραστὸν τῶν, εἰς μὲν τὸ Μπλάου τὸ παναματικὸν φορτηγὸν «Πάνι» 5595 τ. γκρός (τοῦ 1920), εἰς δὲ τὴν Γένοβαν τὸ ιταλικὸν φορτηγόν «Capo Mele» 3060 τ. γκρός (τοῦ 1909).

‘Η σύγκρουσις τοῦ ἀ)π «Ἐλληνικὴ Ἀκτὴ»

«Ηγέλθη έκ Ν. Υόρκης, διτή την 5ην Ιουνίου περί ώραν 2.5' π.μ. εις άποστασιν 6 μιλίων από τού ακρωτηρίου Χενλόπεν και ακριβώς 2 μιλία από το φαρδύλωνοι «Οδερφάλς, συνεκρυπτόθησαν τὸ ὀμερικανικὸν φορτηγὸν «Ἐξμασθεὶ μετὰ τὸν ἐλληνικὸν φορτηγὸν «Ἑλληνικὴ Ἀκτὴ», καὶ ὅν χρόνον ὄμφοτε τὰ σκάφη κατημένυντο από τὴν Φιλαδέλφειαν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Εἳς τῆς συγκρουσίων ὑπέστησαν ζημίας και τὰ δύο σκάφη, ἐπὶ δὲ τὸν ὀμερικανικὸν ἔτραυματισθήσαν και δύν μελή τοῦ πληρώματος του. Τὰ συγκρυπτένα πολια ἔθεσαν μὲ μειωμένην τὴν τοχητά των εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, δῆσμον καὶ διεπιστώθη, διτὶ τὸ «Ἐξμασθεὶ» ἐφέρε πῆγμα 10 ποδῶν, ὀρθίνενον δύο ποδας κατεβοτι, τῆς ισάλου γραμμῆς και ἐκτεινόμενον πρὸς τὸ κατάστρωμα λέρνων τοι. Νο 4 κύτους. Τὰ ὑδάτα εἰσέθεντο εἰς τὸ ρήμα κύτους. Ἰκανοὶ ἦσαν και αἱ ζημίαι τοῦ «Ἑλληνικὴ Ἀκτὴ», ὅπερ ἐδεξαμενίσθη εἰς τὸ Μπροσ-

κλιν πρός Επιμέθωρησιν και Επισκευήν.  
Ανακρίσεις διε τα συνήθας υπό τας όποιας έλαβε χώραν ή σύγκρουσις και πρός καταμερισμόν των εύνων ἐνήργησεν ή υπέρεσια της Αμερικανικῆς Ακτοφυλακῆς. Ο πλοιάρος του «Ελληνικής Ακτής» κ. Στυλ. Μακρής ηρήθη, ότι αιτία της συγκρουώνες ήτοντο ή δημιχλη. Η δραστηριότητα—επεν—ξετείνετο εις ακτίνα 4-5 έως 5 μιλλών επέρριψε δε την ευθύνη τού αποχώματος εις την κακήν νους ποιδίων του «Εξόμασου». Μετά πάρθον 9<sup>η</sup> λεπτών της ὥρας—είπεν ό κ. Μακρής—άφηστο ό πλοηγός εγκατέλειψε το πλοίον μου, διὰ να ξποτισθεί εις την Φιλαδέλφειαν, πορεηθήσαν, ότι το «Εξόμασυ» απέτιχε 1 ½ μιλλίων, ἔπειτα, δώμας, με πλήρη την ταυχύτητα του. Του ή ἀπόστασις αὐτή έμεινε είς ήμισυ μιλλών, από την «Ελληνική Ακτή» ζώριζε καθωρίζον την πορείαν του, χωρὶς να λάθη καρμιαν ἀπάντησιν όποιο Αμερικανικόν.

καὶ συγχρονίς εστρεψε δεξιά, διὰ καὶ ἀπόφυγε τὴν σύγκρουσιν. Ἐπεκράτει ὄπνισα καὶ ἡ θάλασσα ἦτορηναίσα. Παρ' ὅλην τὴν προσπάθειαν τοῦ Ἑλλήνος πλοιάρχου, ἡ σύγκρουσις δὲν προελήφθη. Ἐξητάσθησαν, ἐν συνεχείᾳ, ὁ Ἕλλην ἀρχιμηχανικός καὶ τέωσαρα ἄλλα μέλη τοῦ πληρώματος, ἐπιβεβαιώσαντα τὴν κατάθεσιν τοῦ κ. Μακρῆ καὶ ἐπιρρίψαντα τὴν εὐθύνην εἰς τὸ ὀμερικανικό σκοφός.

Αφ' έτερου αἱ μαρτυρικαὶ καταθέσεις τῶν ἐξετασθέντων μελῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ πληρώματος ἀπέκλιψαν, ὅτι ὁ πλοιάρχος τούς «Ἐξεμβόλῳ» ἔτελει ἐν μεθῇ. Οὐ γάρ πλοιάρχος τούς «Ἐξεμβόλῳ» κατέθεσεν, ὅτι κατὰ τὴν ὥραν τῆς συγκρούσεως εὑρίσκετο ἐπὶ τῆς γεφύρας, κατηγόρησε δὲ ἀπροκαλύπτα τὸν πλοιάρχον τοὺς ὡς εὐρισκόμενον υπὸ καταστάσεων μέθης καὶ ἐδίδοντα διαταγαῖς, αἵτινες ἀδημορεύονταν συγχύνει. Εἰς σκηνήν ἐρώτησιν τοῦ Κ. Νάσου, δικηγόρου τῆς «Ἐλληνικῆς», ἀν ἐδόθη εἰς τὸν μάρτυρα ἡ εὐκαιρία νὰ ἀντιληφθῇ τὴν φυγήκαν κατόπιν τοῦ πλοιάρχου του, ὃν, δηλαδή, ἦτο ἡστὶ φωτικός, ὁ μάρτυς ἀπῆγετο: «Οχι, διότι ἔτελει ἐν μεθῇ». Εἰς ἔτεραν ἐρώτησιν, ὃν αἱ πρὸ τῆς συγκρούσεως δοθεῖσαι διαταγαῖς τοὺς ἡσαν λογικοῖς, ἐδόθη ἡ ἀπάντησις: «Οχι. Προσέμενα, μάλιστα, διαταγαῖς οἵσαν ὀλαντίθεοι πρὸ τῆς περίστασιν καὶ ἐπανειλμένους ὑπεδειχθῆ ὑπὸ ἄπολεμον (τὸν γάρ πλοιάρχον) σεν καὶ ὅπο τὸν πηδαλίους. Ολίγον μετά τὴν τελευταίαν μας ὑπόδεξιν ἐπηκολούθησεν ἡ σύγκρουσις.

Διεπιστώθη ἀκόμη ἀπὸ τάς ἀνακρίσεις, ὅτι τὸ «Ἐξμάσθι» ἐτοῖχεν μὲ τὴν πλήρη ταχύτητα, παρὰ τὴν ὁμιχλὴν καὶ ὅτι δὲν ἐμετριάσθη κανὸν τὴν ταχύτητα του ὄντη πρὸ τῆς συγκρύσεως. Ἀπὸ τάς ἀνακρίσεις προέκυψε πλήρης εὐθυνὴ διὰ τὸ ἀμερικανικὸν σφάκος.

UNITED AGENCIES  
P. PERATICOS - A. HALCOUSSIS  
Yannoulatos Building  
PIRAEUS

Tel. 42822-41143

Tel. address: NAGOSA

**D. J. PAPADIMITRIOU SONS**  
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS  
**ALEXANDRIA**      **PORT SAID**      **SUEZ**  
P. O. Box 1746      P. O. Box 55      P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.  
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882





ἀπό Νταλύν δι' 'Ολλανδίαν 75)—, ἄμεσος φόρτωσις.

'Από τὴν Αὐστραλίαν σκάφη τινὰ ἐναυλώθησαν (γενήματα) δι' 'Ινδίας εἰς τὰ 47)6 καὶ ἀλευρα εἰς σάκους διὰ Κολόμπο 64)6 'Ιούλιον. Διὰ γαιάνθρακας καὶ μεταλλεύματα 'Αφρικῆς ὑπέρηχον διαταγεῖ τινες, ἐκλεισθόσαν σκάφη μεγάλα ἀπό Ντόρμπαν ή Λορέντζο Μαρκές (γαιάνθρακας) δι' 'Αργεντίνη 40)—, 'Ιούλιον, δι' 'Άδεν 40)—, 'Ιούλιον καὶ διὰ Ρεουνίον 42)6, Αὔγουστον. 'Από Πέπελ (μεταλλεύματα) διὰ Μίδδλσεμπρο 35)6 έως 37)—, ἀνολόγως μεγέθους πλοίου καὶ ἡμερομηνίας φορτώσεως. Διὸ Φιλαδέλφειαν ἐπιτηρώθησαν 6 δολλ. εἰς Ἑλληνικὸν σκάφος, 'Ιούνιον.

'Η Μεσόγειος μὲ σχετικῶν ἱκανοποιητικῶν ἔργασισιν, ίδια διὰ μεταλλεύματα. 'Επιληρώνοντο ἀπό Χορνίλλο Μπαίν εἰς σκάφη μετρίου μεγέθους 28)— διὰ Μίδδλσεμπρο, ἀπό Βασιλικοῦ δι' 'Αμβούργον 33)— ἀπό Καζαμπλάγκαν δι' 'Αγγλίαν 24)9 καὶ εἰς μεγάλα σκάφη διὰ Γερμανίαν 20)—, 'Ιούλιον. 'Από Σάφι (μεγάλα πλοῖα) φωσφάτα διὰ Κάλλοντηποργκ 24)—, ἀπό Λα Σκουέττη διὰ Μίδδλσεμπρο 28)— καὶ ἀπό Μπόναν διὰ Δυτ. 'Αγγλίαν 26)6, 'Ιούλιον. Διὰ φορτία ἀλατος ἐξ 'Αλεξανδρείας η Πόρτ Σαΐδ δι' 'Ιαπωνίαν 60)—, ἄμεσος φόρτωσις.

'Η Μάρυν Θάλασσα σὺντελεστος, κεύθουσαν διεκόπησαν αἱ φορτώσεις γεννημάτων διὰ 'Ινδίας. 'Εκυκλοφόρησε μία μονὸν διατογὴ ἐκ Μαριούπολεως (ἀνθρακίτη) διὰ Σαδόναν, ἥτις καὶ ἐκλεισθή εἰς ἁγνούστον τίμην. Πάντος, ἡ ροσικὴ προσφορὰ διὰ τὴν διαταγὴ ταῦτη ητο τὸν 30).— 'Εκ Κωνσταντζῆς ἐκλεισθή σκάφος μετρίου μεγέθους (ἀρραβοτον) δι' 'Αμβρόσιαν 43)— (ναυλὸς πληρωτέος εἰς Βελγικά φράγκα), ὑπάρχει δὲ καὶ μία διαταγὴ διὰ 2000 κ. μ. ζυλείας διὰ Χάιφαν μὲ προσφερόμενον ναύλον 28)— κατὰ κυβικὸν.

Οἱ γαιάνθρακες 'Αγγλίας καὶ Κόντινεντ μὲ ὄφρετὴν ζήτησιν καὶ εἰς τιμᾶς ναύλων σχεδὸν ἀμεταβλήτην ἔναντι 15θημέρου. 'Επιληρώνοντο ἀπό Κάρδιφ η Μπόρερ διὰ Ρίον 'Ιανείρου 37)6 καὶ διὰ Μπουένος 'Αύρες 42)6, εἰς μικρὸν δὲ σκάφος διὰ Μαδέρας 25)—, 'Ιούνιον. 'Από Σουάνη διὰ Σιγκαπούρην 75)—, 'Ιούνιον καὶ ἀπό Χούμπερ 40)— διὰ Μπουένος 'Αύρες, 'Ιούλιον καὶ 72)6 δι' 'Αδελαΐδα, 'Ιούνιον. 'Η 'Αμέρερα καὶ τὸ Ρότερνταμ ἐπιληρώναν 21)6 διὰ Δυτικῆς Ιταλίας καὶ 30)— διὰ Πειραιᾶ, εἰς σκάφη μετρίου μεγέθους, 'Ιούνιον—όρχας 'Ιούλιον.

Τέλος, διὰ ζύλειον ἀπό Φινλανδίαν ἐπιληρώνοντο 106)— τὸ φάδομ διὰ Ρότερνταμ καὶ ἀπό Νάρδικ (μεταλλεύματα) διὰ μὲν τὴν 'Αγγλίαν 22)6, 'Ιούνιον, διὰ δὲ τὸ Μόμπιλ δολ. 4 φίο, 'Ιούλιον—Αὔγουστον.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 12.50 ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΔΗΜΟΣΩΝΕΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διὰ Βόρειον Γαλλίαν δολ. 10.90, φόρτωσις 13—17 'Ιούνιον.

«ΑΙΜΠΡΕΤΑΝΤ» (παναμ.) ἀπό Μινιτάγκ 9000 τόν. δωρείου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολ. 18.10 φίο, 4000 τ. φόρτωσιν, 4000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιούνιον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Ρίμερ Πλέιτ 7.800 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 80)6, φόρτωσις 10—25 'Ιούνιον.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» (παναμ.) ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 12.35, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» Κούβας 9000 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιῶν 80)—, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Βόρειον Ειρηνικοῦ 8400—8600 τ. ζυλείας καὶ γεννημάτων εἰδῶν (480.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' 'Αγγλίαν 75)—, φόρτωσις 1—20 Αὔγ.

«ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 12000 τ. όρυζης διὰ Μανιλλαν 70)6, φόρτωσις 'Ιούλιον.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σηματία ἀγγλική) ἀπό Λορέντζο Μαρκές 9700 τ. γαιανθράκων δι' 'Άδεν 40)—, φόρτωσις 5—25 'Ιούλιον.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐξ Πέπελ 9500 τ. μεταλλεύματων διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 6, φόρτωσις 10—27 'Ιούνιον.

«ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ» (παναμ.) ἀπό Τράπανι 7600 τ. ἀλατος δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας 70)—, ἐπὶ δύο λιμένας 72)6, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΛΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἐξ Χούμπερ 6800—7000 τ. γαιανθράκων διὰ Πόρτ Σαΐδ 30)—, φόρτωσις 10—25 'Ιούνιον.

«ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΝ» (παναμ.) ἀπό Σάντο Ντομίγκο 7000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 62)—, ώφιον ἀπό Καύσον 65)—, καντέλλο 15 'Ιούνιον.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (παναμ.) ἀπό Μορμουγκάρο 10.000 τ. μαγγανίζας δι' 'Ιαπω-

νίουν 33)—, μὲ 14 ἀνάντα φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, 1000 τ. φόρτωσιν, 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 12.28 'Ιούνιον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» ἐξ Ρότερνταμ 3200 τ. γαιανθράκων λιμένα 30)—, καντσέλλο 25 'Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Νόρδερν 8000 τ. μεταλλεύματων δι' 'Ανατολ. ἀκτὴν 'Αγγλίας 22)6, ἐπὶ Δυτικῆν 23)6, καντσέλλο 20 'Ιούνιον.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (σημ. Νοτ. 'Αφρικῆς) ἐξ Ντόρμπαν 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Άδεν 40)—, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ 'Αγ. Λαυρεντίου 44000 κουώρτερς γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν — 'Αμέρεραν — 'Αμβούργον ρέιντζ 9)— τὸ κουώρτερ, ἐπὸν Πόρτ Σωτηριαὶ δι' 'Αγγλίαν 11)—, φόρτωσις 10—25 'Ιούνιον.

«ΚΑΡΤΕΡΙΑ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ 'Αγ. Λαυρεντίου 51.000 κουώρτερς γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν — 'Αμέρεραν — 'Αμβούργον ρέιντζ 9)—, φόρτωσις 1—15 'Ιούνιον.

«ΦΕΟΚΥΗΤΩΡ» ἐξ Κούβας 4200 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 65)—, φόρτωσις 13—30 'Ιούνιον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗ» (παναμ.) ἐξ Κούβας 9500 τόν. ζαχάρεως διὰ Κόρραμ Σάχρ 105)— φόρτωσις 16—30 'Ιούνιον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (Λιβανοῦ) ἐξ Βόρειον Ειρηνικοῦ 9.500 τ. γεννικῶν εἰδῶν διὰ Βάλδης Μπαίν—Αρόεντζο Μαρκές κατ' ἀποκοπὴν δολ. 145.000 φίο, φόρτωσις 25 'Ιούλιον—15 Αὔγουστον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (Λιβανοῦ) ἐξ Κούβας 9600 τ. ζαχάρεως διὰ Κόρραμ Σάχρ 105)— φόρτωσις 15—30 'Ιούνιον.

«ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐξ Βόρειον Ειρηνικοῦ 9.000 τόν. γεννικῶν εἰδῶν διὰ Σίδνεϊ καὶ 'Αθελσίδα κατ' ἀποκοπὴν δολ. 140.000 φίο, φόρτωσις 15 'Ιούλιον—8 Αὔγουστον.

«ΕΝΕΔΩΝ» ἐξ 'Αμβούργου 9.000 τόν. μαγγανίζας διὰ Γιοκοχάμαν δολ. 15 φίο, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (π) ἐξ Κάρδιφ η Σουάνης 7000—7700 τ. γαιανθράκων δι' 'Άλεξανδρείας 30)— φόρτωσις 27 'Ιούνιον.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» ἐξ Ρότερνταμ 6.800 τόν. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα 'Ελλάδος 30)— φόρτωσις 20 'Ιούνιον.

«ΣΟΥΥΕΡΤΕ» (παναμ.) ἐξ Βαγκόκ 6.000 τ. όρυζης διὰ Κολόμπο 37)6, φόρτωσις 15—30 'Ιούνιον.

«ΟΥΤΑΧΑΝ» (παναμ.) ἐξ Βαλτιμόρης 8900 τ. λιπασμάτων διὰ Ντώρμπαν δολ. 11 φίο, φόρτωσις 15—20 'Ιούλιον.

«ΕΙΒΟΡ ΡΙΤΑ» (σηματία Καναδᾶ) ἐξ Κούβας 9000 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αμβέρσαν δολ. 13, φόρτωσις 'Ιούνιον—'Ιούλιον.

«ΚΟΥΥΓΚΑΡ» (παναμ.) ἐξ Νότιου Ουάλλας 7700 τ. γαιανθράκων δι' 'Άλεξανδρείας 30)—, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (π) ἀπὸ Πέπελ 7500 τ. μεταλλεύματων δι' 'Αγγλίαν 36)—, ὄφιδον διὰ Μίδδλσεμπρο 37)—, φόρτωσις 15—30 'Ιούλιον.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 7200 τ. γαιανθράκων διὰ Ρεουνίον 42)6, φόρτωσις 'Ιούλιον—Αὔγουστον.

«ΕΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμέρεραν—'Αμβούργον ρέιντζ 9 δολ. 7.90 δοσίνας 'Αμέρεραν η Ρότερνταμ, ἐπὸν διὰ γερμανικούς λιμένας δολ. 8.65, φόρτωσις 20—25 'Ιούνιον.

«ΨΑΡΑ» ἐξ Κούβας 10.000 τ. ζαχάρεως διὰ Καράτσι 102)6, φόρτωσις 25 'Ιούνιο—5 'Ιούλιον.

«ΦΡΕΔΑ» ἐξ Κάρδιφ 6500—7000 τ. γαιανθράκων 27)—, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΥ» (σηματία ἀγγλική) ἐξ Κάρδιφ 7400 τ. γαιανθράκων διὰ Πόρτ Σαΐδ 27)—, φόρτωσις 'Ιούνιον.

«ΓΚΡΑΝΦΟΡΝΤ» (καναδικὸν) ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 41.000 κουώρτερς σιτηρῶν δι' 'Αγγλίαν, 'Αμέρεραν, 'Αμβούργον ρέιντζ 9 δολ. τὸ κουώρτερ, ὄφιδον ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας δολ. 7.90 δοσίνας 'Αμέρεραν η Ρότερνταμ, ἐπὸν διὰ γερμανικούς λιμένας δολ. 8.65, φόρτωσις 20—25 'Ιούνιον.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (π) ἐξ 'Αλεξανδρέττας 9000 τ. χρωμίου διὰ Νόρδερν ρέιντζ 6 δολ., φόρτωσις 'Ιούλιον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Ονδούρας) ἀπὸ Νάρδικ 9300 τ. μεταλλεύματων διὰ Μόμπιλ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 'Ιούλιον—Αὔγουστον.

Χρονοναυλώσεις

«ΛΟΡΔΟΣ ΤΣΩΡΤΣ» (σηματία ἀγγλική) 9700 τ. d. w. (499.000 κ. π. διὰ δέδματος) τάμητος 23)—, ἔνα ταξίδιον ἐξ 'Αγγλίας διὰ Περσικὸν Κόλπου, παράδοσις 13—25 'Ιουνίου εἰς Μπλάσθ. ἐπαναπαρόσσοις εἰς ἔνα λιμένα Περσικοῦ Κόλπου,

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR-TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

G. Tollis Pty Ltd.

SHIP CHANDLERS AND PROVIDORES

Fresh Provisions, Deck and Engine Stores

234 Elizabeth St., MELBOURNE, C.I.

Phone Cent. 1390

Cables & Telegams: "TOLLAD,"

Telephone 2-8829 & 3-1339.

After Hrs. 5-2575 & 4-2656.

P.O. Box 1293.

Telegraphic Address:  
"CAPE TOWN,"  
"FAROSCO."

**Faros & Co. (Pty.) Ltd.**

Ship Chandlers and General Merchants.  
Exporters and importers.

90, Sir Lowry Road, Cape Town.

(OPPOSITE EARLY MORNING MARKET).

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ . . . . .	Φραγκ. Σιγάλας . . . . .	04	2453	ἔφθ. "Άδεν 12 'Ιουν.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ . . . . .	Λ. Κεράνης . . . . .	11	3503	ἔφθ. 'Αρντρόσσαν 5 'Ιουν.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . . . .	υἱοί Ν. Ι. Πατέρα . . . . .	19	4344	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 4 Μαΐου, ἐπισκευή
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ . . . . .	Εὐγενία Ι. Χανδρή . . . . .	18	2974	ἔφθ. 'Αμβούργον 11 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	Έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448	ἔν πλώ ἐκ Ρουέν διὰ Καριτίτο, 10 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	υἱοί Δ. Πανταλέοντος . . . . .	11	4248	ἔφθ. Στεττίνον 9 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Νικ. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Ισπωνίας 6 'Ιουν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλεάδης . . . . .	43	7180	ἄνεκ. Φιλτράου 3 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ . . . . .	υἱοί Γ. Σιγάλα . . . . .	08	2098	ἄνεκ. ἀπό "Άδεν 9 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ . . . . .	Στ. Καναδαριώτης . . . . .	22	988	ἀργεῖ Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι . . . . .	17	7777	ἔφθ. Καραϊσίτ 5 'Ιουν.
ΑΚΤΗ . . . . .	«άδ. Λιθανού» Α. Ε. . . . .	43	7194	ἔφθ. Σαδόναν 10 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Α' Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	ἔφθ. Βαλτιμόρη 12 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 5 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΛΙΚΗ . . . . .	άδ. Λιθανού . . . . .	44	7176	ἄνεκ. Λεγκιστ 26 Μαΐου διὰ Βαγκούσερ
ΑΛΦΕΙΟΣ . . . . .	«άδ. Λιθανού» Α. Ε. . . . .	43	7194	ἄνεκ. Σιγκαπούρην 7 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΜΕΡΙΚΗ . . . . .	Α. Λούζης . . . . .	43	7176	ἔφθ. Καλκούταν 1 'Ιουν. (εἴτα Βομβάνη)
ΑΜΦΙΑΛΟΣ . . . . .	'Αν. Καλλίνικος . . . . .	22	578	ἀργεῖ Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	21	325	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	Λασιμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7177	εἰς Βομβάνη 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΣ . . . . .	'Ιω. Μ. Γουλανδρής . . . . .	22	2038	ἔφθ. Γδύνια 2 'Ιουν.
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ . . . . .	Π. Τζανετάτος . . . . .	92	951	εἰς ταξίδιαν ἐν Ἐλλάδι
ΑΝΝΑ . . . . .	Ν. Λυκιστρόπουλος . . . . .	19	5173	εἰς Καράτσι 10 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή . . . . .	21	4358	ἔφθ. Κάμπτεν 6 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΥΔΗ	Ν. Κονδύλη . . . . .	42	7191	ἔφθ. Τοκοπίλλα 11 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος» . . . . .	18	5685	διῆλθεν Σιγκαπούρην 28 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
ΑΞΙΟΣ . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ . . . . .	Λασιμός καὶ Πατέρας . . . . .	43	7176	ἔφθ. Καλκούταν 9 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ . . . . .	Μαρής Εμπειρίκος . . . . .	21	4786	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπό 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ . . . . .	'Ελληνικόν Δημόσιον . . . . .	18	5532	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπό 12 Δεκ.
ΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	41	7460	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν. διὰ Βαλταράσιο
ΑΡΜΑΘΙΑ . . . . .	άδ. Γιαναγά καὶ Σια . . . . .	19	4683	εἰς Ναϊν ("Από Ανατολής") 2 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	17	5692	εἰς Βομβάνη 1 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε. . . . .	38	4854	άνεκ. Χονολουλού 29 Μαΐου διὰ Μανίλλαν
ΑΣΤΕΡΙΣ . . . . .	"Εκτωρ Δρακούλης . . . . .	43	7176	άνεκ. Μασσάβαν 21 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Λιθανός . . . . .	43	7176	εἰς Μανίλλαν 9 Μαΐου (εἴτα Παναμάν)
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	43	7176	διῆλθε Σουεζ 4 'Ιουν. διὰ Σατηγκόν
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	υἱοί Ν. Βερνίκου . . . . .	20	7744	διῆλθε Μπαλπόα 6 'Ιουν. διὰ Μασσάβαν
ΒΙΓΡΙΝΙΑ . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	44	7176	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου διὰ Αγγλίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Ἐλληνική» Α. Ε. . . . .	44	1923	άνεκ. Αμδούργον 6 'Ιουν. διὰ Κατάνην
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ . . . . .	Ρ. καὶ Π. Βεργοτῆς . . . . .	20	6343	άνεκ. Σιγκαπούρην 26 Μαΐου διὰ Φουάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. . . . .	«Ἀλμπατρός» Α. Ε. . . . .	18	4289	άνεκ. Κάλλιαρι 9 'Ιουν. διὰ Δάντσιγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ. . . . .	«Ἄτλαντις» Α. Ε. . . . .	21	721	ἀργεῖ Πειραιά 14 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ . . . . .	άδ. Γράτου . . . . .	44	7176	ἔφθ. Βαγκούσερ 9 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ . . . . .	«Ηπειρωτική» Α. Ε. . . . .	13	4044	εἰς Ιμίανες Ἰνδῶν 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. Ευπιειρίκου . . . . .	21	5728	ἔφθ. Σίδνευ (Νέας Σκωτίας) 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ . . . . .	Θ. Ἐπιφανειάδης . . . . .	43	776	διῆλθε Ταματάνη 1 'Ιουν. διὰ Νόστο Μπέ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ . . . . .	άδ. Ανδρεάδη . . . . .	43	7176	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διὰ Χάρδην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	44	7176	διῆλθε Πιβραλτάρ 11 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ . . . . .	άδ. Συνοδινού . . . . .	24	2740	ἔφθ. Γκρείτζενμάουθ 5 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	06	3016	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ . . . . .	υἱοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	18	5275	ἔφθ. Κολόμπι 1 'Ιουν.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ . . . . .	Π. Α. Κυδωνίευς . . . . .	26	4862	εἰς Γαλάτατο 6 'Ιουν. ύπὸ φόρτωσιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ . . . . .	«Αίγαιον» Α. Ε. . . . .	44	7207	άνεκ. Πόρταρ Αθρούρ 9 'Ιουν. διὰ Βορδώ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ . . . . .	Π. καὶ Β. Πανταλέων . . . . .	43	7176	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 11 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ . . . . .	Διαμ. Πατέρας . . . . .	19	5253	ἔφθ. Μαυρίκιον 5 'Ιουν.
ΔΙΡΦΥΣ . . . . .	άδ. Πατέρα . . . . .	43	7176	εἰς Ντουκούν 2 'Ιουν.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	άδ. Λιθανόν . . . . .	37	4839	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΒΡΟΣ . . . . .	Καδώ Σιγάλα . . . . .	25	1412	ἀργεῖ Αμπελάκι 14 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7244	ἔφθ. Χερσόνα 8 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ . . . . .	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» . . . . .	27	4163	ἀργεῖ Καράτσι ἀπό 13 'Απρ., ἐπισκευὴ
ΕΛΕΝΗ Δ. . . . .	«Αλκυών» Α. Ε. . . . .	44	7176	άνεκ. Σαιν Ναζάρη 5 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Δ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	άνεκ. Λόδς "Αντζελές 3 'Ιουν. διὰ Μπώρμπαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Δ. Σταθάτος καὶ Σια . . . . .	43	7176	άνεκ. από Σπιν Σάτιδ 2 'Ιουν. διὰ Μπάχρειν
ΕΛΕΥΣΙΣ . . . . .	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης . . . . .	21	1549	ἀργεῖ Πειραιά 14 'Ιουν.
ΕΛΣΗ (ἐπιβατ.) . . . . .	Ίω. Τόγιας . . . . .	29	1493	εἰς ἀκτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ . . . . .	άδ. Μαζαρόπη . . . . .	22	3553	ἀργεῖ Πειραιάς ἀπό 21 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ . . . . .	«Ἐλληνική» Α. Ε. . . . .	16	2081	ἔφθ. Χούλη 11 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ . . . . .	Γ. Χρ. Λασιμός . . . . .	44	7176	άνεκ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 'Ιουν. διὰ Δουγκέρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ . . . . .	«Ἐλληνική» Καλλιμαν. . . . .	44	7207	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουν. (διὰ Γένοβαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ . . . . .	«Ἐλληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε. . . . .	43	7176	ἔφθ. Τσάρλεστον 10 'Ιουν. (διὰ Γένοβαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πρίντεψ . . . . .	19	1492	εἰς Θεσ (νίκην) 1 'Ιουν.
ΕΛΠΙΣ . . . . .	Άντ. Χάλαρης . . . . .	44	452	ἔφθ. Πειραιάς ἐν Ἐλλάδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	43	235	ἀργεῖ Πειραιάς 14 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ . . . . .	Νεγρεπ. — Σταθάτος . . . . .	44	7198	έφθ. Λόδς "Αντζελές 9 'Ιουν. (διὰ Λονδίνον)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ . . . . .	Καδώ Σιγάλα . . . . .	21	2369	άνεκ. Μπόναν 10 'Ιουν. διὰ Ριτζέκαν
ΕΥΑΝΘΙΑ . . . . .	υἱοί Π. Γουλανδρή . . . . .	43	7244	άνεκ. Βορδών 6 'Ιουν. διὰ Παραμαρίπο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύη. Ι. Χανδρή . . . . .	43	7177	άνεκ. Βομβάνη 11 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΕΥΗΝΟΣ . . . . .	«Λιθανός» Α. Ε. . . . .	19	5627	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν. διὰ Θεσ (νίκην)
ΕΥΘΑΛΙΑ . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	18	3551	διῆλθε Παναμάν 7 'Ιουν. διὰ Αγγλίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεύτης . . . . .	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 9 'Ιουν. διὰ Κείτ Τάουν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	ἔφθ. Σαδόναν 3 'Ιουν. διὰ Αμέρεραν 5 'Ιουν. διὰ Κων (πολιν)
ΗΠΕΙΡΟΣ . . . . .	Άρρ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	18	5572	άνεκ. Τακοράντι 1 'Ιουν. (διάταγας)
ΗΡΩΝ II . . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	44	1923	εἰς Μπάρι 3 'Ιουν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ . . . . .	έτ. «Ιόνιον» . . . . .	44	7198	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διὰ Οζάκαν
ΘΕΜΩΝΗ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	44	7198	άνεκ. Πειραιάς 14 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άνεκ. Σιγκαπούρην 1 'Ιουν. διὰ Οζάκαν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοί Σπ. Πολέμη . . . . .	42	2865	άνεκ. Αδεν 28 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	37	4815	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουν. διὰ Θεσ (νίκην)
ΘΕΤΙΣ . . . . .	«Ηλ. Χατζηλίας . . . . .	30	4123	εἰς Πειραιάς 14 'Ιουν.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε. . . . .	88	1356	ἔφθ. Κωνσταντζαν 6 'Ιουν.
ΙΑΚΩΒΟΣ . . . . .	Γ. Αγγελίδης . . . . .	01	2107	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουν.
ΙΓΟΡ . . . . .	Λώ. καὶ Πεζάς . . . . .	43	7176	έφθ. Ημέδεν 13 'Ιουν.
ΙΘΑΚΟΣ . . . . .	«Εκτωρ Δρακούλης . . . . .	06	3916	διῆλθε Σουεζ 1 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΙΑΣΙΣΣΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	15	4724	εἰς Κοτόνου 2 'Ιουν.
ΙΡΙΣ . . . . .	Ίω. Παλαιοκρασσάς . . . . .	11	1881	

ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	44	7176	εις λιμένας 'Ιαπωνίας 10 'Ιουν.
ΙΩ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	οίκογ. Γουλανδρή . . . . .	44	7176	έφθ. 'Αμπαντάν 2 'Ιουν. (είτα Βασσάραν)
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. 'Αθηνώα κλπ.	44	10441	έφθ. Κιουρασάα 8 'Ιουν.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ . . . . .	Μαρκέτος - 'Άγγελάτος	27	1600	είς 'Αμβέρσαν άπό 1 Νοεμβρ., επισκευή
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Λουκάς Νομικός . . . . .	28	1594	εις Θεσσαλονίκην 1 'Ιουν.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	Μάρκος. Φράγκος . . . . .	12	3442	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ . . . . .	«Χανδρής» Α. Ε. . . . .	42	7035	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑ (έπιδατ.)	«Έλλην» Μεσού. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Μάσσαλιαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	Ίω. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	διήλθε Φάλμουθ 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	άργει 'Αμπελάκι 14 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. δι. 'Οδησσόν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος . . . . .	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουν. δι. 'Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	43	7176	έφθ. Ρουέν 9 'Ιουν.
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν. δι. 'Αμβέρσαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	άνεχ. Νανάιμο 8 'Ιουν. διά Ντρόμπταν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε. . . . .	43	10448	διήλθε Σουεζ 12 'Ιουν διά Ράς Τανούρα
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	εις 'Εμπεδε 8 'Ιουν, επισκευή
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανείάδης . . . . .	44	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 26 Μαΐου 8 'Ιαπωνίαν
ΚΟΖΑΝΗ	«Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	είς κρατικάς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανείάδης . . . . .	43	7176	άνεχ. Μελδούρην 10 'Ιουν. δι. 'Αδελαδία
ΚΟΝΙΤΣΑ	«Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	εις άκτοπλοϊκά δρομολόγια
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδ.)	«Έλλην» Μεσού. Γραμματί	11	3874	άναχρει ἐν Πειραιώς 18 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μόστρος . . . . .	44	7244	έφθ. Πόρτ. 'Αλφερέν 9 'Ιουν. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	εις Πουέρτο Λά Κρούζ 2 'Ιουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .	27	4950	εις Καλκούταν 4 'Ιουν.
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιθανών» Α. Ε. . . . .	43	7244	ύπό φόρτωσιν εις Ντουγκούν 1 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	διήλθε Βερμούνδος 2 'Ιουν. δι. 'Ιταλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	άργει Πειραιά άπό 12 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος . . . . .	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Ιουν. δι. 'Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί Κ. Η. Λαιμού . . . . .	43	7176	έφθ. Σιγκαπούρην 12 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς . . . . .	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διά Χάδρην
ΚΩΣ.	Ευ. Καραβία . . . . .	21	900	εις πειραεικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε. . . . .	25	964	διήλθε Κρίστομπαλ 29 Μαΐου δι. 'Ιαπωνίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 10 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζήδης . . . . .	28	4573	έφθ. Ρουέν 8 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	διήλθε Φάλμουθ 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΛΥΡΑΣ . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	45	7177	
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδιοῦ . . . . .	19	4046	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	*Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανὸς . . . . .	89	2187	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμός . . . . .	12	4707	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς καὶ Πεζάς . . . . .	43	7244	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης . . . . .	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός . . . . .	33	486	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε. . . . .	44	7176	
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεόργης . . . . .	23	1175	
ΜΑΡΠΗΝΣΑ	Ν. Εύσταθιος . . . . .	19	5476	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ι. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	
ΜΕΜΦΙΣ	«Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρασκούλης . . . . .	41	7157	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρο. Λ. Καμπτάνη . . . . .	20	5227	
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος Α. Ε. . . . .	43	7207	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	Ν. Εύσταθιος . . . . .	44	7176	
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Γ. Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρφᾶς . . . . .	45	7247	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	43	7176	
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	Έμμ. Χατζηλίας . . . . .	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρων & Σια . . . . .	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά . . . . .	43	7244	
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Καΐρης . . . . .	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Κ. Μίχαλος . . . . .	13	4342	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Οκεανόπορος» Α.Ε. . . . .	43	7194	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφρεύς» Α. Ε. . . . .	19	5175	
ΞΑΝΘΗ	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	41	674	
ΟΘΩΝ	Φασφαλοί καὶ Σια . . . . .	44	7176	
ΟΛΓΑ	Έμπτορ. - 'Εφοπλιστική	43	7243	
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσου . . . . .	45	7176	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Άτλαντικός» Α. Ε. . . . .	18	5525	
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράπετο» Σο . . . . .	17	3704	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ. . . . .	19	5182	
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Οκεανός» Α. Ε. . . . .	20	5194	
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λυκισραδόπουλος . . . . .	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραβίας . . . . .	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιβανός . . . . .	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ν. Νικολασίδης . . . . .	21	601	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνω Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	
ΠΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος καὶ Σιά . . . . .	15	999	
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου—Δούκας . . . . .	31	200	
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαράνη . . . . .	20	1130	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνια» Α. Ε. . . . .	43	7176	
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	Μ. Νομικός . . . . .	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ	υιοί Π. Κουλανδρῆ . . . . .	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	23	4693	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός . . . . .	43	7176	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον . . . . .	43	3610	
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	44	7207	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	

ΠΟΠΗ	
ΠΡΕΝΤΟΝ	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	
ΡΟΔΟΠΗ	
ΡΟΔΟΣ	
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	
ΣΑΜΟΣ	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	
ΣΕΡΡΑΙ	
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ	
ΣΟΥΔΙΩΤΗΣ	
ΣΟΥΝΙΟΝ	
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	
ΣΤΑΜΟΣ	
ΣΤΑΥΡΟΣ	
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	
ΣΤΡΥΜΩΝ	
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	
ΣΥΡΟΣ	
ΤΑΚΗΣ Κ.	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	
ΤΕΤΗ (έπιδ.)	
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	
ΤΗΝΟΣ	
ΤΡΙΤΩΝ	
ΥΔΡΑΙΟΣ II	
ΥΠΕΡΙΩΝ	
ΦΛΟΓΑ	
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	
ΦΛΩΡΙΝΑ	
ΦΡΑΓΚΙΣ	
ΦΡΕΔ	
ΦΩΤΕΙΝΗ	
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	
ΧΑΛΚΗ	
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	
ΧΙΟΣ	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	
ΧΡΥΣΗ	
ΨΑΡΑ	
ΩΚΕΑΝΟΣ	

Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
Καττούλας και υιόι	06	2088	έπισκευή εἰς Αμέρεσαν 10 'Ιουν., έπισκευή διήλθε Τρίνινταν 11 'Ιουν. διὰ Μαδαγασκάρην
Βαγιάννης και Σια	16	1765	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν. καὶ Χαλκίδη 9
έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άνεχ. Νεάπολιν 8 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
«Ελληνική Α. Ε.	44	1923	εἰς Ρουέν 10 'Ιουν.
έτ. «Τρανσόπετρόλ»	17	4908	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν. διὰ Χάρην
έτ. Πετρούστης - Γ. Τάνες	01	3634	άργει Πειραιά 12 'Ιουν. 1948
υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	άργει Πειραιά 17 Φεβρ. 1948
Σιγάλα - Κουλουκούνη	43	7207	έφθ. Μίδδλεσμπρο 5 'Ιουν.
Έλληνικον Δημόσιον	21	725	«ΙΔΕ: ΜΑΡΙΑ ΛΩ», ως μετωνυμόσθιη
Έλληνικόν Δημόσιον	22	4949	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουν. διὰ Βόρ. Γαλλίαν
«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
Λώς και Πεζάς	43	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διὰ Χάρην
Μιχ. Κουλουκούνης	44	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 9 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
Δ. Φαφαλίδης	14	3801	έφθ. Ρότερνταμ 4 'Ιουν. καὶ Χούλη 10
«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Κοσσίν 8 'Ιουν. (διὰ Καράτσι)
Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Λός Αντέλες 7 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άνεχ. Κολόμπο 8 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 9 'Ιουν. διὰ Γύνιναν
Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
Κατσουλάκος	20	471	έφθ. Μίδδλεσμπρο 9 'Ιουν. διὰ Γύνιναν
άδ. Λαιμού	13	4221	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
Κουλουθόν - Εμπειρίκου	18	5687	εἰς Κύπρον 2 'Ιουν.
άτμ. Σιγάλα	43	1742	άνεχ. Περισκόν κόλπον 3 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
Λουκάς Νομικός	20	844	εἰς Βομβάνη 2 'Ιουν.
Δ. Ι. Χαροπῆς	43	10448	έφθ. Τεργέστην 9 'Ιουν.
Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άνεχ. Ματάντι 7 'Ιουν. διὰ Φρητάουν
Ποθ. Μιτάκιας κλπ.	11	1459	εἰς Αντέλες 14 'Ιουν. διὰ Αγγλίαν
άδ. Γράτσοι	44	7207	εἰς Απελάκι 14 'Ιουν.
Άθαν. Κουλουράς	30	4557	εἰς Μπαρέιν 5 'Ιουν.
Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	εἰς Μπαρέπουλ 9 'Ιουν.
έτ. Θαλάσσιοι Σιδ)μοί	05	480	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 8 'Ιουν.
Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Ιουν.
Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	εἰς ταξίδιον ἐν Έλλαδι
Θεμ. Σταφυλόπατης	27	757	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έφθ. Τεργέστην 11 'Ιουν.
I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν. διὰ Χάρην
«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διὰ Χάρην
Έλληνικόν Δημόσιον	45	470	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	εἰς Βενετίαν 4 'Ιουν. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	έφθ. Ρότερνταμ 12 'Ιουν.
Σιδεράτος	12	655	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	
Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	
Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	

## Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	
ΑΓΓΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	
ΑΖΟΥΕΡΟ	
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιβατ.)	
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	
ΑΝΔΡΕΑΣ	
ΑΝΝΙΤΣΑ	
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	
ΑΡΙΩΝ	
ΑΡΟΖΑ	
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Π.	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	
ΒΑΣΙΛΗΣ	
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	
ΒΥΡΩΝ	
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	
ΓΙΑΝΝΗΣ	
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	
ΓΚΛΟΡΙΑ	
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	

έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άργει Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
έτ. «Κουάρτιο»	43	7160	άνεχ. Ρότερνταμ 28 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
έτ. «Λαζουέρο»	44	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 1 'Ιουν. διὰ Ντουγκούν
έτ. «Τσάκρες»	98	1573	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Χούλλη 2 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
έτ. «Ωκεανός»	19	5869	άνεχ. Κοτσισάγκ 3 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
έτ. «Τρανσατλαντικός»	18	7717	άργει Ρότερνταμ ἀπὸ 23 Απρ.
έτ. «Σάμοσος»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς Βομβάνη ἀπὸ 14 Μαΐου
Κ. Κονιαλίδης	14	4046	έφθ. Σουέζ 1 'Ιουν. ἐκ Περσίας
έτ. «Μηνάς»	08	1763	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουν. διὰ Βεγγάζην
έτ. «Πονούκος	04	4784	έφθ. Ρότερνταμ 10 'Ιουν.
έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς Ριτζέκα 1 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν.
έτ. «Αριστομένης»	42	7176	διήλθε Τρίνινταν 4 'Ιουν. διὰ Μπατόν Ρούζ
έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Πόρτ Ω Πρίνς 8 'Ιουν. διὰ Θιουντάν Τρουζίλλο
έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Μαΐου διὰ Ριτζέκα
έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Σιεμφούργκος 7 'Ιουν.
έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	άνεχ. Βασιλικό 1 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Λίβερπουλ ἀπὸ 31 Μαρτίου
έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Πειραιά 14 'Ιουν.
«Παναμένιαν Λάιν»	27	17226	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
έτ. «Νόρθ Αμέρικαν»	21	8206	άνεχ. Γλασκώνη 1 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιουν. διὰ Μακόρις
έτ. «Ατλαντικός»	44	7247	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δι' Αλεξανδρείαν
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Αζέρας 4 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
έτ. «Ατλαντικός»	49	7260	διήλθε Αζέρας 4 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιουν. διὰ Καρντένας
έτ. «Ατλαντικός»	43	7200	έφθ. Μπεντί Μπαντάρ 3 'Ιουν.
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Καράτσι
έτ. «Ατλαντικός»	43	10928	διήλθε Κολόμπο 5 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
έτ. «Ατλαντικός»	49	10900	διήλθε Σουέζ 30 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Αζέρας 2 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιουν. διὰ Καρντένας
έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Μπεντί Μπαντάρ 3 'Ιουν.
έτ. «Ατλαντικός»	44	7247	άνεχ. Ντουγκούν 6 'Ιουν. διὰ Γιαβάτα
έτ. «Αρκτούρος»	27	4889	άνεχ. Αμβερσαν 1 'Ιουν. διὰ Σάντος
έτ. «Κρούνες»	19	5670	άνεχ. Πουάν Νουάρ 3 'Ιουν. διὰ Λιμπρεδίλλα
έτ. «Τριντέντε»	20	2310	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 31 Μαρτ.
έτ. «Κορονάντο»	43	7160	έφθ. Κοσσίν 1 'Ιουν.
έτ. «Λεβδάντε»	43	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 28 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
έτ. «Βιρόνα»	05	339	άργει Φάλκεμπεργκ ἀπὸ 14 Νοεμ.
έτ. «Γλαύκος»	18	5222	έφθ. Σιγκαπούρην 8 'Ιουν.
έτ. «Λάμα»	49	2370	εἰς Σάντερλαντ υπὸ συμπλήρωσιν
έτ. «Δώρα»	19	640	εἰς ταξίδια Ελλάδος—Αίγαυπτου
έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	εἰς Βέρα Κρούζ 10 'Ιουν.
έτ. «Ούρουγκανάς»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 19 Απρ.
έτ. «Αράκοπο»	12	6348	άνεχ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 3 'Ιουν. διὰ Μπέιρα
έτ. «Διεπνής»	49	10892	εἰς Πουέρτα 7 'Ιουν.
έτ. «Σάμοσος»	44	7216	έφθ. Βέρα Κρούζ 7 'Ιουν.
έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Μόμπιλ 30 Μαΐου διὰ Χαδάνναν

ΔΙΩΝΗ .....	έτ. «Πάξιν» .....	20	6157	εις "Απω 'Ανατολήν 1 'Ιουν.
ΔΡΥΑΣ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	22	5490	άργει Πειραιά 14 'Ιουν., έπισκευή
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	812	άργει Σύρου 12 'Ιουν.
ΕΚΟΥΑΤΟΡ .....	έτ. «Άλαβάστρος» .....	20	5107	εις Πόρτα Σαΐδ από 28 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	20	7631	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 2 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ .....	έτ. «Άταλάγια» .....	21	3345	άργει Κάρδιο από 2 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ .....	Έμμ. Γιαννουλάτος .....	28	6252	άργει Μπάρρου από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ .....	έτ. «Αταλάγια» .....	10	1441	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 2 'Ιουν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Καρρίμπεαν» .....	43	7207	διηλθεν 'Οραν 7 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΕΝΣΦΑΝΤΑ .....	έτ. «Ενσενάντα» .....	44	7207	έφθ. Γδύνιαν 2 'Ιουν.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ .....	έτ. «Πομαρόζα» .....	43	7176	άνεχ. Μόζ 23 Μαΐου διά Πόρτα 'Αλμπέρνι
ΕΡΑΤΩ .....	έτ. «Διεθνής» .....	43	7225	έφθ. Τζέδδαν 2 'Ιουν. καὶ Σουέζ 9
ΕΥΓΕΝΙΑ .....	έτ. «Ειρήνη» .....	19	2624	άνεχ. Μόμπιλ 4 'Ιουν. διά Γκάλεστών
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	43	7176	άνεχ. Σαίν Τζών 30 Μαΐου διά Τέλ 'Αβιδ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	45	7176	διηλθεν 'Αδεν 5 'Ιουν. δι 'Αγγλίαν
ZAN .....	έτ. «Ορινόκο» .....	44	7165	έφθ. Ντεμεράρα 5 'Ιουν.
ΗΓΚΑ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7191	έφθ. Σαντιάγκο 3 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
ΘΕΟΔΩΡ .....	έτ. «Θεοδώρ» .....	19	5524	έφθ. Σουέζ 1 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	43	7200	διηλθεν Σουέζ 5 'Ιουν δι 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) .....	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .....	25	5090	άργει Γκρήνοκ από 24 Μαρτ., έπισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ .....	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .....	44	7176	διηλθεν Κρίστομπαλ 30 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.) .....	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .....	29	9096	εις Πούροτο λά Κρουζ 4 'Ιουν., έπισκευή
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ) .....	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .....	16	4710	άργει Βαλτιμόρη από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .....	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .....	44	7198	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΣΠΑΧΑΝ .....	Σ. Α. 'Ατυχίδης .....	19	5636	έφθ. Ριτζέκα 6 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ .....	έτ. «Κορρεντάρ» .....	43	7176	εις Πόρτ 'Αλφρεντ 6 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ) .....	έτ. «Αριόνα» .....	22	8432	άνεχ. Τρίνινταντ 22 Μαΐου δι 'Αργεντινήν
ΚΑΜΠΕΡΡΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	13	7710	άργει Γένοβαν από 19 Μαρτ., έπισκευή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Κανόπους» .....	44	7157	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 Μαΐου διά Ντώρμπιταν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ .....	έτ. «Ντέλ-Ρέϋ» .....	12	3923	έφθ. 'Αμβούργον 1 'Ιουν.
ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ) .....	έτ. «Μπράϊτ Στάρ» .....	19	5771	εις Νέαν 'Υόρκην από 30 Μαΐου
ΚΑΝΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ .....	έτ. «Λουτσίντα» .....	18	480	άργει 'Αμπελάκι 14 'Ιουν.
ΚΑΝΤΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	έτ. «Στάρ» .....	19	3332	άνεχ. 'Αλεξανδρέτταν 1 'Ιουν. διά Θέουταν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Καρέτο» .....	43	7160	παρελθόμητο εἰς Λονδίνον 9 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Κατερίνα» .....	03	491	έφθ. Αμβούργον 6 'Ιουν.
ΚΑΤΙΝΑ .....	έτ. «Αλμπάτρος» .....	43	892	εις ταξιδιώτικη Πειραιώς—Βεγγάζης
ΚΑΤΟΥΜΠΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	13	9424	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ., έπισκευή
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κένταυρος» .....	19	6064	άνεχ. 'Οζάκαν 30 Μαΐου διά Μανίλαν
ΚΛΕΙΟ .....	έτ. «Αρίγκα» .....	43	7176	διηλθεν Κολόμπα 6 'Ιουν. 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	έφθ. Βαλτιμόρη 6 'Ιουν.
ΚΟΚΕΡΕΛ .....	έτ. «Κάντιας» .....	04	3479	έφθ. Τσιτταχκόγκ 2 'Ιουν.
ΚΟΡΑ .....	Π. Γασταρινάτος .....	06	817	έφθ. Βηρυττον 4 'Ιουν.
ΚΟΥΓΚΑΡ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	19	5758	έφθ. 'Αλγερίουν 4 'Ιουν.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ .....	έτ. «Σφίγγη» .....	06	704	εις ταξιδιώτικη Πόρτα Σαΐδ—Βεγγάζης
ΚΥΡΗΝΕΙΑ .....	Παναμαϊκή έταιρη .....	11	7527	διηλθεν Σουέζ 7 'Ιουν. δι 'Αυστραλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	έλληνες άγορασται .....	45	7146	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 4 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Παναμερικάνω» .....	44	7176	εις Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ .....	έτ. «Άτλαντικο» .....	43	7176	εις λιμένας Ιαπωνίας 1 'Ιουν.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ) .....	έτ. «Άτλαντικού» .....	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ) .....	έτ. «Άντόρ» .....	21	8206	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ .....	N. Γ. Λιβανός .....	48	5650	άνεχ. Καζαππλάγκαν 7 'Ιουν. δι 'Ινδίας
ΜΑΚΕΝΑ II .....	έτ. «Ωρίων» .....	44	2883	άνεχ. Τρίνινταν 8 'Ιουν. διά Μοέγκο
ΜΑΚΙΚΙ .....	έτ. «Κρούζες» .....	17	5924	έφθ. Καράστι 5 'Ιουν.
ΜΑΝΤΟΝΝΑ .....	Π. Φιλίνης .....	42	855	άργει Λήθ 12 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ εις άγγυλους
ΜΑΝΤΩ .....	έτ. «Φωσίσιαν» .....	42	7176	έφθ. Γδύνιαν 5 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ .....	έτ. «Ούλτραμαρίνα» .....	43	7160	εις λιμένας Ιαπωνίας 6 'Ιουν.
ΜΑΡΖΟΥ .....	έτ. «Πούντα 'Άλτα» .....	19	2660	έφθ. Μοέγκο 4 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ .....	έτ. «Κρυστάλλα» .....	20	3326	έφθ. Γάνδην 2 'Ιουν. καὶ 'Αμβέρσαν 9
ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Σάν Γκεράσιμος» .....	20	3483	εις Πουλών Πίτρ 1 'Ιουν.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) .....	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	διηλθεν Κρίστομπαλ 5 'Ιουν. δι 'Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ .....	έτ. «Πρώρα» .....	01	3568	έφθ. Καράστι 8 'Ιουν.
ΜΕΝΤΑΣ .....	Σ. Γ. Οίκουνομίδης .....	43	771	εις ταξιδιώτικη Χάφιας—Ιταλίας
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ .....	έτ. «Μοντίζο» .....	19	4999	έφθ. Βόρκιγκτων 4 'Ιουν.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) .....	έτ. «Αρίόνα» .....	19	7588	έφθ. Βαλτιμόρη 7 'Ιουν.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ .....	έτ. «Ζαράτι» .....	18	4965	έφθ. Πειραιάν 5 'Ιουν. καὶ Θ) νίκην 7
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ .....	έτ. «Ούλτραμάρε» .....	20	6895	άνεχ. Φράτουσ 8 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΜΠΟΥΝΤΥ .....	έτ. «Βέριτας» .....	21	1138	άργει εις Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ .....	έτ. «Χάρι» .....	43	7196	έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) .....	έτ. «Αρίστας» .....	43	7176	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 24 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Καρρίμπιαν» .....	43	7176	έφθ. Βουδάνη 4 'Ιουν.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) .....	έτ. «Ναφτόλ» .....	20	6416	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 3 'Ιουν. δι 'Αγγλίαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	20	10474	άνεχ. Χάφιαν 9 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.) .....	έτ. «Πανορμίτης» .....	19	2592	εις Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου
ΝΙΚΗ .....	έτ. «Βικτώριος» .....	29	4386	έφθ. Μανίλαν 5 'Ιουν.
ΝΟΡΑ .....	έτ. «'Ηστερν Σιφάριγκ» .....	43	7176	έφθ. Σάουντα 1 'Ιουν.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ) .....	έτ. «Σόνα» .....	43	7176	άνεχ. Νεάπολιν 6 'Ιουν. διά Λά Γκουατίρα
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ .....	έτ. «Σίλιετ» .....	42	7191	έφθ. Βρέμην 8 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ .....	έτ. «ερεδάτη» .....	44	7207	διηλθεν Ντατζένες 7 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ) .....	έτ. «Ναφτόλ» .....	20	7030	εις Μασσαλίαν από 19 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .....	έτ. «Φάν~γι» .....	45	7148	διηλθεν Κων(πολίν) πολίν 8 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	άνεχ. Νάρδιν 3 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	άνεχ. Ο'ζάκα 4 'Ιουν. διά Βαγκούνηρ
ΝΤΕΡΝΑ .....	Τζάν Λιβανός .....	15	5751	άργει Α'μπέρσαν από 7 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΑ .....	έτ. «Κεμπάκο» .....	21	5531	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουν.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....	έτ. «Γκαμπά» .....	44	7244	άνεχ. Ντουγκούν 23 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ) .....	έτ. «Αριόνα» .....	48	10750	άνεχ. Πόρτ Neches 2 'Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) .....	έτ. «Ολύμπικο 'Οιλ» .....	49	18000	εις Σπάτρουσ Πόιντ υπό συμπλήρωσιν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ .....	έτ. «Άλεξ Γούναρς» .....	19	5701	έφθ. Α'μπέργον 1 'Ιουν.
ΠΑΝ .....	έτ. «Γρεβάτη» .....	19	7031	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	έτ. «Άμαρυλλις» .....	20	5595	εις Μπλάσι. ΕΠΩΛΗΘΗ εις Τούρκους
ΠΑΡΑΛΟΣ II .....	έτ. «Σαπφώ» .....	44	7223	διηλθεν Κρίστομπαλ 27 Μαΐου δι 'Ιαπωνίαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ .....	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα .....	18	6049	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουν. διά Χαδάνναν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ .....	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα .....	19	5555	εις Πόρτο 'Εμπέντοκλε 4 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ .....	έτ. «Κοντινεντάλε» .....	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	έτ. «Πασάφικ» .....	44	7212	διηλθεν Κρίστομπαλ 28 Μαΐου δι 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛΑ .....	έτ. «Ναδιέρα» .....	19	6040	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. διά Γένοβαν

ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	είς Βαλτιμόρην άπό 27 Μαΐου
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναδίερα»	20	2606	άνεχ. έκ Περούβιας 8 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	6109	παραμένει εἰς Καράτσι από 18 Απρ. έπισκευή
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Γενοβάν από 4 Απρ., διασκευή
ΠΟΙ-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	έφθ. Βόργκικτων 9 Ιουν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Νοβορωσίκην 9 Ιουν.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	όργει Μασσαλίαν από 28 Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	όργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΤΣΙΑ	έτ. «Προβιντέντσια»	21	9550	εἰς Χούστον 4 Ιουν.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβένιτο»	19	5055	άνεχ. Καλκούταν 30 Μαΐου διά Βομβάνη
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεχ. Σίδνεϋ (Αντστραλίας) 9 Ιουν. διά Νεάπολιν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Έμπρεσα»	42	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Ιουν. διά Βίλμιγκτων
ΡΕΝΑ	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει Πειραιά από 5 Μαΐου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	διηλθεν "Άδεν 1 Ιουν. διά Βομβάνη
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Αλεξανδρειαν από 6 Μαρτ.
ΡΟΥΛ (παναμ.)	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Τρίνινταντ 2 Ιουν.
ΣΑΜΟΥΑ	Ι. Πελτέκης	99	1109	άργει Αλεξανδρειαν από 8 Αύγ. 1948
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	άργει Πειραιά 14 Ιουν., έπισκευή
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διηλθεν Κριστομπαλ 2 Ιουν διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	εἰς Χάιφαν από 7 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	άργει Καλκούταν από 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διηλθεν Τρίνινταντ 20 Μαΐου διά Ντώρμπιταν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 7 Ιουν. διά Εμδεν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	7166	άνεχ. από Κιτακογάσωνα 29 Μαΐου (διαταγαγάς)
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	3864	εἰς Μπλάθι από 9 Μαΐου
ΣΑΝΦΟ	έτ. «Σούντ Άμερικάν»	44	2606	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 4 Ιουν. διά Πόρτ Ρούαγιαλ
ΣΑΡΑΓΙΑ	έτ. «Ναδ. Σούντ. Αιερίκ.»	44	7212	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 Μαΐου διά Τεργεότην
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	7176	άργει Χάρδην από 3 Απρ., έπισκευή
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	3726	έφθ. Μπέλφαστ 7 Ιουν.
ΣΩΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	7198	έφθ. Κόμπε 6 Ιουν.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	5354	έφθ. Τσιτταγκόκ 29 Μαΐου
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαστόρες»	10	9547	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 Μαΐου διά Καλλάρ
ΣΠΙΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊδός»	43	3649	άνεχ. Τσιτταγκόκ 30 Μαΐου διά Καλκούταν
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	7199	έφθ. Λίβερπούλ 10 Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	2858	έφθ. Μοέγκο 4 Ιουν.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάιν»	30	7409	άνεχ. "Αιμέρσαν 5 Ιουν. διά Λουλέας
ΤΕΤΗ (έπιδ.)	έτ. «Κάντια»	43	2480	έφθ. Μασσαλίαν 3 Ιουν. καὶ Γενοβάν 5
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ζαράτι»	18	1742	18ε: «ΤΕΤΗ», σημαία Ελληνική
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7914	εἰς Γενοβάν από 6 Μαΐου, διασκευή
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Λίσνα»	14	7060	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανελλήνικ»	02	3634	διηλθε Βομβάν 8 Ιουν. διά Αδεν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	10375	διηλθε Λάς Πάλμας 28 Μαΐου διά Αργεντινήν
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	7821	άργει Σπέτζιαν από 20 Φεβρ., έπισκευή
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	6090	έφθ. Μπόναν 7 Ιουν.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάνσοκ»	43	7460	έφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 8 Ιουν.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	7160	διηλθε Χονολουλού 29 Μαΐου διά Μανίλαν
			1075	άργει Αμπελάκι 14 Ιουν.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΙΣΡΑΗΛ

**R. MARGOSCHES & S. CONSTANTINIS**  
Ναυτικοί Πράκτορες  
ΤΕΛ-ΑΒΙΒ

Γραφεῖα εἰς Χάιφαν καὶ ιεροσόλυμα  
Τηλεγρ. Δοσις: ROSAM Ταχ. Θυρίς 1927  
Αλληλογραφία Ελληνιστική, άγγλιστι καὶ γαλλιστική.

**R. MARGOSCHES & S. CONSTANTINIS**  
Shipping Agents  
TEL-AVIV (Israel) Teleg. ROS AM-TEL AVIV P.O.B.1927

**LIVIERATO & CO.**

Telegrams: «PIRAMIS»  
ADEN  
SHIPCHANDLERS  
SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED

Telephone: WHitehall 4-8835

**ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.**

MANAGERS

OPERATORS

80 BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

Cable Address: "ORIONSHIP"

**MARYLAND SHIP CEILING CO., INC.**

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

London Agents: J. A. McLaren & Co.  
46, Bishopsgate, E.C. 2

Established 1800

**TERMINAL SHIPPING COMPANY**

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agents, Brokers, Stevedores,

Telephone: Plaza 2910

Cables: Terminal.