

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1949

Αρ. Φύλλου 339/98

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 339/98

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Περὶ τὸ ἐπεισόδιον τοῦ «Κρήτη»

Συμπέρασμα διὰ τὴν θλιβερὰν περιπέτειαν τοῦ φορτηγοῦ μας «Κρήτη» καὶ τὰ πραγματικά περὶ αὐτὴν περιστατικά δὲν ήμπορεῖ τις να συναγάγῃ ἀπὸ τὰς ἀλληλουσιγκρουσούμενάς ἀνακοινώσεις τῶν δύο 'Υπουργῶν, τῆς Δημοσίας Τάξεως καὶ τῆς Ναυτιλίας.

Ο κ. Ρέντης, πανικοδηλθεὶς ἀπὸ τὰ δόσα ἐκ Νέας Υόρκης ἐπληροφορεῖτο, περιέγραψε διὰ τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ ἑναὶ ὀλόκληρον πειρατικόν, πράξιμα, πρωτοφανές, ἀνήκουστον διεῖ τὴν ἐποχὴν μας. Διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ δραματικοῦ στοιχείου, δὲν ἐλειφεν οὔτε ἡ παρέμβασις, ἀνοικτά εἰς τὸν ὠκεανόν, τοῦ ἔνεστον πολεμικοῦ, οὔτε ἡ ἀπειλὴ τῶν τηλεβόλων τοῦ, ἵνα καταληφθῇ τὸ στασιάσαν σκάφος, ἀλλ ὅτε καὶ ἡ ἐντεύθεν ἀποστολὴ ἐνισχύσεων διὰ τὴν σύλληψιν τῶν στασιαστῶν εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

Ο κ. Μαρινάκης παρεμβαίνει, ἐν συνεχείᾳ, κατευναστικὸς αὐτὸς, τῆς διαθέσις συγκινησίας, ἀπὸ τὴν ὁποίαν διακατείχει, καὶ πολὺ δικαιῶς, ἡ κοινὴ γνώμη. Δὲν ἐπρόκειτο—λέγει—περὶ στάσεως, μὲ σκοπὸν νὰ ὀδηγήῃ τὸ «Κρήτη» εἰς τὸν 'Αρχάγγελον. Δὲν κατεληφθῇ τὸ σκάφος ἀπὸ τοὺς λαθρεπιβάτας κομμουνιστάς καὶ ἀπὸ τὸ σύμμαχον αὐτῶν πληρωμά. Δὲν παρενέθεν δένον πολεμικόν, ἡ τάξις ἐπὶ τὸ πλοίον δὲν διεταράχθῃ. Τὰ ἐντεύθεν ἀναχωρήσαντα λιμενικά ὄργανα ἐπιστρέφουν. 'Απλοῦν, σύνθετης ἐπεισόδιον περὶ ἑναὶ λαθρεπιβάτην παρεστάθη μὲ περιστοκόν δόσιν φαντασίας ἀπὸ τὰς ἐκ Ν. Υόρκης πληροφορίας, ὡς περιστοκόν πραξικόμητα.

Διερωτώμεθα, δῆμος, ποῖος ἐκ τῶν δύο 'Υπουργῶν ἀπέδωσε τὴν πραγματικότητα διὰ τῶν ἀνακοινώσεων του; Λόγοι σκοπιμότητος, ἵνα μὴ τραυματισθῇ διαρύτερον τὸ καλὸν ὄνομα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ πρός τὰ πλοία μας ἐμπιστοσύνη τοῦ διεθνοῦς μεταφορικοῦ ἐμπορίου, ἐπέδολαν, μῆτρας, τὰς δηλώσεις τοῦ κ. Μαρινάκη; Συνέδησαν, πράγματι, τὰ θλιβερά γεγονότα ἐπὶ τοῦ «Κρήτη», ὅπως αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Δημοσίας Τάξεως τὰ πειραταφανά; Ή τῷ διντὶ ἀχαλίνωτος ἡ φαντασία τῶν 'Ελλήνων ἀστυνομικῶν τῆς Ν. Υόρκης προσέδωσεν εἰς ἑναὶ ἀπλοῦν ἐπεισόδιον τὴν τραγικώτεράν του μορφήν;

Οὕτως ἡ ἄλλως, ἡ ἀλλήθεια δὲν πρέπει νὰ συγκαλυφθῇ. Καὶ ἔτι διαπιστώμεθα, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ στασιστοκίου κινήματος, δὲν ὀρκούν αἱ κυρώσεις κατὰ τῶν πειρατῶν καὶ τῶν συνενόχων των. Πρέπει, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, νὰ γνωθῇ ἐπὶ τέλους εὑρύτερον τὸ δράμα τοῦ ἐλληνικοῦ ποντοπόρου πλοίου, ἀποκορύφωμα τοῦ ὅποιου εἰνεὶ ἡ περίπτωσις τοῦ «Κρήτη». Πρέπει νὰ διεκτραγωδῇ ἡ ἀπὸ τῶν ὅδη συνεχίζομέν καὶ γνωνούν εἰς τοὺς ὄλγιούς τους περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένους, ἀναρχική, μὲ πάσαν κυριολεξίαν, κατάστασις εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν. Πρέπει νὰ διαπιστώσουν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι—αὐτοὶ, ἄλλως τε, εἰνεὶ καὶ οἱ κυρίων τοῦ ὁργάνου πειρατείας τῶν διαχειρίζομένων τὰ ζητήματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ. Πρέπει, ἀφοῦ μετὰ τὸ πρὸ μηνῶν ἐπεισόδιον τοῦ «Νικόλαου» δὲν ἀνένψων οἱ καλοί μας ἀρμόδιοι, διὰ νὰ λάδουν τὰ κατάλληλα διπλωματικά, διοικητικά καὶ νομοθετικά μέτρα, ἡ περιπέτεια τοῦ «Κρήτη» νὰ τοὺς φέρῃ ἐγγύτερα πρὸς τὴν πραγματικότητα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς διοισυσμένης ὄριστικῶν καὶ ἀμετακλήτων.

Πιθανὸν νὰ παρεστάσουν ἐπὶ τὸ υπερβολικότερον τὰ γεγονότα. Κυρώσεις κατὰ τῶν ὑπευθύνων τῆς διοισυσμένης Ναυτιλίας μας δικαιολογούνται καὶ ἐπιβάλλονται. 'Οπωσδήποτε, δῆμος, κακῶς ἔννοιούμενη, εἰνεὶ ἡ σκοπιμότης τῆς συγκαλύψεως τῶν γεγονότων. Τὴν κρατικὴν καὶ μόνον ἀνάπτηριν εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου θὰ ἀποκρύψῃ, χωρὶς νὰ καταστήσῃ καὶ δυνατήν, ὑπὸ τὴν πίεσην τῆς ὑγιῶν σκεπτομένης κοινῆς γνώμης, τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, τῶν τόσων, ἄλλως τε, πολλῶν.

* * *

'Ανεξαρτήτως, δῆμος, τῶν ὄσων θὰ γνωσθοῦν ἐπὶ τῆς περιπέτειας τοῦ «Κρήτη» διεκρινήσων, ἔχουμεν καὶ τὰς ἴδιας μας πληροφορίας, αἵτινες ἐπιτρέπουν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τὰ πράγματα δὲν ἔξειλίθησαν ὅπως τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἥθελσεν νὰ παραστήσῃ, διὰ λόγους γενικωτέρας σκοπιμότητος ἡ διά νὰ μὴ ἐμφανίσῃ γυμνῶς τὴν ἀλήθειαν ἐπὶ τοῦ διοικητικοῦ χασούς τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἐκδίδεται ὑπὸ τὴν ἀκατανούτον ἀνοχὴν τῶν εἰς 'Αμερικὴν διπλωματικῶν μας ἀντιπροσώπων καὶ τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν τὸ 'Βήμα τοῦ Ναυτεργάτη». Εἰνεὶ κομμουνιστικὸν ἔντυπον, ὅργανον τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τῶν ἐπροσώπων της. Προπαγανδίζει θρασύτατα μέσα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τὴν στρατολογίαν τῶν 'Ελλήνων ναυτεργατῶν διὰ τοὺς συμμορίτας. Διεγείρει εἰς στάσιν τὰ

πληρώματα, καθυβρίζει τὸ ἐπίσημον Κράτος καὶ τὸ ἀγωνιζόμενον "Ἐθνος καὶ περιγράφει τὰ κατορθώματα τῶν ἐθελοντῶν γαυτικῶν εἰς τὸ Γράμμον καὶ τὸ Βίτσι!!! Τὸ κομμουνιστικὸν αὐτὸν ἔντυπον ἐδημοσίευσε καὶ τὴν ἔξης αποτόκρισιν ἀπὸ τὸ «λίμπερτο» «Κρήτη» (φύλλον 10ης 'Ιουνίου) ὑπὸ τὸν τίτλον «Σ' Ἀγωνιστικό Βατόριο»:

"Ἀγαπητὸ «Βῆμα»,

»'Η κατάσταση στὸ βατόρι μας (ἀ)π «Κρήτη» πάει πολὺ καλά. Φεύγοντας ἀπὸ τὸ Μπάλτιμορ, πήγαμε στὸν καπετάνιο καὶ τοῦ εἴπαμε, ὅτι πρέπει τὸ βοηθητικὸν προσωπικόν νὰ παίρη «ὅφ» στὸ πόρτο, ὅπως ὅλοι οἱ ἄλλοι. Τὸ κερδίσαμε κι' αὐτό. Φτάνοντας στὸ Ρίο Ι-ενέριο, γιορτάσαμε τὴν πρωτομαγιά. Γιορίσαμε τὴν τραπεζαρία μας ἀπὸ συνθήματα καὶ τὸ μεσημέρι στὸ φαγητό ἔνας μίλησε στοὺς συναδέλφους γιὰ τὴν ιστορία τῆς πρωτομαγιᾶς καὶ πήραμε ὄμφωνα τὴν ἀπόφαση νὰ στείλουμε συγχαρητήριο τηλεγράφημα στὴν ὄργανωσή μας. Αὐτὸν ἔγινε κιόλας.

»Τὸ ιμιγκρέσιον, σταν φεύγομε ἀπὸ τὸ Μπάλτιμορ, μᾶς ἔφερε μέσα τὸν Κώστα Γκιουζέλη ἀπὸ τὸ νοσοκομεῖο, μὲ σπασμένο τὸ χέρι καὶ τὸ πόδι. Τὰ ἐπαθεὶς αὐτά, γιατὶ ἡ ἐταιρία ἔφερε ξένους νὰ βάλουν τὰ στόρια στὸ βατόρι. Τώρα τοῦ σπάσαν τους γύψους, ἀλλὰ δὲ μπορεῖ ἀκόμη νὰ δουλέψῃ καὶ τοὺς λέει ὁ καπετάνιος, πώς θὰ τὸν ἀφίσῃ στὸν Καναδό».

Καναδᾶς, 25.5.49.

* * *

«Ανταποκριτής τοῦ ἀ)π «Κρήτη»

Τὸ σκάφος, δηλαδή, ἐτέλει ἡδη ὑπὸ τὴν κομμουνιστικὴν κυριαρχίαν. «Ἀγωνιστικό» χωρακτηρίζεται. Ο Πλοίαρχος του είχεν, ὅπως ἀπὸ τὴν ἀνταπόκρισιν διαφαίνεται, παραδώσῃ τὰ ἡγιά της διοικήσεως εἰς τὴν «ἐπιτροπὴν τῆς πλώρωσης». Αύτοι καὶ μόνον τὸ γεγονός μᾶς πειθεῖ, ὅτι τὰ πάντα ἥθελαν νὰ συμβοῦν ἐπὶ τοῦ σκάφους αὐτοῦ, ἀντιστάσεως μὴ οὐσης. Δὲν ἀποκλείεται οὔτε ἡ στάσις, οὔτε καὶ ἡ πειρατεία. Τὸ ἔδαφος εἶχε καλλιεργηθῆν. Τὸ σκάφος κατείχετο ἀπὸ τὴν Ο.Ε.Ν.Ο. πρὶν ἡ ἐκπλάνηση ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Τὸ νὰ καταληφθῇ ἀπὸ τοὺς λαθρεπιβάτας, ἥτο τὸ εύκολωτερον, ἀφοῦ τὸ καράβι ἦταν «ἄγαντις».

«Ἀποδείξας καὶ πλέον ὁ κ. Σοφοκλῆς Βενιζέλος, ὡς 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ἔζητησε τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς κομμουνιστικῆς ἑστίας τῆς 'Αμερικῆς. Εἰς τοὺς καλούς μας διπλωμάτας τῆς Οὐασιγκτόνος ὑπεδείχθησαν αἱ ἐνέργειαι καὶ τὰ διαθήματα, που θὰ ἐπρεπε νὰ γίνουν, ίνα μὲ πρωτεργάτας τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. ἐγκαταλείψουν τὴν ἀνίερον, τὴν ἀντεθνικὴν τῶν δράστων. Μὲ λύπην μας εἴμεθα ὑποχρεώμενοι νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι ἡ Πρεσβεία τῆς Οὐασιγκτόνος δὲν εἰσέφερεν εἰς οἵαν θὰ ἐπρεπε, λόγῳ τῆς ἐκτοτε δραματικῆς καταστάσεως ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, ἔκτασι τὴν ἀράγην της Πάρεργον διὰ τὸν κ. Δενδραριηνό θέωρηθη ἡ παραστασία αὐτοῦ καὶ τῶν ἄλλων διπλωματικῶν μας ἐκπροσώπων εἰς μιαν ὑπόθεσιν, ήτις, ὅπως ἀπεδείχθη, ἐνείχε γενικότερα σημασίαν διὰ τὸν ὄγωνα κατὰ τῶν συμμοριτῶν. 'Ηγονήσαν αἱ ὑπόδειξεις, ίσως, μάλιστα, καὶ νὰ παρεξηγήθωσαν, ὡς ἔχουσαι ἀφορμὴν τὰς ἐργοδοτικὰς στενῶς ἐπιδιώξεις τῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ ἐπαγειλημένα διαμαρτυρίαι δὲν ἰσχυσαν νὰ συγκινήσουν τὴν Πρεσβείαν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι καὶ ὁ κ. Τσαλδάρης εἰς τὰς αὐτὰς προέδρειξεις.

Τὰ τραγικὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀδιαφορίας ἐκείνης ἔρχονται τώρα νὰ μᾶς ἐπισημάνουν, ὅχι πλέον τὸν κίνδυνον, ἀλλὰ αὐτὴν ταῦτην τὴν καταστροφήν. Γεγονότα, ὅπως τοῦ «Κρήτη», εἴτε ἔχουν τὴν ἔκτασιν, ποὺ προσέδωκαν αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Ρέντη, εἴτε εἰνεὶ περιστομένα πως, οὐδὲν ἄλλο διαδηλώνουν, παρὰ τὴν ἀποσύνθεσιν. Διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία διαδύεται ὑπὸ τὸ κομμουνιστικὰ πλήγματα, ἀλλὰ καὶ τὴν κρατικὴν μέχρι τοῦτο ἀνοχήν.

Είχον γραφῆ τ' ἀνωτέρω, διατίνα μᾶς μετεδόθη ἀπὸ τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἡ ἐπισημάνηση ἀποψίας ἐπὶ τοῦ ἐπεισοδίου τῆς «Κρήτης», συμφώνων πρὸς διαβιβασθείσαν ἔκθεσιν τοῦ ἀρμόδιου προξενικοῦ λιμενάρχου τοῦ Ρόττερνταμ. Τὸ ρηθὲν φορτηγὸν ἀπέπλευσε τὴν 22ην 'Ιουνίου ἐκ Νόρφολκ, μὲ φορτίον γαυσιτάκων, διά Ρόττερνταμ, ὅποθεν θὰ κατημένητο εἰς τὸν 'Αδριατικήν. Εἰς Νόρφολκ ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ πλοίου, κατὰ τρόπον ἐκδιαστικόν, ἀναρχικά τινα στοιχεῖα, δάσαι δὲ τοῦ γεγονότος τούτου, οἱ ἑναὶ Νέα Υόρκη ἀναρχικοὶ διέδωσαν, μετὰ τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου, μετὰ τὴν ἀναχώρησιν εἰς τὸν 'Αδριατικήν—νὰ πλεύσῃ πρὸς τὰ ἐλληνικά υδατα.

Αἱ διαδόσεις αὗται ἐδημιουργήσαν εἰς τὴν Ν. Υόρκην τὴν ἐντύπωσιν,

ρελθόν. Αι δυνατότητες της έπαγγελματικής άναπτυξεως διά τους σημερινούς ναυτιλομένους είναι πολὺ περιωρισμέναι. Βαλλινοι, Σκαραμαγκάδες, Σιδερόδηδες, Αρβανιτίδης τῶν παλαιοτέρων χρόνων δὲν υπάρχουν. Οι Lambert Brothers διά τὰς μικράς ἐπιχειρήσεις δὲν είναι πρόσφοροι.

Καὶ αὐτὸς τοὺς τοῦ μικροεπιπλοτάς ἀδημιουργήηται η Ναυτιλία μας καὶ ἀπὸ αὐτοὺς θὰ ξαναγίνη, ἀν δένεια διέθεται τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια. Η Ἐλληνικὴ οἰκονομικὴς ἐνισχύσεως είναι ἔνας ἀπὸ τὰ σημαντικέτερα ἐμπόδια διά νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία καὶ ἀλλα πλοῖα. Δὲν τοῦλων δένεια νὰ προτείνω τὴν συστάσιν Ναυτικῆς Τραπέζης, διότι γνωρίω, ὅτι είναι τὸ οὐτό ακάποτον. Κανεὶς ἄλλως τε δὲν ἐνδιαφέρεται διά τὰ ζητήματα αὐτὰ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος είναι πτωχόν. Η μόνη ἐπλίδη διά τὸν μικρὸν ἐφοπλιστήν είναι ἡ σύντασις Γραφείου εἰς τὸ Λουδίνιον ἢ τὸ Ν. Υόρκην μὲν σκοπὸν νὰ χρηματοδοτοῦν καὶ νὰ διαχειρίζωνται τὰ χρεωμένα σκόφη, διότι εἰς τὸ παρελθόν. Ισως αὐτὸς νὰ συμβῇ, ἀν ἀποκατασταθούν διμαλώτεραι συνθῆκαι ἐργασίας εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἡ ἀδεβαίοτης διά τὴν αὔριον ἐκλείψῃ.

Πρὸς τὸ παρόν, ἀνεξηρτότας ὅλως τῶν ἄλλων ἀφορμῶν, αἱ ὅποιαι παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, μία ἀκόμη, ἡ σοδαρέτωρα ίσως, είναι καὶ ἡ Ἑλλειψις πιστωτικῶν διευκολυνσεων διά τὴν ναυτικὴν ἐπιχειρήσιν.

Οσα ἀντότερα γράφω ἀποτελοῦν μίαν πραγματικότητα, τὴν ὅποιαν δοῖοι οἱ ἐπιδιώκοντες νὰ ἀγοράσουν ἔνα πλοῖον δοκιμάζουν.

Τὰ περιστέρεα τῶν Ἑλληνικῶν Γραφείων τοῦ Λουδίνου εἰνε τῷρα τεράστιοι οἰκονομικοὶ ὄργανισμοι, διαχειρίζονται τὰ ίδια τῶν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν συμφέρουνται καὶ δὲν ἔχουν δυστυχῶς οὔτε τὴν διάθεσιν, οὔτε καὶ τὸν καρπὸν ίσως νὰ ἀπασχολοῦνται μὲ τέτοια μικροζητήματα, μὲ ἐπαρομοίας περιπτείας, διόπις σοδαρὸς ἐφοπλιστής ἐχαρακτήρισται τὰ ναυτοδάνεια τοῦ εἰδούς αὐτοῦ.

Ἐλπίζω ἡ παρούσα μου νὰ δημοσιευθεῖ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Δὲν ὑπόδεικων τί πρέπει νὰ γίνη, διότι ὅμοιογνωστὸς δὲν ἔχω τὴν πρὸς τοῦτο ἰκανότητα. Ἀπλῶς περιγράφω τὴν κατάστασιν, διατυπώνων ὅμως καὶ τὸ παράπονον, ὅτι οἱ μεγαλοὶ καὶ πλουσίοι ἐφοπλισταὶ, μας ὅτι ἐπρεπεν ίσως νὰ ἀναδράμουν εἰς τὸ ίδιον τῶν παρελθόν καὶ νὰ σκεφθοῦν ὅτι ἔχουν καπιτονίας ήμικην ὑποχρέωσιν νὰ δοηθῶσυν καὶ τοὺς ἐπιδιώκοντας τὴν πραγματικὴν οἰκονομικῶν ἀσθενεστέρους.

Λουδίνιον, 15 Ιουνίου 1949
Μετὰ πάσης τιμῆς
Ν. Γ.

Τὰ κρατικὰ σκάφη

Ἐξετέθησαν πρὸ ἡμερῶν εἰς πλειοδοτικὴν δημοπρασίαν τὰ ὑπολείμματα τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας. Ἀξιέπαινος ἡ ἀπόφασις, ἀφοῦ χάρις εἰς αὐτὴν ὅτι ἀπῆλλασσετο τὸ Κράτος τῆς ξενῆς πρὸς τὴν ἀποστολὴν του ἐφοπλιστικῆς ἰδίοτης καὶ ὅτι ἐπήρχετο ὡς συνέπεια ἡ διάλυσις τῆς ἀλησμονῆτος Δ.Θ.Μ.

Ἄπροδύμοι ὑπῆρχαν οἱ ἀγορασταί. Ἡ ἔκπτωσις τῶν ἀξιών τῶν πλοίων εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, ἡ ἐν πλήρει τελούσια ἔξελιξη κρίσις τῶν ναύλων καὶ εἰδικωτέρων τὰ διοικητικὰ μειονεκτήματα καὶ τὸ ὑπέρμετρον τοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπίδρασιν ἀμεσον είχον εἰς τὴν ἀπροθύμιαν αὐτήν. Ὁπωδήποτε δύο ἀπὸ τὰς ἀκτοποιεύμενας κορβέττας —τὸ «Γαλαξεῖδι» καὶ τὰ «Χανιά»— κατεκυρώθησαν εἰς τοὺς τελευταῖους πλειοδότας, ἀντὶ 10 χιλ. λιρῶν διὰ τὴν πρώτην καὶ 12 χιλ. λιρῶν διὰ τὴν δευτέραν. Αἱ προσοράς ἐκρίθησαν ἀπὸ τὸν τὴν ἐπίτηρα δημοπρασίας ἐπιπρόπτην καὶ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας συμφέρουσαι. Ἡ ἔγκριτὴ τῆς ἐκπλειστηρίσεως ἀπόποτος ὑπεργάφη ἀπὸ τὸν κ. Μαρινάκη καὶ ἀπεστάλη διὰ νὰ προσποράθῃ ἀπὸ τὸν κ. Χέλμην.

Ἐδῶ, ὅμως, ἐν τῷ προσώπῳ ἔνδος ἐκ τῶν Διευθυντῶν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν — ὑπαλλήλοκρατούμενων ὡς γνωτῶν — ἐμφανίζεται ὁ κέρδερος τοῦ Δημοσίου συμφέροντος. Διαφωνεῖ δὲ τὸ Διευθυντής μὲ τὴν ἀπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας διά τὴν κατακύρωσιν τῆς κορβέττας «Χανιά». Μικρὰ θεωρεῖται ἡ ἀπίτευχθεῖσα τιμὴ καὶ μὲ τὸ πρόσθετον δικαιολογητικόν, διὰ τὸν ἔγενετον ἡ κατάλληλος διαφήμιση — σᾶσαν νὰ ἐπρόκειτο περὶ καλτσῶν νάυλου —, ἀπερρίφθη ἡ προσφορά τῶν 12 χιλ. λιρῶν.

Ίδιαιτέρας πάντως ὅτι ἐπρεπε νὰ τύχῃ ἔκτιμησεως ἡ ἀπόμονος ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν — ὑπαλλήλοκρατούμενων ὡς γνωτῶν — ἐμφανίζεται ὁ κέρδερος τοῦ Δημοσίου συμφέροντος. Διαφωνεῖ δὲ τὸ Διευθυντής παυσή νὰ καταβάλῃ τὰ διαρύτα τῆς Ναυτιλίας τῆς ἐπανδρώσεως καὶ τῆς συντηρήσεως τόσων σκαφῶν, ἐλάχιστα ἀπόδοτικῶν εἰς μεταφορῆς ἔργων. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ Κράτος ἐπιβαρύνεται μὲ 2 χιλ. λιρῶν μηνιαίως διὰ τὴν μισθοτροφοδοσίαν τῆς κορβέττας «Χανιά». «Ο, τοῦ θάλασσαν τὰ ἀπετυχόντα εἰς ἀνοτέρων τιμὴν κατὰ μίαν νεωτέρων πλειοδότας, θὰ ἀδαπανάτο ἐν τῷ μεταξὺ εἰς ἔξοδα συντηρήσεως καὶ μισθοτροφοδοσίας. Καὶ ἔρσον, λόγω τῆς κρατούστης εἰς τὴν ναυτιλίαν καταστάσεως, προσφορά υψηλοτέρα δὲν πρόκειται νὰ ὑποδηληθῇ, ἡ ματαίωσις

τῆς πλειοδοσίας ἀποδαίνει εἰς ζημίαν τοῦ Δημοσίου.

Οσοι κινούνται ἀπαγγελματικὴς ἐγγύτερα πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα γνωρίζουν διατὶ ὁ πλειοδότης ἐφόπλιστης προσφέρει καὶ τὰς 12 αὐτὰς χιλιάδας λιρῶν. Δὲν ἐπρόκειτο νὰ καταβάλῃ νέα κεφάλαια. Θὰ συνεψήφιζε τὸ παρακράτημα ἐκ τῆς εἰσπραχθεῖσης ἀσφαλιστικῆς ἀπόζημωσεως ἀπολεθρεύοντος κατὰ τὸν πόλεμον σκάφους του καὶ διὰ διὰ τὸ ὑπόλοιπον ὃ ἐπετύχανε τὴν μακροπρόθεσμον ἔξοφλησιν. Αἱ τούναντίον ἐκαλεῖτο ὁ ἀγοραστὴς νὰ πληρώσῃ ἀμέσως τὸ τίμημα δένθα δηδύνατο νὰ προσφέρει οὔτε ἡ χιλιάδας λιρῶν, ἀφοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πέντε ὥρας χιλιάδες λιρῶν δηδύνατο ἡ συνηθεῖσα ἀπερρίφθησιν. Διὰ μίαν, δηλαδή, ἀκόμη φοράν ἡ στενότητα τῶν κρατικῶν ἀντιληφθείσεων ζημίας προκαλεῖ εἰς τὸ δημόσιον συμφέρον.

Θὰ κρατήθουν, λοιπόν, ὑπὸ τὸν κρατικὴν διαχειρίσιν δέκα πέντε περιποτάπου σκάφη, διότι δέν κρίνονται σημφέρουσαι αἱ ἐκάστοτε προσφερόμεναι τιμαὶ διὰ τὴν ἐκποίησιν των. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν δημόσιον διά την συντηρήσεως καὶ ἐπανδρώσεως τῶν κρατικῶν πλοίων, ἀλλὰ ὡς χάρις καὶ τὴν διαφοράν τῆς τιμῆς, ἀφοῦ ἀργότερα τὰ σκάφη ὅτι ἐκποιήθηνε εἰς χαμηλότερα ἀσφαλῶς ἐπίπεδα. Παράδειγμα τὸ φορτηγὸν «Εβρος». Ἐναντί, τῶν 64 χιλ. λιρῶν ποὺ ἐξητύνητο πρὸ μηνῶν διὰ τὴν ἐκποίησιν των, ὥρισθη τῷρα τίμημα ἐκποιήσεως 38 χιλ. λιρῶν, χωρὶς καμπίαν προσφοράν. Παράδειγμα δεύτερον, τὸ «Νίκη». Αἴτοι τὸν κ. Μπάκιαν προσεφέρθησαν τρεῖς χιλ. λιρῶν. Ἀπεκρούσθη ἡ προσφορά διὰ νὰ ὑποβιβάσουν τῷρα τὴν τιμὴν εἰς χιλίας μόνον λίρας, ἐνώπιον διμιθύρισμένων εἰνε τῷρα, χωρὶς δένειας ἀγοραστὴν. Παράδειγμα τρίτον τὸ δύο κρατικὸν «Κύκλωψ» καὶ «Χαλκιδίκη». Ὅποιοι διά τὴν πέντε τῶν περιστάσεων ἡ τιμὴ ἀμφοτέρων, ἐνώπιον ποὺ μηνῶν ὅτι ἐκποίησται τῶν διά τὸν διανυτά εἰς τὴν περιτέραν.

Παρέβλεψαν, ὅμως, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ μίαν ἄλλην πλευράν τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας. Ἀπαγχολούνται τῷρα αἱ κορβέτται εἰς τὰς κρατικὰς μεταφορὰς καὶ στοιχίει εἰς τὸ δημόσιον πολλαπλάσια ἡ κίνησις των, παρὰ ἐὰν διὸ ἐνὸς ἐπιτάκτου ιδιωτικού σκάφους η διὰ τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς διαρράγεται τὸ αὐτὸν μεταφορικὸν ἔργον, ταχύτερα ίσως, μὲ ἐλαχίστην πάντων διατήσην εἶναι τὸρας ἀκτούμενης πόλεως, ποὺ χρειάζεται τὸ δρομολόγιον μίας κορβέττας.

Ο κοινὸν νοῦν ὅτι ὑπηρόμενες συνεπέως τὴν ἀνάγκην τῆς ἀμέσου εκποτήσεως ὅλων τῶν κρατικῶν πλοίων διὰ νὰ σταματήσῃ καὶ ἡ ἀσκοπος τοῦ δημόσιου χρήματος διαφρονή. Αἱ ἀπλαὶ ὅμως καὶ πρακτικαὶ σκέψεις κατὰ τὴν διαχειρίσιν τῶν κρατικῶν πραγμάτων δὲν είχον ποτὲ τὴν θέσην των. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ δημόσιον καὶ μόνον διὰ ζημιαὶ αὐτῶν αὐτούς την περιτέραν.

Αἱ στήλαι αὐτὰς ἡγονίσαν τοῦδε τὸν ἐκάστοτε ἀναπτυσσομένην ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων δραστηριότητα, τὴν σχετικὴν μὲ τὴν τοποθέτησιν τῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὰ πρόσωπα ιδίων μᾶς ήσαν ἀδιάφορα. Εἶχομεν καὶ ἔχομεν τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἀν δὲν διάλπηται, δὲν ὠφελεῖ ὅμως, σὸν καὶ ἀν τοῦ πιστεύεται ἀπὸ τοὺς κύκλους τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἡ παράστασις εἰς τὸν διάσπασθαι τὸν πρόσωπον διὰ τὸν παραστητήν την Κυβέρνησην. Ποιός ὅμως διὰ ζημιαὶ αὐτῆς νὰ ἀναζητήσῃ τὰς ἀστυνομικής ἐπιτήρησιν, τὴν ἐλάχιστα ἄλλων της ἀπόδιουσαν, ποὺς ἀπὸ τὰ πράγματα διαπιστοῦται.

Εἰς τὸ Λουδίνιον πάντως καὶ τὴν Νέαν Υόρκην δικαιολογημένη ίσως νὰ ἦτοι η παρούσια δύο ἀνώτερων ἀξιωματικῶν, τῶν καταληπτοτέρων ὅμως ἀπόπειρας γενικώτερας καταρτίσεως, εἰδίκων γνώσεων καὶ παραστασεῶν, ἵνα ὡς παραπόρηται, ὡς ναυτιλιακοί, οὕτως εἰπεῖν, ἀκόλουθοι, ἀπεστασμένοι εἰς τὰς ἔγειρουν δραστηριότητος τοῦ Ελληνικού πλοίου διοικητικὰ ζητήματα.

Ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπίσης ἀπέδειχθη, ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ παρούσια ἐνὸς ἀμεσώτατα παρακολούθητη πάτερ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐγείρομενα εἰκόνα της τοποθέτησης τῆς διαδικασίας ἀναλαμβάνητη τὴν πρωτοβουλίαν κατὰ τὰς ἀκτοποιεύμενα της Ναυτιλίας καὶ τὴν ἀκτοποιεύμενην την ἀναπτυξιακήν την Λιμενικήν ἀξιωματικότηταν, προϋποτίθεται τὸ θάτο κατέχει πλήρως καὶ ἀποδεδειγμένως ἐκ τοῦ παρελθόντος την ναυτιλιακὴν ὑπόδεσιν, ὅτι θὰ είνει γλωσσομαθής, ἀπάτιστου δημως ἀποδόσεως καὶ ὅτι ἔχηται παράστασιν καρύων, ιθισμένου νὰ κινήσῃ αὐτέας εἰς τὸ ξενιόν, τὸ διεθνές του Οργανισμού τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας περιβαλλονταν.

Αὐτῶν τῶν τριῶν ἀξιωματικῶν ἡ ἀπίλογη δὲν πρέπει νὰ διενεργήσται μὲ μοναδικὸν γνώμων τὴν ιεραρχίαν, τὸν διαδικόνων καὶ τὰς ἀγιώσεις περὶ τοῦ δικαιώματος τῆς ἐκπρόσωπης αὐτός, ἀν πρόκειται εἰς εἴναι Λιμενικός ἀξιωματικός, προϋποτίθεται τὸ θάτο κατέχει πλήρως καὶ ἀποδεδειγμένως ἐκ τοῦ παρελθόντος την ναυτιλιακὴν ὑπόδεσιν, ὅτι θὰ είνει γλωσσομαθής, ἀπάτιστου δημως ἀποδόσεως καὶ ὅτι ἔχηται παράστασιν τῶν κατονομάσαμεν ακόμη — ἵνα τοποθετηθοῦν εἰς τὸ Λουδίνιον, τοὺς Παρισίους ή Νέαν Υόρκην.

Γνώμην, διαρύνουσαν μάλιστα, πρέπει νὰ ἔχῃ καὶ η Ναυτιλία κατὰ τὴν

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

R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.
JOS. J. KEEGAN & Co.
(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)
SHIP CHANDLERS
Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.
Telephone : Plaza 4700
424 W. Conway St
BALTIMORE 30, M.

έπιλογην τῶν καταλληλοτέρων. Γνώμην ἐπίσης τολμούν νὰ ἔχουν καὶ αἱ στῆλαι αὐταὶ, ἀφοῦ τὴν ναυτιλίας ἀπῆκούν ταῖς ἀπόψεις καὶ ἀφοῦ καλῶς ἡ κακῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα μᾶς εἶνε πλέον ἡ γνωστά.

Ίδοι διατὶ ἀσχολούμενα μὲ τὰς περὶ τῶν τοποθετήσεων πληροφορίας καὶ ίδοι ὁ λόγος, ποὺ μᾶς ὑποχρέωνται νὰ ἐπικαλεσθῶμεν τὴν προσωπικήν τοῦ κ. Μαρινάκη παρέμβασιν, ιναὶ εἰς τὰς ἐπικαίρους αὐτὰς διὰ τὴν ναυτιλίαν θέσεις τοποθετηθοῦν οἱ σάριστοι, οἱ δεδοκιμασμένης πειράς καὶ γνώσεων.

Ἡ κρίσις τοῦ κ. Μαρινάκη, εἶμεθα δέδαιοι, διὰ τὴν ἀπῆλλαγμένη πάσης σκοπιμότητος, θὰ εἴνε καὶ εἰς τὸ προκείμενον ζῆτημα κρίσις ἀγαθοῦ ἀνδρός. Νὰ παρεμένουν δηλαδὴ οἱ ξευπηρετούντες πράγματι τὴν υπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ νὰ ἀντικατασταθοῦν οἱ μὴ ἀποδιδούτες, διὰ τῶν ἐπιλέκτων δύμως.

Ματαιοπονοῦν...

Ποὺ φοβούμεθα, διὰ τὸ ζῆτημα τῆς Πειραικῆς σιδηροδιοιμχανίας ἀρχίζει νὰ χάνῃ ἀπὸ τὴν ἐνδεικνυμένην σοδαρότητά του μὲ αὐτὰς τὰς συχνὰς ἐπὶ τοῦτον ἐπιθεωρήσεις τῶν ἐργοστασίων ἀπὸ μέρους τῶν κ. Κ. ύπουρων καὶ Ἀρχηγῶν τῶν διαφόρων κομμάτων. Ομολογούμενον, διὰ μᾶς εἴναι δύσκολον νὰ ἀντιληφθῶμεν τὴν σκοπιμότητα τῶν ἐπισκέψεων αὐτῶν. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, διὰ στενοὶ καὶ μόνον κομματικοὶ ὑπολογισμοὶ ὑποχρεώνουν τοὺς πολιτικοὺς μας ἀνδρας νὰ ἐμπαίξουνται δῆθεν ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν σιδηροδιοιμχανίαν καὶ τὰς χιλιάδας τῶν ἀνέργων ἐργατῶν τῆς, ἐνῷ δὲν πρόκειται καμμιαὶ ἀπὸ τὰς παρεχομένας ἐκάστοτε ὑποσχέσεις καὶ νὰ ἐκπληρώσουν.

Ἄπο τὰς ἀκάρπους ἐπισκέψεις ἀνὰ τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς, τὰ ἀπὸ πολλοὺς ήδη κελυπτόμενα ἀπὸ τὴν ἔρημωσιν καὶ τὴν ἀπραξίαν δὲν θὰ πρέψῃ δέδαιοι καὶ κατανόησις τοῦ ζῆτηματος τῆς σιδηροδιοιμχανίας. Ή σωρεῖα τῶν υπομνημάτων, ὁ δημοσιογραφικός θυροδος, οἱ κατὰ καιρούς δηλώσεις καὶ αἱ συναφεῖς τῶν ὕποχρεών ποὺ σημαίνουν, νομίζομεν, ἀρκεταὶ, διὰ νὰ διεγείρουν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κρατικῶν μας παραγόντων, ἀν ἐπρόκειτο τῷ δυντὶ νὰ συγκινηθῶνται ἀπὸ τὴν δυστυχίαν, ποὺ πλανάται ἀνὰ τὰ ἐργοστάσια καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Ματαιοπονοῦν, καθ' ἡμάς, οἱ ἀπόγονοι τελοῦντες σιδηροδιοιμχανίαι, ἐπικαλούμενοι διὰ τῶν ἐπισκέψεων εἰς τὰ ἐργοστάσια τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ιθυντῶν. Ισως νὰ ἐπετείη δραστικῶτερα πλέον νὰ ἀποφασισθοῦν παρ' αὐτῶν μέτρα. Τὸ κλείσιμον τῶν ἐργοστασίων εἶναι ἡ μόνη διέδοση. Αἱ κληθῆ τότε τὸ Κράτος νὰ ἀναλάβῃ τὰς τόσας καὶ τόσας ὑποχρεώσεις, μὲ τὰς ὁποίας δαρύνεται ἡ σιδηροδιοιμχανία, χωρὶς καὶ νὰ ἀποδίδῃ.

Χρειάζεται, δυστυχῶς, κάποια δραστικώτερα διαμαρτυρία διὰ τὴν ἐγκατάλειψιν ἐνός κλάδου παραγωγικοῦ, διστις πολλὰ θὰ δηδύνηται καὶ αὐτὸς νὰ εἰσφέρῃ εἰς τὴν πτωχήη τοῦ τοποῦ μας οἰκονομίαν. Τὰ υπομνήματα, αἱ ἐπιτροπαὶ καὶ αἱ διὰ τοῦ Τύπου διαμαρτυρίαι δὲν ἀρκούν.

Ἐξαιρουμένου τοῦ κ. Γονατᾶ, διστις κατὰ τὴν ἀπάντησιν του εἰς τὰς προγραμματικὰς δηλώσεις τῆς Κυβερνήσεως περιέλαβε καὶ τὴν ὑπόδειξιν περὶ ἐνισχύσεως τῆς σιδηροδιοιμχανίας τοῦ Πειραιῶς, κανεὶς ἄλλος ἐκ τῆς Κυβερνήσεως η καὶ τὴν ἀντιποτεύσεως δὲν ἀνέφερε τὶ σχετικὸν μὲ τὴν ἔρημωσιν τῶν Πειραικῶν μηχανουργείων καὶ τὴν μαστίζουσαν τὰς ἐργατικὰς μάζας ἀνεργίαν. Ο κ. Γονατᾶς ἐδήλωσε τὰ ἔξτις:

—Η διαρροής αὕτη μαζὶ μὲ τὴν σκοπιμωτέραν διάθεσιν τῶν ἐκ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ πιστωμένων, θὰ διανείνεται πολλὰ ἐκ τῶν κακῶν κειμένων καὶ θὰ διδύνεται ζητήσιμης καὶ σκοπιμός, διότι διομήναντι πάσης φύσεως, τὸ ἐμπόριον, ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία, ἡ γεωργία, ἡ ἀλεια καὶ ἀλλοι κλάδοι. Καὶ θὰ διανέρεται διστιέρως τὴν σιδηροδιοιμχανίαν Πειραιώς, τὴν ὃποιας ἐπεκεφθην, πρὸ τίνων ἡμέρων, ἡ ὃποια ἔχει ἀπονεκρωθῆ τελείως καὶ τούτῳ διότι ἀπετερήθη τῆς συνήθεως ἀπασχολήσας, τὴν ὃποιας παρείχον εἰς αὐτὴν αἱ ἐπισκέψεις τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, αἱ ὃποιας ἔγινονται σήμερον εἰς Ἰταλίαν καὶ Ἰσπανίαν καὶ τελευταίως καὶ εἰς Γαλλίαν, λόγω τῶν διευκολύνσεων, τὰς ὃποιας παρέχουν αἱ χώραι αὐταὶ εἰς τοὺς πλοιοτήτους. Βάσισι πληροφορίαι φέρουν, διὰ 21½ ἑκατομμύρια λιρῶν ἀδοπήθησαν κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν παρ'. Ἐλληνικῶν πλοίων δι' ἐπισκευάς εἰς τὸ Ἑξαποτέρικον, αἱ ὃποιας ήδην παρέχουνται νὰ γίνονται εἰς τὸν Πειραιά, ἔτοις παρείχονται εἰς τοὺς πλοιοτήτας τὰς αὐτὰς διευκολύνσεις, τὰς ὃποιας παρέχουν εἰς αὐτοὺς αἱ ξενιαὶ χωρὶς, ἡ ἕστος καὶ κατὸ τὶ μικρότερας, διότι ὁ πατριωτισμὸς τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰνει τοιούτος, ὥστε θὰ ἐδέχονται χάριν αὐτοῦ καὶ μικρὸν ὄκομη ζημιάν.

Αἱ προκαταβολαὶ

Διὰ τῶν δύο ἀποφάσεων τοῦ Ἑφετείου τοῦ Νόρφολκ, περίληψιν τῶν δόπιων ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὰ δύο τελευταῖα τεύχη μας, καλούνται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ πλοωσούνται ἐκ νέου τὰς ὃσας προκαταβολαὶ παρέσχονται διάθεσιν, μηδὲν μέρουσιν μισθῶν εἰς τὰ πλωμάτων κατὰ τὸ ἀπώτερον ἀκόμη παρελθοῦν καὶ διὰ κατὰ τὸ τελευταῖον μόνον ταξίδιον τῶν πλοίων των.

Νόμος παλαιὸς τῶν Ἡνωμένων Πόλιτείων ρητῶς ἀπαγορεύει τὰς τοιάστις προκαταβολαὶ εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας. Παρὰ τὸ γεγονός ὃτι ἀνέγνωσθη ἀπὸ τὸ δικαστήριον ἡ καλή ποστὶς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἡ ἄγνοια ἐνός κοιμούμενου νόμου ἀπὸ τοὺς Ἑλλήνας πλοιάρχους η ἀπόφασις θεωρεῖ τὰς προκαταβολαὶς ως μὴ γενομένας καὶ ὑποχρεώνεις τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν ἐπανταπλωμάτην τῶν βασεῖς τοῦ δεδικασμένου, χωρὶς δηλαδὴ τὴν ἐνός προσφυγὴν εἰς τὰ δικαστήρια.

Μὲ δαπάνην ἔκαστοντάδων χιλιάδων δολλαρίων πρόκειται οὕτω νὰ ἐπιβαρυσθοῦν καὶ πάλιν τὰ Ἑλληνικά φορτηγά — τὰ «Λίμπερτος» κυρίως, δαπάνην μὲ προβλεπομένην ἀπὸ τὸν «ἔσοδοπλο» τοῦ κ. Χέλμη καὶ τῶν συνεργατῶν του. «Οσοι οἱ ναυτεργάται μετεκλήθησαν ἐξ Ἑλλάδος, ίνα ἐπανδρώσουν τὰ παραληφθέντα πρὸ διετίας καὶ πλέον «Λίμπερτος», διοι-

σχεδὸν ἔλασθον προκαταβολὰς μόλις ἔφθασαν εἰς τὴν Ἀμερικήν, ήταν ἀποστέλλουν χρήματα εἰς τὰς ἔδω στερούμενας τῶν πάντων οἰκογενείας των. Διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, ὅπως καὶ διὰ τὸν ναυτεργάτην, αἱ προκαταβολαὶ καὶ τὴ πιστεῖ δέδοσθαιν καὶ δὲν ήμεσηθῆσαν κατὰ τὰς ἔδω στερούμενας τῶν μισθών.

Πέραν δύμως τῆς ἑξαφυκῆς αὐτῆς ἐπίβαρύνεως τῶν πλοίων πρόβληματα ἀνακύπτει σοδαρόν καὶ διὰ τὸ μέλλον. Προκαταβολὴ πλέον ἔναντι μη δεδουλευμένου μισθοῦ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ γίνηε εἰς τὴν Ἀμερικήν. Τὰ πληρώματα έξι ἄλλου θά προβάλλουν πιθανὸν τὴν ἀξιωσίαν τῆς προκαταβολῆς, ίνα πρὸ τῆς ἀκτελέσεως ἐνός πολυμόνου συχνὰ ταξιδίου ἐπὶ τῶν Ἀμερικανικῶν λιμένων εἰς χώρας μὲ ἐκπεσμένον νόμοιμα, διότι οἱ περιορισμοὶ συναλλαγμάτως δημιουργούν επόδια εἰς τὰ ἐμβασμάτα τῶν ναυτικῶν μας, δυνηθούν νὰ στέλλουν οἰκονομικήν τινα ἐνίσχυσιν εἰς τὰς ὁικογενείας των. Αφορμὴ δηλαδὴ νέων προστριῶν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων θὰ καταστῇ ασφαλῶς ἡ παρὰ τὸν πλοιάρχων τήρησις τῆς ἀπαγορευτικῆς διατάξεως τοῦ Ἀμερικανικού νόμου. Διὰ νὰ προληφθούν αἱ ἀνωμαλίαι, ίσως νὰ ἔχειαίζετο καὶ ἡ ἐντεύθην διὰ νόμου τὸ ἄλλως πως ιοδετήσης τοῦ ἀναχρονιστικοῦ Ἀμερικανικού τούτου μέτρου. Εἰς τὴν οὔσιαν ὁ νόμος αὐτὸς ἀνάγνωσθαι εἰς ἄλλην μακρυνὴν ἐποχῆν. «Υπὸ τὰς σημερινάς συνθήκης ἐκταλλεύσεως τῶν «τρέμπτες» σκαφῶν καὶ λαμβανομένων ὑπὲρ τῶν Ἐργαζομένων τὸ μέτρον εἰναι ἀνεφόρμαστον, ίσως δὲ καὶ ἀδικονούντο διὰ τὸν ένος ναυτικούς, οἵτινες θὰ ἐναυτολογούντο τὸ πρώτον εἰς τὴν Ἀμερικήν, τὴν μόνην ἄλλως τε χώραν ἀπὸ τὴν οποίαν ἐλεύθερα εἰναι τὰ ἐμβασμάτα εἰς δολάρια. Ο ναυτικός δηλαδὴ δὲν προστευεται τούναντίου καὶ ἀποστερεῖται μιας λογικῆς διευκολύνσεως, ίνα συνηρηφθῆται τὸν οἰκονομικούς τοῦ πλοίου.

Τὸ ζῆτημα μᾶλλον ίσως νὰ εἴνε δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ μὲ δλίγην καληθῆσται καὶ μετὰ πλήρη τὴν κατανόησην τῆς ἀνάγκης τῶν πληρωμάτων ἀπὸ μέρους τῶν Πλοιάρχων καὶ τῶν ναυτικῶν Γραφείων τῆς Ν. Υόρκης. Οι ναυτικοὶ μας, ὅπως ἄλλως τε καὶ τώρα πράττουν, θὰ διδίνουν ἐντολὴν νὰ ἀποστείουν ἀπευθείας οἱ διαχειρισταὶ ἢ οἱ πράκτορες τοῦ πλοίου ἐπίτηπτα εἰς τὰς οἰκογενείας των μετά τὴν ἀναχώρησην τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν λιμένα, εἰς τρόπουν ὡς ἡ προκαταβολὴ νὰ θεωρήται ὡς μέρος δεδουλευμένου πλέον μισθού ναυτεργάτην ναυτολογημένου ήδη καὶ ἔργασμον επὶ τὸν πλοίου, ἔναντι δηλαδὴ τῶν δυσων θέτει λαβάδην.

Τὰ ἀνωτέρω μᾶς ὑποδεικνύονται διὰ τὴν ἐποχήν ποὺ τὸ μέτρον ἐκρίθη ἀναγκαῖον, ταλαιπωρεύεται τούναντίου καὶ ἀποστερεῖται μιας λογικῆς διευκολύνσεως τοῦ πλοίου.

Ποὺ βαίνομεν;

Κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς συνελθούσαν εἰς Κεμπέκ διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦ Εμπορικοῦ Επιμελητηρίου, ή ἐπὶ τῶν μεταφορῶν εἰδική ἐπιτροπή, προερευμένη ἀπὸ Νορβηγὸν ἀντιπρόσωπον, κατεδίκασε τὰ διακριτικὰ καὶ προστατευτικὰ μέτρα, τὰ λαμβανόμενα ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν τῶν πλοίων ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας καὶ διομήνων ἐνέκρινεν ἀπόφασιν, διὰ τῆς δοπίας διατοπούται ἡ ὑπόδειξης ὅπως διὰ τὰ πλοία, ἀδιακρίτως σημαῖας, τυγχάνουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως εἰς ὅλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου.

Πλατωνικὴ δέδαιος έχει αὖτις ἡ ληφθῆσται ἀπόφασις. Αἱ μικραὶ ναυτικαὶ χώραι, ὅπως η Νορβηγία καὶ η Ἑλλάς, τὴν θεωρούν ώς τὴν διατικήν προϋποθέσεων τῆς ναυτιλίας τῶν υπόστασεως, οἱ μεγάλαι δύμως δὲν πρόκειται ποτὲ καὶ νὰ τὴν ἐφαρμόσουν, παρὰ τὴν ἀνεπιφύλακτον καὶ ἀπὸ μέρους τῶν υπόστατηριν τῶν περὶ ἐλεύθεριας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἀπόφασης.

Αὐτὸς τὰ πράγματα ἔρχονται νὰ διαβαθεῖσαν τὰς ἀγαθὰς προθέσεις τὰς διαδηλωθεῖσας κατὰ τὴν διάσκεψιν. Αἱ ἀρχαὶ τοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τῆς διευθυνμένης οἰκονομίας τείνουν πλέον παγίαν νὰ ἐμφανίσουν μορφήν. Προνόμια, ἐπιχορηγήσεις, παντὸς εἰδοῦς διακριτικὰ μέτρα καθημερινῶν ἀναγγελλούνται ἀπὸ τὰ διάφορα κράτη. Απροκάλυπτος πλέον ἐπιβάλλεται ὁ προστατευτισμός. «Ἄν εἰς τὰ μέτρα αὐτὰ προσθεθῇ καὶ ἡ στροφή πρὸ τῶν κρατοποιητικῶν τῆς ναυτιλίας προσποθείσας, η διὰ τῶν προγραμμάτων τῶν σοσιαλιστικῶν κυβερνήσεων ἔξαγγελλομένη, ἔχουμεν πλήρη τὴν μεταπολεμική εἰκόνα μιᾶς νέας ὀλως καταστάσεως εἰς τὰς παγκοσμίας ναυτιλίας, ητίς καὶ προκαλεῖ τὸ ἐρώτημα διὰ τοὺς ἔχομένους ἀκόμη τῶν φιλελεύθερων ἀρχῶν καὶ τῶν περὶ ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἀντιληφθεῖσαν: Ποῦ βαίνομεν καὶ πῶς διαγράφεται ἡ μελλοντικὴ δργανικὴ συγκρότησης τῆς παγκοσμίου διοικητικού»;

«Ο πρόδρος τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου κ. Αντερσον, εἰς προσφάτους δηλώσασι τοῦ παραπέμπων τὰ διακριτικὰ ὑπὲρ τῶν ίδιων τῶν σημαιῶν λαμβανόμενα ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας μέτρα, καὶ τὰς σημειώμενας τάσεις διὰ τὴν δημιουργίαν ναυτιλίας διευθυνμένης μορφῆς, διεργάτατας ἀκριβῶς ποια θέτει διέξοδος τῆς μεταβατικῆς αὐτῆς περιοδίας;

«Ἐνα δλέματα εἰς τὰς εἰδήσεις μιᾶς καὶ μόνης ἔδουμάδος, τὰς σχετικὰς μὲ τὴν κατὰ χώρας ναυτιλιακήν δραστηριότητα, ἀπεικονίζουν πράγματα τὴν χαρακτηριστικήν τῶν σημειωμένων ἔξελιξεων κατάστασιν. Αναφέρονται λ. χ.: Αἱ περὶ προνομιακῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου

HANSEN & TIDEMANN, INC.

STEAMSHIP AGENTS

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

GULF - TIDE STEVEDORES, INC.

CONTRACTING STEVEDORES

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

LONDON AGENTS:

JAMES A. McLAREN & Co.,

46, Bishopsgate, E.C. 2.

εις τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ νομοθετικαὶ διατάξεις τοῦ Κογκρέσου. Ή δύσει τῶν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων αὐδούσα συμμετοχῆ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὸ ἡμέραιον τῶν ναυτολόγων Ἰνδιών. Τὸ ίμισυ τῶν Ἰνδιών εἶσαγωγών μεταφέρεται ὥδη διὰ τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἔναντι 27 τοῖς ἑκατόν πρὸ του πολέμου. Ή εἶσαγορά τοῦ στόλου Ντούτερο—382 σκάφη—, ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν Κυβέρνησιν. Η ἀπόφασις τῆς Πολωνίας νὰ ἀναπτύξῃ τὴν μεταφορικὴν ἴκανότητα τῆς ναυτιλίας τῆς, ὡστε ἀπὸ τοῦ 1955 τὸ Πολωνικὸν πλοίον νὰ μετέχῃ κατὰ ποσοστὸν πέραν καὶ τῶν 50 ἑκατοστῶν εἰς τὰς Ἐθνικὰς μεταφοράς. Τὰ ναυτιγεία τοῦ Δάντστικ προβλέπεται νὰ κατασκευάσουν πλοίο 400 τόνων, τόνων ἑντὸς τῆς προσεχοῦς ἔξατις.

Καὶ ἐν συνεχείᾳ: Οἱ κρατούντες ποικιλώματος περιορισμοὶ διὰ τὴν πώλησιν εἰς ἄλλοδαποὺς τῶν ἀγγλικῶν παλαίσιον σκαφῶν, ἀκόμη καὶ τῶν πρὸς διάλυσιν. Η ἀπάγρευσις τῆς Πολωνίας εἰς τὰς ἀναπτύξεις τῶν μεταφορικῶν ἴκανότητας τῆς Ναυτιλιακῆς Ἑπιτροπῆς. Αἱ περὶ μπούκοτάς τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν ἀπόφασις τῶν ναυτεργατικῶν καὶ τῶν λιμενεργατικῶν ὄργανων, αἵτινες οὕτως ἐμφανίζονται ἐπὶ τῆς διεισθύνσης σκηνῆς μὲ ἐπιδίωξεις ὑπερβαίνουσας τὰ δρίς τῆς συνδικαλιστικῆς προσποθείας καὶ τέλος ἡ παρὰ τῶν Ἀγγλικῶν ἐργατικῶν ὄργανων ναυτηργίων καὶ μηχανουργῶν ἀπόφασις, ὅπως πιέσουν τὴν ἐργατικὴν Κυβέρνησιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς κρατικοποίησεως τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὴν διομήνιων.

Μίαν νέαν καταστασὸν πραγμάτων εἰς τὰς διεισθύνσης ναυτιλίας προιωνίζουν διὰ τὰς δικρίσεις, οἱ προστατευτισμοὶ καὶ αἱ κρατικαὶ παρεμβάσεις. Η ναυτικὴ διομήνιων, ή κατ’ εἶσον διεισθύνση τῆς μορφής, τείνει καὶ αὐτὴ νὰ πλαισιωθῇ μέσα εἰς τὰ στενά τῆς διεισθύνσης οικονομίας δρίς. Η ἐπικράτησης τῶν τάσεων αὐτῶν θὰ δημιουργήσῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὸν σοβαρώτερον κίνδυνον ὑπόστασις διὰ τὴν πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν τῶν μικρῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Τὰ Παναμαϊκά

Ἐκπρόσωποι τῆς «Διεισθύνσης Μεταφορῶν», τῆς παναμαϊκῆς κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν πρόκειται νὰ συναντηθοῦν τὴν 29ην Ιουλίου εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, προκειμένου νὰ συζητήσουν τὰ σχετικά μὲ τὰ πληρώματα τῶν παναμαϊκῶν πλοίων ζητήματα καὶ καθορίσουν τοὺς κανονισμοὺς ἀργασίας καὶ πάν. ὅτι ἀφορά τὴν κατασφαλίσιον τῶν εἰς τὰ σκάφη ταῦτα ἀπασχολουμένων ναυτεργατῶν. Η διάσκεψις θὰ συνέλθῃ εἰς τὴν Πρεσβείαν τοῦ Παναμᾶ, προεκληπτὴ δὲ ἀπὸ τὴν τελευταῖαν ἀπόφασιν τὴν ληφθεῖσαν εἰς τὴν Γενεύην, συμφωνῶς πρὸς τὴν ὄποιαν, εἰς ἣν περιπτώσιν ὁ Παναμᾶς δὲν θήλε στέρει εἰς τὴν λήξιν τῶν προαναφερθέντων μέτρων, τότε θὰ πραγματοποιηθῇ δὲ μέχρι τούδε ἀποτραπεῖς ἀποκλεισμὸς τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν.

Ἐκπρόσωποι τῆς «Διεισθύνσης Μεταφορῶν» ἐδήλωσεν, ὅτι πρόκειται περὶ τῆς τελευταῖας προσποθείας τῶν Ἐργατικῶν Ὀργανώσεων διὰ μίαν φιλικὴν ἐπίπλουσιν τῶν υφισταμένων διαφορῶν. Εἴναι η παναμαϊκὴ κυβέρνησις καὶ οἱ ἀφοπλισταὶ δὲν ἀπόδεχουν τὰς ναυτεργατικὰς προτάσεις, τότε, τὸ μπούκοτά, ὅπερ ἀπεφασίσθη εἰς τὴν Γενεύην καὶ ἀνεβλήθη μέχρι τῆς 31ης Ιουλίου, θὰ ἐφαρμοσθῇ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταῦτην. Εν τῷ μεταξὺ η ἐπὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ ἐπιτροπὴ τῆς «Διεισθύνσης Μεταφορῶν» συνήθη τὴν 13ην Ιουλίου εἰς τὸ Λούδινον καὶ καθώρισε τὰς ναυτεργατικὰς ἀπόφεις.

Αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ

Παρὰ τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐλάθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσίευμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἀναφορικῶς πρὸς τὰ ἀναγραφέντα εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς τὰς νυκτερινὰς Σχολαὶ Μηχανικῶν φοιτῶντων ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρουμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν τὰ κάτωθι:

1.— Αἱ ἐν λόγῳ Σχολαὶ εἰνες ἀνέγνωρισμέναι καὶ ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Εθνικῆς Οἰκονομίας ως ἀρμόδιου διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν καὶ τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν τῶν προφοριζόμενων διὰ τὰς διομήνιων ταῦταις ἀπόσιας τέλεσταινοι οἱ πλειστοὶ τῶν ἔξερχομενών.

2.— Τὸ «Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας» εἰχε μέχρι τοῦ προβοῦ εἰς παράλληλον ἀναγνώρισιν ἵνα τὰς ὁντοτήτας τὰς ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. Νυκτερ. Σχολαὶ Μηχανικῶν μὲ ἐλάχιστον ἀριθμείσαντας ἀπό τοῖς εἰδικοῖς πρόγραμμα ἐκπαίδευσες καὶ τούτο διότι η μόνη μαθήτων καὶ μὲ εἰδικοῖς πρόγραμμα ἐκπαίδευσες καὶ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ προοριζόμενων μηχανικῶν ἐπιβάλλεται ὅπως εἶναι διαφορική.

3.— Ηδη μελετᾶται η κατάρτισις Σχεδίου Νόμου, διὰ τοῦ ὅποιου θὰ προβλέπεται η λειτουργία εἰδίκων μόνων τμημάτων παρὰ ταῖς ἀνεγνωρισμέναις ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. Νυκτερ. Σχολαὶ Μηχανικῶν μὲ ἐλάχιστον ἀριθμείσαντας ἀπό τοῖς εἰδικοῖς πρόγραμμα ἐκπαίδευσες καὶ τούτο διότι η μόνη μαθήτων καὶ μὲ εἰδικοῖς πρόγραμμα ἐκπαίδευσες τῶν διὰ τὰς χεροσιάς διομήνιων ταῦταις τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ προοριζόμενων μηχανικῶν ἐπιβάλλεται ὅπως εἶναι διαφορική.

Μετὰ τιμῆς
Ε. ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ

Αθῆναι, 30(6)1949

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Μαρινάκης νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι δὲν ἀρκεῖ τὸ ληφθεῖν μέτρων τῆς μη περαιτεροῦ ἀναγνωρίσεων ἀπὸ τὸ «Υπουργείον» καὶ ἄλλων νυκτερινὰς σχολαὶ, πάλλα τὰ σκανδαλώδη θὰ ἀπεκάλυπτεν. Ἀπὸ τὰς διαπιστώσεις τῆς ἐρεύνης αὐτῆς θὰ προβλέψῃ καὶ ὅπερα μελέτη τοῦ ὅλου ζητήματος. Θὰ ἐνημερωθῶμεν οὐτων οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Υπουργείου ἐπὶ τῶν ἐνδεικνυμένων νομοθετικῶν μέτρων, τῶν οποίων τὴν λήψιν μᾶς ὑπόσχεται διὰ τὰς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Μαρινάκης.

Ἄς ἔχει, πάντως, ὑπ’ ὄφει τοῦ κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἡ κρατούσα οἰκτρὰ κατάστασις δὲν πρέπει ὑπωδόπτητο νὰ συνεχισθεῖ. Δὲν τιμᾷ τὴν κρατικὴν διοίκησιν καὶ τὴν δῆθεν ἐπὶ τοῦ ἔργου τῶν σχολῶν ἐποπτείαν. Μέχρι τῆς νέας σχολαϊκῆς περιόδου ὑπομένει ἀρκετός, πιστεύομεν, χρόνος, διὰ τὸ ἀποδώση ἡ κρατικὴ παρέμβασις ὅτι ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποδεικνύεται, ὡς ἀνάγκη. Παρέλκει τὰς τούνισμαν, ὅτι ἐν τὸν ἐνδιαφέροντα τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν θὰ ἀπονήσῃ ἐπὶ τῶν παρεχομένων μηχανικῶν ὑποσχέσεων. Θὰ παρακολουθήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν καὶ ἐν καιρῷ θὰ ἐπανέλθωμεν.

Ἡ Ναυτιλία καὶ τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα

Ἐπειφυλάχθημεν νὰ διατυπώσωμεν ὥρισμένας παραπτηρῆσεις, τὰς πλέον οὐσιώδεις ἐπὶ τῆς δημοσιευθείας εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας μελέτης περὶ τοῦ ἔθνικού εἰσόδηματος ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν κατὰ τὸ 1948.

Με διπλοὶ μονοδικὰ τὴν ἀπόδοτον γνώσιν τῆς πραγματικότητος καὶ τοὺς ἔξ αυτῆς ἀδιαδίήτους ἀριθμούς θὰ καταδείξωμεν τὸ αιθαίρετον τῶν υπολογισμῶν καὶ τῶν συμπερασμάτων τῆς μελέτης τοῦ κ. Αθανασιάδη, μελέτης πρωτισμένης, δυστυχῶς, νὰ κατασλάβῃ θέσιν ἐπιστολού μητιθωνὸν εἰσηγησάσως κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὸ ἔθνικὸν τῆς χώρας εἰσόδημα.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας μελέτη ἀνωτάτου κρατικοῦ ὄργανου τοῦ Α.Σ.Α., ἀδιούντος νὰ ἔμφανεται ὡς ίμενος τοῦ ιδίου τοῦ οἰκονομικῆς ιδέας.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον. Θὰ ἔδει νὰ ἔξετασθη μετὰ τῆς μεγαλύτερας δυνατῆς προσοχῆς, ἀφοῦ η Ναυτιλία ἀπετέλεσε καὶ ἀποτελεῖ τὴν ρωμαλέωταν ἐπικειμενικήν ἐκδήλωσιν τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, ἐνσαρκώνει παραδόσεις αἰώνων ὀλοκλήρων, εἰσέφερε πολλά, πάμπολλα εἰς τὴν τήσιμην πολιτείαν τοῦ «Ἐθνοῦς» καὶ τὴν οἰκονομικὴν τοῦ ανάπτυξιν καὶ ἀφοδιάστητον τόπον τοῦ Κράτους. Δείγμα, ἀποχώρηση, εὐγλώτων, ἐπορισμάτων τῆς ἐλλείφεως πάσης γενικωτέρας κατανομῆσεων τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων είναι καὶ ἡ περὶ τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς ιδίους οἰκονομικούς ίμενοντας κύκλους.

Τὸ θέμα είναι καθ’ ήμας ἔξοχως ἐνδιαφέρον

νην ἀπό τούς ναυτικούς μας, ἔξαιρουμένων ἵσως εὐαρίθμων πλοιάρχων καὶ μηχανικών, διότι τὰ χρήματα δὲν περισσεύουν, ἀφού αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτεργάτων ἀπό τὰ ἐμβάματά των, ἀπό αὐτά καὶ μόνον, συντηροῦνται. Μία σχετική ἔρευνα ἀνά τὰς νήσους καὶ τὰς ναυτικάς μας περιφερείας βάθι κατεδίκεινεν, ὅτι τὸ δέκα τοῖς ἑκατόν του κ. Ἀθανασιάδη οὐδὲ πόρρωθεν ἀντίπροσωπεύει τὴν πραγματικότητα. Αἱ οἰκογένειαι 4 χιλ. ναυτικῶν δὲν ἡμπτοροῦν δέδοικα νὰ συντηροῦθον με τὰς 576 χιλ. δολαρίων, εἰς δόσας ἀνέρχεται τὸ 10% τῆς μισθοδοσίας τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰ ὑπό ἔνεσι σημαίας πλοῖα. Ἀνεξαρτήτως ὅμως τοῦ ποσοστοῦ, τοῦ εἰσοκμίζομένου ἐδῶ ἢ τοῦ εἰς τὴν ἔνεντι παραμενόντος ὑπὸ μορφήν καταθέσεων, διατί νὰ μὴ θεωρήσουμεν ὡς θετικὸν ιερόδημα τῶν ναυτεργάτων μας τὸ ημίσιο τούλαχιστον τῆς μισθοδοσίας των, παραδεχόμενοι ἔστο τὸ παντελῶς ἀπίθανον ὅτι τὸ ἔτερον ημίσιο διαρρέει εἰς δαπάνας αὐτῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν; Ἐχει ἀρά γε ποτε πληροφορθῆ ὁ κ. Ἀθανασιάδης τῇ σημαίᾳ εἰς οἰκονομικά ἀποτελέσματα διά την οἰκογένειαν τοῦ ναυτικοῦ μας ἢ κατὰ χρονικά διαστήματα διετίος ἢ τριετίας ἐπάνωδος αὐτοῦ εἰς τὴν Πατρίδα; Καὶ ήθελησε ποτὲ ὁ κ. ἀνάλογιστής τοῦ Α.Σ.Α., ὁ καθορίσας ἀξιωματικῶς πως τὸ δέκα τοῖς ἑκατόν ὡς ποσοστὸν τοῦ εἰσερχομένου ἐδῶ ἐκ τῆς ναυτεργατικῆς μισθοδοσίας συναλλάγματος, νά πληροφορθῆ τι είνε τὸ «κομπόδεμα» τοῦ κάθε ναυτικοῦ μας, ὅταν ἐδῶ ἐπανέρχεται οὗτος; Ἀδιάφορον είνε δι' ήμᾶς ἀν τὸ Κράτος, μὲ τὴν μάρων τακτικήν του δὲν ἐπέτυχε να «συλλάβῃ καὶ δεδαιωθῇ» το πριῶν αὐτὸν τοῦ ναυτεργατικοῦ μόχθου, ὅπως αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι (Ἀγγλία, Σκανδιναվίαι χώραι, Ἰταλία κλπ.). Τὸ ἀναμφισβήτητον γεγονός είνε, ὅτι οἱ υπηρετούντες ἐπὶ ξένων σκαφῶν τέσσαρες τούλαχιστον χιλιάδες ναυτεργάτων ἀποκομίζουν μισθοδοσίαν 5.760.000 δόλαρ. καὶ ὅτι τὸ ημίσιο του ποσοῦ αὐτοῦ, κατὰ τὴν ἐπικεισθέαν ἐδόκην, τρέπει νά θεωρηθῇ ὡς εἰσόδημα θετικὸν τῆς οἰκονομίας μας, εἰσερχομένον ὑπὸ οἰανθῆποτε μορφῆν, λαθραίως ἡ νομίμως, εἰς τὸν τοντό τουν μας. Εἰς τὸ Κράτος ἐπανόπτειται ἡ ἐφαρμογή τῶν προσφευστέων μέσων, ἵνα τὸ ναυτεργατικὸν εἰσόδημα κατὰ μεγαλύτερον ἀκόμη ποσοστόν, ἐνσύχως ἀποτελεσματικώτερον καὶ τὸ συναλλαγματικὸν τῆς χώρας ἀπόθεμα. (Πρότασις κ. Διομήδη). Καὶ τούτῳ ἀνεξαρτήτως του ποσού, του τελικῶς, εἴτε ἐδῶ εἰσοκμίζεται, εἴτε παραμενεῖ ξένω, ἀπό τη δόλην, μισθοδοσίαν των ἐπὶ Ἑλληνικῆς ίδιοκτησίας ὑπὸ ἔνεας σημαίας ὑπηρετούντων ναυτικῶν μας.

6) Υπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν: Διαφωνοῦμεν πλήρως πρὸς τοὺς ὑπολογισμούς τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας ὀκεανοπόρων σκαφῶν, τοὺς παρασχεθέντας ἀπὸ τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Ἀνεδαφικούς ἐπίστοις χαρακτηρίζουμεν τοὺς ἀριθμούς καὶ τὰ συμπερασμάτα τοῦ κ. Ἀθανασιᾶ. Καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲ ἀπέχουν τῆς πραγματικότητος.

Ως είμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν, ό μέσος δρος της μισθοδοσίας των ἐπί των φορτηγών πλοίων ἑκατερικού ἔργαζομενών ναυτικών δὲν είνει δυνατόν νά φθανή το ποσό τω λιμών 631,56 ἐπτάσιως, ούτε ό μέσος δρος της συνθέσεως τών πλοίων τούτων είνε 30 ἄνδρες. Ἐπί τών φορτηγών πλοίων ἑκατερικού, δεξαμενοπλοίων και Λίμπετρες, τά ὅποια θα ἐπέτρεψε νά ὑπολογισθούν ίδιαιτέρως, ὑπηρετούν 35—38 περίπου ναυτεργάται μέσον, δρον μισθολογίου ἐκ λιμών 1.350 κατά μῆνα, ἐκτὸς τῶν ὑπερωριών, δυναμένων ἀσφαλῶς νά ὑπολογισθοῦν εἰς τά 20 τοι ἑκατόν τῆς ὅλης μισθοδοσίας. Ἐπομένων ό μέσος δρος της μηνιαίας μισθοδοσίας των είνε λίραι 38 περίπου, αἵτινες πολλαπλασιάζονται επί τό ἐνδεκάμηνον περίπου χρονικὸν διάστημα ἐργασίας τῶν πλοίων, μας διδουν λίραις 418 κατά ναυτεργάτην και οὐχί λίρας 631,56. Τό ἐνδεκάμηνον χρονικὸν διάστημα ὑπολογίζομεν ώς χρόνον ἐργασίας τού πλοίου, ἀντί τού δωδεκομήνου, διότι ἀλλως ἀν δεχθώμεν διτί τό πλοίον ἐργάζεται συνεχώς ἐπί τι χρονικὸν διάστημα, θά πρέπει κατόπιν νά ὑπολογίσωμεν και τὸν χρόνον ἀργίας τούτου. Ἐπομένων ό ὑπολογισμός 186 ἐπί 30 ἐπί 631,56 ἀποδεικνυεται σφαλερός.

Ἄντι τοῦ ὑπολογισμοῦ τούτου ἔχομεν τὸν ἐξῆς:

Ό αριθμός τών φορτηγών πλοίων έπι των όποιων καταβάλλεται μισθοδίαιμον λιρών ή δολαρίων ανέρχεται εις 220(82 ωκεανιτόπορα φορτηγά, 17 δεξιανέπολια, 1 ύπερωκεανίου, 98 λιμπερτούς και 22 Μεσογειακά). Έάν τον αριθμόν των πλοίων τούτων πολλαπλασιασθή τις έπι την σύνθεσιν έκστασης καπηγορίας πλοίων (η Ν. 37 άναλόγως) και έπι το μέσον μηνιανον έπισημον μισθοδίαιμον (μισθολ. Λιμπερτούς 1.383 λιραί), μετατά τάῦτα δὲ έπι τοὺς 11 μῆνας έργασίας, προκύπτει συνολικὸν έπισημον μισθοδίαιμον λιρών 3.346.860, χωρὶς τὰς ύπερωρίας καὶ ἄλλας έκτακτους ἀμοιδας. Τούτο δέδια πολὺ ἀπέχει τοῦ ἐν τῷ μελέτῃ ἀναφερομένου ὡς στοιχείου τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας.

Ἐν συνέχειᾳ: Διὸ νά ύπολογισθῇ τὸ εἰς δραχμὰς μισθολόγιον τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, πολλαπλασιάζει ὁ κ. Ἀθανασίας τὸν εἰς αὐτὰ ὑπρετούντα ἀριθμὸν ναυτεργάτων ἐπὶ τὸν μέσον ὄρον μισθολόγιοι, ὁ δῆποις οὗτος παρέλαβε πλήσιαν ἀπένει τῆς πραγματικότητος.

Δέν διαφωτίουμεν ἐπὶ τού ἀριθμοῦ τῶν ἐπὶ τῷ πλοίῳ ἔργαζομένων.
Ἐχομεν δῆμος τὴν γνῶμην διτὶ διὰ τὸ εἰς δραχμάς μισθολόγιον θα ἔδει

νά γίνη ο κάτωθι υπολογισμός:

Νά πολλαπλασιασθή ο όριμός εκάστης κατηγορίας πλοίων (επιβατη-
γά 34, διάφορα 9, Μεσογειακό 42, σύνολον 85) έπι την σύνθετην ένδος
εκάστου (40 ή 13 άναλόγως) μετά ταυτά έπι τό ίσχυον μισθολόγιον και
διά 11 μηνας, όποτε προκύπτει έτσισον μισθολόγιον δραχ. 14.700.000,
000 περίποτο. Ωστάρτας καὶ ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων π)
καὶ i)φ, ξήρουμεν σημαντικὴν διαφοράν, ἐάν υπολογίσωμεν τὸν
τῶν π)
καὶ i)φ (μέχρι 10 κώρων 1700 καὶ ἀπό 10 κώρων καὶ ἄνω 1280),
τὸν μέσον δρον τῆς συμβέβηκεν αὐτῶν (ἀπό 2—4 άναλόγως), τὸν μέσον
δρον μισθολογίου τῶν (ἀσφαλῶς δὲν ὑπερβαίνει τὰς 500.000) καὶ πολ-
λαπλασιασθή ο όριμός εκάστης κατηγορίας πλοίων διά-

στημα, λόγω ειδικών συμβικήδων ασφαλών παραμένει έν αργία. Ούτω καθήμας προκύπτει ότι σύνολον έπιπλου μισθολογίου π)κ) και 1)φ πάσης χωραπικότητος δρχ. 29.350.000.000.

Επομένων οι ἀνώτερων δύο ἀριθμοὶ 14.700.000.000 καὶ 29.350.000.000 μάς δίδουν σύνολον μισθολογίου εἰς δραχ. 44.050.000.000 ἔναντι τῶν δραχ. 91.160.000.000, τὰ δόπια υπολογίζει ὁ κ. Ἀθανασιάδης καὶ εἰς τὸν συγκεντρωτικὸν πίνακα ἐν τῷ μελέτῃ τοῦ τελικῶν ἀπορρίπτει παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι δόλακρον ποιοῦν τὸ ποσὸν τῶν δραχ. 44.050.000.000 εἰσπράττεται καὶ καταναλίσκεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν.

Αλλά ό κ. Αθανασιάδης πρός αντίκρουσιν τών αποτελεσμάτων, το ό ποια αύτος ούτος συντίγαγεν έπει των στοιχείων του Υ.Ε.Ν., αλλαμβάνει πλέον τον ίδικον του δρόμον. Βασίζει τούς υπόλογισμούς του επί τών παρά τών Ν.Α.Τ. δεδομένων στοιχείων και αποτελεσμάτων μιας ώρισ μέσης νησιών της οικονομικής χρήσεως, θεωρών ως ύπερβολικούς και πεπλανημένους τους αριθμούς του Υ.Ε.Ν.

Τὴν δασιν ὄμως αὐτῆν τοῦ ὑπολογισμού του θεωρούντων ἀκρίως σαθράν, ἐφόδουν αὐτὸς ὁ κ. Ἀθανασιάδης καλύτερον παντὸς ἄλλου γνωρισμένου ὡς εἰδίκως ἔγκυψας εἰς τὰ τοῦ Ν.Α.Τ., διτὶ τὰ δεῖναι αὐθέντα ἔσοδα τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ μίαν χρονικήν περίοδον, πλὴν ὠρισμένων τυπικῶν ἐσόδων του (κονιώνικοι πόροι πρόσδοποι περιουσιάς κλπ.) δεῦ εἶνε δυνατῶν τὸν ὑπολογισθεὶς ἐπάκριδῶν, ἀφοῦ τὰ ναυτολόγια τῶν πλοίων δὲν ἔξοφλουν ται, καὶ δὲν ὑπολογίζονται κατὰ τὴν ληξιν τοῦ ὅμηνου διαστήματος, τὴν ισχύον των, ἀλλὰ πολὺ μεταγενεστέρων, γνωστῆς οὕτης τῆς δυσκολίας μεθὶ ἡς εἰσπράττονται τὰ ἐκ τῶν ναυτολογίων τέλη. Τούτο, ἀλλώς τε, διαπιστωτάται καὶ ἀπό τὸν κ. Ἀθανασιάδην εἰς τὴν σχετικὴν μὲ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ Ν.Α.Τ. μελέτη αὐτού καὶ τοῦ κ. Τ. Κεραμίδη, καθηγητοῦ τῶν Ἀναλογιστικῶν μαθημάτων, περικοπάς τῆς ὀποίας ἐδίμην σιεύσαμεν πρὸ μηνῶν καὶ εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Γράφει σχετικῶς οὐδεὶς τοις: «Ἐίνεται οὖθεν πρασιδήλον, διτὶ, καίτερον δὲν ὑφίσταται διαφυγὴ τῶν πόρων, ὑφίσταται δὲν ὄμως σημαντική καθυστέρησις τῆς ἔγκαιρους καταβολῆς τούτων παρὰ τῶν ὑπόχρεων, ίσως καὶ ἐκ τῆς φύσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τῶν ἐκ ταύτης ἀντιστοιχουσῶν εἰσφορῶν, τῆς πληρωμῆς τούτων γενομένης ὡς γωνιστὸν διὰ τοῦ ναυτολογίου καὶ ἅμα τῷ περάτι τῆς συμφωνηθείσης ναυτικῆς ἐργασίας (ἔξαμπτον ουσιώθως). Πράγματι τοις καθυστέρησις εἰς οφλησεως τῶν ναυτολογίων δικαιολογεῖται, καὶ ἀπό τοῦ μηνῶν ἡμέριχρον 2 καὶ πλέον ἐτῶν.

Πώς, λοιπόν, είναι συνάντησης επι τον εισπράξεων του Ν.Α.Γ. μας ωραία σε μένην η χρονικής περιόδου να στηριχθώμενοι διά νά συναγάγωμεν τα οίκημα συνάγει ό κ. Αθανασιάδης συμπεράσματα, αφού αι εισπράξεις αυταὶ δέ είνει οὐδὲ κατά ποσοστὸν ἀντιπροσωπευτικαὶ τῆς πραγματικῆς διὰ τὴν αὐτῆν περιόδου μισθοδοτικῆς καταστάσεως τῆς ὥκεανοπόρου ναυτιλίας μας;

Ίδου πού άκριθως ὁ κ. «Αθανασίαδης ἔξηλθε, παρὰ τάς πρὸ έτους διατυπωθείσας περὶ τῶν ἑσόδων τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπόψεις του, τῶν ὄριων τῆς πραγματικότητος. Ἐστήριξε τοὺς ὑπόλογοις μούσους του ἐπὶ σφαλέρων δεδομένων, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν πλήρη διαστροφὴν τῶν ἐνδεικτικῶν ἔστω περὶ τὸ εἰσόδημα τῶν ναυτεργατικῆς μισθοδοσίας ἀριθμῶν.

Δέν πιρόκειται δέδαια νά άκολυθήσωμεν την αύτην έσφαλμένην κατά βάσιν μέθοδον υπόλογισμού. Θά αφήσουμε δόπισω πλέον τὸν κ. "Αθανασίαδην μὲ τοὺς ἀριθμούς καὶ τὰς ἐπί" αὐτῶν ἀντιλήψεις του, διά νά προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἀνάλυσιν, δάσει τῶν πραγματικῶν δεδομένων, τοῦθματος.

"Οσον αφορᾶ τὸ ἔκ τῆς μισθοδοσίας εἰς συνάλλαγμα τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰσκομίζομεν εἰς τὴν Ἑλλάδα ποσοστόν, θα ἐπαναλάβουμεν τὰ ὅσα ἀνατέσσια ὑποστρίζουμεν περὶ τῶν ἐπὶ ξένων πλοί

'Αποκρύψαντες τὸ δέκα τοις, ἑκατὸν τοῦ Ἀθανασιάδη, ως ἀποκύπτεις

άνεδαφικών ύπολογισμών και ἐπιμένουν εἰς τὸ ημισυ τῆς ὀλίγης μισθωτούς διαφάσιος, ανέρερπτως ἡνὶ τοῦτο ἔλεγχεται ἢ μὴ ἀπὸ τὴν Πτάξεων τῆς Ἐλλάδος. Ὁκτώ περίποιοι χιλιάδες ναυτεργάται, ὅσοι ἐργάζονται περὶ τῶν Ἑλληνικῶν ὥκεανοπόρων, συντηροῦντες τὴν Ἑλληνικήν ναυτικήν οἰκογένειαν, δὲν ἐπιδέχονται καν συζήτησιν, διτὶ ἀποστέλλουσιν ἕδη ἐν συνέχειᾳ ὁμόνοιον κύριον λίαν. Κατ' ἕτοις, καθ' ἧν στιγμήν δὲν ὑπάρχει περὶ πτωσις οἰκογενείας ναυτεργάτου—ναύτου ἔστω ἢ θερμαστοῦ—ποὺ δὲ λαμβάνει ἀπὸ τοῦ Ιδικού της θαλασσινού κατὰ διμηνὸν ἢ τριμηνὸν διάστημα ἔμβασμα ὀλιγιώτερον των 150 δολ. ἢ ιδιαίδογυνα λιρών.

πην ἐπισκέψεις του ἐτί τών πλοιών την συγκινητική πράγματι στιγμήν το καταρτισμού τών καταδόγων τών ἐμβασμάτων ἀπό τὸν πλοίαρχον. Δεξιά ἐσπειριθῆ περίπτωσις ἐμβασμάτος μικροτέρου τῶν 100 δολαρίων διορθώνεται τον πτωχότερα ἀμειδόμενον ναυτικὸν μας κατὰ ταξίδιον 40—45 ημερῶν (Β. Ἀμερικὴ — Εὐρώπῃ). Πέραν ὅμως τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἔκστοτε διαστάσεων, ἔνα καὶ μόνον παραμένει ἀναμφιστήτων γεγονός: «Ἐλληνες είναι οἱ ἑσόδουντες τὰς μισθοδοσίας ἀπὸ ἐπιχειρήσεις Ἑλληνικᾶς, οὗτοι κον συνεπάως είνει καὶ τὸ σύνολον του εἰσοδήματος, τὸ προερχόμενον ἀπὸ τὴν Ἕγαστιν τῶν.

Διατί ό κ. Αθανασιάδης παραδέχεται εἰς τὰ κονδύλια, τὰ συνιστώντα τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἔθνικον εἰσόδημα, τὰ κέρδη τῶν πλοιοκτηνῶν καὶ ὁ ποκρούει ἐξ ἀντίθετου τὴν ἀποφιν', διὶ αἱ οἰκονομίαι πάντα πληρωματίζομεναι μας, αἱ εἰσερχόμεναι εἰς τὴν χώραν ἡ ἕστος ἀποταμεύομεναι παρ' αὐτῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀποτελούν καὶ αὐταὶ εἰσόδημα ἔθνικον; Μόνον τὰ δοπιανώμενα εἰς τὴν ξενιν παρὰ τῶν ναυτικῶν μας δεν θὰ ἐπρέπεται νὰ συντάξει λογισθούν. Ἐπιτρέπομεν εἰς τὸν κ. Αθανασιάδην νὰ ὑπολογίσῃ τὸ ποστόπον μήπω Οἰωνοῦτε καὶ ἂν εἴνε δὲν πούκεται νὰ ἀλλιώσῃ τὰ

Α. ΚΟΡΦΙΑΤΗΣ & Δ. ΧΑΛΚΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Journal of Software XAAKQ

T-1650004 22 w& 3 74

Bus, Telephone

Hom. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

MAIN 4-3991

ANDROS SHIP SUPPLY Co.

ENGINE & DECK SUPPLIES

RIES, MEATS & PROV

95 BROAD STREET

δικά μας συμπεράσματα, τὰ όποια καὶ στηρίζομεν εἰς τὸν ύπολογισμόν, ὅτι τὸ μήσον τοῦ συνόλου τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων μας δέον νά θεωρηθῆ τὸ κατ' ἐλάχιστον ἔθνικὸν ἕσοδον ἀπὸ τὴν ἑργασίαν των.

Θὰ ἐπρεπεν ἀκόμη νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τὸ ποσόν τῶν 3.346.860 λιρῶν δὲν συμπελογίσθησαν τὰ ἔξι ὑπερωριῶν εἰσπραττόμενα ἀπὸ τὰ πληρώματα.

Συντηρητικὸς ύπολογισμὸς τῶν καταβαλλομένων ὑπερωριῶν καὶ ἑκάτων ἀμοιβῶν εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μᾶς ἐπιτρέπει νά καθορίστομεν ἔναν ἐλάχιστον ποσοστὸν 10 τοῖς ἑκατόν—διά νά μὴ εἴπωμεν 15—20%—ἐπὶ τῆς δῆλης μισθοδοσίας.

Καὶ διὰ νὰ καταλήγωμεν δοὺς ἀφορᾶ τὸ περὶ μισθῶν κεφάλαιον τῆς μελέτης τοῦ κ. Ἀθανασιάδη, ἔχομεν:

Εἰς συνάλλαγμα: Μισθοδοσία 11 μηνῶν 4000 ναυτεργατῶν ἐπὶ 220 ἑκάτην πλοίων	δολλ. 5.760.000
Πλέον 10% ὑπερωριῶν	> 576.000
Σύνολον	> 6.336.000
Μισθοδοσία 11 μηνῶν 7.500—8.000 ναυτεργατῶν ἐπὶ 220 ὡκεανοπόρων Ἐλληνικῶν πλοίων	λίραι 'Αγγλίας 3.346.860
Πλέον 10% ὑπερωριῶν	> 334.686
Σύνολον	> 3.681.546
Εἰς δραχμάς:	=====
Μισθοδοσία 85 σκαφῶν δι' 11 μηνας	δρχ. 14.700.000.000
Μισθοδοσία πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων 7μηνον >	29.350.000.000
Σύνολον δραχμῶν	44.050.000.000

Τὸ εἰς συνάλλαγμα ποσόν τῆς μισθοδοσίας τῶν Ἐλλήνων θαλασσινῶν εἰναι αἰσθητῶς ἀντότερον τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς ύπολογισμούς μας ἀριθμῶν. Ἀπειλέψαμεν εἰς τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν συντηρητικὸν τῶν πραγμάτων ἔρευναν, τὸν μὴ καὶ τὰ συμπεράσματα μας προκαλέσουν τὴν ἐλάχιστην ἀμφισθήτησιν.

* * *

'Αλλά δὲ κ. Ἀθανασιάδης εἰς ἀνεξήγητον παράλειψιν ύπεπεισες κατὰ τοὺς ύπολογισμούς του. Τὸν σημαντικότερον, ὡς γνωστόν, πόρον τῶν ἑσόδων τοῦ N.A.T. ἀποτελοῦν αἱ εἰς συνάλλαγμα εἰσφορὰ τῶν ναυτεργατῶν καὶ ἔφοιτοστῶν, αἱ ὄποιαι εἰσόπτρομέναι ὑπὸ τύπου προκαταβολῶν, βραδέως ἔκκαθαρίζονται καὶ τηματικῶς μεταφέρονται ἐνταῦθα πρὸς δραχμοποίησιν καὶ ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ταμείου.

Τὸ ποσὸν τοῦ συναλλάγματος τούτου, κατὰ τοὺς ύπολογισμούς μας (ἀριθμός πλοίων ἔξωτεροικὸν ἐπὶ μέσον δρον μισθοδογίου, ἐπὶ 11μηνον χρονικὸν διάσπορα ἔργασίας, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν καὶ τῆς ἀνεργίας τῶν πλοίων) θὰ πρέπει νὰ ἀνέλθῃ διὰ τοῦ N.A.T. καὶ τοὺς παρ' αὐτῷ λαμβάνονται Προστασίας Φυματικῶν καὶ Κεφαλαίου 'Ανεργίας, εἰς λίραις 669.000 περίποι. Οἱ ἀριθμός, ἀλλώς τε, ούτος ἔξαγεται ἐνών ύπολογισμούς την ἐπὶ τῶν μισθοδοσίων εἰσφορὰν 20% τοῦ N.A.T., σὺν τοῖς δικαιώμασι προστασίας Φυματικῶν καὶ Κεφαλαίου 'Ανεργίας ἐπὶ λιρῶν 3.346.860.

Τὸ συναλλαγματικὸν τούτο ἕσοδον οὐδαμοῦ ἀνέρομεν εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Ἀθανασιάδη, διότις ἀναφέρει μόνον £ 43.984, ὡς εἰστρέψεις τῶν Ταμείων Προνοίας καὶ λαμβάνων προστασίας Φυματικῶν καὶ Κεφαλαίου 'Ανεργίας.

Δὲν συνυπελόγισεν ἀκόμη δὲ κ. Ἀθανασιάδης τὰ εἰς συνάλλαγμα κατατέθησαν εἰς λοιδόνων ποσὰ ἔναντι τῆς φορολογίας τῶν 100 Λιμπερτούς διὰ τὸ 1947. Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ κονδύλιον ὑπερβαίνει τὰς 300 χιλιάδας λιρῶν. Δὲν συνυπελόγισεν ἐπίσης τὸν φόρον καθαράς προσόδου ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων, τὸ χαρτόστημα τοῦ Δημοσίου, τὰ προξενικὰ δικαιώματα, τὰ ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως. "Ολα αὐτὰ τὰ εἰς συνάλλαγμα κονδύλια θὰ τὰ περιλάβωμεν εἰς τοὺς ύπολογισμούς μας μὲν δάσιν τὸ κατώτερον δυνατὸν δρίον.

Αλλὰ δὲ πρέπει νὰ συνεχίσωμεν—τὸ θέμα, ἀλλώς τε χρήζει ἐκτενεστέρως, ἀναλύσεως—īνα συγκεασαίωνοντες τὰ διάφορα κονδύλια, ποὺ συνιστοῦν τὸ ἐπί της Ναυτιλίας ἕσοδον, κατατέλωμεν εἰς τὰ συμπεράσματα. 'Ο χῶρος, ἀτυχώς, ἐνὸς τεύχους δὲν ἐπάρκει, ἐφόσον αἱ ὑποχρεώσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν ἡμιποροῦν νὰ περιορισθοῦν εἰς μόνην τὴν περὶ εἰσοδήματος μελέτην. "Εχομεν τὰς τακτικὰς τοῦ 150θημέρου εἰδήσεις καὶ τὰς παραπτήσεις μας ἐπὶ τῷ καθημερινῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν γεγονότων.

Τὸ κύριον, πάντως, θέμα, τὸ ἀναφέρομενον εἰς τὰ τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, ἐξηντλήθη. Θά ἐπακολουθήσῃ εἰς τὸ προσεχές μας τεύχος ἡ ἀνάλυσης καὶ τῶν λοιπῶν κονδύλων, διά νὰ ἀποδείξωμεν ὅποστης κακῆς μεταχειρίσεως ἔτυχε καὶ πάλιν ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις ἀπὸ τοὺς ἀναλαβόντας ἐλαφρὰ τῷ καρδιό νὰ καθορίσουν τὸ ἔθνικὸν ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα κατὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948.

ΜΙΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΑ ΜΗΤΡΩΑ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Ἡ γραφειοκρατία ἀπὸ τὴν θετικήν της πλευράν, τὴν δημιουργικήν, καὶ μάλιστα εἰς τὸν κύκλον τῆς δραστηριότητος τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, εἶναι κάτι ποὺ ὑπωσθῆποτε ἐκπλήσσει.

Εἰσερχόμενος διμως, κανεὶς διὰ μίαν ἔρευναν εἰς τὰ «Μητρώα 'Εργατῶν Θαλάσσης», τοῦ ἐν λόγῳ 'Υπουργείου, εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ἀποθέσῃ κατὰ τὴν εἰσόδον, κάθε προκαταλήψιν, διὰ νὰ χειροκρήσῃ ἀνεμποδίστως κατὰ τὴν ἔξοδον, τὸ ἀρτιώτερον ἀπὸ ἀπόφεως συγκροτήσεως ἀρχείον τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους, ἀποτέλεσμα μᾶς φιλοτίου καὶ προσωπικῆς κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡτονὸν ἔργασίας.

Ο.τι στοιχεῖον, σχετικὸν μὲ τὴν δύναμιν, τὴν ἐπαγγελματικὴν δραστηριότητα καὶ τὴν ιστορίαν ἔνος ἑκάστου γαυτικοῦ μας, συγκεντρωμένον μὲ ἐπιμέλειαν καὶ στοργικὸν ἐνδιαφέρον, ποὺ συγκινεῖ, ἡλεγμένον κατὰ τρόπον σχολαστικὸν, εὑρίσκεται ἐδῶ κατατεταγμένον μεθοδικὰ καὶ ἀπολύτως διησφαλισμένον ἀπὸ τὰς προσβολὰς τοῦ χρόνου. Οἱ ναυτεργάται μας, πρέπει νὰ εῖναι ιδιαιτέρως ικανοποιημένοι, διότι ἐδόθη μία τόσην μεγάλη σημασία εἰς τὴν προσωπικὴν ἐπαγγελματικὴν ιστορίαν ἔνος ἑκάστου. Εἰς τὴν χώραν μας οἱ «επολευτέλειοι» αὐτές εἶναι ἀνύπαρκτες καὶ ἡ ἔξαιρεσις πρέπει ιδιαιτέρως νὰ τοὺς κολακεύῃ. 'Αλλὰ ἐκτὸς ἀπὸ τὴν συντελεοθεσία καὶ συντελουμένη ἔργασία εἰς τὰ «Μητρώα 'Εργατῶν Θαλάσσης», έχει καὶ μία γενικωτέραν πρακτικήν, οὐσιώδη διὰ τοὺς ναυτιλλομένους μας σημασίαν.

Ο ναυτεργάτης τοῦ δόποιου τὴν κάθε κίνησιν, προσγωγήν, μετατόπισιν ἀπὸ πλοίον εἰς πλοίον, τὴν πλαισιωνεῖ μία ἀτελείωτος σειρὰ τύπων καὶ διατυπώσεων ἡμιπορεῖ σήμερα, ἐντὸς 24ώρων, νὰ ἔχῃ ὅποιοδήποτε σχεδὸν πιστοποιητικὸ τοῦ εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν τοῦ συνολλαγῆς. Γεγονός τόσον σπάνιον, δύον συνήθεσης ηταν ἀλλοτε τοιοφανέμενον ὁ ἐνδιαφέρομένος ναυτεργάτης νὰ μὴ λαμβάνῃ μέρος εἰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησην ἔνος διπλώματος, συνεπεία καθυστερήσεως τῆς ἐκδόσεως τῶν σχετικῶν με αὐτὸν πιστοποιητικῶν καταστατικῶν προϋπηρεσίας.

'Αλλὰ καὶ τὸ 'Υπουργείον τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὴν χάραξιν μιᾶς ναυτεργατικῆς πολιτικῆς, ὑπὸ τὸ φῶς τῶν στοιχείων τῶν «Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης», ἀποτορεῖ σήμερα, ἐντὸς 24ώρων, νὰ κινοῦνται πτρούντες στην πραγματικότητα. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν «Μητρώων 'Εργατῶν Θαλάσσης» τοὺς ὑπαγορεύουσαν αἴφνης ὃν ἡ πολιτικὴ τῶν διὰ τὴν ἀνάνεωσην τοῦ ναυτεργατικοῦ ἐπαγγελματος, πρέπει νὰ εἶναι πολιτικὴ περιοριστική, καταστατική ἢ πολιτικὴ εὐρείας εἰσόδου νέων, γενικός ἢ μερικός, εἰς ἓνα, δύο ἢ τρεῖς μόνον ναυτεργατικούς κλάδους.

Μὲ τὴν ποσότητα, ἀλλὰ καὶ ποιότητα (ἡλικία) τοῦ ναυτεργατικού παράγοντας εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ὁμρού 'Υπουργείου ἡμιπορεῖ νὰ δαδίζῃ κατὰ τρόπον θετικὸν εἰς τὴν χάραξιν καὶ αὐτῆς ἀκόμη τῆς γενικωτέρας ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς χώρας.

Αὐτὸν εἶναι καὶ τὸ κυριότερον θεωρητικὸν πλεονέκτημα μᾶς μεθοδικῆς ποσότητος.

Τὰ 300.000 ναυτολόγια τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων, τὰ δόποια ἔξεδόθησαν κατὰ τὸ διάστημα τῆς τελευταίας 50ετίας, φιλοξενούνται κατὰ πρώτον, μὲ μεγάλην ἐπιμέλειαν, εἰς τὰ ανασυγκροτήθεντα «Μητρώα 'Εργατῶν Θαλάσσης». Αποτελοῦν καὶ μοναδικόν, ἀναμφισβήτητον πηγὴν, ἀπὸ τὴν δόποιαν ἐλεπομπῆς ἢ δοσίσης τῶν ἀπογεγραμμένων ναυτικῶν. 'Απὸ τὰ στοιχεῖα τὰ δόποια παρέχουν, μετά προσεκτικὴν καὶ ἐπισταμένην ἔξετασιν τὰ ναυτολόγια αὐτά, συντάσσονται τὰ Μητρώα καὶ ἀνοίγονται αἱ μερίδες μὲ τὰ ἀτομικὰ στοιχεῖα ἐκάστου ναυτεργάτου. Παραλλήλως, τέλος, μὲ τὴν ἐνύμερων τῶν μεριδῶν—διὰ νὰ δώσωμεν τὰ διάσωμεν τὰ τρία διαστικά στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ὄποιων στηρίζεται ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης—ἀπὸ τρεις καταρτίζεται ἀτομικὸς φάκελλος ἐκάστου ναυτεργάτου. Περιέχει δὲ: α) τὰ πιστοποιητικὰ ἐκδοσεῶν ναυτικοῦ φυλλαδίου, 6) Τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν ικανότητας καὶ δρᾶσιν ὑπαρχούσας πληροφορίας, γ) τὰς πάσης φύσεως πειθαρχικὰς ποινὰς καθὼς καὶ τὰς τυχὸν ὑπαρχούσας εὐφήμους μενίαις, δ) τὰ πάσης φύσεως πιστοποιητικὰ ἐντιγράφων, τὰ παρ' αὐτοῦ κατὰ καιρούς ἐκδοθέντα. Πρόκειται δηλαδὴ δ' ἔνα μικρὸν ἀρχεῖον πολύτιμον καὶ καθ' ὅλα διαφωτιστικόν.

Μὲ τὴν συντήρησιν ἀφ' ἔνος καὶ τὴν κατάρτισιν ἀφ' ἐτέρου τῶν ναυτολόγων, τῶν Μητρώων καὶ τῶν ἀτομικῶν φακέλλων, ἐπετεύχθη ἡ συγκέντρωσις ἔνος γενικοῦ ἀρχείου τῶν ἐνεργείᾳ ἐργάτων θαλάσσης. 'Ο πλωτάρχης κ. Δρακόπουλος, ὁ ὄποιος ἐντὸς μίας περίπου τριετίας ἐπέτευξε νὰ ὀλοκληρώσῃ τὴν ἐργασίαν αὐτήν, συστηματοποιεῖ ἡδη, ἀκόμη περιστέρων, τὸ πολύτιμον ὑλικόν του. Προύχθησεν εἰς τὴν ὄργανων στης λεπτοπορείας. Καὶ ἡδη καταρτίζει τὰ Μητρώα τῶν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Εἶναι ἔνα πολύτιμον καὶ καθ' ὅλα αὐθεντικόν

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

• ΔΑΝΕΙΑ
• ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
• ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

Telephone:
Avenue 4941

• ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
• ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
• ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:

SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

Cables: FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

TELEPHONE | 5882
WHITEHALL 3- | 5883
5884

ΕΝΑ ΟΥΣΙΩΔΕΣ ΖΗΤΗΜΑ

ΤΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατά τούς διέποντας τής άλιείσαν κανόνας τού Διεθνούς Δικαίου, τρία μίλια έξω της αγιαλίτιδος ζώνης, έν καιρώ είρηνης, ή άλιείσα έπιτρέπεται παντού, έξαιρεσί μερικών κόλπων, πορθμών ή στρατηγικών τινων σημείων, σαφώς έκ τών προτέρων καθωρισμένων και σημειωμένων. Επί τών άλιευτικών έκστατης χώρας χαρτών.

Συμβάνει πολὺ συχνά είς τούς άλιείς, κατά τήν έξασκησην τού έπιπονού έργου των, νά ισέρχονται, έν γνωσί ηδέν αγνοίσαι των είς τά χωρικά υδάτων τών γειτονών των καί νά συλλαμβανωται ύπό τών έπι τού ράτηνούν. Συνήθως τά μικροεπισδία αυτά κανονίζονται φιλικώς, σταν πρόκειται περί μικρών πλοιαρίων ή σταν αποδεκτή, διτά λόγω κακοκαιρίας οι άλιείς τού περιέχουν είς υπήνεμον τάς άκτης μέρος διά νά προστατευθούν. Όταν ούμως οι παραδίνοντες τόν νόμον είναι πολλοί, (άλιευτικά συνεργεία), η τό πλοιον είναι μεγάλον, τότε, ειθίσται, δως έπιβάλλωνται καρύσσεις, σύμφωνα μέ ένα κανονισμόν διεθνώς ανεγνωρισμένον, ως έξης:

Έαν ο πλοιαρχος φαράς, (άγγλ. skipper, γαλλ. patron pêcheur), συλλαμβάνει πολὺ πρώτην φοράν, τότε τού έπιβάλλεται μίας αύτης έπι πληρίες, ητις καί αναγράφεται έπι τού διπλώματός του ή τής δέσιας έξασκησης του έπαγγέλματος, καθώς καί έπι τού ημερολογίου τού πλοιού. Άναγράφεται έπι αυτών έπαγγέλματος τό περιστατικόν, σημειούται η θέσης διπού ο φαράς συνελήφθη, ούτως ώστε, η έγγραφος αυτή μαρτυρία νά χρησιμεύση ώς μαθημα καί νά μή υπόπτεση έκ νέου ο άναφερθείνοντος παρόμοιον παράπτωμα.

Έαν συλληφθῇ διά δευτέραν φοράν, τότε τού έπιβάλλεται σοδαρὸν πρόστιμον 50 έως 100 λιρών, σταν δέν έχη φάρια είς τάς άποθήκας του, καί άλλο πρόστιμον ίσον πρός το διπλάσιον τής δέσιας τού άλιευμάτος, έαν συμπέσῃ νά εύρεθη τοιούντο, όποθενδηποτε καί άν προέρχεται. Όλα αυτά αναγράφονται και πάλι είς τά χαρτιά τού πλοιαρίου και τού πλοιού, διά νά χρησιμεύσουν διένδοχομένας άλλας περιπτώσεις.

Έαν συλληφθῇ διά τρίτην φοράν, τότε η ποινή είναι βαρυτέρα, διότι έκτος τού προστίμου, κατάσχονται τά φάρια, τά άλιευτικά έργαλεια, (δίκτια, πόρτες γριπίσεων, σύρμα βαρούλκου κτλ.), καί ένοχος φυλακίζεται.

Αύται είναι αι τρεις πρώται περιπτώσεις, τών διποίων η διαδικασία είται συντομωτάτη, διότι καθώς προείπον διά άναγράφονται είς τά χαρτιά των παραβάτων καί είναι εύκολον είς τού περιπολούντα αξιωματικών νά έλεγχη έαν διστηθεί φαράς είναι πρωτάρης ή έχη ηδήν τιμωρθή καί άλλας φοράς. Έαν έν συνεχεία ο πλοιαρχος φαράς συλληφθῇ καί έκ νέου, τότε έκτης τής φυλακίσεων, ή ποινή φθάνει άναλογικών είς τρία χρόνια, διατάσσεται καί ή κατάσχεται τού πλοιού, άσχέτως έαν τούτο ανήκη είς τον ένιοχο ή είς άλλον. Διά τούτο άλλωστε οι έφοτισται άλιεισας έκλεγονται τών πλοιαρίων των κατόπιν αύστηράς έπιλογής.

Πρός άποφυγήν δυσαρέστων μεταξύ προστριβών, τό συλλαμβανόμενον έπι αύτοφώρω νά άλιεύτη πλήρωμα, (δηλαδή θταν έχη τά δίκτια ριγμένα είς την θάλασσα), —διδγείται είς τον πλησιέστερον λιμένα, όπου το λιμεναρχείον έπιλαμβάνεται της υπόθεσών ανευ χρονοτριδής. Διά τήν καλήν τάξιν είδοποιείται άμεσων δ ορέζοντος τής χώρας είς ή ανήκει τό ύπό το κράτησην πλοιούν καί ή έκδικαστης της υπόθεσώς διενεργείται με πάσαν έπιστημότητα. Τό λεπτότερον καί ούσιωδέστερον τής υπόθεσώς σημείων είναι ο καθορισμός τού αυτοφώρου, δηλαδή έαν πράγματι εύρισκεται έντος τών χωρικών υδάτων. Κατά γενικήν συνήθειαν, οι παραβάται ισχυρίζονται πάντοτε θτι δέν εύρισκονται έντος χωρικών υδάτων κ.τ.λ.

Είς τάς σκέψεις αυτάς, τάς διποίας καί διατυπώνω, με ώδηγησεν ή έξαιρετηκή αύστηρότης μεθ' ής έπιμωρθησαν έπανειλημένος. Έλληνες άλιείς ύπό τών Τουρκικών όρχων, διότι συνελήφθησαν άλιευσοντες είς τά χωρικά τής γειτονος υδάτων. Δέν γνωρίζεις έπακριδών τί συνέδη, ούτε πώς καί πού οι άλιείς μας συνελήφθησαν καί ούτε διατι. Από τάς μεταδιείσσεσις θτης ούμως μεταξύ τών άλιευτικών κύκλων πληροφορίας συνάγεται τό συμπέρασμα, θτι οι φαράδες μας συνελήφθησαν πλησίον τών Τουρκικών άκτων, ώδηγησαν είς τό πρώτον λιμένα διπού πού καί άνευ πρωτοκόλλου καί διατυπώσων αύστηρώς έπιμωρήσαν. Ούτε ο πρόξενος τής Έλλαδος έισποτηθή, ούτε κανείς έπιστημος διά τήν υπεράσπιστην των παρέστη είς τό δικαστήριον.

Τήν ίδιαν περίπου έποχην, δηλαδή κατά μήνα Μάιον καί 'Ιούνιον συνέβησαν δύο παρόμοια περιστατικά είς τόν Βόρειον Θάλασσαν, μεταξύ 'Αγγλων καί Νορβηγών αφ' ένος καί Δανών καί Ρώσων αφ', έτερου. Τά γεγονότα έξετυλιχθησαν τό μέν πρώτον είς τάς Νορβηγικάς άκτας, τό δέ δευτέρον είς τήν Βαλτικήν θάλασσαν πλησίον τής Ρωσικής ζώνης. Αμφότερα τά έπισδια ανάγονται είς τό ζήτημα τού καθορισμού τού αυτοφώρου—δηλαδή έαν τά πλοια συνελήφθησαν άλιευσοντα έντος τών χωρικών υδάτων—πράγμα τό θτοίον οι συλληφθέντες 'Αγγλοι καί Δανοι άλιείς άρνουνται κατηγορητικώς. Ίδου έν συνόψει πώς έχουν τά γεγονότα, οπως τά άναφερε τό «Fishing News».

Είς τάς 5 παρελθόντος Μαΐου συνελήφθησαν πλησίον τών θρείων Νορβηγών άλιευτικών περιοχών τό έκ τού λιμένος τού Χούλλ, τρώλερ, «Λόρδος Νούφελδ», ώς παρανόμως γριπίζοντον έντος τών χωρικών Νορβηγικών υδάτων. Τό πλοιον, ύπό συνοδείαν τού περιπολούν άδηγηθή είς τόν λιμένα Βάργο, διπού καί υπεβλήθη είς τόν πλοιαρχον θαρη πρόστιμον, παρά τάς διαμαρτυρίας τού διτά δέν εύρισκοτη έντος άπιγρομενής ζώνης, άλλα είς τήν έλευθεράν άνοικτήν θάλασσαν. Ό πρεσβετής της Μεγάλης Βρετανίας είς 'Οσλο έπελήγη έπι της υπόθεσώς καί ένημέρωσε τών Κυβερνησίου του, θαδεν άδηγίας από τό Φόρειν 'Οφφις, καί διαμαρτυρη-

θῇ πρός τάς Νορβηγικάς άρχας καί νά διατυπώση τάς έπιφυλάξεις του ώς πρός τά δίκαια τών άγγλων άλιεών, τάς άπορρέοντα πρό την πρό τινος καιρού συναφθείσαν μεταξύ τών δύο χωρών συμφωνίαν διά τήν έλευθεράν είς ώρισμένους θορείους τομείς άλιεών.

Πράγματι, κατά τό τελευταίον τού Νορβηγού ύπουργού τών 'Εξωτερικών ταξίδιον είς Λουδίνον, συνεζητήθη η έλευθεράς άλιεισα είς ώρισμένα πλησιόχωρα τών θρειοτάτων Νορβηγικών άκτων υψηπέδα, τών Νορβηγών μέν θεωρούντων ταύτα ώς προνύμων τής χώρας τω πρός έκπτωσησιν, τών δέ 'Αγγλων θεωρούντων ταύτα ώς αναγομένων είς τήν έλευθεράν ανοι κτήμασσαν. Παρά τήν έπελθουσαν συμφωνίαν τά έπεισδια μεταξύ 'Αγγλων καί Νορβηγών έξακολουθούν, τό δέ τελευταίον τοιούτον, τό ώς άνω αναφερθεί, έφθασε μέχρι τού 'Αγγλικού Κοινοβουλίου καί συνεζητήθη έκει τήν παρελθούσαν έδουμάδα.

Κατά τήν συζήτησην παρίσταντο οι ναυτικοί έμπειρογνώμονες, με άνοικτούς έπι της τραπέζης ολούς τού προκειμένου ζητήματος λεπτομερείς χάρτας. 'Ο εισηγητής, θάσει τών άγγλικών έκθεσών τού πλοιού άρχου καί τών Προενικών άρχων, έπεινεν είς τό διά άλιευτικόν πλοιον έρισκετο έξω τών χωρικών Νορβηγικών άκτων καί έπι τήν άνοικτην θάλασσαν, άκριδως είς τά έκ της μεταξύ τών δύο χωρών συμβάσεων καθορισθείτα ύπιπτεδα. Όι άλλοι ρήτορες έτονταν διά έκ της έκ έκ την άλιευτική θάλασσαν πρό την έπιστημένη στάσης είναι προκλητική καί έπι τήν ώς έκ τούτου πρέπει τά άγγλικά άλιευτικά νά συνοδεώνται άπο πληρωμικά πλοιά, σταν έξοριον πρός τάς περιοχάς όπου τά δυσάρεστα αύτά έπισδια, έπαναλαμβάνονται. 'Άλλοι πάλιν ρήτορες συνεδούλευσαν νά κανονισθῇ τό έπεισδιον με πνεύμα συνδιαλλακτικόν καί φιλικόν, όπερ καί έγενετο.

Τό δευτέρον έπεισδιον έξετυλιχθη είς τήν Βαλτικήν θάλασσαν μεταξύ Δανών άλιεών καί Ρώσων περιπολικών. Η μεταδοθείσα πληροφορία άναφερεί διτά 15 έως 20 Δανικά άλιευτικά πλοιά συνελήφθησαν καί έκρατηθησαν ύπο μονάδων τού Ρωσικού πολεμικού ναυτικού, ώς δήθεν εύρισκομενα εντός τών ύπο τών Σοδίετ έλεγχομένων άκτων. Η Δανική Κυβερνησία—ώς αναφέρει η είδησης—πρόκειται νά παρουσίασται τό ζήτημα είς το προσεχές συνέδριον τού Ο.Η.Ε. καί νά ζητήση διάσια τών κανόνων τού Διεθνούς Δικαίου έπι τών χωρικών άκτων. Ίδου πώς έχει τό έπεισδιον καί πάλιν πλευράς.

Οι άλιείς ισπελήθησαν είς τήν Δανίαν, λέγει η έκθεσης—είναι λίαν ανεπιτυμένη καί άρτιος ώργανωμένη. Τά Δανικά άλιευτικά πλοιά, μεγάλας καί μικρά, είναι διεσπαρμένα είς τήν Βαλτικήν, τήν Βόρειον θάλασσαν, τόν Ατλαντικόν ώκεανον, μέχρι τών διοριανών θαλασσών. Από παλαιοτάτων χρόνων, οι Δανοι φαράδες, πρό παντού κατά τήν έποχην τής ρέγγας, φαρεύουν έντος τής Βαλτικής, μέχρι τών μιχών τού Βοθικού κόλπου πολλάκι. 'Εσχατώς, διάφορα Δανικά άλιευτικά πλοιά, έν κινήσει εύρισκομενα εντός τής Βαλτικής, χωριστά τό ένα άπο τό άλλο, συνελήφθησαν ύπο πληρωμικών ή διάφορων θαλασσών είς τούς λιμένας τού Μέμελ καί Βίενετλ θπού παρουσιάζεται από Δανικής πλευράς.

Οι άλιείς ισπελήθησαν είς τήν Δανίαν, έπι τής θέσεως ήν έλαδον κατά τήν ήπουργαρίαν τού Ατλαντικού Συμφώνου, έλαπαν προσεπάθουν νά φυγαδεύουσαν Πολωνούν πρόσθυγας πρό την Σκανδινανίαν καί πολλά άλλα. Παρά τάς διαμαρτυριών των θητών έρισηρεμένη ζώνη, άλλ' είς έλευθερά θδατα, οι Δανοι άλιείς έπιμωρθησαν ώς παραδίνοντες τούς διεθνείς νόμους καί ώς άλιευσοντες συνεχώς έντος τών Ρωσικών χωρικών υδάτων. Οι άσύρματοι τών πλοιών των πολιούν, καθώς καί διάφορα άλλα έπιστημονικά έργαλεια άφηρθησαν κατεσθέσαν, κατά τήν διάρκειαν διέ έπι τής κρατήσεως των, δέν τούς έπειτα περιπτώσεις θδατα νά έπι τής οίκογενειάς των. Ή κοινή γνώμη είς τήν Δανίαν είναι έξηγερμένη έναντιον τών αύθιρέων ένεργειών τών Ρώσων, θδεικεύεται δέ θπως, είς τή έκτη, τά Δανικά άλιευτικά συνοδεύονται ύπο μονάδων τού πολεμικού ναυτικού ή νά έδηπλοισθωσι καί αύτά ώς κατά τήν διάρκειαν τού πολέμου. Είς παροιαίν ένεργειών προέβησαν άλλωστε καί οι Σουηδοί καί έκτοτε τά άλιευτικά των διενή ήν ήναληχθήσαν ποτέ.

Τά δύο αύτά έπεισδια τής Βόρειον θαλάσσης, ύπενθυμίζουν τήν πρό πολέμου διαμάχην μεταξύ 'Ιστωνών άλιεών καί Καναδοσαμερικών, τών πρώτων άξιούτων νά άλιεύουν έλευθερώς είς τά χωρικά άκτας των πρότησαν προνομιακώδικας διά τόν λόγον, θνοιεύαν εύρισκομενα συζητήσαν μεταξύ τών άλιευτικών κύκλων όπου τού κόσμου.

Υπάρχουν δύο μέτωπα συζητητών καί δύο πλευραί συζητήσεων. 'Υπάρχουν αφ' ένος οι άλιείς που έχουν πλούσιον άλιευμα είς τάς άκτας των καθέλουν νά τό κρατήσουν προνομιακώδικας διά τόν λόγον, υπάρχουν δέ αφ' έτερου οι άλιείς που δέν έχουν φαράσι είς τά παραλία των καί προσπαθούν νά ρίξουν τά δικτύα των είς τάς περιοχάς τών γεγονότων των. Πρός άποφυγήν τών άναφυμένων συνεχώς μεταξύ τών δύο πλευρών

LIVIERATO & C°.

Telegrams: «PIRAMIS»

ADEN

SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών είς ολούς τούς Έλληνικούς λιμένας

Τηλεγραφική Δ)σις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45288—43331.

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

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

δυσαρέστων έκάστοτε προστριβών, καθιερώθη ή αιγιαλίτης ζώνη, η οποία και καθωρίσθη εἰς τρία μίλια νότια καιρῷ είρηνης. Πλην τὸ λεπτὸν σημεῖον τῆς ὑπόθεσος εἶναι ὡς ἐπακριβῆς καθορισμός τῆς ἐκ τῶν ἀκτῶν ἀποστασεως, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς συλλήψεως ἐνὸς ἀλιευτικοῦ πλοίου, ως παραβαίνοντος τοὺς διεθνεῖς κανόνας.

Ταῦτα περισσότερα φοράς, οἱ διενεχμένες παραβάται ισχυρίζονται ὅτι οὐδαμῶς ήσαν ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ ὅτι περνούσσαν ὀλος τυχαίως ἀπὸ ἑκεῖ, η διαφορά εἶναι τὸ περιστόπλιον τῆς παραβάσεως, οἱ προβάλλουσαν συνήθως μυρίας ἀλλας δικαιολογίας. Πρέπει ὅπωσδηποτε νὰ συλληφθοῦν ἐντελῶς πλέον ἐντὸς τῆς ζώνης τῶν ἀκτῶν διὰ νὰ δύνανται νὰ δικαιολογηθοῦν. Κατὰ τὰ ἄλλα η ὑπόθεσις τῆς ἀποστασεως συζητεῖται. Τρία μίλια φαρά, ἀφοῦ δίλγα μόνον μέτρα ἔξω ἀπὸ τὴν κατὰ συντήκην ἀπαγορευούμενην ζώνην ἔχει κάθε δικαιώμα νὰ φαρέψῃ. Πώς θὰ γίνη λοιπὸν η ἐπακριβῆς διαπίστωσις τῆς παραβάσεως τῶν κανόνων;

Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν ἁκάστοτε προστριβῶν καὶ συζητήσεων, ὑπάρχει τὸ αὐτόφωρον. "Οταν δηλαδὴ τὸ περιπολικὸν συλλάθῃ τὸ ἀλιευτικὸν πλοίον τὴν ὥρα ποὺ ἔχει τὰ δίκτυα εἰς τὴν θάλασσαν καὶ γριπίζει. Επειδὴ τότε εἶναι διάσκολον νὰ ξεφύγῃ, ἀναμένεται στωικῶς τὴν ἀφίξιν τοῦ ταχυπόλεος περιπολικοῦ, γίνεται ἡ σχετικὴ αὐτοφιά, καθορίζεται ἡ ἀπόστασις, συντάσσεται ἐνα πρωτόκολλον τῆς παραβάσεως καὶ ἔαν μὲν ὁ φαράς εἶναι πρωτόκολλον ἀφίνεται εἰλεύθερος, ἔαν δχι, τότε δῆγεται εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα, ὃπου γίνεται ἡ ἀδίκαιος τοῦ παραπίπτωματος, σύμφωνα μὲν ὅταν ἀνέφερα εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματος μου.

Πολλάκις, ὅταν ἔνας φαράς ἔχῃ εἰς τὸ παθητικὸν τοῦ πολλᾶς παραβάσεως, μόλις ἀντιληφθῇ τὸ περιπολικόν, κόβει τὰ δίκτυα του καὶ τὰ σύρματα, ἀνοίγει τὴν μηχανὴν του καὶ σπεύδει ὀλοταχῶς πρὸς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὸ αὐτόφωρον. Λι κινήσεις δῶμας αὐται καὶ αἱ τοιούτου εἰδοῖς ἔνέργειαι εἶναι λίαν δαπανηταὶ καὶ πολὺ σπανίας οἱ φαράδες, εἰδοῖς διακινδυνεύουσιν τὴν ὑπόληψιν των καὶ τὴν περιουσίαν των. Τὰ σποραδικὰ ἄλλωτες ἐπεισόδια ἀπέδειχαν, ὅτι οἱ εὐσυνειδῆτοι φαράδες ἀποδίεγονται συστηματικῶς τοιούτου εἰδοῦς περιπτετείας καὶ ἔαν τὰ κακήν τυχην συλληφθοῦν, ὅπως συνέβη εἰς τὰς ὡς ἄνω δύο περιπτώσεις, τὸ δίκαιον ἀπέδειχθη, ὅτι ἦτο μὲν τὸ μέρος τῶν, διότι, ὅπωσδηποτε, δεν εὑρίσκοντο ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῶν γειτόνων των.

"Ἐκ τῶν ὅσων ἐν συντομίᾳ ἀνέφερα, συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦ καθορισμοῦ τῶν χωρικῶν ὑδάτων, τοῦ ἐπακριβοῦς ὑπολογισμοῦ ἐκ μέρους τῶν φαράδων τῆς ἐκ τῶν ἀκτῶν ἀποστασεως εἰς ἥν φαρέύουν καὶ τῶν συντειών εἰς ὃς ἐκτίθενται ἔαν φωραθοῦν παραβαίνοντες τοὺς διεθνεῖς κανόνας, πρέπει νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν μας. "Οχι μόνον διότι συμβαίνει συχνὰ εἰς τοὺς φαράδες μας νὰ πλησιάζουν εἰς τὰ Τουρκικὰ παράλια, ἀλλὰ καὶ διότι, τῷρα ποὺ μελετᾶται τῆς ἀγρίωντος τῆς ἀλειός ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ ὑποτίθεται ὅτι λίαν προσεχῶς τὰ Ἑλληνικὰ ἀλιευτικὰ θὰ ἐξορμοῦν πρὸς δόλας τὰς περιοχὰς τῆς Μεσογείου, πρὸς τὸν Ἀλαυτικόν, τὴν Ἐρυθραν Θάλασσαν, τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν καὶ πρὸς τὸν Περσικὸν κόπτον ἀκόμη, πρέπει ἡ ἀπαρατίτως νὰ ἔχουν στοιχειώδεις γνώσεις ἐπὶ τῶν διεθνῶν κανονισμῶν καὶ ἐπὶ τῶν κινδύνων, εἰς οὓς ἐκτίθενται, ὅταν εἰσχωρούν εἰς ἀπήγρωνες ζώνας.

"Ως πρώτην περίπτωσιν θὰ ἀναφέρω τὰς ἀκτὰς τῆς Κυρηναϊκῆς, ὅπου ἐνδεχομένως θὰ στραφούν αἱ πρώται μας ἔξορμήσεις. Αἱ ἀλιευτικαὶ περιοχαὶ εἰς τὸν τομέα τοῦτον τῆς Βορείου Ἀφρικῆς, ὅπως καὶ ἀλλοτε ἐπεκτήσησα, εὔρισκονται κατὰ μέγα μέρος ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ ἐπεκτείνονται διακοπόδειναι ἀνώμαλως πῶς, πρὸς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

"Ο πλοιάρχος φαρᾶς λοιπὸν πρέπει νὰ εἶναι καλῶς κατηρτισμένος γεωγραφικῶς διὰ νὰ διευθύνῃ τὰς εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐπιχειρήσεις του χωρις νὰ παραβῇ τοὺς διεθνεῖς ἐπὶ τῶν χωρικῶν ὑδάτων κανονισμούς. "Ανευ ειδικῶν γνώσεων, ἀνευ προεργασίας καὶ τεχνικῆς καταρτίσεως, οἰστροποτε ἐξόρμησις προώρισται νὰ ἀποτύχῃ. Καὶ αἱ ποτυχία θὰ τὴν ἀπώλεια ἐκατομμυρίων διαχωρίων, τὰς ὅποιας τὸ πενιχρὸν βαλάντιον ἐνὸς ἀλιέως εἶναι δυσκολὸν νὰ καλύψῃ. "Εὰν δὲ ἐν τῇ ἐπιμονῇ τοῦ πειράματος προστεθῇ καὶ δευτέρα ἀποτυχία, τότε η καταστροφὴ θὰ εἶναι πλήρης.

Πλεῖστα δύο παραδείγματα θὰ ἴδυναμην νὰ ἀναφέρω, διὰ νὰ δώσω ζωγράφων εἰκόνα τῆς ἀνά τον κόσμον θέσεων καὶ στάσεως τῶν ἀλιέων καὶ τοῦ σεβασμοῦ τῶν πρὸς τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς. Εἰς τὸ Ἀδριατικὸν πέλαγος Δαλματοὶ ἀλιέις ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν καὶ Ἰταλοὶ ἀπὸ τὴν ἄλλην, κατώρθωσαν νὰ ἔξευρουν ἔνα τρόπον διαχωρισμού, οὐτός εἴπειν, τῶν περιοχῶν εἰς τὰς ὅποιας ἐξορμοῦν δι' ἀλιέαν, χωρὶς οἱ μὲν νὰ ἔχωλην τοὺς δέ. Συνέδη πολλάκις νὰ ἐκτυλιχθοῦν ἐπεισόδιοι μεταξὺ τῶν ἀλιέων ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν, πλὴν ἐκ τῆς διαδικασίας ἀπεδείχθη ὅτι ταῦτα ὀφείλοντο, μάλλον εἰς ἀντίζηλας καὶ ἔχθρότητας, ὑπολειμματα τοῦ μεγάλου πολέμου. Σήμερον αἱ προστριβαὶ εἶναι σπάνιαι καὶ οἱ ἀλιές ἔξαστοι τὸ ἐπάγγελμά των ἐν πλήρει ἀρμονίᾳ, σεβόμενοι ἀμοιβαίως τὰ δίκαια των.

Εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, εἰς τὴν Μάγχην π. χ., αἱ σχέσεις μεταξὺ Γάλλων καὶ Ἀγγλῶν ὀλίγων εἶναι ἀρισταὶ, διότι κατ' οὐδένα λόγον σημειώνονται παραδείσεις ἐκατέρωθεν. Εἶναι δὲ τόσον βαθεία ῥιζωμένον τὸ αἰσθήμα τοῦ σεβασμοῦ τῶν διεθνῶν κανόνων εἰς τοὺς πολιτισμένους αὐτοὺς λαοὺς, ώστε ποτὲ ἔνας Ἀγγλος δὲν θὰ ρίξῃ τὰ δίκτυα του, εἰς τὸ χωραφί, ὃς ποτὲ, τοῦ Γάλλου, οὔτε βεβαίως ἔνας Γάλλος φαρᾶς εἰς τὸ τοῦ γειτονὸς του. "Αλλοίομνον εἰς ἔκεινον τὸν φαρᾶ ποὺ θὰ τιμωρηθῇ διὰ τοιαυτὴν παράδασιν "Οχι μόνον θὰ χάσῃ τὴν δουλειά του, ἀλλὰ καὶ κανένας ἄλλος πλοιοκτήτης δὲν θὰ θέλῃ νὰ τὸν προσλάθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσία του.

"Ολαὶ διαμῶς αὐτὰ τὰ προτερήματα καὶ αἱ γνώσεις δὲν ἀπεκτήθησαν ἐντὸς εἰκοσιτρέαρου, διότι δεῖσις ἐδίδαχθησαν διὰ τῶν ἐφημερίδων ή τῶν προκρύπτεων, ἀλλ' εἶναι ἀποτελέσματα πολυετοῦς ἐργασίας, παραδόσεων, πειθαρχίας καὶ συστηματικῆς τεχνικῆς καταρτίσεως. "Αφορήν διὰ νὰ γράψω τὸ σημείωμά μου αὐτὸν, ἔλαβον, ἀπὸ τὰ ἐπεισόδια τῶν φαράδων μας ποὺ ἀναποδογύηται ἐπιμωρηθησαν ἀπὸ τοὺς Τούρκους, διὸ δῆθεν ἐπανειλημένων παραδιάσαντες τὰ χωρικά των ὑδάτων καθὼς καὶ ἀπὸ τὰ ἐπεισόδια τῆς Βορείου Θάλασσης καὶ τῆς Βαλτικῆς.

Διὰ νὰ υπολογίσωμεν δεόντως τὸ κενὸν ποὺ χωρίζει τόσον τὴν παράκτιον ἀλιέων μας ἀπὸ τὴν τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης τοιαυτὴν, δύον καὶ τὸ κενὸν μεταξὺ κρατικῆς ὄργανωσεως καὶ τεχνικῆς τῶν ἀλιέων μας καταρτίσεως, δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ παραλληλίσωμεν τι ἐπράξαμεν ως Πολιτεῖας καὶ ὡς ἐλεύθεροι πολίται ἐπαγγελματικῶς ὡργανωμένοι, κατὰ καὶ μετὰ τὸ ἐπεισόδιον, καὶ τὶ ἐπράξαν οἱ Ἀγγλοι καὶ οἱ Δανοὶ διὰ τὴν ιδίαν ἀκριβῶς περιπτώσιν.

"Ημεῖς μὲν ὡς ὡργανωμένον Κράτος ἡγονήσαμεν τὰς ἐνέργειας καὶ τὸ πάθημα τῶν πολιτῶν μας καὶ δημιοφήσαμεν διὰ τὰ ἐπακόλουθα. "Ως ππαῖσται δὲ στοιχητήσαμεν, διότι, οὐδεμία ἐπαγγελματικὴ ὄργανωσις ή συνυμοσπονδία ἀλιέων ἐκίνηθη διὰ νὰ ὑπερασπίσῃ τὰ δίκαια καὶ τὴν ὑπόληψιν τῶν μελῶν της. "Ἐν ἀντίθεσει, οἱ Ἀγγλοι ἀφ' ἔνος ἔφερον πρὸ τοῦ Κοινοβουλίου των τὸ ζῆτημα, οἱ δὲ Δανοὶ δὲν ἔδιστασαν νὰ ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν τοῦ Ο.Η.Ε., δηλαδὴ δόλου τοῦ πολιτισμένου κόσμου, ἐπὶ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἀλιέων των. Αὐτό, νομίζω, λέγεται ἡθος, ἀξιοπρέπεια, προστασία τῶν ἐργαζομένων, πρόδοσις, ίσως δὲ καὶ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ



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

ARGO INSURANCE CO. LTD.

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

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



Γαλλία

Τό λάϊνερ «Μασσαλιώτις»

Την λαμπροτέραν προσθήκην είς τὴν μεταπολεμικήν γαλλικήν ἐμπορικήν ναυτιλίαν ἀπέτελεσεν ἡ ἀπόκτησις τοῦ πολυτελούς νεοναυπηγήτου υπερωκεανού «Μασσαλιώτις» 18.000 τ. γκρός, ναυαρχίδος τοῦ στόλου τῶν «Μεσσαζέρι Μαριτίμα», προσριζόμενον νότια ἐξυπηρετήσῃ τὴν ἐκ Μασσαλίας πρὸς τὴν Ἀττικήν τακτικήν γραμμήν. Τὸ «Μασσαλιώτις» φέρον καὶ ἔνος ἀριθμοῦ προσκεκλημένων ἔξετελεσε τὸ πρώτον δοκιμαστικὸν του ταξίδιον μέχρι Νεαπόλεως, πρόκειται δὲ νὰ κατατελευτῇ περὶ τὰ μέσα τρέχ., μηνὸς καὶ εἰς τὸν Πειραιά, ἐπ’ εὐκαιρίᾳ ἐνὸς περιηγητικοῦ περίπλου ἀνά τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Τὴν τακτικήν του πρὸς τὴν Ἀττικήν γραμμὴν ἔχει ἑγκανιάσει ἀπὸ τὸν μέσον Αὔγουστον.

Ἡ τρόπης τοῦ ὑπερωκεανού τούτου ἐτέθη τὴν 25ην Ἰανουαρίου 1939 εἰς τὰ ναυπηγεῖα Λάσιοτάτ, μὲ πρόδειψιν νά εἰσελθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸ 1943. Ἡ ἔρηξης ὁμοῦ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἡ κατὰ τὸ 1940 ἐπέλυσθαι πτώσις τῆς Γαλλίας ἐπεβράδυνσαν τὴν ναυπηγησίν του. Τὸ σκάφος καθειλκύθη μόλις τὴν 10ην Ἰουνίου 1944, μὲ ἀνάδοχον τὸν στρατάρχην Πεταίην, ὑπέστη λημνίας ἐκ βομβαρδισμῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτον τέτε Μιτούκη, ἢ δὲ συμπληρώσας καὶ παράδοσις του ἐπειρατισθησαν μόλις πρὸ τὴν περίποδος του ἐπὶ τὸν ἔσχαρων.

Ἐπὶ τοῦ νεωτάτου τούτου προϊόντος τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς διοικητικῆς ἔχουν ἐνσωματωθῆναι αἱ σύγχρονοι τεχνικαὶ ἐφαρμογαὶ, δισυν αφορά ἴδιας τὴν εὐμάρειαν τῶν ἐπιβατῶν, ποὺ προώρισται νὰ ταξιδεύουν εἰς τὰ τροπικὰ κλίματα. Τὸ σκάφος ἐνίση διζελοκινητόν, ἀναπτυσσεῖ ἀνώτητην ταχύτηταν 23 μιλλίων καὶ διαθέτει διαιρείσματα διὰ 341 ἐπιβάτας α’ θέσεως καὶ 75 τουριστικῆς.

Γερμανία

Ἡ ἄρσις τῶν περιορισμῶν

Τὰ πρώτα γερμανικά φορτηγά, χωρητικότης μέχρις ἑνὸς δρίου 7200 τόνων, έαν προέρχωνται ἐξ αγροῦ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ μέχρι 2700 τόνων, ἔαν προέρχωνται ἀπὸ νέας ναυπηγησίες, πρόκειται συντόμως νὰ ἐμφανισθοῦν εἰς τὸν διεθνῆ θαλασσινὸν στίδιον καὶ νὰ ἐξυπηρετήσουν τακτικὰς γραμμὰς ἀνά τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν καὶ τὴν Μεσόγειον. Τὸ γεγονός αὐτὸν ὅφελεται εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν Δυτικῶν Συμμάχων, ὅπως ἀρθοῦν οἱ ἀρχικοὶ βαρεῖς περιορισμοὶ οἱ θεβέντες εἰς τὴν κινησιν τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας.

Ὕπο τὴν προϋπόθεσιν τῶν νέων, ὡς ἀνώτερω, τεχνικῶν περιορισμῶν, ὡς πρὸς τὸν δύκον μόνον τῶν πλοίων τῆς, ἡ Γερμανία εἶναι ἐλευθέρα πλέον νὰ ἐκμεταλλεύσηται τὰ σκάφη τῆς εἰς ὅστας γραμμάς ἥθελεν αὐτὴ κρινεῖ ὡς πλέον ἐνδιαφερούσας τὴν οἰκονομίαν τῆς. Συνάλλαγμα τοιουτοτρόπου θὰ ἔχοικονται τὰς ναυλώσεων ἔνων πλοίων διὰ τὰς γερμανικὰς μεταφοράς, ἐνῷ παραλλήλως θὰ ἀναπτυχθοῦν καὶ πάλιν αἱ ἐμπορικαὶ σχέσεις τῆς Γερμανίας μὲ τὸν ὑπόλοιπον κόσμον.

Οἱ γερμανικοὶ ναυτικοὶ κυκλοῦ με ἀπόλυτον ικανοποίησιν ἀπέδεχθησαν τὰς συμμαχικὰς ἀποφάσεις, ἐν τῷ πεποιθήσει διὰ αὐτῶν ἀποτελούν τὴν ἀπάρχην τῆς νέας μεταπολεμικῆς γερμανικῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας.

Δανία

Ἡ πτῶσις τῶν ὀξιῶν

Δύο χαρακτηριστικαὶ περιπτώσεις τῆς ἐντὸς ἑνὸς ἔτους σημειωθείσης ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων διαπιστώνται κατὰ τὴν πωλησιν δύο διανικῶν φορτηγῶν σκαφῶν, μικρᾶς χωρητικότητος, Δανικὸν ἀτμόπλοιον 2200 τόνων δ. w. καὶ ναυπηγησεως 1922, ἡγοράσθη τὸ 1946 μὲ λήγουσσαν τὴν ἐπιθεωρίαν του, ἀντὶ 1.000.000 κορωνῶν, ἐνῷ διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τῆς κλάσεως, τῆς ἀδαπάνηθη ἀλλο 1.000.000 κορωνῶν, «Ηδη τὸ οὐτό σκάφος προσφέρεται ἀντὶ μονὸν 900.000 κορωνῶν, μὲ δῆμεσον παράδοσιν». Επερον δανικὸν φορτηγὸν 2000 τόνων δ. w., ναυπηγήθην τὸ 1917 εἰς τὴν Ολλανδίαν, με σερβεόν του 1946, ὑπόσταν δὲ κατὰ τὸ παρελθόν ἐτοῦ πλήρη διασκευὴν τῶν διαιρείσμάτων τοῦ πληρώματος καὶ τῶν περὶ τὴν γέφυραν διαιρείσμάτων αὐτοῦ, ἐπώληθη ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν, ἐνῷ πρὸ ἐτους εἶχε κλείσθη ἀντὶ 75.000 λιρῶν.

Έλβετία

Ἡ νεοπαγής ναυτιλία

Ο γενικὸς διευθυντῆς τῆς μιᾶς ἐκ τῶν δύο ἐλβετικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων Δρ Ζακέ ἐπεκεφόρη τελευταῖς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας. Εἰς δηλώσεις του, σχετικῶς μὲ τὴν δημιουργουμένην ἡδη ἐλβετικὴν ναυτιλίαν, ἐτοίσειν, ὅτι ἡ κτημέστα περί απὸ τοὺς δύο παγκοσμίους πολέμους ἡγαγε τὴν «Έλβετίαν εἰς τὴν σταθεράν ἀπόφασιν νὰ ἐκμεταλλεύσῃ τὸν ἐμπορικὸν στόλον πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ ἀνέφοδισμοῦ της. Ἀπὸ τοῦ 1941—συνέχισεν—ὅτε ὁ πόλεμος ἐμάνετο γύρω ἀπὸ τὰ σύνορα τῆς Έλβετίας, διεπιστώθη πλέον, ὡς ἀναπόδραστος ἀνάγκη, ἡ ἐξεύρεσις ἰδίων μεταφορικῶν μέσων.

Πρέπει νὰ τοινοῦ, ὅτι ἡ «Έλβετία δὲν ἐπιδιώκει τὴν ἀπόκτησιν τῶν μεγάλων ναυτιλίας. Παρὰ τὴν γεωγραφικὴν θέσιν της, ητὶς τὴν στερεὴ διεξόδου πρὸς τὴν θαλασσαν, θὰ συνεχίσῃ ἐκμεταλλεύσην τὰ δίλιγα πλοῖα τῆς, χρησιμοποιούσας ὡς ἀφετηρίσιαν αὐτῶν τοὺς λιμένας τῶν γειτονικῶν χωρῶν καὶ τὸν ποταμὸν Ρήνον. Σήμερον ἡ ἐλβετικὴ ναυτιλία ἀπαρτίζεται ἀπὸ 10 φορτηγά, σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 60.000 δ. w. καὶ ἀπὸ 3 δεξαμενόπλοια 18.500 τόνων φορτίου.

Δύο ἀπὸ τὰ φορτηγά εἶναι τῶν 3000 τόνων, νεοναυπηγηθέντα παρὰ

τῆς ἑταῖρίας, τῆς ὅποιας πρόδειρος εἶνε ὁ Δρ Ζακέ, τὸ «Καρόνα» καὶ τὸ «Κρυσταλλίνα», ἀτίνα ὑπὸ τὸν τίτλον τοῦ «Ἀλπινα Λάιν» ἐκτελοῦν μίαν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ καὶ τὴν Ἀμβέρσαν πρὸς τὴν Χαϊτήν καὶ τὸν «Ἄγιον Δομίνικον». Ἄλλα καινουργή ἐλβετικὰ σκάφη εἶνε τὸ «Αννουντιάτο» 9634 τ. w. (τοῦ 1948) καὶ τὸ «Στρατηγὸς Γκουίζαν» 9140 τ. d. w., καθὼς καὶ ἕνα τρίτον 7600 τόνων, ναυπηγήσεως ὁμιας τοῦ 1937. Τὰ ὑπόλοιπα πλοῖα εἶναι παλαιά, ἔξαιρεσι δύο δεξαμενόπλοιαν τῶν 8.000 καὶ τῶν 10.000 τ. φορτίου.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ πωλήσεις καὶ ναυλώσεις πλοίων

Παρὰ τὴν προσβληθείσαν ἀντίδρασιν, ἡ ἀμερικανικὴ Γερουσία κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ παρελθόντος Ἰουνίου ἐξουσιοδότησε τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», διόπει πλοὴ καὶ ναυλώνη τὰ πολεμικῆς ναυπηγῆσεως κρατικὸν σκάφη εἰς ἀμερικανικοὺς μόνον ὑπηκόους, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γνωστοῦ νόμου τοῦ 1940. Ἐποίσθη ἰδιαιτερώς ἀπὸ μέρους διαφόρων μελῶν τῆς Γερουσίας, διότι ἐπειγούσθαι ἦταν ἡ ἀνάγκη ἐπικυρώσεως τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου, ιναὶ μὴ παραμείνουν ἔκτος ἐργασίας 15 ἕως 20 χιλιάδες ἀπασχολουμένων ἡδη ναυτεργατῶν. Ἡ ἐφαρμογὴ ἔξι ἀλλου τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ ἡ ὑπέρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων διαφύλαξεις τοῦ 50% τῶν φορτίων δοσιθείας ἐπέβαλε τὴν παροχὴν τῆς ἐξουσιοδοτήσεως διὰ τὰς χρονοναύλωσεις, τῶν ὅποιων τὰ συμβόλαια θὰ ἀνανεωθοῦν ἀμέσως ἐπὶ ἔξαμπτον διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ ἐπὶ τὰ τετράμπτον διὰ τὰ «τράπατα».

Προβλέπει ἐπίσης ἡ ἀπόφασις τῆς Γερουσίας, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ ἀνταγωνισμού, διότι σκάφη πρὸς ναυλώσιν δὲν θὰ παραχωρῶνται ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν». Ἐφόσον θὰ ὑπάρχῃ διαθέσιμος ἀπὸ μέρους διαφόρων μελῶν τῆς Γερουσίας, διότι ἐπειγούσθαι ἦταν ἡ ἀνάγκη ἐπικυρώσεως τοῦ σχετικοῦ νομοσχεδίου, ιναὶ μὴ παραμείνουν ἔκτος ἐργασίας 15 ἕως 20 χιλιάδες ἀπασχολουμένων ἡδη ναυτεργατῶν. Ἡ ἐφαρμογὴ ἔξι ἀλλου τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Αἱ ἀπὸ δαλασσοῦσης μεταφοραὶ

Τὸ ὑπερθαλάσσιον μεταφορικὸν ἐμπόριον τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν ὑπῆρξε τοῦ 1947 κατὰ τὸ 1948 μειούμενον κατὰ 25 δόμα τοῦ καταστημάτων τῶν τούτων, ἐναντὶ τοῦ 1947 ὡφελετοῦ δὲ τοῦ καρίου εἰς τὸν περιορισμὸν κατὰ 22.9 ἑκ. τόνων τῶν ἐξαγωγῶν ἀμερικανικῶν γειανθράκων. Συμφώνως πρὸς τελευταῖς, δημοσιεύσεις στατιστικάς τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου, ή κίνησης τοῦ 1948 ἀνήλθεν εἰς 139 ἑκατ. τόνων, ἐναντὶ 164 ἑκατ. τ. τοῦ 1947, ἡ δὲ συμφεροῦσα τοῦ καρίου πρὸς πλοίου εἰς τὸν κίνησιν τούτων ὑπολογίζεται εἰς 48%, ἐναντὶ ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 54% διὰ τὸ 1947 καὶ 60% διὰ τὸ 1946. Η μείωσις ἀναφέρεται καρίου εἰς τὸ ἔπρατη εἰς τὸν χρυματικὸν ἀπὸ 29 ἑκατ. τ. τὸ 1947 εἰς 33 ἑκατ. τ. τὸ 1948, ἐνῷ αἱ ὀλιγώτεραι ἀποστολαὶ γειανθράκων ἐπέφεραν τὸν κατὰ 7% ἐπιτηδωτὸν τῶν ἀμερικανικῶν ἐξαγωγῶν πρὸς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ἐπειδεγεῖται, διότι οἱ ἀνώτερω ἀριθμοὶ δὲν περιλαμβάνουν τὰς φορτώσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ καὶ στόλου ἐπὶ σκαφῶν τελουρῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν αὐτῶν, οὔτε καὶ τὰς φορτώσεις τὰς ἀπορρεούσας ἀπὸ τὰ προγραμματα στρατιωτικῆς διοίκησεις τῆς Κίνας, τῆς Ελλάδος καὶ τῆς Τουρκίας. Τὸ σύνολον τῆς κινησεως ταχὺτης ἀνήλθεν εἰς 8.5 ἑκατ. τ. κατὰ τὸ 1948 καὶ διευθύνθη ἀπὸ τὸν πρόστιτο τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης

Τὴν 31ην Μαρτίου ἐ. ἔ. συμφώνως πρὸς στατιστικήν τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ 1455 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 16.985.000 τόνων δ. w., ἐναντὶ 1092 πλοίων, 9.308.128 τ. d. w. τῆς 30ης Ἰουνίου 1948. Η τοιούτην ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης εἶναι ἀνώτατη δρίου καλύψεως τῶν μεταπολεμικῶν ναυτιλιακῶν ἀναγκῶν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν», ητοῖ τῶν 11 ἑκατ. τόνων. Η κατὰ 363 πλοία αὐξησίς, δέον νὰ ἐκτιμήθῃ ἐπὶ περισσότερον, ἐναντὶ τοῦ 1939, δεδομένου, διότι ὁ σημερινὸς στόλος ἀπαρτίζεται ἀπὸ σκάφη, φορτηγά καὶ τανκέρς, κατὰ 5 μιλλια ταχύτερα τῶν προπολεμικῶν, γεγονός διότε ἐνισχύει αἰσθητῶς τὴν μεταφορικήν των κινητότητας.

Τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ μικτὰ «λάϊνερ» ἀνήρχονται κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἐ. ἔ. εἰς 46 μόνον, συνολικῆς χωρητικότητος 483.000 τ. γκρός, ἐνῷ τὸ 1939 ἀνήρχονται εἰς 131, χωρητικότητος 1.002.672 τ. γκρός. Σημαντικὴν ἐπίσης πτώσην ἔμφασιζουν τὰ ἀκτοπλούσυνται σκάφη καὶ συμετώπως δέον νὰ ὑπολογισθῇ ὡς ἐπὶ μεγαλύτερα ἡ αὔξησης τῶν πλοίων τῶν ἀποχολημένων εἰς τὰς ἔξωτερικὰς γραμμάς. Τὸ παρουσιασθέντον κενὸν ἐκ τῆς περιωρισμένης χωρητικότητος τῶν μικτῶν «λάϊνερ», πιστεύεται, διότι θέλει σύν τῷ χρόνῳ καλύψθη, χάρις εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις. Πράγματι, τελούν ὑπὸ κατασκευὴν δὲν ἔτερα 3, χωρητικότητος 54.000 τ. γκρός.

Ἄξιοσημείωτον ἐπίσης εἶναι διότι, ἐνῷ 362 σκάφη ἐκ τῶν τελούντων στήμερον ἐν ὑπηρεσίᾳ εἶναι κρατικῆς πλοιοκτησίας, προπολεμικῶς ὅλα τὰ ὑπηρεσίαν ἀνήκονται διότις διδικτας. Κατὰ τὸ 1939, 352 δεξαμενόπλοια, 3.907.623 τόνων δ. w. εὑρίσκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ. Σήμερον δὲ ἀριθμός αὐτῶν ἔχει αὔξηση εἰς 433, χωρητικότητος 6.445.000 τόνων δ. w. Γενικώτερον, ἐκ τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφων, 782 ἀπασχολούνται εἰς ὑπηρεσίας πρὸς τὸ ἔξωτερικόν, 156 εἰς πλησιόχωρα ἔξωτερικά ταξίδια, 78 εἰς μεταφορὰς μεταπολεμικῶν λιμένων, 306 εἰς ἀκτοπλοίαν καὶ 133 εἰς διαφόρους ἄλλας ἀκτοπλοίκας καὶ μη, ὑπηρεσίας. Προπολεμικῶς, 319 μόνον σκάφη ἀπασχολούνται μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ἔξων λιμένων, ἡ δὲ σύγκρισις τῶν

άντιστοίχων άριθμών άποδεικνύει πόσον έκτοτε διημρύθη ή δραστηριότης τής άμερικανικής ναυτιλίας.

Νέα πλοΐα της «Εξόπορτ»

Η «Αμερικανική Εξόπορτ Λάιν» ανέκοινωσε πρό ήμερων την άγοράν τεσσάρων σκαφών του τύπου «Εξόπορτ», ναυπηγήσεως 1939—1940, όπι τιμής 1.050.000 δολαρίων κατά πλοϊον. Ούτω, ο ιδιοκτήτος στόλος της έταιριας αναβιδάεται ηδη εις 28 σκάφη. Τότε άγορασθέντα πλοία είχον κατασκευασθή εις τη ναυπηγεία Μπέθελμεν και γηρασθήσαν πρό διετίας από την πωλήσιαν ηδη έταιριαν Σέπερ, ηπιας, έχυπηρετούσα την πόρος της Ν. Αμερικανικής τακτικής γραμμής και μη λαδούσα κρατικήν ένισχυσιν δι' έπιχορηγήσεως, υπέχρεωθή νά τα πωλήσῃ.

Τά άμερικανικά δεξαμενόπλοια

Ο γερουσιαστής κ. Μάνιουσον, πρόεδρος της ύποεπιτροπής έρευνής επί των ζητημάτων της Ναυτιλίας, έδιλλωσε πρό ήμερων, ότι δραστικά νομοθετικά μέτρα θα ληφθούν πρός παρεμπόδισην της μεταφοράς δεξαμενοπλοίων άμερικανικής ίδιοκτησίας είς ζένα σημασίας. «Κινηνύνουμε—είπε—νά ίδωμεν τά νεοναυπηγούμενα μεγάλα τακέρων νά ύψωνουν τάς σημαίας του Παναμά και της Ονδούρας, έτι δε και της άφρικανικής δημοκρατίας της Λιβρίας, τούτο δέ, διότι η Ναυτιλιακή Επιτροπή, πιεζούμενή από τάς ναυτεργατικάς όργανωσεις, άρνεται νά παράσχη την άδειαν μεταφοράς είς ζένα σημαίας των πλαστοτέρων δεξαμενοπλοίων, ίνα ταῦτα άντικατασταθούν διά νέων και μεγαλυτέρων, ύπο την Αστροεδεσσαν.

Αι δηλώσεις αύται του άμερικανού γερουσιαστού άπηκαν τάς άποψεις της «Στάνταρτ Οίλ Κόμπανυ», ηπιας έζητησεν, ώς γνωστόν, νά μεταφέρη δεξαμενόπλοιά του τύπου «T.2» είς την παναμαϊκή σημαίαν, ίνα καρπωθή τών διλγωτέρων έξδων κινησέων των, άντικαταστήση δε ταύτα είς το άμερικανικόν ηπολογίου με τέσσαρα νεοναυπηγούμενα και μεγαλύτερα τάκερες. Έφόσον τούτο δέν θά έπετρέπετο, τότε η «Στάνταρτ Οίλ» θά εύρισκετο ηναγκασμένη νά ύψωση την σημαίαν του Παναμά εις τα νεότευκτα δεξαμενόπλοιά της.

Και "Λαϊκά-σούπερ λάϊνερς"

Άμερικανός έφοπλιστής, ο κ. Τσάπμαν, ύπέβαλεν είς την Αμερικανή κυβέρνησην πρότασιν ναυπηγήσεως δύο «σούπερ-λάϊνερς» διά την ύπεραπλαντικήν γραμμήν, άτινα θά διαθέτουν μίαν μόνον «εύθυνην» θέσην, θά τελούν ύπο ίδιωτηκή διαχείρισην, δεν θά λαμβάνουν έπιχορηγήσιν και θά έργωνται με εισιτήριον 100 δολαρίων μόνον, άλλ' άνευ τροφής. Η δαπάνη διά τά δύο ταύτα μεγαθήρια ύπολογήζεται είς 200 έκαστον μύρια δολαρίων. Θά διαθέτουν 5000 κοιτάσικον με δύο κλίνας έκαστον και ίδιον λουτρόν, θά έχουν δηλαδή πλήρη μεταφορικήν ίκανότητα διά 10.000 έπιβατων, και θά δύνανται, έν περιπτώσει πολέμου, νά μεταφέρουν 20.000 στρατού με πλήρη έξοπλισμόν.

Ίδιαίτερα διαμερίστησαν θά διατίθενται με έξτρα πληρωμήν, ένω ή τροφή θά παρέχεται είς τους έπιβάτας ίδιαιτέρως, με λαϊκάς τιμάς έστιστοριον. Ο κ. Τσάπμαν έδιλλωσε σχετικώς ότι πρός έχυπηρετήσιν της προβλεπόμενης τεραστίας κινησέως έπιβατων, μεταξύ Παλαιού και Νέου Κόσμου, οι ναυλοί δέν νά είνε σύθησι και νά μη κινηματωνται είς τά σημερινά ύψηλά έπιπεδα, άτινα ούσιαστικώς παρεμπόδιζουν την έλευθερα ταξιδιωτικήν κινησιν και προσδίδουν είς τά ταξιδια την μορφήν της πολυτελείας, άντι της άναγκης.

Η ναυπηγήσις των δύο αυτών κολοσσών, έκαστος των όποιων θά ξη μήκος 1250 ποδών και χωρητικότητα 105.000 τ. γκρός, θά γίνη διά λογαριασμών της Αμερικανικής κυβερνήσεως, ηπιας και θά προδη είς την ναυλωσίν των είς ίδιωτας έφοπλιστάς, χωρίς καμίαν έπιχορηγήσιν. Έκ της έκμεταλλεύσεως προβλέπεται νά ύπτάρχουν κέρδη, δυναμένα νά άντικρύσουν τάς δαπάνας κινησέως και νά ένηπηρετήσουν τά διατεθηδόμενα κεφάλαια, εστω και άν αι έδρομαδισται άναχωρησεις των πλοίων καλύπτουν μόνον τά 50% της μεταφορικήν ίκανότητας.

Συμπληρωματικά πληροφορίαι προσθέτουν, ότι ή άνωτέρα πρότασις δέν έγενε δεκτή μετ' ένδιαφέροντος από τους κυβερνητικούς κύκλους, μολονότι υπεγραμμίζετο, ότι τά δύο ταύτα «σούπερ-λάϊνερς» θά άντεπτυσσον μίαν άνωτάνων ταχύτητα 38 μιλίων και υπέρτεσικην τοιαύτην 34 μιλίων και ότι θά ήσαν πολύτιμα είς την χώραν, έν περιπτώσει πολέμου, διότι με ωριμόνεας αυτομάτως έπερχομένας μεταβολής τών καταστρωμάτων των, θά δύνανται νά μετατραπούν άμεσως είς μεταγωγικά και είς άεροπλανοφόρα. Πάντως, έν αντίθεση πρός την έλλειψην ένδιαφέροντος τών άρμοδιών κυβερνητικών κύκλων, οι ναυτιλιακοί τοιούτοι πιστεύουν, ότι είναι όπωδηπότε έγγυς ή ήμέρων των «πλωτών κολοσσών, με μέν κατηγορίαν θέσεως και με έστιστορια του τύπου άμερικανικής «καφετήριας». Σημειώνεται άκομη ύπο τών αυτών κύκλων, ότι ή προτείνων έφοπλιστης θεωρεῖται ώς ο ειδικώτερος μεταξύ των άμερικανών διά την ύπεραπλαντικήν γραμμήν.

Τά υπερωκεάνια της "Αμέρικαν Εξόπορτ"

Εις τά ναυπηγεία Μπέθελμεν, της Μασσαχουσέτης, έτέθη έπι τών έσχαρών την 12ην Ιουλίου ή τρόπις του δευτέρου ύπερωκεανίου τών «Αμερικανικής Εξόπορτ Λάιν», εις το όποιον άπεφασισθή νά δοθή τό δυναμικόν «Κουνιτούσιον». Πρόκειται περί τά σκάφους 20.000 γκρός, άδελφου πρός τό «Ιντεπέντενς», ούτινος ή ναυπηγήσις πρόστατο από της 24ης Μαρτίου έτη. Άμφοτέρα τά σκάφη θά στοιχίσουν 46.830.000 δολαρίων και θά παραδοθούν περί τά τέλη του 1950. Η ταχύτητα των θά είνε ή τών 25 μιλίων, θί ή και θεωρούνται ώς τά ταχύτερα άμερικανικά σκάφη. Έκαστον τών δύο τούτων «λάϊνερς» θά ξη μήκος 683 ποδών και πλάτος 89 ποδών, θά διαθέτη δέ, εις τρεις κατηγορίαν θέσεως, διαμερίσματα διά 1000 έπιβάτας. Θά δύνανται, έν καιρό πολέμου, μετατρέπομενοι είς μεταγωγικόν, νά παραλαμβάνη έν πλήρη έξοπλισμό 5000 άνθρων. Διά την πρόσωσιν των θά έφοδισθούν με άτμοστροβίλους δυνάμεως 55.000 πτηών.

Άποσθεσις και δριον άντικαταστάσεως

Κατά τήν ένώπιον του Κογκρέσου συζήτησιν του νομοσχεδίου του προβλήματος οικονομικών διευκολύνσεων είς τά άμερικανικά σκάφη άνεπτυχθησαν αι άποψεις της Ναυτιλιακής Επιτροπής έν σχέση με τά προτεινόμενα προστατευτικά μέτρα. Κρύστεται ή Ναυτιλιακή Επιτροπή ύπερ του καθορισμού της άποσθεσεως είς 10%, άτιν 15%, που προτείνεται διά του νομοσχεδίου. Θεωρεῖ την διά του 15% έπιταχύνουν της άποσθεσεως ώς άδικαιολόγητον έπιταχύνουν διά τους Αμερικανούς φορολογιούμενους, λαμβανομένης ύπ' όψιν της δεκαετού τουλάχιστον έμπορικης έκμεταλλεύσεως ένδος σκάφους, έστω και άν αόκμη ή άντικαταστάσις του άποσθενουμένου πλοίου γινή είς ψηφιότερα έπιπεδα κόστους, λόγω της μεγαλυτέρας ταχύτητος, του μεγαλυτέρου δύκου και τών περισ-

στόρων συγχρονισμένων μέσων προώσεως και φορτεκφορτώσεως. Διά της ίδιας ιδιοτήτων του 10% θά δύνανται οι έφοπλισταί τά πλοία των, τό δέ χρονικόν τούτο διάστημα θεωρεῖται ώς απόλυτα λογικόν. Πρός τάς έν δημοφηνός οι έφοπλισταί, έπιθυμούντες την ταχυτέρων άποσθεσεων τών σκαφών των, από τά κατά περιόδους έκτακτα κέρδη, ώς συμβούνει είς άλλας προηγμένας ναυτικάς χώρας, Ήδη άλλου, η Ναυτιλιακή Επιτροπή έντιθεται και είς τό 12ετές δριον ήλικιας των πλοίων πρός την διατήρησιν του δριού τών 17 έτων.

Ισραήλ

Αι ναυτιλιακαί έπιδιώξεις

Η νέα ισραηλιτική ναυτιλία τελόυσα είσετι είς έμβρυωδή κατάστασιν και περιλαμβάνουσα μόνον μίαν εικοσάδα σκαφών, δαίνει σταθερώς άναπτυσσομένη, ώς άνεκοινώσεις την τύπου της Ν. Υόρκης ή πρεδόρος της Θαλασσίας Ένωσεως της Χαΐφας. Εύρισκεται ούτος, ώς γνωστόν, είς την Αμερικήν πρός τον σκοπόν νά διεγείρη τό ένδιαφέρον του έβραϊκού κεφαλαίου υπέρ της ναυτιλιακής δραστηριότητος του νέου κράτους. Ήδη, τακτικά γραμμή μειούμενης λειτουργίου πρός την Ιταλίαν, την Γαλλίαν και τά Ήνωμένας Πολιτείας, ένω μελετάται και ή σύντασις μιάς γνάτας γραμμής πρός την Βόρειον Εύρωπην.

Η έπιφανίσις ένδος νέου ναυτικού κράτους—είπεν διά ημίληπτης—είπεν διά πεδίον τών διευθύνων μεταφορών άποτελεί γεγονός μη περιορίζομενον είς τά στενά ορια της «εθνικής σημασίας». Προκαλεί την προσοχήν και τό ένδιαφέροντας και τών άλλων ναυτικών χωρών. Διακατεχόμενος από περισσήν δόσιν φαντασίας δέν έδιστασεν, έν συνεχεία, νά χαρακτηρίση τό νέον κράτος του Ίσραηλ ως την... «Νορμπίγιαν της Μεσογείου!». Αρκεί—είπε—νά ριψη κανεις, ένα δλέμμα είς τόν χάρτην, διά νά άντιληφθη, ότι αι κυριώτεραι έπιδιωσεις είπει την Ισραηλίτων, τών όπωσιν ή χώρας έμφανιζει παράλια έκτασεις 120 μιλίων και αύτη ή ισχύς του νέου κράτους, έγκειται είς την ναυτιλίαν και τό έμποριον. Επιδιώκεται θέν πρός τόν σκοπόν αύτον την προσέλκυσης κεφαλαίων κεφαλαίων πρός την ιστορίαν της Ναυτιλίας.

Ειδικώτερον διά την ναυτιλίαν, άντιμετωπίζεται ή άρτιωτέρα κατάρτησις και έκπαίδευσης, τού έγχωριον ναύτου και τό τόνωσις του λαϊκού ένδιαφέροντος πρός την θαλάσσινη δραστηριότητα τής χώρας. Η ναυτική σχολή της Χαΐφας—προσέμεθη—θά στρέψη πρός τά πλοία και γενικώς πρός τά θαλάσσια έργα χιλιάδας από τους νέους κατοίκους του Ίσραηλ.

Παραλλήλων πρός τά άνωτέρα, ένδιαφέρονται είναι και οι δημοσιευμένεις είς τάς άμερικανικάς έφημερίδας έντυπωσεις τού πρώτου οικεανοπόρου ιστορικού πλοίου, τού «Χαΐφα», μετά τήν έπιστροφήν του είς Νέαν Υόρκην από την έγκαινιασθείσαν παρ' αύτού γραμμήν πρός την Παλαιστίνη. Τό «Χαΐφα»—έξαιρεσε δύνη προσώπων—έχειν άγιμης ιστορικής πλήρωμα. Μόνων διά πλοιάρχος αύτού είνε άμερικανός σκωτικής καταγωγής και καθολικός τό θρησκευμα, δέ άλλα θελόγονα.

Θορυβωδώς ένθυμουδης ύπηρξε—κατά τάς έντυπωσεις τού πλοιάρχου—ή ύποδοχη τού σκάφους από τόν έβραϊκόν πληθυσμόν τής Παλαιστίνης. «Οσον αφόρα τό πλήρωμα, έπεδειξε έντονη έργατηκότητα, προσήλωσην είς τά καθηκόν του και ζητεύσιν πειθαρχίαν, τάς δέ αρέτας αυτάς ίδιαιτέρως έχειν ό πλοιαρχός. Δέν συνήντησε—είπε—κατύτερον πλήρωμα ύπο οιανδήποτε άλλην σημαίαν, παρά τό γεγονός ότι πολλά μέλη αύτού δέν είχον έπαρκη πειραρχίαν και διά πρώτην φοράν έταξιδεύουν είς τόν Ατλαντικόν. Έξ, άλλο ό δέλγος μηχανικός τού σκάφους περιέργασε τό ύπο τόν άρμοδιότητά του πλήρωμα της μηχανής, ώς άδεις μέν, έν δόλαιον θελόγονα.

Ο λιμήν της Χαΐφας

Τά σχέδια έπεκτάσεως τού λιμένος τής Χαΐφας, άτινα προβλέπου μεταξύ άλλων και τήν μεταφοράν που είς έλευθερον λιμένων, έφθασαν ήδη είς τό σταδίον τής παραχωρήσεως ύπο τού που έπωργον τών Οίκουνικων τών άπαιτουμένων, διά την έκτελεσιν των ποιάστερων. Σημειώτεον, ότι τό Κράτος του Ίσραηλ προτείνεται είς τάς κυβερνήσεις τής Υπεριορδινάιας και του Ιράκ, όπως χρησιμοποιήσουν τής Χαΐφας, ώς έλευθερον λιμένα διαμετακόσιες τού έμποριού τών χωρών τής Μέσης Ανατολής. Έν τη περιπτώσει τάυτη ή δυναμικότητας τής Χαΐφας προβλέπεται νά φθάση τά 2.000.000 τόνων έπωρισών. Ήδη, έν δάνειον εύρισκεται ύπο διαπραγμάτευσιν έν Αμερική πρός την εύδοσιν τών άνωτέρω ιστραηλιτικών έπιδιώξεων.

Ιταλία

Η ναυτεργατική άπεργια

Η άπεργια τών ιταλικών πλωτωμάτων έπεκταθή κατά τάς τελευταίας ήμέρας του Ιουνίου έφ' άλλων τών ναυλοχούντων είς τους κυρίους ιταλικούς λιμένας σκαφών. Ήδη άρκεται έκατοντάδες πλοίων, συμπεριλαμβα-

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).

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Άριθ. 905)49 Εφετείου Αθηνών.— Έναγουσα: Θάλεια χήρα Α. Τσατσόγλου, κάτοικος Σύρου

Κατά

τῆς ἐν Πειραιεῖ ἑταῖρίας «Γεώργιος Νικολάου 'Ελλάς», διαχειριστρίας τοῦ ἄποδοχαί τοῦ Νικολάου Βιργινίας.

Ἡ ἐναγομένη ἑταῖρία ὑπερχερώθη διὰ τῆς ἄνω ἀποφάσεως νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν ἐνάγουσαν, ὡς κληρονόμον τοῦ ἀποδιώσαντος συζύγου τῆς Α. Τσατσόγλου Β' πλοιάρχου τοῦ «Νικολάου Βιργινίας», ἀπόδημιώσαν διὰ ἀπόλοιν τοῦ 42 λίρας Ἀγγλίας, ὑπολογιζόμενας με τὸ ισάξιον αὐτῶν εἰς δραχμὰς κατὰ τὴν ἐπίσημον τιμὴν κατὰ τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς.

Διὰ τῆς κατωτέρω δημοσιευμένης ὑπὸ ἄριθ. 905)49 μόλις πρὸ ὅλης ἐκδοθείσης ἀποφάσεως τοῦ Εφετείου Αθηνῶν λύονται ἐπιτυχῶς διὰ πρώτην, καθ' ὃσον γνωρίζομεν, φοράν τὰ ἔνωπιν τοῦ Εφετείου τοῦτου ἐμφανισθέντα ναυτικά «νομινολιστικά ζητήματα» καὶ ἐμρημένονται ὥρθος οἱ Α. N. 149)36, 502)37, 5422)32, 800)37, γίνεται δὲ δεκτὸς ὅτι σὶ εἰς ἔνον νόμισμα (Λίρας Ἀγγλίας) ἀποδοχαί εἰσὶ καταβληταὶ μὲ τὸ ισάξιον αὐτῶν τὸν χρόνον τῆς πληρωμῆς καὶ δὴ ἀνεξαρτήτως τῆς ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου ἐκπλήρωσεως τῆς ὑποχρέωσεως εἰσαγωγῆς ισάξιου πρὸς τὴν γενησμένην καταβολὴν συναλλάγματος κατὰ τὸ ἄρθρ. 4 τοῦ Α. N. 149)36, ὡς ἐτροποποιηθῇ ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 1 A. N. 502)37.

Ἐντύπωσιν μόνον προκαλεῖ ἡ διὰ ἑκαστὸν ζῆτημα ὑφίσταμένη ἐν 'Ελλάδι ἀφόρητος πολυνομίᾳ διὰ τὴν ὅποιαν ὁ ἔγκριτος συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κ. Γ. Ε. Ἐμπειρικος ἔγραφε (τεύχος 265)24 τῆς 15.6.46 σελ. 1) ἀντεγράψαμεν δὲ καὶ ἡμεῖς (Θέμις τόμος NZ σ. 469) ὅτι πλὴν θώρα πρωτοφανῆς ουμοσχεῖσθαι σὲ διὰ τὸν ων καὶ διαταγμένης ὑπὸ τοῦ ὑποχρέου ἐκπλήρωσεως τῆς ὑποχρέωσεως εἰσαγωγῆς ισάξιου πρὸς τὴν γενησμένην καταβολὴν συναλλάγματος κατὰ τὸ ἄρθρ. 4 τοῦ Α. N. 149)36, ὡς ἐτροποποιηθῇ ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 1 A. N. 502)37.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Άριθ. 905)49

«Ἐπειδὴ ὁ νομοθέτης σκοπῶν νὰ ἐνισχύσῃ τὴν εἰσροήν ἐν τῷ ημεδαπῷ ξένον νομισμάτων καὶ συναλλάγματος τὸ μὲν ἐδημούργησε διὰ τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Α. N. 149)36 εἰδίς τι τῶν ἐν Γαλλίᾳ καὶ ἀλλαχού κρατουσῶν ἀντιδόσεων ἀγνώστων μέχρι τότε παρ' ἡμῖν, ὁρίσας ὅτι διὰ διατάγματος δύναται νὰ ἐπιβληθῇ ἡ ὑποχρέωσις ὅπως τημῆσαν οὐχὶ ἀνάτερον τῶν 3)4 (τῶν 2)3 κατὰ τὸ Γαλλικὸν δίκαιον) τοῦ εἰς ἔνον νόμισμα συμπεφωνημένου μηνιασίου η κατ' ἀποκοπή μισθοῦ τῶν ἐπὶ 'Ελληνικῶν πλαιών ὑπερετούντων Ἐλλήνων ἐργάτων θαλάσσης (νοούμενων ὡς τοιούτων κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 7 αὐτοῦ πάντων τῶν προσωπῶν οἰουδήποτε βαθμοῦ καὶ εἰδικότητος ἀμφοτέρων τῶν φύλων 'Ελληνικῆς θιαγενείας ὑπερετούντων ἐπὶ 'Ελληνικοῦ Ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ μονιμῶς ἐγκατεστημένων ἐν τῷ ημεδαπῷ) πληρωνεῖται ἐν 'Ελλάδι εἰς πρόσωπα ὑπόδεικνυμένα ὑπὸ τοῦ δικαιούχου η κατατίθεται ἐπὶ ὄνοματι αὐτοῦ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸ δὲ ἐπεξέταινο τὸ σύστημα τῆς ἐνώπιον τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν μεταξύ ἐφοπλιστῶν καὶ δυτῶν λογαριασμῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ Ν. 5525 καὶ μετέπειτα τοῦ ἄρθρ. 20 τοῦ Α. N. 560)33 καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν ἐργάτων θαλάσσης διὰ τοῦ ἄρθρ. 3 τοῦ αὐτοῦ Α. N. 149)36 καὶ 4 αὐτοῦ ὡς τὸ τελευταῖον ἀντικατεστθῇ ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 1 τοῦ Α. N. 502)37, ὥσταν ὅτι πᾶσα εἰς τοιούτων πληρωμὴ ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ δέοντα νὰ ἐνεργήται ἐνώπιον τῆς 'Ελληνικῆς Προξενικῆς Ἀρχῆς, πλὴν ἐὰν ὁ ἔργος της θαλάσσης πρόκειται νὰ ἀπολῦθῃ εἰς λιμενῖα ὅπου δὲν ἔρειται τοιάπειρη ἀρχή (ἄρθρ. 3 τοῦ Α. N. 149)36) η δὲ ἀπόστολη ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐμβασιστῶν γίνεται μέσω τοῦ πλοιάρχου καλυπτομένων πάντοι η εἰσαγωγῆς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀντικατοίχου συναλλάγματος.

Προϋπόθεσις τῶν διατάξεων τούτων εἶναι η ἴσχυς καὶ τὸ ἐπιτρέπον τῆς συνυπολογίσεως ἐν συμβάσει μισθώσεως ἐργάτων θαλάσσης ὑπὸ τὴν ἐκτεθεῖσαν αὐτῶν ἔννοιαν τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν ἐν γένει ἀποδοχῶν αὐτῶν εἰς ἔνον νόμισμα, ἀδιάφοροι τοῦ τόπου τῆς συνάψεως της τοιάπειρης η καταβολὴ αὐτῶν η καταβολὴ αὐτῶν ὡς πᾶσα καταβολὴ υφ' οἰονδηπότε τύπον εἰς ἐργάτην θαλάσσης ἐγένετο η ἀπαίτητη κατέστη ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἔνεκεν τῆς ἐπὶ 'Ελληνικοῦ πλοίου ἐκτελούντος πλόας μακρούς η διειθους ἀκτοπολίας ἐργασίας αὐτοῦ. Η λύσις ἀλλωτεστα αὐτὴ οὐδόλως προσκρούει εἰς τὴν 1) τοῦ ἄρθρ. 11 τοῦ Ν. 5422)32 ἀποτελούντος ἐπανάληψην τοῦ ἄρθρ. 2 τοῦ ὑπὸ τοῦ Ν. 5655 κυρωθέντος Ν. Δ. τῆς 14)14)7)32 3) τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Α. N. 33)936, 4) τοῦ ἄρθρ. 6 τοῦ Α. N. 800)37 καὶ 5) τοῦ ἄρθρ. 4 τοῦ Α. N. 362)45 καθιερουμένων ἀπαγορευσεων τῆς συνυπολογίσεως ὑπόκρεωσεων ἐν τῷ ημεδαπῇ εἰς ἔνον νόμισμα η συναλλαγμάτης η προϋπόθεσις εἶναι προφανῶς η ἐν τῷ ημεδαπῇ ἐκτέλεσις τῆς συμβάσεως, διότι η σύμβασης μισθώσεως ὑπερεστῶν ἐργάτων θαλάσσης παρασχεθούσαν ἐπὶ 'Ελληνικοῦ πλοίου προφοριζόμενου εἰς τὴν ἐκτέλεσιν μακρούς πλόων η διειθους ἀκτοπολίας, κατοι παρασχεθούσαν ἐπὶ τῷ ημεδαπῇ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐσωτερική συναλλαγὴ ὡς ἐνέχουσα χαρακτήρα ἐξωτερικὸν η διειθ., ἐφ' ὃσον ὁ μισθός καὶ ἐν γένει αἴ ποδοχαὶ η ἀλλη οἰσαίτηστος δάσει τοιάπειρων ὑπολογιζομένη ἀποζημίωσις εἶναι ἀπαίτητη ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ. Εἰδικότερον, προκειμένης συμβάσεως ἐργάτων θαλάσσης ἔξευπισκομένων ἐν τῇ ημεδαπῇ ὑπὸ τοῦ ἐποπλιστοῦ η τοῦ πρακτορεύοντος τὸ πλοίον τακτικοῦ γραφείου καὶ ἀποστελλομένου εἰς τὸ

ἀλλοδαπῷ λιμένι, εὑρισκόμενον πλοίον, ἐφ' οὐ πρόκειται ὁ προσοληφθεὶς νὰ ναυτολογηθῇ, ἡ τοιάπειρη σύμβασις, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 312 τοῦ Ἑμ. Νόμου (ἄρθρ. 59, Βα. 499 'Ιταλ., ἐξ ὧν Ἐλλήφη), θεωρεῖται συνυπολογίσεισα ἐν τῷ λιμένι τῆς ναυτολογήσεως μεταξὺ τοῦ ἐκ τῆς ημεδαπῆς ἀφίχθεντος τοιούτου ἐργάτου θαλάσσης καὶ τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου, ἐν τῷ λιμένι, ὅλως τε θεωρουμένου ὡς τοιούτου τοῦ ἀπόπλου, εἰσὶν ἀπαιτηταὶ αἱ ἀποδοχαὶ τοῦ κατὰ χρόνον μισθωθέντος ἐργάτου θαλάσσης συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 346 § 2 τοῦ Ἑμ. Νόμου. 'Αντιθέτος ἀποψις καθ' ἦν τούτεστι καὶ ἐπὶ τὸν ἀνωτέρω συμβάσεων μισθώσεως ὑπηρεσιῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἔδει ὁ μισθός καὶ αἱ ἐν γένει ἀποδοχαὶ νὰ συνυμολογούνται εἰς δραχμάς προσφορεύει σύν μόνον εἰς τὰς προπατεθείσας διατάξεις, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν διά του ἄρθρ. 4 τοῦ Α. N. 479)37 καθιερωθεῖσαν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰσαγωγῆς δραχμῶν ἀνευ προηγουμένης ἀδείας τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος.

Ναυτικαὶ δίκαια

—Ναυαγιαριεσσία

Τὸ ἀπόπλοιον τοῦ «Kendalī», ρυμουλκούμενον ἐκ Μιταρρόου εἰς 'Αμπέρσαν, κατελθόθη ἀπὸ σφραγοτατήν τρικυμίαν, κατὰ τὴν διάκειαν τῆς ὁποίας ἐθραυσθησαν οἱ κάλα προσδέσεως καὶ τὸ πλοίον παρασείναν ἀκιθέρητον ἐφέρετο πρὸς τὴν δραχῶν ἀκτὴν τῆς Κορνουάλης. Ἐνώπιον τοῦ κινδύνου ὃ πλοίορχος υπεχρέωνται ἡ ἐκπέμψη τὸ S.O.S., ὅπερ καὶ ἐλήρηται ἀπὸ τὸ εἶς Φάλμουθ ναυαγιοσωστικὸν «Σαλδόνια». Τὸ ναυαγιοσωστικὸν σπέουσαν εἰς θοήθειαν ἐθραυσθεῖσαν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ κινδύνου καὶ εὔρεται τὸ «Kendalī» ἡγυκροδόλημένον μέν, ἐποιηθεὶς τὸ πλοίορχος ἀσφαλέστερος εἰς τὸ Φάλμουθ. Τότε καὶ μόνον ἐπέτραψε τὴν διάστασην τοῦ ναυαγιοσωστικοῦ, καὶ τὸ πλοίορχος μέχοις ὃ διεργάθησεν τὸ πλοίορχος τοῦ «Kendalī», διαπιστωθέντος, ὅτι χάρις εἰς τὴν διάστασην τοῦ «Σαλδόνια» ἀπέφευχθη ἵσως τὸ πλοίορχος τοῦ ναυαγιοσωστικοῦ ἀπέστησεν τὸ πλοίορχος τοῦ «Kendalī».

Ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ὑποθέσεως ἔξεδόθη ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου, προκειμένου νὰ καθορισθούν τὰ ἐπὶ τῆς διασώσεως δικαιώματα τῶν ναυαγιοσωστῶν. 'Υπεστήθησαν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου οἱ ναυαγιοσωστῶν, ὅτι τὸ «Kendalī» διέτρεξε σοβαράτων κινδύνων καὶ θα ἀπέδαινεν ὀλικὴ ἀπώλεια, ἀν ἐγκολούθει περόμενον ἀκιθέρητον πρὸς τὴν δραχῶν ἀκτὴν τοῦ Ελβετοῦ καὶ διέτρεξε τὸ πλοίορχον καὶ τὸ σοβαρὸν κινδύνον διέτρεξε τὸ πλοίορχον τοῦ «Kendalī» εἰς τὴν διέσεις τοῦ, ἀλλὰ ζημιαὶ ἐπίπλους εἰς τὸ σκάφος καὶ τὸ σοβαρότερον κινδύνον.

Τούναντίον οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Kendalī» προέβαλον διτι, ἀφ' ἣς στιγμῆς τὸ σκάφος τῶν ἡγυκροδόλημένων, οὐδένα διέτρεχε κίνδυνον καὶ ὅτι, ἀν ἡρουπότερον πλοιάρωτος, δὲν ἦταν δύναμας καὶ ἐγκαταλειμμένον, ἐφόδου τὸ πλοίορχον τοῦ Εζήτησε νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὴν διέσεις τοῦ, ἀλλὰ ζημιαὶ ἐπιγενόμενες ἀπό την προκειμένη πρόσωπων τῶν ναυαγιοσωστῶν.

Ο ἀγγλος δικαστής, μετὰ τὴν ἀκροασματική διαδικασίαν, διεπύωσε τὴν ἀποφίων, ὅτι εἰς τὴν πραγματικήτη, διατοπή τοῦ «Σαλδόνια» ἐπληστίστησε τὸ «Kendalī», ἡπο τοῦ ἡγυκροδόλημένων καὶ δεδομένου ὅτι ἡ τρικυρία εἶχεν ἐν τῷ μεταξὺ ἀρχίσει νὰ κοπάζῃ, δὲν διέτρεχε τὸ πλοίον σοβαρὸν καὶ διεμέσον κινδύνων. Πάντως, ἡ θέσις τοῦ ἐγκολούθει νὰ περιπτή καὶ ἀνωφελή ἡ μεφάνιση τοῦ ναυαγιοσωστικοῦ, ἀλλὰ ἀντιθέτως ἐνεφανίζετο ὡς λίαν ἐπικαρπος. Τὸ δικαιώματα, προσέμθηκεν ὁ ἀγγλος δικαστής, «μιάς ὀπωδηπότε ικανοποιητικῆς ἀμοιβῆς διὰ τὸν παρασχεθεῖσαν δοθεῖσαν δικαιολογεῖται», διὰ δὲ τὸν καθορισμὸν τῆς δέοντας νὰ ἀναγνωρισθῇ, ὅτι τὸ ναυαγιοσωστικόν, διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ἀκιθέρητον «Kendalī», ἔξετέθη εἰς τὸν κινδύνους ὑπόστατον μάλιστα καὶ ζημιαὶ. Θά ἐπετενάκομον ἀλληλούποτε τὸ πλοίορχον τοῦ «Kendalī» περιπτή καὶ τὸν πλοιάρχον τοῦ «Kendalī» διέπεινεν οἱ ναυαγιοσωστῶν οἱ δεσμοί τοῦ πλοίουρχου, ἀλλα τὸ πλοίορχον τοῦ «Kendalī» διέπεινεν οἱ ναυαγιοσωστῶν οἱ δεσμοί τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Kendalī».

Οσον ἀφορᾷ τὴν προβληθεῖσαν ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Kendalī» κατηγορίαν, ὅτι πλείστα δοσαὶ ἀντικείμενα ἀξίας 400 περίτου λιρῶν ἐκλάπησαν ἐκ τοῦ σκάφους τῶν καὶ ἀνευρέθησαν κατεχόμενα ἀπὸ τὸν πλοιάρχον καὶ τὸ πλοίορχον τοῦ ναυαγιοσωστικοῦ «Σαλδόνια», δὲν ἡδύνατο—κατὰ τὸ δικαστήν—νὰ θεωρηθῇ τὸ γεγονός τοῦτο ὡς μειώνων τὸ ἔργον τοῦ ναυαγιοσωστικοῦ. 'Απλῶς τὸ ρηθὲν ποσὸν θά ἐπρεπε νὰ ἐκπειθῇ ἀπὸ τὴν ἐπιδικασθεῖσαν ἐκ 5000 λιρῶν ἀποζημίωσιν τῶν ναυαγιοσωστῶν.

NTINOS E. MITROPOULOS

NAYTIKOS PRAKTOR

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλ. Διεύθυνσις: "ΑΘΑΜΗΤ,"

Τηλέφωνα 42091-45886

DINOS E. MITROPOULOS

STEAMSHIP AGENT & BROKER

3. D. GOUNARIS STREET — PIRAEUS

Tel. address. "ATHAMIT,"

Telephone 42091-45886

TELEGRAMS: «NASITAS» P.O.B. 125, LIMASSOL, CYPRUS

(Opposite Customs)
Branches and Agencies in all Cyprus and Levant Ports.

STEAMSHIP AGENTS AND BROKERS

Chartering—Clearing—Forwarding—Insurance
Stevedoring Contractors — Ship Chandlers
Clearance from Transit Stores in Egypt and Syria.

"NAYTIKA XPONIKA"

ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΦΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658
 ΓΡΑΦΕΙΑ : Τηλεγράφηματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
 ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
 'Εσωτερικού Δρχ. 75.000
 ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
 'Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν :
A. E. SHEPPARD
 «ETHELBURGA HOUSE»
 913 BISHOPSGATE
 LONDON E. C. 2.

Nauzilakai Eidhōeis

‘Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

Τό φορτηγόν «Αγνίτσα Α» (πρώνια Καναδικόν «Lake Chileo») 7.165 τ. υγρός (του 1944), έγχρωσθεν πορύ του κ. Ιω. Γ. Π. Λιβανού (των Αθηνών), έτεντό, ύψη τάν Καναδικού.

Θη υπό τη Κυανολευκούν.
—Ἐπιοῖς τὸ ἐπισκευαζόμενον εἰς τὴν Κοπεγχάγην φορτηγὸν «Κ ὁρθοῦ» (ex-*Anglos*) 5.072 τ. κυρδος (του 1878), τῶν κ. κ. Ἀσφέλων Γουλανδρῆ, ἀντικατέ-
στησε, τῶν ἀγγειλικῶν σπουδῶν διά τῆς Ἑλληνικῆς.

Οι Προξενικοί Λιμενάρχαι

Διός Διατάγματος ἐπονθετήθησαν προξενικοί Λιμενάρχαι οἱ κ. κ. Δημ. Μαργέ-
της πλοϊαρχοί καὶ Στέφ. Καρακάσης ἀντιπλοϊαρχοί, ὁ μὲν πρώτος εἰς Αυστρίαν, ὁ
δέ δεύτερος εἰς Κάρδιφ.

Παραλαβαὶ δεξαμενοπλοίων

Ελλήνων άγγελικών διξαμενόπλοιον «Τάραντα».

(τού 1927), παραληφθεν εἰς τὴν Βασιλιμόρχη, επεγκά υπὸ παναρίζην θηραῖαν καὶ μετωνυμόθεν «Πηγὴ ὁ πόπος».

— Επίσης τὸ ἀγροσθένειν παρ' Ἐλλήνων ἀγγελικὸν δεδαμενόπλοιον «Basingstrove», — 2.846 τόννων γρανί (τοῦ 1922) παραληφθεν εἰς τὸ Φάλλουθ, μετωνυμάσθεν

ησ τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν.

Διὰ τὸ φροντιστήριον
‘Υπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεφασίσθη κατὰ τὸ προσέχειν σχολίου ἐτοῖς εἰσιγάγει 20 κατ’ ἀντατονὸν ὅριον μαθητῶν εἰς τὴν α΄, τοξείν τοι φροντιστηρίου τῆς Καστέλλας. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασις μετά τῆς σχετικῆς προκηρύξεως θὰ ὑπογραφῇ ἐντὸς τῶν ἡμέρων ὑπὸ τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ τῆς ‘Εμ-

Η Ελληνοκαναδική «Κάνουκ Λάϊ»

Τό πρώτον φορτηγόν σκόρπιος της νέας Κανοδικής πρός την "Αγγλίαν γραμμή, τὸ «Triberg», απέπλευσε τὴν 29ην Ιουνίου ἐν Μόντρεαλ, μὲν φορτίον γεννήματα διὰ Λίβερπουλ. Τὴν νέαν γραμμὴν ἐνεκπιλίσαντες ή ἐλληνικῶν συμφέροντάν Κανοδική ἐπαλίσθησαν τὴν «Cancé Line», ητούσαις ὁ πρόδρομος κ. Ιλε. Β. Γουλανδρῆς ἐθόλωσεν εἰς τὸν Κανοδικὸν τύπον, ὅτι σύνεχει καὶ οὐδὲλφος σκάφη μὲν ποραλέσουν φορτία ἐκ Μόντρεαλος. Διὸ τὸν "Αυγούλινον" εκτὸν τὴν ἀπελεύθερην τῶν τακτικῶν δυομούσιον τοῦ.

Μόντρεαλ δια την Αγγλιαν, κατα την επελεύθερον των τακτικών ρυμουλκοτήων των
Νέον ναυτικὸν μέγαρον εἰς Πειραιᾶ
Ἐν ἐπισήμῳ τελεῖ τὴν μεσημβρίαν τῆς Ιητὶ ιουλίου ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορι-
κῆς Ναυτιλίας κ. Μαρινάκης κατέθεσε τὸν θεμέλιον λίθον τοῦ ἀνεγερθησούμενου πε-
τρουφέρου μεγάρου παρὰ τὸ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων τοῦ Ε.Ν.,
εἰς τὴν διασταύρωσιν τῆς ὁδοῦ Ελλήνων καὶ τῆς παραλιακῆς λεωφόρου Μιαούλη.
Κατὰ τὴν τελεῖν ὥμιλοντος ὁ πρόεδρος τοῦ Ν.Α.Τ. κ. Τσεμπερόπουλος, τονίσας, ὅτι
ὅ ναυτικὸς κομὸς δὲν ἐπεδίετο τὸν δεινότητα τοι εἰς τὸ ναυτικὸ ἔργο μόνον,
ἀλλὰ πρασδοτεῖ καὶ εἰς πράξεις ἀνθρωπιστικές.
Ἐξῆρε τὸν θεμόν της ἐπικουρικῆς ἀ-
σφαλίσεως καὶ τῆς εὐρώστιον τοῦ Ταμείου Προνοίας συνεχάρη δὲ τὴν διοικητὴν τοῦ
Ταμείου Κατωτέρων Πληρωμάτων¹ διὰ τὴν άνεγέρσιν τοῦ κούνι μεγάρου.
Θά είνε
τούτο — εἴπε — πεντάφορον, μὲ διλκὸν διὰ τὴν ἀνέγερσιν, συμπλήρωσιν
τοῦ κλπ., ἐγγίζουσαν τα 2.500 ἑκατομ. δρυχών.
Τὸ ισογένον προορίζεται διὰ κατο-
στήματα, οἱ δὲ τέσσαρες δροφοὶ δι᾽ ἐπαγγελματικὸν στέγασον καὶ διάφορα γραφεῖα.
Περαιών ὁ κ. Τσεμπερόπουλος, ἔτονίσεν, ὅτι τὸ θεμέλιωθέν κτίριον ἀνεγίρεται, ὅχι
μόνον ἐν τοῦ ἱδίωτος τῶν ζωντάν, ἀλλὰ καὶ ἐν τοῦ σίμοτος τῶν κατὰ τὸν πόλεμον
θυσιούσθεντων ὑπὲρ τῆς Πατρίδος πολυαριθμῶν Ελλήνων ναυτικῶν,
ἔφερε τὸν διάπειρα, διὰ τὸν προσδόκων αὐτοῦ θά ανακουφισθοῦν περισσότερον οἱ εὐτολμοί

Ελλήσης θαλασσούδορις. Ομίλησεν ακόλουθως δύο πουργίδες της Ναυτιλίας κ. Μαρινώνης, τονίσας, ότι οι έργωνται βαθασσούνιοι, σταν γίνονται όποιασδήποτε, θα έχουν ένα στηρίγμα δικαιωμάτων προς την Ελλάδα, οπότε θα είναι μέρος της απολυτηρίου μας. Μάλιστα προσδιόρισε, σύντομα, την ανατολή των

κώς και σύχι υπό τυπού φιλανθρωπίας. Με την πεποιησην αυτήν—επει—κατανεύεται τόν θεμέλιον λίθον.

Αἱ σχολαὶ «Προμηθέως» καὶ «Πειραιῶν»

Τὴν 5ῃ̄ ἰουλίου διεβήθησαν εἱς Πειραιὰ ἀ̄ ἐπιδεικτικαὶ ἔξτασεις καὶ ἡ ἀπονομὴ τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀπόφοιτους τῆς νυκτερινῆς σχολῆς Μαχαινικῶν ὁ «Προμηθέως». Ο πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς σχολῆς κ. Γιόβας προέβη εἰς τὴν λογοδοσίαν τοῦ σχολικοῦ ἑταῖρος, τονίσας, ὅτι ἐφότεσσαν εἰς τὰς διάφορας τάξεις 2045 μαθηταί, ἐξ οὓων 412 διαφέρονται καὶ ἀπόφοιτοι πάντες 63. Ο κ. Γιόβας παραπένθει, ἐν συνεχείᾳ, διὰ τὴν μὲν ἱκανοποιητικὴν ἔνισχυσιν τῶν σχολῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους, εἰς τρόπον ὃστε, ὅχι μόνον ἴδιον κτίριον δὲν δύνανται νὰ ἀποκτήσουν αἱ λειτουργίαι τούτου θέματος ὡμίλοις καὶ ὁ κ. Παππάς, τονίσας, ὅτι ἐλλείφει ίδιοι οι κοπετέουν κινδυνεύει ὁ «Προμηθέως» νὰ στερηθῇ τῆς δοηθείας τοῦ σχολίου Μάρσαλ καὶ

κατά τὸ δευτέρον ἔτος τῆς Ἰσαρμογῆς τοῦ.
—'Αφ' ἔτερου τὴν 10ην 'Ιουλίου ἐλαύνει χώραν ἐν τελετῇ καὶ ή ἀπονομή τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀποφοίτους τῆς σχολῆς Μηχανικῶν τοῦ 'Πειραικοῦ Συνδέσμου' καὶ τῶν βραβείων εἰς τοὺς ἀριστεύοντας. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστη καὶ δὲ ὑπουργός τῆς 'Ἐπιμορικῆς Ναυτιλίας' κ. Μαρινάκης. 'Ο ἔφορος τῆς σχολῆς κ. Παρασκευός τούσιος μετεῖνει ἀλλούς εἰς τὴν λογοδοσίαν του, ὅτι, ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, προκειται ναί ἀποκτήσουν αἱ σχολαὶ τοῦ 'Πειραικοῦ Συνδέσμου' πλήρεις ἀργοστάτων, μὲ μηχανήματα καὶ ἔργασια ὅξιες 200 ἑκατ. δρχ., καὶ 20.000 δολαρίων. Κατὰ τὸ ημέραν σχολικὸν ἔτος ἐνεγράφουν εἰς ὅλας τὰς τάξεις τῆς σχολῆς 477 μαθηταὶ, προληπτικῶν ἀπὸ τάξεων εἰς τὰς 232 καὶ ἀποφοίτουσαν, λεσβόντες τὸ δίπλωμα των 28. 'Ομηλόσαν είτη δὲ ὑπουργός κ. Μαρινάκης καὶ δ. κ. Θ. Γρηγοράκης, πλέξαντες τὸ ἐγκώμιον τοῦ 'Πειραικοῦ Συνδέσμου'.

Τὰ κατασχεθέντα φυλλάδια

Πρός τάς λιμενικάς και τάς παραλίους προξενικάς μας όρχας ἀνέκοινωθή, οὗτι τά κατασχέθεντά ναυτικά φυλάδια, τών ὅπωναι οι κατοχοὶ ἤμενθονται εἰς τὴν Εἰσαγ-
γεικήν ἀρχὴν διὰ παραβάσεων τῶν ὄρθρων 34 ἔως 38 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ
Κώδικος τοῦ Ε. Ν., δὲν ἐπιστρέφονται καὶ η ναυτολόγησις τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ
Ἑλληνικῶν πλοίων δὲν ἐπιτρέπεται, λαν προηγουμένων σύτοι δὲν τακτοποιηθούν δικα-
στικώς. Τοι πατιάντη τακτοποίησίν δύνανται νά ἐπιτύχουν διά της ἐπιστροφῆς των
εἰς Ἑλλάδα καὶ τῆς ἐμφανίσεώς των ἐνάπιον τῶν οἰκείων δικαστηρίων.



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

Ελαττώνεται τό ἔργον συντηρήσεως εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐλῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχόμενης δύομιομόδου ρευστότητος εἰς τὰ καύστημα καὶ δελτιούμενης τοιούτοτρόπως τῆς καύσεως.

Αποσεβεῖ τὸ αερίσιμον τῶν

Προστατεύεται ἡ ἐγκατάστασις διότι παρεποδίζεται η διάδροσις τῶν TANKS, τοῦ καυστελλούμενού τῶν θερματικῶν στοιχείων (Κόλιέ), οὕτω γάρ τῆς ἐπιτυχανομένης ἀπόλλησης τῶν καυστελλούμενών της δύναται, διότι η ἐλαττώνεται η διάδροσις τῶν καυστελλούμενών της διότι οὔτε καύση μόνον ἀπό τὴν θειούχα δέξαια τὰ προκαλούντα αναφλέξεις εἰς τοὺς ἄσφερ-

Άποσοβετι τό σβύσιμον τῶν λεβήτων διατηρουμένον καθαρὸν τῶν προθεμαντήρων τῶν καυσίμων, ἔξι οὐδετερουμένου τοῦ κινδύνου ἀνάριξεως νεροῦ μὲ τὸ κουκέλαιον, καὶ παρεποδίζομένης τῆς ἀπανθρακώσεως τῶν καυστρῶν, τῆς προκαλουμένης ἐν τοῦ ὑποδειματος τῶν καυσίμων.

λούντα ἀναφλέξεις εἰς τοὺς ἀεροθερμαντήρας.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τό σημεῖον ἀναφλέξεως είναι ὑπεράνω 180 Φ. Διὸς ἀναδίδονται ἡρεύσιτοι καπνοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμὸς τῶν δισκών τῶν καυστρῶν, χωρὶς νὰ ὅλα πτωνται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ ὅποιαι ἀλλως θὰ ἔχαντο. 'Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικὸς ἐπιθεωρήσεις, τὴν ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικῆν παρέμβασιν καὶ παρακολούθησιν διλοκήπου τοῦ συστήματος καύσεως. 'Επιτρέψοτε μας να σᾶς ἐπιδείξωμεν πώς δύνασθε να ἀλλάξωστε μεγάλην κα-

Κοστίζει ολιγώτερον μη δαπάνην μικροτέραν του 1% τῆς δέσιας του καινούσαις σας, ή **ΥΠΗΡΕΣΙΑ** του **ΠΕΡΟΛΙΝ** σας επιτυγχάνει οικονομίαν πάνω από 5% .

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς δόλους τοὺς κυριωτέρους λημένας ΙΠ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ἰταλίας. Γράψατε ἡ τηλεσφωνήσατε εἰς τὸν πλαισιάτερον ἀγγελοδόσων.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

Τὰ ἀσφάλιστρα τῶν ἀπολεσθέντων ἐπιτάκτων

Κατόπιν γνωματεύσεως τοῦ νομικού συμβούλου τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πρὸς τὴν ὁποῖαν συνεψήσηται καὶ ὁ κ. 'Υπουργός, ἐλύθη τὸ ἄπο μακροῦ χρόνου ἐκρεμούν ζῆται τῆς κρατήσεως ἀσφαλιστρῶν τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ἐκ τῶν καταβαλλομένων ὑπὸ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου ἀποζημιώσεων διὰ τὴν ἐκ πολεμικῆς αἵτίας ἀπώλειαν τῶν ἐπιτάκτων πλοίων. Συμφώνως πρὸς τὴν γνωμάτευσιν, τὸ σκάφη τῆς ρηθείσης κατηγορίας ἀπάλλασσονται τῆς καταβολῆς τῶν ἀσφαλιστρῶν, τὸ δὲ κρατήσεντα ἐπιστρέφονται. 'Η λόγω πάντως ἀπαλλαγὴ δὲν ἀφορᾷ σπαντα τὰ ἐπίτακτα πλοῖα, ἀλλὰ μόνον τὰ ὑπὸ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου ὀποζημιώμενα, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ὅριος 470 Δ.Δ. (τοῦ 1970). Κατὰ συνεπειαν, πλοῖο ἐπίτικτα διασωθέντα ἡ μη ἀποζημιώσεων ὑπὸ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου τοῦ Α.Ο.Κ.Π., ἰσοκαλουθοῦν νέο φέιλον τὰ σχετικά ἀσφαλιστρά.

Βιβλία «τροφίμων καὶ ὑπερωρίων»

'Εξετασθήσαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἀπεστάλησαν, οἵνα διατείνεται εἰς τὰ πλοῖα τὰ ἄνω τῶν 800 τ. γκρός, διὰ τῶν κατὰ τόπους Λιμενορχείων καὶ Προξενείων, ὡς διατετημένα ἔντυπα. τὰ ἔχει δύο διδιά: Τὸ «Βιβλίον Ἐπιτροπῆς Τροφίμων» καὶ τὸ «Βιβλίον Ὑπερωρίων Πληρωμάτων», συμφώνως πρὸς τὸν ισχυόντα Κανονισμὸν ἀστωτηρικῆς ὑπερεσίας τῶν πλοίων. Εἰς τὴν διαβιβαστικὴν ἐγκύλιον τοῦ ὑπουργείου τούτη, ὅτι πρὸς διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ πειθαρχίας εἰς τὰ σκάφη, δεδομένου, ὅτι ὑφορίην τῶν συχνῶν προστριῶν ἀποτελοῦν ἡ τροφοδοσία καὶ αἱ ὑπερωρίαι, προερχόμενη τῆς τηρησίας τῶν ἀντέρω διδιά. Τὴν σχετικὴν φροντίδα θὰ ἔχῃ ὁ πλοιαρχός, ἢ δὲ ἀκρίβεις τῆς τηρησίας αὐτῶν ἐλέγχεται κατὰ τὰς ἔκπτωσις τῶν ὄφρων ἀρχῶν. Εἰς τὰς πρώτας σελίδας τῶν διδιά, ἀνάγκης εἶναι τοῦ παρατίθενται πλοίου τὸν ἔκπτωτον διατάξεις Νόμου, ἀστωτηρικὸν Κανονισμὸν καὶ Πειθαρχικὸν Κώδικας, αἵτινες δεῖν νὰ τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ μελέτης ὅποι μέρους ὅλων τῶν ἐνδιαφερόμενων.

Ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων

Συνεδρίασε τὴν 8ην τρέχ. μηνὸς εἰς τὸ ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ Γνωμοδοτικὸν Συμβούλιον τοῦ Ε. Ν., ἀσχολήντων μὲν τὴν τροποποίησιν τοῦ νόμου 1091 (τοῦ 1938) επειρ ἀκτοπλοΐων συγκονιωνίνοις καὶ εἰδικότερον δύον ὄφρων ὑποχρέωσιν τῶν πλοιοκτήτων νὰ διατηροῦν τὰ πληρώματα τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν τῶν ἐντυπωτικῶν.

Τὸ συμβούλιον ἀπεφάσισε, κατὰ πλοιοφίσιαν, ὅπως τροποποιήθῃ ἡ σχετικὴ διάταξης τοῦ νόμου, ὃστε νὰ παρέχεται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἡ σύχερεις τῆς διατηρήσεως ἐν ναυτολογίησι τοῦ 1)3 τοῦ πληρώματος μείζονος χρονικῆς διαρκείας θὰ ἀπαλλάσσεται ὁ πλοιοκτήτης καὶ τῆς ὑποχρέωσεως νὰ διατηρητῇ ἐν ναυτολογίῃ τοῦ 1)3 τοῦ πληρώματος, προσπατεῖται, ὥστε διὰ τὴν περιποίησιν τούτην σχετικὴ ἔγκρισης ἀπὸ μέρους τοῦ κ. 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐν συνεχείᾳ τὸ συμβούλιον ἐνέκρινε τὴν χορήγησιν ποσοῦ 5 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διὰ τὴν ἐπόνησην προγράμματος ἑκατειδύνεως, ὅπερ θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰς σχολὰς εἰδικοτήτων τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ «Νεπτούνιο» εἰς Πειραιά

Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον «Νεπτούνιον» τῶν κ. κ. 'Αδελφῶν Γουλανδρῆ, διὲ τὸ ὅποιον παρασχέθη ἡ σδεῖα νὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, κατέληπτεν εἰς τὸν διάμενον Πειραιῶν τὴν 14ην 'Ιουλίου μὲ δρκτοὺς ὅμογενεις, κοβών καὶ μὲ ικανὸν ὀριόδυον 'Ιστραπλιτῶν διὰ Χάραξ. Τὸ ἐν λόγῳ ὑπερωκεάνιον εἶναι 10.474 τόνων γκρός, φέρει δὲ ίσα τὸν καὶ μίαν καπνοδόχον πρώτων ἑπτακίνην ποσού τοῦ παρόντος καταδρομοκού. Διαμερίσματα διαθέτει δι' 800 περίπου ἐπιβατών θὰ ἐκτελῇ δὲ πρὸς τὸ παρόν τὴν γραμμή Νέας 'Υρκης—Χάραξ. Εἰς Πειραιά θὰ καταπλεύσῃ διὰ δευτέρων φορῶν περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου.

Ἡ ἀντικατάστασις πλοίων καὶ τὸ παρακράτημα

Πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν νηολογίων τῶν διαφόρων Λιμενορχείων ἑκοινοποιήθη παρὰ τὸν ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πίνοντος, ἐμφαίνων τὰ νεογυροστέντα πλοία διὰ τῆς νηολογίης τῶν ὅποιων ἀπεδεσμεύθη τὸ παρακράτημα εἰπὲ τῆς ἀσφαλιστ-

κῆς ἀποκημιώσεως ἔτιών των σκαφῶν τοῦ ιδίου πλοιοκτήτου ὁπολεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον. Κατὰ τὸν ὅριον 545 νόμον τοῦ 1945 (ἀρθρ. 3 § 5), τὰ ἀποκτόμενα πλοία δι' ὅποδεσμευταὶ τὸ παρακράτημα εἰδὲν ἐπιτρέπεται νὰ ἀποδόλουν τὴν ἐλληνικὴν ἔνικότητα πρὸ τῆς παρελεύσεως τῆς νηολογίης τῶν, πλὴν ἔτιν πρόκειται ν' ἀντικατασταθοῦν δι'. Ἐτέρων πληρούμντων τοὺς ὄρους τῆς Ιης παραγράφου τοῦ ιδίου ἀρθροῦ τοῦ νόμου. 'Εν δὲ περιπτώσεις τοῦ ἀποκτόμενα πλοίου ηθελον ἀποδάλει τὴν ἐλληνικὴν ἔνικότητα πρὸ τῆς νηολογίης τῶν, ἡ ἀποδόλια ποσότης τοῦ ιδίου πλοιοκτήτου τοῦ νόμου ηθελον ἀποδάλει τὴν ἐλληνικὴν ἔνικότητα πρὸ τῆς νηολογίης τῶν, καὶ εἰσπράττεται ὡς δημόσιον ἵσσον παρὰ τοῦ ιδίου πλοιοκτήτου τοῦ νόμου διάληξεν τὰ σχετικά ἀσφαλιστρά.

Ἡ ὀντωτική διάταξη—συνεχίζει ἡ ἐγκύλιος—ἐπροποιούμενη, ὡς γνωστόν, διὰ τῆς ὅριος 302 (τοῦ 1949) πράξεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλου, μειωθέντος τοῦ χρονικοῦ διστάτηματος τῆς ἀποτασίας εἰς δύο μόνον ἔτη. Πρὸς διαφάλισιν, διην, τοῦ Δημοσίου, διῶν οὐγράφη εἰς τὰ νηολογία καὶ εἰς τὴν μερίδα ἐκάστου πλοίου σχετικὴ παρατήρησης ἐμφαίνεται τὸν χρόνον κοθ' ἐν ἀπαγορεύεται ἡ παραστάση.

Τὰ ἐν λόγῳ πλοία—σδεῖα τοῦδε ἴηπολογήθησαν—εἰντε τὰ κάτωθι 32, ἀτίνα ἡγοράσθησαν μέχρι τοῖς πρός ἀντικατάστασιν ἀποτελεσθέντων κατὰ τὸν πόλεμον, τὰ διόπια καὶ ομηρεύονται εἰν πορεύεσθαι «Πλεικῆς» (ἀντὶ τοῦ 'Ανδρέας), «Φραγκίκης» καὶ «Ἐλευσίς» (ἀντὶ τοῦ 'Αλκατερίνη Τ.), «Ἐλένη Σταθάτου» (ἀντὶ τοῦ ὄμωνου τοῦ) «Πλαν». Κουμάταρος καὶ «Σταύρου Κουμάταρος» (ἀντὶ τοῦ «Εὔγενια»), «Πεταλούδη» (ἀντὶ τῶν «Εύδοικος» καὶ «Κορινθιακός»), «Μ. Ξυλάς» (ἀντὶ τοῦ Θάλεια), «Κάστωρ», «Οντρά», «Γεώργη», «Γρατσός» καὶ «Τρίτων» (ἀντὶ τοῦ «Κάστωρα»). «Θερώντη» (ἀντὶ τοῦ ὄμωνου τοῦ), «Ιω», «Γουλανδρής» (ἀντὶ τῶν «Κωνστ. Λουδούνη», «Μόδηχ Σουλανδρή» καὶ «Πληγασός»), «Ερμουπολίτης» (ἀντὶ τοῦ «Καδίων»), «Υδραίος II» (ἀντὶ τοῦ «Κουλούρης—Ξένος» καὶ «Υδραίος»), «Νικόλαος» (ἀντὶ τοῦ «Λιδήνης»), «Μιχαλάπης» (ἀντὶ τοῦ «Ορούς Ταύτερος»), «Εργαρία» καὶ «Κωνσταντίνη» (ἀντὶ τοῦ «Ολλανδίας»), «Πλέτρος Νομικός» καὶ «Λούλα Νομικός» (ἀντὶ τοῦ «Πλετράκης Νομικός»).

«Πρόδρομος III» εἰς «Wollin» (ἀντὶ τοῦ «Πρόδρομος»), «Ελληνικὸν Κύμα» (ἀντὶ τοῦ «Επίτραπη»), «Κόρθιον» (ἀντὶ τοῦ «Πλήγας»), «Θεμιστοκλῆς» (ἀντὶ τοῦ «Ρόκορ»), «Κρίδη» (ἀντὶ τοῦ «Ρήνος»), «Εὐάγγελοςτριών» καὶ «Ελλήτης» (ἀντὶ τοῦ «Σαντορίνη») «ελέατρος» (ἀντὶ τοῦ ὄμωνου προπολεμικοῦ) καὶ «Ελληνικὸς Οὐρανός» (ἀντὶ τοῦ «Τουρκίας»).

Ἄγοραι παρ' Ελλήνων

Τὸ ὄγγικὸν φορτηγὸν «Stanland» (ex «Empire Ortolan») 5.409 τόν. γκρός γκρός, 7825 τ. φορτίου (τοῦ 1919), μὲ σερβεῖ τοῦ 1947, μὲ δύο καταστρόματα, κατανολίσκον πτεράλιον, ὑπόστροφον παρὰ τοῦ κ. N. I. Φράγκου, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν. Παραλαμβάνεται εἰς τὸ Μίδδλεστρητο.

—Τὸ Παναρικόν λιμεντόρ «Actor» (ex «Thomas Sully»), μὲ δύο καταστρόματα, 7.225 τ. γκρός, 10.600 τ. φορτίου (τοῦ 1943), ηγοράσθη παρ' Ελλήνων.

—Τὸ ὄγκικόν σημαίαν μικτὸν σκάφος «Ascanius», 10.048 τ. γκρός, 10.680 τ. φορτίου, μὲ διμερίσματος δι' 174 ἐπιβατών α'. θέσσων καὶ νηοτύπησεων 1910, ἐπωλήθη εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἐταιρίαν «Φλωρεντία» ἀντὶ τιμῆς 53.750 λιρῶν, μὲ παραδόσιον εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἐταιρίαν.

—Ἐπίσης τὸ μικρὸν Δανικὸν φορτηγὸν «Grenaa», μὲ ἓν καταστρώμα, 1.267 τ. γκρός, 2.000 τ. φορτίου (τοῦ 1917), ἐπωλήθη εἰς τοὺς κ. κ. 'Αδελφούς Σαμωνᾶ ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παραληφθεὶς εἰς Χούλλα ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Θεοὶ ὁ δρός Σ. Σ.».

—Τὸ ομερικανὸν λιμεντόρ «Howard A. Kelly», 7.191 τ. γκρός, 10.600 τ. φορτίου (τοῦ 1943), ἐπωλήθη παρὰ τὴν ἐλληνικὸν συμφερόντων ὀμερικανικῆς ἐταιρίας «Aktivium» καὶ παραληφθεὶς εἰς τὸ Γκάλεστον μετωνόμασθη «Ταΐναρον ο.ν.». Τὸ σκάφος διατηρεῖ τὴν ὀμερικανικὴν σημαίαν.

Ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόοϋδ's Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ ληφθὲν ὅριο, 20 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόοϋδ's Ρέτζιστερ» ἀναγράφονται τὰ κάτωθι ἐλληνικὴ ἡ ἐλληνικὴς ιδιοκτησίας σκάφοι: «ΑΤΑΑΝΤΙΚ» (ex «Matsonia»), 17.226 τ. γκρός (τοῦ 1927), τῆς ἀταρίας «Μεντιπέραντας Λάιν», σημαία Παναμᾶ.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ» (γεοναπτήγητον) 7.260 τ. γκρός (τοῦ 1949), τοῦ κ. Σ. Γ. Λιδανού, σημαία Παναμᾶ.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (ex «Royal Prince») 7.160 τ. γκρός (τοῦ 1945), τῆς ἀταρίας «Μαρίτιμος», σημαία Παναμᾶ.

«ΑΝΝΙΤΣΑΣ» (ex «Lake Cowichan») 7.147 τ. γκρός (τοῦ 1945), τῆς ἀταρίας «Τρόπη Τσάπτερη», σημαία Παναμᾶ.

«ΗΡΩΝ ΙΙ» (ex «Karlshafen») 1.923 τ. γκρός (τοῦ 1944), τοῦ κ. Δημ. Κουφού, Πειραιάς.

«ΚΑΙΤΗ» (ex «Parita III») 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1943) τῆς ἀταρίας «Κορρεπότ», σημαία Παναμᾶ.

«ΕΛΑΡΓΚΑ» (ex «Marchieape») 7.160 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἀταρίας «Οὐλατραμπίνα», σημαία Παναμᾶ.

Καὶ «ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (ex John la Farge) 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἀταρίας «Οστεαν Τρόμπ», σημαία Ηνιομένων Πολιτειῶν.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγὸν «Ντέρναν» 5751 τ. γκρός (τοῦ 1915), τῆς ἀταρίας «Οκεανός», μετανομάσθη «Α' σε μι' ινα».

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ ὀμερικανικήν σημαίαν τάνκερ τύπου «Λίμπερτος εχρυσος ανθρακού» 7.218 τ. γκρός (τοῦ 1944), μετανομάσθη «εγιούπητερε».

—Τὸ πλωτῆρον εἰς Τούρκους ἐφοπλιστάς παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Πάνη» 5595 τόν. γκρός (τοῦ 1920), παραδόθηκε εἰς Μπλάντων εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ὑψώσας τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετενόμασθη «Ταϊνάρη».

—Ἐπίσης, τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Α' γά ύ ά πη» (ex «Lake Athabasca») 7.158 τ. γκρός (τοῦ 1944), ανήκει εἰς τὴν ἀταρίαν «Ντέλ Μάρπ».

—Εἰς τὸ ὅριο, 20 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόοϋδ Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, διὰ εἰσετέλεσαν περικάς ή γενικές ἐπιστροφῆς τὰ φορτηγά «Αφοίκαινα» (παναρ.), εἰς 'Αρδέσταν, εἰς 'Ιονίαν 'Εξηλόρερ» (παναμ., τάνκερ) εἰς Πλημούν, «Λεωνίδας» εἰς Μάντζεστερ, «Λόνταν» (παναμ., τάνκερ) εἰς Βαλτιμόρη, «Μενιδόνιος» εἰς Νεστορίου, «Μίνια Λ. Καμπάνη» εἰς Σουάνη, «Ορος Κυλλήνη» εἰς Γένοβα, «Πλαναγής» εἰς Χούλλα, «Ποντόπορος» (παναρ.) εἰς Βαλτιμόρη, «Σουλιάτης» εἰς Νιούπορτ, «Ταξιάρχης» εἰς Πειραιά καὶ «Φρίντων» (ἀγγλ.) εἰς Σίδνευ (Αὐστραλίας).

Άτυχήματα εἰς Έλληνικὰ φορτηγά

«ΑΡΓΩ» (τάνκερ): Κατέπλευσεν εἰς Βόλον, προσέκρουσεν εἰπὲ τὸν ὑπερβολικούν ὄητηκέμενον καὶ υπέστησε τὰς ζημιάς καὶ προέβη εἰς τὰς δεσμώδεις προσωρινάς ἐπισκευάς. Εἰς τὸ σκάφος ἔχοργηνη πιστοποιητικήν κατέβασθεν προσωρινόν περιορθωτικόν ὑπόπολον φορτηγού φορτίου καὶ εἴται την πρόστιμην.

(Ιουν. 28)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Κατέπλευσεν εἰς Μανίλαν μὲ ζημίας, τὰς ὄποιας ὑπέστη στατηκή διότι οὐδετέρων τοῦ οὐδετέρων τρικυμίας. Διετάχθη ἐπιστροφῆς τοῦ σκάφους.

(Ιουν. 29)

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (παναρ.): 'Αγγέλεται εἰς Βορδόης, ὅτι κατέπλευσεν εἰπὲ τὸν συγκρότην τοῦ Α' Τάλαντην Στάρτη, μὲ μικρὰς ζημίας, τὰς ὄποιας ὑπέστη ἐπισκευάς περιορισμένης πληθυσμού.

(Ιουν. 30)

TODD

SHIPIARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.

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

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

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ: 'Αποτελέσαν έμφροτον ἐν Βαγκούδερ τὴν δην Ιουλίου διὰ Κέπι Τάουν, ὀνήγειλε τὴν Ιἰην 'Ιουλίου διὰ τοῦ ὀσυρμάτου του, ὅτι προσφρέζει ἐπικινδύνως ἐπὶ ὑψόφῳ παρὰ τὸ ἀκρωτήριον 'Αργοκύρελλο, περὶ τὰ 200 μίλια δορείως τοῦ Λόρδος 'Αντζελες. 'Ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἔξεπεψε τὸ S.O.S., μὲ τὴν προσβήσην, ὅτι ἐπικρατεῖ μὲν καλὸς καιρός, ἀλλ' ὅτι τὸ σκάφος ἐδίκειν σημεῖα, ὅτι ἡρχεῖ νῦν κόπτεται εἰς δύο. Εἰς τὴν δεύτερην τοῦ κινδύνου ἔφθασαν ἔγκαιρως ναυαγοσωτικά, ἀντία παρέλασε τὸ πλήρωμα καὶ τὸ μετεφέρον εἰς Λόρδος 'Αντζελες. Αἱ τελευταῖαι τηλεγραφικαὶ πληροφορίαι ἀνέφερον, ὅτι τὸ σκάφος ἀπέδει ἀδικητὸν πάπλειον. Τὸ 'Ιωάννης Κουλουκούντης ἦτο τύπου «λίμπερτο», 7.176 τ. γκρόδος (τοῦ 1921). ('Ιουλ. 11-14)

ΕΚΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: 'Εξετίλεσεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐπισκευαὶς τοῦ πηδαλίου του κλπ., ἀντὶ δεσπάνης 10.356 δολαρίων. ('Ιουλ. 4)

ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ: Πρὸς καιροῦ ἔξεπλεσεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐπισκευαὶς διασφώρων ἀλασμάτων του, τῶν τάνκες, Ἐλικος, ἄξονος κλπ. ἀντὶ δεσπάνης 24.585 δολαρίων. ('Ιουλ. 30)

ΜΠΟΥΝΤΥ (παναμ.): Τὸ μικρὸν τούτο φορτηγόν, 1.138 τ. γκρόδος (τοῦ 1921), ἀποτέλεσαν ἐκ Νέας 'Υόρκης διὰ Ροστόκ, ἔζητησε τὴν 30ην 'Ιουνίου διὰ τοῦ ὀσυρμάτου του δονήθεισα ναυαγοσωτικοῦ, λόγῳ εἰσόρων ὑδάτων εἰς τὸ κύτον του. Τὸ σκάφος εύρισκον εἰς πλάτος 39—19 Β. καὶ μήκος 63—30 Δ., ἐπλεῖ δὲ πρὸς τὰς Βερμούδας, μὲ τὴν μειομένην ταχύτητα τῶν 6 μίλιων. Πράγματι, ἔσπευσε πληροῖς τοῦ τὸ ναυαγοσωτικὸν «Φουστίσιον Λίλιαν», ἀλλ' ἐπὶ τὸ μεταξὺ δὲ διαρροὴ συνεκράθη καὶ τὸ σκάφος ἔφθασεν ἀνέν δονήθεισα εἰς τὰς Βερμούδας. 'Εγένοντο ἐπιθέρωσης καὶ ἐπισκευαὶ, τὸ δὲ πλοῖον συνεχεῖτο τὸ τεξιδίον του δι' 'Αζόρας καὶ Ροστόκ. ('Ιουλ. 30—'Ιουλ. 6)

ΝΙΚΟΣ Τ.: : 'Επισκευάσαν ζημίας τινάς τῆς μηχανῆς του, ἀπέτελεν εἶς Μπάρης—ντόκ διὰ Ντακάρ.

('Ιουλ. 1)

Ἡ ναυλαγορὰ

Πλήρης ἡ κατάρρευσις τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς. Αἱ τιμαὶ τῶν ναυλών ἔφθασαν εἰς σημεῖον ἀπογορευτικὸν τῶν ταξιδίων καὶ παρὰ τούτα αἱ διαταγαὶ εἰς ἀλάριστον ἀριθμὸν ἐκνηλοφόρους. Σκάφη, ἀδρόως προσφερόμενα, ἀνάζητον, ἔστω καὶ μετὰ τῶν διάπλουν κλιδιῶν μιλλίων κενών, μίαν οἰσανθήτο ἐργασίαν. Σημειούντων περιπτώσεις τούτων, ὅπου οι ναυλοὶ ἔξεπταν κατὰ 8—10 σεβαστούς, ἔναντι τῆς πρὸ μηνὸς κρατούσης τημῆς. Αἱ ξαχαρίες λ. χ. τῆς Κούνδας ἀπὸ 709 δι' 'Αγγλίαν, ἔφθασαν εἰς τὰ 60). Τὰ σητήρα ἀπὸ 'Αγιον Λαυρέντιον δι' 'Αγγλίαν Κόντινεντ ἀπὸ 113 τὸ κουνέρτερ, εἰς τὰ 8).

Ἀπὸ τὸν Εἰρηνικὸν ἀπὸ 82) διητρέπει εἰς τὰ 62) καὶ ἀπὸ 45) — εἰς τὰ 65) — φίο. 'Η ξέλια τοῦ 'Ανατολ. Κανονδᾶ ἀπὸ 215) — τὸ διάφορο εἰς τὰ 170). Παντοῦ αἱ σημαντικαὶ ἐπικύρωσεις σημειούνται, χωρὶς νά ἀναφέρωμεν τὸν τομέα τῆς Βορ. 'Αμερικῆς, δῆτα ναυλαγορὰ σύνθετος ἔπουσενται.

Εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολῶν καὶ τὸν τομέα τῶν 'Ανατολ. 'Ινδιῶν σωρεία τὰ ἀναύλωτα σκάφη, διὰ νά ἔξελθουν ἵκειθεν, εἰς χιλιάδας λιρῶν ζημίας θά ύποβληθούν οἱ ἐφοιτιστοί των.

Οἱ πάντες διερωτῶνται ἂν προσωρινὴ ἡ εὐρυτάτης ἐκτόσεως καὶ διορκείας θά εἴναι ἡ κρίσις. 'Ελπίδες τινὲς διὰ τὸ φινιόπωρον διατυποῦνται, αἰτίνες, δῆτα, δὲν εὐθυτούντων, λαμβανομένης ὑπὸ δρίς της γενικούτερας παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν τὰ δύο ἀντιμετωπίζουν οἱ κυβερνήστες 'Ην. Πολιτεῖων καὶ 'Αγγλίας, δῆτα τὸν προσφάτων συνεννόησεν.

Μικρὰ τινὲς ἀνάλαμπται ἐσημειώθουν κατὰ τὰς ἄνευ εἰδιαρέρτοντος συνεδρίσεις τῶν χρηματιστηρίων τῶν ναυλῶν. Διὰ τὸν μεταφορῶν ὑλεῖας λ. χ. ἀπὸ τὴν Φινλανδίαν ἐκλεισθουσαν ὥρκτες σκάφη, μερικοὶ καὶ διὰ συνεχῆ ταξίδια. Τιμαὶ: 120) — τὸ σταντάρτη, δύσις, Λονδίνον, ἀλλ' ἐπὸν ἡ δύο δύσεις κάτω ἡ μίσθιος ζώνης Φινλανδίας. 'Απὸ τὴν Βόρ. 'Αμερικήν (Νόρδερον ρέιντε) 'Αγγλίαν, Κοντινεντ, δύσις 8) διητρέπει. 'Απὸ τὸ Μόντρεαλ δι' 'Αμερίσων 5.75 δολ.—δὲ χαμηλότερος ναυλος. 'Απὸ Χάμπιτον ρόδες γαιανθρακες διὰ Νοτικό 10.25 δολ., 'Ιούλιον. 'Απὸ Κούνδας δι' 'Αγ. Φραγκισκούν ζάχαρις δολ. 11, η. φ. 'Απὸ Χίλιων νιτράτα 'Αλεξανδρείαν 65) —, Αὔγουστον. 'Απὸ Γκάλεστον θείον, 'Ιούλιον δολ. 7.35 ἐλεύθ. ἐφόρτ. 'Αμερίσων ἢ Ρόττερνταμ. 'Απὸ Τάμπα φωσφάτα δι' 'Ισπανίας ἀρκετά σκόφη δολ. 10.75, 'Ιούλιον 'Οκτωβρίου.

Τὸ πλέον σιτηρά ἀπὸ Μπάρια Μπλάγκο διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 48) καὶ ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν κατ' ἀποκοπὴν διὰ Νότιον 'Αφρικήν δολ. 125 χιλιάδες.

'Απὸ τὴν Αύστραλιαν δι' 'Ανατολ. 'Ινδιάς, δύσις 62) διητρέπει εἰς σάκκους σίτος. Γαιανθρακες ἀπὸ Καλκούτα διὰ Καλόμητον 17 ρουτίας, 'Ιούλιον.

'Απροξία πλήρης καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον μὲν ναυλῶν διὰ μεταλλέτυματα κατωτάτους. Χουέλδα, Γανδήν 20)—. Λά Γκουελτ—Βαλτιμόρην δολ. 3.50. Γαιανθρακες Ρόττερνταμ—Δυτ. 'Ιταλίαν 9—10 γιλ. τόν. 21) διητρέπει, Αὔγ. Βενετίαν 26)—. Ουάλια—'Αλεξανδρείαν 28)— καὶ 40) — διὰ Πλέιτ.

Τάιμ-τοστέρες 10.180 τόν. 21) διητρέπει παράδοσιν 'Αμερίσων καὶ ἐπαναπαράδοσιν Περσικὸν Κόλπον καὶ κυκλικὸν ταξιδίον Δυτ. 'Αφρικῆς 12) διητρέπει, σκάφος 10.300 τόνων, παράδοσις Κλαύδ.

'Απὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην

Αθρόα ἐπιστρέφονται καὶ πάλιν τὰ χρονοναυλωμένα ἀμερικανικὰ κρατικὰ σκάφη ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς των. 'Εκατὸν ἀπὸ τὰ ἀνεπιθύμητα αὐτὰ πλοῖοι ὑπολογίζεται νέο ἐπιστραφοῦν μέχρι τῶν μέσων Αὔγουστου, ως ἀποτέλεσμα τῆς συνεχιζομένης ἔξαριτκῆς κρισίμου καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς. 'Ηδη διὰ 55 ἐκ τούτων ἐδόθη προειδοποίησις εἰς τὴν «Ναυτιλίαν 'Επιτροπήν», εὐνός ὁ ὀριθμὸς τῶν ὑπολογίων ἀνέρχεται εἰς 264 μόνον, ἴσως καὶ ολιγώτερα, εναντὶ 384 χρονοναυλωμένων.

Οἱ λόγοι τοῦ περιορισμού τῶν εἰναρκεῖσθαι στάσιμον εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἡτοι προσέλαθε πλέον παγκόσμιον μορφὴν, μὲ συνεχιζομένην τὴν ἐκτίτωσιν τῶν τιμῶν. 'Ανακούφισις—ἄν επέλθῃ τοιαύτη—δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ φινιόπωρου. 6) Εἰς τὴν σύμπτωσιν τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν μὲν τοὺς νέους ὄρους ναυλώσεων, οἵτινες δὲν κρίνονται εύνοωντες τὴν διατήρησιν τῶν υπὸ χρονοναύλωσιν κρατικῶν πλοίων. Καὶ γ.) Εἰς τὴν τακτικὴν τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν, αἵτινες εύνοωνται τὰ ιδιωτικὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, ἀντὶ τῶν κρατικῶν καὶ εἰς τὴν προσφορὰν τῶν φορτίων τῶν κατὰ μερίδας, ναύλους καὶ δροῦς δυνημενεῖς διὰ τὰ 'ετράμπτες' ἀνάγονται: α)

Εἰς τὴν σημαντικὴν ἐλλείψιν διαταγῶν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἡτοι προσέλαθε πλέον παγκόσμιον μορφὴν, μὲ συνεχιζομένην τὴν ἐκτίτωσιν τῶν τιμῶν. 'Ανακούφισις—ἄν επέλθῃ τοιαύτη—δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ φινιόπωρου. 6) Εἰς τὴν σύμπτωσιν τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν μὲν τοὺς νέους ὄρους ναυλώσεων, οἵτινες δὲν κρίνονται εύνοωντες τὴν διατήρησιν τῶν υπὸ χρονοναύλωσιν κρατικῶν πλοίων. Καὶ γ.) Εἰς τὴν τακτικὴν τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν, αἵτινες εύνοωνται τὰ ιδιωτικὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, ἀντὶ τῶν κρατικῶν καὶ εἰς τὴν προσφορὰν τῶν φορτίων τῶν κατὰ μερίδας, ναύλους καὶ δροῦς δυνημενεῖς διὰ τὰ 'ετράμπτες' ἀνάγονται: α)

Εἰς τὴν σημαντικὴν ἐλλείψιν διαταγῶν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἡτοι προσέλαθε πλέον παγκόσμιον μορφὴν, μὲ συνεχιζομένην τὴν ἐκτίτωσιν τῶν τιμῶν. 'Ανακούφισις—ἄν επέλθῃ τοιαύτη—δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ φινιόπωρου. 6) Εἰς τὴν σύμπτωσιν τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν μὲν τοὺς νέους ὄρους ναυλώσεων, οἵτινες δὲν κρίνονται εύνοωντες τὴν διατήρησιν τῶν υπὸ χρονοναύλωσιν κρατικῶν πλοίων. Καὶ γ.) Εἰς τὴν τακτικὴν τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν, αἵτινες εύνοωνται τὰ ιδιωτικὰ ἀμερικανικὰ σκάφη, ἀντὶ τῶν κρατικῶν καὶ εἰς τὴν προσφορὰν τῶν φορτίων τῶν κατὰ μερίδας, ναύλους καὶ δροῦς δυνημενεῖς διὰ τὰ 'ετράμπτες' ἀνάγονται: α)

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Κούνινσλαντ 8.400—8.900 τ. ζαχάρεως δι'

'Αγγλίαν 77) διητρέπει, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ Φινλανδίας 800 φάδομες ζυλεῖας δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 117) διητρέπει, μὲ πλήρη ὄφιδον καὶ συνήθεις ὄρους, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ Φινλανδίας 2.000 φάδομες ζυλεῖας δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 117) διητρέπει, μὲ πλήρη ὄφιδον καὶ συνήθεις ὄρους, φόρτωσις 20 Αὔγουστου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐκ Νοτιού Φινλανδίας 1.650 φάδομες ζυλεῖας δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 115) διητρέπει, μὲ πλήρη ὄφιδον καὶ συνήθεις ὄρους, φόρτωσις 'Ιουλίου.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΑ» (παναμ.) ἐκ Κούνδας 10.000 τ. ζαχάρεως διὰ Κόρκ ή Δουβλίνον 62) —, ἐὰν ἀμφοτέρους τοὺς λιμένας 64) —, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» ἐκ Καλκούτας 8000 τ. γαϊανθράκων διὰ Κάρδιφ 28 ρουτίας, φόρτωσις 1—20 'Ιουλίου.

«ΜΕΜΦΙΣ ΤΑΟΥΝ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Κούνδας 7500 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 60) —, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ τὸ Φινλανδίας 1800 φάδομες ζυλεῖας δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 117) διητρέπει, μὲ πλήρη Μπριτόστολ Τσάνελ 12) διητρέπει, μὲ 14) — φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤΟ» (παναμ.) ἐκ Κούνδας 10.000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμερέρσαν δολ. 11.75, φόρτωσις 1—28 Αὔγουστου.

«ΜΑΡΓΚΙΩΝ» (παναμ.) ἐκ Κούνδας 9000 τ. ζαχάρεως διὰ Κόρραμ Σάχρ 97) διητρέπει, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἐκ Κούνδας 9500 τ. ζαχάρεως διὰ Καράτσι 94) —, μὲ πλήρη θαρρωτικῶν ἐλεύθερων ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλίου 16—30.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐκ Φινλανδίας 2100 φάδομες ζυλεῖας δι' 'Ανατολικὴν 'Αγγλίαν 117) διητρέπει, φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλίου 18—30.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐκ Κούνδας 9.000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 60) —, φόρτωσις 8—21 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 10.000 τ. γαϊανθράκων διὰ Πειραιού 27) —, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΦΡΑΓΚΙΣ» ἐξ 'Οδησσού 1100 τ. ζαχάρεως διὰ Πόρτ Σαιδ 31) διητρέπει, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστου.

«ΚΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ 'Αγ. Λαυρεντίου 9000 τ. σιτηρῶν διὰ Κωνιτόπολιν δολ. 8.25, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουλίου—Αὔγουστου.

«ΚΑΣΟΣ» ἐξ 'Αγ. Λαυρεντίου 9000 τ. σιτηρῶν δι' 'Αμερέρσαν δολ. 5.75, 'Ιουλίου.

«ΦΡΕΔΑ» ἐκ Σφέδ 6900 τ. φωσφάτων διὰ Μάντζεστερ 23) διητρέπει, φόρτωσις 25 'Ιουλίου.

Χρονοναυλώσεις

«ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ» (σημ. ἀγγλική) 6500 τ. δ. w. τάιμι τοσάρτερ διὰ τρέις μῆνας (μεταφοραὶ καναδικῶν γαϊανθράκων καὶ γεννημάτων) δολ. 3.65, ἀμεσος παράδοσις.

«ΔΟΥΣ ΤΗΣ ΣΑΡΤΗΣ» (σημ. ἀγγλική) 9900 τ. δ. w. (543.000 κ. π.) τάιμι τοσάρτερ 19) —, παράδοσις Τάιν — Λονδίνον ρέιντ 11—20 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς Αὔγουστολιν.

«ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (παναμ., κατων. πετρέλαιον) 10.400 τ. δ. w. (460.000 κ. π. διὰ δέκατα) τάιμι τοσάρτερ δολ. 3.10, παράδοσις Μόντρεαλ μέσα 'Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Ανατολ. Μεσόγειον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ» (παναμ.) διὰ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 13.000 τ. πετρέλαιον διὰ Βαλτιμόρη 52 % κάτω τοῦ ναυλολογίου, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΥΡΤΩ» (ονδυριανόν) διὰ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 9.000 τ. πετρέλαιον διὰ λιμένας Βεροιας Ατλαντικού 55% κάτω τοῦ ναυλολογίου, ἀμεσος φόρτωσις.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Βαυδόρα Σαπούρη 4 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3509	ἔφθ. Αρντρόσσαν 8 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υιοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἄργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	ἀνεχ. Αρντρόσσαν 9 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. ἀπὸ Πουέρτο λὰ Κρούζ 9 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Λιβόρο 2 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	71/6	ἀνεχ. Οζάκαν 22 'Ιουν. διὰ Λόδς "Αντζελες
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Ντακάρ 12 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Βαρκελώνη 2 'Ιουλ. (εἴτα Κάδις)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναδαριώτης	22	988	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Μαΐου
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΆΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀνεχ. Καματσί 15 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	παρέμενε Σαδόνιαν 8 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ανδρεάδης	44	7207	διῆλθε Λόδς "Αντζελες 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	Εἰς Βομβάη 4 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιβανού	44	7176	ἀνεχ. Βαγκούνερ 5 'Ιουλ. διὰ Τέλ Αδιβ
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Βαγκούνερ 12 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζής	43	7176	εἰς λιμένας "Απω Ανατολής 4 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	Άν. Καλλίνικος	22	578	"Αργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	Έλληνικον Δημόσιον	21	325	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7177	εἰς Βομβάη ἀπὸ 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	ἀνεχ. Νιούπορτ 7 'Ιουλ. διὰ Φινλανδίαν
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάς	92	951	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλάδι
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εἰς Κολομπο 10 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	εἰς Νέαν Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἔφθ. Κρίστομπαλ 2 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	44	7165	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διὰ Σάντος
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμα 3 'Ιουλ. διὰ Σημάττη
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Καλκούταν 11 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Εμπειρίκος	21	4736	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	Έλληνικον Δημόσιον	18	5532	εἰς Βόλον ἀπὸ 24 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	ἀνεχ. Τοκοπίλλαν 11 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανωνάς καὶ Σια	19	4683	ἔφθ. Σιγκαπούρων 2 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. Καλκούταν 1 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἔφθ. Μανίλαν 25 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	εἰς Κόμπε 10 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	ἔφθ. Σημάττη 1 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	43	7176	ἔφθ. Σατīγκον 24 'Ιουν.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υιοί Ν. Βερνίκου	20	7744	ἔφθ. Μασσαλίαν 3 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	44	7176	παρέμενε εἰς Νιούπορτ 9 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἔφθ. Κων) πολιν 13 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἀνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουλ. διὰ Κούδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλματρός» Α. Ε.	18	4289	ἔφθ. Λιβόρο 12 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντής» Α. Ε.	21	721	άργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Λός Αντζελες 1 'Ιουλ. διὰ Κων) πολιν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 29 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Κέιπ Ρέις 3 'Ιουλ. δι' Αμδέρσαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	Θ. Επιφανείαδης	43	776	ἀνεχ. Ντόρμπαν 21 'Ιουν. δι' Ούρουγουσάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδης	43	7176	ἀνεχ. Νάρδικ 6 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διῆλθε Θέουταν 1 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	εἰς λιμένας Φινλανδίας 10 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	εἰς Μασσαλίαν 14 'Ιουλ. ύπο φόρτωσιν (διὰ Ντακάρ)
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 4 'Ιουλ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἔφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αλιγάνο» Α. Ε.	44	7207	ἀνεχ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἔφθ. Αμδέρσαν 7 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἔφθ. Ζανζιβάρην 10 'Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	ἔφθ. Μόσι 27 'Ιουν.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἔφθ. Σατόναν 12 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	Καδώ Σιγάλας	25	1412	όργει Αμπελάκι 14 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	ἔφθ. Βομβάη 6 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άργει Καράτσι ἀπὸ 13 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκούν» Α. Ε.	44	7176	ἀνεχ. Ρουέν 12 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διῆλθε Τρίνινταν 23 'Ιουν. διὰ Ντάρμπταν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	ἔφθ. Κουδάιτ ρόδις 27 'Ιουν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΕΛΣΗ (ἐπιδατ.)	Ίω. Τόγιας	29	1493	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαυρός	44	7176	ἔφθ. Δουγκέρκην 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική» Καλλιμαν.	44	7207	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Τεργέστην 12 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	Άντ. Χάλαρης	44	452	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	Ίω. Παράσχος κλπ.	43	235	άργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Λέζαρος 9 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλας	21	2369	ἀνεχ. Πόρτ Σουδάν 10 'Ιουλ. διὰ Κολομπο
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Π. Γουλανδρῆς	43	7244	ἀνεχ. Μόρπιλ 9 'Ιουλ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς Καλκούταν ἀπὸ 23 'Ιουν.
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρῆς	18	3551	ἔθασε Θεσσαλονίκη 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἔφθ. Λονδίνον 28 'Ιουν., παραμένει
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 6 'Ιουλ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Φρετάουν 7 'Ιουλ., Ντακάρ 10 δι' Αγγλίαν.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιων»	44	7198	ἀνεχ. Τσάρλεστον 12 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	διῆλθεν "Άρεν 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθερίαδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Αμπελάκι 14 'Ιουλ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Νουέβιτας 24 'Ιουν., ἔδωκε στήγμα 7 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Οζάκα 26 'Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
ΘΕΤΙΣ	«Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	ἔφθ. Καράτσι 8 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	άργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλίου.

ΙΑΚΟΒΟΣ	Γ. Ἀγγελίδης	01	2107	άνεχ. Ἀλεξάνδρειαν 10 ὥρα. διὰ Κύπρου
ΙΓΟΡ	Λόδως καὶ Πεζᾶς	43	7176	άνεχ. Λοριάν 6 ὥρα. Σαουθάμπτον 8 διὰ Νάρδικ
ΙΘΑΚΟΣ	Ἐκτώρ. Δρακούλης	06	3916	εἰς Γκρέιντζεμάσθ άπὸ 26 ὥρα.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Καλκούταν 12 ὥρα. διὰ Καράτσι
ΙΡΙΣ	Ἴω. Παλαιοκαρασάς	11	1881	εἰς λιμένας Δυτ. Ἀφρικῆς 1 ὥρα.
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ἄδ. Κουλουκούντη	44	7176	ΕΞΩΚΕΙΛΕΝ ἔγγυς τοῦ Λόδς "Αντζέλες 11 ὥρα.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οικογ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Ἀμπαντάν 2 ὥρα. διὰ Κόντινεντ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	ἔτ. «Ἀθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διῆλθεν Αζόρας 1 ὥρα. διὰ Κιουραφάσιο
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Ἀγγελάτος	27	1600	εἰς Κέμι 6 ὥρα. υπὸ φόρτωσιν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	28	1594	άνεχ. Πειραιᾶ 6 ὥρα. διὰ Τεργέστην, ἐφθ. 11
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἔφθ. Οὔτιλλα 2 ὥρα.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	ἔφθ. Κοπεγχάγην 7 ὥρα. καὶ ἀνεχ. 9
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	Ἐλλήν. Μεσού. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιᾶ 14 ὥρα. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ἴω. Χατζηπατέρας	43	7244	ἔφθ. Λά Παλλίς 8 ὥρα.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ἴω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἀργεῖ Ἀμπελάκι 14 ὥρα.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	ΣΤ. Νιάρχος	44	7240	εἰς Ἀλεξανδρέτταν 12 ὥρα.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμαντάρος	45	7240	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 ὥρα. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Ἄδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 29 ὥρα. διὰ Γαλλίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 6 ὥρα.
ΚΑΣΤΩΡ	Ἄδ. Γράτσου	44	7198	διῆλθε Τρίνιταντ 5 ὥρα. διὰ Ντώρμπαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιάκη» Α. Ε.	43	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 ὥρα. διὰ Κόντινεντ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀργεῖ Στεττίνον ἀπὸ 14 ὥρα.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Καμάτιος 6 ὥρα. διὰ Βαγκούνερ
ΚΟΖΑΝΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	30	255	εἰς κρατικὰ μεταφοράς ἐν Ἑλλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	εἰς λιμένας Αὐστραλίας 4 ὥρα.
ΚΟΝΙΤΣΑ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	22	269	εἰς ἀκτοπλοϊκὰ μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΟΙΑ (ἐπιβ.)	Ἐλλήν. Μεσού. Γραμματί	11	3874	ἀναχωρεῖ Πειραιᾶ 21 ὥρα. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΚΟΡΙΘΟΝ	Ἀδ' φοι. Γουλανδρή	18	5072	εἰς Κοπεγχάγην 10 ὥρα.
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάστσος	44	7244	ἔφθ. Ρότερνταν 4 ὥρα. (εἴτα Ἀδριατικὴν)
ΚΡΙΟΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	διῆλθε Κρίστομπαλ 8 ὥρα. δι' Ἡπειρον
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	εἰς Μπανγκάρη 12 ὥρα.
ΚΥΜΑ	«Ἄδ. Λιβανῶν» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 ὥρα. διὰ Λόδς "Αντζέλες
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Ἄδ. Κ. Πατέρα	43	7176	εἰς Μπαρλέπταν 2 ὥρα.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	διῆλθε Χονούλουδον 9 ὥρα. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοὶ Κ. Η. Λαιμοῦ	43	7176	Εἰς Νταγκούν ἀπὸ 14 ὥρα.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Ἄδ. Λώ καὶ Α. Πεζᾶς	44	7176	άνεχ. Νάρδικ 24 ὥρα. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΩΣ	Ἐμμ. Καραβία	21	900	εἰς Πειραιᾶ 14 ὥρα. Μετωνυμ. «ΤΑΣΟΣ»
ΛΑΚΩΝΙΑ	εἰλακωνική Α. Ε.	25	964	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζῆς	28	4573	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανῶν» Α. Ε.	45	7177	
ΜΑΙΩΤΙΣ	Ἄδ. Συνοδινού	19	4046	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Ἀντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σφοιανός	89	2187	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ἰ. Χανδρή	20	5401	
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμοῦ	12	4707	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς καὶ Πεζᾶς	43	7244	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	33	486	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Ἐμμ. Βιντιάδη	20	2310	
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργων	23	1175	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθίου	19	5476	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ἄδ. Κουλουκούντη	38	5548	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωράκωπούλος	44	7198	
ΜΕΜΦΙΣ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	1996	
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ. Δρακούλης	41	7157	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλργ. Λ. Καμπάνη	20	5227	
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Ἄδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ἐτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	44	7176	
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Ἄτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ἴω. Καρρᾶς	45	7247	ἔφθ. Βοιμάνη 1 ὥρα.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Ἄδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Καλκούταν 1 ὥρα. διὰ Ραγγούν
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανῶν» Α. Ε.	43	7176	
ΝΕΣΤΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	«Ευάγγελος» Α. Ε.	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σια	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Ἄδεφοί Σιτινᾶ	43	7244	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Καίρης	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ἅτ. Γ. Νικολάου	44	7240	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	Ἅτ. Γ. Νικολάου	44	7207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Ἅτ. Γ. Νικολάου	27	5525	
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφθεύς» Α. Ε.	19	5175	
ΞΑΝΘΗ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	41	674	άργει Πειραιᾶ 14 ὥρα.
ΟΘΩΝ	Φαφαλοί καὶ Σια	44	7176	διῆλθε Παναχάν 9 ὥρα. δι' Αγγλίαν
ΟΛΓΑ	Ἐμπτορ. - Ἐφοπλιστική Κούλουθρος - Εμπειρ.	43	7243	διῆλθε Σουεζ 12 ὥρα. διὰ Γενοβάν
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κ. Γράτσου	18	5215	άνεχ. Καράτσι 2 ὥρα. δι' Αδεν
ΟΝΤΡΙ	Κων. Β. Σκαρβέλης	45	7176	άνεχ. Βρέστην 29 ὥρα. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἔφθ. Βαλτιμόρη 9 ὥρα.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράπαι» Co	18	5525	άνεχ. Μπαχρέϊν 7 ὥρα. διὰ Κολόμπο
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Μ. Πίάγκος κλπ.	17	3704	εἰς Σίδνευ 12 ὥρα. δι' Αμπαντάν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 5 ὥρα.
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	άνεχ. Νιούπορτ 11 ὥρα. διὰ Νάρδικ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραβίας	43	7176	ἔφθ. Βαγκούνερ 26 ὥρα.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ἴω. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Σουεζ 12 ὥρα. διὰ Ναγκόγια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ν. Νικολαΐδης	21	601	άργει Πειραιᾶ 14 ὥρα.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	ἔφθ. Σαίν. Ναζαρί 6 ὥρα.
ΠΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος καὶ Σια	15	999	εἰς ταξίδιον ἐν Ἑλλάδι
ΠΑΤΜΟΣ	Σίμου-Δουκάς	31	200	εἰς ἀκτοπλοϊκὰ μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Ἄδ. Γιαννακάρων	20	1130	άνεχ. Τεργέστην 9 ὥρα. διὰ Πάτρας
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 12 ὥρα. διὰ Κουβάτη

ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	είς Βομβάνη από 18 Μαΐου
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	είς Πουέρτο Καμπέλλο 2 Ιουλ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)		Μ. Νομικός	43	10448	διηλθε Σουέζ 10 Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		υἱοὶ Π. Γουλανδρή	43	10448	άνεχ. Κιουρασάο 2 Ιουλ. διά Μπουένος "Άυρες
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		αδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πειραιά από 29 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 29 Ιουν. διά Καλκούταν, ἔφθ. 10 Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		'Ελληνικὸν Δημόσιον	43	3610	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΠΗΝΕΙΟΣ		Ε. Ε.	44	7207	διηλθε Τρίνινταν 11 Ιουλ. διά Ρίον Ιανέριον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	ἐν πλώ είς Β. Ατλαντικὸν 6 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΠΗ		Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΠΡΕΝΤΟΝ		Καττούλας καὶ υἱοὶ	06	2088	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		Βαγγάνης καὶ Σια	16	1765	άργει Αμμέρσαν 10 Ιουλ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ··Ι·ΟΝΣ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Ιουλ. διά Μαδαγασκάρην
ΡΟΔΟΠΗ		«Έλληνικὴ» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Λισσαδῶνα 8 Ιουλ. διά Λονδίνον, ἔφθ. 13
ΡΟΔΟΣ		έτ. «Τρανσόπετρόλ»	17	4908	άνεχ. Αμπατάν 8 Ιουλ. διά Μάλταν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Καλκούταν 25 Ιουν.
ΣΑΜΟΣ		υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Ιουλ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7207	ἔφθ. Ρόττερνταμ 1 Ιουλ.
ΣΕΡΡΑΙ		Έλληνικὸν Δημόσιον	21	725	άργει Πειραιά από 12 Ιουλ. 1948
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ		Έλληνικὸν Δημόσιον	22	4949	άργει Τάιν από 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ		«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἔφθ. Νεάπολιν 11 Ιουλ.
ΣΟΥΝΙΟΝ		Λώδη καὶ Πεζάς	43	7244	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑ ΛΩ», ως μετωνομάσθι.
ΣΠΥΡΟΣ		«Γ. Στρίγκος» κλπ.	43	2400	είς Πειραιά 14 Ιουλ. υπό δρομολόγησιν
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Ιουλ. διά Βόρ. Γαλλίαν
ΣΤΑΜΟΣ		Δ. Φαφαλίδης	14	3801	είς Βομβάνη από 19 Ιουνίου
ΣΤΑΥΡΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Ιουλ. διά Κούνδαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διηλθε Τρίνινταν 11 Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άνεχ. Χούλι 9 Ιολ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΡΥΜΩΝ		«Λιδιανός» Α. Ε.	19	5250	άνεχ. Καράτσι 2 Ιουλ. διά Τσιταγκόδυκ
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Ιουλ. δι 'Αλεξάνδρειαν
ΣΥΡΟΣ		Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ἔφθ. Βαγκούθερ 11 Ιουλ.
ΤΑΚΗΣ Κ.		Κατσουλάκος	20	471	είς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		άδ. Λαιμού	13	4221	ἔφθ. Τσιτιταβέκιαν 3 Ιουλ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ		Κουλούθουρο - Εμπειρίκου	18	5687	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 9 Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΤΕΤΗ (έπιθ.)		άτμ. Σιγάλα	43	1742	είς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	20	844	ἔφθ. Πειραιά 12 Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Δ. Ι. Χανδρῆς	43	10448	άνεχ. Λονδίνον 26 Ιουν. διά Κιουρασάο
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		«Εκτώνη Δρακούλης	11	3658	άνεχ. Βομβάνη 29 Ιουν. δι 'Αδεν
ΤΗΝΟΣ		Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	ἔφθ. Τεργέστην 9 Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7207	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II		Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ		Έλληνικὸν Δημόσιον	43	6732	άργει Πειραιά 14 Ιουλίου
ΦΛΟΓΑ		έτ. «Θαλάσσας Σιδημού»	05	480	είς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Ιουλ. διά Σουέζ
ΦΛΩΡΙΝΑ		Δ. Ι. Χανδρῆς	43	10448	είς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ		«Εκτώνη Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. Όδυσσον 10 Ιουλ.
ΦΡΕΔ		Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	άνεχ. Χούλι 8 Ιολ. δι 'Αγκώνα
ΦΩΤΕΙΝΗ		άδ. Γράτσοι	44	7207	διηλθε Μπαλμπάσα 12 Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	άνεχ. Τζιμπουτί 28 Ιουν. διά Σαγίκον
ΧΑΛΚΗ		Έλληνικὸν Δημόσιον	45	470	είς ταξίδια ἐν Ελλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ		Έλληνικὸν Δημόσιον	01	541	είς δρομολόγια Πειραιῶς—Καβάλλας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Ιουλ. δι 'Ιταλίαν
ΧΙΟΣ		«Λιδιανός» Α. Ε.	39	5643	άνεχ. Βορδώ 8 Ιουλ. Γιβραλτάρ 12 διά Σαγίκον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		Σιδεράτος	12	655	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ		υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	ἔφθ. Νουέβιτας 5 Ιουλ.
ΨΑΡΑ		«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Χαδάναν 11 Ιουλ. διά Καράτσι
ΟΚΕΑΝΟΣ		Έλληνικὸν Δημόσιον	43	6732	άργει Αμμεράκι 14 Ιουλ.

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ		«Ελληνες ἄγορασται	44	7158	άργει Χίον από 13 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	είς Φιλαδέλφειαν από 15 Ιουν.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Κουαράτιο»	43	7160	είς Ντουγκούν 1 Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Αζούερο»	44	7176	άργει Αμπελάκι από 5 Δεκ. 1947
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιθατ.)		έτ. «Τσάκρες»	98	1573	άνεχ. Αμμέρσαν 7 Ιουλ. διά Χαδάναν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έποδίσεις Κολόμβο 18 Ιουν. (διά Βομβάνη)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Ωκεανός»	19	5869	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Ιουλ. Καβασάκι
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Τρανσατλαντικας	18	7717	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Ιουν. διά Καλάο
ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	άνεχ. Μορμουκάσα 6 Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Τρόμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	ἔφθ. Σουέζ 28 Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		«Ελληνες ἄγορασται	44	7165	άνεχ. Αδεν 3 Ιουλ. διά Κολόμβο
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		Κ. Κονιαλίδης	14	4046	ἔφθ. Τσιτιταβέκιαν 8 Ιουλ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		έτ. «Μηνάς»	08	1763	άνεχ. Δάντσιγκ 6 Ιουλ. δι 'Ιταλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.		έτ. «Πονυκά»	04	4784	έφθ. Λαζαρίδης 5 Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ		έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άνεχ. Φινιδιάνα 6 Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Σουέζ 28 Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ. «Αριστομένης»	42	7176	άνεχ. Παραμαρίμπο 2 Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Παραμαρίμπο 2 Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ		έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 8 Ιουλίου διά Μπατόν Ρούζ
ΑΡΙΣΤΟΤΟΕΛΗΣ		έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Παραμαρίμπο 4 Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5672	έφθ. Δάντσιγκ 6 Ιουλ. δι 'Ιταλίαν
ΑΡΟΖΑ		έτ. «Πόνκα»	22	1979	έφθ. Λιμένας Φινιδιάνας 6 Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έφθ. Γένοβαν 6 Ιουλ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ		«Παναμενίαν Λάιν»	27	17226	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)		έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	είς Λιμένας Βορ. Γαλλίας 12 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Μπαραχόνα 29 Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ		έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Αλεξανδρέτταν 5 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 4 Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Ατλάντικ»	49	7260	είς Χάρτλεπούλ υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μπαναγκάρ 27 Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Κονάν 21 Ιουν. διά Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	είς Βομβάνη από 13 Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάν 8 Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Χακοδάνην 29 Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	10900	έφθ. Κιουρασάο 7 Ιουλ. καὶ ἀνέχ. 9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Κολόμβο 28 Ιουν. διά Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Χαδάνην 5 Ιουλ. διά Καράτσι

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άργει Βούβανης άπό 12 'Ιουν., έπισκευή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Κόμπε 1 'Ιουλ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρους»	27	4889	άνεχ. Βιττώριαν 6 'Ιουλ. διά Τρινινταντ
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	διήλθε Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Χάρδρην
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έτ. «Τρινέντε»	20	2310	''Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ», σημαία 'Ελληνική.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7160	έφθ. Ντουγκούν 20 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	είς Φορμόζαν 10 'Ιουλ.
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Βιρόνα»	05	339	άργει Φάλκεμπεργκ άπό 14 Νοεμβρίου
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λάμα»	49	2370	παρελήφθη είς Σάντερλαντ 5 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640	είς ταξίδια Πειραιώς—Αιγαίουπου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Βέρα Κρούζ 24 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάσης»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην άπό 19 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Άρασουκο»	12	6348	διήλθε Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διά Μπέτερα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	είς Βενεζουέλαν 11 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	έφθ. Ταμπίκο 26 'Ιουνίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Βέρα Κρούζ 6 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	είς Σαχαλίν 10 'Ιουλ.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ. Εστε»	22	5490	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρου 14 'Ιουλ.
ΕΚΟΥΑΤΟΡ	έτ. «Άλαβαστρος»	20	5107	άνεχ. Κάρδιφ 7 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	είς 'Αλεξανδρέτταν 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	ύπο πόρτωσιν είς Κόπτα 4 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιανουλάτος	28	6252	είς Μπάρρου 10 'Ιουλ. διασκευή.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγιας»	10	1441	έφθ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπετεν»	43	7207	διήλθεν Άδεν 28 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΕΝΣΦΡΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσαντάν»	44	7207	είς Σαδόναν άπό 24 'Ιουν.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πουμαρόζα»	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 29 'Ιουν. διά Βρέμην
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διήλθεν Άδεν 1 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηνη»	19	2624	είς Γκάλεστων άπό 7 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	είς Τέλ. Άδιδ 5 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	είς Λουδίνον άπό 24 'Ιουν.
ΖΑΝ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Ντεμεράρα 4 'Ιουλ.
ΗΓΚΛ	έτ. «Ντέλ. Νόρτε»	43	7191	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρα»	19	5524	είς Σουέζ. άπό 31 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμουών	17	1267	άνεχ. Κοπεγχάγην 9 'Ιουλ. διά Φινλανδίαν
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουν. διά Μόζι.
ΙΩΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει είς Χόλι Λόχ άπό 10 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νέονιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 4 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ»	29	9096	άργει Βενεζουέλαν άπό 24 Μαΐου
ΙΩΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νέονιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην άπό 18 'Απριλίου
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	«Νέονιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. 'Ατυχίδης	19	5636	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διά 'Ιμιμιγχαμ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεντόρ»	43	7176	άνεχ. Πόρτ. Αλφρεντ 6 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουν.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	7710	άργει Ένοβαν άπό 19 Μαρτίου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διήλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διά Ντώρμπταν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ. Ρέν»	12	3923	άνεχ. Αρντρόσσαν 6 'Ιουλ. διά 'Αιμδούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουστίντα»	18	480	άργει Αμπελάκι άπό 19 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Φίλαδελφειαν 1 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	παρέμενεν είς Λουδίνον 10 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άνεχ. Χούλι 7 'Ιουλ. διά Γκούλ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Άλμπατάρος»	43	892	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Πόρτ. Σαϊδ
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	9424	άργει Ένοβαν άπό 16 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διήλθε Πλανακάν 2 'Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Μαντράς
KNOZAKA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά 'Ινδιάς
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντια»	04	3479	έφθ. Τσιπταγκόκ 27 'Ιουν.
ΚΟΡΑ	Π. Γασταριάντας	06	817	είς 'Αλεξανδρειαν άπό 24 'Ιουν.
ΚΟΥΤΚΑΡ	έτ. «Ντέλ. Εστε»	19	5758	έφθ. Πόρτ. Τάλμποτ 7 'Ιουλ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	είς ταξίδια Πόρτ. Σαϊδ—Τομπρούκ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναμακή έταρ.	11	7527	άνεχ. Μελδούρην 9 'Ιουλ. διά Πειραιάς—Γένοβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες άγορασται	45	7146	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΑΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΑΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 'Ιουν. διά Λός 'Αντζελες
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού	16	5505	άργει N. Υόρκην άπό 27 Φεδρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντρα»	21	8206	άργει N. Υόρκην άπό 31 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	έφθ. Βούβανη 27 'Ιουν. (Είτα Καλκούταν)
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίον»	44	2883	άνεχ. Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διά Μοέγκο
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Καράτσι 22 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	έφθ. Λιδόρο 27 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνο»	43	7160	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2660	άνεχ. Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διά Μοέγκο
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	έφθ. Κέιπ 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Σιδένευ (N. Σκωτίας) 1 'Ιουλ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Παστιφίκ»	43	7176	είς Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άνεχ. Κολόμδα 9 'Ιουλ. διά Τσιπταγκόκ
ΜΕΝΤΑΞ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Ιουλ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Καρδίφ 23 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίνα»	19	7588	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ. διά Καρτένεας
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	άνεχ. Μασσαλίαν 4 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Μίδλεσεμπρο 24 'Ιουν.
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	έποδισε Βερμούδας 2 'Ιουλ. (διά Ροστόκ)
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Βαγκούνερ 29 'Ιουν.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 4 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιτσα»	43	7176	άνεχ. Βούβανη 4 'Ιουλ. διά Κάδις
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Μασσαλίαν 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ. Εστε»	20	10474	διήλθε Πειραιά 14 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άργει Βαλτιμόρην άπό 26 Μαΐου
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	άνεχ. Ποντίτσερη 1 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουλ.
NORITA (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	άνεχ. Σαίν Τόμας 1 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν

ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	έφθ. "Άδεν" 9 'Ιουλ. (διά Φουζάν)
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλη»	20	7030	άργει Μασσαλίαν από 19 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φόγκούν»	45	7148	έφθ. Βομβάην 25 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Τοίνινταν 6 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες" 30 'Ιουν. διά Κούδαν
ΝΤΕΡΝΑ	Τζών Λιθανός	15	5751	ιος: «ΑΣΗΜΙΝΑ», σημαία Παναμά
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κευπάκος»	21	5531	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Καμπόσα»	44	7244	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολομβ.) 2 'Ιουλ.
ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	48	10750	άνεχ. Μπουένος "Αύρες" 27 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΑΥΓΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλα"	49	18000	εις Σπαρρόδον Πόεντ υπό συμπλήρωσιν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Άλεξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	εις Βαλτιμόρην από 17 'Ιουν.
ΠΑΝ	έτ. «Άμαρυλλίς»	20	5595	μετωνομασθή «ΤΑΝΑΡ», σημαία Τουρκική.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σπαφώ»	44	7223	άνεχ. Καμάσιον 8 'Ιουλ. διά Βαγκούδερ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	εις Αλεξανδρέτταν 4 'Ιουλ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΗ	έτ. Παναμ. - "Εουροπέα	18	6049	άνεχ. Κούδαν 22 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - "Εουροπέα	19	5555	διηλθε Κολόμβο 2 'Ιουλ. διά Σασεμπό
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 8 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασιφίκι»	44	7212	εις Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Άγνιθέρα»	19	6040	άνεχ. Γένοβαν 4 'Ιουλ. διά Λά Γκουλέττ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εις Χαδάναν 8 'Ιουλ. (διά Πειραιά)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (τάνκερ)	"Ελλήνες" άγορασται	27	8627	εις Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναδίέρα»	20	2606	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	άργει Καράτσι από 17 'Απρ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Γένοβαν από 4 'Απρ., διασκευή
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	έφθ. Αρχάγγελον 1 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Βομβάην 5 'Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 28 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενενίντο»	19	5055	άνεχ. Καράτσι 12 'Ιουλ. διά Κολόμβο
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	έφθ. Νεάπολιν 11 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΟΥΤΥ (Χόνδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άνεχ. Τρίνινταν 6 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Πάξη»	20	5686	άνεχ. Βομβάη 3 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	εις Κωνανταζάν 5 'Ιουλ. ύπο φόρτωσιν
ΡΟΥΛΑ (παναμ.)	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Μοέγκο 2 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	'Ι. Πελτέκης	99	1109	άργει Αλεξανδρειαν από 8 Αύγ. 1948
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άργει Μόντρεαλ 22 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	άνεχ. Ν. Ύόρκην 5 'Ιουλ. διά Τάμπαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	άργει Καλκούταν από 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Ντώρμπαταν 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Νάρβικ 2 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σανίν Μαρίτιμα»	43	7166	εις Markarjēversky από 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Σαντίαγκο»	08	3864	άργει Μπλάιθ από 9 Μαΐου
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Ν. Σκωτίαν
ΣΑΡΑΓΙΑ	έτ. «Σούντ "Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Χαδάναν 6 'Ιουλ. διά Γιουκάρο, έφθ. 9
ΣΙΓΚΝΕΤ	«Ναβ. Σούντ. 'Αμερικάνα»	44	7176	άργει Χάρρην από 3 'Απρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Άρενας»	11	3726	έφθ. Ούλαν 1 'Ιουλ.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διηλθε Χονολουλού 2 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Κοσίν 6 'Ιουλ.
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	έφθ. Τοκοπίλαν 1 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	έφθ. Βαγκόκ 1 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Αϊδος»	43	7199	έφθ. Μοναστήρ 4 'Ιουλ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Πούντα "Άλτας»	18	2858	άνεχ. Τρίνινταν 3 'Ιουλ. διά Μοέγκο
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάτιν»	30	2480	έφθ. Μασσαλίαν 8 'Ιουλ.
ΤΕΤΗ (έπιβ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	Ίδε: «ΤΕΤΗ», σημαία Ελληνική.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άργει Γένοβαν από 6 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσνα»	14	3634	άνεχ. Άδεν 2 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	διηλθεν Άγ. Βικέντιον 8 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	7821	άργει Σπέτζιαν από 20 Φεβρ., έπισκευή
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	εις Λίθερπουλ από 25 'Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Λός Αντζέλες 3 'Ιουλ. διά Ντώρμπαταν
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμισκο»	43	7160	άνεχ. Μανίλαν 26 'Ιουν. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 14 'Ιουλίου.

G. Tollis Pty Ltd.

SHIP CHANDLERS AND PROVIDORES
Fresh Provisions, Deck and Engine Stores

234 Elizabeth St., MELBOURNE, C. I

Phone Cent. 1390

Cables & Telegrams: "TOLLTAD."

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



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

Α) π "ΕΛΣΗ"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 9 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αρ-
μενιστήν, Εύδηλον, Καρλόβασι, Βαθύ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον,
Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαθύ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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