

NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1949

Αρ. Φύλλου 344/103



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΣΤ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 344103

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1949

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

‘Η άναπροσαρμογή

Διαπιστώται πανταχόδεις ή πεποίθησις, ότι ή υποτίμησις της ‘Αγγλικής λίρας και ή έπακολουθήσασα αναπροσαρμογή τού πλείστου τῶν νομισμάτων ἐκαθαρίζουν μίαν νοστράν κατάστασιν και διευκολύνουν την ἀνάπτυξιν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν. Ήτοντούς, τὸ πρῶτον, πρὸς τὴν ὄρθρη κατεύθυνσιν. ‘Εάν, δόπως ἐλπίζεται καὶ ἐπιδίκεται ἀπὸ τοὺς ‘Αμερικανούς, ἐκλείψουν, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ μειωθεῖν εἰς τὸ ἐλάχιστον οἱ εἰς τῶν συναλλαγματικῶν δυσχερεῖῶν ἐπιδηλήθεντες κατὰ χώρας περιορισμοὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῶν ἐμπόριον καὶ η παγκόσμιος Οικονομία ἔτιτυχη τὸ μετατρέψιμον τῶν δισφόρων νομισμάτων, μὲ δικαιολογημένην αἰσιοδοσίαν θὰ πρέπει νὰ προσβλέπῃ τις εἰς τὸ μέλλον τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν.

Ειδικώτερον, ὅσον ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν, κέρδος δι’ αὐτὴν ἀξιόλογον θὰ είναι ή ἐλευθέρα ἀνταλλαγὴ ἐμπορευμάτων καὶ υπηρεσιῶν μεταξὺ τῶν δισφόρων λαῶν. Αἱ μεταφοραὶ θὰ ζωηρεύσουν καὶ η σταθερὰ ἀπασχόλησις τῶν πλοίων θὰ διασφαλισθῇ.

‘Η υποτίμησις, σμως, τῆς λίρας καὶ τῶν ἄλλων νομισμάτων ἔναντι τοῦ δολλαρίου, δημιουργεῖ ὁρισμένας ζητήσας τῆς παρούσης στιγμῆς, ἀμέσου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Προθάλλει οὕτω τὸ ἔρωτημα: Οἱ εἰς λίρας ‘Αγγλίας ναῦλοι, εἰς τὸ νόμισμα, δηλαδή εἰς δικείοντας οἱ ναυλώσεις σημαντικοῦ μέρους τῶν ἀπὸ θαλάσσης διεθνῶν μεταφορῶν, θὰ ἀνατιμθοῦν μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε νὰ ἀνευρουν τὴν ἴστιμιαν μὲ τοὺς εἰς δολλάρια κρατοῦντας; Δεδομένης τῆς ἀμέσου ἐπιδράσεως τοῦ ἀγγλικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν τιμῶν τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς, ἔξεταστον, ἀν μία ψυφωτικὴ τάσις τῶν εἰς λίρας ναῦλων θὰ συναντηστὴ τὴν ἀντίδρασιν τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως, ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένης διὰ τὴν διατήσην, κατὰ τὸ δυνατόν, τοῦ πρὸ τῆς υποτίμησεως καθεστώτος τιμῶν καὶ ημερομισθίων.

Οἱ ναῦλοι τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὸ Δυτικὸν ‘Ημισφαίριον (περιοχὴ Δολλαρίου) διὰ τὴν ‘Αγγλίαν, οἱ καθορίζομενοι εἰς τὸ Baltic καὶ ἀπὸ τὰς ‘Διασκέψεις’ εἰς λίρας καὶ ἀπὸ τὰς διαποδραστον ἀνάγκην θὰ υψωθοῦν, καθ’ ὃ τούλαχιστον ποσοστὸν ὑπεισέρχονται εἰς τὴν τιμὴν αὐτῶν τὰ εἰς δολλάριο ἔξοδα τῶν πλοίων εἰς τοὺς ‘Αμερικανούς καὶ τοὺς Καναδικούς ἢ τοὺς Νοτιοαμερικανικούς λιμένας. Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα, τὰ φορτεκφορτωτικὰ καὶ τὰ καύσματα διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων, εἰς δολλάρια πληρώνονται, περισσοτέρας, συνεπώς, λίρας υποτίμησενας θὰ χρειασθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν.

‘Ἄλλα καὶ οἱ ναῦλοι πρὸς τὴν ‘Αγγλίαν εἰς ἄλλων κατευθύνσεων, ὅπως καὶ οἱ ναῦλοι τῶν ἐνδοευρωπαϊκῶν μεταφορῶν, διὰ τὰ ‘Αγγλικὰ πλοῖα κατὰ πρῶτον λόγον καὶ κατ’ ἀκολουθίαν διὰ τὰ ξένα, θὰ υποστοῦν καὶ αὐτοὶ, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν ἐπίδρασιν τῆς υποτίμησεως, ἐὰν αἱ τιμαὶ τῶν ‘μπτωντερες’, τὰ ἔξοδα μισθοφοροδισμοῖς, τὰ φορτεκφορτωτικά εἰς τὴν ‘Αγγλίαν καὶ εἰς τοὺς ξένους λιμένας, ἀνάπτυξην.

Τὸ μέλλον θὰ ἀποδείξῃ, ἐὰν η προσπάθεια τῆς ‘Αγγλικῆς Κυβερνήσεως περὶ ἀποφυγῆς πάσης υπερτιμήσεως θὰ καρποφορήσῃ. ‘Απὸ αὐτὴν θὰ ἔχαρτη σημαντικῶς καὶ ἡ ἐξέλιξις τῆς ναυλαγορᾶς. Δέοντας πάντως νὰ σημειωθῇ, ὅτι πρὸς τὸ παρὸν ἡ ἀδράβα προσφορὰ χωρητικότητος, λόγω τῆς ἀπραξίας τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν καὶ εἰδικότερον τῆς ἀπεργίας τῶν ‘Αμερικανῶν γαιανθρακωρῶν, διευκολύνει τὴν ‘Αγγλικὴν Κυβερνήσεων εἰς τὴν ἀσφαλίσανταν εὐθυνή χωρητικότητας διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ἀγοράζομένων παρ’ αὐτῆς τροφῶν καὶ ἐφοδίων.

‘Εκ τῆς υποτίμησεως τοῦ ‘Αγγλικοῦ νομίσματος γεννάται ἀκόμη καὶ ἡ ἀπορία: Ποιοὶ ὁ ἀντίκτυπος εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναυτηρήσεων καὶ τὸν μεταχειρισμένων πλοίων. Δια μὲν τὰς πρώτας ὁ παράγοντας τῆς σταθερότητος τῶν ἡμερομισθίων θὰ ἐπιδράσῃ ἡμερώσατα, διὰ τὰς τιμὰς, σμως, τῶν μεταχειρισμένων σκοφῶν ἡ πορεία τῆς ναυλαγορᾶς καὶ οἱ ἀποδόσεις τῶν πλοίων, αὐταὶ κυρίως, ἐπηρεάζουν τὰς σημειουμένας ἔκαστοτε διακυμάνσεις. Πρὸς τὸ παρὸν καὶ ἐφόδους ἡ ναυλαγορᾶ διατηρεῖται καὶ καθαρά, αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων δὲν προσβλέπεται νὰ ἀναλάβουν πῶς ἀπὸ τὰ σημειωνά χαμηλὸς ἐπίπεδος, ἵσως σμως νὰ σταματήσῃ καὶ ἡ περαιτέρω εἰς λίρας ἔκπτωσις τῶν ἀξιῶν, διὰ νὰ υψωθοῦν καὶ πάλι, ὅταν οἱ ναῦλοι ζωηρότερά τινα γενικωτέραν ἐπιδείξουν, λόγω τῆς προσδοκώμηντης διευρύνσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν.

(*) Σημ. «N. Chr.»: ‘Εσημειώθη πράγματι μία αὔξησις κατὰ 15 περίπου τοῖς ἑκατὸν εἰς τοὺς ναῦλους σιτηρῶν ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι’ ‘Αγγλίαν—Κόντινεντ.

“Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὴν ιδικὴν μας Ναυτιλίαν, ή ἐκ τῆς υποτίμησεως τῶν νομισμάτων προελθούσα κατάστασις, θὰ πρέπει πολλὰς νὰ μᾶς δημιουργήσῃ ἐπιφυλάξεις. Τὸ ‘Ελληνικὸν ‘Λίμπερτον’, ὅπερ τῶρα ἀντιπροσωπεύει τὰ δύο τρίτα περίπου τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός μας, ὀφείλει πολλὰ εἰς δολλάρια. ‘Υποχρεωμένον νὰ ἀναπτύξῃ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς στερίνας, ἀφ’ ὅτου ιδιά εἶναι τὴν περιοχὴν τῆς στερίνας διασποράς, δυσχερεῖας μεταφορᾶς, δυσανατησίας τῶρα, μετά τὴν υποτίμησην τῆς στερίνας, εἰς τὴν ἔξοδον καὶ συναντήσην δολλαρίων. ‘Αν, μάλιστα, οἱ ναῦλοι δὲν υποστοῦν ἀναπτυμένη τινα πεποίθησιν, ή θέσις τοῦ ‘Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἀποδαίνει ἀπελπιστική. Δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐκπληρώσῃ ἡ τῆς ἀποδόσεως τῆς έκμεταλλεύσεως τοῦ οὐδὲ τὰς τρεχούσας δανεισκάς υποχρεώσεις του.

Τὸ αὐτὸν πρόδημα ἀνακύπτει διὰ τὸ ‘Ελληνικῆς πλοιοκτησίας Παναμαϊκῶν σκαφῶν ὅπερ ἀν δὲν ἔχῃ τὴν ἐπιδράσυν τοῦ δανείου τῆς ‘Ναυτιλιακῆς ‘Ἐπιτροπῆς’, ὀφείλει, σμως, καὶ αὐτὸν ίκανὰ ποσὰ εἰς βραχυπρόσεμα δανεία Αμερικανικῶν Τράπεζων.

Δὲν πρέπει, ἀκοῦ, νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι ή υποτίμησης τῆς λίρας ἔνισχει ἐπὶ περισσότερον τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ‘Αγγλικοῦ φορτηγοῦ. Οἱ ναῦλοι τῆς περιοχῆς τοῦ δολλαρίου θὰ είναι δι’ αὐτὸν τῶρα ἐπικερδέστεροι, περιθωρίῳ δ’ ίκανον δὲν ἔχῃ, ἵνα, συναγωνιζόμενον, ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησιν του. ‘Αν οἱ ‘Αγγλοι ἐφοπλισταὶ στρέψουν πρὸς τὴν προσοχὴν τῶν πρὸς τὰς ναυλώσεις τοῦ δολλαρίου, στῶς, ἀλλως τε, ἔχουν κάθε συμφέρον νὰ τὸ πράξουν, δὲ κύκλος τῆς δραστηριότητος τοῦ ‘Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ἐπὶ περισσότερον θὰ περιορισθῇ.

Διὰ τὴν ‘Ελληνικὴν Ναυτιλίαν ή ἀπομένουσα ἐλπίς είνει ἡ ζωηρότης τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν καὶ η ἐκ ταῦτης εὐρύτερα ἀνάπτυξη τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. Αύτη δὲ προκαλέσει τὸν ψυμών τῶν ναύλων καὶ θὰ δικαιολογηστὴ τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἀκριβοῦ ‘Ελληνικοῦ σκάφους.

“Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὸ εἰς λίρας ‘Ελληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον, αὐτὸν τῶρα ἀντιμετωπίζει πλέον καὶ ἐπιστήμως τὴν ψιφισταμένην εἰς τὴν πραγματικότηταν κατάστασιν τῆς υποτίμησεως τοῦ ‘Αγγλικοῦ νομίσματος ἀπὸ τοῦ πέραστος τοῦ πολέμου.

‘Η θιλερέα ἰστορία τῆς ἐκχωρήσεως τοῦ ‘Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπὸ τὸν κακὴ τὴν μοῖρα τότε πρωθυπουργὸν τῆς ἀποδήμου Κυβερνήσεως κ. Τσουδερὸν μὲ λίρας στερίνας, χωρὶς καρμίαν διασφαλίσιν διὰ τὸ δυνατὸν καὶ ἔγκαιρον τῆς μετατροπῆς τῶν εἰς υγίεις νομίσματος, ἀνάγεται πλέον εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν. ‘Η σημερινὴ υποτίμησης δὲν ηλλαγεῖ τὴν θέσιν τῶν εἰς ‘Αγγλίαν κατατεθειμένων ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων. Είχον ήδη ταῦτα υποτιμηθῆν.

‘Απὸ τὴν ἐπακολουθήσασαν, σμως, ἀναπροσαρμογὴν τῆς δραχμῆς θετικωτέραν ὠφελεῖαν ἀποκομίζει η Οικονομία τοῦ τόπου μας. Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, ἀσφαλῶς πλέον, δεσμούμενον ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς ‘Ελλάδος, θὰ αὐξηθῇ σημαντικῶς. Τὸ μὲν διότι θὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὴν ἐγχώριον σιδηροδρομικήν νὰ προσφέρει τιμᾶς εὐθυγραμμισμένας μὲ τὰς ξένας διὰ τὰς ἐπισκευαὶ τῶν φορτηγῶν μας, τὸ δὲ διότι οἱ ναυτιλιακοὶ συναλλαγματικοὶ, ὅπως καὶ τὸ μεταναστευτικόν, θὰ παύσῃ νὰ τροφοδοτῇ τὴν ἐλευθέρων ἀγορὰν καὶ τὸ λαθρεμπόριον, λόγω τῆς σημαντικῆς διαφορᾶς εἰς τὰς τιμὰς αὐτῆς καὶ τῆς ἐπισήμου τῆς Τραπέζης.

Οἱ ναυτικοὶ μας, τέλος, διέπουν ἀποκομισταμένην τὴν εἰς δάρος τῶν ἀδικίαν. Η λίρα ἔχει τῶρα 42 χιλιάδας, ἀντὶ τῶν 32 χιλιάδων δραχμῶν τῆς προτέρας ἐπισήμου τιμῆς. Τοῦτο διευκολύνει τὸν ναυτεργάτην εἰς τὰς ἐμβάσματα τοῦ καὶ ἀμβλυνοῦ, ὀπωδήποτε, τὰς προστριβὰς μὲ τὸν ἐφοπλιστήν διὰ τὰ μισθοδοτικά ζητήματα. Μέχρι τούδε οἱ ναυτεργάται προσεπάθουν καὶ πολλὰ δικαιώματα νὰ πληρωθοῦν η νὰ λάβουν μεγάλας προκαταβολὰς εἰς δολλάρια, διότι αὐτῶν η ἐλευθέρα ἀποστολὴ εἰς τὴν ‘Ελλάδα δισφαλίζει καὶ τὴν πλάσην εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγορῶν μὲ τὴν πρόστεπτην πιμή.

Οὐταντούς διαγράφοντα τὰ ζητήματα, τὰ εἰδικώτερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀναφερόμενα, μετὰ τὴν νομισματικήν ἀναπροσαρμογήν. ‘Ας ἐλπίσωμεν, μετά μία υγίεινα στατιστικά κατάστασις πραγμάτων διὰ τὴν παγκόσμιον Οικονομίαν θὰ προκύψῃ ἀπὸ αὐτήν, ηπειρήσης, καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ κινηθῇ ἐπὶ θετικωτέρων ἀποδόσεων καὶ τὸ φορτηγὸν πλοίον.

Πρόκειται περὶ ‘σκανδάλου’;

Δὲν πρόκειται νὰ μεταφραστεῖ εἰς τὰς στήλας αὐτὰς τὰ δσα λέγονται μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων, σχετικῶς μὲ τὴν ‘σκανδαλώδη’, σπως τὴν χαραπτήριζουν, χορήγησιν δανείων δια μετακευάς καὶ ἐπισκευάς πολίων. Θέλουμεν, σμως, νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν μελῶν τῆς Νομισματικῆς ‘Ἐπιτροπῆς’ καὶ τῆς ‘Ἐπιτροπῆς Βιομηχανικῶν’. Πιστώσωμεν ἐπὶ τῶν κάτωθι σημείων τῆς περιέργου υπόβεστων. ‘Η ἔρευνα ἐπ’ αὐτῶν ἀποδαίνει ρητὴ υποχρέωσις διὰ τοὺς ἀρμοδίους, πρὶν ἡ τὰ δάνεια παραχωρηθοῦν. Θὰ πρέπει οὗτοι νὰ λάβουν ὑπ’ οψιν τῶν, ὅπως καὶ οἱ προστάτευσιν τῶν ‘Ἐπιτροπῶν κ.κ. υπουργοί, τὰ ἔξης: α) ‘Οτι αἱ τιμαὶ

τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἔξεπεσαν, ἥδη σημαντικώς εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Ἡ ἐκπτωτική αὐτή, ή ἔξικνουμένη διὰ τὰ πελίστας τῶν περιπτώσεων, ἀκόμη καὶ διὰ τὰ μικρᾶς ἡλικίας σκάφη, εἰς τὰ 40—50 τοῖς ἑκατὸν τῆς πρὸ ἔξαμηνος ἀξίας των, συνεχίζεται μὲν σύγνωστον τὴν τελικήν της ἐκταύσιν. β) Οτι, λαμβανομένης ὑπὸ ὅψιν τῆς σοδαράς αὐτῆς ἐκπτώσεων, μετασκευαί πλοίων, ἀκόμη δὲ καὶ ἐπισκευαί, αἵτινες προ μηνῶν ἐνεφάνιζον τὴν πιθανότητα ἀπόδοτικού ἔχειριματος, θά πρέπει τώρα νά ἐπανεχεταισθούν υπὸ τὸ πρίσμα τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως εἰς τὴν ἀγοράν τῶν ἀξίων των πλοίων καὶ την ναυλαγοράν. Διαπνηγαὶ μετασκευαὶ καὶ ἀκόμη εὑρείσις ἐκτάσεως ἐπισκευαί, υπὸ τάς κρατούσας συνθήκας, ἀποκλείονται διὰ τὸν συντετὸν ἐφοπλιστήν.

γ) "Οτι οι μέχρι τουδε έπιτυχόντες δάνεια διὰ μετακευήν πλοίων ἐπιχειρημάτων δεν φάνεται νὰ ἔχουν την μακράν ἐξ ἐπαγγελματικῆς εἰδικεύσεως γνῶσιν, διότε συντηρητικώτεροι καὶ εἰς τὰς προβλέψεις των νὰ είνε. Τὸ πρῶτον ἀναφέρονται ως ἐφοπλισταί. Τὸ δεύτερο, ἀκριδῶς, τὴν ἀγονίας, πιθανὸν νὰ δηγήσῃ αὐτοὺς εἰς ἔγχειριματα ἀμφιβολοῦ ἐκτάσεως, ἐκ τῶν ὅποιών νὰ προκινδυνεύσουν καὶ αἱ παραχωρηθεῖσαι πιστώσεις.

δ) "Οτι, δεδομένης της όπωσδήποτε έπισφαλούς τοποθετήσεως των ναιυτοδαίνεων, αν τελικώς έγκριθη ή παροχή των, θα έπρεπε να καλύπτουν κατά μέγιστον όριον τα 50 % της μετά την έπισκευή άξιας του σκάφους, πρόσθιοτο δέ να ζητηθούν έγγυησεις, έξασφαλίζουσαι τα δάνεια. Ή πρώτη υποθήκη έπι τών πολίων δέν άσκει.

ε) "Οτι επιβάλλεται εις έξονυχιστική δάσκαλον νέο ύποδηλθουν οι προϋπολογίσμοι τών μετασκευών καὶ εἰς αὐστηρὸν ἐλεγχον αἱ ἑκτελού· μεναι διὰ τῶν δανείων ἐργασίαι, ἵνα μι διὰ τοῦ αἰτουμένου ποσοῦ καλούθουν, δχι μόνον αἱ προβλέπομεναι εἰπὲ τῶν πλοίων ἐργασίαι, ἀλλὰ καὶ μέρος ἡ τὸ ὄλον του ἀρχικού τιμῆματος αὐτῶν. Νὰ διακρινωθῇ ἀκούμη ποια ἡ παρὰ τοῦ αἰτουντος τὸ δάνειον ἐπιχειρηματίου ἀναφερομένη τη μι τοῦ σκάφους του καὶ ποια ἡ τρέχουσα ἦδη εἰς τὴν διειθῆ ἀγορᾶν ἀξία του, ὃστε νὰ ἔκτιμηθῇ ἀναλόγως τὸ ἀσφαλές τῆς τοποθετήσεως του δανείου καὶ τὸ ποσὸν αὐτοῦ.

"Εχουμεν τὴν γνώμην, ὅτι οἱ ὄροι τῆς παροχῆς καὶ ὁ χρόνος τῆς ἔξοφλησίας τῶν δάνειων θὰ πρέπει νά στηριχθούν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω πουστιθέσεων. Διὰ ἂν εἰμέθα, δώμας, σαφέστεροι, θὰ ἀναφέρωμεν τὰς ὅσας δυνάμεθα νά γνωρίζουμεν συγκεκριμένας σχετικάς περιπτώσεις. Λέγεται, θι, με τὴν κρατικὴν ἔγγυήσιν, παραχωρεῖται δάνειον ὁ κ τ α κ ο σι ὡν π ρί π ω υ χι λι ὁ δων δ ο λ α ρ i w v e i t o u n διαθειμων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διά την ἐπισκευήν δεδαμενοπλοίου προπολεμικῆς ναυπηγήσεως (τοῦ 1936), ἀνελκυσθέντος πρὸς καιρού εἰς τὰ ὕδατα τῆς Κρήτης. Το ναυάγιον αὐτὸ ήγοράσθη εἰς εύθηνήν τιμῆν ἀπὸ τοὺς Ἀγγελούς ἀσφαλιστὰς καὶ εύρισκεται τώρα εἰς τὴν Ἐλευσίνα. Ἐξεταστέον, λοιπόν: Συμφέρει καν ἡ ἐπισκευή τοῦ σκάφους αὐτοῦ, ὅταν νευτερα τάνκερς, πλέον συγχρονισμένα, ταχύτερα καὶ ὄγκωδεστέρα, ἀγοράζωνται τώρα—τὰ T 2 τῶν 16.500 τόνων—κάτω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολλαρίων, γύρω, δηλαδή, τοῦ ποσοῦ, που ζητεῖ νά δανεισθῇ ὁ ἀγοραστής τον ναυαγίου, διά νά τὸ ἐπισκευάσμα; Μήπως αἱ ἐπισκευαὶ θα στοιχίσουν τελικῶς ὀλιγώτερον, διά νά δοθῇ η καλή ευκαιρία εἰς τὸ πλοϊοκτητή νά εισπράξῃ μι τὸ πασσατάνω καὶ τὰ ἀρχικά του κεφάλαια, Ἰσσως δὲ καὶ κάποιο κέρδος, ἀπὸ μίαν ἐπιχείρησιν, ητις θὰ κατέληγεν ἄλλως, χωρὶς τὸ δάνειον, εἰς ἀσφαλή ζημιά;

Δευτέρα περιπτώσις: Αναφέρεται μεταξύ των έγκριθέντων δικαιίων και το ποσό των 1.200 έκατον δραχμών είς τὸν Ἱ. Βουλιτιώτην, πρὸς συμπλήρωσιν, ὡς ἀνεκοινώθη, τῆς μετασκευῆς εἰς ἐπιτάβηγὸν τῆς κορ-
βέττας Ἀλέξανδρος. Θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθη: Ποία ἡ σημερινὴ ἄξια
του σκάφους, ποιὸν τὸ πραγματικὸν κόστος τῆς μετασκευῆς καὶ πόσα
πράκτοι εἰς δαπάνησται ἔξι ίδιών του ὁ διαινέδομενος ἐπιχειρηματίας,
διὰ γὰ ζητηῖ μίαν πιστωσιν τὸσον ὄγκωδόν.

Άρκει νῦν σημειωθῆ, ότι αἱ κορβέτται ἀδρώας προσφέρονται εἰς τὴν τιμὴν τῶν 5 χιλιάδων λιρῶν, μὲ παραδόσιν εἰς τὴν Ἀγγελίαν, ότι τὸ Δημόσιον ἄρκετας ἔχει πρὸς ἐκποίησιν, ότι ἀπεδειχθήσαν ἀπρόσθφοροι διά τὴν μετασευκήτην τῶν εἰς ἐπιβατηγά σκάφη καὶ ότι, τελος, διὰ μίαν κορβέτταν ἀξίας 5—10 χιλιάδων λιρῶν ζητεῖται δάνειον—μὲ ποιὰν ἔσασθφορίσιν;—30 χιλιάδων λιρῶν, μὲ τὴν σημειρινὴν τιμὴν τῆς λίρας καὶ 40 χιλιάδων, μὲ τὴν προπογυμένην!

Ἐν συγχείᾳ θά πρέπει νά διατίστωθή τὸ δυνατὸν τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ σκάφους καὶ ἡ παραγωγικὴ ἰκανότης αὐτοῦ. Ἀπλῆ προσθήκη μιᾶς ἀκτοπλοικῆς μονάδος καὶ μᾶλιστα κορβέττας, εἰς τὰς τόσας ὑπαρχούσας, δὲν δικαιολογεῖ τὴν διάθεσιν πολυτίμων κεφαλαίων, δυναμένων ἄλλου νά ἀπόδοσιν περισσότερα καὶ θετικότερα τὰ δόφελη διά τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χώρας.

Τα αύτά σημεία θὰ πρέπει νὰ έρευνθον και εἰς ὅλας τὰς ἄλλας περιπτώσεις τῶν δανείων. Τὰ συμπεράσματα τῆς ἔρευνης, ητις θὰ πρέπει νὰ διεξαχθῇ ἀπό πρόσωπα τεχνικῶν και ἐπαγγελματικῶν κατηρτισμένα εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἀποτελέσουν τὰ βασικά στοιχεῖα, τὰ

δυνάμενα νὰ δικαιολογήσουν τὴν παροχὴν τοῦ δανείου καὶ νὰ διασφα-
λίσουν τὴν τύχην τῶν κεφαλαίων. Τὸ παρελθόν, ἐπίστης, καὶ ἡ
ἐπαγγελματικὴ ιδιότητά των αἰτούντων θὰ πρέ-
πει σοβαρᾶς νὰ τύχη προσοχῆς.

“Αν, παρά πάσαν προσδοκίαν, άλλα τά ανώτερά σημεῖα γηγονόθησαν, κατά τὴν ὑπόθεσιν τῶν αἰτήσεων, τὸ σκάνδαλον, ἀσφαλῶς, θά ἐμφωλεύῃ καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς, ἡ ὅποια, ὅπωσδήποτε, εἴνε ξένη πρὸς τὸ ἐφοπλιστικόν μας κόσμον καὶ τὰς ἐπαγγελματικάς του ἐπιδιώξεις.

Σχετικώς μὲ δσα ἀνάτερω γράφομεν ἐπὶ τῶν παρεχομένων πιστώσεων δι' ἐπισκευᾶς καὶ μετασκευᾶς πλοίων, τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας εἶχε πρό καρού γνωρίσει εἰς τὸν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος τὰς ἀπόνεις του. Συνιψίζονται αὐταὶ εἰς τὸ κατωτέρω δημοσίευδενον ἔγγραφον. Ἐξεταστέον δῶμα ἃν ἐλήφθησαν ὑπὸ δινῶν τὰ σᾶς τὸ ἔγγραφον αὐτὸν ὑποδεικνύει ἀπό την Νομισματικὴν Ἐπιτροπήν, τὴν ἐγκρίνουσαν, ὡς γνωστόν, τὰς αἰτήσεις.

«Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 109124 ἔγγραφου σας ἔχομεν τὴν τιμὴν

νό σάς γνωρίσωμεν ότι ένδεικνυται κατ' ἄρχην ή διὰ δανείων ἐνίσχυσις τῶν Ἑλλήνων ἑφοπλιστῶν, εἴτε πρὸς ὑποδοθήμαν προσκτήσεως ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν φορτηγῶν ἢ ἐπιβατηγών πλοίων ἐκ τῶν προοριζομένων διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς καὶ μεσογειακὰς συγκοινωνίας καὶ μεταφορᾶς, εἴτε πρὸς ἔνεργειαν ἢ ἀποπεράτωσιν μετασκευῶν ἢ πτικευῶν ἢ πρὸς κάλυψιν ἀλλήλης τίνος σοδαράς ανάγκης την ήδη υπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν πλοίων τῶν ἀντέρω κατηγοριῶν ὡς καὶ πετρελαιοκινήτων καὶ ιστοφόρων. Δοθέντος ότι δεῖν ὑφίσταται ἐν Ἑλλάδι δυνατότητα ἐλευθέρου δανεισμού ἐκ μέρους τραπέζης ἢ ναυτικῆς τραπέζης καὶ λόγω τῆς σοδαράς σημαίας ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως ἢ ὑποδοθήσις τη διὰ δανείων ἐπὶ χαμηλῷ τόκῳ, ἣ ἐφαρμογή μιας τοισιτης πολιτικῆς ἐνδεικνυται ν' ἀναλογοῦται υπὸ της καθ' ύμας τραπέζης.

» Αντιλαμβανόμεθα δεδιώς ότι η έκτασις έφερμογής της δανειακής τάυτης πολιτικής θα είναι λόγω της στενότητας της κυκλοφορίας περιορισμένη έπι του παρόντος. Φρονουμούν θέντι ότι προτιμητέον είναι όπως ή κορόγησης ή μη δανειών διά περιπτώσεις ώς αι άνωτέρω διαγραφέσαι αποφασίζεται παρ' ύμων, δάσει υποβαλλομένων ύμιν εις έκαστην περιπτωτική παρά το ενδιάφερονέου στοιχείων έπι τού σκοπίου και άναγκαιού της προσκτήσεως πλοίου τινός, μετά γνωμάτευσιν δέ της ύψη ήμας τεχνικής υπηρεσίας Ε.Ε.Π. έπι της καταληλότητος τού πλοίου ή της άναγκαστότητος των δι' ἄς ζητείται τό δάνειον μετασκευών ἐπισκευών. «Ἐπι πλέον καὶ ἡ γνώμη μας θὰ διό χρήσιμος, ίμα πι τίθενται ύπο 'Ελληνική σημασίαν πλοία μη πληρούντα τους αναφερομένους όρους δι' επιτυχῆ εκμετάλλευσιν και μη κεκτημένα τα απαιτούμενα προσόντα, ώστε νὰ δύνανται νὰ ἀντέπεξθεν εις τὸν ἐν τῇ Μεσογείῳ ἀσκούμενον υπὲ τῶν ξένων σημασίαι δύνατον ἀπαγωγισμῶν».

Αι πιστώσεις της σιδηροβιομηχανίας

Μὲ τὴν πρὸ ἡμερῶν κάθισδον τοῦ κ. Στεφανοπούλου εἰς τὸν Πειραιό καὶ τὴν ἐπακολουθήσασαν σύσκεψιν ὅλων τῶν ἀρμοδίων, διεπιστώθη, διὰ μίαν ἀκόμη φορά, ἡ ἀνάγκη τῆς ἐνισχύσεως τῆς σιδηροδιομηχανίας· Απεφασίσθη—λέγει νὰ εἰδοθῆσις—νὰ παρασχεθοῦν εἰς τοὺς βιομηχάνους τοὺς σιδήρους καὶ τοὺς μηχανωρυγούς δάνεια ἀπό τα κεφαλαῖα τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Μὲ τὴν παροχὴν, δύμως, τῶν πιεστάσεων, τὸ ζῆτημα, καθ' ἡμᾶς, δὲν λύσται. Είνε, τοσοῦ, ἡ ἀπάρχη τῆς προσποθείας, ητις θά διλοκριθῷ, διὰ τὰς ἐπισκευαὶς τούλαχιστον τῶν πλοίων, διὰ τὰς ὀποίαις ή στήλῃ αὐτῇ ιδιαίτερως ἐνδιαφέρεται, μόνον ὅταν ἡ σιδηροδιομηχανία κατόρθωσε νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπερεσίας τῆς εἰς τιμᾶς προστίτας, τιμᾶς δυναμένας νὰ συγκριθοῦν πρὸς τὰς ἔνεας καὶ ὅταν ὁ χρόνος τῆς ἐκτέλεσεως τῶν ἐπισκευῶν δὲν εἴνε μακρότερος τῶν Ἰταλικῶν καὶ τῶν 'Ολλανδικῶν, π. χ., ἐργοστάσιών. Κόστος ἐπισκευῶν καὶ χρόνος παρασδόσεως εἴνε δύο στοιχεῖα ἀλληλενόδετα.

Οχι δύλιγάτερας διά τὸν ἐφοπλιστὴν σημασίας εἰνε τὰ ζητήματα τῆς ἀπλουστεύσεως τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων καὶ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν.

Καὶ διὰ μὲν τάς τιμάς, ἡ ἐπελθοῦσα νομισματική ἀνάπτροσφρογούχη, ἐνισχύει σημαντικῶς τὴν συναγωνιστικὴν ἴκανότητα τῆς Πειραικῆς σιδηροδρομηχανίας, διὰ τὴν ἐπιτάχυνσιν, ὅμως, τοῦ ἔργου τῶν ἐπισκευῶν, προϋποτίθεται ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμός τῶν ἐργοστασίων, ἡ ἐπάρκεια ἐργαλείων καὶ ἑγκαταστάσεων. Θέλομεν καὶ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ παροχὴ τῶν πιστωσεων ἀποσκοπεῖ, ἀκριβῶς, νὰ συμπληρώσῃ τὴν τεχνικὴν ἀρτίοτητα τῶν μηχανουργείων.

'Ο πόλεμος καὶ ή κατοχή, κατὰ τὴν ὅποιαν οἱ Γερμανοὶ ἐντατικῶτες ἔχρησιμοι ποιῶσαν ταῖς ἐγκαταστάσεις τῆς Πειραιᾶς σιδηροδρομικῶν,
ἔθειεραν συμπατικῶς τὰ τεχνικά της μέσα, τὰ δόχι, δέδαια, καὶ
τότε ἄρτια. Ἀνανέωσαν καὶ συγχρονισμὸν χρειάζονται τώρα, βάσει στα-
φών προκαθωρισμένου προγράμματος, τὸ ὅποιον θὰ πρέπει οἱ διοικη-
ταί, πρὸ πάσης ἐγκύριεσσεως ὡν πιστώσεων, να
καταρτίσουν, ἀφοῦ προηγουμένως διαπιστωθούν αἱ διαλείψεις καὶ δια-
κριθοῦν ἡ διποδοτικὴ διάθεσις των παρασχωρουμένων κεφαλαιών. Οἱ
λεγούσαις τῶν πιστώσεων καὶ τῆς πλέον λυσιτελούς τοποθετήσεώς των, εἴ-
ται δικαϊκή προϋπόθεσις, ἔφοστον πράγματι ἐπίδιωκεται ἡ ἐνίσχυσις καὶ
τεχνικὴ ἀναπτυγχόντης τῆς σιδηροδρομικῆς.

Τὰ δολλάρια τῶν ναύλων

Τὰ δολλάρια τῶν ναύλων

Διὰ πρώτην φοράν τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐφοδιασμοῦ εἰς τὴν τελευταῖ-
κην προκήρυξιν τῆς δημοπραΐας διὰ τὴν πραμήθειαν 20 χιλ. τόνων
Ἄχαρέως ἐπιφυλάσσει εἰς ἐσαύτο τὸ δικαίωμα νὰ ἐκλέξῃ τὸν τρόπον τῆς
παραδόσεως τοῦ φορτίου. Ζητεῖται, ὅπτως αἱ τιμαὶ ἀναφέρωνται διὰ
παραδόσιον Cost and Freight καὶ Fob λιμένα φορτώσεως.

Ἐφογον τελικῶς, οἵτινες αἱ προσφοραὶ θαῦται κριθεῖσαι, ήθελε πρωτανεύσει ἡ ὄρθη ἀπόψις, ηδὲ ἔξ αὐτῶν τὰ πραγμάτων ὑπαγορευομένη, ὅπας ἀφε-
θεὶς τὸ Κράτος ἢ πρωτοβουλία τῆς ἐξευρέσεως τῶν μεσών μεταφορᾶς
εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, εἴμεθα πλέον ἡ βέβαιοι, ὅτι ὁ ναῦλος,
τούτῳ θὰ ἐπιτύχῃ τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐφοδιασμοῦ, θὰ εἰνεὶ μικρότερος τού
τοῦ ὄρου τοιτέρη περιλαμβανομένου. Εκ παραλήπου, ὅμως, παρέχεται
εἰς τὸ ὑπουργεῖον ἡ εὐκαρίωνα νάξοικονομησή ἐνα ποσὸν συναλλάγμα-
τος γύρω τῶν 75 χιλιάδων δολλαρίων, ἀφοῦ, ἂν ναυλωθοῦν Ἑλληνικὰ

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO OF ALL KINDS

**Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners**

τὸ ἐπάγγελμα τοῦ θαλασσινοῦ. Τὸ δυσεπίλυτον, τὸ ἀγωνιῶδες διὰ τοὺς νέους μας πρόδολη τῆς ἔξερσέως καποιαὶ ἀσχολίαις εἰς τὴν ἔπραν καὶ τὸ ἀχαρακτήριστον αὐθίμημα τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα τοὺς φέρει εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐπιδούν τῶν πλοίων ὡς δόκιμοι, νὰ ἐπιτύχουν οὕτω τὴν ἀποδημίαν διὰ τὸ ἑξατερικὸν. Νὰ γίνουν μαθηταὶ τῆς σχολῆς, διὰ νὰ κατορθώσουν ἀργότερα νὰ ἐκπατρισθοῦν. Αὐτὸ κυρίως ἐπιδιώκουν.

Πολλοὶ μέχρι τοῦδε, κατὰ τὰ πρώτα δύο ἔτη μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν, ἐπέτυχαν, χάρις εἰς τὴν ἐπιτηδεῖων κτηθεῖσαν ιδιότητα τοῦ δοκίμου, νὰ διαφύγουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τώρα τὰ πράγματα εἶναι δύσκολα. Οἱ περιορισμοὶ πολλοὶ καὶ ὁ ἀσκούμενος ἔλεγχος αὐτητῆρος.

Ἡ Σχολὴ τῆς "Υδρας" εἶναι καὶ αὐτὴ ἕνα μέσον διὰ τὴν ἀποδημίαν. Μετὰ μίαν τετραετίαν θὰ εἶναι πλέον ἐλεύθερος ὁ ἀπόφοιτος νὰ ταξιδεύῃ. Θεοτελέστηρος εἰς τὸ Βασικόν Ναυτικὸν τὴν στρατιωτικὴν τοῦ ὑποχρέωσιν ὡς ἔφεδρος ἀξιωματικός, θὰ ἀπόφυγε τὰς σκληρὰς τοῦ πεζικοῦ ταλαιπωρίας. Μεγάλα, συνεπώς, τὰ προνόμια, ἀνάλογος καὶ ἡ πείσης διὰ τὴν εἰσόδον εἰς τὴν Σχολὴν. Κατὰ τὰ ἔτη 1945, 1946 καὶ 1947 ἡ ἀθρόα, η σκανδαλώδων εἰσόδου τῶν μαθητῶν εἰς τὸ μακαρίτι τῆς λήξης Φροντιστήριον τῆς Καστέλλας, αὐτὰς τὰς ἐπιδιώξεις ἐξυπηρέτησε διὰ πολλοὺς ἐκ τῶν εἰσελθόντων. Τὸ ὄργιον, εὐτυχῶς, ἐκείνο δὲν πρόκειται νὰ ἐπαναληφθῇ. Τώρα αὐτητὸς ἐνασκεῖται ὁ ἔλεγχος, ὁ ἀριθμὸς τῶν μοδητῶν περιωρίσθη εἰς τὸ ελάχιστον, ἐνῷ τὰ πλοία ὑπερπλήρη εἰναι ἀπὸ δοκίμους.

Αὔριον θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἐκκαθάριση. Ἀπὸ τοὺς ὑπεροκτακοσίους, ποὺ ὑπηρετοῦν τώρα ὡς δόκιμοι καὶ μαθητευόμενοι εἰς τὴν Σχολὴν τῆς Ναυτιλίας, ζήτημα είναι ὃν τὸ τριακόντα θὰ παραμείνουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Καὶ αὐτοὶ πολλοὶ θὰ εἰναι. Οἱ λοιποὶ θὰ διαφέρουν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἔκει θὰ ἀναζητήσουν ὡς μετανάσται τὴν τύχην των. Ἀπὸ τὴν συρροὴν τῶν τόσων νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικοῦ δὲν ἔχει νὰ ἀποκομίσῃ ὡφέλειάν τινα τὸ Ἐμπορικὸν μᾶς Ναυτικόν. Τούναντίον, μάλιστα, αὐτὸς κινδυνεύει νὰ ὑποστή τὰς συνεπίεις τοῦ πληθωρισμοῦ, τῆς ἀλλοπούς καταρτίσεως τῶν ὄσων βάθασσουν μέχρι τῆς γεφύρας.

Ἡ ἐμφάνισης ὑπερδεκαπλασίων ὑποψηφίων διὰ τὰς εἴκοσι θέσεις τῆς Σχολῆς τῆς "Υδρας", εἶναι, πάντως, μία θλιβερὴ διαπίστωσις. Καταδικούνει τὰς μεγάλας δυσχερείας, ποὺ ἀντιμετωπίζει μεταπολεμικῶς ἡ Ἑλληνικὴ νεότης διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῆς σταδιοδρομίαν. Ισως, μὲ τὸν καιρὸν, η οἰκονομική τῆς χώρας ἀνασυγκρότησης νὰ ἀναζητήσῃ εἰς αὐξοῦντα ἀριθμὸν τὰς ὑπερεσιῶν τῶν νέων. Τότε θὰ σταματήσῃ καὶ τὸ κῦμα τῶν δοκίμων, ποὺ πιέζει τώρα ἐπικινδύνων διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα τῆς Ναυτιλίαν καὶ τὰ δλίγα τῆς σκάφη.

Τὰ πλοῖα - φυγεῖα

Ἡ σύμβασις τῶν ἐπανορθώσεων μὲ τὴν Ἰταλίαν προβλέπει ἔνα κονδύλιον 15 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κατ' ἐλάχιστον καὶ 35 ἑκατομμυρίων κατὰ μεγίστου στρίον διὰ τὰς ναυπηγήσεις. Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνητικὴ σκοπεύει, καθ' ἄνεκονισθή, νὰ δαπανήσῃ ἀπὸ τὸ ποσὸν αὐτὸν 28 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὴν ναυπηγήσιν 3 Μεσογειακῶν πλοίων τῶν 5.000 τόνων γκρός, 6 ἀκτοπλοϊκῶν τῶν 1500 τόνων, 4 ἀκτοπλοϊκῶν τῶν 1.250 τόνων καὶ ἀριθμού μικροτέρων σκαφῶν πλοίων-φυγείων μέχρι 2.000 τόνων καὶ δεξαμενοπλοίων τῶν 1.000 τόν. γκρός, ἔκστον.

Ἀπὸ τὰ ὄσα λέγονται καὶ γράφονται, πολὺ δεδομένα ἀπέχει ἡ ἐκτελεστικὴ ἔνδος τοιαύτης ἐκτάσεως ναυπηγικοῦ προγράμματος.

Θά χρειαστεῖ χρόνος πολὺς καὶ ἔχνηκονται τὰ πληρωσικά ωρισμένων προϋποθέσεων, περὶ ὃν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας ἡ σχολήθημεν, διὸ νὰ φέσῃ ἡ Κυβερνητικὴ μέχρι τῆς παραγγελίας τῶν πρωτων τριῶν πλοίων, τοῦ ἔνος Μεσογειακοῦ καὶ τῶν δύο ἀκτοπλοϊκῶν. Παρέλκει συνεπῶς, καὶ ἡ περιορίση ἐπὶ τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν συζητήσεις. Θὰ ἐπιπλέονται ἐν καιρῷ.

Ἐκείνοι, ποὺ προκαλεῖ τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τῆς στήλης αὐτῆς εἰναι ἡ τὸ πρώτον ἀνακοινουμένη πρόθεσης τῆς Κυβερνητικοῦ, δηλαδὴ τῶν ἐπιβατηγών, παραγγελίη τὰ πλοία-φυγεία, τὰ ἑξαρεικά αὐτὰ ὅργανα τῆς ἀποτελεσματικῆς τοποθετήσεως εἰς τὰς ἔνεας ἀγόρας τῶν εὔπιθῶν γεωργικῶν μας προϊόντων. Ἀπὸ μακροῦ ἡδη ὑπεδειξαμενεις εἰς τοὺς ἀριθμούς τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκην τῶν εἰδικῶν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φρούων καὶ τῶν κρασιών. "Αν ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία δὲν ἀνέδεχετο νὰ ἔνισχυσῃ τὴν προσπάθειαν αὐτῆν, προβαίνουσα εἰς τὴν πρόσκτησην δύο ή καὶ τριῶν συγχρονισμένων, ταχέων πρὸ παντός, πλοίων-φυγείων καὶ τινῶν μικρῶν δεξαμενοπλοίων, ἐπεδαλέτο, δηλαδὴ τὸ Ἀγροτικὴ Τράπεζα ἐπιδιώξῃ τὴν ἑξαφάλιστην αὐτῶν τῶν μεταφορῶν μεσόν, ἀτίνα σχεματικῶς θὰ δημιουρίσουν τὴν ἀνετον καὶ εὐθηνήν ἑξαγωγὴν τῶν σταφυλῶν, τῶν ἐστεριδειδῶν, τῶν οίνων καὶ τῶν ἄλλων προϊόντων μας.

Ἡ κατὰ μικράς μερίδας καὶ καθ' ώρισμένας ἐποχάς παραλαβὴ τῶν ἐλαγώ φορτίων ἀπὸ ὄρμους καὶ ἀλίμενα ἀκόπι μέρη τῆς Ἑλλάδος, καθιστᾶ τὴν μεταφορὰν ἔχοντα δυσχερή καὶ δαπανηραν. Οἱ ξένοι ἐφοπλιστὲς καὶ ὅταν ἀκόμη θέλη νὰ διευκολύνη μὲ καλοπροσάρτεν τὴν διά-

θεσιν τὴν ἑξαγωγικήν μας προσπάθειαν (περίπτωσις τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς καὶ τοῦ κ. Εὐγενίδη), θὰ ἔχῃ τὴν λογικήν ἀξίωσιν νὰ πληρωθῇ τὸ ἀνάλογον πρὸ τὰς προσφερόμενας ὑπηρεσίας νὰ νῦνον εἰς δολλαρία, να κερδίσῃ, χωρὶς να είναι καὶ πάντοτε εἰς θέσιν, λόγῳ τῶν πολλαπλῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοίων γοσμῆς, νὰ ἔξυπηρετήσῃ διὰ τὰς δαπανηρὰς δυσκολίας, ποὺ προβάλλονται κατὰ τὴν παραλαβὴ τῶν φορτίων.

Αὐτὸ τὸ συνάλλαγμα, αὐτὰς τὰς ὑπερβολικὰς δυσχερείας καὶ τὰς ἐκτάκτους δαπανας μόνον διὰ τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορικῶν μέσων, στινα τὰ συμμετείχοντα εἰς τὴν μεταφορὰν μέρους ἔστω τῶν φορτίων, θὰ δύναντον τὸ ἑξαγωγείς μας νὰ ἔχοντο μηδίσουν. Εκ παραλλήλου, διὰ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, θὰ ἔνησκετο καὶ καποιος ἔλεγχος εἰς τους ζητουμένους ποτέ τὰς διάνεις πλοίων.

Παρὰ τὰς γνωστὰς περὶ ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας ἀρχὰς τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὁμολογούμενη, ότι εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων-φυγείων, ἐφόσον ἀπρόθυμος θὰ είναι οἱ ιδιωτικὸς ἐφοπλισμὸς νὰ παράσχῃ τὰ πλωτὰ αὐτὰ μέσα, θὰ ἐπρεπε κατ' ἀνάγκην νὰ ἀναλάβῃ η Ἀγροτικὴ Τράπεζα την πλοιοκτησίαν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν των.

Προϋπόθεσις τῆς ἑξαγωγικῆς προσπάθειας τῶν εὐπαθῶν προϊόντων είναι διὰ τὴν χωρὰν μας ἡ ἐπάρκεια καὶ ἡ ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε περιστάσεων διάθεσις τῶν μεταφορικῶν μέσων. Τὸ είδος, τὸ ποσὸν τῶν ἑξαγορέμενών προϊόντων καὶ σὶ συνθήκων ὑπὸ τὰς ὅποιας διενεργεύει ἡ μεταφορά τῶν, ἐπιβάλλους, ὥστις ἀνάγκην πρωταρχικήν, νὰ διαθέτῃ δ ἑξαγωγείς μὲ ἀπόλυτον ἐλευθερίαν καὶ μὲ χαρημὸν κοστος, πρόσφορα εἰς πάσαν περίστασιν τὰ εἰδικά πλοία.

Πιστεύουμεν, ὅτι ὑπὲρ τὴν ναυπηγήσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ τῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν, ἐπιβάλλεται νὰ προτιμηθῇ, νὰ δοθῇ τὸ ταχύτερον, ἡ παραγγελία τῶν πλοίων-φυγείων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Αὐτὰ θὰ είνε τὰ σποδοτικῶτερα διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μεταφορικά μέσων, τῶν διοικητῶν παραπλήσιων είναι διάλειψις καὶ ζωτικὴ ἡ ἀνάγκη.

Προέχουν, δεδομένα, τὰ ζητήματα τῆς ἑξερεύσεως τῶν καταλληλοτέρων τυπων, τῶν προσφορτέρων εἰς τὰς ἔδους ιδιοτύπους μεταφορικὰς συνθήκας σκαφών καὶ τῶν ναυπηγήσεων τῶν εἰς τιμᾶς λογικάς. Μὲ λίγην κατανόησιν θέλησιν, ἀφοῦ ἀνάζηθησύν καὶ τῶν εἰδικῶν αἱ πεντεύονται γνῶμαι, θὰ καταστῇ δυνατή η πλήρωσις ὅλων τῶν προϋποθέσεων, αἵτινες θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ταχύτεραν τῶν σκαφῶν παραγγελίαν, τὴν ταχύτεραν ναυπηγήσιν, τὴν διάλειψιν τῆς πλοηγῆς.

Τὸ δολλάριον

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν τεσσάρων μηνῶν ἡ διαχείρισης ἐνὸς ἔκαστου «Λίμπερτου» θὰ πρέπει νὰ καταβαθῇ ἐδδομήκοντα πέντε περίπτωσιν χιλιάδας δολλαρίων διὰ τὸ τοκοχρεώσιον τοῦ δαπανείου τῆς «Ναυτιλιακῆς Επιτροπῆς» καὶ διὰ τὰ ἔτησια ἀσφαλιστρα τοῦ σκάφους. Επὶ πλέον ὁ κ. Χέλμης θὰ ἀξιώσῃ κατὰ σκάφος ἔνα ποσὸν γύρω τῶν 65 χιλιάδων δολλαρίων διὰ τὸν φόρους τῶν ἑταῖρων 1947 καὶ 1948. Καὶ αὐτὸς μὲ μίαν ναυλαγόφαν ἀποφέρουσαν ζημιάν διὰ τὰ ἔπιπτοις στράτευσις σκάφη καὶ μεγαλυτέρων διὰ τὰ ἐπαρπλισμῶν ἐπὶ πλήρεις εἰς τοὺς ζηνούς λιμένας.

Διερωτώμεθα πόθεν θὰ ἔξερθομεν τὰ δολλάρια αὐτά, λαμβανομένης μάλιστα ύπο όψιν τῆς ἑξαρεικής περιωρισμένης δυνατότητος ἀπασχολήσεως τοῦ «Ελληνικοῦ σκάφους» εἰς τὰς μεταφοράς τοῦ σχεδίου μὲ νῦνον εἰς τὸν Αμερικανικὸν νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὰς ναυτικάς χώρας τῆς Εὐρώπης—πλὴν ἡμῶν—νὰ ἀναζητουν, μετά τοῦ μεριδίου τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν ὑπὲρ τῶν ίδιων τῶν σκαφῶν καθέ τοῦ δολλαρίου ποτόποιτον προφίλοποιον διὰ τὸν ίδιον τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ σκάφους, τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικοῦ νόμισμα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ότι οὐσιαστικῶς τὸ «Ελληνικὸν «Λίμπερτου» ἔξετοπλίσιθη, μετά τὸν νόμον «50 + 50» ἀπὸ τὴν Αμερικανικὴν ἀγοράν. Η κρίσις τοῦ δολλαρίου ὑποχρέωνται διὰ τὴν διασφάλισιν τοῦ Αμερικανικ

άγοράν των 100 «Λίμπερτς» οι έφοπλισταί συνεβλήθησαν με την «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν» και άπλω έγγυησίς διὰ τὴν ἑκτήρωσιν τῶν δανειάκων τῶν υποχρέων παρασχέθη ἀπὸ τὴν Ἑλληνικήν Κυβέρνησιν. Αύτοί συνεπώς φέρουν τὰ δολλάρια καὶ αὐτοὶ θὰ πρέπει, κηδόμενοι τῆς ὑπογραφῆς των, νὰ τὰ ἔξεύρουν διὰ νὰ πληρώσουν τὰς δόσεις.

Καὶ έφορος η ναυλαγορά προσέφερε ναύλους εἰς δολλάρια μὲ μικρὰ ἐστα περιθώρια κέρδους, η ἔξοφλησις τῶν γραμματίων τῶν δόσεων ἡτο ἔξοφλησις μὲν, ὅπως καὶ τῶν εἰς δολλάρια ἀσφαλίστρων, χωρὶς νὰ παραδειχθῇ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι δῆλο ἐπίστης τὰ λοιπὰ ἔξοδο τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς μισθωτροφοδοσίας μέχρι καὶ τῶν εἰσφορῶν εἰς τὸ N.A.T. καὶ τῶν φόρων τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου εἰς δολλάρια ἡξιούντο καὶ κατεβάλλοντο. 'ΑΦ' ὅτου διώμας δυσεύρετο κατέστησαν αἱ ναυλώσεις εἰς δολλάρια καὶ αἱ τυχὸν συναπότεμναι μηδομινὰ καταλείπουν τὰ περιθώρια μεταξὺ δαπανῶν καὶ ὄσδόων, η πργὴ τῶν δολλαρίων ἐστέπερε.

Περὸ ταῦτα η ἔξοφλησις τοῦ δανείου πρὸς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον εἶναι η διασκέψη διὰ τὸν ἔφοπλιστην ύποχρέωσις. Καὶ ίναὶ η ύποχρέωσης αὐτῆ ἔκπληρωθῇ, θὰ πρέπει νὰ ἀπαλαγούν τὰ πλοῖα τῶν δόνων ἐπεβλήθησαν μεταγενεστέρως ἔπιστροψέων εἰς δολλάρια. Τὸ Ἀπομαχικὸν λ. χ. Ταμείον δὲν δικαιοῦται, ἀφοῦ τὸ ναυτολόγιον εἰς λίρας Ἀγγλίας συνάπτεται, νὰ ζητῇ δολλάρια διὰ τὰς εἰσφοράς. Οἱ φόροι ἐπίστης τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἔφοροις αἱ ναυλώσεις κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν μέρος εἰς λίρας πλέον συνάπτονται, εἰς Ἀγγλικὸν νόμισμα θὰ πρέπει νὰ καταβάλλωνται. Καὶ ἡν μέσα εἰς τὰς ἔξι η ἐπτὰ ναυλώσεις ἔνος ἔτους τοῦ κάθε σκάφους μία η δύο ἐκλείσθησαν εἰς δολλάρια, δεδομένου τοῦ ἐλάχιστου περιθώρου ποὺ καταλείπουν αὐταὶ, θὰ πρέπει τὰ ὀλίγα δολλάρια νὰ διαφύλαχθούν διὰ τὰς δόσεις τοῦ δανείου. Ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Έπιτροπήν» ὁφείλονται οἱ ἔφοπλισται νὰ ζητήσουν, ὅπως η ἀσφάλισης τῶν ἐνυποθήκων σκαφῶν εἰς δολλάρια διενεργήται τοῦ λοιποῦ, κατὰ τὴν ίδιαν τῶν κρίσιν, διὰ μόνον τὸ ἐναπομένον ἔκαστο τὸ πρόστιμον ποσόν τοῦ δανείου, χωρὶς δέδαισι τοὺς τόκους. Δίκαιον εἶναι τὸ αἴτημα αὐτό, ἀφοῦ τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη ἔπιασαν πλέον, λόγῳ τοῦ προστατευτισμοῦ τοῦ Ἀμερικανικοῦ πλοίου, νὰ μετέχουν κατὰ τὸ αὐτό, ὅπως πρὸ ἔτους, ποσόστιμον εἰς τὰς ἔξι Ἀμερικῆς μεταφοράς, καὶ οἱ ναυλοὶ εἰνὲ χαμηλοί, καθαυτῷ ἐπίζημοι. Εἰνὲ πιθανὸν οἱ ἔφοπλισται πρὸς ἔξοικον μηδέν τῶν δολλαρίων νὰ θελήσουν διῆπας ἀσφαλίσουν μέρος τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν των εἰς λίρας καὶ διὰ μόνον τὸ ποσόν τοῦ δανείου εἰς δολλάρια.

Κατὰ γενικὸν κανόνα κάθε ἐπιβάρυντις τῶν «Λίμπερτς» εἰς δολλάρια θὰ πρέπει τοῦ λοιποῦ νὰ ἀπόφευγεται, ἔφορον προδάλλει η ἔξοφλησις τῶν σημαντικῶν ἀκόμη ἐνυποθήκων υποχρέων τῶν εἰς τὸ περιζήτητον νόμισμα. 'Επὶ πλέον, ὀν, παρ' ἐπίδια, τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἐπιδείξουν κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ μετὰ τὴν ὑπότιμην τῆς λίρας, τὴν προσδοκωμένην ἀπάνοδον εἰς σχετικήν τινα ζωηρότητα, ὀν η κρίσις συνεισθῇ μὲ τὴν σημερινὴν τῆς ὀξύτητα καὶ τὰ σκάφη ἀθρόως παροπλίζωνται, ίσως νὰ ζητῇ ἀπὸ πρώτων τοὺς Ἀμερικανοὺς ἔφοπλισταίς της προσωρινὴν ἀναστολὴν τῶν δοσεών τῶν δανείων. Κάθε διεύκολυντις, ποὺ τυχὸν θὰ παρείχετο εἰς αὐτούς, δίκαιον εἶναι νὰ παραχεθῇ καὶ εἰς τοὺς ιδιούς μας ἔφοπλιστάς. Τὰς αὐτὰς δυσκολίας, σο διαρωτέας μάλιστα, δικιαζόντων τὰ Ἑλληνικὰ πλοία. Πλεῖστα δῆσα ἔχουν ἥπη παροπλισθῆ ἐν ἀναμονῇ μίας καλυτέας αὔριον.

Πρόσφατα συζήτησε εἰς τὰς ἀρμοδιαὶς κοινωνούλευτικὰς ἔπιτροπὰς τοῦ Κογκρέσου ἀπεκάλυψαν, ὅτι ἀπὸ μηνῶν ἥδη ῥήχοισε νὰ σημειοῦται μία καθυτέρωτα τοῦ ἑόδωμα τοῦ «Ναυτιλιακῆς Έπιτροπῆς» ἀπὸ τὰς ἔκπληξεων πλοίων φειλάς. Τὸ γεγονός αὐτὸν εἶναι χρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυτιλίαν κρίσιμου καταστάσεως. Ίσως η καθυτέρωτις νὰ είνει ὁ πρόλογος τοῦ χρεωστασίου, πρὸς τὸ δόπιον ἀσφαλῆς θα φθάσουν οἱ Ἀμερικανοὶ τούλαχιστον ἔφοπλισται, ἀν η κρίσις συνεισθῇ. Διὰ τὰ ἔνοια Κράτη εἰνὲ ἐπίστης εὐκολώτερον νὰ σταματήσουν τὰς δόσεις. Ἀπομένουν οἱ ξένοι ιδιώται ἔφοπλισταί. Εἰνὲ δυνατόν αὐτοὶ νὰ τύχουν διαφορού μεταχειρίσεως;

'Αλλ' ἀς αἰσιοδήσωμεν. 'Ίσως τὰ πράγματα νὰ μὴ φθάσουν καὶ μέχρι τοῦ χρεωστασίου. Θὰ ἐπρεπε πάντως νὰ είμεθα προητομασμένοι καὶ δι' αὐτὸ τὸ ἐνδεχόμενον. 'Η κρίσις τοῦ δολλαρίου δυσαδήπητος ἐπὶ ἐπη θὰ συνειχοῖ. Μεγάλη συνεπώς θὰ είνει καὶ αἱ δυσχέρειαι διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν εἰς δολλάρια υποχρέων. Μὲ αὐτὴν τὴν προοπτικὴν ὁφείλομεν νὰ πάντιμετωπίζωμεν τὴν ξέλιξιν.

Ἐφοπλιστής, διακρινόμενος διὰ τὴν βαθεῖαν γνῶσιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ τὴν ικανότητα τῶν ἐπί αὐτῶν διαπιστώσεων, μᾶς γράφει μεταξὺ ἄλλων ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υδρκην:

«Δέν ἔνω τι νὰ ἀναφέρω διὰ τὴν ναυλαγορᾶν διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι πρὸ πολλοῦ ἥδη ἔπαισον αὐτὴ ὑφισταμένη. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἀπὸ ιδιούσιγκρασίας υπῆρξα ἀνέκαθεν αἰσιόδιος, ὁμολογῶ ὅτι τώρα δὲν βλέπω τὸν παρόμοιαν κατάστασιν μὲ τὸ αἴσθημα τῆς αὐτῆς αἰσιόδοξίας. Αἱ ἀφορμαὶ τῆς σημερινῆς κρίσεως εἶναι πολύπολοι καὶ τὰ περὶ αὐτὴν προβλήματα περισσότερον δυσεπίληπτα παρὰ τὸ 1930. Δὲν πρόβλεπο εὔκολον καὶ χωρὶς ζημιάν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μᾶς τὴν ἔξοδον ἀπὸ αὐτῆν.

Τὸ γεγονός εἶναι, ὅτι ἐνῷ τὸ 1930 κατωρθώσαμεν νὰ ἐπιζήσωμεν, λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ κόστους τῶν δαπανῶν κινητσεως τῶν πλοίων μᾶς καὶ λόγῳ τῶν περιωρισμένων δανειάων μᾶς υποχρέωνται, τώρα θὰ είμεθα μεταξὺ τῶν πρώτων ποὺ θὰ πέσουν. Τὰς ἔξαιρετικῶν υψηλᾶς ἔξοδοι κινητσεως τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ ἐπιτροσθέαται αἱ κολοσσιαῖς δανειαῖς ἐπιβαρύνσιες, τὰς ὁποῖας ἀνελάδομεν πρὸς τὴν «Ναυτιλιακήν Έπιτροπήν», τὰς τραπέζας κατ. καθιστούσιας δυσχέρεταν τὴν θέσιν μας.

Τὸ 'Ἑλληνικὸν τοωάζ εἰνε τὸ τρίτον κατὰ σειράν μεταξὺ τῶν ἀκριβωτέων εἰς τὸν κόσμον. Προηγεῖται τὸ Ἀμερικανικὸν καὶ τὸ Καναδικόν. Αἱ μαθηματικαὶ συνεπώς πιθανότητες τῆς ἐπιβιώσεως εἰνὲ ἔξαιρετικῶς ἀσθενεῖς.

Η γραμμὴ Παλαιστίνης

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Τέλ·'Αβίθ:

«Πρέπει, εἶνε πλέον κατιός, ἀμεσώτατον ἔχει συμφέροντος ἡ Ἑλληνικὴ Οἰκονομία, νὰ ἐπαναρχίσουν αἱ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ («Ἐλμές») τὰ δρομολόγια τῶν πρὸς τὴν Χάρακαν καὶ τὸ Τέλ·'Αβίθ. Οἱ πόλεμοις εἰς τὴν Παλαιστίνην παρημπόδισες μέχρι τοῦδε τὰς προσεγγίσεις τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν της γραμμῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου εἰς τοὺς λιμένας τοῦ 'Ισραὴλ. Τὰς ἀπὸ μέρους τῆς Αίγυπτου περιοριστικά μέτρα ήσαν τοιμάτια, ὅπει τὰς προσεγγίσεις μεταξὺ τῶν Ἀγυπτιακῶν καὶ τῶν Παλαιστινιακῶν λιμένων. Ή 'Ἐλμές προετίμησε, καὶ πολὺ δικιαῖς, τοὺς πρώτους, ἀφοῦ οἱ λιμένες τῆς 'Αλεξανδρείας, τοῦ Πόρτ Σάιδ καὶ τῆς Βηρυττοῦ ήσαν ἀνέκαθεν αἱ κύριαι βάσεις τῆς ἀπασχολήσεως τῶν σκαφῶν τῆς. Τώρα δῆμας τὸ 'Ισραὴλ εἰνὲ μία πραγματικότης. Δὲν ἡμπορεῖ πλέον

νὰ ἀγνοηθῇ ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν οὔτε καὶ ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Μία γραμμὴ πρὸς τὰ ἔκει θὰ ἔχην πρεπεῖται τὰ πολλαπλὰ 'Ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἔστω καὶ ἂν εἴνε πρὸς τὸ παρὸν τοπική, ἀν δὲ διαδῆλη περιορίζεται εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς Παλαιστίνης καὶ τῆς Κύπρου μὲ τὴν Ρόδον, τὸν Πειραιά καὶ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον».

Ἐξ ὅσων απὸ σχετικὴν ἔρευναν διεπιτεστώσαμεν, η ἔκτελεσι τοῦ δρομολογίου, ποὺ ὑποδεικνύει ὁ ἐπιστολογράφος μας, εἶνε πρὸς τὸ παρὸν ἀδύνατος. Λείπει τὸ κατάλληλον σκάφος, ἐνῷ καὶ αἱ προύποτεσεις τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως του εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν, δὲν ὑφίστανται. Ζημίαν θὰ ἔπαιρφερε εἰς τὴν ἐφοπλιστὴν του σκάφους, παρὸ τὸ ἀναιματικόν σημεῖον της γεγονότης.

Η τηλεπικοινωνία μὲ τὰ πλοῖα

«Η ἀπὸ τετραετίας χρονίζουσα υπόθεσις τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὰ ἀνὰ τὴν υδρόγειον Ἑλληνικὰ πλοῖα φινεῖται ὅτι ἀνευρίσκει, ἐπὶ τέλους, τὴν λύσιν. Τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώσει σχετικῶς την ἀρχήν:

Υποβληθέντων πολλῶν παραπόνων διὰ τὴν πλημμελή μετὰ τῶν πλοίων ραδιεπικοινωνίαν, διετάχθη ὁ ἐπιστροφῆς τῆς ἀσυρμάτων ἐμπορικῶν πλοίων ὑπὸ πολοπίαρχος Β. Ν. Κ. 'Αρβανιτάκης, ὅπως ὑποδιάληκτης τοῦ τετάρτου σκάφους τῆς γραμμῆς ὁ πρότερης τοῦ 'Ἐλμες', ὅποτε πλήρης, καθ' ἔδομάδα, θὰ είναι η ἔκτελεσι τῶν δρομολογίων ἀπὸ δόλους τοὺς λιμένες τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου πρὸς τὸν Πειραιά, τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Μασσαλίαν.

Τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα

Εἰς ἀπάντησιν τῶν δῶν ἔγραψεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος ὁ συνεργάτης μας κ. Κ. Κόμπης, σχετικῶς μὲ τὴν ἐπωφελεστέραν χρησιμοποίησιν τῶν ἀλιευτικῶν τῆς Ούντρου καὶ τῆς ναυτιληγμού την κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. Κ. Α. Δοξιάδη:

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφορικῶς πρὸς τὸ ζητήμα τῆς διὰ ναυπήγησιν ἀλιευτικῶν πλοίων παραχωρηθεῖσας ζυλείας, γνωρίζουμεν ὑμῖν, ὅτι παρὰ τὴν ὑπερεσίας μας κατεβλῆται προσπάθεια ἐπιστροφῆς ἀπὸ τοὺς Σ.Ε.Κ., εἰς οὓς διετέθη, μέρος τῆς διὰ τὴν ὀλίειαν δεσμευθείσης ποσότητος. Αἱ σχετικοὶ ἐνέργειαι μας εἰς τὸ τμῆμα διανομῶν τῆς 'Αποστολῆς εύρισκονται εἰς τὸ τελικὸν τῶν σταδίων καὶ ἐντὸν τῶν ἡμερῶν ἡ ἀποδεσμευμένη ζυλεία τίθεται εἰς τὴν διάσειν τῆς Δ.)σεως 'Αλιείσας τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, παρ' ης καὶ θέλει παραχωρηθῆ εἰς ἐνδιαφερομένους διὰ μεγάλην ἀλιεύαν ἐπὶ ἀμέρων πληρωμῆς τῆς ἀξίας της, συμφώνων πρὸς σόρον, τὸν ὅποιον ἔθεται τὸ ἀνωτέρω τμῆμα τῆς 'Αποστολῆς.

Σχετικῶς πρὸς τὴν ἐπωφελεστέραν χρησιμοποίησιν τῶν εἰς Συνεταιρισμούς παραχωρηθεῖσαν ἀλιευτικῶν σκαφῶν προελεύσεως UNRRA, γνωρίζουμεν ὑμῖν, ὅτι ἐν τῷ πλαισιώ τῆς ἀρμοδιότητός του τοῦ καθ' Ηματίαν Συμβούλιον 'Αλιείσας κατέληπεν εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδεδειγμένων μέτρων, εἰς τρόπον ὃστε τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, ἀναλαμβάνομεν παρὰ τοῦ Δημοσίου, νὰ καταστῇ δυνατὸν καὶ ἀξιοποιηθῶσι δι' ἐπωφελεστέρας διαθέσεως.

Μετὰ τιμῆς
Κ. Α. ΔΟΞΙΑΔΗΣ
Πρόσεδρος 'Υπουργὸς

Bus. Telephone BOWLING GREEN 9-4552-3 MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY CO

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

Ἡ εἰσφορὰ τῶν ξένων πλοίων

Διότι ὁ κατάρτισθείς πίνακας τῆς εἰσφορᾶς τῶν εὐπόρων διὰ τὴν υπό ξένας σημαίας πλοιοκτησίαν δὲν ἀποδίδει οὐδὲ πόρρωθεν τὴν φορολογικήν πραγματικότητα διότι τα συλλεγόντα παρὰ τὴν ἐπιτροπήν κατανομής στοιχεία, σύνος καὶ ἄν προέρχωνται, δπώς ἐξηλάθη, ἀπό τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα του Λοιδίνου καὶ τῆς Νέας Ύόρκης, πηγὴν ἔχουν τὰς φίμιας τῶν τριῶν διότι ὁ πίνακας ἀναφέρει ὄνοματα ανύπαρκτα καὶ καταλογίζει ποσὰ εἰσφορᾶς εἰς πλοία παρὰ μηδὲ μιαν ἔχοντα σχέσιν μὲ τὴν ξένην αὐτὴν πλοιοκτησίαν διότι καταφώρων ἀδικοῦνται οἱ μέν, διὰ νὰ ἀγνοθούν οἱ ἄλλοι η καὶ νὰ ἐπιβληθῇ εἰς τοὺς δὲ εἰσφορὰ μικροτέρα τῆς περιουσιακῆς των καταστάσεων διότι, τέλος, αὐτὴ η βασικὴ ὀρχὴ τοῦ νόμου περὶ μείζονις εἰσφορᾶς τῶν εὐπορητέων ἡγονήθη, ὥσθαιεράς δὲ καὶ ἀσυμμετρως κατενεμθῆ τὸ δρισθέν ποσόν, βάσει τοῦ τονός, χωρὶς ὅμως νὰ διακριθοῦν οὔτε τὸ σύνολον οὔτε τὸ πάρ' ἐκάστου τῶν φορολογουμένων πράγματι κατεχόμενον, δι' ὅλους αὐτούς, τοὺς δριὰσταμάντους λόγους, ὁ πίνακας τῆς κατανομῆς τῶν 40 δισκεπτομυρίων δραχμῶν εἰς δάρος τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν υπὸ ξένας σημαίας πλοίων δὲν πρόκειται νὰ εὐσταθῇ στὸ πέρι τῆς βάσανον μιᾶς ἐμπειριστωμάνειν ἀπό τοὺς εἰδότας τὰ πράγματα ἀναψηλαφήσεως. Κατ' ἀνάγκην—ἡ φορολογικὴ διακοινούν τὸ ἐπιδαλλεῖνος τοιούτος μὲ πλήρη ἀνακατανομήν των ποσῶν θὰ καταρτισθῇ.

Δέν θεωρούμεν σκόπιμο νά άναφέρωμεν συγκεκριμένα παραδείγματα, άπό τά όποια και καταδεικνύεται τό δάσιτον τών καταγγελλούμενων. Πλέοντας δείνειν αι περιπτώσεις, 'Αρκεί νά άναφέρωμεν'. Οτι άπλαι συνανυμιαί υπόρεξαν άρκετα για επιβληθουν είσοφοραί έκαστονάδων πολλών έκαστομυρίων δραχμών. 'Οτι λ. χ. ή πρό έτων άναγραφή εις τάς έφημερίδας ειδήσεως περι πιθανής και φυμολογουμένης άγορας πλοίου μεσογειακού παρ' ένός πλοιάρχου, μη πραγματοποιηθείσος δώμας, προεκάλεσε τήν γεγραφήν του εις τόν πινακα με είσοφοραν δεκάδων έκαστομυρίων. 'Οτι κατοχή παρ' Αμερικανίδος συζύγου ένδος έφοπλιστου μετοχών άνωνυμου 'Αμερικανίκης έταιριας, κατοχή μη δενδιαιθείσα άπό την κατάθεσιν τούλαχιστον τών τίτλων εις μιαν συνέλευσιν τής έταιριας, ἄλλ' άπό την άναγραφήν σχετικής τινος και αύτης αօρίστου, ειδήσεως, έθεωράθη στοιχείον έντην πλοιοκτησίας. Οτι εις και μόνον έφοπλιστης θέρεται άπόλυτος κύριος δεκάδος άνωνυμων 'Αμερικανίκων έπιχειρήσεων, τών όποιων άγνοούνται οι μέτοχοι και άκομη τό σοδαρώτερον, ποιον τό παρά τών έταιριών αυτών κατεχόμενον τονών. 'Οτι πλοία άνηκοντα εις πολλούς δλλούς, έφανσίνονται διά τῶν στοιχείων, ώς άνηκοντα εις ἔνα και μόνον έφοπλιστην, εις τὸν όποιον ούτω δικαιολογείται ή είσοφορά τού μεγίστου άριον κ. ο. κ.

Παρέλκει νά συνεχίσωμεν. Μίαν και μόνην έχομεν νά ύποδειξωμεν εις την έπιτροπήν ενέργειαν: Την ανασύνταξιν του καταλόγου, άφου τά ίσα στοιχεία έτεθησαν εις την διάθεσιν των μελών της έπιτροπής ύποστοιν, με πάσαν έπιμελειαν, την διακρίσιν. Καὶ τούτο ίνα ή εισφορά βεβαιώθη και καταστάθη, δης και πρέπει, πραγματικότης διὰ τό τούτος έχον ἀναγκας και πληγας νά έπουλωσῃ Κράτος.

Αἱ τριμηνιαῖαι στατιστικαὶ μας

‘Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

Έλαφρά, άλλα σταθερά μείωσις

Εις τὸ τέλος τοῦ 6^{ου} τριμήνου ἐ. Ε. ἡ δύναμις τῆς τελούσης ὑπὸ τὴν Κυανοδείκουν ἐμπορικῆς ναυτιλίας μας περιελάμβανε 316 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.284.286 τ. γκρός. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησην γ. τριμήνου ἡ δύναμις αὐτῆς, ὡς πρὸς μὲν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, ηὔχημε κατὰ ἓνα σκάφος, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, δύως, ἐμειώθη κατὰ 579 τ. γκρός, εἰς τρόπου ὥστε στήμερον ἐμφανίζεται με:

317 πλοία 1.283.707 τ. γκρος
 Αναλυτικώτερον ή άνωτέρω διαφορά προήλθεν άπό τας άκολουθους μεταβολάς: Προσετέθησαν κατά την διάρκειαν του γ' τριμήνου εις την δύναμιν της ναυτιλίας μας τα άγορασθέντα έκ της άλλοδατης, είς άντικατάστασιν πολεμικών άπωλειών, φορτηγά «Μαριανίνα» 2310 τ. γκρός και «Κόρθιον» 5072 τ. γκρός. Επίσης ηγοράσθησαν και τα δύο έπιβατηγά «Αγγελίκα» 3099 τ. γκρός και «Αιγαίον» 3061 τ. γκρός, ήτοι προστέθησαν 4 έν δόλω σκάφη 13.542 τ. γκρός. Διεγράφουσαν έξ αλλου κατά τό αύτό τρίμηνον τό ναυαγήσαν πλησίον του Λας «Αντζελες λίμπερτο «Ιωάννης Γ». Κουλουκουντής 7176 τ. γκρός και τα διατεθέντα πρός διάλυσιν κρατικά έξ επανορθώσεων φορτηγά «Μέμφις» 1996 τ. γκρός και «Σίμων φών Ούτρεχτ» 4949 τ. γκρός, ήτοι διεγράφουσαν 3 πλοία 14.121 τ. γκρός, προελθούσης οὕτω—εναντί της δυνάμεως του 6 τριμήνου—μιας καθαράς προσθήκης κατά 1 πλοίον και μιάς μειώσεως της χωρητικότητος κατά 579 τ. γκρός.

Της κατά 37, γ. Υγρό.

Έπι τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω μεταδολῶν, ή σύνθεσις τῆς ὑπὸ Ἑλληνικῆς σπουδαίας χωρητικότητος μας ἐμφανίζεται στήμερον, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ως εἰς τὸν κατώτερον παραστιθέμενον τίτανα:

Αναφορά	Πλούτος	Τ. γκρός
Φορτηγά προπ. ναυπηγήσεως	121	428.530
Φορτηγά «Λίμπερτς»	95	683.290
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	7.627
Δεξαμενόπλοια	12	90.983
Υπερωκεάνια	1	16.991
Έπιβατηγά	19	28.591
Διάφορα	67	27.695
Σύνολο	317	1.283.707

Οι ἀνωτέρω σημών ἀρίθμοι δὲν ἀποδίδουν πιστώς τὴν πραγματικότητα, διότι πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὅψιν ὡρισμέναι μεταβολαὶ, αἵτινες δὲν ἔξεδητον λήσθησαν εἰσέστη, ἀλλ' αἱ ὁποῖαι—ἄμα τῇ πραγματοποιίῃσει τῶν—σημαντικῶς θὰ ἀλλοιώσουν εἴπει Ἐλάττων τὴν δύναμιν τῆς παρούσης χωρητικότητος μας. Οὕτω, ἀναμένεται γὰρ τεθύνων ὑπὸ τῆς Κυανόλευκου τὸ ἐπιβατήγον «Κυρήνεια», τὸ υπερωκεάνιον «Νεπτούνια», καὶ τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν «Ντολορές», ἥτοι σε 3 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 18.627 τ. γκρός, έναντι τῶν διποίων σῆμων ἔθαβον μεχρὶ τούδε ἀδείαν πατωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς (ὑπὸ τῶν ὅρων τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως) 11 ἐν ὅλῳ παλαιοτέρας—κυρίως—ἡλικίας σκάφη μας, συνολικῆς χωρητικότητος 48.362 τ. γκρός.

ΤΑ ΥΠΟ ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ
Αριθμός Αποτελεσμάτων: 100

κατά τὸ γ'. τρίμηνον ἐ. ἔ. μίαν περαιτέρω αὐξῆσιν κατά 5 πλοιά και κατά 38.767 τ. γκρός. Προσετέθησαν δηλαδή εἰς τὴν δύναμιν τῆς 2 φορτηγά προπολεμικής ναυπηγήσεως, 3491 τ. γκρός («Ἀστόρια» 2224 τ. γκρός και «Θεόδωρος Σ.» 1267 τ. γκρός), 2 λίμπετρος 14.373 τ. γκρός («Ἀκτόρ» 7225 τ. γκρός και «Νήσος Κέρκυρας 7148 τ. γκρός), 3 δεξαμενόπλοια 35.456 τ. γκρός, ἐξ ὧν τὸ ἕν νεοαυτήγητον («Ἀτλάντικη Έμπερ» 17.062 τ. γκρός, νεοαυτήγητον) και «Πληνόληπτ» 8627 τ. γκρός και «Eclipse» 9767 τ. γκρός) και ἔνα ναυαγοςσωστικόν, τὸ «Σέμπερ Παράτους» 840 τ. γκρός. Προσετέθησαν δηλαδή 8 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 54.160 τ. γκρός. Διεγράφθησαν ἐξ ἄλλου τὰ πωληθέντα φορτηγά «Βαλερόζος» 2310 τ. γκρός και «Πάνω» 5595 τ. γκρός, καθὼς και τὸ ὑπερωκεάνιον «Γριώτεα» 7488 τ. γκρός, ἷτοι 3 σκάφη, 15.393 τ. γκρός, προκύψασθαι σύντοι μιᾶς καθαρᾶς προσθήκης κατά το ὑπό ἀνασκόπησιν τρίμηνον ἕκ 5 σκαφῶν και 38.767 τ. γκρός. Η καθαρᾶ αὐτῆς σις προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου ἐ. ἔ. παναμαϊκήν χωρητικότητα, μᾶς διδεῖ σημειερινὴν τοιεύσην ἐκ 222 σκαφῶν, 1.709.804 τ. γκρός, ἷτις ἐμφανίζει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρα σύνθεσιν:

Κατηγορίαι πλοίων	Πλοίοια	T. γκρός
Φορτηγά προπ. ναυπηγήσεως	76	362.781
Φορτηγά νεοναυπηγήτα	3	15.280
Φορτηγά τύπου «λίμπερτο»	63	452.453
Δεξαμενόδοια	21	138.061
Υπερωκεάνια	5	55.239
Έπιβατηγά	4	20.686
Διάφορα	50	35.304
Σύνολον	222	1.079.804

ΥΠΟ ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗΝ ΚΑΙ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Εις τὰς δύο ταύτας σημαίας ἐσμειώθησαν κατά τὸ γ'. τρίμηνον προσθήκαι μόνον, ἀναφέρομεν εἰς δύο νέοτεκτο δεξαμενόπλαιον. Προστεθόσαν δηλοδή εἰς μὲν τὴν σημαίαν τῆς Ὀνδουράς τὸ δεξαμενόπλαιον ε' Ολύμπια Στάρ¹ 18.000 τ. γκρός, εἰς δὲ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας τὸ δεξαμενόπλαιον «Γουόρλερ Λιμπερτό» 10.900 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε ὑπὸ τὰς δύο ταύτας σημαίας χωρικότης μας ἐνεργίσας κωθαράν αὐξῆσαν κατά 2 σκάφη και 28.900 τ. γκρός. Η αὔξησις αὕτη προστιθεμένη εἰς τὴν υπάρχουσαν δύναμιν κατά τὴν 30ήν Ιουνίου μᾶς δίδει σημειωτήν τοιαυτὸν ἀπό 26 σκάφη, 215.276 τ. γκρός, ἔχουσαν τὴν κατωτέρω σύνθετιν:

Κατηγορίαι πλοίων	Πλοιά	Τ. γκρδς
Φορτηγά προπ. ναυπηγήσεως	2	2.468
Φορτηγά «λίμπερτς»	15	107.927
Δεξαμενόπλοια	9	104.881
Σύνολον	26	215.276

ΣΥΝΟΛΟΝ ΥΠΟ ΤΑΣ ΤΕΣΣΑΡΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αξίζει νύ σημειωθή, ότι υπό τάς άνωτέρω τέσσαρας σημαίας διαθέτομεν μίαν χωρητικότητα έκ 565 σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 2.578. 787 τόνων γκρός, έπι τών όποιων άπασχολούνται έλληνικά, κυρίως, πλοηγώματα. Η χωρητικότης αυτή έμφανιζει, κατά κατηγορίας πλοίων την κατωτέρω σύνθεσιν:

Αιώνερων ουσιών	Πλοΐα	T. γκρός
Φορτηγά προπ. ναυπηγήσεως	199	793.779
Φορτηγά νεότευκτα	3	15.280
Φορτηγά τύπου «Λίμπερτ»	173	1.243.670
Φορτηγά τύπου «Κρίος»	2	7.627
Δεξέμενόπλοια προπ. ναυπηγήσεως	34	226.493
Δεξέμενόπλοια νεοναυπηγήτα	8	107.432
Υπερωκεάνια	6	72.230
Επιβατηγά	23	49.277
Διάφορα	117	62.999
Σύνολον	565	2.578.787

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης

93 πλοῖα, 414 241 τ. γκρός

Εις τὸ τεῦχος μας τῆς 15ης Αὐγούστου, είχομεν δημοσιεύσει τὴν πρώτην στατιστικήν τῆς ἀργούσης χωρητικότητός μας, συνεπείᾳ τῆς οημει-
θείσεως καταρρεύσεως τῆς διεθνούς ναυλαγοράς. Είχομεν τότε ύποθυ-
γεία τα παραπλισμένα σκάφη μας είς 34, δηλικής χωρητικότητος 106.643
τ. γκρός και, ἐπὶ τῇ βάσει μιας θετικής προσπτικής, έγραφομεν: «Αν, ὅ-
πως—δυστυχώς—προβλέπεται, η κρίσις της ναυλαγοράς συνεχισθῇ και
τὸν Σεπτέμβριον, τὰ ήδη ἀπτσχολημένα ἀκόμη σκάφη θα λάδουν και
αὐτά μὲν την οισέριν των την ἄγουσταν πρὸς τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἡραίς.
Εκατὸν περίπου φορτηγά, Ἐλληνικά καὶ Παναμαϊκά, ίδικης μας ιδιοκτη-
της θεοφάνειας, θα παραπλισθεῖσαν τὴν παραπλισμένην πλοΐαν.

πας, θα παροπλισθούν έντος του Σεπτεμβρίου.
Δυστυχώς, αι προβλέψεις μας Εκείνην έπιπληθευσαν εις τό άκεραιον. Κατά την 30ήν Σεπτεμβρίου έτελουν έν παροπλισμώ 49 έλληνικά πλοία, 187.300 τ. γκρός, με αύξησην της σργίας κατά 15% σκάφη και 80.687 τ. γκρός, έναντι της 15ης Αύγουστου έ. Παραπλήσω, έπερα 44 Πανασταϊκά και Όνδουριανά, έλληνικής όμως ιδιοκτησίας σκάφη, έπιπλωμένα κυρίως με έλληνικά πληρώματα, συνολικής δὲ χωρητικότητος 226.911 τ. γκρός, έτελουν κατά την 30ήν Σεπτεμβρίου έν παροπλισμώ έν "Ελλάδι

Established 1800

TERMINAL SHIPPING COMPANY

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agent

Cables: Terminal

καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἰς τρόπον ὥστε ἡ ἀργούσσα σήμερον χωρητικότης μας ὑπὸ τὰς τρεῖς ταύτας σημαίας, περιλαμβάνει ἐν συνόλῳ:

93 σκάφη 414.241 τ. γκρός

Ἡ παραπλισμένη αὐτὴ χωρητικότης ἐμφανίζεται ἀναλυτικώτερον ὡς ἔξης:

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ :

Εἰς ἑθνικού λιμένας:	Πλοΐα	Τ. γκρός
‘Ωκεανοπόρα φορτηγά	28	140.130
Μεσογειακά φορτηγά (κάτω τῶν 2000 τ.)	14	14.159

‘Ητοι φορτηγά:	42	154.289
Δεξαμενόπλοια	1	5.532

Σύνολον σκαφών:	43	159.821
Εἰς λιμένας ἀλλοδαπῆς:	6	27.509

Γενικὸν σύνολον ἀργίας:	49	187.330
= = = = =	= = = = =	= = = = =

‘Αφ’ ἔτερου ἡ ἀργούσσα χωρητικότης σκαφών τελούντων ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω τίνα:

Εἰς ἑθνικού λιμένας:	Πλοΐα	Τ. γκρός
‘Ωκεανοπόρα φορτηγά	11	52.281
Δεξαμενόπλοια	1	3.522

Σύνολον:	12	55.803
Εἰς λιμένας ἀλλοδαπῆς:	17	66.882

‘Ωκεανοπόρα φορτηγά	17	66.882
Δεξαμενόπλοια	10	71.588
Ἐπιβατηγά	5	32.638

Γενικὸν σύνολον ἀργίας:	44	226.911
= = = = =	= = = = =	= = = = =

“Ἐχουμεν κατὰ ταύτα ἔνα γενικὸν σύνολον παραπλισμένων Ἑλληνικῶν, παναμαϊκῶν καὶ ὄνδουριανῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὡς κάτωθι:

Εἰς τὴν Ἑλλάδα	πλοΐα	49	τ. γκρός	187.330
Εἰς τὸ ἔξωτερικόν	>	44	>	226.911

Σύνολον:	>	93	>	414.241
= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =

Ἐνέχει ἑνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ παραπλισμένη σύνη ο χωρητικότης της παρουσιάζει, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν ἀκόλουθην σύνθεσιν:

‘Αργούσα πλοΐα κατὰ κατηγορίας:		
‘Ωκεανοπόρα φορτηγά	πλοΐα	62
Μεσογειακά φορτηγά	>	14

‘Ητοι φορτηγά:	>	76	>	300.961
Δεξαμενόπλοια	>	12	>	80.642
Ἐπιβατηγά	>	5	>	32.638

Γενικὸν σύνολον ἀργίας:	>	93	>	414.241
= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =	= = = = =

Τὴν ἔξλιξιν τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν, ἀπὸ τὴν ὁποῖαν καὶ ἔξαρτάται ἀμεσῶς ὡς σύγκος τῆς παραπλισμένης χωρητικότηος, δὲν ἔχεται τὶς ἀσφαλῶς νὰ προδιαγράψῃ. ‘Ἐλπιδες, ὅμως, σταθεραὶ διαγράφονται, ὅτι μετὰ τὴν ἐπελθούσαν παγκοσμίων νομισματικήν ἀναπροσαρμογήν, αἱ διευθεῖσις συναλλαγαὶ θε κινηθοῦν ἀνετώτερον καὶ μὲν ἔχοντέροτε τὸν ρυθμόν. ‘Η διεύρυνσις αὐτὴ τῆς κινηθοῦν ἀλπίζεται νὰ προκαλέσῃ καὶ τῶν ἀπὸ θαλάσσας μεταφορῶν τὴν ἐλεύθεραν ἀνάπτυξιν, χωρὶς ὅμως, λόγῳ τῶν προστατευτικῶν κατὰ σημαίας μέτρων καὶ τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς, χωρητικότηος, νὰ δικαιολογήται ἡ προοπτικὴ αἰσθητή τῆς αἰνιμησεως τῶν ναύων.

Εἰδικῶτερον, διὰ τὸ Ἑλληνικὸν καὶ τὸ Παναμαϊκὸν πλοίον, δύσκολος, ὅπωσδήποτε, θὰ είνει καὶ εἰς τὸ μέλλον ἡ ἀπασχόλησί του. Οἱ χαμηλοὶ ναύλοι δὲν ἔπιπτρεπον εἰς αὐτὸν, λόγῳ τῶν ὑψηλῶν δαπανῶν τῆς κινηθοῦς του, νὰ ἴρασθη ἐν ὑπέρεσίᾳ. Πολὺ φοδυμέθα, ὅτι ἡ ἀριθμὸς τῆς ἀργούσης Ἑλληνικῆς χωρητικότηος, οἵτινες τώρα ἀντιπροσωπεύουν τὰ 15 περίπον τοῦ ἔκατον τοῦ ὄλου τοννάς της φορτηγού Ναυτιλίας μας, θὰ αὐξηθοῦν καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, διὰ τὰ σκάφη, κυρίως, τὰ καταναλίσκοντα γαιανθράκα.

Διὰ τοὺς τραυματίας μας

Τὸ πλήρωμα τοῦ Λίμερτο ΤΕΡΓΙΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ, κατὰ τὴν ἑκατονταετίαν της παραπλισμένης χωρητικότηος, προσέφερε διὰ τοὺς ἡρωίκους τραυματίας τοῦ Γράμμου 200 χαρτονία ‘Ἀμερικανῶν σιγαρέττων, ἥποι 2.000 κυττά.

Τὰ σιγαρέττα παρελήφθησαν παρὰ τοῦ Διοικητοῦ τῆς Στρατ. Ζώνης Λιμένος Πειραιῶς συνταγματάρχου κ. Μπενγάλητη, διστις καταλλήλως τηρήσαστα τοὺς ναυτεργάτας διὰ τὴν δωρεάν των, ἔξαρτας τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ πρὸς τοὺς ἐπικούς τήρως τῶν ‘Ἀλβανικῶν δουνῶν:

— Τὰ σιγαρέττα σας αὐτά, ἔδηλωσεν ὁ κ. Μπενγάλητης, θὰ διθοῦν στὴν ὄμρα τῶν τραυματῶν, ἡ ὅποια προκείται κατ’ αὐτὰς νὰ κάμη θαλασσίσαν ἐδρομήν μερικοῦ Ρόδου δι’ ἀνάρρωσιν καὶ ψυχαγωγίαν. Θὰ είνει δι’ αὐτοὺς διπλὴ ἡ ευχαρίστησις, ὅταν ἀκούσουν διὰ τὸ δῶρον αὐτὸν προσχεταῖ τὸν ἔδοξασαν στὸ Γράμμο καὶ στὸ Βίτσια.

ROGER MARGOSCHES

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

HEAD OFFICE PIRAEUS
Yannoulatos Building
Sub Agencies in all the Hellenic Ports

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

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝΟ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

• Ελαττώνεται τὸ ἔργον συντηρήσεως εἰς τὸ καθόρισμα τῶν Αὐλῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

• Περιορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχόμενης διαιρούμενης ρευστότητος εἰς τὰ καυστήρα καὶ βελτιώνεται τὸν καπνοδότην τῆς άντανθρακώσεως τῶν καυστήρων, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ ουπολείμων τῶν καυστήρων.

• Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν λεβήτων διατηρούμενων καυστήρων τῶν προβερματίνων τῶν καυστήρων καὶ τῶν κινδύνου ἀναιμίζεων νερού με τὸ καυστήριον καὶ παρεποδιζόμενης τῆς ἀντανθρακώσεως τῶν καυστήρων, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ ουπολείμων τῶν καυστήρων.

• Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημείον ἀναιμίζεων είναι τὸ οπεράνιο τῶν 100 Φ. Δέν ἀναδίδονται ἐρεθιστοί καπνοί. Συντελεῖται ὁ καθάρισμός των διστηρών, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ ουπολείμων τῶν καυστήρων.

• Κοστίζει ὀλιγύτερον μὲν δαπάνην μικρότεραν τοῦ ἡμίσεος τοῦ 1 % τῆς ἀξίας του καυστήρων σας, ἡ ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οἰκονομίαν πλέον τῶν 5 %.

• Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐφοδιάζει μὲν συρτάρια ἐπενδυμένα μὲν τούς διὰ τὴν φύλαξιν 48 καὶ πλέον δισκων καυστήρων καὶ διαμερίσματα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. ‘Ο ονόρας δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς δισκους τῶν καυστήρων μὲν ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς διλίγων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθιστάμεναι ὀρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμού, προλεμβάνουν ξυσίματα καὶ δόσητα.

• ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διοίκησην των κυριωτέρων ινδιάνων ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ἡ τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ;

ΤΟῦ κ. Ν. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Έξ αφορμής της προσφάτου νομισματικής άναπτροσαρμογής, δ. κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως και οι οίκονομοι υπουργοί προέβησαν είς μακράς δηλώσεις, αι οποίαι είναι, νομίζω, ξένιαι ιδιαιτέρας προσοχής.

Ἐτῶν ἐπίσημων αὐτῶν δηλώσεων συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ Κυβέρνησις, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς δραχμῆς, ἀπεφάσισε νὰ προβῇ καὶ εἰς γενικήτεραν ἀναθεώρησιν τῆς μέχρι τουδε τηρηθήσσιος πολιτικῆς ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ πεδίου μὲ σαφῆ τάσιν πρὸς πλέον φιλελευθέρας ἀρχὰς καὶ κατευθύναις.

Ειδικότερον δ. κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως, του όποιου τὸ κύρος εἰς τὰ οἰκονομικά ζητήματα είναι παγκοινοὶ ἀνέγνωρισμένον, ἔχαρακτηρίσει τὴν νέαν κυβερνητικὴν στροφὴν ὡς ἐρῆμα εἰς τὴν διευθυνμένην οἰκονομίαν· καὶ δεῖς ἀπέκρυψε τὴν ικανοποίησιν του διὰ τὸν τοιούτον κλονισμὸν τῶν θεμέλιών της ἀπὸ τῆς ἀπέλευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν τηρηθεῖστος πολιτικῆς τοῦ καταθλιπτικοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς δλους τοὺς τομεῖς τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας.

Δι' ἑκείνους, οἱ δποὶοι ἐπὶ δλόκληρον πενταετίαν παρίστανται μάρτυρες τοῦ οἰκονομικοῦ ὄργασμοῦ, μὲ τοὺς πλέον παραδόξους πειραματισμούς, τὴν σωρείαν τῶν νομοθετήματων, τὰ ἀλληλουσγυρούμενα συστήματα καὶ προγράμματα. Δι' δλους ἑκείνους, οἱ δποὶοι, ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῶν, ὅπως ἀναστυλώσουν τὴν καταβαθρωθεῖσαν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, συνήτην σειράν συμπατολεγμάτων παρεγγέμενων ὑπὸ τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας. Δι' δλους ἑκείνους, οἱ δποὶοι ἡγωνίζοντο ἐπὶ μῆνας καὶ ἐπὶ διά νά πείσουν τὸ Κράτος ὅτι οἱ παραδόγοι περιορισμοί, οἱ καταθλιπτικοὶ καὶ ἀσυνάρτητοι νόμοι, αἱ ἀναριθμητοὶ ἐπιτροπαὶ καὶ τὰ συμβούλια καὶ αἱ πολιδάπναι ἀποστολαί, αἱ ἀπέλιαι καὶ αἱ λογοκρισίαι καὶ οἱ ἔξευτελιστικοὶ ἔλεγχοι καὶ τὰ δικαστήρια καὶ τὰ ἀστυνομικὰ ὄργανα ὁχι μόνον δὲν συντελούν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χώρας, ἀλλὰ τὴν παραλόνων καὶ τὴν ματαώνων. Δι' δλους, λέγω, τοὺς δημιουργούντος καὶ στυλούσατας τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας, απὸ τοὺς ὅποιους καὶ μόνον θὰ ἐπρεπε νά ἀναμέωνται τὴν οἰκονομικὴν μας ἀναγέννησην, αἱ τελευταῖαι ἐπίσημοι δηλώσεις ὑπῆρξαν ὁμολογουμένως ἐκπληκτικαὶ ἀλλὰ καὶ ἀποκαλυπτικαὶ. Διότι δλέπουν, ὅτι, ἐπὶ τέλους, οἱ κινερώντες σήμερον τὸν τόπον φαίνονται ἀνάνθοντες καὶ ἀντιλαμβανόμενοι, ὅτι ἡ μεχρι τοῦδε πρθείσας παρ' αὐτῶν οἰκονομικὴ πολιτικὴ τοῦ ἀποτυπωτικοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, τῶν καταθλιπτικῶν περιορισμῶν, τῶν τεχνητῶν καταστάσεων, τῆς τρομοκρατίηςς καὶ τοῦ διγνώσου τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδιοίλιας ἔφεραν τὸν τόπον εἰς τὸ χείλος τοῦ οἰκονομικοῦ βαράθρου. Καὶ, χωρὶς νά ὁμολογοῦν τὰ σφάλματά των, ἔσαγγέλλουν, κατὰ τὴν ίδιαν τῶν φρασεολογίαν, στροφὴν «κατὸ 180 μοίρας» εἰς τὴν οἰκονομικὴν των πολιτικήν, χαλάρωσιν τῶν περιορισμῶν, μέτρα—δχι πλέον πιεστικά—πρὸς παρεξίλιαν τῶν ἐν τῷ ἀλλοδαπτή Ἑλληνικῶν κεφαλαίων κλπ. κλπ.

—πορ, πρωτεύουσαν τινάν εν τῇ αὐλωσιτῇ Ἑλληνικά κεφαλαῖαν κτι. κτι. Βέβαια, ὅσοι ἐπὶ τόσα χρόνια εἰδοῦ τὰ ἴδια κυβερνώντα πρόσωπα νά διμίλοῦν ἀλλην, ἐντελῶς διάφορον, γλώσσαν, εἶναι μοιραῖον νά κατέχονται ὑπό τινος δυσπιστίας. Διότι ή πεντεαετία αὐτή τῆς λεγομένης «διευθυνομένης οἰκονομίας» ἔχει ἥδη δημιουργήση μάκια καταστάσιν, τὴν ὅποιαν παρόλοι, πάρα παρόλοι, ἔχουν συμφέρον νά διατηρήσουν πάση θυσία. Καὶ αὐτοὶ εἶναι κατὰ πρότον λόγον η κλίκα τῆς ὑπαλληλοκρατίας, η ὅποια διά τοῦ κρατικού παρεμβατισμού μετεβλήθη εἰς τὸ πραγματικὸν κυριαρχὸν Κράτος μὲ τάσσης φύσεως ὠφελήματα. «Ἐπειτα εἶναι οἱ διάφοροι «οἰκονομολόγοι», ιδικοὶ μας καὶ ξένοι, οἱ ὅποιοι, ἐμποτισμένοι μὲ πρωτοπεριειάκας ίδεργογίας, ἔνωσοῦν νά ἐφαρμόσουν εἰς τὴν ράχιν τῆς πτωχῆς Ἐλλάδος τας νέας οἰκονομικὰς θεωρίας των. Εἶναι ἐπίτεροι οἱ ομαγωγοὶ πολιτικοὶ καὶ πολιτικάτηδες, οἱ ὅποιοι, δημοκοπούντες δῆθην ὑπέρ τοῦ λαοῦ, ἀποβλέπουν εἰς τὸ νά κρατοῦν ὅλα τὰ νήματα τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ τόπου εἰς χειράς των πρὸς ἔξηπρέπητον ιδίων σκοπῶν. Εἶναι ἀκόμη η Λερναία «Υδρα τῶν ἐκμεταλλεύτων, οἱ ὅποιοι, ἀκριδῶς ἐκ τῆς ὑπάρξεως τῶν αὐτόπτων νόμων καὶ τῶν περιορισμῶν ἀνύνονται τεράστια ὠφελήματα, χειρίζοντες ἐν τῷ σκότῳ, ἀνοίγοντες παράθυρα καὶ ἀνακαλύπτοντες «τὰ κουμπιά», διά τῶν ὅποιων κατορθώνουν νά καταρρίπτουν καχύδινα τείχη τοῦ κρατικοῦ πατρονιστισμοῦ.

"Ολοι αυτοί είναι έδεσιον οι θά διάντρασσον μετά λύσης εις τὴν ἐ-φαρμογὴν τῆς ἔξαγγελθεῖστης νέας φιλελευθερώτερας οἰκονομικῆς πολι-τικῆς καὶ διὰ τοῦ ἀνθρώπου, πολλὰ παθόντες ἀπό τὸ νῦν ἐμπιστευθόν εἰς τὸ Κράτος, μοιραίων μετὰ πολλῶν δισταγμῶν καὶ μετὰ πολλῆς περι-σκέψεως θά ἀποφασίσουν νῦν ἐπιτλακούν εἰς τὰ δίκτυα τοῦ κρατικοῦ ὄντος.
Ἐκτός πλέον, έαν σὺν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ἀποδειχθῇ ὅτι αἱ κυβερνητικαὶ ἐπαγγελίαι πραγματικῶς ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν καὶ ὅτι η νέα κατάστασις ἔγγυᾶσται διάσκειν καὶ σταθερόποτα.

"Ενας άπό τους παραγωγικούς κλάδους της χώρας, ο οποίος ύπεστη και αυτός τάς συνεπειάς της κακώς νοούμενής «διεισθυνούμενής οίκονομίας», είναι ή Ναυτιλία. Και είς τὸν τομέα αὐτὸν εὑρε πεδίον δράσεως ή κρατική τάσις τοῦ διηγεκών δημιουργείν περιορισμούς καὶ πρέσεις καὶ δυναστάτους ἐπιβαρύνσεις πάσσας φύσεως, εἰς βαθύν τὸ παραγωγικός αὐτὸς κλάδος, ἐνῷ πρώτος ἔξ ὅλων θὰ ηδύνατο νὰ ἀναγεννηθῇ καὶ νὰ ἀνασυγκρητηθῇ μόνος του, κατηπήσεις νὰ εύρισκεται σήμερον εἰς τὸ κρίσιον απωμένον τοῦ άστασιού.

Ο κρατικός παρεμβατισμός έδημοιούργησε και άνεπτυξε τό πνεύμα τής απέιθαρχίας και τής άνωρχίας ἐπί τῶν Ελληνικῶν πλοιών, διὰ τῆς άνογνωρίσεως και ἐνισχύσεως τῶν κομμουνιστικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων και κατήντησε τό Έλληνικὸν πλοίον τό ἀκριβώτερον δλου τού κόσμου.

Έαν σήμερον διέπωμεν μετ' αὐξούσης ἀνησυχίας νὰ συσσωρεύωται εἰς τοὺς λιμένας τὰ ἐλληνικὰ παραπλισμένα πλοῖα, ἐνώ τὰ τών ἀντίζηλων σημαίων ἔξακολουθούν νὰ ἐργάζωνται ἀπικερδῶς. Έαν οἱ Ἑλληνες ναυτεργάται καταδικάζωνται εἰς τὴν ἀνεργίαν, ἐνώ οἱ Σένοι συναδέλφοι τῶν συνεχίζουν τὴν ἐργασίαν των, τούτο οφείλεται κατά κύριον λόγον εἰς τὸν κακὸν, κάκιστον χειρισμὸν τοῦ δόλου ζητήματος τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ὑπὲ τοῦ Κράτους, τὸ όποιον διὰ διαφόρων ὄργανων τὸ ηγκόσε δηθὲν προστατεύειν ὑπὲ τῶν ναυτεργάτων πολιτικήν, ἐνώ ἐν τῷ πραγματικότερῃ ὑπενόμευσεν ἐν θεμελίων τὴν ναυτεργατικήν τάξιν, ἀφοῦ παρημπόδισε διὰ διαφόρων ἀλογίστων μέτρων τὴν αὔξοντιν τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος καὶ τὴν ὑπάρχουσαν ἄχροτην.

Ο κρατικός παρεμβατισμός έθεσε χειροπέδας είς τὴν Ἑλληνικὴν ναυ-

τιλιακήν δραστηριότητα διά περιορισμών καὶ ἀπαγορεύσεων μὲ συνέπειαν τὴν τρομοκράτησιν καὶ τὸν ἔξανεμισμὸν τῶν πενιχρῶν ναυτιλιακῶν κεφαλαίων. Ηθέλησε τὸ Κράτος νὰ παρέμβῃ νὰ ἔχῃ τὸ νεῦ εἰς τὸ πλέον λεπτόν καὶ πλέον οὐσιώδες σπιελού τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησεως: Εἰς τὸ πότε θὰ πωλήσῃ καὶ πότε θὰ ἀγοράσῃ ὁ ναυτιλιακὸς ἐπιχειρηματίας τὸ πλοῖον του. Απηγόρευσε τὴν πωλώσιν τῶν πλοίων εἰς ζένους καὶ κατεδίκασε τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματίαν εἰς ἀδύναμιαν τον, νὰ ἀπαλλαγῇ ἐνὸς πολαῖού πλοίου, πωλών τούτο εἰς συμφέρουσαν τιμὴν. Τοῦ ἐδεσμευσε σοθαρὸν ποστούτων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων ἔξανεγκάζουν αὐτὸν νὰ ἀγοράσῃ διὰ τῆς βίας ἔτενος πλοίον. Ἀλλὰ οὐ ανελεύθερον καὶ παράλογον αὐτῷ μέτρον οὐδὲν ἄλλο ἀπότελεσμα είχε ἀπό τὸ νὰ ἀχρηστεύσῃ καὶ ἐν τέλει νὰ ἔξανεμίσῃ τὸ πενιχρὸν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον.

Μίαν καὶ μόνην φοράν κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ἑνὸς καὶ πλέον αἰώνος, ποὺ υφίσταται τὸ Ἑλληνικὸν. Βασίλειον, ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἡ-
σκήθη κατὰ τρόπον εὐεργετικὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας διὰ τῆς παροχῆς τῆς
κρατικῆς ἐγγυήσεως κατὰ τὴν ἀγόραν τῶν πολυθρυλήτων ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ.
'Αλλὰ τὴν μοναδικὴν αὐτὴν χειρονομίαν ἔσπευσεν ἀμέσως νὰ ἔξαργυ-
ρώσῃ τὸ Κράτος—καὶ δὴ κατὰ τρόπον κάθε ὄλλο παρά ἀντάξιον αὐτοῦ,
δηλαδὴ δι' ἀθέτησεν ἀνειλημένων ἐκ μέρους του ὑποχρεώσεων—ἀξίο-
σαν τὸ μερίδιον του λέοντος ἐκ τῶν προσκαίρων καὶ ἐπισφαλῶν κερδῶν
τῶν πλοίων, τῶν ἐργασθέντων ἐπὶ ἓν ἔξαμπνον μὲ καλὴν ὅτωσθήποτε ἀ-
πόδοσιν. Καὶ ἐώ, μετὰ τὴν παροδική ἐκείνην εύμεριαν, ἡ Ναυτιλία μας
ἐπανέπεσεν εἰς τὴν δυστραγίαν καὶ τὴν τραγικὴν κρίσιν, νέατι διαρκῶς ἐ-
πιβασμούσεις ἐπιβιβλούταν.

Τό Κράτος, ἀπέδινεν ἐξ Ἐλλάδος τοὺς ναυτιλιακούς ἐπιχειρηματίας, καταστήσαν ἀδύνατον εἰς αὐτούς, λόγῳ παραδόγων συναλλαγματικών περιορισμών, καὶ διαχειρίζονται τὰ πλοῖα τῶν ἔντευθεν.

Τὸ Κράτος ἀπεστέρησε τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος ἀπὸ τὸ πολύτιμον ναυτιλιακὸν συναλλάγματον μὲ τὴν τεχνητὴν τιμὴν τοῦ ἔσιου συναλλάγματος, τῷ κεφαλόδει καὶ μετέπειτα τοῖς κωνικοῖς εἰς ναυτιλιαρίτας.

που καθηρίσεις και μετεολέ τους ναυτικούς εἰς μαραγόριτας.
'Αλλά τί πρώτον και τί υποταπον νὰ ἀνάφεται κανεῖς; "Εν καὶ μόνον ἡμιποροῦν νὰ δεσμιάσουν δοσὶ αὐχολούνται μὲ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα: Ο κρατικὸς παρεμβατισμὸς εἰς τὴν Ναυτιλίαν είχεν ὡς ἀπότελεσμα τὴν ἀποσυνθεσίν της, τὴν ἀνακοπήν πάσης προσπαθείας ἀνασυγκροτήσεως της, την καταδίκην της εἰς τὸν τελειωτικὸν μαρασμόν.

Καὶ τὸ χειρότερον είναι, ὅτι εἰδικῶς εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα οὐδεμίας δικαιολογίας χωρεῖ διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ κρατικού παρεμβατισμοῦ, καθ' ὃν τρόπον ούτος ἡσκήμη δῆλα αὐτών τὰ χρόνια. Λογική ρύθμισις τῶν σχέσεων μεταξὺ ναυτιλιακῶν ἐπικείρωσης καὶ ναυτεργατών δεδιάσις ἐπιβαλλεται καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τὸ Κράτος κέκληται νὰ παίξῃ τὸν ρόλον δικαίου καὶ ἀντικειμενικού ρυθμιστού καὶ διαιτητοῦ. Ἀπό τοῦ σημείου δι-
μῶς τούτου μέχρι τῆς ἀσκήσεως πρωσποτικῆς πολιτικῆς ἐκ μέρους τῶν κρατικῶν ὄργανων, ἀναλόγως τῶν κοινωνικο-οἰκονομικῶν ιδεολογιών των, τὸ πράγμα διαφέρει πολὺ. Καὶ αὐτὴ ἡ πρεκτροπή ἀπό τοῦ ρυθμιστικοῦ καὶ διαιτητικοῦ ρόλου τοῦ Κράτους ὑπῆρξεν ἢ αἵτια δὲν τῶν ἀνωμαλιῶν, αἱ διποιαὶ κατατρύχουν τὸ Ἑλληνικὸν πλαίσιο.

'Αρ' ἔτερου, ἡ ἀναγνώρισις ἐκ μέρους τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν υποχρεώσεών των πρὸς τὴν χειμαζόμενήν πατρίδα καὶ ἡ ἀνάγκη συμβολῆς των διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς εἰναι κάτι, ποὺ δὲν θιθεταί ἐν αὐτιφύοις. 'Αλλ' ἀπὸ τοῦ σπηλεού τούτου μέχρι τῆς τάσεως ἀποτραγγίσεως τοῦ ναυτιλιακού κεφαλαίου καὶ ἐπομένως τῆς ἐκ θεμελίων ὑπονομεύσεως τῆς Ναυτιλίας ἡ ἀπόστασις εἶναι μεγάλη.

Ακόμη και ή ασκησις κάποιου ελέγχου είς άλλα σημεῖα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως μὲ τὸν σκοπὸν τῆς ἔξυπηρτήσεως τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς χώρας εἶναι ἀνάγκαια. Ἀλλ᾽ ἀπὸ τοῦ σημείου τούτου μέχρι τῆς πλήρους ὑπόδουλησεως, τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρησιατοῦ εἰς κρατικά ὄργανα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ πλεῖστα δὲν ἔχουν πατήσῃ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἐνὸς πλοίου, τὸ πρᾶγμα καταντᾷ ὅχι ἀπλῶς γελοίον, ἀλλὰ προκαλεῖ καὶ τὴν ἔξεγερσιν ἐκείνων, οἱ ὅποιοι ἀγνώνιζονται ἐπὶ γενέας νὰ δημιουργήσουν τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὅποιαν ἔννοούν νὰ διοικήσουν ἀνθρώποι ἀνίδεοι καὶ ἀνεύθυνοι.

Καὶ ἐρώταται: "Ολα αὐτά τὰ μέτρα τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ εἰς τὴν Ναυτιλίαν διὰ ποιὸν σκοπὸν ἔγιναν; Ποῖα ἀποτελέσματα είχον; "Αν κάμωμεν τὸν ἀπολογισμὸν σῆμερον, θὰ ἴδωμεν διὰ τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε πλήρως παθητικὸν καὶ ἐπίζημον δι' ὄλους; Καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ διὰ τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν καὶ διὰ τὸ Κράτος, καὶ διὰ τὸ ξένον δόκιλπον.

¹ Ιδού λοιπόν διά την Κυβερνησιν ἔτοιμον πεδίον, ὅπου ἡμπορεῖ νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν ἔξαγελλομένην νέαν πολιτικὴν τῆς. Ο κ. Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν καθώρισε τὰς βασικὰς κατεύθυνσεις τῆς νέας κυβερνητικῆς πολιτικῆς. «Ἄλεστις τῆς παραγωγῆς, μείωσις τοῦ κόστους της, ἀνάπτυξις τῶν ἔξαγωγῶν μας, προσπάθεια αὐξήσεως τῶν ἀδήλων συναλλαγματικῶν πόρων μας».

Άλλη ή Ναυτιλία, είναι άκριβώς ή κατ' έξοχην «έξαγωγική διομηχανία» της Ελλάδος, διότι τό δύον έργον της άσκεται εις το Έξωτερικόν και ή απόδοσίς της είς ένον υγίεις συναλλαγμα ύπηρξε και είναι πάντοτε ένεργητη διά το ισοζύγιον των πλημών της χώρας. Τί ζητεῖ, λοιπον, η Ναυτιλία; Μήπως πριμοδότησεις; Μήπως συναλλαγμα διά νά άγοράστη πρώτας υλές; Μήπως τιμάς άσφαλειας τῶν προιόντων της; Τίποτε άτι αυτά. Η Ναυτιλία ζητεῖ μόνον νά την άφησουν οι πολυπράγμονες παρεμβασίται, που τὴν ἔδεσαν χειροπόδαρα είτε διά νά δικαιολογούν τὴν ὑπαρξίην τῶν, είτε διάλλους λόγους. Η Ναυτιλία ζητεῖ και κατί αλλο, τὸ όπιον καθορίζει ο κ.ύπουργός τῶν Οἰκονομικῶν: «Μείωσιν τοῦ κόστους τῆς. Τὸ Έλληνικὸν πλαίσιον είναι όπως ή σταφίς και δικαίος». Έάν προσφέρεται εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τιμάς δυναμένας νά συναγωνισθούν τὰς τιμάς τῶν πλοίων τῶν ὄλων σηματιών, τότε ναυλώνεται, όπως παλούνται δικαίος και ή σταφίς. «Άλλως δένεται και παροπλίζεται και άχρηστεύεται, άκριβώς δηπως παραμένουν εἰς τὰς ἀποθήκας ἀπώλητα τα προϊόντα μας».

Αύτά τά τόσον άπλω πράγματα, έτι μηνιας και έτη φωνάζουν οι ένδιαφερόμενοι διὰ τὴν Ναυτιλίαν, χωρὶς νὰ κατορθώσουν νὰ πείσουν τὸ Κράτος. «Έαν πράγματα εἶναι άποφασισμένην νὰ πραγματοποιηθῇ τὰς ἐπαγγελίας τῆς, ήμπορεὶ νὰ ἀρχίσῃ ἀμέσως ἄπο τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, ὅπου τὰ πράγματα εἰναι ἀπλὰ και ὅπου η ἑφαρμογή τῆς νέας οἰκονομικῆς πολιτικῆς δὲν ἀπαιτεῖ οὔτε ἐμβριθεῖς μελέτας, οὔτε συμβούλια, οὔτε ἐμπειροτέχνας, οὔτε ἀποστολάς, οὔτε θυσίας, ἀλλ᾽ ἀπλῶς καὶ μόνον καλήν θέλησιν καὶ ἀποφασιστικότητα.

Ἐνῷ δι' ἡμᾶς...

Πέντε παρῆλθον μῆνες ἀφ' ὅτου τὸ νεότευκτον Ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον «Μαγκνητισμόν», κατά τὸ πρώτων ταξιδίον τῆς ἐπιστροφῆς του ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς, προσέκρουσε, λόγῳ ἐσφαλμένης πορείας, ἐπὶ ὑφάλου, δύλιγον ἔξωθεν τοῦ Ρίου 'Ιανεῖτο καὶ ἐκόπη εἰς τὰ δύο.

Πέντε μόνος μήνες ἔχειασθησαν, διὰ νὰ συμπληρωθῆ, χωρὶς θύρου-
βον, συζητήσεις καὶ ἀντεγκλήσεις, ἡ ἐργάδης προανακρισίς καὶ ἀχθῆ ἡ
ὑπόθεσίς πρὸς ἑκδίκαστιν ἐνώπιον τοῦ ἀρμόδιου δικαστηρίου.

Εις τὸν μακάριον τόπον μας, τὴν Ἑλλάδα, μὲ τὰς νεαυτικὰς παραδόσεις καὶ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν, ὅλαι αἱ ύποθέσεις τῶν πρὸ ἐτῶν ἐπισυμβάντων ναυαγίων κείνται εἰς τὰ ἔμφρακτα τοῦ ἀφροδίου ἀνακριτικού συμβουλίου, ἀναμένουσι τὸ τυπικὸν πλέον ἐπ' αὐτῶν πτορίσμα, διπέρ καὶ θεού πτερίσθε εἰς τὸν γραμματέα τοῦ συμβουλίου νότιο προσθέση ένα ἄκομη φάκελλον όχοριστων ἔγγραφων εἰς τὰ ἀρχεῖον του.

'Εν τῷ μεταξὺ οἱ οὐτως ἢ ἄλλως ὑπεύθυνοι τῶν ναυαγίων, χωρὶς καμμίων ἀπό μέρους τοῦ νόμου κύρωσιν, συνεχίζουν ἀνενόχλητοι την καλήν των σταδιοδρομίαν. Διατί γά μη βουλιασκουν δύο και τρία ἀκόμη στάφη;

Αὐτὸς εἰς τὴν Ἑλλάδα λέγεται διοίκησις Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀξιούντος νὰ φέρῃ, ὅπως κατὰ κόρον λέγεται καὶ γράφεται, «τὴν Κυανόλευκον ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον».

Εις τὴν Ἀγγλίαν διάφορον ἔχουν γνώμην, εἰς αὐτὸ δὲ ἵσως νὰ ὄφει-
λεται, ὅτι τὸ Ἐμπορικὸν τῆς Ναυτικὸν ἀλώβητον διατηρεῖ τὴν ἐκτίμη-
σιν τῆς παγκοσμίου Κοινῆς Γνώμης, ἐνῷ δι' ήμάς....

Διὸς τὸν λιμένα καὶ πάλιν

Σύζητούν οἱ παντελῶς ἀγνοοῦντες τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα. Ὑπουργοὶ ἐπὶ τοῦ κόστους τοῦ λιμένος, μὲ τὸν ἄριστα μὲν γνωρίζοντα τὴν ὑπόθεσιν κ. Πρέδρον τοῦ Ο. Λ. Π., τὸν ἔχοντα, ὅμως, λόγῳ ἴσως καὶ τῆς δουλευτικῆς του ιδιότητος, κάθε λόγον νὰ μὲν ἐπιθυμῇ αὐτὸς νὰ ἀποκαλύψῃ τὴν θλιβεράν τακτάσασιν, υπὸ τὴν ὥποιαν τελεῖ ὁ λιμάνι τῆς Πρωτεουούσης. Ἀντί, λοιπόν, τῶν ἀκάρτων αὐτῶν συζητήσεων καὶ δια νὰ ἀποκτήσουν σαφῆ τῶν πραγμάτων ἀντίληψιν τὸ τέ Κράτος καὶ ἡ Κοινὴ Γνώμη, διατὶ ὁ κ. Νικολαΐδης δὲν ἀποφάσιζει νὰ ὄρισῃ μιαν τελευτὴν ἐπιτροπὴν, ὑπὸ τοῦ κ. Λυμπρίτην λ. χ., ήτις θὰ ἐρεύνησῃ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ κόστους τοῦ λιμένος ἐπὶ τόπου; Αὐτὴ θὰ ζητήσῃ ἐξ αὐτῶν τῶν διδούλων τῶν ναυτικῶν πρακτόρων, τῶν λογαριασμῶν τῶν ἐμπόρων καὶ τῶν πολυχώρων διπλωτῶν εἰσπράξεων τῶν τόσων καὶ τόσων δικαιωμάτων, νὰ διατίστωτη τὴν ἀδιάφευστον καὶ ἀπροκάλυπτον πραγματικότητα, ήτις καὶ καθορίζει τὸ κόστος.

"Οταν ή ἐπιτροπή αὐτή καταρτίσῃ τὸ πόρισμα τῆς ἑρεύνης της—ἐν-
τός τακτῆς, δέδαια, προθεσμίας—τότε ἀς κληθῇ μία σύνσκεψις καὶ μὲ
τὰ τεκμήρια ἀνὰ χείρας ἀς γίνη πλέον εὑρεῖα ή συζήτησις ἐπὶ τῆς ὅ-
λης λιμενικῆς ὑπόθεσεως.

Τότε, ούτε ὁ κ. Γεννηματάς, ούτε οι είσηγηται ὑπάλληλοι του, ούτε οι ναυτικοί πράκτορες, ούτε οἱ ἐργάλαδοι φορτοεκφορτώσεων, ούτε οι ἔκτελνισταί, ούτε οι τελωνειακοί, ούτε οἱ ἔμποροι θα δύνηθούν, ἵνα ἔκστατος ἔχομενος τῆς ιδίκης του σκοπιμότητος, να ἐπιτρέπουν τάς εὐδύνας τῆς

καταστάσεως ὁ εἰς κατὰ τοῦ ἄλλου. Θὰ ἀποκαλυφθῇ ποῦ τὸ κακὸν ἐμφωλεύει καὶ θὰ ἀναζητηθῇ, ὃν ὑπάρχῃ ἡ καλὴ θέλησις, ἡ θεραπεία του.

Διά τὸ ἄ)π "Ελση,,

‘Ος παράρτημα τῆς ‘Ελληνο-Ιταλικῆς συμφωνίας ἐπὶ τῶν ἐπανορθώσεων ἀντιπλάγγη μεταέν τῶν ἐκπρόσωπών των δύο χωρῶν ἐπιστολή, διακανονίζουσα καὶ τὸ ζῆτημα τοῦ ὅλοτος Ἰταλικοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀτμοπλοίου «Σταμίρα», πρών· «Πειραιεύς», ὑπὸ την ‘Ελληνικὴν σημαίαν καὶ νῦν «Ἐλστη». Οἱ σκάφοι, τούτο, γὰς γνωστῶν, εὐδίς μετά τὴν ἀπελευθέρωσιν, μᾶς παρεχωρήθη ἀπὸ τοὺς ‘Αγγλούς, προσωρινός, ἵνα διευκολύνθουν αἱ ἀκτοπλοῖκαι συγκοινωνίαι τῆς χώρας.

"Ηδη διά τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας ή Ἑλληνική Κυβέρνησις υποχρεώταται νά καταβάθη ἀμέσως εἰς την Ἰταλίκην πλοιοκτήτριας ἀεταιρίαν 'Φιουσμάνα' τό ποσδόν την 300 ἑκατομμυρίων λιρεπτών, ὡς ἀντίτιμον τῆς παρ' αὐτῆς ἔκχωρήσεως τοῦ πλοίου της πρός τό Ἑλληνικὸν Κράτος.

Ἄς σπηλιοθή, ὅτι τὸ «Ἐλασ» ἐπάληθη ἀντὶ 52 χίλ. λιών Ἀγγλιας εἰς τὸν κ. Ι'. Τόγιαν, διά ποσὸν δηλαδή σημαντικώς ὑπέρτερον τῆς καταβαλλομένης εἰς τὴν Ἰταλικὴν ἔταιριαν ἀποζημιώσεως.

Προφανής ή ἀδίκια

"Εφεδρος ἀνθυποπολίστριχος τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ, ὑπηρετῶν ἥδη ἀπό πεντετεῖας σχέδον ἐπὶ πολεμικού σκάφους, μᾶς καταγγέλλει δι' ἐπιστολῆς του τὸν ἔξην καταπληκτικὸν ἀθλὸν τῆς στενοκεφάλου ὑπηρεσίας τῆς Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας: Οὐτὰ οἱ ἔξερχόμενοι τοῦ φροντιστρίου τῆς Καστέλλας ἄγνωστοι τοῦ θαλασσινοῦ μόχου νεοσσοί, λαμπάδινοι, ὡς γνωστον, μετὰ διετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, τὸ διπλώμα τοῦ ναυτικοῦ ἀξιωματικοῦ. "Οσοι τούναντον νέοι ἀπόλυτοι τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ἀνθυποπολιάρχου, ἀφοῦ ὑπηρέτησαν ἐπὶ πεντετείαν καὶ ἔχρηματίσαν κυβερνήται πολεμικῶν πλοίων, εἰνε καταδίκασμένοι νὰ ναυτολόγηθον ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ὡς... δόκιμοι. Τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας δὲν ἀναγνωρίζει εἰμὶ τὸ ἥμισυ μένον τῆς διαυθείστης ἐπὶ πλοίων τοῦ Β. Ν. ὑπηρεσίας, προκειμένου περὶ ἀπόκτησεως διπλώματος. Κατ' ἀκόλουθινα ναυτικοὶ με πραγματικὴν ὑπηρεσίαν πολὺ μεγαλυτέραν τῶν δύο ἑταῖρῶν δὲν δύνανται νὰ μετάσχουν εἰς τὰς προσεχείς ἔξετάσεις διὰ τῆς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος.

Καὶ διερωτώνται οὗτοι: «Είναι δίκαιον νὰ ἀποκλεισθῶμεν, ἐπειδὴ ὑπηρετούμεν τὴν Πατρίδα ἐπὶ μίαν πενταετίαν, κατὰ τὸ διάστημα τῆς δόπιας ἐφράσσουμε εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἔφεδρου ἀνθυπολούσαρχου καὶ εὐδόκιμου ἐπεδείξαμεν ὑπηρεσίαν ως κυβερνήτη δαστιλικῶν σκαφῶν; Καὶ εἰς τὶ πταίσουμεν ἡμεῖς, ἢν ἡ Πατρίς δὲν μᾶς ἀπέλυσε μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς θητείας μας, ὅποτε θὰ εἴχομεν κάθε εὐκαρίπτων νὰ ναυτολογηθῶμεν ἐπιμορικῶν πλοίων καὶ συμπληρώσωμεν οὕτω τὴν ἀπάτουμενην διά τὴν συμμετοχήν μας εἰς τὰς ἔξετάσεις θαλασσίαν ὑπηρεσίαν; Τώρα πρέπει νὰ χάσσωμεν δύο ἀκόμη χρόνια ἀπὸ τὴν ἑταγγελματική μας σταδιοδρομίαν.

Ἡ ἀδικία ὅμως είναι ἔτι μεγαλύτερα, ἀν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διτὶ ἡ περίπτωσις αὕτη θίγει τολλά τέκνα ἐπαγγελματιών ναυτικών, τῶν ὅποιών ἡ οἰκογενειακὴ παράδοσις είναι στενῶν συνδεδεμένη μὲ τὴν θάλασσαν.

"Η διευκόλυνσης συνεπώς τῆς συμμετοχῆς τῶν νέων αὐτῶν εἰς τὰς προσεχεῖς ἔξτασίες ἀποτελεῖ ήθικήν του Κράτους υπόχρεωσιν ἀπάρεγκλιτον. Εἰς τὴν πραγματικότητα ὅλως τε είναι καὶ οἱ Ικανώτεροι, μεγαλύτεροι ἔχουν πετάνει τοῦ ἐπαγγέλματος, ἐναντὶ οἰουδήποτε ἀλλοῦ υπόφειροι.

1938 - 1949



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

ARGO INSURANCE CO. LTD.

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

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ

Ξαναγυρίζουμε πάλι σε κάτι πού μᾶς ένεθουσίασε, γιατί αυτό τὸ θέμα και ἀνέχαττο είνε και πάντοτε ἐπίκαιρο.

Είχαμε ἀσχολήθη μὲ τὸν Λιμενάρχη Βόλου πλωτάρχην κ. Καλλίσα και μὲ τὸν ἀντιπλοίαρχο κ. Παγώνη τοῦ Λιμεναρχείου τῆς Νέας Υόρκης. Φαινεται δῆμος ὅτι νέοι ἄνευοι ἀρχισαν νὰ φυσοῦν στὴν περιοχὴν μας, ὡστε δὲν πρόκειται περὶ μεμονωμένων ἀδηλώσεων, ποὺ προκαλοῦν δικαιολογημένην ἔκπληξην. Μᾶλλον, περὶ νέου συντομεύτηκος πρόκειται. Μᾶλλον περὶ νέων γραμμάτων, πάνω στὶς ὁποῖες ἀρχισε νὰ κινήται τὸ Λιμενικὸ Σῶμα. «Έχουμε ήδη σαφῆ δείγματα τῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν ποὺ ἐπιχειροῦν για πρώτη φορά μᾶς ψυχική ἐπαφή μὲ τὸν Ναυτεργατικὸ κόσμο, μιὰ εἰλικρινὴ συνεργασία μαζὶ του.

«Οχι, πρὸς Θεοῦ! Δὲν διεκδικοῦμε τὴν πατρότητα σὲ ὑπόδειξη, ὡστε τώρα νὰ χαιρώμεθα μὲ τὴν ίκανοποίησι μπρὸς στὸ ὥραιο φαινόμενο. Πρόκειται ἀσφαλῶς περὶ συμπτώσεων ἀντιληφεων. Πρόκειται τὸν γιὰ ταῦτη συμπερασμάτων γιὰ τὴν ἀνάργη μιὰς καθολικῆς συνεργασίας ὥλον τῶν πατριωτῶν, τῶν καλῶν Ἑλλήνων, εἴτε ἐργοδόταις είνε, εἴτε ἐργάζομενοι, εἴτε ὅργανα κρατικά.

Θὰ πρέπει, ίσως, νὰ τὸ ἀποδώσουμε στὶς τραντάχτες συγκινήσεις, ὑστερὰ ἀπὸ τὶς τρισδιάδεξ νίκες τοῦ Γράμμου, ὑστερὰ ἀπὸ τὸ ὑπέρλαμπρο μεγαλεῖο τοῦ Ἐθνικοῦ καθαρισμοῦ. Ἡ δὲ ἀνάρρωσι, ποὺ ἀρχίζουμε μετὰ τὴ θεραπεία, ἀξιοῦ ἐπίσης ἀνάλογη προσοχὴ καὶ ἀνάλογα δραστικὰ μέτρα.

Στὸ τελευταῖο μας πέρασμα τοῦ Πειραιῶς, μᾶς ἐπεσκέφθη ὁ πλωτάρχης Λιμενικὸς κ. Γράβαρης. Καὶ μᾶς μίλησε πολὺ. Μᾶς εἶπε πολλὰ καὶ χρηστία καὶ εὐχάριστα. Δὲν μίλησε σαν Λιμενικός, οὔτε σὰν ἀξιωματικός, οὔτε σὰν ὄχρη. Μίλησε σὰν «Ἐλλήνας». Σὰν σύγχρονος, Ἐλλήνας μὲ τὴ λογικὴ καὶ μὲ τὴν πείρα καὶ μὲ τὸ διδάγματα τῆς πεντάχρονης δοκιμασίας, ποὺ κόντεψε νὰ μᾶς ἀφαγίσῃ. Μὲ τὰ συμπεράσματα τῆς τραγικῆς καμπῆς τῆς ιστορίας μας που πρέπει νὰ τὰ ἐτωφελθοῦμε, γιατὶ οἱ κίνδυνοι σὰν αὐτὸν, ποὺ παρήλθαμε καὶ ἡ ἀσθενεία, σὰν αὐτὴ που περάσαμε, δὲν ἀφίνουν μὲ τὸ πέρασμά τους, δυστυχώς, μελλοντικὴ ἀνοσία, ὁ δὲ ὑποτροπισμός πάντοτε πρέπει νὰ είναι στὰ «ὖτ' ὅψιν», ἃν θέλουμε νὰ είμαστε ἀσφαλεῖς.

«Ἐλληνικὲς καὶ σύγχρονες, λοιπὸν ήσαν οἱ συμβούλες, οἱ συστάσεις, οἱ παραπρήσεις καὶ οἱ ἐνθαρρύνσεις τοῦ καλοῦ Λιμενικοῦ. Μερικὰ λόγια τοῦ ἀξίζει νὰ ἐπαναληφθοῦν, γιατὶ πρέπει νὰ ἀκουσθοῦν πολὺ εὐρύτερα ἀπὸ τὸν περιωρισμένο κύκλο τῶν τριάντα πέντε ἀκροατῶν τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ μας.

«Οἱ κομμουισταί, λέγει ὁ κ. Γράβαρης, παρουσίασαν σατανικὴ ὄργανωση παντοῦ, ἀλλὰ κυρίως στὰ καράβια. «Ἐτσι, ἐνῷ ήσαν στὴν πραγματικότητα πολὺ λίγοι, ἔδειξαν μὲ τὴν ὄργανωσί τους ὅτι καὶ πολλοὶ εἰνε, ἀλλὰ καὶ πλειστάκις ἔφθαναν νὰ γίνωνται κύριοι τῆς καταστάσεως. Νὰ ἐπιβάλλουν τὴν θέλησι τους, νὰ ἀναστατώνουν τὰ τάπα, νὰ ὀδηγοῦν στὸ ἀδιέξοδο. Αὐτό, ἀσφαλῶς, δὲν θὰ συνέβαινεν ἀνὴ ὁ ὄργανωση τοὺς βρισκόταν ἐξ ἀρχῆς καὶ ἀμεσαὶ ἀντιμετώπη μὲ ἀλλή ἐπίσης φανατισμένη ὄργανωση! Τὴν ἐθνική. Τὴν πιστὴ πατριωτικὴ ὄργανωση τὴν πλαισιωμένη μὲ ἀγνῶν ἐπαγγελματικά, ἀλλὰ καὶ μὲ ἀγνῶν ἐθνικά καλούπια.

«὾γωναρχητικὸν στὰ καράβια οἱ Μαρξισταί. Είχαν τὸν γραμματέα τους, τὸν ταμία τους, τὸν ὑπέρθινο τοῦ Τύπου, τὸν ἐπαγρυπνητή τους, τὸν καθοδηγητή τους καὶ τὸν σύνδεσμο τους μὲ τὶς δόσεις τῆς στερεῆς. Έμεις ποὺ ἔχαμε; Τὴν μοιρατερία. Πειριορίσματα σὲ υστερικὲς κρουγὲς πρὸς τὸ ἄρρωστο Κράτος, μὲ τὸ δηλητηριασμένο μηχανισμὸ του καὶ τὰ ἀμφιδόλου ἀξιαὶ ὅργανα του. Ἀλλὰ δράσις μηδὲν.

»Ἀς μὴ κριβώμαστε. «Ἄς μὴ ἀρνούμεθα τὶς εὐθύνες μας. Σηκώναμε μὲ ἀδισφαρία τοὺς δώμους, δῶνται νὰ συνέλευσι τοῦ καραβίου ἐπερνε τὶς πειστοράντα πολλαὶ ἀποφάσεις τῆς καὶ τὸ πολὺ-πολὺ νὰ περιωρίζομαστε σὲ καμμιαὶ εἰρωνειαὶ.

»Καὶ ἀφίναμε τὸν κάθε πιστᾶ—πιατάδες κατὰ πλειοφήφια ήσαν οἱ ὑπεύθυνοι των καραβιδιῶν—νὰ περιφέρει τὴν ἀπόφασι καὶ νὰ ζητᾷ τὴν ὄπυραφή μας, τὴν ὅποιαν πλειστάκις ἀσυνειδήτως τοῦ τὴν παραχωρούσαμε, εἴτε γιὰ νὰ φανοῦμε εὐχάριστοι στὰ «παιδιά» εἴτε γιατὶ ἀπὸ ἀδικαιολογητὸ φόδο δὲν είχαμε τὴν ψηφὴ νὰ τὸν στείλουμε ἔκει ποὺ τὸ ἐπρεπε.

»Ἀλλὰ μόνον τὴν ὄπυραφή μας; Τοῦ δώσαμε, φεῦ, καὶ τὸ δολλάριο μας καὶ τὴ λίρα μας γιὰ νὰ μεταβληθοῦν συντομώτατα σὲ σφαίρες καὶ σὲ ὅλμους στὰ κεφάλια μας. Καὶ ἀκόμα, ἀλλοίμονο, αὐτούσιοι τοῦ προσφερθῆκαμε στὴν ...ἀθώα διαμαρτυρία στὸν Λιμενάρχη, στὸν πρόξενο,

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ "AMERICAN EXPORT LINES INC."

Τὸν ἀποβιώσαντα τὴν 10ην Αὐγούστου ἐ. ἔ. Πρόσδερον τῆς γνωστῆς Ατμοπλοΐας τῆς Εταιρίας «Ἀμερικαν Ἐξπορτ Λάινς» WILLIAM H. COVERDALE διεδέχθη ὁ νεοεκλεγεὶς τοιοῦτος κ. JOHN E. SLATER, στοις ἐτύγχανεν Ἀντιπρόεδρος καὶ Γενέκος Διευθυντῆς τῆς Εταιρίας ἀπὸ τοῦ 1935.

Εἰς τὴν θέσιν τοῦ Ἀντιπροέδρου καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ ἔξελέγη ὁ κ. JOHN F. GEHAN, διατελέσας ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν Διευθυντῆς διὰ τὴν Εύρωπην καὶ μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Εταιρίας.

«Ἀμφότεροι εἰνε σημαίνοντες παράγοντες τοῦ γαυτιλιακοῦ κόσμου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, μέτοχοι καὶ Διευθυνταὶ μεγάλων οικονομικῶν συγκροτημάτων καὶ ὅργανώσεων τοῦ κλάδου τῶν μεταφορῶν, ἐπεσκέφθησαν δὲ πρὸ μηνῶν τὴν Ἐλλάδα κατὰ τὴν διάρκειαν ὄργανωτικοῦ ταξιδίου τῶν ἀνὰ τοὺς Μεσογειακοὺς λιμένας.



στὸν Ὑπουργό, σὲ ἀρχές ἀκόμα ἔνων κρατῶν, γιὰ ζητήματα, τάχα, ἀσχετὰ ἀπὸ πολιτική, ἀλλὰ σχετικά, πολὺ σχετικά μὲ τὴν ἀνταρσία.

»Ἀυτὸν σημαίνει ὄργανωσι. Νὰ σὲ παραδύρῃ ἔκει ποὺ δὲν θέλεις, νὰ σὲ ἐμφανίζῃ διόκιν τῆς καὶ ἂς μὴν είσαι καὶ νὰ σὲ σέρνῃ σὲ πράξεις ποὺ δὲν καταλαβαίνεις καὶ ἀσφαλῶς δὲν πιστεύεις.

»«Ἄν παραλληλα σ' αὐτὴ τὴν ὄργανωση ὑψώνε τὸ ἀνάστημά της ἡ ἀλλή ὄργανωση, ἡ ἐπίσης μαχητικὴ καὶ ἐπίσης φανατισμένη, τότε πολὺ διαφορετικὰ θὰ ήσαν τὰ ἀποτελέσματα. Ἄν εἰχαμε κ' ἔμεις τὸν ὑπέυθυνό μας τοῦ καραβιοῦ, τὸν ὑπέυθυνο τοῦ Τύπου καὶ τῆς διαφώτισης, ἄν εἰχαμε ἀκόμα τὸ διόκιν μας ἐπαγρυπνητή, τότε ὁ σκελετὸς τῆς παρανομίας θὰ ἔμενε σκελετός σὲ ούσια καὶ περιεχόμενο, διπὼς σκελετός εἰνε σὲ ηθικά καὶ λογικά ἔροδία.

Αὐτὸ περίπου ζήτησε ἀπὸ τὰ καλὰ πληρώματα δὲ κ. Γράβαρης, γιατὶ αὐτὸ ζητᾷ, ἔστω καὶ τώρα, ἡ ἐν ἀναρρώσει Πατρίδα μας. Αὐτὸ ζητᾷ ἐπιτακτικὰ καὶ ἀποτελέσματα. Νὰ εἰχαμε κατὰ τὴν διάρκειαν της παρανομίας ἡ πολιτική της παρανομίας σὲ ούσια καὶ περιεχόμενο, διπὼς σκελετός εἰνε σὲ ηθικά καὶ λογικά ἔροδία.

Τὶ εἶδον σύδετερητα εἶνε αὐτή, ὅταν ὅλα τὰ σπασμένα ζεστούν στὴν ράχη μας καὶ ὀλεῖς οἱ συνέπειες διαρύνουν μοναδικὰ ἔμας;

«Οργανώσεις, λοιπόν, χρειάζονται. «Ἐκεῖ ποὺ ἀσχημόνησε δὲ κόκκινος καθοδηγητής καὶ ἔκει ποὺ εἶχε τὸ λημέρι του δὲ τρομοκράτης ἐπαγρυπνητής, ἀξίζει νὰ ὑψώσῃ τὸ ἀνάστημά του δὲ πατριώτης καθοδηγητής καὶ ἐπαγρυπνητής ποὺ θὰ καθοδηγήῃ, θὰ ἔπρατετεύῃ καὶ ἀπολαμβάνῃ.

Δὲν εἶνε δυνατὸ νὰ ἀναμένωνται δῆλα ἀπὸ τὸν Πλοίαρχο, οὔτε καμμία ἔγγυότις ὑπάρχει, ὅτι καὶ αὐτὸς εἶνε ἐπαρκῆς. «Ἀκόμα σύτε καὶ ἀπὸ τὸ Κράτος. Καὶ αὐτὸς δὲν μᾶς ἔτεισε πάντοτε γιὰ τὴν ἀπάρκεια του καὶ γιὰ τὴν ποιότητα τῶν ὄργανων του. Ή ὠργανωμένη καθολικὴ Ἐθνικὴ δύναμις εἶνε τὸ καλλίτερο.

Πιστεύοντας σ' αὐτὴ τὴν Ἐθνικὴ δύναμιν πυπορούμε νὰ ὑψώνουμε τὸ ἀνάστημά μας καὶ τὸ χέρι μας ὠπλισμένο μὲ τὸ ρόπαλο μὲ τὴν ὑπέροχη λογική του, σὲ τέτοιες περιστάσεις. Καὶ εἶνε δὲ μόνη ἀποτελεσματικὴ λογική, διπὼς ἀποτελεσματικὴ ἀπέβη δὲ λογική τῶν φαντάρων μας στὸ Γράμμο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR-TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44 WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N.Y.

LONDON E.C. 3

THE BUSES STREET

UNDERWRITING OFFICES
TRODGE BUILDING

ον αύτό ένα άξιωματικὸν ταμίαν, ένα άξιωματικὸν γραμματέα καὶ ένα άξιωματικὸν Βασιλικὸν ἐπίτροπον.

Άρθρον 24ον. — Οι διοικηταὶ τοῦ ταμείου, ὁ ταμίας, ὁ γραμματέας, καὶ ὁ Βασιλικὸς ἐπίτροπος διορίζονται ὑπὸ τοῦ Βασιλέως κατὰ πρότασιν τοῦ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν ὑπουργοῦ. Ἐκλέγονται δὲ μεταξὺ τῶν ἐν ὑπερσειᾱͅ ἀξιωματικῶν τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ἀλλ' οὐδεμίαν ἀπὸ τοῦ ἀπομονικοῦ ταμείου οἱ ἀξιωματικοὶ αὐτοὶ λαμβάνουσιν ἀμοιβὴν.

Καὶ τὸ ὑποδεῖτερον προσωπικὸν, τὸ διά τὴν ὑπερσειᾱͅ τοῦ ναυτικοῦ ἀπομονικοῦ ταμείου ἀπόλυτα καὶ ἀποδειγμένως ἀναγκαῖον, μισθοδοτούμενον ὑπὸ τοῦ ταμείου αὐτοῦ, διορίζεται ὑπὸ τοῦ Βασιλέως κατὰ παρουσιαζομένας ἀνάγκας, ἡ δὲ μισθοδοσία αὐτοῦ κανονίζεται διὰ Β. Διατάγματος.

Άρθρον 25ον. — Τὰ περὶ εἰσπράσσεως καὶ λογιστικοῦ, τὰ περὶ διαχειρίσεως τῶν κεφαλίων καὶ τοῦ ἀπομονικοῦ ταμείου καὶ τὰ περὶ θεραπείας τῶν ἐπὶ αὐτοῦ δικαιωμάτων θέλουσι, κανονίζεται διὰ Β. Διατάγματος.

Άρθρον 26ον. — Αἱ κατὰ τὸν παρόντα νόμον χορηγούμεναι συντάξεις εἰναι ἀκατάσχετοι.

Άρθρον 27ον. — Πρὸς ἑκάτητην τῆς συντάξεως, πᾶς μὲν ναύτης τοῦ Βασιλικοῦ ναυτικοῦ πρὸς τὸν ἐπὶ ἐμπορίον ναυτιλόμενον ναύτην ἔχομοιούται, καὶ πᾶς παῖς πρὸς τὸν παῖδα ισογενεῖ. Πᾶς δὲ ὑπαξιωματικὸς πρὸς τὸν ναύληρον τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ παραδόλεται.

Άρθρον 28ον. — Πρὸς ἀπόκτητην τοῦ δικαιωματος τῆς συντάξεως κατὰ τὸν παρόντα νόμον καὶ ἐπόλεμον ὅ τις ὑπερεσιαὶς χρόνος λογίζεται ἀπόλους.

Άρθρον 29ον. — Αἱ ἀπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἀπομονικοῦ ταμείου χορηγούμεναι συντάξεις διανέμονται κατὰ τριμηνίαν.

Προέδρος εἶτα ή Βουλὴ εἰς τὴν συζήτησιν τοῦ νομοσχεδίου περὶ συντάξεως διευθύνσεως τηλεγραφοίων, ἐπὶ τῆς ὥρης τοῦ ὁποίου γενομνεῖς φημοφορίας κατὸν διοριστικὴν κληρονομίαν ἀπὸ τοὺς ψηφιλέκτας Α. Προσακάκην καὶ Κ. Ζαφειρόπουλον, συνήθη κατὰ τὸ ὅδε προσαρτώμενον τῆς φημοφορίας πρωτόκολλον ὅτι η Βουλὴ παρεδέχθη αὐτὴν παιμψφει διὰ ψήφων 77.

Πρωτόκολλον φημοφορίας τῶν Βουλευτῶν.

Νομολογία Ναυτικοῦ Δικαίου

Διά τῆς κατωτέρω δημοσιευμένης ὑπὲρ ἀριθ. 243)49 ἀποφάσεως τοῦ Ἀρείου Πάγου, ητοι ἔξεδόθη ἐπὶ ἀγωγῆς ἐνώπιον τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς τῶν κληρονόμων τοῦ Νικολάου Μήτου Σεκά (ὑπηρέτους τῶν ὀντώντων) ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Πανάγιας Κονσταντίνου» (Ιανουαρίου 1940, συνεπείᾳ προσκρουσθέως τοῦ πλοίου εἰς νάρκην ἐν τῷ Αταλαϊκῷ ὥκεανῳ, κατὰ τὸν Βασιλείου Κουνιωπούνιον διαχειριστοῦ τοῦ ἀτμοπλοίου τούτου), νομολογούνται: α) ὅτι αἱ διατάξεις Α.Ο.Κ.Π. δεν ἔχουσιν ἔφαρμογον διὰ τὰ πρὸ τῆς Ἰησ. Μαρτίου 1940 ἀτυχήματα καὶ 2) ἀπόζημιδεις διαρύνουσαι τοὺς πλοιοκτήτας μετατρέπονται εἰς χαρτίνας λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ τιμῇ 530 δραχμῶν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
Δικηγόρος

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦ. 243)49 ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

«Ἐπειδὴ αἱ περὶ συντάξεως αὐτοτελοῦν ὄργανοισμοῦ ὡς νομικοῦ προσώπου δημοσίου δικαιού ὑπὸ τῶν τίτλων εἰς ἀφαλιστικὸς Ὁργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου (Α.Ο.Κ.Π.) καὶ ὑποχρεωτικὲς εἰς αὐτὸν ὀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων ἡμερομάτων πλοίου κατὰ τοιούτων κινδύνων διατάξεις τῶν δρόμων 2, 12 καὶ ἐπ. τοῦ ἀν. Νόμου 2116)1939 ἐτέθησαν ἐν Ισχύι διὰ τοῦ εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ ἀρθροῦ 26 αὐτοῦ ἐκδόθεντος ἀπὸ 9 Φεβρουαρίου 1940 δ. δ. τὸ πρώτον ἀπὸ Ἰησ. Μαρτίου 1940 καὶ ἐπομένως αὐτοῦ, μεταξὺ τῶν ὀποίων καὶ ἡ τοῦ δρόμ. 17 § 1 τοῦ νόμου τούτου, διὰ τῆς τοπετείας τοῦ ὑπόχρεως ὡς ἀνάτελλων ὀργανισμὸς πρὸς καταδολὴν ὀσφαλιστικὴς ἀπόζημιδεις δεν ἔχουσιν ἔφαρμογον ἐπὶ τῶν πρὸ τῆς Ἰησ. Μαρτίου 1940 ρυθμένων κινδύνων. Ός δὲ σαφῶς συνάγεται ἐν τοῖς δρόμ. 1, 3, 4 καὶ 6 τοῦ ν. Δ/τος 475)1947 καθ' ἡ ταύτας αὐτονομείας πρηγμάτων ὑπὸ τοῦ δρόμ. 1 § 1 καὶ 4 τοῦ ν. 731)1948, ἀπόν τοῦ ὑποχρεωτικῶν προστασίων τῶν διατάξεων τοῦ ν. 18)1944 α) ἀπόζημιδεις διαρύνουσαι κατὰ τὰ διατάξεις τοῦ ἀν. 24 Ιουλίου 1920 δ. δ. τοῦ περὶ καδικοποιείων τῶν νόμων περὶ εὐδόνης πρὸς ἀπόζημιδεις τῶν ἀπόζημητος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἐργατῶν ἢ ὑπαλλήλων τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τοῦ προστατεύοντος ἀπόζημητος αἵτιας ἐπισυμβάντα εἰς ἀργάτας βαλάσσης ἐν τῇ ἑκτέλεσι τῆς μετ' ἑκίνων συμβάσεως ἐργασίας ἀπὸ τῆς Ἰησ. Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι 10 Νοεμβρίου 1949 μη ὑποχρεωτικῶν προστασίων εἰς τὸν εἰρμένον ὄργανον, οἷος κατὰ τὰ ἀντατέρω τυχαίνουσαν ταῦτα μέχρι τῆς Ἰησ. Μαρτίου 1944 συστάσεως τοῦ λαβόντα χώρων, μετατρέποντα μετὰ τῶν ἀπὸ τὴν ἑπτάδεσσον τῆς ἀγωγῆς τόκων ὑπερηφερίας εἰς χαρτίνας λίρας Ἀγγλίας ἐπὶ τὴν κατάλληλην περίοδον τοῦ δραχ. 530 τιμὴ τῆς λίρας καὶ ἔξοφλους εἰς τὰ δικαιούχα προσώπων συμμάνων πρὸς τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς ἀγορᾶς τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος δέοντας Λοιδίουν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἐξόδησεως των καὶ 6) καταδολὴν ὀσφαλιστικής γενόντων, κατὰ τὸ ἀπὸ 27 Απριλίου 1941 μέχρι 10 Νοεμβρίου 1944 χρονικὸν διάστημα πρὸς μερικὴν ἡ ὅλην ἔξοφλησιν τῶν ἀπόζημων τούτων, οὐδεμίαν παρήγοντα τὸ διὸ αὐτὸν σκοπόθεν ἀποτελέσμα, ἔτος καὶ ἀν διὰ ταύτας ἔχουσιν ἐκδοθήσικοι δικαιοτικοὶ ἀπόφεσις, κατὰ μείζονα δὲ λόγου ἐν αὐτοῖς θάδων χώρων ἐν μηδικατικῆς ἀπόφεσης περατωρεύοντες ἐκκρεμεῖ δικῆς, ὅλλα λογίζονται διὸ ἐναντι προκαταδολὴν συμφωνίαν δέουνται εἰς τὰς περὶ τῶν ἑκτεινόντων ἀπόζημων μετά τῶν ληφθέντων τόκων ὑπερηφερίας ἀπότισης, ἀναγομένη πρὸς τοῦτο εἰς σημερινός δραχμῶν ἐπὶ τὴν βάσει τῆς μετὸν μηνιαίας τιμῆς τῆς χρυσῆς λίρας Ἀγγλίας ἐν τῷ χρηματαγορᾷ Ἀθηνῶν διὰ τὸ μῆνα καθ' ὃν ἔγενοντο, καὶ ὡς τοιαῦται, μηδ ἀπεσεβηνόυσαι τὸ ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς δικαίωμα, δὲν ἐπήγαγον τὴν κατὰ τὸ δρόμ. 476 § 2 πολ. δικ. κατάργησιν ὀρθαρμένης δίκης.

ESTABLISHED IN 1859

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS
JOKELSON & HANDSAEM, S.A.

Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents
DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE
ST. NAZARE - NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—
C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3.
Telegrams: "Fresupply, Fen," Telephone: AVEnue 4773.
LIVERPOOL | FOLLEXFEN & CO., Ltd., Chapel Chambers North,
Telegrams: "Follexfen," Telephone: CENtral 72067.
GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "Linden," Telephone: CENtral 1914.

Ναυτικαὶ Δίκαια

—Σῶστρα καὶ ἀρμοδιότης δικαστηρίου διὰ τὴν ἐκδίκασιν αὐτοῦ.

Τὸ ἀμερικανικὸν Περιφερειακὸν Δικαστήριον ἔξεδωκε πρὸ τίνος ἀπόφασιν ἐπὶ προσφυγῆς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπως τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια κηρυχθοῦν ἀναρμόδια ἐπὶ μᾶς ἀπαιτήσεως καταδολῆς σώστρων, προβληθεῖσας ἀπὸ μέρους ἐνίων μελῶν τοῦ πληρώματος Ἐλληνικοῦ πλοίου ἐνστόντων τῶν ἰδιοκτητῶν ἐπέρωτας τοῦ φορτηγοῦ «Τρίτων», οἵτινες ἔζητον ἀμοιδὴν σώστρων δι' ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας περέχοντα πρὸς διάστασιν τοῦ ἐπίστημας Ἐλληνικοῦ λίμπετο «Μαρία Σταθάτου». Αἱ ἐν λόγῳ ὑπηρεσίαι τῆς Εἰρηνικοῦ ὕκειπον τὴν 19ην Δεκεμβρίου 1948, ὅπα τὸ παρεχόμενον εἰς τὸν Ειρηνικὸν ὕκειπον τὴν 27ην τοῦ ίδιου μηνὸς, διότε ἡ περατέρω προμηθεία τοῦ Ρυμουλκοῦ, 800 μίλλαι μακρὰν τοῦ Βαγκούνερ.

Πρὶν ἡ μεταβιβασθῆται ἡ προμηθεία τοῦ λίμπετο «Μαρία Σταθάτου» εἰς τὸ προμηθεύοντα, οἱ δικηγόροι—εκπρόσωποι τοῦ ἀπὸ τὸ «Τρίτων», τοῦ πλοίου τοῦ καταρρέοντος καὶ 50% τοῦ ἀρμόδιου τοῦ πληρώματος—οὐκὶ δὲ καὶ τῶν ἡδη διὰ τὴν προσφυγὴν τῶν εἰς τὸ δικαστήριον ζητούντων ἀμοιδὴν—ἡξίωσαν ἀπὸ τοὺς ἄγγελους ὀσφαλίστας τοῦ «Μαρία Σταθάτου» νόμιμον 100.000 δολαρίων πρὸς διάλλαριν τῶν ἐκ τῆς ναυαγιατερίας ἀπαιτήσεων τοῦ «Τρίτωνος», τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ καὶ κατά τὸν ἔναγομένους—«δόλοκληρον τοῦ πληρώματος». Ἐν συνεχείᾳ οἱ ἀποφλοιοί τοῦ νομοθεσίας οἱ γνωστοὶ μορφοί συμφωνητικοῦ τοῦ «Λόουδ'ς», διὰ τὸν οἰκείωτον τοῦ Λούδη Νερού γραφείου τοῦ κ. Δ. Ι. Νεγρεπόντε. Ἐπὶ πλεον οἱ ἔναγοντες εἰχον ἐπιτίχει μιαν ἔγγυην πρὸ τοῦ προέκυπτε—κατὰ τὸν δικαστήρην—διότι τοῦτο εἶνε ἐπαρκές λελυμένον δικαιούμενον νομοθεσίας.

Οἱ ἔκδινοι τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀμερικανοῦ δικαστῆς—ἀποτελεῖ ἔνα κατάλληλον καὶ πρόσφορον τόπον ἐκδικασεως τῆς ὑπόθεσεως, ὅπως καὶ ὀπωδήποτε ἀλλαχοῦ. Ὡς διαχειρίστης τοῦ λίμπετο «Μαρία Σταθάτου» διενηργεῖτο εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείες. Ἀνήκε τὸ πλοίον εἰς τὸ κ. Δ. Δ. Σταθάτου, δοτὶς ἐνέφανος ἑτοῖς ἔναντι τοῦ πλοίου τοῦ Νέας Ύόρκης γραφείου τοῦ κ. Δ. Ι. Νεγρεπόντε. Ἐπὶ πλεον οἱ ἔναγοντες εἰχον ἐπιτίχει μιαν ἔγγυην πρὸ τοῦ γραφείου Νεγρεπόντε, διὰ τὴν ὅποιας ἔξοφάλιζον τὴν πληρωμὴν εἰς αὐτοὺς οἰσαδήποτε ἀμοιδῆς, ὅν τὰ τοῖς ἐπεδίκαζε τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον.

«Ισως — κατέληπνε τὸ δικαστής — νὰ μὴ εἰνε δυνατὸν νὰ ἐπιτύχουν τὴν λόγων ἔγγυην ἀλλαχοῦ, ὥν τὸ Δικαστήριον τοῦτο ἐκέρυσσετο ἀναμρόδιον. Κατ' ἀκολούθιαν τοῦ ἀνώτατης οἰκεποτικοῦ, τὸ Δικαστήριον, ἐν τῇ ἐνασκήσει τῆς ἀρμοδιότητος του, ἀπέκρουσε τὴν προσφυγὴν τῶν ἔναγοντων.

FOR LIFE INSURANCE ON YOUR SHIPS...

Specify
FARBOIL
PAINT



★ Durable
★ Economical

Quality at bargain prices—
The finest money can buy.

CAPTAIN ELIAS KISSANIS, MANAGER

STOCK IN

BALTIMORE • NEW YORK • PHILADELPHIA • NORFOLK



Αίγυπτος

Διεύρυνσις της διώρυγος Σουέζ

Ανεκοινώθη πρό ήμερων είς τὸν διεθνή ναυτικού τύπον ἡ ἀπόφασις τῆς ἑταιρίας τῆς διώρυγος Σουέζ, διότι διευρύνθη τὴν διώρυγα ἡ διανοίξη μιὰν ἄλλην παραλλήλων πρὸς τὴν ὑπάρχουσαν καὶ εἰς ἀρκετὸν μῆκος, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποσυμφορθῇ εἰς ὠρισμένα σημεῖα ἡ σημερινὴ ζωροτάτη κίνησις. Ἡ ἔκτελεσις τοῦ σχεδίου θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἐκσαφήνησην ἔδαφους 2.075.000 κυβικῶν μέτρων καὶ τὴν ἀποκομιδὴν ἰλὺος, 10 ἑκατ., κυβ. μέτρων. Εἰς τὴν ἀνωτέρω ὀπόφασιν ὑπερχερῶθη ἡ ἑταῖρις ἀπὸ τὴν διολένη αὔξουσαν κίνησιν τῶν δεκαμενοπλοίων, τῶν ὅποιων καὶ τὰ μεγέθη κατὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις συνεχώς αὐξάνουν. Αναφέρεται σχετικῶς ὅτι κατὰ τὸ 1948 ἡ κίνησις τῶν πετρελαιοφόρων ἐκάλυψε τὰ 56% τῆς διελθουσῆς χωρητικότητος, ἐναντὶ 47% τοῦ 1947 καὶ 18.5% μόνον τοῦ 1937.

Αργεντινή

Ἡ στροφὴ πρὸς τὴν δάλασσαν

Ἡ ἔναρξις τῶν δρομολογίων τοῦ νεοεύκουτον ἀργεντινοῦ ὑπερωκεανού «Πρόδρομος Περόνα» καὶ τὸ γεγονός ὅτι δύο ἄλλα παρόμια «λάίνερς» ναυπηγούνται εἰς τὴν Εὐρώπην διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀργεντινῆς προεκάλεσεν ἀρκετὰ σχόλια εἰς τὸν τύπον τοῦ Μπούενος «Αὔρες, ἄλλα καὶ τῶν ξένων χωρῶν, σὸν ἀφορᾶ τὰς προθεσμίες τῆς Ἀργεντινῆς ν. αὐξῆση τὸν στόλον τῆς μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε νὰ καταλάθῃ τὴν τρόπην θέσιν μεταξὺ τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ἀνεξαρτήτως τοῦ πιθανοῦ τῆς ἐπιδιώξεως ταύτης, οἱ ἄγγοι ἐφοπλισταί, τῶν ὅποιων προπολεμικῶς ἀπετέλειον σχεδὸν μονοπλοίων ἡ διὰ τῶν σκαφῶν τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐπικοινωνία τῆς Ἀργεντινῆς μὲ τὴν Εὐρώπην, ἥρχισαν σοβαρῶς νὰ ἀνησυχοῦν ἀπὸ τὴν τοιαύτην πρὸς τὴν θάλασσαν στροφὴν μιᾶς χώρας, ἢτις μέχρι σήμερον ἔθεωρει ὡς γεωργική. Ἐτὶς δὲ περισσότερον ἀνησυχοῦν, συνεπία τῶν προστατευόμενῶν μέτρων, ἀτίνα θλαβεῖ καὶ λαμβάνει εἰσέτι ἡ Ἀργεντινή ὑπέρ τῶν ἔθνων τῆς πλοιῶν.

Ἡδη τὰ Ἀργεντινὰ σκάφη μετέχουν ὑποχρεωτικῶς εἰς τὸ ἥμισυ τῶν εἰσαγομένων καὶ ἔξαγομένων φορτίων, ἐπὶ τῇ διὰ τῶν συναπτωμένων ἐμπορικῶν συμφωνίων. Ἐχουν ἐπίσης τὴν προτεραιότητα πλευρίσεων εἰς τὰ κρηπτιδώματα καὶ χαμηλότερα δικαιωμάτα λιμενικά, φαρικά, ὑγειονομικά, πλοηγικά, ἔτι δὲ καὶ ρυμουλκικά. Προσθέτουν περαιτέρω οἱ ἄγγοι ἐφοπλισταί, μὲν ἀρκετὰ μάλιστα δοσῖν πικρίας, ὅτι ἡ Ἀργεντινή «δὲν ἔφθασεν ἀκόμη, ὡς πρὸς τὰ συντήματα διακρίσεως σημαίας, εἰς ὅ σημεῖον ἔφθασαν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι», ὅπου—ὡς γνωστὸν—τὰ 50% τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ὑποβάλλονται εἰς ναύλων κατὰ 55% περίπου ἀκριδώτερον ἀπὸ τὸν εἰσπραττόμενον διὰ τὰ ὑπόλοιπα 50% τῶν φορτίων, ἀτίνα μεταφέρονται ὑπὸ ἔναν σκαφῶν.

Φοδούνται πάντως οἱ ἄγγοι ἐφοπλισταί, ὅτι αἱ ὑψηλαὶ δαπάναι τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν ὑπερωρῶν εἰς τὰ ἀργεντινὰ πλοία θὰ ὑποχρεώσουν ἀργά ἡ γρήγορα τὴν κυβερνήσην τοῦ Μπούενος «Αὔρες τὸ πτῶμα τῶν παρομίων μέτρων διαχωρισμοῦ τῶν ναύλων, τίνα μὴ τὰ ἔθνικά τῆς πλοίων ὑποχρεωθοῦν εἰς παροπλισμόν. Χαρακτηριστικῶς ἐν προκειμένῳ ἀναφέρεται, ὅτι ἔνα «λιμπέρτον» ὑπὸ ἀμερικανικήν ἡ ἀγγλικὴν σημαίαν ἔχει πλήρωμα 36 ἔως 38 ἀνδρῶν, ἐνῷ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ἀργεντινῆς ἔχει πλήρωμα 44 ἔως 46 ἀνδρῶν.

Βέλγιον

Ὑπερωκεάνιον διὰ τὴν Πορτογαλίαν

Πορτογαλικὸν ὑπερωκεάνιον παραγγέλθη εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κοκερί. Θά ὄνομασθη «Βραζίλια» καὶ θὰ διατεθῇ εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν Λισσαδώνος—Νοτίου Αμερικῆς, θά εἶνε δὲ τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἐξ ὄσων ποτὲ κατεσκεύασθαισαν ἐν Βελγίῳ. Αἱ διαστάσεις τοῦ θά-

εῖνε μῆκος 561 ποδῶν, πλάτους 71, μὲν γκρὸς χωρητικότητα 15.000 τόννων καὶ ἔκτοπισμα 21.225 τόννων. Θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα διὰ 1200 ἐπιβάτας, ἥποι 150 α', 250 β' καὶ 800 γ' θέσεως, θὰ ἀναπτύσσῃ δὲ μεγίστην ταχύτητα 22 μιλίων καὶ ὑπηρεσιακὴν τοιαύτην 21 μιλίων.

Γερμανία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Διαφωνία ἔστημειώθη τὰς διεισαχθεῖσας τὸν παρελθόντα μῆνα ἐν Λονδίνῳ συνεννοήσεις μεταξὺ τῶν ἑκπρωτώπων τῶν τριῶν συμμάχων δυνάμεων Ἀμερικῆς, Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας. Τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς διαφωνίας ἥσαν δύο: Πρῶτον, ἡ ταχύτητα τῶν ναυπηγηθούμενών ὑπὸ τῆς Γερμανίας σκαφῶν, χωρητικότητος μεχρι 7200 τόννων, εἰχε καθορισθῆνεις 12 μιλίων, οἱ ἀμερικανοὶ δῆμοι προέβαλον, ὅτι τὰ 12 μιλίων θὰ ἔδει νὰ ἀφέωρω τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων εἰς ἐμφόρον τοῦ κατάστασιν, ὅποτε θὰ ἔπρεπε νὰ προδειφθῇ κατὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν μία ταχύτης 15 ἔως 16 μιλίων. Καὶ δεύτερον, ὅ ἀριθμὸς τῶν ναυπηγηθούμενών σκαφῶν. Οἱ ἄγγοι καὶ οἱ γάλλοι ἔζητησαν, ὅπως ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν περιορισθῆνεις μίαν δωδεκάδα, ἐνῷ οἱ ἀμερικανοί, ἔχοντες ὑπὸ όψιν τῶν τὴν ζωτικὴν διὰ τὴν ἀναπτυσσομένην γερμανικὴν διομήχανην ἀνάγκην τῆς ὑπάρχεως ίδίων καὶ ἐπαρκῶν μεταφορικῶν μέσων, ἐπεδίωξαν νὰ καθορίσουν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας εἰς πεντήκοντα. Ἡ οὕτω προκύψασα διαφωνία θὰ παραπεμφθῇ πρὸς διεύθετησιν εἰς τὸ συμβούλιον τῶν τριῶν ὑπουργῶν τῶν ἔξωτερικῶν.

Γιουγκοσλαβία

Ὁ λιμὴν τῆς Ραγούζας

«Ο λιμὴν τῆς Ραγούζας, δοτὶς εἶνε ἐκ τῶν κυριωτέρων διὰ τὰς ἔξαγωγὰς τῆς γιουγκοσλαβικῆς ἔνδειας, προβλέπεται ὅτι μείζονα θὰ προσλάβῃ κίνησην, λόγῳ τῆς κατασκευαζομένης νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἥτις στενώντων τὸν συνδέσην μὲ τὸ ἐστωτερικὸν τῆς χώρας. Αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι ἥρχισαν ἡδη καὶ ἡ γραμμὴ ἀπὸ τὸ Σεράγεβον θὰ κατεύθυνται πρὸς τὴν Ραγούζαν, συντέμνουσα τὴν ἀπόστασιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ὑπαρχουσαν γραμμὴν κατὰ τριάκοντα χιλιόμετρα.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ μεταφοραὶ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ

«Ἡ ὑποβλήθεισα εἰς τὸ Κογκρέσσον ἔκθεσις τῆς διοικήσεως τοῦ σχεδίου Μάρσαλ διὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀναφέρει, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ σημαία δὲν ἔπειτε νὰ μεταφέρει, ἐν συνόλῳ, τὸ διον τὸν 50% τῶν φορτίων, ὅπερ προβλέπεται ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ νόμου. «Οσον ἀφορᾶ τὰ φορτωθεῖσα ἐπὶ «λάίνερ» ἐμπορεύματα, τὰ χρηματοδοτηθεῖσα ἀπὸ τὰς πιστωσεῖς τοῦ σχεδίου, ἐνα ποσοστὸν 53.7% ἐκαλυφθῆ παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἐνῷ ἡ ποσοστὸν αὐτὸν διὰ τὰ φορτία πετρελαίου ἥτο μόλις 26.7%, διὰ δὲ τὰς ἔχει χύμα φορτία 47.2%.»

Συμφώνως πρὸς τὴν ιδίαν ἔκθεσιν, μετεφέρθησαν κατὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου 26.678.384 τ. ἐφοδίων ἀπὸ τὰς «Ἡνωμένας Πολιτεῖας» πρὸς τὰς μετεχουσας τοῦ σχεδίου χώρας. «Ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ τὰ 17% ἀναλογουν εἰς φορτώσεις ἐπὶ πλοίων γραμμῆς, δένον δῆμος νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ φορτώσεις αὗται εἰναι καὶ αἱ περισσότερον ἀκριβαὶ εἰς ναύλους.»

«Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρεται ἐν τέλει εἰς τὰς προσδόδους τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἀπὸ τὰς πρὸς αὐτὰς ταξίδια τῶν ἀμερικανῶν. Αἱ πρόσδοδοι αὐταὶ ὑπολογίζονται διὰ τὴν περίοδον 1948—49 εἰς 240 ἔως 285 ἑκατομμύρια δολαρίων.

A.E. ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

(HELLENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Δεκαπενδήμεροι Γραμμαὶ:

Βορείου Αμερικῆς — Ιταλίας — Ελλάδος — Τουρκίας καὶ τάναπαλιν
Αγγλίας — Κόντινεντ — Ελλάδος — Τουρκίας καὶ τάναπαλιν

Γενικοὶ Πράκτορες :

FUNCH, EDYE & Co. Inc.
25, BROADWAY,
NEW YORK 4, N.Y.

HELLENIC LINES Ltd.
25, BROADWAY,
NEW YORK 4, N.Y.

THE FENTON STEAMSHIP Co. Ltd.
ALGERIA HOUSE
33/34 Bury Street,
LONDON E.C. 3.

KENTRIKON: Ι. Δροσοπούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφωνα: 43-027 — 42-870

1.400.000 τ., με σημαντική καθυστέρησην, συνεπεία τῆς ἑλλείφεως ἐπαρκούς ἔξοπλισμού και εἰδικεύμενών ἐργατῶν. Τὸ ἀνώτατον δριον τῆς λιμενικῆς κινήσεως τῆς Χάϊφας κατὰ τὰ ἔπι τῆς βρετανικῆς ἐντολῆς εἶχε φάσσει τὸ 1.800.000 τόνων. Κατὰ τὸ τελευταῖον τετράμηνον ἐ. Ἐ. ὑπολογίζεται νὰ διέλθουν ἐκ τοῦ λιμένος φορτία 1.300.000 τ., δόπτε καὶ θὰ παράσχῃ τὴν ἀνώτατην αὐτοῦ ἀπόδοσιν. Τὰ ἐν λόγῳ φορτία συνίστανται κυρίως ἀπὸ γεννήματα καὶ γενικά ἐμπορεύματα, ξυλείαν, σιδηροσωλῆνας, ἀγροτικά ἐργαλεῖα καὶ διοικητικά μηχανάς. Διὰ τὸν Νοέμβριον καὶ τὸν Δεκέμβριον προβλέπεται, διὰ τὰ χρειασθούν καὶ περισσότεραι ἐργατικά χειρεῖς.

Μὲ τὴν ἐπιανάληψιν ἀφ' ἔτερου τῆς σιδηροδρομικῆς ὑπηρεσίας μὲ τὰ νότια διαμερίσματα τῆς χώρας ἀναμένεται διὰ τὰ διπλασιασθούν αἱ διὰ τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας φορτώσεις ἐσπεριδοειδῶν, αἵτινες θὰ περιστρέψουν γύρω τῶν 3 ἑως 3½ ἑκατομμυρίων κιβωτίων.

Αἱ προβλέπομεναι βελτιώσεις εἰς τὸν λιμένο τῆς Χάϊφας διὰ τὸ ἐρχόμενον ἔτος περιλαμβάνουν τὴν χρησιμοποίησιν τῆς δυτικῆς λεκάνης διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ ὑλικού οἰκοδομῶν καὶ μίαν ὑπαίθριον ἀπόθηκην διὰ τὴν ἀναπόθεσιν φορτίων. Νέα κρηπτιδώματα βάθας κατασκευασθούν πρὸς δορρᾶν τοῦ προβλήτος τῶν διϋλιστηρίων διὰ τὰ ὑπὸ διαισημάτων ἐμπορεύματα, ἀτίνα καὶ θὰ ἐναποτίθενται εἰς εἰδικάς ἀπόθηκας χαρακτηριζόμενας ως «ἔλευσέρα ζώνη». Θά ἀνέγερθη ἐπίσης καὶ εἰς σταθμὸς διὰ τοὺς ἐπιβάτας εἰς κεντρικήν θέσιν τῆς λιμενικῆς λεκάνης. Ολα τὰ σχέδια τῶν προσαναρθρείσιων λιμενικῶν βελτιώσεων ἐξεπονήθησαν ἀπὸ ιστραπλίτας μηχανικούς καὶ ἐνεκρίθησαν ἀπὸ εἰδικούς ἀμερικανούς ἐμπειρογνώμονας, οἵτινες ἐπεσκεφθούσαν τελευταῖς τὸ Κράτος τοῦ Ἰσραήλ.

Γραμμή καὶ μὲ τὴν Νότ. Ἀμερικήν

Μία νέα τακτική γραμμὴ συνεστήθη τελευταῖς μὲ κεφάλαια ἔδραισιν τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, πρωρισμένη νὰ συνδέσῃ τὰ μεγάλα κέντρα τῆς Ἀργεντινῆς καὶ τῆς Βραζιλίας μὲ τὸ Κράτος τοῦ Ἰσραήλ. Τὸ πρώτον διατεθέν εἰς τὴν γένεν γραμμὴν σκάφος είναι τὸ λάινερ «Portugal» 10.500 τόνων, ὅπερ καὶ παρέλασεν ἡδὲ 200 Ιορδαῖτας ἐπιβάτας ἀπὸ τὸ Μπουένος Αὔρες, τὸ Μοντεβίδεο καὶ τὸ Ρίον 'Ιανέριον διὰ τὴν Χάϊφαν. Τὸ «Portugal» φέρει τὴν σημαίαν τοῦ Ἰσραήλ, ἐπηνδρώθη μὲ ἔδραικον πλήρωμα, ἐφορμόσθη δὲ διὰ τὴν τροφοδοσίαν τὸ ἔδραικον διαιτολόγιον. Ἐπιβαίνει τοῦ πλοίου καὶ εἰς ραβδίνος διὰ τὴν ἄσκησιν παρά τε τοῦ πληρώματος καὶ τῶν ἔδραιών ἐπιβατῶν τῶν θρησκευτικῶν τῶν καθηκόντων.

Ιταλία

Ἡ ναυτεργατική ἀπεργία

Ἡ ἀπὸ τῆς 7ης Σεπτεμβρίου κηρυχθεῖσα ναυτεργατική ἀπεργία, ἥτις ἐνέκρωσε τὴν κίνησην διὰ τὰ ιταλικά σκάφα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Γένοβας, τῆς Νεαπόλεως, τῆς Βενετίας καὶ τῆς Τεργέστης, προσέλαθε μὲ τὴν πάροδον τῶν ἡμέρων μεγαλυτέραν ἔκτασιν, λόγω τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὴν καὶ τῶν λιμενεργατῶν. Αἱ Ιταλικαὶ ἐφημερίδες ἀπόδιδον τὴν ἀπεργίαν εἰς κομμουνιστικὴν ὑποκίνησιν πρὸς ὑπονόμευσιν τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας, καθ' ἥν ἐποχὴν ὁ τουρισμός ἔχει σημειώσει τὴν μεγαλυτέραν τῆς ἀνάπτυξιν. Χιλιάδες ἐπιβάταις καὶ περιηγητῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἔξεχουσαι ένοιαι προσωπικότητες, ἐπὶ ημέρας ἥδη ὑπερεχόμενην νὰ ἀναμένουν τὴν λήξην τῆς ἀπεργίας, διὰ νὰ ἀναχωρήσουν.

Πολλὰ ὑπερωκεάνια ἀνέστειλαν τὰ δρομολόγια τῶν, παρὰ δὲ τὰς μέχρι τούδε καταδηλωθείσας προσπαθείας τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰς ἐπικλήσεις του πρὸς τοὺς ἀπεργούς ν' ἀναλάδουν ἐργασίαν, οὓτοι ἐμμένουν εἰς αὐτὴν. Τὸ μόνον ἀποπλεύσαν ὑπερωκεάνιον ἦτο τὸ «Ἀτλαντικό» καὶ τούτο, διότι οἱ πράκτορές του εὑρέθησαν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἀποδεχθοῦν δῆλα τὰ αἴτηματα τῶν ἀπεργῶν. Αἱ σημειωθῆσαν, διότι οἱ ἀπεργοὶ παρέμενον ἐπὶ τῶν πλοίων μισθωτροφοδοτούμενοι, μολονότι ἀπειχούν πάσης ἐργασίας. Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου ἀπεργούσθη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς —εγκρίσει τῆς κυβερνήσεως—ἡ ἀπόλυτις τῶν ἀπεργῶν, οἵτινες καὶ διετάχθησαν νὰ ἔξελθουν τῶν πλοίων.

Οἱ ἀπεργοί, ἀπολούμενοι χάνουν τὸ δικαίωμα τῆς προτεραιότητὸς τῶν πρὸς ἐργασίαν καὶ κινδυνεύουν κατόπιν τούτου νὰ παραμείνουν ἀνεργοί ἐπὶ μίαν διετίαν, ἔως ὃτου ἐπανεύρουν τὴν σειράν των. Η ιταλική κυβέρνησης ὑπερεχόμενη νὰ προέλθῃ εἰς τὰ αὐτοτρόπα ταῦτα μέτρα, ἵνα ἐπιτύχῃ τὴν λύσιν τῆς ἀπεργίας, ή ὅποια, σημειωτέον, ὑποστηρίζεται πλήρως ἀπὸ τὴν κομμουνιστικὴν διοίκησιν τῆς Ενικῆς Συνομοσπονδίας τῶν ιταλῶν ἐργατῶν.

Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας ἡ δέκτης τῆς ἀπεργίας ἥρχισεν ὑποχρώσυσα καὶ ἀπὸ τῆς 21ης Σεπτεμβρίου, ὅτε τὰ πληρώματα τριῶν Ιταλικῶν ὑπερωκεάνιων ἐπανέλαβον τὴν ἐργασίαν τῶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ λιμενεργάταις ἡρήνθησαν τὴν φόρτωσιν εἰς τὸ ἔνα ἔξι αὐτῶν, τὸ «Βεσπούτσι», 9774 τ., γκρός. Λαδίνη, ως γνωστόν, εἰς τὴν ἀπεργίαν ἀπέτελεσεν τὴν «Γαριβαλδί» διὰ τὴν ἐπισκευὴν δύο ἐκ τῶν ίδιοκτήτων σκαφῶν τῆς.

Μεγ. Βρεταννία

Μετὰ τὴν ὑποτίμησιν

Ὦς πρῶτον ἀποτέλεσμα τῆς ὑποτίμησεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας ἀνεκούνθη ἡ πιθανή παραγγείλια δύο ἢ τριῶν ἀμερικανῶν δεξαμενοπλοίων μεγάλης χωρητικότητος εἰς τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βόλφ», ὃν καὶ ἀμφιβολίαι ἐκφράζωνται, διὰ τὸ κυβέρνησης τῆς Οὐαστιγκτῶνος ὅτι ἐπιτρέψῃ τούτο, ἐφόσον τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα ἐργάζονται ἀκόμη μὲ μειωμένην τὴν ἀπόδοσιν τῶν.

Ἐν τῷ μεταβοῦ ὁ εὐρισκόμενος εἰς Λονδίνον πρόεδρος τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς στρατηγὸς κ. Φλέμιγκ, ὅστις ἐπισκέπτεται ἥδη τὰ βρετανικὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βόλφ», ὃν καὶ ἀμφιβολίαι ἐκφράζωνται, διὰ τὸ κυβέρνησης τῆς Οὐαστιγκτῶνος ἐπιτρέψῃ τούτο, ἐφόσον τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα ἐργάζονται ἀκόμη τῶρες εὐθητούτεραι.

Ἡ ὑποτίμησις τῆς λίρας εἰλεῖ τὸν ἀντίκτυπόν της καὶ εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Εὔθυς μετὰ τὴν ἀναγγελίαν τῆς ὑποτίμησεως, ἀνεκούνθη, διὰ τὰ μέλη τῆς «Διασκέψεως τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ», τῶν τακτικῶν δηλαδόν γραμμῶν, αἵτινες ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν μεταξὺ τοῦ Αγγλίας—Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Καναδᾶ, συμφέρωσιν νὰ προσδούν εἰς τὸν αὔξησην τοῦ ισχυρότερον ναυλολογίου, ἵνα ἀντικρύσουν τὴν κατὰ τὸ 1)3 τῆς δέξιας τῆς ὑποχρώσης τῆς λίρας. ἔναντι τοῦ δολλαρίου. Εἰς παρομοίαν ἀνακοίνωσιν προκειται νὰ προσδούν καὶ αἱ ἐταιρίαι ἑναρίων συγκοινωνίων. Ἡ αὔξησης ἡ θεάση, ἐδεχομένων, τὰ 33 % διὰ τὸν εἰρηνικὸν διάλογον διάλογον διατοπής της λίρας, ἐπινηγματισθοῦν αἱ τιμαὶ μὲ τοὺς ναύλους, τοὺς εἰσόπτητούς της τόνους εἰς τὰς Ηνωμένης Πολιτείας. Κρατεῖ πάντως καὶ μία προσπτικὴ εύνοοσύσταση τοῦ δυνατὸν μιας μειώσεως τοῦ εἰς δολλάρια διάλογον ναυλολογίου, χωρὶς δέμαρχον τῆς στιγμῆς νὰ ληφθῇ σχετική τὶς ἀπόδοσις.

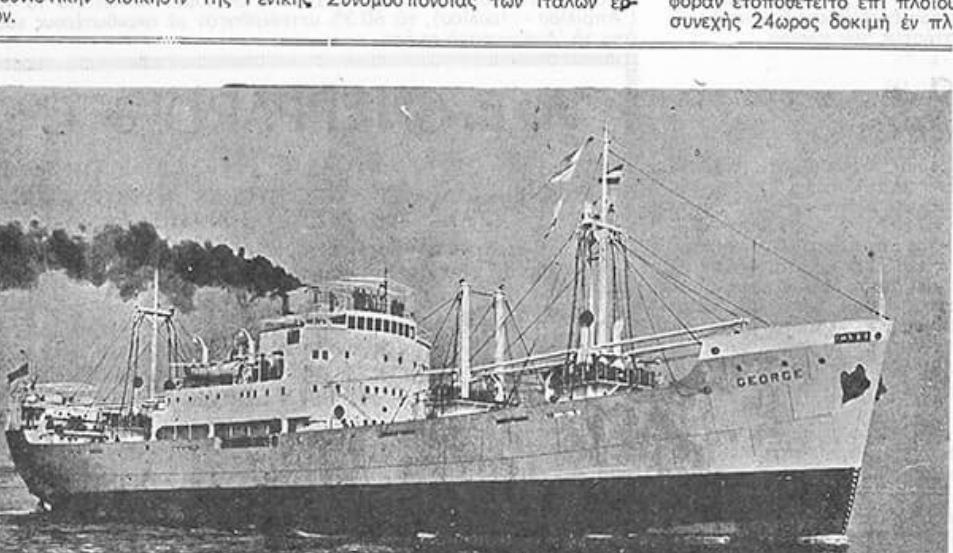
Οἱ ναύλοι—τούναντίον—διὰ τὰ ἐμπορεύματα, συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν τῆς οἰκείας «Διασκέψεως», ἀπεφασίσθη, ὅπως μὴ αὔξηθούν μέχρι τοῦ τρέχοντος ἔτους τούλαχιστον. «Οσον ἀφορᾷ τοὺς ναύλους τοῦ διαπραγματεύομένους εἰς τὸ χρηματιστήριον τοῦ «Μπράτλικ», ἐστημειώθη, μία ἀρκετά χαρακτηριστικὴ αὔξησης κατὰ 15% διὰ τὰς μεταφορὰς γεννημάτων ἐκ Βορείου Αμερικῆς εἰς Αγγλίαν. Ούτω, τὰ 7)—τὸ κουώρτερ ἀπὸ Νόρδεν ρέιντ, δι' Αγγλίαν—Κόντινεν, ὥρηθη ἥδη εἰς 8).—

Διά τὰ παναμαριάκα

Ἡ ἐπιτροπή, ἡ ἐπιφορτισμένη μὲ τὴν ἔρευναν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τὸν παναματικὸν πλοίον, προτίθεται, συμφώνως πρὸς ἀνακοίνωσιν τοῦ «Διεθνούς Γραφείου Ἐργασίας» τῆς Γενεύης, νὰ ἐπισκεφθῇ καὶ ἄλλα ὑπὸ τὴν σημαίαν ταύτην σκάφοι εἰς ἀμερικανούς, εὐρωπαϊκούς καὶ νοτιοαφρικανούς λιμένας, πρὶν ἡ συμπλορώσῃ τὴν ἐκθεσίν της. Τὴν ἐν λόγῳ ἐπιτροπὴν εἶχεν, ως γνωστόν, καταρτίσει τὴν παρελθόνταν ἀνοίξιν τὸ «Διεθνές Γραφείου Ἐργασίας», κατόπιν σχετικῆς αἵτησεως τῆς παναματικῆς κυβερνήσεως. Ἐν τῷ μεταβοῦ ἡ τριμελῆς αὕτη ἐπιτροπή ἐνέκρινεν ἐναέριος τῆς προσποτοποιείσας τῆς πράξης της περιλαμβάνουν τὰς διαστάσεως εἰς τὸ πλοίον, ἡδηστή παρὰ τῶν ἀρμοδίων ἐπιθεωρητῶν συνεχῆς 24ώρων δοκιμὴ ἐν πλόῳ. Διεπιστώθη κατὰ τὴν πολύωρην ταύτην δοκιμὴν ἡ πλήρης εὐελιξία τοῦ συστήματος προσώσεως πρὸς ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις (ἥτοι «πρόσω» καὶ «οπίσθιο»).

Πρόκειται—συγκεκριμένως—περὶ ἑγαντιστάσεως ὁμάδος τριῶν ἀτμοστροβίλων χαμηλῆς, μέσησης καὶ υψηλῆς πτίσεως, οἱ ὅποιοι ἀναπτύσσουν δύναμιν 2500 ἵππων καὶ κινοῦν μίαν ἐλικα. Τὸ δόλον συγκρότημα ζυγίζει 28 τόνους. Οἱ ἐφευρέτες ἔγγυάται ἀπόδοσιν τῆς μηχανῆς του 83% καὶ οίκονομίαν καταναλωσεως ὑγρῶν καυσίμων 25%. Ἰδιαιτέρως ἐτόνισεν οὗτος, διὰ τὸ μῆτραν τῆς ἐφευρέσεως του, 7500 ἵππων, τοποθετημένη ἐπὶ φορτηγού τῶν 10.000 τόνων, έξοικονομεῖ τόσον χώρων δι' ὠρέλιμον φορτίον, ὥστε τὸ κόστος τῆς ἐγκαταστάσεως της νὰ καλύπτεται ἐντὸς επτατείας ἀπὸ μόνον τὸ κέρδος τοῦ ναύλου τοῦ ἐπὶ πλέον χώρων.

Ἡ ἐν λόγῳ μηχανὴ ἐσχεδίασθη τὸ 1933, κατεσκευάσθη τὸ 1939 καὶ ἐκτοτε ἀνέμεν τὴν ἐπὶ πλοίου ἐγκατάστασίν της. Πρὸ τετραετίας ἐπηρεόμενη τὸν ἐπανεύρεστον Μεταφορῶν ἐπὶ τῆς ἐφευρέσεως της τὸ ηδη χρησιμοποιηθὲν σκάφος, ὅπερ εἶχε δεδιαιμένην τὴν μηχανῆν του καὶ ἐτέλει εἰν παροπλισμῷ. Πρὸ τινος τὸ σκάφος ηγοράσθη παρ' ἔτερων ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ριζικῆς



Τὸ νεότευκτον ἀπὸ «Γεώργιος», τόνων 3.500 περίπου

νεοναυπηγουμένας. Τέλος, όριζεται, ότι διά μηχανότρατας και επωτοκάκια, τών δημοίων πρέστα. Η ναυπήγησις πρό της Ιης Ιανουαρίου 1950 και μηχαναί των παραγγελμάτων πρό της αυτής ημερομηνίας (ανοιγμα πιστωτών διετά των μηχανών έξωτερού) ή υπογράφη συμφωνίας με τότε έργοστασίου κατασκευής φέροντας θεριαμένην χρονολογίαν» δύναται νά παρασχεθεί άδεια άλιειας, έφόσον πιρούνται αι πρό της ισχύος του παρόντος Ν. Δ. κείμενοι διατάσσεις.

Τροποποίησης εις τὸν νόμον 1091

Παρά τού κ. υπουργού τῆς Ἐμπορίκης Ναυτιλίας κατετέθη εἰς τὴν ἐπιτροπὴν Ἐ-ευσιθοδοσίας πρὸς κύρωσιν σχέδιον νόμου ἀφορῶν τροποποίησιν καὶ συμπλήρωσιν ὠρισμένων διατάξεων τοῦ Α. Ν. 1091 (τοῦ 1938) καὶ τῶν νόμων 6059 καὶ 5570, ἀναφορικῶς με τότε ἀποτελούμενὰς μας συγκονιαῖς. Ορίζεται διὰ τοῦ νομοσχεδίου, ότι ἐπιτιστηγά σκάφη ἀνά τῶν 100 κόρων δρομολογηθήσαντα κατὰ τὴν θερινὴν περιόδον—σχέτεσσαν τοῦ χρόνου ἔναρξεως τῶν δρομολογιῶν των—ὑποχρεούνται νά διατηροῦν τό δρογανικὸν αὐτῶν πλήρωμα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπομένης χειμερινῆς περιόδου καὶ νά τὸ μισθωτοφοδοτοῦν· ὑπάρχειντε περιόδου 30 ημερῶν δι' ἐπισκευής ἡ ἐπομέναι τοῦ σκάφους ἐπιθεωρησιν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν 30 ημερῶν διατηρεῖται τὸ 1/3 τῆς ὥρισμάν σκαφῆς, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιοκτήτη καὶ σάχεων εἰδοκοτήν.

Ἐν περιπτώσεις ζημίας τοῦ πλοίου ἐπειδὴ τούχαισι γεγονότος ἡ ἀντεραίς διας, ἢ τις δια χρήση ἐπισκευῆς καὶ διὰ παρακαλούντη τὴν ἐκτέλεσιν δρομολογίου, ἡ ὥρισμάν σκαφῆς πρὸς ἐπανδρωσιν παύει 10 ημέρας μετὰ τὴν ζημίαν καὶ διὰ περιόδου ουχὶ μείζονος τῶν 30 ημερῶν. Κατὰ τὴν περιόδον ταυτὴν διατηρεῖται τὸ 1/3 τῆς ὥρισμάν σκαφῆς, ἢ δὲ ἡ ἐπισκευή συνεχισθῇ πέραν τοῦ μηνὸς, δύναται τὸ 1. Υπουργὸς ἡ ἀπολάβη τὸν πλοιοκτήτην τῆς ὑποχρεωσίας καὶ διὰ τὸ 1/3 τοῦ πληρώματος δι' ὥρισμάν χρόνον ἡ καὶ ἐπί πάριστον. Τὸ δι' οἰσθήτο λόγον παροπλιζόμενα ἐπιτιστηγά πλοια, ἐπιτιστηγά διατηροῦνται τὸ 1/3 τοῦ πληρώματος τῶν, ὑποχρεούνται νά ωνται ὑφισιασμένα διὰ ναυτολόγου καὶ ὑπόκεινται εἰς ἀπόστας τός ὑπέρ των Ταμείων Ἀσφαλίσεως ἡ Προνοίας Ε.Θ. εἰσφοράς. Τούτῳ ἀπό τοῦ ναυτολόγημένου, ὁ χρόνος ὑπηρεσίας τῶν ὑπόνων λογίζεται ὀλόμενος μέν, προκειμένου διὰ πάροχας ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἰδρυμάτων, κατὰ τὰς ισχυουσας δὲ ἐκάστοτε διατάξεις, προκειμένου περὶ προσόντων πρὸς ἀπότοκον οἰσθήτο πιστωλάτος, πτυχίου τῆς ἀδείας. Οἱ οὐτά διατηροῦνται ἐν ναυτολόγησης ὑπόχρεούνται εἰς ἀργαίας εἰδικότητος τοῦ ἑταῖρος.

Αἱ ὅπ. μέρους τῶν πλοιοκτήτων παραδέσιες τῶν θεοπιζομένων συνεπάγονται ἀπαγόρευσιν δρομολογησεως τῶν πλοίων των κατὰ τὴν ἐπομένην θερινὴν περιόδον καὶ κατασβόλην ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου, ἀνέργιας καὶ ὄσμενίας τοῦ Ν.Α.Τ. τὸ ὑποβοσίσια χρηματικὸν ποσοῦ ὑπὲρ διὰ κατεβάλλεται εἰς τὸν ὑποθέτη διατάξεις, προκειμένου περὶ προσόντων τῶν ὑπόνων λογίζεται ὀλόμενος μέν, προκειμένου διὰ πάροχας ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἰδρυμάτων, κατὰ τὰς ισχυουσας δὲ ἐκάστοτε διατάξεις, προκειμένου περὶ προσόντων πρὸς ἀπότοκον οἰσθήτο πιστωλάτος, πτυχίου τῆς ἀδείας. Οἱ οὐτά διατηροῦνται ἐν ναυτολόγησης ὑπόχρεούνται εἰς ἀργαίας εἰδικότητος τοῦ ἑταῖρος.

Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ φορτηγά

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ»: Ο στομός ὑδρασμάτου τῆς πόλεως Καλακρόνα ἀνήγγειλε τὸν 25ην Σεπτεμβρίου ὅτι τὸ φορτηγὸν «Ἄης Γιώργης» ἀποπλέσαν ἐκ Φιλαδινίας δι' ἀλεξανδρείου μὲν τοῦ φορτίου ἑνίκας, προσπράξεις εἰς δέσιν κειρύματος 1000 μέτρα νοτίος τῆς υποστούσης «Ολαντ. Προσετίθετο, ὅτι τὸ σκάφος είχεν ὄντας θυμείας, διέτο διάθεσις τῆς προσφράξεως διαφροτῆς εἰς τὰ τάνκς αὐτοῦ καὶ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ. Δύο ναυογοσωστικά ἀποστέλλονται ἐπὶ τόπου, ὑπέγραψαν συμβόλαιον τοπικοῦ τύπου καὶ κατόπιν συντόνων προσπαθείας τὸ ὄνταςκαν καὶ τὸ ἐρρυματώλητον εἰς Καλακρόνα πρὸς ἐπιστρόψων καὶ ἐπισκευήν. (Σεπτ. 25—28) «ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.): Έκ της διεξαγείσεως εἰς Κολόμπο ἐπιθεωρησεως των οποκλληθέντων, διὰ τὰς διοριστικές προσκευές τοῦ πλοίου θα χρειασθῇ νά ἀποκλληθοῦν, διὰ τὰς διοριστικές προσκευές τοῦ πλοίου 240 τ. π.δ.ών. «Η εργασία αὐτῆς πραγματοποιηθῇ εἰς ἐπόμενον δεξιμενισμόν. «Ηδη εἰς Κολόμπο ἐξετελέσθησαν προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 14) «ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (δεξιμενόπλοιος): Καθ' ὅν χρόνον ἀπέπλευν ἐκ Μιτσούς Ἀὔρες κενὸν διὰ Κιουράδο συνεκρύσθη μὲν ἡ ζημία δημειούσιον εἰς τὴν νότιον εἴσοδον τῆς διώρυγος. «Ενηργήθη σχετικὴ ἐπιθεωρηση, εἰς τὴν πόλιας διεπιτωτώθησαν ἀλαφραὶ ζημιαὶ. Διετάχθησαν προσωρινοὶ ἐπισκευαὶ διὰ τοιμεντοκτίων καὶ ἔρετηρης ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Τὸ σκάφος θα ἀνεχώρει διὰ τὸν προσριμόν του τὴν 17ην π. μηνός.

(Σεπτ. 15—17) «ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 18) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 19) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 20) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 21) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 22) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 23) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 24) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 25) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 26) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 27) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 28) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 29) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 30) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 31) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜΑΝΙΑ» (παναμ.): Έξ «Ἀλεξανδρείας μὲν τοῦ φορτίου ὅρυζης διὰ Μανίλαν κατέπλευσεν τὸν Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲν δάλων εἰς τὰς μηχανῶν καὶ μὲν θραυσμῶν ἐν περίγραμα τῆς ἐλίκος τοῦ. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητοὶ ὑπέβιεσεν τὸν δεξιμενισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς ἐξαγωγὴν καὶ ἐπισκευήν τῆς ἐλίκος. «Επιστολὴ διεπιτωτής διαφροτῆς τοῦ πλοίου διαφροτῆς τοῦ κυτῶν Νο 2 καὶ 5, η διατάξη διὰ τὰς ἐπι-

προσφέρεται επισκευα.

(Σεπτ. 32) «ΑΙΓΑΙΟΝ ΛΙΜ

δι' Αρβέρσαν—Αμβούργον. Οι πέραν του Σουεζ τομείς με άσημαντον και αύτοί κίνησιν, τοπικών ιδίων μεταφορών. «Άλος άπό Καράτο διά Τσιττόγιαν 33)—έκθετερα έκφορτωτικών και στοιβακτικών. Από Ντουγκούν 24)10 μεταλλέυματα δι' Ιαπωνίαν. 'Απο Αύστραλιον μικρά ζήτησης δι' Ινδίας. 45)—βάσις άπό Βατικάνη διά Κελιάνην. 'Από Ν. Αφρικήν όρκεται διαταγή γαιανθράκων. Λορέντζο Μαρκές διά Σιγκαπούρην 37)—και μαγγανέζας άπό Ντώρπιτα διά Νόρδερν Ρέιντς δολ. 5. Τό λίμεντρον «Νηρέυες άπό Ντώρπιτα διά Ζαμάκαν 30)—Βιζαγκαπατάρ, έποιμον πλοιον 9.500 τόνων. δολ. 50, μαγγανέζας διά Νόρδερν Ρέιντς άλλα και 40)—προπηγουμένη τιμή και δολ. 3.50 άπο Μπενισιάφ. 'Η Μαύρη Θάλασσας 30)—σιτηρά δι' Ολλανδίαν, με 1.33 φορινές έκφορτωτικές, μετά 'Οκτωβρίου. Αρδόσιτος διά Νορβηγίαν 'Οκτωβρίου) Νοέμβριον 32)6 φίο προσφέροντο. Μεταλλέυματα. Άπο Χουέλδαν (πυρίται) διά Βέλγιον 20)—και μικρόν σκόφος 21)6 Δανίαν. 'Από Καζαμπλάκεν φωφάτα 15)—Σπέτζιαν, Νεαπόλιν. Οκτωβρίου. Τα τάξιμα πάρτερες είς τα 12)3 διά λίμπετρο διά κυκλικού Δυτ. Αφρικής και 11)3 διά την αυτήν έργασιον σκάφων καταναλώσιον γαιανθράκων. Δολ. 2.50 κυκλικού Δυτ. 'Ινδιάς (4.670 τόνων) (συνέχεια). Οι 'Αγγλικοι γαιανθράκες με τός γνωστές τιμές. Διά Ν. Αμερικήν 40)—, άλλα και 47)6 διά Πλέιτ. Διά Μπιλμπάο 19)9. Γιαρμπάτ 17)—Πόρτ Σάτιδ 22)—'Ιταλ. σκόφος.

Κάποια ανάκουφιστη έλλοφρη κίνησης ναυλωτών διά το δεξιονέπολισα, πολύ όμως άπειχαν οπό τον νά ωστρηθή και άνοικωσαντις τής άγορας. Τιμά γύρω των 35)—40% κάτω του ναυλολογίου.

Αι τιμαὶ τῶν πλοίων

'Αγορά μεταχειρισμένων πλοίων δὲν υπάρχει. 'Η επιφύλαξις είνε τὸ κύριον γνήσιον αυτής. Κάθε τιμὴ προσφερομένη συζητεῖται. 'Η κατάστασις είνε καθ' αὐτὸν άπογοντευτική διὰ τὰ μεγάλης ήλικίας σκάφη, κυρίως τα καταναλώσικοντα γαιανθράκων. Μίαν τιμὴν καὶ μίαν προσφοραν θά άναψερωμεν. Τὸ 'Εμπάρ Νερίσσας του 1943, τον. 10.074, έπιθεώρησις 1948, έπωλήθη από τὸ 'Υπουργείον Μεταφορών εἰς 'Αγγλους ἀντί 95 χιλ. λιρών με ζημιάν 10 χιλ. λιρών. 'Η κατωτάτη μέρι καὶ τούδε τιμὴ διά το παρόντον σκάφος. Καὶ μία προσφορά: Εἰς Σουηδικὸν του 1930, έπιθεώρ. του 1949, 3.400 τόνων, λόγκ μπρίτη, προσφέρθησαν 40 χιλ. λιρών. Δεν έγενοντο άποδεκταί, άλλα καὶ πωλήθησαν συζητηταί.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

''ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ'' έξι 'Αγίου Λαυρεντίου 42.000 κουάρτερ σίτου δι' 'Αγγλίαν. 'Αμβέρσαν, 'Αμβούργον ρέιντς 7)—τὸ κουάρτερ, φόρτωσις 10—25 Σεβρίου. ΔΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΑ αἵπεις 'Αρχαγγέλου 2200 στάνταρτας ζυλείας ἔκστοτον δι' Ανατολικήν ἀκτῆς 'Αγγλίας 135)—τὸ στάνταρτ, ψύχον διά Νότιον ή Δυτικόν 'Αγγλίαν 137)6, ολεύθερο έκφορτωτικόν, φόρτωσις 1—10 'Οκτωβρίου.

''ΠΗΝΕΙΟΣ'' έκ Μόντρεαλ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν —Ρόττερνταμ δολ. 4.75, γκρός τέρμε, φόρτωσις 23—27 Σεπτεμβρίου.

''ΧΑΔΙΩΤΗΣ'' έκ Βαγκούρων 9000 τ. γεννημάτων διά Χάιφαν δολ. 9.75, γκρός τέρμε, φόρτωσις 20—30 Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπετρο) από Τακοράντι 9500 τ. μαγγανέζας διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 50, φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

''ΑΓΑΘΗ'' (παναμ.) έκ Νόρδερν ρέιντς 9000 τ. γαιανθράκων διά Σάντος δολ. 5.25, όμεσος φόρτωσις.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Ρεθ.—Κουλ.) από Ντουγκούν 9600 τ. μεταλλευμάτων ἔκστοτον δι' Ιαπωνίαν 25)—φίο, φόρτωσις 26 Δεκεμβρίου — 10 'Οκτωβρίου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ (λίμπετρο) από Τακοράντι 9200 τ. μαγγανέζας διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 5.50, φόρτωσις 5—15 Νοεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (παναμ.) από Τακοράντι 9500 τ. μαγγανέζας διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 5.50, φόρτωσις 5—31 Δεκεμβρίου.

''ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ'' έκ Λονδίνου 8600 τ. ζαχάρεως διά Περσικὸν Κόλπον 59)—ένα λιμένας καὶ 61)6 έναν διο λιμένας έκφορτωτως, φόρτωσις 20—25 'Οκτωβρίου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ (λίμπετρο) από Γιουγκοσλαβίαν (πλήρες φορτίου ζυλείας) δι' 'Αγγλίαν 137)6, φόρτωσις 17—25 Σεπτεμβρίου.

''ΜΑΡΙΕΤΤΑ'' (σημ. άγγλικη) από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9000

τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Βορ. 'Ιρλανδίας) 32)6 φόρτη και στούσεντ, ψύχον δι' 'Αρβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντς 30)—, με 2000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου—5 Νοεμβρίου.

«ΝΤΟΒΕΡ ΧΙΛΛΑ» (σημ. άγγλικη) έκ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6, ψύχον 'Αρβέρσαν—'Αμβούργον 30)—φόρτη και στούσεντ, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΑΙΓΓΛΙΑΝ 135» (σημ. άγγλικη) έκ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 137)6, ψύχον 'Αρβέρσαν—'Αμβούργον 30)—φόρτη και στούσεντ, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

«ΣΙΣΠΑΧΑΝ» (παναμ.) από Γαλλικὸν Μαρόκον 7000 τ. κριθῆς δι' 'Αμβέρσαν 17)6, ένα δύο λιμένας 18)6, φόρτωσις 28 Σεπτεμβρίου—7 'Οκτωβρίου.

«ΕΓΕΡΓΙΟΣ» (νεοανησηπόνο, παναμαϊκό) έκ Βορδώ 3000 τ. γενικών ειδών διά Μπουνέσ, 'Άγρες 90)—φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—5 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» έκ Κούβας 9000 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ή 'Αμ-

στραταν δολ. 8.50, όμεσος φόρτωσις.

«ΠΕΡΡΑΛΑ» (παναμ.) ή Μπενίσον 7500 τ. μεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν δολ. 3.50, φόρτωσις 27 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου.

«ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΟΤΤΕΡ» (σημ. καναδική) από Στεττίνον 9500 τ. θειεκής άμμωνίας διά Βορδόνης 55)—φίο, όμεσος φόρτωσις.

«ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» (παναμ.) από Τζιμπούτη 9200 τ. άλατος δι' Ιαπωνίαν 35)—ένα λιμένα, 37)6 δύο λιμένες, φόρτωσις 15—25 'Οκτωβρίου.

«ΕΜΑΚΙΚΙ» (παναμ.) από Ένα ή δύο λιμένες Τυνισίας 8500 τ. κριθῆς δι' 'Αμβέρσαν 20)—, 'Αμβούργον ή Βρέμη 2017 φόρτη και στούσεντ, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—5 'Οκτωβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ αἵπεις Ρόττερνταμ 7200 τ. γαιανθράκων διά Σαδόναν — Ρέτζιο 17), φόρτωσις 5 'Οκτωβρίου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» (παναμ.) έκ Ρίδερ Πλέιτ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ολλανδίαν (τηρή ναυλου δέν ανεκοινώθη), φόρτωσις 'Οκτωβρίου.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥΣ» από Καράτο 7000 τ. άλατος διά Τσιτταγόκην 33)—φίο, φόρτωσις 2—7 'Οκτωβρίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (παναμαϊκό) από Ντουγκούν 9300 τ. μεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν 24)10, με 750 τ. φόρτωσιν, 1000 τ. έκφόρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1—10.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ αἵπεις Ει Γιουγκοσλαβίας 2100 τ. στάνταρτς ζυλείας δι' 'Αγγλίαν 147)6, δύο λιμένες φόρτωσεν, ένα έκφόρτωσε, φόρτωσις 10—25 'Οκτωβρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικόν) από Τάιν 6600 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλεξανδρείαν 22)6, φόρτωσις 13—15 Οκτωβρίου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ αἵπεις από Βιζαγκαπατάρ 9500 τ. μαγγανέζας διά Νόρδερν ρέιντς δολ. 6 φόρτη και στούσεντ, όμεσος φόρτωσις.

Αι χρονοναυπλοίσεις

«ΒΕΑΤΡΙΚΗ Ν.» (σημ. άγγλικη) 9800 τ. δ. w. (495.000 κ.π. διά δέματα) σελδ. 11)—, δι' ένα ταξίδιον Δυτ. Αφρικής, παραδόσις εἰς Χούλι 6—12 'Οκτωβρίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (σηματά Ούρωνανάς) 10.500 τ. δ. w., τάξιν-ταύρωτο δι' ένα ταξίδιον Χίλιας (νιτράτη) δι' 'Αγγλίαν, δολ. 2.75, παραδόσις 25 Σεπτεμβρίου—10 'Οκτωβρίου εἰς Αντοφαγάκατα, έπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

«ΕΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΝΤΗΣ» (κατ. πετρ.) 10.350 τόνων δ. w. (500.000 κ. π. διά δέματα) τάξιν-ταύρωτο 12)3 δι' ένα ταξίδιον Δυτικής Αφρικής, παραδόσις εἰς Δουκικήρην 5—10 'Οκτωβρίου.

«ΚΑΤΕ Ν. Λ.» έκ Περιούκο Κόλπου 10.000 τ. πετρελαίων δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ με δρίσιν Σκανδιναβίαν 20% κάτω του ναυλολογίου, φόρτωσις Νοεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 12.500 τ. πετρελαίων δι' 'Αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (σύχι θαρριστέρον του Χάστερας) 45% κάτω του ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (παναμ.) δι' ένα ή δύο ταξίδια εἰς Ελλάδος 2000 τ. σίνην διά Σεπτεμβρίου.

«ΜΥΡΤΑ» (Ονδούρας) έκ Περσικού Κόλπου 9500 τ. πετρελαίων δι' Ιταλίαν 30% κάτω του ναυλολογίου, φόρτωσις 5—25 Οκτωβρίου.

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

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιών ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ώς και λιμένων ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ διά τῶν πολυτελεστέρων και ταχυτέρων 'Ακτοπλοϊκῶν σκαφῶν.
Δ)νατις Μέγαρον Ε. Η. Σ. 6' θορφος, Πειραιεύς. Τηλ. 40-402.

Τα ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΑ (έπιδ.)		10	3061	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΑΡΒΑΡΑ		04	2453	άργει Πειραιάς από 27 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		11	3503	έφθ. Αριτρόσαν 21 Σεπτ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		19	4344	"Ιδε: «ΠΑΡΑΛΟΣ», ώς μετωνυμάσθη
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ		18	2974	έφθ. Χούλι 20 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)		44	10448	άνεχ. έκ Περσικού Κόλπου 24 Οκτ. διά Χάδρην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		11	4248	άνεχ. Βάσκολι 21 Σεπτ. διά Ζογκούλδακ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 13 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		43	7180	άνεχ. Φρητάσιον 15 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		08	2098	εἰς Κότκα 26 Σεπτ., ζημιαί
ΑΙΓΑΙΟΝ (έπιδ.)		11	3099	εἰς Βικτώριαν (Βρ. Κολομβ.) 28 Σεπτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		22	988	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ		17	7777	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΚΤΗ		43	7194	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 Σεπτ. διά Ναγκογια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		44	7207	άνεχ. Πόρτ Άλμπρετη 6 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		43	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 22 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ		44	7176	έφθ. Κάλλιαρι 25 Σεπτ.
ΑΛΦΕΙΟΣ		43	7194	άνεχ. Σαδάνιαν 23 Σεπτ. διά Τάμπαν ,έφθ. 27
ΑΜΕΡΙΚΗ		43	7176	διήλθη Κιουρασάα 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΜΦΙΑΛΟΣ		22	578	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΑΜΦΙΠΟΛΙΣ		21	325	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφοράς
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		43	7177	εἰς λιμένας Ισπανίας 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΙΟΣ		22	2038	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Κύπρου
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ		92	951	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΑΝΝΑ		19	5173	άνεχ. Μαντράς 26 Σεπτ. διά Κοσσίν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		21	4358	άργει Αμπελάκι από 10 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΑΥΛΗ		42	7191	έφθ. Τρίνινταν 22 Σεπτ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		18	5685	εἰς λιμένας Ισπανίας 6 Σεπτ.
ΑΞΙΟΣ		43	7176	διήλθη Φεράντο Νορόνχα 22 Σεπτ. διά Κείτ Τάουν
ΑΝΤΩΝΗΣ		43	7176	άνεχ. Βασόραν 8 Σεπτ. δι' Αμπαντάν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		21	4736	άργει Αμπελάκι από 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ		18	5532	άργει Πειραιά από 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		41	7460	εἰς Αλεξανδρέτταν 16 Σεπτ.
ΑΡΜΑΘΙΑ		19	4683	άνεχ. Μόζ 25 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		17	5692	άργει Πειραιά από 9 Σεπτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		38	4854	έφθ. Κριστοπόλα 22 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		43	7176	άνεχ. Σείσιν 9 Σεπτ. διά Βαγκούθερ, έφθ. 26
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		43	7176	έφθ. Ήστ Λόντον 22 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		43	7176	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 21 Σεπτ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		20	7744	έφθ. Σιγκαπούρην 13 Σεπτ. (είτα Μανίλαν)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		44	7176	εἰς Φιλαδέλφειαν από 22 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΈΛΛΑΣ		44	1923	άνεχ. Κωνίαν πολίν 28 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ		20	6343	έφθ. Καράτσι 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.		18	4289	άνεχ. Εμδεν 22 Σεπτ. διά Δάντσιγκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		21	721	έφθ. Τεργέστην 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		44	7176	έφθ. Αλγέριον 26 Σεπτ. (διά Κωνίαν πολίν)
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ		13	4044	άνεχ. Τσιταγκόγη 26 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		21	5728	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		43	776	έφθ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ		44	7176	έφθ. Βοστώνην 27 Σεπτ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		24	2740	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		07	3016	εἰς Κονάκρη από 16 Αύγ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		18	5275	έφθ. Μίδδλεσεμπρο 19 Αύγ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		26	4862	έφθ. Λονδίνον 26 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		44	7207	διήλθεν "Άδεν 24 Σεπτ. διά Κοσσίν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		43	7176	άνεχ. Σιεμφουέγκος 24 Σεπτ. διά Σάντα Μαρία, έφθ. 25
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		19	5253	έφθ. Λορεντζό Μαρκές 25 Σεπτ.
ΔΙΡΦΥΣ		43	7176	διήλθε Κιουρασάα 11 Σεπτ. δι' Αμέρσον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		37	4839	άνεχ. Ντουγκούν 17 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΕΒΡΟΣ		25	1412	άργει Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ		43	7244	διήλθε Σιγκαπούρην 21 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		27	4163	έφθ. Βομβάν 3 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.		44	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		38	5548	άνεχ. Τακοράντι 26 Σεπτ. διά Β. Αμερικήν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		43	7176	διήλθε Μανίλαν 16 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΕΛΕΥΣΙΣ		21	1549	άργει Πειραιάς 30 Σεπτ.
ΕΛΣΗ (έπιδατ.)		29	1493	εἰς ακτοπλοϊκά δρομολόγια
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		22	3553	άργει Πειραιάς από 21 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ		16	2081	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Λισσαβώνα, έφθ. 27
ΕΛΛΑΣ		44	7176	έφθ. Κελλόγη 15 Σεπτ. (δι' Ισπανίαν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7207	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ. (διά Βηρυττόν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7176	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ. (διά Κωνίαν πολίν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		43	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7176	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ		19	1492	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφορός
ΕΛΠΙΣ		44	452	άργει Πειραιάς 30 Σεπτ.
ΕΝΩΣΙΣ (ψυγείον)		43	235	έφθ. Νιάγκρου 21 Σεπτ. (διά Πειραιά)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		44	7198	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		21	2369	εἰς ακτοπλοϊκά μεταφορός
ΕΥΑΝΘΙΑ		43	7244	άργει Πειραιάς από 21 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ		43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Λισσαβώνα, έφθ. 27
ΕΥΗΝΟΣ		43	7177	έφθ. Κελλόγη 15 Σεπτ. (δι' Ισπανίαν)
ΕΥΘΑΛΙΑ		18	5627	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ. (διά Βηρυττόν)
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		18	3551	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ. (διά Κωνίαν πολίν)
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		43	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 25 Σεπτ.
ΗΠΕΙΡΟΣ		38	5548	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΗΡΩΝ ΙΙ.		18	5572	εἰς Τεργέστην 22 Σεπτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		44	1923	άργει Πειραιάς από 2 Σεπτ.
ΘΕΜΩΝΗ		44	7198	έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		10	5237	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ		42	2865	διήλθε Τρίνινταν 14 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ		37	4815	έφθ. Ηστ Λόντον 17 Σεπτ.
ΘΕΤΙΣ		44	7198	άργει Πειραιάς από 2 Σεπτ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		30	4123	έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 Σεπτ.
ΙΑΚΩΒΟΣ		88	1356	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΙΓΟΡ		01	2107	διήλθε Τρίνινταν 6 Σεπτ.
	Λώς καὶ Πεζᾶς	43	7176	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 11 Σεπτ. δι' Αμέρσον

ΙΘΑΚΟΣ	"Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	εφθ. Γυκειντζενμάουθ 11 Σεπτ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ A. E.	15	4724	άργει Πειραιά από 4 Σεπτ.
ΙΡΙΣ	'Ιω. Παλαιοκαρασάς	11	1881	έφθ. Αρμέροφαν 23 Σεπτ.
ΙΩ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	οίκογ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Ιμιγχαμ 19 Σεπτ. διά Μπουνέος "Αύρες
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	«Αθηνάς κλπ.	44	10441	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Επιχ. A. E.	27	1600	έφθ. Τάιν 20 Σεπτ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	είς ταξίδια εν Έλλαδι
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άργει Μπλάύθ από 23 Ίουλ. "Εναυλώθη
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία 'Ι. Χανδρή	43	7035	άναχωρει έπ Πειραιώς 6 'Οκτ. δι' Αίγυπτον
ΙΩΝΙΑ (έπιδατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	έφθ. Πόρτο Εμπεντόκλε 8 Σεπτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Κέμι 23 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	είς ταξίδια εν Έλλαδι
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	N. Κουμάνταρος	45	7240	άργει Μπλάύθ από 23 Ίουλ. "Εναυλώθη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	άναχωρει έπ Πειραιώς 6 'Οκτ. δι' Αίγυπτον
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	έφθ. Πόρτο Εμπεντόκλε 8 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άργει Χαλκί 26 Σεπτ.
ΚΑΤΕ Ν. Α. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	άνεχ. Μπάρκεριν 17 Σεπτ. διά Μογκαντίσιο
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Αμπαντάν 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	είς Αρχάγγελον 20 Σεπτ.
ΚΟΖΑΝΗ	'Ελληνικού Δημόσιου	30	255	είς Αλεξανδρέππαν 22 Σεπτ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	είς κρατικά μεταφοράς εν Έλλαδι
ΚΟΝΙΤΣΑ	'Ελληνικού Δημόσιου	22	269	έφθ. Κάρδιφ 13 Σεπτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3874	είς ακτοπλοϊκάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΘΙΟΝ	'Άδ. φοί Γουλανδρή	18	5072	άναχωρει έπ Πειραιώς 1 'Οκτ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάτσου	44	7244	άργει Κοπεγχάγην από 19 Μαΐου
ΚΡΙΟΣ	M. Επιτειρίκος	45	3805	έφθ. Βατιμόρην 14 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	έφθ. Χούλι 28 Σεπτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ακτοπλοίος Ελλάδος»	11	7527	άνεχ. Φρήματη 30 Σεπτ. διά Πειραιά — Γένοβαν
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7244	έφθ. Αλεξανδρείαν 28 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Πατέρα	43	7176	έφθ. Ούγκλεγκορκ 10 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιοτουλος	05	2527	άργει Αμπελάκι από 12 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδικος	45	7176	άνεχ. Λάζαρος 21 Σεπτ. διά Βοστώνη
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί K. H. Λαιμού	43	7176	έφθ. Λασόνια 17 Σεπτ. (διά Σουδά)
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ A. Πεζάς	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Λακωνική» A. E.	25	964	είς περιφερειακήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διῆλθε Πόρτο Σάιδ 17 Σεπτ. έξι Ινδιών
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» A. E.	43	7176	διῆλθεν Αδεν 26 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ M. Νομικός	43	7176	έφθ. Λιβερπούλ 20 Σεπτ.
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	άνεχ. Νόρτηγχαμ 22 Σεπτ. διά Γδυνιάν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» A. E.	45	7177	έφθ. Μάρσα Ματρούχ 8 Σεπτ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινού	19	4046	έφθ. Χούλι 17 Σεπτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	είς περιφερειακήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Αμπελάκι από 11 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Μπλάύθ 28 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ Λ.	K. H. Λαιμός	12	4707	άνεχ. Καλκούταν 26 Σεπτ. διά Μαντράς
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λῶς καὶ Πεζᾶς	43	7244	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άργει Πειραιά από 25 Ίουλ.
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	33	486	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 17 Σεπτ. διά Κείτ Τάουν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Σεπτ. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βινιτάδην	20	2310	άνεχ. Τεργεστην 22 Σεπτ. δι' Οδησσόν
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	διῆλθε Σουέζ 18 Σεπτ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΜΑΡΠΗΣΑ	N. Εύσταθιος	19	5476	έφθ. Λογδίνον 18 Σεπτ. (διά Περσίαν)
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Κείτ Τάουν 21 Σεπτ. διά Τρίνινταντ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	'Ελληνικού Δημόσιου	18	1996	διῆλθε Τρίνινταντ 20 Σεπτ. διά Ρίον Ιανείριον
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτωρ K. Δρακούλης	41	7157	διῆλθεν ανοικτά Χονδολούλου 20 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	είς Αρχάγγελον 25 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	άνεχ. Βατιμόρην 27 Σεπτ. διά Σαρλοτετάουν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. S. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Δάντσιγκ 17 Σεπτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	45	7247	άργει Πειραιά από 31 Αύγ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Πειραιά 30 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	άνεχ. Κρόφον 25 Σεπτ. δι' αμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Αλεξανδρείαν 28 Σεπτ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. E. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	είς Βανδάρ Σαπούρ 27 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Πειραιά από 8 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	άργει Πειραιά από 10 Σεπτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΝΙΚ. ΚΑΙ·ΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καίρης	43	7244	έφθ. Σιδένι Αύστροπλας 23 Σεπτ. (δι' Αγγλίαν)
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μιχάλος	13	4342	άνεχ. Μίδλεσμπρο 23 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	43	7194	διῆλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Μόζι
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έφθ. Βατιμόρην 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διῆλθε Χονδολούλου 10 Σεπτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Μασσαλίαν 19 Σεπτ.
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» A. E.	19	5175	έφθ. Ιμιγχαμ 20 Σεπτ.
ΞΑΝΘΗ	'Ελληνικού Δημόσιου	41	674	έφθ. Πειραιά 19 Σεπτ.
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σια	44	7176	διῆλθε Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Μπουνέος "Αύρες
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	43	7243	διῆλθε Σιγκαπούρην 21 Σεπτ. διά Κόμπε
ΟΛΥΜΠΟΣ	K. Γράτσου	45	5215	άργει Σύρον από 26 Ίουλ.
ΟΝΤΡΙ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7176	άνεχ. Ρουέν 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδων
ΟΡΟΣ ΆΘΩΣ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άνεχ. Βιτόρια (Βραζ.) 13 Σεπτ. διά Βατιμόρην
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράμπτε Co.	18	5525	άργει Σύρον από 5 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΕΙΛΙΚΩΝ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Φρήμαντλ 12 Σεπτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	είς Μουντοκ ("Απω Ανωτ.) 10 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	N. Λυκαρέδηπολος	20	5194	άνεχ. Μίδλεσμπρο 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΗΣ	A. Καραδίας	43	7176	έφθασε Χάρτελπεουλ 22 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Λιβανός	43	7176	είς Μπαντίμα 16 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	N. Νικολαΐδης	21	601	έφθ. Καΐρος 26 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. (ψυγείον)	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. δι' άνατ. θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Πειραιά 16 Σεπτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	K. Σκριβάνος καὶ Σια	15	999	άργει Ρόττερνταμ από 4 Μαΐου
ΠΑΡΓΑ	Σίμου—Δούκας	31	200	είς μεταφοράς εν Έλλαδι
ΠΑΤΜΟΣ	άδ. Γιαννακάρων	20	1130	είς ακτοπλοϊκά μεταφοράς
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Ίω. M. Νικόφόρος	2:	5026	είς Κουδαΐτ από 20 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	M. Νομικός	43	10448	διῆλθε Σουέζ 26 Σεπτ. διά Σουάν

ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί Π. Γουλανδρή	43	10448	διηλθε Σουέζ 26 Σεπτ. διὰ Χένζαμ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Πειραιά από 29 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος & Ε. Νομικός	43	7176	έφθ. Καλκούταν 7 Σεπτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	43	3610	άργει Πειραιά από 24 Φεβρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Μόντρεαλ 17 Σεπτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Ρουέν 22 Σεπτ. διὰ Αρούμπτα
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Πειραιά 14 Σεπτ.
ΠΡΕΝΤΟΝ	Καττούλας καὶ υἱοί	06	2088	άργει Πειραιά από 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	άργει Αμδέρσαν από 3 Νοεμβρ. 1948
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Πειραιά από 8 Σεπτ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άργει Πειραιά από 25 Αύγ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Γρανουπέτρο»	17	4908	έφθ. Μάλταν 28 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Ε. Πετρούπος - Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. Άδεν 25 Σεπτ. διὰ Σουέζ
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ιγγλέστ	43	7177	άργει Πειραιά από 18 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ. διὰ Χαδάναν
ΣΕΡΡΑΙ	Έλληνικόν Δημόσιον	21	725	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	έφθ. Μποργτάλαν 14 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ	«Γ. Στριγκός» κλπ.	43	2400	έφθ. Λαττάκια 23 Σεπτ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Σεπτ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άργει Χίον από 1 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Σεπτ. διὰ Πάτρας
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 14 Σεπτ. διὰ Αργεντινήν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ίω. Σαμωνό	04	646	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	έφθ. Τσιταγκόκ 24 Σεπτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 Σεπτ. διὰ Φουζάν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. από Κέιπ Τάουν 25 Σεπτ. διὰ Πέπελ
ΤΑΚΗΣ Κ.	Κατσουλάκος	20	471	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΤΑΣΟΣ	Έμμ. Καραδίας	21	900	εἰς περιφερικήν γραμμήν Βορ. Αιγαίου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Άδ. Λαιμού	13	4221	άργει Πειραιά από 11 Σεπτ.
ΤΑΥ-ΓΕΤΟΣ	Κουλούθουρο - Έμπειρικου	18	5687	άργει Σύρου από 6 Σεπτ.
ΤΕΤΗ (έπιδ.)	άτμ. Σιγάλα	43	1742	εἰς ἀκτοπλοϊκά δρομολόγια
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	εἰς θεσσαλονίκην 22 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι'. Χανδρή	43	10440	έφθ. Ντακάρα 12 Σεπτ. καὶ ἀνεχ. 16
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει Πειραιά από 7 Αύγ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάκιας κλπ.	11	1459	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διὰ Τεργέστην, έφθ. 24
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 28 Σεπτ. διὰ Χαδάνων
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει Πειραιά από 8 Ιουν.
ΥΠΕΡΙΩΝ	Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	άργει Πειραιά από 26 Μαΐου
ΦΛΟΓΑ	έτ. «Θαλάσσιοι Σιδι»μοίοι	05	480	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Πειραιά 16 Σεπτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Τεργέστην 25 Σεπτ. διὰ Πειραιά
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έφθ. Μπάρρου 19 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	εἰς Ντώρμπαν από 27 Αύγ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247	έφθ. Βαγκούδερ 23 Σεπτ.
ΧΑΛΚΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	45	470	έφθ. Σύρου 21 Σεπτ.
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	Έλληνικόν Δημόσιον	01	541	εἰς ἀκτοπλοϊκά δρομολόγια
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Χαϊφόγκ 27 Σεπτ. διὰ Σαϊγκόν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	άνεχ. Σιγκαπούρη 25 Σεπτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	Σιδεράτος	12	655	άργει Πειραιά από 1 Ιουν.
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	διηλθε Τρίνινταν 15 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανείρον
ΨΑΡΑ	Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έφθ. Πότο Σάδι 24 Σεπτ.
ΩΚΕΑΝΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	43	6732	άργει Αμπελάκι 30 Σεπτ.

Τὰ ύπό σημαίας Παγαμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	«Ελλήνες άγορασται	44	7158	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 23 Σεπτ. διὰ Σάντος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	εἰς ταξίδιον Καλαμῶν — Σέττας
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκουάρντια»	43	7160	διηλθεν Αλγερίου 21 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7174	εἰς Μαντράς από 20 Αύγ.
Α·Ι·ΤΖΙΑΝ ΣΤΑΡ (έπιδατ.)	έτ. «Τσάγκρες»	96	1,1,3	άργει Α'Μπελάκι από 5 Δεκ. 1947
ΑΚΤΟΡ	άλληνς άγορασται	43	7225	έφθ. Νιούπορτ 18 Σεπτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	έφθ. Νεμούρ 26 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεάνος»	19	5869	εἰς Μόζι 12 Σεπτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Τρανσατλαντικά»	18	7717	εἰς Πενσακόλαν από 29 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	έφθ. Βαγκούδερ 14 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς Α'Μπερόσαν 27 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	εἰς ταξίδια Ράς Γκάριμπ—Σουέζ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	Κ. Κονιάδης	14	4046	άνεχ. Τουτικόριν 21 Σεπτ. διὰ Καλκούταν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μηνάς»	08	1763	εἰς Σάφο 20 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	έφθ. Κάρδιο 25 Σεπτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	εἰς Τέλ Α'βιδ 24 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 22 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Πάντρε
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	42	7176	άνεχ. Πόρτ Αλφεν 24 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διὰ Σπάτταλ
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Ματιάμι 21 Σεπτ. διὰ Γιραλτάρ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διηλθε Ιγραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Αλεξανδρίαν από 5 Αύγ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άνεχ. Πουάν Πίτρ 23 Σεπτ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	έφθ. Παραμαρίπο 20 Σεπτ.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φουντανόρ»	21	3522	άργει Πειραιά 30 Σεπτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Πανασεύιναν Λάιν»	27	17226	άνεχ. Νέαν Υόκηρη 23 Σεπτ. διὰ Νεάπολιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8206	άνεχ. Ρουέν 8 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Αταλαντικ»	43	7176	έφθ. Φρίμαντλ 26 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ	έτ. «Αταλάντικ»	44	7247	άνεχ. Κίγκοτον 19 Σεπτ. διὰ Δουγκέρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βιτόρια (Βραζ.) 3 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ.)	έτ. «Αταλάντικ»	49	17062	ύπο συμπλήρωσιν εἰς Νιούπορτ Νιούς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Αταλάντικ»	49	7260	ύπο συμπλήρωσιν εἰς Ούεστ Χάρτλεπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γκουάμ 6 Σεπτ. διὰ Παγκούεμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Αταλάντικ»	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 Σεπτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7200	διηλθε Κολόμπο 18 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	έφθ. Ινάγκουα 15 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 21 Σεπτ. (διὰ Ντουγκούν)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Αταλάντικ»	48	10928	διηλθε Αδεν 19 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αταλάντικ»	49	10900	άνεχ. Μπουένος Αύρες 17 Σεπτ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	έφθ. Κρόφοτν 19 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Αταλάντικ»	43	7176	διηλθε Βασόρων 14 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	έφθ. Κόμπε 22 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Αταλάντικ»	44	7247	άνεχ. Σεμαίνους 23 Σεπτ. διὰ λιμένας Β. Αμερικῆς
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	4889	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.

ΒΑΙΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7160	είς Βαγκούδερ 16 Σεπτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	43	7176	έφθ. Γκούλφορτ 18 Σεπτ.
ΒΥΡΩΝ	έτ. «Βιρόνα»	05	339	άργει Φαλκεμπέργκ από 14 Νοεμβρ. 1948
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5222	άνεχ. Χόγκ Κόρη 27 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Λάμα»	49	2370	άργει Σόντερλαντ από 12 'Ιουλ. Έναυλώθη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κωσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640	άνεχ. Πειραιά 27 Σεπτ. διά Πόρτ Σάτιδ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 Σεπτ.
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάνης»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αράσουκο»	12	6348	άνεχ. Ντόρμπιαν 20 Σεπτ. διά Κέιπ Βέρντε "Αϊλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	—	ύπο συμπλήρωσιν εἰς Κινέη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Πουέρτο λά Κρού 22 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκο»	44	7216	είς Μπιντάν 15 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Χάμπτον ρόδς 15 Σεπτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξη»	20	6157	άνεχ. Ιλόιλο 26 Σεπτ. δι' Oakland
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	22	5490	άργει Πειραιά από 12 'Απρ.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρον 30 Σεπτ.
ΕΚΘΥΑΤΟΡ	έτ. «Αλάβαστρος»	20	5107	έφθ. Κάρδιφ 24 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	έφθ. Τακόμα 17 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	είς Κέιμ 20 Σεπτ. (διά Λονδίνου)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννουλάτος	28	6252	άργει Μπάρρυ από 20 Δεκ. 1948, διασκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1441	είς λιμένας Φιλαδανίας 20 Σεπτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπεαν»	43	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Σεπτ. διά Βαγκούδερ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Εντενάντα»	44	7207	είς λιμένας Ιαπωνίας 22 Σεπτ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Τυνιδά 17 Σεπτ.
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 Σεπτ. διά Σαντάγκο
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Χούστον 20 Σεπτ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 Σεπτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ZAN	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	άνεχ. Τρίνινταντ 17 Σεπτ. διά Ντεμεράρα
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	διήλθε Σουέλ 20 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΔΩΡΟ	έτ. «Θεοδώρη»	19	5524	διήλθε Κολόμπο 25 Σεπτ. διά Τσιταγκόγκ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	άδ. Σαμωνά	17	1267	έφθ. Πλύμουθ 18 Σεπτ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	είς λιμένας Νοτ. Αφρικής 20 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει Χόλι Λόχ από 10 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Χονολουλού 17 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9096	άργει Πουέρτο λά Κρού 24 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην από 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Σίδνευ 19 Σεπτ.
ΙΣΠΑΧΑΝ	Σ. Α. Ατυχίδης	19	5636	διήλθε Ντακάρ 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεντάρ»	43	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 26 Σεπτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	άργει Βαλτιμόρην από 8 'Ιουλ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	7710	διήλθε Κολόμπο 17 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Σασούντα 25 Σεπτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ-Ρέυς»	12	3923	άνεχ. "Εμδεν 22 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έλληνες άγορασται	05	4298	έφθ. Γάνδην 3 Σεπτ., παραμένει
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Ταμπίκο 23 Σεπτ. διά Χούστον, έφθ. 26
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΙΚΕΣ	έτ. «Λουτσίντα»	18	480	είς μεταφοράς εν Ελλάδι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 22 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτος»	43	7160	διήλθε Σουέλ 20 Σεπτ. διά Βανδάρ Σαπούρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Χούλλ 25 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	43	892	είς ταξίδια Άνατ. Μεσογείου
ΚΑΤΟΥΜΠΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	είς Γένοβαν 25 Σεπτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	άνεχ. Κιουρασάο 9 Σεπτ. δι' Αμστερδαν
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Κολόμπο 3 Σεπτ.
KNOZAGKA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Καλκούταν 21 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντια»	04	3479	διήλθεν "Άδεν 21 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΚΟΡΑ	Π. Γασπαρινάτος	06	817	έφθ. Κύπρον 18 Σεπτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	άργει Σύρον από 9 Σεπτ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγξ»	06	704	είς Πόρτ Σάιδ από 11 Σεπτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Παναματική έταρι.	11	7527	"Ιδε: «ΚΥΡΗΝΕΙΑ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έλληνες άγορασται	45	7146	διήλθε Κρίστομπαλ 25 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Λονδίνον 7 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 7 Σεπτ. διά Κόμπε
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού	16	5505	άργει Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ.
ΛΟΙΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	άργει Νέαν 'Υόρκην από 31 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	N. Γ. Λιβανός	48	5650	έφθ. Κόμπε 25 Σεπτ.
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίον»	44	2883	έφθ. Παραμαρίπον 18 Σεπτ.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Πειραιά 28 Σεπτ. δι' Αλγερίου
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	42	7176	είς λιμένας Ιαπωνίας 20 Σεπτ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμπαρίνα»	43	7160	έφθ. Χάρτα Πόιντ 20 Σεπτ. διά Κόρραμ Σάχρ
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2660	άργει Μόμπιλ από 30 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κάντια»	04	3479	άνεχ. Κότκο 20 Σεπτ. διά Λονδίνον, έφθ. 27
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Νόρθ Πασφίκ»	43	7176	έφθ. Γιουκάρο 23 Σεπτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Πρώρα»	01	3568	έφθ. Νάρικ 21 Σεπτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	άργει Τσιταγκόκη από 20 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΑΣ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Αλεξανδρειαν 27 Σεπτ. διά Μπόναν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Αρίονα»	19	7588	διήλθε Βιγραφάταρ 16 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Δουγκέρην 15 Σεπτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΠΙΕΝΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμπάρε»	20	6895	διήλθε Χάμπτον 17 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΜΠΟΥΝΤΥ	έτ. «Βέριτας»	21	1138	έφθ. Φάσε 25 Σεπτ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Λιδόρια 24 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστω»	43	7176	έφθ. Γιακούχαμαν 23 Σεπτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιταν»	43	7176	διήλθεν "Άδεν 20 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ. διά Πειραιά
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	άργει Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Δουγκέρην 17 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 Σεπτ. διά Σασέμπα
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερι Σιφάριγκ»	43	7176	έφθ. Αιμπέρσαν 5 Σεπτ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	είς Φουζάν 27 Σεπτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετς»	42	7191	είς λιμένας Ιαπωνίας 2 Σεπτ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτς	44	7207	άργει Μασσαλίαν από 19 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάνηλην»	45	7148	έφθ. Μόντρεαλ 6 Σεπτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	είς θέσιν 47-8 Β. και 51-58Α. 17 Σεπτ. διά Βασόραν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	

ΝΤΟΜΙΝΑ	«Κεμπάκο»	21	5531	έφθ. Κότκα 21 Σεπτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διὰ Σμύρνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Άριδον»	48	10750	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ. δι. 'Αμπαντάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	18000	ύπό συμπλήρωσιν εἰς Σπρόδου Πόιντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	18000	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διὰ Πόλσμπορων
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	'Αλέξ. Γούναρης	19	5701	έφθ. Βαλτιμόρην 26 Σεπτ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άνεχ. Ντώρμπαν 21 Σεπτ. διὰ Φρητάουν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Σιγκαπούρην 16 Σεπτ. διὰ Κόρραμ Σάχρ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Κων. πολίν 26 Σεπτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	18	6049	άργει Μπλακγουώτερ όπό 14 Αύγ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ	έτ. Παναμ. - 'Εουροπέα	19	5555	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκ") 24 Σεπτ. διὰ N. 'Αφρικήν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Σεπτ. διὰ Ναγκόγια
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πασίφικ»	44	7212	έφθ. Κέιπ Τάουν 27 Σεπτ.
ΠΕΡΛΑ	έτ. 'Ανδιέρεα	19	6040	έφθ. Τεργυρίνην 15 Σεπτ. καὶ 'Οράν 27
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλορ»	19	6495	διήλθεν 'Αλγέριον 21 Σεπτ. διὰ B. 'Αμερικήν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Ελλήνες σύγορασται»	27	8627	άργει Βαλτιμόρην όπό 10 Ιουν.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναδέλιέρα»	20	2606	άνεχ. Σαιν Τζών 21 Σεπτ. διὰ Χαδάναν
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	έφθ. Πειραιά 28 Σεπτ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρο»	14	7475	άργει Γένοβαν όπό 4 Απρ., διασκευή
ΠΟΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	διήλθε Πειραιά 16 Σεπτ. διὰ Ρουέν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάμα»	44	7163	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΠΟΥΚΟΥ (τάνκερ)	έτ. «Λάμα»	36	7104	εἰς Μασσαλίαν 27 Σεπτ. Πλωτή απόθηκη
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν όπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	εἰς Καλκούταν 26 Σεπτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Παναμένιαν»	20	7783	διήλθε Τενερίφαν 21 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΠΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	έφθ. Χάλιφας 26 Σεπτ.
ΡΕΝΑ (έπιβατ.)	έτ. «Ρένα»	06	1619	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. Χάμπτον ρόδας 19 Σεπτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Αλεξάνδρειαν όπό 13 Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Χαϊφόγκ 19 Σεπτ. διὰ Σαϊγκόν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Τρίνινταν 20 Σεπτ. διὰ Μοέγκο
ΡΟΥΛΑ (παναμ.)	'Ι. Πελέτεκης	99	1109	άργει Αλεξάνδρειαν όπό 8 Αύγ. 1948
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	άργει Πειραιά όπό 2 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μπόναν 25 Σεπτ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλάνος»	16	4818	έφθ. Τουτικόριν 16 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Λαρίτιμα»	44	7220	άργει Βαλτιμόρην όπό 8 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Λαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Νάρδικ 17 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σανι Λαρίτιμα»	43	7166	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Σεπτ. διὰ Βαγκούδερ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άργει Μπλαζίθ όπό 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	έφθ. Σαιν Τζών (Νέας Γῆς) 16 Σεπτ.
ΣΑΝΦΩ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Γένοβαν 24 Σεπτ. διὰ Λάρ Γκουάρα
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Άρενας»	11	3726	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. δι. 'Αρντρόσσαν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διήλθεν 'Αγιολ Βικέντιον 13 Σεπτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαρίστο»	19	5354	άργει Πειραιά όπό 24 Αύγ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άργει Σύρου όπό 17 Σεπτ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιολος»	43	7199	άνεχ. Σιμίζου 11 Σεπτ. διὰ Βαγκούδερ
ΣΤΑΜΟ	έτ. «Πούντα "Άλτα»	18	2858	άνεχ. Τρίνινταν 18 Σεπτ. διὰ Μόμπιλ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριονα»	21	7409	έφθ. Χάιφαν 16 Σεπτ. καὶ άνεχ. 21
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάτιν»	30	2480	έφθ. Πόρτ Σάιδ 25 Σεπτ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ζαράτι»	18	7914	άργει Γένοβαν όπό 6 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Βιζαγκαπάταμ 16 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άιστρο»	14	3634	άργει Τσιτταγκόνγκ όπό 5 Αύγ.
ΦΙΛΙΠΠΑ	έτ. «Πανελλενικ»	02	10375	έφθ. Μουτεδίδεο 6 Σεπτ. (διὰ Γένοβαν)
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	έφθ. Τάιν 12 Σεπτ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπλα»	21	7460	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 16 Σεπτ.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμσοκ»	43	7160	άργει Σηάττλ όπό 20 Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ ΧΟΝΔΡΟΥΛΗ	άδ. Χονδρούλη	44	1075	άργει Αμπελάκι 30 Σεπτ.

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

N. A. SITASCENTRAL 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.**ΕΞΕΔΟΣΗ**

'Η Νέα Έκδοσις τοῦ

ΟΔΗΓΟΥ

ΤΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΑΠΟΡΤΑ

(GREEK SHIPPING REGISTER)

1948)49

'Αντίτυπα παρά τῷ έκδότῃ:
Μ. ΣΑΠΟΡΤΑ, Μέγαρον Γιαννουλάτου Τ.Θ. 21
ΠΕΙΡΑΙΑ—Τηλέφ. 45.383

HULL
CHARLES COLLINSON & COMPANY
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