

# NAYTIKA XPONIKA



15η Αυγούστου 1949

Αρ. Φύλλου 341/100

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 341(100)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1949

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Η ύστατη προσπάθεια

Η ναυτιλιακή ύπόθεσις ήρχισεν έμφανίζουσα τελευταίως σαφείς τάξ ενδείξεις πρωθήσεως ικανοποιητικής. Η άμεσος παρέμβασις του Αμερικανικού παράγοντος έπιτρέπει τάς καλυτέρας τών έπιτριών, ότι όχι μόνο τὸ φορολογικόν, ἀλλὰ καὶ τὰ διοικητικά πράγματα τοῦ Ελληνικού πλοίου θὰ ἀνεύρουν τὴν καλυτέραν δυνατήν λύσιν. Τὸ ζωηρὸν καὶ στοργικὸν συνάμα ενδιαφέρον τοῦ κ. Νιούσιν καὶ τῶν ἐμπειρογνωμόνων τῆς Αμερικανικῆς Αποστολῆς διὰ τὴν Ναυτιλίαν κ. κ. Σήγκαρ καὶ Μπλάκ διεδηλώθη ἡδη κατὰ τὰς μακράς, ἀλλὰ καὶ καρποφόρους εἰς ὅρθας διαπιστώσεις συζητήσεις τῶν τελευταίων ἡμερών μὲ τοὺς ἀρμόδιους κρατικοὺς ἔκπροσώπους καὶ τοὺς δυναμένους ἐγκύρως νὰ διερμηνεύουν τάς ἀπόψεις τῆς Ναυτιλίας.

Καὶ διὰ μὲν τὸ φορολογικόν, μετὰ τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν ἐκ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς Επικρατείας, προετάθησαν λύσεις ἀπὸ τὴν πλήρη κατανόησιν τῆς Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος καὶ ἐν ὅψει τῆς ὁδούτης τῆς κρίσεως, τὴν ὄποιαν ἡδη ἀντιμετωπίζει τὸ φορτηγὸν πλοίον.

Αἱ ὅρθαι ὑποδείξεις τῶν Αμερικανῶν ἀρμόδιων ἀποβλέπουν πράγματα εἰς τὴν ὄριστικὴν ἔκκαθάρισιν τοῦ κακοῦ παρελθόντος, εἰς τὴν ἄρσιν τῶν μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ τῆς Ναυτιλίας προκαταλήψεων. Τείνουν ἀκριβῶς νὰ δημιουργήσουν τὴν ἀτμόσφαιραν τῆς ἀμοιβαίας κατανόησεως καὶ νὰ ἀναπτύξουν τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας, ἵνα, τερματιζομένης τῆς ἀντιδικίας καὶ ἀποκαθισταμένης τῆς ἐμπιστοσύνης, μελετηθῇ ὑπὸ τὴν ἀμεσον τῆς Αμερικανικῆς Αποστολῆς πρωτοβουλίαν, τὸ προσφύεστερον σύστημα φορολογίας τῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ μέλλον, ἀφοῦ αἱ ἐκκρεμότητες διὰ τὰς χρήσεις 1947 καὶ 1948 ἔξοφληθοῦν.

Ἄξιζεν νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ καλὴ πίστις καὶ ἡ ἀγαθὴ διάθεσις τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἔξοδον τῶν φορολογικῶν τῆς ύποχρεώσεων ἀνεγνωρίσθησαν πλήρως ἀπὸ μέρους τῶν Αμερικανῶν, ὅπως ἐπίσης ἡ ἰδιάζουσα, ἡ ἔξαιρετικῶς παλίντροπη θέσις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως διεπιστάθη κατὰ τὰς διεισαχθεῖσας συζητήσεις. Θετικάς ἔχομεν ἐλπίδας, ὅτι αἱ προταθεῖσαι λύσεις θὰ ἀποτελέσουν τὴν ἀφετηρίαν μιᾶς νέας καταστάσεως, ἡτις θὰ ἐπαναφέρῃ τὴν τόσον πρόρριζα κλονισθεῖσαν ἐμπιστοσύνην. Τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου καὶ εἰδικότερον τῆς Ναυτιλίας ὑπαγορεύει τὴν ἀπόδοχην τῶν ὕσων προτείνονται ἀποφασιστικῶν μέτρων.

Οἱ κύκλοι τῆς Αμερικανικῆς Αποστολῆς, τελούντες ἐν ἀπολύτῳ γνώσει τοῦ Ελληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ζωηρῶς ἐπιθυμοῦν καὶ ἐπιδιώκουν τὴν ὄριστικὴν αὐτοῦ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ρύθμισιν. Αποβλέπουν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ Ελληνικού πλοίου, εἰς τὴν διοικητικήν του χειραφέτησιν, εἰς τὴν δικαίαν, τὴν ἐκ τῶν πραγμάτων βεβαιουμένην φορολογικήν ἐπιβάρυνσιν.

Ο κ. Νιούσιν καὶ οἱ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων συνεργάται του θέλουν νὰ δημιουργήσουν τὰς προϋποθέσεις ἔκεινας, αἵτινες θὰ διευκολύνουν τὴν ἐπάνοδον καὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ελληνικῆς κυριότητος σκαφῶν. Εἶναι πρὸς τοῦτο διατεθεῖμένοι νὰ μελετήσουν μὲ ἀπόλυτον τὴν εὐμενὴ διάθεσιν κάθε καλόπιστον ὑπόδειξιν, τείνουσαν νὰ διανοίξῃ τὸν δρόμον πρὸς τὴν ἐπιστροφήν, πρὸς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς ύποθέσεως. Θὰ ἐδέχοντο ἀκόμη νὰ υἱοθετήσουν καὶ νὰ ὑποδείξουν ἀρμόδιως τὴν θεσμοθέτησιν κάθε φορολογικοῦ καὶ διοικητικοῦ μέτρου καὶ κάθε λογικὴν ἔχουσης τὴν βάσιν ἀπαλλαγῆς, ἵνα ἡ ἐπὶ τῶν ξένων

πλοίων ὑψωσις τῆς κυανολεύκου μὴ προκαλέσῃ καὶ τὸν κλονισμὸν τῶν οἰκονομικῶν προϋποθέσεων, (κόστος διαχειρίσεως κλπ.), ὑπὸ τὰς ὥποιας μέχρι τοῦδε ἀνεπτύχθη ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν ἡ τὴν Ονδουριανὴν σημαίαν η ναυτικὴ ἐπιχειρήσης.

Τὴν φορὰν αὐτήν, ἐφόσον δόλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ἐπιδείξουν ἀνάλογον διάθεσιν συνεργασίας καὶ θετικῆς τῶν ζητημάτων ἀντιμετωπίσεως, ζωηρότεραι δημιουργοῦνται αἱ ἐλπίδες διὰ τὴν ἀποκατάστασιν. Νὰ πιστεύσωμεν ὅτι οἱ ισχυρῶς ἀντίθετοι ἀνεμοί, ποὺ ἡρχίσαν ἡδη νὰ καθιστοῦν προβληματικὸν πλέον τὸν δρόμον τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἐνίσχυσουν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν ἀποζώντων ἀπὸ τὴν κίνησίν της τὴν σώτειραν ἀντίδρασιν; Τὸ διαδηλούμενον καὶ πάλιν θερμὸν ἐνδιαφέρον τῆς Αμερικανικῆς Αποστολῆς εἶναι μία καλή, ἡ μόνη εύκαιρια ποὺ μᾶς παρέχεται. Εἰναι ἡ ύστατη προσπάθεια. Πρέπει νὰ ἐπωφεληθῶμεν τῆς παρεμβάσεως τῶν φίλων μας διὰ νὰ περισώσωμεν ὅτι ἀκόμη ὅρθιον ἀπομένει. Βαρείαι θὰ είναι αἱ εὐθύναι δόλων ἔκεινων, ποὺ θὰ τὴν ἀγνοήσουν.

### Διὰ τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας

"Ἐργον, πιστεύομεν, ἔξυπηρετικὸν ἐπιτελούμεν, φέροντες εἰς γνῶσιν τοῦ κ. Μαρινάκη ωρίσμενα ζητήματα τοῦ Υπουργείου του, ἐπὶ τῶν ὅπωιν ἀμφιβάλλομεν ὃν ἐπαρκῶς εἶναι διὰ τῆς ὑπηρεσίας του ἐνημερωμένος.

Τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὴν ἑδίκασιν τῶν ἐκκρεμῶν ὑποθέσεων τῶν ναυαγίων. Κάποτε, πρὸ μηνὸν πολλῶν, ἡ στήλη αὐτὴ ὑποδείξει εἰς τοὺς ἀρμόδιους τὸ καθῆκόν των, ὅπως περαιώσουν, ἐπὶ τέλους, τὰς σχετικὰς με τὰ ναυάγια ἀπὸ μακρού ἐκκρεμούσας ἀνακρίσεις. Χάριν αὐτοῦ τοῦ καλοῦ ὄντος τοῦ Ελληνικῆς ναυτιλίας, εἰς τὴν ἐνήν κυριωτική, οὐρανὸν αὐτῆς τῆς συνεπείας πόδες ὅτι οἱ νόμοι καὶ οἱ κανονισμοὶ κελεύουν, ἐπιστευσαμεν ὅτι θὰ ἐπρεπε τὸ τοχύτερον—μετὰ τόσα ἔτη—νὰ παραπεμφοῦν αἱ ὑπόθεσεις τῶν ναυαγίων, ἐκεῖ ὅπου τὸ πόρισμα τῆς διακρίσεως τῶν υπευθύνων θὰ καθορίζει.

Τότε μᾶς ἔδοθη δι᾽ ὑπευθύνων ὑπουργικῶν ἀνακοινώσεων ἡ ὑπόσχεσις τῆς τοχυτέρας, κατὰ τὸ δυνατόν, διενεργείας τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, ἵνα ἡ ἀκρεμούσα—ὅλαι πλὴν τῆς «Χειμάρρας»—ὑπόθεσις φάσουν μέχρι τῶν Συμβουλίων τῆς ἐκδικάσεως αὐτῶν.

"Ἡ ύπόσχεσις ὅμως ἔκεινη, ὅπως καὶ τόσαι ἀλλαὶ τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων, τὰς ἐντυπώσεις τῆς στιγμῆς μόνον ἀγρέουσαι, ἐμεινεν ἀνεκπλήρωτος. Οὐδὲ ἔναν θημό εκτός συνετέλεσθη διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῆς κακῆς ἐκκρεμότητος, τῆς ἐπιζημίου διὰ τὴν πίστην καὶ τὴν καλὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

"Ἐπανερχόμενοι, λοιποί, εἰς τὰς τότε ὑποθέσεις μας, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι τὸ φοράν αὐτὴν θὰ τύχουν τῆς ἀμέσου προσοχῆς τοῦ κ. Μαρινάκη. Αὐτός, πιστεύομεν, θὰ πρέπει νὰ καλέστη τοὺς μακαρίων ἐπὶ τῶν σωρῶν τῶν φακέλλων τῶν ναυαγίων καθεύδοντας προϊσταμένους καὶ ψισταμένους τὴς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας καὶ νὰ τοὺς διατάξῃ ὅπως ἔντος τακτῶν προθεσμῶν φέρουν πρὸ τῶν προβλεπομένων ἀπὸ τὸν νόμον δικαιοσηρίων τὰς ὑποθέσεις, διὰ τὰς ὥποιας αἱ κυρώσεις πιθανὸν νὰ δικαιούσουνται.

Θὰ ἦταν ἀρκετὰ πειστικὴ διὰ τὸν κ. Μαρινάκην ἡ πληροφορία, ὅτι μεταξὺ τῶν ὑποθέσεων ποὺ ἐκκρεμοῦν, σημειούται περίπτωσις πλοίου-άρχου, ὅστις ἐνῷ δὲν εἶχεν ἀκόμη ἐκκαθαρίσει τὰς εὔθυνας τοῦ εἰς ἐπισμόν πρὸ ἑταῖρων ναυαγίων, ἀντεμπότητον τῶν ἀρχικῶν σκοπῶν της συστάσεως του εἰπιδίωντος διὰ σοδράν προσάρξιν ἀλλού πλοίου, τοῦ διοτίου ἐπέβη μετὰ τὴν ἀπώλειαν του πρωτου. Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ γεγονός καταδεικνύει πόσον ἐπίζημια ἀποδαίνει νὴ οὐσιαστικὴ ἀνυπαρξία κάθε ἐλέγχου, κάθε κυρώσεως εἰς τὰς κατὰ καιρούς συχνά, δυστυχώς, ἀτυχήματα τῶν Ελληνικῶν πλοίων.

Τὸ δεύτερον ζῆτημα καὶ ἐπὶ τοῦ διοίκησης ἡ παρέμβασις τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κρίνεται σωτική τοῦ δημοσίου συμφερόντος, ἀφορά τὸν Οργανισμὸν Ανελκύσεως Ναυαγίων. Πόλεις καὶ διατίστησις ἡ ὑπηρεσίας αὐτή συνεπτήθη, τί μέχρι τοῦδε ἐπετέλεσε καὶ τί οὐσιαστικῶς ἐξημώσεις ἡ πλημμελῆς τῶν ἀρχικῶν σκοπῶν της συστάσεως του εἰπιδίωντος, δὲν πρόκειται νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ καὶ πάλιν. Επαρκῶς, πιστεύομεν, πρὸ μηνῶν, κατεδειξαμεν τὴν ἐπιδειχθεῖσαν νωθρότηταν ἐνεργείας εἰς τὴν ἀνελκύσεως καὶ τῆς ἀξιοποίησεως τῶν ναυαγίων. Εἰς ἀλλας χώρας, τὴν Ἰταλίαν λ. χ., τὴν Γαλλίαν, τὴν Νορβηγίαν καὶ τώρα εἰς τὴν Γερμανίαν, τὰ ναυάγια ἀπετέλεσαν ἀξιολόγον πηγὴν ἐνισχύσεως τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ναυτικοῦ εἰς πλωτὸν οὐλικὸν. Εδῶ οὖτε σκάφη χωρητικότητος ἀναλόγου πρὸς τὸν δύκον τῶν ναυαγίων ἐκέρδισεν ἡ Ναυτιλία μας, οὔτε οὐλικὸν χρήσιμον καὶ ἐφόδια εἰς ποσότητα σημαντική κατωρθώσαμεν ἀπὸ τὸν βυθὸν νὰ ἀνασύρωμεν. "Ο, τι ἐπεπλεεν ἡ ἔκειτο παρὰ τὰς ἀ-



λων σημαίων. Από αύτό το μέγιστον μέρος κρατείται από τὰς παραληπτήριας χώρας υπέρ τῶν ιδικῶν τῶν πλοίων. Καὶ τελικῶς τὰ πενιχρά υπόλοιπα, υπό δόξαντον συναγωνισμῶν εἰς τοὺς ναύλους, κυκλοφοροῦν εἰς τὴν ἐλεύθεραν ἀγοράν. Τὰ διαφιλοθόντων τὰ τόσα καὶ τόσα διαθέσιμα ένειν πλοῖα. Οὐνάμενος νὰ δεχθῇ τὸν εὐθηνότερον ναύλον, αὐτὸς ἔξασφαλίζει καὶ καθὲ κυκλοφοροῦνταν διαταγήν. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἶνε ἀκριβῶν. Οταν δὲ Ἰταλὸς ἐφοπλιστὴς δέχεται τὰ 4 δολλάρια καὶ μὲ αὐτὰ καλύπτῃ τούλαχιστον τὰ ἔξοδά του, ὁ Ἑλλην ζημιῶνει σοθαρά ποσά. Ἀποτέλεσμα ἡ ἔξοδος τῆς ἀγορᾶς τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους, δὲ παροπλίσια.

Τὰ πράγματα εἶνε πολὺ ἄπλα καὶ δὲν χρειάζονται εἰδικάς τινας γνώσεις διὰ νὰ γίνουν από όλους νοητά. Ο προστατευτισμὸς τῶν μεγάλων σημαιῶν καὶ ἡ ἀκρίδεια τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους ἐπιτείνουν τὴν κρίσιν, υποσκάπτουν τὴν ναυτιλίαν μας. Τὰ γεγονότα, ποὺ ραγδαίως τώρα ἐπέρχονται, θὰ πέισουν καὶ τοὺς ἐθελοτιθοῦντας.

Ἀνεφέρθημεν εἰς τὰς συζητήσεις τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Κογκρέσου διὰ νὰ καταδείξωμεν ἐναργεστέρον τὴν δύσκολον ἔξελιξιν τῶν πραγμάτων. Η σημερινὴ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν εἶνε μόνον κρίσις μεταφορῶν. Εἶνε κυρίως ἀπότοκος τοῦ προστατευτισμοῦ. Ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῆς ἀργούσης παγκοσμίου χωρητικότητος, αἵτινες τὰ ἄρχουσιν μετ’ ὅλιγον νὰ δημοσιεύνωνται, δὲ ἀπόδειχθῇ, ὅτι, ἐνῷ τὰ Ἑλληνικά καὶ τὰ Παναμαϊκά ἀδράνια θὰ παροπλίζωνται, τὰ Ἀμερικανικά, τὰ Ἀγγλικά, τὰ Γαλλικά καὶ τὰ Ἰταλικά σκάφη θὰ κινοῦνται εἰσέτι ἐντατικῶς.

### Τὰ δολλάρια

Ο προστατευτισμὸς τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου δὲν ἔχει μόνον ὡς ἀποτέλεσμα τὸν ἀνάποφευκον περιορισμὸν τῆς ἀπασχολησεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς ἔξι Ἀμερικῆς μεταφοράς, τείνει νὰ δημιουργήσῃ καὶ ἔνο ἄλλο σοθαρόν καὶ δυσεπίλυτον ζῆτημα. Τὰ 95 «Λίμπερτο»—3 ἐναυλάγον—καὶ τὰ δύο «C2» φερίλουν ἀκόμη τὸ σεβαστὸν κεράλαιον τῶν 33 ἑκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν δόμησιον. Κατὰ δόσεις δένδασι τοκοχεωλυτικάς θὰ ἔξοφλητῇ τὸ δάνειον αὐτὸν ἐντὸς 14 ἑτῶν. Διερωτώμεθα δῆμος ποὺ θὰ εὐρεθῶν τὰ δολλάρια, ἐρόσον τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τείνει σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐκτοπισθῇ ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου; Τὸ Δυτικὸν Ήμισφαίριον, πλὴν τῶν ἔξι «Ηνωμένων Πολιτειῶν φορτιών, παρέχει καὶ ἄλλη μὲ ναύλους εἰς δολλάρια μεταφορικήν κίνησιν. Δὲν ἡμπορεῖ δῆμος αὐτὴ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἀπασχόλησην τῆς ἀδράνης μὲ μαρτυρίους ναύλους προσφερούμενης τώρα ξένης χωρητικότητος. «Ολοι, ὡς γνωτόν, τὸ δολλάριον ἀναζητοῦν...

Κάθε Ἑλληνικὸν «Λίμπερτο» χρειάζεται ἀπαραιτήτως ἓνα ποσόν γύρω τῶν ἔδυο μίκραν χιλιάδων δολλαρίων ἐπησίως, διὰ τὰς δόσεις τοῦ δανεισμού καὶ τὰ ἀσφαλίστρα τοῦ σκάφους.

Τὰ δολλάρια αὐτὰ πρέπει διπλοδίηποτε νὰ τὰ ἔξευρη ἡ δαιχείριστις ἔκαστου σκάφους, ἵνα συνεπήσῃ φανῆ εἰς τὰς συμβατικὰς τῆς ὑποχρεώσεως. Ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τριῶν προηγουμένων ἐτῶν δὲ πρέπει ἵσις νὰ ἀπομενή ἔνα ὑπόλοιπον δολλαρίων, ὅπερ καὶ θὰ κληθῇ νὰ καλύψῃ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἀρχῶν τοῦ 1950. Δὲν πιστεύουμεν δῆμος νὰ τὸ διαθέσουν δολλαρίων οἱοὶ οἱ ἐφοπλισταί. Πολλοὶ εἰχον συνάψει δάνεια εἰς δολλάρια κατὰ τὴν πρὸ τοιετίας περίπου ἀγορῶν τῶν σκαφῶν καὶ τὰ ἔξωφλησαν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ κερδοφόρου 1947. «Ἄλλοι εἰς νέας ἀγορὰς κακῶς διεθεαν τὰ τυχὸν περισσεύματα τῆς διαχείρισεως των, ἐνῷ τώρα ἐπίκειται καὶ ἡ ἀπαιτήτη εἰς δολλάρια ἔξοφλησις τῶν φόρων διὰ τὰ ἐπησίων 1947 καὶ 1948, δι’ δῆσας ναύλωσεις ἐκλεισθησαν εἰς Ἀμερικανικὸν νόμισμα.

Τὸ πρόδηλημα συνεπῶς τῶν δολλαρίων θὰ προκύψῃ διπλοδίηποτε ἐντὸς τῶν προσεγγῶν μηνῶν διὰ τὸ Ἑλληνικὸν «Λίμπερτο». Δὲν ἀποκλείεται—καθ’ ἥμας ἐπιβάλλεται—καὶ ἡ σχετικὴ τῶν ἀρμοδιῶν τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς ἐνημέρωσις ἐπὶ τῆς δυσκόλου θέσεως, εἰς τὴν περιήλευτην δῆμο τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος, ἀπὸ τὸν περιορισμὸν τῆς ἀπασχόλησης του εἰς τὸν Ἀμερικανικὴν ἀγοράν,

Δὲν ύπάρχει μέχρι τούδε παράδειγμα διὰ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ἐν τῷ συνόλῳ του ἀθετήσεως τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων του εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν. Τὴν φοράν δῆμος αὐτῆν τὰ πράγματα εἶνε πολὺ δυσκόλωτα. Η κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς ζημιάς πολλὰς ἐπιφέρει δῆμος εἰς τὸ ἀκριβόν Ἑλληνικὸν σκάφος, ἐνῷ τὸ δυαδικόν καθεστῶς τῶν ναύλων, εἰς δολλάρια καὶ λίρας, ζημιάν ἔτι σοθαρωτέρων θὰ προκαλέσῃ εἰς δουσίους διαθέσιν μὲ δάνεια εἰς δολλάρια, χωρὶς νὰ δύνανται νὰ ἐπιτύχουν καὶ ναύλωσεις εἰς δολλάρια.

Αὐτὰ διὰ τοὺς χαμαιζήλους ἀργοσχόλους τῶν Ἀθηνῶν καὶ τοὺς βουλιμῶτας φορτεύνας τοῦ κ. Χέλιμη. Ο δόρμος τῆς ναυτιλίας, ιδιαιτέρως τῆς Ἑλληνικῆς, δὲν ὑπῆρχε ποτὲ εὔκολος. Η ναυτικὴ ἐπιχείρησης ὅρθωτατα θεωρεῖται ὡς κερδοσκοπικὴ περιπέτεια, περικλείουσα διακυμάνσεις πολλάς, ἀπροβλέπουσας καὶ ἀπότομους. Ισως καὶ τώρα—ποτὲ τὸ φοδούμενο—δῆλη αὐτὴ ἡ τοσον θρυλήθεισα καὶ διεγείρασσα τὴν φαντασίαν τῶν ἀφελῶν ὑπόθεσις τῶν «Λίμπερτο» νὰ καταλήξῃ εἰς μίαν ἀπογοήτευσιν...

Τρία κράτη, ἔξι ἔκεινων ποὺ ἡγόρασαν ἐπὶ πιστώσει, ὅπως καὶ ἥμεις,

**PORT OF LIVERPOOL**

**REA LIMITED**  
STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &  
Tramp Owners

‘Αμερικανικὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη, δὲν ἐπλήρωσαν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν ἐπιτροπὴν τὰς τακτικὰς τοκοχεωλυτικὰς τῶν δόσεις τοῦ παρελθόντος Ιουνίου. Η δυσχέρεια ἔξερεσως δολλαρίων προεβλήθη ὡς βάσιμος δικαιολογία.

Οι Ἑλληνες ἀγορασταὶ τῶν «Λίμπερτο», ὅπως διστιστοῦται ἀπὸ τοὺς πρό τινος ἀριθμούς τῆς «Ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς», ὑπῆρχαν οἱ συνεπέστεροι εἰς τὴν ἔξοφλησιν τῶν υποχρεώσεων των.

Αὐτὸς καὶ μόνον τὸ γεγονός, ὅπερ πιστεύουμεν θὰ ἔχῃ ἡδη δεόντως ἐκτιμηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδιούς Αμερικανικούς, μᾶς παρέχει τὸ δικαιωμα νὰ ὑποβάλλωμεν τὸ πικρὸν παρόπανον διὰ τὸν ἐκτοπισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ «Λίμπερτο», ἀπὸ τὰς φορτώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ἐνα ὑπόμνημα ἐμπειριστωμένον πρὸς τὸ Κογκρέσον, τὸν «Ναυτιλιακὸν ἐπιτροπὴν» καὶ τὴν Διοίκησιν τοῦ Προγράμματος θοηθείας, νομίζουμεν, ὅτι δικαιολογημένον ἔτι τῶν πειστάσεων δότε εἰνε. ‘Ας τὸ υποβάλῃ ἡ «Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης, καταδεικνύουσα τὴν ιδιαίσταν, τὴν ἔξαρτεικήν δυσχερῆ θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τῆς μὴ δύναμενης νὰ ἔργασθη, ἐφόσον ὁ προστατευτισμὸς γύρω τῆς μαινεται.

Αὔριον, ἂν ἡ κρίσις ἐνταθῇ καὶ ἡ ἔξευρεσις ναύλων εἰς δολλάριον διὰ τὸ Ἑλληνικὸν «Λίμπερτο» καταστῇ ἀδύνατος, ἰσως νὰ χρειασθῇ κάποια προσωρινὴ ἀναστολὴ τῶν τοκοχεωλυτικῶν του δόσεων. Ἐπίτιμον ἀκόμη εἰς μίαν ἀναζωγόνησιν τῆς ναυλαγορᾶς ἀπὸ τοῦ φινινόπωρου, ὡς τη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία συνεπή, ὅτως παντοτε, εἰς τὰς ὑποχρεώσεις της νὰ φανῇ. Πρέπει ωμὸς νὰ ἀναγνωρισθῇ, ὅτι η καθιερωθεία προστασίας τοῦ ιδιού μας πλήγμα. Εἰνε μία ἀπόδολεπτος διὰ τὸν Ἑλληνικὸν «Λίμπερτο» δύσκολος καταστασίας, ἡ οποία εὐχόμεθα νὰ μη ἔχῃ τὰς θλιβεράς συνεπείας, που ἀπὸ καιρού δῆμο προεδρεύειν.

### Η ἀργούσα χωρητικότης

‘Η κατάρρευσις τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς ἀμεσον είχε τὸν ἀντίκτυπον τῆς καὶ ἐπὶ τῆς φορτηγού ναυτιλίας μας. Ἀρκετά δῆμο ποντοπόρα σκάφη εὑρεθένταν ἀνάλιτα καὶ μὴ δύναμενα νὰ ἔξευρουν ἔργασίαν ἢ νὰ δεχθοῦν τοὺς προσφερομένους ἐπιλημένους ναύλους, ὑπερεώλησαν εἰς παροπλίσμον. Οσα φορτηγά μας εὑρεθήσαν εἰς μεσογειακούς λιμένας, εἰς τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν, ἐπὶ δὲ καὶ τὰς Ἰνδίας, μὲ ἐλλειψιν ἔργασιας, ἐστράφοσαν πρὸ τοὺς τῶν ἀνθυπούς λιμένας διὰ τὸν παροπλισμόν, ἐνῷ ἔτερα σκάφη παραπλίσθησαν εἰς Ἀγγλίαν καὶ Βόρειον Ἀμερικήν.

Εἰς μέτρον διαφοράς Ἐλληνικούς λιμένας, κυρίως δε εἰς Πειραιά καὶ ἔτι τινι μέτρων εἰς Σύρου, Χίου καὶ Οίνουσας, εὐρίσκοντο τὴν 10ην Αύγουστου ἐν παραπλίσμῳ 34 ἐν δλω φορτηγά μας, συνυλικῆς χωρητικοτήτος 106.643 τ. γκρός, κυρός, κατανεμόμενα εἰς τὰς ἀκόλουθους κατηγορίας:

Όκεανοπόρα φορτηγά .....	16 τ. γκρός	70.788
Μεσογειακά φορτηγά .....	15 τ. γκρός	14.638
Δεξαμενόπλοια .....	3 τ. γκρός	21.217

ναυτιλία Σύνολον ..... 34 τ. γκρός 106.643

Δι’ ἑπερα 5 φορτηγά μας, χωρητικότητος 19.080 τ. γκρός, ἐλφθησαν ἡδη συγκεκριμέναι πληροφορία, ὅτι παρωπλίσθησαν εἰς λιμένα τῆς ἀλαδαππής, εἰς τρόπον ὥστε τὰς ἀργίας τελούντα ποντοπόρα φορτηγά μας ἀναβιδάσσονται εἰς 21 χωρητικότητος 89.868 τ. γκρός, ἡ ὅλη δέ ἀργούσα χωρητικότητη τῆς ναυτιλίας μας εἰς 39 σκάφη, 125.643 τ. γκρός. Ἀξίζει νὰ προστεθῇ, ὅτι οι ἀνωτέρω ἀριθμοί δὲν ἀπεικονίζουν πιστώς τὴν πραγματικότητα, διότι μίας εἰκόσας ἀκόμη ὠκεανοπόρων πλοίων μας ἀπὸ τὴν Ανατολήν καὶ τὰς Ἰνδίας, μεταξὺ τῶν ὄποιων καταλέγονται καὶ τέσσαρα πρὸ τοῦ Πειραιᾶ καὶ ἑτέρους εθνικούς λιμένας, πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου.

‘Αν, ὅπως δυστυχῶς προβλέπεται, ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς συνεχισθῇ καὶ τὸν Σεπτεμβρίον τὰ ἡδη ἀποχολημένα ἀκόμη σκάφη καὶ λάδουν καὶ αὐτὰ μὲ τὴν σειράν των τὴν ἀγούσαν πρὸ τὰς ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας. Εκατὸν περίπου φορτηγά, Ἐλληνικά καὶ Παναμαϊκά, ίσικης μας ιδιοκτησίας, θὰ παροπλισθοῦν ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου.

‘Αναλυτικώντερον, τὰ παρωπλισμένα εἰς Πειραιά δεξαμενόπλοια είνε τὰς Ἀργάρων, Θεοδόρων καὶ Εκάτειον Λ. Α.. Τὸ τελευταίον τοῦτο ἐπλευσεν εἰς Πειραιά κενὸν ἐκ Χάρδρης. Τὰ παρωπλισμένα εἴξισται τὰς Ἀργολίδας, 16 ὠκεανοπόρα φορτηγά είνε τὰ κάτωθι: «Ἀργολίκος», «Ελισάβετ», «Καθαρίωτισσα», «Κωνσταντίνος Η.», «Μαργαρίτα», «Μαρία Γ. Κουλουκουντή», «Πίγασος» (Ο.Δ.Ι.Σ.Υ.), «Πρέντον», «Ταξιάρχης», «Τηλέμαχος», «Θύρας ΙΙΙ», «Υπερίων» καὶ «Οκεανός» (Ο.Δ.Ι.Σ.Υ.). Η ἑκ τοῦ παρωπλισμοῦ τῶν ἀνωτέρω φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων τῆς ποντοπόρου καὶ τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας μας ἀνεργίας εἰς τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον είνε ἀρκετά σημαντική, μὲ δυσμενή τὴν προοπτικὴν ἐπανήσεως της κατὰ τὰς προσεχεις ἔβδομαδάς, ὅταν θὰ καταπλεύσουν τὰς αναμενόμενα πρὸ παρωπλισμὸν φορτηγά.

**DAWOOD & CO.**

7, Raffles Quay-SINGAPORE

Cables "LATHIPHIA",  
Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND  
CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

## Παροπλίζονται και τὰ ἀμερικανικά

Άθρως πήρισαν νὰ παροπλίζονται τὰ ιδιωτικῆς ιδιοκτησίας ἀμερικανικά φορτηγά εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Ή πτώσις τῶν ναύλων, συνεπείς καὶ τοῦ ἐνταθέντος συναγωνισμοῦ μεταξὺ αὐτῶν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, διὰ τὴν ἔξασφάλισιν μᾶς ἔργασίας, ἔφθασεν εἰς ἐπίπεδα, ἀτινα θετικὴν ζημίαν 20 περίπου χιλ. δολλαρίων κατά ταξίδιον ἐπιστρεψάν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῶν. Πρὸ δὲ περῶν ἐπλόθησαν διὰ γαιανθράκας ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Βόρειον Γαλλίαν δολλ. 7.15, ητο δολλάριο 5 ἐπὶ ἐλαττον τοῦ ναυλολογίου. Σημειωτέον, ὅτι ἡ παρέμβασις καὶ ἐδὼ τοῦ «Ἐλληνικοῦ ἐπιχειρηματικοῦ διαιμονίου...» ἐπέδρασεν ὅχι ὄλιγον εἰς τὴν πτώσιν τῶν ναύλων καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν προνομιούχων ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ὑπὲρ τῶν ὁποίων ἔχουν διαφυλαχθῆ τὰ 50 % τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Εἰς ἀρκετὰς δεκάδας, ὡς γνωστόν, ἀριθμοῦνται τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημιάσια φορτηγά τὰ ἀντοκντα εἰς ἑταῖρας ἐλληνικῶν συμφέροντων. Συναγωνίζονται μεταξύ τῶν.

Η επιστροφὴ ἐπίσης τῆς πρὸς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιπρόπηγα χρονοναυλωμένων σκαφῶν συνεχίζεται ἀθρόα, χωρὶς τὸ γεγονός τούτο — διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς ληξίων τοῦ πολέμου — νὰ ἐπιδράσῃ εὐνοϊκῶς εἰς τὴν ἀγοράν καὶ νὰ συγκρατήσῃ τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Η Ἑλλειπής φορτώσεων σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων διὰ τὴν Εὐρώπην μὲ πιστώσεις τοῦ σχεδίου, θεωρεῖται ὡς ἡ κυριωτέρα ἀφορμή τῆς σημερινῆς κρίσιμου καταστάσεως, ἔφθοστον δὲ οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοτισταὶ, ἐν ἀναμονῇ καλυτέρων ἡμέρων καὶ ἵνα μὴ ὑποστούν τὸν παροπλισμόν, συναγωνίζονται διὰ τὴν ναύλων τῶν σκαφῶν των, φυσικὸν εἰνε τὰ ἐλληνικά καὶ τὰ παναματικά φορτηγά νὰ μὴ ἔξερισκουν ἔργασίαν, δοσινόθτοτε καὶ ἄν ἐκπέσουν τους ναύλους των.

Τὰ χρονοναυλωμένα ἀμερικανικά πλοια, τὰ ἀπασχολούμενα μὲ μεταφοράς φορτίων εἰς χύμα, ὑπολογίζονται εἰς διακόσια. Ἐκ τούτων τὰ ἐδρούμοντα εἰνε ἔνοικοισαν ἀπὸ τὸν στρατόν, ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπόλοιπων 130 προβλέπεται ἔτι περαιτέρω τὸν μειωθῆ, εὔθυνς ὡς περισσωθῆν τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξίδιο των.

Ο περιορισμὸς τῶν φορτίων τῆς Ε.Ο.Α. ἀνεμένετο ἀπὸ τοὺς παρακολούθουντας τὰς ἔκαστοτε ἀνακοινώσεις τῆς «Διαχειρίσεως» τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Πράγματι, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1948 καὶ ἐπὶ τὴν βάσει τῶν προβλέψεων διὰ τὸ 1949—50, εἶτε διατυπωθῆ ἡ προοπτική, ὅτι θὰ ἔχειαν ὃντα ἀμερικανικά πλοῖα 3.200.000 τ. δ. w. διὰ τὰς πρὸς τὸ ἔξωτερον μεταφοράς κατὰ τὸ 1949 καὶ 1.700.000 τ. δ. w. διὰ τὸ 1950. Διὰ τὸ 1951 ἔξ ἄλλου, δάσει τῶν προβλεπομένων ναυπηγήσεων ἀπὸ τὰς εὐρωπαϊκὰς κώδικας καὶ συνεπείς τῆς αὐδίνους ἐν Εὐρώπῃ παράγωγης σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων, δέδαιον ἔχειροτε, ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν θὰ ἔπαιε νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὰς πρὸς τὴν Εὐρώπην μεταφοράς. Αἱ προβλέψεις αὗται πλήρως ἐπήλθευσαν. Ο ἀμερικανικὸς λ. χ. γαιανθράκας διὰ τὸν Γαλλίαν μεταφέρεται ἐφέτος εἰς μίαν ποσότητα 3 μόνων ἑκατομμυρίων τάνων, ἐναντὶ 12 ἑκατ. τ. τοῦ 1947.

## Ἡ κρίσις τῶν δεξαμενοπλοίων

Ουσὸν ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια, τὸ 1) τοῦ ὑπὸ ἀμερικανικὴν ιδιοκτησίαν στόλου, ἥτοι ὑπὲρ τὰ 100 τάνκερα, εὐρίσκονται ἡδη παρωπλισμένα εἰς διαφόρους ἀμερικανικοὺς λιμένας καὶ ἔχουν ρίψει εἰς τὴν ἀνεργίαν 5000 ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν. Εἰς πρόσφατον ἀνακοινώθη τοῦ τὸ «Ινστιτούτον τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας» ἀναλογεῖ τὰ αἴτια τῆς ἐξαιρετικῆς κρίσιμου ταυτῆς καταστάσεως. Ἡ κρίσις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ὑγρῶν καυσίμων ἀποδίδεται εἰς τὴν ἡπιότητα τῆς παρελθόντος χειμερινῆς περιόδου, εἰς τὴν προϊόντων σημαντικὴν αὔξησιν τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ εἰς τὴν ἀποτυχίαν τῶν προσπαθειῶν, ὅπως τὰ ἀμερικανικὰ δεξαμενόπλοια μετάσχουν εἰς εύρυτέρων κλίμακα εἰς τὰ ἀνάλογα φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Δεδομένου, ὅτι τὰ πλειστα τῶν φορτίων πετρελαίου, τὰ χρηματοδοτούνταν ἀπὸ τὰ κεφάλαια τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, μεταφέροντα ἀπὸ κέντρα παραγωγῆς, εὐρισκόμενα ἑκτός τῶν Ἕνων μένας Πολιτειῶν, δὲν ἤδυναντο τὰ ἀμερικανικά τάνκερα νὰ μετάσχουν αὐτῶν κατὰ τὸ ήμισυ, διότι δὲν προέδεπε τοῦ ὅστικος νόμος τοῦ Κογκρέσου. Παραπονοῦνται, τέλος, οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοτισταὶ, διότι κατὰ τὴν περίοδον τῶν ὑψηλῶν ναύλων (1947—1948) ἡ ἀμερικανικὴ κυβέρνησης περιώρισε τὴν δραστηριότητά των ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων καὶ τοιουτορόπως δὲν παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία εἰς τὰ ἔθνικά πετρελαιοφόρα νὰ σωρεύσουν κέρδη, ὡς συνέδη μὲ τὰ δεξαμενόπλοια.

Ἄς σημειωθῇ ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ Ιουλίου ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς τὰς Ἕνων μένας Πολιτειῶν 55 τάνκερα, 1.465.525 τόνων π. w. Κατὰ τὴν αὐτὴν χρονολογίαν ἡ παγκόσμιος δυναμικὴ τῶν δεξαμενοπλοίων περιελάμβανε σκάφη 24.904.299 π. w. — ἐναντὶ 16.078.000 π. w. τοῦ Ιουλίου 1939 — μὲ τὰς Ἕνων μένας Πολιτειῶν ἔρχομένας πρώτας μὲ 8.550.394 π. w. — «Ἐπονται ἡ Ἀγγλία μὲ 5.819.406 π. w. η Νορδγία μὲ 3.067.871 π. w. καὶ ὁ Παναμᾶς μὲ 2.377.400 π. w.»

## Εἰς τὴν "Υδραν"

Δικαιούνται τῶν θερμοτέρων συγχαρητηρίων ἀπάσης τῆς ναυτιλλομένης Ἐλλάδος, ιδιαιτέρως δὲ καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν, δ. κ. Μαρινάκης, ὅπως αὔριον ἀσφαλῶς θὰ κερδίσῃ οὗτος τὴν εὐγάμοσύνην αὐτῶν τῶν νεαρῶν μαθήτων τοῦ φροντιστηρίου τῆς Καστέλλας, διότι, ἐν μέσῳ τόσων ἀντιδράσεων καὶ τοσων δημιουργημένων χθαμαλῶν συμφερόνων, ἀπεφασίστη τὴν ἐπαναφοράν τῆς Σχολῆς της Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀρχικήν της κοιτίδα, τὴν "Υδραν". Τώρα ἡ Σχολὴ ἀνακτά τὴν θέσιν τῆς εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ κοσμοῦ τῶν ναυτιλλομένων, τώρα παύει πλέον νὰ είνε τὸ φροντιστήριον. Εκεῖ εἰς τὴν "Υδραν" οἱ μαθηταὶ τῆς Σχολῆς γαλουχούμενοι μέσα εἰς τὰς παραδόσεις τῆς θρησκείας τοῦ Εμπορικού μας Ναυτικοῦ, μέσα εἰς τὸ ιστορικὸν περιόδολον τῆς «μικρᾶς Ἀγγλίας», σκληραγωγούμενοι καὶ διαμορφώνοντες ήθος, πρὸ παντός, ἀντάξιον τῆς αποστολῆς των, μαρκάρων τῶν πειρασμῶν τῆς μεγαλοπόλεως, τῆς πινγρᾶς ζωῆς τοῦ καφενείου καὶ τῆς... ἐλευθέρας, τῆς ἐπιπολαίας σπουδῆς τυπικῶν τινων μαθημάτων περὶ κυβερνητικῆς κλπ., βά ποστούν τὴν σκληρά, πλὴν ἀναγκαῖαν, δάσανον διά, μέσου τῆς ὁποίας τὸ "Ἐλληνικὸν πλοίον" θὰ κερδίσῃ τὸν αὐριανὸν κυβερνητήν του.

Τώρα δὴ η στοργή φροντίς, δλων μας ἡ προσοχὴ πρὸς τὴν Σχολὴν στρέφεται. Δὲν ἀρκεῖ ἡ ἐπαναφορά της. Εἰνε ἡ ἀπαρχὴ διὰ τὴν συγκρότησιν ναυτικῆς σχολῆς ἀνταξίας πρὸς τὰς θαλασσινάς μας παραδόσεις.

Ο κ. Μαρινάκης, τοῦ ὅποιον τὸ μέχρι τοῦδε ὑπέρ του ἐμπορικού μας ναυτικοῦ ουπουργική δραστηριότης πρόκειται συνεχίζομενη νὰ δημιουργήσῃ μίαν ἐποχήν, ἀς προσέξῃ ιδιαιτέρως τὴν θεραπείαν καὶ τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῆς σχολῆς. Εἰνε πολλαὶ καὶ μεγάλαι, ἡς ἐπιζητήθη ὅλη ἡ σημαντική καὶ πρὸ παντός τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν ἐπαναφοράν τῆς Σχολῆς Βασιλικὸν Διάταγμα ἐδημοσιεύθη πρὸ τὴν διάσημην την πατέραν τῆς Κυβερνήσεως, την θεραπείαν καὶ τὰς διαπισταγωγήσεως τῶν ναυτιλίων ἀξιωματικῶν μας.

Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν διάσημην την πατέραν τῆς Κυβερνήσεως, την θεραπείαν καὶ τὰς διαπισταγωγήσεως τῶν ναυτιλίων ἀξιωματικῶν μας.

Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν διάσημην την πατέραν τῆς Κυβερνήσεως, την θεραπείαν καὶ τὰς διαπισταγωγήσεως τῶν ναυτιλίων ἀξιωματικῶν μας.

## Ἐν Ἀθήναις τῷ 30ῷ Ιουλίου 1949

## Ἡμεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

Αἱ ναυτεργατικαὶ ἀμερικανικαὶ ὄργανώσεις εἰς ἔντονα διαβήματα πρὸς τὸ Κογκρέσοντας καὶ τὴν Κυβερνήσεων τῆς Οὐασιγκτώνος προβαίνουν, ἀξιούσαι τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμού τῶν εἰσερχομένων εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. Φοδούνται, καὶ πολὺ δικαίως, τὸν ὑπερεπαγγελματισμὸν καὶ τὰς συνεπεία τούτου δυσκαταστάσεις εἰς τὴν ναυτικήν ἐργασίαν.

Εἰς τὴν "Ἀγγλίαν" ἡ ουμοσόνια τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. διάνακτην της προτίθεται εἰς οἰανδήποτε χαλάρωσιν τῆς κρατούσας ηδη αὐτοπρότοτος κατὰ τὰς διπλωμάτας ἀξιωματικῶν τῶν ναυτιλίων ἀξιωματικῶν. «Οἰαδήποτε—τονίζει η "Ομοσπονδία" ἐνέργεια τείνουσα νὰ υποβιάσῃ τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν νέων ἀξιωματικῶν διὰ νὰ διευκολύνῃ τὴν τεχνητὴν αὔξησην τῶν διπλωματούχων, ἀμεσον θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν εἰς τὸ ηθικὸν τῶν ἐν προτερεότητα τοῦ πειρατερόπως παλαιοτέρων στελεχῶν καὶ ἀκόμη μεταξὺ τῶν προσφάτως, ὑπὸ αὐστηρά κριτήρια, ἀνελθόντων εἰς τὴν γενεύσην τοῦ τόπου τοῦ μέλλοντος τοῦ "Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κάθε ἔθνους σεβομένου τὰς παραδόσεις τοῦ καὶ ἐπιδιώκοντος τὴν καλὴν τῆς ναυτιλίας τοῦ ἀνάπτυξην".

Ἐτοι τοῦ σκέπτονται καὶ ἐνέργον αἱ ξέναι ἐπαγγελματικαὶ ὄργανώσεις, προκειμένου, ὅχι μόνον τὰ προσπότους τὰ συμφέροντα τοῦ κλάδου τῶν πληθωρισμῶν, ἀλλὰ καὶ διά ν' ἀποτρέψουν τὴν εἰσόδον εἰς τὸ ἐπιάγγελμα νέων ἡμιμαθῶν, πλημμελῶν κατηρτισμένων. Αὐτὸν λέγεται συνειδήστη τῆς ὑπερτέρας πατριτοτέμνουν. Αὐτὸν δέ τοι πειρατερόπως παλαιοτέρων στελεχῶν καὶ ἀκόμη μεταξὺ τῶν προσφάτως, ὑπὸ αὐστηρά κριτήρια, ἀνελθόντων εἰς τὴν γενεύσην τοῦ τόπου τοῦ μέλλοντος τοῦ "Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κάθε ἔθνους σεβομένου τὰς παραδόσεις τοῦ καὶ ἐπιδιώκοντος τὴν καλὴν τῆς ναυτιλίας τοῦ ἀνάπτυξην".

Ἡμεῖς ἑδῶ παρισταμέθω εἰς τὰς πλέον πειριέργους καταστάσεις. Προϊστάμενος ὡρισμένης ἐπαγγελματικῆς ὄργανώσεως, τεταγμένος, λόγῳ θέσεως, νὰ προσπάτῃ καὶ τὰ γενικώτερα τοῦ "Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ συμφέροντα, ενεφανισθη ὑπεραπολογητῆς τοῦ οἰκτροῦ ἔργου τοῦ φροντιστηρίου τῆς Καστέλλας, ὅπερ ἀκριβῶς τὸν ὑπερεπαγγελματισμὸν καὶ

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR - TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

την πλημμελή κατάρτισιν των αύριαν πλοιάρχων κατειργάζετο.

Πρώτοι οι άξιωματικοί του Ε. Ν. και οι Πλοιαρχοί, δύως καὶ οι συνάδελφοί των Αμερικανοί και Έγγειοι, θά πρέπει να έπιδικουν την άρτιαν των νεοεστρεμένων εἰς τό επάγγελμα διαπαγγήσιν, αὐτοὶ νὰ έπιζητούν την συντασιν των σχολών και αὐτοὶ νὰ έφορεύουν διὰ τὴν καλήν των ναυτικών μορφωτικών ιδρυμάτων λειτουργίαν.

### Τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα

Ἐκλεκτὸς συνεργάτης τῆς «Καθημερινῆς», ὁ κ. Γ. Διαμαντίκος, εἰς ἄρθρον του σχετικοῦ με τὸ σημαντικὸν ἔλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοζυγίου, ὑπόδεικνει τὴν ἀνάγκην συγκεκριμένης, τέλεως ρεαλιστικῆς και ἀποφασιστικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς. Τὴν ἐπάνοδον τῆς ἐμπιστούντης θεωρεῖ ὁ κ. Διαμαντίκος ὡς προϋπόθεσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπὸ τὴν κανολέυκον ἀναπτύξεων.

Ἐναὶ εἰσδῆμα διὰ τὴν ἔθνικην μας οἰκονομίαν γύρω τῶν 40 ἑκατομμυρίων δολαρίων προβλέπει οὗτος δυνατὸν ἀπὸ τὴν κίνησιν μιᾶς καλῶς συγκριτιμένης ναυτιλίας, ἔναντι τῶν 12.5 σημερινῶν και τῶν 20 προπολεμικῶν, σημερινῆς ἀξίας δολαρίων.

Αἱ διαπιστώσεις τοῦ συνεργάτου τῆς «Καθημερινῆς» συμφωνοῦν πρὸς ὅσα ἐπιμόνως αἱ στήλαι αὐταὶ ἀπὸ ἑταῖροις ὑποστηρίζουν. Ἀνέκαθεν ἐπιστέψαμεν ἐν πλήρῃ τῆς πραγματικότητος ἐπιγνωσεῖς, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν τοῦ τόπου μας εἰσόδημον ἡμεροειδῶς μὲν μικράν, ἀδάπτων διὰ τὸ Κράτος, ὅλα συντονισμένην προσπάθειαν, νὰ αὐξηθῇ σημαντικῶς, νὰ φθάσῃ καὶ νὰ ὑπερβῇ τὰ 40 ἑκατομμύρια δολαρίων, ὑπὸ ὄμολας δέδουσις συνθήκης ἐργασίας τῶν πλοίων, ὥχι τὰς σημερινάς.

Εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια Ἀγγλικῶν λιρῶν ἀνῆλθε τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσκομισθὲν κατὸ τὸ 1938 συνάλλαγμα. Επιστήμως ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος ἔβεβαιόθη τὸ ποσὸν αὐτὸν. Τότε ἡ Ναυτιλία μας, παρὰ τὴν πλημμελή τῆς συγκρότησιν, ἐγγύτερά πως, ἀν μὴ ἐγγύτατα, πρὸς τὸν τόπον μας ἐκίνειτο. Κατείχε δέδουσις χωρητικότητα μεγαλυτέρων (1.650.000 τόνων, περίπου), οι ναῦλοι ὅσμα αἰσθητῶς χαμηλότεροι τῶν πρὸ μηνῶν ἀκόμη κρατούντων, οι μισθοί τῶν πληρωμάτων εἰνε τῷρα τετραπλάσιοι τῶν τροπολεμικῶν και αἱ εἰσφοραὶ ἐφοπλιστῶν και ναυτεργατῶν πρὸς τὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, ὅπως καὶ ἡ φορολογία τῶν πλοίων διὰ τὰ ἑταῖρα 1947 καὶ 1948 εἶνε πλέον ἀποδοτικής εἰς δολαρίους και λίρας σημερινάς. Περὶ τὰ 10 ἑκατομμύρια δολαρίων διὰ τὰ δύο ἔτη.

Ἄν συνεπτὸς τὸ εἰσαχθὲν ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν συνάλλαγμα ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1938 εἰς δύο περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν προπολεμικῶν ἡ ὄκτω και πλέον ἑκατομμύρια δολαρίων, τῷρα δὲ ἐπρεπε, ἐφόσον με τὸν αὐτὸν, τὸ προπολεμικὸν ρυθμὸν εἰσκομισθεὶς τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, νὰ εἴχε τούλαχιστον τριπλασιασθῆ, ἀν μὴ τετραπλασιασθῆ, εἰς δολαρίους σημερινῆς ἀξίας. Τούναντίον, εἰς 15 μόλις ἑκατομμύρια δολαρίων ὑπελογίσθη διὰ τὸ 1949) 50 τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συνάλλαγματικὸν ἔσδον. Αὐτὸν τὸ ποσὸν ἔδηλωθη και εἰς Παρισίους. Ὑπολείπεται, δηλαδή, σημαντικῶς ἡ μεταπολεμικὴ εἰσφορὰ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου και οἱ λόγοι, ἀκετα γνωστοί, δὲν πρόκειται και πάλιν νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν.

Αἱ δυνατότητες, πάντως, τῆς αἰσθητῆς και ἀμέσου ἐπαυξήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ μας εἰς συνάλλαγμα εἰσόδηματος εἰνε πολλαί. Αὐτὸν θὰ πρέπει ιδιαιτέρως νὰ τονίσωμεν. Ωρισμένα λ. χ. μέτρα διοικητικὰ και ἡ συντονισμένη ὀργάνωσις τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου, ἡμπορῶν νὰ διευκολύνουν τὴν συμμετοχὴν και τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς ταὶς ιδίας μας μεταφορὰς και νὰ ἐπιφέρουν αἰσθητὴν οἰκονομίαν εἰς τὰ δαπανώμενα τῷρα τεράστια ποσὰ συναλλαγμάτων διὰ ναῦλους τῶν ἔνων πλοίων. Η οἰκονομία αὐτὴ θὰ φέρση ἀσφαλῶς τὰ δέκα πέντε ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπτούσιως, χωρὶς νὰ συνυπολογισθῇ τὸ ὥχι εὐκαταφόρητον κέρδος ἐκ τῆς συχνῆς προσεγγίσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων μας εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας.

Τὸ κονδύλιον ἐπίσης, τὸ ἀρκετὰ σημαντικὸν (περὶ τὰ 21 ἑκατ. δολαρίων κατὰ τοὺς πλέον συντηρητικοὺς ὑπόλογισμοὺς) τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν μας, τῶν ὑπερτερύντων ἐπὶ Ἑλληνικῶν και Παναμαϊκῶν σκαφῶν, θὰ ἐπρεπε, ἀντὶ νὰ τροφοδοτεῖ τὸ λαθρεμπόριον, νὰ ἀποτελῇ μισθοὶ πρωτίστης ταξέως συνάλλαγματικῶν πηγῆς διὰ τὴν οἰκονομίαν μας. Η Ἰταλία ἔχει κατορθώσει τὰ 70 τοῖς ἑκατόν τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτιλούμενών της νὰ ἐλέγχουνται και νὰ δεδουσιούνται ἀπὸ τὸ κράτος.

Αἱ δαπάναι τῶν πλοίων μας διὰ τὰς ἐπισκευαὶς τῶν εἰνε τὸ τρίτον ἀξιόλογον κονδύλιον, ὅπερ τῷρα δὲ ὀλοκλήρου σχέδον χάνεται. Ἄν τὸ ἕπιμον τὸν ὄσσα εἰς ἐπιθεωρήσεις μόνον ἐξοδεύονται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δημητραίζετο ὑπὲρ τῆς ἑδῶν σιδηροδιοικηνίας, θὰ εἰσηγετο συνάλλαγμα γύρω τῶν δέκα ἑκατομμυρίων δολαρίων κατὰ τοὺς μετριωτέρους, ἀπὸ πολλὰς πηγὰς ἡλεγμένους, ὑπολογισμούς.

**John A. Papadopoulos & Co**  
16 Broad Street—NEW YORK N.Y. U.S.A.

### Γενικαὶ ναυτικαὶ ἐργασίαι

Καθαρισμὸς λεβήτων  
και ὑφάλων χρωματισμοὶ

Παντὸς εἴδους ἐπισκευαὶ

Προμήθειαι ύλικῶν και ἐφοδίων

Τιμαι ἀσυναγώνιστοι

Προσφέρομεν πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ ἀγοράν, πώλησιν, ἀλλαγὴν σημαίας πλοίων.  
Προμηθεύομεν ρυμουλκὰ πάσσης ἵπποδυνάμεως.

Τηλεγρ. PAPADOP

Τηλέφωνον BOwling Green 9-6639

Αἱ δαπάναι, τέλος, τῶν ξένων και τῶν ἡμετέρων πλοίων εἰς τοὺς λιμένας μας, τὰ ἔξοδα συντηρησεως τῶν ἑδῶν ναυτικῶν γραφείων και τῶν ἐφοπλιστῶν ὑπολείπονται και αὐταὶ σημαντικῶν ἔνονται τῶν πρὸ τοῦ πολέμου. Ἡ φυγὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τὸν Πειραιῶν και τὴν Σύρον και ἡ ἐλαχιστὴ κίνησις ναυλώσεων και μεταφορῶν εἰς τὴν Μεσόγειον εἰναι αἱ κύριαι αφορμαὶ.

Θὸ δέχομενον νὰ συνεχίσωμεν ἀπαριθμούντες και ἄλλα λεπτομερειακὰ κονδύλια τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος, ποὺ διαρρέουν ὄντι ἀφονα ἑδῶν νὰ εἰσοκομίζωνται, ἐνισχύοντα τὰς συναλλαγματικὰς τοῦ τόπου μας προσόδους.

Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρομεν ὅλα τὸν ἀνωτέρω διὰ νὰ ὑποδείξωμεν τὰς δυνατότητας, που ἔνεχε ἡ ἐπαύξησις τοῦ ναυτιλιακοῦ μας εἰσόδηματος, διὰ νὰ καταδείξωμεν πόσον μέχρι τοῦ διοίητος ηγονοήσαμεν μίαν ἀπὸ τὰς πλέον παραγωγικὰς δραστηριότητας τῆς φυλῆς μας.

### Τὰ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ Νέα,"

Τὸ «Eaglplay» διὰ πρώτην φορὰ καθερώνει ἀνὰ δεκαπενθήμερον εἰδικὴν στήλην διὰ τὰ «Greek Shipping News». Η πρώτη ἐκ Πειραιῶν ἀνταπόκρισις ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος τῆς 4ης Αὔγουστου. Η Ἐλλειψις μέχρι τούδε ἦτο καταφανής. Η σφίζουσα Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης δὲν ἦτο, σσον δὲ ἐπέτει, γνωστή, εἰς τὸ διεθνές κοινόν. Πολλάκις μαλισταὶ διεστραμένη ἡ και παρεξηγήμενη ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ξένου ναυτικοῦ τύπου ἐνεφανίζετο. Η ἀγαθὴ της πλευρὰ ἦτο ἀγνωστος.

Ο γράφων τὴν στήλην αὐτὴν ἀνέλαβε τὴν παγκοσμίου κύρους Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ περιοδικοῦ ἐπὶ τῶν πρεγμάτων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἔξηπετε τὴν παραδίλην την ιδιαιτέρων.

### Λόγω σημαίας...

Φίλε κ. Διευθυντά,

Νομίζω διτὶ σᾶς παρέω στοιχεῖα χρήσιμα — ἀν και γνωστὰ διυτυχῶς — ἀποστέλλων τὸ ἔσωκλειστον τηλεγράφημα, τὸ ὅποιον ἐλάδομεν πρὸ καιροῦ ἀπὸ τοὺς ἐν Λουδίω ἀντιπροσώπους μας κατὰ τὴν διατραγάματευσιν ναῦλων τινῶν, και παραβέτων, κατωτέρω, ἀπόστασμα τοῦ ἐδομαδίου δελτίου ναῦλων τοῦ Οἴκου Ρίτσαρδσον, εἰς τὸ τεύχος τοῦ δρούσιον, τῆς 5ης Αὔγουστου, μεταξὺ ἄλλων προσφερομένων ναῦλων, ἀναγνώσκομεν και τὸν ἔξης:

«Up to Liberty size (excluding Greek or Panamanian flag) for 1 trip to South Africa (Cape Town-Lourenco Marques range) about Dollars 3.— (try more in Sterling) order expected.

Τὰ περαιτέρω σχόλια περιττέουν, νομίζω δὲ διτὶ ὁ ἀξιότιμος κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας θὰ ἐπρεπε με τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν ἀντικείμενοτη να ἔξετάσῃ τὸ δόλον ζητημά, διὰ νὰ διαπιστώσῃ τὸ ποὺ ὀφείλεται τὸ κατάντημα αὐτὸν τῆς Ναυτιλίας μας.

Μὲ φιλικοὺς χαιρετισμοὺς

Αλ. Ν. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

Δικηγόρος

Υ. Γ.: Τὸ κείμενον τοῦ ἀνωτέρω τηλεγραφήματος ἔχει οὕτω: «ἀποστέλλων τοῦ Νικόλαος» τάμι-τσάρτερ Ιαπωνίας-Ἀλεξανδρείας. Λυπούμεθα, ναῦλωται, λόγω σημαίας, δὲν ἐνδιαφέρονται.

## 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.

## Τά Παναμαϊκά

Η υπόθεσης του άποκλεισμού των Παναμαϊκών πλοίων φαίνεται ότι δεν έκλεισεν άκομη. Επρόκειτο νά συνέλθουν την 29η Ιουλίου εις την Ούασιγκτόνα έκπρόσωποι των διεθνών ναυτεργατικών κύκλων και των έφοτλιστών των παναμαϊκών σκαφών, για μετα των κρατικών αντιπροσώπων του Παναμά συζητήσουν τά τών συνθηκών της ναυτικής έργασίας έπι τών τελούντων ύπό την σημαίαν του Παναμά σκαφών. Κατά σχετικάς έξι Ούασιγκτόνων πληροφορίας, ή συνάντησης αύτη έπραγματοποιήθη την ταχθείσα ήμερηνηνα εις το μέγαρον της Παναμαϊκής πρεσβείας και ύπό τον πρεδρίσαν του πρεσβευτού κ. Βαλαρίνο. Διόδεκος έκπρόσωποι έξι έκαστης πλευράς παρέστησαν, άλλ' η συνεδρίασίς των υπήρξε δραχεία και, ως άνευκρινώθη, ανεδήληθη διά την έπουμένην, δότε και θά έπεζητείτο ή έπειργασία της ήμερησίας διατάξεως διότι μίαν νέαν διάσκεψην μὲ εύρυτέραν άποστολήν, ητος θά συνήρχετο εις την πρωτεύουσαν του Παναμά.

Την έπομένην θμως της πρώτης συνεδρίασεως, άνακοινωθεν της «Διεθνούς Μεταφορών» συνίστα εις τα πέντε έκαστομμέρια μέλη της τών 45 χωρών, αίτινες μετέχουν της έργαστικής ταύτης Οργανώσεως, όπως εις ήμεραν δρισθομένην έφαρμόσουν τό από καιρού σποφασισθέν μπούκοτάς τών 800 Παναμαϊκών πλοίων. Ο πρέδρος των έργατων Μεταφορών και της δελγικής Όμοσποδίας κ. Ο. Μπεκύ εδήλωσε σχετικώς πρός τους δημοσιογράφους εις την Ούασιγκτόνα, ότι διάποκλεισμός των παναμαϊκών σκαφών, δοτις είχεν αναβληθη από της Ιης Μαΐου διά την Ιην Αύγουστου, φαίνεται ηδη νά αποτελή διά την έργατας την μόνην ένεργειαν, προκειμενού νά άποκατασταθη ή επί τών παναμαϊκών σκαφών έργασία εις τα διεθνώς παραδεγμένα έπιπεδα.

«Εξηντάτημασ—είπεν δ. κ. Μπεκύ—δλα τά δυνατά μέσα, ίνα καταληξων εις συμφωνίαν με τους ένδιαιφρομένους έφοτλιστάς και με την παναμαϊκή κυβέρνησην. Τό μπούκοτάς ήμπορευ νά έκσπάτη κατά τών έφοτλιστών από της μιάς στιγμής εις την άλλην. Πάντως, δέν φαίνεται νά έχη καθορισθη ή ήμερα, διότι προβλέπεται ή διαδικασία της έκλογης νέας έκτελεστικής έπιτροπής. Η «Διεθνής των Μεταφορών» όπεφάσισεν θριστικώς τὸν άποκλεισμόν, παρά τὰς προπαθείας της παναμαϊκής κυβέρνησεως, όπας άμβλυνη την δέπτητα, προσπαθείας θμως, αίτινες άπετυχον κατόπι της χρεσιμής συσκέψεως.

Κατά τών δέλγων αντιπρόσωπων, δύο μόνον έφοτλισται ένεφανίσθησαν εις την συνεδρίασιν έκπροσωπούντες 8 μόνον έκ τών 800 παναμαϊκών σκαφών. Οι έργατοι ή αντιπρόσωποι—ώς έδόνισαν εις σχετικήν άνακοινωνίων των έδερησαν την στάσιν τών έφοτλιστών ώς άποδειξην, ότι ούτοι ούδεμίαν διάθεσιν έχουν νά διαπραγματευθούν με τὰς ναυτεργατικάς ργανώσεως, ούτε καὶ νά άποδεχθούν τοὺς δρους της παναμαϊκής κυβέρνησεως, έπιθυμούσης καὶ νά ξέμαλπνη τὰς υφισταμένας διαφοράς μεταξύ ναυτεργατών και έφοτλιστών. Η ίδια άνακοινωσίας προσθέτει, ότι από τού τέρματος τού πολέμου άμερικανοί, άγγλοι, Έλληνες, καθώς και άλλοι έθνικοτήτων έφοτλισταί, μετέφερον 800 και πλέον σκάφη των εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον, διά νά άποφύγουν τὴν έφαρμογὴν τῆς κρατούσης νομοθεσίας έπι τῆς κοινωνικῆς προνοίας, εἰς δλας τὰς μεγάλας ναυτικάς χώρας τού κόσμου και τών διεθνών κανονισμών, δσον αφόρο τους μισθών, τὰς ὥρας έργασίας, τὰς υπερωρίας, την έπανδρωσιν, την άσφαλειαν τῶν ταξιδίων. Η φορολογική τέλος άσυνδοσία θεωρεῖται ώς ένα άπό τὰ κύρια έλατήρια τῆς στροφῆς πρός την παναμαϊκήν.

Ο δέλγος αντιπρόσωπος, έτονός περαιτέρω, διά ιπάρχουν περιπτώσεις πού ένας πτυχιούχος ναύτης δυνατόν νά μισθοδοτήται έπι τού παναμαϊκού πλοίου με 30 δολλάρια μηνιαίων, έναντι τών 233.50 τού άμερικανού ναύτου. Τὰ πλρώματα έπισης τῶν παναμαϊκών σκαφών είνε ολιγά-

ριθμα. Είκοσιν έπτα λόγου χάριν άνδρες δυνατόν νά έπαινδρωσουν ένα πλοίον, έκει διου τού ιπάρχον πρόσλας γνωστάς σημαίας θα έπρεπε νά προσλάθη 45 ή και 50 άνδρας.

Έκπρόσωπος άφ' έτέρου της παναμαϊκής πρεσβείας εις την Ούασιγκτόνα έχαρακτηρίσε τὴν άποφάσιν του μπούκοτάς, ως αίφνιδιαστικήν και πρώωρον. Ή «Διεθνής των Μεταφορών»—είπε—θά έπρεπε νά αναμεινη τὰ πορίσματα τῆς συσταθείσης τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀπό τὸ Διεθνές Γραφείον Έργασίας έπιτροπής, ητος σκοπὸν άκριδῶς είγε νά μελετήσῃ τὸν ισχύοντας επί τῶν παναμαϊκών πλοίων κανονισμούς έργασίας. Οι μισθοί επί τῶν πλοίων τούτων προσέθετον—είναι υψηλότεροι, έναντι οιασθήποτες άλλης σημαίας, έξαιρεται τῆς άμερικανικῆς και τῆς καναδικῆς.

Ἐν τῷ μεταξύ ή καταρτισθείσα ούτο τοῦ Διεθνούς Γραφείου Έργασίας έπιτροπή έρευνης συνήλθε πρὸ ήμερών εις δευτέραν σύσκεψιν ἐν Λονδίνῳ. Ή έπιτροπή έμελέτησεν ωρίσμενας πληροφορίας, τὰς δοποίας ἔλασεν ἐπί τοῦ ἀντικειμένου τῆς έρευνῆς της, ἀπεφάσισε δέ, δπως ἐπισκεφθῇ διάφορα παναμαϊκά σκαφά ναυλοχούντα εἰς αγγλικούς λιμένας. Ή γνωστόν, ή έπιτροπή αύτη άπαρτίζεται από τὸν δέλγον γερουσιαστὴν κ. Χέρμαν Βός ως κρατικὸν έκπρόσωπον, από τὸν ολλανδὸν κ. Φενέμα τῶν έφοπλιστῶν και από τὸν άγγλον έργατικὸν κ. Ντάλγκλις.

## Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ", Α.Ε.

Εις τὴν Ζυρίχην πρὸ ήμερών συνήλθεν ή Διάσκεψις τῶν τακτικῶν γραμμῶν Κόντινεντ Μεσογείου. Ή εἰσδοχὴ τῆς «Ελληνικῆς» εἰς τὸ «πούλ» συνεληπήθη και έγενετο άποδεκτὴ μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 17½ τοὺς ἐκατὸν διά τὰ φορτία Γερμανίας. Ποσοστὸν διά τὰ φορτία Βελγίου και Όλλανδιας δὲν καθωρίσθη εἰσέτι. Τὸ ζητήμα πάντως τῆς δῆλης συγκροτήσεως και οριστικῆς συνέσεως τῆς Διασκέψεως θά ξεδρητῇ από τὴν προσεχῆ έπανεμφάσιν τῆς Γερμανικῆς γραμμῆς Μεσογείου. Τότε θά λυθούν και τὰ ζητήματα τῶν ποσοστῶν έκαστης έταιρίας, καθὼς και ή συμπετοχή και τῆς «Τρανσμαρίν», ητος τώρα τελεί εἰν συναγωνισμῷ μὲ τὴν Διάσκεψιν.

## Τὰ άκτοπλοοῦντα φορτηγά

«Επελύθησαν—λέγουν αἱ σχετικαὶ ἐκ τοῦ Υπουργείου άνακοινώσεις—τὰ πλείστα τῶν ζητημάτων τῶν άκτοπλοοῦντων φορτηγῶν. Θά έπρεπε νά μη είχον δημιουργήθη. Πληρεστέρα κατανόησις από μέρους τῶν κρατικῶν άρμοδιών τῆς εὐεργετικῆς διά τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου άποστολῆς τῶν πλοίων αὐτῶν θά άπετρεπτε τὴν διαταραχὴν τοῦ παροπλισμοῦ και τὴν ἀντιδικίαν μὲ τὰς άπηρεσίας τοῦ Υπουργείου.

Τὰ δηζελοίνητα μικρὰ φορτηγά είνε τὰ πλέον συγχρονισμένα μέσα μεταφορών. Διὰ τὴν διαβούλοπον, τὴν νησιωτικὴν Ελλάδα, αἱ υπηρεσίαι τῶν είνε άπαρτίποτοι. Παρέχουν έργον μεταφορικὸν άξιόλογον, μὲ κόστος πρὸ παντὸς εύθηνόν.

Η αναγώρισις τοῦ γεγονότος αὐτοῦ ιπαγορεύει ώς έπιτακτικὴν τὴν διατηρησις τὸν έκμεταλλεύσει και τὴν άναπτυξιν τοῦ κλάδου αὐτοῦ τῆς άγχιτλοούσθη ναυτιλίας μας.

Φαίνεται, δημως, ότι καὶ ή υπόθεσης αὐτή περιέκλειε τὸ σκάνδαλον, τὰς προτιμήσεις εἰς τὰς φορτωσεις, τὴν προμήθειαν τοῦ μεσάζοντος. Τώρα, χάρις εἰς τὴν συμμετοχήν και έκπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὰς έπιτροπάς ναυλῶσεων, θά προλαμβάνονται οι φαβορίτισμοι και αἱ υποπτοῖ τῶν ναυλῶν έκπτωσεις.

Ο κ. Μαρινάκης, άνομολογεῖται παρ' δλων, έπεδειξε και εἰς τὴν προκειμένη περιπτώσην τὴν άμεριτον ύποστηριξίν του. Εἰς τὴν παρέμβασίν του οφείλεται και ή ρύμησις τοῦ δλου ζητήματος.

# 1938 - 1949



Η ARGO INSURANCE COMPANY LTD. ιδρυθεῖσα τὸν Ιούλιον τοῦ 1938, εἰδικεύεται άνεκαθεν τὴν άσφαλειαν Έλληνικῶν πλοίων.

## ARGO INSURANCE CO. LTD.

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

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

# Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

## ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Εις τὴν ὄλομέλειαν τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ὑπεδήθη πρὸς ἔγκρισιν τὸ ἀνάθεωρθεν πρόγραμμα τοῦ ἔτους 1949)50 διὰ τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου χωρῶν καὶ τὸ εἰς δολλάρια ἴσοζύγιον πληρωμῶν, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὰς μεταφορὰς ἐκάστης χώρας.

Ὄπως τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν τῆς Γραμματείας τῆς Ἐπιτροπῆς, σταθερά ἐπιδιωξὶς τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης εἶναι ἡ ἀποκατάστασις καὶ ὁ συγχρονισμὸς τῆς ναυτιλίας τῶν μετρῶν ὥστε νὰ περιορισθοῦν αἱ «ἀσυνήθεις» δαπάναις αἱ δόηται καταβαλλόμεναι εἰς ἔξον νόμισμα (δολλάρια) διὰ τοὺς ναύλους τῶν ιδίων τῶν μεταφορῶν, ἐκ παραλλήλου δὲ νὰ αὔξηθοῦν τὰ εἰσόδηματα ἐκ τῆς εὑρυτέρας ἀπασχολίσεως τῶν ἔθνων τῶν πλοίων εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν.

Ἀπὸ τοῦ ἔτους 1952)53 ἐπλίζεται νὰ ἐπιτύχουν αἱ μετέχουσαι τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας χώραι, ἵνα καθαρὸν ἐν συνόλῳ ἐνεργητικὸν ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῶν ὑπόλοιπον ἀπὸ τὰς μεταφορῶν τῶν πλοίων τῶν ὑπηρεσίας πρὸς τὰ ἀλλοὶ κράτη 250 περίποτες ἀκατ. δολλαρίων, ἐνῷ θὰ ύφισταται ἀκόμη ἵνα μικρὸν παθητικὸν ὑπόλοιπον δολλαρίων εἰς τὸ Ισοζύγιον τῶν σχετικῶν μὲ τὰς μεταφορὰς ἐκ τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου πληρωμῶν.

Ἄπο τῶν μέσων τοῦ 1952, αἱ χώραι τοῦ σχεδίου ὑπολογίζουν, ὅτι ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας τῶν θὰ φθάσῃ εἰς τὰ ἐπίπεδα, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς σχετικούς ἀριθμοὺς διὰ τὰ ἔτη 1938, 1948, 1949 καὶ 1950. Λαμβανομένης ὑπὲρ τῆς συντηρητικῆς προδέλεψεως διὰ τὰ ἐν τῷ μεταξύ μέλλοντα νὰ ἔξελθουν ἀχρηστὰ σκάφη καὶ διὰ τὰ λόγω στατιστικῶν διαγραφόμενα, οἱ συγκεντρώθεντες ὀριθμοὶ διὰ τὴν περίοδον 1949)50 κρίνονται ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν λογικοῖ. Οὕτω ἡ προβλεπομένη συνολικὴ αὐξησης διὰ τὰ μέσα τοῦ 1950 καθορίζεται εἰς 3.7 ἑκατομμ., τῶν, γκρός ἡ 5.2 τόν. d. w. ἔναντι τῶν μέσων τοῦ 1948. Η χωρητικότης τῶν τάνκερς ἐμφανίζεται ἡγιεμένη κατὰ 1.4 ἑκατομμ., τόνν. γκρός ἡ 2.1 τόν. d. w.

Ἡ ποιάτη αὐξησης τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ τονιάζει δὲν θεωρεῖται ὑπερβολική, ιδιαιτέρως δὲ ἡ διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπολοίων δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν διαγραφομένην διεύρυνσην τῆς παγκοσμίου καταστατικοῦ τῶν πετρελαϊκῶν. Οσον ἀφορᾷ τὰ σκάφη ἔρηροι φορτίου καὶ τὰ ἐπιβατηγά ή δύναμις τῶν, εἰς τὰ μέσα τοῦ 1952, θὰ είναι ἀκόμη κατωτέρω κατὰ 15 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τῆς προπολεμικῆς.

Ίδιον πῶς καθορίζονται οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ εἰς ἑκατομμύρια τόννων:

	1938	1948	1949	1950	1952
τ.γκρ. τ.δ.ω					
Φορτηγά -					
πιβατηγά	32.8	43.6	24.7	32.9	26.0
Τάνκερς	6.9	10.4	7.4	11.1	8.0
Σύνολον	39.7	54.0	32.1	44.0	34.0
					46.8
					35.8
					49.2
					38.6
					52.4

\*\*\*

Ως ἀποτέλεσμα τῆς οὕτω ἐπερχομένης αὐξῆσεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς χωρητικότητος προβλέπεται ὁ περιορισμὸς τῶν ἀλλειμάτων τοῦ ισοζύγιου τῶν πληρωμῶν εἰς δαπάνας μεταφορῶν (shirring) τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου καθ' ὅλον τὸν κόσμον καὶ δι' ὅλα τὰ νομίσματα (ὑπολογίζονται εἰς δολλάρια) ἀπὸ 333 ἑκατομμ. δολλ., ἔξαιρουμενης τῆς Διζωνίας διὰ τὸ 1947 καὶ ἀπὸ ὅλης ὑπολογίζομενα 164 ἑκατομμ. διὰ τὸ 1948-49, εἰς 90 ἑκατομμ. δολλ., περιλαμβανομένης τῆς Διζωνίας διὰ τὸ 1949)50 καὶ εἰς 10 μόνον διὰ τὸ 1949)50. Εάν δὲ ἔξειρεθοῦν 105 ἑκατομμ. δολλ., εἰς δισ. ὑπολογίζονται οἱ ναύλοι τῆς Διζωνίας διὰ τὸ 1949)50, τὸ ἀλλειμάτων μεταδιάλλεται εἰς πλεόνασμα 95 ἑκατομμ. δολλαρίων ἔναντι τοῦ δεσμαθέντος ἀλλειμάτων 121 ἑκατομμ. δολλ. διὰ τὸ 1948.

Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ προβλεπόμενα ἀπὸ ὅλον τὸν κόσμον, πλὴν τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου, καὶ εἰς δόλα τὰ νομίσματα εἰσδημάτων τῶν Εὐρωπαϊκῶν πλοίων. Ιδιαιτέρως δῆμος καὶ μὲν τὸν ζῶνταν τοῦ δολλαρίου ἔνα ἀλλειμμα 380 ἑκατομμ. δολλ. διὰ τὸ 1949)50 θὰ ύφισταται (υποχρεωτική συμμετοχή) Ἀμερικανικού πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου).

Τρεῖς είναι οἱ κύριοι παράγοντες, οἵτινες ἐπέδρασαν εἰς τὸ ὡς ἄνω ὑπολογίζομενον ἀλλειμμα εἰς δολλάρια καὶ χρυσὸν (380 ἑκατομμύρια) τοῦ ισοζύγιου τῶν πληρωμῶν ναύλων μὲ τὴν περιφέρειαν τοῦ δολλαρίου: α') 'Η ἐπιβληθεῖσα ὑπόχρεωσις διὰ τὸ νόμον τοῦ σχεδίου διὰ τὴν μεταφορῶν τὸν 50 ἑκατοστῶν τῶν φορτίων τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἐπὶ Ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ μὲν ναύλοις ειδικῶν διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ὑψηλά καθορίζομενος. Τὰ σκάφη τούναντίον τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν θὰ ἀπολαμβάνουν ναύλων χαμηλοτέρων, ἐλευθέρως προσφερόμενων εἰς τὴν ναυλαγοράν. β') 'Η αὐξησης τῶν εἰς δολλάρια δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου, λόγω καὶ τῆς ὀσμήρειας αἰδανομένης χωρητικότητος τῶν Εὐρωπαϊκῶν ἐμπορικῶν στόλων καὶ γ'. Ο περιορισμὸς τῶν εἴς Ἀμερικῆς εἰς χύμα φορτίων, λόγω τῆς μετριωτέρας κινησίας τῶν χαρακτηριζομένων ὡς «ἄνωμάλων» φορτώσεων γαστινθράκων καὶ τινῶν ἀλλών πρώτων ύλων. Πράγματι τὰ φορτία τῶν γαστινθράκων εἴς Ήνωμ. Πολιτειῶν ἀπὸ 16 ἑκατομμ. τόνων διὰ τὸ 1948)49 περιορίζονται εἰς 11 ἑκατομμ. διὰ τὸ 1949)50.

\*\*\*

Ἐξαιρετικῶν ἐνδιαφέροντες είναι οἱ κατὰ χώρας παρεχόμενοι ἀριθμοὶ τοῦ ισοζύγιου τῶν ναυτιλιακῶν τῶν εἰσόδημάτων (πληρωμαὶ ναύλων εἰς ἔξον νόμισμα εἰς ἔνα πλοίο διὰ τὰς ίδιας τῶν μεταφορᾶς, ἐξ ἀντιθέτου εἰσπράξεις ναύλων εἰς ἔξον νόμισμα ἀπὸ τὴν ἔθνικὰ ἐκάστης χώρας πλοίο). Καταδεικνύουν τὴν καταβαλλόμενην προσπάθειαν ἀπὸ δόλας τὰς

ναυτικὰς ἐξ ἐπιδόσεως τῶν λαῶν των χώρας, δῆμος ἐπαυξήσουν τὰ ἔσοδα ἐκ τῆς ναυτιλίας τῶν καὶ καλύψουν διὰ αὐτῶν τὴν παθητικότητα τοῦ εἰς δολλαρία ισοζύγιου πληρωμῶν.

Αἱ χώραι, αἱ ἐμφανίζουσαι διὰ τὸ 1949)50 ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἀπὸ τὸ σύνολον τοῦ ναυτιλιακοῦ ισοζύγιου τῶν πληρωμῶν καὶ τῶν εἰσπράξεων τῶν εἰνεῖ:

'Η Αγγλία μὲ 160.2 ἑκατομμ. δολλαρίων, ἡ Νορβηγία μὲ 49.9 ἑκατομμύρια, ἡ Σουηδία μὲ 28.9 ἑκατομμ., ἡ Δανία μὲ 10.1 ἑκατομμ., ἡ Ολλανδία μὲ 11 ἑκατομμ. (προσωρινὸς ὑπολογισμός), ἡ πόλις τῆς Τεργεστῆς μὲ 2.2 ἑκατομμ. δολλαρίων. Αναφέρονται χωριστὰ 60 ἑκατομμ. δολλαρίων προερχόμενα ἀπὸ τὰ ἔσοδα τῶν Ἀγγλικῶν δεξαμενοπολοίων.

Αἱ χώραι τούναντον αἱ ἐμφανίζουσαι παθητικὸν ὑπόλοιπον ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν τῶν εἰνεῖ: 'Η Γαλλία μὲ 151 ἑκατομμ. δολλαρίων, ἡ Ιταλία μὲ 75.9 ἑκατομμ., ἡ Ἐλλάς ἡ 36.9 ἐκ τοῦ μ. δ. ο. λ. α. π. ω. π. ἡ Τουρκία μὲ 16.4 ἑκατομμ., ἡ Αὐστρία μὲ 19.2 ἑκατομμ., τὸ Βέλγιον μὲ 21.8 ἑκατομμ., ἡ Πορτογαλία μὲ 3.55 ἑκατομμ. καὶ τινες ἄλλαι χώραι μὲ μικρότερα ποσά. Σύνολον πλεονάσματος 93.25 ἑκατομμ. δολλαρίων, ἔξαιρουμενῆς τῆς Διζωνίας (ἔλλειμμα 107 ἑκατομμ.).

## Τὰ συμπεράσματα

Λεπτομερεστέρα βάσανος τῶν ἀριθμῶν τῆς ἐκθέσεως μᾶς ἐπιτρέπει νὰ συναγάγωμεν καὶ ώρισμένα συμπεράσματα, χρήσιμα διὰ τὴν πληρεστέραν ἐπὶ τὸ παγκοσμίου καὶ τοῦ ιδιοκου μας ιδιαιτέρως ναυτιλιακοῦ προβλήματος ἐνημέρωσιν.

Διαπιστώσατο κατ' ἄρχην ἡ σύντονος προσπάθεια τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης διά τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου. Μετὰ μίαν τριετίαν, ἐφόσον δὲ διατεθοῦν αἱ ἀναγκαιόσταται πρώται υἱοὶ καὶ διστάσεις τῶν περιηγητικῶν ναυτικῶν κατὰ χώρας προγραμμάτων, πλήρης προβλέπεται ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις διὰ τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Νορβηγίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Δανίαν καὶ τὴν Σουηδίαν. Διὰ τὴν Ιταλίαν βραδύτερα διαγράφεται ἡ ἀναπλήρωσις τῶν ἐπόνων μεγαλών ζημιῶν, διὰ δὲ τὴν Ἐλλάδα, ἡ ἀποκατάστασις ἡ ποιοτική καὶ ἡ ποσοτική, δὲν εἰναι μόνον καθυστερμένη, ἀλλὰ καὶ καμιμάδεν ἐμφανίζει προσπάθειαν, δικαιολογούσαν τὴν αἰσιόδοξην προβλέψιν καποτοίσιας ἀνασυγκρότησεως. Τὰ ἔκατον «Λίμπερτος», σκάφη δραχύντια καὶ ἀκατάλληλα διὰ τὸ μέλλον, εἰναι τὸ ἀπαντον τῆς Ελληνικῆς μεταπολεμικῆς προσπάθειας.

Χαρακτηριστικὴ ἐπίσης τῶν διαγραφομένων εξελίξεων εἰς τὰ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας είναι ἡ διαπιστώσατος τῆς ἀθρόας ναυπηγησεως δεξαμενοπολοίων καὶ τῆς καθυστερημένης πως ἀναπληρώσεως τῶν εἰς φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά σκαφῶν απώλειών τοῦ πολέμου. Κατὰ τέσσαρα καὶ πλέον ἑκατομμύρια τῶν πλοίων γκρός θὰ ὑπολείπεται ἡ δύναμις τῆς ναυτιλίας τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ χωρῶν, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς διὰ τὰ πάσταρα κατηγορίας, πλὴν τῶν πετρελαιοφόρων, σκαφή.

Καὶ διδ μὲν τὰ ἐπιβατηγά ὅσα οὐ στὸν πλόνον κατασκευεῖ τῶν θεωρεῖται ἀσφαλῆς. Διὰ τὰ φορτηγά δῆμος, τὰ «τράμπτες» εἰδίκωτερον, ἀμφίστολος εἰναι ἡ αὐξησησα εἰς ρυθμὸν ναυπηγησίας τῶν. Τὰ υπερχιλια παρωπολισμένα ἀμερικανικά «Λίμπερτος» θεωρούνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς μία ἀπειλητικὴ πραγματικότητα, περὶ τὰ βασικά τῶν μειονεκτήματα καὶ τὴν περιωρισμένην συναγωνιστικὴν τῶν ικανότητα. Ἐφόσον ἡ τύχη τῶν σκαφῶν αὐτῶν είναι ἀκόμη ἄγνωστα — βά διαλύθων τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς δόξητος ἐν ἐφεδρείᾳ; — ἐφόσον ἐκ τοῦ ἀποδέματος αὐτοῦ τῶν κρατικῶν πλοίων, ἡ ιδιωτικὴ Ἀμερικανικὴ ναυτιλία τῶν τράμπτες δημιουργεῖται, ἐφόσον τὰ προσπάθειαν πέτρας τῶν ισοτοπωνικῶν πλοίων τῶν ιναντηρίων τῆς καθυστερημένης ναυπηγησης δραστηριότητος εἰς τὴν κατασκευήν φορτηγῶν «τράμπτες» μᾶς παρέχει τὴν ἐλπίδα τῆς ἀνέτου πως ἀπασχολήσεως κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπὶ τῶν τόσων καὶ τῶν πολεμικῆς ναυπηγησεως σκαφῶν, τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Δὲν βά πρέπει νὰ ἀγούσται τὸ γεγονός ὅτι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ κατέχουν τώρα ὑπὸ τὴν Ἐλλη-

## HANSEN & TIDEMANN, INC.

### STEAMSHIP AGENTS

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

## GULF - TIDE STEVEDORES, INC.

### CONTRACTING STEVEDORES

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

LONDON AGENTS:

JAMES A. MCLAREN & Co.,

46, Bishopsgate, E.C. 2.

UNITED AGENCIES  
P. PERATICOS - A. HALCOUSSIS  
Yannoulatos Building  
PIRAEUS  
Tel. 42822-41143

Tel. address: NAGOSA

νικήν καὶ τὰς ξένιας σημαίας τὴν μεγαλυτέραν καθ' ὅλον τὸν κόσμον εἰς ὄγκους χωρητικότητα «τράμπτες» σκαφῶν. Εὔνόητον συνεπώς καὶ τὸ ἐνδιαφέρον των διὰ τὴν καθυστέρησιν τῶν νέων ναυπηγήσεων. Ή αἰσιόδεξις πρόβλεψις περὶ κάποιας, σχετικῆς πάντων, σταθερότητος εἰς τὰς τιμάς των πολεμικής ναυπηγήσεως σκαφῶν, δὲν είνει ἀδικαιολόγητος, ἔφοδον δέδικα αἱ Ἡνωμέναι. Πολιτεῖαι κρατήσουν ὑπὸ μονιμον παροπλισμὸν τὸν ὄγκο τῶν «Διμητούς».

Από τους άριθμους ἐπίσης τῆς Ἑκθέσεως διαπιστούνται ότι η ἔξαρτησης από τὸ Ἀμερικανικὸν πλοίον διὰ τὴν διενέργειαν τῶν παγκοσμίων καὶ ιδιαίτερών τῶν Ἐυρώπαικῶν μεταφορῶν θὰ συνεχισθῇ ὑπάρχοντες μέχρι τοῦ 1952. Κατά τὰ τρία αυτὰ ἔτη τοῦ σχεδίου 1949—52 τὸ Ἀμερικανικὸν σκάφος θὰ ἔχῃ υπέρ αὐτῶν τὴν νόμῳ προστασίαν, ήτις καὶ θὰ τὸν ἐπιτρέψῃ τὴν προνομιακὴν εἰς τὰς μεταφορὰς συμμετοχήν. Τὸ εἰς δολλαρίου διαπιστούμενον ἀπό τὴν Ἑκθεσιν Ἐλλείμα τοῦ ἰσζυγίου τῶν ναυτιλιακῶν πληρωμῶν τῆς Ἐυρώπης είναι ἀρκετά ἐνδεικτικὸν τῆς ποιαύτας συμμετοχῆς. Εἰς 30,000 ἑκατομμύρια δολλαρίων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Διάνωνας, ὑπόλογοί εἰσται διὰ τὸ 1949) 50, τὸ Ἐλλείμα αὐτό.

Εύλογος ούμως είναι η άπορια τι προκειται μετά το 1951 νό συμβοή, όταν θα παύση η προστατευτική πρόθλεψις των 50 + 50 ύπερ του Αμερικανικού σφάφους; Ή απ' ευθέας έπιχορησης αύτού θα καταστη μία ανάγκη υποστάσεως. Η έντασις συνεπώς και του ναυτιλιακού άνταγωνισμού καθ' όλον τον κόσμον και τά διέθεσια διά τα ναυτιλίας των μικρών κρατών άποτελέσματα ήμπορούν άπό τούδε νά θεωρηθούν ώς ασφολείς πλέον την προθέλεψιν και ως κριτήριος διοί το όμεσων προσεχές μέλλον. Η διαπίστωσις αύτή θα επρεπεν ειδικώτερον διά την 'Ελληνική ναυτιλιακή υπόθεσιν νά είναι άπο τούδε η άφετηρια των κατεύθυνσεων κατά την διαχείρισιν των ζητημάτων της. Η οικονομία και η άπροσκοπτος δργάνωσης της ξένωτερης διοίσεως του 'Ελληνικού πλοίου είναι τά μονά όπλα, που θα έπιτρεψουν είς αύτού νά σταθή και νά άντιμετωπίσῃ τον σκληρὸν ἄγωνα της ἐπιβίωσεως. Χωρίς τάς προϋποθέσεις αυτάς η 'Ελληνική ναυτιλία άσφυκτική θα ύποστη την πίεσιν των συμπτωγάδων του προστατευτισμού και του άνταγωνισμού των ξένων μεγάλων σπουδών.

Καὶ διὰ να τελειώνωμεν: Οἱ ἀριθμοὶ περὶ τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔωτερικῶν πληθωρῶν τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου, ὅσον ἀφορᾶ την γενιτιλίαν, εἰνε ἄρκετα δηλωτικοὶ τῆς συντονου, τῆς καθολικῆς προσπαθείας δι’ ὅλα τὰ Κράτη, ὅπως ὅχι μόνον ισοσκελίουν τὸν σχετικὸν λογαριασμὸν ἑσδόνων καὶ δαπανῶν εἰς συνόλαγμα, ἀλλὰ καὶ καταστήσουν ἐνέργητικὸν ἥτις μᾶλλον δελτίωσουν τὸ ισοζύγιον αὐτὸν ὑπερ τῆς ἔμικης των οἰκουμενικῶν

Η Αγγλία, αι Σκανδιναϊκοί χώραι και η Ολλανδία τό επιτυχάνουν ήδη από τού άρξαμένου δευτέρου έτους της έφαρμογής τού σχεδίου Μάρσαλ. Η Ελλάς, πως άλλως τε, έπανελημένων έτονισαν, έχει κατ' αναλογία το μεγαλύτερο ποθητικού υπόλοιπον, χωρίς δε να συπολογίσει και τούς ναύλους τών έξαγωγών της. Αύτοι δεν αναφέρονται καν είς τα σχετικά κονδύλια. Φόμη διενεργείται η πώλησις των προϊόντων μας.

Εις τὸν γενικὸν λογαριασμὸν τοῦ ἰσοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας μας περιλαμβάνεται ἐγκριθὲν ἀρμοδίως καὶ τὸ κονδύλιον τῶν 15 ἑκατομμ. δολαρίων ὡς ἐσδόθων εἰς συναλλαγματικό τὴν θεικήν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Είναι ἀλάχιστον. Εἰς τὴν ἀγ্তίθετον πλευρά τῶν πληρωμῶν ἔχουμεν τὸ κονδύλιον τῶν 52 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ὡς πρόοδεψιν διαπάνης διὰ ναύλους τῶν εἰσαγωγῶν μας. Ἐσδοθεύμεν 15 καὶ ἔξοδεύμεν εἰς ναύλους 52. "Ἐλλείμμα 37 ἑκατομμ. δολαρίων.

Είναι μεγάλη καὶ ἀδικαιολόγητος — τὸ τούνιζομεν ιδιαιτέρως — ἡ ἐπιθάρυνσις αὐτὴ τῆς οἰκονομίας μας. Μία συντονισμένη προσπάθεια λουσού ποσού τῶν 52 ἑκ. δολλαρίων. 'Η ίσοσκέλιστος τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ισοδήματος καὶ εἴ παραλλήλου τὴν μείσων τοῦ δαπανώμενού εἰς ναύλους ποσού τῶν 52 ἑκ. δολλαρίων. 'Η ίσοσκέλιστος τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ισοζυγίου είναι ἀπολύτως ἔφικτή, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται ἐν συνεχείᾳ, μὲ τὴν καλυτέαν συν τὸ χρονοῦ συγκρότηση τῆς Ναυτιλίας μας, καὶ τὸ περίσσευμα. Τὸ κέρδος ἀπὸ τὴν προσπάθειαν είναι ἔξοφαλμον. Θά ἔπρεπε νὰ εἶχε διαγείρη αὐτὴ ἀμέριστον τὸ Κρατικὸν ὑδισφέρον. Εἴναι ὅμως τόση ἡ ὄγνοια τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων ἀπὸ τούτου ἐδῶ ἀρμοδίους καὶ τοὺς πολυπράγμονας οἰκονομολόγους, ὥστε πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἀν οἱ ἀριθμοί, οἱ ἐπίσημοι πλέον, τῆς ἔκθεσεως τῶν Παιοσίων, θά προκαλέσουν τὴν συζήτησιν ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτων, αὐτῶν που θὰ καθίστων ἐφίκτην διὰ τὴν Ἑλλάδα, τὴν κοινὴν δι' ὅλα τὰ ἄλλα Κράτη ἐπιδίωκτιν τῆς βελτιώσεως τοῦ ισοζυγίου τῶν ναυτιλιακῶν πλοίων.

οιωνίν της οελτιδωσών του ισορρούν των ναυτιλικών πλημμυρών.  
Τό τελευταίον αυτό ζήτημα ἀπό έτους ήδη ἀποτελεῖ θέμα ιδιαίτερας δι', ήμάς ἀπασχολήσεως. Ἐπιμένομεν, διοτι πιστεύομεν εἰς τὴν δινα-  
τοτητὸν τῆς ἐπιτυχίας. Κάποτε καὶ τὸ Κράτος θάνατονήθη. Εὐχόμεθα νὰ μην εἴναι ἀνάγκη.

Αύτά είνε τα ίδια συμπεράσματα, τα γενικότερα διά την παγκόσμιον ναυτιλίαν και τα ειδικότερα διά την ιδική μας, συνηγγαμογενές από την έκθεσιν της επιτροπής επί των μεταφορών του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας. Αι' οσους, τους όλιγους δυστυχώς, που πάτεσσον ακούμη είς την Ελληνική ναυτιλιακήν υπόθεσιν, είνε πρωταρχικά άσκετα άνθρωποι.

## Η ΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΕΥΠΟΡΩΝ

Πρότη ή Ναυτιλία άπεδέχθη την εισφοράν των 15 δισεκατομμυρίων δραχμών, πρώτη υπέβαλε, μεταξύ όλων των παραγωγικών τάξεων, τὸν κατάλογον των υποχρέων εἰς τὴν ἐκτάκτων αὐτῆν Φοροδογίαν, πρώτη επί ταύρων πάλιν, μετά τὴν τροποποίησιν τοῦ νόμου, κατήρτισε διὰ τῆς ἀπαγγελματικῆς της ὁργάνωσες και ἀπέτελε, πρὸ ἡμέρων, πρὸς τὸ Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τὸν νέον κατάλογον τῶν εισφορῶν.

‘Η Ναυτιλία ἔπαισεν, ἀπὸ ἕτους καὶ πλέον, νά εἶνε ἐπίχειρισις ὅχι εὐημερούσα, ἀλλὰ καὶ αὐτάρκης. Επανήθεν εἰς τὴν γνώριμον τῶν ισχυρῶν ἀγέλαδων περίοδον, χωρὶς ὅμως νά παυσή καὶ ἐκπληρούσα εἰς τα ἀκέραιον—θά τὸ ἀνόγνωριστη κάποτε καὶ δὲ κ. Χέλμης—τας πρὸς τὴν Πατρίδα ὑποχρεώσεις τῆς.

Θά καταδάλη τὴν φορολογίαν τῶν ἑτῶν 1947 καὶ 1948 εἰς πολλὰ ἐκ-  
απομέρια δολλαρίων ἢ λιρών ἀνερχομένην, θὰ εἰσφέρῃ ἐπίσης ἑκά-  
τασταὶ ἄλλα 15 δισεκατομύρια δραχμών, χωρὶς αὐτὰ νὰ είναι τὰ μόνα.  
Ποιαὶ ἀλλή ἀπὸ τὰς ἔδω δισμοβιώτους ἐπιχειρήσεις εἰσφέρεν ὅσα τὸ  
εἰς τὴν ξένην κινούμενον καὶ ἀπὸ τὴν ζένην, ὅπως ὁ μετανάστης, ἀποκο-  
μίζουν τὰ κέρδη Ἑλληνικοὶ πλοίοι;

Ο καταρτισθείς πάρ' ειδίκης έπιτροπής έξι έφοπλιστών κατάλογος της εισφοράς, τὸν ὥποιον δημοσιεύομεν κατωτέρω, είναι υποχρεωτικός διὰ ταῦ Υπουργείων τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ὡς τοιούτος θὰ ἀποσταλῇ ἀμέως πρὸς δεβαίωσιν καὶ εἰσπραξιν εἰς τοὺς ἀρμοδίους οἰκονομικούς ἔφορους.

## ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΣΑ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

'Αναστάσιον' Αθαν. 40 ἐκαπομένωρια, 'Ανδρεάδης Στρ. τοῦ Γ. 80, Ανδρεάδης Σπυρ. τοῦ θύ. 8, 'Απόδικος Νικ. 20, 'Ανδρεύς Γεώργ. 12, Βασιλείαδης Μιχ. 40, Βάλληνδα Καΐτη τοῦ Πέτρ. 12, Βεργωτής Γεώργ. 250, Βεργωτής Ρόκος 80, Βεργωτής Στ. 20, Βερνίκος Κ. καὶ Ἀλ. τοῦ Ν. 40, Βερνίκος Ἀλέξ. τοῦ Ν. 12, Βογιατζίδης Θραύσι. τοῦ Λ. 40, Βλαστόπουλος Γεώργ. τοῦ Ἀρ. 12, Βλαστόπουλος Κων. τοῦ Ἀρ. 12, Βλαστόπουλος Θεόδωρος τοῦ Ν. 30, Βλαστόπουλος Ἰωάνν. τοῦ Ν. 20, Βλαστόπουλος Φίλιππ. τοῦ Ν. 12, Βλαστόπουλον 'Ολγα τοῦ Ν. 8, Βλαστόπουλος Μαρία (χήρα Στυλιανού) καὶ συγκληρονόμοι 20, Βούλγαρης Νικ. τοῦ Θ. 8, Βούλγαρης Χαράλ. τοῦ Θ. 4, Βρούσης Ἀλέξ. & Σία 8, Γεωργόπουλος Δημ. 80, Γεωργαντής 'Αντ. 20, Γεωργαντής Μιχ. τοῦ Ἀντ. 20, Γεωργαντής Μενέλ. τοῦ Ἀντ. 20, Γεωργηλής Μιχ. τοῦ Γ. 8, Γιανναγας 'Εμρ. τοῦ 'Ιω. 12, Γιανναγας Νικ. τοῦ Μιχ. 12, Γιανναγας Γεώργ. τοῦ 'Ιω. 20, Γούναρης Γιαν. 8, Γκούμας Εύτ. τοῦ 'Ιω. 12, Γκούμας Νικ. τοῦ 'Ιω. 8, Γκούμας Βασ. τοῦ 'Ιω. 8, Γιανουλάτος Γεώργ. τοῦ Ἀντ. 12, Γιανουλάτος Παναγής τοῦ Ἀντ. 20, Γούλανδρης Βασ. τοῦ Ιω. 300, Γούλανδρης Λεων. τοῦ 'Ιω. 200, Γούλανδρης Νικ. τοῦ 'Ιω. 160, Γούλανδρης Ιωανδρής Λεων. τοῦ 'Ιω. 160, Γούλανδρης Ιω. τοῦ Μιχ. 30, Γούλανδρης 'Ιω. τοῦ Πέτρ. 160, Γούλανδρης Νικ. τοῦ Τέτρ. 80, Γούλανδρης Βασίλ. τοῦ Πέτρ. 60, Γούλανδρης Γεώργ. τοῦ Πέτρ. 30, Γούλανδρης Κων. τοῦ Πέτρ. 80, Γούλανδρης Χρυσή τοῦ Πέτρ. 80, οὐλανδρης Ἰωάνν. (άπ) π ΑΝΔΡΙΟΣ 8, Γούλανδρης Δημ. τοῦ 'Ιω. 12, ράτσος Κων. τοῦ Γ. 30, Γράτσος 'Αλκιμος τοῦ Γ. 20, Γράτσος Δημ. τοῦ Γ. 20, Γράτσος Πάνος τοῦ Γ. 20, Γρηγοράκης Θεόδ. 8, Δάμπαστης Δημ. τοῦ 'Ιω. 160, Δρακούλης 'Εκτρ. τοῦ Κ. 60, Δρακούλης Κων. τοῦ Εκτ. 20, Διαμαντόπουλος & Πυλιαρός 8, Ἐλευθεριάδης Βασίλ. 4, Ἐμπειρίκος Μαρῆς Α. 300, Ἐμπειρίκος Μιχαὴλ Α. 200, Ἐμπειρίκος - Κούουθρος Νικ. 120, Ἐμπειρίκος Κων. τοῦ Ἐπαμ. 60, Ἐμπειρίκος Γεώργ. τοῦ Ἐπαμ. 60, Ἐμπειρίκος Ἀλέξ. τοῦ Ἐπαμ. 12, Ἐμπειρίκος Γεώργ. τοῦ Νικ. 12, Ἐμπειρίκος Γεώργ. τοῦ Σταμ. 160, Ἐμπειρίκου Εὐγενία ου Σταμ. 120, Ἐμπειρίκου Νικολάου Σ. κληρονόμοι 80, Ἐμπειρίκος εώρω. τοῦ Ἀρ. 60, Ζαφειροπούλου Εἰρήνη τοῦ 'Ιω. 120, Ἐπιφανείαδης Ωνάσις 120, Εύσταθίου Νικ. τοῦ Μιχ. 120, Ζάννος 'Αγγ. 30, Ἰγγλέσης Ιω. 30, Ἰγγλέσης Σωκρ. 20, Ἰγγλέσης Ηρακλής 20, Ἰγγλέσης Νικ. 8, Καβουνίδης Νικόλ. 4, Κανάρη Αικατερίνη 8, Καραβίας 'Εμρ. 8, Κασουλάκος Εύαγγ. 8, Κυριακάκος Κων. 4, Καλλιμανόπουλος Περικλ. τοῦ ιρ. 300, Καμπάνη Μήνα τοῦ Λεων. 40, Καμπάνης Γεώργ. τοῦ Λεων. 80, Καμπάνης Ζαννής τοῦ Λεων. 80, Καμπάνης Ευστρ. τοῦ Ζ. 7, Καίρης 'Ι-δηνόντς 20, Καλάφατης Γεώργ. τοῦ Κ. 8, Καρράς 'Ιω. τοῦ Κ. 70, Καρράς Μιχ. τοῦ 'Ιω. 200, Καραβίας 'Ανδρ. τοῦ Γ. 20, Καραβίας 'Ιω. τοῦ Μ. 20, Καρέλλας Λεων. 12, Καλλίνικος 'Αναστ. τοῦ Δ. 12, Καλλίνικος 'Αστάσιος τοῦ Θ. 20, Καλλίνικος Γεώργ. τοῦ Π. 12, Κεράνης Λεων. τοῦ Ιω. 8, Κουνδύλης Νικόλ. τοῦ Λεων. 40, Κουνδύλης Δημ. τοῦ Λεων. 40, Κοσμέτος 'Ιω. 20, Κιρτάτη Ασημίνια 12, Κουλουκουντής 'Εμρ. τοῦ 'Η. 100, Κουλουκουντής Νικόλ. τοῦ 'Η. 120, Κουλουκουντής Γεώργ. τοῦ 'Η. 100, Κουλουκουντής Μιχ. τοῦ 'Ηλ. 200, Κουλουκουντής 'Ιω. τοῦ 'Η. 40, Κουλουκουντής Γεώργ. τοῦ Μαρτή 60, Κουλουκουντής 'Ιω. τοῦ Μαρτη. Κουλουθρος 'Ιω. τοῦ 'Αντ. 40, Κουλώρας Αθαν. τοῦ Νικ. 60, Κουάνταρος 'Ιω. τοῦ ΣΤ. 40, Κουμάνταρος Παναγ. τοῦ Σ. 40, Κουμάνταρος Σταυρος τοῦ Θ. 20, Κουμάνταρος Σπύρος τοῦ Ν. 8, Κουμαριανού ουθαλία (χήρα Κ.) & κληρονόμοι 30, Κυδωνιεύς Πέτρος Α. 8, Κυδωνιεύς Ικλάσος Α. 12, Κυδωνιεύς Μόσχα (χήρα Δημητρίου) 12, Κυριακίδης Ιεριανδρος τοῦ Νικ. 7, Κυριακίδης Μόσχα (χήρα Δημητρίου) 12, Λαϊώς Γεώργ. τοῦ

Telegrams:  
•GENICOLAOU  
LONDON

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

Telephone:  
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
  - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
  - ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αυτοφόρωποι εν ΕΛΛΑΣΙ:

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
  - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
  - ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε. - ΑΘΗΝΑΙ

Αυτοπρόσωποι έχ. ΑΜΕΡΙΚΗ.

## SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

Cables: FINAMUS—NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

80 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE  
WHITEHALL 3- { 5882  
5883  
5884

Χρ. 30, Λαιμός Παν. τού Κ. 40, Λαιμόυ Μαρία (χήρα Κ.) 20, Λαιμός Δημ. τού 'Αντ. 12, Λαιμός Παντελής τού 'Αντ. 12, Λαιμός Σπύρ. τού 'Αντ. 12, Λαιμός Πολύδωρος τού 'Αντ. 12, Λαιμός 'Ιω. τού Μάρκ. 4, Λαιμός Γεώργ. τού Μάρκ. 4, Λαιμός Θεόδ. τού Μάρκ. 4, Λαιμός Διαμαντής τού Μάρκ. 4, Λαιμός Χρήστος τού Μάρκ. 4, Λαιμός Κων. τού Μιχ. 120, Λουλούδης Γεώργ. τού Νικ. 40, Λιγνός Γεώργ. τού Κ. 4, Λιγνός Πολυχ. τού Κ. 4, Λιβανός Σταύρος τού Γ. 500, Λιβανός Νικόλ. τού Γ. 200, Λιβανός Γεώργ. τού Μιχ. 40, Λιβανός Μιχ. τού Γ. 20, Λιβανός 'Ιω. τού Γ. 120, Λιβανός Γεώργ. τού 'Ιω. 20, Λιβανός Μιχ. τού 'Ι. 20, Λιβανός 'Ιω. τού Γ. (Πανταζή) 40, Λουζής 'Αγγ. 60, Λυκιαρδόπουλος Νικ. τού Διον. 40, Λυκιαρδόπουλος Αικατερίνη τού Νικ. 80, Λυκιαρδόπουλος Παν. τού Νικ. 60, Λυκιαρδόπουλος Γερ. τού Νικ. 60, Λύρας Γεώργ. τού Νικ. 20, Λύρας Μάρκ. τού 'Ιω. 20, Λύρας Κων. τού 'Ιω. 20, Λύρας Μάρκ. τού Νικ. 20, Λών 'Αναστά. τού Κ. 40, Λών Δημ. τού Κ. 20, Λών Γεώργ. τού Κ. 20, Λύρας Πολυχρόνης τού Κ. 8, Μαζαράκης Διον. τού Κ. 80, Μαζαράκη 'Ελισάβετ τού Κ. 40, Μάνθος 'Αντών. 80, Μαργαρώνης Δημήτριος Π. 7, Μαργαρώνης 'Ισιδώρως 80, Μαρκεσίνης Π. 80, Μαλάμος Κ. 40, Μαυρόλεων Β. 40, Μαυροφίλιππας Αύγερινός 30, Μαυροφίλιππας 'Ιω. 4, Μανουηλίδης Αθαν. 12, Μανουηλίδης Γεώργ. 12, Μαρή Νικολάου κληρονόμοι 12, Μάρκου Έμμ. 40, Μάυρος Βασ. 8, Μενδρινός Σταύ. 8, Μίχαλος Κων. τού Νικ. 300, Μοστάς Γεώργ. 20, Μπακόπουλος Μιχ. 8, Μπρισιμή Μαρία 8, Μπελλίνης Σπύρος 8, Μωραΐτης Γ. 8, Νευρεπόντης Δημ. 20, Νιάρχος Σταύρος 300, Νικόπορος 'Ιω. 40, Νικολάου Νικ. τού Γ. 200, Νικολάου Ζωγράφος τού Γ. 120, Νικολάου 'Ελένη τού Γ. 40, Νικολάου Ούρανια τού Γ. 40, Νικολάου - Βλαδιμούν Αικατερίνη 40, Νικολάου Μαρία τού Γ. 30, Νομικός Μάρκ. τού Πέτρ. 300, Νομικός Ευάγγ. τού Πέτρ. 200, Ευλάς 'Αριστ. 4, Ξυλάς Μιχ. Μ. 8, Παπαδάκης 'Αντ. 40, Πανταλέων Παναγ. τού Δημ. 40, Πανταλέων Βασ. τού Δημ. 40, Παράσχος 'Ιω. 32, Παξινός Εύάγγ. 8, Παπατράτου Εύγενία 12, Πανάς Παν. 8, Παπέρας Δημ. τού 'Αν. 20, Παπέρας Μάρκ. τού 'Αν. 12, Παπέρας Κων. τού 'Αν. 12, Παπέρας 'Ιω. τού Νικ. 20, Παπέρας Κων. τού Νικ. 20, Παπέρας Στέφ. τού Νικ. 12, Παπέρας Βασ. τού 'Ιω. 4, Παπέρας Δημ. τού Κ. 20, Παπέρας Νικ. τού Κ. 20, Παπέρας Γεωργίου κληρονόμοι 12, Παπέρας Διαμαντής τού 'Ιω. 12, Παπέρας 'Ιω. τού Λιαμ. 12, Παπέρας Πανάγ. τού Λιαμ. 12, Παπέρας Παντελ. τού Διαμ. 12, Παπέρας Στέφ. τού Διαμ. 20, Παπέρας Κων. τού Διαμ. 12, Παπέρας Νικ. τού Διαμ. 12, Λαιμού Κατίγκω Γιώργη 4, Παπέρας Χαράλ. τού Νικ. 60, Πίττας 'Απόστ. 80, Πίττα 'Αννα τού 'Απόστ. 20, Πετρόυτσης Κων. τού 'Αν. 4, Πιλάγκος Μιχ. 12, Πολέμης Μιχ. 12, Πινευματικός Μιχ. τού 'Ιω. 500, Ποταμιάνος 'Αν. τού Γεωργ. 20, Ποταμιάνος Μέτρ. τού Γεωργ. 20, Ποταμιάνος Κίμων τού Γεωργ. 12, Ποταμιάνος Φωκίων τού Γεωργ. 8, Πίττας Δημητρ. τού Νικ. 8, Πίττας 'Αριστ. τού Νικ. 8, Πουτούς Μιχαήλ 8, Πρωτοπαπάς Πάνος 80, Παπαδημητρίου Νικόλ. Τ. 40, Παπαδημητρίου Θεόδωρος Τ. 20 Ρωμανίου 'Άδρασάμ 40, Ρωμανίου 'Άδραν 40, Ρεθύμνης Νικόλ. τού Βασ. 160, Ρεθύμνης Μηνάς τού Βασ. 80, Ρίγγας Κων. 12, Ροσόλυμος Βασίλειος Σ. 40, Ρυσάκης Λάζαρος & Σιά 8, Σκαρβέλης Κων. 20, Σκριδάνος Κων. 4, Σιγάλα Καδιώ & Υλοί 80, Σιτινάς Νικολάος 40, Σιτινά Μαρία τού Νικόλ. 7, Σιγάλα Φραγκ. Θ. 8, Σταθάτος Γεράσ. τού Νικ. 160, Σταθάτος Δημητρ. τού Διον. 12, Σύμπουρας Νικόλ. 12, Ταχιμίτης 'Ιω. 8, Ταχιμίτης Μιχ. 8, Ταχιμίτης Γεώργ. 12, Τάνες Κων. 8, Τάνες Αικατερίνη τού Κ. 8, Τεργιάζος Θεόδ. τού Λεοντ. 80, Τόγιας Εύάγγ. 8, Τόγιας 'Ιω. 12, Τσέγκας 'Ιω. 4, Τοέπας Εύάγγ. 8, Τυπάλδος Χαράλ. τού Σπυρ. 12, Φιλίνης Μ. 8, Φατής Λάμπρος 8, Φαφαλίδης Δημ. τού Σταύ. 40, Φαφαλίδης Παν. τού Σταύ. 40, Φαφαλίδης 'Ιωάν. τού Σταύ. 40, Φαφαλίδης Δημητρ. τού 'Ιω. 60, Φράγκος Μάρκος 'Ι. 12, Φράγκος Κωντ. 'Ι. 8, Χαδούλης Γεώργ. Π. 8, Χαδούλης 'Ιωάν. Π. 12, Χανδρή Εύγενία (χήρα 'Ιωάννου) 300 και Δημ. 'Ι. Χανδρής 200, Χατζηλίας 'Ηλ. τού Έμμ. 200, Χατζηλίας 'Έμμ. τού 'Ηλ. 120, Χατζηλία Παύλου κληρονόμοι 120, Χατζηπατέρας 'Ιωάννης τού Κ. 30, Χατζηπατέρας Νικόλ. τού Κ. 30, Χατζηπατέρας Διαμαντής τού Κ. 12, Νομικός Λουκάς τού Νικ. 20, Νικολαΐδης Νικόλ. 20, Συνοδινός 'Αινδρέας 4 & Στέφανος 8, Σοφιανός Στέφ. 8.

Σύνολον 15.000.000.000 (δέκα πεντέ δισεκατομμύρια).

**ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»:** Είς τὸν ἀνώτερα πίνακα πιθανὸν νὰ ἐπέλθουν ὄρισμέναι μεταβολὲς δι' ὄρισμένους ὑπόχρεους εἰς εἰσφοράν, λόγω ὁμοιοδηήσεως τῆς ιδιότητός των ὡς ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν πρακτόρων ἢ διοικητῶν, παρ' ἄλλων ὑποεπιπρόπων κατανομῆς του φοροῦ. Ως πρόκειται, ποντως, περὶ ἐλαχιστῶν περιπτώσεων.

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

### ΕΝΘΟΥΣΙΑΣΜΟΙ (II.)

Δέν ζηλεύω τοὺς ναυτεργάτες τοῦ μέλλοντος, γιατὶ ἡ διαδιώσις τοὺς μέσα στὰ πλεούμενα πήρε σταθερὸ δρόμο πρὸς τὸν ἀνθρωπισμὸ καὶ τὸν πολιτισμό. Δέν τοὺς ζηλεύω, γιατὶ μποροῦν νὰ ἔχουν σὲ κάθε στιγμὴ κάτω ἀπὸ τὶς φλόγες τοῦ 'Ισημερινοῦ ἐνα ποτῆρι κρύο νερό, ἐνα καλοδιατηρημένο ψάρι, ἐνα φρούτο, ἐνα χόρτο. Δέν τοὺς ζηλεύω, γιατὶ μποροῦν πάντες τὸν θαυμάσιον τοὺς πού καθαρίζει τὸ σῶμα καὶ διαβέπει πολὺ εὐχερία τὴν ψυχὴν. Δέν τοὺς ζηλεύω ακόμη, γιατὶ μποροῦν νὰ ἔχουν ἐνα καλὸ δωμάτιο μὲ ἀρκετές ἀνέσεις καὶ ἐνα καλοστρωμένο καθόριζει τὸν πρόσωπον.

Βέβαια, δὲν εἰνε ὅτι αὐτὰ εὐκαταφρόνητα ἀποκτήματα. Γιὰ μᾶς δὲ τοὺς παλαιμάχους ἔργα τῶν ἀπεράντων πόντων η μεταδολὴ καὶ ἡ πρόδος δὲν μποροῦν νὰ παρέχουνται ἀπαρατήρητα, ἀνεκτίμητα. 'Η ιστορία τοῦ παρελθόντος εἰνε πολὺ νωπή, ὃ δὲ παραλληλισμὸς δχι δυσχερίς.

Και παραλληλίζουμε:

Τὸ ποτῆρι μὲ τὸ κρύο νερό, μὲ τὸν περίφημο ἀσκὸ η τὸ ρετάλι τῆς μάνικας πού κρεμούμενε σὲ μέρος ἀερικὸ για νὰ πάρῃ μία ίδεα δροσίας. Και τὶ νερό; Λάσπη τοῦ Μπάνικο τόπο τὸν λά Πλάτα.

Τὸ φρέσκο ψάρι, μὲ τὸν περίφημο μπακαλιάρο, ποὺ ἀπὸ τὴν ἀθλία διατήρηση τοῦ ἔπειρον εἶναι κλασικὸ μαρποτράπιο χρώμα.

Τὸ καλοδιατηρημένο κρέας, μὲ τὰ ζωντανὰ τῆς Ἀργεντίνας, ὅπου δέκα μέρες μετά τοῦ ἀπότολους γενούντους πετοὶ καὶ κόκκαλο ἀπὸ τὶς κακούχιες τοῦ διατορίου καὶ τὶς ζέστες. Παρέχομαι τὸ ἀλατισμένο κρέας τοῦ διαρείου ἢ τὸ τσιγαρισμένο ἐκ τὸν ἐνόντων διὰ νὰ διατηρηθῇ, ὅστις ὑπῆρχε περισσοῦ ποσότης. Και τὸ εὐχάριστο πλύσιμο, μὲ τὸ φορεῖο λουκέτο λείψαντα τὴν σκύρα. Και τέλος, τὸ δωμάτιο μὲ τὸ καλορίφερ καὶ τὸν ἀνεμιστήρα καὶ τὸ καλοστρωμένο κρεββάτι, μὲ τὶς περιφήμες προπολεμικὲς κοινόβιες πλώρες.

Μπορεῖ κάποιο κάπου καὶ τῷρας ἀκόμη νὰ ὑπάρχουν λείψανα μᾶς τέτοιας ζωῆς καὶ περιφέρουν τὴ δόξα τους, δόξα μᾶς καταστάσεως που φεύγει. ἀνεπιστρεπτή. Γιὰ τίποτε ἀπὸ δλα αὐτὰ δὲν μακαρίζω τοὺς συναδέλφους τοῦ μέλλοντος, γιατὶ δλες η μεταδολές ἐπρεπε νὰ ἀνέμενοντο νὰ γίνουν.

Τὸ προδευτικὸς Σοσιαλισμός, η Δημοκρατία καὶ ὁ Πολιτισμός ἔρχονται μὲ τέτοια δύναμη ποὺ καμμιά ἀντίδρασις δὲν εἰνε δυνατὸν νὰ ἀναστείλῃ. Τὸ σταθερὸ τους δῆμα δὲν γνωρίζει τὸ σταμάτημα καὶ πολὺ περισσότερο τὸ πισωγύρισμα.

Μπορεῖ ἐν ὄντατι των νὰ ἔγιναν ἀσχημίες, ἐξτρεμισμοί, νοθείες, ιδεολογικὲς κλοπές, παρανοήσεις τῆς κακῆς ώρας. Ἀλλὰ ὅπως εἰνε ἀδύνατο σὲ ἔνον σύνεφο νὰ ἀναχαίτιστη τὴ πορεία τοῦ ἡλίου, ἔτσι καὶ ὁ δρόμος πρὸς τὸν τέλεον πολιτισμὸ εἰνε ἀδύνατο νὰ παρεκκλίνῃ ποτέ.

Ζηλεύω, διώς, τοὺς ναυτεργάτες τοῦ μέλλοντος γιὰ κάτι ἄλλο. Τοὺς ζηλεύω, διώς, τοὺς άναμεσα στοὺς ἔργοδοτές ἐξεπιούνται δλαστοὶ γεμάτοι κατανόησι. 'Ο ύστερικὸς ἔργοδότης τοῦ παρελθόντος, ὁ μαινόμενος κατὰ παντὸς μισθωτοῦ του, ὁ ἀκατάδεκτος, ὁ ἀπρόσιτος, ὁ στρυφός καὶ ἀγέλαστος ἀκόμη ὁ βάναυσος καὶ συχνότατα ἀχάριστος ἐναντὶ τῶν συνεργατῶν του παρασύρεται, εύτυχῶς, σταθερὰ μαζὶ μὲ τὰ προπολεμικὰ κουρελοδάπορά του. Δὲν εἰνε μακρὰ η στιγμὴ πού κ' αὐτὸς θ' ἀποτελῇ ἀνάμνησι μᾶς ἐποχῆς πού σύμετε πιά, γιὰ νὰ περάσῃ σιγά-σιγά στὸ χρονοντούλαπτο τῆς ληπτῆς.

Ἐχω ὅτι δψιν μου, κάποτε ἔνα ἐργοδότη, ὅπου φθάιοντας στὸν Πειραιά ἀπὸ τὸν Καναδά, μᾶς περιέμενε μὲ τὴ δάρκα στὸν προλιμένα, γιὰ νὰ μᾶς καλωσορίσῃ ἀπὸ κεὶ μὲ σηκωμένα τὰ δύο του χέρια καὶ ἀνοιχτές τὶς παλάμες, δλαστούμενα σὰν ἀμάξης, ἐπειδὴ τὸ πάτημα του διαπορίου δὲν τὸν ίκανοποίησε...

'Αλλὰ πρὸς τὶς συγκεκριμένα τεκμηρίως κακομεταχειρίσεως, σγενείας, ἐγιώστικης μανίας, ἀδίκιας καὶ ἀχαριστίας;

Ὑπάρχει μία δικαιολογία: 'Η μεταδολὴ τῆς καταστάσεως ἀπὸ τὸ παντού στὸν ἀτμό. Τὸ δὲ πανί εἰνε παδί ἐνδὸς ἄλλου πανιού. Τοῦ πανιού τοῦ κουρσάρου. Τὰ χρόνια ποὺ περικλείουν αὐτὲς τὶς μεταδολές δὲν εἰνε πολλά, ὥστε νὰ ἔχησης τῆς κληρονομίκοτης νὰ εἰνε ἀπορριπτέα.

Και ἀρχίζουμε τοὺς ἐνθουσιασμοὺς ἀπὸ νέους ἐργοδότες, δλαστάρια

## BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

INSURANCE

## LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

Telegrams

CARDIFF — The Exchange .....	)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St. ....)	) LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs. ....)	)
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings	) LAMBROS
BLYTH — 3 Ridley St. ....)	)
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ... ) LAMBERT	)
SUNDERLAND — 18 John St. ....)	)

GLASCOW — 78 St. Vincent St. ....)	)
METHIL—235 High St. ....)	) LAMBERT
BURNTISLAND—20 High St. ....)	)
HULL — Paragon Buildings Paragon St. ....)	) LAMBROS
GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd. ....)	) LAMBROS
IMMINGHAM — Dock Offices ....)	) GRIMSBY
LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St. ....)	) LAMBERT



Θα ήθελα νὰ εἰπω τὴν γνώμην μου διὰ τὴν καλλιτέρων τοποθέτησιν τῶν χρημάτων αὐτῶν τοῦ N.A.T.

Ρίπτω την ιδέαν και εξχομιστή όλόφυχα δ σπόρος να ευδοκιμήσῃ και να γίνη ένα πανύψηλον δένδρον. Και ίσου περι τίνος πρόσκειται:

"Οπως έλεχθ άνωτέρω, τὸ N.A.T. ἔχει ἀπὸ ταῖς κρατήσεις μας εἰς τὸ ἑξετερικὸν περίπου 1.500.000 ἀγγλικῶν λιρῶν. Το ποσὸν τούτο, ἀντὶ νὰ παραμενῃ νεκρόν, δυνάμεθα καθλίστω νό τὸ ἄξιοτησμένον πρὸς ὅφελον τοῦ N.A.T., τῶν συντάξιουχῶν, του καὶ ὀδοκλήρου τῆς κοινωνίας μας. Μὲ τὸ ποσὸν αὐτὸν δυνάμεθα νὰ κτυπώσουμε ποιος νουπηγικὴ πόρτα εἴνε συμφέρουσα καὶ νό τῆς εἰπούμε: "Έχουμε 1.500.000 λιρῶν. Θὰ μας πιστώσεις μὲ ἄλλο 1.000.000 καὶ μέ τα χρήματα αυτὰ βά μᾶς φτιάξεις δικαὶα σύγχρονα καὶ οἰκονομικά θαπορία, ενὸς τύπου καταλλήλου γιὰ τὴν ἀκτοπλοΐα μας.

πλούτος μας.  
Μέ τα πλοία αυτά θά δώσωμεν φωρί είς 600—700 οικόγενεις ναυτικών. Βατόρια δικιά μας, θά είναι πάτα άσυναγωνιστικά και ό καθένας μπορεί να φαντασθή τι μεταβοτικά θα πάρει τό άισλοπνωτικό Απομακρινό μας Ταξίδιον. Και τότε θά είμεσθα είς θέσιν να είπτουμεν είς τούς σφόδρους οικονομοδέλφους, που άνωρεύθησαν, ότι είνεν δυνατόν να  
θα φέρουμεν είς έδεσσαντάχα τό καθόπιτα, μας.

τους ὄφθασμας νά εξανιστούν τα χρήματα μας;  
—*Ημείς, μὲ τὰ χρήματα μας, επιτίσαμε ποδόρια, ποὺ ἔχει ἀνάγκη η κοινωνία. Σεις δέ, ποὺ διαχειρίζεσθε τὰ συμφέροντα τοῦ Κράτους, χρησιμοποιήσατε δι' ἡλλος κρατικάς ἀνάγκας τὸ ποσὸν τῶν ἑτανορθώσεων που ἔλαβεται η θά λάβεται διὰ τὰ πολεοδόντα αποτελοποιικά σκάρη.*

— Ιστέας, ποπολοί καν έπαρθορες με τις γραφδικέναις μου και νάς θεραπεύσουν; Έδων πραγματοποιήθη αυτή ή ίδια, ποιοι βαθιεύθυνουν αύτον τον „Οργανισμό τών πολι-  
ων; Ποιοι έδιναν τά διοικητιστικά; Το Ν.Α.Τ. με την σημερινήν σύνθεσιν της Διοικη-  
τικής

σεών τους;  
„Ω, όχι! Διότι, έχω συνέδαινει αύτό, τότε θα κατελήγαμεν σε άποτελέσματα χειρότερα των σημερινών. Τα πλοία αυτά θα διευθύνουμενή μητές οι ναυτικοί. Μέτρα ποιησθήσαν ποτέων. Ότι με „Επιτροπή ναυτικών“ είναι ικανή και δύναται κάλλιστα

ποιουσθες ποτεύον, οτι μα δημιουργη ναυτικων είναι ικανη και συναντα καλούνται κάπη την πτεριχείρων αυτην όχι μόνον ήρθοποδηση, αλλα και να προσδέσηται και να ευημερήσῃ. Ασκει μόνον να μη παρέμβουν οι διάφοροι άρμοδιοι του Υπουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας. Διότι, τότε, αλλοιούμοναν είναι τα βαπτώρια μας, αλλοιούμον και εις το Ταμείον μας! Εύτυχώς, οι ναυτικοι έχουν εις τους κόπους των άρκετα ικανά στελέχη, όχι μόνον ώς ναυτικούς, αλλα και ώς καλούς διαχειριστάς. Η πολυχρόνιος πείρα έχει διδάξει πολλούς από ήμας. Ωσ τα προσέξουμε τα πλοια αυτά ως έκρηγν οθόνηαμούν, διότι από αυτά θα περιμένωμε όλοι μας μίαν καλλιτέρα αύριον.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΦΟΥΡΟΣ

Α'. Μηχανικός Ε. Ν.

Σημ. «Ναυτικών Χρονικών: Δίκαια τα παράπονα του φίλου επιστολογράφου μας διά την απειλούμενην δραχμοπαίδιν των κεφαλαίων του Ν.Α.Τ., όρθιαι και αἱ παραπηρίσεις του διά την Ελλειψιν ἐπαρκοῦς κατανόησεως του ζητήματος ἀπὸ τὸ Κράτος, δυστυχῶς δὲ καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἑφοπλιστάς.

Δέν νομίμει δώμας ὁ κ. Καφύρος, ότι αφίσταται τής σκληράς πραγματικότητος η ρηξικέλευθος πρότασίς του περὶ ἐπενδύσεως τῶν ιερῶν πράγματι κεφαλλίων τοῦ Ἀπομακού μας Ταμείου εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἔχειρα; Δέν ἀμφισβήτουμεν τὰς διοικητικὰς ικανότητας τῶν ναυτικῶν μας.

ρημά, Σεν αρμόστισαν τας σινεμάκια πανηγυρίας των ναυτικών μας,  
Ανεξαρτήτως όμως του τρόπου της διοικήσεως τού στόλου, τὸν ὀποίον  
ὁραματίζεται ὁ ἐπιστολογράφος μας, θὰ συμφωνήσουν μὲν ἡμᾶς ὅσι έ-  
γνωρίσαν εἰς τὸ παρελθόν και παρακολούθουν και τώρα τὴν ἐξέλιξιν τῶν  
ἄκτοπλοικῶν πραγμάτων, δῆτι εἰς ἀσφαλή κίνδυνον ἔξανται μού θά ἐξεί-  
θεντο τὰ κεφάλαια τοῦ Ν.Α.Τ., ζὺν ποτὲ διετίθεντο εἰς μίαν ἐπιχείρησιν,  
ἀμφιβόλου αποδόσεως και ἀσταθεύς προ παντού ἔξελιξεως.

Το υστέρημα του Ελληνος νόμικου, το ασφαλιστικόν απόβεμά των γηραιών του θά πρέπει, καθ' ήμας, νά αναζητήσει τοποθετήσεις ολιγίτερον ίσως προς οτιγμήν άποδοτικά, θετικής όμως έντοκου έχυπρεπεισμά, εἰς ύγιες νόμισμα.

# 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

## Νομικά ζητήματα

—Πρόσληψις και άπόλυτης πληρωμάτων πλοίων άκτο-  
πλοϊκών συγκοινωνιών.

Κατόπιν έρωτίματος τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας έξεδόθη και διειδάσθη πρὸς αὐτό ή κατωτέρω δημοσιευμένη ὑπ' ἀριθ. 57149 Γιωμαδόθησις τού Νομικού Συμβουλίου τού Κράτους, ηττις ἐπιλύει σφόδρα σφισθητούμενον και αξιολόγουν ἔνδιαφέροντας ζῆταις καὶ δέχεται ὅτι οι προσλαμβανόμενοι ᾧ γάμται εἴτ' ἀριστον χρόνον διὰ πλήρωμα πλοίων ἀκτοποιήκη συγκονιώνας, μετὰ τὴν πέρας τού πλοῦ ἐπανόδου, ἀπολύνονται ἄγνευ πούδεωσεως πρὸς ἀπολύμωσιν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

Άριθμ. 57)49 (27.1.1949). — «Εἰς ἀπάντησιν τοῦ διὰ τοῦ ὑπὸ ἄριθμ. 3492)257 ἀπό τοῦ 20 τρέχ. ὑμετέρου ἐγγράφου τετένος σχετίστατο, ἔχομεν τὴν τιμὴν νόμου φέρωμεν εἰς γνωστοὺς ὑμένα, σὺν τῇ ἐπιστροφῇ τῶν σχετικῶν ἐγγράφων, ὅτι τὸ Τέλο. Τημῆται τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους, συνελθόν σημερινοῖς καὶ συγκροτηθεῖν ὡς ἔξης: Προσδρός ὁ ὄντι πρόδρος τοῦ Ν. Συμβουλίου κ. Δ. Δημητρακάκης, Νομικοῦ Συμβουλοῦ οἱ κ. Κ. Παπαγιαννόπουλος, Γ. Φραγκούλης, Χορ. Βασιλάκοπουλος καὶ Μιχ. Σταυρόπουλος, Πάρδροι δὲ οἱ κ. Κ. Διον. Μπαρμπατόπους, «Ἀνδρ. Χατζηδάκης, Δ. Μαγιώρως, Ἀλ. Λίκκας καὶ Ν. Κονγούινος (εἰσηγήσης τῆς ὑποβολέσεως), ἀπεφάνθη όμοφωνται, ὅτι ὅρβων σκέπτεται ἡ ὑπὸ ἄριθμ. 96)48 ἀπόστασις τοῦ Προσδροῦ τῶν ἐν Πειραιεῖ Προτοδικῶν κ. Ἀντ. Φλώρου, ὅτι οἱ ἐπ̄ αρίστους χρόνου προσλαμβανοῦνται ὡς πλέρωμα εἰς τὰς ἀκτοποιίας συγκοινωνίας ἐκτελοῦνται πλοίαι, δύνανται μετά τὸ πέρας τοῦ πλοῦ τῆς ἐπανόδου, νότιοι πλούντων χωρὶς νότιοι ιούνται ἀποιμισθέοντος τίνος διὰ τὴν ὀπόλουντιν τῶν, ἕστος καὶ ὃν συτῇ γίνεται ἀνεύ πατοίσαντος. Τὸ ἄριθμ. 361 ἐδ. 2. E. N. προβλέπει ἀπόσημινσιν διὰ τοὺς ἀπολογημένους νούτας, ὀνειρετήστας τοῦ επτόντου προσλήψιών των («Αναστασίδηος Ναυτικὸν Δίκ. § 312) ἐφ' ὃσον ἡ ἀπόλουντιν γίνεται πρὸ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν διεμένα τοῦ προσροήσιοῦ τοῦ, ὡς δείκνυται ἐν τῷ συνδικασμῷ τῆς ὧς δικασίας διατάξεων πρὸς τὴν τοῦ ἄριθμ. 342 ἐδ. 2, καθ' ἥν εἼΗ μοίσθισμος τοῦ ναυτοῦ θεωρεῖται λήξαστος καὶ σπανιός, καίπερ μὴ παρελθόντης τῆς συμφωνηθείσης προβορίμιας, τὸ πλοίον ἐπέστρεψεν εἰς τὸν ἐν τῇ ἡμεδαπτή τόπον τοῦ προσροήσιού του, ὁποῦ ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλούν καὶ ἔξεφορτώθη».

Κατά τὸ ἐδάφ. 2 τοῦ εἰρημένου ἄρθρου 361, δικαιούτων ἀπόζημισεως ὁ ναυτής, δὸνει δικαιολογημένης αἵτις απόλυμβον· “Ἡ ἀπλούσις, σμαῖς, τότου, ἔστω καὶ ἀνά στοὺς εἴκε προσλόγηθι κατὰ χρόνον ἡ κατὰ ταξίδιον ἡ κατὰ μῆνα, μετὸν τὴν ἀληγονίαν τοῦ πλοῦ δὲν εἰναι διανοτῶν ποτὲ νὰ θεωρηθῇ ὡς γενομένη ἕνεκεν δεδικαιολογημένης αἵτιας”, ἀφοῦ κατὰ τὴν ὡς ἄνω διάταξιν τοῦ ἄρθρου 342 ἐδ. 2, ἡ ἐπιστροφή τοῦ πλοϊοῦ ἀπότελε δεδικαιολογημένην νόμιμον, μᾶλιστα, αἵτινας ἀπόλυμβον. “Ἡ δὲ υποστριχείαν ὑπὸ τοῦ Νορ. Συμβούλου κ. Γ. Λογοθέτου ἐν γνωμοδότησι 1871) 1926 (Θεμ. ΛΗ. Σ. 223) γάμῳ, οὐτε ἡ διάτοξις αὔτη τοῦ ἐδάφ. 2 τοῦ ἄρθρ. 342 ἀφορά τους ναυτας τοὺς ταξιδεύοντας εἰς τοξιδία μάνον τοῦ ἑξατερικού, δὲν εὐρίσκει ερειψία, οὐτε εἰς τὸ γρόμμα, οὐτε εἰς τὸ πεντάμα τοῦ νόμου, δότις, καὶ μὲν διηλεῖ αὐτὸν περὶ ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν πηγαδιπόλιν, ἀλλὰ ὑπὸ τῆς ἔννοιας, διτὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει θεωρείται ληξίας ἡ σύμβασις ἡμάτη τῇ ἐπιστροφῇ τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προρισμοῦ του, ὑπὸ τῶν ὅρων προσθισμοῦ τοῦ πλοίου νὰ μὴ είναι λιρητὸν ἑξατερικού. Δηλούντο δὲ νομοθέτης, ἐπιθυμών τὴν πειροστή τὸ δικαίωμα τοῦ πλοίου, ὅπερ ἔχει πρὸς ἀπόλυμβον τοῦ πληρώματος δάνει ἀπόζημισεως ὅμα τῇ ληξὶ τοῦ πλοῦ, ὠρίσις, διτὶ τοῦτο ισχύει (ἢ μὴ χορηγησις ἀπόζημισεως), ἔφοσσον τὸ πλοίον εὐρίσκεται ἐν ἡμεδαπῇ.

"Οθεν, δεδομένου, ότι αι δι' ας τὸ ἐρώτημα περὶ πτώσεις ἀφορῶσιν ἀκτοποιῆκαν Ἐλλάδι συνοικιώνας, δέ μεν ἀμφιβολίας τις, οὐδὲ ἐφορμούσατο τυχάνουσιν αἱ εἰρημέναι διατάξεις, αἱ χαροπατρίζουσαι ἀτρύ ὄπλουσιν ὡς νόμιμον καὶ δικαιολογημένην καὶ μὴ συνεπαγόρευν ὑποκρέωσιν τοῦ πλοιοκίτου πρὸς ἀπόκημάσιν. Διά τούς αὐτοὺς δὲ ὅπλινδος λόγους ἔλεγχον μὴ ἡ ἐνθαῦτα δημοσιευμένην γνωμή δόθησι τούτου ἐπιλιμνεύρου. Καὶ δουργούτη ὡς μὴ σύννομος, ἀνέξιοτήτης δεῖται ἡ τῆς ἀνθρωπιστικῆς ἀπόψεως, ἢν δέ οντνὰ λαβηπούντι φινίτουσιν οὐδορθέτης, προκειμένου γάντιον χρονίστητας ἀντικρυξάντιθέτους πρὸ τοῦ ἐν γένει εἰπιλεγατικὸν πνεῦμα, πεπαλαιιώμενας ἐντύνομοθεσίᾳ φιλεργατικὸν πνεῦμα, ὥστη στηράξαντας αἵτινες πάντας παραμένοντας τῶν πλοιωνόντων ενίσχυτοι μετατηνείσαγωγήν τοῦ Ἀστ. Κανδικος, ὡς ἡδη ἀπέφανθό ὁ "Αριος Πάγος (ἀριθ. ἀπόφ. 193) 1947 έθ. Θεμ. (Τόμος ΝΗ', (1947) σελ. 303).

<sup>1</sup> Ή οὕτω δέ κατό τά ἀνωτέρω διδομένη λύσις, ἀπόλυτας σύμφωνος καὶ πρὸς τὰς λοιπὰς περὶ ἀπόδοσῶν τοῦ πληρώματος διετάσθεις τοῦ Ἐμπ. Νόμου (ὅρθρ. 342 ἔδ. I, 343, ἔδ. I ἕιδε 346 ἔδ. 2, 348 ἔως 360 καὶ 363) εἰς οὐδέμιαν τῶν όποιων είνει δυνατὸν νά στηριχθῇ ἀπαίτησις ναύτου των περὶ ὧν τὸ ἐρώτημα πλοιών της Κέας (Ἐκτελ. Ἐπιτροπὴ Ἀκτοῦ. Συγκοινωνίαν) προσδιήφθοντας εἴτε δι' ἀδρόποτον χρόνον, εἴτε καὶ κατὰ μῆνα, πρὸς λίψιν οἰσασθήσονται ἀπόμνημάσις διώλ τον μεταξὺ τὴν λῆξιν τοῦ πλοῦ τῆς ἐπανόδου χρόνον, ἕστω καὶ ἐν ἡ ἀπόλυτης λαμβάνη χώραν πρὸ τῆς ἀντιστοιχού ἡμέρας τοῦ ἐπομένου ἡ μεθεπομένου κ.ο.κ. της ναυτολογήσεως μηνὸς.

Ούδε ἀλλοιοί τὸ συμπέρασμα τοῦτο ἡ ἀπὸ 27.11.47 συλλογική σύμβασις ἔργων, οὐδὲ ἀφόρως τὰ πληρώματα τῶν εἰς τὴν Ε.Ε.Δ. ὑπαγόμενων πλοίων, κοινοποιεῖσθαι διὰ τῆς ὑπ' ὅριθ. 62721)5728 ἀριθ. 12.12.1947 ἐγκυλίου Υ.Ε.Ν. καὶ ητοῖς ἐν ὅρῃ ὅπ' ὅριθ. 3 διμιεῖ περὶ τετραρηγῶν διαρκείας ὠρισμένης κατηγορίας ἐξ τῶν προσλαμβανομένων ναυτικῶν, ἀφοῦ κατά τὸ ἀντότερον, καὶ ὠρισμένου χρόνου διαρκείας σύμβασις ὡς προκειται, πλοῖον ἢ ἀπότισμι, μετά τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου, γίνεται ἀνεψιοδημιουργίας, συναδά ταῖς ῥησίσαις διατάξεοις τῶν ὅρων. 341 ἁδ. 2 καὶ ὅρῳ. 342 ἑδ. 2 E. N. Καὶ οὕτε αἱ διατάξεις αὗται δύνανται να ὑεωρηθεῖσαν ὡς τροποποιηθεῖσαι διὰ τῆς νεαρᾶς συλλογικῆς σύμβασεως, καθότι τὸ ὅρῳρον 366 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω νόρου ὅριει, οὐ παταὶ αἱ διατάξεις ἡ ἀφόρωσα τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, εἰν δημιούριας τέλεοις καὶ κατὰ σινέπειον ὑπὸ ἀναγνώσουν.

• E X E S O N

Η Νέα Ἔκδοσις τοῦ  
**ΟΔΗΓΟΥ**  
ΤΗΣ  
**ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**  
**ΣΑΠΟΡΤΑ**

**Αντίτυπα παρὰ τῷ Ἐκδότῃ:**  
**Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ, Μέγαρον Γιαννουλάτου Τ.Θ. 21**  
**ΠΕΙΡΑΙΑ—Τηλέφ. 45.383**

τροποποίησιν δι' ιδιωτικῶν συμφωνιῶν καὶ συλλογικῶν συμβάσεων (ἄρθρον 3 'Αστ. Κώδικος)).

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:** 'Η ἀνωτέρω ύπὸ τῆς γνωμοδοτήσεως ἐπικαλουμένη ὑπὸ ἀριθ. 193)47 ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἐπιλαμβανομένη, διὰ πρώτην, καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, φοράν, τοῦ θέματος τῆς ἀπολύτεως καὶ ἀπο-  
ζημιώσεως τῶν ναυτῶν δεχεται ἐν περιλήψῃ τὰ ἔξι: 1) ἡ ἀπόλυτις  
τοῦ ναυτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου πρὸ τοῦ συμφωνηθέντος χρόνου τῆς μι-  
σθίσεως ἐργασίας ἄνευ δὲ δικαιολογημένης αἰτίας καὶ ἡ ἔνεκα τούτου ὁ-  
φιλομένη πρὸς αὐτὸν ἀποζημίωσις διεπέται ὑπὸ τοῦ ἄρρ. 361 Ε. Ν. καὶ  
δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν τὸ ἄρρ. 656 Ἀστικοῦ Κώδικος. 2) Εἰ τοῦ ἄρρ. 361 Ε. Ν. παρέχεται εἰς τὸν πλοιάρχον, ἔχοντα ἀνάγκην ὄργανων εὐτε-  
θῶν καὶ ἀξίων ἐμπιστούνης, τὸ δικαίωμα ἀπολύτεως ὀποτεδήποτε μὲ-  
ν ἀποζημίων 40 ἡμερῶν καὶ 3) ὅτι αἱ διστάσεις αἱ ἀφόρωσαι τὴν μισθί-  
σθίσιν τῶν ναυτῶν εἰνὲ δημοσίας τάξεων δύνανται δὲ, νὰ τροποποιηθοῦν  
ἔφ' ὅσον ἡ τροποποίησις γίνεται πρὸς διφέλος τοῦ ναυτοῦ. Σ. Φ. Α.

—Πότε παύουν αι εύθυναι τοῦ θαλασσίου μεταφορέως;

Ἡ μεταφορά ἐνὸς ἐμπορεύματος ἀπὸ θαλάσσης δὲν ἀποτελεῖται μόνον ἀπὸ τὴν κυρίαν διά τοῦ πλοίου διαπόρθμευσιν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς προκαταρκτικάς ἐπὶ τῆς ἔργασίας τῆς φορτώσεως καὶ τῆς ἐκφορτώσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεταφορᾶς διὰ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, ὁ φορτωτής παραδίδει τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὸν ἐφοπλιστήν ἐπὶ τῆς προκυμαίας καὶ συχνά πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου, ὅπερ βά τὸ παραλόγη. Παραμένει οὖτος τὸ ἐμπόρευμα εἰς τὰ λιμενικά υπόστατα ὑπὸ τὴν φύλαξιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐν ἀναμονῇ τῆς φορτώσεως. Ἐξ ὅλου, εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ, ὁ παραλίπτης δὲν παρίσταται ἐπίσης, ὅταν τὸ φορτίον τοῦ ἐναποτίθεται εἰς τὴν προκυμίαν διὰ τῶν ίδιων τοῦ πλοίου μέσων ἢ τῶν γερανῶν τοῦ λιμένου. Τὸ φορτίον ἀναμένει κατὰ κανόνα εἰς τὴν ἔραν τὸ παραλίπτην διὰ τὴν παραλόγην του.

Προεβλήθη πάντοτε τὸ ἑρώημα, ποία ἡ ἔκτασις τῆς εὐθύνης τοῦ θαλασσίου μεταφορέως κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὴν Ἑράν. Διὸ ἀπόψεις διὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην δύνανται νὰ προβληθοῦν. Εἰς τὴν πρώτην, ηπὶς καὶ ἀποτελεῖ τὴν ἔξαιρεσιν, οὐδέμια γίνεται διάκρισις τοῦ μέρους τῆς μεταφορᾶς ἐπὶ τὴν Ἑράδας καὶ τοῦ μέρους τῆς μεταφορᾶς ἀπό θαλάσσης. Εἰς τὴν δευτέραν, ἡ συμβασις τῆς μεταφορᾶς ἀναφέρεται εἰς δῆλας τὰς πράξεις ἀπό της στιγμῆς τῆς παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος από τὸν ἐφοπλιστὴν μέχρι τῆς παραδόσεως τοῦ εἰς τὸν παραλίπτην. "Ολαὶ αἱ ἐνδιμεσοὶ ἐργασίαι θεωροῦνται ὡς τῷματα τῆς δῆλης μεταφορᾶς, ἡ δὲ συμβασις χαρακτηρίζεται ὡς ἀδιστίετος δι' ὅλας τὰς φάσεις τῆς μεταφορᾶς.

Οι Κανόνες της Χάρης δύνανται να πληρώνονται με την απόδοση των φορτίων διά της έμπορευσίου μόνο φορτωτικής, έθεσαν τέρμα εἰς τὴν λογικήν καὶ ἀπῆλην αυτην̄ κατάστασιν τῆς μεταφορᾶς. Οι Κανόνες ούτοι περιώρισαν τὴν ἔννοιαν «μεταφορᾶς» τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν χρόνον ἀπό τῆς φορτώσεως αὐτῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως τῶν καὶ καθώρισαν τὴν ὀλην̄ μεταφοράν εἰς τρία χωρίστα τιμῆματα, ήτοι; α) Εἰς τὴν περίοδον τὴν ἀναφερομένην εἰς τὴν παραλαβὴν τῶν ἐμπορευμάτων ἦτοι τὸν ἀπό τὸν μεταφορέα μέχρι τῆς φορτώσεως τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου. β) Εἰς τὴν μεταφοράν διά θαλάσσης ἀπό τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς ἐκφορτώσεως. Καὶ γ) Εἰς τὴν περίοδον τὴν ἐκτεινομένην ἀπό τῆς ἐκφορτώσεως μέχρι τῆς οὔπιστατικῆς παραδόσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸν παραλήπτην.

χρι τη διατάσσεται παραδοσεων, των εμπορευμάτων εις τον παραπομπήν.  
Ο' θελιγκός νόμος κρατούμενος, διτί δέν απαγορεύεται εις τὸν μεταφορέα  
η εἰς τὸν φορτωτὴν νὰ διατυπώσῃ εἰς τὴν σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς δό-  
ους, ἐπιφύλαξεις ἡ ἀπαλλαγάς, σχετικάς μὲ τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰς  
εὐθύνας τοῦ μεταφορέως ἡ τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἀπόλειαν ἡ τὰς ζημιάς,  
που ἐνδέχεται νὰ ἔτελθουν εἰς τὸ φορτίον ἡ ἀναφορικῶν μὲ τὴν φύλαξιν,  
τὴν φροντίδα καὶ τὴν μεταχειρίσιν τοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως ἡ μετά τὴν ἐκ-  
φράστων ἀπό τοῦ πλοίου, δί ὦ ἐνηργήθη ἡ μεταφορά. Πάντως, ἐπιβά-  
λεται ως καθορισθεῖσιν οἱ ὅποιοι «φόρωσις» καὶ «ἐκφόρωσις».

λεται να καθορίσουν οι οροί «φόρτωσις» και «εκφόρτωσις». Κατά τὴν δελγυικήν νομολογίαν, ἡ φόρτωσις ἀνάφερεται εἰς τὴν πρᾶξιν τῆς τοποθετήσεως τοῦ φορτίου ἐπὶ τὸν πλοῖον, ἀδιακρίτως τοῦ ἀν ή ἐργασίας αὕτη διεξάγεται διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου ή τῆς δοηθείᾳ ἐργάλεων ἐκτὸς αὐτοῦ. Ἡ ἐκφόρτωσις αφ' ἔτερου περιλαμβάνει τὸν χρόνον, ἀφ' ἣ τὰ ἐμπορεύματα ἀρχίζουν ἀνατρέπομένεα ἐκ τοῦ κύτους καὶ μέχρι τοῦ σημείου κατά τὸ ὅποιον ταῦτα ευρισκονται ἐκτὸς τοῦ πλοίου καὶ αἰώνυμονται ἐπὶ τοῦ βαρούλκου καταβιβάζομενα εἰς τὴν προκυαίαν. Βασικὴ συνεπῶς είνει ἡ διαφορά μεταξὺ φορτώσεως, τῆς ἐκφόρτώσεως καὶ τῆς παραδόσεως τοῦ ἔχτορεύματος.

Απόφασεις έννοια δικαιστηρίων δὲν άπειδέχθησαν τὸ ὄρον τῆς φορτωτής τὸν ἀπαλλάσσοντα τὸν μεταφορέα ἀπὸ ζημίας ἐπελθούσας εἰς τὴν ἡραν κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, μὲ τὸ σκεπτικόν, ὅτι ὁ παραβήπτης δὲν εἶχε παραβεῖ τὰ ἐμπορεύματα του. Κατ’ ἄλλους αἱ τοιαῦται ἀποφάσεις θεωροῦνται ἑσφαλμέναι, δεδομένου, ὅτι ἡ ἐκφόρτωσις τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ

ESTABLISHED IN 1859  
HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS  
**JOKELSON & HANDSAEM, SA**

Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents

DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE  
ST. NAZAIRE - NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—

C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3  
Telegrams: "Fresupply" Eng. Telephone: AVEnue 4773.

LIVERPOOL | FOLLEXFEN & CO., Ltd., Chapel Chambers North,  
28, Chapel Street.

Telegrams: "Follexfen," Telephone: CENTRAL 7206(7)  
**GLASGOW:** THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.

τού πλοίου δὲν συμπίπτει κατ' ἀνάγκην καὶ μὲ τὴν παράδοσίν των εἰς τὸν παραλίππην. Συχνὰ ἡ παράδοσις διενεργεῖται μετά πάροδον ἀρκετῶν ἡμέρων ἀπό τῆς ἐκφορτώσεως. Ἀρκεῖ κατ' αὐτοὺς νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ ἐμπόρευμα, ώστε ὁ περὶ ἀπαλλαγῆς ὄρος τῆς φορτωτικῆς νὰ θεωρηθῇ ἰσχύον.

Τό ανώτατον δελγικών δικαστήριον ἐπεκύρωσε τάς ἀπόψεις ταύτας δι' ἀποφάσεώς του ἐκδοθείσης την 24ην Ἀπριλίου 1941. Παρέχεται δι' αὐτῆς της εἰς τον μεταφορέα το δικαίωμα, ὅπως περιοριστικώς καθορίσῃ εἰς την σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς, ὅτι ἀπαλλάσσεται τῆς εύθυνης, ὅταν ἀποδείξῃ, ὅτι η ζημιά τού ἐμπορεύματος ἐπῆλθε μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν. Δεδομένου, ὅτι αἱ περισσότεραι ζημιαι—κυρίως συνεπείς βροχῆς η κλοπῶν—ἐπισυμβαίνουν εἰς τὴν παραλίαν, η δελγική νομολογία ἐπιθυμεῖ νὰ ἀπαλλάσσῃ τὸν θαλάσσιον μεταφορέα τῆς εύθυνης του διὰ τὰς ζημιὰς τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τῆς ξηρᾶς.

“Ολώς άντιθετος πρός τάς άνωτέρω απόψεις της δελγικής νομολογίας ήτο μία πρόσφατος απόφασις των σουηδικών δικαστηρίων, δι’ οὓς κατελογισθήσει έμβυθη εἰς τὸν θαλάσσιον μεταφορέα διά ζημιάς τοῦ ἐμπορεύματος ἐπὶ τῆς ἔρης κατὰ τὴν ἑκφόρτωσιν καὶ τὴν ἐναποθεσιν αὐτοῦ εἰς τὴν προκυμαῖαν. Τὸ ἀρμόδιον σουηδικὸν Ἐφετεῖον ἐπεκύρωσεν απόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου τοῦ Γκόττεμπουργκ, διὰ τῆς ὅποιας οἱ πλοιοκτῆται ἐνὸς δηζελοκινήτου σκάφους καθίσταντο ὑπέθυνοι διά ζημιάς προεθύνουσας ἀπό κακὴν ἑκφόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος. Μία σουηδική ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία ἐνύγαγε τὴν σουηδικὴν γραμμὴν «Θόρυτεν Λάΐνες» ἀξιούσα ἀποζημιώσιν διά ζημιάς, τάς ὅποιας ὑπέστη ἔνα τμῆμα φορτίου μουσαμάδων δια πατώματα.

Τό έν λόγω φορτίον ἀπετελεῖτο ἀπό ρόλους, κατὰ δὲ τὴν ἐκφόρτωσιν καὶ παρὰ τὰς εἰπ̄ αὐτῶν ἐπικολλημένας ἐντύπους δόηγίας, οἱ ρόλοι ἔστοιβαχθώσαν εἰς τὴν παραλίαν ἐν ἡπ̄ τοῦ ἀλλοῦ, εἰς τρόπουν ὥστε υπέστησαν βλάβας ἐκ τῆς συμπιέσεως. Οἱ ἀποτιτάσται ἀπέκρουσαν τὴν εὐθύνην των ἰσχυριζόμενοι, ὅτι οἱ σχετικοὶ Κανόνες παύουν ἰσχύντες, ἀφ̄ ης στιγμῆς τὸ ἐμπόρευμα ἀνασυρόμενον ἐκ τοῦ πλοίου εὐρίσκεται μετέωρον διὰ νάν ἐναποτεθῆ ἐπὶ τῆς προκυμαίας. Ἡ ἀποφις τῶν ἀσφαλιστῶν ἦτο, ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ ἀποτιτάστου παραμένει ἰσχυρά, ἑως ὅτου τὸ ἐμπόρευμα τοποθετηθῇ ἐπὶ τῆς προκυμαίας μὲ κάθε προσοχὴν καὶ φροντίδα διὰ λογαριασμὸν τοῦ παραλίπτου, διότι δὲν είνε παρών κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Τό Πρωτοδικείον έξέδωκεν άπόφασιν υπέρ των άσφαλιστών. Τό Έφετείον έπεκύρωσε τήν άπόφασιν ταυτην μὲ τὸ ἀκόλουθον σκεπτικόν: Συνεφώνησαν τά συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδὴ ὁ ἐφοτιλιστής καὶ ὁ φορτωτής (ἀσφαλιστής), δι τὴν λζμίαν δὲν ἐπῆλθεν ἐπὶ τοὺς πλοίους. Συνεφώνησαν ἐπίσης, δι τὸ νόμος περὶ φορτωτικῶν, δοτις περιλαμβάνει καὶ τοὺς ἀνάθεωρηθέντας «Κανόνες 'Γόρκης-Αμβέρσης» ἥτο ἐφαρμόσιμος καὶ εἰς τὴν προκειμένην περιπτώσιν. Τὰ διὰ τοῦ νόμου τούτου καθορίζουμενα δօνος ὄφορον τὴν εύθυνην τοῦ μεταφορέως ἐφαρμόζοντα ἀπὸ τῆς ἔνάρξεως τῆς διενεργείας τῆς φορτώσεως μέχρι συμπλήρωσεως τῆς ἐκφόρτωσεως. Δεδομένου, δι τὸ παραλίπητης δὲν ἥτο παρὼν, διὰ νὰ παραλάδῃ τὸ ἐμπόρευμα του κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, ὡς ἐκτέλεσις τῆς ἐκφορτωτικῆς ταυτῆς ἐργασίας δέον νὰ θεωρηθῇ, δι τοικλείει καὶ τὴν ποτοθέτησιν τοῦ ἐμπορεύματος τεμάχιον κατὰ τευχίον ἐπὶ τῆς προκυμαίας.

ματος ιεράρχων κατα τεμάχιον επι της προκρίσεως.

Τά καθορίζουμένα από τον νόμον περὶ φορτωτικών ἐπιρρίπτουν εἰς τὸν ἑφοπλιστὴν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διενεργήσῃ μὲ λογικὴν φροντίδα τὴν φορτοκρήψιν τῶν ἔμπορευμάτων καὶ ἀρνεῖται εἰς αὐτὸν τὸ δικαίωμα νὰ ἀποκρύψῃ τὴν εὐθύνην του διά ζημιάς, μὲ τὴν παρεμβολὴν εἰς τὴν φορτωτικὴν διατάξεων, αἵτινες τείνουν νὰ περιορίσουν τὴν ὑποχρέωσιν του ταυτῆν. "Οροὶ θέντε τῆς φορτωτικῆς περιορίζοντες τὴν ἐν λόγῳ εὐθύνην δέοντον νὰ θεωρηθοῦν ἄνηκοι. "Η διάδικαστί τῆς ἑκφορτώσεως εἶχεν ἀνάληφθη ἀπὸ ἐργολάθους διορισθέντας παρὰ τὰς ἑφοπλιστῶν. Οὔτε τὸ γεγονός, ὅτι ὁ παραλήπτης ἐπιλήρωσε τοὺς ἔργατας τοῦ κρηπτιδώματος, οὔτε ταὶ οἰονδήποτε ἄλλο γεγονός προβλέθην ἀπὸ τὸν ἑφοπλιστὴν, ἥμπταρει νὰ σημαίνῃ, ὅτι οἱ ὑπάλληλοι καὶ οἱ ἔργαται τοῦ ἐργολάθου τῆς ἑκφορτώσεως ἔχειρισθοι τοῦ ἐμπορευματοῦ διὰ λογαριασμὸν οἰουδήποτε ἀλλοιας παροῦ μόνον τοῦ πλαισιοκτήτου.

Ἐπομένως ὁ ἐφοπλιστὴς είνει ὑπεύθυνος ἔναντι τοῦ παραλίππου διὰ τὸ ἀνάληφθεν ἀπὸ τοὺς ἐργάτας αὐτοῦ ἔργον τῆς ἐκφορτώσεως τοῦ ἐμπορεύματος ἐκ τοῦ πλοίου. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τάς ἐπὶ τῶν ρόλων ἐντύπους ὅδηγίας, ἀκρέτοι ρόλοι μουσαμάδων, ὅταν ἐξεφορτώνοτο ἀπὸ τὸ κύτος τοῦ πλοίου διὰ τοῦ γερανοῦ ἐπεσωρεύθησαν εἰς τὴν προκυατίαν ὁ εἰς ἐπὶ τοῦ ἄλλου ὑποστάντες οὕτω ἀλλοιώσιν ἐκ τῆς συμπιεσεώς των. Δέον νέθεωρητοῦ τούτῳ ὡς ἀμέλεια διὰ τὴν προϋποτιθέμενή φροντίδα καλῆς μεταχειρίσεως τῶν ἐμπορεύματων, συνέπεια δὲ—ὡς ἀπεδειχθῆ—τῆς ἀμελείας ταύτης ἡτοῖ ἡ προκληθείσα εἰς τοὺς ρόλους ζημία. Ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπομένως—κατά τὸ σουηδικὸν Ἐφετεῖον—είνει ὑπεύθυνος διὰ τὴν ζημίαν καὶ ἡ εὐένθη τοῦ αὐτῆς δὲν ὑπόκειται εἰς τὸ προκληθεν ζῆτημα, διτὶ δηλαδὴ ἡ φύσις τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ὡς τρόπος τῆς συσκευασίας του συντείνων εἰς τὴν διάδονη.

## West Elliot & Gordon

(Established 1881)

## **SHIP STORE MERCHANTS**

## **Provisions of All Kinds**

**Steward, deck and Engine Room Stores  
Ships Equipment.**

## SAN FRANCISCO (Calif)

Phones: { GARFIELD 3159  
          { GARFIELD 3160

**501 DAVIS STREET.**  
**Cor. Jackson St.**



## Γαλλία

Διά μίαν αύτάρκη ναυτιλίαν

'Εξαιρετικώς ένδιαφέρουσα είναι ή δημοσιευθείσα πρό της ήμερων έτησία έκθεσης της «Ένωσεως των Γάλλων ναυτηγών και μηχανικών, τόσον από διεθνούς πλευράς, όσον και διά την γαλλικήν, ειδικώτερον, προστάθειαν της ναυτιλιακής άνασυγκροτήσεως. Η έκθεσης—καταδεικνύουσα την χρησιμότητα των από θαλάσσας μεταφορών—δι' ένα κράτος εύρυτέρας παραγωγικής δραστηριότητος, υποδεικνει έναν άρχη στον από θαλάσσας μεταφορέμένου επόμερον εις επόμενον χιλιόμετραν είναι έξιπλασίος από τὰς χερσαίας μεταφοράς. Ως πρὸ τὸ κόστος, ἐξ ἄλλου, η κατά χιλιόμετρον μεταφορά δι' έκστον ἀπό θαλάσσης, σιδηροδρόμου καὶ ἀρέος, τῶν τριῶν δηλαδὴ κυρίων συγκοινωνιακῶν μέρων, είναι τῆς ἀναλογίας 1 πρὸς 2 καὶ πρὸς 3, διαὶ τὰ δύγκωδη εύπορεματα ή ἀνάλογια αὐτὴ αὐξάνεται εἰς 1 πρὸς 10 καὶ πρὸς 200. Η ναυτιλία προσφέρει, πράγματι, διά τὰ εἰς χύμα φορτία τὸ χαμηλότερον κόστος. Απὸ τὴν κίνησιν αὐτὴν ἔξαρταται ἡ ζωὴ τοῦ συγχρόνου κόσμου.'

Ναυτιλία καὶ ναυτηγική—τούτεσται εἰς τὴν έκθεσιν—είναι ἀλληλένδετοι. Εἰς τὰς ξένας χώρας ἀπεδείχθη, στὶς ή Ισχυρά δυναμικότης τῶν ναυτηγείων ἔχαρταται ἀπό τὴν δύναμιν τῆς έθνικῆς τῶν ναυτιλίας. Η Γαλλία είναι στημένη τὴν τεάρτη ναυτιλιακή δύναμιν εἰς τὴν γερμανικήν, ἐνώ προπολεμικῶς ἦτο ή ὄγδοη, ἔρχομένη μετὰ τὴν Γερμανίαν, Ἰσπανίαν καὶ Ἰταλίαν, τῶν ὅποιων οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι οὐσιαστικῶς ἥδη ἐμειώθησαν, ἀν μὴ καὶ ἐντελές ή ημασθησαν. Τὰ δεξαμενόπλοια, ἐξ ἄλλου, ὑπολογίζονται εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 11 ἑκατομμυρίου. Τ. τοῦ 1939, ἐξ ἡ χωρητικότης αὐτὴ συνεχεῖς θε αὐξάνη, προκειμένου νὰ ἀντικρυσθῶν αἱ αὔξουσαι μεταφοραὶ τῶν υγρῶν καυσίμων. Τὸ ποσοστὸν τοῦ γαλλικοῦ τονιάς εἰς τὰ δεξαμενόπλοια είναι ἔλαχιστον.

Όσον ἀφορᾶ τὴν ἀναλογίαν τοῦ τονιάς πρὸς τὸν πληθυσμὸν ἔκάστης χώρας, ἡ Νορβηγία κατέχει 14 τόνους ἀνὰ 10 κατοίκους, ἡ Σουηδία 3, ἡ Δανία 2.7, αἱ Κανδιναδίαι χώραι ὁμοῦ λαμβανομέναι 5.2, ἡ Μεγάλη Βρετανία 4.4, ἡ Ὀλλανδία 3.2, ἡ Ἐλλὰς 2.3, αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι 2 καὶ ἡ Γαλλία μόλις 0.7, μὲ προβλεπομένην χωρητικότηταν 3.000.000 τόνων. Αὐτὴ η δυσαναλογία μεταξὺ πληθυσμοῦ καὶ τονιάς, ὑποδεικνύει τὴν κατεύθυνσιν τῶν Γαλλικῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν προσεχὴ δεκαετίαν. 'Οφείλειν ἀποκτήσῃ η Γαλλία ἑναπακή ἐμπορικὸν στόλον, ὥστε διὰ τῶν ὑπηρεσιῶν του νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ισοσκέλισιν τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν τῆς πληρωμῶν. Χρείαζεται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ Γαλλία σκάφη 4 ἀκόμη ἑκατομμυρίων τόνων.

'Απὸ τοὺς τελευταῖς ὑπολογισμοὺς τῆς 'Οργανώσεως Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, διειστώθη, διτὶς καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1952—53 ἀκόμη, μὲ χωρητικότηταν 3 ἑκατομμυρίων τόνων, θε αἱ παρουσιάζῃ ἡ Γαλλία ἕνα παθητικὸν ὑπόδιοντον εἰς ναῦλους 180 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὰ ἐν λόγῳ 3 ἑκατομμύρια τόνων θε συγκροτοῦνται ἀπὸ 650.000 τ. ἐπιβατηγά λάινερς 650.000 τ. δεξαμενόπλοια καὶ 1.750.000 τ. φορτηγά διὰ Ἑηρά φορτία. Κατὰ τὸ 1939 τὸ τονιάς τὴν ἐπιβατηγῶν λαίνερν ἀνήρχετο εἰς 1.165.000 τόνων. 'Οταν μεταπολεμικῶς ἀντεμετωπίσθη ἡ ἀντικατάστασις τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταῦτης, ἐθέτη τὸ ἔρωτημα, ἐὰν τὸ ἀεροπλάνον θε ἀπέτελε εἰς τὸ μέλλον ἔνα σοβαρὸν τοῦ πλοίου ἀνταγωνιστὴν. Η πείρα τῶν τελευταίων ἔτων ἐπιτρέπει τὸ συμπέρασμα, διτὶς ὡς συναγωνισμὸς αὐτὸς ἔνισχυει μᾶλλον τὴν ταξιδιωτικὴν κίνησιν ἐπ' ὕψειςι ἀμφοτέρων τούτων τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων.

Οἱ δημιρικαῖοι ὑπολογίζουν, ἐν προκειμένῳ, τὴν κίνησιν τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ κατὰ τὸ 1950 εἰς 1.375.000 ἀτόμα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 78% θε ταξιδεύουσι διὰ θαλάσσης. Θε αἱ πρέπει—τούτεις η έκθεσης—ὅπως καὶ ἡ Γαλλία, ἡ ὅποια κατὰ τὸ παρελθὸν ἐναυτηγήσεις μίαν «Νορμανδίαν», είναι καὶ πάλι εἰς θέσιν νὰ συμμετάσῃ εἰς τὴν κίνησιν ταῦτης.

Ως πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διτὶς αἱ μεταφοραὶ εἰς τὴν μητροπολιτικὴν Γαλλίαν ἀπὸ 3 ἑκατομμυρίων τόνων, κατὰ τὸ 1939, ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν τὸ 1952—53 εἰς 15 ἑκατομμυρίων τόνων. Τὰ Γαλλικά τάκερα είναι ἀνέπαρκη νὰ ἔξυπερτησουν τὰς μεταφορὰς ταῦτας. 'Εναντὶ δεξαμενοπλοίων 323.000 τ. τοῦ ἔτους 1939, κατέχει στήμερον ἡ Γαλλία 462.000 τ. καὶ συμφώνων πρὸς τὸ σχέδιον Μονέ ἀποβλέπει ἡ ἀποκτήση 650.000 τ.

Όσον ἀφορᾶ, ἔξ ἄλλου, τὰ φορτηγά, τούτεσται εἰς τὴν έκθεσιν, διτὶς αἱ μεταφοραὶ εἰς τὴν έπειρον, τ. ἐμπορευμάτων ἐκ Γαλλίας καὶ διὰ τὴν Γαλλίαν μεταφέρονται ἀπὸ ζένα πλοίοι ἡ ἀπὸ ζένα τοιούτων χρονοναυλωμένα απὸ τὴν Γαλλικὴν κυβέρνησιν. Θε χρειασθοῦν διὸν 40 ἔως 50 ἐπὶ πλέον φορτηγά σκάφη τῶν 12.000 ἔως 24.000 τ. δ. w. ἔκστον, προκειμένου νὰ ἔξαρται η μεταφορική αὐτὴ κίνησις ὑπὲρ τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου.

Ύποδεικνύει περαιτέρω η έκθεσης τὴν ἀνάγκην τῆς παροχῆς κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν ναυτηγίην τοῦ περιπλάνου τῶν πλοίων, προκειμένου νὰ εἰσπράξουν διὰ τὰς μεταφορὰς γενικῶν φορτίων τοὺς αὐτοὺς ναῦλους χρησιμοποιοῦσαι σκάφη μεγάλης ήλικίας καὶ κατωτέρας κλάσεως, διὰ τὰς οποῖς τοῦ ίσοινοῦ ἐπασχόλιστρα.

**CONSIGN YOUR STEAMERS**

To Messrs. ZIVA KALKAVAN & CO

Shipowners, Agents & Brokers

ISKENDERUN (ALEXANDRETTA) TURKEY.

AGENTS IN GREECE: Telegrams: KALKAVAN—ISKENDERUN

MEDITERRANEAN SHIPPING AGENCY  
4, BUBULINAS STREET, PIRAEUS.

πλοίων καὶ τοῦτο ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ ὑψηλοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ Γαλλικοῦ σκάφους καὶ τὰ ἐπιτραπή εἰς τὸν Γάλλον ἐσπολιστὴν νὰ ναυπηγήσῃ πλοία καὶ νὰ τὰ ἔκμεταλλευθὴ ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ νέα, ταχέα καὶ μεγάλα σκάφη τῶν ζένων σημασιῶν. Η Γαλλικὴ ναυτιλία—καταλήγει τὰς έκθεσις—θὰ πρέπει νὰ καταστῇ αύτάρκης εἰς τὴν ἔξυπερτησιν τῶν έθνικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν.

## Γερμανία

Διὰ τὴν ναυτιλιακήν ἀποκατάστασιν

Συνήθον πρὸ τημέρων εἰς τὸ Αμδούργον οἱ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν πομπούριον ἔνδεικας γερμανικῶν κρατιδίων προκειμένου νὰ συζητήσουν τὸ θέμα τῆς γερμανικῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως, κατόπιν τῆς ἀρσεως ὥρισμέων συμμαχικῶν περιορισμῶν. Τὸ θέμα ἀντεμετωπίσθη κυρίως ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν αὐτὸν πλευρά, τῆς χρηματοδοτήσεως, δηλούντο ἐνὸς ναυπηγικοῦ προγράμματος καὶ τῆς ἀρτιωτέρας κατὰ τὸ δυνατόν ἔξυπερτησιν τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας διὰ τῶν ηδη διαθεσίμων μικρῶν γερμανικῶν σκαφῶν.

Οι λιμένες ἐπίστησις καὶ ἡ ἀνεπαρκής σημερινὴ τῶν ἀπόδοσις ἀποτελεσαν ἀντικείμενον τῆς συσκέψεως, καθὼς καὶ τὸ ζητηματὸν τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως μὲ τὴν Τσεχοσλοβακίαν, ἡτὶς σημαντικῶς ἐμειώθη μετὰ τὴν τελομονίαν τῆς τελευταῖς τάυτης χώρας ἐνός τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος. Πάντως, τὸ πουδιαῖστέρον τῶν θεμάτων ηδη ἡ χρηματοδότησης τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας, ἡτὶς προσκρούει εἰς τὸ δύσλυτον πρόδλημα.

Εἰς τὴν συσκέψην διειστώθησαν αἱ πρώται ἐπιτίδεις ἀποκαταστάσεως τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς τοὺς προπολεμικοὺς αὐτῆς ἀριθμούς, τῶν 4 ἑκατομμυρίων τ. γκρός, μιᾶς δηλαδὴ χωρητικότητος, ἡτὶς θεωρεῖται ἀπαραίτητος διὰ τὸν έξυπερτησιν τοῦ ἔπιστερού ἐμπορίου τῆς χώρας. Η Δυτικὴ Γερμανία θε διάθεστην 50 ἑκατομμ. μάρκων, ἡτοὶ 4 ἑκάστη, λιρῶν στερλινῶν, ὡς πρώτην δοσίνας χρηματοδοτήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως. Τὰ γερμανικὰ ναυτηγεῖα—συμφώνως πρὸς γενομένην εἰς Φραγκούφωρτην ἀνακοίνων—δυνάμενα ηδη νὰ κατασκεύασουν πλοία 100.000 τ. ἑπτησίων, συντόμως θε διπλασιάσουν τὴν παραγωγὴν ταῦτην, μὲ ἀπασχόλησην 60.000 τεχνίτων καὶ ἔργατων.

Προστίθεται εἰς τὰ ἀνάτερά του, διτὶς τὰς αὐτοπλοϊκῶν καὶ ἀλιευτικῶν σκαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Αμδούργου καὶ τοῦ Κιέλου, ἐνώ ἡ διάλυσις τῶν συγκριτικῶν ἔγκαταστάσεων τῆς «Ντάρτιτς Βέρφτ» (τοῦ Αμδούργου) ἀνεβλήθη ἐπὶ τρεῖς ἔβδομάδας, κατόπιν αἰτίσεως τῆς γερμανικῆς κυβερνήσεως, ἡτὶς ἐν τῷ μεταξὺ ηδηνέργει τὸν οἰκονομικὸν παράστασιν.

## ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΪΑ

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Η «Γιούγκοσλαβένσκα Πλόβιντμπα», ἡ γνωστὴ κρατικοποιηθεῖσα γιούγκοσλαβική τακτικὴ γραμμῶν, ἐπανέλαβεν ἀπὸ τῆς πρώτης περιόδου τῆς ἀπελευθερώσεως τὰς διαφόρους τακτικὰς ὑπηρεσίες τῆς διαθέσεως πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 16 σκάφη. Ηξ αὐτῶν δημιουργήθησαν συντόμως νὰ τεθοῦν ἔκτος ὑπηρεσίας, διότι ησαν παρηλίκα καὶ ἀκατάλληλα, ἐνώ διὰ τὰ ὑπόλοιπα ἔχρεισθη νὰ ἐκτελεσθῶν εύρυταταὶ πικέσκευα.

Ἐν συνεχείᾳ παρεχωρήθησαν εἰς τὴν ἐταιρίαν τρία σκάφη ἐγερμανικῶν ἐπανορθώσεων, δύο δὲ ἄλλα ἡγοράσθησαν ἐκ, τῆς ἀλλοδαπῆς, εἰς τρόπον ὥστε ἐκαπούθησαν ὑπωδόπτης αἱ σημεριναὶ τῆς ἐταιρίας αὐγάκαι. Ηδη τακτικαὶ γραμμαὶ διατηροῦνται ἀνά 20ήμερην πρὸς τὴν Τουρκίαν, ἀνά 20ήμερην πρὸς τὸ Ιστραπή, ἀνά διπλῶν 6 δὲ πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικήν, τὴν Νότιον τοιταύην, καθὼς καὶ πρὸς τὴν Αύστραλιαν. Τὸ πρόγραμμα μεταφορᾶς ἐπιβατῶν κατὰ τὸ 1948 ἐπραγματοποιήθη, ὡς ισχυρίζονται οἱ ἀρμόδιοι γιούγκοσλαβοί κύκλοι κατὰ 113.26 %.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ πνεῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ

Μία ὑπόθεσις ἐνδιαφέρουσα ἀμεσώτερον καὶ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ καταδεικνύουσα ἐπιπροσθέτως τὸ δύσκολον τῆς θέσεως της εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοραὶ, ἀνεκινήθη πρὸ τημέρων εἰς σχετικὴν ἀπόφασιν τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς». Αἱμερικανὴ τακτικαὶ, ἀνήκουσα εἰς μιὰν ἀπὸ τὰς πολλὰς «Διασκέψεις» τακτικῶν γραμμῶν, (τὴν ἔξυπερτησιν τὰς γραμμάς πρὸς τὴν Κεντρώαν Αμερικήν), ἡτῆστο ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακήν Επιτροπήν» τὴν ἀδειαν, δημος εἰς τὸν κανονικὸν ναῦλον τὸν καθοριζόμενον ὑπὸ τοῦ ναυλοδύον περιλαβή καὶ τὰ ἀπασφαλιστρά ἐκείνων τῶν πλοίων, ἀπίστα δὲν ἐμφανίζουν τὰ ψηφάλια ποιοτικά πλεονεκτήματα τὰ ἀξιούμενα παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν, προκειμένου οὗτοι νὰ ἀσφαλίσουν τὰς φορτικὰς ἀπασφαλιστρά.

Τὴν αἵτησιν ὑπέβαλεν ἡ ἐταιρία Αλεοα, ἡτὶς μετὰ μιᾶς δλανονικῆς ἐταιρίας ἀποτελεῖ τὴν πρασαναφερθεῖσαν «Διάστεψιν». Η αἵτησις ἀπεριφθοῦ ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακήν Επιτροπήν», ἡτὶς προήθη νὰ κυρώσῃ συμφωνίαν, πού δὲ ἐπέτρεψεν εἰς τὰς δύο συνεργαζομένας ἐταιρίας νὰ εἰσπράξουν διὰ τὰς μεταφορὰς γενικῶν φορτίων τοὺς αὐτοὺς ναῦλους χρησιμοποιοῦσαι σκάφη μεγάλης ήλικίας καὶ κατωτέρας κλάσεως, διὰ τοῦτο καὶ ηδιούντο ἐπασχόλιστρα.

Η αἵτησις ἀπεσκοπεῖ νὰ ἀπασχολήσῃ εἰς τὴν ἐν λόγῳ γραμμήν ἐναχρονιστῶν ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Αλεοα» Ἐλληνικῶν φορτηγῶν. Η ἀντιδρασις προτίθεται κατέρρει τοὺς ναῦλους τοῦ Αιγαίου, οἵτινες διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἀπεκλείον τὴν χρησιμοποίησιν τῶν Ελληνικῶν πλοίων, ἐπὶ ὥφελεια τῶν Αμερικανικῶν σκαφῶν τῶν ἐπανδρωμένων μὲ Αμερικα-

νικά πληρώματα. Έθεωρήθη ή τοιαύτη χρονοναύλωσις ξένων πλοίων παρ' άμερικανικής έταιρίας, ότι θα έδημουργεί ένα κακόν προηγούμενον άρκετά έπικινδυνόν διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῆς άμερικανικής ναυτίλιας.

### 'Επιχορηγήσεις καὶ κόστος διαχειρίσεως

Αι παρὰ τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς προϋπολογιζόμεναι ἐπιχορηγήσεις διὰ τὸ οικονομικὸν ἔτος 1949—50 πρὸς τὰς διαφόρους άμερικανικὰς ναυτικὰς έταιρίας, αἵτινες ἔκτελον τακτικὰς καὶ γενικῆς ὀφελείας γραμμάς, ἀναβίζονται εἰς 49.2 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 25.7 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὸ 1948. Επὶ τοῦ ἀντέρεω ὅμως κονδύλιον προβλέπεται νὰ ἀφαιρεθοῦν ὥρισμένα ποσά ἀντιστοιχούντα πρὸς τὰ ἐπὶ πλέον τῶν καθοριζόμενών εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ποσοστῶν διὰ κέρδη, εἴτε τρόπον ὥστε μόλις 21.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων θέλουν τελικῶς καταθληθῆναι διὰ ἐπιχορηγήσεις. Ο κυριώτερος λόγος τῆς ἐπελθούσης αὐξήσεως τοῦ κονδύλιον τῶν ἐπιχορηγήσεων φθείρεται εἰς τὴν πυκνωσιν τῶν ἐπιχορηγουμένων δρουολογίων. Εἰς 1374 ὑπολογίζονται τὰ ταξίδια, ἔναντι 1242 διὰ τὸ 1948—49 καὶ 1038 διὰ τὸ 1947—48, ἐνώ τὰ ἀπασχολούμενα σκάφη ἀνήλικον εἰς 244, ἔναντι 213 τοῦ 1948—49.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις, ὡς γνωστόν, καταβάλλονται μὲ τὴν δικαιολογίαν καλψεως τῆς διαφορᾶς κόστους, ητοις, ὑφίσταται μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων εἰς τὸ μισθολόγιον καὶ εἰς ὥρισμένα ἄλλα κογδύλια τῆς διαχειρίσεως. Τὸ σοβαρότερον ἐν τῷ λόγῳ κονδύλιων εἰναι ή μισθοδοσία τοῦ πληρώματος. Πράγματι, ἐπὶ συνόλῳ κόστους διαχειρίσεως τῶν ἐπιχορηγουμένων πλοίων 25.7 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὸ 1948—49, τὰ 16.5 ἑκατομμ. δολλαρίων ἀνέφερον εἰς τὴν μισθοδοσίαν, 1.9 ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὴν τραφοδοσίαν, 2 εἰς τὴν συντήρησιν τῶν πλοίων, 1.8 εἰς τὰς ἐπισκευάς καὶ 3.3. ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὰς ἀσφάλιστρα. Τὰ ἔξ αὐτὰ κονδύλια ἀπαρτίζουν τὸ κόστος κινήσεως τοῦ πλοίου. Διὰ τὸ νέον οικονομικὸν ἔπος ή μισθοδοσία θὰ ἀντιπροσωπεύῃ τὰ 71.1% τῶν παρασχεθομένων ἐπιχορηγήσεων, ἔναντι 64.3% διὰ τὸ ληξιανὸν ἔπος καὶ τούτῳ λόγῳ τῆς συνεχίζομένης αὐξήσεως τοῦ κόστους διαχειρίσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Οι Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ σχολιάζοντες τοὺς ἀνωτέρους ἀριθμούς, οἵτινες ἀποδεικνύουν τὴν ἀποστίαν κάθε συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ μὴ ἐπιχορηγουμένου ἀμερικανικοῦ σκάφους, διεισιδῶνται πῶς θὰ δυνηθῇ τοῦτο νὰ ἀντικρύσῃ τὰς ὑψηλὰς αὐτὰς δαπανάς, ἐν ίσοτιμίᾳ ναυλών πρὸς τοὺς συναγωνιστὰς τοῦ. Δεδομένου, ὅτι ἐλάχισται εἰς αἱ ἐπιχορηγουμέναι ἀμερικανικαὶ ἔταιραι, ἔναντι τοῦ ὅλου ὅγκου τῆς ἀμερικανικῆς ναυτίλιας, τὰ λοιπὰ σκάφη θὰ ὑποχρεωθοῦν εἰς παροπλισμόν, ἐφόσον δὲν θὰ ἀπολαμβάνουν υψηλοτέρων ναυλών. Τοιάζουν σχετικῶς, ὅτι θὰ πότε ἀφελές νὰ πιστεύεται τὸ κράτος θὰ καλύπτῃ δι' ἐπιχορηγήσεων τὸ δόλον εύρυνόμενον ἀνοιγματικοῦ πλοίου, δεδομένου μάλιστα, ὅτι μόνον 250 εἶναι τὰ ἐπιχορηγουμένα σκάφη. Συνιστοῦν συνεπῶς εἰς τὰς ναυτεργατικὰς ὀργανώσεις περιορίσμων τῶν ἀξιώσεων τον, διὰ νὰ δυνηθῇ τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον νὰ κρατήσῃ μίαν θέσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

### Αἱ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Συμφώνως πρὸς τὴν ὑποδήλωσίαν εἰς τὸ Κογκρέσσον τριμηνιαίαν ἔκθεσιν (30 Ιουνίου) τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς», ἐπωλήθησαν μέχρι τοῦδε ὁμοίως 1806 κρατικὰ ἀμερικανικὰ πλοία, δάσει τοῦ περὶ πωλήσεων νόμου τοῦ 1946, μὲ προϊόντι 1731 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἐπειχεῖσθαι σύντομον ὅμησιον νὰ εἰσπράξῃ τὰ 15% τῶν δαπανηθεντῶν τὰς δισεκατομμυρίων δολλαρίων εἰς ναυτηργήσεις ἐμπορικῶν σκαφῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Ή «Ναυτιλιακή Επιτροπή» θεωρεῖ τὸ ἐπιτευχθὲν ἀποτέλεσμα ὡς ἐπιτυχίαν.

Ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν πωλήθεντα σκαφῶν, τὰ 1113 διετέλησαν εἰς ἀγοραστὰς τοῦ ἔξωτεροκού καὶ 693 εἰς ἀμερικανοὺς πολίτας, οἵτινες—σημειωτέον—καὶ ἡγόρασαν τὰ καλυτέρων τύπων πλοία. Εἰς ξένους ἐφοπλιστὰς ἐπαλήθησαν 589 «Λίμπερτζ», 100 «Βίκτορες», 48 τοῦ τύπου «ΟΙ», 8 τοῦ τύπου «ΕΙ', 152 ἀκτοπλοικὰ καὶ 216 δεξαμενόπλοια. «Ηδη, αἱ πωλήσεις εἰς ἀλιδοπατούς ἀπήγορευθήσαν, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τοῦ Μαρτίου ἐ. ἔτους.

### Γιαντιάσιον φορτηγόν 50.000 τόννων

Η τρόπις τοῦ ἀεροπλανοφόρου τῶν 65.000 τόννων, ούτινος, ὡς γνωστόν, ἀνεστάλη ή ναυτηργήσεις, ἐτοίμη ηδη ἐπὶ τῆς ναυτηργικῆς ἐσχάρας, πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ—συμφώνως πρὸς ὑποδήλωσίας προτάσεις

τῶν ναυπηγῶν καὶ τῶν τεχνικῶν τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς» πρὸς τὴν ἀμερικανικὴ κυβέρνησιν—διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς γιγαντιαίου φορτηγού, σκάφους, χωρητικότητος 50.000 τόννων, διόπει τὸν οποίον εἰς τὸν τομέα, κυρίως τοῦ Ειρηνικοῦ ὥκεανου. Οταν ἡ κυρώθη ή ναυπηγήσης τοῦ ἀεροπλανοφόρου, εἶχαν δαπανήθη δι' αὐτοῦ 112 ἑκατ. δολλαρίων καὶ εἶχε συγκεντρωθεῖ εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὑλικοῦ ἐκάλυψος ἀξεστῶν εἰσέστη ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Τὸ ἐν λόγῳ ἀκριδῶς ὑλικὸν προτείνεται νὰ διατεθῇ ηδη διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ρηθέντος «σούπερ-τράμπτ».

### Ἡ κίνησις τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου

Αἱ τελευταίως ἀνακοινωθεῖσαι στατιστικαὶ τοῦ ἀπὸ θαλάσσης διεξαχθεῖσας εἰσαγωγικού καὶ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ 1948 ἀναθιδάζουν τὴν κινήσην αὐτοῦ εἰς 139 ἑκατ. τόνων (τῶν 1016 κιλῶν), ἔναντι 164 ἑκατ. τ. τοῦ 1947 καὶ 122 ἑκατ. τ. τοῦ 1946. Ἐσημειώθη δηλαδὴ μία υποχώρησις 25 ἑκατ. τόνων κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τοῦ 1947, ἐνώ ἔναντι τοῦ μέσου ὄρου τῶν ἔτῶν 1935—39 ἐσημειώθη αὐξήσης κατὰ τὸ 1947.

Ἡ υποχώρησις ὡφείλετο κυρίως εἰς τοὺς γαιάνθρακας, οἵτινες ἡσαν κατὰ 23 ἑκατ. τ. διληγότεροι, αὐξέρετο δὲ κατὰ κανόνα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Η συμμετοχὴ τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας εἰς τὴν ἀνωτέρω κινήσην υπῆρξε ὀρκετὰ χαρακτηριστική. Εφθασε τὰ 48% κατὰ τὸ 1948, ἔναντι 54% διὰ τὸ 1947 καὶ 60% διὰ τὸ 1946. Ἰδιαιτέρως διὰ τὰς ἔξαγωγὰς ἔηρων φορτίων τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς ἀνήλθεν εἰς 40% διὰ τὸ 1948, ἔναντι 51% διὰ τὸ 1947 καὶ 61% διὰ τὸ 1946, ἐνώ διὰ τὰς εἰσαγωγὰς διεκυμάνθη εἰς 47% διὰ τὸ 1948, ἔναντι 54% διὰ τὸ 1947 καὶ 56% διὰ τὸ 1946.

Τὰ φορτία τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας ἔφθασαν τὸ 1947 εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων, τὰ δὲ 54% τῆς κινήσεως ταύτης μετεφέρθησαν δι' ἀμερικανικῶν πλοίων, ἐνῷ κατὰ τὸ 1948 τὰ ἐν λόγῳ φορτία ἀνήλθον εἰς 33 ἑκατ. τόνων, μὲ συμμετοχὴν τῶν ἀμερικανικῶν σκαφών εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν κατὰ 43%. Ή μείωσις τοῦ ποσοστοῦ τῆς συμμετοχῆς προήρχετο κυρίως ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια.

### Ἰσραὴλ

#### Χάϊφα καὶ Τέλ Αβίδ

Ἀμερικανικὴ τεχνικὴ ἀποστολὴ, εἰδικῶς ἀσχοληθεῖσα μὲ τὸ ζῆτημα τῆς κατασκευῆς τοῦ νέου λιμένου τοῦ Τέλ Αβίδ, ἐπεράτωσεν ηδη τὴν ἐπιπότιον μελέτην τῆς κατασκευῆς τοῦ σχετικά σχέδια. Αὐτὶ μιᾶς διάποντος 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ—συμφώνως πρὸς τὴν χαρακτηριστικὴν ἔκφρασιν τῶν ἀμερικανῶν τεχνικῶν—οὐ τελειότερος λιμνὶ τῆς Μέσης Ανατολής, ἐνῷ ἐν παραλλήλοις ἀντὶ διπλανής 4.5 ἑκατομμ. δολλαρίων κατασκευαζεται εἰς τὸ ὄρμον τῆς Καισαρείας, δοτὶς κεῖται εἰς τὸ μέσον τῆς ποστάσεως μεταξὺ Τέλ Αβίδ καὶ Χάϊφας, ἀλιευτικὸς λιμνὴν τοῦ Κράτους τοῦ Ισραὴλ. Οι αὐτοὶ τεχνικοὶ ἐπικονούν ἐπιπροσθέτως τὰ σχέδια διπλασισμού τῆς ἀποδόσεως τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας.

Η δαπανή διὰ τὸν λιμένα τοῦ Τέλ Αβίδ προβλέπεται ὅτι εὐχερῶς θέλει έξερεθῆ, δεδομένου ὅτι τὸ σχέδιον ἔχει διαφυλάξει εὐρύτατον περὶ τὸν λιμένα χερσαίον χώρων, τοῦ ὄποιον ή ἐκποίησης θὰ αποφέρῃ μίαν πρόσδοσην 20 ποταμάριστον ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ο λιμνὸς θὰ σηματίζῃ διὰ τὸν κρηπιδώματον, ποὺ διὰ τὰ κατασκευασθῶν, ἔναν ἀκανόνιστον τετράγωνον, προφύλασσόμενον ἀπὸ δύο κυματοθραύστας. Εἰς τὰ κρηπιδώματα θὰ καθίστανται δυνατὴ ή ταύτοχρονος πλεύρισις δέκα μεγάλων ὀκεανοπόρων σκαφῶν, ἐνώ ίκανὸς χώρων θὰ διατίθεται διὰ ρυμουλκά, φορτηγίδας κλπ. πλωτά κατασκευασμάτα, εἰς μίαν λιμενικὴν λεκάνην μὲ μικρότερα βυθίσματα. Αρκετά ἀλλά πλοια εἰς δύνανται νὰ ἀγκυροβούλωνται στῶν δύο κυματοθραύστας.

Οσον ὁφορά ἔξ αλλου τὸν ἀλιευτικὸν λιμένα, ένας μικρὸς μόνον συνοικισμὸς ἀλιεών υφίσταται ἐκεῖ ὅπου διλογοτεροτερον. Εἰς τὸν τομέαν τῆς κινήσης τοῦ Ιουδαίας, Η κυβέρνησις τοῦ Ισραὴλ ἐπιθυμεῖ νὰ καταστήσῃ τὴν Καισαρείαν τὸ ἀλιευτικὸν κέντρον τῆς χώρας. Θά δύνανται νὰ φιλοξενοῦνται εἰς αὐτὸν 21 ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ νά θεραπεύουν ὅλας τὰς ἀνάγκας των. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν προβλέπεται η ἐγκατάστασις χερσαίων ψυγείων διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἀλιευτικῶν σκαφών.

Telephone: Whitehall 4-8835

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

**MANAGERS**

**OPERATORS**

80 BROAD STREET

**AGENTS**

**BROKERS**

NEW YORK, N.Y.

κῶν προιόντων, καθώς καὶ ἔργοστασιών διὰ τὰς ἐπίσκευάς τῶν σκαφῶν. Ἀξίζει νὰ προσθεῖ, ὅτι θά συνεργασθοῦν καὶ ἀρχαιολόγοι, ώστε νὰ προληφθῇ οἰαδῆποτε φθορά ὠρισμένων ἀρχαιολογικῶν καὶ τουριστικῶν θέσεων τοῦ νέου λιμένου.

'Ιταλία

Αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Τεργέστην

Τρεις νέαι μονάδες έκ των πέντε, τών όποιων προσφάτως έτεθή ή τρόπις είτα τη ναυπηγεία της Τεργέστης, έπι τη βάσει τών πιστώσεων του σχεδίου Μάρσαλ, είνε σκάφη μικρά των 13.000 τ. έκαστον και κατασκευάζονται διά λογαριασμὸν τοῦ «Λύδος Τριεστίνα», ἐνώ αἱ δύο ἀλλαὶ ἀναφέρονται εἰς ἀλιευτικὰ ἀνοικτῆς θαλάσσης τῶν 1400 τ. έκαστον και ναυπηγούνται το μὲν ἕνα εἰς τὰ ναυπηγεία του Σάν Μάρκο, τὸ δέ ἑτερον εἰς τὰ ναυπηγεία του Σάν Ρόκο, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Τζενεπέσκα», του Λιβδόρου.

Διά την ναυπηγησιν τών πέντε τούτων σκαφών θα χρειασθούν 40.000 τ. χάλυβας. Ήξ αύτών 2500 τ. έτρομψιθεσαν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ἐνώ τὰ 2)3 τῆς υπόλοιπου ποσότητος θα προσρχωνται ἀπὸ τὰ ἀστρικά χάλυβουργεια καὶ τὸ 1)3 ἀπὸ τὰ Ἰταλικά. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Προέδρου Κ. Εἰνόδη, εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἰταλίας, διὸ ἀπὸ τὰς 15 Ἰταλικές ὑψικαμίνους ἔτελον κατὰ τὸ 1948 ἐν λειτουργίᾳ, ἐκ τῶν ὅποιων πάλιν αἱ τρεῖς εἰς τὴν Τεργέστην. Μὲ γαιανθρακα προερχόμενον ἐπὶ τοῦ Ρούρ, αἱ ρυθμίσαι υψικαμίνοι τῆς Τεργέστης παρέσχον ἥδη μίαν σημαντικήν ποσότητα κώκ διὰ τὴν παρασκευὴν του ἄναγκαιούντος διὰ τὰς ἀνάτερες ναυπηγήσεις χάλυβας.

Μεγ. Βρεταννία

·Η υπό γενιτήριον χωροτικότης

Μικρά τις αύξησης τής τελούστων υπό κατασκευήν άνα τὸν κόσμον χωρητικότητος εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου ἐ. ἔ. ἔναντι τοῦ προηγουμένου α' τριμήνου, διαπιστώνται ὅπως τὰ προσφάτως δημοσιεύεσθαι στατιστικάς τοῦ *«Λόδεζίς Πέτζιστερ»*. Ἐνώ δώμας τὸ παγκόσμιον σύνολον ἐμφανίζει αὔξησιν, ποιά τις ὑποχώρησις σημειούται εἰς τὴν ναυπηγουμένην χωρητικότηταν ἐν Ἀγγλίᾳ και Βορείῳ Ἰρλανδίᾳ, χωρὶς δώμας και νά παύῃ ἡ Ἀγγλικὴ παραγωγὴ νά κατέχῃ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς παγκόσμιους ναυτικὰς κατασκευάς.

Τὸ σύνολὸν τῆς ναυπηγουμένης ἀνὰ τὸν κόσμον χωρητικότητος—ξειρέσει τῆς Γερμανίας, τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας καὶ ἀριθμῷ τίνος μικρῶν σκαφῶν κατεσκευάζομένων εἰς τὴν Ἰαπωνίαν—περιελάμβανε 1070 πλοῖα, 4.446.000 τ. γκρός, ἔναντι 4.355.505 τ. γκρός τοῦ αὐτοῦ τριμήνου. Τὰ 45.95% τῆς ἀνώτατης χωρητικότητος, ήτοι 397 σκάφη, 2.043.008 τ. γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν, μὲ μείσων 32.902 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ αὐτοῦ τριμήνου 6.6. καὶ 200.000 τ. ἔναντι τῆς πρὸ ἔτους, ὅτε είχε σημειωθεὶ τὸ ἀνώτατὸ δριὸν ναυπηγήσεων ἀπό τοῦ Δεκεμβρίου 1912. Τὰ ὑπόλοιπα 54.05%, ήτοι 673 πλοῖα, 2.403.062 τ. γκρός, ἐναυπηγούντο εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἔρχονται εὐθὺς ἀμέσως μετά την Ἀγγλίαν, μὲ 594.714 τ. γκρός, ἀκολουθούν δὲ κατὰ σειράν ἡ Γαλλία (398.474 τόνν.), ἡ Ὀλλανδία (286.262 τόνν.), ἡ Ἰταλία (217.380 τόνν.), ἡ Σουηδία (189.405 τόνν.) καὶ ἡ Δανία (119.870 τόνν.).

Έκ τού παγκοσμίου συνόλου, 353 σκάφη, 1.819.455 τ. γύρος, είνε άτμοκίνητα και έξ αὐτῶν τα 167 πλοΐα, 828.796 τ. γύρος, κατασκευάζονται εις Ἀγγλίαν, ἐνώ τα ὑπόλοιπα 705 σκάφη, 2.623.976 τ. γύρος, καλύπτοντα τό 59% τού παγκοσμίων ναυπηγουμένου τονιάζε, είναι δηλοκίνητα και ἔξ αὐτῶν πλαίν τα 229, χωρητικότητος 1.213.562 τ. γύρος, ναυπηγούνται εις τὴν Ἀγγλίαν. Τὰ δεξαμενόπλοια (άτμοκίνητα και δηλοκίνητα, 1000 τ. γύρος και ἀνω ἔκαστον) ἀνέρχονται εις 154, συνολικῆς χωρητικότητος 1.667.000 τ. γύρος, με αὔξησην 140.177 τ. ἔναντι τού α' τριμήνου. Εξ αὐτῶν τα 73, χωρητικότητος 723.364 τ. γύρος, ναυπηγούνται εις τὴν Ἀγγλίαν, 32, χωρητικότητος 530.705 τ., εις τὰς Ἕνωμένας Πόλεις και τὰ υπόλοιπα εἰς τὰς ἄλλας ναυπηγικάς χώρας. "Οσον ἀφορά τὰ μεγέθη, 6 άτμοπλοια και 3 μότοροιτες είνε χωρητικότητος 20.000 ἁνως 30.000 τ. γύρος ἔκαστον.

πάνω από 20.000 είναι 30.000 τον έτος, γράφει ο Εγκέλαδος.

Έκ της ναυπηγουμένης έντινης Αγγλίας και της Ιρλανδίας χωρητικότητος, σκάφη 756.854 τ. γρύκος προορίζονται διά τέλος σημαίας. Αφ' έτερου διά λογαριασμών ζένων κατασκευάζονται σκάφη 189.405 τ. γρύκος είς τήν Σουηδίαν, 186.894 τ. είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας, 181.405 τ. είς τήν Όλλανδιαν και μικροτέρα τις χωρητικότητος είς τάς λοιπάς χώρας. Αξιζεῖ από έλληνική πλευράς να σημειωθῇ διτί, παρά το γεγονός τής έκτελέσεως πλειστωνός πλου των ναυπηγήσεων έντινης Αγγλίας και Αμερικής διά λογαριασμούς Έλληνων έφοδοιων, διότι πρώτην φοράν μεταπολεμικώς άναφέρεται είς τούς πίνακας τού *«Λόγιος Ρέτζιστερ»* και ήταν η Έλληνική σημαία με 1 πλοϊόν, 16.750 τ. γρύκος, ναυπηγούμενόν είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Πρόκειται απογειωμένων περιοχών ένδον δεσμευτικού πλοίου. Χρονοπ-

ριστικών έπισης είνε, δτι ο Παναμάς έμφανιζεται με 17 ύπο ναυπήγησιν σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 202.310 τ. γκρός, έκ τών οποίων 9 τ. γκρός 129.800 είς την Βόρ. Αμερικην, 7 τ. γκρός 62.210 είς την Αγγλίαν και ένδος 10.300 τ. γκρός είς την Σουηδίαν.

## Nopbnyia

Ο γερμανικός συναγωνισμός είς τάς ἐπισκευάς

Ο έκδηλωθείς από τινος γερμανικός ἀνταγωνισμός εἰς τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων βαίνει δύσημέραι αὐξανόμενος καὶ προκαλεῖ τὰς ἀνησυχίας τῶν ἐνδιαφερομένων ὄγγικών, βελγικών, δόλανδικών καὶ νορδηγικών ἐπιχειρήσεων. Αἱ τελευταίαι διαμαρτυρίαι ἔχουν αἵτο τὴν Νορβηγίαν. Πράγματι, μετά τῆς λήξιν τοῦ πολέμου, ἔνας ἀριθμός μικρών ναυπηγικῶν ἐγκαταστάσεων, εἰδίκευμένων εἰς τὰς ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς σκαφῶν, ἤρχισεν ἀναπτυσσόμενος εἰς τὴν Νορβηγίαν, εἰς δὲ τὰς ἔργασις των Ἑ-  
ΞΑΙΠΕΔΙΚΗ ἐπέκραττό περισσότερος κατά τὰ πρώτα μεταπολεμικά ἔτη.

Σύμερον, τό μέλλον τῶν ἐπιχειρήσεων αὐτὸν ἀντιμετωπίζεται μὲν ἀρκετὴν ἐπιφύλαξιν. Ἀναφέρονται σχετικῶς ὡρισμέναι περιπτώσεις, κατὰ τὰς οποίας οἱ τιμαὶ τῶν γερμανικῶν ἔργοστασίον ἥσαν κατά πολὺ εὐθύνοτεραι καὶ αἴσιοπασαν ἔργασίας ἀπό τὰς ἀντιστοίχους νορβηγικὰς ἐπιχειρήσεις. Νορβηγὸς λ. χ. ἐφοπλιστής, ἐνδιαφερόμενος διὰ μικροπτευκάς τοῦ πλοίου του, ἐκόλεσε γερμανοὺς ἐμπειρογνώμονας, οἵτινες καὶ διεπιστώσαν, ὅτι τὸ πλοῖον είχεν ἀνάγκην μεγαλύτερον ἐπισκευεύναι ἀπό τὰς προβλεπόμενὰς παρὰ τὸ έφοπλιστον. Τούτο τὸ ἐγνώριζεν, ἐν τῇ πραγματικότητι ὁ πλοιοκτήτης, ἀλλ' ἐσκέπτετο νὰ ἐκτελέσῃ προσωρινὰς ἐπισκευάς καὶ κατόπιν νὰ ἐμπιστευθῇ, ἐν καιρῷ, τὰς δριοτικάς τοιαύτας εἰς νορβηγικὸν ἔργοστάσιον. Υπῆρχεν ὅμοιος τοσού συμφέρουσα η πρὸς αὐτὸν προσφερθείσα παρὰ τῶν γερμανῶν τιμὴ, ὥστε πεπεισμένος πλέον, ὅτι κανένα νορβηγικὸν ἔργοστάσιον δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ τὴν συναγωνισθῇ, προτίμους νὰ ἐπισκευάσῃ τὸ πλοῖον τούς εἰς τὴν Γερμανίαν. Διὰ τούς αὐτούς ἀκριβῶς λόγους καὶ ἔνας ἀριθμός φαλαίνοθηρικῶν, σκαφῶν θὰ προτιμήσῃ ἡδη τὴν Γερμανίαν, ἀντὶ τῆς Νορβηγίας, προκειμένου νὰ διέλθῃ τὴν ἐπιστίαν του ἐπιθεώρησιν. Οἱ ἀρμόδιοι οἰκονομικοί κύκλοι τῆς Νορβηγίας προτείνουν νὰ ἀπαγορεύσῃ εἰς τοὺς νορβηγούς ἐφοπλιστάς νὰ ἐπισκεύαζουν τὰ πλοῖα των εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐκτὸς μόνον ὄσακις ἐπιβάλλουν τούτο αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυσιπλοΐας.

Toupkia

ΤΡΙΕΤΈΣ σΥΈΔΙΟΥ

Η κυβέρνησης της Αγκυράς ένεκρινε πρό τινος τρειτές σχέδιο διά μίαν περιάτερων ανάπτυξιν της τουρκικής ναυτιλίας. Πιστώσεις 150 χιλ. λιρών Τουρκίας παρεχωρήθησαν πρός την σκοπού αύτού, πρόκειται δε νέ επιδιωχθή ή αγορά μικτών σκαφών 37.000 τόνων. Προβλέπεται έπισης η αγορά δύο δεξαμενοπλοίων τών 10.000 τ. έκαστον, καθώς και πλωτού υλικού απαραίτητου διά τάξ δοσιμητικάς υπηρεσίας των τουρκικών λιμένων.

'Αγορά ιρλανδικού

Πλήν τού ἀγορασθέντος πρὸ διμήνου ὑπὲ τούρκων ἐφοπλιστῶν ἵρλανδικοῦ φορτηγοῦ «Irish Hare», ἔγνωσθε ἡδη, ὅτι ἥγορασθη ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν καὶ τὸ ἔπειρον ἵρλανδικον φορτηγὸν «Irish Larch». Τὸ ἐν λογῳ σκάφος εἶνε τὸ ὑπὸ Ἑλληνικην προτόπολεμικῶς σημαίαν φορτηγὸν «Τρεγκόνιαν», 3192 τ. γκρός, 5325 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903. Τὸ ἐν λογῳ σκάφος ἥγορασθη παρὰ τοῦ κ. Μεχμέτ Χίλμη Νταρεγκενέλι, τῆς (ου) πόλεως.

Τὸ «Ταρσοῦς» εἰς Λονδίνον

Τὸ τουρκικὸν μικτὸν λάτινερ «Ταρσούς» (πρώην «Exochordia») 9350 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, παραληφθὲν πρὸ μηνὸς ἀπὸ τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα, ὅπου ὑπέστη ριζικάς διασκευάς καὶ βελτιώσεις, ἀπέπλευσεν ἔκειθεν διὰ Κωνσταντινούπολιν, μεσῶ Λονδίνου. Εἰς τὸν Τάμεσιν κατέπλευσε πρὸ ἡμερῶν κομιζόν διὰ τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν ἐνα φορτίον 4300 τ. ζαχάρεως.

“Η δια πρώτην φοράν έμφαντις τουρκικού πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λονδίνου προεκάλεσεν, ώς ἡτο ἐπόμενον, τὰ σχόλια τοῦ ἀγγλικοῦ τόπου. Τὸ «Ταρσοὺς» διαβέθη διαμερισμάτο δι' 18° 16' ἐπίβατας α' θέσεως και 210 γ' θέσεως, ἔχει δὲ πλήρωμα 71 ἀνδρῶν, ὅπερ σύμπληρούμενον εἰς Κων) πολιὶ θέλει αὐξῆθη εἰς 110 ἄνδρας. Οἱ ἐπισκεφθέντες τὸ πλοῖον ἄγγλοι δημοσιογράφοι ἀπεκόμισαν ἐντυπώσεις ικανοποιητικάς, παρεπήρησαν δῆμος μὲ ποιῶν ἐκπλήξιν, ὅτι ὁ τουρκικός έθνικισμός ἐκδηλώνεται μεχρι τοιούτου σημείου, ὥστε δῆλαι αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου πινακίδες δῆθιγινεν έχουν γραφῆ μόνον εἰς τὴν τουρκικὴν διάλεκτον.

Τὸ «Ταρσούς», συνεχίζον τὸ ταξιδίον του διός Κων) πολιν, θὰ προσεγγίσῃ εἰς τὴν Μάλταν καὶ τὸ Πόρτο Σάιδ. Ἐν συνεχείᾳ πρόκειται νὰ χρησιμοποιήθῃ εἰς μιὰν τακτικὴν γραμμήν μεταξὺ Κων) πόλεων καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν, μέσω τῶν κυριαρχεόντων Μεσογειακῶν λιμένων.

## ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

## ΕΛΛΑΔΟΣ-ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

ΑΝΑΧωΡΗΣΙΣ ΆΝΑ ΠΕΝΔΗΜΕΡΟΝ. ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΔΕΚΤΑ ΦΟΡΤΙΑ  
ΕΞ ΌΛΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙÀ **ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ**

### **Διά πληροφορίας άπευθυντέον :**

## "Ν. Ε. Π." , ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΟΥ

NA

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.821

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

‘Η Πανελλήνιος “Ενωσις Μηχανικών” Εμπορικού Ναυτικού ἀνακοίνω ὅτι:

Κατόπιν τῆς ὑπ’ ἀριθ. 31112)17546 ἀπὸ 9—6—1949 ἀποφάσεως τοῦ ‘Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ιδρυσε τὴν «ΑΝΩΤΕΡΑΝ ΣΧΟΛΗΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ» — (Α.Σ.Μ.Ε.Ν.), σκοπὸς τῆς ὅποιας εἶναι ἀφ’ ἐνός μὲν ἡ συγχρονισμένη ἐκπαίδευσις τῶν προοριζομένων διὰ τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ‘Ἄξιοματικοῦ τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἀφ’ ἔτερου ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἥδη Διπλωματούχων Μηχανικῶν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς ἑξάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀνωτέρου εκείνου, τὸ ὅποιον σήμερον κατέχουν.

‘Η Ενωσις εὐρισκεται εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν να ἀνακοινώσῃ, ὅτι ἡ διασακαλία εἰς ἀμφοτέρας τὰς Σχολὰς θὰ γίνεται ὑπὸ ἑξιδικευμένων Καθηγητῶν ‘Ανωτέρων καὶ Ανωτάτων Σχολῶν.

Ἐναρξεῖς τῆς ΕΧΟΛΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ διὰ τὸ Σχολικὸν ‘Ετος 1949—50 τὴν 1ην Οκτωβρίου 1949 καὶ τῆς ΣΧΟΛΗΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ τὴν 20ην Αύγουστου 1949.

Πληροφορίαι διὰ τὴν λειτουργίαν καὶ συμμετοχὴν εἰς ἑκάστην τῶν Σχολῶν δίδονται εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς ‘Ενώσεως Μηχανικῶν Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ΟΔΟΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 21 ἐν Πειραιᾷ καθ’ ἑκάστην (Τηλ. 42.144).

## ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

‘Απὸ 1ης Οκτωβρίου ἀρχεται ἡ λειτουργία τῆς Νυκτερινῆς Σχολῆς Μηχανικῶν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Ναυτικοῦ Μηχανικοῦ.

2. Ἡ φοιτησία εἰς τὴν Σχολὴν εἶναι τετραετής, κατὰ δὲ τὸ τρέχον σχολικὸν ἔτος θὰ λειτουργήσῃ μόνον Αρ καὶ Βα τάξις.

3. Διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς εἰσαγωγικάς ἑξετάσεις διὰ τὰς δύο ἀνωτέρω τάξεις ἀπαιτοῦνται τὰ κάτωθι προσόντα:

### I. ΔΙΑ ΤΗΝ Αην ΤΑΞΙΝ

α) Ἐνδεικτικὸν Γῆς τάξεως ἑξατάξιου ἡ Εἳς τάξεως ὀκτατάξιου Γυμνασίου, ἡ ἐνδεικτικὸν Αρχ τάξεως μιᾶς τῶν ἀνεγνωρισμένων Νυκτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν καὶ ἐνδεικτικὸν τούλαχιστον Βας τάξεως ἑξατάξιου ἡ Δῆς τάξεως ὀκτατάξιου Γυμνασίου.

6) Ἡλικία τούλαχιστον τὸ 15ον συμπεπληρωμένον, ἢτοι ἔτος γεννήσεως 1934.

### II. ΔΙΑ ΤΗΝ Βαν ΤΑΞΙΝ

α) Ἐνδεικτικὸν Δῆς τάξεως ἑξατάξιου ἡ ΣΤ τάξεως ὀκτατάξιου Γυμνασίου ἡ ἐνδεικτικὸν Βας τάξεως μιᾶς τῶν ἀνεγνωρισμένων Νυκτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν καὶ τούλαχιστον Βας τάξεως ἑξατάξιου ἡ Δῆς τάξεως ὀκτατάξιου Γυμνασίου.

6) Ἡλικία τούλαχιστον τὸ 16ον ἔτος συμπεπληρωμένον, ἢτοι ἔτος γεννήσεως 1933.

γ) Πιστοποιητικὸν ἔγγραφον εἰς Μηχανουργεῖον ἐπὶ ἐνίέα μῆνας τούλαχιστον.

### III. Διὰ τοὺς ὑποψηφίους ἀμφοτέρων τῶν τάξεων ἐπὶ πλέον ἀπαιτοῦνται:

α) Αἴτησις ὑπογεγραμμένη ὑπὸ τοῦ ιδίου ὑποψηφίου ἐὰν εἶναι ἐνήλιξ ἦν ὑπὸ τοῦ γονέων, κηδεμόνος ἡ ἐπίτροπος ἐὰν δὲν εἶναι ἐνήλιξ.

6) Πιστοποιητικὸν ἔγγραφον εἰς Μητρώα ἄρρενων.

γ) Τρεῖς φωτογραφίαι (μεγέθους πιστοποιητικοῦ).

6) Ἀπόστασμα ποινικοῦ μητρώου.

4. Εἰσαγωγικαὶ ἑξετάσεις ἀρχονται τὴν 15ην Σεπτεμβρίου 1949, ὅ δε μέγιστος ἀριθμὸς τῶν εἰσακτέων εἰς ἑκάστην τάξιν δρίζεται εἰς (40) τεσσαράκοντα. Αἴτησις πρὸς συμμετοχὴν εἰς τὸν διαγωνισμὸν γίνονται δεκταὶ εἰς τὰ γραφεῖα τῆς ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΕΝΩΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ὁδὸς Μπουμπουλίνας 21, ἐν Πειραιῷ (Τηλ. 42.144), καθ’ ἑκάστην ἀπὸ 15ης Ιουλίου μέχρις 11ης Σεπτεμβρίου τὸ ἀργότερον.

5. ‘Απαντες οἱ ὑποψήφιοι δέον γὰ εἶναι ἀρτίας σωματικῆς διαπλάσεως πιστοποιουμένης παρὰ τοῦ Ιατροῦ τῆς ‘Ενώσεως τὴν 12ην καὶ 13ην Σεπτεμβρίου 1949.

6. ‘Απαντες οἱ ὑποψήφιοι δέον νῦν εἶναι ἀνεπιλήπτου διαγωνῆς. Τοῦτο συνάγεται ἀπὸ τὸ πιστοποιητικὸν ποινικοῦ μητρώου, τὸ ἐνδεικτικὸν τοῦ σχολείου καὶ τὴν κρίσιν τῆς σχολῆς.

7. ‘Εξεταστέα μαθήματα:

### I. Διὰ τὴν Αην τάξιν:

α) ΕΛΛΗΝΙΚΑ (γραπτῶς) καθ’ ὑπαγόρευσιν γραφῆς κειμένου, ἔκθεσις.

6) ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ (γραπτῶς) ἐπίλυσις προβλημάτων ἐπὶ τῶν ἀκεραίων—κλασματικῶν—δεκαδικῶν καὶ συμμιγῶν ἀριθμῶν—λόγων καὶ ἀναλογίαι περὶ μεθόδων καὶ περὶ δυνάμεων.

γ) ΕΠΙΠΕΔΟΜΕΤΡΙΑ (γραπτ.). Γωνία, τρίγωνα—τετράπλευρα—περιμέτροι καὶ ἐπιφάνειαι εύθυγράμμων, καμπύλων καὶ μικτῶν σχημάτων—πυθαγόρειον θεώρημα.

δ) ΦΥΣΙΚΗ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΚΗ (προφορικῶς) ἐκ τῆς διδασκομένης ὑλῆς εἰς τὴν ΣΤην τάξιν Δημοτικοῦ.

### II. Διὰ τὴν Βαν τάξιν:

α) ΕΛΛΗΝΙΚΑ (ώς εἰς τὴν πρώτην τάξιν).

6) ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΗ (ώς εἰς τὴν πρώτην τάξιν).

γ) ‘Επὶ πάστης τῆς υλῆς τῶν μαθημάτων τῶν διδασκομένων εἰς τὴν Αην τάξιν τῆς σχολῆς (πλὴν ‘Αγγλικῶν) ἢτοι ΑΛΓΕΒΡΑ—ΣΤΕΡΕΟΜΕΤΡΙΑ—ΤΡΙΓΩΝΟΜΕΤΡΙΑ—ΦΥΣΙΚΗ—ΧΗΜΕΙΑ—ΣΧΕΔΙΑΣΕΙΣ (γραπτῶς). EK ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

FOR ANY SERVICE IN MARINE OPERATION CALL

**SOSTIM**

**SOSTIM MARINE COMPANY Inc.**  
600-2-4 SOUTH BOND STREET  
BALTIMORE 31, MARYLAND

JOHN MITSOS  
PRES & TREAS.

PHONES  
BROADWAY 3664-4760

## ΠΕΝΘ



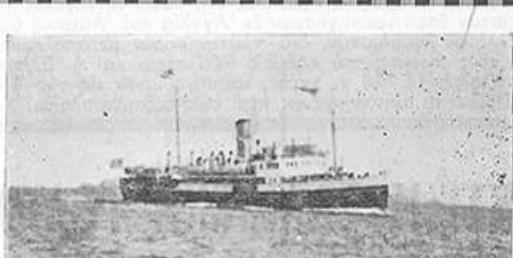
Τηλεγραφικὴ πληροφορία ἐκ Νέας Υόρκης γινωρίζου τὸν αἰφνίδιον θάνατον τοῦ W. H. Coverdale, προέδρου τῆς μεγάλης Αμερικανικῆς ἐταιρίας «American Export Lines». Εἰς ἐνδεξιν πένθους τὰ ἐν Πειραιῇ γραφεῖα τῆς ἐταιρίας ἥργασαν τὴν 12ην τρέχ., ημέραν τῆς κηδείας εἰς τὴν N. Υόρκην τοῦ αἰειμνήστου νεκροῦ.

## ΑΙ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Εἰς τὸ ύπουργείον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας διεζήχθη τὴν 9ην Αύγουστου ὃ πλειοδοτικὸς διοιγωνισμὸς διὰ τὴν ἐποιησην μιᾶς δεκαπενταδός κρατικῶν σκαφῶν, κατὰ τὸ πλεῖστον μικρῶν καὶ πετραιοκινήτων. Προσφοραὶ ἔδθησαν διὰ πέντε σκάφη, ὅλα ἔγενον δεκταὶ αἱ τρεῖς. Οὕτω, διὰ τὴν κορδέτταν «Σ υ ρ ο ς» παρέμειναν τελευταῖοι πλειστοί αἱ οἱ κ. κ. Χρ. Καβουνίδης καὶ Σιτα, μὲ τὸ ποσὸν τῶν 15.000 λιρῶν, σύν, δηλαδή, ἡ καὶ τὸ κατώτατον δρίου προσφορά.

Διὰ τὸ π) «Ν ί κ η 324 τ. γκρός (τοῦ 1945) καὶ τοκύτηος 6 ½ κόμβων παρέμειναν τελευταῖοι πλειστοί αἱ οἱ κ. κ. Αχ. καὶ Νικ. Λεμπέσος μὲ τὸ ποσὸν τῶν 2.100 λιρῶν, ἔναντι κατωτάτου δρίου προσφοράς 2.000 λιρῶν. Καὶ διὰ τὸ π) «Ευρώτας 145 τ. γκρός καὶ τοκύτηος 7 ½ κόμβων, παρέμεινε τελευταῖος πλειοδότης ὁ κ. Γεώργ. Σιδέρεας, μὲ τὸ ποσὸν τῶν 3.650 λιρῶν, ἔναντι κατωτάτου δρίου προσφορᾶς 3.450 λιρῶν.

Διὰ τὸ σκάφος «Κ ο ν ι τ σ α πρών «Μέρκι ου ρ προσέφερε ὁ κ. Εύστρ. Ψηφλάντης τὸ ποσὸν τῶν 9.500 λιρῶν, ἔναντι κατωτάτου δρίου προσφορᾶς 8.350 λιρῶν, ὅλα ἔπειδη ἡ προσφορά του δὲν ἐξεπλήρωσε τοὺς όρους τῆς διακρητέως, δὲν ἔγενετο δεκτή. Τόσον διὰ τὸ σκάφος τούτῳ,, σύν, καὶ διὰ τὰ υπόλοιπα ἐνδεκα. διὰ τὰ υπόσια οὐδεμίᾳ ἔγενετο προσφορά, ἡ δημοπρασία θὰ ἐπαναληφθῇ.



## ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

### Α)π “ΕΛΣΗ,,

‘Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 9 π.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αρμενιστήν, Εῦδηλον, Καρλόβασι, Βαθύ.

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

“Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

Διεύθυνσις: Μεγ. Βρεταννίας 8, Τηλ. 41.728

Πρακτορεῖον: 45.652, 42.091, 44.497, 45.886.

## “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658  
ΓΡΑΦΕΙΑ / Τηλεγράφημα: «ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
Έσωτρικο Δρχ. 75.000

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἑγγλίαν:

A. E. SHEPPARD

«THELBURGA HOUSE»

91½ BISHOPSGATE

LONDON E. C. 2.

## Ναυτιλιακές Ειδήσεις

### ‘Ο Χαλκούς σταυρὸς τοῦ ναυτικοῦ ἀγώνους’

Διὰ Β. Δ. ὅπερενήθη ὁ ἔχαλκοῦς σταυρὸς τοῦ ναυτικοῦ ἀγώνους εἰς τοὺς κατωτέρους ναυτιλομένους, οἵτινες εἶχον κατὰ τὴν τελείᾳν πολεμικὴν περίοδον ὑπερέζηπον ἐξάρτετον καὶ εὐδόκιμον ὑπερστάσιον ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἡμιπορικῶν πλοίοιν:

Πλοιάρχος εἰς: Γεώργ. Τριλύδην. ‘Ανθρ. Μιτελιμπασάκην. Κυριαρχοῦς εἰς: Ιω. Καραγιάκην καὶ Γεώργ. Καραμπλάκην.

Μηχανικοῦς εἰς: Ανδρ. Αγαπόσην, Θεόφ. Αλιφαντῆν, ‘Ανάργ. Αναργύρου, Ιω. Βούλγαρην, Νικ. Γλυκούν, Θωμ. Θεολόγου, Ανδρ. Κριτοΐδημαν, Στ. Μανῆ, Εύαγγ. Μαρτίνην, Κ. Μπατζήν, Ανδρ. Παπαδόπουλον, Γ. Σίνην, Γερ. Τζάκην, Γ. Φραγκούδηκην καὶ Ηλ. Φραγκούλην.

Θερμαστάς εἰς: Ανδρ. Βελαόπουλον καὶ Αθ. Παπαθανασίου. Καὶ εἰς τὸν μάγειρον Νικ. Παπαδόπουλον.

### ‘Ακύρωσις ναυπηγήσεως

Αναφορικῶς μὲ τὸς ἔλληνικὰ ναυπηγήσεις δεσμονοπλοίων καὶ ἐνίων φορτηγῶν απρότερα εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἀμερικήν, περὶ τῶν ὅποιων ἐγράφουμεν εἰς τὸ προγρόγραμμον τοῦς μας, πληροφορούμενα, διτὶ ἡμιρώμῃ τὸ συμβόλαιον ναυπηγήσεως ἐν Ἀγγλίᾳ ἐνὸς τόκου τῶν 15.000 τόνων d. w. ἐκ τῶν παραγγελθέντων πορὰ τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ.

### Τὸ 6<sup>το</sup> ταξίδιον τοῦ «Κυρήνεια»

Τὴν 9ην Αὐγούστου διήλθεν ἐκ Πειραιῶς προερχόμενον ἐξ Αύστραλίας καὶ κατεύθυνόμενον εἰς Γενεβαῖαν τὸ λάινερ «Κυρήνεια», μεταφέρον 153 ἐπιβάτες. Καὶ τὸ δεύτερον τοῦ πλοίου πρὸς τὴν Αὔστραλίαν ἵστησεν πλήρη ἐπιτυχίαν. Οἱ μεταφέρθεντες δι’ αὐτοῦ ἐπιβάται πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατεύθυνσεις, δὲν ὀπέκρυπτον τὸν ἔνδυσισμόν των διὰ τὸ ὄντον τοῦσιν καὶ διὰ τὰς ἐν τῷ πλοίῳ περιποιήσεις τῶν. Σημειώσεων, διτὶ καὶ διὸ τούς της Αὔστραλίας ἀπῆκησε διὰ δευτέρου πορὰ τὰς εὑρεντὶς σχόλιοι τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐπλέξεις τὸ ἔγκυμνον τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος του. Ἐκ Πειραιῶς παρέλασεν ἡδη τὸ «Κυρήνεια» δι’ Αὔστραλίαν, θελεῖ δὲ παραλέσει εἰς Ἰταλίας ἐπέρους ὑπερπτοκούσιον, εἰς τρόπον ὥστε καὶ τὸ τρίτον ταξίδιον του πρὸς τὴν Αὔστραλίαν ἀποδαίνει σκρως ἴκανον οπιτηκόν.

### Τὰ ἀπονεμητά διπλώματα

Διὰ δημοσιεύσεις ἀπόφασες τῶν κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τοῦ προστάτων διπλωμάτων ικανότητος ἐν τῷ Ε. Ν. κατὰ τὸ τρίχον ἐτος 1949, κατόπιν ἑξάτοσσιν, δωρίσθη ὡς κάτωθι διὰ τὰς διαφόρους κατηγορίας εἰδικοτήτων: Πλοιάρχων γ' τάξεων 30, ἀπόμηχανικῶν γ' τάξεων 45 καὶ μηχανικῶν γ' διὰ μηχανικῶν ἑστοπερικῆς καύσεως 15. Δέ τοι χορηγηθοῦν ἐφέτος νέα διπλώματα εἰς πλοιάρχους ιστιοφόρων, οικονομικούς ἀξιωματικούς 6' τάξεων καὶ εἰς φροντιστάς, Ἐπίσης, δὲν θα χορηγηθοῦν περισσοτέρων διπλώματα παριστημένην τοῦ πλοίου.

### ‘Άδεια πωλήσεως φορτηγοῦ

Δι’ ἀπόφασεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχοργηθή ἡ ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς τοῦ φορτηγοῦ «Δέ σποινσ» ὑπὸ τὸν δρόν της ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως του δι’ ἐπέρους σκάφους.

### ‘Η εὐθύνη διὰ δύο ἀδαρίας

Τὸ συμβούλιον ναυτιλίων ἀπευχήσαντον τὸν ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεβίσαντο εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν Πειραιῶς τὴν δικογραφίαν ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀδαρίαν τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Ἀντίκλεισ», 951 τ. γκρός (τοῦ 1892), λαβούσαν χόρων τὴν 14ην Μαρτίου 1948 εἰς ἀπόστασιν 180 μιλῶν ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Ἐλευθερείας. Τὸ ἐλύτο πλοϊὸν εἶχε φορτούσει ἐπόρτησης Σαΐδ διὰ Πειραιῶς 8.090 δωρεᾶς μὲ ἀδαφάλιαν. Συνεπεία τῆς ὑπερβολικῆς φορτώσεως καὶ τῆς κακῆς στοιβασίας ἀλλὰ καὶ τῆς τρικυμίας, τὴν ὅποιαν συνηγένετο τὸ σκάφος, ἐκλήτη τοῦτο ἐπικινδύνου πρὸς τὴν ἐπέραν πλεύραν του, ὅποτε ὁ πλοιάρχος κ. Δημ. Σαρρῆς διέταξεν ἀδαρίαν τοῦ πλοίου.

—Ἐξ ἄλλου, παρὰ τοῦ ἀνακριτοῦ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμενικού Πειραιῶς κ. Γ. Διονυσίου ἀπότολε τοῦ εἰς τὴν Εἰσαγγελίαν Πειραιῶς ἡ δικογραφία διὰ τὴν ἡμιδύτην τοῦ πλοίου «Εύαγγελος Στριατείας» ἐπέδειξε τὸ σκάφος φορτηγοῦ 954 σάκκων ἀλεύων τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου, μὲ προστήρων τὴν Κάρυστον. Αἱ ζημίες τοῦ φορτίου ὑπελογίσθησαν εἰς 133.460.000 δραχ., κατὰ δὲ τὸ πρότιμα τῆς προσανατίστως, ὑπάπτιος τοῦ ἀποχρήστου θεωρεῖται ὁ κυβερνήτης τοῦ πετρελαιοκηνήτου Χρ. Μαύρου, κατηγορούμενος δι’ ὑπερφόρτωσιν τοῦ σκάφους του.

Telegrams: «NASITAS» P.O.B. 125, LIMASSOL, Cyprus Tel. Limassol 93.

## N. A. SITAS

CENTRAL OFFICES: 33 SPYROU ARAOUZOU ST., LIMASSOL, CYPRUS  
(Opposite Customs)  
Branches and Agencies in all Cyprus and Levant Ports.

### STEAMSHIP AGENTS AND BROKERS

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

**PEROLIN**  
**FUEL OIL**  
**TREATMENT**

for Soot and Sludge

SAVES FUEL OIL • IMPROVES COMBUSTION  
PRESERVES EQUIPMENT • PRESERVES WORK  
AVOIDS SHUTDOWNS • ABSOLUTELY SAFE

The PEROLIN COMPANY, Inc.  
MANUFACTURING & DISTRIBUTING  
NEW YORK 16 CHICAGO

### ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝΟ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ:

## ΠΛΗΡΗΣ

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

Περιορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχόμενης διοικούμφου ρευστότητος εἰς τὰ καυσίμων καὶ δελτιούμενης τοιουτοτρόπως τῆς καύστων.

Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν

Λεβήτων διατηρουμένων καθαρῶν τῶν προμηντήρων τῶν καυσίμων τοῦ κινδύνου ἀναρίξεως υφροῦ μὲ τὸ καυστόλιον καὶ παρεμποδίζομένης τῆς ἀπανθρακώσεως τῶν καυστήρων, τῆς προκαλούμενῆς ἐκ τοῦ ύπολείμματος τῶν καυσίμων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναδέξεις εἰς τὸν προκαλούμενό της κέρδος.

**KAI** Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ διοῖαι διλλωσίαι τοῦ ΤΑΝΚΣ, τοῦ καυστόλιον καὶ τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλις), λόγῳ τῆς ἐπιτυχανούμενής ἀπαλλαγῆς τῶν καυστήρων διότι τὴν διάρρησην τοιουτοτρόπως τῆς καύστων.

Κοστίζει ὀλιγώτερον μὲ διστάνη τοῦ ήμισος τοῦ πλοίου.

Κοστίζει ὀλιγώτερον μὲ διστάνη τοῦ ήμισος τοῦ πλοίου.

Ο καθαριστήρας καυστήρων

**ΠΕΡΟΛΙΝ** σᾶς ἐφοδιάζει μὲ συρτάρια

ἐπινεδυμένα μὲ τοσχαν διὰ τὴν φύλαξην 48 καὶ πλέον δισκων καυστήρων καὶ δισμορφίσματος διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Οἱ ἀνθρακίδες δύνανται νὰ ἀποτελοῦν διότι τοὺς δισκούς τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς δλίγων λεπτῶν. Εύκλως ἀντικαθιστάμεναι δρειγάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ, προλαμβάνουν ξυστήματα καὶ δδοντώματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διότι τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ἡ τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

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

### 'Αγορά άκινητων ύπό τοῦ N.A.T.

Η Νομισματική Επιτροπή ένεκρινε την παρά τοῦ Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου σύγραψεν ἐν Πειραιεῖ δύο άκινητων ἀξίας μέχρι 2.375 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ύπό τὸν δρόν, δῆτας τὸ N.A.T. εἰσαγάπη προγονέων καὶ ἐκχρήσης εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς 'Ελλάδος ἐκ τῶν ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ διαθεσίμων αὐτοῦ εἰς συνάλλαγμα, ποσὸν ἀντίστοιχον πρὸς τὴν εἰς δραχμὰς ἀξίαν τῶν δύο ὑπὸ ἀγορῶν άκινητῶν. Ήδη δὲ ὑπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπέγραψε τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὑποίσεως δύο τῆς γνωματεύσεως τῆς Νομισματικῆς Νομισματικῆς—θα εἰσαχθῇ τὸ ἀνάλογον συνάλλαγμα ἐκ τῶν αποθεμάτων τοῦ N.A.T. ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, πρὸς δραχμοποίησιν διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν δύο άκινητῶν.

### Αντικατάστασις μὲν «Λίμπερτος»

Κατὰ πληροφορίας ἐν Νέας 'Υόρκης, παρεσχέθη ἡ δύσης τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν πώλησιν εἰς Δανοὺς ἐφοπλιστὰς δύο φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικὴν οηματίαν, ἀπό την προσήκουσαν ἐν τὼν γερμανικῶν πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἐπανορθώσεων καὶ εἰχούς ἀγοράσθαι πρὸ διετίας τοῦ ἀμερικανικῆς ἑταρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων. Ἡ δύεις ἀγορήσθη ὑπὸ τὸν δρόν, δῆτας τὸ προϊόν ἐκ τῆς πωλήσεως τῶν δύο σκαφῶν διατεθέντων διὰ τὴν ἀγορὰν ἀμερικανικῶν «Λίμπερτος». Τὰ πωλήσεως φορτηγά είναι τὰ «Empire Blackwater» 2.500 τόνων φορτίου (τοῦ 1939) καὶ «Dr. Heinrich Wiegand» 2.500 τόνων φορτίου (τοῦ 1938).

### Αἱ ἀποφάσεις τῆς 'Επιτροπῆς Ἐργασίας

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς τῆς 9ης Αὐγούστου, ἡ «Μόνιμος Συμβούλευτικὴ 'Επιτροπὴ Ἐργασίας καὶ Προνοίας» τοῦ E. N., ἔνεκρινε κατ' ὄρχην τὸ νομοσχέδιον επερὶ τροποποίησης διατάξεων τῶν κωδικοποιηθέντων νόμου 664 επερὶ Σχολῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὸν ρηθέντον νομοσχέδιον ἐπέρχονται διάφοροι μεταβολαί ὡς πρὸς τὰ προσόντα τῶν εἰσερχομένων εἰς τὴν σχολὴν ταύτην μαθητῶν. Αἱ κυριώτεροι τροποποίησης είναι οἱ κάτωθι: α) Τὸ δρόν ηλικίας τῶν υποψηφίων μαθητῶν συνάντεται ἀπό 17 μέχρι καὶ 19 ἔτῶν. 6. Αἱ διαιτήσουμενοι γραμματικοὶ γνωστεῖς θα εἰναι ἐφεδρής ἀνεγερτικοῖς στ'. τέξεις ὁκτατέσιους Γυμνασίου, ἀντί. ὃς μέχρι τούδε, δ'. τέξεις γ). Η φοίτησις ἀπό τετρατέστη περιορίζεται εἰς τριετή. Καὶ δ) Οἱ κατέτοιχοι μαθηταί δεν δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τοὺς εἰκοσιάν.

—Ἀκολούθως ἡ 'Επιτροπὴ καθιέρωσε τὴν σύνθετην τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς τοῦ ἀπὸ «Σπύρος» τῶν κ. κ. Γ. Στρίγου καὶ Σιά, ὡς ἔξης: 'Ανά εἰς μηχανικὸς ἑστερικῆς καύσεως α', β', καὶ γ'. τέξεις, ἀνά εἰς μηχανονθήσης α', καὶ β'. τέξεις, εἰς δύοκριτος, δύο λιπαντά καὶ εἰς καθαριστής.

—Τέλος, ἔνεκριθη παρὰ τὴν 'Επιτροπὴς Διάταγμα, διὰ τοῦ ὑποίου παρατείνεται ἀφ' ἡς ἔληξε καὶ ἐπὶ ἓν εἰστεῖ ἔτος ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος Διατάγματος, ἡ ίδιας τοῦ δρόμου τοῦ 20 τοῦ B. Δ. τῆς 15.3.48 ἐπειρ̄ δρόσεως τῶν ἐπιβιβλήθεντων περιορισμῶν εἰς τοὺς κατόκους διπλωμάτων καὶ πτυχίων ναυτικοῦ ικανότητος τοῦ E. N.. Οι ἐν λόγῳ περιορισμοὶ είχον τεθῇ παρὰ τοῦ N. Δ. τῆς 10.5.46 καὶ τοῦ N. Δ. 144 (τοῦ 1941).

### Διά τὴν πρόληψιν τῶν ἀτυχημάτων

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, λοιδόν ὀφορήγη ἀπὸ τὰ σημειώθεντα κατὰ τὴν τελευταῖαν περιόδου ὀλλετάλλολη ναυτικᾶ ἀτυχήματα, πολλὰ τῶν ὑποίων ὑφειλούντο ὡς διεπιστώθη—εἰς ἀντικανονικὴν φόρτωσιν καὶ κακὴν στοιχείωσιν, ἀπεργίσισην, δῆτας χρησιμοποίηση τοὺς ἐπικούρους ἀξιωματικοὺς τῶν Θαλασσῶν Μεταφορῶν κ. κ. Δ. Παπαγγελῆν καὶ Ο. Λεπενιώτην πρὸς παρακαλεσμένους ὑπὸ τῶν πλοίων ἐμπορευμάτων. Οι δύο οὗτοι ἀξιωματικοί, τοποθετούμενοι εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμενοχείον Πειραιῶν, θα παρακαλούσθων καὶ θά ἐλέγχουν πάντα τὰ καταπλόντα καὶ ἀποτέλοντα ἑπτατέστην τῆς καλῆς καὶ κανονικῆς, ἀνάλογως τοῦ εἴδους τῶν φορτίων καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων, φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων, θα ἐπιτέρπεται ὑπὸ τοῦ Λιμενοχείου ὁ ἀπόπλους τῶν.

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Πέντε σκάφη ἐκ τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, παραληφθέντα πρὸ μηνῶν ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, ὀλλά μὲν τεθέντα εἰς ὑπεροειδή, λογω τῶν ἐκ τοῦ πολέμου ζημιῶν τῶν, ἐπέθησαν, χάριν οἰκονομίας, ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ., ἀνακήθεισης τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Τέσσερα ἐν ἓν λόγῳ σκάφων, ἥτοι τὸ «M. μ. φ. ζ» 1.996 τ. γκρός (τοῦ 1918), τὸ «K.T.3» 1.000 τ. καὶ δύο ρυμουλκά παραμένουν εἰς τὸ 'Αρμόδιον. «Ἐνα πέμπτον σκάφος, τὸ φορτηγόν «Simon von Utrecht» 4.949 τ. γκρός

## LIVIERATO & CO.

Telegrams: «PIRAMIS»

ADEN

### SHIPCHANDLERS

SERVICE QUALITY  
SATISFACTION GUARANTEED

Bus. Telephone

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom. Telephone

MAIN 4-3999

### ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

(τοῦ 1922), ὅπερ εἶχε παραληφθῆ πρὸ διετίας εἰς τὸ Όσλο καὶ ρυμουλκήν ἔκτοτε εἰς τὸ Τάιν, παρέμενεν ἐκεὶ ἐν ὄργια, ἐρρυμουλκήθη ἦδη ἐκ νέου εἰς τὸ 'Αρμόδιον παρὰ τὸ ρυμουλκόν «Μαρίνια».

—Τὸ φορτηγὸν «'Αγιος Βίκτωρες» 4.344 τ. γκρός (τοῦ 1918) μετωνομάσθη «Πάρα ολό ο. ξ.

—Ἐξετέλεσαν προσφάτως ἐπισκευαὶ ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγὰ «Γεώργιος Μ. 'Εμπειρίκος», «Λόρδος Κόχραν» καὶ «Αηνέρεν».

—Τὴν πρωίαν τῆς Δευτέρας 15ης Αὔγουστου καταπλέει εἰς Πειραιά, προερχόμενον ἐν Νέας 'Υόρκης, τὸ ὑπερωκανίον «Νέας 'Ελλάς», μὲ 443 ὑμετέρες.

—Τὸ ἔτερον ὑπερωκανίον «Νεπτούνια» ὑπελεύσεται τὴν 12ην Αὔγουστου ἐκ Νέας 'Υόρκης καὶ εὐθέως διὰ Χαϊδαρίου.

—Παρὰ τὴν λιμενικὴ ὄρχη Πειραιῶς κρατεῖ σκψις, δῆτας διὰ τὰ ἀναμενόμενα πρὸς παροπλισμὸν φορτηγὴ ὀρίσθη τόπος ἀγκυροβολίας τῶν ὁ δρόμος 'Ελευσίνος. Τὸ μέτρον ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονόθ, ὅτι δῆλοι εἰς θέσεις ἀγκυροβολίας εἰς τὸν δρόμον 'Αμπελάκιον συνεπληρώθησαν, ἐνώ καὶ αἱ ἐν Πειραιᾷ θέσεις εἰς τὴν ἀκτὴν 'Αλκιμίου ἔχουν καταλοθεῖσαν ὅπερ ἐπισκευαζόνται φορτηγά.

—Τὴν 7ην Αὔγουστου κατέπλευσεν εἰς Πάτρας κενὸν τὸ φορτηγὸν «Κρήτη» καὶ ἀντικατέστησεν ἐνδράς τοῦ πληροφόρων του.

—Ο 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας προβλήματα προβλήματα εἰς τὴν ἀπόφασιν, δῆτας τοπεισθῆση τῶν κωπειών τοῦ προσενικοῦ λιμεναρχείου Λονδίνου, προκειμένου νὰ φοιτήσουν υποχρεωτικῶς εἰς εἰδικὸν ἀγγλικὸν Κολλέγιον, διὰ νότια εἰκαπλεύσθων εἰς τὰ ζητήματα τῶν διεθνῶν μεταφρόρων.

—Δι' ἐγκυλίου τοῦ κ. Μαρινάκη ἔγκεντο σύνθετας πρὸς τοὺς διάσημους τοῦ Λιμενικοῦ Δικαίου, δῆλος ἐκμάθουν τὴν ἀγγλικὴν διάλεκτον.

—Ο πλατάρχης-λιμενικός κ. Βενιζέλος ἐποιηθῆται προξενικός λιμενάρχης 'Αμπερσόρης, ὅποι τοῦ παρόντος οντοληπόντος εἰς Αθήνας.

—Συνεπεῖ τῆς ἐντὸνος κρίσεως τῆς διεθνῆς κυαλαγορᾶς καὶ τοῦ παροπλισμοῦ ἀρκετῶν φορτηγῶν μας, ἡματιώθη ἡ υπουργικὴ ἀπόφασις περὶ ἀποστολῆς ναυτεργατῶν διαφόρων κλάδων εἰς Νέας 'Υόρκην καὶ Λονδίνον πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας ἐπί εἰδητικῶν σκοπῶν.

### Άτυχήματα εἰς Ελληνικά φορτηγά

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» (πανα.) : Προερχόμενον ἐκ Βαγκούδερ καὶ κατευθυνόμενον εἰς Ντόρμπριτον, συνεκρύσθη ἐλαφρώς μὲ τὸ ὄπ. «Ρούσαγιαλ Στάρφ» εἰς τὸ λιμένες Ήστ Λόντον. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐλαφράς τίνας μόνον ζημίας, αἵτινες καὶ ἐποικεύσθησαν. Ο δρόδιος ἐπιβιστῆς παρέσχε πιστοποίησην καυστιπλόδων καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλόν του.

(Ιουλ. 20—31)

«ΜΠΟΥΝΤΥ» (όνδυστριανόν) : Είχεν υποστη ζημίας εἰς τὸν Ατλαντικὸν, συνετεία τρικυρίας καὶ εἰχεν καταπλεύσει εἰς Βερμούδους μὲ διαφρορὴ τῶν κυτῶν του. Τὸ σκάφος, κατόπιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν, κατέπλευσεν εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην, δῆλος καὶ θάτισθη.

(Άυγ. 5)

«ΣΤΑΘΩΣ ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ» : Προερχόμενον ἐκ Χάμπτον ρέδδος καὶ κατευθυνόμενον εἰς Βορδά, προσήραξε τὴν 25ην Ιουλίου εἰς τὴν εἰσόδου του ἐκεὶ ποταμού, ὅλλα ὀνειλκυσθή σκάφη διάσεις καὶ ἀνευ δονείας μούσουλκου. Ή προσάρξης ὠφείλετο εἰς τὴν ἐπικρατούσαν ομίχλην. Τὸ σκάφος ἐφαστει εἰς τὸν προορισμὸν του, μεβ' δὲ πατέπλευσεν εἰς τὸ Φόλευ πρὸς ἐπιβιστήρησιν ἐν δεξαμενῇ τῶν ἐνδεχομένων ζημιῶν του.

(Ιουλ. 25—Αὔγ. 8)

### Η ναυλαγορά

Σημεῖα τινα παρήγορα σταθεροτέρας μελλοντικῆς ἔξελίσσεως ἐνεφάνισθαι νὰ ναυλαγορὰ τὰ τελευταῖας ἡμέρας. Διαταγαί, διὰ σιτηρά καὶ ἄλλα τινα εἰδὴ φορτίων ηρχισαν κυκλοφορούσαι μὲ ναυλώς δύως καθαυτό ἐπιζημιόυς, λόγω τῆς ἀθρόας προσφορᾶς χωρητικότητος, τῆς ἀναζητούσης μίαν οἰσαδήποτε εργασίαν, ἵνα ἀποφύγῃ τὸν παροπλισμὸν ἢ πλευράς εγγύτων τοῦ ἀγκυροβολίου τῆς ἀργίας.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Αμερικῆς τὰ σιτηρά ἐνεφάνισαν ποιάν τινα ζήτησιν. Οι γαιάνθρακες μὲ σποραδικάς διαταγαίς καὶ μὲ τιμᾶς πτωνού.

Established 1800

## TERMINAL SHIPPING COMPANY

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agents, Brokers, Stevedores,

Telephone: Plaza 2910

Cables: Terminal

## NEPTUNE SHIP SUPPLY COMPANY

ADAMANDIOS GEORGANDIS

Cable address: «ASTERIS HOUSTON»

Day

707 Travis Street

Phone B. 3 2583

Houston, Texas

Night

1814 Mc Duffie St.

Phone H. 8436

Houston, Texas

### SHIP CHANDLERS

HOUSTON — TEXAS CITY — GALVESTON

FREREPORT — PORT ARTHUR

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Αμερικανικά σκάφη αύτοσυναγωνίζομενα έκλεισθησαν άπό Νόρδερν Ρέιντζ διά Βόρ. Γαλλίαν είς τά δολ. 6.30!!

Διαταγαί τινες έκυκλοφόρησαν έπιστης διά γαιάνθρακα διά Ρίον δολ. 5.35, Σεπτέμβριον. Από Κόλπουν κατ' αποκοπήν διά Κωνι πολιν καὶ Πειραιά 9.000 τόν. 50.000 δολ. νέτ. Σεπτέμβριον.

Σιτηρά πάρο Κόλπουν διά Χάιφαν, αραβιστος είς σάκκους 9 δολ. καὶ άπο "Άγ. Λαυρεντίου — Περσικόν Κόλπουν σελ. 55) — e.o.p. έλευθ. έκ. φορτ. είς σάκκους, Σεπτέμβριον. Νόρδερν Ρέιντζ — Αγγλίαν — Κόγκιντεντ 7) — καὶ Κόλπουν 9) 3 'Οκτώβριον καὶ δολ. 6 έλευθ. έκφορτ. άπο Κόλπουν δι' Αμερικανικά. Διαταγαί έκυκλοφόρησαν καὶ διά Χάιφαν ἡ Τέλ Αΐδιον.

Η ζήτησης έπιστης συνεχίζεται χωρητικότης διά Τουρκίαν σιτηρά έκ Βόρ. Αμερικής. Ποσότης 2 έκατον μυριών μπροσύσθη ήγειράσθη.

Προβλέπεται κατά Σεπτέμβριον ζωηροτάτη ή κίνησης σιτηρών έκ Καναδά δι' Αγγλίαν.

Αἱ ζαχάριες τῆς Κούβας δολ. 14.50 έλευθ. έκφορτ. διά Περσικόν Κόλπουν Αύγουστον καὶ 52) 6 'Οκτ. δι' Αγγλίαν. Άπο άκτην Βόρ. Ειρηνικοῦ ξελείσι 57) 6 φίδι δι' Αγγλίαν.

Τὸ Πλεῖτ μὲ άστημαντον έργασίαν. Έλαιοπλακούντες διά Χάιφαν καὶ σιτηρά δι' Αμερικήν Βρεμένην Αύγουστον, Σεπτέμβριον, καὶ 'Οκτώβριον μπρέθ τέρμη. Άπο Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσαν κάτω ποταμὸν 'Αμερικανοῦ—Ρόττερνταμ—Αμερικήν 47) — Αύγουστον.

Μεταλλεύματα Βραζιλίας μὲ διαταγάς καὶ άπο Βικτώριαν διά Μορπίλ δολ. 5 προσφέρησαν τέρμην Αύγουστον.

Συλεία Ρωσική έκλεισθη είς τά 137) 6 τὸ στάνταρ 4, 5, 6. Σεμπτέμβριον δι' Ανατ. Άκτην Αγγλίας άπο Αρχάγγελον.

Η ἀγορά τῶν Ινδιών χωρὶς ένδιαιρέσουν τι. Ήθρός προσφορά χωρητικότητος. Τὰ σκάφη υποχρεούνται νά αναπλήσουνται έκειθεν κενά διά τὴν Μεσόγειον. Γαιάνθρακες άπο Ντόρμπαν διά Πλεῖτ 27) 6 καὶ άπο Λουρέντζο Μάρκες δι' Αντεν 30) — Τοπικαὶ τινες έργασια σημειούνται εἰς τὴν Άπω Ανατολήν διὰ Ρωσικὸν κυρίως λασμόν. Η ἀγορά καὶ έκει πιέζεται άπο τὰ άνωλύτωτα σκάφη. Ορυζά είς σάκκους άπο Μιταγκόν 10 χιλ. τόν. δι' Ινδίας (ένα λιμένα) 34) — Αύγουστον. Η Αύστραλία ἀνευ ένδιαιρόντος.

Η Μεσόγειος διά μεταλλεύματα άπο Μόρφου Μπέι 24) — καὶ άπο Βασιλίκη 27) 6 διά Ρουέν. Χρώμιον άπο Συμρήνη—Καραγάτες διά Βαλτιμόρην δολ. 5.50. Λαττάκια δι' Αγγλίαν 30) — κριθὶ χώμα 'Οκτώβρ. Μυτιλήνη—Ιαπωνίαν, ἀλας 65) — έλ. έκφορτ. Αύγουστον. Σφάξ—Δουλίνων 4000 τόν. φωφάστα 23) 6, Αύγουστον. Καζαμπλάγκα—Αμερικανοῦ καὶ Γάνδην 19) — Αὔγ. Τακοράντι διά Νόρδερν-Ρέιντζ μαγγανέζα δολ. 5.50. Αύγουστον.

Ἐμεδεὶς ή Βρέμενην 'Ελλάδα γαιάνθρακες 24) — ένα λιμένα, 25) 6 δύο, Σεπτέμβριος. Τὰ τάμη-τοσάρτερος μὲ ζωηραὶ ζήτησιν δι' δόλας τὰς κατευθύνσεις μὲ χαμηλὰς τιμὰς ἀνάλογως θέσεως, παραδόσεως καὶ καυσίμου.

Σκάφος 10.500 τόν. 14) — τὸ ίμισυ εἰς δολ. ένα ταξίδιον παράδοσις Κόλπου, ἐπαναπαράδοσις Αγγλίαν—Κόντινετ.

Σκάφος 10 χιλ. τόν. δολ. 2.20 ταξίδιον άπο Νόρδερν Ρέιντζ μὲ έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν—Κόντινετ. 'Αγγλίκον 9.475 τόν. 18) — παράδοσις Χούλι Αύγουστον, ἐπαναπαράδοσιν Αύστραλιον. Σκάφος 9.170 τόν. κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικῆς 13) 6, Αύγουστον.

Αἱ τελευταὶ έξειδεις εἰς τὴν ναυλαγράφων τῶν δεξιεμενοπλοίων οὐδὲν τὸ ἄξιον προσοῦχης ἐμφανίζουν, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ διό τοις τῆς ἀγορᾶς διαπιστούται δειλιότατον παρόν. Ναῦλοι πράγματα κατά τις υψηλότεροι έπιληράθησαν δι' ἀπωτέρας ημερομηνίας. Η ζήτησης ὅπωσδήποτε διά Νότιον Αμερικὴν καὶ διά Σκανδιναϊκὰς χώρας ήτοι ζωηροτέρα, χωρὶς δῶμας καὶ γάλλοισι τὴν κατάστασιν τοῦ παραπλισμένου καὶ άνωλύτου τονάκι.

### Παραγωγὴ καὶ εἰσαγωγὴ γαιανθράκων

Η κατὰ μῆνα Ιούνιον εύρωπακή γαιανθρακοπαραγωγὴ καὶ αἱ εἰσαχθεῖσαι εἰς τὰς διαφόρους χώρας ποσότητες είχον ὡς κάτωθι, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸν μῆνα Μάιον:

### ΠΑΡΑΓΩΓΗ

X ω ρ α :	Mάιος	'Ιούνιος
Ρούρ καὶ 'Ασσεν	8.369.000	8.107.000
Πολωνία	6.183.000	5.478.000
Γαλλία	4.346.000	4.271.000
Σάρρ	1.177.000	1.147.000
Βέλγιον	2.398.000	2.347.000
Τορκοσθολακία	1.430.000	1.329.000
Όλλανδία	961.000	944.000
Ιταλία (Σαρδηνία)	87.000	86.000
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΕΙΣ ΕΥΡΩΠΗΝ</b>		
Π ρ ο έ λ ε σ ς ι σ	Μάιος	'Ιούνιος
'Εξ Ήνωμένων Πολιτειῶν	1.108.000	1.708.000
'Εξ 'Αγγλίας	921.000	841.000
'Εκ Δ. Γερμανίας (ξειρ. Σάρρ)	2.029.000	1.845.000
'Εκ Πολωνίας	1.409.000	991.000

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐκ Φινλανδίας 1.800 φάδοις ζυλείας διά Ζεγκουλδάκ 225) — κατὰ φόρο, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Μαυρικίου 9.000 τόν. ζαχάρεως δι' Αγγλίαν 47) 6, φόρτωσις 'Οκτώβριον—Νοέμβριον.

«ΠΕΡΛΑ» (πανα.) ἐκ Κούβας 7.250—7350 τ. ζαχάρεως διά Τεργέστην δολ.

### BANEY MADHUB MOOKERJEE & CO Incorporating Raj Kissen Moorkerjee Established 1854

#### DUBASHES

#### STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Telegraphic Address: 74, Bentinck Street, Telephone:  
«WORKWELL» Calcutta Calcutta 5875

#### CALCUTTA

Codes:  
A.B.C.—Scotts—Watkins.

London Agents: HARWIN SHIPPING AGENCY LTD.  
London House, E.C.  
Telephone: ROYAL 15343

11.25 γκρός-τέρμης φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΣΤΥΛΕΧΟΡΣΤΣ» (σημαία ἀγγλική) ἐκ Χίλης 8.900 τ. νιτράτα δι' 'Αλεξάνδρειαν 58) 9, φόρτωσις 5—25 Σεπτέμβριον.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (πανα.) ἐκ Ρίου 'Ιανείρου 7.000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.50, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» ἐκ Βικτορίας (Βρετανίας) 8.700 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.75, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

«ΜΕΝΤΩΡ» ἐκ Μπιντάν 9.000 τ. θωξίτου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολ. 6, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΖΩΓΡΑΦΙΑΣ» ἐκ Μπιντάν 9.000 τ. θωξίτου δι' ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου δολ. 6, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (καναδ.) ἐκ Καλκούτας 9.000 τ. γαιανθράκων διά Κολόμπο 14 ρουπίας, φόρτωσις 10—22 Αύγουστου.

«ΚΑΡΙΜΠΟΥ ΓΚΑΝΤΥ» (καναδ.) ἐκ Καλκούτας 9.000 τ. γαιανθράκων διά Καράτα 25 ½ ρουπίας, ὅμεσος φόρτωσις,

«ΧΑΝΤΑ ΚΑΝΤΥ» (καναδ.) ἐξ 'Αγγία Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμερικανοῦ καὶ Ρότερνταρν δολ. 5, ὅμεσης φορτώσεως καὶ διο έκφορτώσεως, γκρός τέρμης (ναύλος καταβλήτος εἰς λίρας), φόρτωσις Αύγουστον.

«ΠΛΑΙΤΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐκ Νόρδερν 9.000 τ. γεννημάτων δι' ισταντικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ δολ. 5, ὅμεσης ισταντικούς λιμένας Μεσογείου, δολ. 5.50, μὲ 1.000 τ. έκφορτων θερινού, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΓΓΟΡ» ἐκ Ρίου 'Ιανείρου 9.000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερικανοῦ Ρότερνταρν δολ. 5.60, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανείρου δολ. 5.50, φόρτωσις 20—23 Αύγουστου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΛΟΣ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων εἰς σάκκους διά Περσικόν Κόλπου δολ. 12.25 ἐνα λιμένα, 12.75 δύο λιμένας, μὲ 500 τ. θερινόρων ἔκφορτων, Αύγουστον.

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (πανα.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων εἰς σάκκους διά Περσικόν Κόλπου δολ. 12.25 ἐνα λιμένα, 12.75 δύο λιμένας, μὲ 500 τ. θερινόρων ἔκφορτων, Αύγουστον.

«ΑΙΤΟΠΛΑΙΑ» (σημ. ἀγγλική) ἐκ Φινλανδίας 2.500 στάνταρτρας 12.25 ένα λιμένα, 12.75 δύο λιμένας, μὲ 500 τ. θερινόρων ἔκφορτων, Αύγουστον.

«ΑΙΕΣΣΟΠΟΙΝΑ» ἀπό Τακοράντι 5.000 τ. θωξίτου διά Λιμονάδαν 37) — φίδι, μὲ 2.500 τ. φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανείρου δολ. 5.35, φόρτωσις 5—8 Σεπτέμβριον.

«ΝΕΔΩΝΙΑ» ἀπό 6 θωξίτων Βόρ. Ειρηνικοῦ 9.000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν 3 λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (οὐχὶ δορείτορεν τοῦ ἀκρωτηρίου Χάττερες) δολ. 50.000 τ. κατ' αποκοπήν, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐκ Μυτιλήνης 9.500 τ. θλάτος δι' Ιαπωνίαν 65) — μὲ 1.100 τ. φορτητικά, ἀλεύθ. έκφορτωτικά, φόρτωσις 13—20 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» ἀπό Καζαμπλάγκας 6.500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερικανοῦ καὶ Γάνδην 19) — φόρτωσις 20—25 Αύγουστου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΠΟΛΟΙΟΝ» ἀπό 6 Χουέδας 8.200 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερικανοῦ—Ρότερνταρν δολ. 22—23 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (πανα.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αμερικανοῦ δολ. 6, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

«ΘΕΟΜΗΝΗΣ» ἐκ Βούκουρδο 9.000 τόν. γεννημάτων εἰς σάκκους διά Κόρραρον Σέχρο δολ. 11.65, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΠΟΛΟΙΟΝ» ἀπό Καραγάτες 9.000 τ. χρωμίον διά Βαλτιμόρην δολ. 5.50 φίδι, καντόλια 20 Αύγουστου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» ἐκ Ρότερνταρν δι' 'Αμερικανοῦ 7.500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ελλάδα 24) — ένα λιμένα, 25) 6 δύο λιμένας, μὲ 500 τ. φόρτωσις 5—20 Σεπτέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (ελληνικόν) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.000 τόν. γενικῶν εἰδῶν διά Κωνι πολιν καὶ Ηπειρών—Νοέμβριον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΠΟΛΟΙΟΝ» ἀπό 'Αρχαγγέλου 2.400 στάνταρτρας 18) — διατάξεις δι' Δυτικούς 'Αγγίλιαν 140) —, ἀλεύθερον έκφορτωτικόν, φόρτωσις 22 Αύγουστου—2 Σεπτέμβριον.

### ΑΙ Χρονοναυλώσεις

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» ἀπό λιμένας Καραδίκης Θαλάσσης 15.000 τ. πετρέλαιον (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια) δι' Αγγίλιαν—Κόντινετ δι' Νότιον Αμερικήν 20 % κάτω τοῦ ναυλολογίου, ζωντες, Νοέμβριον.

Τὰ δεξιαμενότοποια

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ» Established 1895

WATER BOAT OWNERS

Water supplied to the majority of Greek vessels and to 75 o/o of British vessels.

Day and night service with promptness and efficiency

HEAD OFFICE:

Friary Chambers, Whitefriargate, HULL

Telephones: HULL 36078—18362

### ΑΤΜΟΠΛΑΤΑ ΑΙΓΑΙΟΥ

### ΔΑΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΈΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ως καὶ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ διά τῶν πολυτελέστερών καὶ ταχύτερών Ακτοπλοϊκών σκαφῶν.

Δ)νοις Μέγαρον Ε. Η. 6' δροφος, Πειραιεύς. Τηλ. 40-402.

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΑ (έπιθ.)		άδ. Τυπάλδου	10	3061	εἰς Βικτώρια (Βρ. Κολομβίας) 10 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. "Άδεν 6 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 8 διὰ Σουέζ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		Λ. Κεράνης	11	3509	ἔφθ. Αμδούργον 6 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		υἱοὶ Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	"Ισε: «ΠΑΡΑΛΟΣ», ως μετωνυμάσθη
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ		Εὐγενία Ι. Χανδρή	18	2974	παρέμεινεν εἰς Ἀρντρόσσαν 7 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Υ. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Ρουέν 25 'Ιουλ. διὰ Λάζ Πιέντρας, ἔφθ. 8 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 7 Αύγ. διὰ Φιλαδελφίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικ. Χατζηπατέρας	43	716	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλεάδης	43	7180	ἀνεχ. Φρητάουν 24 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν, ἔφθ. 8 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεχ. Σανί Λουΐ (Ροδανού) 30 'Ιουλ. διὰ Πόρτο Βέσμε
ΑΙΓΑΙΟΝ (έπιθ.)		άδ. Τυπάλδου	11	3099	εἰς Βικτώριαν (Βρετ. Κολομβίας) 10 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		Στ. Καναδαριώτης	22	988	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Μαΐου
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ		άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀνεχ. Ταρκάνι 2 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΚΤΗ		«ἄδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Κοστίν 2 Αύγ. (Εἴτα Κολόμπο)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Κόμπη 5 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΛΙΚΗ		άδ. Λιβανοῦ	44	7176	ἀνεχ. Νέαν Ορλέανη 1 Αύγ. διὰ Χάϊφαν
ΑΛΦΕΙΟΣ		«ἄδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Λός "Αντέλες 27 'Ιουλ. διὰ Καλλάσ
ΑΜΕΡΙΚΗ		Α. Λουζής	43	7176	ἔφθ. Μόζι 27 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΑΛΟΣ		Αν. Καλλίνικος	22	578	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ		Έλληνικόν Δημόσιον	21	325	εἰς ἀκτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμὸς καὶ Πατέρας	43	7177	διῆθε Πόρτ Σάιδ 2 Αύγ. διὰ Κάδιξ
ΑΝΔΡΙΟΣ		Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	ἔφθ. Σάντερλαντ 29 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ		Π. Τζανετάρος	92	951	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΑΝΝΑ		Ν. Λυκιστρόθουλος	19	5173	ἔφθ. Τσιταγκόκ 6 Αύγ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		άδ. Γουλανδρή	21	4358	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ. διὰ Θεσσαλίαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Τρίνινταν 9 Αύγ. διὰ Παραμαρίπομπο
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Σταθάτος»	18	5685	εἰς Ντουγκούν 6 Αύγ.
ΑΞΙΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Βαγκούθερ 9 Αύγ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμὸς καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Καράτσι 8 Αύγ. διὰ Αμπαντάνων
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		Μαρής "Εμπειρίκος	21	4786	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ		Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 'Ιουλ. ἐπισκεψήν
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	διῆθε Κιουρασάα 26 'Ιουλ. διὰ Αλεξανδρείαν
ΑΡΜΑΘΙΑ		άδ. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 1 Αύγ. διὰ Χόργκ Κόγκ, ἔφθ. 9
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀνεχ. Καλκούταν 1 Αύγ. διὰ Καράτσι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἀνεχ. Σάμπτικ Μπαίν 24 'Ιουλ. διὰ νήσους Σαΐπταν
ΑΣΤΕΡΙΣ		«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 4 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	ἀνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 5 Αύγ. διὰ Ντώρμπαν
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	43	7176	εἰς Ντουγκούν 4 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	εἰς Αλεξανδρείαν 6 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	44	7176	ἀνεχ. Λουέζια 1 Αύγ., Ντόρερ 7 διὰ Βαλτιμόρην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ἐλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Λειζόνες 7 Αύγ. διὰ Λονδίνον, ἔφθ. 11
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ		Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἔφθ. Χαδάνιν 4 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.		«Ἀλμπατρός» Α. Ε.	18	4289	διῆθε Κιουρασάα 26 'Ιουλ. διὰ Αλεξανδρείαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		«Ἀτλαντής» Α. Ε.	21	721	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 1 Αύγ. διὰ Χόργκ Κόγκ, ἔφθ. 9
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		άδ. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Καράτσι 31 'Ιουλ. διὰ Τσιταγκόκ
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ		«Ἡπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	ἔφθ. Πόρτ Ρίκο 8 Αύγ. (διὰ Κων.) πολινί
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Σ. Γ. "Εμπειρίκου	21	5'28	ἀνεχ. Χάμπτον 23 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		Θ. Ἐπιφανειάδης	43	776	ἔφθ. Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		άδ. Ανδρεάδην	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον 1 Αύγ. διὰ Πορτογαλίαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 6 Αύγ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΔΑΝΑΠΗΡΙΣ		άδ. Συνοδινού	24	2740	ἔφθ. Λονδίνον 29 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		Ιω. Παρασχός κλπ.	07	3016	ἔφθ. Ντακάρ 9 Αύγ. (διὰ Δυτ. Αφρικήν)
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουλ. διὰ Γενοβαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		«Αιγαίον» Α. Ε.	44	7207	διῆθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Σύμρηνη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	διῆθε Ντόρερ 3 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		Δισμ. Πατέρας	19	5253	ἔφθ. Ντώρμπαν 30 'Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ		άδ. Πατέρα	43	7176	ἔφθ. Γκουαγιάμας ἀπὸ 27 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		άδ. Λιβανοῦ	37	4839	διῆθε Σουέζ 7 Αύγ. διὰ Ιαπωνίαν
ΕΒΡΟΣ		Καδίω Σιγάλα	25	1412	ἀργεῖ Αμπελάκι 12 Αύγ.
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	ἀργεῖ Βομβάνη ἀπὸ 6 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4'63	ἔφθ. Καράτσι 3 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκώνα» Α. Ε.	44	7176	διῆθε Ντόρερ 2 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανέριον
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἔφθ. Λονδίνον 6 Αύγ. διὰ Μασσαβάν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		Τεργιάζος καὶ Λικούρης	21	1549	εἰς άκτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΕΛΣΗ (έπιθ.)		Ιω. Τόγιας	29	1493	έπιθ. Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐπιθ. πλῷ έπειτα 2 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ		«Ἐλληνική» Α. Ε.	16	2081	διῆθε Ηράκλεια 10 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμὸς	44	7176	διῆθε Θέουταν 4 Αύγ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ		«Ἐλληνική» Καλλιμαν.	44	7207	ἀνεχ. Βασόραν 6 Αύγ. διὰ Μασσαβάν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	εἰς Αλεξανδρείαν 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆθε Πόρτ Ρίκο 11 Αύγ. διὰ Κων.
ΕΛΠΙΣ		Α. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 10 διὰ Σφάξ
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)		Άντ. Χάλαρης	44	452	εἰς άκτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Ιω. Παρασχός κλπ.	43	235	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἔφθ. Μασσαλίαν 7 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ		Καδίω Σιγάλα	21	2369	διῆθε Αδεν 28 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ		υἱοὶ Π. Γουλανδρή	43	7244	ἀνεχ. Μόπτιλ 4 Αύγ. διὰ Χούστον
ΕΥΗΝΟΣ		Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	ἔφθ. Λός "Αντέλες 1 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΙΑ		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	ἀνεχ. Κολόμπο 3 Αύγ. διὰ Καλκούταν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		άδ. Γουλανδρή	18	3551	διῆθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Ηνωμ. Πολιτείας
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. διὰ Νάρδικ
ΗΠΕΙΡΟΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἀνεχ. Φρητάουν 8 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΗΡΩΝ II.		Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 3 Αύγ. διὰ Φιλλανδίαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἀνεχ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διὰ Τεργέστην
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διῆθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	ἔφθ. Χακοδάνη 9 Αύγ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ		Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἀργεῖ Αμπελάκι 12 Αύγ.
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ		υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Χάλιφας 5 Αύγ. διὰ Γκάσπε
ΘΕΤΙΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Βαγκούθερ 10 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Ηλ. Χατζηλίσσις	30	4123	ἀνεχ. Αδεν 6 Αύγ. διὰ Καλκούταν
		«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	ἀργεῖ Πειραιᾶ 12 Αύγ.

ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ.
ΙΓΟΡ	Λώρας και Πεζάς	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Μιδδλεσμπρο 8 Αύγ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώς» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Καράτσι 29 Ιουλ.
ΙΡΙΣ	Ίω. Παλαιοκρασσάς	11	1881	έφθ. Μιδδλεσμπρο 2 Αύγ. και άνεχ. 8 διά Κότκα
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκου. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Μάλιο 7 Αύγ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Μαρκέτος - Αγγελάτος	27	1600	έφθ. Φιλλανδία 4 Αύγ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Τεργέστην
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Χούλι 6 Αύγ. διά Ρεύκιασβικ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Ευγενία 'Ι. Χανδρή	43	7035	εις Μιτάρεθ από 23 Ιουλ.
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	άναχωρει έκ Πειραιώς 13 Αύγ. διά Μασσαλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Μόντρεαλ 27 Ιουλ. διά Κων(πολίν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι 12 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	εις 'Αλεξανδρέππαν από 6 Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 1 Αύγ. διά 'Ιταλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	διήλθε Φερόπας νησούς 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσας» Α. Ε.	39	5215	έφθ. 'Αμερέσαν 6 Αύγ. και Ντώτζενες 10
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Ντόρμπαν 10 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άργει Πειραιά από 2 Αύγ.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εις 'Αγκώνα 10 Αύγ. υπό έκφρωσιν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 5 Αύγ. διά 'Αλεξανδρέππαν
ΚΟΖΑΝΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	30	255	εις κρατικάς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έν πλό έξι Αδελαΐδος διά Δουγκέρην, Αύγ. 5
ΚΟΝΙΤΣΑ	Έλληνικόν Δημόσιον	22	269	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874	διήλθε Πειραιά 11 Αύγ. διά Κοπεγχάγην 8 Αύγ., έπισκεψή
ΚΟΡΘΙΟΝ	Άδοφοι Γουλανδρή	18	5072	διήλθε Πάτρας 8 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάστος	44	7244	διήλθε Πάναμαν 1 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην, έφθ. 10
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. "Άδεν 2 Αύγ. διά Σουέζ, έφθ. 10
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 Ιουλ. διά Αρίκα
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Σιγκαπούρη 5 Αύγ. διά Φουζάν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει 'Αμπελάκι από 12 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολομβ.) 9 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	έφθ. Καμάτσι 21 Ιουλ., παρέμενε 4 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176	διήλθε Κρίστομπαλ 2 Αύγ. διά Μόλι
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	44	7176	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΑΛΑΚΟΝΙΑ	«Λακωνική» Α. Ε.	25	964	έφθ. Βαγκούνερ 27 Ιουλ. (Είτα Σήαττλ)
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Καλκούταν 5 Αύγ. διά Κολόμπο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Χάμπτον ρόδι 8 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 Ιουλ.
ΛΥΡΑΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανώς» Α. Ε.	45	7177	εις Ζάσανταμ (Ολλανδ.) από 24 Ιουλ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	4046	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Αύγ. διά 'Αλικάντε
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	"Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Πειραιά από 11 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Σαδόναν 10 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	εις Καλκούταν από 10 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμούς	12	4707	εις Νουμέα 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΔ	Λώς και Πεζάς	43	7244	άργει Πειραιά από 25 Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	άνεχ. Καμάτσι 6 Αύγ. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ'	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	διήλθε Σαίν Τόμας 24 Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδη	20	2310	άργει Πειραιά από 15 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	εις Φιλαδέλφιαν 4 Αύγ. υπό φόρτωσιν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθιον	19	5476	διήλθε Φερνάντο Νορνάχα 1 Αύγ. διά Κέππ Τάουν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντής	38	5548	διήλθε Ντώτζενες 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ί. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άργει 'Αμδούργον 10 Αύγ.
ΜΕΜΦΙΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	1996	εις Μαντράς από 27 Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Κων(πολίν 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρχ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Αύγ. διά Μανζανίλλο
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον	44	7176	έφθ. Μίδδλεσμπρο 10 Αύγ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	εις Βομβάνη από 1 Ιουλίου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	45	7247	φένει Πειραιά 15 Αύγ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανώς» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Τοκοπίλα 5 Αύγ. διά Αίγυπτου
ΝΕΣΤΟΣ	Θεόφανος	43	7176	διήλθε Σουέζ 10 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΗΡΕΥΣ	'Εμμ. Χατζηλίας	37	5205	έφθ. Κοσίραι 27 Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σιά	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 30 Ιουλ. (διά Χάμπτον ρόδις)
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	διήλθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Μελδούρην
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	άνεχ. Νιούπορτ 10 Αύγ. διά Μπενισάφ
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Κατρός	43	7244	έφθ. Γενόβαν 22 Ιουλ. (Είτα Μυτιλήνην)
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	διήλθε Σουέζ 3 Αύγ. διά 'Αμδερόσαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Καράτσι 4 Αύγ. διά Μπιντάν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙ'ΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεχ. Ρουέν 28 Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Μίδδλεσμπρο 7 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Μπελαβάν 6 Αύγ. και Ραγκούν 9 διά Βαγκόκ
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφρεύς» Α. Ε.	19	5175	άνεχ. Κάρδιφ 4 Αύγ. διά Νάρδικ
ΞΑΝΘΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	41	674	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΟΘΩΝ	Φασαλοί και Σιά	44	7176	έφθ. Γλασκώνην 1 Αύγ.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	43	7243	άνεχ. Νεάπολιν 8 Αύγ. διά Μοναστήρι
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - Έμπειρ.	18	5215	άργει Σύρουν από 26 Ιουλ.
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος	45	7176	έφθ. Σαίν Ναζαρί 6 Αύγ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	άνεχ. Γκάλερεστων 1 Αύγ. Τρίνινταν 10 διά Σάντος
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Κολόμπο 2 Αύγ. διά 'Αδεν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Τράπητο Σο	18	5525	εις Σινεύ (Ασύτραλιας) από 28 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Μπελαβάν 6 Αύγ. και Ραγκούν 9 διά Βαγκόκ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Κάρδιφ 4 Αύγ. διά Νάρδικ
ΠΑΝΑΓΗΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 1 Αύγ. διά Φιλλανδίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Α. Καραδίας	43	7176	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Χάιφαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιβανός	43	7176	διήλθε Κολόμπο 26 Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείου)	Ν. Νικολάδης	21	601	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ. διά Βρέμην
ΤΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άργει Ρόττερνταμ από 4 Μαΐου
ΤΑΡΓΑ	Κ. Σκριβάνος και Σιά	15	999	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ. και άναχ. 13 διά Τεργέστην
ΤΑΤΜΟΣ	Σίμου-Δούκας	31	200	εις άκτοπλοικάς μεταφοράς
ΤΑΥΛΟΣ Γ.	Διανακαρώνη	20	1130	άναχωρει έκ Πειραιώς 17 Αύγ. διά Τεργέστην
ΤΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Κουβάτι

ΠΕΤΑΛΟΙ .....	24	5026	παρέμενεν εἰς Βομβάνη 1 Αύγ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	45	3822	άνεχ. Λάσ Γκουστίρα 3 Αύγ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	43	10448	έφθ. Αμπαυτάν 6 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ .....	43	10448	άνεχ. Κιουρασάο 6 Αύγ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ .....	23	4693	άργει Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	43	7176	έφθ. Φρόμαυτλ 4 Αύγ.
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	43	3610	άργει Πειραιά ἀπό 24 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	44	7207	άνεχ. Ρίον Ιανέιρον 6 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΠΟΠΗ .....	43	10193	εἰς μῆκος 19.57 καὶ πλ. 51.50 Δ. εἰς τὰς 3 Αύγ.
ΠΡΕΝΤΟΝ .....	96	1594	άργει Αμπελάκι 12 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ) .....	6	2088	άργει Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
Βαγιάνης καὶ Σιά .....	16	1765	άργει Αμέρερσαν 10 Αύγ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ .....	45	7176	εἰς Ντιέγκο Σουαρέζ 6 Αύγ.
ΡΟΔΟΠΗ .....	44	1923	έφθ. Αμέρερσαν 1 Αύγ. (διὰ Ελλάδα)
ΡΟΔΟΣ .....	17	4908	άνεχ. Μάλταν 4 Αύγ. διὰ Λίδυνη
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ .....	01	3634	άνεχ. ἀπό Βιζαγκαπτάμ 8 Αύγ. διὰ Μιταβναγκάρ
ΣΑΜΟΣ .....	43	7177	διῆλθε Ντόρερ 6 Αύγ. ἐκ Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	43	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Αύγ.
ΣΕΡΡΑΙ .....	21	725	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΣΙΜΩΝ ΦΟΝ ΟΥΝΤΡΕΧΤ .....	22	4949	άργει εἰς Αμβούργον ἀπό 24 Ίουλ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ .....	17	4300	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Τακοράντι
ΣΠΥΡΟΣ .....	43	2400	εἰς Μασσαλίαν 8 Αύγ.
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ .....	44	7176	έφθ. Gilkicker 6 Αύγ. (διὰ Λουλέα)
ΣΤΑΜΟΣ .....	14	3801	άνεχ. Βομβάνη 3 Αύγ. διὰ Αδεν
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	25	4853	άνεχ. Κούδαν 1 Αύγ. διὰ Αγγλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	44	7176	έφθ. Ντώρμπαν 6 Αύγ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ .....	04	646	εἰς ταξίδια Ρόττερντα — Αγγλίας
ΣΤΡΥΜΩΝ .....	19	5250	άργει Σιτταγκούκ από 18 Ίουλ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	43	7244	έφθ. Μάρσα Ματρούχ 2 Αύγ.
ΣΥΡΟΣ .....	43	7176	διῆλθε Παναμάν 5 Αύγ. διὰ Κέπι Τάουν
ΤΑΚΗΣ Κ. .....	20	471	εἰς μεταφορὰς ἐν Ελλάδι
ΤΑΣΟΣ .....	21	900	εἰς γραμμή Πειραιῶς — Βορ. Ελλάδος
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ .....	13	4221	άργει Οίνουσσας ἀπό 20 Ίουλ.
ΤΑΥ·ΓΕΤΟΣ .....	18	5687	έφθ. Τζιμπούτι 24 Ίουλ.
ΤΕΤΗ (έπιδ.) .....	43	1742	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	20	844	εἰς ταξίδια Κύπρου — Ελλάδος
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) .....	43	10440	άνεχ. Κιουρασάο 6 Αύγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ .....	11	3658	έφθ. Πειραιάς 8 Αύγ., ἀργεῖ
ΤΗΝΟΣ .....	11	1459	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διὰ Τεργέστην
ΤΡΙΤΩΝ .....	44	7207	διῆλθε Κρίστομπαλ 25 Ίουλ. διὰ Κόμπη
ΥΔΡΑΙΟΣ II .....	30	4557	άργει Πειραιάς ἀπό 8 Ίουν.
ΥΠΕΡΙΩΝ .....	43	6732	άργει Πειραιάς 12 Αύγ.
ΦΛΟΓΑ .....	05	480	εἰς μεταφορὰς ἐν Ελλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	21	1783	έφθ. Πόρτ Σάιδ 8 Αύγ.
ΦΛΩΡΙΝΑ .....	20	985	εἰς μεταφορὰς ἐν Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	27	757	έφθ. Σουέζ 30 Ίουλ. ἐκ Τζέδδας
ΦΡΕΔ .....	07	4043	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Μάντζεστερ
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	44	7176	διῆλθε Κιουρασάο 16 Ίουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	45	7247	έφθ. Ντουγκούν 1 Αύγ. (διὰ Σιγκαπούρην)
ΧΑΛΚΗ .....	45	470	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ .....	01	541	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	44	7176	έφθ. Μασσαλίαν 1 Αύγ.
ΧΙΟΣ .....	39	5643	διῆλθε Σουέζ 4 Αύγ. διὰ Σατηγκόν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....	12	655	άργει Πειραιάς 12 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ .....	44	7176	έφθ. Νάρδικ 10 Αύγ.
ΨΑΡΑ .....	45	7247	διῆλθε Σουέζ 10 Αύγ. διὰ Καράτοι
ΟΚΕΑΝΟΣ .....	43	6732	άργει Πειραιάς 12 Αύγ.
Τὰ ύπό σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά			
ΑΓΑΘΗ .....	44	7158	έφθ. Χούλλ 10 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ) .....	17	3976	άργει Χίον ἀπό 13 Φεβρ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	43	7160	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 28 Ίουλ. διὰ Τουρκίαν
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	44	7176	εἰς λιμένα Ιαπωνίας 4 Αύγ.
Α·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιδατ.) .....	98	1573	άργει Αμπελάκι 12 Αύγ.
ΑΚΤΟΡ .....	43	7225	εἰς λιμένα Β. Αμερικής, ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	45	7201	εἰς Κούδαν 4 Αύγ. υπὸ φόρτωσιν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	19	5869	άργει Κολόμπο ἀπό 18 Ίουν.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ .....	18	7717	ἐν πλῷ ἀπὸ Βαλτιμόρην δι 'Ιαπωνίαν, Αύγ. 8
ΑΝΔΡΕΑΣ .....	44	7207	έφθ. Τοκοπίλλα 1 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	45	7149	έφθ. Μόζι 27 Ίουλ. (Είτα Γιανδάτα).
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. .....	44	7165	άνεχ. Βιτόρια (Βραζ.) 6 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ) .....	14	4046	εἰς ταξίδια Σουέζ — Ράς Γκάριμπ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	08	1763	άνεχ. Κοοσιν 7 Αύγ. διὰ Καλκούταν
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ. .....	04	4784	έφθ. Μίδδλεσμπρο 9 Αύγ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ .....	19	5114	εἰς Ριτζέκα 8 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) .....	43	7191	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διὰ Τέλ Αβίδ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ .....	42	7176	εἰς λιμένα 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.) .....	43	7176	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 5 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΔΗΣ .....	43	7176	διῆλθε Κρίστομπαλ 3 Αύγ. διὰ Φορμάζαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	43	7244	άνεχ. Γένοβαν 5 Αύγ. διὰ Σαντιάγο
ΑΡΙΩΝ .....	19	5672	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Αύγ.
ΑΡΟΖΑ .....	22	1979	άργει Γένοβαν ἀπὸ 6 Ίουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	15	5751	άργει Ενετούρα 12 Αύγ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ) .....	21	3522	άνεχ. Νέσια Υόρκην 6 Αύγ. διὰ Νεάπολιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ .....	27	17226	εἰς Κιουρασάο 10 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ) .....	21	8206	εἰς Κιουρασάο 6 Αύγ. διὰ Τέλ Αβίδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	43	7176	έπιλθε Αδεν 1 Αύγ. διὰ Κολόμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ .....	44	7247	έφθ. Βαλτιμόρην 9 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ .....	43	7176	άνεχ. Ντάρτερ 21 Ίουλ. διὰ Βασσάραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ .....	49	7260	άνεχ. Βομβάνη 1 Αύγ. διὰ Βασσόραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΝΤΑΙΝ .....	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 1 Αύγ. διὰ Σοζάραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ .....	44	7176	άνεχ. Βομβάνη 24 Ίουλ. διὰ Σοζάραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ .....	43	7200	άνεχ. Βομβάνη 21 Ίουλ. διὰ Βασσάραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 21 Ίουλ. διὰ Βομβάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ .....	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.) .....	48	10928	άνεχ. Κιουρασάο 2 Αύγ. διὰ Λάς Πάλμας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.) .....	49	10900	άνεχ. Ντουγκούν 30 Ίουλ. διὰ Μόζι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ .....	43	7176	διῆλθε Σουέζ 1 Αύγ. διὰ Καράτοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ .....	43	7176	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	έτ. «Μαρίτιμα» .....	45	7160	άνεχ. Καράτσι 2 Αύγ. διά Κολόμπο και Βασσάραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Άτλαντικ» .....	44	7247	έφθ. Τάκου Μτάρ 1 Αύγ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ .....	έτ. «Άρκτούρους» .....	27	4889	έφθ. Χούστον 4 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΑ .....	έτ. «Κρούζες» .....	19	5670	εις 'Αμβέρσαν 7 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	έτ. «Κορονάντο» .....	43	7160	εις Γιαδάτα 4 Αύγ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ .....	έτ. «Λεβάντε» .....	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 29 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΒΥΡΩΝ .....	έτ. «Βυρόνα» .....	05	339	άργει Φύλκεμπεργκ 10 Αύγ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ .....	έτ. «Γλαύκος» .....	18	5222	εις Χόγκ Κόγκ από 14 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	έτ. «Λάμα» .....	49	2370	άργει Σάντερλαντ από 12 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κώσταρικας) .....	έτ. «Δάρως» .....	19	640	άνεχ. Θεσ(νίκη) 4 Αύγ. διά Κύπρου
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Ρίο Πάρντο» .....	43	7166	παραμένει Λίθερπουλ από 15 'Ιουλ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ) .....	έτ. «Ούρουγουανάς» .....	13	5125	άργει Βαλτιμόρην από 15 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ .....	έτ. «Άράσουκο» .....	12	6348	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. διά Μπέιρα
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΠΙΣ (δεξ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	49	10892	διηλθε Βιρβαλτάρ 1 Αύγ. δι' Αμπαντάν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	έτ. «Σάμοσκο» .....	44	7216	έφθ. Πόρτ Σάιδ 5 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ (τάνκερ) .....	έτ. «Άρτεμις» .....	17	3322	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΔΙΩΝΗ .....	έτ. «Πάξ» .....	20	6157	έν πλώ από Σαχαλίν διά Κενζίχο, Αύγ. 8
ΔΡΥΑΣ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	22	5490	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	812	άργει Σύρον 12 Αύγ.
ΕΚΟΥΑΤΟΡ .....	έτ. «Άλαβαστρος» .....	20	5107	άνεχ. Τακοράντι 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	20	7631	έφθ. Χάμπτον ρόδις 3 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ .....	έτ. «Άταλάγια» .....	21	3345	άνεχ. Βρέμην 5 Αύγ. διά Γκέφλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ .....	έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος» .....	28	6252	άργει Μπάρου από 20 Δεκ., διάσκεψη
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ .....	έτ. «Άταλάγια» .....	10	1441	υπό πόρτωσιν εις Φιλλανδίαν 5 Αύγ.
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Καριμπέτσα» .....	43	7207	έφθ. Σάγκον 28 'Ιουλ.
ΕΝΣΦΡΑΝΤΑ .....	έτ. «Ευσενάντα» .....	44	7207	έν πλώ έκ Σαδόνας διά Τάρκς "Αίλαντ 4 Αύγ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ .....	έτ. «Πομαρόζ» .....	43	7176	έφθ. Βρέμην 6 Αύγ.
ΕΡΑΤΟ .....	έτ. «Διεθνής» .....	43	7225	έφθ. Γιοκοσούκα 28 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ .....	έτ. «Ειρήνη» .....	19	2624	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ. διά Σαρλοτετάουν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	43	7176	εις 'Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	45	7176	έφθ. Μόμπιλ 9 Αύγ.
ZAN .....	έτ. «Οριόνος» .....	44	7165	άνεχ. έκ Πόρτ "Αλφρεντ 28 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΗΓΚΑ .....	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7191	εις Θεσ(νίκη) 6 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ .....	έτ. «Θεοδώρω» .....	19	5524	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. .....	άδ. Σαμωνά .....	17	1267	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) .....	έτ. «Διεθνής» .....	43	7200	άνεχ. Βαγκούθερ 5 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) .....	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» .....	25	5090	άργει Χόλι Λόχι από 10 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» .....	44	7176	έφθ. Καβασάκι 7 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.) .....	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» .....	29	9096	άργει Πουέρτο λά Κρούζ από 24 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ) .....	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» .....	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ .....	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» .....	44	7198	άνεχ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 3 Αύγ. διά Σιόνευ
ΙΣΠΑΧΑΝ .....	Σ. Α. 'Ατυχίδης .....	19	5636	έφθ. Βορδώ 6 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ .....	έτ. «Κορρεντόρ» .....	43	715	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 4 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ) .....	έτ. «Αρίόνας» .....	22	8432	άργει Βαλτιμόρην από 8 'Ιουλ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	13	7710	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 5 Αύγ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ .....	έτ. «Κανόπους» .....	44	7157	έφθ. Ντώρμπαν 1 Αύγ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ .....	έτ. «Ντέλ-Ρέύ» .....	12	3923	εις 'Αμβούργον από 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ .....	έλληνες άγορασται .....	05	4298	εις Λισσαβώνα 8 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΗΕΟ (τάνκερ) .....	έτ. «Μπράϊτ 'Στάρ» .....	19	5771	άνεχ. Χούστον 4 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ .....	έτ. «Λουτσίνταν» .....	18	480	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	έτ. «Στάρ» .....	19	3332	έφθ. Χάμπτον ρόδις 1 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Καρέτος» .....	43	7160	εις Λονδίνον 10 Αύγ. (διά Περσικὸν Κόλπον)
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Κατερίνα» .....	03	491	έφθ. Εμδεν 3 Αύγ.
KATINA .....	έτ. «Αλμπάτρος» .....	43	892	εις Βόδον 1 Αύγ.
ΚΑΤΟΥΜΠΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	13	9424	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κένταυρος» .....	19	6064	εις Βαλτιμόρην από 12 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΟ .....	έτ. «Αρίγκας» .....	43	7176	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 30 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
KNOZA .....	έτ. «K.N.O.Z.A.» .....	44	7248	έφθ. Καλκούταν 30 'Ιουλ., παρέμενε 6 Αύγ.
KNOZAGKA .....	έτ. «K.N.O.Z.A.» .....	44	7160	διηλθεν "Άδεν 25 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΚΟΚΕΡΕΑ .....	έτ. «Κάντια» .....	04	3479	άνεχ. Καλκούταν 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΚΟΡΑ .....	Π. Γασπαρινάτος .....	06	817	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ.
ΚΟΥΓΚΑΡ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	19	5758	εις Κάρδιφ από 26 'Ιουλ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ .....	έτ. «Σφίγης» .....	06	704	εις Κάρδιφ από 9 Αύγ. διά Γένοβαν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ .....	Παναματίκη έταρι. .....	11	7527	διηλθε Παναμάτικη 2 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	έλληνες άγορασται .....	45	7146	άνεχ. Καματίοι 20 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Παναμερικάνα» .....	44	7176	άνεχ. Καϊμανέρα 25 'Ιουλ. διά Σάντα Κρούζ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ .....	έτ. «Άτλαντικα» .....	43	7176	άνεχ. Λόδις Αντζελέσ 22 'Ιουλ. διά λιμένας Κόλπου
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ) .....	έτ. «Άτλαντικού» .....	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ) .....	έτ. «Άντόρ» .....	21	8206	άργει Νέαν 'Υόρκην από 31 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ .....	N. Γ. Λιβανάς .....	48	5650	άνεχ. Βομβάν 2 Αύγ. διά Καλκούταν
ΜΑΚΕΝΑ II .....	έτ. «Ωρίωνα» .....	44	2883	εις ταξίδια Τρίνινταν — Μοέγκο
ΜΑΚΙΚΙ .....	έτ. «Κρούζες» .....	17	5924	έφθ. 'Αμβέρσαν 30 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ .....	έτ. «Φωσίαν» .....	42	7176	διηλθε Σουέζ 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΓΚΩ .....	έτ. «Ούλτραμαρίνα» .....	43	7160	έφθ. Χαδάνναν 28 'Ιουλ.
ΜΑΡΖΟΥ .....	έτ. «Επούντα 'Άλτα» .....	19	2660	έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ .....	έτ. «Κρουστάλ» .....	20	3326	άργει Φιλαδέλφειαν από 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ .....	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» .....	20	3483	άνεχ. Ντάρειν 24 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) .....	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	εις Τσιτταγκόρη από 20 'Ιουλ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ .....	έτ. «Πρώρα» .....	01	3568	εις Μασσαλίαν 4 Αύγ.
ΜΕΝΤΑΞ .....	Σ. Γ. Οικονομίδης .....	43	771	διηλθε Ντακάρ 2 Αύγ. διά Μιδδλεσμπρο
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ .....	έτ. «Μοντίζο» .....	19	4999	άνεχ. Χαδάνναν 3 Αύγ. διά Αφρίκης
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) .....	έτ. «Αρίόνας» .....	19	7588	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ .....	έτ. «Ζαράτι» .....	18	4965	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ .....	έτ. «Ούλτραμάρε» .....	20	6895	άνεχ. Τρίνινταν 23 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΠΟΥΝΤΥ .....	έτ. «Βέριτας» .....	21	1138	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ .....	έτ. «Χάρι» .....	43	7196	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) .....	έτ. «Άριστα» .....	43	7176	άνεχ. Τρίνινταν 23 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ .....	έτ. «Καρρίμπτιαν» .....	43	7176	έφθ. Σάντα Πόλα 28 'Ιουλ. (Είτα Κάδιδ)
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) .....	έτ. «Ναφτόλ» .....	20	6416	άνεχ. Περούκόν Κόλπον 28 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ .....	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	20	10474	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.) .....	έτ. «Πανορμίτης» .....	19	2592	άργει Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου
ΝΙΚΗ .....	έτ. «Βικτώρια» .....	29	4386	έφθ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. (Είτα 'Αμβέρσαν)
ΝΟΡΑ .....	έτ. «Ηστερι Σιφάριγκ» .....	43	7176	εις Πόρτο Εμπέντοκλε 4 Αύγ. υπό πόρτωσιν
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ) .....	έτ. «Σόν» .....	43	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 24 'Ιουλ. διά Καριπίτο

ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ .....	έτ. «Σίλετ» .....	42	7191	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά. Φουζάν είς Φουζάν 4 Αύγ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ .....	έτ. «Γρεβότ» .....	44	7207	άργει Μασσαλίαν άπό 19 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόδολ» .....	20	7030	άνεχ. Βομβάνην 26 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .....	έτ. «Φά~~~γη» .....	45	7148	έφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 6 Αύγ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	άνεχ. Χαδάνην 4 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	είς Φιλανδίαν 5 Αύγ.
ΝΤΟΜΙΝΑ .....	«Κεμπάκο» .....	21	5531	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 5 Αύγ. διά Κων(πολιν)
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....	έτ. «Γκαμπόδα» .....	44	7244	διήλθε Τρίνινταν 27 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα» .....	48	10750	διήλθε Σουζέ 3 Αύγ. διά 'Αμπατάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ» .....	49	18000	καθειλκύσθη είς Σπαρρόου Πόιντ 15 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ» .....	49	18000	καθειλκύσθη είς Σπαρρόου Πόιντ 20 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ .....	«Άλεξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΟΥΤΑΧΑΝ .....	έτ. «Γρεβάτ» .....	19	7031	διήλθε Τρίνινταν 27 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΑΝΑΓΙΑ .....	έτ. «Σαπφώ» .....	44	7223	έφθ. Βαγκούμπερ 22 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II .....	έτ. «Πάραλος» .....	18	6049	διήλθεν Όραν 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΛΗ .....	έτ. «Παναμ. - Ευρωπέα	18	6049	είς λιμένας 12 'Ιουλ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. «Παναμ. - Ευρωπέα	19	5555	είς λιμένας Ιαπωνίας 6 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε» .....	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 2 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ .....	έτ. «Πασίφικ» .....	44	7212	είς Νιού Ουεστμίνστερ 4 Αύγ. (διά Νότ. Αφρικήν)
ΠΕΡΛΑ .....	έτ. «Νινβέρα» .....	19	6040	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Χαδάνην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Πόλαρ» .....	19	6495	έργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (τάνκερ)	«Ελλήνες άγορασται	27	8627	είς Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΠΙΝΤΑ .....	έτ. «Ναδιέρα» .....	20	2606	διήλθε Πότρ Σάιδ 3 Αύγ. διά 'Αμβούργον
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ. Εστε» .....	20	6109	έργει Γένοβαν από 4 'Απρ., διασκευή
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μίτραρους	14	7475	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ. διά Χαδάνην
ΠΟΙ-ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ» .....	20	3280	έργει Ελλάδα, Αύγ. 10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Πλάτας	44	7163	έργει Μασσαλίαν από 28 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα» .....	36	7104	έργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ .....	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Τσιτταγκόκ 28 'Ιουλ.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενενίντο» .....	19	5055	διήλθε "Αγιον Βικέντιου 5 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν» .....	20	7783	διήλθεν "Αγιον Βικέντιου 5 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.) .....	έτ. «Εμπρέσω	42	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Λά Γκουατίρα
ΡΕΝΑ (έπιβατ.) .....	έτ. «Ρένα» .....	06	1619	άνεχ. Βιζαγκαπατάπι 1 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΡΕΝΑ .....	έτ. «Πλάξ» .....	20	5686	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ. (διά Αλεξανδρειαν)
ΡΙΖΑΚΟΥΑ .....	έτ. «Ριζάκουα	21	1925	είς Αλεξανδρειαν από 13 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ .....	έτ. «Ρίο Γκράντε» .....	44	7176	έφθ. Μασσαλίαν 27 'Ιουλ. (διά Σαϊγκόν)
ΡΟΜΠΕΡΤ .....	έτ. «Βέριτας» .....	19	2632	έφθ. Μόμπιλ 1 Αύγ.
ΡΟΥΛ (παναμ.) .....	'Ι. Πελτέκης .....	99	1109	έργει 'Αλεξανδρειαν από 8 Αύγ. 1948
ΣΑΜΟΥΑ .....	έτ. «Ντέλ. Εστε» .....	18	5664	άργει Πειραιά 12 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ .....	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .....	44	7176	έφθ. Κων(πολιν) 3 Αύγ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ .....	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .....	45	7176	διήλθε Παναμάν 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΣΙΟ .....	έτ. «Γαλανός» .....	16	4818	άργει Καλκούταν από 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ .....	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .....	44	7220	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ .....	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .....	43	7189	είς Βαλτιμόρην από 20 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ .....	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .....	43	7166	έφθ. Κορεάν 26 'Ιουλ. (Είτα Γιοκοχάμαν)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ .....	έτ. «Σαντιάγκο» .....	08	3864	άργει Σημερινή 9 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ .....	έτ. «Άδια» .....	20	2606	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
ΣΑΝΠΩ .....	έτ. «Σούντι Αμερικάνα» .....	44	7212	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Τεργύστην
ΣΙΓΚΝΕΤ .....	έτ. «Άρένας» .....	11	3726	είς Φιλανδίαν 6 Αύγ. (διά Αλεξανδρειαν)
ΣΙΜΩΝ .....	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .....	45	7198	είς Μόντρεαλ 9 Αύγ.
ΣΟΝΙΑ .....	έτ. «Μαρίπτο» .....	19	5354	άνεχ. Κοστίν 29 'Ιουλ. διά "Άδεν
ΣΟΡΟΛ .....	έτ. «Λάς Πέρλας» .....	21	9547	έφθ. Μόμπιλ 4 Αύγ.
ΣΟΥΕΡΤΕ .....	έτ. «Βαστόρες» .....	10	3649	έφθ. Κολόνιτο 1 Αύγ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ .....	έτ. «Άιολος» .....	43	7199	διήλθεν "Άδεν 6 Αύγ. διά Ολλανδ. Γουιάναν
ΣΤΑΜΟ .....	έτ. «Πούντα Άλτα» .....	18	2858	άνεχ. Τρίνινταν 1 Αύγ. διά Ολλανδ. Γουιάναν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ .....	έτ. «Αρίονα» .....	21	7409	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διά Τεργύστην
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ .....	«Μπλού Λάιν» .....	30	2480	έφθ. Μασσαλίαν 9 Αύγ.
ΤΖΕΝΝΥ .....	έτ. «Ζαράτι» .....	18	7914	άργει Γένοβαν από 6 Μαΐου, διασκευή
ΦΑΙΑΣ II .....	έτ. «Πόλαρ» .....	44	7060	έφθ. Κοστίν 28 'Ιουλ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ .....	έτ. «Άισν» .....	14	3634	έφθ. Τσιτταγκόκ 5 Αύγ.
ΦΙΛΙΠΠΑ .....	έτ. «Πανελλενίκι» .....	02	10375	άνεχ. Νεάπολιν 2 Αύγ. Γιβραλτάρ 8 διά Μπουένος "Άρες
ΦΟΙΝΙΕ .....	έτ. «Κρούτας» .....	20	6090	έφθ. Αλεξανδρειαν 7 Αύγ.
ΦΡΙΞΟΣ .....	έτ. «Κρίστομπαλ» .....	21	7460	διήλθε Τρίνινταν 23 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΦΩΦΩ .....	έτ. «Σάμσοκ» .....	43	7160	είς Σηάττλ 2 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ .....	άδ. Χονδρούλη .....	44	1075	άργει 'Αμπελάκι 12 Αύγ.

## G. Tollis Pty Ltd.

SHIP CHANDLERS AND PROVIDORES  
Fresh Provisions, Deck and Engine Stores

234 Elizabeth St., MELBOURNE, C.I

Phone Cent. 1390

Cables & Telegams: "TOLLTAD,"

OFFICE PHONE  
LO 3-5017  
LO 3-3514

NIGHT PHONE  
CLEARBROOK 7086-M

MONROE SHIP SUPPLY, INC.  
SHIP CHANDLERS  
DECK and ENGINE ROOM SUPPLIES

REPRESENTED BY:

NICK COSTALAS

259 SOUTH 3RD STREET  
PHILADELPHIA 6, PA

## 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, BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2

Telephone: LONDON Wall 2281.

Cables: AESALPORTS, LONDON

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