

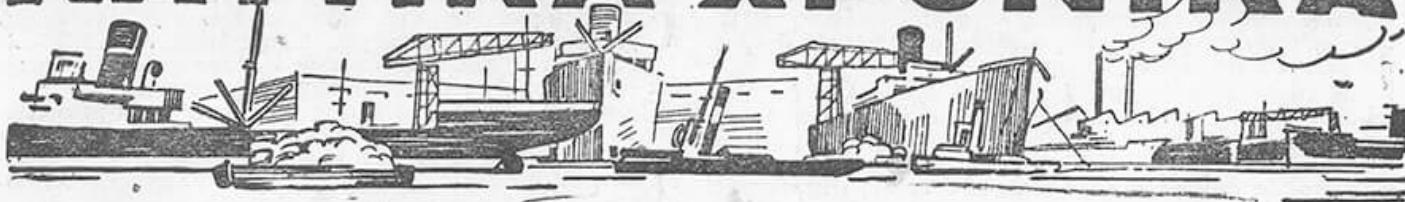
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιανουαρίου 1948

Αρ. Φύλλου 302/61

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)
ΑΡΙΘΜΟΣ 302(61)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
Ι ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1948

Η ΓΛΩΣΣΑ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

'Ως ιστορικός σταθμός δύναται νά χαρακτηρισθῇ διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν τὸ λήξαν ἔτος. Μετὰ τὴν, λόγῳ τοῦ πολέμου, καταστροφὴν τοῦ προπολεμικοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου καὶ τὴν ἀβεβαύδητα καὶ τὸ χάος, ποὺ ἐπεικούνθησαν κατὰ τὴν ἀμέσως μεταπολεμικὴν περίοδον, ἔνα σημαντικὸν βῆμα πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀποκτήσασιν ἐπετεύχηθε διὰ τῆς ἀποκτήσεως τῶν ἔκατον «Λιμπερτούς». 'Αλλ' ἐνῷ βάσιμοι προσδοκοὶ εἰλογῆς γεννηθῆ ὅτι ἐβαίνοντες ἡδη πρὸς τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς μεγάλης προσπαθείας, ἀνέκαναν διάφορα ἐμπόδια, τὰ διόπια, ἐὰν δὲν ὑπερηφδησοῦν, θέντων ἐν κυδώνῳ τὸ δῶλον ἔργον τῆς ναυτιλιακῆς ἀναδημοσιγίας μας.

Τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' θεωροῦνται εὐτρόπια εὐτύχη, διότι φιλοξενοῦν σήμερον εἰς τὰς στήλας τὴν τὴν κατωτέρῳ ἐπιστολὴν τοῦ κ. Μανώλη Κουλούκουντη, ὁ διόπιος μὲ τὴν χαρακτηριζούσαν αὐτὸν διαύγειαν σπένθεως καὶ εἰλικρίνειαν, θέτει τὰ διάφορα ζητήματα εἰς τὴν ἀκριβῆ των θέσων. Άλλως τε, δ. κ. Κουλούκουντης, συλλαβὼν τὴν ἰδέαν τῆς μεταπολεμικῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγχροτήσεως, διὰ τῆς προσκτήσεως τῶν 'Αμερικανῶν πλοίων ἀκόμη ἐνῷ πολέμους ἐμαίνετο, ἀγωνιστεῖς ἐνάντιον μηρίων δυνοχερεύοντας καὶ αὐτοδιάφορων διὰ τὴν ἐπατυχίαν τοῦ τεραστίου τούτου ἔργου καὶ δικαιωθεῖς πλήρως ἐκ τῶν ὑστέρων, εἰνὲ δ. μόνος, νομίζομεν, ἐνδεδεγμένος νά διμήνηση σήμερον διὰ τὴν διαμορφωθείσαν κατάστασιν. Αἱ ἐν τῇ δημοσιευμένῃ κατωτέρῳ ἐπαστολῇ γνῶμαι τοῦ πρέπει νά τύχουν τῆς ἀμεριστοῦ προσοχῆς ὅλων ἐκείνων, οἱ διόπια καθ' ολονδήποτε τρόπον ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ εἰνὲ διατεθεμένοι νά συνεχίσουν τὸν τραχὺν ἄγνων διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἀναληφθέντος ἔργου.

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Επὶ σειράν ἔτῶν ἔτυχον τῆς φιλοξενίας τῶν στηλῶν τοῦ ἀξίου πάσοντος τῆς μητροπολικοῦ σας, τὸ δόπιον, σκέψειν πίστιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἰδέαν, ὑπῆρξε μέχρι τοῦδε δόδηγός τοῦ ναυτιλιακοῦ μας κόδιμου πρὸς τὴν δόδον τῆς ἐπατυχίας καὶ ἔχει καταστῆ τὸ ἔθνικὸν θῆμα, ἀπὸ τοῦ διόπιου συζητοῦνται τὰ ναυτιλιακά μας ζητήματα.

'Επιχειροῦν νά εἴπων μερικά πράγματα διὰ τὸ λῆγον ἔτος, δφείλω νά διμολογήσω, δτὶ τὸ πράττω μὲ κάπιον νοσταλγίαν τοῦ παρελθόντος. Κατὰ τὰ προπολεμικά εἰρηνικά ἔτη, μία κανονική ἔξελιξις καὶ ἀνάπτυξης τῆς Ναυτιλίας μας ἐπραγματοποιήθη. Εἰνε ἀληθές, δτὶ τότε ἐγένετο πρόδοσος πρὸς μίαν μόνην κατεύθυνθυσιν καὶ ἡμποροῦντος νά ἀσχολοῦθῇ κανεὶς μὲ ζητήματα δργανώσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ 'Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Διότι, μετὰ τὸν ἀνανέων τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, οἱ διόπια κατέστη δυνατὴ κατὰ τὰ πρᾶτα μετά τὸ 1930 ἔτη, δλγοι ἐκ τῶν συναδέλφων είχον διπομένει ἀνεύ πλοιων, δ. νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἐλειτούργει ἐλευθέρως, δὲν ὑπῆρχεν οὐσιαστικῶς διαχωρισμός μεταξὺ πλοιών καὶ πτωχῶν ἐφοπλιστῶν, οὔτε τόσον μεγάλη συγκέντρωσις δυνάμεως εἰς χείρας δριμέων ἐφοπλιστῶν δημιουργίας, δημιουργίας σημερινού προσώπου, πρὸς τὴν διόπιαν στρέφοντας πεπλεῖ τὸλμηματικά δσοι συναδέλφοι ἀπώλεσαν τὸ μοναδικὸν τῶν πλοίων κατὰ τὸν πόλεμον καὶ διπέμειναν σήμερον ἀνεύ ἔργασίας.

'Ομολογῶ, δτὶ αἰσθάνομαι δυσπιστίαν καὶ κάπιον δισταγμόν, προκειμένου νά ἀσχοληθῶ σήμερον μὲ ζητήματα μελλούσης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Κατὰ τὰ προπολεμικά ἔτη, ἐκτός τῆς δυνατότητος ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοιών, τὸ ναυπηγικὸν κόστος δητὸ εἰς λογικὰ ἐπίπεδα καὶ ὑπῆρχον πρόθυμα ναυπηγεῖα νά δεχθοῦν παραγγελίας. Αἱ πιστώσεις δὲν ἡσαν δυσχερεῖς διὰ τὰ τότε σχετικῶς μικρά ποσά, τὰ διόπια ἡσαν ἀναγκαῖα εἰς τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, δὲν ἡ 'Αγγλικὴ λίρα, δ. διόπια ἐπὶ γενεάς υπῆρξε τὸ μόνον ἔνον συνάλλαγμα, μὲ τὸ διόπιον ειργάζετο ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, ἐκυριάρχει ὡς τὸ μοναδικὸν νόμιμον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσην.

Σήμερον, δμως, ἐπικρατεῖ πραγματικὴ σύγχυσις. Καὶ πρῶτον, δ. ίδεα, τὴν διόπιαν ἐτρέφομεν, δτὶ εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ἀπολεθρωθέντων πλοιών μας κατείχομεν τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις, διὰ τῶν διόπιων θά ἐπετυγχάνομεν τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἀπεδείχθη καταστρεπτικὴ καὶ ἐσφαλμένη. Τὰ εἰς 'Αγγλικάς λίρας κεφάλαια μας εἰνὲ πελείως ἀχρηστα πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀποκτήσεως πλοιών, διόπια ούδεν 'Αγγλικὸν σκά-

φος δύναται νά ἀγορασθῇ μὲ δικαίωμα ἀλλαγῆς σημαίας, ἀφ' ἔτερου δὲ οἱ πωληταὶ πλοιών εἰς ἄλλας χώρας ζητοῦν τὴν πληρωμὴν τῆς διέξιας τῶν εἰς δολλάρια.

Ἐν τούτῳ, χάρις εἰς τὰ κεφάλαια μας αὐτά, τὰ διόπια δὲν δυνάμεθα νά χρησιμοποιήσωμεν ἐλευθέρως, οὔτε καν διά γά θοηθώμεν τούς ἐν 'Ελλάδι δόμοσθενεῖς μας, ἔχομεν χαρακτηρισθῆ ὡς «πλουσίας τάξις» καὶ ύψισταμεθα τὰς κατακρίσεις τῶν 'Αμερικανῶν οἰκονομικῶν ἐμπειρογνομόνων, οἱ διόπιοι, ἀναμφιθόλως, ἔχοντας ἐπηρεασθῆ ἀπὸ τὰς θεωρίας καὶ τὰς ιδεολογίας τινῶν ἐκ τῶν 'Ελλήνων οἰκονομικῶν των συμβούλων, οἱ διόπιοι διαμένουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δ. δῆθεν «οἰκονομικοὶ σύνδεσμοι».

Σήμερον ἔχομεν δλγωτέρους φίλους καὶ εἰς τὸν ἔλασθεντικόν καὶ ἐπειδή μερικοὶ ἀπὸ ημᾶς ηγυανήσαμεν νά ἐπωφεληθῶμεν καλῶν τινῶν εύκαιριῶν καὶ εἰς τὸν μέσω μᾶς γενικῆς δυσπραγίας ικανοθάρωσαμεν. Ινά εύημερήσωμεν, θεωρούμεθα δ. μία τάξις άνευ τιμῆς ταῦτα καὶ εύσυνειδίσας.

Ο.τι πάντοτε ὑπῆρξεν εὐγενές αἰσθήμα, δηλαδή, δ συναγωνισμός, δ. διόπιος προωθεῖ τὴν δινθρωπότητα πρὸς τὴν πρόδοσον, σήμερον ἔλασθε τὴν μορφὴν τοῦ φθόνου, τῆς ζηλοτυπίας καὶ τοῦ μίσους, τῆς ἐπιδείξεως μᾶς ἀνειλικρινούς συμπεριφορᾶς, τῆς ὑποθολιμαίας δράσεως καὶ τῆς συκοφαντίας.

'Αφ' ἔτερου, δ. δηλητιστα—τόσον μέγα ἐλάττωμα εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐπιχειρήσεων, δ. ἀποδεικνύουσα ἀκρατον ἐγωισμὸν — ἔσχεν δ. ἀποτέλεσμα τὴν ἀδιαφορίαν διὰ τὴν τύχην τῶν δλγωτέρων τυχηρῶν εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν καὶ δυσμενῆ ἀντίκτυπον ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῆς Ναυτιλίας μας, διόπια πλήττει σοθαρῶς τὸ δῶλον τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνασυγκροτήσεως, τὸ διόπιον ἐπετέλεσθη μερικῶς διὰ τῆς ἀποκτήσεως τῶν «λίμπερτρυς».

Πεντήκοντα δ. ἔξήκοντα 'Ελληνης ἐφοπλισταὶ ἐμφανίζονται δ. εύωχοδύμενοι πρὸ πλουσίου γεύματος, ἐνῷ ἄλλοι εκατὸν πεντήκοντα δ. περισσότεροι παραμένουν ἀπὸ πλοιού θεαταὶ, προσπαθοῦντες μὲ ἀγωνίσαν νά συγκρατήσουν τὴν πεῖναν των, ἐν ἀναμονῇ τῆς δευτέρας σειρᾶς τοῦ γεύματος. Καὶ μεταξὺ αὐτῶν διεξάγεται ἀγρία πάλη, διά νά κατατάσσουν τῶν πρώτων πεντήκοντα, εἰς οὓς θά καταεμποδίνουν τὰ παροχωρηθόσμενα πλοιά. Καὶ τὰ πάθη ἐξάπτονται. 'Αξιοσέβαστα μέχρι τοῦδε μέλλει τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας ἀλληλοκατηγοροῦνται, ἐνῷ ἄλλοι, θεωρούμενοι δικαίως δ. ἡγετικά στελέχη εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, προβαίνουν εἰς ἀσύνετους καὶ ἀδικιαστογίτους ἐνεργείας. Τὸ ἀποτέλεσμα εἰς τὸ δημιουργήθητα ποιάτη σύγχυσις καὶ παρὰ τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ παρὰ τῇ Κυθερώνησι, δ. στε ύπορφωθη δημιουργήθητα ποιάτη σύγχυσις καὶ παρὰ τὴν Κράτους δ. ληψίς μέτρων, τὰ διόπια, κατ' ἐμέ, εἰνὲ τόσον τερατώδη, δ. ἐὰν μία μήτηρ νά θελῃ νά πη τὸ αἷμα τῶν τέκνων τῆς! Εἰς τὰς τοιαύτας ἐσφαλμένας ἐντυπώσεις δφείλεται καὶ δημάρδονος κυθερητική ἀπόφασης περὶ διαθέσεως τῶν 50 «λίμπερτρυς»—τῶν διόπιων δ. παραχώρωσις εἰνὲ προθληματική—διά δημοπρασίας, ίνα καρπωθῇ τὸ Κράτος δφέλη.

Μερικοὶ θεωρητικοὶ τῶν ἐν 'Ελλάδι δένων 'Αποστολῶν γίνονται πρόδημοι περισσότερων δυσχερεών διὰ τοὺς πτωχοτερέρους ἐφοπλιστάς, διόπια, δ. μὴ κατείχοντες τὴν πεῖραν τῶν ιδιαιτέρων συμθηκῶν, ύπο τὰς διόπιας ἐργάζεται τὸ 'Ελληνικὸς ἐφοπλισμός, κατακρίνουν δημοσίᾳ τούς ἐφοπλιστάς, οἱ διόπιοι εἰνὲ δημοχρεωμένοι νά παραμένουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸς ἄμεσον παρακολούθησιν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν καὶ ἐμφανίζουν τὴν ἐφοπλιστικὴν τάξιν δ. κολυμβώσων εἰς τὰ δολλάρια καὶ διάγωσσαν τζωὴν δργίων ἐν Νέα Ύόρκῃ καὶ δλλαχοῦ. 'Άλλοι 'Ελληνο-'Αμερικανοί, οἱ διόπιοι δφείλονται νά γνωρίζουν καλύτερον τὰ πράγματα, δ. ινσχύουν τοιαύτας ἐσφαλμένας γνώμας καὶ ἔχοντες σχέσεις μὲ τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργείον 'Εξωτερικῶν, δφθασαν εἰς τὸ σημεῖον νά ἐπηρεάσουν καὶ τὰς τάξις τὸν Αμερικανικάς ἀρχάς μεταναστεύσεως, οἱ διόπιοι πειρούριζον τὰς θεωρήσεις δ. δειλάρων παρασημονῆς τῶν δ. ἐπισκεπτῶν εύρισκομένων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Ως ἐκ τούτου, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ διόπιοι ἐπὶ ἐπερπίου ἔτοι παραμένουν ἐν Νέα

‘Υόρκη, έν αγωνιώδει ἀναμονῇ τῆς ἀγορᾶς ἐνὸς πλοίου, ἀντιμετωπίζουν τὸν ‘κίνδυνον τῆς ἀπελάσεως, λόγῳ μὴ θεωρήσεως τῶν ἀνειῶν των, τὴν στιγμὴν ἀκριβῶς, καθ’ ἣν τὸ ζήτημα τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων εἰσέρχεται εἰς κρίσιμον στάδιον.

'Αφ' έτέρου κατακρίνονται ζωηρώς όσοι έχουν πλοιά ύπό Παναμαϊκή σημαίαν και αἱ κατακρίσεις αὐταὶ ἡκούσθησαν ἀκόμη καὶ εἰς τὸ Κουκρέσσον. Τὸ τοιοῦτον χαρακτηρίζεται ὡς στύγμα διὰ τὸ παρολιστισμὸν τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν καὶ συγνάκις χρησιμοποιεῖται ὡς ἐπιχειρήμα παρὰ τινῶν κύκλων τῆς «Ναυτιλιακῆς» Επιτροπῆς πρός ύποστηριξιν τῆς γνώμης, ὅτι, δῆθεν, ή «Ελλάς» ἐπανέκτησε τὴν προπολεμικὴν τῆς χωρητικότητα καὶ δεῖ δικαιοῦται νά λάθῃ ἀλλὰ πλοιά. Εἰς πρόσφατον συζήτησον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου, εἰς ἣν μετέσχον ώς Πρόδρομος τῆς ἐν Νέα Υόρκῃ «Ἐνώσεως Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἥνταγκάσθην νά ἐπαναλάβω τὰ ἐπιχειρήματα, τὰ δόπια εἰχον παραθέσει εἰς τὸ πρὸς τὸν Κ.Π.Ν. Ἀδράσσαι ύπόδημα μου, κατά τάς ἀρχὰς τοῦ 1947, δὲ οὕτος ἦτο «Υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, » Ήτοι:

1) "Οτι οι "Ελληνες έφοπλισται παρέλαθον όλα τὰ πλοῖα, τὰ δόπιο τοῖς παρεχωρήθησαν καὶ ἐπομένων τὰ ἀγυρασθέντα ὑπὸ Παναμακῆνη σημαίαιν ἡσαν ἐπὶ πλέον ἔκεινων, τὰ δόπια ή "Ναυτιλιακή "Ἐπιτροπή" παρεχώρησεν εἰς τὴν "Ελλάδα καὶ τὰ δόπια καθωρίσθησαν εἰς ἔκαστον.

2) "Οτι τα υπό Παναμασίκην σημαίαν πλοιά ήγυρόσθησαν, μεν τοις μετρητοίς, ἀλλά διά την πληρωμήν τῆς ἀξίας των οι "Ελληνες ἄγορασται συνήθως δάνεια με Ἀμερικανικά Τράπεζας μέχρι ποσοστού 50-60 % ἐπι τῆς ἀξίας τῶν πλοίων. 'Άλλ' αι Τράπεζαι ἡρούντο νά παραχωρήσουν πιστώσεις θιά πλοιά υπό τὴν 'Ελληνικήν σημαίαν, λόγω τῆς πολιτικῆς ἀθεσπιότητος, ή ὅποια ἐπικρατεῖ ἐν Ἐλλάδι.

3) "Οτι και εις τα υπό Παναμεσικήν σημαίαν πλοΐα χρησιμοποιούνται "Ελληνες ναυτικοι και ἐπὶ πλέον οι ιδιοκτῆται των κατοθύνουν ούτων νά ύπερπτηδήσουν την δυσμενή διάκρισιν σημαίας, ή δποια ἐφαρμόζεται εις θάρος της 'Ελληνικής κατά τάς χρονοναυλώσεις, καθ' ἀς συνήθεστα αποκλείονται τά 'Ελληνικά σκάφη.

'Εγενον δημοσίων ταῦτα διέταξε μετά την παραβολή της Συνθήκης της Αθήνας

Ἐχουν δημιουργηθῆ ἀδίκως καὶ ἀδίκαιολογήτως τόσον δυσμενεῖς ἐντυπώσεις ἐνταῦθα εἰς θάρος τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπερ ἀκόμη καὶ ὁ Πρόδερος, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν πρὸς τὸ Κογκρέσον του περὶ τῆς Βοηθείας πρὸς τὴν Ἐλλάδα, ἔκαμε λόγον δι' αὐτούς.

Οποια συγχώσεις, τα δύντι, έχει δημιουργήθη! ΑΛΛΑ πόσως λέγει ο Σαΐξηρος: «Κανένα μάρτυρας διόλοι ας σταθεί μπροστά εις δύο δέλουν νά συνεννόθειν μέσει ελικούριναν. Ή αλλιώνη άγαπή δέν καλάβει εις τὴν πράτην ἀλλαγὴν πού θρίσκει ἐμπρός τῆς».

Ἐίνε καθήκον δόλων ἡμάν, οἱ δόποιοι πιστεύομεν εἰς τὴν Ἑλλη-
νικὴν Ναυτιλίαν, νὰ καθαρίσωμεν τὴν ἀμύδραιαν καὶ εἰς τὴν
Ἑλλάδα καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Καὶ αὐτὸ δέπιχειρῶ τώρα νὰ
άκμω.

Δέν είμεθα τόσον κακοί, όπως προσπαθούν νά μάς παραστήσουν μερικοί Αμερικανοί. Και έχομεν, διά τάξις, μακράν παράδοσιν έντικουν δράσεων. Καὶ δὲν προσπαθούμεν νά επικρατήσωμεν εἰς θάρος τῶν συναδέλφων μας, καίτοι τούς συναντῶμεν ώς συγχωνιστάς εἰς τὸν ἐπιχειρηματικὸν στίθιον.

‘Η ρίζα της άνωμαλίας έγκειται εἰς τὸ γεγονός, διτὶ ἡ μόνη πηγὴ, ἐκ τῆς δόπιας δυνάμεως νὰ ἀποκτήσωμεν πλοῖα εύρισκεται ἵλις χειράς τῆς Ἀμερικανικῆς „Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς“, ή δόπια πηρεάζεται μᾶλλον ὑπὸ πολιτικῶν ἀντιλήψεων καὶ τελευταίως μυφανίζεται ὡς συνεχῶς μεταβάλλουσα πολιτικὴν εἰς τὸ ζήτημα τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων. “Οταν ἔλθῃ ἡ εὐτυχῆς στιγμὴ, καθ’ ἓν αὐτές “Ελλην ἐφοπλιστής θὰ ἀποκτήσῃ τὸ πλοῖον του, θὰ ἐπανεύωμεν τότε τὴν παλαιάν ὅδον τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ή δόπια διὰ τοῦ ὑγιοὺς συναγωνισμοῦ μᾶς ὀδήγηει πρὸς τὴν αὔραδον.

“Οσον δάφορά είς τὸ ζήτημα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀντὶ γὰρ συνε-

χίζωμεν ἐπικρίνοντες τὸν τρόπον τῆς κατανομῆς των—ή όποια θά
ηδύνατο ίσως νὰ γίνη κατά καλύτερον τρόπον—ἄς ἐκφράσωμεν
την χαράν μας, διότι ἐπτά μεγάλα δεξιαινέπλοια θά τεθούν συν-
τόμως υπό τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀνοίγοντα νέους δρίζοντας
διά τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικότητα.

Προκειμένου περί τῆς κατανομῆς τῶν 50 «Λίμπερτυς», δόθει λοιπόν νά διαγνωρίσωμεν τὸ γεγονός, ὅτι εἰναι δύνατον νά γίνη ἐπιλογὴ πεντήκοντα δικαιουμένων μεταξύ ἑκατόν τρόπον, ὅπερ νά μη ὑπάρξουν παράπονα. Ἀλλά θεωρώ σκόπιμον νά είπω εἰς ἑκίνουν, οἱ δόποι θὰ μείνουν ἑκτὸς τοῦ καταλόγου, ὅτι περατέρω θραβύτης εἰς τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τούτου θέτει ἐν κινδύνῳ τὴν παραχώρησιν τῶν πλοίων. «Ἄς φροντισώμεν, λοιπόν, ταχέως νά τὰ ἀπόκτησωμεν καὶ τότε ἄς προσπαθήσωμεν διὰ παντὸς τρόπου νά ίκανοποιήσωμεν τὰς ἀνάγκας καὶ ἑκίνων, οἱ δόποι δὲν θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν κατανομὴν αὐτῶν. Ἡ ἀξίωσις των πρὸς ἀπόκτησιν πλοίων παραμένει ἰσχυρά καὶ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι είναι γνωσταὶ διὰ τὴν γενναϊστριαν των.

Νῦν νομίζω, ότι πρέπει νά είπω κάτι και διά τὸ ζήτημα τῆς ἀποκτήσεως πλοίων και ἔξ αλλων ἀγορῶν. Ο δημιός μας κατώρθωσε τελευταίως νά ἀποκτήσῃ ἀξιόλογον ἀριθμόν πλοίων ὑπό την Καναδικήν σημαίαν και ούτω ἐπεκτείνεται ο Ἑλληνικός Ἐλεγχος ἐπὶ σημαντικής χωρητικότητος. Εάν καταστῇ δυνατή ἡ θελιώσις τῶν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν πλοίων, οὕτως ὥστε ταῦτα νά ἀποκτήσουν συναγωνιστικήν ίκανότητα ἔναντι τῶν πλοίων τῶν ἀλλων σημαιῶν, ὑπάρχουν πολλαὶ πιθανότητες, οτι τούλαχιστον μέρος τῆς χωρητικότητος ταύτης θά τεθῇ κάποτε ὑπό την Ἑλληνικήν μας σημαίαν.

Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, παρίσταται ἐπείγουσσα ἀνάγκη ἑσωτερικῆς ὀργάνωσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας είνει δυσχερεστάτη, ἐὰν ληφθῇ υπ' ὄψιν, διότι τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον είνει κατά 300 δολλάρια ἡμερησίως ἀκριβώτερον δόμοιον Ἀγγλικοῦ, δηλαδή, τοῦ κυριωτέρου συναγωνιστοῦ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «τράπυτ». Μία συλλογικὴ σύμβασις ρυθμίζουσσα τοὺς δρους ἔργασις ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἔξασφαλίζουσσα τάξιν καὶ ἀποδικτήτας ἀφ' ἐνός θά προστατεύσῃ τὸν «Ἑλληνα ναυτικὸν καὶ ἀφ' ἐτέρου θά θέσῃ τέρμα εἰς διαφόρους διενέξεις, αἱ ὀποῖαι καὶ τὸ πλοῖον ζημιώνουν καὶ ἐπηρεάζουν διομενῶς τὴν καλὴν φήμην τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Παραδόληλος πρέπει νά διτιμετωπίσουμε τό δισφαλιστικόν μας πρόδολμα, τό διπον ήρχισε καὶ πάλιν νά δημιουργή διῆσυχισ· Η ἐπιθολή ἐπισφαλιστρών ἐπὶ τῶν φορτίων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐμποδίζει τὰς ναυάλωσεις αὐτῶν ύπό τούς καλυτέρους δρους, καὶ ίδιως τάς χρονοναυάλωσεις.

Πληροφορούμεθα, ότι έπικειται ή έπιθολή θαρείας φορολογίας επί της Ναυτιλίας. "Ας μοι έπιτραπτή νό έπιστημα όμεριστων την προσοχήν των άρμοδιων κυβερνητικών κύκλων επί του ζητήματος τούτου και ειδικώτερον. έπι τού ζητήματος της άποσθέσεως τής άξιας των πλοίων, ή όποια θά πρέπει νά είναι τούλαχιστον οίσα και λιγότεροι σα έν Καναδάς και Μεγάλη Βρετανία. Σήμερον συναντούμεν μεγάλας δυσχερειάς, διά νά αγοράσωμεν πλοϊα, κατό πληρωνούμεν τούς μετρητούς. Δύναται τις νά προΐδη την άπελπτικήν κατάστασιν, ή όποια θά έμφανισθη μετά δέκα έτη, όπότε θά πρέπει νά διντιμετωπίσωμεν τό πρόθλημα της δινανεώσεως τού Εμπορικού μας στόλου και θά ίδωμεν, θτι τά κέρδη έχουν ήδη έξασμεισθή, λόγω θαρείας φορολογίας, χωρίς νά δυνηθώμεν νά σχηματίσωμεν τά άναγκαια πλοία.

Εἶναι, θεοῖς, καθῆκόν μας νά συμβάλωμεν ὅλοι διὰ τὴν ἀντι-
μετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τῆς τόσον δοκιμασθείσης πατρίδος. 'Αλλ'
έαν δὲν ἀντισταθῶμεν εἰς τὰς δημιευτικὰς τάσεις τῶν θεωρητικῶν
φοροτεχνῶν, θά ἀποτύχωμεν ἀσφαλῶς εἰς τὴν προσπάθειαν πρὸς
κοινωνικέραν ἀνακούφισιν τῶν κρατικῶν οἰκονομικῶν. Δὲν πρέ-
τει κατ' οὐδένα λόγον νά ἐπιτραπῇ ὁ φόνος τῆς χρυσοτόκου ὅρ-
θιος.

Είναι άληθές, δτι, λόγω των ειδικών συνθηκών της Ναυτιλίας ας, είμεθα ύποχρεωμένοι νά χρηγαζώμεθα μακράν της 'Ελλάδος, ή ένας έργασίας. Δυνάμεια νό χαρακτηρισθώμενως ως μετανάστης, ή, αλλά δεν έπιποτακτήσαμεν ἀπό την 'Ελληνικήν σημαίαν. Πρέπει, όπωσδήποτε, νά ἀποφευχθῆ δημιουργία δυσμενούς καστάσεως διά την ἐκμετάλλευσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, διότι ούτο θά ἔχῃ ως συνέπειαν νά ἀπομακρυνθούν ναυτιλιακοί ἐπιχειρηματίαι δριστικάς ἀπό την 'Ελληνικήν σημαίαν. Είνε ἀνθρώποις, καὶ ποιασσονικῶν τῷ ἔνοτικτον τῆς αὐτοτιποιήσεως.

ον καὶ πρωτορχικὸν τὸ ενοττικόν τῆς αὐτούσιαν μημείων.
'Αλλ' ἀς οἰκείωσώ τὴν παροῦσαν μου μὲ κάποιαν αἰσιοδοξίαν.
Η τύχη μειδικὴ πρὸς ἔκεινους, οἱ δοποῖοι ἐπιμένουν. Ἐπὶ 114 ἔτη
αυτιλιακῆς ζωῆς ἡ οἰκογένεια μου ὑπέστη πολλὰς μεταπτώσεις
αἱ κατὰ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος αἰῶνας εἰλέγεν ἀπομεῖνει μὲν
μὲν μόνον πλοιον. Κατά τὰς πολεμικάς περιόδους δὲν κατέστη δυ-
νατή ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐπιχειρήσεώς μας. Κατά τὴν περιόδον, δι-
ως, μεταξὺ τοῦ 1921 και τοῦ 1939 μὲ μέτρια οἰκονομικά μέσα,
λλὰ μὲ μεγάλην ἀποφασιστικότητα, ἐπέτευχθη σχεδόν ἔνα θαῦ-
α. Δὲν ἔχει μεγάλην σημασίαν πότε θὰ δρχίσῃ κανεὶς. Περισσο-
έρων δέξιαν ἔχει τὸ νά δρχίσῃ κανεὶς καλά, παρά τὸ νά δρχίσῃ
καρδια.

West Elliot & Gordon

(Established 1881)

SHIP STORE MERCHANTS

Provisions of All Kinds

Steward, deck and Engine Room Stores

Ships Equipment.

SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: GArfield 3159
GArfield 3160

501 DAVIS STREET.
Cor. Jackson St.

Cable address :«WESCO»

**"Ολως ὘μέτερος
ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ**

ΠΙΚΡΙΑΙ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΕΛΠΙΔΕΣ

Τό έτος που διέβη χθές τήν θύραν τοῦ «παρόντος», διά νὰ προστεθῆ, ώς ἔνας ἀκόμη κρίκος, εἰς τὴν ἀτέρμωνα ἄλυσιν τῶν περασμένων ἑνιαυτῶν, ὑπῆρξε—μετά τὴν ἐπάρατον θεομηνίαν τοῦ πολέμου—τὸ πρᾶτον, Ιωσ., ἔτος κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου ἤρχισαν νὰ ἀνθιάσωνται παλαιαὶ καὶ τόσον γνώριμοι ἀλλοτε εἰρηνικοὶ ουνιθῆκαι εἰς τὸν παγκόσμιον στῖθον τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Βεβαίως, δὲν ἐφθάσαμεν—οὐδὲ πόρρωθεν μάλιστα—εἰς χρόνους διμαλότητος καὶ εὑρυθμίας. Βραδέως, ὅμως, ἀλλά σταθερῶς, ἡ φυγαδευμένη ἀπὸ τὰς φυσικὰς χειράς της ιδιορρυθμία τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς πλοίου ἤρχισε καὶ πάλιν ἐπανερχομένη εἰς τοὺς οὐσιαστικοὺς αὐτῆς ἥγετας. Αἱ κατά χώρας Κυθερήσεις, ἀφοῦ ἀπηλάγησαν τοῦ πολεμικοῦ ἐφίαλτου, ἀφοῦ ἐπεραιώσαν τὰς πρώτας μεταπολεμικάς τοῦ στρατιωτικοῦ πλαισίου ἀποκαταστάσεις, ἀφοῦ Ικανοποίησαν τάς πλέον ἐπειγούσας ἀνάγκας διὰ τὸν ἐπιστιμόν τῶν λαῶν των, ἤρχισαν ν' ἀποδίδουν τὰ ἡνία τοῦ θαλασσίου μεταφορέως εἰς τὸν πραγματικὸν τοῦ ὑγροῦ πόντου διφρηλάτην, τὸν ιδιωτικὸν ἐφοπλισμόν.

Καὶ εἶδεν δὲ Κόσμος νὰ καταλαμβάνῃ δὲλτα τὰς ναυτικάς χώρας δὲ πυρετός τῆς ναυτιλιακῆς των ἀνασυγκροτήσεως. Ὁργασμὸς εἰς τὰ ναυτικά κέντρα τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Σκωνίναυτας, τοῦ Κόντινεντ, τῆς γείτονος Ιταλίας. Ἀθρόαι αἱ παραγγελίαι διὰ νέας κατασκευάς ἀπὸ δέλτα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου. Καὶ κάτι ἄλλο ὀκόμη: "Ἐκδηλὸς στροφὴ χερσαίων λαῶν καὶ γεωργικῶν χωρῶν πρὸς τὴν θάλασσαν. Παραδείγματα: Ἡ Ἀργεντινή, ἡ Βραζιλία, ἡ Ἐλεύθερια, ἡ Τουρκία.... Ναυπηγικὴ δραστηριότης ἀπὸ μέρους δὲλων σχεδὸν τῶν ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν των καὶ τῶν συνθηκῶν τοῦ ἀπωτέρου μελλοντος. Παραλήπτως, ὅμως, καὶ δραστηριότης πρὸς ἀμεσον τάλαψιν τῶν κενῶν ἐκάστης Ναυτιλίας, διὰ τῆς προσκτήσεως διοθενδήποτε ἔτοιμου χωρητικότητος!..."

«Ο Π ο θ ε ν δ ἡ π ο τ ε»....είνε τρόπος τού λέγειν! Τρεις ήσαν αι πηγαί, ἀπό τάς δοιας ήδύνατο δ ἐλεύθερος ἑφοπλισμός νά ἀπο-
κτηση πλοίας: «Η Μεγάλη Βρετανία, δ Καναδᾶς και αι «Ηνωμέ-
ναι Πολιτείαι. Αι δύο πρώται χώραι ἔκλεισαν τάς πώλας των διά-
της ἐπιθολής φραγμοῦ εις την ἄλλαγην τῆς σημαίας. «Απέμειναν
μονον αι «Ηνωμέναι Πολιτείαι μέ τάς χιλιάδας τῶν πολεμικῆς ναυ-
πηγήσεως «κιβωτῶν» τῆς «Ἐλεύθεριας και τῆς Νίκης. Πρός τὸν
ὑπεραπλαντικὸν Νῷε ἐστράφησαν δλαι σχεδόν αι Ναυτιλαι....

Αίμαδφυρτος ἀκόμη ή 'Ἐλληνική Ναυτιλία, διαρύτατα πληγωμένη ὅπε τὸν δύναντά της διά τὴν Νίκην θυσίαν—μίαν θυσίαν ἔγινεσσαν τὰ ὅρια τοῦ ὀδοκύλωμάτους—πτωχή εἰς οἰκονομικήν ἐπιφένειαν καὶ μὲ τὰ πτωχά αὐτά κεφάλαια τῆς δεσμευμένα εἰς τὸ Σῖτον, ἑστράφη καὶ αὐτή πρός την 'Ἀμερικανικήν Συμπολιτείαν'. Πρὸς τὴν Οὐδασιγκτῶνα ἐπόρευθή ὁ κ. Νίκ. 'Ἀθραάμ, διότι ἀπό τὴν Οὐδασιγκτῶνα εἰδενά νά χαράζῃ ή αὐγή τῆς ναυτιλιακῆς μας κανασυγκροτήσεως. Εύρηκεν ἑκεὶ κατανόσιν καὶ προθυμίαν. Εύρηκεν ἑκεὶ μεταχείρισιν στοργικήν, ή ὅποια τῷ ἐπέτρεψεν γά τε ειλιώση μὲ ἐκατὸν «Λίμπερτς» τὴν ἔναρξιν τοῦ ἀγώνος διά τὴν ἀποκατάστασίν μας. Εὔγνωμος σύνην διέβιλομεν δι' αὐτὸν εἰς τοὺς 'Ἀμερικανούς φίλους. Χάρις εἰς τὴν θοήθειάν των ἀπεκτήσαμεν ἔνα σεβαστὸν τημῆα τῆς ἀπολεθείσης κατὰ τὸν πόλεμον χρονικότητός μας· παρέσχομεν ἔργασιν καὶ ἄρτον εἰς μερικάς οικιαίδας ἀνέργων ναυτιλῶν μας' ἐνισχύσαμεν τὴν δοκιμαζούμενή της οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας' ἔχαρισμεν εἰς τὸ ἔθνικὸν γόνητρον της πατρίδης μας' μηδὲν νά κυματίζῃ ή Κυανόδελυς ἐπάνω εἰς ἑκατὸν νέας πλωτάς Ελληνικὰς ἀποικίας· Ο δίκαιος ἔπαινος διέβιλεται εἰς τοὺς σκαπάεις, ποὺ ἔθεμελισαν τὴν ναυτιλιακήν μας ἀνόρθωσιν μὲ τὴν ὀλίγαν, τὴν ιστορικήν αὐτὴν ἐπιτυχίαν, τὴν τόσον-δυστυχῶς—συκο-αντηθείσαν ἀπό τὸν φθόνον κακῶν 'Ἐλλήνων!....

Τὴν ἀναμφισθήτον αὐτὴν ἐπιτυχίαν ήθελε νὰ συμπληρώσῃ ρός τὸ τέλος τοῦ ἔτους μία ἄλλη, τῆς ὅποιας ή σημασία εἰναι οὐλύ εύρυτέρα, ἔναντι ἀπλῶς τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ τοννάκι μας ατὰ 73 περίπου χιλιάδας τόνων γυρκός. Πρόκειται περὶ τῆς οστοκήσεως τῶν ἐπτά Ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν πόρτων ἐπτά συγχρονισμένων τάνκερς, πολυτίμων ὀργάνων διάληγ μεταφοράν δύλων τῶν ειδῶν τῶν υγρῶν καυσίμων ἀπό τοῦ ἀ-

καθάρτου πετρελαίου μέχρι τών πλέον έξεγενισμένων φορτίων της κατηγορίας ταύτης. Αἱ σήλαι αύται ἀπὸ μακροῦ ἥδη χρόνου ἐφείλκυσαν μὲ ἐπικονήν την προσοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια. Καὶ χαίρουσν σήμερον ιδιαίτερά, διότι διπρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἀγώνων των ἀνεγνωρίσθη καὶ ἐπεσφραγίσθη μὲ τὴν ἀγοράν τῶν πρώτων ἐπτά ἐπιλέκτων σκαφῶν. Μὲ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἐν λόγῳ πυρῆνος ἥρχισεν ἥδη νά δημιουργῆται ὁ στόλος τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενοπλοίων. Καὶ εἰνε εὔτυχες τὸ γεγονός, ὅτι ἀθρόαι ἥρχισαν νά πραγματοποιοῦνται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἀγορά, ἀλλὰ καὶ νά διατελάζωνται — ὅπως γράφομεν εἰς ἔτεραν σελίδα μας—οἱ πρώται Ἑλληνικαὶ παραγγελλαὶ εἰς τὰ ἔναντι γεγενεῖσα διὰ τὴν κατασκευὴν εὐμεγέθων τάνκερς. Μετά μίαν πενταετίαν, ἔαν δι σημερινός ρυθμούς συνεχισθοῦ, δι ἐμπορικός μας στόλος θὰ κατέχῃ μίαν δεξιόλογον χωρητικότητα σκαφῶν τῆς κατηγορίας τῶν δεξαμενοπλοίων.

Πέραν, όμως, τών ανωτέρω δύο εύτυχων γεγονότων, τής άγοράς, δηλαδή, τών έκστον «Λίμπερτς» και της στροφής του έφοπλισμού μας πρὸς τὰ τάνκερς, τίποτε ἀλλο ἀπό ναυτιλιακῆς πλευρᾶς δὲν ξέχει νὰ ἐπιδειξῃ τὸ ἀπελθόν ἔτος. Τούναγτιον, μᾶς ἑγκαταλείπει ἐκκρεμότητας πολλάς, προβλήματα δύσλιτα καὶ ἀνυποχίας. «Ἐργον ὥσπερ μᾶς ἀπομένει διὰ τὴν εὐόδωσιν τοῦ ὅλου ἔργου τῆς πλήρους ναυτιλιακῆς μᾶς ἀνασυγκρήτεσσος καὶ τῆς περαιτέρω πραγματοποιήσεως εὐγενῶν φιλοδοξιῶν, αἵτινες καὶ δύναμιν περισσότεραν, ἀλλὰ καὶ αἰγάλην θά προσδώσουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος τῆς Θαλάσσης. Μᾶς ἀπομένουν δχὶ ἀπλῶς πρὸς ἀνασυγκρότησιν, ἀλλὰ διὰ πραγματικὴν ἀναγένησιν, ἡ Ἀκτοπλοϊκὴ μας Ναυτιλία, ἡ Μεσογειακὴ φορτηγὸς τοιαύτη, ἡ περαιτέρω ὀργάνωσις καὶ ἐνίσχυσις τῶν τακτικῶν μας διὰ φορτηγῶν λαλάνερψ» γραφμῶν, ἡ κατάκτησις εἰς τὰς Μεσογειακὰς τακτικὰς πιπιθατηγούς ὑπῆρεσίας ἐπαξίας θέσεως διὰ τὴν Κυανοδέλευκον, ἡ πληρεστέρα ἡρακτικὴ κατανόησις τῆς σημασίας καὶ τοῦ ἀποδοτικοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας ἐν γένει, ἡ θετικὴ ρύθμισις τῶν τοπλατικῶν καὶ πολυτόπων ζητημάτων της, ἡ λῆψις σειρᾶς ὅλης υποχολογημένων διοικητικῶν μέτρων ὑπὲρ αὐτῆς, ἡ διασφάλισις μιᾶς πληρεστέρας, καὶ θετικῆς μεταξὺ ὅλων τῶν παραγόντων τῆς συνεργασίας....

Μέ αυτά τά προθλήματα και αυτάς τάς άνησυχίας κλείει τὸν ώκλον τῆς ζωῆς του τὸ 1947. Μᾶς καταλείπει ἐργασίαν πολλήν αι δύσκολον, ἀλλά και μίαν ἔκδηλον πικρίαν: Τὴν φυγὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ κατὰ ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν ἀπὸ τὴν θνικήν μας σημαίαν. Ἐχουν κατὰ κόρον ἀπὸ τάς παρούσας τήλας ἀνωπυχθῆ τά αἵτια τῆς φυγῆς αὐτῆς. "Οταν, δύμως, τὰ λίτια αὐτά δὲν είνε μορφῆς ἀναγκαστικῆς, δπως λ.χ. οἱ περιοριμοὶ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τῆς ἀγγλικῆς σημαίας και τῆς καναδικῆς οιαύτης, ή φυγὴ ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον και ἡ προτίμησις τῶν ημαδῶν τοῦ Παναμᾶ και τῆς Χονδρούρας, ίσως δὲ αερίον και τοῦ εοπήκτου Πακιστανού, φυγὴ ήθελημένη μᾶς ἔμβάλλει εἰς αἰσθήματα κρίκας και ἀπογοητεύσεως. "Απομένει ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἡ λπίς, δτὶ τὸ Κράτος ἀφ' ἐνδὸς διὰ τῆς ἐφαρμογῆς ὠρισμένων ἀ-αραιτήτων μέτρων, ὁ πατριωτισμὸς ἀφ' ἐτέρου τῶν Ἑλλήνων ἐ-σπολιστῶν και ἡ κατανόησις ὑπὸ τῶν πληρωμάτων τοῦ ὑψηλοτέ-οντος καθηκνέτος των πρὸς τὸ ἔθνικὸν πλοίον, παραλλήλως δὲ και διάλυσις τῶν νεφῶν που καλύπτουν τὸν διεθνῆ δρίζοντα, θά δ-σου, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, κάθε ἐπιφύλαξιν τοῦ ναυτιλια-οῦ Κεφαλαίου πρὸς τὴν ἔθνικήν σημαίαν.

Μὲ αὐτάς τάς ἀνησυχίας, μὲ αὐτά τὰ προθέματα, ἀλλὰ μὲ τερράς καὶ τάς ἐπίδιδα διά μίαν αἰσιωτέραν αὔριον, μᾶς εύρι-
κει ὁ Νέος Χρόνος. Μὲ μίαν ἐκδήλωσαν μείζουνος κρατικῆς στορ-
γῆς πρὸς τὴν ζωτικήν διά τὴν Πατρίδα μας Ναυτικήν Βιομηχα-
ανταν καὶ μὲ τὴν ἀκαταγώνιστον δημιουργικήν δραστηριότητα τῶν
αυτικῶν μας ἐπιχειρηματιών, πλείστα δσα ἐμπόδια δύνανται νὰ
αρακαμφθοῦν, πλείστα δσα προσβλήματα νὰ ἀχθοῦν εἰς λύσιν.
αἱ τοτε ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία θά θαδίσῃ σταθερῶς πρὸς
αἱ ἀντεραί ἑκεῖνα ἐπίπεδα τῶν πιέζοντων κατακτήσεων, που φι-
δοδοξεῖ νὰ τὴν ἀναβιθάσῃ ἡ ἀκάματος ἐργατικότης καὶ ἡ διαυ-
για προοπτική τῶν δημιουργῶν της.

ΠΑΝ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

Telegrams:
"GENICOLAOU,
LONDON

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

Telephone: Avenue 4941

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η πραγματικότης

Μάς γράφουν από την Νέαν Υόρκην: «Η άγνοια των πραγμάτων, μόνη αυτή ήμπορεῖ νά προσθήσῃ ως δικαιολογία τών αποφάσεων του Υπουργικού Συμβουλίου περί πλειοδοτικής δημοπρασίας των «Λίμπερτς». Δέν άδικούμεν τούς Υπουργούς. Αύτά έπιστευσαν από την τόσην σπουδήν τών τόσων άγοραστών, από τάς δοχημίας, που έξεδηλώθησαν κατά την διανομήν, ότι πράγματι τά «Λίμπερτς» χρυσόν αφθονον περικλείουν. Διατι, όλως τε τό Δημόσιον νά άγνοιηση τό συμφέρον του; «Υπεστρήθη κατά τό Υπουργικόν Συμβούλιον, δτέ δέν θά έπρεπε νά καρπωθούν οι άγορασται τών «Λίμπερτς» τήν διαφοράν μεταξύ τής τιμῆς τής Αμερικανικής Κυβερνήσεως και τής έλευθεράς άγοράς. Η πρώτη είνε 545 χιλ. δολ., και ή δευτέρα 725 χιλ. δολ., τούλαχιστον! Ο ύπολογισμός δέν είνε και δύσκολος. Πεντήκοντα «Λίμπερτς» μέ διαφοράν τιμής 150 χιλ. δολλαρίων δι' έκαστον, έχομεν δολλάρια 7 ½ έκαπομύρια! Λαμβανομένων υπ' άψιν τών απειρων κρατικών άναγκών, δέν έπιτρέπεται η άγνοια ένδις σημαντικού πράγματι ποσού.

Δέν πρόκειται τώρα νά προέλθωμεν είς συζητήσεις έπι τών άνωτέρω αριθμῶν. Ισως νά έπρεπεν δ. κ. «Υπουργός τής Ναυτιλίας, δ. όπολατα ένημερωμένος, νά καταποτίση και τούς κ. κ. Συναδέλφους του. Διάφορος, πάντως, είνε ή πραγματικότης. Τά σκάφη στοιχίζουν 545 χιλ. δολλαρίων είς τό αγκυροθόλιον τού παροπλισμού των. Πωλούνται «όπως είνε και όπου είνε». Άλλο ζήτημα τί χρειάζονται διάτα νά έτοιμασθούν, νά έξοπλισθούν πρός έκκινσιν. Αύτο και άγνοούν οι κ. κ. «Υπουργοί». Ήμπορεί δύμως τό Κράτος εύχερών νά τό έξακριθώση από αύτην ταύτην την υπηρεσίαν τής Αμερικανικής Ναυτιλιακής Επιτροπής». Ής τηλεγραφήση δ. κ. «Υπουργός τής Ναυτιλίας. Είμεθα θέθαιοι, δτέ ή άπάντησης θά είνε διαφωτιστική.

Άλλα δέν πρόκειται τώρα περί τών αριθμῶν. Αύτούς άλλοτε θά συζητήσωμεν. Απλώς θέλομεν νά πληροφορήσωμεν τούς ύποδειξαν τήν δημοπρασίαν «Υπουργούς, δτέ «ελογαριάζουν και τώρα χωρίς τόν ένοδούν».

Πωλούν είς τόν πλειστηριασμόν τά «Λίμπερτς» αύτά, πού, δυστυχώς, έχι μόνον δέν απεκτήσαμεν άκομη, άλλα ούδε κάν νύξιν τινα έχομεν από τήν Ούσαιγκτώνα, δτέ θά μάς τά δώσουν, έστω και άργοτερα...

Καμία ένέργεια θετική δέν έσημειώθη είς τήν Ούσαιγκτώνα και καμία ένθαρρυντική διασεβαίωσις δέν μάς παρεσχέθη άκομη ούτε από τό Στέετ Ντηπάρτμεντ, ούτε από τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν. Τούναντίον, δλαι αι μέχρι τούδε έπαφαι τής Πρεσβείας και τής Ένωσεως τών Εφοπλιστών μέ τούς Αμερικανούς άρμοδιούς θά έπρεπε νά μάς απογοητεύσουν. Σκάφη άλλα δέν θέλουν νά διαθέσουν οι Αμερικανοί είς τούς ένους.

Ειδικώτερον διά τήν αίτησίν μας διμούλιον περί άγοράς τούς με τρητούς, διότι δό νόμος περί Αμερικανικής θοηθείας αποκλειεί πρός τό παρόν κάθε πίστωσιν είς τήν Ελλάδα πέραν τών 300 έκαπομύριών δολλαρίων. Θά έπρεπε, λοιπόν, νά έξασφαλισωμεν τούλαχιστον κατά πρώτον λόγον τά 50 «Λίμπερτς» και έπειτα θά μάς έδιδετο δλος δοκός δοκός δοκός νά ουζητήσωμεν πώς θά γίνη ή διανομή και ποία τά συμφέροντα τού Δημοσίου, πού θά έπρεπε νά κατασφαλισθούν.

Αύτά, άνεξαρτήτως κάθε άντιρρήσεως, διά τήν απόφασιν τού Υπουργικού Συμβουλίου περί δημοπρασίας. Ισως, ή κρατική άξιοπρεπεια νά μή κολακεύεται και τόσον από τόν τρόπον, πού προεκρίθη διά τήν κατοχύρωσιν τών συμφερόντων τού Δημοσίου. Τρόποι άλλοι καλλιτεροι και αποδοτικώτεροι υπάρχουν. Αρκεί οι άρμοδιοι νά είνε καταποτισμένοι είς τήν πραγματικότητα, νά μή πιστεύουν τάς άνευθύνους είσηγησεις και νά μή πολυπραγμούν έπικινθύνως έκει δοκούς ισημερίσανται η σύνεσις μόνον και ή ψυχρά λογική.

Τό 58 Καναδικά

Οι τόν έφοπλισμόν έπαγγελλόμενοι, είς τήν Νέαν Υόρκην και τό Λονδίνον, μέ δικαιολογήμένον ένδιαφέρον συζητούν τήν τελευταίαν άγοράν τών 58 Καναδικών σκαφών από τό συγκρότημα Ρεθύμην-Κουλουσκούντη. «Ολοι τήν θεωρούν ως έξαιρετικῶς έπιτυχη». Ο δύκος τής άγορασθείσης χωρητικότητος προκαλεί τήν καταπλήξιν. Δέν έχει μέχρι τούδε σημειωθή ταύτοχρονος και από ένα και τόν διμούλων μεταθολή κυριότητος τόσων και τόσων πολιών. Μοναδική άγοραπλησία διά τά χρονικά τής παγκοσμίου ναυτιλίας!

«Αγέπρόκειτο, θέσαια, νά πωληθούν τά σκάφη τούς μετρητούς, δέν θά διέθετον οι «Ελληνες άγορασται τά σκάφη τούς μετρητούς. Διότι δύμως είνε κρατική ή πλοιοκτησία, διότι τά σκάφη θά παραμείνουν υπό τήν Καναδικήν σημασίαν και διότι, τέλος, δοκός δοκός έμμονάς έπιδιώκει τήν άναπτυξήν τής ιδιωτικής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως, οι δροι τής έκποιήσεώς των δημικόλυναν τούς «Ελληνας έφοπλιστάς νά τά άγοράσουν.

Πιστωσίς, πράγματι, έπταστης μέ έλλαχιστον τόκον διά τά τρία τέταρτα τής άξιας τών σκαφών παρέχεται, ένδις και αι ύπολογιζόμεναι αποσθέσεις, από τής ναυπηγήσεως των μέχρι τού 1950, έ-

τους τής παραδόσεως των είς τούς άγοραστάς, ύποβιθάζουν σημαντικά τήν τιμήν τής πωλήσεως των. Μέ έλλαχιστα κεφάλαια έξασφαλίζεται η παράδοσης ικατά τό 1950 τόσων σκαφών, δρίστης κατασκευής, έπταστης δέ ήλικιας.

Εις Αμερικανικά δολλάρια η δέξια των ύπολογίζεται γύρω τών 245 χιλιάδων. Είνε τόπον «Σάντα», μικρότερα κατά 500 τόνους τών «Λίμπερτς», τών αύτων περίπου διαστάσεων, καρφωμένα, λισχυράς κατασκευής, μέ σκωτικούς λέβητας, διλύγον τι κατώτερα είς ταχύτητα τών Αμερικανικών και καταναλίσκουν γιαίνθρακα. Αν ύπολογισθῇ η μετατροπή τού καυσίμου είς πετρέλαιον—περι τάς 80 χιλ. δολ.— και αι πισκευα, πού θά χρειασθούν άναποφέύτως άμα τή παραλάβῃ τών 25-30 χιλ. δολλαρίων—τά σκάφη έτοιμα, έπιθεωρημένα, θά στοιχίσουν τό 1950 περι τάς 350 χιλιάδας Αμερικανικών δολλαρίων. «Εναντι τού ποσού αύτού θά καταβληθούν είς μετρητά 170 χιλ. δολ. Τά λοιπά θά έξοφληθούν τοκοχρεωλυτικῶς έντος μιᾶς έπταστης.

Παρό τό γεγονός τής παραδόσεως τών σκαφών μετά διετίαν περίπου, ίσως και πέραν αύτής, η τιμή των δέν είνε άκριβή. Μία πρόχειρος σύγκρισις τό αποδεικνύει. «Αν παραλάβῃ τις ένα Έλληνικόν «Λίμπερτς» έντός τού λήγοντος έτους, θά στοιχίσῃ κατά τήν έκκινσην του γύρω τών 685 χιλ. δολλαρίων. Θά χρειασθούν μετρητά 285 χιλ. δολλαρίων και θά θέσιελωνται τετρακόσιαι κιλιάδες είς τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν.

Κατά τά 2 1/2 έτη τής έκμεταλλεύσεως τού έπιτομοπαραδόσου τώρα «Λίμπερτς» και αι έστω παραδεχθῇ τις δτι οι ναύλοι θά διατηρηθούν είς τά σημειρινά έπιπεδα, πολύ άμφιθάλλομεν, άφαιρουμενων και τών τακτικῶν έτησιων αποσθέσεων, άνα ή απόδοσης του θά φθάση τάς 300 χιλ. δολλαρίων. Από αύτά θά άφαιρεθούν μετρητά 285 χιλ. δολλαρίων και θά θέσιελωνται τετρακόσιαι κιλιάδες είς τήν Ναυτιλιακήν Επιτροπήν.

Καθ' διά χρόνον, λοιπόν, θά παραδίδεται τό Καναδικόν σκάφος μετά 2 1/2 περίπου έτη—μέ κόστος 350 χιλιάδων δολλαρίων, τό Έλληνικόν «Λίμπερτς», τό έπι πιστώσαι έπισης άγορασθέν, θά στοιχίζῃ 385 χιλιάδας δολλαρίων. Ό άγοραστής δηλαδή τού Καναδικού προειδοποιεί δοκό είς έφασης τού σημειρινούς ναύλους διά τά 2 ½ αύτη και παραλαμβάνει τό σκάφος του τό 1950 μέ τό αύτό κόστος τού «Λίμπερτς», χωρίς νά ριψοκινδυνεύτι, χωρίς νά έχῃ τάς άμφιθολίας τού άγοραστού τού «Λίμπερτς» άν πράγματι οι ναύλοι θά διατηρηθούν αποδοτικοί έπι 2 ½ έτη, διά νά πασθεί μέρος τής άμφιθης άξιας τού σκαφούς του. Μέ έλλαχιστα κεφάλαιασι έγορασται τών Καναδικών είσερχονται είς μιαν έπιχειρησιν άσφαλούς αποδοσεως, μέ κόστος σκαφών έξαιρετικά χαμηλόν. Ίδου πού έγκειται τό έπιτυχες τής άγοράς.

Πρέπει άκομή νά ληφθῇ υπ' άψιν, δτι τό Καναδικόν σκάφος άνήκει είς κράτος πλούσιον, έξαγωγικόν, μέ δύκον σημαντικών φορτώσεων είς χύμα—σιτηρά, ζυλεία— διατεθειμένον νά δημιουργήσῃ ίδιαν ναυτιλίαν. «Εκεί ή ναυτική έπιχειρησις θά συναντήση τήν στοργικήν μέριμνα, τήν ένισχυσιν άκομη τήν οίκον μικρήν, έν περιπτώσει άναγκης, τάς άφθονών πιστώσαις διά νέας ναυτηγήσεις. Δείγμα τού κρατικού ένδιαφέροντος ή πρό μηνών έπιθληθείσας ύποχρεωσις τής Αγγλικού Υπουργείου Μεταφορών νά πληρώνη τά Καναδικά σκάφη είς δολλάρια και έχι είς λίρας κατά τάς ναυλώσεις των.

Η φορολογία έπισης τού Καναδικού δέν θεωρεῖται έπαχθή, λαμβανομένου υπ' άψιν, δτι έκτακτος απόσθετης τής άξιας του έπιτρεπται. Αύτα δλαι είνε τά πλεονεκτήματα τής άγοράς τών Καναδικών σκαφών. «Υπάρχουν δύμας και μειονεκτήματα.

Δύο είνε τά κυριώτερα. Τό άκριθόν τής διασχειρίσεως τών πλοίων και τό ζήτημα τής έπιανδρώσεως τών μέ πληρώματα άνηκοντα είς τά «Γιούνιον», μή έχοντα ούτε τήν παράδοσιν, ούτε τήν καλήν είδικευσιν είς τό έπιάγγελμα.

Τό Καναδικόν σκάφος άκρολουθεῖ τό Αμερικανικόν είς τά έξοδα τής κινήσεών του. «Έχει άκριθήν μιούθοδοσίαν μέ τάσιν νά φθάση κατόπι τής Αμερικανικήν.

Τά πληρώματα, έξι, άλλου, διορίζονται μονοπλεύρως από τάς δργανώσεις τών και δέν απόδοσην διά τό Σκανδινανός, δ. Ελλην, δ. Ιταλός και δ. Αγγλος ναυτικός. «Έσημειώθησαν άθροια κρούσματα κλοπών και παραθάσεων τού κανονισμού έργασίας έλλαχιστα στά ένθαρρυντικά διά τήν άπροσκοπτον τού Καναδικού σκαφούς

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL «SOSTIM»

SOSTIM MARINE COMPANY INC

600-2-4 SOUTH BOND STREET

BALTIMORE 31, MARYLAND

JOHN MITSOS

PRES. & TREAS.

PHONES

BROADWAY 3664-4760

έκμετάλλευσιν.

Τέλος, διερωτώνται τινές: Ποια θά είνε ή ποιοτική κατάστασης τών σκαφών κατά την παράδοσιν των μετά 2 1/2 έτη από τους "Αγγελούς. Ή φθορά πράγματι θά είνε σημαντική. "Ελείπε τό αιμεσονέοντα στον ιδιώτη έφοπλιστον κατά την έκμετάλλευσιν των υπό 'Αγγελικήν ναύλωσιν. Πολλαὶ θά είνε αἱ ζημίαι καὶ δαπανηραὶ ίσως αἱ ἐπισκευαὶ, πέραν τῶν προϋπολογιζομένων, κατά τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν.

Εἰς τὰ σημεῖα αὐτὰ συνοψίζονται αἱ συζητήσεις περὶ τὴν ἀγοράν τῶν 58 σκαφῶν. Πρόκειται πάντως περὶ ἐπιτυχοῦς ὑπόθεσεως. Ο "Ελλην ναυτικὸς ἐπιχειρηματίας ἐπέδειξε καὶ πάλιν τὴν ἀναμφισθῆτον ἰκανότητά του. Κρίμα δύμως, διότι ἡ ἰκανότης αὐτῆς καλύπτεται ὑπὸ ξένην σημαίαν. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἥμποροιν, παρὰ τὴν λύπην τῶν νὰ διατυπώσουν. Πολύτιμα παραγωγικά κεφάλαια, "Ελληνες ἐπιχειρηματίαι πολλὰ δυνάμενοι εἰς τὸν τόπον μας νὰ εἰσφέρουν, ἀλλοῦ, εἰς τὴν ξένην ἀναπτύσσουν τὴν θαυμαστὴν τῷ διντὶ δραστηριότητὰ των.

Τὰ δεξαμενόπλοια

Μετά τὰς τόσας ἀντιδράσεις, τὴν καθιστέρησιν μηνῶν καὶ τὸν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἔξαπολυθέντα θύσιον ἀπὸ μέρους τῶν 'Αμερικανῶν ἐνδιαφερομένων, τὰ ἐπτὰ τάνκερς μᾶς παρεδόθησαν. Πρόκειται περὶ γεγονότος θαρύνουσαν ἔχοντος σημαίαν διὰ τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Εἰσερχόμεθα τώρα εἰς ἔνα εἰδικὸν κλάδον μεταφορῶν, ἀπὸ τὸν διόπιον, ἐφόσσον τὸ Κράτος, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται θά ἔχουν ἐπίγνωσιν τῶν τε καθηκόντων καὶ τῶν ὑποχρέωσεών των, πολλὰ προώρισται ν' ἀποκομίσωμεν.

Χάριτας καὶ πάλιν διφείλομεν εἰς τὴν 'Αμερικανικὴν γενναιοφροσύνην. Αἱ ἀγαθαὶ ὑπὲρ τοῦ τόπου μας διαθέσεις τῆς μεγάλης υπεραπλαντικῆς Συμπολιτείας διεδηλώθησαν κατὰ τὸν ἀποδοτικῶν υπέρ τῆς οἰκονομίας μας τρόπον.

* * *

Ἐπτὰ δεξαμενόπλοια τῶν 16.500 τόνων, στροβιλολεκτρικά, μεγάλης ταχύτητος καὶ μικρᾶς ήλικίας! Διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας είναι μία ἀναμφισθῆτος πρόδοσος καὶ διὰ τὰς στήλας αὐτάς μία δικαίωσις. Μία ἀκόμη ἐπιδιωξίς των ἰκανοποιεῖται.

κῆς διοικήσεως, ἵνα παραδοθοῦν τὰ ἔκστατὸν περίπου παραχωρηθέντα δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «Γ. 2» εἰς τὰς ξένας σημαίας.

Τὸ ζήτημα τελικῶς εἶχε παραπεμφθῆ εἰς τὸν Γενικὸν Εἰσαγγελέα. Τὸ νόμιμον τῆς πωλήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τοὺς ξένους εἶχεν ἀμφισθῆτηθῆ ἀπὸ σημαίνοντα πρόσωπα τοῦ Κογκρέσου καὶ συνεπῶς ἡ γνωμάτευσις τοῦ Γενικοῦ Εἰσαγγελέως κατέστη ἀναγκαῖα. Ἀποφασιστικὴν θά εἶχεν ἐπίδρασιν εἰς τὰς περιτέρω ἐνέργειας τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Περὶ τὸ δίμηνον ἐκράτησεν ἡ ἀδεβαύρητης. Μόλις πρὸ εἰκοσαπέμπτου ὁ Γενικὸς Εἰσαγγελέας κ. Κλάρος ὑπέθαλεν εἰς τὸν Λευκὸν Οἴκον τὰς ἀπόψεις του. Ἐξ ὠρισμένων σημείων τῆς γνωματεύσεως διεπιστώθη, διότι τὸ νόμιμον τῶν ἐνεργειῶν τῆς Διοικήσεως κατὰ τὴν πώλησιν τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνεγνωρίσθη. Ὑπέδειξε, μάλιστα, δ. κ. Κλάρος τὴν ἀμεσον ὑποχρέωσιν τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως, διόπει παραδόση εἰς τοὺς ξένους τὰ 51 δεξαμενόπλοια, διὰ τὰ ὅποια ἔχουν ἡδη ὑπογραφή τὰ σχετικά συμβόλαια μὲ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», διόπει τὴν περίπτωσιν τῆς 'Ελλάδος.

— Η 'Ἐπατροπή, λέγει εἰς τὴν ἐκθεσίν του δ. κ. Κλάρο, δύναται ἐντὸς τῶν νόμων δικαιωμάτων τῆς νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματός της: "Ἄλλο ζήτημα ἔλαν δύναται νὰ ἀνισχώσῃ ἢ νὰ τροποποιηθῇ τὸ πρόγραμμα τῆς αὐτῆς. Εἴκουσην ἔξ απὸ τὰ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοια παρεδόθησαν ἡδη εἰς ξένας Κυβερνήσεις ἡ ίδιωταις καὶ συμβόλαια διὰ τὴν πώλησιν εἰκοσι πέντε ἀκόμη ὑπεργάμηστα παρ." ἀμφοτέρων τῶν μερῶν. "Ἐάν ηθελεν ἀνάληψην οἰαδήποτε μονόπλευρος ἐνέργεια κατὰ τὴν ἀνωτέρω πώλησιν ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», τοῦτο πιθανὸν νὰ ἦτο ἐπικίνδυνον διὰ τὰς νομικὰς εὐθύνας, ποὺ διὰ ἐδημονογοῦντο διὰ τὰς 'Ημωνέας Πολιτείας. "Οσον ἀφορᾷ τὰ σκάφη, διὰ τὰ ὅποια δὲν ὑπεργάμησαν συμβόλαια, τὸ ἔρδητημα, ἔαν καὶ κατὰ πόσον θὰ ὑφίστατο νομικὴ πις εὐθύνη, ἔξαρταται κατὰ κύρον λόγον ἀπὸ τὰ περιστατικὰ τὰ εἰς ἐκάστην ίδιωτέρων διαπιστώμενα.

Μετὰ τὴν ἀνωτέρω γνωμάτευσιν δ. Λευκός Οἴκος ὑπέδειξεν εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» νὰ προχωρήσῃ ἀμέσως εἰς τὸ ἔργον τῆς παραδόσεως τῶν «τάνκερς», θάσει τῶν πρὸ μηνῶν γενομένων παραχωρήσεων. Δεδομένου, δύμως, διότι εἴχον ἀνασταλῆ ἐν ἀναμονῇ τῆς γνωματεύσεως καὶ αἱ πρὸς τοὺς 'Αμερικανούς πωλήσεις τῶν κρατικῶν δεξαμενοπλοίων, εὐθύς διὰ ἐλήφθη ἡ διαταγὴ τοῦ Λευκοῦ Οἴκου ταύτοχρόνως ἀνεκοινώθησαν — τὴν 15ην Δεκεμβρίου — αἱ πρὸς 'Αμερικανούς τε καὶ ξένους πωλήσεις διὰ τὸ σύνολον τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ 'Αμερικανικὸν

ΤΟ ΔΕΚΑΤΟΝ ΕΤΟΣ



Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, διανύει τὸ δέκατον ἔτος τῆς δράσεώς της.

'Ανέκαθεν εἰδικεύεται εἰς τὴν ἀσφάλειαν Ἐλληνικῶν πλοίων.

Η "ΑΡΓΩ", ἔξακολουθεῖ νὰ συμμετέχῃ προθύμως καὶ κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν εἰς τὴν ἀσφάλειαν παντὸς Ἐλληνικοῦ πλοίου.

ARGO INSURANCE CO. LTD.

MANAGERS A. LUSI LTD.

114 BURY STREET,
LONDON E.C. 3.

Δημόσιον δέν διαθέτει πλέον κρατικής πλοιοκτησίας τάνκερς. Η κρίσις είς τά μεταφορικά μέσα τών πετρελαίων ύπεχρέωσαν τούς "Αμερικανούς άρμοδους νά διαθέσουν εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν τὴν ἀθρόαν ἐκκίνησιν τῶν οἰουδήποτε τύπου παραπλισμένων δεξαμενοπλοίων, καὶ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐνέργειας. Οὕτω κατὰ διαφόρους ἐποχάς ἐπώληθσαν 390 τάνκερς τοῦ τύπου T. 2, 49 τοῦ τύπου «Λίμπερτ» καὶ 25 ὅλα διαφόρων τύπων.

Οἱ ξένοι ἡγόρασαν ἐν δλω 133 δεξαμενόπλοια τῆς T 2 καὶ 7 τοῦ τύπου T 1. Ἐκ τῶν πωλήθεντων εἰς "Αμερικανούς ὑπηκόους 71 ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν Παναμαϊκήν.

Τὰ διά τῆς τελευταίας ἀποφάσεως τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» παραδόθεντα σκάφη εἰς ξένους ἀνέρχονται εἰς 95 καὶ κατανέμονται μεταξὺ τῶν κάτωθι χωρῶν:

Χῶραι	Σύνολον	Παραπλισμ.	Ἐνεργεία
"Αγγλία	31	1	30
Τουρκία	1	1	—
Γαλλία	11	5	6
"Ολλανδία	16	10	6
Ιταλία	16	10	6
Καναδᾶς	4	2	2
Ἐλλάς	7	4	3
Περού	1	1	—
Νορβηγία	6	6	—
Νότιος Αφρική	2	2	—
	95	42	53

Διὰ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» ἐνεκριθῇ ἡ πώλησις εἰς "Αμερικανούς ἐφοπλιστάς τῶν ὑπολοιπῶν 54 τύπου T. 2 δεξαμενοπλοίων. Μεταξὺ αὐτῶν ἔνα ἡγόρασε καὶ ὁ κ. Ιωάννης Μιχ. Καρρᾶς.

'Ιδου τώρα πῶς διενεμήθησαν τὰ ἐπτά δεξαμενόπλοια μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἀγοραστῶν: Τὰ ἐνέργεια τρία παραλαμβάνουν οἱ κ. κ. Λυκιαρδόπουλος τὸ «Grande Ronde», Χανδρῆς τὸ «White Oak», Νομικὸς Μ. τὸ «Klatham Falls». Τὸ πρῶτον θά παραληφθῇ Ιωας ἀμέσως εἰς τὴν Νέαν "Υόρκην" ἢ τὴν Βαλτιμόρην, ἔτοιμον πρὸς ἐκκίνησιν. Τὸ δεύτερον ἥτο πρὸ ημερῶν εἰς τὸν Πειραιά. Πλέι πρὸς τὴν Ιταλίαν. Ἐκεῖθεν θά φορτώσῃ εἰς τὸν "Αρούμπιαν" δι' ἣν Πολιτείας, ὅπου καὶ θά παραληφθῇ. Τὸ τρίτον εὑρίσκετο πρὸ ημερῶν εἰς τὴν Βαλτιμόρην. Θά παραδοθῇ καὶ αὐτὸς ἐντὸς τοῦ Δεκεμβρίου, Ιωας. Τὰ τέσσαρα παραπλισμένα τὰ: «TUMACACORI», «FORT NIAGARA», «W. L. R. EMMET» καὶ «ELK HILL» περιέρχονται κατὰ σειράν εἰς τοὺς κ. κ. Υιοὺς Π. Γουλανδρῆ, Ανδρεάνην Στρατῆν, Ν. Νικολάου καὶ Ἀδελ. Γράτσου. Τὸ πρῶτον ἀργεῖ εἰς Ἀστόρια τῆς Δυτικῆς Ἀκτῆς. Τὸ δεύτερον εἰς τὸ Μομπλ. Τὸ τρίτον εἰς τὸ Γόρτλαντ "Ορεγκον" καὶ τὸ τέταρτον εἰς λιμένα τοῦ Κόλπου.

"Ηδη, οἱ κατὰ τόπους πράκτορες τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» διετάχθησαν νά παράσχουν κάθε διευκόλυνσιν διὰ νά ρυμουλκηθῇν τὰ σκάφη ἀπὸ τὰ ἀγυροβόλια τῶν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν. Θά παραληφθῶν τὸ ταχύτερον. Ἐντὸς τοῦ Δεκεμβρίου Ιωας. Πρῶτοι οἱ "Αμερικανοί" ἐπείγονται νά ἐπισκευασθοῦν ἀπὸ τοὺς νέους ιδιοκτήτας τῶν καὶ νά συμμετάσχουν εἰς τὰς ἀνὰ τὸν Κόσμον μεταφοράς πετρελαίων.

Εἰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ δημόσιου Συμβ. τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ἐδήλωσεν, ὅτι τὰ 481 ἐν δλω δεξαμενόπλοια κρατικῆς ιδιοκτησίας, δσσα κατείχοντο μὲ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, ἐπωλήθησαν εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς καὶ ἑταῖρας "Αμερικανικάς" καὶ ξένας:

—'Αφ' ὅτου, ἐδήλωσεν δ. κ. Σμιθ, ἀξένα χρώμα καὶ οἱ "Αμερικανοί" ἐφοπλισταὶ ἀντελήφθησαν τὴν πρὸς τὸ πετρέλαιον, ὡς καύσιμον, τροπὸν τοῦ κόσμου, αἱ αἰτήσεις πρὸς ἀγορὰν ἐτάνκερες ἀθρῷα ὑπεβλήθησαν εἰς τὴν "Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν".

"Απὸ τὰς ξένας σημαίας ἡγοράσθησαν ἐν συνόλῳ 133 δεξαμενόπλοια, προτοῦ ή Κυβέρνησις λάση μέτρα ἀπαγορευτικά τῶν τοιωτῶν πωλήσεων. Τὰ λοιπά ἐπωλήθησαν εἰς "Αμερικανούς". Εξ αὐτῶν πάλιν 67 ὄψισαν τὴν Παναμαϊκήν, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν "Αμερικανικῶν ἐργαστηκῶν κανονισμῶν.

Τὴν σημειωθεῖσαν ζήτησιν χαρακτηρίζει ἡ πώλησις τῶν κατωτέρας ποιότητος δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου "Λίμπερτ". Ηγοράσθησαν μέχρις ἐνός ἀπὸ "Αμερικανούς" καὶ ἐτέθησαν ἐν κινήσει.

"Υπὲρ τοῦ N.A.T."

"Ἐν καὶ ἡμισυ ἑκατομμύριών δολλαρίων ἐδήλωσεν ὅτι θὰ προσέφερεν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον δ. κ. Σταύρος Λιθανδρᾶς, ἀνεὶς αὐτὸν παρεχωρούντο καὶ τὰ ἐπτά δεξαμενόπλοιοι.

Τὸ ποσὸν αὐτὸς καλούνται τώρα νά δώσουν οἱ ἀγορασταὶ τῶν Ἐλληνικῶν Τάνκερων. Εἰναι ὑποχρέωσις τῶν ἀπαράγραπτος καὶ ὡς τοιωτήν, πιστεύομεν, ὅτι θὰ σπεύσουν προφρόνως νά τὴν ἐκπληρώσουν.

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν "Υόρκην", ὅτι ἡδη, κατόπιν σχετικῆς ὑποδείξεως τοῦ κ. Κιζάνη, ἀντεμετωπίσθη τὸ ζήτημα ἀπὸ τοὺς ἔκει εύρισκομένους ἀγοραστάς. Θά ἐπρεπεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος μας νά εἰμεθα εἰς τὴν εύχαριστον θέσιν νά ἀνακοινώσωμεν καὶ τὴν εἰσφοράν.

"Η σύνθεσις"

Πληρώματα θά χρειασθοῦν τὰ ἐπτά τάνκερς. Θά ἀναζητηθοῦν μεταξὺ τῶν πλέον εἰδικευμένων ναυτικῶν μας, αὐτῶν ποὺ ἔχουν κάποιαν προϋπηρεσίαν εἰς τὰ πετρελαιοφόρα. Ἡ ἐπιλογὴ, πάντως, τῶν καταλληλοτέρων δικαιολογεῖται καὶ ἐπιθάλλεται. Δέν συγκρίνεται ἡ ἐπὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπηρεσία πρὸς τὴν συνήθη ἐπὶ τῶν φορτηγῶν. Προϋποθέτει γνῶσιν καὶ πειθαρχημένην προσήλωσιν εἰς τὸ καθήκον. "Ἐνα σφάλμα, μία παράλειψις, μία ἀγνοία τοῦ κανονισμοῦ ὑπηρεσίας στοιχίζει ἀκριβά διὰ τὴν ζωὴν τῶν ἐπιθανόντων, εἰς τὸ φορτίον καὶ τὸ σκάφος.

"Ἐπειτα αὐτὸς τὸ μηχανοστάσιον τῶν πετρελαιοφόρων τοῦ τύπου T. 2 εἰναι ἔνα ἀπέραντον ἔργοστάσιον ἡλεκτρικῆς παραγωγῆς. Ἀφαντάστως περίπλοκον εἰναι τὸ δλον σύστημα τῶν μηχανῶν προώσεως τοῦ σκάφους. Εἰναι στροβιλοηλεκτρικαὶ, εὐχερεῖς μὲν ἐπὶ πρώτης δύνεως εἰς τὸν χειρισμὸν των, δύσκολοι, δύμως, εἰς τὴν θεμιτέραν γνῶσιν τῆς λειτουργίας των εἰς τὴν κατανόησιν τῶν περιποθούσεων.

Βασικὴ ἐπιστημονικὴ κατάρτισις τῶν προοριζομένων νά εἰσέλθουν εἰς τὸ μηχανοστάσιον τῶν τανκέρς προστατεῖται καὶ ἐκμάθησις πολύμηνος ἐν ὑπηρεσίᾳ θά χρειασθῇ διὰ τὸν ιδιοκόν μας μηχανικούς τοῦ E. N. I. Ισως οἱ τοῦ Πολυτεχνείου ἀπόφοιτοι μηχανολόγοι, καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ μηχανικοί τοῦ B. N. γὰρ εἰναι οἱ μόνοι παρ' ήμιν κατέχοντες τὴν θεωρητικὴν, ἔστω, γνῶσιν τῶν στροβιλοηλεκτρικῶν μηχανῶν.

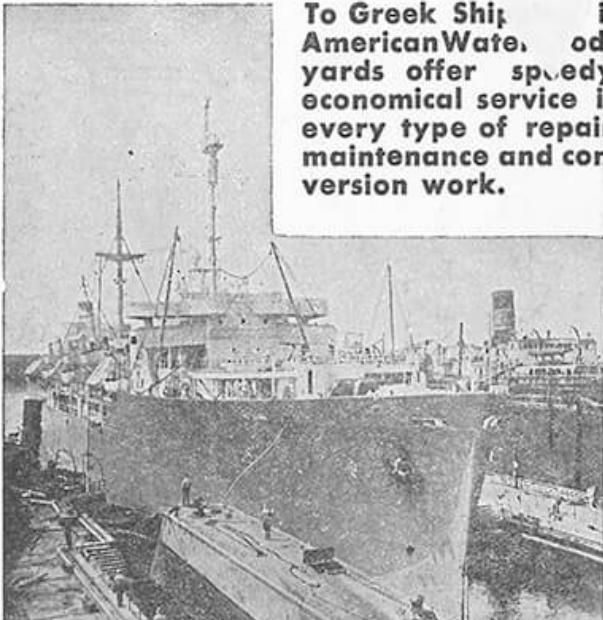
"Ἀλλὰ καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, διὸ ὑποπλοίαρχος κυρίως, πρέπει νά εἰναι ἀπόλυτα εἰδικευμένος εἰς τὰ τῆς φορτώσεως τῶν δεξαμενοπλοίων. Ἡ προϋπηρεσία εἰναι ἀπαραίτητος. Ισως νά χρειασθῇ νά παραμείνῃ ἐπὶ τῶν Ἐλληνικῶν δεξαμενοπλοίων, πλὴν τῶν μηχανικῶν καὶ διὸ Ἀμερικανὸς ὑποπλοίαρχος ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα.

Πάντως, νά μελετηθῇ πρέπει — τὸ ὑπεδείξαμεν καὶ πρὸ μηνῶν — μὲ ιδιαίτεραν δλῶν προσοχὴν τὸ ζήτημα τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν δεξαμενοπλοίων μας. Πρέπει δλοι, Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, νά ἔχουν ὑπ' ὄψιν των, δτὶ εἰμεθα νεοφύτοιστοι εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν τῶν μεταφορῶν. Οι φορτηροί τῶρα πού μάς γνωρίσουν καὶ θὰ ἔχουν φυσικά κάθε ἐπιφύλαξιν διὰ τὰς Ικανότητάς μας εἰς τὴν καλήν περαίωσιν τῆς μεταφορᾶς. Θά εἰναι οὗτοι δύστιστοι εἰς τὴν δροχήν. "Εξετάσεις θλ." ιεν. "Αλλοίμονον ἀν ἀποτύχωμεν.

"Ο, τι τώρα παρέρχεται ἀπαρατήρητον εἰς τὰ «ξαριτικά ἐπίζημια» διὰ τὰ «τάνκερ». Αἱ γνω-

θὰ εἰναι υστερή-

ALWAYS READY TO VE



To Greek Ships in American Waters, odd yards offer speedy, economical service in every type of repair, maintenance and conversion work.

TODD SHIPYARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4, N.Y.

New York, Brooklyn, Hoboken, Charleston, S.C. New Orleans
Galveston Los Angeles, Seattle, Barranquilla, London

σεις περὶ τὸν ἀπόπλουν, ἡ ἄγνοια δὲ τῶν τεχνικῶν λεπτομερεῖῶν περὶ τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν, ἡ περιφρόνησις πρὸς καθιερωμένας ἀρχὰς καλῆς ναυσιπλοΐας, ταχείας μεταφορᾶς, προκειμένου περὶ πετρελαιοφόρων σκαφῶν, θά καταστρέψουν εἰς τὰ πρώτα τῆς θύματα τὴν προσπάθειαν τῆς δημιουργίας διὰ τὴν ομιάν μας μιᾶς καλῆς, ἀποδοτικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων.

Τὰ «τάνκερς» ναυλώνονται κυρίως εἰς χρονοναυλώσεις πολυετεῖς ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταῖρίας πετρελαίων. "Αν δημιουργηθῇ ἡ κακή ἐντύπωσις, δτὶ δὲν ἀποδίδουν τὰ 'Ελληνικά δεξαμενόπλοια ἀπρόσκοπτον τὸ μεταφορικὸν τῶν ἔργων, δυσχέρειαι θά ἀνακύψουν περὶ τὴν ναυλωσίν των. Ναῦλοι κατώτεροι θά προσφέρωνται δι' αὐτὰ, ἐπασφάλιστρα φορτίων, ίσως, νά κληθοῦν τὰ σκάφη νά πληρώσουν, οἱ γνωστοὶ ἀπὸ τὰ φορτηγὰ περιορισμοὶ περὶ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἀσφαλῶν θά ἐπεκταθοῦν καὶ εἰς τὰ τάνκερς.

Εἰσερχόμεθα εἰς ἔνα πεδίον δράσεως, εἰς τὸ διοικούντον τῶν θέσεις των. Αὐτοὶ ἔχουν τὴν εἰδίκευσιν. Θά ἔχουν καὶ τὴν προτίμουν. Πρέπει καὶ τὸ 'Ελληνικὸν δεξαμενόπλοιον νά κερδίσῃ τὴν ἔμπιστοσύνην τῶν ναυλωτῶν, χωρὶς αὐτὴν, δὲν θά σταδιοδρομήσῃ.

* * *

Θά ἀντιμετωπίσῃ τῷρα τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ζήτημα συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν τάνκερς. "Ο, τι εἰς τὰ ξένα πλοῖα ἔχει γίνει ἀποδεκτόν, αὐτὸν καὶ ήμεις θά καθιερώσωμεν. Προϋπόθεσις πάντων η συμφωνία τῶν τε ἑφοτιλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. 'Η σχετικὴ υπουργικὴ ἀπόφασις πρέπει νά τύχῃ τῆς ἐγκρίσεως ἀμφοτέρων. Χωρὶς αὐτὴν δὲν θά προχωρήσωμεν. Οἰδαπήτε διοικητικὴ ἀναταραχὴ ἐπὶ τῶν πλοίων ἐμπόδια θά δημιουργήσῃ κατὰ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων καὶ τὰ ἐμπόδια αὐτὰ ἀκριθῶς πρέπει νά ἀποφύγωμεν. 'Ιδού η σύνθεσις τοῦ πληρώματος ἐνός 'Αμερικανικοῦ τάνκερ T. 2:

Εἰς πλοιαρχοῦ, τέσσαρες ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, εἰς ἀρχιμηχανικὸς καὶ τέσσαρες μηχανικοί. Εἰς ραδιοτηλεγραφῆτης καὶ εἰς ναύληρος. 'Εννέα ναῦλοι. Εἰς φαρμακοποιός. Εἰς ἐπόπτης καταστρώματος καὶ εἰς ἐπὶ τῶν ἀντλιῶν. Τρεῖς λιπανταὶ, τρεῖς θερμαστοὶ καὶ τρεῖς καθαρισταὶ. Εἰς ἀρχιθαλαμητῆρος, εἰς ἀρχιμάγειρος, εἰς θοήθος μαγείρου, δύο θοήθοι καὶ τρεῖς τοῦ θοήθητοῦ προσωπικοῦ. Σύνολον 41.

"Ἐνναντι αὐτῶν τὸ Σουηδικὸν T. 2 ἔχει πλήρωμα 38 καὶ τὸ Νορβηγικὸν 39. 'Επὶ τοῦ τελευταίου ἐπίσταντον καὶ 9 ναυτόπαιδες πρὸς ἑκαταίδευσιν ἑκτὸς συνθέσεως.

"Ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν θὰ στηριχθῇ καὶ η σύνθεσις τῶν ιδικῶν μας τάνκερς. Δὲν πρόκειται η οἰκονομία νά ἐπιζητηθῇ δι' ἑνὸς ή δύο διλιγωτέρων μελῶν εἰς τὸ πλήρωμα εἰς βάρος τῆς ἀποδοτικῆς ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπηρεσίας.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν μισθοδοσίαν, τὸ 'Αμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον ἔχει μηνιαίαν τοιαύτην δολ. 10.643 καὶ ὑπερωρίας δολ. 2400. Τὸ Νορβηγικὸν δολ. 5362 μὲν ὑπερωρίας ὑπολογίζομένας εἰς 10 τοῖς ἔκατον τοῦ διασικοῦ μισθοῦ καὶ τὸ Σουηδικὸν T.2 δολ. 5403, μὲ τὴν αὐτὴν περίποιαν ἀναλογίαν ὑπερωριῶν.

Η ναυπήγησις "τάνκερς",

Πρὸς τὰ 'Αμερικανικὰ ναυπηγεῖα, τὰ προσφερόμενα νά κατασκεύασσον σκάφη μὲ τοχυτάτην παράδοσιν, στρέφονται τῷρα οι ξένοι ἐφοπλισταὶ, μεταξὺ τῶν διοικούντων τῶν πλοίων καὶ 'Ελληνες, διά τὴν ναυπήγησιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Λέγεται, δτὶ δ. κ. 'Ωνάσης ἔκλεισεν ήδη συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ διά τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων τῶν 18 χιλ. τόνων ἔκαστον. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι. Παράδοσις ἀρχὰς τοῦ 1949 ('Ιανουάριον, Φεβρουάριον). Τιμὴ γύρω τῶν 3.500.000 δολ. ἔκαστον.

Στοιχίουν, δέθαια, πολὺ περισσότερον, τὸ διπλάσιον ίσως, αὶ 'Αμερικανικαὶ ναυπηγήσεις. 'Έχουν, δύμας, ὑπὲρ αὐτῶν τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως. Αὐτὸς παίζει πρωτεύοντα ρόλον, προκειμένου μάλιστα διὰ τὰ «τάνκερς».

Τὰ 'Αγγλικὰ ναυπηγεῖα ἀδύνατον νά δεχθοῦν παράδοσιν πρὸ τοῦ 1951. Τὰ 'Αμερικανικὰ προσφέρονται νά παραδόσουν μεγάλα δεξαμενόπλοια ἀντὸς 10μήνου. Τιμὴ κόστους γύρω τῶν 220 δολλαρίων κατά τόνων φορτίου. Λαμβανομένου ύπ' ὄψιν δτὶ τριετῆς ἔκμετάλλευσις ἀφορολόγητος ἐνός δεξαμενοπλοίου ύπό τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους τῶν χρονοναλώσεων, δυνατόν νά ἐπιτρέψῃ τὴν ἀπόσθεσιν τῆς υψηλῆς ἀξίας του κατά τὰ 60 τοῖς ἔκατον, εὐεξήγητος εἰνες η προθυμία τῶν ἐφοπλιστῶν νά πληρώσουν ἀκριβώτερα διὰ τὴν ταχυτέραν ναυπήγησιν του.

Τὰ 'Αγγλικὰ ναυπηγεῖα δέχονται παραγγελίας εἰς τὰς 35 λίρας κατά τόνων φορτίου, μὲ τοὺς γνωστοὺς δρους αὐξήσεως τῆς τιμῆς, ἀναλόγως τῶν κρατούντων ημερομισθίων καὶ τῶν υπερτιμήσεων τῶν ύλικῶν, διά δηξελοκίνητα σκάφη Doxford. Συμβόλαιον δεξαμενοπλοίου 24 χιλ. τόνων φορτίου, μὲ παράδοσιν τῷ 1951, προσεφέρετο πρὸ μηνὸς ἀντὶ 800 χιλ. λιρῶν περίποιαν. Μηχαναὶ Ντήζελ Doxford. Σημαία ὑποχρεωτικῶς 'Αγγλική. Προκειμένου περὶ ξένης σημαίας ιδιμισμα πληρωμῆς τὸ δολλάριον, μὲ τὴν ἐπισημονὴν τιμὴν τῶν 4 δολ. κατά λίραν.

Τὸ 'Αγγλικά ναυπηγεῖα δέχονται παραγγελίας εἰς τὰς 35 λίρας κατά τόνων φορτίου, μὲ τοὺς γνωστοὺς δρους αὐξήσεως τῆς τιμῆς, ἀναλόγως τῶν κρατούντων ημερομισθίων καὶ τῶν υπερτιμήσεων τῶν ύλικῶν, διά δηξελοκίνητα σκάφη Doxford. Συμβόλαιον δεξαμενοπλοίου 24 χιλ. τόνων φορτίου, μὲ παράδοσιν τῷ 1951, προσεφέρετο πρὸ μηνὸς ἀντὶ 800 χιλ. λιρῶν περίποιαν. Μηχαναὶ Ντήζελ Doxford. Σημαία ὑποχρεωτικῶς 'Αγγλική. Προκειμένου περὶ ξένης σημαίας ιδιμισμα πληρωμῆς τὸ δολλάριον, μὲ τὴν ἐπισημονὴν τιμὴν τῶν 4 δολ. κατά λίραν.

Πενταετίαν. Αἱ ὑψηλαι ἀξίαι θὰ ἀποσθεσθοῦν αἰσθητῶς, δῶσε νά πιστεύεται δυνατή καὶ η ἐπιθετική τῆς ἐπιχειρήσεως, δτὸν πλήρως ἀποκατασταθῆται ισορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων.

Τὰ ύψηλὰ ἀσφάλιστρα

'Επιθετούνται τῷρα τὸ 'Ελληνικὸν «Λίμπερτο», σπώς καὶ τὸ Παναμαϊκὸν, μὲ δολλάρια 110 περίποια ημερησίως δι' ἀσφάλιστρα σκάφους, μηχανῆς, ἔξδων ἐκκινήσεως (disbursements) καὶ ναυλου. Εἰνε πολλὰ περισσότερα τῶν δισων πληρώνεται τὸ Νορβηγικὸν καὶ τὸ 'Αγγλικὸν δομούστυπον σκάφος. 'Αμερικανικὸν «Λίμπερτο» ἐλληνικῆς πλοιοτητῆς, ἐναυλώθη προσφάτως εἰς τὸ Λονδίνον μὲ ἀσφάλιστρα ἔξαιρετος χωματλός, γύρω τῶν 3 τοῖς ἔκατον.

"Οταν μετά διημένον διανευθοῦν τὰ συμβόλαια τῶν 'Ελληνικῶν «Λίμπερτος», θὰ κληθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν νά πληρώσουν αἰσθητῶς ηδημένα ἀσφάλιστρα. 'Ισως η ἐπιθέρωνται νά φάσῃ τὰ 150 δολλάρια ημερησίως. Αὐτοὶ αἱ προθέψεις ύπάρχουν διὰ τὰς διαθέσεις τῶν ἀσφαλιστῶν. Τὰ περιστινά χωματλά πρέμια δὲν πρέπειται νά ἔπανωλθοῦν.

Παραπονοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸ ύψηλὸν κόστος διασχειρίσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ σκάφους. Δὲν ἔχουν δόλιον. Τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν φορτηγῶν μας εἰνε ἀνώτερα κάθε ἀλλού ξένου, ἔξαιρουμενον τοῦ 'Αμερικανικοῦ.

Ποίαν, δύμας, προσπάθειαν ὡργανωμένην ἔχουν νά ἐμφανίσουν οἱ διαμαρτυρόμενοι ἐφοπλισταὶ, διὰ νά υποθετασθοῦν τὸ ἔξοδα αὐτά; Διὰ τὴν κακήν, λ. χ., ἀσφαλιστικὴν μεταχείρισιν τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, υπεθύνον εἰνε μόνον οἱ ἐφοπλισταὶ. Αὐτοὶ δὲν ήθελησαν ποτὲ νά ἀντιμετωπίσουν ἀποφασιστικῶς τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ ἔπειτο περίποια τῶν ημερησίων διαπάνων κινήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἀντιπροσωπεύουν τὰ ἀσφαλιστρα καὶ εἰς εἰσφοραὶ εἰς τὰ εἰσιθ. Τὰ κονδύλια αὐτὰ διὰ τὸ 'Αγγλικοῦ σκάφους εἰνε πολὺ διλιγότερα. Διατονά νά μη υποθετασθοῦν καὶ διὰ τὸ ίδιον μας φορτηγόν; 'Ημπορεῖ καὶ πρέπει νά ἀναληφθῇ η προσπάθεια, υπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντως, δτὶ θὰ ἔδεχοντο νά συμμετεῖχον εἰς αὐτὸν δλοι οἱ ἐφοπλισταὶ.

Διερωτώμενοι, δύμας, ὃν εἰνε δυνατή ἡ ἐφοπλιστικὴ συνεργασία. Γνωρίζοντες πρόσωπα καὶ πράγματα, πολὺ τὸ ἀμφιθύρων. Κατόπιν τούτου δὲν θὰ ἔπειτε νά διαμαρτυρώνται οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸ ύψηλὸν κόστος τῆς διασχειρίσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. Εἰνε καὶ αὐτοὶ συνυπεύθυνοι.

Τὰ πετρέλαια

Τὸ ζήτημα τῶν εἰς πετρέλαια «μπῶνκερς» δισημέραι διέντερον ἀνακύπτει. 'Απὸ σήμερον (1 'Ιανουαρίου) τὰ παλαιὰ ἑτήσια συμβόλαια προμηθείας Ἐλληναν καὶ αἱ ἑταῖραι πετρελαίων δὲν ἔδεχθησαν τὴν ἀνανέωσιν τῶν. 'Ελεύθεραι τῷρα δισχεράσεων συμβατικῶν θὰ καθορίζουν αὐταὶ τοὺς πελάτας των, τὰς ἔκάστοτε τιμὰς καὶ τὰς ποσότητας τῶν παρεχομένων «μπῶνκερς».

"Ολοὶ τῷρα οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας, τῶν διοικών η ἔκτασις δὲν ήμπορεῖ ἀκόμη νά προδιαγραφῇ. 'Η κρίσις τῶν πετρελαίων εἰνε παγκόδιμος καὶ ἀγνωστον εἰνε πόσον θὰ διαρκέσῃ. Καὶ ἐντὸι τιμαὶ ἔξοδηρενικαὶ, μαύρης ἀγορᾶς, ἀναφέρονται -40 δολ., τὸν τόνιον - οἱ ναῦλοι οὐδὲ κακὸν ἔθελτιώθησαν.

Δὲν εἰνε ύπόθεσις, δέθαια, στενῶς 'Ελληνική. Οἱ 'Αμερικανοὶ, πάντως, μεταξὺ δλων τῶν ξένων συναδέλφων τῶν, ἐμφανίζονται κατάποτε τὴν προσπικήν. Πολλοὶ ήδη ἐκάλυψαν τὰς ἀνάγκας τῶν. Οἱ Κανδιναῖοι, δύμας, κατὰ κύριον λόγον καὶ οἱ 'Αγγλοί ἐν συνεχείᾳ ἔκδηλων τὰς ἀνησυχίας τῶν καὶ διερωτῶνται κατὰ πόσον θὰ κρατηθοῦν τὰ σκάφη τῶν ἐν κινήσει.

Ἐκπρόσωπος μαῖς τῶν μεγαλυτέρων 'Αμερικανικῶν ἑταιριῶν ἔδηλωσε πρὸ ήμερῶν:

"Τὰ ἀποθέματα, εἰπεν, εἰνε ἐλάχιστα. Προσπαθοῦμεν νά πράξωμεν τὸ καλύτερον, νά διενεργήσωμεν τὴν διανομήν τῶν 'μπῶνκερς' ισοτιμῶς. Δὲν δυνάμεθα, δύμας, νά ἀντιμετωπίσωμεν πληρωρῶν τὴν ζήτησιν, οὔτε καὶ νά προκαθορίσωμεν τὰς τιμάς. Θὰ περικόψωμεν τὰς αἰτουμένας ποσότητας, ἔστω καὶ ἀν εἰνε τοῦτο δυσάρεστον εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους.

"Απὸ τῆς 'Ελληνικῆς πλευρᾶς τὸ ζήτημα εἰνε σοθικώτερον, δι-

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hot Telephone

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

ROOM 206

NEW YORK N.Y.

ότι δέν έχομεν δυστυχώς την δύναμιν νά πιέσωμεν την κατάστασιν. Οι Σκανδιναβοί, χάρις εἰς τὸν μεγάλον στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων των, έχουν στενάς δημιουργησει σχέσεις μὲ τὰς ἑταιρίας τῶν πετρελαίων, οἱ "Αγγλοι" έχουν ίδιά των πετρέλαια, οἱ ἄλλοι ένοι έφοπλισται ἀνήκουν εἰς Κράτη Ισχυρά δύωσήποτε, μὲ μεγάλην ναυτιλίαν καὶ μεγάλην κατανάλωσιν πετρελαίων. "Η Ἑλλάς καὶ η Ναυτιλία τῆς εύρισκονται εἰς μειονεκτικήν θέσιν. "Οταν οἱ ἄλλοι θά έχουν πετρέλαια, τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος θά εἰνε τὸ τελευταῖον εἰς τὴν σειράν, ποὺ θὰ προμηθευθῇ τὰ «μπῶνκερς» του. Χωρὶς νά ύπερθρῆλωμεν τὰ πράγματα, φθούμεθα, δητὶ η Ναυτιλία μας δύντερον θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν κρίσιν. "Ο παροπλισμὸς δὲν ἀποκλείεται. "Ισως κατὰ τὸ ἀρξάμενον ἔτος τὰ πετρέλαια νά εἰνε η ἀχίλλειος πτέρνα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος.

* * *

Μᾶς γράφουν σχετικῶς ὅπο τὴν Νέαν "Υόρκην, δητὶ τὰ πετρέλαια ἔφθασαν εἰς τὰ 4 δολλάρια, ισως καὶ περισσότερον, τὸ Βαρέλιον, ἔναντι τῆς πρὸ μηνῶν τιμῆς τῶν 1.90 δολλαρίων.

Εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ τὰ σκάφη ἔμφορτα πολλάκις κατὰ σωρούς περιψέντων τὰ κέντρα καυσίμα, διὰ νὰ ἀποπλεύσουν. "Εσημειώθησαν περιπτώσεις παρεκκλίσεως ἐκανοτάδων μιλλίων ἀπὸ σκάφη ἀναζητοῦντα εἰς τοὺς διαφόρους σταθμούς τὸ πετρέλαιον.

Πρόκειται, πάντως, περὶ γενικωτέρας, παγκοσμίου, κρίσεως εἰς τὰς τῆς προμηθείας καὶ τῆς διανομῆς ἀνά τὰ κέντρα καταναλώσεως τῶν πετρελαίων. "Η παραγωγὴ ύπεραφθονεῖ, ἐνῷ τὰ μεταφορικά μέσα ἀνεπαρκή εἶνε, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Τὰ διαθέσιμα ἀνά τὸν κόσμον δεξαμενόπλοια εἰνε δλίγα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ζήτησιν, ἔτι δ' ὅλιγάτερα εἰς αὐτὰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας τὰ θαγόνια, τὰ ειδικά διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων πρὸς τοὺς λιμένας καὶ τὰς μεγάλας πόλεις τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Τελευταίων αἱ ἑταιρίεις πετρελαίων μεταφέρουν πετρέλαια ἀπὸ τὸ Τέξας εἰς τὴν Νέαν "Υόρκην μὲ αὐτοκίνητα. Φόδοι διατυποῦνται, δητὶ κρίσιν καυσίμων θὰ ἀντιμετωπίσουν ώρισμέναι περιοχαὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς κατὰ τὸν χειμῶνα.

* * *

Οι καλῶς πληροφορημένοι κύκλοι τῶν Ἀμερικανικῶν ἔταιρων πετρελαίων δὲν προβλέπουν δυνατήν τὴν ἔξοδαλυνσιν τῆς παρούσης δυσκόλου καταστάσεως πρὸ ἔξαμηνος τούλαχιστον, ἀλλὰ καὶ δὲν ἀποδίδουν τὴν σημειουμένην κρίσιν εἰς μόνην τὴν ἔλλειψιν μεταφορικῶν μέσων.

Ἐίναι γεγονός, δητὶ η ἀνώμαλος πολιτική κατάστασις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, οἱ φόδοι μεγαλυτέρων περιπλοκῶν εἰς τὴν Παλαιστίνην καὶ η ἔκ τούτων ἀδυναμία προμηθείας ἐκείθεν πετρελαίων, ύποχρεώνουν τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας νὰ περιορίσουν δύωσήποτε τὴν κατανάλωσιν καὶ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν δημιουργίαν ἀποθεμάτων.

"Ἄς σημειωθῇ, δητὶ δ' ἀγωγὸς τῶν πετρελαίων εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν τελεῖ ύπο τὴν συνεχὴ ἀπειλὴν τοῦ σαμποτάζ ἐκ μέρους τῶν Ἀράβων. "Ηδη ύπάρχουν πληροφορίαι, δητὶ δ' ἀγωγὸς εἰς τινα σημεία ἔδεχθη τὰ πρώτα κρούσματα τοῦ σαμποτάζ. Εἰς δεδουμένην στιγμὴν πιθανόν νά διακοπῇ, λόγῳ διατρήσεων, η λειτουργία του.

Φαίνεται ἀκόμη, δητὶ αἱ μεγάλαι ἑταιρίει πετρελαίων ἐπιδιώκουν νὰ συγκρατήσουν τὴν ἀπίστεύτως ζωηράν ύψωτικήν κίνησιν εἰς τοὺς ναύλους διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν παρεχομένων «μπῶνκερς» εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, ποὺ ναυλώνονται ἀπὸ μικράς ἑταιρίας διώλιστηριών εἰς τὴν Εύρωπην. Εἰς αὐτὰς ἀποδίδεται καὶ η τελευταῖς σημειωθεῖσα ἀνατίμησις τῶν ναύλων.

* * *

"Οπωδήποτε τώρα τὰ σκάφη, τὰ ξένα κυρίως, μεταξὺ τῶν διποίων καὶ τὰ Ἑλληνικά «Λίμπερτς», ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας δύντερος διὰ τὴν ἔξεύρειν τῶν «μπῶνκερς». Τὸ ίδικὸν μας, λ. χ., «Κρήτη», προερχόμενον ἐκ Πλέιτ, κατέφυγε εἰς τὸ Μοντεθέο καὶ ἐπέτυχε τὴν προμήθειαν καταλλήλου καυσίμου ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν τῆς Οὐρουγουάης, διὰ νὰ πλεύσῃ πρὸς τὴν Εύρωπην.

Τὰς Ἀμερικανικὰ εδρίσκονται εἰς πλεονεκτικήν θέσιν. Εἰς τοὺς ἔθνικοὺς τῶν λιμένας ἔξορμήσεως προτιμῶνται. "Έχουν δόλας ἔξασφαλίσει τὰ «μπῶνκερς».

Τώρα ταξιδία συνεχῇ δὲν ήμπορεῖ νά ἀναλάβῃ τὸ Ἑλληνικὸν «Λίμπερτς». Μετά τὸν Ιανουάριον οὐδὲ νά ναυλώθῃ θὰ δύναται, διότι τὸ πετρέλαιον διὰ αὐτὸς εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας ἴσως νά μὴ ἀνευρίσκεται η θὰ εἰνε πολὺ ἀκριβώτεριν ἔναντι τοῦ χορηγούμενου εἰς τὸ Ἀμερικανικόν. Τούναντίον, ναυλώσεις συνε-

χῶν ταξιδίων ἔκλεισθησαν ἀπὸ Ἀμερικανικά σκάφη. Τὰ Ἑλληνικά δέν τὰς ἔδέχθησαν.

Ούτω διαγράφεται η κατάστασις, θάσει τῶν ἔκ Νέας "Υόρκης πληροφοριῶν μας. Τὸ πλέον δύμας δύσκολον σημεῖον τῆς ὑποθέσεως εἰνε η χαλαρά κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ καύσιμα ύψωνονται ραγδαίως, κατά τρόπον ἀνεξήγονον, μυστηριώδη, οἱ χειμερινοὶ μῆνες εἰνε πλήρεις καθυστερήσεων διὰ τὴν ναυσιπλοῖαν καὶ δύμας οἱ ναῦλοι διατηροῦνται εἰς τὰ πρὸ μηνῶν ἐπίπεδα. "Ισως νά εἰνε καὶ κατώτεροι. Ο ναῦλος τῶν 8.15 δολλ. διὰ τὴν Ἀμερικήν ή τὸ Ρόττερνταμ, λαμβανομένων ύπ' ὅψιν τῶν νέων τιμῶν τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν χειμερινῶν καθυστερήσεων, θὰ ἔπειτε νά εἰνε κατά 2.50 δολλάρια ἀνάτερος, ἵνα τὰ σκάφη ἀποκομίσουν τὴν ἀπόδοσιν τῶν θερινῶν των ταξιδίων.

Αὐτά διὰ τοὺς πιστεύοντας εἰς τὸν εὔκολον δρόμον τῶν κερδῶν. "Η ναυτική ἐπιχείρησις μυρίας δσας περικλείει ἀπροβλέπτους περιπτείας. Μία ἀπὸ αὐτὰς εἰνε τώρα καὶ τὰ πετρέλαια.

Διὰ τὸν κ. Κιζάνην

Ο κ. Π. Καλλιμανόπουλος, μετά τὰς τόσας ὑπεκφυγάς, ἐπλήρωσε τέλος τὴν εἰσφοράν του εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως διὰ τὸ ἔνα μόνον «Λίμπερτ», αὐτὸς παρέλαβεν ἀπὸ τὰ 14 πρῶτα, ἔτοιμον, ἐπανδρωμένον.

'Οφειλει, δμως, ἀκόμη δύναταις λιρῶν διὰ τὰ τέσσαρα ὑπόλοιπα σκάφη του, καθὼς καὶ μερικάς χιλιάδας δολλαρίων εἰς τὴν κρατικήν διασχέριστον τῶν 14 «Λίμπερτ», κατά σχετικήν θεούσιαν τοῦ ἔλεγκτοῦ Πλοιάρχου τοῦ Β. Ν. κ. Μπουζάνη. Δὲν ἥμπορει δ. κ. Καλλιμανόπουλος νά ἀμφισβητήσῃ τὴν ύποχρέωσίν του αὐτήν.

Μάρτυρες τῆς συμφωνίας διὰ τὴν καταβολὴν 500 λιρῶν κατὰ «Λίμπερτ» εἰνε δόλοι οἱ ἀφοπλισταὶ τῆς Νέας "Υόρκης, πλήν δ' αὐτῶν, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ δ. κ. Αθραάμ καὶ δ. κ. Σκαρπέτης. Διὰ νά εἰμεθα, μάλιστα, περισσότερον ἀκριβεῖς, αὐτός δ. κ. Καλλιμανόπουλος, ὑπὸ τὸ κράτος προσκαίρου δυστυχῶς ἐνθουσιασμοῦ, προέτεινε τὴν εἰσφοράν τῶν 500 λιρῶν διὰ τὰ 86 «Λίμπερτ». 'Ελημονήσης τὴν πρότασίν του ἔκεινην, δταν αἰσίως ἔξησφαλίσθησαν διὰ τὴν «Ἐλληνικήν» τὰ πέντε...

"Ἔχει, δμως, καὶ τὴν ἔξηγήσιν της η καθυστερημένη προθυμία τοῦ δ. κ. Καλλιμανοπούλου. Θὰ τὴν ἀποκαλύψωμεν, διότι η ἀλήθεια δὲν βλάπτει. "Ἐχυπηρετεῖ τὴν γνῶσιν προσώπων καὶ πραγμάτων.

Ο κ. Καλλιμανόπουλος, δ γνωρίσας τὴν κρατικήν εύνοιαν περισσότερον κάθη ἄλλους ἀφοπλιστοῦ, ἔχει προναυλώσει μὲ δρους ἔξαιρετικά συμφέροντας, τὰ καλλίτερα πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων. "Ἀποδίδουν πολλά, ὑπεραρκετά. Αἱ περιληπτικαὶ τῶν εἰσφέροντας, τὰ καλλίτερα πλοῖα τῶν ταξιδίων των εἰνε ἰκανοποιητικώταται.

Αὐτά τὰ σκάφη ἐπιδιώκει δ. κ. Καλλιμανόπουλος, πάσῃ θυσίᾳ καὶ εἰς οἰανδήποτε τιμὴν νά τὰ ἀγοράσῃ κατὰ τὴν δημοπρασίαν. Εἰνε πολύτιμα ἐργαλεῖα, χρυσοφόρα. Διότι δύμας προβλέπει οὗτος διὰ ζητηθῆ ἀπὸ τὸ υπουργεῖον, πρὸ πάσης ἀποδοχῆς τῆς προσφορᾶς του, η ὁφειλομένη εἰσφορά εἰς τὴν ναυτικήν ἐκπταίδευσιν, οπεύδει νά ἔμφανισθῇ πρόθυμος, ἔστω καὶ μετά ἔτος, ἀφ' διπολέλαβε τὰ «Λίμπερτ».

Πάντως, πρέπει νά κατατέθῃ δ. κ. Καλλιμανόπουλος καὶ τὰς διπολίτους 2 χιλιάδας λιρῶν. Τὰς ὁφείλει. 'Ο κ. 'Αθραάμ καὶ δ. κ. Σκαρπέτης, δπως καὶ δ γράφων τὴν στήλην αὐτήν, θὰ τὸ θεούσιον ἐν ἀνάγκῃ ἐπὶ τῷ λόγῳ τῆς τιμῆς των. Δὲν θὰ τὸ ἀρνηθοῦν.

Δὲν ἐπιτρέπεται νά διαφύγῃ δ. κ. Καλλιμανόπουλος τῆς ύποχρέωσεως του αὐτῆς. Εἰνε τὰ ἐλάχιστα τῶν δσων αὐτός, ἐκμετάλλευμένος ἔγγυτερα τὰς ἔθνικάς μεταφοράς καὶ τὰ κρατικά πλοῖα, ὁφείλει νά εἰσφέρει εἰς τὴν γενικῶταν ἀνάγκην.

Ο κ. Κιζάνης δς ἀναλάβῃ, τὸ παρακαλοῦν, τὸ σχαρι ἔργον νά ύπενθυμίσῃ τοῦ πρὸ τὸν εἴπισμονα κ. Καλλιμανόπουλον, πρὶν διανογούν αἱ προσφοραὶ διὰ τὰ κρατικά σκάφη.

"Ἄς προσέξῃ, ἐπίσης, δ. κ. Κιζάνης, τὰς προσφοράς αὐτάς. Τὰ πλοῖα ποὺ ἐκμετάλλευται τώρα η «Ἐλληνική», λόγῳ χρονοναλώσεως, εἰνε ὑπὲρ καὶ τὴν διεθνῆ τῶν δέξιαν τὰ καταλλήλοτερα διὰ τὴν γραμμήν Κόντινεντ — Μεσογείου. "Ως τοιαῦτα δέξιον πολλά. Νά πλρωθοῦν πρέπει ἀναλόγως μὲ τὴν σημειωτὴν τῶν ἀπόδοσιν. "Η αὐριανή θὰ εἰνε καλλιτέρα. "Ἄς διαπιστωθοῦν αἱ ἀποδοσίεις αὐταὶ πρὶν δ γίνουν δεκταὶ αἱ προσφοραὶ. "Υποδεικύομεν τ' ἀνωτέρω, θάσει τοιχείων ἀδιαβλήτων καὶ ἔχοντες σαφῆ γνῶσιν τῆς πραγματικότητος. Μία σχετική ἔρευνα θὰ τὰ διαπιστώσῃ.

ALEXANDRIA (EGYPT)

GREG. A. CACOMANOLIS

Established 1902 — Cables «GRENOLIS»

STEAMSHIP AGENT,
BROKER AND CHARTERER

ALEXANDRIA

16, Mohamed Aly Square P.O.Box. 400

THE EASTERN SHIPPING & TRADING CO LTD

"E.S.T.A."

Μέγαρον Ἐμπορικῆς Τραπέζης
Δ. Γούναρη 3.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

*Αριθμός γραφείου 8. Τηλέφωνον 45—429 ΠΕΙΡΑΙΑ
Τηλεγραφική διεύθυνσις : ESTA—PIRAEUS

Πρακτορεύσεις, γανιώσεις, ἀγοραπωλησία, ἀντιπροσωπεία, ἀνθρακεύσεις ἀτμοπλοίων καὶ πάσα ἐν γένει ναυτική ἔργασία.

Πράκτορες τῆς ORIENTAL NAVIGATION Co LTD

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ".

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

293 πλοϊα, 1.219.384 τόννων γκρός

Συμφώνως πρός τὴν τελευταίαν στατιστικήν, τὴν καταρισθεῖσαν ὑπὸ τῆς ιδιαιτέρας ὑπηρεσίας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ δημοσιευθεῖσαν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Οκτωβρίου 1947, ἡ ἀτιμήσης Ναυτιλία μας περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ γ' τομήν τοῦ ἀπελθόντος ἔτους:

276 πλοϊα 1.206.580 τ. γκρός

Κατὰ τὸ ἔκπτο διαφεύγουν τέταρτον τομήν τοῦ ἔτους ἐσημειώθησαν αἱ κατωτέρῳ μεταβολαί:

Πρὸς εἰς τέτην σαν τὰ μικρὰ φορτηγά «Παναγιώτης Ν.» 601 τόν. γκρός (ψυγείον), «Κόκκινας 660 τ. γκρός (ψυγείον), «Ξάνθη» 674 τόν. γκρός (τάνκερ), «Οὐρανός» 888 τ. γκρός, καθὼς καὶ τὰ ὑψηλάστατα τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγά «Δημητρία Α. Κυδωνίεζ» 4862 τ. γκρός καὶ «Θασοειδής» 2865 τ. γκρός (θὰ μετονομασθῇ «Θεοκόνταρος»), ἥτοι 6 σκάφη 10.570 τόννων γκρός.

Προσετέθησαν, ἐπίσης, τὰ μικρὰ ἐπιβατηγά «Ιόνιον» 661 τ., «Καδίω» 1.039 τ. καὶ «Πατρίς» 889, ἥτοι 3 σκάφη 2.589 τόν. γκρός, τὰ ναυαγοσώστηκαν «Ἀγέρωχος» καὶ «Ἀλκμήνης» 946 τ. γκρός ἔκαστον, ἥτοι 2 σκάφη 1.892 τόν. γκρός, καθὼς καὶ ἔτερα 7 πλοῖα (μέτω τῶν 500 τόννων γκρός ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 2.396 τόννων γκρός (ἥτοι τὰ ἄπαντα) «Ἄγιος Γεώργιος», «Κρήτη», «Δέλων», «Μέτσοβον», «Πλαστή», «Ρούπελ» καὶ «Τιτάνος».

Οὕτω, προσετέθησαν συνολικῶς εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας 18 πλοῖα, 17.447 τόννων γκρός.

Διεγόμενη ἡ ἀπό τὸ πωλήθεν τὸ πωλήθεν τὸν Φινλανδὸν φορτηγὸν «Δημητρία» 4.643 τ. γκρός καὶ οὗτον ἡ καθαρὰ προσθήκη τοῦ δ'. τομήν τοῦ ἀνῆλθεν εἰς 17 πλοῖα 12.804 τόν. γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ἑπάκονταν ὡς ἀνοι δύναμιν εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τομήν τοῦ, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαυτὴν ἀπό:

Πλοϊα 293 τ. γκρός 1.219.384

Ἡ δὲ σύνθετης τῆς ἀνωτέρῳ χωρητικότητος μας κατὰ κατηγορίας πλοίων ἐμφανίζεται ὡς κάτωθι:

Τόποι Πλοίων	Πλοϊα	T. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυτιγήσεως	119	437.042
» «Λίμπερτος»	97	697.710
» τύπον «Κρίδης»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια	4	16.344
Υπεροχεάντια	1	16.991
Ἐπιβατηγά	13	21.217
Διάφορα	57	22.453

* Σύνολον 293 1.219.384

Ἄξει δέ την ἑταῖρην νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἡ ἀπελευθέρωσις μᾶς εἶχε μὲ 120 πλοῖα 503.775 τ. γκρός, ἐκ τῶν δύοιον τὰ φορτηγά μας (συμπεριλαμβανομένων καὶ 2 δεξαμενοπλοίων), ἀνήρχοντο μόνον εἰς 116, χωρητικότητος 480.475 τ. γκρός, τὰ δὲ ἐπιβατηγά εἰς 3 μόνον, χωρητικότητος 6.309 τ. γκρός. Τὸ ἔπειρον ἥτο τὸ ὑπεροχεάντιον «Νέα Εὔλας» 16.991 τόννων γκρός.

Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1939, ὅτε ἐκηρύχθη ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος, εὑρέθημεν μὲν Ἐμπορικὴ Ναυτιλία μάς ἀναρρέπεται ἀνέκαθεν εἰς τὴν φορτηγὸν χωρητικότητα, θὰ παραθέσωμεν κατωτέρῳ ἐνδιαφέροντα πίνακα, διτὶ δεικνύεται τὴν κατανομὴν εἰς μεγέθη τῆς σημερινῆς μας φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀπότοιχον παρ' ἡμῶν κατεχόμενην τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1938, ἥτοι τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους:

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1939 ἀπὸ 580 τ. γκρός 1.819.872

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1938 ἀπὸ 602 τ. γκρός 1.874.621

Ἐπειδὴ ὁ κύριος ὅγκος τῆς Ναυτιλίας μας ἀναρρέπεται ἀνέκαθεν εἰς τὴν φορτηγὸν χωρητικότητα, θὰ παραθέσωμεν κατωτέρῳ ἐνδιαφέροντα πίνακα, διτὶ δεικνύεται τὴν κατανομὴν εἰς μεγέθη τῆς σημερινῆς μας φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀπότοιχον παρ' ἡμῶν κατεχόμενην τὸν Δεκεμβρίου τοῦ 1938, ἥτοι τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους:

Μεγέθη	Δεκέμβριος 1938			Δεκέμβριος 1938		
	A) π	T. γκρός	ο) π	A) π	T. γκρός	ο) π
Κάτω τῶν 1000 τ.	18	7.352	0.7	59	27.515	1.5
1000—1999 τ.	13	20.519	1.8	53	77.517	4.4
2000—2999 τ.	11	25.662	2.3	38	92.816	5.3
3000—3999 τ.	16	58.402	5	95	340.870	19.3
4000—4999 τ.	30	136.265	11.7	135	609.033	34.6
5000 τ. καὶ ἀνω	134	910.523	78.5	108	614.612	34.9

Σύνολον 222 1.158.723 100 488 1.762.363 100

Τὰ σημερινά πάντα ἀπὸ τὸν ἀνωτέρῳ συγκριτικὸν πίνακα εἶνε ἔκδηλα καὶ ζαρωτηριστικά.

Δὲν ὑπεροχούμενον μόνον τὴν κατανομὴν μας φορτηγοῦ χωρητικότητος κατὰ 600.000 τόννων γκρός καὶ πλέον, ἀλλ' ἔχομεν ὑποστῆ καὶ μάλιστα παραμιτικὴν ἀνατροπὴν, εἰς τὴν ἀναλογίαν τῆς κατανομῆς εἰς τὰ διάφορα μεγέθη. Οὕτω, ἐνῷ τῷ 1938 τὰ 11.2 οἱ τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος (ἥτοι 150 πλοῖα, 197.848 τ. γκρός) ἀνεφέροντο εἰς σκάφη κάτω τῶν 3000 τόννων γκρός, δηλαδὴ εἰς φορτηγά Μεσογειακά ἡ καὶ ἔκτεινοντα τοὺς

* Ἀπὸ τὸ ἀνωτέρῳ σύνολον δέοντα νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τὸν Δεκεμβρίου προσκροῦσαν ἐπὶ νάρκης καὶ βυθισθέν «Λίμπερτος» *Καλλλόπτη*, 7.176 τόννων γκρός (1943).

πλόας τῶν εἰς Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ, σήμερον δὲν ἔχομεν ἀπὸ τὴν κατηγορίαν τεύτην, εἰμὶ μόνον 42 πλοῖα, 53.533 τ. γκρός, καλύπτοντα τὰ 4.8 οἱ μόνον τῆς σημερινῆς μας φορτηγοῦ χωρητικότητος.

Τὴν κατηγορίαν ἀφ' ἔτερου τῶν μετρίου μεγέθους ὀπεανοπόρων φορτηγῶν μας (τῶν 3000—5000 τ. γκρός), ἡ διπλαὶ τῷ 1938 περιελάμβανε 230 φορτηγά 949.903 τ. γκρός καὶ ἐκάλυπτε τὰ 53.9 οἱ τῆς φορτηγοῦ μας χωρητικότητος, κατέπεσεν ἡδη εἰς τὰ 46 φορτηγά, 194.667 τόν. γκρός, καλύπτοντα ποσοστὸν 16.7 οἱ μόνον τῆς σημερινῆς μας φορτηγοῦ χωρητικότητος.

Ἀντιθέτως, ἡ κατηγορία τῶν μεγάλων ὀπεανοπόρων φορτηγῶν μας (5.000 τόν. γκρός καὶ ἀνω ἔκαστον), ἡδη τῷ 1938 περιελάμβανε 108 φορτηγά 614.612 τ. γκρός καὶ ἐκάλυπτε ποσοστὸν 34.9 οἱ ἐπὶ τῆς τότε φορτηγοῦ μας χωρητικότητος, σημειώντα σήμερον μὲ 134 φορτηγά, 910.523 τ. γκρός καὶ καλύπτει τὰ 78.5 οἱ τῆς σημερινῆς μας φορτηγοῦ χωρητικότητος. Ἐμφανής, δηλαδὴ, καθίσταται ἡ μονόπλευρος ἀφ' ἐνὸς αὐξησης τῆς φορτηγοῦ μας χωρητικότητος εἰς σκάφη μεγάλων μεγέθους, προελθούσα καρίως ἀπὸ τὴν προσθήκην τῶν 100 «Λίμπερτος» κατὰ τὰς ἀφάνες τοῦ π. ἐπ. καὶ ἡ ἀνάγκη ἀφ' ἔτερου, διπλωσίαν μὲ μεῖζον δραστηριότητα εἰς τὴν ἀνασυγχρότησην καὶ τῆς ζωτικῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας κατηγορίας τῶν μικροτέρουν μεγέθους φορτηγῶν σκαφῶν, τοῦ κλάδου τῶν Μεσογειακῶν.

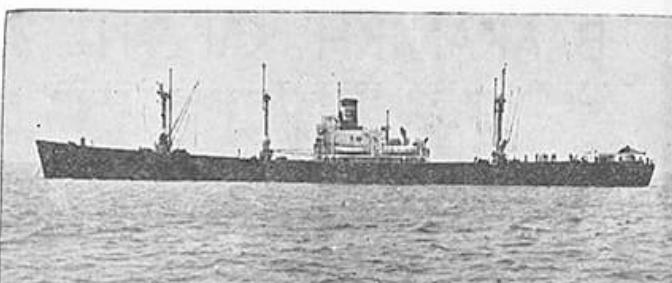
Τὰ ὑπὸ παναματίκην σημαῖαν

Πέραν δύως τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκαφῶν, κατέχει ἡ Ναυτιλία μας καὶ μίαν σεβαστὴν χωρητικότηταν ὑπὸ διαφόρων ἔνεσιν σημαῖας. Ἐξ αὐτῶν περιλαμβάνομεν συνήθως εἰς τὰς στατιστικὰς μας τὰ ἔλληνας ιδιοτητίσις σκάφη, τὰ τελοῦντα ὑπὸ τὰς σημαῖας τοῦ Παναμᾶ καὶ

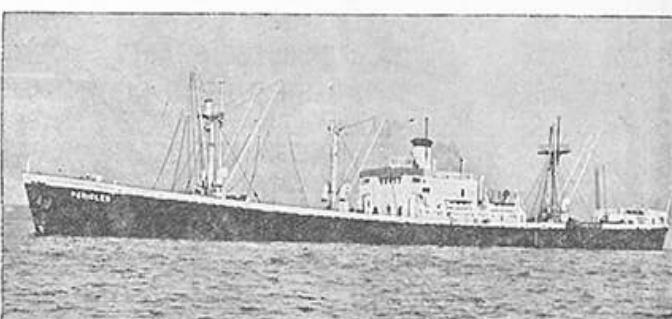
ΠΩΣ ΤΑ ΚΑΝΑΜΕ ΑΓΝΩΡΙΣΤΑ



Τὸ «Λίμπερτος» «Στάθης Ι. Γιάνναγα» τῶν κ. κ. Μιχ. Κουλούκουντη καὶ Ἀνδριανοπούλου.



Τὸ «Λίμπερτος» «Κάστωρ» τοῦ κ. Γράτσου.



Τὸ «Λίμπερτος» «Περιπλήξ» τοῦ κ. Βεργωτῆ.

τῆς Χονδρίας, διόπι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀπασχολοῦν σχεδὸν ἐξ ὅλοκλήρου Ἑλληνικὰ πληρώματα.

Εις τὸ τέλος τοῦ γ'. τοιμήνου τοῦ 1947 εἰχομεν ύπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαῖαν:

" 168 πλοιά 659.372 τ. γκρός

Προσετέθησαν, διαρκούντος τοῦ δ'. τοιμήνου τὰ φρεγγά «Αρτόγυρος 5531 τ. γυρός, «Γλύκαρος 6348 τ., «Εσσαντόρος 5107 τ., «Κέφαλος 3804 τ., «Μερίντανας 4995 τ., «Μαρία Γ.» 3326 τ., «Πέρωνας 5686 τ. καὶ «Σάντουτζες 2606 τ., ήσαν ἐν συνόλῳ 8 φρεγγά, 37.403 τ. γυρός.

Προσετέθη σαν άκομή εἰς τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν 2 «Λίμπερτος» 14386 τ. γκρός («Ἐντερόπαχος» καὶ «Σάντα «Αννα», τὸ δεξιωτό πλοκὸν «Κάπταιν Θέλλα» 5771 τ. γκρός, τὸ μεζόν φροτηρὸν «Εκατίνα» 892 τ. γκρός καὶ τὸ μεταφρεδὸν ἀπὸ τῆς Χονδουρίης εἰς τὴν Παναμαϊκὴν ψηφοδεκάτην «Πλωτεύς» (εκ «Πλωτῶν Αθηνῶν») 7783 τ. γκρός. Προσετέθησαν δηλαδὴ κατὰ τὸ μὲν ἀνακοπότεσσιν τριμηνὸν εἰς τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν 13 ἐν δῷφ σκάφῃ, χωρητικότητος 66 235 τόν. γκρός.

Παφαλήνως, ὅμως, διεγράφησαν 6 σκάφη 17.302 τ. γκρός, ήτοι τὸ δεξαμενόλογον «Ἀρτεμίς» 6599 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Ἰταλούς, τὰ φορτηγά «Ἐλλεν» 2117 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Κνεζούς, «Μαΐρη ὁρ «Ἀθένης» 1537 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Ἰνδούς καὶ «Πριμασίστα» 6027 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Ἰταλούς, καθὼς καὶ τὰ δύο μικρά πλοῖα «Ἐνδιάλια» 771 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Ἀρμενίας καὶ «Οὐρανία» 251 τ. γκρός, πωλήθην εἰς Αίγυπτιον. Προηῆθην ωὕτο μία καυθαρά ἐπὶ πλέον διαφορὰ ἀπὸ 7 πλοῖα, 48.933 τ. γκρός, ήτις, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ὥς ἄνω δύναμιν κατὰ τὴν Ἡρᾶ Οἰκουμένην, μᾶς δίδει ομηρώνην τοιώτην ἀπό :

175 πλοία 708.305 τ. γκρός
Η σύνθεσις της χωρητικότητος ταύτης κατά κατηγορίας πλοίων έμ-

Φορτηγά προπολ.	ναυπηγήσεως	66 τ.	γυρός	312.683
»	«Άιμπερτιν»	34 »	»	244.407
»	«Βίζιονς»	1 »	»	7.604
Δεξαμενόπλοια		8 »	»	50.662
Υπεροχέανα		3 »	»	27.582
Έπιβατηγά		6 »	»	26.453
Διάφορα		57 »	»	38.914

Τὰ Ἀπὸ σαμάκην Χειρόπεδα

Τα ἑλληνικής ιδεοτυπίας ίδια την σημαντικότερη πόλη της Χανδαύρας σταθμάνει με την επιφύλαξη της αρχαιότητας.

Κατηγορίαι πλοίων

138.448 τ. γηρός. Διαρκούντος τοῦ τελευτάριον τριμήνου τοῦ ἔτους προσετέθη τὸ φροτηγὸν «Μαρία» 5.686 τ. γηρός, διπερ. ὅμως, ἐνα μῆνα δραδύτερον, προσήσαξεν εἰς τὸ ποταμὸν Σέλνη καὶ ἐγκατελεῖθη, καπὲν εἰς δύο, διεγδάφη δὲ τὸ ὑπερωκάπιον «Πόλις τῶν Ἀθηνῶν» 7783 τ. γηρός; διότι πολλήν εἰς ἔτεσσιν «Ἐλλήνας, μετεφεύθη ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Χονδρίδας εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Τοὔντοτε δόπιος ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ Χονδρίδην σημαίαν ἐλληνικῆς πλαισιοτησίας παρουσιάζεται σήμερον μὲ:

19 πλοΐα 130.665 τ. γκρδς

Mia ἐνδιαφέρουσα σύγκρισις

"Οσον άφορε την σύνθεσην και τας διαικιμάνσεις της ύπο ελληνικήν Ιδιοκτησίαν χωρητικότητος, της τελούσης ύπο τας τρεις ώς άνω σημαίας, είναι ένδιαφέροντα ή σύγχρονις μεταξύ δευτέρου και πρώτου έξαμηνον του 1947. Οπως, ή δύναις των τριών όμου σημαῶν ἐφαγματοποιήσε κατά τη διάρκειαν το δευτέρου έξαμηνον μέλαν αὔξησην κατά 42 πλοιά και 116.936 τόν. γκρός, κατανεμομένη ώς έξι:

Σημαῖαι	Πλοιά	Τὸν. γραῦς
Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν	+ 23	— 463
Διὰ τὴν Παναμαϊκὴν	+ 20	+125.182
Διὰ τὴν Χονδυραϊκὴν	— 1	— 7.783

Καθαρὰ αὐξήσους + 42 +116.936
 Συφῶς προσύπτει, διό νέπολη τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλία μας ηγέρθη μὲν κατά 23 σκάφη, λόγῳ δύος τοῦ ναυαγίου καὶ τῆς πολιήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς ἀριθμοῦ τινὸς μεγάλων φορτηγῶν της, ἐνεφανίσθη εἰς τὸ πέλος Δεσκεμβρίου μεωνιών, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, κατά 463 τ. γυρδῶν; ἀντιθέτως πρὸς τὴν Παναμαϊκήν, ητὶς ἐπραγματοποίησε θευτὴν αὔξησην κατά 20 σκάφη καὶ κατά 125.182 τ. γυρδῶν ἐν δόλῳ, ἔναντι τῆς ὑπαρχούσης κατά τὴν Ἰονίων π. ἔ. δυνάμεως τῆς.

Αφ' έτερου, ό κατωτέρῳ πίναξ δεινώνει την σημερινήν χωρητικότητά μας ώπο την Κρανύλευκον και ώπο τάς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Χονδόνδρας και τὴν κατανομὴν αὐτῆς κατὰ κατηγορίας πλοίων. Είνε χαρακτηριστικοί οἱ ἀριθμοί διὰ τὰ «Δίμπτερτζες» και διὰ τὰ δεξιαινόντα Οὔτω, τὰ ὥληντης πλοϊκοτήσις «Δίμπτερτζες» ἀνέρχονται εἰς 149, συνολικῆς χωρητικότητος 1.071.644 τ. γκρός και τὰ δεξαιενόντα εἰς 12, χωρητικότητος 67.006 τ. γκρός, ἐξ ὧν ώπο την Κρανύλευκον είνε 97 «Δίμπτερτζες» 697.710 τ. γκρός και 4 μόνον δεξαιενόντα, 16.344 τόνων γκρός. «Ηδη δῆμος μὲ τὴν ἀγορὰν τῶν 7 ώπο παραλαβὴν δεξαιενόντων, τύπου «Ε. 2», ἡ εἰς τάνκερς χωρητικότης μας θὰ ἐποχθῇ κατὰ 73.000 τ. γκρός εἰσεῖται.

Παναμαϊκά		Χονδρικά		ΣΥΝΟΛΟΝ	
Πλοΐα	T. γραδός	Πλοΐα	T. γραδός	Πλοΐα	T. γραδός
66	312.683	1	1.138	186	750.863
34	244.407	18	129.527	149	1.071.644
1	7.604	—	—	1	7.604
—	—	—	—	2	7.627
8	50.662	—	—	12	67.006
3	27.582	—	—	4	44.573
6	26.453	—	—	19	47.670
57	38.914	—	—	114	61.367
—	—	—	—	—	—
175	708.305	19	130.665	487	2.058.354

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ Α.Ε.

Ίδρυθείσα τῷ 1934, Συνέχεια τῆς Ἐτ. Φ. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ, ίδρ. τῷ 1926

Ναυτικοί Πράκτιορες, Διαχειριστέαι ἀποΜεσίται Ναυλώσεων, Αγοραπωλησιῶν, Ασφαλίσεων

·Αδελφός Οίκος ἐν Λονδίνω:

Γενικοί Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι:

AMÉRIKAN PRESIDENT LINES, SAN FRANCISCO
DAMPSKIBESSELSKABET "TORM," COPENHAGEN,
HARRIS & DIXON Ltd LONDON
ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
Σ. ΕΛΛΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ: 8 - ΗΛΙΟΝ/Α

Πάρε φύσεως χαυτίλιακαι και ἀσφαλιστικαι ἐργασίαι.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Μεγ. Βρετανίας 8 Τηλέφ. 41.968, 41747. Τηλεγραφ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 'Ελευθερίου Βενιζέλου 19. Τηλέφ. 27.56. Τηλέγρ.: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ». Αντιπρόσωποι είς δόλως των «Ελληνικούς Λιμένας

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΙ ΓΙΓΑΝΤΕΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Συνεχίζων τὴν ἐπὶ τῆς βιομηχανίας ὑποπροϊόντων ἀλείας διατριβήν μου, θὰ συμπληρώσω σήμερον ταύτην, περιγράφων ὑπὸ τὸν ὡς ἄνω τίτλον καὶ ἄλλα μεγάλη ψάρια, κάτη καὶ χελώνας θαλάσσης, ποὺ ἀποτελοῦν τὴν καταλληλότεραν πρᾶξην βιομηχανοποίησιν πρώτην ὥλην.

Ἡ μεγάλη ἐνδιάμεση ἵχθυσαν διὰ τὴν πτυχήν φορίαν, λιπασμάτων διὰ τὴν γεωργίαν, ἰχθυελαῖον διὰ τὰς πολλαπλὰς βιομηχανίας, δερμάτων, ὡς καὶ τόσων ἄλλων πρότων ὥλην, ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἡγάγασε τὸν διαφόρων λαούς, πλουσίους καὶ πτωχούς, νῦν ἐποκόνδυνον πρὸς προσαγάγον τὴν ἀλειτηρίαν τῶν βιομηχανίαν εἰς τὸν ἀνάπτουσαν βαθύμον, ίδιᾳ δὲ τὴν ἐπὶ τῆς μεγάλης ἀλείας δημιουργηθεῖσαν τεραστίαν βιομηχανίαν ὑποπροϊόντων, πρὸς Ιανουποίησιν τῶν καθημερινῶν αὐξανοῦσῶν ἀναγκῶν των.

Ἐίναι τοιάντα ἡ σπουδὴ καὶ ἡ ἀνὴ τὸν κόσμον κίνησε, γύρω ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν ταύτην, ὃστε δὲν εἰναι ὑπερβολὴ γὰρ εἴτε κανές, ὅτι εἰς λίαν προσερχόμενοι μέλλον οἱ κλάδος οὗτος, ὡς οἰκονομικός παράγων, θὰ ὑποκείσῃ καὶ τὸν κλάδον τῆς βρωσίου ἀλείας ἀδύη, ποὺ διερεύεται ἐν τούτοις ἀναπόδητος. Τὰ ἐπὶ τῶν διαφόρων χωρῶν παραδείγματα εἰναι ὄντως διαφωτιστικά.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν της, ἡ Μεγάλη Βρεταννία ὑπερβολὴ νὰ μετατρέψῃ πολλὰ ἐπὶ τῶν πλοίων της, ίδιᾳ δὲ τὰ ἐπὶ τοῦ πολεμικοῦ τῆς στόλου ἀχρηστεύεται βοηθητικά, εἰς πλωτά ἐργοστάσια καὶ εἰς ψυγεία. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἔχομεν εἰς πλουσίας ἀλειτηρίας περιοχάς, δύον μαρούν καὶ ἀνεργίσκονται καὶ καθ' ὅλας ἀδιαφορίας τοῦ ἔτους τὰς ἐποχάς. Τὸ ἀλείαν, σύμφωνα μὲ τὴν κατηγορίαν τῶν ἰχθύων εἰς ἣν ἀνήκει, βιομηχανοποεῖται ἐπὶ τῶν πλοίων μετατρεπόμενον εἰς διάφορα ὑποπροϊόντα ἢ κονσερβο, ποτίστα, ἢ ἐναποθηκεύεται εἰς τὰ ἐπὶ τούτῳ ψυγεία, ὅπου δύναται νὰ συντηρηθῇ ἐπὶ μῆνας ὀλοκλήρους καὶ εἰς ποσόντας 150—200 τόνων.

Ἡ Γαλλία ναυπηγεῖ πυρετωδῶς πενήντα μεγάλα ἀλειτηρά, ἀνα τῶν γλίνιον τόνων, τοῦ πλέον συγχρονισμένου τύπου, ποὺς τὸν αὐτὸν σποτόν. Τὸ πρόγραμμα τῶν ναυπηγήσοντων περιλαμβάνει καὶ τὴν κατασκευὴν μηχανῶν πλοίων ἐργοστασίων, τὰ δύον προσώπων νὰ δράσουν εἰς τὰς ἀλείας Γαλλικάς ἀποκλιτά. Τὰ ίδια συμβαίνουν καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν, δην αὐτὰ τὰ ἀλείαν ναυπηγήσεις εἰναι σημαντικότατα.

Ἐπειδὴ συνέπεται νὰ μεταδώσω παρομοίας πληροφορίας καὶ εἰς προηγούμενα σημειώματά μου, διὰ γὰρ μὴ νομισθῆ, δην αἱ εἰδήσεις μου εἰναι ἀναμέσημα παλαιῶν τῆς αὐτῆς φύσεως, δρεῖτο νὰ ἀναφέρω, δην ἀποστὰ ταύτας ἀπὸ τὰ τελευταῖα ἔντα περιοδικά καὶ συγγράμματα περὶ ἀλείας καὶ τῶν παρεμφερῶν πρὸς αὐτὴν βιομηχανῶν. Οὕτω, αἱ ἀνὰ τὰς διαφόρους χωρῶν ναυπηγήσεις ἀλειτηρῶν πλοίων, δὲν παρουσιάζουν γένον πρόγραμμα, ἀλλ' ἀποτελοῦν συνέχιον τὸν στόλον. Κάθε μῆνα ἀθρόως παθεῖνται πλοῖα καὶ νέα τοιάντα συναρμολογοῦνται εἰς τὰς ἐσχάρας.

Ἐδώ εἰς τὴν ἔξοχην ναυτικήν μας χωρῶν ἡ ναυπηγήσης ἀλειτηρῶν πλοίων ἔχειται τὸν τὴν ἀνεπαρχή τεχνική κατάστασιν τῶν ἴθυνόντων τὰς τύχας τῆς ἀλείας μαρα καὶ ἐπαφίσται εἰς τὰς ἴδιοτεροτάτας τῶν ἀλείων, οἱ ὅποιοι—ἄς μοι ἐπιτρέπει ἡ παραθήσης—ἔχουν λιαν περιωρισμένην ἀπό τὴν της σημασίας τῆς ἀλειτηρίας βιομηχανίας, τὰ ίδια παράδοξα καὶ παράλογα δὲν συμβαίνουν εἰς τὰς ἄλλας χωρῶς, ποὺ ἀπέκτησαν ἀλειτηρήν συνείδησιν.

Ἄπο τὸ Ἀμερικανικὸν περιοδικὸν «MARINE NEWS» ἀποσπῶ τὴν εἰδησιν, δην εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ναυπηγοῦνται διὰ λογαριασμὸν μεγάλης Πορτογαλικῆς ἱταρίας δύο πολυνότερα ἀλειτηρά πλοῖα, 2400 τόνων ἔχουστον, μὲ παράδοσιν τὸν 1948. Δὲν εἰναι ἀπόλυτος ἀνάγκη νὰ περιγράψω τὸν εἰναι αὐτὰ τὰ πλοῖα καὶ ποὺ θὰ φαρεῖν. Εἰναι, δημος, ἀνάγκη νὰ ὑπενθυμίσω εἰς τὸν ἐπὶ τὴς ἀλείας σπουδαρχίας, δην ἡ Πορτογαλία εἰναι μία χώρα μὲ τὸν σχεδὸν μὲ ἡμᾶς πληθυσμὸν, μὲ ναυτικὴν πάλαι ποτὲ ἴστορίαν, χωρὶς δημος σημεροῦ νὰ ἔχῃ τὴν ίδιαν μὲ ἡμᾶς ναυτικὴν ἐπίδοσιν. Ἐν τούτοις χάρις εἰς τὴν ἀλείαν καὶ τὸ ἐπὶ αὐτῆς πλούσιον εἰσόδημα, κατέστη μία ἐπὶ τὸν σημαντικότερον ἰχθυοπαραγωγῶν χωρῶν τοῦ κόσμου. Τὰ ψάρια ποὺ φαρεῖν οἱ Πορτογάλοι ἀλείας δὲν εὑρίσκονται, βεβαίως, διλλε εἰς τὰς ἀκτές των καὶ ἐμπόρος στὴν μήτη των, ἀλλ' διποτὲ ἀναφέρουν αἱ στατιστικαὶ, τὰ 70 οἱ τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς των προέρχονται ἀπὸ τὴν μεγάλην ἀλείαν. Καὶ μεγάλη ἀλεία θὰ εἴτε ἀπομάρτυρας τῶν ἀλειτηρῶν πλοίων ἐκατοντάδας μιλλίων μαρούν τῶν βάσεων των, πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν, τὸν ἐκτεταμένους μαράν τῆς Μαυριτανίας, τὰς πλουσίας ἀλειτηράς περιοχάς γύρω τῶν Καναρίων νήσων, τῆς Μαδέρας καὶ ἱερᾶ ποὺ μαρούν εἰς τὴν Ἀγκόλαν.

Τὰ μεγάλα αὐτὰ ἀλειτηρά πλοῖα τῶν 2.400 τόνων, ποὺ ναυπηγοῦν οἱ Πορτογάλοι, δὲν πόρεται, βεβαίως, νὰ φαρεῖν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Τάγου καὶ εἰς τὴν οάδαν τῆς Λισσαβῶνος, σύντελε εἰς τὰ παράλια τῆς Ι-Βριτανικῆς χερσονήσου, ἀλλά, προστιθέμενα εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἥδη ἀξι-

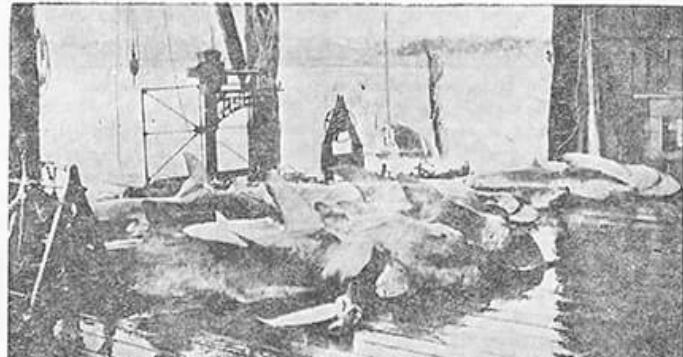
λόγον ἀλειτηροῦ τῶν στόλων, θὰ ἔξοδιμούσον εἰς τὰς ἐκ τῶν προτέρων καθορισθείσας πλουσίας εἰς ἀλείαν περιοχάς. Αὐτὴ ἡ μικρὰ λεπτομέρεια ἔχει μεγάλην σημασίαν δι' ἡμᾶς καὶ θέλω νὰ τὴν βασανίσω. Δὲν εἰναι δυνατόν, ἀρά γε, αὐτὰ ποὺ κάμινον οἱ Πορτογάλοι μὲ τοιάντην πίστιν καὶ προσήλωσιν, νὰ τὰ πραγματοποιήσωμεν καὶ ἡμεῖς ἐπ' ὀρελείᾳ τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας; Ἀλλὰ δὲν βαφίνεσθε, θὰ εἰρεθῇ πάλιν κάποια πρόφασις ἐκ μέρους τῶν ἀριθμῶν, κοντά μὲ τόσες ἄλλες, διὰ γὰρ δικαιολογητῆς ἡ ἀλειτηρία μας ἀδράνεια.

Πρὶν κλείσω τὸ εἰδησογράφειον ἀπὸ μέρος τοῦ σημειώματός μου, θὰ προσθέσω καὶ τὴν ἔξης λίαν ἐνδιαφέρουσαν πληροφορίαν. Πρὸ τινῶν ἑβδομάδων ἀπέλευθεν ἐκ τοῦ Εὐρείου Πόντου κατευθυνόμενα πρὸς τὸν Ἰνδικὸν ὄceανον διὰ τὴν Ἐρυθράς θαλάσσης ωραία πλοιά, μικρὰ πλωτά ἐργοστάσια χιλιών τόνων περίπου, ναυτηρικήθεντα εἰς τὸν λιμένα τῆς Μαύρης θαλάσσης. Τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν εἰναι φαλαντοθρούα, σύντελε προφίζονται διὰ τὴν Ἀνταρκτίδα. Πούν, λοιπόν, πηγαίνουν, διὰ γὰρ ἀλειτηροῦ καὶ νὰ βιομηχανοποιήσουν η κονσερβοποιήσουν τὸ ἀλείμα τῶν; Μήπως πηγαίνουν εἰς τὸν Περσικὸν κόλπον; Ισσο! Αὐτὴ θὰ εἰναι μία εὐχάριστος ἐπιληξίς καὶ θὰ μᾶς χρησιμένη γὰρ μάθημα. Καὶ τώρα ἐπανέρχομαι εἰς τὴν ἐπὶ τῶν γιγάντων τῆς θαλάσσης διατριβήν μου.

Διέκοψα τὸ προηγούμενον σημειώματον εἰς τοὺς πελαγικὸν καρχαρίας, συνεχίζω, λοιπόν, τὴν περιγραφὴν τῶν γνωστοτέρων ἐξ αὐτῶν. Ἐπαναλαμβάνω καὶ πάλιν, ρήτη δὲν προτίθεμαι γὰρ γράφω καθαρῶς ἐπιστημονικὴν μελέτην καὶ ἀπαρθίμως τὰς Λατινικὰς ὀνομασίας τῶν διαφόρων θαλασσίων τεράτων, ἀλλὰ νὰ περιγράψω ἐν συντομίᾳ καὶ χωρὶς γὰρ κονφράσω τῶν πρόσφατων θαλασσίων τῶν περιστερών ταῦτας μου, τὰ γνωστότερα ἐξ αὐτῶν καὶ ἐκεῖνα πρὸ παντός ποὺ παρουσιάζουν ἐνδιαφέροντα ἀπὸ ἀπόρεις βιομηχανοποιησίου τῶν διάτοπων τοῦ μέλλοντος διὰ τὴν παραγωγὴν

Καὶ ο χαριστικός (Ἀγγλ. «BUCKLER SHARK»): «Ἡ οἰκογένεια τῶν δοντοπατάδων περιλαμβάνει πολλὰ εἰδη, δεεσπαρμένα εἰς διάστημα τροπικὰς θαλάσσας. Τὸ χαρακτηριστικὸν τῶν θηρίων τούτων εἰναι, δην ἀνα μέρος τῆς σταγής των προέρχεται τοῦ κάπαθη, δην ἀσπίς. Εγχωνού μεγάλες δόντια σὰν καρφά καὶ θερόδυντα ἐπικίνδυνα καὶ ἀπειλητικοῦ. Κατὰ τὴν ἰχθυολογίαν, ἔχουν μῆκος 3—4 μέτρων, πλὴν δὲν «Ἀγγλος φυσιοδίφης-έξερενητής Μίτσελ Χῆτς» λίενται εἰς τὴν θαλάσσαν τῶν Σαργασσῶν, πλοίον τὸν Παναμᾶ, ἔνα παρόμοιον θηρίον, ποὺ ἔχει μῆκος 1.500 λίθρων καὶ εἴλε μῆκος ἀνα τῶν πέντε μέτρων. Εἰς τὴν Ερυθράν θαλάσσαν συναντόνται καὶ ἀγέλαις καρχαρίας ἀπὸ τὴν κατηγορίαν «Οδόντατος Ταῦρος», δην δὲ μία τοιάντη τον είναι συναρπαστική. «Ολον τὸ σῶμά των ἔχει βιομηχανικὴν ἀξίαν.

Καὶ ο χαριστικός (Ἀγγλ. «SIX GILLED SHARK»): «Ἐξ αγγούς (άγγη. «SIX GILLEDSHARK») : Η οἰκογένεια τῶν δοντοπατάδων περιλαμβάνει πολλὰ εἰδη, δεεσπαρμένα εἰς διάστημα τροπικὰς θαλάσσας. Τὸ χαρακτηριστικὸν τῶν θηρίων τούτων εἶναι, δην ἀνα μέρος τῆς σταγής των προέρχεται τοῦ κάπαθη, δην ἀσπίς. Εγχωνούς δόντια σὰν καρφά καὶ διάστημα τροφής έχει μέτρων, πλοίον τῆς Σαλαμίνας. Τὸ κρέας τοῦ δέν τρόφυται, ἔχει βαρεί μυρωδία καὶ δυστομός παράδος; τὸ ἐδοκίμασταν, λέγουν,



Μιχροί καρχαρίαί εἴται πρὸς βιομηχανοποίησιν.

American Ship Cleaning Co

John A. Papadopoulos, Prop.

MARINE CONTRACTORS

EXPERT BOILER SCALING

We specialize in Turbining and Brick Work
SHIP SCALING AND PAINTING

GENERAL SHIP WORK

116 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

Teleph. Bowling Green 9-6639—Nights Longacre 5-8920
Cable Address: «PAP DOPO»

Mr. John A. Papadopoulos, well known Marine Contractor,
will personally supervise all marine work.

δτι τούς έπιασε «εκόψιμο». «Έχω άκομη εις τὴν ἀποθήκην μου κομμάτια απὸ τὸ δέρμα του.

Καὶ οἱ ἄριστοι ήταν οἱ πεποιημένοι μετανοήσαντες τούτην τὴν θεωρίαν, οἱ οποίοι διέταξαν την αποδότηση της στον Καρχηδόνα, καθώς οι άλλοι έπειτα από την θεωρίαν την παραδότησαν στον Καρχηδόνα. Ταυτότατα οι άλλοι έπειτα από την θεωρίαν την παραδότησαν στον Καρχηδόνα.

Πινόδωφης αρχαρίας φάλαινα (άγγλ.«WHALE SHARK»)

Πραγματικός γίγας τῶν θαλασσῶν, ποὺ ὑπερβαίνει τὰ εἰκοσι μέτρα καὶ ἔνγιζει πολλούς τόννους. Παρὸ τὸν ὄγκον του, είνε τελείως ἀκίνδυνος, ὅπως καὶ ὁ καρχαρίας ὁ ἥλιαζμονες. Εἶνε εὐκολογνώσιτος ἀπὸ τὸ περιέργον δέρμα του, ποὺ σχηματίζει διάφρασα τετράγωνη σὰν μεγάλα πλανάκια μωσαϊκά. "Οταν ἀγκυστοφυῆ, φεύγει με καταπληκτικὴν ταχύτητα, παρασύρων καὶ πλοῖον εἰκοσι τόννων ἀκόμη. Προσοχή, διμοι, εἰς τὰ τρομερά κτυπήματα τῆς ωρᾶς του, ποὺ ἡμιτορύν γά σπάσουν οἰστρήποτε ἔβλαψιν πλοίων. "Ολὸν του τὸ σῶμα ἔχει μεγίστην βιομηχανικὴν ἀξίαν, τὸ δὲ δέρμα του είνε περιζήτητον.

Λευκὸς ζαρχαρίας (ἀγγλ. «WHITE GREAT SHARK»).

Αντές είνε ό πραγματικός καιροφαίρας, πού ήμπορεῖ νά δικαιολογήσῃ την φήμην του ώς άνθρωποφάγου. Εύχοισκεται εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς τροφικάς θαλάσσιας και διακρίνεται εὐέλων από τὸ κρῶμα του, κατάλευκο εἰς τὰ πλάγια και φωτεινόν εἰς τὴν φάκιν. "Υπερβαίνει τὰ 20 μέτρα μήκους και θεωρεῖται σήμερον ώς ο μεγαλύτερος και ο πλέον ἐπικινδυνός καιροφαίρας. Τὰ δόντια του φθάνουν τὰ 10 ἑκατοστά τοῦ μέτρου και είνε πολὺ κοπτεός. "Ολον τον τὸ σῶμα ἔχει μεγάλην βομβικανήν μέσαν. Εἰς τὸ Κίγκον της Ἰαμαϊκῆς, εἰς τὸ Τροπικὸν Ἰνστιτούτον, ὑπάρχει μια αύσουνα ἀφειρωμένη εἰς τοὺς καιροφαίρας. Εἰς περιούποτον δὲ θέσιν εὑρίσκεται ἕνα καβιώτιον μὲ τὴν ἐπιγραφὴν «Τὰ χαριτά τοῦ καιροφαίρου». Ιδού πᾶς ἔχει η ἴστορία:

Κατόπιν των XVIII αιώνων, δταν οι πειρατές ενδισκούντο στη δύξη των, κυριαρχοῦντες τῶν θαλασσῶν, χωρίς νὰ φοβούνται τίποτε, ἵνας λεικὸς καρχαρίας ἔγενετο ἀφορμὴ νὰ συλληφθῇ ἕνας ἀπὸ τοὺς διασημοτέρους Ἀμερικανῶν κυρισάρους, ποὺ τρομοκρατοῦσαν τὴν θάλασσαν τῶν Καραϊβῶν. 'Ο Γάντζης ἀπὸς πειρατής ἀφορμὴ ἐγήμασε καὶ κατέλεψε δια πλοία ενδισκούντο εἰς τὰ νερά του, ἥτοι ἔτοιμος νὰ ἑπταρέψῃ εἰς τὸ κορσαρύγετόν του, κάποιαν εἰς τὰς κοραλλογενεῖς Ἀτόλλας, δόποντας ἀνεκαλύψθη ἀπὸ ἕνα ἀγγλικό πολεμικό. 'Ο Ἀμερικανός, βλέπων, ὅτι τοῦ ἥτοι ἀδύνατον νὰ διαφύγῃ, ἔφεψε τὸ κιβώτιον μὲ τὰ χαρτιά τοῦ πλοίου εἰς τὴν θάλασσαν. Συνελήφθη δῶμας καὶ ὀδηγήθη εἰς τὸ Πόρτ Ρουαγά: ἡ τῆς Ἰαμαΐκῆς, δύον καὶ προσήκθη εἰς τὸ δικαστήριον, διὰ γὰρ δικασθῆ ἐπὶ παραβάσει τῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας νόμων κλπ. Μή να παραχωροῦνται, δῶμας, ἐνοχοτοητικῶν ἔνωντος τοῦ ἀποδείξεων, ἐπόρκετο νὰ ἀθωωθῇ. Τὴν ἴδιαν στιγμὴν είσηχοκετο εἰς τὸν λιμένα ἦν αὖτος ἀγγλικό πολεμικό, δὲ πλοίασχος τοῦ δύοιν δοπεινούς νὰ παροντασθῇ εἰς τὸ δικαστήριον καὶ νὰ καταθέσῃ, ὅτι πλοιούν τῆς Χαΐτης ἡλιενούν ἔνα τεράστιον λεικὸν καρχαρίαν, εἰς τὴν κοιλιὰ τοῦ δύοιν εὐρέθη τὸ κιβώτιον μὲ τὰ χαρτιά τοῦ Ἀμερικανοῦ πειρατοῦ. Κατόπιν τοιάντης καταθέσεως, ὁ κονσάρος ἔχασε τὴν ψυχαραμάν του καὶ ὑσοιδύησε τὰ διάφορα ἐγγέλματά του. Κατεδάκισθη ἀμέσως κλπ.

Καὶ οὐχ ἡ δύναται (ἀγγλ. «MAN EATER» ή ἀνθρωποφάγος): Αὐτὸς θεωρεῖται ως ὁ μέγιστος τῶν προϊστορικῶν καρχαρίδων, ἐκ τῶν οποίων ἔνα μόνον εἶδος ἀπομένει σήμερον. Λέγεται, ὅτι τοῦ μῆκος τοῦ θηρίου τούτου ὑπερέβαντα τα 25 μέτρα. Οἱ δδόντες του, ποὺ μέχρι σήμερον εἴναι ποικιλούνται εἰς τὰ διάφορα μουσεῖα, ἔχουν μῆκος εἴκοσιν ἔκατοντον τοῦ μέτρου και ἔχουν ποτεστώς τὰ λίμνες τοῦ Νιοβασίου. Τὸ εἶδος τῆς ίδιας

οικογενείας, πού εώρισκεται άκομη εις τὰς Τροπακάς θαλάσσας, εινε δικαιοχαρδώων Ροντελέπι, μήκους μέχοι 12 μέτρων, πλὴν εινε στάνιος.

Ἐλένη, δώμως, τόσον ενδύν τὸ θέμα, ποὺ ἐπεχειρήστα γά διαπιττεῖσθ, τόσον πολλάπλοκον, ὧστε διολογοῦ, διτοι μοὶ εἰνὲ δύσκολον νὰ ξεκαλούνθησον περιγράφων δὲν αντά τὴ φημία. "Άλλως τε, καὶ διὸ χωρὸς δέν μοὶ τὸ ἐπιτρέπει. Συντομεύν, λατέν, τὴν διατριβήν μουν καὶ προσθέτω διλγά τινὰ διὰ τοὺς βαθύβιους καρχαρίας.

ΒΑΘΥΒΙΟΙ ΚΑΡΧΑΡΙΑΙ : Οδιοί ἀποτελοῦν τὴν τρίτην κατηγορίαν, εἰναι δῆμος σπάνιοι, οἱ δὲ περισσότεροι ἔχονται αὐτῶν τελείως ἄγνωστοι. Ἀναφέρου μόνον αὐτούς, ποὺ πολλάκις ἀλιεύονται μὲν γρήπτον βυθοῦ ἢ μὲν ἀγνίστρῳ. Οἱ πλέον γνωστοὶ εἰναι ὁ Καρχαρίας ἡ Καρχαρίας ἡ Σαπανίας ἡ Καρχαρίας ἡ Καρχαρίας, τοῦ διποὺον τὸ φύγκος εἰναι μαρχόν καὶ ὑμιτέζει τὴν σκαπανήν, υπερβαίνει τὰ 4 μέτρα μήκους καὶ κατέρχεται εἰς βάθος 1.500 μέτρων. Εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὥκεανὸν κατεστράφησαν τηλεγραφικὰ σύσματα εἰς βάθος 1.400 μέτρων, υπὸ καρχαριῶν τοιούτων, ως διεπιστώθη ἀπὸ τὰ δύτια τῶν, ποὺ συνεφίγμησαν εἰς τὸ περιβλήμα τῶν συριμάτων. Ἀλλοι βαθύοι εἰναι: Καρχαρίας ὁ Χλαμοδόφορος, καρχαρίας ὁ κερασφόρος, φωτιστόλος, δέζεμπτας ἡ μωσαΐκός, μὲ τὸ περιεργον δέρμα του, Κεφαλᾶς ὁ ζωγραφιστός, μὲ τὸ χρωματιστό δέρμα του καὶ ἄλλοι πολλοί, ποὺ ὁ Λιμενοκανός Μπήτης ἐψιτογράφησεν, δταν, πρὸ τοῦ πολέμου, κατεδύθη εἰς βάθος 900 μέτρων.

Υπάρχουν ἄντα τῶν 150 εἰδῶν καρχαρία, διεσπαρμένοι εἰς δῆλας σχεδόν τὰς θαλάσσας. Μέχρι σήμερον τὰ θηρία αυτά έμενον ἀνενόχλητα, τυχαίος δὲ συνελαμβάνοντο μὲν ἄγκιστρα τὰ περιπλεκόμενα εἰς τὰ δίκτυα τῶν φαράδων. "Οταν ἀπέδειχθη, διότι οἱ καρχαρίαι ἔχουν μεγάλην βιομηχανικὴν ἀξίαν, τότε ἥρχισεν ἡ συστηματικὴ ἀλεία των μὲ ειδικὰ πλοῖα, ἐπὶ τῶν ὄποιων καὶ βιομηχανοποιούνται.

Ἡ διάδοσις, ὅτι ὅλοι οἱ παραχαία είναι ἐπιθετικοί καὶ αἰμοβόροι, δὲν είναι ἀπρόβιης. Είναι πλήρως ἔξηγασθομένων, ὅτι, διαγένεται είναι κορατός, δὲν ἐπιτίθεται. Πάντως όμως, διποτεῖς ἐν συντομίᾳ ἀνέφερα, παραχαία ἐπιθετικοί καὶ αἰμοβόροι είναι ἔκεινοι, οἱ δοποὶ ἔχουν κατέπερ δόντια, οἱ ἄλλοι, παρὰ τὸν ὄγκον των, είναι τελείως ἀκίνδυνοι.

Υπάρχουν μεγάλα ψάρια, κατά πολὺ πιὸ ἐπικίνδυνα ἀπὸ τοὺς καρχαρίας, ποὺ κατασπαράσσουν τὰ πάντα καὶ δταν ἀκόμη εἰνες χορτάτα, μόνον καὶ μόνον διὰ τὴν εὐχαριστησιν τοῦ δακρύματος, δπως ισχυρίζονται οἱ φυσιοδίφια. Ἔνε απὸ αὐτὰ τὰ ψάρια εἰνες δ Μ π α ο α κ ο θ δ α σ, ποὺ ἔχει μῆρος 2—3 μέτρων καὶ φέρει εἰς τὰς δύο τους σαγόνιας σούβλες μεγάλα δόντια. Πολλάκις, πληγωθέντες νωναγοὶ καὶ λουόμενοι, ἀπέδωσαν τις δαγκωμάτες των εἰς παραχορίας, ἐνῷ, ἀπλούστατα, ἐτραμπισθήσαν ἀπὸ τοὺς λύκους ἀντὸς τῆς θαλάσσης, τοὺς Μαρακούδας.

"Αλλο, έξισου ἐπειθεικό ψάρι, ιστος δέ τὸ πῦ ἐπικινδυνο ἀτ δῆλα, εἰν
η Π υ ο ἀνχα, ποὺ ἀφθονεῖ εἰς τὰς ἔκβολας τοῦ Ἀμαζονίου καὶ ἄλλον
ποταμῶν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Ἀλλούμονον εἰς τοὺς λουνομένους ή εἰς
τὰς ζώνας, ποὺ θὰ ἀπομαργνύνθων ἀπὸ τὰς ὅχθας. Τα ψάρια αὐτά, κατ' ἀ-
γέλας, ἐπιθεντα κατὰ τὸ θύματος των καὶ ἐντὸς δίλιγον λεπτῶν τὸ
καταστροφόσουν καὶ τὸ κατατούγον. Εἳναν καιμάτια ἀγέλαδα ή ἔνα ἀλο-
γο ἀπομαργνθῇ δίλιγα μέτρα ἀπὸ τὴν ὅχθην μέσα εἰς τὰ νερά, ἔχαφαν-
τειαν ἐντὸς δίλιγον λεπτῶν. Τὰ ψάρια αὐτά ἀλιεύντα πολὺ εὔκολα μὲ
χρήσιστρα καὶ ἔχουν βιομηχανήν ἀξίαν. Ενας καλὸς ψαράς δύναται νὰ
ἀλεύσῃ ἀνά περί 50 ποράγκες τὴν μέραν. Ἀπὸ τὰ δόντια τοῦ θηρίου
τούτουν κατασκευάζονται διάφορα κοινωνεγγύματα καὶ περιδέρωα.

Εἰς τὴν Χλήν ἔσωπλίσθη πρὸ μηρῶν ἔνα ἀλευτικόν πλοῖον εἰδιώδης δι'-
ξοδιμήσεις εἰς τὴν νῆσον τῶν καρχαριῶν «Ἴζας ντὲ Τιμπονάνες», ὅ-
τος τὴν ἀποκαλοῦν. Τὸ δόναυον ἐδόνη εἰς τὴν νῆσον αὐτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ,
ἐπὶ τὸν δάσμουν Πορτογάλου θάλασσοπόρου Μαγγελάνου, διότι ἡ χα-
λιένη καὶ ἄγνωστος αὐτὴν νησίς εἶναι, ὡς λέγουν οἱ Ιστορικοί, τὸ βασιλε-
ικὸν τὸν «Τιμπονάνες» ή καρχαριῶν.

Θὰ διαπόνω, δύως, τὸ νοερὸν ἀντὸν πάρεντα, διότι ὁ κῆρος διὰ τὸ σημείωμά μου συνεπληρώθη. Θὰ ξαναψάξουμε εἰς τὸ προσεχὲς κήτη καὶ γελῶμεν.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΔΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: DIOSKUROI
Τηλέφωνον AVENUE 3733

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ, ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET

ΔΟΝΑΙΝΟΝ

ΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ (ΕΛΛΑΣ)

ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ 2, Τηλ. 40-628.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.
SHIP OWNERS-BROKERS
FOR THE

FOR THE
SALE, PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

Telegrams: DIOSKUROI.
Tel AVENUE 3733

HOLLAND HOUSE, 104 BURY STREET
LONDON E.C. 3.

BRANCH AT PIRAEUS: RETHYMNIS & KULUKUNDIS (HELLAS) S.A.
IPPOKRATOS 2, TEL. 40-628.



Βέλγιον

'Ο λιμήν της Αμβέρσης

Κατά τούς πρώτους δέκα μήνες τοῦ λήξαντος έτους έξεφορτώθησαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Αμβέρσης περὶ τὰ 3.970.000 τόννων φορτίων, κυρίως μεταλλεύμάτων και γιανθράκων. Ο πρώτος βελγικός λιμὴν διατηρεῖ και οιμερον τὴν προπολεμική φήμην τοῦ διὰ τὴν ταχύτηταν ἐκφόρτωσεων φορτίων εἰς χώμα. Αναφέρονται σχετικῶς μερικά παραδείγματα ὄμολογονένος ἀξιοπειράτη. Φορτηγὸν μὲ 12.458 τόννων μεταλλεύμάτων έξεφορτώθη ἐντὸς 23 ώρῶν, ἡτο μὲ μέσην ἀπόδοσιν 534 τόννων καθ' ὥραν. "Ετερον φορτηγὸν τῆς ίδιας χωρητικότητος έξεφορτώθη ἐντὸς 17 1/2 ώρῶν, μὲ μέσην ὥριαστα ἀπόδοσιν 720 τόννων. Η ἐκφόρτωσις ἐγένετο ἀτ' εὐθείας ἐκ τοῦ πλοίου εἰς σιδηροδρομικὰ βαγόνια και εἰς φορτηγίδας. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐκφόρτωσιν γιανθρακοφορτίων, αναφέρονται ἐπίσης χαρακτηριστικὰ παραδείγματα: Οὕτω, ἔνα πλοίον μὲ 9.292 τόννων έξεφορτώθη ἐντὸς 14 ἡργασίμων ώρῶν, ἔτερον 8.224 τόννων ἐντὸς 13 ώρῶν και τρίτον 8.856 τόννων ἐντὸς 15 ώρῶν. Η ἐκφόρτωσις ἐγένετο ἀτ' εὐθείας εἰς βαγόνια και φορτηγίδας, ὁ δὲ μέσος ὥρος τῆς διαφοράς ἀπόδοσεως ἀνῆλθε διὰ τὰ τρία πλοία εἰς 664 τόννους, 633 και 590 τόννους.

ΕΛΒΕΤΙΑ

'Η ναυτιλιακή διάσκεψις τῆς Γενεύης

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ λήξαντος μηνὸς Δεκεμβρίου συνῆλθεν εἰς τὴν Γενεύην ἡ Μικτὴ Ναυτιλακή Επιτροπή, ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν και τῶν ναυτεργατῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἡ οποία ηρχολήθη μὲ διάφορα ζητήματα ἀφοροῦτα τοὺς ὄρους ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων κατὰ.

Ἐν ἐκ τῶν θεμάτων τῆς διασκέψεως ὑπῆρχεν ἡ ἐπανύρωσις τῶν συμβάσεων, αἱ δούια ἐψηφίσθησαν ὑπὸ τῆς διασκέψεως τοῦ Σημᾶτος κατὰ τὸν Ιούνιον τοῦ 1946. Διεποτῷ, διτ, ἐνῷ αἱ συμβάσεις αὐταὶ ἔπειτα νὰ ἐπικυρωθῶσαν μετὰ δεκαπάτην ἀπὸ τὰς ψηφίσεων των, ἡτο μέχρι τέλους τοῦ 1947, μόνον ἡ κύρωσις μᾶς συμβάσεως πατετέθη μέχρι τοῦδε εἰς τὸ Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας. Πάντως, ἐστάλησαν εἰδοποίησις ἐκ μέρους χωρῶν τυνον, διτ προτίθενται νὰ κυρώσουν μερικάς ἐκ τῶν συμβάσεων τοῦ Σημᾶτος, ἐνῷ πλοίαι ἀλλα κύρων οὐδέμιαν πρόσθετην ἐξεδήλωσαν μέχρι τῆς στηγῆς πρὸς κύρων τῶν συμβάσεων τούτων. Εἰςφῆθη, δοῦν, ἀπόφασις, διτος κύρων πρὸς τὸν Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας αἱ κύρων αὐτῶν, ἵνα δηλώσουν μέχρι τοῦ τέλους Μαρτίου 1948, ἐάν προκεῖται νὰ κυρώσουν τὰς συμβάσεις ἡ ἐγγὺη ἐπιθυμοῦν τὴν τροποποίησιν των.

Ἐπερον θέμα τῆς διασκέψεως ἡτο ἡ μεταφορὰ πλοίων εἰς ξένας σημαίας, ίδιως τοῦ Παναμᾶ, τῆς Χονδρούρας και τῆς Παλαιστίνης. Τὸ ζητήμα τοῦτο ἐνδιαφέρει τὸ Διεθνὲς Γραφείον Ἐργασίας ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν δροτῶν ἀσφαλείας πλοίων πληρωμάτων, συνθηκῶν ἐργασίας και κοινωνῆς ἀσφαλίσεως αὐτῶν. Αἱ περισσοτέρη διπλωματική προσπολούσιαν τῶν κυβερνήσεων και τῶν ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν δργανώσεων τῶν διαφόρων χωρῶν.

Ἐπίσης ἡ διασκέψης ηρχολήθη μὲ τὸ ζητήμα τῆς ψυχαγωγίας τῶν ναυτεργατῶν ἀπὸ τῶν πλοίων και εἰς τὴν ξηράν, ἀπεφασίσθη δέ, ὅπως μελετηθῇ τὸ ζητήμα τοῦ συντονισμοῦ και τῆς συνεργασίας τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν διὰ τὴν συστηματικὴν δργάνωσιν τῆς ψυχαγωγίας τῶν ναυτικῶν (Ξενοδοχεῖα, κινηματογράφοι, θεάτρου κλπ.), ὡς και διὰ τὴν προστασίαν αὐτῶν ἀπὸ ἀφροδίσια και ἀλλα νοσήματα εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ μεταφοραι τοῦ σχεδίου

Η ἐπὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἐκθεσις τοῦ Προέδρου Τρούμαν, η κατατεθεῖσα πρὸς ἡμερῶν εἰς τὸ Κογκρέσσον, συνδείνεται και μὲ λεπτομερεῖς πίνακας τῶν εἰδῶν και τῶν ποστήτων, ποὺ προβλέπεται νὰ ἐξαγθοῦν εἰς τὰς 16 κύρως τῆς Εδρώπτης μέχρι τοῦ Ιούνιου τοῦ 1952. Αἱ τὸν κατάλογον αὐτῶν ἡμιπορεὶ τις σαρῆ συμπεράσματα νὰ συναγάγῃ και διὰ τὴν μελλοντικὴν θέσων τοῦ φορτηγοῦ ετράμπτο εἰς τὰς ἐξ Ἀμερικῆς μεταφοράς.

TRANSORIENT SHIPPING C°.
Π. Μ. ΜΙΧΕΛΛΕΠΗΣ & ΣΙΑ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, P. O. B. 1213.

6 RUE TOUSSOUN — Τηλ. Διεύθυνσις : « TRANSORIEN »

Οι γιανθρακες, λ. κ., διὰ τὸ διάστημα 'Απριλίου—Ιουνίου 1948, ἀναφέρονται μὲ 10.250.000 πόν. Διὰ τὸ οίκονομικὸν έτος 1948—49 (Ιούνιος) μὲ τόννους 33.000.000, διὰ τὸ 1949—50 μὲ 15.000.000, διὰ τὸ 1950—51 μὲ 5.500.000 τόν. και τέλος διὰ τὸ 1951—52 μὲ μόνον 2.766.000 τόννους.

Εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικός ὁ ἐπερχόμενος, σὺν τῷ χρόνῳ, περιορισμὸς εἰς τὸ κυριώτερον μεταφορών εἰδος διὰ τὸ «τράμπτο» σκάφος, τὸν γιανθρακαρά. Προδιαγράφεται ἀπόλυτας ἡ πορεία και τῆς ναυλαγορᾶς. Μειωμένη θὰ είναι ἡ ζήτησης χωρητικότητος, πληθωρική ἡ προσφορά.

Τῶν στηρῶν, τούναντιον, αἱ ἐξαγωγαὶ εἰς αἰσθητῶς μικροτέραν πλημματικούς περιορίζονται κατὰ τὰ ἔτη τοῦ σχεδίου. "Εναντὶ τόν. 5.820.000 διὰ τὸ 1948—49, προβλέπονται τόννοι 4.475.000 διὰ τὸ 1951—52.

Διὰ τὰ πετρέλαια συνεχεῖσαν κατὰ τὰ ἔτη τοῦ σχεδίου. Εναντὶ τόν. 5.820.000 διὰ τὸ 1948—49, προβλέπονται τόννοι 4.475.000 διὰ τὸ 1951—52.

'Επὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ

Υπόκυνημα τῶν 'Αμερικανῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων πρὸς τὸν Πρόεδρον Τρούμαν ἔχειται: Τὴν προτίμους τῶν 'Αμερικανῶν σκαφῶν κατὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Τὴν ἀναστολὴν καθέ πρωτέων πολλήσεως 'Αμερικανῶν πλοίον εἰς ξένους. Τὴν μὴ παραχρηστούν πλοίον εἰς τὴν Γερμανίαν και τὴν Ιαπωνίαν. Τὴν μὴ ἀποστολὴν ναυπηγικοῦ χάλυβος εἰς τὰς κύρως τῆς Εδρώπτης και τέλος τὴν ἀμεσον ἔναρξην ναυτικών σκαφῶν εἰδικῶν κατηγοριῶν — κυρίως ἐπιβατηγῶν και τάνκερς — εἰς εὐρύτατην πλημμακα ἀπὸ τὰς 'Αμερικανικὰ ναυτηργατικά. Αἱ ναυτεργατικά δργανώσεως εἰδικήρως τούς τοῖν ἀναστολὴν πάσης πολλήσεως πλοίον εἰς τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ και τῆς Χονδρούρας. Σκάφη 'Αμερικανικῆς ιδιοκτησίας 2 1/2 ἔκαποι, τόννον φέροντας ηδη τὰς ἀνωτέρας σημαίας, μὲ μισθολόγιον πληρωμάτων αἰσθητῶς κατώτερον τοῦ 'Αμερικανικού.

Τὸ ὑπόμνημα ἐπίσης ἀναφέρει, διτ ἐκ τῶν 5000 σκαφῶν, τῶν ναυτηργούντων κατὰ τὸν πόλεμον ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, αἱ τρεῖς περίποτον χιλιάδες — τὰ «Λίμπετρτσες» — εἶναι σκάφη «τράμπτο», ἀπατάλληλα διὰ μεταφορὰς εἰδικῶν φορτίων ἐν καρῷ εἰσήρης. 'Υποδεικνύεται ἡ μόρδα ναυτηργητούς πλοίον, μὲ πλεονεκτήματα ικανά, διτε η 'Αμερικανική σημαία νὰ συγχρητηῇ μὲ ἀριστον πλωτὸν ψιλὸν χωρητικότητος γύρω τῶν 25 ἔκαποι μηδημαργίον τόννων.

Η ναυτεργατική ἀνεργία περιγράφεται εἰς τὸ ὑπόμνημα ως δξεντάη. Εναντὶ 300 κύλ. ναυτεργατῶν ἀπασχολουμένων κατὰ τὸν πόλεμον, μόνις 100 χιλιάδες ἐργάζονται τόρα εἰς τὸν 'Αμερικανῶν πλοίον. Εξ ἄλλου, έναντι 1.758.000 ἐργατῶν ναυτηρειών, 105 χιλιάδες εἶναι ἀναφέρονται ως ἐργάζομενοι.

Τὸ ὑπόμνημα ἀναφέρει ἐν συνεχείᾳ:

—'Αντὶ νὰ κατασκευάσονται ἀμαξοστοιχία, γραμματικαὶ σιδηροδρομικαὶ και ἀλλα μέσα συγκοινωνίας, μὴ ἐπαρχῇ εἰς τὸν Κόδυον, τὰ Εδρωταῖκα ἐργοστάτα εἰσάγοντας χάλυβα ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν και κατασκευάζονται πλοία. Χιλιάδες τούτων εἶναι τόρα διαθέσιμα εἰς τὰς τῆς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Αργούν, λόγῳ ἐλλείψεως ἐργασίας.

Αἱ ἀντιδράσεις

Αἱ πατέθησαν και αἱ ναυτεργατικαὶ δργανώσεις εἰς τὴν περαιτέρω πόλην προτικῶν πλοίων εἰς τὰς ξηράς. Διαμαρτυρία ἀπεστάλη εἰς τὸ Κογκρέσσον ἀπὸ μέρους τῶν κυριωτέρων δργανώσεων, δεκτηραγωδούσα τὴν εἰς αἴσθησαν χάλυκα ἀνεργίαν τῶν 'Αμερικανῶν ναυτεργατῶν. 'Απὸ τὰ μέλι μᾶς και μόνης δργανώσεως, ἀριθμούσης 85 κύλ. ναυτηργούς, εἶναι χιλιάδες εἶναι ηδη ἀνεργοί. Συμφωνοῦν ἀσύρμον ὁ δργανώσεις μὲ τὸν ἐφοπλιστήα εἰς τὸ ζητήμα τῆς διαφυλάξεως τῶν φορτίων βοηθείας ὑπὲρ τὸν 'Αμερικανικὸν σκαφα.

Η ἐπάρκεια εἰς «τάνκερς»

Η χωρητικότης τῶν παγκοσμίων ναυτηργούμενων «τάνκερες» ὑπολογίζεται εἰς 1.650.000 τόν. γρόδ. Εντὸς μᾶς τριτείας θὰ παραδοθῶν μὲ ἀναλογίαν 500 χιλιάδων τόννων ἔτησις. Δὲν προβλέπεται, πάντως, μέχρι

**CREMOS BROS
& R. MARGOSCHES**

ESTABLISHED 1890 BY CREMOS BROS

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING
& INSURANCE AGENTS
SALE & PURCHASE BROKERS

HEAD OFFICE PIRAEUS

AKTI MIAOULI 27

Phones : 40-618 & 48-860

Teleg. : NEPTUNIA

SUB AGENCIES

IN ALL THE HELLENIC PORTS

PORTS

τοῦ τέλους τοῦ 1951 γὰρ φθάσουν αἱ ναυπηγήσεις πετρελαιοφόρων, ἔστω καὶ ἀνὰ προτιμηθοῦν καὶ ἐποπευσθοῦν, εἰς τὰ 2.500.000 τόν. γκρός. "Οἵας αἱ διαποτώσεις καὶ αἱ προβλέψεις τῶν εἰδικώτερον ἀσχολούμενον πολλὰς ἔχουν αμφιβολίας τὴν τῆς ἐπαρκείας τῶν μεταφοριῶν μέσων διὰ τὰ πετρέλαια, κατὰ τὴν ἐπομένην, τούλαχιστον, τριετίαν.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ζήτησις τῶν πετρελαιοειδῶν θὰ συνεχίζεται αὔξουσα. "Ἐναντὶ τῶν 33.331.000 τόννων πετρελαίουν καὶ τῶν παραγώγων αὐτῶν κατὰ τὸ 1938 διὰ τὰ 16 κράτη τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, προβλέποντα τόννοι 68.678.000 διὰ τὸ 1951. Εἰς μεγαλύτερον πλήματα προδιαγράφεται ἡ αὔξησης τῶν ἀκαθάρτων πετρελαίων (fuel oils), ὡς κάναιμον εἰς λέβητας. Διὰ τὸ 1938 πόν. 8.021.000 καὶ διὰ τὸ 1951 πόν. 68.678.000.

Τὰ πετρέλαια

Αἱ κατωτέρω διαποτώσεις ἐὰν τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς κατανάλωσεως τῶν πετρελαίων, ανακονθίσουσα πρὸ ἡμεροῦ εἰς τὴν ἀρμοδιανή ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ελεῖ ἀφετά ἐνδεικτικαὶ τῆς παγκοσμίου κρίσεως εἰς τὰ πετρέλαια καὶ τῆς κεφαλαίων σημασίας, ποὺ ἔχουν διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αἱ πετρελαιοπηγαὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

'Ο κ. Μάξ Μπᾶλ, ἡ πλέον ὑπενθύνος δοκιματικὴ προσωπικότης τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὰ πετρέλαια, ἀνέφερεν εἰς σχετικήν του δηλίαν, διὰ αἱ Ἡνωμένας Πολιτείαι ἔχαρτοντα διὰ τὴν εἰς πετρέλαια ἐπάρκειαν τῶν ἀπὸ τὸ ἔξτερον, κατὰ σηματικούν ποσοστόν. Κατέχουν τὰ διὰ τοῖς ἔκατον τῶν γνωστῶν ἀνὰ τὸν Κόσμον ἀποθεμάτων, ἐνῷ καταναλίσκουν τὰ 63 τοῖς ἔκατον τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

Τὸ Ἀνατολικὸν Ἡμισφαίριον ἔχει διπλαίαν παραγωγὴν ἴκανότητα, παρὰ τὸ Δυτικόν. Μόνον τὰ γνωστὰ ἀποθέματα τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ὑπολογίζονται εἰς 27 δισεκατομμύρια βαρελίων, ἔναντι 30 δισεκατομμυρίων τοῦ διὸν Δυτικοῦ Ἡμισφαίριου. Τὰ Ρωσικὰ ἀποθέματα ἔκταχτονται ἀνερχόμενα εἰς τὰ 7.600 δισεκατομμύρια βαρελίων.

—'Η ἀσφάλεια καὶ ἡ οἰκονομία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐδύλωσε περαιτέρῳ δ. κ. Μπᾶλ, ἔχειται εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἔνοντων πετρελαιολογίων, πιονίς δὲ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. 'Ἐπιμόνως καὶ σταθερός, χωρὶς καθυντέρων, οἱ ἀσφαλότεροι μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτήν, πρέπει νὰ τύχουν κάθε ἐνοχήσεως, κάθε φροδολογικῆς διευκόλυνσεως. Χρήματα καὶ χάλυψις πρέπει νὰ διατεθῶν διὰ τὰ πετρέλαια τοῦ ἔξτερον. Τὸ ἔπειγον τῆς καταστάσεως καταδεικνύεται ἀπὸ τὸ γεγονός, διὰ αἱ Ἡνωμένας Πολιτείαι καταναλίσκουν τώρα περισσότερον πετρέλαιον παρὰ κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ περισσότερον ἀπὸ δ. π. πατηνάλισκεν ὅλος ὁ ἄλλος κόσμος, μόνον λαμβανόμενος, προπολεμικῶς.

Διὰ τὰ «τάνκερς» Τ. 2

"Οἱα τὰ σκάφη τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου «Τ. 2» πρόκειται διὰ νεοτέρων κανονισμῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηρογνώμονος νὰ ἐπισχυθῶν (strengthened). Τὰ τελενταῖα ἀτυχήματα εἰς τὰ τάνκερς τοῦ ἀνωτέρῳ τύπου κατέδειξαν, διὰ δὲ παράγων τῆς ἀσφαλείας δὲν εἰναι «κατόλυτος». Διὰ τῆς καρφώσεως δύο ζωνῶν στενοῦ διλάσματος, πάλον 1 ίντσας καὶ πλάτους 18 ίντσων, θὰ ἐπισχύῃ τὸ σκάφος καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος, διὰ τοῦ ἔργου μέστεια καὶ εἰς τὰ «λίμπετρα», δηνοὶ οὗτοι μία ζώνη καρφώνται. Τὰ ἐνεργειακά τάνκερς θὰ ἔποχεωθῶν νὰ ἀποσυρθῶν τῶν ταξίδiorων, ἵνα καὶ αὐτὰ ἐποχυδῶν.

Περὶ τὰς 40 χιλ. δολλ. ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ ἡ μετασκευὴ αὐτῆς δι' ἔκαστον σκάφους. 'Εκείνη πάντως ἐπεβελμένη, λόγω τῆς προσφάτου κοπῆς εἰς τὸ διὸν μερικῶν «τάνκερς», χωρὶς νὰ διαιρθοῦθῇ καὶ ἡ ἀφρομῆ.

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνωτέρω μέτρα ἐνοχήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων, ὁ ναυτηρὸς κ. Rechtein τῶν ναυπηγείων Μάρτιν, ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν διορισμένας παραποτήσεις του.

Τὰ σκάφη δέκα ἐπτὰ τάνκερς Τ. 2 ὑπέστησαν φωγμάς ὀπωδότητος σημαντικῶν. Πέντε ἐπὶ τὸν σκαφὸν αὐτῶν ἐκόπησαν εἰς τὰ δύο.

"Ἀν καὶ αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις μικρὸν ποσοστὸν—3 τοῖς ἔκατον—ἀντιπροσωπεύουν, ἔναντι τῶν ἐν ἐνεργειακά τάνκερς τοῦ τύπου Τ. 2, δὲ κίνδυνος πάντως είναι σοβαρός, ὅπει νὰ δικαιολογῆται τὴν λήρην ωρισμένων μέτρων φένοχήσεως, διότις καὶ εἰς τὰ «λίμπετρα». 'Ο Ἀμερικανὸς τεχνικὸς ὑποδεικνύει τὴν κάρφωσιν τεσσάρων ζωνῶν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ παταστρόματος καὶ τοῦ κυρίου σκάφους.

'Ἐπιπροσθέτως δ. κ. Rechtein τούτης τὴν ἀνάγκην τῆς γενικῆς λεπτομεροῦς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεων τοῦ σκάφους. Μερικὰ σημεῖα αὐσθενοῦς ἡλεκτροσυγκολλήσεως είναι αἱ ἀφετηρίαι τῶν προαναφεύστων ἀτυχημάτων.

Τὰ ἡλεκτροσυγκολλημένα

"Ἐνα δεξαμενοπλοίον τύπου Τ. 2, τοῦ Ἀμερικανικοῦ Πολιτειῶν Ναυπικοῦ, ἐκόπη εἰς τὰ δύο ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς, δύον μετεσκευάζετο. Οἱ τεχνικοὶ ἀποδίδουν τὸ διχόνιο πάντως ἀσύνθητος αὐτὸς ἀτύχημα διὰ τὰ ἡλεκτροσυγκολλημένα σκάφη, εἰς τὴν κακήν ἡλεκτροσυγκολλήσεων τῶν ἐλασμάτων. Τὸ σκάφος ἐναυτηργήθη τῷ 1944 εἰς τὰ ναυτηργεία τῆς Καλιφόρνιας. Θά πωληθῇ πρὸς διάλυσιν.

"Η κόπη ἀπόδισε τὸ σκάφος εἰς δύο ἀνεξάρτητα τεμάχια. Τεχνικοὶ τινες θεωροῦν τὸ ψήφος ὡς μίαν ἀφομήν τοῦ ἀτυχήματος.

Αἱ πρὸς τὴν Γερμανίαν μεταφοραὶ

"Ἡ συμφωνία Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Ἀγγλίας ἐπὶ τῶν δαπανῶν κατοχῆς εἰς τὴν Γερμανίαν περάγει καὶ δροῦσι ἐνδιαφέροντας τὴν Ναυτιλίαν. Εἰς ἀνάλλαγμα τῆς ἀναλήψεως ἀπὸ τὴν Ἀμερική τοῦ μεγαλύτερου ποσοστοῦ τῶν δαπανῶν εἰς δολάρια, η Ἀγγλία ἀναλαμβάνει ἥτις παρασκήψῃ τὰ σκάφη διὰ τὴν μεταφοράν σημαντικοῦ μέρους τῶν τροφῶν καὶ ἐφοδίων τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν Γερμανίαν. Οἱ ναῦλοι διὰ πληρωμῶνται ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν εἰς λίρας. Τράχονται τοία σκάφη ἀπησχολήσθησαν κατὰ τὸ τελενταῖον διημέρην τοῦ 1947 καὶ 12 κατὰ μήνα ἐν συνεχείᾳ θὰ παραχωροῦνται. Η ἀνωτέρω συμφωνία δηγειρεῖ τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων Ἀμερικανῶν ἐφοδιαστῶν. Μέχρι τούτου, αὐτοὶ, κατὰ μέγιστον ποσοστόν, ἐνέμοι τὴν μεταφορὴν αὐτῆς σύντονας, τὴν ὑπολογίζουμενην εἰς 4 ἔκατομ. τόννων μητρώων, μὲ ναῦλους ἔξαρτεσθαι συμφέροντας. Παρὰ τὴν συμφωνίαν, 28 ἀριθμὸς Ἀμερικανικὰ σκάφη θὰ ἀπασχολοῦνται μητρώαις εἰς τὰς πρὸς τὴν Γερμανίαν ἐξαγωγὰς ἐξ Ἀμερικῆς.

Τὰ παρόπαντα τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοδιαστῶν ἐπεξετάζουσαν ἐπ' εὐκαιρία καὶ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Δέντε εὐρίσκουν τῆς ἀρεσκείας τῶν τὴν ἐπελθοῦσαν συμφωνίαν, διότις καὶ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη μετέχουν τῶν πρὸς τὴν Ἑλλάδα μεταφορῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Βοηθείας.

Ἡ κίνησις τοῦ Ἀτλαντικοῦ

Εἰς 625 χιλιάδας ἐπιβατῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἐκεῖθεν πρὸς τὴν Εὐρώπην ἀνῆλθεν ἡ δῆλη κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος κίνησις ἀπὸ θαλάσσης καὶ ἀέρος. Εἰς 464 χιλ. ὑπολογίζονται οἱ διὰ πλωτῶν μέσων ταξιδίωνται καὶ εἰς 160 χιλ. οἱ δὲ ἀεροπλάνων. Κατὰ τὸ 1937 διέπλευσαν τὸν Ἀτλαντικὸν 658.769 ταξιδίωνται.

Οἱ ἀνταγωνισμοὶ τοῦ ἀεροπλάνου κρίνεται σοβαρός. 'Ο περιωρισμένος πάντως ἀριθμὸς τῶν ἀνελάσσονται ἀπὸ θαλάσσης ἐπιβατῶν ἀποδίδεται εἰς τὴν ἀνελάσσονται ὑπεροχειώνων σκαφῶν. Εἰς 42 ἀνέρχονται τὰ ἐξυπηρετοῦντα τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ μὲ τὴν Βόρ. Εὐρώπην καὶ τὴν Μεσόγειον, ἔναντι 69 πρὸ τοῦ πολέμου διὰ τὴν Β. Εὐρώπην καὶ 20 ἀνωτέρως διὰ τὴν Μεσόγειον.

Τὸ ἐν τοῖσι τοῦ διὸν ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν μετεφέρονται διὰ τῶν σκαφῶν τῆς Κιούναρ. Τὰ δύο «Κουνήν» μετέφεραν 155 χιλιάδας. Τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη ἀναφέρονται μὲ 100 χιλιάδας ἐπιβατῶν.

Η «Ἀμέρικαν» Ἐξπροτ Λάΐτην διὰ τῶν ιδίων της σκαφῶν καὶ τῶν παρ' αὐτῆς ναυλωμένων πρακτορευομένων ὑπολογίζεται διὰ τὸ θάνατον εἰς 73 χλ. ἐπιβατῶν.

Εἰδικῶς η «Γρούη Λάΐτη» μὲ τὸ ὑπεροκεάνιον τῆς «Νέα Ελλάς» μετέφερε 5867 ἐπιβάτες, διὰ τὸ διλιγόμιρον κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος διάστημα τῶν ταξιδίων του.

Μεγ. Βρεταννία

Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων

Παντοῦ ἡ ζήτησις τῶν στάνκερς είναι καταπληκτική. Διὰ τὴν μεταφορὰν ἔων πετρελαιοειδῶν η Μεγάλη Βρεταννία ἐπλήρωσε 43 ἐκατομμύρια δοιλαρίων κατὰ τὸ 1946 εἰς τὰ ξένα δεξαμενοπλοία. Διὰ τὸ λῆξαν ἔτος ἔνα ποσὸν 30 ἐκατομμυρίων δοιλαρίων τελεκῶς θὰ δαπανηθῇ. Τὰ Ἀμερικανικὰ στάνκερς εἰσέπραξαν κυρίως τοὺς ναῦλους αὐτῶν.

Ἀνάγκη ἀμεσος ἀνακύπτει διὰ τὴν Ἀγγλίαν τῆς προστήσεως καὶ ἀλλοι δεξαμενοπλοίων. Κατὰ τὸ 1946 ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 11 δεξαμενόπλοια καὶ κατὰ τὸ 1947 48. 'Ἐπ τούτων παρελήφθησαν τὰ 37 καὶ τὰ ὑπόλοιπα προβλέπεται νὰ παραληφθοῦν ἐντὸς τοῦ ἔτους. Η την τῆς προστήσεως ποσὸν ἀνῆλθεν εἰς 92 ἔκατομ. δολαρίων.

Τὰ δεξαμενοπλοία ναυτηρεύει κατεσκεύασαν 42 τάνκερς 299 χιλ. τόννων, κατὰ τὸ 1946, διὰ λογαριασμῶν Βρετανῶν ἐφοδιαστῶν. Δέκα ἐννέα ἀκόμη προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ λήγοντος ἔτους, διὰ δὲ τὸ

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΤΔ

Άτμοπλοϊκοί Πράκτορες, Ναυλομεστίται Ασφαλισταί, Ανθρακευταί.

KENTRIKON : AMMOXHOSTOS (Κύπρος)

Λεωφόρος Γεωργίου Ε., 4, καὶ Οδός Θέμιδος, 6
Ταχυδρομικὸν Κιβώτιον 84,
Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις «SHIPCO»
AMMOXHOSTOS FAMAGUSTA

Υποκαταστήματα : ΛΑΡΝΑΚΑ,

Ταχ. κιβ. 59.
Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LARNACA

ΛΕΜΕΣΟΣ,
Ταχ. κιβ. 87.

Τηλεγρ. Διεύθυνσις «SHIPCO» LIMASSOL

THE CYPRUS SHIPPING COMPANY LTD

Steamship & Insurance Agents & Brokers
Bunkering Contractors

HEAD OFFICE: FAMAGUSTA (Cyprus)

King George V Avenue No 4, & Themis Str. No. 6
Telegrams «SHIPCO» FAMAGUSTA
P. O. B. 84,

BRANCHES : LARNACA,
P. O. B. 59,
Telegrams «SHIPCO» Larnaca

LIMASSOL,
P. O. B. 37,
Telegrams «SHIPCO» Limassol

1948 δέκα έπτα πάντες, μεγάλης χωρητικότητος, θύ είνε έτοιμο παράδοτα.

Τά σιτηρά της Αύστραλιας

Περὶ τὰ ἔβδομήκοντα σπάρη ἐναντίθησαν τὰς τελευταῖς ὥμερας τοῦ Νοεμβρίου καὶ τὰς ἀρχὰς Δεκεμβρίου διὰ νὰ μεταφέρουν σίτον ἐξ Αὐστραλίας εἰς τὴν Εὐρώπην, τὴν Ἀγγλίαν κυρίως. Ἡ χωρητικότητας τῶν εἰναις γύρω τῶν 600 χιλ. τόννων φορτίου. Ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαμήνου τοῦ ἀρχομένου ἔτους θύ φορτώσουν, κατευθυνόμενα ἑκεὶ ἀπὸ πλησιοχώρων περιοχάς. Προσβήσονται, πάντως, δυσχέρεια εἰς τὴν πλήρη ἔξασθλιστής ἀπατομένης χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφοράν τῆς ἀφθόνου ἐφετευνῆς Αύστραλιανής παραγωγῆς.

Αἱ φορτώσεις σιτηρῶν ἐξ Αύστραλιας διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἐπαναλαμβάνονται τῷρα μετὰ μίαν ὀκτωτεταῖαν, ἀπὸ τοῦ 1939. Αἱ ἐπίδεις αὐξήσεως τῆς γαλανθρακοπαραγωγῆς θύ καταστήσουν ὀλγάτερον δαπανηρὰ τὰ πρὸς τὴν Αύστραλιαν ταξίδια. Τὰ σπάρη θύ παραλαμβάνουν ἐξ Ἀγγλίας γαλάνθρακα καὶ θύ ἐπιστρέφουν μὲ σίτον καὶ μαλλιά.

Αἱ ἀνθρακεύσεις

Αὐξάνονται κατὰ 25 σελ. τὰ επιπλέοντα εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ἀνακοινώσεις σχετικὴ γνωρίζει εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι ή αὐξήσις αὐτῇ τῶν γαλανθράκων ἀναφέρεται διὰ τὰ πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν ἀναχωροῦντα σπάρη.

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρῳ αὐξήσεως, οἱ ἐφοπλισταὶ ἡπτούν τὴν ἀναθεωρησην τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν διὰ τὰ διευθυνόμενα ταξίδια. Ἡ ἐπιβάρυνσης τῶν πλοίων διὰ τὰς 2.300 λίρας. Θύ ἔρεπε, συνεπῶς, ἀνάλογος νὰ δοθῇ αὐξήσις εἰς τὸν ναύλο.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἔγγνωσθη, ὅτι τὰ ἀποθέματα επιπλέοντα εἰς τὸν διαφόρους σταθμοὺς ἀνθρακεύσεως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, αὐξάνονται ἀπὸ 112 χιλ. τόννων τὴν ἔβδομάδα εἰς 200 χιλιάδας τόννων, κατόπιν τῆς αὐξήσεως παραγωγῆς γαλανθράκων εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Τὸ καύσιμον τῶν δηζελομηχανῶν

Ἡσολοήθημεν καὶ ἄλλοτε ἐπὶ τὰς προσταθείας τῶν τεχνικῶν, διὰς ἐπιύχουν τὴν καύσην εἰς τὰς μηχανᾶς. Ντηζεῖ τοῦ καυμηῆς ἀποστάξεως ἀκαθάρτου πετρελαίου, τοῦ κρησμοποιούμενου εἰς τὸν λέβητα. Εἰς τὸ Ἀγγλικὸν τάνκεον εἰς Αυστρούλας τῆς Σέλλ, ἔλαβε κώρων ἡ πρώτη ἀποστοική δοκιμὴ καὶ τὰ ἀποτελέσματά της ἦτορεν εὐνοϊκότατα.

Τὸ ἐν λόγῳ νεοναυαγόντων δεξαιενότλιον 12 χιλ. τόννων, διέτρεψεν ἡδη περὶ τὰς 100 χιλ. μαλλιών, μὲ πλήρη Ικανοποίησην τῶν προβλέψεων εἰς τὰ τῆς ἀπόδοσεως τῶν μηχανῶν τοῦ.

Διὰ τῆς καταναλώσεως ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐπετεύχθη οἰκονομία εἰς τὰς δαπάνας καυσίμου 5 χιλ. λιρῶν ἐντὸς ἐνὸς ἔτους. Ἡ ἵπποδύναμης τῶν μηχανῶν τῆς εἰς Λαογραύλας εἰναι 4 χιλιάδων.

Γάλλοι καὶ Ἰταλοὶ τεχνικοὶ τὰ αὐτὰ πειράματα ἐπεχείρησαν καὶ ἀπέτυχαν. Οἱ τεχνικοὶ τῆς Σέλλ τούναντον ἐπέτυχαν νὰ ἀποφύγουν τὴν ἔξωτερικὴν φοράδαν τῶν ἔλατηρίων καὶ τῶν τοιχωμάτων τῶν κυλινδρῶν τῶν μηχανῶν. Ἐφήμοσαν μηρόν τινα τροποποίησαν εἰς τὰς δηζελομηχανάς, μὲ κόστος πέντε χιλιάδων λιρῶν.

Νορβηγία

Καθυστεροῦν αἱ ναυπηγήσεις

Ἄνησονοῦν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐπὶ παραγγελίαν σκαφῶν τῶν εἰς τὰ Σονηδίαν ναυπηγεῖα. Πληροφορία ἀπὸ τὴν Σουηδίαν ἀναφέρουν, διὰ περὶ τὰ μέσον τοῦ 1948 θύ σημειωθῇ ἔλλειψης ἐλασμάτων καὶ συνετῶς καθυστέρησης τῶν ναυπηγήσεων. Μέχρι τοῦδε η Νορβηγία ἔλεγεν ἀναλάβει τὴν προμήθειαν τοῦ ἀναγκαιούντος κάλυψος διὰ τὰ ὑπὸ ναυπήγησην πολλὰ πλοῖα τῆς εἰς τὴν Σονηδίαν. Ἐπέτυχεν οὕτω τὴν ἔγκαρδην παράδοσιν τῶν. Ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡγόρασε μέχρι τοῦδε η Νορβηγία 120 χιλ. τόννων κάλυψος ἀνταποστούντος τοῦ ἀντικόν διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς Αυστρούλας, πάντως, ἡ ταχετέρᾳ παραλαβὴ καὶ ἄλλον κάλυψος ἀπὸ τὴν Αμερικήν, ἵνα κατὰ τὰς προκαθιωρισμένας ἡμερομηνίας ναυπηγηθοῦν τὰ σκάφη. Αἱ παλήσιες κάλυψος εἰναι τῶρα δύσκολοι εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Ἀγγλίαν, τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Ολλανδίαν.

Ἡ ἀλιεία τῶν φαλαίνων

Σοβαρώτατον ἔσοδον τῆς νορβηγικῆς ἔθνης οἰκονομίας ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, ἡ ἀλιεία τῶν φαλαίνων. Ἡ ἀλιευτικὴ περίοδος 1946—1947 ὑπῆρξε λίαν ικανοποιητική, ἀπόδοσασ 933.800 βαρέλια ἔλαιον (περίπου 150.000 τόν.), ἔναντι 496.780 βαρέλιων κατὰ τὴν προηγούμενην ἀλιευτικὴν περίοδον. Μὲ ἴστοριοι μὲν τῆς ἀξίας τοῦ ἔλαιον εἰς 100 λίρας κατὰ τόννων, ἡ ἀξία τοῦ ἀνωτέρῳ ἔλαιον ἀνέρχεται εἰς 15 ἐκαπομύρια ἡ αἱ.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD
SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
(ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ)

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν Ἐλλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Γραφεῖα ἐν Πειραιεῖ: 'Ακτὴ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479
» 'Αθηναῖς: Εὐπόλιδος 10, τηλέφ. 21.441, 81.680
Τηλεγρ. Διεύθυνσης ἔξωτερικοῦ «UNION»
» » » έσωτερικοῦ «OUNION»

‘Ολλανδία

‘Ελλειφίς ναυτεργατῶν

Μετ' ἀνησυχίας βλέπονταν οἱ διλανδικοὶ ναυτιλιακοὶ κύκλοι μειούμενον τὸν ἀριθμὸν τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τοῦτο, διότι η 'Ολλανδία, λόγῳ τῆς ἐλαστώσεως τοῦ εἰσοδημάτου της καὶ τῶν ἀνομαλιῶν εἰς τὰς ἀποικίας της, είναι ὑποχρεωμένη νὰ ἀναζητήσῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῆς ναυτιλίας της τὴν αὔξησην τοῦ ἔθνους της εἰσοδημάτου καὶ τὸν πορισμὸν συναλλάγματος. Διὰ τοῦ λόγους αὐτοῦ ἀπασχολεῖ σοβαρώτατα τὸσον τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον, δοσον τοὺς κυριεῖς ναυτεργατούς, τὸ ζῆτημα τῆς προσελύθεως κατὰ τὸ δυνατὸν περισσότερων 'Ολλανδῶν πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Διάφοροι δραγμοίς εἶχον ἢ δηναριαὶ ἀναλάβει προπαγανδιστικὸν ἔργον, ἀλλὰ τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα δὲν ικρίνονται Ικανοποιητικά. Η 'Επωνυμία τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν ἔχει της ἀφογῆς τὸ διλανδικὸν κυρεούμενον διὰ τὴν δημιουργίαν ἐνὸς σώματος δοκίμων τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἐπέτυχε τὴν κυρεούμενην ὑπόσχεσιν περὶ παροχῆς ἐκ μέρους τοῦ Κράτους διλανδῶν τῶν αναγκαίων ἐπιπλευτικῶν μέσων διὰ τὸ σῶμα τοῦτο. 'Επίσης, παρεσχέθη ἡ ὑπόσχεσις, διότι οἱ δόκιμοι τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐφόσον δὲν παραπολούντων διλανδίους τὴν σειρὰν τῶν μαθημάτων, θύ ἀπαλλάσσονται μερικῶς τῆς ὑποχρεώσεως στρατιωτικῆς θητείας.

Ναυτιλία καὶ ἀεροπορία

Διὸ μεγάλα διλανδικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπαγγελήσεις συνηήφαν συμφωνίαν διὰ τὴν ίδρυσιν ἀπὸ κοινοῦ μᾶς δερπορικῆς ἐπαρθίας πρὸς μεταφορὰν φορτίων καὶ ἐπιβατῶν. Τὸ ζῆτημα τοῦ συνδυασμοῦ τῶν θαλασσιών καὶ ἐνεργίων μεταφορῶν ὑπὸ τῶν αὐτῶν ἐπαγγειοφόρων, ἔχει, ὡς γνωστόν, ἀπασχολήσει εἰδύτατα τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον τοῦδε τὸν καυματικὸν ἀεροπορικὸν κρατήσιμον, ἀλλ' η πραγματοποίησης τοιούτων σχεδίων προσκρούει εἰς τὰς ἀντιδράσεις τῶν καυματῶν ἀεροπορικῶν ἐπαγγειοφόρων, αἱ ὅποιαι δὲν βλέπουν εὐχαρίστως τὴν ἐπέτασην τῶν ναυτιλιακῶν ἐπαγγειοφόρων εἰς τὰς ἀεροπορικὰς μεταφοράς. Αὐτὸς είνε δὲ λόγος διὰ τὸν ὑπὸν καὶ ὁ ἀνωτέρῳ διλανδικὸς διμιούρος δὲν θάνατονται τὴν διλανδικὴν τακτικὰς ἀεροπορικὰς γραμμάς, αἱ ὅποιαι δὲ συνηγονίζονται τὴν διλανδικὴν ἐπιτάξιαν ἐνεργίων μεταφορῶν, ἀλλὰ διὰ διαθέτη ταξιδίων διὰ ναυλώσεις ἐφ' ωρισμένων ταξιδίων.

Πακιστάν

Μία νέα σημαία

Οἱ λιμένες τοῦ Καράτου καὶ τοῦ Τσαταγκούνην ωρίσθησαν ἀπὸ τὸ νεαρὸν πόρτος τοῦ Πακιστάν ὡς κέντρα τηλογήσεως τῶν πλοίων καὶ ναυτολογίας τῶν ναυτιλομενών. Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσην τῆς Πρεσβείας τοῦ Πακιστάν εἰς τὴν Οδασπικτάνη, ἔκει θύ λαμβάνουν τὰ δροσικὰ ναυτιλιακά τῶν ἔγγρων τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τοῦ Πακιστάν πλοία καὶ ἔκει θύ προσλαμβάνουν πληρωμάτων ἀπὸ τὰ πολλὰ ποσοφρέστων νὰ ναυτολογηθοῦν.

Νέοι δρίζονται διανοίγονται διὰ τὸν ἀναζητοῦντα τὴν ἀσυνδοσίαν διεθνῆ ἐφοπλισμὸν. Η σημαία τοῦ Πακιστάν θύ καλήνη ἀσφαλῶς μετ' ὀλίγον πλείστα ὅσα ἀποφεύγονται τὴν ἔθνηκή των σημαίαν.

Σουηδία

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Κατὰ τὸ τέλος Σεπτεμβρίου 1947 ὁ ἐμπορικὸς συνδικὸς στόλος ἀπετελεῖτο ἐκ 2.085 πλοίων, 1.793.000 τόννων γυρός, κατανεμούμενον εἰς τὰς ἔξης κατηγορίας: 'Ατμόπλοια 671, χωρητικότητος 589.000 τόννων γυρός, διηζελόπλοια 651, χωρητικότητος 1.128.000 τόννων καὶ διάφορα 763, χωρητικότητος 76.000 τόννων. Εν συγκρίσει πρὸς τὸν Ιανουάριον τοῦ αὐτοῦ έτους, σημειώθησε αὔξησης τῶν δηζελοπλοίων κατὰ 33, χωρητικότητος 59.000 τόννων καὶ τῶν ἀτμοπλοίων κατὰ 35 μόνον, χωρητικότητος 27.000 τόννων.



STOCKS IN MAIN HARBOURS
ALL OVER THE WORLD

8 AMALIEGADE — COPENHAGEN - K
PHONE: 3842 CABLE: HEMPATURI

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
Δεκαπεντήμερος έμποροναυτικής έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλέγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Συνδροματικό Α.Γγλ. 5.15.0 Εσωτερικού Δρ. 40.000
Δ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλλ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
*Αντιπρόσωπος μας είς τὴν Ἀγγλίαν:
A. E. SHEPPARD
«ETHELBURGA HOUSE»
913 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2

τῶν συγκεντρωμένων πληρωμάτων εἰς 8 ο) διά τε τὸν διεισιατικὸς καὶ τὰ κατόπιν πληρώματα ἐπὶ τῶν μητραίων ἀποδοχῶν των, ἔξαιρεσί τῆς τροφοδοσίας. Ή εἰσφορά τῶν πλοιοκτητῶν ὥρισθη εἰς 12 ο), τῶν δὲ λοιπόφορων μετὰ ἡ ἄνευ δονθητικῆς μηχανῆς εἰς 10 ο). Ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ἄνω εἰσφορῶν ποσοστὸν 30 ο) ἀποτελεῖ πόρον τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας καὶ τοῦ εἰδικοῦ λογαριασμοῦ προστασίας φυματικῶν. Ἡ ισχὺς τῶν ἄνω εἰσφορῶν ἀρχεται ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου.

Τὸ «Νέα Ἑλλάς»

Εἰς μίαν ἀπὸ τὰς καλυτέρας καὶ τὰς πλέον κεντρικὰς νηοδόχους τοῦ λαμένου περὶ Νέας Ὅροκης προσωρινή τὸ ὑπεροπεάνιον μας «Νέα Ἑλλάς», κατὰ τὸν πρό ημερῶν κατάπλουν τοῦ, μὲ 1.100 ἑπτάτευτος ἐπιβάτες ἐπὶ τῆς Μεσογείου.

Ἡ νηοδόχη 54, ἀνήκουσα εἰς τὴν Κιούναρ Λάιν, παρεχούμηντη εἰς τὴν Εγρήγ Λάιν. Θὰ διευκολύνωνται οὕτω τὰ μέγιστα οἱ ἑπτάτευτοι κατὰ τὴν ἑπτιβίσανται καὶ ἀποβίσανται τῶν. Ἡ προηγούμενη νηοδόχη τοῦ «Νέα Ἑλλάς» εἰς τὸ Χομπόκεν ἀπειχεν ἡμίσειαν καὶ πλέον δύον ἀπὸ τὴν πόλιν τῆς Νέας Ὅροκης.

Ἡ ἔκδοσις ναυτικῶν φυλλασδίων

Δι' ὑπουργικής ἑγκυπλού παθωρίσθη, ὅτι ἀριθμόις ἀρχαὶ διὰ τὴν ἀπογραφὴν καὶ ἔκδοσιν ναυτικῶν φυλλαδίων, καθὼς καὶ φυλλαδίων μεμονωμένων ἐργατῶν θαλάσσης, εἰνε αἱ ἀριθμόις ἀρχαὶ Πειραιῶς, Θεσσαλονίκης, Πατρῶν, Ἀλεξανδρουπόλεως, Μυτιλήνης, Χανίων, Σύρου, Χίου, Κερκύρας καὶ Βόλου.

Ἡ ἀποζημίωσις τῶν ναυτεργατικῶν ἀτυχημάτων

Ὑπεργάφη ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Δημοσίων Ἐργων, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἐργασίων επερὶ ἀναποσαμογῆς τῶν κατοτάτων καὶ ἀνοτάτων δρόμων, ἐφ' ἀποζημιώσεως ἐργατικῶν ἀτυχημάτων. Δι' αὐτῆς δρῆσονται τὰ προβλεπόμενα ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 1, τοῦ νόμου 4705 (1930) ἀνώτατα καὶ κατόπιν δρια τῆς ἐφ' ἀπαξ ἀποζημιώσεως τῶν ἐργατικῶν ἀτυχημάτων ώς ἔξης: Τῶν μὲν ἀπὸ τῆς 11ης Νοεμβρίου 1944 μέχρι τῆς 31ης Ἰανουαρίου 1946 ἀποσυμβάντων ἀτυχημάτων, ἐφ' ὃν δὲν ἔχεινται τελεσίδικος ἀπόφασις ἡ δὲν ἔλαβε χώραν συμβιβασμός, τοῦ 100πλάσιον. Τῶν δὲ ἀπὸ τῆς 1ης Φεβρουαρίου 1946 μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τῆς παρούσης ἀποσυμβάντων ἀτυχημάτων ἐφ' ὃν δὲν ἔχειδόθη τελεσίδικος ἀπόφασις ἡ δὲν ἔλαβε χώραν συμβιβασμός, εἰς τὸ 130πλάσιον. Προκατέμενου περὶ τῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς παρούσης καὶ ἐφεξῆς ἀτυχημάτων, εἰς τὸ 150πλάσιον.

Ἡ παροῦσα ἀπόφασις δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν διὰ τὰ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως αὐτῆς λαβόντα χώραν ἐργατικῶν ἀτυχημάτων διὰ τὰ ὅποια ὁ Ἀσφαλιστικὸς Ὁργανισμὸς Κυβερνήσεως Πολέμου τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἴδιων νόμων ἀνεδεχθεῖ τὴν εἰδότην τοῦ ἐργοδότου πρός ἀτυχημάτων, καταβάλλοντα ποσὸν ἐφ' ἀπαξ, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀποδοχῶν τοῦ παθόντος.

Ἡ νέα διοίκησις τοῦ ΑΟΚΠ.

Δι' ἀπόφασεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συγχρότεταια τὸ διοικηταρχὸν συμβούλιον τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὁργανισμοῦ Κυβερνήσεως Πολέμου διὰ τὴν διετίαν ἀπὸ 1.1.1948 μέχρι 31.12.1949 ώς κάτωθι: Ἐτοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., τοῦ νομού συμβούλου τοῦ Κράτους κ. Στ. Λαΐου, τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν κ. Ἀντ. Μονάζη, τοῦ τμηματάρχου τοῦ ὑπουργείου Ἐθν. Οἰκονομίας κ. Ηρ. Βασιλείου, τοῦ διευθυντοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Ι. Διακοινοπούλου, τῶν ἀσφαλιστῶν κ. κ. Νικ. Τριανταφύλλιδη καὶ Σπ. Μουσούρη, τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας κ. κ. Παν. Γιαννούλατος καὶ Ἀνδρ. Συνδιδιόν καὶ τῶν ἐργατῶν θαλάσσης ἐπιφοδώπων τῆς Π. Ν. Ο. κ. Δημ. Μελέτη καὶ Κονστ. Χατζηθεοδώρου. Κυβερνητικός Ἐπίτροπος δρῆσεται ὁ πλοιαρχος - λιμενικός κ. Ἀνδρ. Παπαδόπουλος, καθήκοντα δὲ γραμμάτεως ἀνατίθεται εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον - λιμενικόν κ. Ιω. Γελαδάζην.

Ἡ ἀναθεωρητική ἐπιτροπὴ διὰ τὰς συντάξεις

Δι' ἀπόφασεως τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνεργοτήμην ἀναθεωρητικὴν ἐπατροπὴν συντάξεων τοῦ Ν. Α. Τ. καὶ τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου» διὰ τὴν διετίαν ἀπὸ 1.1.1948 μέχρι 31.12.1949 ἐκ τοῦ διευθυντοῦ Προνοίας Ἐργατῶν θαλάσσης ώς πρόέδρου, μὲ ἀναπληρωτὴν τὸν διευθυντοῦ Ναυτεργατικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαίδευσεως, τοῦ παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. νομού συμβούλου τοῦ Κράτους κ. Σ. Λαΐου, μὲ ἀναπληρωτὴν τὸν παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. πάρεδρον, τοῦ ἐλεγκτοῦ τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου κ. Γεωργ. Κουνουπιώτη, μὲ ἀναπληρωτὴν τὸν ἐλεγκτήν κ. Κονστ. Σα-

Ναυτιλιακοί Εἰδήσεις

Ἡ ύποθεσίς τῶν 50 «Λίμπερτους»

Τηλέγραφικῶς μᾶς πληροφοροῦν ἐκ Νέας Ὅροκης, ὅτι οὐδεμία μέχρι τῆς συγμῆς πρόδοσης ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸ ἔσητημα τῆς παραχωρήσεως ἐπὶ ποτώσιων ἀμερικανῶν «Λίμπερτους» εἰς τὴν Ἑλλάδα. Κατὰ τὸν τελευταίαν συνάντησην τῶν ἐπιτροπών τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ὅροκης μετὰ τὸν Ἀμερικανὸν ἐμπειρογνοῦν» τὸν Στέιτ Ντηπάρτμεντ, ἐν Οὐασιγκτῶν, οὐδόλως προήχθη ἡ διητή πότιση, τὰ δὲ συμπεράσματα τῆς διεξαχθείσης συζητήσεως ἡσαν ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικά διὰ μίαν αἰσιόν λόγων. Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» δειχνύται ἀπόρθυμος εἰς τὴν πώλησην τῶν αἰτουμένων σκαφῶν. «Ισος, μετὰ πάραδον ἀρχεται μηνῶν, νά μᾶς παραχωρήσουν τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, ὑπὸ μορφὴν χρονοναυλώσεως μὲ οὐδαπούδην ἐνόπιον.

Ἡ παραλαβὴ 58 καναδικῶν

Ἐκ Νέας Ὅροκης μᾶς παρέχεται ἡ διευφύλησης, ὅτι ἡ παραλαβὴ τῶν 58 καναδικῶν φορτηγῶν, ἄπαν ἡγοράσθησαν παρὰ τῆς ἑταίρειας «Acadia» τοῦ συγκροτήματος τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλονκούνη, ὑπὲρ πραγματοποιηθῆσαν τῷ 1950 καὶ σύντη τῷ 1951.

Τὰ παραχωρηθέντα 7 δεξαμενόπλοια

Τὰ ἔπτα ἀμερικανὰ δεξαμενόπλοια τύπου «T. 2» τῶν 16.500 τ. d.w. ἔκαστον, ἄπαν παρεχούμηντα τοῖς μετοποῖς εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ κατενεμήθησαν εἰς Ισαρίθμους ἐφοπλιστάς, εἰνε τὰ κάτωθι:

«Ον μα Πλοίου Τ.γρόδης Ναυτ. Ἀγορασταὶ

ELK HILLS	10.441	1944	Ἀδ. Γράτσου
FORT NIAGARA	10.193	1943	Στρ. Ἀνδρεάδης
GRANDE RONDE	10.448	1943	Ν. Λυκαρόδηπονος
KLAMATH FALLS	10.448	1943	Μ. Νομός
TUMACACORI	10.448	1943	ΥΙΟΥ Π. Γούλανδορη
W. L. R. EMMETT	10.448	1944	Ἐτ. Γ. Νικολάου
WHITE OAK	10.448	1943	Δ. Χανδρῆς

Σκάφη 7

72.874

Ἐγγόνθηση συμπληρωματικῶς, ὅτι τὸ δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Ν. Λυκαρόδηπονού ἔντα τοῦ μετονομασθῆ «Κάτε» καὶ τῶν κ. κ. Υἱῶν Π. Γούλανδορη «Π. Ι. Γούλανδρης».

Πωλήσεις παναμαϊκῶν φορτηγῶν

Ἐκ Νέας Ὅροκης μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὸ ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαιάν φορτηγὸν «Π. ορια μα βίστα» 5.695 τ. γρόδης, 8.600 τ. φορτίου (τοῦ 1918) μὲ ἐπιθεώρησην Ιονίων τοῦ 1947, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Ιο. Κομιάν εἰς Ιταλίους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 315.000 δολαρίων.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ Παναμαϊκήν σημαιάν φορτηγὸν «Ελλεῖν» 2.117 τ. γρόδης (τοῦ 1918) ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Π. Γ. Ἀλεξιάδην εἰς Κανέζους ἐφοπλιστάς καὶ παρεδόθη εἰς τὴν Σαγκάνην.

Αἱ πρόδη τὸ NAT. εἰσφοραὶ

Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὁρίσθησαν αἱ πρόδη τὸ Ν. Α. Τ. τακτικὰ μητραῖα εἰσφορᾶ

FOR ITALY

BRANCHES :

GREGOS & Co

At : Savona, Spezia, Leghorn
Civitavecchia, Naples
Venice, Trieste

Correspondents
in all Italian Ports

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

GREGOS & C°

(EMM. J. GREGOS)

SHIP AGENTS & BROKERS

IMPORT - EXPORT
(ESTABLISHED 1922)

HEAD OFFICE GENOA

VIA BALBI N° 4

Telegrams: «GREGOS Genoa»

Telephones :

Genoa 22827-28377

GREGOS & Co

ANTWERP (Belgium)

ROTTERDAM (Holland)

**PIRAEUS:
YANNOULATOS BUILDING**

Tel. GREC V.—Piraeus

Téléphone 40.259

φαντόποντον και τοῦ κ. Ματ. Πετρουλή ἐπιφροσώπου τῶν ἀξιοματικῶν τοῦ Ε. Ν., μὲ ἀνατηληρωτὴν τὸν κ. Θ. Κοντόν.

Ἡ ἀποζημίωσις τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων

Ἄρμοδιώς ἀγανακούστα, δῆτα ἐκ τῶν προβλεπομένων πενταλίων τοῦ Α. Ο. Κ. Π. ὥπερ τοῦ Ν. Δ. 370 καὶ τῆς ψευστοποιησεως τῶν δόπιον θὰ καθίστατο δυνατή ἡ ἐκ τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου Ἀσφαλίσεως Πλοίων και Φορτίου ἀποζημίωσις διὰ τὰ ἀποτελεσθέντα πλοῖα και φορτία, δὲν ἔχουν μέχρι σήμερον ψευστοποιηθῆναι, εἰμὲν κεφάλαια ἀντιφροσωπεύοντα τὸ ποσόν τῶν 500.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ἐκ τῶν δόπιον καταβάλλεται πρὸς τοὺς δικαιούχους πλοιοπήτας ποσοστὸν 10 ο) ἐκ τῶν ἐπιδικασθεῖσῶν ἀποζημιώσεων.

Ως γνωστόν, αἱ ἐποχερώσεις τοῦ Ταμείου τούτου ἀνέρχονται περίπου εἰς τὸ ποσόν τῶν 3.680.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ἐνῷ τὸ προβλεπόμενον φενεργηματικόν θὰ ἔτεστε νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ ποσόν τῶν 1.800.000 λιρῶν. Ἡ πραγματοποίησης τῶν πόρων τοῦ Ταμείου ἀντεμετώπισε δυσχερείας τινὰς ἐν Λονδίνῳ. Οὕτων, πρότον, τὸ προϊόν τῆς ἐκποιήσεως τῶν 5 Κρατικῶν πλοίων δὲν κατέστη δυνατόν ἀπόθημα νὰ τακτοποιηθῇ απὸ ἀπόφεως συναλλαγματικῆς, διεξαγομένων σχετικῶν συνεννοήσεων μετὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἀγγλίας. Τὸ προϊόν τῆς ἐκποιήσεως τῶν δύο ἴδιαιτέρων ἐκ τῶν πέντε πλοίων («Κρήτη και «Κυραλάδες») παρουσιάζει δυσκολίας εἰς τὸ ἀντιγμα τραπεζικοῦ λογαριασμοῦ, τὸ ὑπόλοιπον τοῦ δόπιον νὰ δύναται νὰ δημιουροποιηθῇ διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας τούλαντον διὰ τὸ ἀντίτιμον τοῦ ἐνδός ἐκ τῶν δύο, τοῦ ἀ) π. «Κυραλάδες». Πάντως ἐλπίζεται, δῆτα ἡ ζήτημα θὰ τακτοποιηθῇ συντόμως.

Δεύτερον, καθυστερεῖται ἐν Λονδίνῳ ἡ ἐκκαθάρισης τῶν λογαριασμῶν ἐκ τῆς διαχειρίσεως τῶν ἐξ Κρατικῶν πλοίων, ὅπουτε νὰ καταστῇ γνωστὸν τελικὸν εἰς ποιὸν ποσόν ἀνέρχονται τὰ καθαρὰ κερδὸν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ἄγνα καὶ θὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν κεφάλαιον τοῦ Εἰδικοῦ Ταμείου. Ἐκ τῶν κονδύλων τούτου κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφορίας, σημαντικὸν ποσόν εὑρίσκεται εἰς δολλάρια.

Ἐκτὸς τῶν ἀντοτέρων δυσχερεῶν, δυσχερείας παρουσιάσεις ἐπίσης και τὸ ζήτημα τῆς εἰσπράξεως τῶν ὑπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Πολεμικῶν Μεταφροφῶν ὀφειλομένων ναῦλων. Ἐδημονογγήθησαν τελευταῖς ἀμφισητήσεις ὡς πρὸς τὴν κλίμακα τοῦ καθορισμοῦ αὐτῶν.

Τρίτον, κονδύλων ἐκ 238 χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας, προερχόμενον ἐξ ἀπολοίπου τοῦ ἀρρενοῦ τοῦ Νόμου 3140 (1943) και ἀπομεινάν μετὰ τὴν λιγούμην τῶν ἐξ πλοίων, γίνονται ἐνέργεια, δῆτα ἀπόδοθη εἰς τὸν Α.Ο.Κ. Π. ὥπερ τοῦ Δημοσίου, εἰς τὸ δόπιον και περιήλθε διὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἀπὸ τοῦ 1944.

Τέταρτον, ἐκκρεμεῖ εἰσέτι ἡ ἐκποίησης τοῦ ἀ) π. «Ηπειρος», τὸ προϊόν τῆς δόπιας θὰ περιέλθῃ εἰς τὸ Εἰδικὸν Ταμείον.

Ἐπει τοῦ χρόνου τῆς πραγματοποιησεως τῶν ἀντοτέρω πόρων τοῦ Ταμείου θὰ ἔξαρθῃ και ὁ ἀριθμὸς και τὸ ποσοστὸν τῆς ἔξοφλήσεως τῶν δικαιουόντων.

Ως πρὸς τὴν ἀποζημίωσην τῶν ἡσιαλισμένων εἰς τὸ Εἰδικὸν Ταμείον Φορτίου, τὸ δικαιητικὸν συμβούλιον ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν, ὅπως οἱ δικαιοῦχοι ἔξοφληθοῦν μετὰ τὴν συγκέντρωσιν ὀλοκλήρου τοῦ ποσοῦ τῆς ἀποζημιώσεως.

Ἐμποροπλοιαρχοι εἰς τὴν ἐφεδρείαν τοῦ Β.Ν.

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» Β.Δ., διὰ τοῦ ποσοῦ δυναμάζοντα ἔφεδροι ἀξιωματοκοι τοῦ Β. Ν. οἱ κάπτηνται ἀπολυθέντες ἐπίσημοιος ἀξιωματοκοι, ὡς εἰδούσων ὑπηρετήσαντες εἰς τὸ Β. Ν. Μάχηνοι ἐξ ἐμποροπλοάρχων : «Υπολοιποίαρχος» Μ. Βαλλάνον. «Ανθυπολοιποίαρχοι» : Ι. Μπαχάς, Γ. Λεβαντής, Δ. Παλλιωρασσᾶς, Κ. Βαγιανός, Π. Δημητρακάκος, Ν. Σερέτης, Μ. Κυπράδης, Φ. Σαλιάρης και Ν. Παλαιωρασσᾶς. Σημαιοφόροι : Α. Καστότης, Κ. Παπαΐδης, Μ. Μπίλης, Γ. Γλυνός, Α. Καλογρίδης, Α. Γκίος, Σ. Σουρουλής, Α. Βλάχος, Μ. Πειθῆς, Κ. Λουκάρης, Ι. Γκίας, Γ. Κοντογήγης και Κ. Κασιδίνης.

Μάχιμοι : «Υπηρετήσαντες ὡς ἀρμενισται» : Σημαντικοί : Χ. Ρούσσος, Σ. Νιάρχος και Μ. Ενσταθίουν. «Υπηρετήσαντες ὡς δικαιαστοι» : Σημαντικούς Δ. Ρεδάδης. «Υπηρετήσαντες ὡς ἡλεκτρολόγοι» : Υπολοιποίαρχοι : Ι. Χωρέμης και Κ. Λέσκας. «Υπηρετήσαντες ὡς οἰκονομοιοι» : Ι. Καζώνης πλωτάρχης και Κ. Κατσιμῆς σημαντικοφόρος. Καὶ διαχειρισται ὑπηρετήσαντες ὡς ἀποκοπτογάφοι : Π. Τσουκάλης ἀρχικελευστῆς.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Πέπτα και Σια ἀγγλικὸν φορτηγὸν «CITY OF AUCKLAND» 8336 τ. γκρόδες (τοῦ 1914), παραληφθὲν εἰς Λιβερτούν, μετωνομάσθη «Καρτερ Φ.Ι.Α», παρέμεινε δὲν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Ισ. Μαργαρόνη παναμαϊκὸν «Λίμετρο» «A. J. CASSATT» 7210 τ. γκρόδες (τοῦ 1944), μετωνομάσθη «Σ ἀντα Α ν ν α».

—Τὰ ἀνήκοντα εἰς τὸ συγχρότημα τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων τῶν κ. κ. «Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἀγγλικῶν φορτηγῶν «EMPIRE THAMES» 6016 τοῦ γκρόδες (τοῦ 1920), «EMPIRE MACKENDRIK» 7933 τ. γκρόδες (τοῦ

Μήνυμα πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους

Ο ἐπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Θ. Κιζάνης ἀπέτινε διὰ τοῦ Ραδιοφονικοῦ Σταθμοῦ Ἀθηνῶν και διὰ τοῦ Ασυρμάτου ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ Νέου Ἔτους, τὸ κατωτέρω μήνυμα πρὸς ἀπαντας τοῦ ναυτιλλομένους μας :

«Πρὸς δόλους τοὺς Ἐλληνας ναυτιλλομένους εἰς οἰαδήποτε πλοῖοι και ἀν ἐργάζωνται, εἴτε εἰς τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας πλέουν ταῦτα, εἴτε πέραν τούτων, εἰς τὴν Μεσόγειον και εἰς τοὺς τούς Ὁκεανούς, ἀποστέλλω θερμούλω χαρεπισμούν, και εὐχάς νὰ περάσουν μὲ ύγειαν και χαράν τὰς ἐργάτας και ὁ ἐπερχόμενος νέος χρόνος νὰ είνει και δι' αὐτοὺς και διὰ τὰς οἰκογενείας των χρόνος ύγειας, εἰρήνης και εὐτυχίας.

«Μίλων σύστασιν μαζὶ μὲ τὰς εὐχάς μου σᾶς στέλλω. «Ο πας ἡμεῖς ἔδω σᾶς παρακολουθούμενον νοερῶς και μὲ ἐνδιαφέρον και στοργήν περιστόλλομεν τὸ ἔργον ποὺ κάμετε και τοὺς κόπους ποὺ καταβάλλετε διὰ τὴν ἀνάπτυξιν και πρόσδοτον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἔτοι και σεῖς πρέπει νὰ στρέψετε διαρκῶς τοὺς ὄφθαλμούς σας πρὸς τὴν ἐνδοξήν σημαίαν μας και τὸν νοῦν και τὴν καρδίαν πρὸς τὴν Μητέρα Ἐλλάδα.

«Καὶ δταν σκέπτεσθε τι δυσχερεῖς ἡμέρας διέρχεται ἡ Πατρίς μας ἀπὸ τὴν κακήν και ἀτίμον ἐπιθυμήν τῶν υπούλων ἔχθρῶν τῆς, συνωμοτούντων και ὑποθαλπόποντων προδοτικῶς παραστρατημένους «Ἐλληνας, νὰ δείχνετε μὲ τὴν τιμίαν και καλήν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν σας και μὲ τὰ αἰσθήματα σας πρὸς τὴν Πατρίδα και τὴν Σημαίαν, ἔκει, εἰς τὸν ξένους λιμένας, διόπου ἀποθιάζεσθε, διὰ δὲν ἐπαύσαστε νὰ εἰσθε ἀληθινοί «Ἐλληνες, δτι ἀνήκετε εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ ἐνδόξου Ἐλληνικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ δόπιον τόσας ὑπερεσίας προσέφερεν εἰς τὸν «Ἐλληνικούς και σημαντικούς αὐγῶνας και δτι καμμία ξένη ἐπιρροή και προπαγάνδα δὲν θὰ κατορθώῃ νὰ σᾶς ἀπομακρύνῃ ἀπὸ τὴν ίδεαν τῆς ἀγάπης και τῆς ἀφοσιώσεως πρὸς τὴν δρασίαν και ἔνδοξον Πατρίδα μας».

1943) και «EMPIRE HALDANE» 7087 τ. γκρόδες (τοῦ 1944) μετωνομάσθησαν κατὰ σειρὰν «Εχράνμοντ», «Γκράνποντ» και «Γκράνφορντ».

—Παρὰ τὸν κ. Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεγράφη διαταγή, δι' ής ἀνεγνωρισθων ὡς ἐπιβατηγό πλοία και ἐπειράτη νὰ υποληφθοῦν, τὰ ἀ) π. «Μ α ο φ» (ex «Πατοίς») 889 τ. γκρόδες (τοῦ 1911) τῶν κ. κ. Μαρῆ και Γουλανδρῆ, εἰς τὰ Νησούδια «Ανδού», «Φε σ σ α λί α 207 τ. γκρόδες (τοῦ 1904) τῶν κ. N. Καβουνίδη και «LUCINDA» 477 τ. γκρόδες (τοῦ 1899) τῶν κ. κ. «Ἀδελφῶν Φιλίην, εἰς τὰ Νησούδια Πειραιῶς.

—Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ μηνῶν εἰς Κινέζους ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «Κ α β ο Μ α τ α π α ζ» 1120 τ. γκρόδες (τοῦ 1901) ὑφίσσων εἰς Σαγκάην τὴν Κινέζην σημαίαν και μετωνομάσθη «PEI—CHING».

—Ἐπίσης τὸ πολιηθὲν εἰς Ίταλος Παναμαϊκὸν δεξαμενόπλακον τὸν κ. «Αρ. Όντση» «Α ο τ ε μ η ζ» 6599 τ. γκρόδες (τοῦ 1919), παραδοθὲν εἰς τὸ Ρόττερνταμ, μετωνομάσθη «MARACALVO».

—Διεγόραῃ ἐκ τῶν Νησούδιων Πειραιῶς τὸ πολιηθὲν πρὸ τοῦ εἰς Φινλανδίας ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «Δ η μ. Χ α ν δ ο η ζ» 4643 τ. γκρόδες (τοῦ 1910).

—Τὸ Παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ν ο μ φ η» 3345 τ. γκρόδες (τοῦ 1921) μετωνομάσθη, «Ελλενικές Νέμφα».

—Συνεστήθη ἐν Λονδίνῳ νέα ναυτική ἑταῖρια ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «TUSKER ROCK SHIPPING Co,Ltd.» με κεφάλαια 10.000 λιρῶν και διευθυντάς τῶν κ. κ. Μανώλην και Γεώργ. Ι. Γιάνναγαν.

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Αρχαιότερον και Τελείωτερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων, Ἰδρυθὲν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ Ἐλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΠΑΙΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ

ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ.

Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως και εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφορώστε τὴν Μηχανουργίαν και τὴν Λεβητοπούλαν — Ὁξενογονολλήσεις και Ἃλεκτροσυγκολλήσεις — Χυτήσιον Θραγάλκων και Χυτοσιδήρου.

Ἐργοστάσιον και Γραφεῖο: 68-70 «Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27078 Τηλεγραφική Διεύθυνσις:

«FRANGSONS» ALEXANDRIA

OTHELLO SHIPPING & TOURIST CO.

LARNACA - CYPRUS. CABLES "OTHELOSHIP"

STEAMSHIP & AIRPLANES AGENTS
ORGANISERS OF TOURS. BRANCHES AT
NICOSIA: 6 PIGMALION STREET.
KYRENIA: CATSELLIS DOME HOTEL.

χρι τοῦ Μαρτίου. Αἱ ἀνωτέρῳ τιμαὶ νοοῦνται διὰ σκάφη μεγέθους «Δίμητρος».

Φωσφᾶτα ἀπὸ Σφάξ ἡ Καζαμπλάγκαν εἰς σάκκους ιδιὰ Βραζίλιαν δολ. 8. Γατάνια δολ. 8. Γατάνια διὰ Γέδυναν διὰ Βέλγιον (Ἀμβέρσαν ἡ Γάνδη) γύρω τῶν 23).

Διαταγαὶ διὰ ζαχάρεως διὰ Πειραιᾶ (25 χλ. τόννοι) ἐκυκλοφόρησαν δι' Ἰανονάριον — Φεβρουάριον.

“Ἄλιτρα ἀπὸ Κάλιαρι δι' Ἰατωνίαν δολ. 12.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΣΥΡΟΣ» ἐπ Δυτικῆς Λιντσαλίας 9000 τόν. γεννημάτων εἰς χῆμα διὰ Μεσόγειον (ἴξιαρσεις Ἰταλίας) ἡ Βηρυττὸν 100)—, φόρτωσις 1—20 Ιανουάριον.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (πανα.) ἐπ Δάντας γη ἡ Γέδυνας 5200 τ. τομέντων διὰ Ρίον Ἰανέριον ἡ Παρανάγκουνα 48)— φίο, καντσέλλο 31 Δ. δρίον.

«ΚΑΛΛΙΩΠΗ» (ἀνηγγέληθη ἡδη ἡ βύθισις του) ἐπ Φιόνης 9500 τ. ἀριθμούσιν διὰ Ρόττερνταμ 40)—, Δεκέμβριον.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ» ἐπ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Σαβόναν δολ. 8.75, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Νόρδερν ρέντης 9000 τ. γανθιθάκων δι' Ολλανδίαν δολ. 8.15, Ἰανουάριον 5.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» ἐπ Χονέλβας 7500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμβέρσαν 29)— φίο, Ἰανουάριον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Νόρδερν ρέντης 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Ρίον Ἰανέριον δολ. 8.25, δρίδην Σάντος 8.50, φόρτωσις 10—20 Ιαν.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» ἀπὸ ἔνα ἡ δύο λιμένας Δυτ. Λιντσαλίας 9000 τ. γεννημάτων εἰς χῆμα διὰ Χάιφαν—Βηρυττὸν ἡ ἔνα λιμένα Δυτ. Ἰταλίας 100)— Ἰανουάριον 10—31.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐπ Ρόττερνταμ 6000 τ. γανθιθάκων δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 27), δρίδην δύο λιμένας 30)—, ἀμεσος φόρτωσης.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἐπ Σάνη Λορέντζο (μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν) 6600 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν (συμπεριλαμβανομένων τῶν Ιταλικῶν νήσων) δολ. 15.50, ἔπειτα ἀπὸ Μπάχιαν Μπλάγκαν δολ. 15, δρίδην ἐκφορτώσεως εἰς Μπάχι 40 σέντς ἔξιτα, ἐπειδὴ δι' Ἀγκόνα 80 σέντς ἔξιτα, φόρτωσις 23 Ιαν. — 15 Φεβρ.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» ἐπ Τάιν 7000 τ. γανθιθάκων διὰ Λάγκος 25)—, μὲ 500 τ. ἐκφορτώσων, ἄ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικὸν) ἀπὸ Σφάξ 7000 τ. φωσφάτων δι' Ἀμβέρσαν ἡ Γάνδην 34)—, Ἰανουάριον 2—19.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» 10.900 τ. d. w. «τάϊμ-τσάρτερ» διὰ 5 ἥσως 6 μῆνας (γενικά ταξίδια) σελ. 22)— πατά τ. d.w., παραλαβὴ 30 Δεκεμβρίου εἰς Σπέτζιαν, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον ἡ Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Νόρδερν ρέντης 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Βόρη Γαλλίας δολ. 9.15, Ἰανουάριον.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἐπ Σάνη Λορέντζο 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Βόρη Γαλλίας δολ. 16, ἄ. φ.

«ΣΤΑΜΟΣ» ἐπ Καζαμπλάγκας 7400 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κάρδιφ ἡ Πόρτ Τάμπτον 27), δι' Ἰανουάριον.

IGNAZIO LIZZIO & C° ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ—ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ROME Via Oslavia 30 Teleph 360592 Telegr LIZZIOMAR

NAPOLI Via Depretis 102 Teleph 23004 > >

CATANIA Via Francesco Crispi 5, Tel. 12963 > >

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ FRANCE - ORIENT

77 Rue de la République 77

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: FRANCORIENT—MARSEILLE

Πρακτορεύσεις—Ναυλώσεις—Φορτοεκφορτώσεις—Θαλάσσιαι Μεταφοραὶ

Διευθυντής: ΠΑΝ: ΚΑΝΑΛΛΑΣ

‘Αντιπρόσωποι ΕΛΛΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΑΣ

‘Ακτὴ Μιαούλη 11.—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

«Δ. Γ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐπ Χονέλβας 6500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμβέρσαν 29/6, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Ήνωμ. Πολιτειῶν (Κόλπου) 9000 τόν. γανθιθάκων διὰ Βόρ. Γαλλίαν δολ. 11.25, Ιανουάριον.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» ἐπ Σάνη Λορέντζο 9300 τ. γεννημάτων δι' Τυδίας δολ. 21, Ιανουάριον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΩΝ (λίμπετον) ἐπ Πενσακόλας ἡ Μόρταλ 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Β. Γαλλίαν δολ. 11.25, Ιανουάριον.

«ΔΩΡΙΣ» ἐπ Σάνη Λορέντζο 6800 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν δολ. 15, δρίδην ἀπὸ Σάντα Φὲ 15.35, φόρτωσις 9 Ιανουάριον.

«ΘΕΤΙΣ» ἐπ Σάνη Λορέντζο 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν δολ. 15.25, δρίδην ἀπὸ Σάντα Φὲ 15.60, Ιανουάριον.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» ἐπ Καζαμπλάγκας 7.500 τ. φωσφάτων δι' Αμβέρσαν ἡ Γάνδην 27)—, μάρκας Ιανουάριον.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐπ Κονσταντίνης 1500 τ. αραβοσίτου εἰς χῆμα διὰ Δάντας γη ἡ Γέδυναν δολ. 9.60, Ιανουάριον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Βαλτιμόρης 9400 τ. γανθιθάκων δι' Οράνη ἡ Αλγερίου δολ. 9.40, δρίδην Μασαλίαν δολ. 10.20, ἄ. φ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετον) ἐπ Μόρταλ 9200 τ. γανθιθάκων διὰ Σαβόνας δολ. 10.50, μὲ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν, Ιανουάριον.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἀπὸ Ρίο Γιράντε ντὸ Σούλ. 8700—9200 τ. δρῦξης δι' Ιάβαν δολ. 22 φίο καὶ stowed, Ιανουάριον 10—31.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ Μόρφων Μπαΐ 8000 τ. μεταλλευμάτων πυρίτου διὰ δύο λιμένας Βόρ. Γαλλίας 40)—, φόρτωσις 15—31 Ιανουάριον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΩΝ (λίμπετον) ἐπ Μόρταλ 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Σαβόναν δολ. 10.25, μὲ 2.500 τ. ἐκφόρτωσιν, Ιανουάριον.

ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΩΝ (λίμπετον) ἐπ λιμένων Ηνωμένων Πολιτειῶν (Κόλπου) 9000 τ. γανθιθάκων διὰ Βέλγιου δολ. 10.75, Ιανουάριον.

«ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ» (τάνκερ) 13.000 τ. d. w. ἐπ Περσικοῦ Κόλπου, Καστίνης Θαλάσσης ἡ Ηνωμένων Πολιτειῶν (πετρέλαια) διὰ Βόρειον Γαλλίαν, 18 συνεχῆ ταξίδια 40 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου, ἔναρξις Ιανουάριον.

«ΡΟΔΟΣ» (τάνκερ) 6500 τ. d. w. ἐπ Περσικοῦ Κόλπου, Καραϊβικῆς Θαλάσσης ἡ Ηνωμένων Πολιτειῶν (πετρέλαια) διὰ Βόρ. Γαλλίαν, 10 συνεχῆ ταξίδια, 85 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου, ἔναρξις Μάρτιον.

«ΝΑΦΤΟΛ» (τάνκερ) 9000 τ. d. w. ἐπ Περσικοῦ Κόλπου, Καραϊβικῆς Θαλάσσης ἡ Ηνωμένων Πολιτειῶν (πετρέλαια) διὰ Βόρ. Γαλλίαν, συνεχῆ ταξίδια μέχρι 1ης Απριλίου 1949, τηνὶ ταῦλον 100 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου καὶ ετα 10 περιπέρασμα συνεχῆ ταξίδια 50 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου, μὲ ἔναρξις Ιούλιον—Αὔγουστον 1949.

«ΜΑΛΑΙΥ» (τάνκερ) 11.000 τ. d. w. «τάϊμ-τσάρτερ» συνεχῆ ταξίδια διὰ 12 μῆνας (πετρέλαια) διὰ Βόρ. Γαλλίαν, 50 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τάνκερ) 8500 τ. d. w. ἔκστοτον, τάμημα-τάμητο διὰ 12 συνεχῆ ταξίδια (πετρέλαια) διὰ Βόρ. Γαλλίαν 87 οροῦ ἀνω τοῦ σχεδίου.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ» ἐπ Βαλτιμόρης 9.000 τ. γανθιθάκων διὰ Νότ. Γαλλίαν ἡ Βόρ. Αφρικήν δολ. 3 κάτω τοῦ παλαιοῦ σχεδίου, ἄ. φ.

Τὰ ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

“CAMREX,”

Χρησιμοποιοῦνται παρ' ὅλων τῶν Ἐθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν, ἀποτησαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων μεγάλην αὐξήσιν πελατείας.

Διὰ τὰ FORE καὶ AFTER PEAKS DOUBLE BOTTOM, TANK & BILGES μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

“CAMREX,” NON-OXIDIZING PRESERVATIVE

Είναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων εἰς ἀρίστην πατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ, ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΚΑΙ ENAMELS

ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

‘Αντιπρόσωπος Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF.

‘Ιδιαιτέρα δημιού: 208 CATHEDRAL Rd. CARDIFF

Τηλεγραφήματα: «CAMREX» Cardiff ἡ Sunderland

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΦΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγία Βαρθαρά	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Νεμούρ 23 Δεκ.
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνης	11	3508	ἔφθ. Νόρντεγχαμ 22 Δεκ.
'Αγιος Βίκτωρες	νιοί Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἔφθ. Γένοβαν 22 Δεκ.
'Αγιος Βλάσιος	Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεγ. Χούμπερ 23 Δεκ. διὰ Χούλλ
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Χούλεμπ 18 Δεκ.
'Αγιος Νικόλαος	Ν.γ. Χατζηπατέρας	43	7176	διῆλθεν 'Αλγέριον 21 Δεκ. δι' 'Αγκώνα
'Αεροπόρος Βασιλειάδης	Μηχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Βομβάνη 25 Δεκ.
'Αγις Γεώργης	νιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Μπόναν 25 Δεκ.
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἔφθ. Ροζάριο 13 Δεκ.
'Ακτή	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	44	7176	άνεγ. Μοντεβίδεο 17 Δεκ. δι' Ίνδιας
'Αλέξανδρος Κοριζῆς	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Λεπέδες 19 Δεκ.
'Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Βομβάνη 17 Δεκ.
'Αλίκη	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 21 Δεκ.
'Αλφειός	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7194	εἰς Μασσαλίαν 18 Δεκ.
'Αμερική	Α. Λούης	43	7176	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 21 Δεκ.
'Αμφίλαος	'Αν. Καλλίνικος	22	578	άνεγ. Μάσουντς Μπαΐν 21 Δεκ. διὰ Δουβλίνου
'Αμφιτόλις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀντοπλοῖκάς μεταφορᾶς
'Αναστ. Πατέρας	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7177	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 16 Δεκ.
'Αντίκλεια	Π. Τζανετάπος	92	951	εἰς λιμένας 'Ελλάδος 25 Δεκ.
'Αννα	Ν. Λυκαρδόπουλος	19	5173	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 16 Δεκ. καὶ Ραμάλλο 17
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Λά Παλλίς 15 Δεκ.
'Αννα Λ. Κονδύλη	Ν. Κονδύλης	42	7191	ἔφθ. Σαουθάμπτον 23 Δεκ.
'Αννα Σταθάτου	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	άνεγ. Βαλτιμόρην 14 Δεκ. δι' 'Αργεντινήν
'Αξιός	«Διβανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Σαίν Ναζάρ 22 Δεκ.
'Αντώνης	Λαμπός καὶ Πατέρας	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. δι' Ίταλίαν
'Αργολικός	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	άνεγ. Βαλτιμόρην 18 Δεκ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
'Αργώ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς λιμένα Δυτ. Ίταλίας 20 Δεκ.
'Αριέττα	«Διβανός» Α. Ε.	41	7460	ἔφθ. Σαβόναν 15 Δεκ.
'Αρμάθια	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Κάρδιφ 23 Δεκ.
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	άνεγ. Λισσαβόνα 20 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Ασπασία Νομικού	«Θησαυρή» Α. Ε.	38	4854	ἔφθ. Νιούπορτ 13 Δεκ.
'Αστερίς	«Έκτωρ Λρακούλης	43	7176	διῆλθε Σαουθάμπτον 18 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
'Αταλάντη	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 18 Δεκ. διὰ Βομβάνη
Βασιλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Δεκ., Φάλμονθ 20 διὰ Τέξας
Βερνίκος Νικόλαος	Κονστ. Ν. Βερνίκος	20	7744	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 13 Δεκ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκης	44	7176	άνεγ. Ρούνεν 18 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Βόλλιν (τάνκερ)	'Ελληνικὸν Δημόσιον	17	2564	άργει εἰς λιμένας Δανίας 26 Δεκ.
Βόλος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	23	1175	εἰς Πειραιά 30 Δεκ.
Βόρειος 'Ελλάς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. διὰ Σμύρνην
Γεράσ. Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἔκφραστώνει εἰς Ρόττερνταμ 28 Δεκ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπασης	18	4289	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 21 Νοεμ.
Γεώγ. Δ. Γράτσος	άδ. Γράτσον	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Δεκ. διὰ Λά Γκοναΐα
Γεώργ. Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	εἰς Φιούμε 28 Δεκ. ὑπὸ φρότωσιν
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. 'Εμπειρίκον	21	5728	ἔφθ. Βιζαγκαπτάμ 22 Δεκ. (διὰ Χάρδην)
Γεώργ. Πανώρας	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἐν πλῷ ἐν Νέας Ορλεάνης δι' 'Αμβέρσαν 25 Δεκ.
Γεώργ. Φ. 'Ανδρεάδης	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	εἰς Σαίν Ναζάρ ἀπὸ 8 Δεκ.
Γρηγορίος Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Δεκ. διὰ Νέαν 'Υδρων
Δέσποινα	έτ. «Μιχαλιώδες»	06	3016	εἰς Ρόττερνταμ 26 Δεκ.
Δημ. 'Ιγγλέσης	νιοί Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. Βλαδόντικην 18 Δεκ.
Δημ. Α. Κυδωνιεὺς	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	εἰς λιμένας Βραζιλίας 28 Δεκ.
Δημοσθένης	«Άιγανον» Α. Ε.	44	7207	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Δεκ.
Δημοσθένης Πανταλέων	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 10 Δεκ.
Διαμαντῆς	Λιαμ. Πατέρας	19	5253	εἰς Θεσσαλονίκην 12 Δεκ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	43	7176	διῆλθεν "Αγ. Βλέπντον 21 Δεκ. δι' Όλλανδιαν
Δωρίς	«Ηλίας Χατζηλίας	17	4604	άνεγ. Χάμπτον ρόδος; 12 Δεκ. διὰ Μοντεβίδεο
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανός	37	4839	άνεγ. Μοντεβίδεο 7 Δεκ. διὰ Βομβάνη
"Εθρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	εἰς Καλάμας 29 Δεκ.
"Εθρος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς "Αμτερνταμ ἀπὸ 26 Νοεμ.
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4163	διῆλθεν "Αγ. Βλέπντον 14 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ελένη Δ.	Δ. Δάμπασης	44	7176	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 23 Δεκ. διὰ Βέλγιον
'Ελένη Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άνεγ. Βαλτιμόρην 10 Δεκ. διὰ Γένοβαν
'Ελένη Σταθάτου	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινής 20 Δεκ.
'Ελευσίς	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	1549	άνεγ. Μασσαλίαν 16 Δεκ. διὰ Χάϊφαν
'Ελισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Βρέστην 11 Δεκ. (εἴτα δι' 'Αλγέριον)
'Ελλάς	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Κάρδιφ 20 Δεκ.
'Ελλάς	Γ. Χρ. Λαμός	44	7176	ἔφθ. Γένοβαν 18 Δεκ.
'Ελληνική 'Ακτή	«Ελληνικὴ» Καλλιμανόπ.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ. διὰ Βαλτιμόρην
'Ελληνικός 'Αστήρ	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	άνεγ. Νέαν 'Υδρων 14 Δεκ. διὰ Σμύρνην
'Ελληνικόν Κύμα	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	εἰς Νέαν 'Υδρων 26 Δεκ.
'Ελληνικός Ούρανός	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθεν Γιβραλτάρ 21 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 27.
'Ελπίς	Α. Ποιντεζής	19	1492	ἔκφραστώνει εἰς Θεσσαλονίκην 30 Δεκ.
'Ελπίς	Άντ. Χάλορης	44	452	εἰς ἀντοπλοῖκάς μεταφορᾶς ἐν 'Ελλάδι
'Ενωσις	«Ελληνες ἄγορασται	88	235	ἔφθ. Γιβραλτάρ 25 Δεκ.
'Επιτάνησος	Νεγρεζ. - Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Νόρντεγχαμ 15 Δεκ.
'Ερμούπολις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	21	2369	άργει Πειραιᾶ 30 Δεκ.
Εύανθια	νιοί Π. Γουλανδρῆ	43	7244	άνεγ. Χαβάναν 19 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Εύγενια Χανδρῆ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	άνεγ. Νέαν 'Υδρων 20 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Εζηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	άνεγ. Ντακάρ 10 Δεκ. διὰ Κονάροι
Εύθαλιά	άδ. Γουλανδρῆ	18	3551	άνεγ. Χάμπτον ρόδος 13 Δεκ. δι' 'Ελλάδα
Εύρυμέδων	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἔφθ. Σαβόναν 10 Δεκ. (εἴτα διὰ Βραζιλίαν)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εις Μασσαλίαν 18 Δεκ.
Ηπειρος	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	18	5572	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 'Οκτ.
Ηράκλειον	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	25	964	εις Πειραιᾶ 28 Δεκ.
Θεμιστοκλῆς	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἀνεχ. Χούλι 21 Δεκ. διὰ Κέυ Οβέστ
Θεμώνη	«Κάσος» Α. Ε.	44	7198	ἔφθ. Όραν 20 Δεκ. (διὰ Μασσαλίαν)
Θεοδώρα (τάνκερ)	'Ελευθεράδης-Σωριβάνος	10	5237	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Δεκ., ἐποκενή.
Θεοκήτωρ	Μη. ΣΠ. Πολέμης	42	2865	εις Σάνι Τζέν 28 Δεκ.
Θεομήτωρ	νιοὶ ΣΠ. Πολέμην	10	4427	εις Μασσαλίαν ἀπὸ 14 Νοεμ.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Δεκ. διὰ Μασσαλίαν
Θέτις	'Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	εις Μπονένος "Αὔρες 28 Δεκ.
Θηρασία Νομικοῦ	«Θηρασίη» Α. Ε.	88	1356	ἀνεχ. Πειραιᾶ 24 Δεκ. δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	εις ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Ιγύρο	Λᾶς καὶ Πεζᾶς	43	7176	διῆλθε Ντόβερ 21 Δεκ. διὰ Β. 'Αμερικὴν
Ιθακος	Γ. Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 18 Δεκ.
Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἀνεχ. Όραν 14 Δεκ. διὰ Λά Παλλίς
Ιρις	'Ιω. Παλαιοζαρασσᾶς ..	11	1881	ἀνεχ. Πειραιᾶ 22 Δεκ. διὰ Λονδίνου
Ιωάννινα	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	21	725	εις Βεγγάλην 29 Δεκ. (διὰ Πειραιᾶ)
Ιω. Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Δεκ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	οικογ. Γουλανδρῆς	44	7176	διῆλθε Ντακάρ 24 Δεκ. διὰ Μπιζέρταν
Ιω. Φράγκος	Μάρχ. Φράγκος	12	3442	ἔφθ. Βλαάροντίκην 18 Δεκ.
Ιωάννης Χανδρῆς	«Χανδρῆς» Α. Ε.	42	7035	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 23 Δεκ.
Ιωνία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	13	4916	εις Γλασκώνην 30 Δεκ., διασκενή.
Κ. Χατζηπατέρας				Κ. Χατζηπατέρας
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γ. Καραβία	43	7244	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 19 Δεκ.
Καλλιόπη	άδ. Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Χάρτελεπούλ 26 Δεκ.
Κάπται Ι. Ματαράγκας	Στ. Νιάρχος	44	7240	προσέκρουσ οὐρανοῦ καὶ ἔβυθισθη πρὸ Φιούμε 20 Δεκ.
Κάπται Κ. Παπάζογλου	Στ. Νιάρχος	45	7240	ἔφθ. Δουνγκέρην 13 Δεκ.
Κάπται Φαρμακιδῆς	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	ἀνεχ. Χάροην 22 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Κάρος	εκδότα Α. Ε.	39	5215	ἀνεχ. Λισσαδόνα 18 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Καστοριά	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	20	844	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 19 Δεκ. εἰς Σφάξ 19 Δεκ.
Κάστωρ	άδ. Γράτσου	44	7198	ἔφθ. Χάροην 15 Δεκ. καὶ Ρουέν 22
Κάτε (τάνκερ)	Ν. Λυκιαρδόπολος	43	10448	εἰς Βαλτιμόρην 20 Δεκ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς Δάντσιγκ 22 Δεκ.
Κεχρέα	Θ. 'Επιφανείδης	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Κοζάνη	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	30	255	εἰς Θεσσαλονίκην 30 Δεκ.
Κονιστρά	Θ. 'Επιφανείδης	43	7176	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 6 Δεκ. διὰ Καλκούταν
Κορινθία (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3874	εἰς Πειραιᾶ 16 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
Κρήτη	Γ. Μοάστος	44	7244	ἀνεχ. Χάριαν 25 Δεκ. διὰ Φετιγήν
Κρίδος	Μ. 'Επιτερίκος	45	3805	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 26 Δεκ.
Κυθερώνης	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	εἰς Βενετίαν 26 Δεκ.
Κῦμα	εάδ. Λιβανοῦ Α. Ε.	43	7244	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκη 23 Δεκ.
Κωνσταντῆς	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	διῆλθε Σόντερολαντ 22 Δεκ. διὰ Σόντερολαντ
Κωνσταντίνος Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Κώστας Μίχαλος	N. Απόδικος	45	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Κώστης Λαυδίδης	νιοὶ Κ. Η. Λαυδίδη	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Δεκ.
Κώστης Λώδης	άδ. Λώ & Α. Πεζᾶς	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 23 Δεκ. διὰ Βέλγιον
Κόδες	'Ελληνικὸν Δημόσιον ..	21	900	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
Λεόντιος	Θεόδ. Τεργάλης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 22 Δεκ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εἰς Τάιν 20 Δεκ.
Λεωνίδας Μίχαλος	«Μιχαλίνης» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Λούλα Νομικοῦ	Εὐάγγ. & Μ. Νομικοῦ	43	7176	ἀνεχ. Μπόναν 24 Δεκ. δι' 'Αγγλίαν
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λόρας	18	5686	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 24 Νοεμ., ἐποκενή.
Μαίανδρος	«Λιβανὸς» Α. Ε.	45	7177	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 27 Δεκ.
Μακεδονία	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνεχ. 'Αλγέριον 18 Δεκ. διὰ Μασσαλίαν
Μαλιακός	Μαροῆς 'Επιτερίκος	12	3903	εἰς Νέαν 'Υόρκην 25 Δεκ.
Μαργαρίτα	Στέφ. Σοφιανὸς	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου
Μαργ. Χανδρῆς	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 15 Δεκ. διὰ Φινλανδίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαυδίδη	12	4707	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Δεκ.
Μαρία Γ. Κουλουκουντής	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	διῆλθε Λάς Πάλμας 14 Δεκ. διὰ Λισσαδόνα
Μαρία Σταθάτου	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εἰς λιμένας Αργεντινῆς 20 Δεκ.
Μαρίάμ	Μαροφίλιππας-Πατέρας	44	7176	εἰς Χάμπτον φόδς 27 Δεκ.
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	εἰς Εμπειρίαν 23 Δεκ.
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντής.	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Λάς Πάλμας 14 Δεκ. δι' 'Αργεντινῆς
Ματθαίος	«Ελληνες ἀγοραστῶν	43	7176	ἀνεχ. Αμβέρσαν 16 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Μεγαλόχαρη	I. Θεοδωρακόπολος	44	7198	ἀνεχ. Ρουέν 17 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Μέμφις	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	1996	εἰς Αμβοδόγυον ἀπὸ 8 'Οκτ., ἐποκενή
Μέντωρ	Έπικτος Κ. Δρακούλης	41	7157	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 19 Σεπτ., ἐποκενή.
Μέρκιουρ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	22	269	εἰς Αμβέρσαν 25 Δεκ.
Μέτσοβον	'Ελληνικὸν Δημόσιον	33	486	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 Δεκ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Κάρδιρ 27 Δεκ.
Μιχαήλ	Κωνστ. Λαυδίδη	43	7207	ἀνεχ. Χάμπτον φόδς 16 Δεκ. διὰ Βέλγιον
Μιχαλάκης	N. Εύσταθίου	44	7176	ἔφθ. Χάμπτον φόδς 24 Δεκ.
Μιχ. Λ. Εμπειρίκος	έτ. Σ.Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Νιούπορτ 19 Δεκ.
Ναόσαρχος Κουντουριώτης	'Ιω. Καρδᾶς	45	7247	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 25 Δεκ. δι' 'Αργεντινήν
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Δεκ.
Νέδων	«Λιβανὸς» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Ρουέν 14 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδς
Νηρεύς	'Εμπ. Χατζηλίας	37	5205	εἰς Γένοβαν ὑπὸ ἐκρόφωσιν 27 Δεκ.
Νικόλας	X. Πατέρας & Σια	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 13 Δεκ. δι' 'Αργεντινήν
Νικόλας	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	ἔφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ν. Γ. Κουλουκουντής	«Ατλαντικός» Α. Ε.	43	7244	Έφθ. Γένοβαν 23 Δεκ.
Νίκ. Καΐρης	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7244	διῆλθε Λάζ Πάλμας 19 Δεκ. διὰ Ρόττερνταμ
Νίκ. Μήχαλος	Κ. Μήχαλος	13	4342	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 19 Δεκ., Ούζαν 21 διὰ Πειραιᾶ
Νίκ. Πατέρας	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	Έφθ. Γένοβαν 20 Δεκ.
Νικολάου Γεώργιος	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εἰς Ἀγκόνα 24 Δεκ.
Νικολάου Ζωγραφίκης	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εἰς Σπέτζιαν 23 Δεκ.
Νικολάου Μαρία	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	Έφθ. Γκάλιεστον 21 Δεκ.
Νίκος Τ.	«Καρφηρεύς» Α. Ε.	19	5175	Έφθ. Σπέτζιαν 13 Δεκ. (είτα Κωνστάντζαν)
Ξάνθη	«Ελληνικόν Δημόσιον	41	674	ἀργεὶ Πειραιᾶ 30 Δεκ.
"Οθων	Φαφαλιοί καὶ Σία	44	7176	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 22 Δεκ. διὰ Σαβόναν
"Ολγα	Έμπορ. - «Εφοριαστική	43	7244	Έφθ. Μπόναν 21 Δεκ.
"Ολυμπίος	Κούλουθρος - «Επιτειρ.	18	5216	Έφθ. Μπάρον 13 Δεκ.
"Οντρι	Κ. Γράτσος	45	7176	Έφθ. Λορίαν 21 Δεκ.
"Ορος "Αθως	Κον. Β. Σκαφελής	43	7176	ἀνεγ. Μπουένος "Αὔρες 23 Δεκ. δι' Ἰνδίας
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	Έφθ. Χάρτλεπον 21 Δεκ. (διὰ Λάγκος)
"Ορος Ελικών	«Τράμπο Σό	18	5525	Έφθ. Γένοβαν 17 Δεκ.
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμν. - Κουλουκουντής	17	3704	Έφθ. Καλκούταν 19 Δεκ.
"Ορος Ροδόπη	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἀνεγ. "Αμβέρσαν 23 Δεκ. διὰ Καζαπλάγκαν
"Οχι	"Ιω. Λυκίδης	09	888	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Δεκ.
Π. Ι. Γουλανδρής	νιοί Π. Γουλανδρή	43	10448	εἰς Ἀστόρια, ἀπὸ παραλαβὴν
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδόνουλος	20	5194	Έφθ. Νάντη 18 Δεκ.
Παναγίκης Καθαριώτισια	Α. Καραβίας	43	7176	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 Δεκ.
Παναγιώτης	"Ιω. Λιβανός	43	7176	Έφθ. Ταϊτιάνειαν 25 Δεκ.
Παναγιώτης Ν.	Π. Νικολαΐδης	21	601	ἀργεὶ Πειραιᾶ 30 Δεκ.
Παναγ. Κουμάνταρος	Π. Κουμάνταρος	44	7244	ἀνεγ. Χάμπτον ρόδος 15 Δεκ. διὰ Βέλγιον
Πάργα	«Ελληνικόν Δημόσιον	15	999	ἀργεὶ εἰς Αμπελάν 30 Δεκ.
Πάτμος	«Ελληνικόν Δημόσιον	31	200	εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφορὰς
Παύλος Γ.	ἀδ. Γιαννακαρόνη	20	1130	Έφθ. Πειραιᾶ 24 Δεκ.
Πειραιεύς (ἐπιβατ.)	«Ελληνικόν Δημόσιον	29	1493	ἀνεγ. Πειραιᾶ 30 Δεκ. διὰ Θεσσαλονίκην
Περικλῆς	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	Έφθ. Ντακάρ 17 Δεκ.
Περσεφόνη	"Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	εἰς Ρίον Ιανέριον 30 Δεκ.
Πεταλοί	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	ἀνεγ. Γρειντέξενιαν 24 Δεκ.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	23	4693	ἐν πλᾶ διὰ Β. Αμερικήν 24 Δεκ.
Πέτρος Νομικός	Μάρκος καὶ Ε. Νομικός	43	7176	Έφθ. Ροζάριο 21 Δεκ.
Πηγείδης	«Θεοφάνω» Α. Ε.	44	7207	εἰς Γένοβαν 28 Δεκ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκος	90	1594	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Δεκ.
Ποσειδῶν	«Ελληνικόν Δημόσιον	19	3911	ἀργεὶ Κίελον ἀπὸ 26 Ἀπρ.
Πρέβεζα	«Ελληνικόν Δημόσιον	24	2740	ἀνεγ. Σφάλ 27 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ
Πρέντον	Καττούλας καὶ νιοί	06	2088	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Δεκ. δι' Ἀλγέριον
Ριχάρδος Δ. Λάτιονς	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Δεκ. διὰ Σαβόναν
Ροδόπη	«Ελληνικόν Δημόσιον	44	1923	ἀνεγ. Λεϊζέρς 24 Δεκ. δι' Ἀμβέρσαν
Ρόδος	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	ἀνεγ. Αμπαντάν 16 Δεκ. δι' Ἰταλίαν
Σαλαμινία	Ε Πετρούποτης-Γ. Τάνες	01	3634	Έφθ. Ρούεν 17 Δεκ.
Σάμος	νιοί Δ. "Ιγγλέση	43	7177	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Δεκ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Σαντορίνη	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7207	Έφθ. Ρούεν 16 Δεκ.
Σέρραι	«Ελληνικόν Δημόσιον	21	725	εἰς Τεράπετραν 30 Δεκ.
Σίμων φόν Οὐτρεχτ	«Ελληνικόν Δημόσιον	22	4949	ἀργεὶ "Ούλο 30 Δεκ.
Σκρά	«Ελληνικόν Δημόσιον	27	757	εἰς Τεργέστην 30 Δεκ.
Σουλιώτης	«Εναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	Έφθ. Σάντας 19 Δεκ.
Σούνιον	Μάνθος - Χατζηλίας	43	7244	ἀνεγ. Μπάριαν Μηλάγκαν 9 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Σπυρίδων II	έτ. «Καρράξας»	17	3517	Έφθ. Πόρτ ντε Μπούν 8 Δεκ.
Στάθης I. Γιάνναγας	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 22 Δεκ.
Στάμος	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	ἀνεγ. Βορδό 24 Δεκ. διὰ Καζαπλάγκαν
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς Βρέστην 22 Δεκ.
Σταύρος Κουμάνταρος	"Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	παρέμενεν Ἀμβέρσαν 20 Δεκ.
Στέφανος Σ.	Π. καὶ Ιω. Σαμιωνᾶ	04	646	Έφθ. Τάρ 20 Δεκ. καὶ Γκούλ 25
Στρυμών	«Διδανός» Α. Ε.	19	5250	ἀνεγ. Κοσίν 23 Δεκ. διὰ Καλκούταν
Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 13 Δεκ.
Σύρος	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	Έφθ. Μορμουγκάν 17 Δεκ.
Τάκης Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς ταξίδια ἐν Ἐλλάδι
Ταξιάρχης	ἀδ. Λαμοῦ	13	4221	ἀνεγ. Ρούεν 26 Δεκ. διὰ Χονέλβαν
Ταύγετος	Κουλούθρον - Έμπειρίκου	18	5687	ἀργεὶ Γάνδην ἀπὸ 30 Νοεμ., ἐπασκευὴ
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλης	11	3658	Έφθ. Ἀλεξανδρειαν 13 Δεκ., καὶ Κύπρον 21
Τήνος	«Ελληνικόν Δημόσιον	11	1459	ἀργεὶ Πειραιᾶ 30 Δεκ.
Τρίτων	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	ἀνεγ. Λά Πούλεττ 23 Δεκ. διὰ Σαβόναν
Υδρούσα	Π. Χριστόπουλος	22	2038	Έφθ. Σέρταν 15 Δεκ.
Υγείρων	«Ελληνικόν Δημόσιον	43	5000	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 24
Φλόγα	έτ. Θαλάσσοι Σιδ)μοι	05	480	εἰς ταξίδια ἐν Ἐλλάδι
Φλώρα Νομικού	Λουζᾶς Νομικός	21	1788	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ὁκτ., ἐποκευή.
Φλώρινα	«Ελληνικόν Δημόσιον	20	985	εἰς Πειραιᾶ 30 Δεκ. (διὰ Πάτρας)
Φρέδ	Κ.Δ.Καλαφάτης	07	4043	ἀνεγ. Μπόναν 25 Δεκ. διὰ Πόρτ ντε Μπούν
Φωτεινή	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Δεκ. διὰ Μοντεβίδεο
Χαδιώτης	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	διῆλθεν Ἀλγέριον 25 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Χάλκη	«Ελληνικόν Δημόσιον	45	470	εἰς Πάτρας 30 Δεκ.
Χαλκιδική	«Ελληνικόν Δημόσιον	01	541	εἰς ταξίδια Πειραιῶς — Δωδεκανήσου
Χέλαστρος	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς 20 Δεκ.
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	Έφθ. Λισσαβώνα 19 Δεκ.
Χρυσή	νιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	εἰς Ἀμβέρσαν 28 Δεκ.
Ψαρά	«Αναστάσιον - Φαφαλίδης	45	7247	Έφθ. Σαβόναν 23 Δεκ.
Ωκεανός	«Ελληνικόν Δημόσιον	44	5000	ἀργεὶ Ἀμπελάκη ἀπὸ 28 Δεκ.
Ωρίων	Πολ. Λύρας	09	4793	ἀνεγ. Χονέλβαν 16 Δεκ. δι' Ἀμβέρσαν

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά μας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"ΕΤΟΣ	ΤΟΥΝ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αθέμιας II	έτ. «Αθέμιας»	19	3537	διηλθεν Γιβραλτάρ 16 Δεκ. διὰ Βαλτιμόρην
Αζουέρο	έτ. «Αζουέρα»	44	7176	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 16 Δεκ. δι' Αμέρισαν
Αίτζιαν Στάρ (έπιθ.)	έτ. «Τσάγκρες»	98	1573	ἀργεῖ Περισσαὶ ἀπὸ 5 Δεκ.
Αναστασία	έτ. «Ωξεωνός»	19	5869	εἰς Καλκούταν 28 Δεκ.
Ανδαλουσία	έτ. «Τρανσατλάντικα»	18	7717	ἔφθ. Φλαδέλφειαν 15 Δεκ.
Ανδρέας	έτ. «Σάμποκα»	44	7207	ἔφθ. Χούντον 11 Δεκ.
Αντιόπη (τάνκερ)	Κ. Κονιαλίδης	14	4046	εἰς άνεργανακόν λιμένα 20 Δεκ.
Αντώνιο Κ.	έτ. «Πονόνκα»	04	4784	εἰς 'Αμπούργον 20 Δεκ.
Αουρόρα Μπορεάλις	έτ. «Μαρικιμος»	19	5114	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 8 Δεκ. δι' Εὐρώπην
Αρης	Κ. Κονιαλίδης	44	7248	διηλθεν Γιβραλτάρ 16 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Αριστείδης (Χονδ.)	'Αρ. Όνασης	43	7191	εἰς λιμένας Βορ. Γαλλίας 22 Δεκ.
Αριόταρχος (Χονδ.)	'Αρ. Όνασης	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 12 Δεκ. διὰ Χάδην
Αριστογέλτα	'Αρ. Όνασης	42	7176	ἀνεχ. Φλαδέλφειαν 11 Δεκ. δι' Αμέρισαν
Αριστοκράτης (Χονδ.)	'Αρ. Όνασης	43	7176	ἀνεχ. Βορδόν 18 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Αριστομένης (Χονδ.)	'Αρ. Όνασης	43	7176	ἔφθ. Παλέρμο 14 Δεκ. (εἴτα Βενετίαν)
Αριστόπαις	'Αρ. Όνασης	43	7176	ἔφθ. Λορδία 14 Δεκ.
Αριστοτέλης (Χονδ.)	'Αρ. Όνασης	43	7244	ἀνεχ. Λός "Αντζελες 17 Δεκ. διὰ Καζαμπλάγκαν
Αρόζα	Γ. Άγγελίδης καὶ νιοί	22	1979	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Οκτ.
Αρτούρια	«Παναμένια Τράπου»	25	5531	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 18 Δεκ. δι' Αγγλίαν
Ατλαντικ Γουαϊήθ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Παλέρμο 17 Δεκ.
Ατλαντικ Γουίντ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 22 Δεκ. διὰ Σάνι Λορέντζο
Ατλαντικ Εΐρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 15 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Ατλαντικ Κάπταιν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 16 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Ατλαντικ Κόστ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	ἐκφροτώνει εἰς Λισσαβῶνα 26 Δεκ.
Ατλαντικ Μπρίς	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἔφθ. Ροζάριο 17 Δεκ.
Ατλαντικ Οσεαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 25 Δεκ. δι' Ιταλίαν
Ατλαντικ Πάιλοτ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 16 Δεκ.
Ατλαντικ Σήμαν	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 Δεκ. δι' Αργεντινήν
Ατλαντικ Σιϋ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Τσάλεστων 11 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Ατλαντικ Τρέντερ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 15 Δεκ. διὰ Χιλήν
Αφρικάνα	έτ. «Αρκτούρος»	27	4889	ἔφθ. 'Αμερίσαν 21 Δεκ.
Βαϊμέα	έτ. «Κροῦζες»	19	5670	ἀνεχ. Ντάρμπιαν 22 Δεκ. διὰ Κολόμπο
Βικτώρια	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 15 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Βιντσέντσια (τάνκερ)	έτ. «Λάμας	20	6886	εἰς Νέαν 'Υδροην 20 Δεκ. 'Ε π ω λ ή θ εἰς Ιταλίαν.
Βιράγκο	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Δεκ.
Βύρων	έτ. «Βυζόνα»	05	339	ἔφθ. "Αλμπιρόγκ 20 Δεκ.
Γαρουφαλιά	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Δεκ.
Γεροδήμος	έτ. «Αταλάγια»	99	3076	ἀργεῖ Καλκούταν ἀπὸ 19 Δεκ.
Γεώργιος	έτ. «Λεβάντε»	17	5915	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 20 Δεκ. διὰ Νάρβιζ
Γεώργιος Π.	N. Παπαλίδης	19	611	εἰς 'Αλεξανδρειαν 20 Δεκ.
Γιάγκος	"Ελληνες ἀγορασταὶ	98	619	ἀργεῖ Λονδίνον 28 Δεκ.
Γκλόρια	"Ελληνες ἀγορασταὶ	12	6348	ἔφθ. Μασσαλίαν 10 Δεκ., παρέμενεν 20
— Δέσποινα	έτ. «Σάμος»	44	7216	ἀνεχ. Ρούνεν 19 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Διώνη	έτ. «Πάξ»	20	6157	διηλθεν Γιβραλτάρ 25 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Δωδεκάνησα	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	εἰς Σύρον 20 Δεκ.
Έκουατδρ	έτ. «Γκλόμπε»	20	5107	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 Δεκ. δι' Αμέρισαν
Έλλενικ (Χονδ.)	Άτριοπλοία Δεμήνης	20	7631	εἰς Νέαν 'Υδροην ἀπὸ 8 Νοεμ., ἐποκενή (δι' Αγγλίαν)
Έλλενικ Νόμφ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	ἀνεχ. Τέμπλ Μπαΐαν 20 Δεκ. διὰ Ποεντ Νούάρ.
Έμανσοπέιτορ	έτ. «Καρφίμπεαν»	43	7207	ἔφθ. Τάγκα 23 Δεκ.
Έντερπράϊς	έτ. «Πομαρόβια»	43	7176	εἰς λιμέναν 'Αργεντινήν 20 Δεκ.
Έρατώ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	ἔφθ. Αμέρισαν 17 Δεκ.
Εύριπιδης	έτ. «Σίν Νικόλας»	20	7582	εἰς Χάμπτον ρόδος 20 Δεκ.
Εύρυθιάδης	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	ἀνεχ. Μόμπλ 17 Δεκ. δι' Αργεντινήν
Εύρουθεύς	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	εἰς Τσιτιβάζεαν 24 Δεκ.
Ήθη Γ.	έτ. «Καρμπιτάνα»	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Δεκ.
Θεοδώρη	"Ελληνες ἀγορασταὶ	19	5524	ἀνεχ. Φλαδέλφειαν 10 Δεκ. δι' Ιηλίκον
Θέρμη	I. Παλαιοκρασσᾶς	11	3728	εἰς Τάϊ 24 Δεκ.
Θέτις (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	ἔφθ. Αμέρισαν 19 Δεκ.
Ίντρεπιντο	έτ. Ντιάνα	20	2310	πολιθενη μετωνομάσθη «VALEROZO»
Ίόνιαν Λήντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἀνεχ. Θέονταν 16 Δεκ. διὰ Χάμπτον ρόδος
Ίόνιαν Τρέντερ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	ἔφθ. Αμέρισαν 17 Δεκ.
Ίωάννης Λιθανδός	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	ἔφθ. Ντακάριο 15 Δεκ.
Καλλιρρόη	K. Κονιαλίδης	22	8432	ἀνεχ. Πόρο NECHEΣ 17 Δεκ. δι' Αργεντινήν
Καμπέρρα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	7710	ἔφθ. Σουέζ 22 Δεκ. (διὰ Γένοβαν)
Καντούλε	άδ. Γούλανδην	12	3923	εἰς Γιρείντζενμάουθ 25 Δεκ.
Κάπταιν Θέλ (τάνκερ)	Κονιβέλος	19	5771	ἀνεχ. 'Αρούμπα 16 Δεκ. διὰ Βαλτιμόρην
Κάπταιν Μικές	έτ. «Λουτσάντας	18	480	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
Κάπταιν Τζών	έτ. «Στάφ»	19	3332	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Δεκ. διὰ Λα Γκοναΐρα
Κατίνα	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	ἔφθ. Πόρο Σαΐδ 18 Δεκ.
Κατούμπα	έτ. «Ντέλ. Εστε»	13	9424	ἔφθ. 'Αλγέριον 16 Δεκ.
Κένταυρος	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	ἔφθ. Φλαδέλφειαν 19 Δεκ.
Κλειώ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 18 Δεκ.
Κέφαλος	Μπονίζος	17	3804	ἔφθ. Ροζάριο 20 Δεκ.
Κοκερέλ	έτ. «Κάντιας	04	3479	εἰς Σέρταν 16 Δεκ.
Κόρα	Π. Γασπαρινάτος	06	817	ἀνεχ. 'Αλεξανδρειαν 22 Δεκ. διὰ Γένοβαν
Κουλέμπρα	Π. Πορτομέλλο	19	5261	ἀνεχ. Μπονένος 'Αργες 21 Δεκ. διὰ Δουνγκέρκην
Κυρήνεια	Παναμαϊκή ἔταιρος	11	7527	ἀνεχ. Πειραιᾶ 25 Δεκ. διὰ Μασσαλίαν
Λέανδρος	έτ. «Μπενβενίτο»	10	610	ἀργεῖ Βομβάνη 20 Δεκ.
Λητώ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μάουρα»	43	7176	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 17 Δεκ. δι' Ολλανδίαν
Λίλα	έτ. «Ρίβα»	09	655	ἔφθ. Μπλάιθ 23 Δεκ.
Λιμπερέϊτορ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	ἔφθ. 'Αμερίσαν 17 Δεκ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λόιντα (τάνκερ)	έτ. "Άτλαντικού"	16	5505	άνεγ. Καλλάρο 20 Δεκ. διὰ Τάλαρα
Λούδορ (επιβατ.)	έτ. «Βιτιώρα»	15	5544	άργει Ρόπτερονται ἀπὸ 11 'Οκτ., ἐποκενή
— Μαΐρη Γ.	«Σεντραμερικάνα»	43	7176	εἰς Τσάρλεστον 25 Δεκ.
Μασκίκι	έτ. «Κρούζες»	17	5324	εἰς Μπλατάρο 22 Νοεμ., ἐποκενή
— Μάντω	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	εἰς Βενετίαν 27 Δεκ.
Μάρχορου	έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2660	άνεγ. Καναδᾶν 19 Δεκ. διὰ Σαβάνναν
Μαρίσ Γ.	"Ελλήνες ἀγροστατά	20	3326	ἔφθ. Βαλτιμόρη 19 Δεκ.
— Μαριώ II	Κ. Κοναλίδης	44	7207	ἔφθ. Λά Παλίς 14 Δεκ.
Μαρκέλλα	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3480	ἔφθ. Όράν 13 Δεκ. καὶ "Εμίδεν 26
Μεγαλόχαρη	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εἰς Δάντικην 27 Δεκ.
Μερίντιαν	έτ. «Γκλόμπε»	19	4999	άνεγ. Τρίνιταντ 14 Δεκ. διὰ Ντακάρο
Μερόπη (σημ. Χονδ.)	Ν. Κοναλίδης	01	7588	δηῆθε Γιβραλτάρ 21 Δεκ. διὰ Χάμπτον φόδες
Μιζόζα	έτ. «Ούλτραμάρ»	05	3071	εἰς ΙΤΑΙΑΝΗ 20 Δεκ.
Μόλντόβα	έτ. 'Ιθάρη	11	4083	ἔφθ. Πονέρτε Πάτιτ 16 Δεκ.
Μποναβεντούρα	έτ. «Ούλτραμάρ»	20	6895	άνεγ. Χοδάνναν 11 Δεκ. δι' 'Αμβέρσαν
Μπούντη	Π. Γ. 'Αλεξιάδης	21	1138	άνεγ. Τοσούλλα 17 Δεκ. διὰ Τσιλάγιο
— Μύριαμ	έτ. «Χάρι»	43	7196	εἰς Μασσαλίαν 18 Δεκ.
— Μυρτώ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 16 Δεκ.
— Ναθιγκέιτορ	έτ. «Καρφέρμπαν»	43	7176	άνεγ. Μπονέρνος "Αύρες 15 Δεκ. διὰ Ρόπτερονται
Ναντίν	έτ. «Ούλτραμάρ»	04	3582	εἰς Γένοβαν 20 Δεκ.
— Ναφτόλ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλη»	20	6416	δηῆθε Πόρτ Σαΐδ 22 Δεκ. δι' Ιταλίαν
Νορλάντια	έτ. Σύλετη	42	7191	άνεγ. Μοντεβίδεο 18 Δεκ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Νορλάγκο	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	άνεγ. Ρίον Ιανέσιον 20 Δεκ. διὰ Τρίνιταντ
Νόρμα (τάνκερ)	έτ. «Ναρτόλη»	20	7030	άργει Γένοβαν ἀπὸ 28 'Οκτ., ἐποκενή.
— Νουέβα 'Εσπεράντζα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 20 Δεκ.
— Νουέβα Φορτούνα	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεγ. Μοντεβίδεο 16 Δεκ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
Ντανούμπιαν	Α. Καμπάνης καὶ Σια	98	2728	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 23 Δεκ.
— Ντοράντο	έτ. «Γκαμπό»	44	7244	ἔφθ. Νεοτόέα 12 Δεκ.
Νύμφη	έτ. «Αταλάγια	21	3345	μετωνυμάσθι «ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦ»
"Οντθάρ ΙΙ	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1897	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 12 Δεκ.
Ούρανία Γούναρη	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	εἰς Μόμπλ 25 Δεκ.
Ούταχαν	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άνεγ. Σουάνη 14 Δεκ διὰ Β. 'Αμερικήν
"Οσεαν Γουαίνη	έτ. «Στέιτς»	19	4990	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 2 Δεκ.
"Οσεαν Ρόθερ	έτ. «Τζένεραλ»	19	4988	ἔφθ. Μπονέρνος "Αύρες 22 Δεκ.
"Οσεαν Τρέντερ	έτ. «Στέιτς»	19	5101	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Δεκ.
Πάν	έτ. «Αιμαρούλλιξ»	20	5595	ἔφθ. Βίλλαν Κεντιτούσιον 16 Δεκ.
Πάραλος ΙΙ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	ἔφθ. Χάμπτον φόδες 27 Δεκ.
Παρίτα Μπαίη	έτ. Παναμ.-Ευρωπέω	18	6049	άργει "Αιστερονται ἀπὸ 27 'Οκτ., ἐποκενή
Παρίτα Σούνη	έτ. «Παναμη' Ευρωπέω	19	5555	ἔφθ. Βομβάνη 13 Δεκ.
— Πασούφικ "Οσεαν	έτ. «Πασίφη»	44	7212	ἔφθ. Βαλτιμόρην 20 Δεκ.
Πέρλα	έτ. Ναβέρας	19	6040	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 24 Δεκ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμνιθώτης	19	6495	δηῆθε Τενερίφαν 15 Δεκ. δι' "Αμπτο
Πίντα	έτ. Ναβέρας	20	2606	άνεγ. Σίδεν (Ν. Σκωτίας) 16 Δεκ. διὰ Λέβισπορτ
Πουκού (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 2 Δεκ., ζημία
Πριμαθέρα	έτ. «Σάμουσος»	18	5695	ἔφθ. Βομβάνη 6 Δεκ.
Πριμαθίστα	έτ. «Σάμουσος»	20	6027	άνεγ. Βαλτιμόρην 11 Δεκ. δι' 'Οπόρτο. ΕΠΩΛΗΘΗ.
Πρωτεύς	έτ. «Παναμέν αν»	20	7783	άργει Γένοβαν ἀπὸ 21 'Οκτ., ἐποκενή
Ρένα (επιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 30 Αύγ.
Ρένα	έτ. «Πάξ»	20	5686	ἔφθ. Χάμπτον φόδες 20 Δεκ.
Ριζάκουα	Δ. Πετρόπουλος	21	1925	εἰς λιμένας 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης 22 Δεκ.
Ρόμπερτ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἔφθ. Βοστόνην 12 Δεκ.
Ρούλ (παναμ.)	'Ι. Πελτέκης	99	1109	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 11 Δεκ.
— Σαλαμίς Βίκτορυ	έτ. «Σάτελ»	45	7604	δηῆθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ. διὰ Μαρτινίκαν
Σάνη Νικόλας	έτ. «Ούλτραμάρ»	08	2229	ήμιβιθσμένον εἰς Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 27 Νοεμ.
Σάνη Τζεόρτζιο	έτ. «Γαλανός»	16	4818	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 17 'Οκτ.
— Σάντα "Αννα	έτ. «Φόρντονιος	44	7220	ἔφθ. Θέουταν 19 Δεκ.
Σαντιάγκο	Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	08	3864	άνεγ. Ρόπτερονται 19 Δεκ. διὰ Σαβόναν
Σάντουιτς	Τυρέας	20	2606	ἔφθ. Μόμπλ 2 Δεκ.
— Σαπόρι	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνας	44	7212	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Δεκ.
Σαράγια	«Ναβ. Σούντ. 'Αμέρικ.»	44	7176	ἔφθ. Βορδό 16 Δεκ.
Σύκυντ	έτ. «Αλκυόνης	11	3726	"Ιδε: «ΘΕΡΜΗ»
Σόνια	έτ. Μαριάτο	19	5354	ἔφθ. Ροζάριο 20 Δεκ.
Σουέρτε	Κομπ. «Βαπτόρεις»	10	3649	άνεγ. Χουέλβαν 18 Δεκ. δι' 'Αμβοδργον
Στάμιο	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	ἔφθ. Βαλτιμόρην 20 Δεκ.
Σωκράτης	Κ. Κοναλίδης	21	7409	εἰς Ρόπτερονται ἀπὸ 8 Δεκ.
Τερψιχόρη	«Μπλού Λάϊν»	30	2480	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 13 'Οκτ.
Φαίας ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεγ. Ντόριπταν 13 Δεκ. διὰ Βομβάνη
Φιλίππα	έτ. «Πανέλλενικ»	02	10375	δηῆθε Γιβραλτάρ 18 Δεκ. δι' 'Αργεντινήν
Φοίνιξ	έτ. «Ινσουλαρ»	15	1255	ἔφθ. Μασσαλίαν 17 Δεκ.
Φρίξος ΙΙ	έτ. Κρίστομπαλ	19	5055	άνεγ. Μπονέρνος "Αύρες 9 Δεκ. διὰ Ρόπτερονται
Χρυσή Χονδρούλη	άδ. Χονδρούλη	44	1075	ἔφθ. Λονδίνον 18 Δεκ.
Χρυσόπτομος	Κ. Κοναλίδης	43	7176	ἔφθ. Βρέστην 10 Δεκ.
Χρυσούλα	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	εἰς Χάρολην 20 Δεκ., ἐποκενή

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΒΑΪΑΝΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ**

Μέγαρον Γιαννουλάτου Α' δροφες, άριθ. 1. Τηλέφ. 41143

Τηλεγρ. διεύθυνσις: ΘΑΛΑΣΣΙΔ' Πειραιες

* Εκτελούνται πάσης φύσεως ναυτικαί έργασιαί
Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς όλους τοὺς λιμένας τῆς Ελλάδος

**SERAPHIM VAYANNIS
STEAMSHIP AGENT**

Yannoulatos Building 1st Floor No. 1—Tel. No. 41143

TELEGRAMS: THALASID PIRAEUS

All kinds of Maritime enterprises
AGENCIES IN AL THE HELLENIC PORTS