

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1949

Αρ. Φύλλου 338/97

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 33897

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1949

Η ΦΥΓΗ

'Από την Νέαν 'Υόρκην έλαβομεν και δημοσιεύομεν εύχαριστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μετ' ἑκπλήξεως είδον τὰ σχόλιά σας εἰς τὸ ἀπὸ Ιης 'Ιουνίου τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐν σχέσει μὲ τὴν νηολόγησιν τοῦ νεοτεύκτου τάνκερ 'World Peace',

'Αντὶ ἄλλης ἀπαντήσεως σᾶς παραπέμπω εἰς τὸ ἀφρίδιον, τὸ ὅπιον ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ἀπὸ Ιης 'Ιουνίου 1948 τεῦχός σας, σχετικώς μὲ τὴν ἀπόσθετιν τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Οὐδὲν ἄλλο σόφελος ἔχουν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ θέτοντες τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν, εἰ μὴ τὴν δυνατότητα τῆς ταχείας ἀποσβέσεως καὶ τὴν τήρησιν τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων.

'Απορῷ πῶς ὑμεῖς, δοῦτος γνωρίζετε τὰ πράγματα καλλίτερον οἰουδήποτε ἄλλου, εἰρωνεύεσθε ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν τὰς προσπαθείας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἐπίζησουν εἰς τὸν στίβον τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, παλαίσοντες μὲ ναυτιλίας ἀφειδῶς ἐπιχορηγουμένας ὑπὸ διαφόρους μορφάς (E.C.A. διὰ τὴν 'Αμερικανική, η Board of Trade διὰ τὴν 'Αγγλικήν κ.ο.κ.).

'Εαν οἱ 'Αμερικανικοὶ Τράπεζαι καὶ τὰ διάφορα πιστωτικὰ ιδρύματα ἐμπιστεύονται πολὺ περισσότερον νὰ δανείσουν χρήματα εἰς τὴν σημαίαν τῆς «Ζούγκλας», ὅπως τὴν ἀποκαλείτε, ἃς ὄφωνται ἔκεινοι, οἱ ὅποιοι κατήγοροι τὴν πιστωτικὴν δυναμικότητα τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας εἰς τὸ σημεῖον αὐτό.

Γνωρίζετε καλλίτερον παντὸς ἄλλου, ὅτι ὅλα τὰ νεοναυπηγούμενα πλοία στοιχίουν ὑπέρογκα ποσά καὶ εἶναι ζήτημα ἐὰν οἱ ιδιοκτῆται ἔχουν ἄνω τῶν 10% ιδικά τῶν κεφάλαια επενδεύμενα εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις αὐτάς. 'Ως ἐκ τούτου, ἀπόκειται εἰς τὸν χρηματοδότην, δοῦτος δανείζει τὰ 90%, νὰ ἐκλέξῃ τὴν σημαίαν ὑπὸ τὴν ὅποιον θὰ ἔχῃ ἐμπιστούνην νὰ ἐπενδύσῃ τὰ δανειζόμενα ὑπὸ αὐτοῦ κεφάλαια, σημαίαν Κράτους τοῦ ὅποιου οἱ λειτουργοὶ δὲν θὰ προσεπάθουν μὲ κάθε τρόπον νὰ καταστρέψουν τὴν ἐπιχείρησιν, λόγω ἀγνοίας καὶ κακῆς θελήσεως, διὰ νὰ μὴ εἴπω καὶ φόδουν προσθέτω.

'Εαν οἱ κύριοι κρατικοὶ λειτουργοί, πραγματικῶν ἐνδιεφέροντο διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τὴν πρόσοδον της, ὅπως ἐνδιαφέρονται εἰς ὅλα τὰ ναυτικὰ κράτη τοῦ κόσμου, τὰ δοῦτοις ἀποζοῦν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, καὶ ἐὰν ἡ σχολούντο μὲ τὰ πραγματικὰ αἵτια τῆς τροπῆς τῶν 'Ελληνικῶν κεφαλαίων πρὸς τὰς ξένας σημαίας, ἀντὶ νὰ ἀπασχολούνται σχεδὸν ἐπὶ δύο ἔτη εἰς τὸ πῶς θὰ ἀπομιζῆσουν τὰ κέρδη ἐνὸς προσδοφόρου ἔτους, ὅπερ, ὡς γνωστόν, ἐμφανίζεται ἵσως ἀνὰ δεκαετίαν εἰς τὸν οἰκονομικὸν κύκλον τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν, εἴμαι δέδαιος, ὅτι θὰ εἶχον ἐπιτύχει νὰ λύσουν ὁριστικῶς τὸ ζήτημα τοῦτο καὶ δὲν θὰ εὑρίσκονται εἰς μακροχρονίους συζητήσεις, ὀνειρεύομενοι τὴν ἐπάνοδον τῶν 'Ελληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων εἰς τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν, λόγω ἀπειλούμενου μποϊκοτάς η ἄλλων πιέσεων.

'Ο 'Ελλην ἐφοπλιστής ἐδημοσιεύθη ἐκ τοῦ μηδενός, ἀνεύ οὐδεμιᾶς κρατικῆς προστασίας καὶ εἰς τὸν διεθνῆ στίβον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ήδυνήθη νὰ ἐπιπλεύσῃ καὶ νὰ ἀνδραποθῇ. Κατὰ τὴν περίοδον ταύτη ήδυνήθη ν' ἀντιμετωπίσῃ κάθε εἴδους συναγωνισμόν, θεμιτὸν καὶ ἀθέμιτον, ὡστε ἀς μὴ εἶναι τόσον ἀφελεῖς οἱ κύριοι κρατικοὶ λειτουργοὶ νὰ νομίζουν, ὅτι θὰ παρασυρθοῦν οἱ ἔχοντες ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νὰ παραδώσουν τὰ δημιουργήματά των εἰς χειραρχίας αὐτῶν, πρὸς ὄριστηκήν καὶ θεσμούς τούτους.

'Ας λάθουν ὑπὸ ὅψιν των, ὅτι οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ δανείζονται δεκάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς ὅλας τὰς χρηματαγοράς τοῦ κόσμου καὶ δεσμαίως τόσον οἱ δανειζόμενοι στον καταστροφήν.

οἱ δανειζόντες δὲν θὰ παραδώσουν τὰς ἐπιχειρήσεις των εἰς τὰς χειραρχίας τῶν ἀδαῶν καὶ ἀφελῶν τούτων κυρίων.

Εἶναι ἀποκαρδιωτικὴ τῇ ἀληθείᾳ ἡ μικροπαζαρευτικὴ ἐμφάνισης τῆς κρατικῆς λειτουργίας ὡς συμπτώματος τῶν φημολογουμένων πιέσεων καὶ οὐχὶ ὡς ἐσκεμμένης, προνοητικῆς καὶ μελετημένης πλατείας ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς ἐναγκαλιζόντης καὶ ἐναρμονιζόντης τὸ γενικὸν κοινωνικὸν καὶ δημοσιονομικὸν καὶ ιδιωτικο-οἰκονομικὸν συμφέρον εἰς τὰ πλαίσια τῶν διεθνῶν συνθηκῶν καὶ ροπῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

'Εάν, δοῦτος, ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπαναφέρουν τὴν ἐμπιστούνην εἰς τὴν 'Ελληνικήν σημαίαν, τότε ἀς φροντίσουν καὶ τάχιστα διὰ νὰ μὴν ὄλοκληρωθῇ τὸ κακόν, εἰς τὴν θέσπισιν καὶ ἐφαρμογὴν νομοθεσίας περιλαμβανούσης τὰ κάτωθι:

1) "Ορους ἐργασίας τοὺς αὐτοὺς μὲ τὸ 'Αγγλικὸν πλοῖον.

2) 'Απόλυτον ἐλευθερίαν πωλήσεως καὶ ἐνυποθηκεύσεως πλοίων εἰς ἄλλοδαπούς.

3) Φορολογίαν βάσει πραγματικῶν κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως ἐφ' ἑκάστης χρήσεως δι' ἔκαστον πλοίουν καὶ κατάργησις τῆς «εὔρεσιτεχνίας» τοῦ συστήματος τῶν τεκμαρτῶν συντελεστῶν ἐσόδων καὶ ἔξεδων ὡς ἀντιεπιστημονικοῦ καὶ ἀκάμπτου, μὴ ἀνταποκρινομένου εἰς τὴν ἀνεπισκόπητον ποικιλίαν τῶν τεχνικο-οἰκονομικῶν ὄρων ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν δράσει πάσης κατηγορίας ἐμπορικῶν πλοίων.

4) 'Ελευθέρων ἀπόδεσην σκαφῶν.

'Αυτί, λοιπόν, τῶν ἀγόνων καὶ ἀνεξετάστων ἐπικρίσεων, ἀναμένομεν πάντοτε εἰς τὸ φῶς τῶν στηλῶν τοῦ σοθιστοῦ καὶ μοναδικοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Χώραν μας περιοδικοῦ, τὴν ἔκχησην τῆς ἀναποδράστου ἀνάγκης τοῦ καθ' ἡμᾶς φαινομένου τῆς «Ζούγκλας» καὶ ἐντατικὴν διαφώτισιν μέχρι ἀνανήφεως τῶν ἀρμοδίων. Εἰς τὸν ἐγκέφαλον αὐτῶν κάποτε πρέπει νὰ εἰσχωρήσῃ, ὅτι η 'Ελλάς δὲν εἶναι η κρίνουσα στάθμη καὶ ὁ ὅμφαλος τῆς παγκοσμίου ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος, ἀλλ' οὐραγὸς τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακοῦ ροπῶν, τὰς ὅποιας μοιραίως ὀφείλει ν' ἀκολουθήσῃ, ἀλλας η ἐπίμονος, ἐγώνευτρική, στενή καὶ μωαπική πολιτική των μὲ μαθηματικὴν ἀκρίβειαν μόνον εἰς τὸν ἀφανισμὸν τῆς σημαίας θὰ ὀδηγήσῃ μὲ δλος τὰ κοινωνικὰ καὶ οἰκονομικὰ ἐπακόλουθα. Διερμηνεύσατε αὐτοῖς ἔτι πλέον ὅτι η ἀνέλιξις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρὸ πολλοῦ διῆλθε τὴν ρωμανικὴν ἐποχὴν τῶν θαλασσοδασείων καραβοκυραίων καὶ τοῦ ἀχαλινώτου διεθνοῦς ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ.

'Η ἀνάπτυξις τῶν τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὄρων τῆς σήμερον ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς διεθνῶς παγιωθείσας ἀρχὰς παρεμβατισμοῦ καὶ διευθυνομένης οἰκονομίας, ὑπὸ τὰς γνωστάς μορφάς οἰκονομικῶν ἀποκλεισμῶν, προνομίων καὶ ἐπιχορηγήσεων, ἀνέτρεψαν σχόδην τὴν ἀπλῆν ὄψιν τοῦ προβλήματος. 'Η ἐπιβίωσις τοῦ πλοίου εἰς τὴν σύγχρονον συντελεῖται, ἀλλού μὲν παντοειδεῖς προστατευτικοὺς κώδικας, ἀλλαχού δὲ τούλαχιστον διὰ τῆς ἀποφυγῆς ἐξαρθρωτικῶν διαράν, καθιερώσεως ἐλευθέραις ἀποσβέσεως κλπ.

'Ανάλογα ὅπλα, λοιπόν, ἀπαιτοῦνται ἵνα εἰς τὴν διεθνή κονίστρα ἀντιπαλασίωμεν. Ποῦ είναι αὐτά; Πτωχὴ θεσμίως η Χώρα δὲν δύναται θετικῶς νὰ τὰ προσφέρῃ. 'Ανενδοίστως σῦμας, πολιτικὴν ἀνάλογον ὀφείλει νὰ διστράψῃ, ὡστε ἀποσβεννυμένων τῶν παραγωγικῶν κεφαλαίων, ἐπειτα βάσκανον ὀφθαλμὸν νὰ ρίψῃ εἰς τὸ ὑπάρχοντα κέρδη, ὡς τοῦτο πράττουν ἄλλαι πτωχαί, ὅλλας ἐν πλήρει ναυτική ἐξελίξει χώραι. 'Ο πάτριος σῦμας ὑπερεκέφαλος δὲν συνετίζεται ἐκ τῶν παραδειγμάτων τῶν ἄλλων ὑπερπρογμένων ἐμποροναυτικῶν καὶ εἰς παρομοίας συνθήκας εύρισκο-

μένων χωρών. Αύστηραν προσήλωσιν έχει ίνα διά ταχυδακτυλουργικών μεθόδων και τών «τρύκων» τών αιώνιδίων ἀποσθέσεων καταστίη αύτό τούτο τὸ σῶμα τοῦ παραγωγικού ἐργαλείου.

Ἐφ' ὅσοι θέλουμεν νὰ ὄμιλωμεν περὶ ἐμποροναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, κατ' ἀδήριτον ὄρχην, τοὺς πόδας αὐτῆς δὲν στηρίζουν συναισθηματισμοῖς, ὅσον σεβαστοὶ καὶ ἂν εἴναι, ἀλλὰ κατὰ πρῶτον λόγον δέννασος καὶ ἄγρυπνος στάθμισις καὶ πρόκρισις τῶν παραγωγικῶν συντελεστῶν εἰς τὴν λαίλαπα τοῦ συγχρόνου διεθνοῦς συναγωνιστικοῦ στίβου. Ας μὴ αὐταπατώμεθα, λοιπόν. «Οταν αἱ ἔν λόγω προϋποθέσεις ἀγνοηθοῦν καὶ τὸ ὄργανον τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀφανισθῇ, ὅτι θὰ ἀπομείνῃ θὰ εἶναι οἱ ἐπιμνημόσυνοι κλαυθμυρισμοῖ.

Μετὰ τιμῆς

Νέα Υόρκη, 17 Ιουνίου 1949

Σ. Ν.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰς θέσιν κυρίου ἄρθρου δημοσιεύομεν τὴν ἑνὶ Νέας Υόρκης ἐπιστολήν. Ὁ ἐπιστολογράφος μας, γνωστὸς «Ἐλλην ἐφοπλιστής, εύρυτατος ἀναπτύξας κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη εἰς τὴν Ἀμερικὴν τὴν ἀξιόλαμπαστον δραστηριότητά του, διατυπώνει μὲ τὴν τετράγωνον, τὴν ὡμὴν λογικήν τοῦ ἐπιχειρηματίου, τὰς ἀπόψεις του ἐπὶ τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Ἀν καὶ εἰς τὸν τόπον μας τὰ παραγωγικά προβλήματα συνήντων τὴν καλόπιστον κατανόσιν ἀπὸ μέρους τῶν ιθυόντων τὸ Κράτος, ἀν αἱ ἀπόψεις τῶν ἔξι ἐπαγγέλματος εἰδικευμένων ἐτύγχανον τῆς δεούσης προσοχῆς καὶ αἱ τέλος ἐπεζήτητο ἡ απροκατάληπτος συνεργασία Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν διὰ τὸ γενικώτερον καλὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα τῶν τριών αὐτῶν παραγόντων, αἱ διατυπώμεναι ἀπὸ τὸν ἐπιστολογράφον μας γνῶμαι, αἱ ἀπορρέουσαι ἀπὸ τὴν σαφῆ τῶν προγράμματων ἀντίληψιν, θὰ ἀπετέλουν θέμα σοθαρῶν σκέψεων καὶ συζητήσεων, ἵνα, αἱρομένων τῶν ἐμποδίων, ἐπανίδωμεν ἀποκαθιστώμενή τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν πηγὴν πλούτου καὶ ἔθνικῆς εὐμερίας.

Ἐχομεν ὅμως καὶ ὡρισμένας ἐπιφυλάξεις νὰ διατυπώσωμεν ἐπὶ τῶν δοσῶν εἰς τὴν ἐπιστολὴν ἀναφέρονται. Απαράδεκτος λ.χ. εἰνε ἡ ἀποψίς, ἡ κρατούσα, δυστυχώς, εἰς τινας τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὅτι τὸ κεφάλαιον ἐν τῇ ἀναπτύξει τῶν μέσων τῆς ἀναπτύξεως τῆς συναγωνιστικῆς του ικανότητος δὲν ἔχει ἄλλην διέξοδον, παρὰ τὸν ἑκπατρισμόν. Πι-

στεύομεν, τούναντίον, ὅτι πολλὰ θὰ ἡτο δυνατῶν τὰ κακά, ποὺ ἐπερρευσσαν ὅ πόλεμος καὶ ἡ κρατικὴ μας ἔξαρθρωσις, νὰ προληφθούν καὶ πολλὰ ἀπὸ τὰ μειονεκτήματα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου θὰ ἐπετύγχανεν ὁ ἐφοπλισμὸς μὲν ἡ ἔξαλεσίς της, ἐπεζήτει τὴν ουσιαστικὴν παρακολούθησιν τῶν ζητημάτων, τὴν ἔγγυτεραν, ἐδῶ ὅμως εἰς τὸ Κέντρον καὶ δχι διὰ τηλεγραφικῶν, ἐπιστολῶν καὶ ὑπομνημάτων ἀπὸ τὸ ἔξτερον.

Διατί νὰ θέλωμεν ὡς θύματα μόνον τῆς κρατικῆς κακοδαιμονίας, εἰς πᾶσαν περιστάσιν νὰ ἐμφανιζόμεθα, ὅταν ἡμεῖς αὐτοὶ ἐλάχιστα μέχρι τοῦδε ἐπράξαμεν ὑπὲρ τῆς ὑποθέσεως μας; Ἡγούσαμεν τὴν ἀνάγκην τῆς στενοτέρας ἐπαφῆς μὲ τὴν ἐδῶ Κοινὴν Γνώμην, ἔκθετα ἐγκατελείψαμεν τὰ ζητήματα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς χθαναλάς τῆς ευθῆνης ὅμοκοπίας τὰς ἐπιθέσεις, ἐπετρέψαμεν νὰ δημιουργηθῇ ἡ προκατάληψις, ἀκόμη καὶ μεταξὺ τῶν ἀγαθῶν ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας σκεπτομένων, τῶν μὲ στοργικὸν ἐνδιαφέρον παρακολουθούντων τὰς ταλαιπωρίας της.

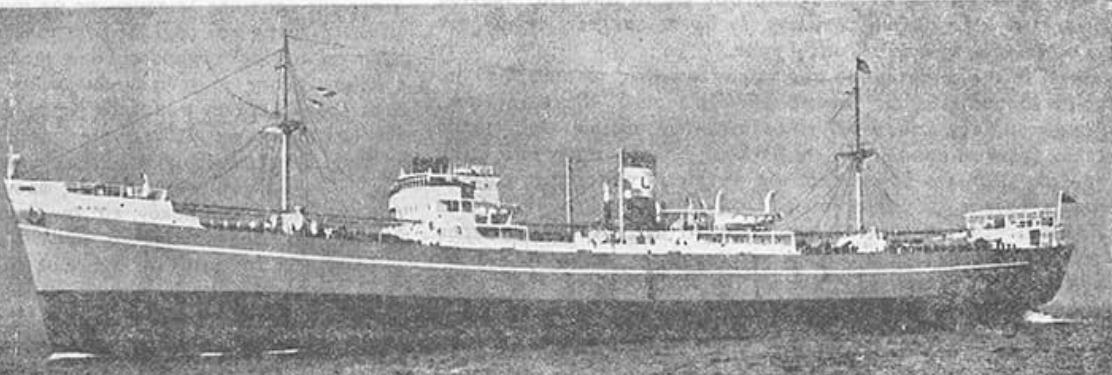
Δὲν θέλουμεν νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι οἱ πάντες συνεμάχησαν εἰς τὴν κακομεταχείρισιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προδηλωτοῦ. Εύρυταν στρώματα τῆς παρῆν την ιθυνούσης τάξεως—Τύπος, δουλευταί, ἐπιστήμονες, ἐκπρόσωποι τῆς Κοινῆς Γνώμης καὶ οἰκονομικοί παράγοντες—εὔμενέστατα εἶνε διαστεβειμένοι ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας, πλήρως κατανόσιν ἀποκτούν τῶν ζητημάτων της, δισκαὶ διὰ τῶν καταλήλων προσπώπων μὲ κύρος καὶ παράστασιν, ἐνημερώνονταν ἐπ' αὐτῶν. Εἰς καθεστώτα δημοκρατικῆς υφῆς, ὅπως τὸ ίδιον μας, ἡ πίεσις τῆς Κοινῆς Γνώμης τεραστιανὸς καὶ ἀπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῶν διαχειριζόμενων τὰς κρατικὰς ὑποθέσεις. Αὐτὴν ἀκρ-

ῶν τὴν Κοινῆ Γνώμην δὲν ἐκερδίσαμεν ἢ μᾶλλον δὲν ἥθελήσαμεν ποτὲ ἀρκούντως νὰ ἐνημερώσωμεν καὶ νὰ ἐκάπηται μεθῶμεν. Ἡ ἀσθενῆς φωνὴ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀπέμεινε καὶ αἱ ἔκαπηταις ἀπεγνωσμένων διαμαρτυρίαι ἀκούνται τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῆς ναυτιλίας, τῆς ἀγωνιζόμενης ἀχαρινής ἀγώνων, χωρὶς μέσον ἐπαρκῆ καὶ ἀνάλογον πρὸς τὴν σοδαρότητα τῶν ζητημάτων αὐτοπρόσωπων παράστασιν ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐφοπλιστας. Μέσα εἰς ἓντο τόπον κακοδαιμούμενον, σκηληρὰ δοκιμαζόμενον ἀπὸ τὴν δυστυχίαν, πάχει καὶ ἡ ναυτιλία. Μέτρα ἀδίκα, ἀψυχολόγητα, μωρὰ καὶ κακόπιστα ἐλήφθησαν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τῷρα μετ' αὐτὸν πολλά. Εἰς τὸ τέλος οὐδὲν ἀπέδωλαν οὔτε υπὲρ τοῦ Δημοσίου, ὅπερ μὲ δουλιμώσαν διάθεσε ἐπέπεσε κατὰ τὸν Ἐλληνικοῦ πλοίου. Πρέπει ὅμως καὶ νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι δὲν ἀντεμετωπίσαμεν τὰς ἐπιθέσεις μὲ σύντημα καὶ μὲ συγκροτημένην τὴν σμανα.

Ἡ φυγὴ Βεναία ἦτο τὸ εὐχερότερον, τὸ ἀσφαλέστερον μέσον, ἵνα περισσωθῇ ἑστῶ καὶ ὑπὸ τὰς ξένας συμαῖς ἡ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης. Αὐτὴν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προέκριναν. Πολὺ δῆμως ἀμφιβόλωμεν ἃν εἴνε εύχαριστημένοι καὶ οἱ ἑκτατρισθέντες.

Πιστεύουν ἀρά γε, ὅτι ἐπετέλεσαν οὗτοι πλήρεις τὸ καθῆκόν των ἔννατης τῆς ναυτιλίας, ἔναντι μᾶς ὑποθέσεως καθαυτὸ ἔθνικής; Πιστεύουν, ὅτι ἔξηντλησαν τὰ ὅπλα, τὰ ἀφθονα καθ' ἡμάς ποὺ διαθέτουν, ἵνα ἐγκαίρως καὶ ἀποτελεσματικῶς ὑπεράσπισον τὴν ὑπόστασιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου; Αὐταὶ, ἐπὶ τέλους, αἱ ὑποχρέωσεις τῶν ὡς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὡς Ἐλλήνων πολιτῶν ὑπεδείκνυνται τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἔλθουν ἐδῶ διὰ νὰ ἐμφανίσουν ἑαυτοὺς ἀναπόστασα συνδεομένους καὶ πιστά προστλωμένους εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ὑποθέσεως.

Ἄλλα ὁ ἐπιστολογράφος μας ὑποστηρίζει, ὅτι «οἱ πόδες τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως δὲν στηρίζονται ἐπὶ συναισθηματικῶν βάσεων». «Ἐχομεν καὶ εἰς τὸ σημειον αὐτὸν τὰς ἐπιφυλάξεις μας. Ἡ ὑπόθεσις τῆς ναυτιλίας δι' ἓντο τόπον ναυτιλίου, ὅπως ἡ Ἐλλὰς, ἔχει καὶ τὴν συναισθηματικήν της πλευράν. Ο συγγόνος τοῦ ἐπιχειρηματίου ὑπολογισμός πρέπει νὰ εἴνε συνυφασμένος πως μὲ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν, μὲ τὸ ἔθνικὸν γόντρον, μὲ τὴν οικογενειακὴν συνεργασίαν ἐφοπλιστῶν καὶ πληρωμάτων διὰ τὴν ἀ-

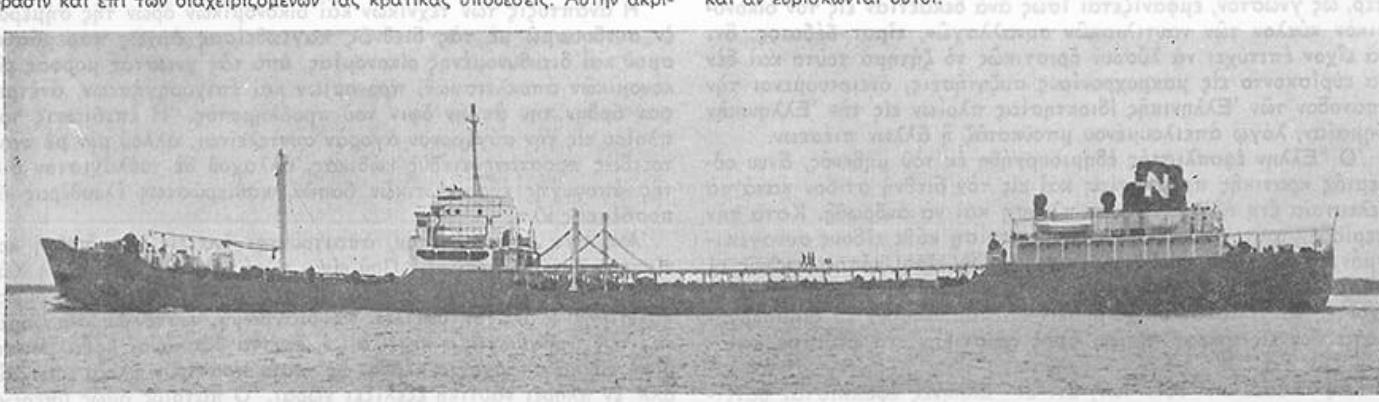


Τὸ πρὸ διλίγου παραληφθὲν ἀπὸ τὰς Βρετανικὰ ναυπηγεῖα ὑπόδειγματικὸν φορτηγὸν «Μαίρη», ἐλληνικοῦ πλοιοκτησίας. Σημαία Παναμᾶ.

νάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. Αὐτὸ τὸ σῆμα, ἡ κυανόλευκος, ποὺ φέρει τὸ πλοίον ἀνά τὴν Υδρόγειον, κολακεύει καὶ τῆς Ἐλλάδος τὸ καλὸν δινόμα, ὅπως καὶ τοῦ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ τὸν ἔθνικὴν ὑπερφάνειαν. Ποσάκις οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἀποφεύγουν νὰ ἐπισκεφθοῦν καύ τὸ πλοίον τῶν, δῶν ἐπὶ τοῦ ιστού του κυματίζῃ ἡ ξενὴ σημαία; Πιστεύομεν ἀκόμη, ὅτι αὐτὴ ἡ ἀνταγωνιστική ικανότης μιᾶς ναυτιλίας ισχυροποιεῖται, ὅταν καὶ ἡ συναισθηματικότης ἐνυπάρχει κατὰ τὴν συγκροτημένην προσπάθειαν τῆς πληρεστέρας κατανοήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Ὁ «Ἐλλην ναυτικός, ὅπως καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπὸ κάποιαν ιδιαίτεραν συγκίνησιν ἀσφαλῶς θὰ διακατεχώνται, ὅταν ἀτενίζουν τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου των.

«Ἄν τὸ Κράτος ἡγήνοτε τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐδημιούργησε διὰ τῆς ἀνοίτου τακτικῆς τῶν ἐκπροσώπων του τὸ διοικητικὸν χάρος εἰς αὐτήν, ἀν οἱ ναυτεργάται, χωρὶς τὸν ὅδηγον—νόμον ἡγήνοταν καὶ αὐτοὶ τὰς ὑποχρέωσεις τῶν ἔναντι αὐτῶν τοῦ ὄργανου τοῦ διοικητοῦ προσπάθειαν, προσπάθειαν τῆς πληρεστέρας κατανοήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Ὁ «Ἐλλην ναυτικός, ὅπως καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς ἀπὸ κάποιαν ιδιαίτεραν συγκίνησιν ἀσφαλῶς θὰ διακατεχώνται, ὅταν ἀτενίζουν τὴν ἔθνικὴν σημαίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου των.

«Ἄν τὸ Κράτος ἡγήνοτε τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐδημιούργησε διὰ μόνην τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Ἐλληνικοῦ πλοίου. Αὐτὴν ἀκριδῶς βλέπομεν ἀφανιζόμενην καὶ ἡ ἐπερχόμενη ἢ μᾶλλον ἡ ἐπελθούσα καταστροφὴ μᾶς υποχρέωνει συναντὴ μετὰ πικρίας νὰ διατυπώνωμεν τὰς ἐπικρίσεις κατὰ τῶν ὑπευθύνων, ὅπουδηποτε καὶ ἀν εύρισκωνται οὗτοι.



«Ἔνα ἀπὸ τὰ πολλὰ δεξαμενόπλοια, ποὺ προσφάτως ἐνσυπηγήθησαν εἰς τὴν Ἀμερικὴν διὰ λογοτελούσα τὸ «World Peace», Ἐλληνικῆς καὶ αὐτὸν ιδιοκτησίας. Σημαία Λιθερίας.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΝ

Ο δράστης

Άπο μέρους του κ. «Υπουργού των Οικονομικών μάς άπεστάλη τό κάτωθι έγγραφο, όπερα και κατά καθήκον δημοσιεύομεν. Τάξ παραπήρησες μας επί των θυμόνων διὰ τού έγγραφου του κ. Χέλμη ζητημάτων παραθέτουμεν έν συνεχεία.

Εἰς απάντησιν του σημειώματός σας ύπο τὸν τίτλον «Ο δράστης» (Φύλλον 336) 1-6-1949 παρακαλούμεν όπως δυνάμει τοῦ περὶ τυπου Νόμου δημοσιεύσητε τὰ ἔξης:

1. Κατά τὸν χρόνον καταρτίσεως τοῦ σχεδίου τοῦ Ν. Δ. 567)48 ὁ ὄρμοδιος διὰ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων τηματάρχης τοῦ «Υπουργείου Οικονομικών κ. Γ. Νέζης οὐρίσκετο διὰ υπηρεσίαν εἰς λοιδόν. Αμα δὲ τὴν ἐπανόδη του διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. M. 1070)28-1-48 ἀναφορᾶς του ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην παραμονῆς εἰς τὸ ισχὺν τότε σύστημα (Α. N. 2075 καὶ 3074) φόρου ἐπὶ τὰ διασεῖ τῆς χωρικοτόπης, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ ησαν εἰθισμένοι εἰς αὐτὸν ἐπὶ τῆς θετούς ἐφαρμογῆς του.

Ο κ. Μπλάκ ὅμως, ὄρμοδιος σύμβουλος διὰ τὰ ναυτιλακά, συνέστησεν ἐπιμόνως ὡς ὄρθοτερον τὸ σύστημα τοῦ «ναυλαρίθμου» καὶ «έξοδαρίθμου» καὶ διασεῖ τῆς εἰσήγησες ταύτης, εἰς ἥν ή Κυβέρνησις ἔβλεψεν σύστημα δικαιοτέρας φορολογίας, ἐψφίσθη τοῦ Ν. Δ. 567) 1948.

Δέν είναι συνεπῶς ἀκριβές διὰ τὸ Νέζης συνέλαβε τὴν ίδεαν τοῦ «ναυλαρίθμου» καὶ «έξοδαρίθμου».

2. Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς φορολογίας ταύτης οἱ κ. κ. Ἐφοπλισταί, ἡρηνήσαν νὰ θεσωσι στοιχεία ὑπὸ όψει τῆς «Υπηρεσίας μὲ ἔξαιρεσιν τοῦ κ. Μίχαλον διὰ δύο συνήθων ταξειδίων πλοία καὶ τὸν κ. Γράτσον διὰ δύο πλοία Λάινερς.

Βάσει τῶν στοιχείων τῶν δύο τούτων Γραφείων καὶ τῶν πληροφοριῶν ἃς ἡρησθη ἀπὸ τὰ ξένα ναυτιλιακά περιοδικά καὶ ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὁ κ. Νέζης ἔκαμε πρὸς τὴν ἀρμόδιαν «Ἐπιτροπὴν έγγραφον εἰσήγησιν, ἥτις καὶ υπὸ τοῦ κ. «Ἀντιπροσώπου τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀνεγνωρισθῇ ὡς ἐμπεριστατωμένη ἐργασία.

Ὦς δεικνυταὶ ἔκ τῶν πρακτικῶν τῆς «Ἐπιτροπῆς:

α) «Ἐν τῷ ἔξελιξι τῆς συζητησεως, ὁ κ. Νέζης ἐτροποιήσε τὴν εἰσήγησιν του διὰ σάστημα μεταγενεστέρως ἐδόθησαν εἰς αὐτὸν στοιχεία ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ διὰ τῆς Ἐπιτροπῆς εἰς πολλὰ σημεῖα δὲν ἀπεδέχθη τὰ προτεινόμενα ὑπὸ τοῦ κ. Νέζης ποσά, ἀλλὰ ὠρίσεν ιδικά τῆς.

Ἐπομένως δὲν είναι ἀκριβές, διὰ τὸ Νέζης ἡγνόησε κάθε καλοπίστον ὑπόδειξιν καὶ ὅτι ἐπεδείξεις ἀκατανόητα περιφρόνησιν πρὸς τὸ δικαιον τοῦ τὴν λογικήν. Σημειωθῶτα, διὰ τὰ ποσά τῶν σέσδων καὶ ἔξδων καθορίζονται ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, εἰς ἥν ὁ κ. Νέζης είναι εἰσηγητής ἀνεψιφορού.

3. Ἐπιθυμῶ ὡς σάς πληροφορήσω, διὰ: α) αἱ καθορισθεῖσαι δαπάναι εἶναι ποσὸν μεγαλύτερον εκείνου, τὸ όποιον σεῖς προτείνετε, ἀπολύτως ἔξηκριδωμένως ὡς γραφεῖται, («Ναυτικά Χρονικά» φύλλ. 287) 15-5-47), διὰ τὸ Νέζης ποσά, ὅτι οἱ κ. κ. Ἐφοπλισταὶ δύνανται νὰ φορολογηθῶσιν ουχὶ διὰ τὴν περιφρόνησιν πρὸς τὸ δικαιον τῶν σέσδων, ἀλλὰ διασεῖ τῶν πραγματικῶν ἔσδων, προσκομίζοντες τὰ ναυλούσματα.

4. Ή μὴ ἀποδοχὴ τῆς προτάσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν ὅπως, δίδοντες ἔνα ποσόν, θεωρηθῶσιν ὡς ἔξοδησταντες τὴν ὑποχρέωσιν τῶν ὄφειται εἰς τὸ γεγονός, διὰ τὸ φόρον δὲν ἀποτελεῖ ἐλεημοσύνην πρὸς τὸ Κράτος, ἀλλὰ συνταγματική ὑποχρέωσιν τοῦ πολίτου, τὸ ψῆφος τῆς όποιας ὀρίζεται διὰ τὸ Νόμου τῆς Πολιτείας, ἥτις πρὸς τούτο λαμβάνει ὑπὸ όψει τὰς γενικὰς δημοσιονομικὰς καὶ οικονομικὰς συνθήκας τῆς Χώρας.

4. «Υπαρχούστης Βουλῆς καὶ Κυβερνήσεως, ἡ μετατόπιστης τῆς εὐθύνης διὰ θέστισιν καὶ ἐφαρμογὴν Νόμου ύψιστης ἔθνικῆς σημασίας ἐκ τῆς Νομοθετικῆς καὶ ἐκτελεστικῆς Εξουσίας καὶ ἡ ἐπίριψις αὐτῆς ἐπὶ τῶν ὄμων ἐνὸς διοικητικού ὑπαλλήλου ἀποτελεῖ ἀποφίνη τὴν όποιαν ἥμεις δὲν δυνάμεθα νὰ δεχθῶμεν.

‘Ο Υπουργὸς τῶν Οικονομικῶν
Δ. ΧΕΛΜΗΣ

Αθῆναι, 16 Ιουνίου 1949

ἀφοῦ κατ’ ἐπίμονον τοῦ κ. Νέζης «εἰσήγησιν», ὁ ἔξοδαριθμός, παρὰ τὴν διαφοράν τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐκπροσώπου εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν, ὥριστην κατώτερος κατὰ ἐννενήκοντα δύο δολλάρια ἡμερησίων τῶν πραγματικῶν δαπανῶν κινήσεως καὶ περιεκόπτησαν αὐθαιρέτως, παρὰ τὴν προηγουμένην ἀπόφασιν τῆς Ἐπιτροπῆς, αὐτὰ τὰ ἔξοδα τῆς ἀρχικῆς ἐκκινήσεως τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ σύγκυροδολια τῆς ἀργίας, πώς καὶ ἐπὶ τὴν δάσει ποίων δεδομένων μὴ τεκμήριον περὶ τῶν δύο δολλαρίων μὴ τεκμήριον περὶ τῶν πραγματικῶν τῶν κερδῶν, ἀφοῦ τὰ ἔξοδα καθωρίσθησαν ἀμάχητα;

Αὐτὴ εἶναι ἡ πραγματικότης. Θὰ ὑγρόμεθα εἰλικρινῶς νὰ ἴστην ἀκριβῆ τὰ περὶ καλοπροσαρτέτων διαθέσεων τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ. Οπως, ὅμως, ὅλοι οἱ παρακολουθήσαντες ἀπροκαταλήπτοι παρατηρηταὶ γνωρίζουν, ἐπὶ ἐν καὶ ἡμίσιο ἔτος κατά τὰς ἀτέρμονας συζητήσεις τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς, μάχη διεγένετο μὲ πρωταγωνιστὴν τὸν κ. Νέζην, εἰσηγημένον μετὰ φανατισμοῦ τοὺς θεωρητικοὺς ὑπολογισμούς του καὶ τοὺς ἀτελεῖς ὄρθιμού του, συμπαρασύρουν καὶ τὰ ἄλλα μέλη, διοικητικοὺς ὑπαλλήλους, ριπών εἰς τὸν καλάθον τῶν ἀρχήστων ἐμπειριστωμένα ύπομνηματα, ἀγνοήσας τὰς γνώμας καὶ τὰς ὑποδεξῆς τῶν μόνων ὄρμοδιών νὰ γνωρίζουν τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ ἐν τέλει κυρώσας ἐκ τῶν ύποτέρων τοὺς ὑπολογισμούς του μὲ τοὺς ἔξωφρηνοις ναυλαρίθμους διὰ τοῦ γνωρίσθην τὸν 887, τὸν ὅποιον αὐτὸς κατεσκεύασε.

Τὸ ἀποτέλεσμα ὅλης αὐτῆς τῆς «εἰσήγησης» διαθέσεως τοῦ Υπουργείου τῶν Οικονομικῶν ὑπέρ της Ναυτιλίας, ἡτο νὰ ἐκμαιευθῇ ἐπευημένως μία ὑπουργικὴ ἀπόφασις περὶ καθορισμοῦ «ναυλαρίθμων» καὶ «έξοδαριθμῶν» διὰ τὰ «Λιμπερτούς», τὸσον σύμφωνος πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, ὡς τὸ τέλος τῆς πραγματικότητας, ὡς τὸ τέλος τῆς φοροτεχνικῆς ὑπηρεσίας, μαζί με τὸν πολύτερον τοῦ Κράτους. Άλλα, διὰ νὰ γίνη περισσότερον ἀντιληπτὸν κατὰ πόσον οἱ συντελεσταὶ τῆς ύπουργικῆς ἀπόφασεως καὶ ὡς τὸν πολύτερον τοῦ Κράτους! Άλλα, διὰ διά της περισσότερον ἀντιληπτὸν κατὰ πόσον οἱ συντελεσταὶ τῆς ύπουργικῆς ἀπόφασεως καὶ ὡς τὸν πολύτερον τοῦ Κράτους!

Καὶ τὸ παραδείγμα τοῦτο ἀνέστησε πρόσημος ἀνακοίνωσις τοῦ Υπουργείου Οικονομικῶν, χωρὶς ὡς φαίνεται, νὰ ἀντιληφθῇ ὅτι αὐτὸν τὸν ὄρμοδιό τοῦ παραδείγματος τοῦ Υπουργείου ἀποδεικνύει περιτράνως μέχρι ποιὸν σημεῖον εἰναι φανατικὸς ὑπολογισμός τῶν κερδῶν τῶν πλοίων, εἰς ὃν καταλήγουν αἱ διατάξεις τοῦ πολυθρυλήτου νόμου καὶ οἱ «ναυλαρίθμοι» καὶ «έξοδαριθμοί» τοῦ κ. Εἰσηγητοῦ, τῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τῆς υπουργικῆς ἀπόφασεως.

Ἄλλη εἰς τὸ ύπουργικὸν ἔγγραφον ὑπάρχουν ἀπορέουν καὶ μερικὰ ἀλλα σημεῖα, τὰ ὅποια δὲν θὰ ἐπέτρεψε νὰ μείνουν ἀπατητήρατα.

“Οταν—λέγει ὁ κ. Υπουργὸς τῶν Οικονομικῶν — κατηρτίσθη τὸ Ν. Δ. 567 περὶ φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, ὁ ὄρμοδιος διὰ τὴν φορολογίαν αν τῶν πλοίων Τηματάρχης ἀπουσίαζεν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Τούτῳ ἐξηκριβώθη ὡς ἀλληλες, ὅπως εἰς ἀπόστησης ἀλληλες, διὰ τὸν πολύτερον τοῦ Κράτους εἰς τὸν ἐξωτερικὸν καὶ ὁ ὄρμοδιος Διευθυντῆς τοῦ αὐτοῦ Υπουργείου.

Ἐρωταται, λοιπόν: Ποιος κατηρτίσθη τὸ περιθόντον αὐτὸν Διάταγμα, ἀφοῦ οἱ ὄρμοδιοι ἀπουσίαζον καὶ ὡς λέγει τὸ έγγραφον, εἰχον ἀντίθετον γνωμην διὰ τὸ νέον φορολογικὸν σύστημα;

Συμπέρασμα: «Ἐν τεραστίᾳ σημασίας ζητημα, ὅπως διὰ τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας, ἀντετέθη εἰς ἀναρμοδίους διὰ νὰ τὸ ριθμίσουν. Εἰκείθεν καὶ ὡς ρίζα τοῦ κακοῦ.

Εἰς τὸ αὐτὸν ἔγγραφον, κατὰ τὸ γνωστὸν πλέον τροπάριον «τὸ θέλουν οἱ Ἀμερικανοί», ἐπιχειρεῖται νὰ ἐπιριφθῇ ἡ εἰσήγηση τῶν περιθόντων «ναυλαρίθμων» καὶ «έξοδαριθμῶν» εἰς τὸν Ἀμερικανὸν ναυτιλιακὸν σύμβουλον κ. Μπλάκ. Ἄλλη ὁ ἰδιος ὁ κ. Μπλάκ εἰς σχετικὴν ἐπιστολὴν του λέγει τὰ ἀντίθετα ἀκριδῶν πράγματα: «Οτι, δηλαδή, αὐτὸς καὶ ὁ Ἀμερικανικὴ Αποστολὴ ἐνδιέφερθσαν, ὡς σύμβουλοι ἀπλῶν καὶ μόνων, εἰς τὸ νὰ ὑπάρχῃ εἰς φορολογικὸν νόμος τῆς Ναυτιλίας, ὁ φορολογίας νὰ ἐπιβολάλλεται ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν καὶ ὁ φορολογικὸς συντελεστὴς νὰ είναι γύρω εἰς τὸν ἐπιτέρωτὸν τῶν ἀλλων χεροσίων ἐπίκειται. Πέραν τούτου, δεδομένη ὁ κ. Μπλάκ ἔγγραφος, δὲν ἐνδιέφερε τὴν Αποστολὴν οὔτε ὁ διοικητικὸς δεσμοίστης τοῦ φόρου, οὔτε αἱ λεπτομέρειαι τοῦ νόμου, διὰ τὴν τροποποίησιν τοῦ όποιου οὐδέποτε προεβληθῇ ἀντίρρησις ἐκ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν. Ἀκόμη, γράφει ὁ κ. Μπλάκ, δὲν είχεν τὸν ἀντίρρησιν νὰ ἀποφεύγῃ καὶ ὡς παρ’ αὐτὸν ἐκφρασθεῖσα γνώμη περὶ χρησιμοποιήσεως τοῦ ναυλαρίθμου τοῦ Augier καὶ τὸ δόλον συστηματικῶν τεκμαρτῶν ὑπολογισμῶν, εἴαν ἀντικαθίστατο διὲτερού πετιστομικωτέρου καὶ ἐφαρμοσίμου.

Ποίον, λοιπόν, νὰ πιστεύσουμεν; Τὸ Υπουργείον Οικονομικῶν, τὸ ὄποιον ἐπέμεινε μετὰ πεισματος εἰς τὴν ἐπιψηφίσην τοῦ νόμου, ὡς κατηρτίσθη, με τὸν ισχυρισμὸν, ὅτι οἱ Ἀμερικανοί δὲν ἐπέτρεψαν την τροποποίησιν του, τὰ εν τῷ έγγραφῳ ἀναφέρομενα περὶ «έπιμονον συ-

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

Και ἐφ’ ὅσον τεκμαρτῶν διηκριβώθησαν εἰς 20 τοῖς ἑκατὸν τὰ ἔξοδα,

στάσεως» του κ. Μπλάκι ύπέρ του ναυλαρίθμου και του ἔξοδος της πόλης, πήγαν αύτών τουτον τον κ. Μπλάκι, ὁ οποίος ἐγγράφως δεσμεύεται τα ἀντίθετα από ἑκείνα, που λέγει τὸ Υπουργεῖον;

Ἐν συγχετείᾳ τὸ ἔχονταν τοῦ Υπουργείου λέγεται ὅτι εἰ ἀποτελεῖται

Ἐν συνεχείᾳ τὸ εγγράφον του Υπουργείου λέγει, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ, πλὴν δύο ἔξαιρεσεων, ἡργήθησαν νὰ θέσωσι στοιχεῖα ὑπὲρ ὅψιν τῆς ὑπηρεσίας.

Δεν πρόσκειται νά υποστηρίξωμεν τούς έφοπλιστάς διά την τοιαύτη τακτικήν, την δχι εποικοδομητικήν διά την συνεργείαν με τό Κράτος, οφείλομεν, όμως, νά έκφρασωμεν την κατάπλαξιν μας διά την—κατά τόν έλαφρότερον χαρακτηρισμόν—άφελειαν, που είχον οι κατασκευαστοί του νόμου, έξαρτησαντες την ομάδην έφαρμογήν του από τάς καλάς διαβέσεις τών υποχρέων είς την φορολογίαν έφοπλιστάν!!

Αλλά μηπως και έλαβεν ό κ. Νέζης κατά την εισήγησή του, ἔστω και τά τεθύντα ύπο σφίν του στοιχεία διά τα τέσσαρα πλοιά; Ἀπλουστατά, ἐδίλαξεν εν, τό ἑξαριετικώς τυχηρόν, και ἐπάνω εἰς αὐτό και μόνον ἐβάσισε τούς ἀνεδαφικούς ὑπολογισμούς του περὶ τῶν κερδῶν 96 ἄλλων «Λίμπερτος»!

Αλλά και κατί έξισου παράδοξον ἀναφέρει τὸ ἔγγραφον: Τὸ δὲ, δηλαδή, ὃ κ. Νέζης ἐδάσσεις τὴν εἰσῆγησίν του πρὸς τὴν Ἐπιτροπὴν ἐπί των πληροφοριῶν ἀπό τὰ ξένα ναυτικά περιοδικά καὶ ἀπό τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Εύχαριστούμεν τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν διὰ τὴν προσγενόμενη τιμήν. Ὁφείλομεν, ὅμως, να παρατηρήσωμεν, ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ὅπως και τὰ ξένα περιοδικά, δὲν εἶναι φοροτεχνικοὶ ὑπάλληλοι. Αἱ δημοσιεύσεων εἰς αὐτά τὰ πληροφοριαὶ περὶ τῶν ναυλώσεων τῶν πλοιῶν κλπ., οἰδάθητο προσπάθεια και ἀν καταβάλλεται, ὅπως αὐταὶ εἰνὶ ὄπωσδηποτε ἀκριβεῖς, δὲν εἶναι κατ' οὐδένα τρόπον νοητὸν, ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ λαμβάνονται υπὸ ὄψιν ὑπὸ ἔνος Κράτους ὡς φοροτεχνικά στοιχεῖα διὰ τὴν ἐπιβολὴν φορολογίας ἐπὶ ἔνος ἐκ τῶν σπουδαιότερων παραγωγικῶν κλάδων τῆς Χώρας.

Καὶ διὰ νὰ τέλειωναμεν: Εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦ ὑπουργείου ἀναφέρεται, χωρὶς τούτῳ νὰ ἔχῃ σχέσιν τινὰ μὲ τὸ σημείωμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ὅτι ἡ πρότασις τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως, δίδοντες ἐν ποσον, θεωρηθοῦν ὡς ἐξοφλήσαντες τὴν ὑποχρέωσιν των, δὲν γίνεται δεκτῆ, διότι ὑπονομαζοῦνται δέν ἀποτελεῖ ἐλεγμούμενον κατ.

Δεν είμεσθα ήμεις αρμόδιοι να κρίνωμεν κατά πόσον η πρότασις αύτη πρέπει να γίνη δεκτή ή όχι. Άλλ' έκεινο, που διέπομεν, είναι τό αποκορδιοτικόν φαινομένο να έχη δημιουργηθή μία όξεια αντιδικία μεταξύ Υπουργείου Οικονομικών και Νοιτιλίας, ακριβώς, είς την κρισιμωτέραν στιγμήν της άνασυγκρότησεως της και η αντιδικία αυτή να διαρκή επί δύο έτη με συνεπείας καταστρεπτικάς διά την όλην ναυτιλιακην υπόθεσην της Χώρας. Διέπομεν τό Υπουργείου Οικονομικών—ανίσφορον αν τον κύριο λόγον έχη ο κ. Υπουργός ή η ύπηρεσία—νά τηρη μίαν τακτικήν έξαναγκασμού διά την έφαρμογήν ένος νομοθετήματος καταδικασθέντος υπό πάντων, ημετέρων και ξένων, και αποδειχθέντος έντι προσανατολιτόντος ώς άνεφουσόποτα.

τη πραγματικότητή των ανεφαρμόσουν.
Υπὸ τάς συνθήκας ταύτας, ἐάν εὑρεθῇ ὁ τρόπος νὰ διεξέλθωμεν τὸ δημοιουργηθὲν ἀδιεξόδον καὶ κατορθωθῇ νὰ ἀπόδοθη ἡ γαλῆνὴ εἰς τὴν Ναυτίλιαν, θὰ ἔπειται ὅδοι οἱ ιδιαίφερομενοι, ὃπουδηποτε καὶ ἄν ἴστανται, νὰ σπεύσουν νὰ εύρουν τὴν ἐπιβαλλόμενην λογικὴν καὶ δικαίαν λύσιν καὶ μάλιστα τώρα, ποὺ ἀπειλεῖται αὐτὴ αὐτὴ ἡ ἐπιβίωσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτίλιας ἀπὸ τὴν ἐκραγεῖσαν κρίσιον τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὴν ἀπότομον τῶν ἀξίων τῶν πλοίων πτώσιν.

"Οσον αφορά τας στήλας αυτάς, μὲ ικανοποίησιν θὰ χαιρετήσουν τὴν ἀπροκατάληπτον αὐτῆν συνεννόησιν ὡς τὴν ἀπαρχὴν τῆς ἐκκαθαίσεως τῆς Θλιβερᾶς ἀντιδικίας καὶ τὴν ἀφέτηριαν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως.

Ἐν ὅψει τῆς κοίσεως

Από τών άρχων τού Ιουνίου ηρχισε πλέον έμφανως στημειουμένη ή κρίσις εἰς την διεθνή ναυλαγοράν, κυρίως δὲ εἰς τόν σπουδαίοτερον εἰς κίνησιν ομεώς τῆς Βορείου Αμερικής. Η κρίσις ἐκδηλώνεται ἡδη τόσον οξεῖα καὶ τόσον βαθεῖα εἰς ἔκτασιν, ὥστε διαδέχεται τὸν διάναμενον ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνωστὸν ἐκφράζουν βασίμους ἀμφιδολίας, ἀν καὶ μετά τὸ φθινόπωρον ἡ κίνησις τῶν ναυλῶν εἰς τὴν ἐλευθέρων διὰ τὰ ἔνεα σκάφη καὶ δῆι τὰ Αμερικανικὰ ναυλαγοράν θέλῃ ἐμφανίσεις ζωρητικὰ τινα. Δὲν εἰνει ἀδύσιμοι οἱ φόδοι, δὲτη ἡ ἐκπτωτικὴ τῶν ναυλῶν θά ἔξικθη μέχρι σπιελού, ὥστε ὁ ταροπλισμὸς νὰ εἰνει ἡ μόνη διέξοδος διὰ τὰς πλοιὰς τὰ ἔχοντα υψηλὰ ἔσοδα κινητήσεως. Ή σημειρήνη πτώσις ἔρχεται ἀκριβῶς μετά μιαν πολυύμπονην περίοδον, καθ' ἣν αἱ γαιανθράκων, κυρίως ἀπό τὴν Β. Αμερικήν πρὸς ἡν Εὐρώπην, σιτηρῶν, γαιανθράκων, ὅλλων πρώτων ὑλῶν καὶ ἐφοδίων, υνεκράσσαν μιάν κατάστασιν, ήτις ἔκτοτε εἶχεν ἐμφανίσει τὰ πρώτα μεμειά τῆς κακεδίας.

Είς την ναυλαγοράν της Νέας Ύόρκης αι ναυλώσεις γαιανθράκων έ-
έλουν ἀπό μηνὸς περίπου ἐν πλήρῃ στασιμότητι, ἐνῷ οἱ ναύλοι διὰ τὰ
ιτηρά ἔξετασαν ἥδη κατὰ πέντε δολλάρια κάτω τοῦ βασικοῦ ναυλολο-
ίου. Εἰς τὸ Λονδίνον ἐπίστις ἡ ὑποτιμητικὴ πορεία τῶν ναύλων εἶχε και-
κεῖ τὸν ἀντίκτυπόν της, ἐνῷ διὰ τὸ δεξαμενοπλοία σιν ἡμπορεῖ πίπτε-
λλο να λεγθῇ, ειμὶ ότι ταῦτα τελούν ἥδη ὑπό κατάστασιν κοίσεως ἀνέν-

προηγουμένου διὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, μὲ συνεχίζομενον τὸν παροπλισμὸν καὶ μὲ ἀδόλον τὸ μέλλον τῆς ἐργασίας των μέχρι τοῦ χειμῶνος. "Ηδη, δεξαμενόπολισα 1.500.000 τ. καὶ πλέον, ὑπόλογοί ζεται ὅτι ἔχουν παροπλισθή.

Οι παραπτηραι της ναυλαγοράς Νέας Υόρκης άναφέρουν μεταξύ ἄλλων και τάς κάτωθι ἀφορμάς, αἵτινες συνέτειναν εἰς τὴν ἀστέβαιναν τῆς ἀγορᾶς: Πρώτον, τὴν διακοπήν τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ γαιανθρακωρυχεῖα καὶ τὸν φόδον μιᾶς νέας ἀπέργιας, ήτις θὰ κηρυχθῇ ἐντὸς τῶν προσεγκῶν ἡμερῶν ἀπό τὸν Λιούνι. Δεύτερον, τὸ γεγονός διτι αἱ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης—κυρίως δὲ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας—εἰς γαιανθρακας καὶ σιτηρά ἔχουν σχεδὸν καλυφθῆ μέχρι του Ἀγύοντου. "Ἄν καὶ τελευταίως ἐκλείσθησαν μερικαὶ ναυλώσεις γαιανθράκων διὰ λογαριασμῶν τῶν γάλλων φορτωτῶν, αὗται ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν ἀπετέλεσαν ειμῆτο ἀντίρροπον τῶν δύσσων ναυλώσεων ήτκυρωσαν οἱ Ἰταλοί. Τρίτον, ἐνδείξεις διτι φορτία τινὰ εἰς χώμα, ἀτίνα ἐπρόκειτο νὰ μεταφερθοῦν διὰ «τράμπτε» σκαφών, ἔξησφαλίσθησαν ὑπὸ τῶν «λάινερες». Μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ φορτίων κατελέγοντο καὶ πολλὰ τοιαύτα τοῦ στρατοῦ, καθὼς καὶ μεριδεῖς δημητριακῶν ἀπό τὴν Ἀργεντινὴν διὰ τὴν Ἀγγλίαν, βάσει τῆς νέας ἐμπορικῆς συμφωνίας τῶν δύο τούτων χωρῶν. Καὶ τέταρτον, ἢ ἀδεβαίστης, δόσον ἀφορά τὴν μελλοντικὴν ἔκτασιν τῶν ἀναγκῶν, εἰς γεννήματα καὶ σιτηρά εἰς Ἀμερικής, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας, τῶν δύο δηλαδὴ σπουδασιοτέρων παραγόντων κινήσεως διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυλαγοράν.

Αν καὶ αἱ ἀνωτέρᾳ ἀφορμαὶ εἰνε περιωρισμένης χρονικῆς διαρκείας η καὶ τοπικῆς σημασίας, δημιουργούν ἐν τούτοις μίαν πίεσιν ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς. Καναζάς ἀναύλωτον ἀπό τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς θὰ προσφερθῇ καν ἀνάγκην εἰς ἄλλους τομεῖς, μὲ απότελεσμα τὴν ἐκπτώσιν καὶ ἔκει τῶν ναύλων. Εἰς αὐτὴν ἄλλως τε τὴν ἀμερικανικήν ἀγορὰν ὁ περιορισμός τῆς ἔξαγωγῆς γαιανθράκων ἐπέδρασεν υποτιμητικῶς καὶ εἰς τὰς ναυλώσεις διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν, λόγῳ τῆς προσφορᾶς ἀναύλωτων πλοιῶν.

Είς τάς ἀνωτέρα παραπηρήσεις ἔχουμεν νὰ προσθέσωμεν καὶ μίαν, εἰς τὴν ιδικὴν μας ναυτιλίαν ἀναφερούμενη, διαπίστασιν: Τὸ Ἑλληνικὸν φορτγύον, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἔχει βεβαίως ὀλιγώτερα ἔξοδα ἔναντι τοῦ Ἀμερικανικοῦ (800 δολ., τὸ πρώτων, ἔναντι 1300 δολ. ἡμεροπίσια τοῦ δευτέρου) πλήσσεται διαρύτερον ἀπὸ τὴν ἐκπίπτουσαν ναυλαγρούν καὶ διὰ παροπλίσμου τοῦ κατὰ τοὺς ἐποιέντας μῆνας δέον νὰ θεωρήται ὡς ἔνα ἄναπτευκτὸν γεγονός. Οἱ δόθοι τῶν προδιδέμενῶν μας δέν διεψευσθήσαν δυστυχώς. Ἄφ' ὅτου ἥρχισε στενώς καὶ πιστῶς ἐφαρμοζούμενή ἡ προτίμησις τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλαισίου διά τὸ ἡμίσιον τῶν φορτίων τῆς δονηθῆσας, τὸ Ἑλληνικὸν φορτγύον δλέπει περιοριζόμενον τὸν κύκλον τῆς ἀπασχολήσεώς του. Τὰ φορτία εἰνεὶ ὀλιγώτερα καὶ οἱ ναῦλοι, λόγω τῆς υπερπροσφορᾶς χωρητικότητος ἐκπίπτουν εἰς ἐπιζήμια διά τὸ Ἑλληνικὸν ἐπίπεδα (γαιαίνθρακες ἀπὸ Χάμπτον ρὸδς διὰ Ρόττερνταμ κάτω καὶ τῶν διδολαρίων).

"Εσημειώθησαν, πράγματι, περιπτώσεις, καθ' ἄς προσφοραὶ ναυλῶν 20% κάτω τῶν εἰσπραττούμενων παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, δὲν ἔγενοντο ἀπόδειξη, ἐνώ ξένα σκάφη καὶ κυρίων ἐλληνικῶν, ἥσαν παραπλησμένα, ἐλλείψει ἔργασιας. Ας προστεθῇ, διτὶ ή πᾶν κρατουσά διαφορά, η ὅποια—σημειώνονται—διπλέμενα εὑρύνεται, μεταξὺ τῶν ναυλῶν των ἀμερικανικῶν καὶ τῶν ξένων πλοίων, είχε τάξεις λεπταυταῖς ἁδδομάστις τοῦ Ιούνιου ὡς ἔξτης: Γιαίνωντες δι' Ἀμέρεσσαν—Ρόττερνταμ διαφορά δολ. 4, πήσι 10.15 δολ. διά τὰ ἀμερικανικά πλοία, ἐναντὶ 6 δολ., περίτον, διά τὰ ξένα. Διὰ Γαλλίας καὶ Λισσαβονᾶ διαφορά δολ. 4.25 καὶ διά Δυτ. Ιταλίας δολ. 3.50 καὶ πλέον ὑπέρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Ιταλίαν σολή, 3,50 και πιοσι όπερη της αρχαίας ιταλικής λογοτεχνίας.

Είς ωρίσμένας περιπόλωσεις, δύον αφορά τας δι 'Ιταλίαν μεταφοράς, οι ουσιώδοι διά τα ξένα πλοιοί—έξαιρεσι των άμερικανικών και ιταλικών—είναι άκμόν κατώπιν. Αφού δηλαδή οι Ιταλοί φορτωταί παραχωρήσουν τό ίμισιον των φορτίων των είς τούς άμερικανούς και κρατήσουν διά τα ιταλικά πλοια, δύσις φορτία δύνανται ταῦτα νά μεταφέρουν, τότε μόνον έξερχονται είς την άγοράν με τάς έναπομενουσας δλίγας διατεγγάς, τάς δημοποιιας και έκθετουν είς συναγωνισμόν μεταξὺ της πληθωρικών προσφερόμενης χωρικοτήτως.

Τό μέλλον είνε τελείας σκοτεινόν, ὅπως προδιαγράφεται ἀπό τοὺς πα-
σατηρητὰς τῆς ναυλαγορᾶς Νέας Ὑρκης. Ἡ αἰσιοδοξία δὲν περιλαμβά-
νεται εἰς τὰ προβλέψεις των. Εἰς τὸ Λονδίνον, δέβαια, ὁ ἀντίκτυπος δὲν
μητορεῖ πάρα πάλι εἰνε, ὅπως καὶ εἰνε, ὑπότιμητος. Τά πάντα προσαν-
έλλουν τὴν κρίσιν. Ἀδηλοί μόνον είνε ἀκόμη—καὶ τούτο είνε τὸ ση-
μαντικώτερον—ἡ διάρκεια καὶ ἡ ἔκτασις αὐτῆς. Ἄς ἔχωμεν παντως ὑπ-
όκιν, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον θὰ είνε καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν τὸ πρώτον,
τοῦθε ὑπόστητὸν τὸν θιβερόν ἀντίκτυπον.

Καὶ διὰ μὲν τὰ φορτηγά πλοια μόλις ἀπὸ μηνὸς ἐσμειώθησαν τὰ πρῶτα ζεφερά σημεια τῆς ἐπελθούσας κρίσεως. Διά τα δεξαμενόπλοια ὅμως κακεξία τῆς ναυλαγορᾶς προσέσανται ἦδη ὁρίζονται αὐτῆς μορφή. Αθρόᾳ παροπλίζονται εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ἐλέγουν ἐργασίες, τὰ τάνκερος, δχι μόνον τὰ παλαιοτέρας ἥλικιας, ἀλλὰ καὶ τὰ σκάφη οὐ τύπῳ «Γ. 2». Τα παρωπαλιέμενα υπόλογοι συντίθενται εἰς ἐνα και πλέον κατοικημένον τάνκον. Μήτραι καὶ μηνόν, Ἀμερικανική ἐταιρία πετεστάσιον

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.
SHIPBROKERS LONDON

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

·Αυτιπρόσωποι έντεκα:

Telephone:
Avenue 4241

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
 - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
 - ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

Αυτιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:

Cables: FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

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

TELEPHONE
WHITEHALL 3- { 5882
5883
5884

τόπου, διὰ τὰ ἔφοπλιστικά συμφέροντα καὶ δι' αὐτὰς ταύτας τὰς θαλασσίας σύγκαινωνίας;

Τώρα εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀκτοπλούσης ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας προστίθενται καὶ θὰ προστεθοῦν νέαι μονάδες, λαμπρά, ὅπως τὸ θέλει ή διαφήμισες, διὰ τὴν σημαῖαν μας ἀποκτήματα. Σκάφη πράγματι μεγάλα, μεγαλύτερα ἵσως τοῦ δέσμοντος, ταχύτερα, ἀνετα διὰ τὸ ταξιδεύοντα κοινόν, ἄλλα καὶ πολυδάπτανα, ἔρχονται νὰ ἔχουν πρέπεις τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινώνιας. Χαρᾶ καὶ ικανοποίησις εἰς τοὺς γνωστοὺς κύκλους τοῦ καλοῦ μας "Υπουργείου". Εχουν, ἐπὶ τέλους, οἱ ἀναμάτοσύχοι του καὶ μίαν εὐχάριστον ἀπασχόλησην. Διοικούν ἀπὸ τοῦ γραφείου των ἀποκαθιστάμενον ἀδαπάνως διὰ τὸ Κράτος ἀκτοπλοϊκὸν στόλον!

Οἱ ἔφοπλισται, ἐξ ἄλλου, ἀναπτύσσουν τὴν ἀξίαν καλυτέρας πάντως τύχης, πρωτοβουλίαν. Πυκνοῦται μέχρις ἀποπνικτικῆς συμφορῆς τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν, ὁ τουρισμὸς ἔξυπηρετεῖται καὶ οἱ ναυτεργάται μας, τέλος, δὲν παραμένουν ἀνεργοί. Ποῖος θὰ τολμήσῃ νὰ ἀμφισβητήσῃ, διὰ ἓντεροι κρύει πρόσδομον ἀφάτου εὐημερίας ἡ ἐπιβατηγοῦς μας ναυτιλία τοῦ ἑστερικοῦ;

Καὶ ὡμας τὰ πράγματα, διὰ τοὺς παρακολούθουντας καὶ γνωρίζοντας αὐτὰ, δὲν δικαιολογοῦν παρὰ μόνον σοδαράς ἀνησυχίας διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Σαραβιάζεται καὶ πάλιν, ὅπως καὶ προπολεμικῶς, τὸ γνωστὸν συγκοινωνιακὸν ἀξιῶμα: «Τὰ μέσα ἀνάλογα τῆς κινήσεως». Τὰ σκάφη θὰ φέθονται ἢ μᾶλλον ἐφθασαν νὰ είνε περισσότερα τῶν ἀναγκαιούντων εἰς τὰς δύλιγας, τέσσαρας ἢ πέντε τὸν ἀριθμόν, προσδοφόρους διὰ τὸ θέρος μόνον γραμμάς.

Ἄριον τὸ οδικὸν καὶ τὸ σιδηροδρομικὸν τῆς χώρας δίκτυον ἀποκαθιστάται μὲ τὴν ἔξαλεψιν τοῦ συμμαρτισμοῦ καὶ τὰ ἀερόπλανα θὰ κατανήσουν νὰ ἔκτελον ἀνὰ ἡμίσειαν ὥραν δρομολόγια πρὸς διάστας τὰς μεγάλας νήσους τοῦ Αιγαίου καὶ τοῦ "Ιονίου, τὴν Βόρ. Ἐλλάδας καὶ τὴν "Ηπειρον. Τὶ πρόκειται νὰ ἀποκομεῖν ἀπὸ τὴν δύλην ἐπιβατικήν κίνησιν διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος; Οἱ ἐπιβάται τῆς τρίτης μόνον θέσεως, οἱ ἀπολύμενοι ἢ ἐπ' ἀδειὰ στρατιώται, ἔφθονοι θὰ δισκήῃ ἡ ἐπιστράτευσις, οἱ δύλιοι νοσταλγοὶ τοῦ θαλασσινοῦ ταξιδίου καὶ αἱ ἀγονοὶ γραμμαῖ. Ἐκ παραλίης τῷ μικρὸν διέλκονταν φορτηγὸν θὰ υφερπάζῃ καὶ αὐτὸς τὴν κίνησιν τῶν δύλιγαν φορτίων.

Ποίον ἀπὸ τὰ λειψαρά τῆς ἀκτοπλοΐας μας νέα μεγάλα σκάφη πρόκειται νὰ ἐπίκησῃ τῆς οὔτω προδιαγραφωμένης καταστάσεως; Κανένα κατὰ τὴν ίδικην μας γνώμην. Εἶνε πολυδάπτανα, χρείάζονται ἀνετον δρομολογίων καὶ κινήσεων διὰ νὰ σταθοῦν εἰς μίαν γραμμήν. Πρέπει τάχιν αὐτῶν νὰ ἀποχωρήσουν τὰ μικρότερα. Ἡ κρίσις δι' ὅλα, μεγάλα καὶ μικρά, θὰ είνε αναπόφευκτος. "Ο συναγωνισμός δὲν είνε αγώνας εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Μέτρον καὶ τώρα, ὅπως καὶ εἰς τὸ παρελθόν, κανένα δὲν προεδρέθη διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας. Μελέτη καμμια, προδιαγράφουσα τὰς εἰς πλοία ἀνάγκας, δὲν ἔξπονθη ἀπὸ μέρους τοῦ ἀρμοδίου "Υπουργείου". Τούναντι, μάλιστα, ὁ πληθυσμὸς τῶν μέσων ὑποθαλπεῖται μὲ τὴν κουτοπόντην σκέψιν, διὰ αὐτὸν θὰ δημιουργηθῇ καὶ πάλιν τὸ "Ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα" καὶ θὰ μᾶς δοθῇ οὕτω ἡ εύκαιρια νὰ παρέμβων μὲ τὸ σωτήριον φάρμακον, τὴν πανάκειαν τοῦ «Κοινοῦ Ταμείου», τῆς ΚΔΑΣ δηλαδή.

"Ἄς τὸ ἔχουν, λοιπόν, ύπ' ὅψιν των οἱ ρηγικέλευθοι ἔφοπλισται τῆς ἀκτοπλοΐας, οἱ μὴ ρηγιαπτισθέντες ἐκ τοῦ παρελθόντος, οἱ ἀναλισκόντες τὰ δύλιγας, τὰ τόσον πολύτιμα καὶ φέραται τῶν εἰς μίαν ὑπόσθιον, ἀπὸ τὴν ὁποίαν διέξδος δὲν ὑπάρχει. Αὔριον ὁ οἰσθῆτος νεοσούς τοῦ λιμενικοῦ σώματος, δόσει τῶν νόμων τάδε καὶ τάδε — εἰνε τόσον πλοίοι — θὰ διευθύνῃ μὲν ὑφος καὶ μὲν περισσοτέν ταυταρχικότητα πάν οὗτοι — διὰ τὸ ἀσυνκράτητος τῶν ἔφοπλων αισιοδοξίας ὑπὸ μηρίους οἰκονομικούς συνδυασμούς ἐδημιούργησεν.

Εὐχόμεθα νὰ μὴ ἔξειλιχθοῦν, ὅπως ημεῖς τούλαχιστον δλοκάθαρα ἦδη διαβλέπομεν, τὰ πράγματα. Δυστυχώς ὅμως οὐκ ἔστιν ἄλλως γενέσθαι. "Η ΚΔΑΣ θὰ καταστᾶ καὶ πάλιν ἡ σανίς τῆς σωτηρίας.

Τὰ φορτία τοῦ Σχεδίου

Τὰ κατὰ χώραν προορισμοῦ καθορισθέντα ἀπὸ τὴν Διαχείριστον τοῦ σχεδίου ποσοστά συμμετοχῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς φορτώσεις ἐξ Ἀμερικῆς συντηροῦνται τὴν πλήρη ἀντίθεσην τῶν εἰς Παρίσιον ταρά τῷ ἐκεὶ Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης. "Η κατὰ παράβασιν τῶν πρὸ μηνῶν συμφωνηθέντων μὲ τὸ Συνταγματάρχην Syrigas κοινοποίησις τοῦ πίνακος μὲ τὰ κατὰ χώρας ποσοστὸν ἀποκρούεται. Πρὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀρμοδίους ἐδηλώθη ὡδη ὅτι ὁ Ὁργανισμὸς τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας θὰ ἐπιδιώκῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρ' αὐτοῖς καταρτισθέντος σχεδίου, διὰ τοῦ ὁποίου ἔξασθαιται πλήρως ἡ ἐφαρμογὴ τῆς θεσπισθέντος ἀπὸ τὸ Κογκρέσον προβλέψεων περὶ συμμετοχῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὸ ημισυ τῶν φορτίων τῆς βοηθείας. Μόνον κατά τὴν περίπτωσιν, καθ' ἡν τὸ

ἔκπονθέν σχέδιον δὲν ἦθελεν ἀποδώσει τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα, θὰ ἡσαν διατεθειμέναι σὶ ναυτικαὶ χώραι τῆς Εὐρώπης νὰ συζητήσουν οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον λυστιτελεστέρας ἐφαρμογῆς, τὸν ὅποιον θὰ ἐπρότεινεν ἡ E. C. A.

Παρά τὴν οὔτω ἐκδηλωθεῖσαν ἀντίθεσιν, οἱ "Ἀμερικανοὶ ἀρμόδοι ἐπιμένουν, ὡς φάνεται, πιεζόμενοι ἀπὸ τὴν "Ἐπιτροπὴν Ἐποπτείας τοῦ Κογκρέσου (Watchdog Committee), εἰς τὴν κατὰ ποσοστά καὶ γεωγραφικά περιφέρειας κατανομὴν τῶν φορτίων.

Νεώτεραι πληροφορίαι ἀναφέρουν, διὰ ἑπτάκοινο τὸν ὄγκον τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων τοῦ Παρίσιου (E.C.A. πρὸ τὸν Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας εἰς Παρίσιον ἔγγραφον, εἰς δὲ ἡσανφέρωνται κατὰ τὸν ποσοστὸν τῶν φορτίων τοῦ Παρίσιου).

Τὸ ζῆτημα πάντως δὲν ἔθεσεν εἰς τὴν ὄριστικήν του ρύθμισιν. Θὰ διεξαχθοῦν καὶ νέαι συνομίλιαι, ἵνα ἔξευρεθῇ τὸ προσφορώτερον σύστημα, ὅπερ θὰ ἔξυπηρετῇ τὴν Ἀμερικανικὴν ἀποφασίαν καὶ θὰ ικανοποιήσῃ ἐκ παραλλήλου καὶ τὴν δικαίωσιν τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ὅπως διαφυλάσσουν υπέρ τῶν Ιδίων τῶν πλοίων μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν πρότεινεν τὰ κατὰ χώρας καὶ πάλιν ποσοστά.

Τὸ ζῆτημα πάντως δὲν ἔθεσεν εἰς τὴν ὄριστικήν του ρύθμισιν. Θὰ διεξαχθοῦν καὶ νέαι συνομίλιαι, ἵνα ἔξευρεθῇ τὸ προσφορώτερον σύστημα, ὅπερ θὰ ἔξυπηρετῇ τὴν Ἀμερικανικὴν κατανομὴν τῶν φορτίων.

Οὕτω ἔτη τῶν προσωρινῶν ἀριθμῶν τοῦ "Ἀπριλίου" καταφαίνεται, διὰ ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἀμερικανικῆς σημαῖας κατὰ τὸν ποσοστὸν εἰκόνων τῆς Εὐρώπης:

Τράμπτ 61.9%, Λάινερς 51.3%, Τάνκερς 46.3%.
Οὕτω, καθόσον ἀφορά τὰ Τράμπτ καὶ τὰ Λάινερς, αἱ διατάξεις τοῦ ἀριθμοῦ 111 2 (συμμετοχή κατὰ 50 ἑκατοστό Ἀμερικανικοῦ σκάφους) ἐφημόρσθησαν πλήρως. Καθόσον ἀφορά τὰ Τάνκερς τὰ κατὰ τὸν λήξαντα ποσοστὸν τῆς ημέρας πρὸς φόρτωσιν εἰς τὰ σημεῖα φορτώσεων, δέοντο νὰ μὴ θεωρηθῇ ως κανονικόν. Αἱ φορτώσεις τοιούτων πλοίων κατὰ Μάιον βασίνουν κανονικάς. Καθόσον ἀφορά τὸν "Ιονίουν" ἡ καταστάσις εἰνε εἰσέτι ἀδεβαία λόγῳ τῆς πιθανότητος προμηθείας παρὰ τῆς Γαλλίας 500.000 τόνων. γαιανθράκων ἀντὶ Ἕνωμένων Πολιτειών, ως είχεν ὑπολογισθῆ. "Η δὲ ἀπειλὴ ἀπεργίας τῶν γαιανθράκων χωρῶν ἐν Ην. Πολιτείαις είνε τούλαχιστον 50%.

Τὸ παρατηρηθὲν ὑψηλὸν ποσοστὸν μεταφορᾶς τοῦ μηνὸς "Ἀπριλίου" διὰ πλοίων τὰ μέσην, ὀφειλόμενον κυρίως εἰς τὴν προσοχὴν ἥν ἔδωσαν αἱ μετέχουσαι χώραι εἰς τὸ πρόβλημα τοῦτο καὶ εἰς τὴν ὑπαρξίαν τῶν πολλῶν ὑπὸ "Ἀμερικανικὴν σημαῖαν πλοίων ἔτοιμων πρὸ φόρτωσιν εἰς τὰ σημεῖα φορτώσεων, δέοντο νὰ μὴ θεωρηθῇ ως κανονικόν. Αἱ φορτώσεις τοιούτων πλοίων κατὰ Μάιον βασίνουν κανονικάς. Καθόσον ἀφορά τὸν "Ιονίουν" ἡ καταστάσις εἰνε εἰσέτι ἀδεβαία λόγῳ τῆς πιθανότητος προμηθείας παρὰ τῆς Γαλλίας 500.000 τόνων. γαιανθράκων ἀντὶ Ἕνωμένων Πολιτειών, ως είχεν ὑπολογισθῆ. "Η δὲ ἀπειλὴ ἀπεργίας τῶν γαιανθράκων χωρῶν ἐν Ην. Πολιτείαις είνε τούλαχιστον 50%.

Κατὰ τὴν "Ἀπριλίου" οἱ ναύλοι ἐλευθέρας ἀγορᾶς διὰ μεταφορᾶς γαιανθράκων ἔξ Ἕνωμένων Πολιτειών εἰς γαλλικοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Δ. Ἰταλίας ἀντιστοίχως δολ. 2.85) 8.10 καὶ 8.50. Οἱ ἀντιστοίχοι κατὰ τοῖς ναύλοις πολιτειών εἰς πλοίων μὲ προσιστόμων μετεχούσας τῆς βοηθείας χώρας καὶ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνόλου:

Τράμπτος 1949

Σύνολον εἰς —000 τόνων	Συμμετοχὴ ^{πλοίων Ην. Π.}	Ποσοστὸν ἐπὶ ^{τοῦ συνόλου}
Τράμπτ	1.830.2	1.132.8
Λάινερς	423.4	217.2
Τάνκερς	216.9	100.4

Λάινερς 1949

Σύνολον εἰς —000 τόνων	Συμμετοχὴ ^{πλοίων Ην. Π.}	Ποσοστὸν ἐπὶ ^{τοῦ συνόλου}
Τράμπτ	2.088.1	1.188.1
Λάινερς	726.9	392.5
Τάνκερς	349.7	100.4

Καθόσον ἀφορά τὰ τάνκερς ὑπὸ σημαίαν "Ηνωμ. Πολιτειῶν ταῦτα μετέφερον 182.380 τόνων, πετρελαίου κατὰ τὸν μηνὸν "Ἀπριλίου. Τὰ δὲ Παναμαϊκά τὰ ὑπὸ τὸν ἐλεγχον ἐταπειρῶν "Ηνωμ. Πολιτειῶν κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον μετέφερον 254.927 τόνων, πετρελαίου.

Τὰ ἀνατολικά στατιστικά στοιχεῖα εἰς ἀσανθίστατην οντοτήτην εἰπί τοῦ τύπου τῆς Συνεργασίας καὶ ούχι ἐπὶ τῆς Φύσεως τοῦ φορτίου.

Διὰ τὴν Διακομματικήν

Μέλος τῆς Διακομματικῆς "Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας, ἀναφερόμενον εἰς τὰς ἐπικρίσαις τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" διὰ τὸ ἔργον τῆς "Ἐπιτροπῆς καὶ τὴν δραδύητην μεθό της διεξάγουνται αἱ ἐργασίαι αὐτῆς, ἐδήλωσε τὰ ἔχει: "Ἡ Διακομματική "Ἐπιτροπή εύθυνης ως τῆς ἀνετέθη τὸ ἔργον τῆς ἐξετάσεων τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ τῆς συντάξεως τῶν κατά θέματα έισηγάσθην εἰργάσθη μὲ ἀρκετὸν ἔνθυσισμὸν διῶν σχεδὸν τῶν έισηγήσεών των. Τὸ ἔργον τῆς "Ἐπιτροπῆς ἀνεκόπτη ἐκ τῆς παρατίθεσων τοῦ Κ. Αβραάμ κατ' αρχήν καὶ τὸν Κ. Χατζίου σημάνει τοῦτο.

Τὸ γεγονός ὡς ὁμώς ἔκεινον, συνέχεισε τὸ μέλος τῆς "Ἐπιτροπῆς, τὸ ὅποιον κατέστησε διστακτικήν τὴν "Ἐπιτροπὴν διὰ νὰ προχωρήσῃ εἰς ταχείας ἀποφάσεις καὶ ὑποδείξῃ τῶν ἐνδειγμένων λύσεων, αἵτινες θὰ ἐπέτρεπον τὴν προαγωγὴν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ὑπῆρξεν ἡ ώμη καὶ κατηγορηματικὴ δηλωσίς τοῦ ούπουργού τῶν Οἰκονομικῶν κ. Β. Στε-

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ENA "ΧΟΝΤΟΥΡΑΣ", ΔΙΠΛΑ ΜΑΣ

"Ενα «Χοντούρας», μπήκε νά δεξαμενισθή δίπλα μας, στις δεξαμενές της Βαλτιμόρης. Το «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ».

"Όνομα γεγονός, πλήρωμα Ελληνικό, ιδιοκτήτες Ελληνες και σημαία Χοντούρας.

Γκαζάδικο. Βαπτόρι όλοκαίνουργο, περίφημο, όλόλευκο, όλοκάθαρο, ίδιο σάν γλάρος του ώκεανου. Στην άρεδουσανίκη του καμινάδα ό γνωστος Μαίανδρος και τά ρηχικό γράμμα τών ίδιοκτητών του.

Πολλοί παραπονούνται γι' αυτή την άλλαζοποιία τών βαπτοριών. "Ομως τὸν μεγαλύτερο καῦμό, τὸν διάβατο πόνο τὸν δοκιμάζουν οι ναυτεργάτες. Οι πραγματικοί ναυτεργάτες. Οι ἐπαγγελματίες ναυτεργάτες, αὐτοὶ ποὺ ἔκαμαν πίστη τους τῇ θάλασσα καὶ στήριγμα τους τὸ πλεούμενο. Εκείνοι ποὺ δὲν κουρασθήκαν ἀπὸ τοῦ χρόνου καὶ τῆς ἀλμύρας τὸν κάματο, ἔκεινοι ποὺ δὲν ἔχασαν τὸ ωμαντισμό τους ἀπὸ τὰ τοσά καὶ τόσα σκληρὰ συναπαντήματα τοῦ πελάγουν καὶ τῆς ἀχαριστίας στὶς στεριές, ἔκεινοι ποὺ δὲν πλανθήκαν νά ζητούν, τάχα, τὸ λυτρωμό τους σὲ χιμαρίες καὶ πλάνες. Εκείνοι ποὺ τὰ πολιά τὰ χρόνια, κάθε φορά διπού στὸ Ναυτικό μάς Τύπο γραφόταν ἡ ἀγγελία ἀγόρας νέων βαπτοριών, τὴν πανηγυρίζειν σάν δική τους χαρά καὶ ἀπόκτημα δικό τους.

Καὶ νά τώρα ἔνα Χοντούρας ἀργούμπαινε περηφανο στὴ δεξαμενή, διπλά μας.

Εἶμας δένδασις, διτ, ἀν τὸ γκαζάδικο αὐτὸ εἶχε ψυχή, δλη του αὐτὴ ή περιφάνεια δὲν γύριζε σὲ ντροπή γιά τὴν κατάντια του.

Καμπαρώνει ὡς τόσο ή ματιά μας τὸ ώραιο αὐτὸ πλοιο. Τὸ ἀγκαλιάζει ή περιέργεια μας. Μᾶς η ψυχή μας δὲν πεθάρχει νά τὸ καλωσορίσῃ, διπού σὸν τὸν ἔπειτε, σὰν Ελληνικό καράβι.

"Ἄς μᾶς συγχωρίσουν τὴν δλαστήματα οἱ φίλοι μας ποὺ ζοῦν ἔκει μέσα. Καὶ ανακαλούμε αμέσως τὸν ἀφορισμό μας γιά νά τὸν στρέψουμε σ' ὅσους εύθυνονται γι' αὐτὸ τὸ κρίμα.

Κρίμα κ' ἔγκλημα είναι.

Τὸ κοντάρι του ήταν ἀνίκανο, δραγε, νά δεχθῇ τὴ Γαλανόλευκη, ἢ ή Σημαία μας δὲν ἦταν ἀξια νά σκαλώσῃ κεί πάνω διπού θρονιάστηκε καὶ δρῆκε θέσι ή ΧΟΝΤΟΥΡΑΣ;

Πολλά καὶ ἀνέχηγα τὰ ἑρατηματικὰ ποὺ παιδεύουν τὸν ναυτεργάτη σὰν περιεργάζεται τὸν Γενήτσαρο.

"Οχι. Δὲν δρισκούμε αντεργατική προσίρεστ στὴν πράξη αὐτὴ τῶν ἔφοιστων. Τὸ διεπιστώματα ἀπόλυτα.

Καὶ τὸ μισθολόγιο καὶ ἡ σύνθεσις καὶ τὸ προφήτη καὶ κάθε προστασία καὶ κάθε δικαιωμα, είναι τὰ ἴδια ποὺ ὑφίστανται στὰ Ελληνικὰ τὰ καράβια.

Μὰ πῶς είναι δυνατὸν ἔνας ναυτεργάτης νά είναι ἐνήμερος στὰ ἀπόκρυφα καὶ τὰ παρασκηνιακά ἑνὸς τετού θεραπού τὸν ζητηματο;

Λένε, πῶς ἀφορμή είναι ὁ δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

Λένε, πῶς ἀπόστολος πῶς ἀριστεράς είναι δύσκολος δανεισμὸς ξένων κεφαλαίων, σὲ πλοιὰ τῆς σημαίας μας. Λένε, ὅτι κάποια ἀμφιβολία περιβάλλει ἀκόμα καὶ αὐτὴ τὴν ὑπόστασι της Πατρίδος μας δὲν ἔμπνει εἰμιστούσυν γιά τοπεύητοι κεφαλαίων στοὺς ξένους χρηματοδότες, ἀλλὰ σύτε ἀκόμα στοὺς δικούς μας κεφαλαιούχους.

ἀξιούνται συχνά σωστή δήμευσις. Ποιανού; Τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. Τῆς έθνικῆς παροικίας, ὅπου τόσοις οι ναυτεργάτες. Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐτὸ δὲν συνέβαινε, τότε θά μπορούσαμε μεταξύ των διάφορων ναυτεργάτης ναυτικής συνειδήσεως.

Λέμε στερουμεθα ναυτικῆς συνειδήσεως. "Αν αὐ

Αἱ τριμηνιαῖαι στατιστικαὶ μας

Ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

Μία συμπτωματικὴ αὐξησις

Ἡ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δύναμις τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἥτις εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου ἐ. ἔ. ἤριθμει 309 πλοῖα, 1.277.637 τ. γκρός, παρουσίσασε κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ β' τριμήνου μίαν ἐλαφράν αὔξησιν, κατὰ 7 πλοῖα καὶ 6.649 τ. γκρ. εἰς τρόπον ὥστε ἐμφανίζεται σήμερον μὲν:

316 πλοῖα 1.284.286 τ. γκρός

Ἡ αὔξησις αὕτη εἶναι ἀπολύτως συμπτωματική, διότι ὁφείλεται εἰς τὴν προσθήσην τριῶν σκαφῶν τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. ἀγορασθέντων τὰς ἴδιωταν, ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ ὑποστείλαντος τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ νηολογούθεντος ὑπὸ τὴν Ἑλληνικήν, ἐνὸς ναυαγοσωστικοῦ καὶ ἐνὸς μικροῦ ἀκτοπλοϊκοῦ φορτηγοῦ ἀγορασθέντων ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἐνὸς μικροῦ ἐπίσης ὅλλανδικοφορτηγοῦ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. ἡσαν τὰς «Ἀρίων» 759 τ. γκρός, «Μακεδονία» 400 τ. καὶ «Σπέρυχο» 2400 τ. γκρός, τὰ δὲ ὑπόλοιπα τέσσαρα, ἢσαν τὰ ἐπιβατηγὸν «Τέτη» 1742 τ. γκρός, τὸ ναυαγοσωστικὸν «Κάσος» 343 τ. τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Θύελλας» 350 τ. καὶ τὸ φορτηγὸν «Χρυσόνηθρ» (πρώνων ὅλλανδικον) «Vliestroon» 655 τ. γκρός. Διαγραφαὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον δὲν ἔσημειώθησαν, δι' ὃ καὶ τὸ ἀνωτέρῳ ἐπτά νηολογηθέντα σκάφη ἀποτελοῦν μίαν καθαρὰν προσθήκην.

Συμφώνως πρὸς τὸν πενιχρὸν αὐτὸν ἀπολογισμὸν τοῦ β' τριμήνου, τὸ ὑπάρχον σήμερον ἑλληνικὸν τοννάκι ἐμφανίζει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Κατηγορία πλοίων	Πλοΐα	Τ. γκρός
Φορτηγά προπ. ναυπηγήσεως	121	428.093
Φορτηγά «Λίμπερτος»	96	690.466
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια	12	90.983
Ὑπερωκεάνια	1	16.991
Ἐπιβατηγά	17	22.431
Διάφορα	67	27.695

Σύνολον: 316 1.284.286

Ἡ ἀνωτέρῳ ὅμως εἰκὼν δὲν εἶναι πλήρης. Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι προκειται συντόμως νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον νηολογούμενα ἐν Ἐλλάδι 7 πλοῖα, χωρητικότητος 24.642 τ. γκρός. Τρία ἀπὸ τὰ σκάφη ταῦτα εἰναι ἐπιβατηγά, ὅποιοι τὸ παναμαϊκὸν «Ντολορές» 626 τ. γκρός, διὰ τὸ ὅποιον ὑγγέλθη, ὅποιοι τὸ ὑποστείλαντο τὴν παναμαϊκὴν καὶ τὰ δύο ἀγορασθέντα παρὰ τῆς ἑταῖρας Τυπάλδου καναδικά, ἀπίστα θὰ ὀνομάσθων «Αἴγαίον» 3061 τ. γκρός καὶ «Ἀγγελίκας» 3099 τ. γκρός. Δύο ἄλλα ὑπὸ νηολόγησης πλοῖα εἰναι τὰ φορτηγά «Βαλερόζος» 2310 τ. γκρός, ἀγορασθέντα παρὰ τοῦ κ. Βιντιάδη, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρὸ καιροῦ τηλεθέντος ἀπὸ τῆς «Αννα Μάρκους» καὶ «Κόρθιον» (ex «Angloss») 5072 τ. γκρός, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, ὅπερ μεταφέρεται ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὴν ἑλληνικήν. Το ἔκτον πλοῖον εἰναι τὸ παναμαϊκὸν υπερωκεάνιον «Νεπτούνιας» 10.474 τ. γκρός, διὰ τὸ ὅποιον παρεχεθῆται ἡ κυβερνητικὴ ἀδεια νὰ νηολογηθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, τὸ δὲ ἔδυδον εἶναι τὸ ἀγορασθέντα προσφάτως ἐν Ἀγγλίᾳ μικρὸν γιώτα «Δωδεκάστος».

Ἄξιει νὰ τονισθῇ, ὅτι καὶ αἱ ἀπίκειμεναι αὗται προσθήκαι εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας 7 σκαφῶν, 24.642 τ. γκρός, δὲν πρόκειται ἐν τῷ πραγματικότητι νὰ σημάνουν ἀνάλογον τῆς χωρητικότητος μας αὔξησιν, διότι, ἀντιστοιχῶς, ἔχουν παρασχεθῆ ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς 6 φορτηγῶν μας παλαιοτέρας ἡλικίας καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 29.220 τ. γκρός.

Τὰ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν

Ἄντιθέτως πρὸς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἡ καλυπτομένη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν σχωρητικότητος μας ἐνέφαστο καὶ νέαν σηματικὴν αὔξησιν κατὰ 13 πλοῖα καὶ 92.363 τ. γκρός. Οὕτω προσετέθησαν 2 νεανικήγητα φορτηγά («Ἀτλάντικ» «Εμπτρες» 7260 τ. γκρός καὶ «Γεώργιος» 2370 τ.), συνολικῆς χωρητικότητος 9.630 τ. γκρός. Ἐπίσης προσετέθησαν τὰ προπολεμικὰ νηοπηγήσεως φορτηγά «Λουάγκος» 1948 τ., καὶ «Νήσος Πάτμους» 2593 τ., ὅποιοι 2 σκάφη 6891 τ. γκρός. Τέλος προσετέθησαν τὰ κάτωθι δώδεκα καναδικά «λίμπερτος», συνολικῆς χωρητικότητος 85.971 τ. γκρός, μεταφερόμεναι εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν:

«Ἀγάθη»	7158	«Καίτη»	7176
«Ἀννίτσα Λ.»	7165	«Κνοζάγκας»	7160
«Ἀτλάντικ Στάρ»	7160	«Κωνσταντίνος»	7146
«Βασίλης»	7160	«Μαργκώ»	7160
«Γιάννης»	7160	ex «Ροκάστιν»	7175
«Ηγκλ»	7191		
«Κατερίνα»	7160		

Πλοΐα 12 τ. γκρός: 85.971

Διεγράφοσαν ἔξι ἄλλους τὰ παναμαϊκά φορτηγά «Εύριποίδης» 7582 τ. γκρός, παληθεύεν εἰς Ἰταλίαν καὶ «Μολυτόβα» 4083 τ. γκρός, παληθεύεν εἰς Ἀγγλίους τῆς Σιγκαπούρου, καθὼς καὶ ἡ κορβέττα «Μαντόννα» 855 τ. γκρός, παληθεύεσαί εἰς Δανιούς.

Προσετέθησαν δηλαδὴ 16 σκάφη, χωρητικότητος 102.492 τ. γκρός καὶ διεγράφοσαν 3 σκάφη 12.520 τ. γκρός. Προήλθεν οὕτω μία καθαρά αὔξησις κατὰ 13 πλοῖα καὶ 89.972 τ. γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἀπρίλιον ἐ. ἔ. παναμαϊκὴν χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ἀπὸ 217 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.041.037 τ. γκρός.

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Κατηγορία πλοίων	Πλοΐα	Τ. γκρός
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	76	367.195
Φορτηγά νεανικήγητα	3	15.280
Φορτηγά τύπου «Λίμπερτος»	61	438.080
Δεξαμενόπλοια	18	102.605
Ὑπερωκεάνια	6	62.727
Ἐπιβατηγά	4	20.686
Διάφορα	49	34.464

Σύνολον: 217 1.041.037

Ὑπὸ Ονδουριανὴν καὶ Λιβεριανὴν

Αἱ μεταβολαὶ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ονδουράς περιώρισθησαν εἰς δύο

μόνον σκάφη. Οὕτω, προσετέθη τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Τόρτς» 18.000 τ. γκρός καὶ μετεφέρθη ἀπὸ τὴν Ονδουριανὴν σημαίαν εἰς τὴν σημαίαν τῆς νοτιοαφρικανικῆς δημοκρατίας τῆς Λιβερίας τὸ νεότευκτον ἐπίσης δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Πήτις» 10.900 τ. γκρός. Μετὰ δύο τούτας μεταβολαὶς ἡ συνέσις τῆς Ἑλληνικῆς ὑπὸ τὰς ἐν λόγῳ σημαίας χωρητικότητος παρουσιάζει τὴν ἀκόλουθον κατὰ κατηγορίας πλοίων συνέσιν:

Κατηγορία πλοίων	Πλοΐα	Τ. γκρός
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	2	2.468
Φορτηγά «Λίμπερτος»	15	107.927
Δεξαμενόπλοια	7	75.981

Σύνολον: 24 186.376

Σύνολον ὑπὸ τὰς τέσσαρας σημαίας

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω τέσσαρας σημαίας διαστέμενης μίαν χωρητικότητα ἐξ 557 σκαφῶν, 2.511.699 τ. γκρός, ἐπὶ τὰς ὅποιας κατὰ κύριον λόγον ἀπασχολοῦνται ἑλληνικὰ πληρώματα. Σύγκεντρωτικός ἡ χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας σκαφῶν:

Κατηγορία πλοίων	Πλοΐα	Τ. γκρός
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	199	797.756
Φορτηγά νεανικήγητα	3	15.280
Φορτηγά «Λίμπερτος»	172	1.236.473
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια προπολ., ναυπηγήσεως	32	208.099
Δεξαμενόπλοια νεανικήγητα	5	61.470
Ύπερωκεάνια	7	79.718
Ἐπιβατηγά	21	43.117
Διάφορα	116	62.159

Γενικὸν σύνολον: 557 2.511.699

Χαρακτηριστικῶτερα σημεῖα τὸν ἀνωτέρω πίνακος εἶναι τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰ «λίμπερτος», εἰς τὰ δεξαμενόπλοια καὶ εἰς τὰς νέας νηοπηγήσεις. Τελούν ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν ιδιοκτησίαν 171 ἐνῶ φορτηγά τοῦ τύπου «Λίμπερτος», 1.229.308 τ. γκρός, ἐνώ τὰ συνήθη φορτηγά προπολεμικῆς νηοπηγήσεως, εἶναι μὲν 199 τὸ ἀριθμὸν ὑπολείποντας δύος κατὰ πολὺ εἰς χωρητικότητα, ηπὶς μόλις φθάνει τὰς 797.756 τ. γκρός. Αἱ νέαι νηοπηγήσεις περιλαμβάνουν 8 σκάφη, 16.750 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 3 φορτηγά, 15.280 τ. καὶ 5 δεξαμενόπλοια 61.470 τ. γκρός. Εἶναι θλιβέρων, ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἀπαντά τὰ νεότευκτα τάυτα σκάφη ἐπέθησαν τὰς Παναμάς, τῆς Ονδουράς καὶ της Λιβερίας!

Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἀκόμη καὶ ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων. Κατέχομεν 37 τοιαύτα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 269.569 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ νεανικήγητα, ὡς ἀνωτέρω σημειούμενες, ἐτέθησαν ὑπὸ τὸν πόλεμον 12 τάνκερς, 90.983 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 7 εἰναι τοῦ τύπου «Τ. 2», πολεμικῆς νηοπηγήσεως καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 72.874 τ. γκρός.

Μία σύγκρισις Ἐλληνικῆς καὶ Παρθενικῆς

«Ἀφ» ἐτέρου παραπέμψην κατωτέρω τὰ συγκριτικὰ πίνακα τῶν διακυμάνσεων τῆς ἑλληνικῆς καὶ παναμαϊκῆς χωρητικότητός μας—κατὰ τρίμηνα—ἀπὸ τὴν Ιανουαρίου 1948 μέχρι σήμερον. Ἀπὸ τὴν πάντην σημαίαν τοῦ Παναμᾶ:

Τρίμηνα	Πλοΐα	Τ. γκρός	Πλοΐα	Τ. γκρός
1 Ιαν. 1948	293	1.219.384	175	708.305
1 Απρ. 1948	300	1.283.098	186	773.900
1 Ιουλ. 1948	300	1.283.098	191	798.329
1 Οκτ. 1948	311	1.291.470	185	802.162
1 Ιαν. 1949	314	1.286.563	194	860.058
1 Απρ. 1949	309	1.277.637	204	951.065
1 Ιουλ. 1949	316	1.284.286	217	1.041.037

Εἰς χρονικὸν διάστημα δηλαδὴ 21 μηνῶν, ἡ μὲν ὑπὸ ἑλληνικῆς σημαίας δύναμις ἐπραγματοποίησε μίαν καθαρὰν αὔξησιν κατὰ 42 πλοῖα καὶ 332.732 τ. γκρός.

«Ἡ κατ' Ἀπρίλιον καὶ κατ' Ὁκτώβριον 1948 σημειωθεῖσα σοδαρά πως ἐπανήστηση τῆς ἑλληνικῆς χωρητικότητος ώφειλετο εἰς τὴν πρόσκτην τῶν ἐπτά μεγάλων δεξαμενοπλοίων καὶ εἰς τὴν νηολόγησην σκαφῶν τινῶν προερχόμενων ἐκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων.



ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

Α) π «ἘΛΣΗ»

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 6 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,

ΧΑΝΙΑ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 8 μ.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον,

ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η μέχρι πρό τινος αύστηρά των Δυτικών Δυνάμεων πολιτική έναντι των τέως ήττημένων, προχισεν έσχάτως νά χαλαρούται όλγον κατ' όλγον. Η άποτομος αύτη στροφή δὲν πρέπει δεδιώκεις νά άποδοθῇ εἰς λόγους αίσθηματικούς, άλλα μάλλον εἰς οικονομικούς τοιούτους, άπορρέοντας έκ της άναγκας, νά απαλαγούν οι Σύμμαχοι το ταχύτερων τῆς υποχρέωσεως νά τροφοδοτούν συνεχῶς την Γερμανίαν καὶ την Ιαπωνίαν.

«Εφ'» δοσον εξηκολούθουν νά ισχύουν οι έκ της άνακωντης βαρεῖς όροι, οι πολλαπλοί περιορισμοί καὶ τά περιεπικατά μέτρα, οι Άγγλοι αμερικανοί ήσαν ύποχρεωμένοι νά τρέφουν κυριολεκτικά την Γερμανίαν, προμηθεύοντες τὸ μεγαλύτερον μέρος των άναγκαίων τροφίων. Μία τοιαύτη κατάστασις δὲν ήδηστο ουδόλως νά συνεχισθῇ. «Επρεπε λοιπὸν όπωσδήποτε νά δοθῇ εἰς τοὺς Γερμανούς η δυνατότης καὶ τὰ κατάλληλα μέσα, τὸν δὲν έπὶ τῆς ξηρᾶς δύον καὶ ἐπὶ τῆς θαλάσσης, διὰ νά έργασθούν έντατικά καὶ να γίνουν σύν τῷ χρόνῳ αὐτάρκεις.

Μεγάλη σημασία έδοθη εἰς τὸ ζήτημα τῆς άνασυγκροτήσεως τῆς άλιείας. Οι Άγγλοι παρεχώρησαν εἰς τοὺς Γερμανούς διάφορα δονθητικά τοῦ στόλου διὰ νά μετατραπούν εἰς άλιευτικά, οι δὲ Αμερικανοί τους έδανεισαν—ώς άναφέρει η εἰδησίς—δώδεκα νεότευκτα άλιευτικά πλοία «τρώλερ», άνοικτης θαλάσσης. Διὰ νά παρασφόρουν τὰ πλοία αὐτὰ τὸ ταχύτερον, 76 ναυταὶ καὶ άξιωματικοί τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόιδη» τῆς Βρέμης έφθασαν εἰς Νέαν Υόρκην εἰς τὰς 5 παρελθόντος Μαΐου. Τὰ πληρώματα αὐτά, υπὸ στρατιωτικήν συνοδείων πάντοτε καὶ υπὸ αυτηρῶν έπιβλεψιν, ἀφοῦ έξασκθούν έπι τινας έδδομάδας εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν διαφόρων μηχανῶν καὶ ἔργαλεών, θὰ επανδρώσουν τὰ πλοία καὶ θὰ πλεύσουν μὲ αὐτά εἰς Βρέμην.

Τὰ ὡς ἄνω πλοία εἶναι δηζελοκίνητα μὲ μηχανὰς 550 ἡως 750 Ίππων, έχουν μῆκος 36 ἡῶς 48 μέτρων εἰς τὰς καθέτους καὶ χωρτικότητα 250 ἡῶς 350 τόννων γκρός έκαστον. Θα μείνουν κατ' ἄρχας εἰς τὴν διάθεσιν τῆς άμερικανικής στρατιωτικῆς διοικήσεως, ήτις καὶ θὰ τὰ παραχώρησῃ εἰς ίδιωτα πρὸς ἐκμάττευσιν. Η πληρωμὴ τῶν θὰ γίνεται θαυμήδων εἰς τριμήνους δόσεις καὶ θὰ ἀποπετωθῇ μετὰ 18 μῆνας. «Υπολογίζεται, οτι έκαστον πλοίον θὰ ἀποκομίζῃ 700 τόνους ίχθυών κατ' ἔτος, προσιρίζοντας αποκλειστικός διὰ τὸν τομέα τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, ὅπου ή έλλειψις ίχθυών εἶναι μεγάλη.

Πρὸ του πολέμου διαλέγονται τὰ πλοία τῆς Βρέμης εἰχεν ἀξιόλογον άλιευτικὸν στόλον, ἀποτελούμενον ἀπὸ 26 πλοία άνοικτης θαλάσσης. Σήμερον μόλις διαθέτει 50 πλοία, ἐπίζεται δῶμας διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν έξι Αμερικῆς πλοίων, ή δύναμις τοῦ άλιευτικοῦ στόλου θὰ φθάσῃ τὴν προπολεμικήν, οὐτως ὥστε η ίχθυοπαραγωγὴ γὰρ εἶναι ἐπαρκής. Ο ὑπὸ τῆς στρατιωτικῆς διοικήσεως καθορίσθεις τομεὺς άλιείας εἴνε τὰ ψύφετα τῆς Ισλανδίας μέχρι τῶν Βορείων Νορδηγίκων ἀκτῶν. Κάθε πλοίον θὰ εἴναι ἐπανδρώμενον ἀπὸ 15 ναυταὶ καὶ άξιωματικούς, θὰ δύναται δὲ νά παραμείνει ἔξω διὰ κάθε τοῦ ἐδόμησην ἀπὸ 26 ἡῶς 36 μῆμέρας. Οικονομονούνται, διὰ δόλα τὰ πλοία εἰς ἀρτίως έξωπλοιμένα καὶ τελείως συγχρονισμένα, τὰ μεγαλύτερα δὲ έξι αὐτῶν εἴναι ἔφωδιασμένα μὲ μηχανήματα ταχείας ψύξεως.

Μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν ταχυτοῦς καὶ ἀποτελεσματικότητος δύρανούνται καὶ οἱ λοιποὶ ίχθυοι μένεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων έξέχουσαν θέσιν κατέχουν οἱ τοῦ Βέζερμουντε καὶ Ἀλτόνας. Κατόπιν τῆς ἑκ μέρους τῶν συμμάχων χορηγηθεῖσται άδειας ναυπηγήσεων μικρῶν πλοίων καὶ διὰ άλιευτικῶν, εἰς διὰ τὰ δύναμενα νά κινηθῶν ναυπηγεία τῆς χώρας, εὐρίσκονται τώρα ἐσχαρωμένοι πολυάριθμα πλοία μὲ πρόγραμμα ἀποπετράσεως τῶν ἐντὸς τοῦ ἔτους. Ωσαύτως, τὰ μεγάλα ἔργοστάτια κατασκευῆς κινητήρων Δῆλε, Ντέμαγκ, M.A.N., Ντούτζ, Βένζ, καὶ ἄλλα, συμπλήρωσαν κατὰ μέρος τὰς ἑκ τοῦ πολέμου καταστραφεῖσας ἐγκαταστάσεις των, προχισαν νά κατασκευάζουν πετρελαιομηχανὰς διαφόρων τύπων, οὐτως ὥστε η Γερμανία δαίνει γοργῶς πρὸς τὴν ἀνόρθωσιν.

Η ἐσχάτως δημοσιευθεῖσα ἔκθεσις ἐπὶ τῆς ἓν γένει καταστάσεως τῆς άλιευτικῆς διοικητικής έν Κερμανία άναφέρει, ὅτι, λόγω τῆς ἐλλειψεως μεγάλων άλιευτικῶν πλοίων, η εἰσαγωγὴ ίχθυών εἶναι τεραστία. «Υπολογίζεται, οὐτε εἰς τὴν Διώνων μόνον στήμερον, εἰσάγονται ἄνω τὸν 300.000 τόνους ίχθυών ἐπιστόσις. Έαν εἰς τὴν ποστότητα ταύτην προστεθῇ καὶ η εἰς τὴν Ρωσικήν ζώνην εἰσαγομένην καὶ καταναλισκομένην, θὰ ίδωμεν, ὅτι ὁ ἀριθμός τῶν εἰς τὴν Γερμανίαν εἰσαγόμενων χιλιάδων τόνων ίχθυών εἶναι καταπληκτικός. Καὶ πρὸ τοῦ πολέμου δεδούσι, τὸ Ράιχ, εἰσήγειν ἀφθονούς ίχθυς ἔν τῶν γειτονικῶν χωρῶν, καθὼς, σύμως, ἀνάφερει η ὡς ἄνω ἐκθεσική η Γερμανία ἐπὶ πολλὰ ἔτη ἀκόμη θὰ εἰσάγῃ φάρια, διότι, διὰ νά τραφούν ἐπαρκῶς τὰ 75 ἑκατ. τοῦ πληθυσμοῦ τῆς, ἀπαιτούνται, τούλαχιστον

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay-SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

1.300.000.000 χιλιογράμμων ἐπησίως. «Οσα λοιπὸν φάρια δὲν εἰνε ἡ δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νά παράγει μόνη της η Γερμανία, θὰ είνε ύποχρεωμένη νά τὰ εἰσάγει ἀπὸ τὸ έξωτερικόν.

Ο κάτωθι συγκριτικὸς πίνακας εμφανίζει τὴν προπολεμικήν ίχθυοπαραγωγὴν τῆς Γερμανίας καὶ τὰς εἰς ίχθυς εἰσαγωγὰς τῆς:

Έτη	Ίχθυοπαραγωγὴ	Είσαγωγαι
1913	169.000.000	κιλὰ 327.000.000
1928	270.000.000	» 308.000.000
1934	401.000.000	» 206.000.000
1935	476.000.000	» 218.000.000
1936	596.000.000	» 242.000.000
1937	672.000.000	» 224.000.000
1938	717.000.000	» 224.000.000

Οι ἀριθμοὶ αὐτοὶ διδούνται διὰ τοὺς νωποὺς ίχθυς μόνον. Διὰ τὴν φρεσκιὰ ρέγγα επίσης, τῆς ὁποίας μεγάλη κατανάλωσις γίνεται εἰς τὴν χώραν ταύτην καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ εἰδοῦς τουτου εἰσαγωγὰς, υπάρχει χωριστὴ στατιστικὴ ὅπως, ἀλλοί τε, καὶ διὰ τὰ ἄλλα ἀλίπαστα καὶ τὰς διαφόρους κονσέρβας. Ο κάτωθι ἀναλυτικὸς πίνακας εμφανίζει διὰ τὰς διαφόρους εἰσαγωγὰς τοὺς ἑνῆς αριθμούς διὰ τὴν 1913—1928—1938:

Νωποὶ ίχθυς	κιλὰ	38.000.000	25.000.000	19.000.000
Φρεσκείς ρέγγες	»	129.000.000	144.000.000	127.000.000
Άλατισμ. ρέγγες	»	195.000.000	110.000.000	57.000.000
Παρασκ. ίχθυς	»	13.000.000	12.000.000	4.000.000
Κονσέρβα διάφοροι	»	3.000.000	·11.000.000	14.000.000

Μέχρι τοῦ 1885, λέγει η ἐκθεσις, η άλιευτικὴ διοικητικὴ εἰς τὴν Γερμανίαν εύρισκεται εἰς πρωτόγονον καταστάσιον, η δὲ ἐγχώριος παραγωγὴ εδιστέζεται εἰς τὴν παρακτίου μόνον καὶ τὴν έσωτερην ἀλιείαν, δηλαδὴ τῶν λιμῶν, ποταμῶν καὶ τειναγῶν. Τὸ πρῶτον ἀλιευτικὸν πλοίον ἀνοικτῆς θαλάσσης που ένεφανίσθη εἰς τὴν Γερμανικὴν ίδιατο τὸ 1885, ὑπὸ τὸ πρώτον, λέγεται «Δημίτρια», τὸ οποῖον καὶ ἔγινεν ἀφορμὴ διάσημην δέκατην τοῦ δευτέρου πλοίου, αὐτῆς ἀσφαλῶς τὸν διεπέβανε σήμερον τὸ 1.000.000.000 κιλῶν ἀπόκτισης, καταστάσουσα τὴν Γερμανίαν εἰς τὴν δευτέρην θέσιν ως ίχθυοπαραγωγῶν εἰς τὴν Ευρώπην, κατόπιν τῆς Ἀγγλίας καὶ μὲ τρίτην τὴν Νορβηγίαν. Ας σημειωθεῖ, ἐπιπροσθέτω, τὸ ιστορικὸν ονόματος, η Γερμανία θεωρεῖται ὡς μεγαλύτερον καταναλώτριο ρέγγας εἰς τὸν κόσμον. Ως ἔκ τούτου υπάρχει καὶ εἰδικὴ ἀγόρα τοῦ εἰδοῦς τούτου εἰς τοὺς διαφόρους ίχθυοιλμένους, συνάμα δὲ καὶ τακτικὸν δελτίον ἐδίδεται, έμφανιζον τὰς διακυμάνσεις τῶν τιμῶν. Σημειωτέον, διὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς εἰς Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν ἀλιευομένης ἀρίγης μεταφέρεται εἰς τὴν Γερμανίαν, διότου παρασκευάζεται ποικιλοτρόπως. Οι διαδήποτε ποστίς εἰς τὴν ἀγόραν γίνεται ἀνάρτηστος.

Γράφων ταύτη, κάμων καὶ τὸν ἔχεις συλλογισμόν: «Οταν καμμιά φορὰ ἀποφασίσωμεν νά ἐπιδοθῶμεν εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικητικὴν, μὲ τὸν αὐτὸν ζῆλον, μὲ τὸν ὅποιον ἀφωτώμηνες εἰς τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, διὰ πρότκισμων αξιόλογον άλιευτικὸν στόλον, ἀνάλογον πρὸ τὸν ἐμπορικὸν μας τοιούτου, διὰν κάποτε τὰ μεγάλα μας ψαράδικα θὰ ξεφορτώνουν υχθμερέων τὸ πλούσιον ἀλιευμά των εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας μας, διὰ τὸ γίνομεν αὐτάρκεις εἰς ίχθυν καὶ μᾶς περιστεύουν φάρια για πούλημα, τότε θὰ δημιουργηθῇ μία μεγάλη ἐμπορία ίχθυν εἰς τὴν χώραν μας καὶ θὰ ζητοῦμεν πελατεῖαν.

Εἶναι, δεδούσι, διὰγον τολμηρὸν νὰ διατυπώνυται παρόμοιοι σκέψεις εἰς στιγμάς, κατά τὰς ὅποιας, δχι μόνον δὲν ἔχομεν ούτε ἔνα ἀλιευτικὸν πλοῖον αὐτοκτής διοικήσης, δχι μόνον δὲν ἔχομεν αὐτάρκειαν ίχθυών διὰ τὴν διατροφήν μας, ἀλλὰ καὶ εἰμένη υποχρεωμένη νά ξέσαγωμεν πολύτιμον συναλλαγμά διὰ τὸν έκ τοῦ έξωτερικού προμήθειαν ίχθυών νωπών καὶ ἀλιπάστων. Εγώ, διμως, πιστεύω εἰς τὴν χίμαιράν μου αὐτήν καὶ τὰς εἰς τοὺς ἄλλους. Μετὰ τὴν ἀνακάρα, ἀπὸ τὸν σπουδαῖον ἐμπορικὸν μας στόλον δὲν μᾶς ἔμεναν παρόλογίας πεπλατισμένα σκάψη, ὡς ἔκ θάυματος διασωθέντα ἀπὸ τὴν καταστροφήν. Σήμερον ἔχομεν περὶ τὸ 5.000.000 τόνων πλοίων ὑπὸ τὸν Ελληνικὸν σημαίαν καὶ υπὸ έναν τηρεταῖς, οὐτως εἰνε δυνατον νὰ συμβῇ καὶ τὸ θάυμα τῆς δημιουργίας μεγάλου ἀλιευτικού στόλου εἰς τὴν χώραν μας, ἐντὸς μιᾶς ἀλλης τετραετίας.

Τὰ περαδείγματα δὲν λείπουν. Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὸ προηγούμενον σημειώματο μου, ἡ Γαλλία ἐντὸς τριῶν ἔτων κατώρθωσε νά ἀποκτήσῃ τὸν πολέμον συγχρονισμένον ἀλιευτικὸν στόλον τού κόσμου. Η Ιαπωνία, τῆς ὁποίας η εἰς τὴν θάλασσαν τεραστία ίσχυς ξέλιπε κατά τὸν πόλεμον, ἐντὸς διλίγα μόνων ἔτων κατώρθωσε νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διοικητικήν δύναμαν της. Η Γερμανία σήμερον δὲν ἔχει ἀκρετά αλιευτικά πλοία. Μόλις πρὸ μηνῶν τῆς ἑδόθη ἡ ἀδεια νὰ ναυπηγήσῃ ώς

NTINOS E. MITROPOULOS

NAYTIKOS PRAKTOR

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλ. Διεύθυνσις: "ΑΘΑΜΗΤ."

Τηλέφωνα 42091—45886

DINOS E. MITROPOULOS

STEAMSHIP AGENT & BROKER

3, D. GOUNARIS STREET — PIRAEUS

Tel. address. "ATHAMIT."

Telephone 42091—45886

ρισμένα σκάφη διὰ τὰς ἐπειγόντας ἀνάγκας τῆς. Ἐὰν ἀφεθῇ ἔλευθέρα εἰς τὰς κινήσεις τῆς, δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἐντὸς ὅλιγίστου χρονικοῦ διαστήματος ἡ χώρα αὐτὴ τελείως θά ἀνορθώσῃ.

Τὸ ναυπηγικὸν τῆς πρόδρομου εἶναι τεράστιον, πλὴν οἱ Σύμμαχοι, μὲ μεγάλη φύσις δίδουν τὰς ἀδείαν διὰ νὺν ναυπηγούνται πλοῖα. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἔξι Ἀμερικῆς 12 μεγάλα τρώλερς, εὐρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν καὶ ὁσονύτῳ περατοῦνται τὰ ἔξης ἀλιευτικά: Πέντε μεγάλα Δηζελοκίνητα τρώλερά τῶν 660 τόνων διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν. Τριάντα τέσσαρα Δηζελοκίνητα τρώλερς τῶν 400 τόνων, τὰ ὅποια ἐσχαράθησαν πρὸ τινῶν μηνῶν, θά είνεται περὶ τὰ τέλη Αὐγούστου καὶ θά δυνηθούν νὰ λάβουν μέρος εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς ρέγγας. Ἐξ μεγάλα ἀλιευτικά, τῶν ὅποιαν ἡ ναυπηγήσις εἶχεν ἀρχίσει πρὸ τοῦ πολέμου καὶ διεκόπη κατὰ τὰς ἔχθρο-πρεσίες, θά ἀποπετρωθοῦν καὶ αὐτὰ ἐντὸς τοῦ ἔτους.

“Οσον ἀφορᾷ τὰ κάτω τῶν 200 τόνων ὀλιευτικά, ἔδοθε ἡ σχετικὴ ἀδεία, ἵνα ναυπηγούνται πολυάριθμα τοιαῦτα, ἔνδινα. Οἱ Γερμανοὶ τεχνικοὶ ἔξεπονταν πολυάριθμα σχέδια πλοίων, ἐνα τῶν 100 τόνων, μὲ πετρελαιομηχανήν 150 ἵππων καὶ ἕνα τῶν 200 τόνων, μὲ πετρελαιομηχανήν 300)320 ἵππων. Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἀλιείαν, εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὴν Βαλτικήν. Ἐπίστης μελετᾶται ἡ ναυπηγήσις μιὰς σειρᾶς ἑνίκην πολυσυνθέτων ἀλιευτικῶν πλοίων, δυναμικῶν νὰ ἔφαρμοσσουν ὅλας τὰς γνωστάς μεθόδους καὶ συστήματα ἀλιείας. Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ ἔχουν πολλὰ προτερήματα καὶ θὰ εἰναι λίγαν οικονομικά πρὸς ἔκμετάλλευσιν. Θὰ εἴναι ταχύπλοα, θὰ ἔχουν μεγάλην ἀκτίνα δράσεως καὶ θὰ είναι ἐφωδιασμένα μὲν ὅλα τὰ τεχνικά μέσα διὰ νὰ ἔχουν καλὴν καὶ τακτικὴν ἀπόδοσιν. “Οπως τὰ περίφημα θωρηκτὰ τῆς τοσέπης, ἀποκαλούνται ἡδη «ἀλιευτικά τῆς τοσέπης».

“Ἡ τελευταία αὐτὴ εἰδήσης συνεκίνησε τοὺς διεθνεῖς ἀλιευτικούς κύκλους καὶ ἀναιμένεται μὲν ἐνδιαφέροντος ἡ καθέλκυστις τοῦ πρώτου «ἀλιευτικοῦ τῆς τοσέπης». Ὡς γνωστόν, τὰ σύγχρονα ὀλιευτικά πλοῖα στοιχίζουν πολὺ ἀκριβὰ καὶ ἐπειδὴ πρέπει νὰ ἀποστέωθων ἐντὸς δεκατίας, τούλαχιστον, οἱ ἐνδιαφέρομενοι διστάζουν νὰ ὑποδηθοῦν εἰς μεγάλας δαπανάς ναυπηγήσεων. Ἡ φήμη, λοιπόν, ὅτι τὰ πολυσυνθέτα «ἀλιευτικά τῆς τοσέπης» θὰ σημειώσουν σταθμὸν εἰς τὴν ἀλιευτικήν διοικητικήν καὶ πολλῶν πετρερημάτων τῶν καὶ πρὸ παντὸς λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ κόστους τῶν, ἐπέσυρε τὴν προσοχὴν δῶλων τῶν φαράδων τῆς Βορείου Θαλάσσης.

“Αὐτοῦ δὲν ἔχω ὑπ’ ὄφιν μου ἐπαρκῆ στοιχεῖα, διὰ νὰ γράψω περιστότερα ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων. Ἐπειδὴ, δῆμως, τὸ ζῆτημα εἰναι ἐνδιαφέροντος καὶ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἐξήτησα νὰ μοι σταλουν τὰ σχέδια καὶ εἰ δυνατόν εἰς Γερμανικά Μάρκα πρωτόλογισμάς κόστους ἐκάστου σκάφους. Μόλις, λάβω τὰ σχετικά δοκουμένα, θὰ γράψω ἐκτενέστερον ἐπὶ τοῦ σπουδαίου τούτου θέματος, διότι αἱ ναυπηγήσεις τοιούτων πλοίων παρουσιάζουν ἔξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον καὶ διὰ τὴν χώραν μας.

KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

Y. Γ. Τὰς διὰ τὰς γερμανικὰς ναυπηγήσεις πληροφορίας ἐσταχυλόγυρης απὸ Ἀμερικανικὰς ἐφημερίδας καὶ Ἀγγλο-γαλλικὰς περιοδικὰ, Ἐτελευταία πληροφορία εἶναι, ὅτι οἱ Γερμανοὶ ἐξήτησαν νὰ τοὺς ἐπιτραπεῖ καὶ ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς φαλαινοθηρικοῦ ἀνω τῶν 10.000 τόνων. Ἐπειδὴ αἱ εἰς ἰχθύελαια καὶ ἰχθύαλευρα ἀνάγκαι τῆς Γερμανικῆς εἰναι πολὺ μεγάλαι, φαίνεται, ὅτι θὰ δοθῇ ἡ ἀδεία καὶ τὸ πλοίον θὰ ναυπηγήθῃ εἰς τὸ Ἀμερικανικόν.

K. K.

NO TIME IS LOST...

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

TODD

SHIPYARDS CORPORATION

1, BROADWAY, • NEW YORK 4, N.Y.

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

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

Ἡ μεταφορὰ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον

Κατάθεσις νομοσχεδίου

ΝΗΜΟΝ ΑΤΤΙΚΟΥ

Παρὰ τοῦ κ. Ὁμηρογού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς φήμισιν νομοσχεδίουν προβλέπον τὴν κυρώσιν τῶν ὥριον 255 (τῆς 12.4.49) καὶ 302 (τῆς 29.4.49) πράξεων τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου, διὸ τῶν ὅποιων ρυθμίζονται ζητημάτα σχετικά τὴν ἀναγνώρισιν πλοίων ὡς Ἐλληνικῶν καὶ τὴν συμβατικὴν ἀπαλλοτρίωσιν καὶ ὑπόθηκεσιν αὐτῶν. Τὸ νομοσχέδιον ἔχει ὧς ἔξης:

Ἀρθρος 1.— 1. Κυρουνται αἱ ὥριοι 255 ἀπὸ 12 Ἀπριλίου 1949 καὶ 302 ἀπὸ 29 Ἀπριλίου 1949 Πράξεων τοῦ ὑπουργικοῦ συμβουλίου, ἔχουσαι ὡς ἀκολούθων:

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν ὑπ’ ὄφιν 1) τὴν ὥρην ἑπτάνην τῆς παρούσης τῶν ἀναγνώρισμάν ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 8.000 κόρων καὶ πέρα ἀπόδοσεως τοῦ παρακράτημας εἴτε τῆς ὀσφαλιστικῆς ἀπόμενης πολεούντων ἐπὶ τὴν ὁροφή καὶ νηολογησης ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 8.000 κόρων,

β) Τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἄποφασις ιζει:

Ἐγκρίνει α) τὴν ἐπὶ ἔξαμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς παρούσης ἀναγνώρισμάν καὶ νηολογησης ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 8.000 κόρων καὶ ἡλικίας μέχρι τριάκοντα ἑτοῖ. Διὰ τὴν νηολογησην τῶν ἐν λόγῳ πλοίων δεν ὅτιταιται ἡ ἡγεμονίη τῆς Ἐπιτελερήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ὡς προβλέπεται ὁ νόμος 340)1947, ἐπὶ στοὺς ταῦτα ἐπειναι ἐφωδιασμένα δι’ ισχύοντος πιστοποιητικοῦ ἀνεγνωρισμένου ἔνουν νηογνώμονος.

β) Τὴν ἀπόδοσιν τοῦ διατάξεως τοῦ Α.Ν. 545)1945 τοῦ παρακράτημας ἐπὶ τῆς ἀφαλοποιητικῆς ἀποζημιώσεως ἀπολεούντων πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ἐπὶ τὴν ὁροφή παρ’ αὐτοῦ καὶ νηολογησης ὡς Ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 8.000 κόρων καὶ ἡλικίας τοῦ παροχῆς τοῦ θέματος τοῦ Α.Ν. 545)1945.

γ) Η παρόστασις ὑποβλήθηται εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς κύρωσιν.

Ἐκδόσαν πρὸς τοῦτο τὴν ὥρην 255 παρούσαν πράξιν του.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

Λαβόν ὑπ’ ὄφιν α) τὴν ὥρην ἑπτάνην τῆς παρούσης τῶν 20984)2098 ἀπὸ 20 Ἀπριλίου 1949 πρότασιν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας περὶ παροχῆς διευκολύνσων διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὴν Ἐλληνικήν σημιάσιαν τῶν ὥριον 302 πρότασις.

β) Τὴν σχετικὴν εἰσήγησιν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἄποφασις ιζει:

Ἐγκρίνει τὰ κάτωθι:

1. — Ἐπιτρέπεται ἔλευθέρως μὲν τὴν ἐπιφύλαξην τῆς ἐπομένης παραγράφου ἡ πρὸς ἀλλοθαπούς ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει συμβατικὴ ἀπαλλοτρίωσης ἡ ὑποθήκευσις φορτηγῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν νηοπληγμάτων νηολογουμένων ἀπὸ τῆς 12 Ἀπριλίου 1949 καὶ ἐφεξῆς εἰς τὰ Ἐλληνικά Νηολόγια.

2. — Ἡ ἀποδολὴ τῆς Ἐλληνικῆς ἐθνικότητος φορτηγῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρω τῶν 100 κόρων νηολογουμένων μετὰ τῆς 12 Ἀπριλίου 1949 εἰς ἀντικατάστασιν χωρητικότητος, δι’ ἣν ἀντικατάστασιν ἀποδίθεται ἡ ἔλευθεραι τοῦ κατετέθηται ἡ φορτηγῶν πλοαράτημα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 545)45, εἰς ἔλευθέρως μετὰ παρέλευσιν δύο ἑτοῖ τῆς νηολογησης τῶν καὶ ὑπὸ τοὺς εἰδικούς περιορισμούς τῆς παρ. 5 τοῦ ἀρέβου 3 τοῦ Α.Ν. 545)45.

3. — Διὰ τὴν ὑποθήκευσιν πρὸς ἀλλοθαπούς καὶ τὴν ἐν ὅλῳ ἡ κατὰ ποσοστὸν δυνάμενον νὰ ἐπιφέρῃ την ἀποδολή τῆς Ἐλληνικῆς ἐθνικότητος συμβατικής ἀπαλλοτρίωσιν τῶν ἀναγνώρισμάν πλοίων, φορτηγῶν ἡ ἐπιβατηγῶν, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν νηοπληγμάτων, ἐξακολουθῶν ἐφαρμοζόμεναι αἱ μέριοι σημείωσις διατάξεις ισχύουσαι καὶ διὰ τὰς ὁραρισμένες εἰς ἀντικατάστασιν πλοίων νηολογουμένων πρὸ τῆς 12 Ἀπριλίου 1949 καὶ ἐποιηθέντων ἡ ἐπικοινωνίαν εἰς ἀλλοθαπούς, κατόπιν ὀδείας τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

4. — Τὸ κατοτεθειμένον νὰ φορτηγῶν πλοίων διατάξεις τοῦ Α.Ν. 545)45 παρακράτημα ἀποδίθεται, ὡς αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου 12 Ἀπριλίου 1949 πρὸ τοῦ πρώτου φοράν νηολογουμένων ὡς Ἐλληνικὸν πλοίον ἀνήκῃ εἰς Ἐλληνας πλοιοκτήτης ταῦτας, εἰνὲ δὲ ἡλικίας μέχρι 30 ἑτοῖ.

5. — Τὸ παρόντος ἀποδολήθηται εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς κύρωσιν.

Ἐκδόσαν πρὸς τοῦτο τὴν ὥρην 302 παρούσαν πράξιν του.

Ταῦτα οἱ πρώτα τοῦ Α.Ν. 545)45 παρακράτημα ἀποδίθεται, ὡς αἱ διατάξεις τοῦ Νόμου 12 Ἀπριλίου 1949 πρὸ τοῦ πρώτου φοράν νηολογουμένων ὡς Ἐλληνικὸν πλοίον ἀνήκῃ εἰς Ἐλληνας πλοιοκτήτης ταῦτας.

2. — Αἱ διατάξεις τοῦ Α.Ν. τῆς 17 Ιουνίου 1935 ἐπειρ ἀπαγορεύσεως τῆς πρὸς ἀλλοθαπούς ἀπαλλοτρίωσεως Ἐλληνικῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν νηοπληγμάτων δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν ὥριον 302 τοῦ Α.Ν. 545)45 παρακράτημα, φέρονται τοῦ ὄριμον τοῦ παρόντος, ἀποσαὶ αἱ διατάξεις Νόμων, αἱ ἀφορῶσαι τὴν πρὸς ἀλλοθαπούς συμβατικὴν ἀπολοτρίωσιν Ἐλληνικῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν νηοπληγμάτων καὶ ὑπὸ τὸν ὥραν ἡ ἐν μέρει ὑποθήκευσιν αὐτῶν.

Κατὰ τὴν καδικοποίησιν ταῦτην ἐπιτρέπεται νέα ὀρθίμοσις τῶν ὥρων, διάφορος κατάτοξις τῶν παραγράφων καὶ εδεσίων αὐτῶν, σχηματισμὸς νέων ὥρων ἀπό την έτην προβλέπεται εἰς τὴν καδικοποίησιν τῶν ὥρων, σκοπούσια τὴν διευκόλυτων καὶ γενεῖ πάσα διαρροήσιμων τῶν ισχυούσων διατάξεων τῆς ίννοιας τοῦ κειμένου αὐτῶν.

2. — Η ἰσχύ τοῦ παρόντος Νόμου ὅριοι ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν Ε-

NORDISCHE KONTROLL-GESELLSCHAFT m.b.H.

(Northern Superintending Co Ltd.)

Incorporated in 1929

HAMBURG II.

Rödingsmarkt 52.

Ueberseehafen)Verwaltungsgeb.

CONTRACTORS FOR TALLYING & CHECKWEIGHING

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

Cable address: «KORNOPSISNA»—Hamburg, Bremen.

London Representatives:

CARGO SUPERVISORS Ltd.,

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

Telegrams: «CARGOSUVIS»—London.

Telephone: Avenue 5877.



Άργεντινή

Τό Κράτος—έφοπλιστής

Κατά πόσον τό Κράτος είναι κακός έπιχειρηματίας, ειδικώτερον, μάλιστα, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλίας, άλλα καὶ πόσον έπιζηνία σποδαίνει τελικός ή ναυτιλιακή έπιχειρησις ύπό τὴν κρατικήν καὶ μόνιν διαχειρίσιν ή ένισχυσιν δημιουργουμένην, έστερμένη τοῦ παράγοντος τῆς ίδιωτικής πρωτοβουλίας καὶ τῆς ναυτικῆς τέλος παραδόσεως, καταδικύεται ἀπό τὴν περιπέτειαν τῆς Άργεντινῆς ναυτιλίας. Τὸ καθεστώς τοῦ προέδρου κ. Περόν ἐπέδιψεν, εὐθὺς μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου, τὸν δημιουργίαν ἐνὸς ἔθνους ἐμπορικὸν στόλου, μὲν βαρυτάτην διὰ τὸν κρατικὸν προϋπολογισμὸν δαπάνην. Παρέσθε τὸ Κράτος εἰς τὴν προσπάθειαν τοῦ τάυτην δὴν αὐτὸν τὴν ὑποστροφήν, καθιέρωσε δὲ καὶ μίαν προστατευτικὴν νομοθεσίαν διασφαλίζουσαν υπὲρ τοῦ ἀργεντινοῦ πλοίου σημαντικὸν μέρος τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔγαγωγικοῦ καὶ τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας.

Ἡ τελευταία ὑπὸ τοῦ κράτους ἔξαγορά τῶν μετοχῶν τῆς ἀτμοπλοΐας Ντοντέρο νάθε νά ἀπόδειπτη τὴν ἀποτυχίαν τῶν φιλοδόξων περὶ ναυτιλίας σχεδίων. Διὰ τῆς πωλήσεως αὐτῆς ὁ κ. Ντοντέρο λιαν εὔστρόφως διεξέφυγεν ἀπὸ τὸν κινδυνὸν ἀνύπολογίστων Ἰωας ζημιῶν καὶ πιθανῆς καταρρεύσεως. Τὸ Άργεντινὸν Κράτος ὑπερέῳδην νόο ἀγοράστη τὴν ἑταῖριαν Ντοντέρο, ἀν καὶ οὐδεμὲν ἔχει σαφῆ ιδέαν περὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ περὶ τῆς ὄργανώσεως μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ἀκόμη δὲ καὶ περὶ αὐτῆς τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πλέον καταλλήλων προσώπων διὰ τὴν ἐπανδρώσων τῶν σκάφων καὶ τὴν διοίκησιν αὐτῶν. Ἀκριβῶς, τὸ διοικητικὸν αὐτὸν χάος, ὅπερ ἐδημιούργησε τὸ ἀργεντινὸν Κράτος εἰς τὴν ναυτιλίαν του, ὑπέρεωσε τὸν ἔφοπλιστὴν κ. Ντοντέρο νά ἐκποιήσῃ τὸ ταχύτερον τὴν ἐπιχειρήσιν του, ἥτις κατὰ τὸν τελευταῖον καὶ τὸν υφίστατο καθ' ἡμέραν τρομακτικὰ ζημιὰς καὶ τὸν εἶχεν ὑποχρεώσει εἰς τὴν ἐκποίησιν τεσσάρων πλοίων του, διὸ νά καλύψῃ τους λογαριασμοὺς τῶν νέων ναυτηγάρων.

Ἀνοφέρεται, ὡς χαρακτηριστικὸν τοῦ διοικητικοῦ χάσους, διὰ τὰ πληρώματα ἀπόλαμβάνουν ἔκτακτων ἀμοιδῶν καὶ ὑπερωριῶν, ὅχι μόνον κατὰ τὰς 52 Κυριακὰς καὶ τὰς 15 ἑπτησίων καθολικὰς ἔορτάς, ἀλλ' ἀκόμη καὶ ἐπὶ 1½ ἡμέραν ἐδυδομαῖσιν. Τὸ χρονικὸν αὐτὸν διάστημα τῆς μιᾶς καὶ ἡμιμεσίας καθ' ἐδυδομάδα ημέρας θεωρεῖται ως ἔθνικὴ ἀργασία, διὰ τὴν ὅποιαν καὶ προβλέπεται ίδιατέρα ἀμοιδή. Πενταρος εἶναι ἡ ἔργασία ἐπὶ τῶν πλοίων, μὲν ἀνάλογον φυσικὰ καὶ τὴν αὐξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Τὰ διαιμέρισματα—κατὰ κανόνα—περιλαμβάνουν ἔναν κοιτανίσκον κατ' ἄνδρα, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὰ ποταμόπλοια καὶ τὰς φορτηγίδας ὑπάρχουν διαιμέρισματα τοῦ πληρώματος, ἐνῷ οἱ ἄνδρες δὲν κοινωνοῦν ποτὲ εἰς αὐτά.

Τὸ Λοιδίνιον «Φαιρόλαγ», περιγράφον τὴν τοιαύτην κατάστασιν τῆς ἀργεντινῆς ναυτιλίας, καταλήγει μὲ τὴν παρατήρησιν: «Ἐν συντόμῳ, ίδου πῶς διαγράφεται ἡ κατάστασις: Ἐλάχιστον ποσοστὸν εἰδίκευσεως, πείρας, πρωτοβουλίας, ὅρθις κρίσεως, εὐθυνῆς, θελήσεως πρὸς ἔργασίαν καὶ τιμίας διαχειρίσεως εἰς ὅλα τὰ στάδια τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀντιθέτως δὲ κρατικὴ παρέμβασις ὑπέρμετρος, κομματικὴ τοιαύτη καὶ συνεχεῖς τῶν πληρωμάτων ἀξιώσεις. Χάος, δηλαδή, προσομοιάζον πως μὲ την ίδικήν μας Δ.Θ.Μ. καὶ τὸν καλόν της διαχειριστὴν Μπακόπουλον.

Βέλγιον

Οι εύρωπαικοί γαιάνδρακες

Ἡ ἐπὶ τῶν καυσίμων οἰκονομικὴ ἐπιτροπὴ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν διὰ τὴν Εύρωπην ἀναφέρει εἰς πρόσφατον ἐκθεοῖς τὴν ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῶν ἀποθεμάτων τοῦ γαιανθράκου, δῆτα πλέον τοῦ 1.000.000 τ. γαιανθράκων εύρωπαικῆς παραγωγῆς—κυρίως δὲ δελγικῆς—παραμένουν ἀδιάθετοι, ἐνῷ αἱ διάφοροι χώραι ζητοῦν, ἐπὶ τῇ δάσει τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, νέας παραδόσεως ἀμερικανικῶν γαιανθράκων.

Ἡ ἐπιτροπὴ ἐγνώρισεν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διὰ τὸ ἐμφανίζομενον ἔλλειμμα εἰς τὴν κατανάλωσιν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης διὰ τὸ

**R. S. STERN
BALTO. SALES & SUPPLY Co.**

JOS. J. KEEGAN & C°.

(OWNED & OPERATED BY R. S. STERN)

SHIP CHANDLERS

Full Line of Groceries, Engine
Deck and Steward Supplies.

Telephone :
Plaza 4700

424 W. Conway St
BALTIMORE 30, M.

γ' τρίμηνον τοῦ 1949 ὑπολογίζεται εἰς 4.300.000 τόνων, ἐνῷ τὰ ἀποθέματα τοῦ δελγικοῦ γαιανθράκου παραμένουν ἀδιάθετα, λόγω ἀδυναμίας τῶν καταναλωτῶν χώρων νά ξέεύρουν δελγικά φράγκα διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν αγορῶν των.

Προβλέπεται συναφώς, διὰ τὸν οἰσαγωγαὶ ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὸ προβλεπόμενον ἐπιπέδον, θά φθάσουν αὐτοὶ τὰ 20 ἑκατ. τόνων, ἔναντι 17 ἑκατ. τ. τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1948 καὶ τοῦ παρά τὴν σημειωθεῖσαν ἐν τῷ περιόδῳ αὐξησην τῆς εύρωπαικής γαιανθράκοπαραγωγῆς.

Ποσότης 13.5 ἑκατ. τόνων εύρωπαικῶν γαιανθράκων πρόκειται νὰ κατανεμηθῇ κατὰ τὸ γ' τρίμηνον ἐ. ε. εἰς τὰς διαφόρους χώρας τῆς Εὐρώπης. Οὕτω, η Δίαινας θὰ ξέγαγή 4.650.000 τ., η Πολωνίας 4.320.000 τ., η Ἀγγλίας 2.880.000 τ. καὶ τὸ Βέλγιον 1.000.000 τ. Οἱ ἀριθμοὶ οὐτοὶ ὑποδεικνύουν κατὰ ποιὸν τρόπον πρόκειται νὰ ἔξελιχθον κατὰ τὸ ρηθὲν τρίμηνον αἱ μεταφοραὶ τοῦ εύρωπαικοῦ γαιανθράκου, μὲ ἀμεσον θυσιακὰ ἀντίκτυπον εἰς τὴν κίνησιν τῶν φορτηγῶν πλοίων. Αἴτιον τῆς ναυτιλιακῆς πάντων πλευρᾶς, παρήγορον εἶναι, διὰ τὸν εὔρωπαικὸν παραγωγήν, καὶ τὸν εὔρωπαικὸν παραγωγήν.

Τὸ πρόγραμμα τῶν ἀπὸ τὸ θαλάσσης μεταφορῶν γερμανικοῦ γαιανθράκους κατὰ τὸ γ' τρίμηνον τοῦ τρ. ἐ. ἀνεκοινώθη πρὸ τὴν ημέραν. Προβλέπεται τούτο τὴν φόρτωσιν ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Ἐμδεν, Νόρτεγχαμ, Μπράκε καὶ Βρέμης 650.000 τόνων προοριζομένων διὰ τὰς Σκανδινανικὰς χώρας, ἐκ τοῦ Ρότερνταν 525.000 τ. διὰ τὴν Ἐλλάδα καὶ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἀμερίκην 150.000 τόνων διὰ τὴν Ἐλλάδα, Ἰταλίαν, Πορτογαλίαν καὶ Γιουγκοσλαβίαν.

Οσον αφορά τὰς διὰ Γαλλίας μεταφοράς 400.000 τ. γαιανθράκων, δὲν καθωρίσθη εἰσέτι, ἀν διημήνιον τῆς φορτωσεώς των θά εἰνε ἡ Ἀμέρερσα ἢ τὸ Ρότερνταν. Ἡ σύγκρισις ἀφ' ἔτερου τῶν ἀριθμῶν διὰ τὰς ἔγαγγάς γερμανικῶν γαιανθράκων μεταξὺ δὲ καὶ τὸ γ' τρίμηνον ἐ. ε. ἐμφανίζουν μίαν σημαντικήν διὰ τὸ γ' τρίμηνον αὐξησην. Ἡ Ἰταλία—κυρίως—μετέχει τῆς αὐξησεως ταύτης κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν.

Γαλλία

Τὸ «Ιλ-ντέ-Φράνς» ἐν ὑπηρεσίᾳ

Μετὰ μίαν πλήρη διασκευὴν ἐπὶ μακρὸν διακρέσασαν καὶ στοιχίσασαν τὴν δαπάνην πολλῶν δισεκατομμυρίων φράγκων, ἀγνώριστον τῆς,

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

τού προπολεμικού, είς τὴν ὅλην αὐτοῦ ἔξωτερικήν ἐμφάνισιν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἔξωτερηκήν του διαρρύθμισιν, ἵτε δὲ καὶ μεγαλύτερον εἰς γκρός τονάκις κατὰ 2000 τόννας, τὸ γαλλικὸν ὑπερωκεῖαν! «Γαλ-τέ-Φρανς», 330 τ. γκρός ἥδη (τοὺς 1926), ἐπανέρχεται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς τὴν ὑπέρεσιν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, μὲν ἀναχώρησιν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν 21ην Ἰουλίου.

Αἱ ἔξωτερικαὶ γραμμαὶ τοῦ σκάφους ριζικῶν μετεβλήθησαν. Ἐντὶ τῶν τριῶν καπνοδόχων του ἐτοποθετήθησαν δύο νέατι ἀεροδυναμικοῦ σχῆματος, ἐνῶ καὶ ἡ ἐμφάνισις τῶν ὑπερκατασκευασμάτων του ἥλαξε. Μηχαναῖαι, λέβητες καὶ ἡλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις ἀντικατεστάθησαν διὰ νέων, τὰ δὲ διαμερίσματα ἐδειλιάθησαν αἰσθητῶς μὲν θυσίαν τοῦ δι’ ἐπιβάτας χώρου, προκειμένου νά διαμορφωθούν νέοι κοινόχρηστοι χώροι ψωγαγγίας τῶν ταξιδιωτῶν καὶ ιδιάτερα συγκροτήματα ὁδιαμερισμάτων πολυτελείας, ἔκστασιν τῶν ὅποιων φέρει καὶ τὸ ὄνομα ἐνὸς περιόδου γαλλικοῦ ἀνακτόρου. Ο πλούτος τῶν θέσεων καὶ τῶν αἴθουσών παρέχει κάθε σύγχρονον εύμάρειαν καὶ ικανοποίησιν. Ο πρὸς τὸ σκοτὸν αὐτὸν ἀπατηθεῖς χώρος ἔξικον μήτη ἀπὸ τὴν περιστολὴν τῶν διαμερισμάτων διὰ 1345 ἐπιβάτας, ἀντὶ τῶν 1548 πρότερον.

Ἡ ὅλη διασκευὴ—ἐν τῇ πραγματικότητι δὲ ἀνακατασκευὴ τοῦ ὑπερωκείου—ἐγένετο εἰς τὰ ναυπηγεία Πενοὲ τοῦ Σαὶν Ναζαίρ.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

‘Η ἀνάγκη ἰσχυρᾶς ναυτιλίας

Ο νέος πρόεδρος τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» στρατηγὸς κ. Φλέμιγκ, ὁμιλῶν πρὸς τοὺς ἀποφοίτους τῆς Ἀκαδημίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐδήλωσε μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ ἔξης: «Ἡ ναυτιλία ὑπῆρξε πάντοτε παράγων ἔξαιρετῆς σημασίας διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Θά συνεχίσῃ τὸν ρόλον τῆς αὐτὸν καὶ εἰς τὸ μέλλον. Εἶχομεν ἐγκαταλείψει κατὰ τὸ παρελθόν τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν εἰς τὰς ἑνας σημασίας, παραμελουσίας μίαν διομηνίαν τούσον ἀναγκαίαν διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς χώρας ταῦτης. Ἡ πέρια τῶν δύο πολέμων ἑπταρκῶν—νομίζω—ἀπέδειξεν, ὅτι ἡ πολιτικὴ μας δὲν ἀνταπεκρίνετο εἰς τὰς ἔθνικὰς ἀνάγκας».

Καὶ ὁ κ. Φλέμιγκ προσέθηκε: «Ναυπηγούμεν τώρα μίαν ἰσχυρὰν ναυτιλίαν καὶ ἐλπίζω, ὅτι θά τὴν κρατήσωμεν».

Αἱ στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ

Ο ἀμερικανικὸς στρατὸς ἀπασχολεῖ, ὡς γνωστόν, διὰ τὰς μεταφοράς του πρὸς τὰς κατεχομένας χώρας ᾧδιον ἐμπορικὸν στόλον περιλαμβάνοντα 250 περίτου σκαφή. Διὰ νὰ παρασχεθῇ ὅμικός, ὡς ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν, περισσότερα ἐνθάρρυντοι πρὸς τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ἀπεφασίσθη, ὅπως φορτία μέχρι 5000 τόνων ἐκ τῶν διὰ τὰς χώρας ταυταὶ προοριζόμενων καὶ τῶν ὀπών τὴν προμήθειαν καὶ μεταφορὰν ἔχει ἀναλάβει ὁ στρατός, μεταφέρεται διὰ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐν συνεχείᾳ ἀνέκοινώθη, ὅτι οἱ ναῦλοι διὰ τὰς τοιαύτας ἀποστολὰς καθωρίσθησαν—προκειμένου διὰ φορτία στηρῶν—ὡς ἔξης: Ἄποι Εἰρηνικὸν δὶς Ἀπω ‘Ανατολήν δολ. 12.50 καὶ διὰ Γερμανίαν δολ. 15.50. Ἀπὸ Βόρειον Ἀτλαντικὸν διὰ Γερμανίαν δολ. 9.50 καὶ διὰ Μεσόγειον 12.25. Καὶ ἀπὸ Κόλπου τὴν διά Γερμανίαν δολ. 12.25, Μεσόγειον 14.80 καὶ Ἀπω ‘Ανατολὴν 16.45. Αὐτοὶ καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ ἀρκοῦν νὰ διαπιστώσουν τὴν κρατικὴν προστασίαν διὰ τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα γραμμῶν.

Τοιύζεται σχετικῶς, ὅτι ἡ τοιαύτη παραχώρησις γίνεται πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ὑφισταμένων γραμμῶν καὶ οὐχὶ πρὸς δημιουργίαν ἄλλων, αἵτινες εἶναι πιθανόν νὰ συναγωνισθοῦν τὰς ὑπαρχόντας. Τὸ σχέδιον προβλέπει τρίμηνον, προσωρινῶς, ἔφαρμογον καὶ καθορίζει ὠρισμένας ὑποχρέωσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ὄφειλον, ὑπὸ οἰλανδῆποτε περιπτώσιν, νὰ παρέχουν τὸν ἀνάλογον διὰ τὰς ἐν λόγῳ μεταφορὰς χώρων εἰς τὰ πλοῖα τῶν.

MARYLAND SHIP CEILING CO., INC.

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

Telephone: Digby 4.5900

“Ἐνας ἐλληνοαμερικανὸς πλοίαρχος”

‘Ο πλοίαρχος τοῦ ἀμερικανικοῦ Ε. Κ. Νικ. Μανώλης, Ἐλλην τὴν καταγωγήν, ἐγκατεστημένος ἀπὸ ἑταῖνας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐξέδωκε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἕνα διβλιόν ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἡ μείς εἰς τὴν Θάλασσαν («We at Sea»). Περιγράφει εἰς αὐτὸν τὸν πολεμικὸν δρόμον τοῦ ὁρισμένας παραπτήσεις διὰ τὴν καλυτέραν δρυγάνωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ.

Κατὰ τὸν «Κήρυκα-Βῆμα» τῆς Ν. ‘Υόρκης, ὁ κ. Μανώλης, συνεργάτης ἡδη τῆς ἐλληνοαμερικανικῆς ναυτικῆς ἑταῖρης «Ωρίων», μετέδην εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς ἥλικαν 14 ἑταῖν, κατέχει ἡδη τριετῆ θαλασσοῦ ὑπηρεσίαν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων. Εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἰσῆλθεν ὡς ἀνθρακεὺς καὶ σὺν τῷ χρόνῳ διαρκῶς προοδεύων ἐφθασεν εἰς τὸν βαθὺν τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὸν πόλεμον, τὸ σκάφος τοῦ ὅποιου ἐπέδαινεν, ἐτοπιλλιόθη εἰς τὴν Καραϊβικὴν θάλασσαν καὶ 21 ἑκ τῶν συντρόφων τοῦ ἐπινύγησαν.

‘Ἀπεσοδήθη ἡ ναυτικὴ ἀπεργία

‘Η ἀπεργία 61.000 ἀμερικανῶν ναυτεργατῶν ἀπεφεύχθη, κατόπιν ἐπελθούσης συμφωνίας μετά τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου, τὴ μεσολαβῆση διὰ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν παραγόντων. Ἡ συλλογικὴ σύμβασις μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων εἶχεν ἐκπνεύσει απὸ τῆς 15ης Ἰουνίου καὶ φόδοι ἐξεφράζοντο μῆτρας οἱ ναυτεργάταις ἡριούντο νὰ συνεχίσουν τὴν ὑπηρεσίαν των ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐφόσον η σύμβασις δὲν ἀνένευσετο. Ἡ συμφωνία ἐπραγματοποιήθη διὰ τῆς ὑπηραγοφῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως διετού διαρκείας καὶ κατόπιν παραγωρήσεως στὸ μέρος τῶν ἐφοπλιστῶν μιᾶς προσθέτου μηνιαῖς αἵμοδις εἰς 7.50 δολαρίων διὰ φθοράν ἰματισμού.

Περὶ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν

Εἰς τὴν ἀμερικανικὴν Γερουσίαν, διοῦ συζητεῖται ἀπὸ ἡμερῶν τὸ νομοσχέδιον περὶ παρατάσεως τῆς ἔκουσιοδοτησεως τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» διὰ τὴν πώλησιν, τὴν ναυλωσιν καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν κρατικῶν πλοίων, ζωηρότατή ἐξεδηλώθη ἡ ἐναντίον αὐτοῦ ἀντίδρασις. Ο γερουσιαστής κ. Μακ-Κάραν ἔχαρακτήρισε τὴν «Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν ὡς μίαν παράνομον καὶ πολλὰ ὑποκρυπτουσαν κρατικὴν ὄργανων. Ἐάν η τοιαύτη ἀντίδρασης συνεχισθῇ, δινοῦνται διὸ τὸ δυνατὸν τῆς περαιτέρω κινήσεως 390 χρονοναυλωμένων παρ’ ίδιοτῶν ἐφοπλιστῶν κρατικῶν πλοίων.

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ προέδρου τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» στρατηγοῦ κ. Φλέμιγκ, ἐκ τῶν 390 χρονοναυλωμένων κρατικῶν σκαφῶν, τὰ 100 τελοῦν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἑταῖρων τακτικῶν γραμμῶν, 214 εἰναις «τράπτες» καὶ ἀπάσχολούνται εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χῆμα καὶ 41 εἰναις ἀκτοπλοία. Τὸ σημαντικότερον εἰναι, ὅτι ὁ κ. Φλέμιγκ ἀνήγειλεν εἰς τὴν Γερουσίαν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἐντὸς τοῦ ὑπολογίζεται νὰ πωληθοῦν εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς, ὑπὸ τὰς γνωστὰς τιμάς καὶ ὅρους, 60 ἀκόμη πλοία. Μεταξὺ τῶν ἀγόραστων καταλέγονται καὶ πλεῖστοι ἑταῖροι ἐλληνοαμερικανικῶν συμφερόντων.

‘Ἄρ’ ἐτέρου εἰς τὴν ὑπεοπτροπήν τῆς Γερουσίας διὰ τὴν ναυτιλίαν ὡρισμένοι γερουσιαστοὶ πάντοις τῆς «Στάνταρ ‘Οιλ’ Κόμπανι». Καθ’ ἣν στιγμὴν, δεξαμενόπλοιος τῆς «Στάνταρ ‘Οιλ’ Κόμπανι», οἱ στιγματικοὶ σημαίας δεξαμενόπλοιοι τῆς «Στάνταρ ‘Οιλ’ Κόμπανι», καθ’ ἣν προστασίαν 48.000 ἀνέργων ναυτεργατῶν, διέπουν πολλὰ ἀμερικανικά τάνκερς νά στρέψωνται πρὸς τὸν Παναμάν, διότι τὸ ναυτεργατικὸν μισθολόγιον εἰναι εὐθηνότερον καὶ τὸ ἐπιπλέον ἀσφαλείας τῶν πληρωμῶν ταχινότερον, ενῶ καὶ οἱ φόροι διαρρέουν ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

‘Ἐκπρόσωπος τῆς «Στάνταρ ‘Οιλ’» ἐκλήθη, ἵνα δικαιολογήσῃ τὴν τοιαύτην μεταφορὰν ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηοδόγιον. Πράγματι, ὡς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν διευθυντής τῆς ρηβείσης ἑταῖρας ἐδήλωσεν εἰς τὴν ὑπεοπτροπήν, ὅτι η «Στάνταρ ‘Οιλ’» ἐπέθυμει νὰ μεταφέρῃ 6 δεξαμενόπλοια τῆς τῶν 16.000 τ. δ. w. καὶ τῶν 14 μιλλίων εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηοδόγιον, ἀντικαταστήσῃ δὲ ταῦτα μὲ 4 νεότευκτα τάνκερ τῶν 26.000 τ. δ. w. καὶ τὸν ἀπό τῶν ἀμερικανικῶν σημαίας. Ο ἴδιος ἐτόνισε περαιτέρω εἰς τὴν ὑπεοπτροπήν, ὅτι, αὐτὴν τὴν «Ναυτιλιακήν Ἐπιτροπήν» ἀπορρίψει τὴν ἀνωτέρω αἵτησιν, θὰ ὑποχρεωθῇ ἡ «Στάνταρ ‘Οιλ’» νὰ υφίστηται σημαίας καὶ ἐπὶ τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν τῆς, ἐν ἀναγκή καὶ ἀνεύ της κυβερνητικῆς ἀδείας. Δὲν ἀπέκριψεν ἐπίσης, ὅτι τὸ ήμισυ τοῦ συνολικοῦ τονάκις τῆς «Στάνταρ ‘Οιλ’» τελεῖ ὑπὸ ἑνας σημαίας καὶ τούτῳ ἵνα ἀντικειτοποιήθῃ ὁ συναγωνισμὸς τῶν ἑνας σημαίας δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα ἔχουν κόστος διαχειρίσεως κατὰ 25% κατώτερον τῶν ἀμερικανικῶν. Σημειώτεον, ὅτι τὰ

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

95% της διαφοράς ταύτης, όφειλονται εἰς τὸ ὑψηλότερον ἀμερικανικὸν μισθολόγιον.

'Ιαπωνία

Ζωηρότης εἰς τὰς ναυπηγήσεις

Η ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία μεταξύ Αύγουστου τοῦ 1948 καὶ Ιουνίου τοῦ 1949 συνήψει συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν 16 σκαφῶν διὰ λογαριασμὸν ἐφόπιστῶν τριῶν ξένων χωρῶν. Οὕτω, διὰ νορδγόνος θὰ ναυπηγήσουν ἐνα δεξαμενόπλοιο τῶν 18.000 τόνων καὶ ἔξι φαλανιθρητικά, διὰ δανοὺς ἕνο δεξαμενόπλοιο τῶν 17.900 τ., ἔτερον τῶν 15.500 τ. καὶ τέσσαρα φορτηγά μεταξύ 1170 καὶ 10.100 τόνων, δι' ἐφοπλιστὰς δὲ τῶν Φιλιππίνων τρία φορτηγά τῶν 9.400 τ. d. w. ἔκαστον.

Ἐπειδὴ μεταξύ δι' Ιαπωνικὸν λογαριασμὸν ἐξεπονθῆ δῆδη πρόγραμμα, ὅπερ κατὰ τὸ ἐπόμενον, 12μηνον κατασκευασθῶν πλοῖα 300.000 τόνων, ἥτοι 105 ἐν δῶσι σκάφη, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 17 θὰ εἰνει μεγέθους τῶν 10.000 τόνων. Η ιαπωνικὴ κυβέρνησις μεγάλας στηρίζει ἐπίδιας ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλίας της, προκειμένου νὰ ἐνισχύῃ τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα τῆς χώρας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἡ 'Ιαπωνία' ἔθεσεν ἐν ὑπερσειᾳ 93 σκάφη, ἔξι δὲ τὸ μεγαλύτερον ἥτοι 7000 τόνων.

'Αφ' ἐτέρου ἥρχισαν δῆδη τὰ πρώτα διαδήματα εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν ἐξασφάλισιν ὑπὸ τῶν ιαπώνων ὠρισμένου ἀριθμοῦ ἀμερικανικῶν «λίμπερτους».

'Ιταλία

Ἡ ἀνασυγκρότησις

Εἰς τὸν ὄργανισμὸν τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ὑπεδήλωθη παρὰ τῆς 'Ιταλίας' ἔνα μακρᾶς χρονικῆς διαρκείας πρόγραμμα ἀνασυγκρότησεως τῶν ιταλικῶν συγκοινωνῶν ἔχρις καὶ θαλασσῆς. 'Οσον ἀφορᾷ, εἰδικῶς τὸν ναυτιλίαν, προβλέπεται ἔνα πυκνὸν δίκτυον γραμμῶν πρὸς δῆλα τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου, μὲν ὑπολογιζόμενην δαπάνην 340 ἑκατομμυρίων λιριτῶν. Σχετικῶς μὲν τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν δὲν ἀποκρύπτουνται αἱ ἀντιμετωπίζομεναι δυσχέρειαι, ἵνα αὐτῇ δυνηθῇ καὶ ὀλοκληρώσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς.

Ἡ δύναμις τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν 30ην Ἰουνίου 1948 ἀνήρχετο εἰς 21.000 τ. γκρός, ἔναντι 3.323.000 τ. τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1938. Προβλέπεται, δῆδη τὸ 1952 ἡ δύναμις αὐτῆς θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2.658.000 τ., εἰς ἔνα δηλαδὴ ἐπίπεδον κατὰ 20% κατώτερον τοῦ 1938, ἔνα δὲ μεταφορικὴ ικανότητα τοῦ στόλου τοῦ θα πληστά τὰ 85 ἔως 90% τῆς προπλεμικῆς καταστάσεως. 'Οπωδήποτε τὸ τοντάς θὰ εἰνει κατώτερον τῶν εἰς φορτιά καὶ ἐπιβάτας μεταφορικῶν τῆς χώρας ἀναγκῶν, αἵτινες προβλέπονται δῆδη εἰς 30 ἔως 35% ὑπέρτεραι τῶν προπολεμικῶν. Τονίζεται συναφῶς, δῆδη ἡ 'Ιταλία' καταβάλλει σημειον διὰ ναύλους εἰς ἔξιν τὸν νόμισμα καὶ ἔξιν πλοῖα 97 ἔκατ. δολαρίων ἐπησίως, ἐπιβαρύνουσα σύντο σοβαρῶς τὸ ἐμπορικὸν τῆς ισοζύγιον.

'Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, αἱ οἰκονομικαὶ δυνατότητες τῆς 'Ιταλίας' δὲν ἐπιτρέπουν τὴν χρηματοποίησιν τῆς πλήρους ικανότητος τῶν ναυπηγείων, δῆδη ὑπελογίζεται εἰς 300.000 τ. ἐπησίως. Τὸ ιταλικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα θ' ἀπασχολήσῃ τὰ 2)3 τῆς δύναμικότητος τῶν ναυπηγήσεων, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον ἐλπίζεται νὰ καλυφθῇ ἀπὸ ἔξιν παραγ-

γελίας. 'Υπολογίζεται, δῆδη κατὰ τὴν τετραετίαν 1948—52 περὶ τὰς 700.000 τ. ξένων χωρητικότητος θὰ ναυπηγηθούν ἐν 'Ιταλίᾳ, μὲν ἔνα συνολικὸν κόστος 240 ἑκατομμυρίων λιρετῶν.

Τὸ πρῶτον ὑπερωκεάνιον

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σάν Μάρκο, τῆς Τεργέστης, ἐπέθη τὴν 1ην Ἰουνίου ἡ τρόπις τοῦ πρώτου μεταπολεμικοῦ ιταλικοῦ ὑπερωκεανοῦ τῶν 25.000 τόνων γκρός. Θὰ ἔχῃ τούτῳ μῆκος 615 ποδῶν, δῆδη στοιχεῖται 23.6 ἑκατομμύρια δολαρίων, θὰ διασθῇ δὲ διαμερίσματα διὰ 1400 ἐπιβάτας καὶ δῆδη πλήρωμα 500 ἀνδρῶν. Σημειωτέον, δῆδη εἰνε τὸ ἔκτον σκάφος, ὅπερ ναυπηγεῖται ἀπὸ τὰ κεφαλαῖα τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας.

'Η ναυτεργατικὴ ἀπεργία

Ἡ ἀπὸ ήμερῶν κηρυχθεῖσα εἰς τὸν ιταλικὸν λιμένας ναυτεργατικὴ ἀπεργία τείνει νὰ προσλάβῃ ἔτι μεγαλύτερα διαστάσεις συνεπέιτα τῆς ἀπειλῆς τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων, δῆδη, ἀν δὲν γίνουν συνεπέιτα τὰ αἰτήματα τῶν, θὰ διατάξουν ἐπέκτασιν τῆς ἀπεργίας καὶ εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ εὐρισκομένων ιταλικῶν πλοίων. Μεταξὺ διαφόρων ἀλλών αἰτήματα τῶν οἱ ἀπεργοὶ ζητοῦν τὴν καθιέρωσιν συντάξεων καὶ τὴν παροχὴν ἐπίδομάτων εἰς 25.000 ἀνέργων ναυτιλλομένων. Ζητοῦν ἐπίσης καὶ τὴν σύστασιν μικτῆς ἐπιτροπῆς πρὸς συζήτησιν τῶν αἴτημάτων τῶν. Σημειωτέον, δῆδη λόγω τῆς μεγάλης ἀνέργιας ἐπιδιώκουν οἱ ἀπεργοὶ καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἐπὶ περιτροπῆς ἔργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, εἰς τρόπον ὃστε νὰ κατορθωθῇ ἡ ἐντὸς ἔτους ἀπασχόλησις ἐπὶ τὰ χρονικὸν διάστημα ὅλων τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν.

Καναδᾶς

Διὰ τὸν τερματισμὸν τῆς ἀπεργίας

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως» τῶν καναδῶν ναυτῶν προσεφέρθη νὰ λύσῃ τὴν ἀπὸ μηνῶν συνεχιζόμενην ἀπεργίαν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἀποδοχῆς τεσσάρων αἴτημάτων ὑπὸ τὴν ἀπεργίαν. Ταῦτα εἰνε: Πρώτον, δῆδη οἱ ἀπεργοὶ θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰς θέσεις τῶν ἀνευ διακρίσεως. Δεύτερον, δῆδη δὰ τὰ ἐκ μισθῶν ὄφειλόμενα ποσὰ κατὰ τὴν περιόδον, καθ' ἦν τὰ πληρώματα εἰργάζοντα ἐπὶ τῶν πλοίων, θὰ καταβληθοῦν καὶ δῆδη ὅλα τὰ πρωτοκαὶ αὐτῶν ἀντικείμενα, ἀπίστια ἐγκατελεῖθοσαν ἐπὶ τὸν σκαφῶν, θὰ ἀποδοθοῦν. Τρίτον, δῆδη μετὰ διμήνου θὰ διεξαχθῇ δημοφιλίσια μεταξὺ τῶν καναδῶν ναυτῶν τῶν λιμένων τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἵνα διαδηλώσουν οὐτοὶ τοι ποιῶν ἐκ τῶν δύο ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων ἐπιθυμουν νὰ εἰνε μέλη. Καὶ τέταρτον, δῆδη ἀκύρωθούν δῆλαι αἱ καταδικαστικαὶ ἀποφάσεις, αἱ ἀκόδοθεισαι ἐναντίον τῶν καναδικῶν πληρωμάτων.

Μεγ. Βρεταννία

Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων

Τὴν 1ην Ἰανουαρίου ἐ. ξ. συμφώνων πρὸς ἀπικριθωμένας στατιστικάς, ἐτέλουν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀνά τὸν κόσμον 1900 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 15.5 ἑκατ. τ. γκρός καὶ 24 ἑκατ. τ. d. w., μέσης δὲ ταχύτητος 13 μιλίων, ἐνῷ ὑπὸ παραγγελίας ἡ κατασκευὴ ἐτέλουν 400, συνολικῆς χωρητικότητος δ' ἑκατομ., τῶν δὲ 400 τάκερες τοῦ τύπου «T.2». Η Νορ-

1938 - 1949



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

ARGO INSURANCE CO. LTD.

UNDERWRITING OFFICE

LLOYD'S BUILDING

LONDON E.C. 3.

MANAGERS A.LUSI LTD.

1)4 BURY STREET,

LONDON E.C. 3.

ηγία ήρχετο εις τὰς τοιαύτας ναυπηγήσεις καὶ παραγγελίας πρώτη, εἴποντο δὲ αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ εἴτα ὁ Παναμάς, χάρις εἰς τὴν ὑπόστηριξ τῶν ἐλλήνων καὶ τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ Μεγάλη Βρετανία ήρχετο τετάρτη κατὰ σειράν.

Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1939 ἡ χωρικότης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάκερες ἀνήρχετο εἰς 16.6 ἑκατ. τ. δ. w., τὸ δὲ 1952 ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 30 ἑκατ. τ. δ. w., ἐνῷ καὶ ἡ μεταφορική ἴκανότης τῶν, λόγω αὐξήσεως τῆς ταχύτητος, θὰ ἔχῃ διπλασιασθῆ. Οἱ φόδοι διὰ μιαν ὑπεραθούν τονάλι ὑπερέωσαν τὴν «Μπρίτις Τάκερες Κόμπαν» νὰ ἀναστείλῃ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεῖα 5 δεξαμενοπλοίων τῶν 28.000 τ. δ. w., ἐνῷ τελικῶς ἔδοθη καὶ ἡ παραγγελία τῶν δύο εσούπερ-τάκερες τῶν 40.000 τ. δ. w.,

Αἱ συμβάσεις τοῦ Σηάττλ

Κατὰ τὴν συνελθούσαν πρὸ δεκαπενθυμέρου εἰς τὴν Γενεύην διάσκεψιν τοῦ «Διεθνοῦ Γραφείου Ἐργασίας» ἐπτηνέθησαν διὰ μικρὰ πλειοφύσιας ἀλφαριτές τινες τροποποιήσεις εἰς τέσσαρας ἐκ τῶν ἐννέα διεθνῶν συμβάσεων τοῦ Σηάττλ, προκειμένου νὰ ἐνθαρρυνθῶν τὰ διάφορα ναυτικά κράτη καὶ κυρώσουν ταύτας. Ἡ διάσκεψις πρόκειται νὰ συστήσῃ τὴν ἀμερικανικὴν τριῶν ἐκ τῶν τροποποιηθεῖσαν συμβάσεων, αἵτινες ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀδείας μετ' ἀπόδοχον, εἰς τὴν διαρρύμησιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρόματος καὶ εἰς τὸ μισθολόγιον, τας ὥρας ἐργασίας καὶ τὴν συνθήσην τοῦ πληρώματος. Ἡ εἰδικὴ ὑπεριπτροπὴ τῆς διασκέψιμως συνεψόνησεν, δῆπος, πρὸς τὸ παρόν, μη συστήσῃ τὴν ἐπικίρωσιν τῆς συμβάσεως περὶ μέτρων κοινωνικῆς προνοίας.

Προστίθεται εἰς τὰς ἀνωτέρω, διὰ τὰς ἀδείας μετ' ἀπόδοχον, εἰς τὴν διαρρύμησιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρόματος καὶ εἰς τὸ μισθολόγιον, τας ὥρας ἐργασίας καὶ τὴν συνθήσην τοῦ πληρώματος. Ἡ εἰδικὴ ὑπεριπτροπὴ τῆς διασκέψιμως συνεψόνησεν, δῆπος, πρὸς τὸ παρόν, μη συστήσῃ τὴν ἐπικίρωσιν τῆς συμβάσεως περὶ μέτρων κοινωνικῆς προνοίας.

Αἱ δαλασσασφάλειαι κατὰ τὸ 1948

Εἰς μιαν ἀνασκόπησιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποτελεσμάτων¹ εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν, καταρτισθεῖσαν ἀπὸ ἐκπρόσωπον τῶν ἀγγλικῶν θαλασσασφαλιστικῶν ὄργανων, διαπιστοῦται ὡς τὸ ἱκανοποιητικῶν χαρακτηριστικὸν τοῦ π. Ἑ., ἡ ὑφεσίας τῶν θαλασσῶν τὰς ἀτυχημάτων, καθὼς καὶ τῶν μεγάλων ζημιῶν εὐρύτερας πως ἐκτάσεως. Ἡ διαπιστωσις αὕτη εἶναι ἀπόρροια τῶν στατιστικῶν, αἵτινες ἀλλού κατὰ δεκάδας δῆλας ἀνέφερον τὰ σημειούμενα ἐπησίων μεγάλα ἀτυχήματα. Ἡ χρονὶς τοῦ 1948 ὑπῆρε πράγματι παρήγορος διὰ τὰς θαλασσασφαλείας, ἐνῷ ἡ τοῦ 1949 ἔχει πόητος τὸ παθητικόν της τὴν ἀπώλειαν τοῦ νεοτεύκτου ὑπερωκεανοῦ «Magdalene».

Ἡ παρατηρηθεῖσα μείωσις τῶν ἀτυχημάτων εἶχε, φυσικά, τὸν ἀντίκτυπὸν τῆς εἰς τὰς ἀπὸ θαλασσῆς μεταφερόμενα φορτία, οἱ ἀσφαλισταὶ ὅμως ἔξακολουθούν νὰ ἀνησυχοῦν σοδαρῶς καὶ μέτρα δραστικὰ ὑποδεικνύουν διὰ μίαν ἀλλήν περίπτωσιν ζημιῶν τῶν, προερχόμενην ἀπὸ τὰς διαπραττομένας εἰς διαφόρους μεγάλους λιμένας τοῦ κόσμου κλοπάς καὶ ἀπὸ τὴν κακήν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων. Πάντως καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὕτης ἥρχισε σημειούμενη μία, ἐστω καὶ ἀσήμαντος εἰσέτι, ὑφεσις, ὀφειλούμενη κυρίως εἰς τὰ ληφθεῖντα ἀνά τοὺς λιμένας σύντονα ἀστυνομικά μέτρα περιστολῆς τῶν κλοπῶν.

Νορβηγία

Τὰ εύρωπαϊκά ναυπηγεῖα

Νορβηγός ἐμπειρογόνωμαν ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμέρῶν εἰς τὸν νορβηγικὸν τύπον τὰς ἐντυπώσεις αὐτοῦ ἀπὸ μίαν διμήνου περιοδείαν του πρὸς ἐπισκεψιν τῶν ναυπηγείων ὅκτω εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Διετύπωσεν οὗτος τὴν γνώμην, διὰ τὴν ναυπηγική διομηχανία εἰς τὴν Εὐρώπην ὡς ἀντιμετωπίση, πιθανῶς, ἔνα κρίσιμον ἔτος τὸ 1951 ή 1952. Τὰ πλεῖστα τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων ἔχουν μὲν εἰς χειράς των παραγγελίας, αἱ διοίσαι ἔχασφαλίζουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἐπὶ μίαν διετίαν, ἐλάχισται δῆμως εἶναι

αἱ διαβιδιαζόμεναι ἥρη εἰς αὐτὰ νέαι παραγγελίαι. Εἰς τινας μάλιστα περιπτώσεις εσταμάτησαν αὐταὶ παντελῶς, λόγω τῆς διεύτατης ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων.

Πράγματι, κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἡ ναυλαγορὰ ἔξεπεσε κατὰ 26%, ἐνῷ δὲ τάσις πρὸς τὰ κάτω συνεχίζεται εἰσέτι. Λόγω τῶν συνεχῶν αὐξανούμενῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν σκαφῶν καὶ τοῦ ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, δὲν προβλέπεται, διὰ τὰ νεοναυπηγούμενα πλοία ἡ εἰναι δύνατον νὰ ἀποδώσουν κέρδος τι. Ἐκεῖθεν καὶ ἡ ἀναστολὴ νέων παραγγελιῶν.

Ἡ νορβηγικὴ ναυπηγικὴ διοικησία ἡ οἵη μόνη, ἵσσεις, τῆς δραδερῶν ὄλων τῶν ἄλλων βασιθανῆ τὴν κρίσιν, δεδομένου διὰ αἱ ἀνά χειρὰς παραγγελίαι της ὡς κρατήσουν αὐτὴν ἐν ἀπασχολήσει διὰ 4 ἢ 5 ἔτη. Ἐν τῷ μεταξὺ ὡς δοθῆ καὶ πρὸς τὰς εἰς αὐτήν νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς νέας συνθήκας ἐργασίας. Εἰς τὴν Σουηδίαν ἐπίσης τὰ ναυπηγεῖα εὐρίσκονται εἰς ὑγια καταστασιν, λόγῳ καὶ τοῦ ὑψηλοῦ βαθιοῦ τῆς τεχνικῆς τῶν ἀποδόσεων. Αἱ μέχρι τούδε παραγγελίαι των, ἀνερχόμεναι εἰς 1.250.000 τ. γκρός, δύνανται νὰ τὰς ἀπασχολήσουν ἐπὶ τρία ἀκόμη ἔτη. Ἐξ αὐτῶν σκάφος 350.000 τ. προορίζονται διὰ συνηδόνης ἐφοπλιστᾶς καὶ ἔτερα 770.000 τ., ητοὶ τὰ 60%, διὰ νορβηγούς, ἐνῷ τὰ 74% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ναυπηγουμένης ἐν Σουηδίᾳ χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια.

Τὰ δρεπανικά ἀφ' ἐτέρου ναυπηγεῖα εἶναι ἥρη εἰς θέσιν νὰ ἀναλάδουν νέας παραγγελίαις μὲν χρόνον παραδόσεως εἰς τὸ τέλος τοῦ 1951 ἢ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1952. Ἡ Μεγάλη Βρετανία, παρὰ τὰς μεγάλας δυσχερείας πού ἀντεμετώπισε, κρατεῖ ἥρη τὴν θέσιν τῆς ως πρώτης ναυπηγικῆς χώρας τοῦ κόσμου.

Μὲ προσοχὴν πάντως—κατὰ τὸν νορβηγὸν ἐμπειρογόνωμον—παρακολουθεῖται ἡ αναζωγόνησις τῆς γερμανικῆς καὶ τῆς ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας. «Οσον ἀφορᾶ τὴν γερμανικήν, οἱ παράγοντες αὐτῆς ὡς ἀκόλουθοις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τάς γραμμάς, ποὺ ἔχαρεσεν ὡς ἀμερικανὸς Κάιζερ κατὰ τὸν δεύτερον παγκοσμίου πόλεμον. Θὰ χρησιμοποιήσουν δηλαδὴ τὴν μαζικήν κατασκευὴν ὠρισμένων τημάτων τοῦ πλοίου εἰς μεγαλύτερων ἐκτασιν, παρὰ εἰς οἰσανθήποτε ἄλλην χώραν τῆς Εὐρώπης. Ἐάν ἐπιτραπῇ εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα ἡ καταστοῦν ταῦτα ἐντὸς διετίας ἔνας ίσχυρὸς καὶ πάλιν συναγωνιστικὸς παράγων.

Τουρκία

Συνεχίζονται αἱ ἀγοραὶ

Τὸ ὑπὸ Ισλανδικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Reykjavikos» 1656 τ. γκρός (τοῦ 1911) ἡγοράσθη ὑπὸ τούρκων ἐφοπλιστῶν καὶ παραληφθὲν εἰς τὸ Χούλλη ὑψώσει τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Zarar». Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ὑπὸ τούρκων ιταλικὸν φορτηγὸν «Capo Mele» 3060 τ. γκρός (τοῦ 1909) παραληφθὲν εἰς τὴν Γένοβαν μετωνομάσθη «Kaptan Jakup».

Οἱ προϋπολογισμοὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Πληροφορίαι εἰς Ἀγκύρας, δημοσιεύμεναι εἰς τὸν τύπον τῆς Κων.) πόλεως, παρέχουν μερικὰ ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα ἐπὶ τοῦ ἐγκριθέντος, μὲ θέλειμα 27.2 ἑκατόμβη τούρκων λιμρῶν, προϋπολογισμοῦ διὰ τὸ 1949, τῆς κρατικῆς «Ἐκμεταλλεύσεως θαλασσῶν γραμμῶν καὶ λιμένων» τῆς Τουρκίας. Τὸ διὰ τὸ παρελθόν ἔτος πρόγραμμα προέβλεπε μίαν δαπάνην 150 ἑκατομμύριων τουρκικῶν λιμρῶν, ἐκ τῆς ὅποιας 112.3 ἔκτα. λιμρῶν περίπου διετέθησαν διὰ τὴν ἀγοράν ὅκτω μικρῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, ἔνος ἐπιβατηγού, δύο φορτηγῶν τύπου «Βίκτορο», ἔνος δεξαμενοπλοίου «T.2», διὰ τὴν ναυπηγούν εἰς Ὀλλανδία δὲ φέρρου-μπότες τῶν 600 τ. γκρός ἔκσατον καὶ 4 ἐπιβατηγῶν ἐν Ἰταλίᾳ, καθὼς καὶ διὰ ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων ἔνιων τουρκικῶν λιμένων. Τὸ ὑπόλοιπον τῶν πιστόσεων ἔκ 37.7 ἔκατ. λιμρῶν πρόκειται νὰ διατεθῇ διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς 4 μεγάλων καὶ ἰστριμών μικροτέρων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν διὰ τὴν τουρκικὴν ἀκτοπλοΐαν, διὰ τὴν ἀγοράν χρησίμων ναυπηγικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἐκτέλεσιν λιμενικῶν τινῶν ἐργών. Αἱ αἰνωτέρω πληροφορίαι εἰνες χαρακτηριστικαὶ τῆς τουρκικῆς προσπαθείας—ἐπιτυχούς μέχρι τούδε διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἔνος ἀρκετά ἰσχυροῦ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας ἐμπορικῶν στόλου καὶ διὰ τὸν συγχρονισμὸν τῶν κυριωτέρων τουρκικῶν λιμένων.

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

INSURANCE

OIL FUEL

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

CARDIFF — The Exchange)	GLASCOW — 78 St. Vincent St.)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St.)	LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs.)	
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings LAMBROS	
BLYTH — 3 Ridley St.)	GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd.)
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...)	LAMBERT
SUNDERLAND — 13 John St.)	IMMINGHAM — Dock Offices)
	LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St.)
	LAMBERT

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΤΕΠΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣIS
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Ι. Λεωφ. Βασ. Κανονιτίου 27α.—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ | Τηλεγραφία: «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΑΡΟΜΗΣ

Έσωστερικού Δρχ. 75.000

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:

A. E. SHEPPARD

«ETHELBURGA HOUSE»

91½ BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2.

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

Συνεπληρώθη ἡ Διακομιστική

Εἰς ἀντικατάστασιν τῶν παρατηρήσιν μελῶν τῆς «Διακομιστικῆς Ἐπιτροπῆς» διά τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν κ. κ. Δ. Χατζίσκου καὶ Ν. Ἀβραάμ, διωρίσθησαν σοὶ κ. κ. Ἀν. Μιχαλοκόπουλος καὶ Μιχ. Καρούσος.

Ὑπὸ τὴν Κυκνόλευκον

Τὸ ἄγορασθὲν πορὰ τοῦ κ. Βιντιάδη παναμάτικὸν φορτηγὸν «Βαλερόζο», 2310 τόν. γκρός (τοῦ 1920), παραλόφθειν εἰς τὴν Φιλαδέλφειαν, ὑψοσ τῆς Ἐλληνικῆς σηριῶν καὶ μετανομάσθειν «ΕΜ ΑΡΙΑΝΝΙΝΑ». Τὸ ἐλόγιον σκάφος ἡγοράσθη εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πρὸ παρού καιροῦ πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς φορτηγὸν «Ἀννα Μάρκου».

Παράδοσις νεοναυπηγῆτου

Εἰς τὰ ἄγγικά ναυπηγεῖα τοῦ Σάντερλαντ συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ ὑπὸ παναμάτικην σημαίαν, ἐλληνικὴν πλοιοκτησίας φορτηγού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΦΑΣ» 2370 τ. γκρός. Τὸ σκάφος θὰ ἐκτελέσῃ τὰς γενικὰς αὐτῶν δοκίμias τὴν 5ην Ἰουλίου.

Δύο νέα ἐπιβατηγὰ σκάφη

Καθ' ἄ μάς ἀνεκοινώθη, ἀνεχώρησε τὴν 25ην Ἰουνίου ἀεροπορικῶν ἐπιρροῶν τοῦ Πειραιῶς διά Μόντρεαλ καὶ ἔκεινον εἰς Βαγκούρον πληρώματος τὸν πλοιορχὸν κ. Παπαδήμαν τὴν παραλαβὴν τοῦ ἄγορασθέντος πρὸ παροῦ ὑπὸ τῆς ἀτροπόλεως τοῦ κ. κ. Ἀδελφὸν Τυπάλδου κανονικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπὸ της «Princess Alice» 3099 τ. γκρός (τοῦ 1911). Τὸ ἐλόγιον σκάφος πρόκειται νὰ μετονομάσθῃ «Αἰγαῖον» καὶ νὰ τεθῇ ὑπὸ τὸν Κυανόλευκον.

Ὑπὸ τῆς ίδιας ἐταιρίας ἡγοράσθη, ὡς ἀνεκοινώθη, καὶ τὸ ἀσβέδον τοῦ ὑπὸ παναμάτικην σημαίαν, ἐλληνικὴν πλοιοκτησίας φορτηγού «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΦΑΣ» 2370 τ. γκρός. Τὸ σκάφος θὰ ἐκτελέσῃ τὰς γενικὰς αὐτῶν δοκίμias τὴν 5ην Ἰουλίου.

Άγορὰ δεξαμενοπλοίου

Ἐπισήσ, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ τὸ ἄγγικὸν δεξαμενοπλοίον «Eclipse», μὲ δύο καταστράματα καὶ τρίτον ὑπέρων τοῦ μηχανοστούτου, 957 τόνων γκρός, μὲ σερδεύον (τοῦ 1931), ἀντὶ τιμῆς 470.000 δολαρίων. Τὸ αὐτὸν σκάφος εἰς συμφωνίη πρὸς ἄγοράν παρ' Ἐλλήνων τὸν παρελθόντα «Απρίλιον» ἀντὶ 800.000 δολαρίων, ἀλλ' ὡς συμφωνία ἐκείνη εἶχεν ἀκυρωθῆ.

Αἱ πλαϊδίσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Κατὰ τὴν ἐνεργείαν τὴν 21ην Ἰουνίου εἰς τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πλειστοκίνης δημοσιεύσατο διά τὴν πώλησιν μιᾶς δεκαπεντάδος μικρῶν κρατικῶν σκαφῶν, ἔδοθησαν προσφορά διὰ δύο μόνον κορδετάς: «Ἡτοι διά τὴν κορετάνην τοῦ αἰαὶ εἰδὲι» 10.000 λίραι παρὰ τῶν κ. κ. Ἀλεξ. καὶ Γεωργ. Βλάσιον καὶ διὰ τὴν κορετάνην «Χανιαὶ ἀπὸ 12.000 λίραι παρὰ τοῦ κ. Χρ. Καθουνίδη. Διὰ τὰ λοιπὰ ὑπὸ ἐποίησιν σκάφη ἡ δημοσιεύσις θὰ ἐπαναληφθῇ.

Αἱ προκηρυχθεῖσαι ἔξετάσεις

Διὰ ἀποφάσεως τοῦ κ. «Υπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρυψθησαν αἱ ὁκλόσουθι εἴσετάσεις:

—Τὴν 17ην Σεπτεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πρακτικοῦ ἀτμομηχανῆ καὶ πρακτικοῦ μηχανικοῦ διὸ μηχανῆς ἀστερικῆς καύσεως. Οἱ αἰτήσεις τῶν ἐνοικομένων, συνδεδύμεναί ἀπὸ τὰ ἀπόκτημένα δικαιολογητικά, δέονται νὰ ὑποβληθοῦν τοῦ ιανουαρίου 1919 τῆς Α.Ν.Υ.Ε. θὰ διεσχαθῇ τὴν 2αν Σεπτεμβρίου.

—Τὴν 4ην Νοεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξης. Αἱ αἰτήσεις δέονται νὰ ὑποβληθοῦν μέχρι καὶ τῆς 10ης Οκτωβρίου, η δὲ ὑγειονική ἔξετάσης ὥρισθαι διὰ τὴν 21ην Οκτωβρίου.

—Τὴν 26ην Νοεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ α'. καὶ β'. τάξεως καὶ μηχανικοῦ α'. διὰ μηχανῆς ἀστερικῆς καύσεως. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς θὰ γίνονται δεκτοί μέχρι καὶ τῆς 24ης Οκτωβρίου, η δὲ ὑγειονική ἔξετάσης τῶν ὑποψηφίων θὰ διεσχαθῇ τὴν 11ην Νοεμβρίου.

—Καὶ τὴν 2αν Δεκεμβρίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος α'. καὶ β'. πλοιάρχου. Αἱ αἰτήσεις θὰ γίνονται δεκτοί μέχρι καὶ τῆς 4ης Νοεμβρίου, η δὲ ὑγειονική ἔξετάσης ὥρισθαι διὰ τὴν 18ην Νοεμβρίου.

Διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τάξεως

Δι' ἔγκυλίου τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκοινωνήσαν πρὸς γνῶσιν τῶν πλοιάρχων Ε. Ν. οἱ ὁκλόσουθι συντάσταις: Κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν ἡμερολογίων τῶν πλοίων καὶ τὴν ἔγγραφήν εἰς οὐτό διαφόρων ἀδικητάτων (στάσις, ἀντιπακοί κ. λπ.), δέονται νὰ ἀποφύγουν τὰς ἀριστούς φράσεις καὶ νὸν ἀναγράφουν τὸ ὄνοματος πωνών καὶ τὰ πλήρη στοιχεῖα τῶν ὑπατίων, νὰ περιγράφουν δὲ τὸ εἰδός τῶν παραβάσεων καὶ τὸν ρόλον ἐκπόστου τῶν κατηγορωμένων.

Ἐπ' ἔκαριρψις συνιστάται εἰς τοὺς πλοιάρχους διὰ τῆς ίδιας ἐγκυλίου, «εἴπως συμμορφώνται οὗτοι ἐπακριβῶς πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοὺς ὄφορῶντας τὴν μισθοφορῶντας διοικήσεων ὃντας καταστὴς δινοτῶν νὰ ἀπομονώσουν ἀπὸ τοὺς νομιμοφρόνας ναυτικούς καὶ νὰ ἐπισημανθῶσιν τύχεις τὰς ἐναπονεύοντας ἐπὶ τῶν πλοίων ἀναρχικά στοιχεῖα.

Ηηολογήσεις εἰς Πειραιά

Ἐνηολογήσθαι εἰς Πειραιά τὰ κάτωθι νέα σκάφη:

—Αρ οι νω (εχ «Kitmanrock») 759 τ. γκρός, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀγορασθεῖν ἀπὸ τὸν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. παρὰ τῶν κ. Παν. Σκουρλέτη 90 % καὶ Ἀριστ. Γραικούν 10 %, ἀντὶ τιμῆς 420 ἑκατον. δραχμῶν.

—Μ α κ ε δ ο ν ί α (εχ «L. C. I. 133») 400 τόν. γκρός, πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀγορασθεῖν ἀπὸ τὸν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. παρὰ τοῦ κ. Παν. Περατικού, ἀντὶ τιμῆς 185 ἑκατομπρίων δραχμῶν.

—Καὶ Σ π ρ ο ς (εχ «L. S. T. 409») 2400 τ. γκρός, ναυπηγήσεως, ἀπὸ τῆς Η.Ν.ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ἰταλίας. Γράψατε ἡ τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιτρόσωπον.

—Απαντά τὰ ἀντιτέρω σκάφη μετετρέπησαν ἐν Πειραιεῖ εἰς φορτηγά, ὀφοῦ ὑπέστησαν τὰς καταλλήλους διασκευας.

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝΟ

ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συντηρήσεων εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αδάλων καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Πειρορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχομένης όμοιομόρφου ρευστότητος εἰς τὰ καυστήραν καὶ δελτιούμενής τοιουτοτροπῶν τῆς καύσεως.

Ἄποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν

λεβήτων διατρομένων καυσορῶν τῶν προθεμάτων τῶν καυσίμων, ἐσιδερωμένων τοῦ κινδύνου ἀναμίξεως νερού μὲ τὸ καυστήριον καὶ παρεμποδιζούμενής τῆς ἀπανθρακώσεως τῶν καυστήρων, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ ύποχρεώματος τῶν καυσίμων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναφένεις είναι ὑπεράνω τῶν 180 °. Δὲν ἀναδίδονται ἱερεῖστικοί καπνοί. Συντείπεται ὁ καυστήριος τῶν δισκών των καυστήρων, χωρὶς νὰ ὀλλάπτωνται τὰ χέρια.

KAI Πειρορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησην θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δόπαια δῆλων θὰ ἔχαντον. «Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σας προσφέρει τακτικά ἐπιθεωρήσεις, τὴν ρυθμοτικήν της τεχνικήν παρέμβασιν καὶ παρακολούθησην διοικήσεων τοῦ συστήματος καύσεως. Ἐπιτέφετε μας νὰ σάς ἐπιδείξουμεν πόλεις δύνασθε νὰ διατάστητε μεγάλη κατανάλωσιν καυστήρων εἰς τὰ πλοία σας, ἀνενοιδεύεταις ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει ολιγώτερον μὲ δοπάνην μικροτέρων τοῦ ήμισεος τοῦ 1% τῆς διᾶσης τῶν καυστήρων σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σάς ἐπιτυγχάνει δίκονομαν πλέον τῶν 5%.

Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἀφοδιάζει μὲ συρτάρια ἐπινδυμένα μὲ τοσχάν διὰ τὴν φιλοξίνην 48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ διαμερισμάτων διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. «Ο ἀνθρακός δύναται νὰ ἀποτιθῇ ἀπὸ τοὺς δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς δλίγων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθιστάμεναι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαριστοῦ, προλαμβάνουν ξυστίματα καὶ δοντώρατα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς δλίους τοὺς κυριωτέρους λιμένες Η.Ν.ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ἰταλίας. Γράψατε ἡ τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιτρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

Άδεια πωλήσεως δεξαμενοπλοίου

Παρά τού υπουργείου Ναυτιλίας παρεχέθη ή άδεια πωλήσεως εις άλλοδαπούς του δεξαμενοπλοίου «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΙΑ» 5525 τ. γκρός (τού 1927), ύπο την αίρεσιν τής έν καιρῷ άντικαταστάσεως δι' έτερου.

'Αγοραστώλησίαι πλοίων

«Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ καναδικὸν φορτηγὸν «Lake Athabasca» 7158 τόν. γκρός (τού 1944) καὶ παραλόφθει εἰς λός Αντζελες, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ καὶ μετωνόμασθη ἡ Α γ ἀ θ η.

—Ἐπίσης ήγοράσθη παρ' Ελλήνων τὸ ἄγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Tsoorak» 8627 τ. γκρός (τού 1927) καὶ πρόκειται νὰ παραλόφθῃ εἰς τὴν Βαλτιμόρην, κατόπιν ἐπιθερίσεως.

—Τὸ ὑπὸ ἄγγλικην σημαίαν φορτηγὸν «River Swift» 6226 τ. γκρός (τού 1915) πωλήθη παρὸ τοῦ κ. Ιω. Λιβανού εἰς ἐρπατίστας τῆς Ἀργεντινῆς, ως ἔστι καὶ εὐρίσκεται μὲ ζητίας εἰς τὸ Ρίον Ιανέτρον, όπου ἔχει παροπλισθῇ ἀπὸ τῆς 27ης Ιουλίου 1948.

—Η ἀνίκουσα εἰς «Ελληνας κορδέττα-ψυγείον «M α ν τ δ ν ν α» (σημαία Παναμᾶ) 885 τ. γκρός (τού 1941), ἐπωλήθη εἰς Δανούς ἐφοπλιστάς καὶ πρόκειται νὰ παραδοθῇ εἰς τὸ Λήδο.

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ τὸ καναδικὸν φορτηγὸν «Lake Chilio» 7.165 τ. γκρός (τού 1944). Τὸ σκάφος, παραλόφθει εἰς τὴν Βαλτιμόρην, ἐτέθη ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν καὶ μετωνόμασθη ἡ Α ν ι τ σ α Λ.α.

Έγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόιδ' Ρέτζιστερ»

Ἐνεγράφθησαν εἰς τὸ «Λόιδ' Ρέτζιστερ» (συμπληρωματικὸν φυλάδιον ὑπ') ἀριθ. 19 τὰ κάτωθι ἐλληνικὰ ἡ Ἐλληνικῆς Ιδιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ ζένας σημαίας, φορτηγά:

«ΕΩΡΤΙΟΣ» (νέα ναυπήγησις) 2370 τ. γκρός (τού 1949), τῆς ἑταῖριας «Λάμα», σημαία Παναμᾶ.

«KNOZAGKA» (ex «Lake Lillooet») 7160 τ. γκρός (τού 1944), τῆς ἑταῖριας «Οστάνικο», σημαία Παναμᾶ.

«ΛΙΑΙΚΑ» (ex «Donald W. Bain») 7.200 τ. γκρός (τού 1944), τῆς ἑταῖριας «Κοστοπλίται», σημαία Ηνωμένων Πολιτειῶν.

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (ex «Colchester County») 7166 τ. γκρός (τού 1943), τῆς ἑταῖριας «Σάνη Γκερόγκ», σημαία Πανομᾶ.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» (ex «Nikie», ex «James H. Courts») 7.240 τ. γκρός (τού 1945), τῆς ἑταῖριας «Κάσος», νηολόγησεις εἰς Σύρον.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ καιροῦ παρ' ἀμερικανικῆς ἑταῖριας ἐλληνικῶν συμφερόντων λίμνη πετρού «William A. Rothes» 7176 τ. γκρός (τού 1944), παραλόφθει ἡδη, μετωνόμασθη «Seawind» καὶ διέπρεπης τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν.

—Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ μηνὸν παρὸ τῆς ἄγγλικῆς ἑταῖριας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Empire Beafric» 7046 τ. γκρός (τού 1943), παραλόφθει, μετωνόμασθη «B e a t r i c h N.». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν ἄγγλικὴν σημαίαν.

—Τὸ δὲ τὸ «Τέξεννα» (καὶ «Ιωάννης Λιβανός») 7914 τ. γκρός (τού 1918) ἐνεγράφθη ἐπὶ δύναμι τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖριας «Ικεάνια».

—Διεγράφθησαν ὅπὸ τοῦ πινάκας τοῦ «Λόιδ' Ρέτζιστερ» τὰ ναυαγήσαντα μικρὰ παναμαϊκὰ φορτηγά «L o i d' R e t z i s t e r» καὶ «A e a n d r o c o s».

—Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 19 συμπληρωματικὸν φυλάδιον τοῦ «Λόιδ' Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι ἐξετέλεσαν ἐπισκευές ἥ ἐπιστροφῆσες τὰ φορτηγά «Βαλερέος» πανομᾶς Νιούπορτ Νιούσ, «Βερνίκος Νικόλασεων» εἰς Πειραιά (μετατροπὴ διὰ καυσίν πετρελαίου), «Γαρφαντίδη» πανομᾶς εἰς Βορέαν, «Μάρπησσα» εἰς Αμορτερνταρ, «Σίγκνετα» πανομᾶς εἰς Πειραιά καὶ «Χλεωπτρος» εἰς τὴν Βαλτιμόρην.

—Τοῦ παρὸ «Αφοδος» 192 τ. ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Εύαγγ. Στεφανούρην 40 % εἰς τοὺς ἀδελφοὺς Αγ. καὶ Άλ. Δ. Βερόποτην ἀντὶ 100 ἑκατομ. δραχμῶν.

—Τοῦ παρὸ «Αληνη» 418 τ. ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ελευθ. Ρήγαν 7 % εἰς τὸν κ. Κ. Μητρόπουλον ἀντὶ 28 ἑκατ. δραχμῶν.

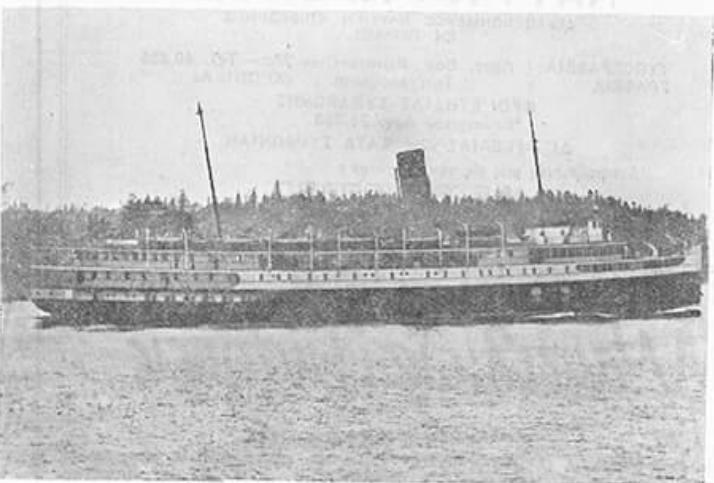
—Τοῦ παρὸ «Αστυπάλαια» 352 τ. ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Εμμ. Λεοντίην 10 % εἰς τὸν κ. Τιμ. Λούην ἀντὶ 40 ἑκατ. δραχμῶν.

—Τοῦ παρὸ «Βαρδέρα Τσέπτων» 744 τ. μετεβιδάσθησαν ἀπὸ τὸν κ. Στ. Τόγιαν 50 % εἰς τὸν κ. Εύάγγ. Τσέππαν, ἵνα διανομής.

—Τοῦ παρὸ «Εβρός» 109 τ. ἐπωλήθησαν τὰ 50 % εἰς τοὺς κ.κ. Π. καὶ Κ. Φερεντίνων ἀντὶ 37.5 ἑκατομ. δραχμῶν.

—Τὸ ὑποτελοκόν φορτηγὸν «Κώκα» 888 τ. γκρός, τοῦ κ. Εμμ. Καραβία κλπ., μετωνόμασθη «Τάσ ο σ».

—Κατὰ τὸ ἐπισυμόδιον πρὸ ήμερων εἰς τὴν Μάγχην ναυάγιον τοῦ Βελγικοῦ ἀτμοπλοίου «Πριγκίπισσας Αστρίνα», συνετείο προσκρουσώντος ἐπὶ νάρκης, διέτρεψε σορόρων κίνδυνον καὶ ὁ «Ελλην ἐφοτιστής κ. Μιχ. Πνευματικός, δοτίς μετὰ τοῦ γαμήτου του κ. Ματαντού καὶ τῆς θυγατρός του, κατελέγετο μεταξὺ τῶν ὑπερδικοσιών ἐπιβατῶν τοῦ σκάφους. Κατὰ τὸ ἐλαγχικόν ἀνύμηνα, πέντε πρόσωπα ἀπώλευτον ζωάνην των. Ο κ. Πνευματικός καὶ τὸ ζεύγος Ματαντού διεσώθησαν ἐπιβάντες ρυμουλκῶν ὀλίγα μόλις λεπτά πρὶν ἡ καταποντισθῇ τὸ πλοίον.

ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΜΑΣ

Τὸ νεοαγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας τῶν κ. κ. Αδελφῶν Τυπάλδου Κανοδικῶν ἐπιβατηγῶν «Πριγκίπισσα Αδελαΐς», διτερο, παραλαβανόμενον προσεχῶς καὶ τιθέμενον ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, θά μετονομασθῇ «Αγγελίκα».

Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (παναμ.): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Κοτσιτσάγκ εἰς Βορδάνη, ἐπόδιον εἰς Κολόμπο πρὸς ἐπισκευὴν ζητίας τῶν μηχανῶν του. (Ιουν. 18)

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.): Καθ' ὃ χρόνον παρελάμβανεν ὑγρὰ καύσιμα εἰς τὸ Βαγκούβερο, συνεκρύσθη μὲ μίαν φορτηγίδα-ἀποθήκην πετρελαίου καὶ ὑπέστη μικράς τινας ζητίας εἰς τὴν θαλασσήν γρυπούμην. Διὰ τὴν ἐπισκευὴν δὲν θά ἀπαιτηθῇ δεξαμενήσθος. Η σχετικὴ δοπάνη υπελογίσθη εἰς 1.100 δολλάρια. (Ιουν. 22)

«ΑΝΝΑΤΣΑΙΑ» (παναμ.): Μετά ἀναγκαστικὴν παρομονὴν εἰς τὴν Βορδάνη, συνεπείᾳ ἀνωμαλίας τοῦ πληρώματός του, ἀπέπλευσεν ἐκείνην διά Μορμυγκάδο. (Ιουν. 23)

«ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΟΣ» (δύνωρ): «Επισκεύασθαι εἰς Νέαν Ύόρκην παλορεύτερας ζημίας του, τάχις ὀπίσσιας ὑπὲστη τὸ παρελόνθιον «Απρίλιον» ἐκ τρικυμίας. Είχε τότε ἀπολύτως καὶ μίαν σωιδών λέμβον του. Αἱ ἐπισκευαὶ ἐκόστισαν μίαν δοπάνην 10.282 δολλάριών του, συμπειλαθμανόμενον τοῦ δεσμανίσμου.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥΣ»: Εἰς Καλκούταν μὲ ζημίας. Τὸ πηδαλίον τοῦ ἐπισκευασθήτον παρέλθει τὸ πλοίον. (Ιουν. 23)

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.): Απὸ Δόνατησικ τοῦ φορτίον γαιανθράκων διά Σαδδανίων, συνεκρύσθη μὲ ἕνα ρυμουλκὸν εἰς τὸ 75ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος Κιέλου, κατὰ τὴν νύκτα τῆς 13ης πρὸς τὴν 14 Ιουνίου. Τὸ σκάφος ὑπέστη μικροζημίας τινας, τάχις ὀπίσσιας ἐπεκεύσατο τὴν ἐπομένην εἰς Μπρόνομπουτελ καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. (Ιουν. 27-30)

«ΜΙΧΑΗΛ»: Υπέστη μικροζημίας καθ' ὅν χρόνον εἰσήρχετο εἰς τοὺς διάστορούς τοὺς καταστήματα. (Ιουν. 13)

«ΟΙΤΟΜΙΝΑ» (παναμ.): Επισκεύασθαι εἰς Νέαν Ύόρκην ἀντὶ δοπάνης 6542 δολλαρίων ζημίας, τάχις ὀπίσσιας ὑπὲστη τὶς τινας νομεῖς καὶ ἐλάσματα του τὸν περιελθόντα Δεκέμβριον ἐκ προσκρύσσωσας. (Ιουν. 18)

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ»: Κατευθυνόμενον κενὸν ἐκ Μασσαλίας εἰς Χάρμπον ρόδο, ἀπώλευσε τὸ πλοίον τοῦ Αθωνίου.

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Άριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ—ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρεις δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς ὅλους τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας

Τηλεγραφικὴ Δ)σις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45288—48831.

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street—PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

TELEGR.: MATAKOM. TELEF.: 45288—48831.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA PORT SAID SUEZ
P. O. Box 1746 P. O. Box 55 P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)
Members of The Baltic and International Maritime Conference.
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

σε τὴν Ἐλλὰ τού εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Βαρκελώνης καὶ ἔζητης βοήθειαν ρυμουλκοῦ. Πάρο τὸ ἀκύρωτον σκάφος ἐθέσας τὸ φορτηγὸν «Ἐγρηγόριος Κ. III.» καὶ παρέπεινε πλησίον του, μολονότι ὁ καιρὸς ἦτο καλός. Βραστέρων ἴσπανικὸν μηρουλὸν προσέστης καὶ ἐρυμούληκε τὸν «Ὀρος Ἀθέως» εἰς Βαρκελώνην. Ἡ ποτοθήσις νέας Ἑλλής συντελεψών τὸν 24ην Ιουνίου καὶ τὴν ἐπομένην τὸ σκάφος ἀπέπεινε διὰ Χάρην τοὺς ρόδες.

«ΦΟΙΝΙΞ» (παναμ.)· Ἐκ Αιγαίου μὲ φορτίον μεταλλεύματος συνεκρύσθη πλησίον του Λιβερπούλ μὲ τὸ νεότευκτον δεξαμενοπλοίον «Ἐλ Γκάλλο», ὅπερ καὶ ὑπέστη μερικάς ζημιας. Τὸ «Φοινίξ» ἐφέσσει εἰς Λιβερπούλ.

(Ιουν. 27)

'Η ναυλαγορά

Ναυλαγορά κατὰ τὸ δ'. 15θήμερον τοῦ Ιουνίου οὐσιαστικῶς δὲν ὑπῆρχεν. Ὁ τόνος αὐτῆς ήτο ραγδαῖος ὑποτιμητικός, μὲ ἐλάχιστα διατάξεις, αἵτινες ἐκυλκόρουν εἰς Λοιδίνον καὶ Νέαν Υόρκην, διὰ νάνισμάν μάλλον τὰς τιμάς, παρὰ διὰ τὸ κλείσιμον ἐργασίας. Ἡ κρίσις ἵνανισθη κατ' ὄρχας εἰς τὸν τομέα τῆς Βαρείου Ἀμερικῆς, ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐλεύσει διαταγῆς διὸ γεννήματο, δεδομένου ὅτι διερχόμενα τὴν περίοδον τῆς Εὐρωπαϊκῆς συγκομιδῆς καὶ συνεπῶς αἱ ἀνάγκαι τῆς Εὐρώπης δὲν εἶναι εἰσεῖται γνωσταὶ καὶ ἀφ' ἑτέρου, διότι τὸ σταμάτημα τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰ γαιανωρυχεῖα καὶ ἡ ὁμιθοδία ἂν οἱ ἀνθρώπωροι τὸν ἐργασθεῖν μετὰ τὴν λήξιν τῆς ὀδοίς των, προκάλεσε τὴν ὥρθων προσφορὰν χωρικότητος ἐκ τοῦ Βρετανοερικανικοῦ τομέως πρὸς τὰς ὄλλας ἀγοράς, αἵτινες καὶ δαίνουν ἡδη τὴν κατιούσαν.

Τιμᾶς τινας ναυλῶν ἑνδεικτικῶς μόνον θὰ ἀναφέρωμεν. Ἀπὸ τὸν «Ἀγιον Λαυρέντιον» (στιπρά δ') Ἀμερίσταν δολ., 6 μόνων καὶ δι' Ἀγγλίαν 6. 25 τὸ κουώπτερ. Φυσικά εἰς χώμα ἀπὸ Κόλπου δι' Ἀμερίσταν δολ., 9.25 καὶ ἀπὸ λιμένας δορείων τοῦ Χαττέρας δολ., 8.25. Οἱ Ἀμερικανοί γαϊάνθρακες—προκειμένου περὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν—παρέμειναν σταθεροί εἰς τὰς τιμὰς τοῦ γνωστοῦ ναυλολογίου τῆς «Ναυτιλίας Ἐπιτροπῆς». Δι' Ἰταλίαν λ. χ. ἐπληρώθη εἰς Ἀμερικανικά τόπια ὁ προνυμιούς ναυλῶν τῶν δολ., 11.75. Ἀπὸ τὸν Κούδων (ζαχάρεις) δι' Ἀγγλίαν ἐπληρώθη ἡ κατατά τιμὴ τῶν δολ., 11.75—δι' Αἴγυπτον, διὰ δὲ τὴν Ἀμερίσταν δολ., 12. διά σέμεον φόρτωσιν.

Γεννήματα ἀπὸ τὸν ἀκτὸν τοῦ Εἰρηνικοῦ δι' Ἀγγλίαν· Κόντινεντ, Αἴγυπτον, ἐπληρώνοντο κάτω καὶ τὸν 65—, ἔναντι 72½ τῶν μέσων Μαΐου. Ἀπὸ Βίκτωρίαν (μεταλλεύματα) διὰ Μόντρεαλ δολ., 6.50 φόρμη, μὲ 1 δολ. ἐκφροτικά καὶ ἀπὸ Τάμπαν (φυσιφάτα) δι' Ισπανίαν δολ., 11 δι' Ιουλίου καὶ 11.50 δι' Αἴγυπτον.

Ἡ Μεσόγειος μὲ στοροδικὰς τινὰς διαταγάζει. Ἐπλεύσιε ἐκ Γουϊγκοσλαβίας δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ τὰ 168— τὸ φάδομ, μὲ δύο λιμένας φορτώσεως καὶ ἔνα ἐκφροτικόν, Ισπανία. Ἀπὸ Λά Γκουλέττη (μεταλλεύματα) δι' Ἐλλάδας ἐπληρώθησαν 31— εἰς σκάφος 4.100 τόνων.

Χαλορροὶ καὶ οἱ πέραν τοῦ Σουεζή τομεῖς. Ἐπληρώνοντο ἀπὸ Ντόρμπριαν (μεταλλεύματα) διὰ Νόρδερν πεντὶς δολ., 5.75, φόρμη διὰ Σαουντά δολ., 8. Διὰ γαϊάνθρακας ἀπὸ Καλκούτας διὰ Καράτσι 28 πουτίαις καὶ διὰ δαμαδούποροφορῶν καὶ ἐλεισπλακούτων εἰς σάκους ποτὸν Πόρτ Σουδάνη διὰ Χάιφαν, μέσω Κέεπ Τάουν, 95)— φίο, ἐπληρώθησαν ἐκφροτικάν.

Τὰ «τάιμ-τσόρτερ» ὑπὸ κατάστασιν χαλαρότητος καὶ αὐτά. Διὸ σκάφος κατανάλισκον γαϊάνθρακας ἀνέφερε τὴν ἡ τιμὴ τῶν 16——κατὰ τόντον (λ. ω. διὰ ταξιδία Νοτίου καὶ Ανατολίκης Αφρικῆς καὶ δολ., 2.75 (διὰ «λίμπερτς» σκάφη) μὲ παρόδους εἰς Μόντρεαλ καὶ ἐπαναπαρόδους εἰς Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.

«Οσον ἀφορά τὰς μεταφορὰς πετρελαίων, πλὴν τῶν διων γράφομεν σχετικῶς εἰς τὰς πρώτας μας σελίδας, διαπιστώται νῆδη τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ναυλοὶ κυμαίνονται κάτω καὶ τὸν 50 % τοῦ ναυλολογίου δῆλος τῆς «Ἐπιτροπῆς», δι' ἔνα ὑπερπλαντικὸν ταξίδιον. Εἰς 120 ὄντερχονται τὰ παρωπλισμένα Ἀμερικανικά μόνον δεξιαπεντάλιοι, πλὴν τῶν Παναμαϊκῶν καὶ δρόκεντων Σακανίσινταν.

Σκάρη παραδόντων μολὺς ἀπὸ τὰ ναυπηγεία, μάτην ἀναμένουν τὴν ἔξεύρεσιν μιᾶς ἐργασίας. «Ἡδη ἐγνώσθη, ὅτι οἱ μεγάλαι Εταιρίαι Πετρελαίων πρόκειται, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, νὰ ὀντεμποτίσουν τὴν κατάστασιν, ἥτις προκαλεῖ ζημιὰς ἀποτελεύτης σημαντικάς καὶ ποτὸς πανόπλωτης τὴν ἀνακίνιστον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαιοποιῶν καὶ τὴν προσαρμογὴν του εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τὰς δημιουργηθεῖσας ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς Μέσης Ἀνατολής.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν 43—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημαία ἀγγλική) ἀπὸ λιμένας Ἀνατολικοῦ Καναδᾶ 2200 στόνταρτς Συλίεις δι' Ἀγγλίαν 205—, ἐπὶ 1800 φόδομ 172δ, φόρτωσις 10—31 Αἴγυπτον.

«ΝΤΟΜΙΝΑ» (παναμ.) ἐπὶ Χάμπτον ρέδδος 8000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ., 6.10, φόρτωσις 19—25 Ιουνίου.

«ΕΙΒΟΡ ΤΖΕΝΝΥ» (κανονιδικόν) ἐπὶ Χάμπτον ρέδδος 8000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 6.10, φόρτωσις 20—25 Ιουνίου.

«ΜΥΡΙΑΛ» (παναμ.) ἐπὶ Βαγκούδην 9000 τ. σιτηρῶν εἰς σάκους διὰ Χάιφαν ἡ Τέλ· Αΐδη δολ., 14, φόρτωσις Ιουνίου—Ιουλίου.

«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» ἐπὶ Καλκούτας 6200 τ. γαιανθράκων διὰ Μπανγκάκρ 30 ρουπίας, φόρτωσις 20 Ιουνίου—9 Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ἐλληνικὸν) ἐπὶ λιμένων Μίσης Φιλαδελφίας 1.800 φόδομς 1200

α δι' ἀνατολικὴν «Ἀγγλίαν 119δ», φόδομ ἀπὸ δῶν Φιλαδελφίας 115)—, μὲ 140 λίρας δέμητρας καὶ 45 λίρας διὰ Dispachet, ἐλαύθερον ἐκφορωτικῶν, 1—20 Ιουλίου. «ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (παναμ.) ἀπὸ Καράτσι 5800 τ. δῆλος διὰ Ταΐταγκοκ 27 ρουπίας, κανταρέλο 25 Ιουνίου.

«STYLEHURST» (σημαία ἀγγλική) ἐπὶ Νοτίου Αὐστραλίας ἡ Βικτωρίας 8800 τ. σιτηρῶν εἰς χώμα διὰ Καλλάρος 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Ραγγούν 19 ρουπίας, κανταρέλο 30 Ιουνίου.

«GREENEHLURST» (σημαία ἀγγλική) ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀδελαΐδα 45—, φόρτωσις Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐπὶ Γάνδης 4000 τ. λιπασμάτων δι' Ελλάδα 34)—, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἀπὸ Φιλιππίνων 10.000 τόν. παλαιοσδέρμων (535.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Μπουένος Αὔρες κατ' ἀποκοπὴν 112.000 δολ. φίο, κανταρέλο 20 Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ λιμένας ἀνατολικοῦ Καναδᾶ 1150 φόδομς 1200 αἰς δι' Ἀγγλίαν 177δ, φόδομ 1200 στόνταρτς 210)—, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστου.

«ΝΟΡΑΝΤΙΑ» (παναμ.) ἐπὶ Βακελέτης 8400—8800 τόν. ποτάσσης διὰ Φουζάν—Οκινάβων δολ., 13.50, φόρτωσις 11—30 Ιουνίου.

«ΛΕΑΝΔΡΟΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐπὶ Τάιν 8000 τ. γαιανθράκων δι' Αλεξανδρειαν

29—, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗ» (ex «Monkleigh»), σημ. ἀγγλική) ἐπὶ Τάιν 7500—8200 τόν. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες 42δ, φόρτωσις 11—25 Ιουλίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ ἀπὸ λιμένας 3.50, κανταρέλο 9 Ιουλίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Καλκούτας 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Καράτσι 28 ρουπίας, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (παναμαϊκόν) ἐπὶ Γιουγκοσλαβίας 2000 στόνταρτς πριονιστῆς 1200 φόδομ 1900 φόδομ 170)— τὸ φόδομ, φόρτωσις Αὔγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ Σαδόνων 8200 τ. φόρκης εἰς σάκους διὰ Μαλαισίαν 63δ, φόρτωσις 11—28 Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐπὶ Ρόττερνταμ 4500 τ. γαιανθράκων δι' Ἑλλάδος 30—, ἐπὸν δύο λιμένας 31δ, κανταρέλο 20 Ιουλίου.

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» ἐπὶ Βατιλιμόρης 9000 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Κοδέτη κατ' ἀποκοπὴν δολ., 129.000 φίο, κανταρέλο 1 Ιουλίου.

«ΠΗΝΕΙΟΣ» ἐπὶ Χάρηπτον ρέδδος 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείρου δολ. 7.25, φόρτωσις 28—30 Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (ex «Valeirosos») ἐπὶ Κούδας 3200 τ. ζαχάρεως διὰ Τεργέστην δολ., 13.50 γκρέ-τέρμης, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» (παναμ.) ἐπὶ Κούδας 10.000 τ. ζαχάρεως διὰ Κόρραμ Σάχρο 100—, φόρτωσις 12—20 Ιουλίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗΝΑ» (παναμ.) ἐπὶ Κούδας 9500 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιά 70)—, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΕΠΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐπὶ Μόντρεαλ 9000 τ. σιτηρῶν δι' Αμερίσταν δολ., 7, κανταρέλο 25 Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΟΙΚΗ» ἐπὶ Ντόρμπριαν 8500—9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Χέρχη Κόγκ 44)—, φόρτωσις 2—15 Αὔγουστου.

«ΚΕΔΡΟΣ» (σημαία ἀγγλική) ἐπὶ Βορείου Εἰρηνικοῦ 8200 τόν. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (482.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀγγλίαν 70)— φίο, φόρτωσις 15 Αὔγουστου.

«ΕΙΩΝΝΗΣΗ ΝΟΜΙΚΟΣ» διὰ Βασιλικοῦ Μπαίην 2500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πειραιῶν 19—, ὅμερος φόρτωσις.

«ΜΑΡΓΚΩΝ» (παναμ.) ἐπὶ Κούδας 9000 τ. ζαχάρεως διὰ Κόρραμ Σάχρο 100)—, φόρτωσις 1—25 Ιουλίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐπὶ Αδελαΐδος 8100 τ. κρήθης εἰς σάκους διὰ γαλλικούς λιμένας Μεσσηγίου 80—, φόδομ διὰ Βόρ. Γαλλίαν 82δ, φόρτωσις 7—10 Ιουλίου.

«ΕΚΟΥΑΤΟΡ» (παναμ.) ἐπὶ Νοτίου Ουάλλασσας 6500 τόν. γαιανθράκων διὰ Ντακάρη 24)—, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ ἀπὸ Ντόρμπριαν 9.000 τ. μαγγανίας, 9.000 τ. γαιανθράκων εΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.) ἐπὶ Βίκτωρίας 9.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μόντρεαλ δολ., 5.75 φίον διὰ Σαουντά δολ., 8, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ διὰ Βόρδη 25 Ιουνίου, 6.00 φόρτος 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, μὲ 1 δολ. ἐκφροτικά, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ ἀπὸ Λονδίνου 9.300 τ. ζαχάρεως διὰ Πειραιών Κόλπον 63δ, φόρτωσις 7—15 Ιουλίου.

Χρονοναύλωσεις

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΟΥΝ» (σημ. ἀγγλική) (ex «Empire Moon») 10.775 τόν. δ. w. ουλίων, ἐπαναπαράδοσης εἰς ένα λιμενικής Δυτικής Αφρικῆς.

δοσης εἰς Βόρδη 25 Ιουνίου, 6.00 φόρτος 1.000 τ. φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

«ΕΝΗΡΕΥΣ» 9.500 τ. d. w. (482.230 κ. π. διὰ δέματα) τόμη τοσόρτερ 22δ, παρά-«ΕΝΗΡΕΥΣ» 9.500 τ. d. w. (480.000 κ. π. διὰ δέματα) τόμη τοσόρτερ 21δ, παρά-δοσης εἰς Αγγλίαν 10 Ιουλίου, ἐπαναπαράδοσης εἰς Πειραιών Κόλπον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ADNA» (νορβηγικόν) ἐπὶ Κούδας 8.500 τ. μελάσσης δι' Ελλάδα δολ. 7, φόρ-

τωσις Ιουλίου.

Α. ΚΟΡΦΙΑΤΗΣ & Δ. ΧΑΛΚΙΑΣ

NAYTIKOI PRAKTOREIS

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ

Τηλεγραφική διεύθυνσης «ΧΑΛΚΟ»

Τηλέφωνα 4—22 καὶ 3—74

Established 1800

TERMINAL SHIPPING COMPANY

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agents, Brokers, Stevedores,

Telephone: Plaza 2910

Cables: Terminal

ROGER MARGOSCHES

SHIPPING, CHARTERING, FORWARDING
& INSURANCE AGENT

SALE & PURCHASE BROKER

HEAD OFFICE PIRAEUS TRAVEL OFFICE NEPTUNIA
Yannoulatos Building 27, Akti Miaouli
Telegrams NEPTUNIA Phone: 46-618
P.O.B. 20 Phone: 45-387
Sub Agencies in all the Hellenic Ports

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Καράτσι 26 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3509	έφθ. Αμερικάνικον 23 'Ιουν.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4324	διῆλθε Ντάνινετ Χήντ 24 'Ιουν. έκ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. Αντρόσταν 26 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Λιθόριο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπαπαρέας	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 22 'Ιουν. διά Λός Αντζέλες
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Χάμπτον ρόδι 24 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	διῆλθε Πόρτ Σάτιδ 19 'Ιουν. διά Κάδιξ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναδαριώτης	22	988	άργει Πειραιάς άπό 28 Μαΐου
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	άνεχ. Καματσι 15 'Ιουν. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδιανού» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Σαδόναν 11 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΩΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 21 'Ιουν. διῆλθε Κρίστομπαλ 28 δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Βομβάνη 11 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ	άδ. Λιδανού	44	7176	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 24 'Ιουν.
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιδιανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Γιοκονάμαν 26 'Ιουν. διά Βαγκούβερ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζίς	43	7176	έφθ. Ντουγκούν 20 'Ιουν.
ΑΜΦΙΑΛΟΣ	Άν. Καλλίνικος	22	578	άργει Πειραιάς 30 'Ιουν.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ	«Έλληνικόν Δημόσιον	21	325	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7177	έφθ. Βομβάνη 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άνεχ. Λειδέας 24 'Ιουν. διά Νιούπορτ, έφθ. 28
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Π. Τζανετάτος	92	951	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιστρόθουλος	19	5173	έφθ. Καράτσι 9 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδοή	21	4358	έφθ. Νέαν Υόρκην 14 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Τοκοπίλα 21 'Ιουν. διά Κρίστομπαλ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	εἰς Γιαστάδη 10 'Ιουν.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	έφθ. Καλκούταν 9 'Ιουν. (Είτα Βομβάνη)
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Έμπειρικός	21	4736	άργει Αμπελάκι άπό 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΟ	«Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πέραμα άπό 12 Δεκ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	έφθ. Τοκοπίλα 22 'Ιουν.
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	άνεχ. Μπούκνερ Μπαίν 14 'Ιουν. διά Τακάο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	εἰς Βομβάνη 16 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηρασική» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Μανιλαν 25 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μαστάβαν 21 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	άνεχ. «Άγιον Φραγκίσκον 27 'Ιουν. διά Σηάττη
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Σαγίκον 24 'Ιουν.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	διῆλθεν Αρούμπιτα 13 'Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Άντ. Παπαδάκης	44	7176	έφθ. Νιούπορτ 26 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτής	20	6343	άνεχ. Φουζάν 12 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	εἰς Γδύνιαν 28 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άλταντζίς» Α. Ε.	21	721	άργει Πειραιάς 30 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 25 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Ά. Ε.	13	4044	έφθ. Βίζαγκαπαταμ 27 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Μόντρεαλ 22 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. «Επιφανειάδης	43	776	άνεχ. Ντάρμπατ 21 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδης	43	7176	έφθ. Σανι Ναζαρί 21 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Πειραιάς 22 'Ιουν. διά Κων(η) πολιν—Νέαν Υόρκην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	άνεχ. Χάρτλεπουλ 24 'Ιουν. δι' Αάρχους
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	06	3016	έφθ. Πειραιάς 26 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Κολόμπια 16 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	διῆλθεν Αλγερίον 28 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	«Αίγαίου» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Χάρηρην 26 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 18 'Ιουνίου διά Γαλλίαν
ΔΙΡΦΥΣ	Διαι. Πατέρας	19	5253	άνεχ. Μαρικίον 27 'Ιουν. διά Μομπάσσα
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Πατέρας	43	7176	εἰς Ντουγκούν 4 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιδανοῦ	37	4839	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 21 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΕΒΡΟΣ	Καδίώ Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	άργει Πειραιάς άπό 13 Απρ. επισκευὴ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκιωνα» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. διά Χάρηρην
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Τρίνιντατ 23 'Ιουν. διά Ντώρμπατν
ΕΛΑΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	έφθ. Κουβιτάν 25 'Ιουν.
ΕΛΑΣΗ (έπιδατ.)	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Πειραιάς 30 'Ιουν.
ΕΛΑΣΙΣΑΒΕΤ	'Ιω. Τόγιας	29	1493	εἰς ακτοπλοϊκά δρομοδόγια
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιάς άπό 21 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	«Έλληνηρα» Α. Ε.	16	2081	διῆλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. διά Πειραιάς
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	44	7176	διῆλθε Μπαλμπόσα 16 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Έλληνική Καλλίμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 18 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Έλληνηρα» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Τσάρλεστων 27 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Έλληνηρη» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Έλληνηρη» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΑΠΙΣ	Α. Πρίντεψης	19	1492	άνεχ. Σφάδ 24 'Ιουν. διά Πειραιάς, έφθ. 29
ΕΛΑΠΙΣ	Άντ. Χάλαρης	44	452	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)	'Ιω. Παράσχος κλπ.	43	235	άργει Πειραιάς 30 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	διῆλθε Σουέζ 22 'Ιουν διά Τζέδδαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Π. Σουλανδρή	43	7244	διῆλθε Τρίνιντατ 25 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι'. Χανδρή	43	7177	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουν.
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	19	5627	έφθ. Καλκούταν 23 'Ιουν.
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3551	άνεχ. Καλκούταν 24 'Ιουν. διά Θεσ(ν)νικην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	έφθ. Λουδίνων 28 'Ιουν.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Τρίνιντατ 9 'Ιουν. διά Κέπι Τάουν
ΗΠΕΙΡΟΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Πέπελ
ΗΡΩΝ ΙΙ.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Κων(η) πολιη 26 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν. καὶ Χαδάνιαν 27
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Τράπανι 12 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	«Ελευθερίαδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΘΕΟΚΥΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Πουέρτο Πάντρε 14 'Ιουν. καὶ άνεχ. 23
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έφθ. Οζάκα 14 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ	Ηλ. Χατζηλίας	30	4123	άνεχ. Καλκούταν 24 'Ιουν. διά Καράτσι
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηρασική» Α. Ε.	88	1356	άργει Πειραιάς 30 'Ιουν.

ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. "Αγγελίδης	01	2107	διήλθε Κων) πολιν 21 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 26
ΙΓΟΡ	Λών και Πεζᾶς	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουν. διὰ Λοριάν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. Γκρεντενάμπουθ 26 'Ιουν.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	διήλθε Κολόμπι 20 'Ιουν. διὰ Καλκούταν, ἔφθ. 27
ΙΡΙΣ	Ιω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	εἰς λιμένας Δυτ. Αφρική 10 'Ιουν.
ΙΩ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	44	7176	ἔφθ. Βαγκούβερ 27 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκογ. Γουλανδρῆ	44	7176	ἔφθ. Βασόραν 20 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 27
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἔφθ. Σανλόου 24 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 25
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600	ἀνεχ. Αμβέρσαν 18 'Ιουν. διὰ Κέμι
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	ἔφθ. Λαττάκια 16 'Ιουν.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἀνεχ. Λονδίνον 25 'Ιουν. διὰ Βιπούρι
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	«Χανδρής» Α. Ε.	42	7035	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διὰ Χάρην
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	«Ελλην. Μεσού. Γραμματί	13	4916	ἀναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 2 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. διὰ Χάρην
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἀργεὶ Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	ἔφθ. Βάρναν 13 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	ἀνεχ. Ρουέν 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεχ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	ἀνεχ. Λός Αντέλες 16 'Ιουν. διὰ Ντάρμπταν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	ἀνεχ. Ρας Τανούρα 25 'Ιουν. διὰ Σουέζ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἔφθ. Σεπτέντιον 14 'Ιουν.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	διήλθε Χονολουλού 14 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΟΖΑΝΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	30	255	εἰς κρατικάς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Αδελαΐδα 13 'Ιουν.
ΚΟΝΙΣΤΑ	«Ελληνικόν Δημόσιον	22	269	εἰς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιβ.)	«Ελλην. Μεσού. Γραμματί	11	3874	ἀνεχ. Πειραιά 30 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοστάρος	44	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	εἰς Πουέρτο λά Κρούζ 4 'Ιουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 20 'Ιουν. διὰ Μπαδναγκάρη
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ντουγκούν 1 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Βενετίαν 21 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	ἀργεὶ Πειραιά ἀπό 12 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	διήλθε Κριστομπαλ 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοὶ Κ. Η. Λαιμού	43	7176	ἀνεχ. Ντουγκούν 14 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζᾶς	44	7176	ἔφθ. Νάρβιν 24 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΩΣ	«Εμμ. Καραδία	21	900	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν. Μετωνυμάσθη. ΤΑΣΟΣ .
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7177	
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	4046	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρῆ	20	5401	
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμού	12	4707	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λών καὶ Πεζᾶς	43	7244	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	43	7176	
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	«Εμμ. Βιντιάδη	20	2310	
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθίου	19	5476	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	
ΜΕΜΦΙΣ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	1996	
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κήργ. Λ. Καμπάνη	20	5227	
ΜΙΧΑΗΛ	«Αδάμαστος» Α. Ε.	43	7207	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	
MIX. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ιω. Καρρᾶς	45	7247	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	
ΝΕΔΩΝ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	
ΝΗΡΕΥΣ	Εμμ. Χατζηλιάς	37	5205	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σια	43	7176	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλούκ.-Ι. Καΐρης	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» Α. Ε.	19	5175	
ΞΑΝΘΗ	«Ελληνικόν Δημόσιον	41	674	ἀργεὶ Πειραιά 30 'Ιουν.
ΟΘΩΝ	Φαφαλοίοι καὶ Σια	44	7176	ἀνεχ. Βαγκούβερ 22 'Ιουν. διὰ Λονδίνου
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοτλιοτική	43	7243	ἀνεχ. Ντωρμπάταν 23 'Ιουν. διὰ Εγενόβαν
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουσθος - Εμπειρ.	18	5215	ἔφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν.
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος	45	7176	διήλθε Βιγραλτάρ 22 'Ιουν διὰ Λονδίνου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	διήλθεν Άδεν 22 'Ιουν διὰ Βομβάνη
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	ἔφθ. Τουτικόριν 9 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τρόμη» Ο	18	5525	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	διήλθεν Αζόρας 23 'Ιουν. διὰ Χάρην, ἔφθ. 28
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	ἀνεχ. Νάρβιν 24 'Ιουν. διὰ Γαλλίαν
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	διήλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραδίας	43	7176	θύμανει εἰς Πειραιά 2 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Ιω. Λιδανός	43	7176	ἀνεχ. Σαν Νασάρι 14 'Ιουν. δι' Αμβούργον, ἔφθ. 18
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ν. Νικολαΐδης	21	601	ἔφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 5 'Ιουν.
ΠΑΡΓΑ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διήλθε Βιγραλτάρ 22 'Ιουν διὰ Καρδίφη
ΠΑΤΜΟΣ	Κ. Σκριβάνος καὶ Σία	15	999	ἀνεχ. Χούστον 8 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Σίμου - Δούκας	31	200	διήλθε Βιγραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Δάντσιγκ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	άδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	ἔφθ. Μπάτχρεν 24 'Ιουν. δι' Αρούμπατα
	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διήλθεν Αζόρας 19 'Ιουν. διὰ Αρούμπατα
				έπανετέλευτε Μπάτρου 26 'Ιουν. (διὰ Ντακάρ)
				ἀργεὶ Πειραιά 30 'Ιουν.
				ἀνεχ. Βαγκούβερ 22 'Ιουν. διὰ Λονδίνου
				ἀνεχ. Ντωρμπάταν 23 'Ιουν. διὰ Γενοβάνη
				ἔφθ. Καλκούταρ 25 'Ιουν.
				ἔφθ. Βιγραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Εγενόβαν
				ἔφθ. Μπάτχρεν 24 'Ιουν. διὰ Αρούμπατα
				εἰς Σίδην (Αύστραλιας) 19 'Ιουν.
				ἀνεχ. Μπάτχρεν 24 'Ιουν. διὰ Μπελαδάνη
				ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 23 'Ιουν. διὰ Νάρβικ.
				ἀνεχ. Καρδίφη 21 'Ιουν. διὰ Νάρβικ, ἔφθ. 26
				ἀνεχ. Βικτώρια (Βρ. Κολ.) 25 'Ιουν. διὰ Βαγκούβερ
				ἔφθ. Μονστάρι 19 'Ιουν.
				ἀργεὶ Πειραιά 30 'Ιουν.
				ἀνεχ. Φίλαδελφειαν 22 'Ιουν. διὰ Χάρην
				εἰς ταξίδιον Πειραιῶς - Βεγγάζης
				εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
				ἀνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
				ἔφθ. Βαλτιμόρη 21 'Ιουν.

ΠΕΤΑΛΟΙ		24	5026	εις Βομβάνη ἀπὸ 18 Μαΐου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ		45	3822	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκη 17 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		43	10448	διῆθε Σουέζ 16 'Ιουν. διὰ Κουβάτη, ἔφθ. 26
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		43	10448	ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 18 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		43	4693	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		43	7176	ἔφθ. Βομβάνη 4 'Ιουν. (Είτα Καλκούταν)
ΠΗΝΕΙΟΣ		43	3610	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουν.
ΠΟΠΗ		43	10193	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διὰ Δυτ. Ινδίας
ΠΡΕΝΤΟΝ		96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		06	2088	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν., ἐπισκευὴ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ		16	1765	εἰς 'Αμβέρσαν 27 'Ιουν., ἐπισκευὴ
ΡΟΔΟΠΗ		45	7176	διῆλθε Τρίνινταν 11 'Ιουν. διὰ Μαδαγασκάρην
ΡΟΔΟΣ		44	1923	ἀνεχ. Αλεξανδρειαν 24 'Ιουνίου καὶ Μάλταν 28 διὰ Λονδίνου
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		01	3634	διῆλθεν "Αδεν 24 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
ΣΑΜΟΣ		43	7177	Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		43	7207	ἀνεχ. Ρουέν 14 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΕΡΡΑΙ		21	725	εἰς Ρουέν 25 'Ιουν.
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ		22	4949	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ. 1948
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ		17	4300	ἀργεῖ Τάιν ἀπὸ 17 Φεβρ. 1948
ΣΟΥΝΙΟΝ		43	7244	ἔφθ. Γύνιαν 21 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ		43	2400	ἴδε: «ΜΑΡΙΑ ΛΩ», ὡς μετωνυμάσθη
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		44	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν. ἐπισκευὴ
ΣΤΑΜΟΣ		14	3801	ἀνεχ. Ρουέν 24 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΤΑΥΡΟΣ		25	4853	ἔφθ. Βομβάνη 19 'Ιουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		44	7176	ἀνεχ. Ρουέν 19 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		04	646	ἀνεχ. Λόδης "Αντζελές 23 'Ιουν., διὰ Κέιπ Τάουν
ΣΤΡΥΜΩΝ		19	5250	ἔφθ. Ιμμιγχαμ 25 'Ιουν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		43	7244	ἔφθ. Καράτας 23 'Ιουν.
ΣΥΡΟΣ		43	7176	ἀνεχ. Λόδης "Αντζελές 7 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
ΤΑΚΗΣ Κ.		20	471	ἔφθ. Μουρόπαν 21 'Ιουν.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		13	4221	Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες
ΤΑΥΓΕΤΟΣ		18	5687	διῆλθε Ντόνερ 24 'Ιουν. διὰ Μεσόγειον
ΤΕΤΗ (ἐπιβ.)		43	1742	ἀνεχ. Κολόμπο 16 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		20	844	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		43	10448	ἔφθ. Βόλον 23 'Ιουν.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		11	3658	ἔφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 26 διὰ Κιουρασάο
ΤΗΝΟΣ		11	1459	ἀνεχ. Βομβάνη 29 'Ιουν. δι' "Άδεν.
ΤΡΙΤΩΝ		44	7207	ἔφθ. Βόλον 25 'Ιουν.
ΤΥΔΡΙΟΣ II		30	4557	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 20 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΥΠΕΡΙΩΝ		43	6732	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΦΛΟΓΑ		05	480	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		21	1783	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΦΛΩΡΙΝΑ		20	985	ἀνεχ. Μπαχρέν 20 'Ιουν. διὰ Σουέζ
ΦΡΑΓΚΙΣ		27	757	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΦΡΕΔ		07	4043	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ		44	7176	ἔφθ. Μπάρρυ 19 'Ιουν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		45	7247	ἔφθ. Ολύμπια (Βορ. Ειρ.) 22 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 25
ΧΑΛΚΗ		45	470	διῆλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διὰ Σαϊγκόν
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ		01	541	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		44	7176	εἰς δρομολόγια Πειραιῶς — Καβάλλας
ΧΙΟΣ		39	5643	ἔφθ. Λορίαν 20 'Ιουν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		12	655	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διὰ Χάβρην
ΧΡΥΣΗ		44	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΨΑΡΑ		45	7247	διῆλθε Βιβρατάρ 13 'Ιουν. διὰ Κούβαν
ΩΚΕΑΝΟΣ		43	6732	ἀργεῖ Αμπελάκι 30 'Ιουν.

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		17	3976	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		43	7160	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν.
ΑΖΟΥΕΡΟ		44	7176	ἔφθ. Ντουγκούν 1 'Ιουν.
Α·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (ἐπιβατ.)		98	1573	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 5 Δεκ. 1947
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		45	7201	ἀνεχ. Σοφρόν 19 'Ιουν. δι' Αμδέρσουαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		19	5869	ἐπόδισεν εἰς Κολόμπο 18 'Ιουν. (διὰ Βομβάνη)
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		18	7717	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΕΑΣ		44	7207	ἀνεχ. Βαγκούβερ 23 'Ιουν. διὰ Καλλάο
ΑΝΝΙΤΣΑ		44	7149	ἀνεχ. Βομβάνη 21 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		44	7165	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 24 'Ιουν.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		14	4046	ἔφθ. Σουέζ 15 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		08	1763	διῆλθε Σουέζ 26 'Ιουν. δι' Ερυθρᾶν
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.		04	4784	διῆλθε Σαίν Κάθριν Πόιντ 25 'Ιουν. ἐκ Δάντσιγκ
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΔΑΙΙΣ		19	5114	ἔφθ. Ιμμιγχαμ 26 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		43	7191	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουν. δι' Αμδούργον
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		42	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)		43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 20 'Ιουν. διὰ Καριπίτο
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ		43	7176	ἔφθ. Ριτέκα 17 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		43	7244	διῆλθε Κριστούπαλ 13 'Ιουν. διὰ Βαγκούβερ
ΑΡΙΩΝ		19	5672	ἔφθ. Αμδούργον 19 'Ιουν.
ΑΡΟΖΑ		22	1979	ἔφθ. Κότκα 23 'Ιουν.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		21	3522	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ		27	17226	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)		21	8206	ἀνεχ. Γλασκώνη 1 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ		43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. διὰ Μακόρις
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·ΙΝΤ		44	7247	ἔφθ. Αλεξανδρέτταν 26 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ		43	7176	διῆλθεν "Άδεν 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ		49	7260	εἰς Ούέστ Χάρτλεπουλ 30 'Ιουνίου, ὑπὸ συμπλιήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		43	7176	ἔφθ. Βομβάνη 1 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		44	7176	ἀνεχ. Σασέππο 1 'Ιουν. διὰ Κονάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ		43	7200	ἔφθ. Βομβάνη 13 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		43	7176	διῆλθεν "Άδεν 12 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΔΟΤ		43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		43	10928	διῆλθε Πόρτ Σάτιδ 19 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		49	10900	ἔφθ. Λάτ. Πάλμας 25 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ		43	7176	ἔφθ. Τουτικόριν 10 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·		43	7176	ἔφθ. Χαδάνην 23 'Ιουν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Βομβάνη 12 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	έφθ. Κόμπε 18 'Ιουν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	4889	άνεχ. Αμδέρσαν 1 'Ιουν. διά Σάντος
ΒΑΤΙ·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	έφθ. Λιμπρεδίλ 5 'Ιουν.
ΒΑΛΕΡΟΖΟ	έτ. «Τριντέντε»	20	2310	Ίδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ», σημαία έλληνική
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7160	έφθ. Ντουγκούν 20 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	άνεχ. Χονολουλού 15 'Ιουν. διά Φαρμόζαν
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Βυρόνα»	05	339	άργει Φάλκεμπεργκ από 14 Νοεμβρ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	έφθ. Χόγκ Κόγκ 16 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λάμα»	49	2370	παραλαμβάνεται είς Σάντερλαντ 5 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κώσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640	είς ταξίδια «Ελλάδος — Αίγαντος
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Βέρα Κρούζ 24 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΓΙΩΡΓΙΕΣ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουσάντε»	13	5125	άργει αβλτιμόρην από 19 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αράουκο»	12	6348	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 15 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Χάρδρην 20 'Ιουν. διά Κορένας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7216	έφθ. Ταμπίκο 26 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Ταμπίκο 21 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Σαχαλίν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Πτέλη Έστε»	22	5490	άργει Πειραιά από 12 'Απρ., επισκευή
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 30 'Ιουν
ΕΚΟΥΑΤΟΡ	έτ. «Άλανθαστρος»	20	5107	έφθ. Κάρδιφ 26 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	είς 'Αλεξανδρέτταν 2 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλαγια»	21	3345	έφθ. Κόκτα 24 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμη. Γιαννουλάστος	28	6252	άργει Μπάρρυ από 20 Δεκ., διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλαγια»	10	1441	έφθ. Μπόστον (Αγγλίας) 25 'Ιουν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	διήλθε Σουέζ 21 'Ιουν. διά Σαϊγκόν
ΕΝΣΦΕΝΝΑΤΑ	έτ. «Ενσενάντο»	44	7207	έφθ. Σαβόναν 23 'Ιουν.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Πόρτ Άλμπεριν 8 'Ιουν.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουν. έκ Μπαρλέττας
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	είς Γκάλδεωτων 20 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Χάιφαν 19 'Ιουν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	έφθ. Λονδίνον 24 'Ιουν.
ZAN	έτ. «Ορινόκος	44	7165	έφθ. Σαίν Ζουάν (Περού) 14 'Ιουν.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτες	43	7191	άνεχ. Κούβαν 11 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	έφθ. Σουέζ 1 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	διήλθεν άνοικτά "Άδεν 14 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει είς Χόλλυ-Λότς 10 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουν. διά Νιουχάφεν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	είς Πουέρτο λά Κρούζ από 24 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	είς Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν.
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. Ατυχίδης	19	5636	έφθ. Ριτζέκα 6 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεντόρ»	43	7176	διήλθε Τρίνινταντ 21 'Ιουν. διά Πόρτ "Άλφερντ
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	22	8432	άνεχ. Μπουενός "Άυρες 14 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	7710	άργει Γενόβαν από 19 Μαρτίου, επισκευή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διήλθε Τρίνινταντ 19 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ-Ρέϋ»	12	3923	έφθ. 'Αρητρόσαν 21 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	είς Νέαν 'Υόρκην από 30 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντανα»	18	480	άργει 'Άμπελάκι από 19 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Θέουταν 10 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	είς Λονδίνον 27 'Ιουν. ύπο παραλαβήν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άνεχ. Γκούλ 25 'Ιουν. διά 'Αμρούγον
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Άλιμπάτρος»	43	892	είς ταξίδια Πειραιώς — Βρυττούν
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	9424	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ., επισκευή
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Χονολουλού 9 'Ιουν. διά Παναμάν
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Άργικος»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 13 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
KNOZA	έτ. «K.N.O.Z.A.»	44	7248	έφθ. 'Οδσόπον 20 'Ιουν. (είτα Χερσόνα)
KNOZAKA	έτ. «K.N.O.Z.A.»	44	7160	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Ιουν.
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	έφθ. Τσιταγκόγι 2 'Ιουν.
ΚΟΡΑ	Π. Γασταριάντος	06	817	είς 'Αλεξανδρειαν 20 'Ιουν.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5758	έφθ. Λισσαβώνα 17 'Ιουν. (διά Πόρτ Τάλμπτο)
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγης»	06	704	είς ταξίδια Πόρτ Σάιδ — Βεγγάζης
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναμακή έταρι.	11	7527	διήλθε Σοες "Αϊλαν 24 'Ιουν. διά Αύστραλιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες άγορασται	45	7146	διήλθε Κρίστομπαλ 12 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΑΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. 'Ατλαντικού	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Φεβρ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Άντόρ»	21	8206	άργει Νέαν 'Υόρκην από 31 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	διήλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διό Βομβάνην
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίων»	44	2883	άνεχ. Τρίνινταν 18 'Ιουν. διά 'Ολλανδ. Γουιάνναν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Καράτσι 22 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΝΤΟΝΝΑ	Π. Φιλινής	42	855	έπωληθε είς ΔΑΝΟΥΣ έφοτολίστας
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Λιθόρνο, έφθ. 26
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Ούλτραμπαρίνα»	43	7160	είς λιμένας 'Ιστανιάν 20 'Ιουν.
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πλούντα»	19	2660	έφθ. Παραμαρίπομπα 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. 'Αμδέρσαν 9 'Ιουν.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Περούδιαν 20 'Ιουν. διά Νέαν Σκωτίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκο»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	έφθ. Καράτσι 8 'Ιουν.
ΜΕΝΤΑΕ	Σ. Γ. Οίκονομιδης	43	771	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουν.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Κάρδιφ 15 'Ιουν.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Θεσ(ν)ικην 10 'Ιουν.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμπάρε»	20	6895	έφθ. Μίδδλεσμπρο 25 'Ιουν.
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	άργει Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Κόμπε 10 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	διήλθε Μπαλμπόσα 22 'Ιουν.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176	έφθ. Βομβάνη 4 'Ιουν.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	έφθ. Μασσαλίαν 23 'Ιουν.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	10474	φθάνει Πειραιά 14 'Ιουλίου έκ Νέας 'Υόρκης
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πλανορίτης»	19	2592	άργει Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 21 'Ιουν. (διά 'Αμδέρσαν)
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Γδύνιαν 17 'Ιουν.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Λά Γκουατρά

ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Γδύνιαν 17 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτ»	44	7207	έφθ. Βαρκελώνην 17 'Ιουν.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άργει Μασσαλίαν ἀπό 19 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάνηγος»	45	7148	έφθ. Βομβάν 23 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Λός Αντζελες 27 'Ιουν.
ΝΤΕΡΝΑ	Τζών Λιβανός	15	5751	άργει 'Αμερέρσαν ἀπό 7 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	5531	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόρο»	44	7244	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 15 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα»	48	10750	άνεχ. Πόρτ Νεσες 2 'Ιουν. διὰ Μιτσιένος "Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ» "Οίλ»	49	18000	εἰς Σπαρρόνιαν Πόλην ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	«Άλεξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Αμερύργον 16 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτ»	19	7031	έφθ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουν.
ΠΑΝ	έτ. «Άμαραλλίς»	20	5595	εἰς Μπλάσθ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Τούρκους
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	άνεχ. Χονολουλού 15 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Άλεξανδρετάν 23 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΗ	έτ. Πανας. - 'Ευροπέα	18	6049	άνεχ. Κούδαν 22 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Πανας. - 'Ευροπέα	19	5555	διῆλθεν 'Άδεν 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλες»	43	7176	έφθ. Τρίνινταν 23 'Ιουν. (διὰ Βραζιλίαν)
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασιφίκ»	44	7212	άνεχ. Κούδαν 28 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΛΑ	έτ. Αγνιθέρα	19	6040	έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εἰς Κούδαν 28 'Ιουν (διὰ Πειραιᾶ)
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναθιέρα»	20	2606	διῆλθε Βερμούδας 11 'Ιουν. διὰ Ρόττεονταμ
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «ΝΤέλ Εστε»	20	6109	άργει Καράτοις ἀπό 17 'Απρ., ἐπισκεψή
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Γένοβαν ἀπό 4 'Απρ., διασκευή
ΠΟΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άνεχ. Μπέλφαστ 20 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλα Πλάτα»	44	7163	διῆλθε Σουέζ 22 'Ιουν. διὰ Βομβάν
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπό 18 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Βομβάν 11 'Ιουν. 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίτο»	19	5055	έφθ. Φρήμαντλ 15 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουν. διὰ Παραμαρίμπο
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Έμπρεσα»	42	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.
ΡΕΝΑ (έπιθατ.)	έτ. «Ρένο»	06	1619	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 Μαΐου
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάλε»	20	5686	έφθ. Βομβάν 9 'Ιουν.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Κωνιόπολιν 24 'Ιουν.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουν. διὰ Παραμαρίμπο
ΡΟΥΛ (παναμ.)	'Ι. Πελέκης	99	1109	έφθ. Άλεξανδρετάν ἀπό 8 'Απριλίου 1948
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5664	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Μαΐου, ἐπισκεψή
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4818	άργει Καλκούταν ἀπό 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Ειδέν 22 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7166	άνεχ. έκ Πόρτ Κενδίγο 12 'Ιουν (διαταγάς)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άργει Μπλάθι μέσα 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άβιας»	20	2606	άνεχ. Κίγκστον 18 'Ιουν διὰ Τρίνινταν
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ Άμερικάνα»	44	7212	διῆλθε Κούδαν 21 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΣΑΡΑΓΙΑ	«Ναϊ. Σούντ. Άμερικ.»	44	7176	άργει Χάβρον ἀπό 3 'Απρ. Ζημίαι
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	άνεχ. Μπάρρο 22 'Ιουν. διὰ Κέμι
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	άνεχ. Τσιτταγκόγκ 20 'Ιουν διὰ Κακινάντα
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	έφθ. Καλλάσ 16 'Ιουν.
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βατόρες»	10	3649	άνεχ. Καλκούταν 16 'Ιουν. διὰ Βαγκκόκ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Λίβερπούλ 9 'Ιουν.
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα Άλτα»	18	2858	έφθ. Παραμαρίμπο 12 'Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	διῆλθε Ντόρε 19 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάϊν»	30	2480	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 'Ιουν.
ΤΕΤΗ (έπιθ.)	έτ. «Κάντια»	43	1742	18ε: «ΤΕΤΗ», σημαία Ελληνική
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άργει Σπέτζιαν ἀπό 20 Φεβρ., ἐπισκεψή
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Γκάλεστων 16 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άϊον»	14	3634	έφθ. Άδεν 23 'Ιουν.
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανελενίκ»	02	10375	άνεχ. Μπουένος Αύρες 19 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Φλωρεντία»	14	7821	άργει Σπέτζιαν ἀπό 10 Φεβρ., ἐπισκεψή
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	έφθ. Λίβερπούλ 25 'Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Κρόφτον 21 'Ιουν. (διὰ Ντώρμπαν)
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμουσκ»	43	7160	έφθ. Μανιλάν 19 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΑΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.

A. E. SHEPPARD & CO: brokers for

STEVEDORING, TOWAGE, STORES & PROVISIONS
TALLYING, WATER, REPAIRS, Etc.

We have correspondents at over 1,000 ports throughout the World, and are free to negotiate with all contractors in the interests of Shipowners.

We are not committed to any contractors & work entirely for Owners.

OWNERS ARE INVITED TO MAKE USE OF OUR EXCLUSIVE SERVICE

Apply to:

A. E. SHEPPARD & CO.
«ETHELBURGA HOUSE»
91-3, BISHOPS GATE, LONDON E.C. 2

Telephone: LONDON Wall 2281.
Cables: AESALPORTS, LONDON

Contractors and/or agents are invited to cooperate by sending us latest information

G. Tollis Pty Ltd.

SHIP CHANDLERS AND PROVIDORES

Fresh Provisions, Deck and Engine Stores

234 Elizabeth St., MELBOURNE, C.I.

Phone Cent. 1390

Cables & Telegrams: "TOLLAD,"

Telephone 2-8829 & 3-1339.
After Hrs. 5-2575 & 4-2656.
P.O. Box 1293.

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

Faros & Co. (Pty.) Ltd.

Ship Chandlers and General Merchants.
Exporters and importers.

90, Sir Lowry Road, Cape Town.

(OPPOSITE EARLY MORNING MARKET).