

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1950

Αρ. Φύλλου 356/115



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 356115

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1950

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Η νέα Κυβέρνησης

'Αντιπαρέχονται σι σήλαι αύτοι τάς χθαμαλές άντεγκλήσεις τῶν κομιστῶν καὶ τάς προσωπικάς τῶν ἀρχηγῶν τῶν φιλοδοξίας. Πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας, τὸ γενικώτερον ἀποβλέπουν καὶ τὴν ἐπίλισιν τῶν προβλημάτων τῆς καὶ μονὸν ἐπιδιώκουν. 'Απὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀκριβῶς ἐπίδιας πολλὰς μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ τρέψωμεν διότι τῆς νέας Κυβερνήσεως προΐσταται ὁ κ. Σοφοκλῆς Βενιζέλος καὶ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ὁ κ. Θεόδωρος Κιζάνης.

Εἰς τὸν κ. Πρόδρομον τῆς Κυβερνήσεως ὀφείλεται ἡ πρωτόδουλος ἐνέργεια εἰς τὴν Οὐδαίγκτων διὰ τὴν παραχώρωσιν τῶν ἔκατον «λίμπερτος». Μετ' αὐτῆς ἡ παουσίσια τοῦ κ. Βενιζέλου εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας κατέστησε δυνατὴν τὴν ἐπίλυσιν πλείστων ὅσων βασικῶν ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίου μὲν ἐλάσσονταν τοῦ Ελλάδος εἶναι γνωστά εἰς αὐτὸν. Κρατική ἐνέργεια ἐπιζημία διὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας δεν θὰ λάβῃ ποτὲ χώραν ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν, τὰς ὅποιας ὁ κ. Βενιζέλος προΐσταται.

Παρέλκει νὰ ἔξαρμεν τὴν προσωπικότητα τοῦ κ. υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. 'Ο κ. Κιζάνης ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν προέρχεται, ὑπὲρ αὐτῆς ἡνῶλων δὴν τοῦ μακράν ἐπαγγελματικῶν καὶ ποτὲν στοδιοδρομίων καὶ τὰς τύχας τῆς τώρα, κατὰ τοὺς δυσκόλους αὐτοὺς καιρούς ἀνέλαβε καὶ πάλι μὲ βαθείαν στοργὴν, μὲ πίστιν νὰ κατευθύνῃ. Γνωρίζει καλῶς τὰς ἀσθενεῖς πλευρᾶς τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος. 'Η συνενάρα ἀντιμετώπισί του, εἴμεθα πεπεισμένοι ὅτι δὲν θὰ λείψῃ ἀπὸ τὸν κ. Κιζάνην. Θὰ χαρεῖν σαφῆ τὴν πορείαν τῶν ἐνέργειών του, θὰ ἀντιμετωπίσῃ κάθε ἀντίδρασιν εἰς τὸ ἔργον τῆς διασωστείας του 'Εμπορικοῦ, μας Ναυτικοῦ καὶ θα παρατηθῇ ἀν δὲν ἐπιτύχῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὅσων θὰ χρειασθοῦν ἀποφασιστικῶν μέτρων.

Εἰς χειράς λοιπῶν τῶν κ. Βενιζέλου καὶ Κιζάνην ἐναπόθετομεν ἀδιστάκτως τὴν ὑπόδεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Εἰναιούτοι ἀπὸ τοὺς ὄλιγους πολιτικοὺς μας ἄνδρας, οἱ ὅποιοι κέκτηνται ναυτιλιακὴν συνείδησιν. 'Αν ἡ Κυβερνήσις τῶν Φιλελευθέρων ὑπερικήση τὰς κομιστικὰς ἀντιδράσεις καὶ ἀπεριστασίας χωρίστη πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματος τῆς, πιστεύουμεν ὅτι τὰ πολλὰ καὶ μεγάλα ζητήματα τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ θὰ συναπτώσουν τὴν κατασύνοντας καὶ τὴν ἀποφασιστικὴν διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ἀγάθων διάθεσιν. Προϋποτίθεται πάντως, ὅτι καὶ οἱ ἀμερικανοὶ ἐνδιαφερόμενοι, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, θὰ παράσχουν εἰς τὴν Κυβερνητικὴν προσπάθειαν τὴν ἀποκατάληπτον, τὴν καλοπίστον συνεργασίαν τῶν.

Αἱ στήλαι αὐτοὶ θὰ ἐπρόδιδον τὴν ἀποστολὴν τῶν, ἀν παρέλειπαν νὰ εἰσέρθουν τὰς ἀσθενεῖς τῶν δυνάμεις διὰ τὴν μελέτην, τὴν θεμελιότησιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων, που θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νὰ ἐπιζησῃ. Χάριν αὐτοῦ τοῦ ὑπερτέρου σκοποῦ κάθε ἀντίδρασις ἐπιβάλλεται νὰ ἀπονήσῃ.

Τὸ ἄλιτον ζήτημα

'Απὸ τὰ πρώτα, ἐπειγούσης φύσεως, ζητήματα, μὲ τὴν ρύθμισιν τῶν ὅποιων θὰ πρέπει νὰ ἀσχοληθῇ ἡ νέα Κυβερνήσις, εἴναι καὶ τὸ τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας. 'Ισως ἡ ὑπέρεσία τοῦ υπουργείου Οἰκονομικῶν νὰ τὸ θεωρῇ λεμένων, μετὰ τὴν ἐπεισούμενην ἔκδοσιν ὑπὸ τῆς ὑπερεσιακῆς Κυβερνήσεως τοῦ ἀξιοθηρηνότου 'Αν. Νόμου 1411. Δι᾽ ὅλου, δύοις, τὸν ἄλλον κόσμον τὸ ζητημα παρασκευεῖ εἰσεῖται ἐκκρεμές. 'Ο νέος Νόμος, ἀντὶ νὰ ρυθμίσῃ τοῦτο, τὸ περιέπλεξε κατὰ τὸ χειρότερον τρό-

πον. Εἴνε πλέον ἡ γνωστὴ ἡ μεταπολεμικὴ ίστορία τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, ἡ ὅποια ἀφ ἡς ἐδημιουργήθη, μεσοῦντος τοῦ 1947, μέχρι σήμερον, δηλαδὴ ἐπὶ δύο καὶ ημιστὶ ἔτη, κρατεῖ εἰς ἀναστάτωσιν τὴν Ναυτιλίαν καὶ συνετέλεσε κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν χαλάρωσιν πάσης προσπείσεως πρὸς ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Μία ἔμμονος ιδέα, ἡ ὅποια ἐθόλωσε τὴν σκέψιν τῶν ἀρμόδιων τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, περὶ ἀμύθητων κερδῶν τῆς Ναυτιλίας μας. κατὰ τὸ 1947, ὑπῆρξε ἡ ἀφορμή διὰ νὰ ἀνατραπῇ ἐκ βάθρων μακρά καὶ δοκιμασμένη φορολογικὴ πολιτικὴ ὅποια ἐδίετο εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις κάποιαν ἄνεσιν, ἀπαραίτητον διὰ νὰ διεξάγουν τὸν σκληρὸν ἀγώναν ἐπιβίωσεως. Απὸ τὴν ἔμμοναν αὐτῆς ιδέαν ἐλαύνουμενοι οἱ φοροτέχναι κατεσκεύασαν ἓνα νομοθέτημα βασιστικῶν ἐσφαλμένων καὶ καταθλιπτικῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, τὸ ἐπέρασταν ἔξουσιοδοτήσεως τῆς διαιλυθεῖσης Βουλῆς καὶ ἔκτοτε, παρὰ τὰ ἀποδειχθέντα πλέον βασικὰ ἐλαττώματα τοῦ Νόμου, διεξήγαγον ἔνα λυστρόδημον ἀγώναν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του, μέχρις οὐ τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας κατὰ τὸ παρελθόν θέ-

ρος κατέφερε τὴν χαριστικὴν δολὴν εἰς τὸ ἀνότον αὐτὸν κατασκεύασμα. 'Επηκολούθησε κατόπιν ἡ γνωστὴ συμβιβαστικὴ παρέμβασις τῆς ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς περὶ ρυθμίσεως τῆς φορολογίας του 1947 καὶ 1948, ἡ ὅποια ἀτυχῶς, ἀκαρτος ἀπέδη, λόγω τῆς προσοδῆς, ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ὡρισμένων αἰτήσατον, δικαίων με εἰς τὴν οὐσίαν, ἀκάριος δύμας ὑπόβαλθεντων, ἀλλὰ κυρίως λόγω τῆς ἐπελθόντης υποτιμήσεως τῆς ἀγγλικῆς λίρας.

Μεσολαβεῖ ἐν ἔξαμηνον ἀγόνῳ ἐκκρεμότητος καὶ αἰφνιδίως, καταρτίζεται ἐν νομοθέτημα, τὸ χειρότερον ἐξ ὅλων, τὸ ὅποιον, δῆθεν λόγω «κατεπειγούσης καὶ ἀναποφευκτοῦ ἀνάγκης» ἐκδίδεται ὑπὸ τῆς παραιτηθείσης ὑπέρεσιακῆς Κυβερνήσεως, δίγιας ἡμέρας πρὶν ἡ αὐτὴ παραδόση τὴν πράξην. Πρόκειται, δηλαδὴ πρὶν πραξικοπήσης κατὰ τῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ μέρους τῆς ἀρμόδιας ὑπερεσιακῆς Κράτους, ἡ οποία προσέκειται νὰ πλήξῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ ἐπιβάλῃ τὴν γνωστὴν ταμειατικὴν φορολογικὴν πολιτικὴν της.

Ἐάν οἱ κύριοι ὄρμοδιοι τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν νομίζουν ὅτι ἐτακτοποίησαν τὸ ζητημα καὶ ὅτι δέσσει τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου των, θὰ ἐπιτύχουν τὴν εἰσπραξιν τῶν φόρων, ποὺ ὑπολογίζουν, δηλαδὴ τὸν προειδοποιησμένων, ἐν γνώσει τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ὅτι πλανῶνται κατὰ τὸν οἰκτρότερον τρόπον. 'Ολαι αὐταὶ σι αὐστηραὶ διατάξεις, τὰ πρόστιμα καὶ τὰ πειστικά μέτρα δὲν πρόκειται νὰ κατατέληξουν εἰς τίποτε ἀλλα, παρὰ εἰς τὴν ἀδρόν παραδόσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ὑπὸ τῶν ιδιοκτητῶν των εἰς τὸ Κράτος, ἡ οποίαν θὰ μεταβληθῇ εἰς ἐφοπλιστὴν ἐνὸς ἐμπορικοῦ στόλου καταδίκασμένου εἰς τὸν ἀμεσον καὶ γενικὸν παροπλισμόν.

Ἀπὸ ἑκαὶ καὶ πέραν τί πρόκειται νὰ ἐπακολουθήσῃ εἰναι γνωστὸν ἀπὸ τοῦδε. 'Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, μὲ τὴν μακράν καὶ ἔνδον ιστορίαν της, θὰ παύσῃ πλέον ὄριστικῶν νὰ ύφισταται, πειριούμενη εἰς τὰ δύλια ιστοφόρα, μερικά μικρά ἀκτοπλοϊκά καὶ ἀριθμόν τινα φορητι-

νότιον στόκημαν τὸν σχολιασθεῖν. Οἱ φοροτέχναι τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν διατείνονται, ὅτι δῆθεν τὸ νεοεκδοθέν νομοθετικὸν κατασκεύασμα καθε ἀλλο παρὰ ἀντιναυτιλιακὸν είναι καὶ ὅτι οἱ ζητουμένοι φόροι είναι δικαιοι καὶ λογικοὶ καὶ εἰνε δυνατὸν νὰ πληρωθοῦν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν. Λεπτομερὴ κριτικὴ ἀνάλυσιν τοῦ Νόμου δὲν πρόκειται νὰ κάμωμεν. Μερικά, δύος, σημεία είναι τόσον καταφαντές ἔκτος τῆς ἀλληλικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ὃστε θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ σχολιασθεῖν.

Καὶ πρῶτον δύον ὄφορα τὴν κλίμακα τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ φόρου. Διατὶ αὐτὴ καθορίζεται εἰς δολλαρία, ἐνώ εἰναι γνωστή ἡ ἀδυνατία τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ νομίσματος; Μήπως ἐπειδή, τάχα, η συμβιβαστικὴ πρότασις τῶν ἀμερικανῶν εἰχε γίνει εἰς δολλαρία, ἀπὸ πολλῶν καὶ μόνον διότι οὐτοὶ τὰ πάντα ὑπολογίζουν εἰς τὸ νομίσμα των; 'Εστο καὶ ἐάν ωριστενά πλοία εἰσέπεισαν κανύλους κατὰ τὸ 1947 εἰς δολλαρία, τὰ ὅποια εἴτε ἐδαπανήθησαν ἐν τῷ μεταδῦν εἴτε διεψυχθησαν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν πρωταρχικῆς σημασίας ἐξόδων (πληρωμῶν τοκοχεραλωσίων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν Κυβερνήσιν, ἀσφαλίστρων, καυσίμων κλπ.), ἔπειται ἐκ τούτου ὅτι η Ναυτιλία μας ἔχει τοιστού περίσσειαν δολλαρίων, ὃστε νὰ πληρώνῃ καὶ τοὺς φόρους εἰς τὸ σπανίζον τούτο νόμισμα;

Άλλα καὶ ἔτερον παραπλογισμὸν παρουσιάζει ἡ κλίμακα τῆς φορολογίας: 'Εφαρμοζούμενη ἐπὶ τῶν ὑποκειμένων εἰς ταῦτη πλοίων τοῦ θάνατον σημείων, συμφώνων πρὸς τὰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, εἰς εἴκοσι περίπου ἑκατομμύριο δολλαρίων, συμπειριλαμβανομένων καὶ τῶν πληρωμῶν τῶν οἰκτρούς προκαταβολῶν διὰ τὸ 1947, ἐνώ ἡ συμβιβαστικὴ πρότασις τῶν ἀμερικανῶν, τὴν ὅποιαν ἴσχυριζεται τὸ 'Υπουργείον ὅτι ἐφαρμόζει, ἀνεβίσας τὸ ποσόν εἰς δέκα ἐκατομμύρια δολλαρίων, ητοι εἰς τὸ ἡμισ. Οἱ φοροτέχναι δικαιολογοῦνται διὰ τὸν διπλασισμὸν τοῦ φόρου ὑποστρίζοντες ὅτι δῆθεν αἱ ἐντάσεις τοῦ ζητούμενου ποσοῦ εἰναι εἰς τὸν ζητημένον ποσόν, που ζητεῖ τὸ ὑποτιμήσεως τῆς λίρας. Ερωτάται λοιπόν: 'Επὶ τὴν βάσει ποιας λογικῆς καὶ δικαιοσύνης οἱ φοροτέχναι ζητοῦν σημερον, ὅποτε η κρίση τῆς Ναυτιλίας μας έχει φθάσει εἰς τὸ σημείον τῆς απογύνωσης, πολλαπλάσιον φόρον ἀπὸ έκπεισον, ποὺ είχον προτείνει οἱ ἀμερικανοὶ καὶ είχεν τότε ἀπόδεχθη τὸ υπουργείον Οἰκογομικῶν.

Τρίτην παραπλογίσην ἐπὶ τῆς κλίμακος πρέπει νὰ κάμη τις δύον ἀφορῶν την προσγενομένη ἀδικίαν εἰς τὰ παλαιὰ πλοία, τὰ ὅποια κυριολε-

κτικῶς ἔξοντῶνονται.

Γενικώς ή διά τού Νόμου καθορίζουμένη κλίμαξ είναι αυθαίρετος, αδικος καὶ ἀπραγματοποίητος. Ἀπότειρα ἐφαρμογής της σημαίνει ὅπου-
στατα δημευτέον τὰ πλοῖα υποβάλλεται. Ἐπερον σημείον, χαρακτηριστικον τοῦ πα-
ραλογισμοῦ τοῦ Νόμου, είναι ἡ διδούμενη δραχεῖα προθεσμία—τετράμη-
νος—πρὸς πληρωμὴν τοῦ φόρου. Δι᾽ ὅσους γνωρίζουν τὴν δυσκολὸν κα-
ταστάσιον ἀπὸ ταμειακῆς ἀπόφευξης εἰς τὴν δοτίαιν εὐρίσκονται σῆμερον
αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλίασκαι ἐπιχειρήσεις, είναι δέδιαιον ὅτι ἄκουμ καὶ μικρό-
τερον φόρον δὲν ḥτα ὅτο δυνατὸν νὰ πληρώσουν αὐτοὶ ὃι ἔντος τετρά-
μηνον ἀλλ᾽ οὔτε εἰς διπλάσιον χρονικὸν διάστημα. Δεῖν είνε, ἐποιέων.
Ζήτημα δυστροφίας η προσπαθείας φοροδιαφυγῆς, ἀλλὰ πραγματικῆς
καὶ ἀνύπερβολῆτον ὀδυναμίας εύρεσθαι τοῦ ἀνγακούου ρευστοῦ χρήμα-
τος πρὸς ἐπτέλεον τῶν φορολογικῶν ἀπονεμήσεων.

τος προς εκπληρωτή των φορολογικών υποχρεών.

Άλλο σημείον ἐπίσης της έξιτης της ναυτιλιακής πραγματικότητος είνε ή διάταξις της παρ. 2 του ἄρθρου 9_ι κατά την ὃποιαν θεωρεῖται ως ἀποσθέτησις ή ἀξία των πλοίων κατά τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948 κατά ποσοστὸν 40 %. Τούτο σημαίνει ὅτι ἐν, αἴφνις, ΛΙΜΠΕΡΤΥ ἑκάπτοντες ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν του διακοσίας πεντηκόντα περίπου χιλιάδας δολαρίων δι' ἀπόσθετον. Εάν εἰς τούς τούτου προστεθεῖ ο φόρος—ὅτι τῶν ἑκατὸν χιλιάδων δολαρίων — ἄρα ἐν ΛΙΜΠΕΡΤΥ διεύθυνται κέρδη μόνον διά τοὺς δύο αὐτοὺς σκοποὺς—ἀπόσθετον, καὶ φόρος—τριακοσίας πεντηκόντα χιλιάδας δολαρίων. Υποτίθεμένου ὅτι ὁ φόρος θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ εἰς ποσοστὸν 35 % περίπου των καθαρῶν κερδῶν—μετά την ἀπόσθετον—ἄρα ἐν ΛΙΜΠΕΡΤΥ θὰ πρέπει νὰ ἑκερδίσται τριακοσίας χιλιάδας δολαρίων, πλέον 250.000 διά την ἀπόσθετον, ητοι συνολικώς θὰ είχε καθαρά κέρδη περὶ τὰς 550 χιλιάδας δολαρίων!! Και τούτῳ εἰς ἐμὸν ἔτος, τὸ 1947, δεδομένου ὅτι κατὰ τὸ 1948 είναι γνωστὸν ὅτι τὰ Ἑλληνικά πλοία τίποτε δὲν ἑκερδίσαν. Μόλις ἑκάλυψαν τὰ ἔξοδά των καὶ τὴν προβλεψιν ἐπισκευῶν καὶ πληρωμῆς τῆς δόσεως εἰς την «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν».

Εἰς αὐτά τὰ παράλογα συμπερασμάτα ἄγει τὸ νομοθέτημα, τὸ ὁπίον οἱ κύριοι φορεῖχαν κατεσκεύασαν ἐν σπουδῇ καὶ ἐνεφάνισαν αἰφνιδιαστικῶς, παρασύραντες εἰς δόλισθημα καὶ τὴν παραιτηθεῖσαν ὑπερτεισακήν Κυβέρνησιν.

Αλλά τί νὰ εἰπὲ κανεὶς διὰ τὰς κυρώσεις καὶ τὰ βαρύτατα πρόστιμα, διὰ τὰς καθυστερήσεις, διὰ τὸ υποχρεωτικὸν δέσμιον τῶν πλοιών κλπ., κλπ.; Μόνον ἀνθρώποι θέσαντες ὡς σκοπὸν των τὴν ὄριστικην ἐξόντωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἐφέυρουν ὅλα αὐτά τὰ πρωτοφανή μέτρα.

* * *

"Οπως είπομεν έν τῷ ἀρχῇ τοῦ παρόντος, τὸ ζῆτημα κατ' οὐδένα λόγον πρέπει να θεωρηθῇ ως ρυμισθέν, διότι ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει πρέπει νά τεθῇ τελεία και παύλα εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ νέα Κυβέρνησις διέφειλε νά σπευσθή εἰς την ἐπανεξέτασιν τοῦ ζητημάτος ως ἔξαιρετικώς, ἐπείγοντος. Λύτις λογικά και δικαία και διὰ τὸ Κράτος και διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Οἱ ἐφόπολις-οἱ πρέπει νά πληρώσουν και είμεθα εἰς θέσιν νά γνωρίζωμεν ὅτι οἱ μόνοι δὲν ἀρνούνται, ἀλλά και πυγκεντώνουν τὸ ἀνάγκαιον ποσὸν, βάσει τῆς προτάσεως τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου. Τὸ Κράτος ἀρέψει, ἐν τῷ ἐκτιμήσει τῆς ἀνάγκης νά στριγθῇ ἡ δοκιμασμένη Ναυτιλία διὰ γὰρ ὑπέρ και φορολογηθῇ και εἰς τὸ μέλλον, διέφειλε νά φέρῃ τὰς ἀξιώσεις του πλαισίετερα πρὸς την πραγματικότητα; Μὲ δόλιγην, δηλαδή, καλην θέλησιν έξ δόλων τῶν πλευρῶν είνε δυνατὸν νά τεθῇ ἐπὶ τέλους τερού εἰς την ἔκκρεμοτήτα αυτῆν, ἀνευ τῆς ρυμίσεως τῆς ὥποιας δὲν είνε δυνατόν να προχωρησωμεν εἰς την μελέτην τῶν ἄλλων προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

Και ή φορολογία τῶν εὔπόρων

Θά έφελκυσώμεν επίσης τὴν προσοχὴν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπὲ τοῦ ἔκκρεμούντος ζητήματος τῆς φορολογίας τῶν ιδιοκτητῶν πλοιῶν ὑπὸ ζένας σηματικῶν. "Οσον καὶ ἀνὴ πρώτης ὅψεως δὲν φαίνεται τοῦτο νά ἔχῃ σχέσιν τινός μὲ τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν, εἰς τὴν πραγματικότητα ἀμερότατα συνέβεται μὲ αὐτὴν, διότι κατὰ μέγιστον ποσοστὸν οἱ περιλόφθεντες εἰς τοὺς προχειροὺς καὶ ἐπιπολαῖς καταρπιθέντες πανακὰς εἰσόφορὰς δὲν παύουν νά είνει Ἐλληνες ἐφόπλισται, οἵτινες μίαν ἡμέραν, ὅταν ἀποκτήσωμεν ἐδῶ πλήρη κατανόησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, την σκέψην τῆς κυανολέυκου θά ἀναζητήσουν διὰ τὰ ὑπὸ ζένας σηματικὰ πλοῖα τῶν.

Δέν συμφέρει είς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας νὰ τοὺς ὑποχρεώσωμεν εἰς τὸν ὄριστικὸν ἐκπατρισμὸν οὔτε καὶ νὰ τοὺς θέσωμεν ὑπὸ τὸν διωγμὸν τῶν ἔθωρων, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ φορολογικὴ εἰσφορὰ κατὰ τρόπου σκανδαλῶνται ἀδικοῦν, μεροληπτικοῦν καὶ δυσανάλογογεν εἰς ἓντας τῶν ἴπποντέων ἐπειδήποτε.

Και ἐδώ οἱ φοροτέχναι ήκολούθησαν τὴν γνωστὴν τακτικὴν τῆς αὐθιέτου ἐνεργείας, χωρὶς νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν τὴν πραγματικότητα. Καθώρισαν τὸν πληρωτή ποσὸν εἰς 40 δισεκατομμύρια δραχμῶν, χωρὶς νὰ στηριχθῶν εἰς τεκμήρια σταθερά, χωρὶς νὰ ὑπολογίσουν εἰς τῶν προτέρων ποια ἡ συμμετοχὴ καὶ πῶς θὰ διαρυθμῇ αὐτὴ τὸν κάθε ἐφοπλιστήν. "Αν λ. χ. η φορολογία ἔπειβαλλετο, βάσει τῆς κατεχομένης παρὰ τῶν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν χωρικιτόκουτο, θὰ ἔπειπε πίνακας ἀπηκριώμενος πως τῆς διάνυσμάς τῶν ὑπὸ ζένας σπιασμάς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν νὰ διέθετεν ή ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου. "Αν πάλιν ή εἰσοφρά θὰ κατενέμετο, βάσει τῆς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐνὸς ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ, θὰ ἔπειπε πλήρη πίνακα δῆλων τῶν πλοιοκτητῶν καὶ οὐχὶ τινῶν ἔξι αυτῶν νὰ κατεῖχον αἱ ἐπιτροπαὶ κατανομῆς.

Αύται αἱ δύο προϋπόθεσεις θά καθώριζον ὅχι μόνον την εκτασιν του ποσού, που θὰ ἐκαλούντων νὰ καταβάλουν οἱ υπόχρεοι, ἀλλὰ καὶ τὴν δι-καίαν κατ' ἀναλογίαν οἰκονομικῆς δυναμικότητος, κατανομήν του. Αύταὶ ἀκρίβως αἱ προϋπόθεσεις πήγονθησαν παντελῶς, ἔξ οὐ καὶ ἡ ἀντίδρασις

πρὸς πληρωμήν. Προβάλλεται ἡ δικαιολογία τῆς μεροληψίας, τῆς κακηού εἴκτημάσεως τῶν τεκμηρίων δι' ἔνα ἔκαστον καὶ τοῦ αὐθαιρέτου καταλογισμοῦ τῆς εἰσφορᾶς.

Δέν είμεια δε τόπος ούτε έκεινων—το ἐτονίσαμεν ἐπανειλημμένως—που να υποστηρίξουν ποτὲ τὴν ἀσύδοσιαν. Πρέπει καὶ η Ναυτιλία, ὅπως καὶ κάθε ἑκδήλωσις τῆς Ἑλληνικῆς οἰκουμενικῆς δραστηριότητος, νὰ καταβάλῃ τὴν εἰσφοράν της διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ τόπος μας τὰς δυσκόλους περιστάσεις, τὴν δυστυχίαν του. Πολὺ περισσότερον, προκειμένου τεριψῆ τῆς εἰσφράσης τῶν εὐτόρων, πιστεύομεν διτὶ διοι οἱ Ἑλληνες καὶ πρώτοι μεταξὺ αὐτῶν οἱ ἐφοπλισταί, ἀδιαφόρως ἢν ἔχουν Ἑλληνικά ὡς ἔνας σηματικός πλοιός, πρέπει, ἔχουν ὑποχρέωσιν, νὰ συμβάλουν εἰς τὴν Ἐθνικήν προσπάθειαν. Μὲ τὴν διαφορᾶν ὑπὸμεροῦς, διτὶ κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ὑποχρέωσεως αὐτῆς οφείλουν οἱ κρατικοὶ ἄρμοδιοι νὰ λαμβάνουν ὑπὲρ ὄψιν των την πραγματικότητα καὶ ἡ ἐπιβολὴ τῶν φορολογιῶν νὰ γίνεται κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν ἐπιβίωσιν τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν εἰσπραξῖν ἐπὶ τέλους τὴν ἄνετον, τοῦ φόρου.

Ἐάν, συγεπώς, καὶ ἡ ἐκτάκτος εἰσφορά δὲν προκείται να μεινή απλωτή και μόνον εἰς τα «δεφτέρια» των έφόρων, ἀλλὰ να εἰσπραχθή, είνε ἀπαραίτητον ἐξ ὑπάρχης να ἔξετασθη τὸ ζῆταμα πρὸς καθορισμὸν ἀρ. ἐνὸς μὲν ἐνὸς συνοικικοῦ ποσοῦ λογικοῦ, δυναμένου να πληρωθῇ, κατανεμούμενού εἰς ὅ λοις τοὺς ὑποχρέους, βάσει θετικωτέρων τεκμηρίων.

Αύτά ταῦτα τὰ κρατικά συμφέροντα ὑπαγοφεύουν τὴν ἐνέργειαν αὐτῖν· Ἡ Ναυτιλία ἐπίστη ἔχει νὰ κερδίσῃ, διότι δὲν χάνει ὀριστικῶς καὶ ἀναποτρέπτως, τὸν ἐπίχειρματισμὸν, τὸν κεφαλαιούχον, ποὺ αὐτὸν θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀποκατάστασίν της.

Τά αμελέτητα στενώς ταυμετικά μέτρα, με τα φανταστικά ποσά των πληρωτών φόρων ως μόνον άποτέλεσμα έχουν την άποτην άναγραφήν εἰς τούς ωρολογικούς πινακίς στριμώνων, οι οποίοι ούδεποτε μεταβάλλονται είς χρήμα. Δημιουργούν δόμης ών ταυτό μίαν άποστολήραν διωγμού και τρο-
ποποίησης, διατηρούνταν μεταξύ των δύο πόλεων την πρώτην διάστασην.

μοκρατίας διά τον ναυτιλιακούς κεφαλαίους, του οποίου τοσήν ανάγκην εχει
καὶ χώρα καὶ καταδικάζουν τοὺς ἐπίκειματάς εἰς τὴν ἀπόεννσιν καὶ
τὴν ἀνάζηπον καταφύγου εἰς οἰανθῆτο ἄλλην χώραν ἐκτὸς τῆς Ἑλ-
λάδος. Ὅπο τὰς συνθῆκας ταύτας ή ἐλληνική Ναυτιλία—καὶ αὐτὸ μόνον
ἐνδιάφερε—οὗτοι μόνον δένημπορει νά ἀνάσυγκροτηθῇ, ἀλλὰ καταδικάζε-
ται εἰς τὸν παρασμόν, τὸν καπτάζουν ἀφανισμόν. ‘Εκεὶ δυστυχώ τὴν
ἔφεραν οἱ ὄνδραις ποιεῖται τοῦ κ. Χέλμην καὶ τοῦ φορετεχνικοῦ
περιβάλλοντος του. Καὶ δὲν κ. Χέλμην ἥθλε καὶ ἀνεύθυνος ἀπῆλθε.
Οι φορτέαντα δῶμας παραμένουν εἰς τὰς θέσεις των, ἐνώ ή καταστροφή
τῆς Ναυτιλίας ἐπέρχεται πραγδιώς. Θά εὔρεθη. ἀράγε, κανεὶς που θα
προσπαθήσῃ νά την ἀποσοδήσῃ έστω καὶ τὴν υστάτην στιγμήν;

Η θλιβερά πραγματικότητα

Καναδικὸν φορτηγὸν παρομοίου τύπου πρὸς τὸ «Λιμπέρτυ», ἀπὸ τὸ υψώσαντα προσφάτος τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν, προσεφέρθη πρὸς πώλησιν, εἰς τιμὴν γύρω των 210 κιλιόσων δολλαρίων καὶ αὐτὸν ἔξοφλητέων εἰς δόσεις μακροπροθέσμους!

Τὸ σκάφος καταναλίσκει γαϊδανθρακά. Μέ δαπάνην 15 χιλ. λιρών δύναται να μετατραπή τὸ καυσίμον τῶν λεβήτων του εἰς πτερέλαιον. Τρεῖς χιλιάδες δολλαρίων ἀρκουν ἐπίστης διὰ τὴν γνωστὴν τροποποίησιν εἰς τὸ σκάφος του μηχανικού κ. Παναγοπούλου, χάρις εἰς τὴν ὁποιαν ἡ εἰς φορτίον χωριτόκτης του θερπιάσιται τὸ δ.ώ. του ἀμερικανικοῦ κούδηλμπερτου». Ας σημειωθῇ ἐπιπροσθέτως, ὅτι τὰ πολεμικὰ ναυπηγεῖα καναδικά είναι ισχυροτέραα ὥπο τὸ «Λίμπερτος» κατασκευές.

Μέσην διοικήτη, δηλαδή, δαπάνην 105 χιλιάδων λιρών προσφέρεται ένος σκάφος 10.500 τόνων δ.ώ. ἐπειταύσους ήλικίς ας, πλήρως ἐφωδιασμένους καὶ μὲ τὴν κλάσιν του ἐν ισχύι. Πρὸ δικτυώμαντος παρόμοιος σκάφη ὑπάρχει τὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἐπωλήθησαν ἀντί 625—650 χιλ. ἀμερικανικῶν δολλαρίων. Η διαφορά, δύσα καὶ ἀν εἴνε τὰ προνόμια τῆς παναμαϊκῆς ἀυδορίας, είνε μεγάλη. Αἱ τιμαὶ ἔχεσσαν εἰς ἐπίπεδον «ἄνευ προηγουμένου» χωρὶς νὰ ἀποκλείωνται καὶ αἱ περαιτέρα ἐκπλήξεις κατὰ τὸ θέρος, ἢν τὸ ναυλαγορά την αὐτὴν ἐμφανίσῃ καὶ εἰς τὸ ὄμεσως προσεγγίζειν.

Αλλά δέν υπετίμησαν δλιγύωτερον και τὰ παναμαικά «Ιίμπερτους». Ο διαθέτων 350—360 χιλ. δολλαρίων ήμπορεὶ εύχερώς νά άγοράσῃ τώρα ἔνα παναμαικόν «Ιίμπερτο». Πρὸ ἔτους διπλασία σχεδόν ήτο η τιμή του.

★★★

Αυτάς ομως τὰς 350 χιλ. δολαρίων πολὺ ἀμφιβάλλουμεν οἵτι θὰ ὑπάρχῃ στημέρον ἐλλήνις ἐφοπλιστής ικανὸς νὰ τάς καταβάλῃ εἰς μετρητάς. Τα δολαρία, δυστυχώς, τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλίασκού κεφαλαίου ἔξηνεμισθησαν: Α' Εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν «τάνκερ» εἰς την «Αμερικήν μὲ τιμᾶς διπλασίας ἔναντι τοῦ ἀγγλικοῦ ναυπηγικοῦ κόστους (δολ. 220. Εναντί 110). Μερικό ἀπό τα νεωναυπηγά αυτά σκαφή δὲν ἐπέτησαν την ποσοστούνια ταρούχηταν. Κινητός ή τούς πινελιούς κα-

χον τη μακροχρόνιον προναύσωσην. Κινδυνεῖ με τους ομηρίους χαμηλούς ναύλους. Β' Εἰς τὰ ἄρδιας πρὸ διετίας ἀγόρας μὲ δραχυπρόθεσμα δάνεια ἀμερικανικῶν τάνκερς «Τ 2» καὶ τύπου «λίμπερτο» τοις μετρητοῖς, μὲ τιμᾶ 1.800.000 δολ., διὰ τὰ πρώτα ταῦτα καὶ 650 χιλ. δολ. διὰ τὰ δευτέρα. Τὰ σκάφη αυτὰ ἐλάχιστα ἀπέωσαν, ταῦτα μαλισταὶ δὲν ἔγνωρισαν ἀκόμη τὴν ἐπικερδῆ ναύλωσιν. Ή ἀξία των τάρα ξέπεσεν εἰς τὸ ήμισυ καὶ πλέον τῆς τιμῆς τῆς ἀγόρας τῶν. Γ' Εἰς τὴν ὀχαλίνων πρόσπτους παναμαϊκῶν σκαφῶν—καναδικῆς προελεύσεως—μὲ τιμᾶς 625—650 χιλ. δολαρίων καὶ φορτηγῶν καναδικῶν, ἀτινα τόρα ψυσσῶν την ἀγγλικήν σημαῖαν, μὲ προβληματικήν ὅμως ἀκόμη την ἀπαχθόλησην των, λόγῳ ἐλειψεών καλῶν πληρωμάτων. Δάνεια δραχα- πρόθεσμα συνήθησαν διὰ τὰ μὲ ψηλᾶς τιμᾶς ἀγορασθέντα παναμαϊκά, τὰ ὅποια δὲν ἔχουν ἀσφαλῶν ἐξοφλήσθη ἐν τῷ συνδόλῳ των. Ιῶσας νό- παραστῶν εἰς τὸ θέματα τῶν ἀνάγκαστικῶν ἐκποιήσεων μερικῶν ἐνυπόθηκων σκαφῶν. Τὸ ἀρχικὸν πάντως κεφάλαιον, ποι κατετεθῆ—τὸ πιο μειον τῆς ἀγοραίσας ἀξίας τῶν σκαφῶν—έχει τώρα ἐξανεμισθῆ.

Καὶ τέλος κεφάλαια σημαντικὰ διετέθησαν εἰς ἀγόρας μὲ ψηλᾶς τιμᾶς παρηλίκων τινῶν δεξαμενοπλοίων, προσώρισμεναν να πωληθοῦν μετά τινα χρόνου πρὸ διάλυσιν ἀκόμη δὲ εἰς τὰ «λίμπερτο» ύπο την ἀμερικανικήν σημαῖαν, διὰ τὰ ὅποια σανὶς σωτηρίας θὰ είνει ἡ ἐπιχορ- γίας.

Υπολογισμοί, μή αφιστάμενοι καὶ πολὺ τῆς πραγματικότητος, φέρουν τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοτισμὸν διαβέσσαντα ἐντὸς τῆς τελευταίας διετίας εἰς τὴν ναυπηγήσιν καὶ ἀγορά τάνκερς καὶ φορτηγῶν εἰς μόνην τὴν ἀμερικανικὴν καὶ τὴν καναδικὴν ἀγοράρ, τὸ τεράστιον κεφαλαιον τῶν ἐκαπων καὶ πλέον ἐκαπομυρίων δολλαρίων. Τὰ δύο περίου τρίτα τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ προέρχονται ἀπὸ τὸν δανεισμὸν εἰς τὴν χρηματαγοράν της Ν. Υόρκης. Τὸ υπόλοιπον συνεκεντρώθη ἀπὸ τὴν ἀπομάστευσιν τῶν διαθεσίμων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσων, ἀκριβῶς τὰ διαθεσίμα πρέπει νὰ θεωρῶνται, μετά τὴν ἐπελθόυσαν σημαντικὴν ἔπιπτωσιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων καὶ τὴν διαφορὰν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Ἀγγλίας, μὲν ἀντίστοιχοισθεντος ἀπὸ τούς καλούς γαύλους τῶν «τάνκερος», ως ὄφιστικῶς καίνεντα. Μὲ ἄλλους λό-

CAESAR MARQUARD Nflg. HAMBURG
(150 ETH)

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

ΙΩΑΝΝΗΣ N. PENTZOΣ Alter Wandrahm 8-9
Διευθυντής Έλληνικοῦ Τμήματος Τηλέφ. 32-3586

Τηλέφ: 55.1623

γους ή ιστορία του πρώτου πολέμου έπιαναδιμόνεται. Τα έλληνικά κεφάλαια απωλέσθησαν και πάλιν είς τὸν άσυνετον ἀλλά και πρωτοφανή μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν οἰκογενειακῶν ἀνταγωνισμῶν. Ή ὅλη τῶν προσπάθεια συνέκειτο εἰς τὸ ποίος θὰ ἀγοράσῃ τὰ περισσότερα σκάφη. Τὸ ἐνδισφέρον τῶν συνεκέντρων ή σπημέρον. Ή αὐτὸν ἡγονόθη ὅπως συνέβα.

Καὶ θάνατον τέλος εἰς τὰ πολυθρόνα 95 ἑλληνικά «λίμπερτς». Αὐτά οὐσιαστικῶν δὲν ἀνήκουν πλέον εἰς τοὺς Ἑλλήνας ἀγοραστας τῶν. Η τρέχουσα ἀξία των είναι κάτω τῶν 275 χιλ. δολαρίων, χωρὶς νὰ ὑπάρχουν οὐδὲ εἰς αὐτὴν τὴν τιμὴν πρόθυμοι ἀγοραστας. Οφείλουν 330 χιλ. δολαρίων εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον καὶ ἔκαπον περίπου χιλιάδας δολαρίων λητεῖ τῷρα τὸ ἑλληνικὸν Δημόσιον διὰ τοὺς φόρους τοῦ 1947 καὶ 1948. Ο κάτοχος δηλαδὴ τοῦ ἑλληνικοῦ «λίμπερτ» εφοπλιστῆς τοῦ ποίος ἀκόμη τὸ διαχειρίζεται. Αν οἱ φόροι δὲν πληρωθοῦν καὶ τὰ σκάφη ἀναγκαστικῶς ἀκίνητησον, ὥπως καθορίζεται εἰς τὸν νόμον, τὰ γραμμάτια τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» κατὰ Δεκέμβριον θὰ γίνουν ληπτήρεσσα, δόπτες χωρὶς τὴν διενέργειαν δαπανηρῶν διατυπώσεων, ἐκπλειτριασμῶν κλπ. Τὰ σκάφη αὐτομάτως περιέρχονται εἰς τὸν προνομιουχὸν, πρώτον ἐνυπόθηκον δανειστην, τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον. Δέν πιστεύουμεν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος νὰ διαπράξῃ τὸ βαρὺ σφάλμα νὰ ἀναδεχθῇ τὰς ἐνυπόθηκους ὑποχρεώσεις καὶ νὰ κρατήσῃ τὰ σκάφη διὰ λογαριασμῶν του. Τὸ νέον αὐτὸν πείραμα τῆς κρατικῆς πλοιοκτησίας θὰ του στοιχίσῃ ἀκριβά, δεκάδας ἀρκετάς ἑκατομμυρίων δολαρίων!

Δεν ὑπερβάλλομεν ποσῶς τὰ πράγματα τῶν ὅποιων ἄλλως τὴν δυσμηνὴ ἔξελιξιν εἴχομεν προβλέψει. Διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ή Ἑλλην. ναυτιλιακὴ ὑπόθεσιν φέρεται πρὸ τὸ δρίστικὸν ναυαγίον. Κύριοι ὑπεύθυνοι οἱ ἐφοπλιστας καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τὸ Κράτος. Αν νὰ συνειστεῖ τὴν διεργασίαν εἰς τοὺς πρώτους, ἀν τὸ πνεύμα τῆς συντηρητικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς αὐτοῦ ἐπεκράτει, ἀν τὸ Κράτος κατανοησήν είχε τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, τὸ ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφαλαιον θὰ διέθετε τῷρα τοσσαράκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐλευθέρων νὰ διατεθοῦν εἰς νέας ἀγοράς καὶ ναυπηγήσεις μὲν χαμηλᾶς τιμᾶς, ίνα διάστικας ισχυρὰς καὶ μαχητικὴ συγκροτηθῆν ἡ ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ παράταξις καὶ ἀρραγές ἐδραιωθῆ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας.

Ἐγχόμεθα νὰ μην ἔξελιχθούν τὰ πράγματα εἴτε τὰ χειρῶν, χωρὶς δῶμας νὰ ἔχωμεν καὶ τὴν ἔλαχιστην αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν αὐρίον. Η ναυταγορά θὰ συνεχίσῃ, ώς φαίνεται, τὴν ἀπό μακρού κρατουσαν χαλαρότητα. Ο ναυτιλιακὸς ἔθνικισμὸς διευρύνεται ἐπικινδύνως διὰ τὰ μικρὰ ναυτικὰ ἔθνη καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων, τῶν πολεμικῶν καὶ ναυπηγήσεων καὶ τῶν παρολίκων, θὰ ἐπέτρουν, περισσότερον, ἀν οἱ ἄγγειοι καὶ οἱ νορδηγοί θελήσουν τῷρα νὰ ἔκποιησουν τὰ παρηλκά τῶν σκάφη.

Αν ληφθούν τὸ ὄψιν καὶ τὰ δύσκολα προβλήματα ποὺ ιδιαιτέρως ἀπασχολούν τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, πολὺ δούλωμα θὰ τὸ ἀντιμετωπίσωμεν ἀνεπανόρθωτον τὴν καταστροφήν. Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δαίνει δυστυχώς πρὸ τὴν διάλυσιν.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Ἐγκαινιάζει καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου τακτικὴν γραμμὴν πρὸ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον (Ἴταλίαν - Ἐλλάδα - Τουρκίαν) ή «Ἐλληνική». Τὸ λίμπερτ «Ἐλληνικοῦ Όυρανός» θὰ ἐφόρτωνεν εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ μεταξύ 25-30 Μαρτίου. Οὕτως η προσπάθεια τῆς «Ἐλληνικῆς», διευρύνεται καὶ δὲν ὑπάρχει αἱμφιβολία στὶς μεικρὰς θυμῆς ὑποστρέψιν ἀπὸ μέρους τῶν ποικιλώνων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν θὰ ἐδραιωθῆ. Οἱ λιμένες τοῦ Κόλπου συγκεντρώνουν ως γνωστόν, ἀξιόλογον κίνησιν φορτίου. Η νέα γραμμὴ μηπορεὶ πράγματα πολλὰ νὰ ἀποδῷ, ἐφόσον αἱ γνωσταὶ ἀντιδράσεις αἱ προβολλόμεναι συστηματικῶς οχι ἀπὸ τοὺς ἀμερικανούς, ἀλλὰ ἀπὸ αὐτάς τὰς Ἑλληνικὰς ὑπερεσίες, δὲν θηλον καὶ πάλιν καταστήσει τὸ ἔργον τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου δυσκολόν. Τρία, τούλαχιστον, «λίμπερτς» ημποροῦν νὰ ἀπασχοληθοῦν μονίμως εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Κόλπου. Τὸ κέρδος δὲν εἶναι μικρόν, ἐφόσον μάλιστα οἱ ναύλοι τῶν δι᾽ Ἐλλάδα φορτίων πληρώνονται κατὰ τὸ ἔν τέταρτον αὐτῶν εἰς δραχμάς.

Αἱ Ἑλληνικαὶ γραμμαὶ ἀπὸ τὴν Βορ. Ἀμερικὴν μὲν δάσιν τὴν κειμένην καταστασιν ἔχουν ἀρκετά εὐρὺ περιθώριον ἀναπτύξεως, ὥστε νὰ δικαιολογήσει τὴν ἀπασχόλησης εἰκοσάδος ἑλληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς τρεῖς ἀφετηρίας, τοὺς λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ. Αἱ δύο γραμμαὶ τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ «Γουλανδρῆς» ἀπὸ τὴν Ν. Υόρκην, η γραμμὴ Γράτσου τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ η νέα τῆς «Ἐλληνικῆς» ἀπὸ τὸν Κόλπον μηπορούν νὰ συμμετάχουν κατὰ 35 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τῶν φορτίων «berth» τοῦ σχεδίου Μάρσαλ τῶν προοριζόμενων δι᾽ Ἐλλάδα. Οἱ ναύλοι τῶν φορτίων αὐτῶν καταβάλλονται ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν δολαρία μεταξύ τῶν 75 % καὶ εἰς δραχμάς κατὰ 25 %. Επὶ πλέον τὰ δολαρία, ποτὶ χρειάζονται διὰ τὰς δαπάνας τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας (disbursements), καθώς καὶ διὰ τὰς καύσιμας καταβάλλονται κατὰ τὸν Ε. C. A. καὶ συνεπῶς ἀντίστοιχον κέρδος συναλλαγματικὸν προσπορίζεται η Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος σηματικὸν ἀπὸ καθεὶς ἀναχώρησιν εἰς Ἀμερικής ἑλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς. Δὲν θὰ πρέπει ἐπίσης νὰ παρορθῇ τὸ γεγονός, διότι οἱ μισθοὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ἐκτελουντῶν τὰς τακτικὰς γραμμῆς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς σκοφῶν ἐξοφλούνται κατὰ ποσοστὸν εἰς δραχμάς, ὥπως καὶ διὰ τὰ σκάφη τῆς «Ἑλμές». Τὸ ἀντίστοιχον συναλλαγματικὸν δραχμῶν αὐτῶν περιεχότα εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος. Διὰ κάθη λ.χ. συνολικὸν ταξίδιον ἔνος σκάφους τῆς «Ἐλληνικῆς» η μισθοδοσία, κυμαίνεται γύρω τῶν £ 3.800, τὸ ήμισυ τῶν ὅποιων οἱ πλοιοκτήται καταβάλλονται εἰς συναλλαγματική εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ διὰ τὰ σκάφη τῆς Ἐπιτροπῆς «Γουλανδρῆς», τὰ ὑπερικεάνια καὶ τὰ φορτηγά.

Ολα αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα, πολύτιμα δι' οἰονδήποτε ἄλλο κράτος, συγκροτημένας ἔχον τὰς παρογγειακὰς του κατευθύνσεις, ἀγνοοῦνται εἰς τὸν μακριόν τόπον ἀπὸ τὸν τοὺς ἐγκληματικῶν ἀδιαφοροῦντας διὰ τὰς συμφερούτας τοῦ ὑπουργούς καὶ προϊσταμένους τῶν ὄρμοδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. Περιφρονοῦν τὴν προσπάθειαν τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ τῆς συχνοτέρας προσελκύσεως τῶν ἑλληνικῶν ποντοπόρων σκαφῶν πρὸ τοὺς λιμένας.

Παρὰ τὰ τόσα διαβαθματα, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὰς ὑποδείξεις τὸ Κράτος ἐπιμένει ὀκόμη εἰς τὴν ἀγοράστηριστον τακτικὴν τοῦ νὰ παραχωρῇ δικαιολογηταὶ ἀναφοράτερα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, περικλείονται σηματικὰ καὶ τῆς οἰκονομίας μας, συμφέρονται, εἰς τὰς ξένας σημαίας.

Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ διότι διὰ μόνα τὰ σφόδρα τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς αὐτοῦ μέχρι τῆς Ἰητοῦ Μαρτίου, κατεβλήθησαν ναύλοι διὰ τὰς πρὸ τοῦ Ελλάδα μεταφορᾶς 32.700.000 δολ. Η συμμετοχή

τῆς ναυτιλίας μας εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 15 %.

Ιδού δημοσία καὶ ἔνα πρόσφατον παράδειγμα, ἀπὸ τὰ πολλὰ ποὺ καθημερινὸς σημειούνται, τῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας πρὸ τὴν ὑπόθεσιν τῶν Ἑλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν. Η ἐταίρια τοιμένων «Ηρακλῆς - Ολυμπος» λαβούσα δάνειον ἀπὸ τὰς πιστωτικές τοῦ σχεδίου πρὸ τὸν ναύλον—γύρω τὸν 200 χιλιάδων δολαρίων—καὶ τὰ σκάφη αὐτὰς θὰ μετεφεροῦν τὰ 80 % τοῦ ὑπὸ λόγῳ φορτίου. Ο ναύλος θὰ ἐπληρώνεται ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος 75 τοῖς ἑκατὸν εἰς δολαρίας καὶ 25 τοῖς ἑκατὸν εἰς δραχμάς. Παρεμβαίνει δημοσία ὡς ἡ πηρεσία. Δὲν ἔγκρινει τὴν καταβολὴν τοῦ ναύλου ἀπὸ τὰ διαβεστήματα τῆς Τράπεζης, διότι λέγει, πρόκειται περὶ ἐφοδίων ἀνασυγκροτήσεως, εἰσαγθησούμενων βάσει διοικητικού δανείου, χορηγηθέντος ἀπὸ τὴν Κεντρικὴν Ἐπιτροπὴν Δανείων.

Τὰ δολαρία τῶν φορτίων ἀνασυγκροτήσεως είνει, κατὰ τὴν ὑπηρεσίαν, διάφορα, ἀπὸ τὰ ἄλλα δολαρία. Δὲν εἰναι χρησιμοποιητικά διάτομα διάκρισης της τακτικῆς γραμμῆς μὲ τὴν δικαιολογίαν αὐτῆν—ῆτος δὲ πρέπει νὰ διακριθεῖ διότι δεν εύσταθε—άποκλείονται τὰ σκάφη αὐτῆς ἀπὸ τὰ φορτία τῆς ανασυγκροτήσεως, περὰ τὰ σπενεοκεπτήματα, ἀπότιμησαν ἀνωτέρω. Μετὰ τὴν νέαν αὐτὴν ἀπόφασιν, αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ εἰς Ἀμερικής ἀμφίβολον είναι ἀπὸ πολλούς πολεονεκτήματα, ἀπό την Κεντρικὴν Ἐπιτροπὴν Δανείων.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸ τὸν περίπου, λόγω τῆς σημειωθείσης ἐγτατικῆς κινήσεως φορτίων, συνεστήθη μεταξὺ τῶν τόσων ἄλλων καὶ μία ἀμερικανικὴ τακτικὴ γραμμὴ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Prudential Line», ὀντηκουσα εἰς ἀμερικανούς ἀπὸ πολλῶν ἑτῶν ὑπηρόσους, Ἑλληνας τὴν καταγωγήν, ἐφοπλιστας. Εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν φαίνεται, διότι συνενδιαφέρεται καὶ ἡ «Hellenic Bank Trust» τῆς Ν. Υόρκης, τὸ ἔξαρτό της ιδιοκτήτης μας Ἐθνικῆς Τραπέζης. Χάριν αὐτοῦ τοῦ ἐνδιαφέροντος, ἀγνωστον ἀμετοχικού διανεισικού, ἡ Ἐθνικὴ Τραπέζα πληροφορούμενος στὴν συνιστα εἰς τοὺς ἑταῖρους τοσσαράκοντα τῶν πολεονεκτήματα τῆς ανασυγκροτήσεως.

Βάλλεται διάφορη πανταχόθεν ἡ ὑπόθεσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἀπὸ αὐτὸν ἀκόμη τὸ πιστωτικὸν μας ιδρυμα, τὴν Ἐθνικὴν Τράπεζαν. Τὸ γνωστὸν θλιβερὸν αὐτὸν φαινόμενον τῆς ἀναρχίας ἀπόφευκεν καὶ κατευθύνσεων, ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς κάθε ἐκδήλωσιν τῆς οἰκονομικῆς μας δραστηριοτητος, περαναλαμβάνεται.

Καὶ οὐδιλούμεν περὶ ἀνασυγκροτήσεως....

Αἱ λαζαύσουν οἱ καιροί....

Γραμμὴν τακτικὴν πρὸ τὸ Κόντινεντ ἐγκαινιάζουν κατ' αὐτὰς οἱ Τούρκοι. Πέντε σκάφη τῆς «Κρατικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν 5.500 τόννων περίπου, ἀμερικανικής κατασκευῆς, τύπου C1, λέγεται διότι θὰ χρησιμοποιηθούν. Οἱ προσεγγίζουν καὶ εἰς τοὺς ἀγγλικούς λιμένας, ἐφοσον.

Ἡ γραμμὴ ἀσφαλῶς θὰ καρποφορήσῃ. Διότι τὰ σκάφη εἰναι κατάληλα, διότι διοικητικούς καὶ διάκρισησις τῶν καὶ τὸ πλέον σημαντικούν, διότι τὸ τουρκικὸν Κράτος ἐπιμόνως θὰ τὴν ὑποστηρίξῃ. Θὰ διαφύλαξεν ὑπέρ αυτῆς μέρος τοῦ εἰσαγωγικού τῆς χώρας ἐμπορίου, ἀδιαφόρως ἀπὸ τὸ θέλουν η δεν τὸ θέλουν οἱ ζένοι εἰσοδημάτων—τράστη.

Εἰναι καὶ ἡ Τουρκία χώρα ὑποτελής εἰς τὰ ξένα φορτίων καὶ ὑποτελής της εἰσαγωγικῆς συμφέρουσας, καταβάλλει διάκρισησις τῶν καὶ τὸ πλέον σημαντικῶν πλοίων καὶ ὑποδικής του ἀκρίβειας εἰς τὴν καύσιμον Ελλάδα. Η νονδική ιδική μας τακτικὴ γραμμὴ πρὸ τὴν Αγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ συμπιέζεται αἱσφυκτικῶς ἀπὸ τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμῷ καὶ ἀπὸ τὴν σκανδαλούμενην προστασίαν τοῦ ἀγγλικού πλοίου γραμμῆς. Καὶ ἐνω τὰ μέσα τῆς άμυνης του ἀκρίβειας εἰς τὴν διαχείρισιν ἑλληνικοῦ πλοίου εἰναι ἔλαχιστα, τὸ ιδιοκόνιον μας Κράτος ἀγνοεῖ παντελῶς τὴν γραμμὴν καὶ τὴν παραγωγικήν της σημασίαν. Καμμίαν δὲν παρεχει εἰς αὐτήν διευκολυνσιν διά τὸ στόβη. Πολὺ δούλωμεθα διὰ τελικῶς θὰ ὑποκύψῃ εἰς τὸν συναγωγικούσιμον, καὶ η γραμμὴ θὰ διακοπῇ.

Θὰ δικαιουται τοτε ἡ φίλη καὶ σύμμαχος Τουρκία νὰ ζητήσῃ τὴν προτίμησην ἡ τὸν ισότιμον τούλαχιστον μεταχειρίσιν τοῦ τουρκικοῦ πλοίου γραμμῆς πρὸ τοῦ πολεονεκτήματος ἀπὸ τὸν οἰκονομικό πλούτον τῶν τουρκικῶν καὶ τῶν ἄλλων ξένων σκαφῶν. Θὰ φορτώνωμεν δηλαδὴ τὰ καπνὰ καὶ τὴν σταφίδα μας καὶ τὴν τουρκικὰ πλοία γραμμῆς, ὥπως αὐτὸν είναι πολὺ πιθανόν νὰ ταξιδεύωμεν διὰ τὴν Αίγυπτον, τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Νέαν Υόρκην μὲ τὰ τουρκικὰ «λάινερς».

Ἀλλάζουν, διέπετε, οἱ καιροί, πρὸ δέξαν καὶ τιμὴν τοῦ ἀνόητου

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay - SINGAPORE

Cables «LATHIPHIKA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 6810

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

Ἐλληνικού κράτους, τῶν ἀναξίων ὑπουργῶν του και τῶν μανδαρίνων τῆς ὑπαλληλοκρατουμένης διοικήσεως.

Τὰ παραδείγματα τῶν γειτόνων

Ζηλεύομεν τούς 'Εβραίους! Δέν είνε ναυτικοί έκ παραδόσεως, δέν είχουν ακόμη ίκανα πληρώματα, δέν έχουν την ιδίκην μας γνώσιν και είδικευτον εις τανάλσασις έργα, ίσως δε καὶ νά μη διαέθετον ἐπάρκη κεφάλαια. Παρὰ ταῦτα, ύπὸ τάς υγιειστέρας τῶν κατευθύνσεων δημιουργούν τὸν πυρῆνα, τὴν μικρὰν τῶν ναυτιλίαν, ήτις καλεῖται νά ἔχηπερ τησπή τὰς ὁμέσους μεταφορικὰς τοῦ Ἰσραήλ ἀνάγκας. Τὸ συνάλλαγμα τῶν ναύλων προσπαθουν νά ἔχοικονομήσουν και σταθερώς ἐπιδιώκουν διά τῶν τακτικῶν γραμμῶν νά διασφαλίσουν τὸ ημίσιον τοῦ εἰσαγωγικού και τοῦ ἔξαγωγικοῦ τῶν ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς δημιουργούμενῆς ναυτιλίας των.

Θα τὸ ἐπιτύχουν ἀσφαλῶς, διότι ἂν οἱ ἑβραῖοι δεν εἶνε ναυτίλοι, εἶνε ὅμως ἔμποροι. καλοὶ ἐπιχειρηματίαι καὶ ἡμποροῦν νὰ ἐκτίμησουν, περισσότερον καὶ ἀπὸ τοὺς Ἐλληνας κυβερνήτας καὶ τοὺς σοφοὺς οἰκονομούλογους μας, τί ἀξίζει ἡ ναυτιλία καὶ τί ἀποκομίζει μία οἰκονομία, σταν εύτυχησῃ νὰ τὴν ἔχῃ παράπλευρα πρὸς τὴν ὅλην τῆς χώρας δραστηριότητα.

Οι εδραιοί σπηλεοί με την μικράν σχετικώς μεταφορικήν κίνησιν κατά ολίγα σκάφη, έχουν δικτυων τακτικών γραμμών πυκνώτερον ίσως της ιδιού μας. Έχουν δύο γραμμάς Β. Αμερικής και απέπειράθησαν να συστήσουν και τρίτην άπο τον Ειρηνικόν. Έχουν γραμμήν προς τὸ Ευρωπαϊκόν. Κόντινεν και γραμμήν Μασσαλίας. Απέκτησαν άκομη—από τὸ που δὲν ήξιώθη ἡ ναυτικὴ Ἐλλὰς νά ἔχῃ—δύο πλοία ειδικά διὰ την μεταφοράν των ἐστέργοιδεών της Παλαιστίνης. Το "Χαντάρ" και το "Ἐπτρόγκος" είναι σκάφη νεοαυτηγήτα. Τὸ πρώτον 3.500 τόν., φορτίον ἐξετέλεσαν πρὸ πυερῷ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον μὲ 40 χιλ. κιβώτια ἐστέργοιδεών δι'. Αμέρσοναν ἀπό τὴν Χάιφαν. Τὸ δεύτερον παρελήφθη πρὸ μηνὸς εἰς τὴν Στοκχόλμην και ἀμέσως ἐδρομολογήθη εἰς τὴν αὐτὴν γραμμήν.

Και διὰ νὰ συμπληρώσωμεν τὴν εἰκόνα τῆς ναυτιλίας προσπάθειας του Ἰσραήλ: Ἐντὸς τοῦ μηνὸς Αὔγουστου δύο ἀκόμα φορτηγά γραμμῆς τῶν 10 χιλ. τόννων προστίθενται εἰς τὴν δύονταν τῆς Εβραϊκῆς ναυτιλίας καὶ ἔνα μετερεκάστον μικτὸν τῶν 17 χιλ. τόννων θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Χάιφας—Νέας Υόρκης, καθὼς καὶ ἔτερον ἐπιβατηγὸν τῶν 7 χιλ. τόννων διὰ τὴν Μεσόγειον.

Εἰς τὸ μέλον, ἀντὶ νὰ στρέψωμεν την προσοχὴν μας πρὸς ὅ,τι τὰ μεγάλα ναυτικά κράτη ἐπιτελοῦν εἰς ναυτιλιακὴν προσδόν, θὰ πρέπει για προσέχωμεν, τοὺς τούρκους, τοὺς ἔβραικους, τοὺς αιγαίνητους καὶ τοὺς γιουγκόσταλους. Αὐτῶν τὰ παραδείγματα θὰ είνε αξιομίγματα, ἀπὸ ή- μεταπλεύσοντας τοὺς καθηστρημένους, τοὺς τυχοδιωκτικῶν καὶ την ναυτιλίαν ἐκ- μεταπλεύσοντας.

‘Ημεῖς καὶ οἱ ἄλλοι:

Τά πολλά, που κερδίζουν οι άλλοι από την ναυτιλίαν των και τα έλαχιστα εν συγκρίσει, που αποκομίζει η ιδική μας οικονομία από την θελασσοτική δραστηριότητα του Ελλήνος είναι ένα από τα κύρια θέματα τών σπηλών αύτών. Οι σχετικοί με τό ναυτιλιακόν είσοδημα όριθμοι, αι έκαστοτε από τάς ωραγωμένας στατιστικάς υπηρεσίας των διαφορών κρατών ανακοινούμενοι, μάς χρησιμεύουν ως άκριβων νά εκτιμήσωμεν την παραγωγικήν προσπάθειαν των άλλων ναυτικών χωρῶν και γά μας καταδειξουν ἐναργέστερον πόσον καθυστερημένη, ὅν μη παντελῶς ἀνωργάνωτος και από της πλευρᾶς αύτῆς είναι η ύποθεσίς τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας.

Εἰς προηγούμενα τεύχη μάς ἀπησχόλησαν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ εισδομάτος τῆς Ἀγγίλας καὶ τῆς Νορβηγίας. «Έχουμεν τώρα ὑπὲν μας τάξις ἀποδέοις τοῦ ὅλωνδικού, τοῦ Δανικού καὶ τοῦ Σουηδικοῦ πλοίου υπὲρ τῆς οικονομίας τῆς, ιδιαιτέρας των πατρίδος. Εἶνε ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα, διότι κατασκευώνουν τας δυνατότητας, ποὺ περιλαμβεῖ καὶ ή ίδική μας ναυτιλιακή προσπάθεια, καταλλήλως κατευθυνόμενη, νὰ εἰσφέρῃ πολὺ περισσότερα τῶν σημερινῶν ἐλαχίστων διὰ τὴν οικονομικήν του τοπού ναναγρυπτήσιν.

Εἰς τὸν Ὅλανδαν διὰ τὴν ιδιαιτέρα ἀποδίδεται σημασία εἰς τὸν

Εις την ολλανδού σειρά ισοτιμία προσδιορίστηκε στην Ευρώπη η απόφαση για την επένδυση του έπικες Ναυτιλίας συναλλαγματικού εισόδηματος. Ήταν διά τούτου ότι η ισοσκελισία του ισοζυγίου των πληρωμών, 'Η ναυτιλιακή πρόσδοσης έκδιπτη προπολεμικών' ένα σημαντικόν μέρος του μεταξύ είσαγωγών και έξαγωγών έλλειμματος. Είχε 153 έκατομμα, φιορινών υπελογίζετο κατά το 1938 ή εισφορά της ναυτιλίας είχε το θεωρικόν εισόδημα και είχε 188 έκατομμα. Διά το 1939. Κατά το 1947 τό ναυτιλιακὸν εισόδημα υπελογίζετο γύρω των 350 έκατομμα. Φιορινών και συμφώνων πρός τάς έπισημους στατιστικάς το είς ξένου συναλλαγματικής πρόσδοσης από την ναυτιλίαν κατά το 1948 έφθασε τα 375 έκατομμα. Φιορινών, έξαιρουμενών των δύσων απεκόμισεν ο στόλος των ύπο του 'Ολλανδικήν σημαίαν δεξιανευστολοίσαν του ομίλου της Σέλλα, διότι είνε σημαντικός είς δύκον.

Η δύναμις της Ολλανδικής ναυτιλίας υπολογίζεται σήμερον είς 3 εκατομ. τον. γκρός 2.800.000 τόνων προπολεμικώς, προβλέπεται δέ, βάσει τών υπό έκτελεσιν ναυπηγήσεων, νά φθάση τά 3 ½ εκατομ. τόνων κατά το 1952.

Η Δανία, με την μετρίαν εἰς δύκον χωραποικότητα της ναυτιλίας της—1.140.000 τόν. γκρός των Ιανουαρίου του 1950—δήμοθον και απόκομιζε τη εισόδημα. Κατά το 1949 ή ναυτική βιομηχανία της κύρωσε απέδωσε τα 15—20 τοις έκατον της άκαδημίστων συναλλαγμάτων προσδόκων της Δανίας. Περί τα 650 έκανε κοντά σε 1.221 έκα-

NETHERLANDS

**NETHERLANDS
ROCK AND SHIPBUILDING CO.**

EAST YARD New Building Division **WEST YARD** Repair Division

New Building Division Repair Division
AMSTERDAM **HOLLAND**
Works and Offices: Cornelis Douwesweg 1.

AGENTS for U.K.
KELFEDDIXANT & CO. LTD., LONDON

KELLERYANT & Co. 9/13 FENCHURCH BIDS, LONDON E.C. 3.
Telephone Royal 8833. Teleg. «RELLEK» LONDON.

τούμ, περίπου) είσεκόμισε τὸ δανικὸν πλοίον εἰς ξένον συνάλλαγμα. Ἀφορούμενον τῶν εἰς τὸ ἔξωτερον δαπανῶν τῶν πλοίων ἀπέμεινε καθαρὰ συναλλαγματικὴ πρόσδοσης 340 ἑκατόμην. κορώνων (€ 17 ἑκατοντα. περίπου). Τὸ εἰσόδημα αὐτὸ συνέκειτο κυρίως ἀπὸ λίρας καὶ δολλαρία. Κατά τὸ 1948 τὸ εἰς δολλαρία εἰσκομισθεῖσαν συνάλλαγμα ἐθίσθε τὰ 155 ἑκατοντα. κορώνων, ὧν διὰ τὸ 1949 προβλέπεται τοῦτο μικρότερον.

Ρεκόρ άποδσεως έσημειωθή κατά το 1947. Τό ναυτιλιακόν είσοδημα έφθασε τα 582 έκατον. κορωνών (€ 29 έκατον.), έκ των όποιων 201 έκατον. ανέφερούτο είς τό θυνικόν νόμισμα, 167 έκατον. κορωνών είς δολλάρια και 134 έκατον. είς λίρας Αγγλίας. «Ας σημειωθή ότι έναντι συναλλάγματος είς δολλάρια ἀξίας 167 έκατον. κορωνών που εισεκόμισε τό Δανικόν πλοίον κατά τό 1947, τό σύνολον τῶν λοιπών τῆς χώρας έξαγωγών είς δολάριας ἀνήλθεν είς 142 έκατον. κορωνών.

Εις την ζουσία αυτήν, την χώραν με τον υποδειγματικώτερον εμπορικούν στόλουν και την έξαιρετικά ἀνέπτυγμένην ναυπηγικήν διοικησίαν ή Ναυτιλία απέδωκαν κατά τό 1948 ἑνα ἀκαθάριστον εἰσόδημα 934 ἐκατομ., κορωνών ἀπό τὰ ὑπερπόντια ταξίδια—πλὴν τῆς ἀκτοπλοΐας.

Κατά τὸ αὐτὸν ἔτος τὸ σύνολον τῆς ἀξίας τῶν ἑγαγώνων τῆς χώρας ἐφθασε τὰ 4.000 ἑκατομ., κορωνῶν, εἰς τῶν ὅποιων ή βιομηχανίας του ξύλου ἀντιτροπωπεύετο τὰ 992 ἑκατομ. κορωνῶν. Απὸ τὸ ὄντα ἀκάθαρτον εἰσόδημα τῶν πρὸς τὸ ἑξωτερικὸν ἀπασχοληθέντων σουηδικῶν σταφαίων τὰ 45—50 % δέον νὰ ἀφέτερον διὰ τὰς διποτάσσεις τῶν πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Τὸ ἀπομενὸν ὑπόλοιπον ἀποτελεῖ τὸ καθόρων εἰσόδημα τῆς Σουηδίκης ναυτιλίας, τὸ εἰσκομιζόμενον εἰς τὴν χώραν. Τὸν ὑπὸλοιπόν του τουτοῦ τὰ 60 τοῖς ἑκατὸν δέον νὰ ὑπολογισθούν εἰς αὐτούσιον συναλλάγμα, εἰς λίρας, δολλάρια καὶ φράγκου, προερχόμενον ἀπὸ τοὺς εἰσέπραττους καθαροὺς ναύλους εἰς τὰς ξένας μεταφοράς καὶ τὰ 40 τοῖς ἑκατὸν εἰς κορωνάς ἀντιτροπωπεύοντα τοὺς ναύλους τῶν σουηδικῶν μεταφορῶν, (εἰσαγωγαὶ — ἑξαγωγαὶ), τοὺς ἀποίους, χωρὶς τὴν παρουσίαν τοῦ σουηδικοῦ πλοίου, θὰ εἰσέπραττον εἰς συναλλάγμα τὰ ξένα πλοία. Ας σημειωθῇ ὅτι τὸ ήμισυ τούλαχιστον τοῦ ἑξωτερικοῦ τῆς χώρας ἐμπορίον μεταφέρεται ἐπὶ σουηδικῶν πλοίων, ξανθεῖ τῶν 35 τοῖς ἑκατὸν διὰ τὸ 1939.

Σύγκρισις δεδιαίως τών άνωτέρω ἀριθμών μὲ τοὺς ιδίους μας, τοὺς σχετικούς με τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα, δὲν χρεῖ. Ἡ Ἐλλάς, ἡ ἔχουσα ἡ πέπιτεξη τὸ μεγαλύτερον μεταξὺ ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου ἐλλείμμα εἰς τὸ ἐμπορικὸν τῆς ισοζύγιον (349 ἑκατομ. δολ. κατὰ τὸ 1949) μόλις εἰσπράττει ἀπό τὴν διῆν ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας την συνάλλαγμα 12—14 ἑκατομμ. δολαρίων.¹ Οπως καὶ ἄλλοτε ἔτονταισαν θὰ ἥδυνατο νὰ ἐσοδεύσῃ τριπλάσια, χρειάζεται ὅμως πρὸς τοῦτο κατανόσιν τοῦ ἰδιοτύπου Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, συνεργασίαν στενήν, εἰλικρινήν καὶ ἀπροκατατήπτον τῶν παραγόντων τῆς ναυτιλίας μας, τοῦ κράτους, τῶν ἐφόπλιστων καὶ τῶν ναυτεργατῶν μας καὶ πρὸ παγτὸς συναίσθησιν τῶν υποχρεώσεων, ποὺ ὅλοι οἱ "Ἐλλήνες ὑπέχομεν ἐναντὶ τῆς οἰκονομικῆς τοῦ τόπου μας ἀποκαταστάσεως".
Ἡ Δαμισία κατένεψεν μέσην ναυτιλίου ἕτοιμην προέτοιμην καταπονέστερην.

Η Δανία κατέχει μετανάστες ιστή περίπου χωρητικότητος ή την περίπου μίας, ανάτοπέρας πάντων ποιοτικής καταστάσεως και λίγα συγχρονισμένης συγκρότησεως (λάϊνερς και τανκερς). Από τὸν στόλον αὐτού και τὴν καθολὸν ναυτιλίακην τῆς δραστηριότητας η Δανία ἀποκομίζει καθαρὸν συνάλλαγμα 17 ἑκατομ. λιρών, χωρὶς νὰ ὑπολογισθούν οἱ εἰς κορώνας γεῦλοι τῶν ίδιων της μεταφορῶν, καὶ ἡ Ἑλλὰς γύρω τῶν 45 ἑκατομ. λιρών, ἐνώ διπανὸς δεκάδας ἑκατομ. δολλαρίων—περὶ τὰ 45 διὰ τὸ 1950—εἰς ναύλους τῶν μεταφορῶν τῆς μὲ ξένα πλοία. Εισπράττει δηλαδὴ ἔλαχιστα και ἔξοδευτε πολλαπλάσια. Η Δανία ἐπὶ ἀκαθαρίστων γεύλων 650 ἑκατομ. κορώνων ἀπὸ τὰ ταξίδια τῶν πλοίων της εἰς τὸ ἔξτερικον ἔκριθσε τὸ ήμισυ περίπου (340 ἑκατομμύρια) ὡς καθαρὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα εἰς συνάλλαγμα. Η Ἑλλὰς ἀπὸ τὸ ἀκαθαρίστον εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας της οὐδὲ τὰ 15 % δὲν κατορθῶνται νὰ ἀποκομίσῃ.

Κανεὶς δέσμως δὲν θὰ είχε τὴν ἀξίωσιν νὰ είνει ἵση η ἀπόδοσις τοῦ δανικοῦ καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους, τοῦ κινουμένου πολυ πέραν τῶν ἑθνικῶν του δάσεων καὶ μή προσεγγίζοντος σχεδόν ποτε εἰς τοὺς ἐλληνικούς λιμένας. «Η σταθερά ὄμως ἀπὸ μέρους μας προσπάθεια, ίνα φέρουμε κατά τὸ δυνατὸν ἐγγύτερον τὸ ποντοπόρον πλοίον μας πρὸς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου καὶ ή ιδιαιτέρα φροντίς, ὅπως μή σπαταλᾶται εἰς τὸ ἔξωτερον ὁ μόνθος τοῦ ἐλλήνος ναυτίλου, πολλὰ θὰ εἰσέφερε τὰ κέρδη.» Επὶ τοῦ ἀκάθαρτού στου εἰσօδημάτος τοῦ ἐλληνικού πλοίου ἔνα ποσσότον εἰς συνάλλαγμα ἀνώτερον πάντων τὼς 25 % θὰ ἤδυνταν νὰ κερδίσῃ καὶ η Ἑλλὰς ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς δραστηριότητα, ἔξοικον μούσιον ἐπαραλλήλους καὶ μέρος τῶν εἰς ναυάλους δαπανῶν τῆς οἰκονομίας της διὰ τὰς μεταφορὰς μὲ ζένα πλοῖα.

Αύτά ἐν ὄλιγοις εἶνε τὰ συμπεράσματα ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ναι-
τιλιακοῦ εἰσόδηματος τῶν ἄλλων χωρῶν. Εἶνε τῷ ὅντι ἀπογοητευτικά.

ΑΙ ΘΛΙΒΕΡΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

‘Από την ἐμπειριστασμένην και ἀποκαλυπτικὴν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητοῦ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης της ἈΕΔάδος πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μετόχων της, παραλαμβάνομεν δύνα ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντα σημεῖα, ἀμετάπτωτα συνδέομενα καὶ μὲν τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν: Τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ τοὺς ἀδήλους συναλλαγματικοὺς πόρους αὐτῆς, μεταξὺ τῶν ὁποίων καταλέγεται καὶ τὸ ἔτη τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα.

Τὸ ισοζύγιον πλήρω μῶν. Ἐφ' δοσοῖς εἰνεὶ ώληθὲς ἔκεινο, τὸ ὅποιον ἐτο-
νίσθη καθ' ὅλην τὴν διαδρομὴν τῆς παρεύσεως ἑκέσσωε, ὅτι δηλαδὴ τὸ οἰκουμενικὸν
πρόδηλημα τῆς χώρας προσδιορίζεται κατὰ δάσιν ἀπὸ την θέσιν, ἣν σύτη κατέχει εἰς
τὴν διεθνή ἄγραφα, τὸ ισοζύγιον πληρώμα τῆς Ἑλλάδος καθιστᾶ προφανῆ τὴν δχὶ
καὶ τόσον εὐχάριστον καταστάσιν τῆς Ἑλληνικῆς οἰκουμένας καὶ ἡμερινοὶ ανάγλυφοι
τοῦ κινδύνου, ἢν αὐτὴ διατρέχει μετὰ τὴν ληξίν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας. Ἀν οἱ εκ
τοῦ περαστού σήμερον χαρακτοροὶ τοῦ ισοζύγου πληρώμαν κίνδυνοι δέδη καθιστάνται
ἐμφανεῖς, τόθο δημιεῖται εἰς τὰ ἀμερικανικά ἔφδοια, ὅπις παρέχον τὴν ἔπιτυπωτιν
τῆς ἐπαρκείας, ἐνώ αἱ ἐπίδημοι τῆς πραγματοποιήσεως τοῦ προγράμματος ἀνασυγκρό-
τησες ἀποκωδικώνουν τοὺς ὀδούς.

Χαρακτηριστικά ένδειξη της δυσμενούς έξελίξεως του ισοζυγίου πληρωμών παρέχει η πορεία των έξαγωγών, η δυνατότης έπαυξησεως των όποιων έν συνδυασμό πρός την προσθέτων αυξήσεως της έγχωριου παραγωγής, πρός τον σκοπόν της ισοσκελείου του έμπορου μας ισοζυγίου, αποτελεί την τελικήν έπιδιώξιν του προγράμματος ζανυγκροτήσεως.

Πρόγραμμα, αι έξαγωγαί, αιτινες έπροκειτο νά ένισχύσουν την θέσιν της χώρας ηγαρφουν πορειάν ήκιστα ικανοποιητικήν. Και τούτο, παρά τη ληπτήν των ανεφερόντων συναλλαγματικών μέτρων, άτινες άπειλέστον εις την προσαρμογή των τιμών των Ελληνικών προϊόντων προς έκινας, τάπας ήποιας προσφέρουν όλαις χώραι και πεπάντα την καταβολήντων παραγωγικών προσπάθειαν του τόπου. Τούτο όλωστε άναγκαριζεται και υπό τον άναθενηρθέντος προγράμματος άνασυγκρότησης, το όποιο προλαμβάνεται έξαγωγές εις δολαρίστα, δι λόλκηρον το Έτος 91,9 έκατον., έκατον του όρχικου προγράμματος.

Τό διέλειμμα δώμας του συναλλαγματικού μας ισοζυγίου δεν δύεται μόνον εις τὴν ποιητικότητα του ἐμπορικού μας ισοζυγίου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἡλιατωμένας εἰσπράξεις ἐν τῶν ἀδήλων πόρων. Σαφή στοιχεία τῆς ἐξελίξεως τῶν πόρων τουτών κατὰ τὸ

ύπό άναυστηρήσιν έτος δεν υπάρχουν άκομη· ένδειξην μόνον ταύτης άποτελούν τὰ δύο προλογίδες έξιδαιάσαις. Οι δύο τὸ τρέχον προβλέπομενοι ὑπὸ τοῦ προγράμματος πόροι υπόλογοίζονται εἰς \$ 17,9 ἑκατοντάρια. ἔναντι 5.22,1 ἑκατ. κατὸ τὸ 1948-49. Διὰ τὸ 1952-53, συμφώνως πρὸ τὸ μακροτερό πρόγραμμα προβλέπονται οἱ ἀδηλοὶ πόροι εἰς \$ 60 ἑκατ. τρεχοῦσας ἀξίας, ηποὶ εἰς 75 % τὸν προτολεμικὸν, τῆς μειώσας ὄφειλομένης εἰς αἰσθητὴν υποχώρησιν τῶν ἐκ μεταναστευτικῶν ἴμβασμάτων εἰσαγωγῶν συναλλάγματος. Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμά, ἀντίτικον, ὑπολογίζεται ὑπὸ τοῦ μακροτεροῦ προγράμματος εἰς τὸ ἰδίον υψός κατὸ τὸ 1952-53 ὅπος κατὸ τὸ 1938-49 τὸ δὲ τουριστικὸν προέμενον.

Καὶ διὰ μὲν τὰς δαπάνας τῶν ἔνεων ἐν 'Ελλάδι δικαιοῦται τις νὰ ἐλπίζῃ ὅτι διὰ τῆς δελτίωσεως τῶν μέσων συγκοινωνίας καὶ τῶν δρόνων διαμονῆς, θὰ αὐξήσουν σὺν τῷ χρονῷ. Δεν δύναται δόμος νὰ είναι ἐξ τούτων αἰσθητός καὶ διὸ τὰ ναυτιλιακὰ ἡμέρασματα, τὰ ὅποια τὸν τούτον θὰ δυνατοῦν νὰ ἀποτελοῦν σημαντικά παρόγονα διὰ τὴν δελτίωσην τοῦ ὕδαισου τῶν ἔξωτερων πληρωμῶν τῆς χώρας. 'Ιδιος, ἀν ἀναλογίσθη τὶς πόδους ἡ κρατούσα ναυτιλιακὴ κρίσις καὶ ὁ ἀποκλεισμός τῆς ἐλληνικῆς σηματίας ἀπὸ τὰς μεταφορὰς τῶν ἔφοδων Ε.Π.Α. ἐξημισαν τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ πόσος ἡ ὄσπρεια στρατικὴ πολιτικὴ ἐφρύγανε τὸ ναυτιλιακὸν κεφαλαίον. Εἰς διαν ἀξιοσημειώσαν τὸ γεγονός ὅτι ἐνώ ἡ ὑπὸ ἐλληνικὴν σηματίαν ἔρχεται ἐνατέλη τὸ παγκόσμιο τονών με 1.385.000 τόνους ἔναντι 1.892.000 κατὰ τὴν ἡρχὴν τοῦ πολέμου, ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησία ἔρχεται τρίτη, μὲ πλοία συνονικῆς χωρητικούτης ὑπερβανισμούς τὰ 5.000.000 τόνους γκρεμόν.

Άπρόσφορον τὸ ξένον κλῖμα

"Ηρχισαν νὰ ὑψώνουν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν τὰ 123 Καναδικὰ σκάφη. Τὰ πλείστα ἔξι αὐτῶν εἰνε ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας. Κρίμα, ποὺ δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἐπάνδρωσίς τῶν με ἐλληνικὰ πληρώματα.

Αἱ εὔθυναι διὰ τὴν ἀποτυχίαν τῆς προσπαθείας αὐτῆς δαρύνουν ὄλους τοὺς ἀνδισφερομένους. Καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, καὶ τὸ κράτος, καὶ τοὺς ναυτεργάτας. Οι πρώτοι δὲν ἐπέδεικναν τὴν ὄσην θὰ ἐπρεπεῖ καλὴν θέλησιν. Δεν ἐπίστευσαν εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας καὶ δὲν προσέδωκαν τὴν κατάλληλον παρά τὴν καναδικὴ Κυβερνήσης πρωθητίαν τοῦ Κήπηταστον. 'Η ἀγγλικὴ σημαία πήδη δ' αὐτοὺς ἢ πλέον συμφέρουσα. Εἶχαν τὴν κατασφόλισην τῆς στορθότητος, τῆς ἀποφυγῆς τῶν περιπτειῶν καὶ τῶν ἐκπλήξεων, που δυστυχῶν δὲν ἀποκλίνονται διὰ τὸ ταλαπτώρων ἐλληνικὸν πλοίον.

Τὸ Κράτος καὶ οἱ ναυτεργάται εἶχαν ἀμεσώτερον συμφέροντας νὰ ὑψώσουν τὰ Καναδικὰ τὴν κυανόλευκην. Χιλιάδες ναυτεργάτων θὰ ἀποσχολοῦντο, κέρδη σημαντικὰ θὰ ἀπεκόμιζεν ἡ Ἑλληνικὴ μας οἰκονομία. Δὲν ἐπίστευσαν δόμος οἱ ἀρμόδιοι κρατικοί μας ἐκπρόσωποι, οὔτε οἱ ναυτεργάται νὰ καλύψουν ἔγκαιρας καὶ ἀποφασιστικῶς τὰς προϋποθέσεις που ἔχειαζοντο ἴνα καὶ τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον τονώθη. Ζητήματα φορολογικὰ καὶ ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων πήγερον κατ' ἄρχην. Ποίος ἀνέλαβε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ τὰ συζητήσῃ; Κανεῖς. 'Επιστένετο ισως ὅτι ἀλλη διέξιδος δὲν υπῆρχε διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ διὸ θὰ μᾶς προσατέλουσσαν νὰ τὰ ἐπανδρώσωμεν με ἐλληνας ναυτιλίους.

Δὲν τὶς πιστεύουμεν δόμος νὰ είναι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ πλήρως ίκανοι ποιημένοι ὅπο τὴν δοθείσαν λύσιν. 'Η ἐπάνδρωσί τούσαν τοσούσαν μὲ ἀγγλικὰ πληρώματα δὲν θὰ είναι εὐχερῆς ὑπόθεσις. Εμεθα εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσωμεν τὰς δυσκολίας, που θὰ συναντήσουμε οἱ ἐλληνες ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἑξέρεσιν δόκιμος οἱ καλῶν μηχανικῶν, ἀλλὰ καὶ ἀφωισμένων εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς πλοιοκτησίας ἄγγιλων πλοιάρχων. Τὰ ίκανά, τὰ πειθαρχημένα καὶ τὰ μὲ στοργὴν διὰ τὸ πλοίον ἐργαζόμενα ἄγγιλοι πληρώματα δὲν πειστεύουμεν, οὔτε δένδαια νὰ ἐγκαταστάψουμεν οἱ καλοὶ ναυτικοὶ τοὺς ἄγγιλους ἐφοπλιστάς, τὸ γνωριμόν των πειθαράλλον, τὰς μεγάλας ἐταιρίας καὶ τὴν πολυτελεῖαν εἰς αὐτὰς ὑπέρεσιν τῶν, διὸ νὰ ἐπιτέλουν τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, καμουφλαρισμένων ἀγγλικῶν σκαφῶν, τὸ όποια αὐτοί, ἀν αἱ συνθήκαις ἀλλαζουν, πιθανόν, γὰ μη κρατησουν καὶ τὴν Βρετανικήν σημαίαν. Οι κατωτέρως ποιοτότητος ναυτεργάταις δὲν ἐπανδρώσουν αὐτά τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τὸ ἀγγλικὸν υπόλογον σκάφη καὶ αἱ συνεπειώτες τῆς προσθήψεως τῶν εὐχόμενα νὰ μη είναι αισθητοί διότι ἡ διασταύρωσις τῶν ὑλικῶν αἱ συνχρόνες, αἱ ἀδικαιολογητοὶ ἐπίσκευαι καὶ πολλὰ ἀλλὰ ἀπρόβλεπτα δὲν θὰ λείψουν. Ή πρόσφατος πείρα αὐτά τούλαχιστον μᾶς ὑποδεικνύει.

Διὰ τὸν ἔλληνα ἐφοπλιστην, παρ' ὅσα καὶ αἱ λέγωνται, δὲν νοεῖται ἐκμετάλλευσις σκάφους χωρὶς τὸν στενὸν συνεργάτην του τὸν ἔλληνα Πλοίαρχον, τὸν μηχανικὸν καὶ τὸν ναύτην. Κρίμα, διότι ἡ συνεργασία αὐτῆς, ήτις καὶ ἐδίμουρηγης τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, καὶ ἐπέτρεψε εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ ἀναπτύξουν τὴν ἐπιχειρηματικὴν διαστροφήν, τείνει συν τὸ χρόνῳ γὰ εκλείψῃ. Κακόν καὶ δέθεριον δὲ, ἀμφοτέρους, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας, θὰ είνε τὸ ἀποτέλεσμα.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, ζένοι εἰς τὴν ξένην τυχοδικωτικὴν ὑπὸ δένειας σημαίας ἐκμετάλλευμοντοι τὰ πλοία των, μὲ δένουσαν ναυτικούς, ψυχικόύς, ἀφίσταμενους πολὺ τῶν πλοιοκτητῶν, των, δὲν πιστεύουμεν να είναι ποτὲ εὐχαριστημένοι οὔτε καὶ νὰ κατορθώσουν εὐχερῶς νὰ ἀναπτύξουν τὴν ἀνησυχίαν πρωτοβουλίαν των, ὥστα τὸ ἐπέτρυναν υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, εἰς τὸ πρόσφατον ἀκόμη παρεβόλον. Οι ναυτεργάταις ὦφη ἐπέτρους, χωρὶς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καὶ τὸν παραστάτην τῆς ἐργασίας τῶν ἐλληνικὸν νόμον, δὲν ὑποχρεωθοῦν, νὰ ζητησούν τὸν διοπτρισμὸν τῶν συνεργάτων πειθαράλλον, τῶν πλοίων. Εκτείνεινοι θὰ είναι εἰς τὴν ἐπιχειρηματικὴν πρωτοβουλίαν τοῦ Πλοίαρχου, τοῦ ξένου πλοίαρχου, θὰ κάσουν τὴν σύνταξιν των καὶ ὡς οἰκογένεια τῶν ὑπὲρ αὐτής ἀσκούμενην τώρα πρόνοιαν. Δὲν θὰ διαφέρουν τῶν 'Ισπανῶν, τῶν Πορτογάλων καὶ τῶν Μεξικανῶν ναυτεργάτων, ποὺ ἀθρώως προσφέρονται εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένες ἀντί πενινώρων ἀντικατίσθιας να ἀναλάβουν ἐργασίαν.

Αὐτὴ θὰ είναι ἀναπτυρητώπως η εἰκὼν που θὰ παρουσιάσῃ η ναυτιλία μας οἰκογένεια μετά την διάλυσην τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Καὶ τὴν διάλυσην αὐτῶν δὲν ἀποκλείουμεν, ἐφόσον η παλαιὰς συνεργασίας ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου δὲν ἔχειρεθη τρόπος νὰ τογωθῇ καὶ πάλι, ἐφόσον καὶ οἱ μὲν καὶ οἱ δὲν ἀνομολογήσουν, ὅτι ζένοι καὶ ἀπρόσφοροι διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ τε ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτεργάτου είναι τὸ κλίμα τῆς Καναδικῆς, τῆς Ἀγγλικῆς, τῆς Ἀμερικανικῆς καὶ αὐτῆς τῆς συνούπωρ ύπο δίωξιν Παναμακής σημαίας.

Ο πλοίαρχος

Κεκτημένη συνήθεια ἀπογένεται τὸν τίτλον τοῦ Πλοίαρχου, ὥστη μόνον εἰς τὸν Κυβερνήτην τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλας τὰς διασθεμίσεις τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ναυτικοὶ μας, κυρίως οἱ πλοίαρχοι, θαί γονιαὶ τοῦ πλοίου, φέρουν τὸν τίτλον τοῦ Αστού, Βου· ή Γονιαὶ τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικού. Αὐτὴ είναι ἡ κυριολεξία. Παραπλησία είναι η διασθεμήσισις καὶ εἰς ὅλας τὰς ζένας ναυτιλίας.

Οἱ ἀλλοι είνε ναυτίλοι ἀξιωματικοί, οἱ ὄποιοι ἀναλόγως τῆς βαθμίδος που κατέχουν εἰς τὴν ιεραρχίαν τῆς διοικήσεως τοῦ πλοίου, φέρουν τὸν τίτλον τοῦ Αστού, Βου· ή Γονιαὶ τοῦ ναυτίλου ἀξιωματικού. Αὐτὴ είναι ἡ κυριολεξία. Παραπλησία είναι η διασθεμήσισις καὶ εἰς εἰς ὅλας τὰς ζένας ναυτιλίας.

'Η διάκρισις μεταξὺ Πλοίαρχου καὶ ναυτίλου ἀξιωματικοῦ πρέπει,

νομίζομεν νὰ καθιερωθῇ. Τὸ 'Υπουργείον ὄφειλει εἰς τὰ ἔγγραφά του καὶ τὰς ἀποφάσεις καὶ τοὺς νόμους ἀκόμη σαφῶς την διάκρισιν αύτην πει νὰ ἔχῃ ὑπόδιαιρεσίες. Ο τίτλος του Πλοίαρχου δὲν ἔχει καὶ δὲν πρέπει νὰ ἔχῃ ὑπόδιαιρεσίες. Οὐδὲ αὐτὰ τὰ «ποτόπλοιαρχος» καὶ «άνθυποπλοιαρχος» δὲν προσαρμόζονται εἰς τὴν πραγματικότητα. Μετά τὸν Πλοίαρχον έχουμεν τοὺς ἀξιωματικούς ναυτίλους καὶ μηχανικούς. Διὰ τὸν προστάμενον τοῦ μηχανοστασίου είναιται νὰ ἀποδίδεται, προκειμένου περὶ μεγάλης χωρητικότητος πλοίων, οἱ τίτλοι τοῦ Αρχιμηχανι-

κού. Μία σχετικὴ ἐγκύλιος τοῦ 'Υπουργείου ἐφόσον ἡ ἀνωτέρω παραπτηρίστις είναι ὄρθη, θὰ ἡτο ίσως χρήσιμος. Δὲν ἀποδίδομεν, σύντον τινές θὰ πιστεύσουμεν, σημασίαν εἰς τὰς λέξεις. Τὴν ὑψηλοτεραν δημιουργίαν διοικητήν τοῦ ποτόπλοιαρχος τὸν τού ποτομοβέτημα δὲν ἔθασε μέχρι τοῦ 'Υπουργικού Συμβουλίου τῆς ὑπηρεσιακῆς Κυβερνήσεως καὶ δὲν ἔγινεν ἀναλαβόντα τώρα τὴν ἀρχὴν Κυβερνήσης δὲν ἔμπορειται πάραπλετά τὰς γυναῖκας σημαντικότης.

'Η ὑπόθεσις τοῦ παρακράτημας τοῦ νόμου 545 είναι πλέον ἀρκετά γυναῖκα. Τὸ θέμα πρέπει νὰ θεωρήται ἐξηντλημένον ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς, ἀφοῦ καὶ αἱ υπηρεσίαι τῶν 'Υπουργείων Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν ἐπεισθήθησαν περὶ τοῦ δικαίου τοῦ αἴτηματος καὶ κατήρτισαν τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον τῆς ἀποδεσμεύσεως τοῦ παρακράτημας τού τούλαχιστον. Αδιάφορον ἀπὸ τὸ νομοβέτημα δὲν ἔθασε μέχρι τοῦ 'Υπουργικού Συμβουλίου τῆς ὑπηρεσιακῆς Κυβερνήσεως.

Τὸν ἀναλαβόντα τώρα τὴν ἀρχὴν Κυβερνήσης δὲν ἔμπορει πάραπλετά τὰς γυναῖκας σημαντικότης. Τὸ πρότεινεται περὶ τῶν πραγμάτων την προτεύσεις την προστέπειται τὸν ποτόπλοιαρχον πάραπλετά τὰς γυναῖκας σημαντικότης.

Οἱ αὐτοὶ οἱ ζένοι νομοθέτημα ἔστιμηθη μία παράλειψις, τὴν όποιαν καὶ μᾶς ὑποδεικνύουν από τὸ Λονδίνον. Πρόκειται περὶ τῶν ζένων, οἵτινες ὑπηρεσιότης περιορίσθησαν μεταξύ τῶν διαθέσιμων πλοίων καὶ τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς τὴν ιδιοκτησίαν.

Οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοί, οἱ μικρομετώπων τῶν διαθέσιμων πλοίων καὶ τῶν διευθέτησαν διάλογον την περιορισμούν τῶν διαθέσιμων πλοίων καὶ τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς τὴν ιδιοκτησίαν.

Ζήτημα καλής πίστεως ἀπὸ μέσους μας ἔγειρεται νὰ ἀποδώσωμεν τὰ κεφαλαία αὐτά, εἰς ζένους οἵτινες καὶ αὐρίου, διαν θὰ χαλαρωθούν οἱ πειρισμοί, διαντάρων νὰ στηρίξουν ποικιλότριτας τὴν Ναυτιλίαν παράπλεον εἰς τὴν Καλύμνον καὶ τούς πρότεινεται περὶ τῶν ποτόπλοιαρχών την παραστάτην τῆς ἀπόδοσης—θὰ κατακύρωσεται απὸ τὴν αὐτοθεσίαν πληρώματος καὶ διπλών. Διὰ νὰ μη ἐπιστρέψῃ αὐτὸν, τὸ θεινόπωρον εἰς τὴν Καλύμνον καὶ τοὺς εἰς τὴν Υδροφασούριον μὲ όλιγον σπογγαλίευμα, μὲ πολλοὺς νεκρούς πη διαρέωνται.

Πέρισσος, τὸν Φεδρούσιον, τὸ πρώτον Πανελλήνιον σπογγαλιευτικὸν συνέδριον εἰς τὴν Ρόδον, προσπελάθησε καὶ ἐφιλοδόξησε, νὰ μετράσῃ τὸν τραχὺν καὶ νὰ ἐξαλείψῃ τὸν ἐπικινδυνὸν χαρακτήρα τῆς ἐργασίας τοῦ Ελλήνος σπογγαλίεως. 'Ητο η πρώτη ἀξιόλογος προσπάθεια, η ὡποία διάκτος ἀπὸ τὸν καλήν διάσθετον τὸν συνεδρών καὶ ἀπὸ τὴν καλυτέρων θεωρίων τῶν εἰδικῶν, εἰς τίποτε τὸ συγκεκριμένον δὲν κατέληξεν. Αύτο, τούλαχιστον, ἀποδεικνύει η ἐμπεριστατωμένη ἔκθεσις τὴν όποιαν πρὸ τοῦ πάπειτοειται πρὸ τὸ Υ.Ε.Ν., οἱ Προσενίκοι Λιμενάρχης Βεγγάλης, διά την περιστινή, τὴν πρώτων δηλαδή σπογγαλιευτικὴν περίοδον, μετά τὸ συνέδριον αὐτὸ τῆς Ρόδου.

Κακοί, κακιστοὶ όροι ἐργασίας τσχυσαν καὶ πέρυσιν, ὅπως πρὸ διετίας καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν καὶ ιδιαὶ τὸν Δωδεκανησιακῶν

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ

ΤΟῦ κ. Ι. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Ἐφελκύουμεν ὅλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ κατωτέρῳ διεκδικοῦ σημειώματος, τοῦ ἀρμοδιωτέρου ἐν προκειμένῳ συνεργάτου μας, τοῦ κ. I. Μελισσινοῦ. Οὐτι διεκτραγωδεῖται διὰ τὴν κατάστασιν, ὃποιαί κινοῦνται τώρα τὰ μικρὰ ἀπόκτοικά Φορτηγά, προκαλεῖ δὲ μόνον τὴν κατάπληξιν ἄλλα καὶ τὴν ἔξης εὐλογὸν ἀπόριαν: Διατὶ μὲ τόσην δόσιν «ραγιαδίσμου» —θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ η ἐκφρασίς—δέχονται οἱ πλοιοκτάται τοὺς πανταχόθεν εἰς βάρος των ἐκβιασμούς, τὰς σκανδαλώδεις ἐκμεταλλεύσεις καὶ τὰς διοικητικάς ὑπερβασίας; Νό τα δέσουν προτιμότερον είνε, παρὰ νὰ φέρονται ἀσφαλῶς, καθημερινῶς μοχθύντες, πρὸς τὴν καταστροφὴν καὶ τὴν πτώχευσιν.

Ο κ. Κιζάνης ζητά, όσον δίλγει τὴν γαυτιλιακὴν πραγματικότητα. Αἱ συστήση μίαν διλγομελῆ ἐπιτροπὴν μελέτης τοῦ ζητήματος τῶν «κόστερες», τῶν μοναδικῶν, αὐτῶν εὐθύνων καὶ προσφόρων μέσων μεταφορᾶς καὶ ἡς ζητηση τὸ πόρισμά της ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας. Μετ' αὐτῷ κατὰ τὴν κρίσιν δικιάου ἀνδρὸς ἡς ἀναλάβῃ τὴν ἀνακούφισιν τοῦ πολυτίμου αὐτοῦ μεταφορικοῦ κλάδου, ἀπὸ μέρος ἔστω τῶν δεινῶν ὑπὸ τὰ ὅποια τώρα στενάζει.

„Εχουμενήδη απασχολήσει τάς φιλοξένους στήλας τών «Ναυτικών Χρονικών», ανάπτυσσοντες τάς γνώμας μας επί ενός άπο τά κυριώτερα ίσως ζητήματα, τά όποια αντιμετωπίζει ο τόπος μας, τού ζητήματος τών έσω τερικών θαλασσιών συγκοινωνιών του. Ούραγοι ήμεις, διότι πρώτον τό έγκριτον Περιοδικόν μας έκρουσε τόν κώδωνα τού κινδύνου, έτονίσαμεν τήν καταστροφήν, πρός τήν όποιαν βαίνουν τά θαλάσσια συγκοινωνιακά μας μέσα, εργάσσοντας δέν θηλεύειν έφαρμοσθή εις τόν πτωχών αύτον τόπον έν συντονιστικόν συγκοινωνιακόν συστήμα.

Ἐπὶ τῇ ἐύκαιρίᾳ τῆς ιδρύσεως τῶν «Ἀκτοπλοϊκῶν Μεταφορῶν Ἑλλάδος» προσεπαθήσαμεν νά καταδείξουμεν τί τὸ κοινωνικὸν σύνολον δύναται νά ἀποκομήσῃ ἀπό μας καλὴν καὶ μετρημένην χρησιμοτοπίαν τοῦ νεοεμφανισθέντος εἰς τὰς θαλάσσας μας «Κόστερ». Τέλος εἰς πρόσφατον σημειώματα μας ἀνέλυσαμεν παραβλητικῶς τὸ ὑψός εἰς τὸ ὅποιον ἔχει τοῦ οὐρανοῦ ἡ διάθαλασσής μεταφορᾶ ἐν σχέσει πρὸς τὴν χερσαίαν τοιάυθην, καταδεικνύοντες συγχρόνως τὸ ἀναμφισθήτον γεγονός, ὅτι ὁ ναυλὸς τοῦ πλοίου κατήντησε νά ἀποτελῇ ἐλάχιστον, τασσός μη ὑπολογίσιμον, τμῆμα τῆς ὅλης μεταφορικῆς δαπάνης, ητις ἀνάλισκεται εἰς παρασιτικάς ἐπιβαρύνσεις.

Ἐάν ἐπανερχώμεθα ἐπὶ τοῦ θέματος, ἀφοριμὴν μᾶς δίδει ὁ σχηματισμὸς τῆς νέας μετεκπολικῆς Κυβερνήσεως, τοῦ κόμματος τῶν Φιλελέθερῶν καὶ ἡ ἀνάληψις τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπὸ τοῦ βουλευτοῦ Πειραιώς καὶ Νήσων κ. Θ. Κιζάνη. Ο νεος Ὑπουργός γνωρίζει καλῶς τὰ πράγματα, ὥστε ἔαν ἐπιληφθῇ τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ τοῦ συγκοινωνιακοῦ προβλήματος τῆς χώρας, καὶ κατορθώνῃ νὰ ἐπιτύχῃ την πραγματικὴν συνδρομὴν τῶν συναδέλφων την Ὑπουργών, ὃν αἱ ἀμφιοδιττες ἐφάπτονται τῶν σπουδαιοτάτων αὐτῶν ζητημάτων, δύναται νὰ ὀδηγηθῇ τὴν λύσιν των εἰς τὴν πρέπουσαν καὶ συμφέρουσαν ὅδον, διὰ τοῦ Κράτους καὶ διὰ τοὺς δύο ἄρρεντων συνδεμένους πράγαντας τῆς Ναυτιλίας μας, τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ τὸν ἐργάτην θαλάσσης.

Αι ως ανώ απόφεις μας υπαγορεύουσαν τα καθήκοντα να θίξουμε σήμερον μερικά σημεία τού προβλήματος τούτου. Πιστεύουμεν άκραδάντως, ότι γενικώς έπι τού συγκοινωνιακού ζητήματος, και, έποιμένως έπι, μεγίστου ποσοστού τού ναυτιλιακού μας τοιούτου, δηλαδή της άκτοπλουσότητος Ναυτιλίας, ή ριζική καὶ ή ορθή λύσις έγκειται εἰς τὴν συγκέντρωσιν εἰς ἔναντιον Ὀργανισμὸν ἥνα Υπουργείον απάντων τῶν συγκοινωνιακῶν τῆς χώρας κλάδων, ηποι τῆς άκτοπλουσότητος Ναυτιλίας, τῶν Σιδηροδρόμων, τῆς Πολιτικῆς Αεροπορίας καὶ τῶν αὐτοκινήτων.

Ούτω, μόνον υπό μιαν ένισιασι κατεύθυνσιν θὰ καταστῆ δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐν εὑρὺ πρόγραμμα συγκοινωνικού συντονισμού καὶ νὰ ἐπλήθη μία δικιάς ἔξισσωσις τὰν ἐπιβεβλημένων εἰς τὰ διάφορα συγκοινωνιακά μέσα παραστικών ἐπιβαρύνσεων, δηπού είνε ἀδύνατος ἡ κατάργησις τούτων, καὶ τέλος να ὑπάρξει ὁ δύγκος ἐκείνος δηπού θὰ ἀμύνεται πανταχόθεν ἐπιβούλων κατά τοὺς συγκοινωνιακούς μέσους.

Διό νά μη θεωρηθή δύτι, έξαγουμε αύδιαρτα συμπεράσματα θά προσπαθήσωμεν νά άναπτυξώμεν κατωτέρω έν δίλγοις μερικά χαρακτηριστικά σημεία της καταστάσεως, ή διότια έχει δημιουργηθῆ παρ' ήμιν ἐπὶ ἑνὸς τῶν κλάδων τῶν συγκοινωνῶν μας, τῆς ἀκτοπλούσσης φορτηγοῦ Ναυτιλίας. Έξ αὐτῶν καταφαίνεται ποὺ η πολιαρχία, η Κρατική γραφειοκρατία και η Ἐλλειψις ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ ιδρυθὲν πρὸς ἄναπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας 'Υπουργεῖον έχει ἀγάγει τὰ πλοῖα.

Λιμενικά ι Διατυπώσεις.— Αι σχετικαὶ μὲ τὴν ἐπάνδρωσιν, κίνησιν, παραδολὴν καὶ ἐν γένει λειτουργίαν τῶν πλοίων διατυπώσεις, αἱ αἰτούμεναι παρὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ή τῶν παραλήγων μὲ αὐτὰς ἀσχολουμένων μὲ τὰ πλοῖα ὑπηρεσίας ἀσφαλείας, τελονειακῶν τοιούτων, ὑπηρεσιῶν καυσμῶν καὶ ὑπηρεσιῶν ἐπιθεωρήσεως ἐμπορικῶν πλοίων, ἔχουν λάβῃ τοιστὴν ἔκτασιν, ὥστε πρὸς απλήν διεκπεραίωσιν αὐτῶν ἐδῆμοι προγρήθησαν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας μαζί. Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Σύρου κλπ. ειδικὰ ιδιωτικὰ γραφεῖα ἔκτος τῶν Πρακτορείων, ἀτινα ἀποιοῦν ἐκ μόνης τῆς διεκπεραίωσεως, τινῶν τῶν διατυπώσεων τούτων.

πανθεόν αὐτῶν.
Συνέθεσις καὶ μισθολόγια πληρωμάτων.—Τὸ Κράτος μας παρέσυρε τὸ ἔστερημένον τῆς δεούσης βασικῆς κατευθύνσεως υπουργείον Ναυτιλίας εἰς τὸ νέα δημιουργήσας μίαν συγχώνην μεταξὺ της συνθέσεως τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀσκήσεως πολιτικῆς κοινωνικῆς προνοίας. Οὕτω ἐάν παραδέλτη τις τάξ συνθέσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων πάσης κατηγορίας καὶ τυπου προς τὰ τοιατας, σύχι μόνον τῶν ὄλλων πράγματα ναυτικῶν χωρῶν ἄλλα καὶ αὐτῶν, αἵτινες διατηροῦν ἐπικυρωγούμενάς ναυτιλίας, θά εὑρῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον προβαδίζον εἰς τὴν συνθέσην παν-

Δεν είμεθα έκεινοι, οιτίνες έπιθυμούμεν τὴν δημιουργίαν ἀνέργιας διὰ τῆς περικοπῆς τῶν συμβέσεων, ἀλλὰ καὶ δὲν πιστεύουμεν ὅτι δύναται νῦν θεωρηθῆναι όρθι πολιτική ἔξασφαλίζουσα ἐργασίαν ἢ ὑπὸ τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀσκήσεια, ητοι δυστυχών παρεκευάσεις τὸν παροπλισμὸν δεκάδων Ἐλληνικῶν πλοίων ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς ἔξικονυμήσεως δύο ἢ τριών ἀνέργων εἰς κάθε σκάφος.

Ἐπὶ τοῦ σπιείου τούτου θα ήτας ἐπίτραπτό χαρακτηριστικών νὰ ἀναφέρωμεν ἐν περιστατικὸν, τὸ ὅποιον σαφέστερον παντὸς ἔτερου καταδεικνύει τὸ πόσον ἔξω τῆς πραγματικότητας ἔχουν θεοποιθῇ τὰ τῆς συνθέσεως πάρ' ἡμῖν. Τὸ «Κόστερ» εἶνε τὸύπος πλοίου, δοτὶς ἐλκεῖ τὴν καταγωγὴν ἀπό τὰ Βρετανικά παράδια καὶ τὰς Κάτω Χώρας.

Ἐκεὶ ἀπὸ μακροῦ ἐργάζεται καὶ θεωρεῖται εἰς τῶν οὐτιώδων παραγόντων τῆς μεταφορᾶς. Ἐκεὶ πρὸς ὑποβίασμον τούτου κόστους μεταφορᾶς διὰ τοῦ τύπου αυτοῦ τοῦ πλοίου, ὅχι μόνον ἔχει περιορισθῆνει τὸ ἐλάχιστον σύνθεσις, ὅχι μόνον ἡ τροφοδοσία διέτειλαί εἰς χρήμα, ώστε νὰ μὴ ὑπάρχῃ ἐπιβάρυνσις μαγειρών καὶ λειτουργίας μαγειρέου, ἀλλά, τὸ καὶ σπου-

διαίτερον, ή διάρκεια τῆς ναυτολογίας εἶναι ἀπολύτως περιωρισμένη εἰς τὸν χρόνον τοῦ ταξιδίου.

Παρ' ἡμῖν σύνθεσις τοῦ «Κόστερ» δὲν ὑφίσταται, ἀντ' αὐτῆς ὅμως ἀ-
φεται εἰς τοὺς ἔνδιαφορέμένους ή ἐκλογή μετασχηματισμούς
καὶ Ιστοφόρους. Δηλαδὴ ἕγε μὲν ἐπιμυθῷ δὲ Πλοιοκτήτης δύναται νὰ ἔ-
πανδρώσῃ τὸ σκάφος του, σύσση ἀφορᾶ τὸ πλήρωμα καταστρώματος, δι' ἀριθμοῦ ναυτῶν ίσου ποσὸς ἔκεινον δὲ ὅποιος δύστη χειρίζεται διά νὰ χειρί-
σθῇ τὰ Ιστία ἐνὸς δημοιοτύπου Ιστοφόρου, ὅπερ σπημαίνει διά σκάφους ἀνά
τῶν 350 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, εἰς ναυκλήρος ἔξι ναυταὶ καὶ δύο
ναυτόπαιδες εἰδί, ἄλλος, δηλαδὴ ἕαν δὲ πλοιοκτήτης προτιμᾷ, δύναται νὰ
ἐλέξει σύνθεσιν ἀτμοπλοίου, ὅπερ σπημαίνει προσθήκην ὑποπλοιάρχου
καὶ αφάρεσιν 3 ναυτῶν καὶ ἐνὸς ναυτόπαιδος.

Εἰς τὴν τελευταίαν ὅμως αὐτὴν περίπτωσιν μεταβάλλεται ἀφ' ἑνὸς τὸ
παθοδόγιον ἀφ' ἑτέρου δὲ προστίθεται μέμνησις καὶ θελητήσις.

πισθολογίου, αφ' ετερου σε προστίθενται μάγειρος και θαλαμηπόλος. Τώρα έρωτάται κατά ποιαν λογικήν, έταν ή σύνθεσις είχε, καταρτισθή ως έδει, δηλαδή βάσει τῶν πραγματικῶν τεχνικῶν ἀναγκῶν, έρωτάται λέγοντες, πώς τὸ ίδιον πλοίον ἐκτελούν τοὺς αὐτοὺς πόλας, δύναται νά θεωρθῇ ότι είνει έξι ίσους ασφαλές ὅταν ἔχῃ τρεῖς ναύτας και ὅταν ἔχῃ έξι. Αύτὰ δημιώς ανάγονται εἰς τὸν ὄρθολογισμὸν τῆς παρὰ τῷ υπορρεγεῖ 'Ευπορικῆς Ναυτιλίας Διευθύνσεως 'Ἐργασίας.

'Ανεφέρουμε τὴ ἀνωτέρω παραδείγματα ως χαρακτηριστικά, διότι ἂν θελήσουμε νά ἐπεκταθῶμεν εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς μηχανῆς, ἐκεῖ θὰ εὑρεθῶμεν πρὸ νέων ἐπέκτεινων. Θά εὑρώμεν δηλαδὴ προσωπικὸν 4 και 5 μηχανῶν διὰ νά κινήσουν μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως 250 ἔως 400 περίποτα πίπτουν, ἐνώ τὰ ἐφόδισματα μὲ πολὺ ἴσχυροτέρας μηχανᾶς διοισύτη παίετε μεγαλύτερα ξένα σκάφη ('Ἀγγλικά, Δανικά, Ολλανδικά και Ἰταλικά) έχουν συνθέσιν μηχανῆς ποικιλουσαν μεταξὺ 2 και τριών μηχανικῶν.

Μήπως, ομως τὸ κακὸν περιορίζεται εἰς τὴν σύνθεσιν; Ἀλληλένδετα πρὸς αὐτὴν εἰνεὶ καὶ δύο ὄλλα οὐσιώδεστατα σημεῖα. Τὸ μισθολόγιον καὶ αἱ καταδολαὶ Προνοίας. Οσον ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον, τὸ Κράτος ἔχει θεοπίστε ἐν τοιούτον τοῦ ὑποὶ δὲν θάβησσωμεν νὰ ἔξετάσωμεν, ἐὰν εἰνε τὸ ὄρθον καὶ ἀν εἰνε παράλληλον πρὸς τὸ τῶν παρεφερών ἐπαγγελμάτων εἰς ἄλλους κλάδους, τῶν διοιητανῶν λ.χ., τὸ γεγονός ομως είναι ὅτι ύπὸ τὰ δύματα τῶν Ἀρχῶν ἐπιτρέπεται εἰς κλάδους τῶν πληρωμάτων νὰ ἐπιβάλουν ἐκβιαστικῶς ίδιουν μισθολόγιον κατὰ πολὺ ὑπερβατινὸν τὸ ὑψηλότατον ὑφιστάμενον.

Είναι ανάγκη νά εισέθωμεν δράγε και είς τάς καταβολάς Προνοίας; Νομίζουμεν ότι περιπτέειν δοθέντος δύτι τελευτών είν ανάλαβειν τά «Ναυτικά Χρονικά» κατέδειξεν, δύτι αι εισφοραί είς τά διάφορα 'Ασφαλιστικά Ταμεία και τούς 'Ασφαλιστικούς 'Οργανισμούς, Ν.Α.Τ., Α.Ο.Κ.Π., 'Ασφαλείαν ασθενειών και απόκηματος, φθάνουν είς τό άστρονομικόν ποσοτήτον το 30 % επί τών απόδογών.

Λιμενικαὶ Εὔκολιαὶ.— Τὰ «Κόστερς» είναι πλοῖα εἰς τὴν πραγματικότητα δρομολογύμενα, ἵνα δέ τῆς χρησιμοποιήσεως αὐτῶν ἔγκειται εἰς τὴν ταχείαν καὶ ἀνέψ φθορῶν φορτοεκφόρτωσιν τοῦ ἐμπορεύματος. Προτολεμικάς δὲ Πειραιές, διὰ νὰ λάδωμεν αὐτὸν ὡς κύριον παράδειγμα, παρουσιάζουν ἑκτέαστα κρηπτιδώματαν πολὺ μεγαλύτερον τοῦ σημερον εἰσέτι διατίθεμένου, μετά δυσκολίας κατώρθωνε νά ἔχετερηστη τὰς ἐμπορικὰς ἀνάγκας καὶ νά παράσχῃ θέσιν παραδολῆς εἰς τὰ ἀκτοπλοούντα τότε μικρὰ φορτηγά. «Ολα τα ἐπιβατηγά ἐτέλουν υπό πρυνοδεπτησιν καὶ ἔχοσι πιστούσιν γεφυροκλίματας.

Σήμερον με αισθήσης ήλπατωμένου κρηπιδώματα και μὲ σημαντικὸν ποροστὸν αὐτῶν κατεχόμενον υπὸ τῆς Στρατιωτικῆς Βάσεως, ἐνεκαινιάσθη τὸ σύστημα τῆς κατὰ προτίμησιν παραβολῆς τῶν ἐπιβατηγῶν σκαρά, μὲ μερικὰ «ρεταίλια» κρηπιδώματαν καὶ διὰ τὰ δύσμοιρα «Κόστερα».

Τώρα τί ήγαγε τὰς Λιμενικὰς μας ἀρχάς, παρὰ τὸν φόρτον ἐργασίας, ὃν δι’ αὐτὰς συνεπάγεται ἡ προσποθεῖα παραδολῆς τῶν ἐπιβατηγῶν, πήδη ὅτε αὐτά ἄνηκουν ἔκσαστον περίπου εἰς Ἐπέρον πλαιοκτήτην, ήταν ἀποτομήσουν νεωτερισμὸν εἰς τὸν ὄποιον δὲν ἀπέβλεψεν οὔτε τὴν ἐποχὴν καθ’ ἓπαντα τὰ ἐπιβατηγὰ ἄνηκον εἰς τὴν Κ.Δ.Α.; Δι’ ήμας εἰνε μυστήριον.

Ένων είς τὰ ἐπιβατηγά πρὸς τήρησιν τῶν δρομολογίων των ἐπιτρέπεται ή νυκτερινή εἰς τοὺς λιμένας ἔργασια, τὰ δρομολογημένα φορτηγά ἀπολέγονται τῆς τοιάυτης εύκολίας, ητὶς καταντᾷ ἐνα προνύμιον τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας.

Ἐξ οὗ δα Φορτοεκφορτώσεως είναι.— Ἀπό ποιου σημείου νὰ ἀρχίσῃ τις τὴν ἀνάλυσιν τῆς πρωτοφανούς καταστάσεως τῆς ὅποιαν ἡ πολιτική τῆς δῆμου Κοινωνικῆς Προνοίας, πράγματι δύναμις ἡ πολιτική τῆς φαντακρατίας, ἔχει δημιουργήσει εἰς τοὺς λιμένας μας; Τὴν ἀπόδοσιν ἐργασίας; Αὐτή είναι αἰσθητὸς μειωμένη τῆς προπολεμικής τοιωτής, ἐνώ ἀντιτέωτας ὁ ἀριθμός των καθ' ὁμάδα χρονικοποιουμένων ἐργατῶν ἔχει σχεδόν διπλασιασθῆ. Τοῦ τιμολογίου; Ἐδημιουργήθησαν διάφορα τιμολόγια, ἀλλο διά τὰ πλοία, ἀλλο διά τὰ ξύλινα πτερελαϊκοίητα, ἀλλο διά τὰ σιδηρά καὶ Κύριος οιδε διά ποιον ἀκόμη. Τὰ τιμολόγια αὐτά είνε τὰ βασικά. Περιέχουν ἐργασίαν κύτους, ἐπιβαρύνονται μὲ τὰ καλούμενα ἔξοδα προτρητικά, ἀλλὰ τελικῶν δὲν είνε ὑπόλογιστα μόπο ούδενός ἐκ τῶν ἐν λιμένι ἐργαζομένων, πλὴν τῶν εἰδικευμένων καταλογιστῶν τοῦ Ο.Λ.Π. Στίντινες λογαριθμικῶν ὑπόλογιζουν αὐτά, ἀφοῦ τὰ ἐπιβαρύνουν διά τῶν ἔτρα, τῶν ὑπερωριῶν καὶ παντοειδῶν ἄλλων ἐπιβαρύνσεων, ἃς οἱ τομερχαῖ ή οἱ ὀμαδάρχαι τῶν ἐργατῶν, θὰ θελήσουν νὰ καταλογίσουν ἕκαστοτε.

Καὶ ιδοὺ τὸ ἀπότελεσμα: Παρὰ τὸν Πειραιά ἐδημιουργήθησαν οἱ παλαιμένες ἡ π.χ. Ἐλευσίν κλπ. δηλαδὴ ἀφού ἔχειν ὅτι Ἑλλάς διὰ κατασκευάσῃ καὶ ἐξόφλησῃ τεχνικῶν σύγχρονον λιμένα, ἀναγκάζεται ὥρᾳ νά τι βρύση παρ' αὐτὸν νέους τοιούτους, ἵνα σώσῃ τὰς μεταφοράς της ἐν τίνι ἀδαστάκτων θαρρών δι' ὧν ὁ λιμὴν τῆς ἐπιβαρύνει τὴν τροφὴν οὐ λαοῦ.

Ἄλλα μήπως εἶνε αὐτά μόνον; "Εχομεν λιμένα καὶ ἀπαγορεύεται ή

Αι στατιστικαι διαπιστωσεις

Η δύναμις της Ναυτιλίας μας

330 πλοία, 1.307.127. τ. γκρός

Χαρακτηριστικόν γνώρισμα έκάστης τριμηνιαίας άνασκοπήσεως τῆς δυνάμεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας—μετά τὴν πρόσκτησιν τῶν 100 λίμπετρων, τῶν 7 δεξαμενόπλοιων καὶ τῶν ἑκ γερμανικῶν ἐπανορθόδεων σκαφών—ήτο κατὰ κανόνα ἡ ἀπούσια μεταβολὴ ὅφειλομένων εἰς τὴν ἰδιοτικήν ἐφοπλιστικήν πρωτοδουλίαν. Τὸ ἔνδιαφέρον ἐστρέφετο κατὰ προτίμησιν εἰς τὰς ζένας σημαίας καὶ ἐγὼ λ.χ. ἡ παναμαϊκή σημαία παρέμενε πολλάκις ἐν πλοΐαις ἀκίνησία καὶ ἀνευ οὐδεμίας μεταβολῆς. Σποραδικαὶ ἡσαν αἱ κατὰ καιροὺς περιπτώσεις προσθήκης ἐνίων σκαφῶν εἰς τὴν Κυανούλευκην. Ωφειλοῦν κυρίως αὐταὶ εἰς μικρὰ ἐπιβατηγά πλοία, προσριζόμενα διὰ τὰς ἀκτοπλοικὰς μας συγκοινωνίας ή καὶ ἐγὼ τινὰ φορτηγά, τῶν ὁποίων η πρόσκτησις ὑπηγορεύετο ἀπό τὴν ἄνγκην ἀποδεσμεύσεως παρακρατήματος πρὸς ἀντικαταστάσιν ἀπόλεσθεντος τονά.

Ἐξαίρεσιν—συμπτωματικὸν ἀσφαλῶς—ἀπέτελε τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν αἱ τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὁποίου προσετέθησαν ἐπτὰ πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 12.554 τ. γκρός, με καθαράν προσθήκην εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου δύναμιν, πέντε πλοίων καὶ 6615 τ. γκρός. Ἀντιέτεσθαι παναμαϊκή σημαία, μολονότι ὑπέστη διαφόρους μεταβολάς, ἐκλεισε τὸ τρίμηνόν της μὲ τὴν πτωχὴν προσθήκην 605 τ. γκρός μόνον.

Τὰ προστεθέντα εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας 7 σκάφη 12.554 τ. γκρός ἡσαν τὰ κάτωθι :

Φορτηγά: «Ἀδριατικό» 2858 τ. γκρός καὶ «Ιωνία» 2323 τ. γκρός, τοῦ κ. Ἀριστού. «Αναστάτων», ἀπόντις ὑπερτείλαν τὴν παναμαϊκή σημαίαν καὶ ἀντί της ὑπέστησαν τὴν Ἑλληνικήν, «Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδης» (πρώτην ἀμερικανικὸν «Εἴμιτε Αππαν») 3850 τ. γκρός, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Θ. Ἐπιφανειάδη καὶ «Θέτις» (ex «Κυλεμόντ») 845 τ. γκρός, ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ.κ. Μακρή καὶ Φωνάρι.

Ἐπι 6 ατηγά: «Κυκλάδες» (ex «Persian») 1400 τ. γκρός, ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Τόγια καὶ «Λασαράνα» 456 τ. γκρός, ἀγορασθὲν διὰ τὴν γραμμὴν Ἀργοσαρανικοῦ.

Καὶ διάφορα: «Ἀθηναί» (ex «Kilmington») 822 τ. γκρός ἀκτοπλοικὸν φορτηγόν, διαθέστηκεν, παραστάτησαν τὴν παναμαϊκή σημαίαν καὶ ἀντί της ὑπέστησαν τὴν Ἑλληνικήν.

Ἐναπότιν τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν, διεγράφησαν δύο πλοῖα, 5939 τ. γκρός, ἥτο τὸ πωλήθεν εἰς τούρκους ἐφοπλιστάς φορτηγὸν «Ἀρχάγελος» 5692 τ. γκρός καὶ τὸ ιανουαγῆσαν παρὰ τὴν «Υδραν μικρὸν ἀκτοπλοικὸν φορτηγόν «Ρουτελά» 247 τ. γκρός. Προσθήθησαν οὕτω μία ἐπὶ πλέον διαφορὰ ἕπι 5 πλοίων καὶ 6615 τ. γκρός, ἥτοι προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1949 δύναμιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ἀπό:

330 σκάφη, 1.308.127 τ. γκρός

Ἡ οὐθεσίς τῆς ἀνωτέρω Ἑλληνικῆς χωρητικότητος ἐμφανίζεται κατὰ κατηγορίας πλοίων εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα :

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	126 τ. γκρός	440.275
Φορτηγά «Δίμπερτος»	96 τ. γκρός	683.200
Φορτηγά τύπου «Κρίσις»	2 τ. γκρός	7.627
Δεξαμενόπλοια	13 τ. γκρός	92.159
Ύπερωκεάνια	1 τ. γκρός	16.991
Ἐπιβατηγά	23 τ. γκρός	38.787
Διάφορα	70 τ. γκρός	28.998
Σύνολον	330 τ. γκρ.	1.308.128

Ἡ ΠΑΝΑΜΑΪΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν αἱ 39.645 τ. γκρός, ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ παναμαϊκής σημαίας μας, παρουσίασεν ἀρκετάς μεταβολάς, αἵτινες δῶμας κατέλιπον τὸ πεντάχρονον προσθήκην ἀπότελεσμα τῶν 605 τ. γκρός μόνον. Προστεθέσθησαν δηλαδὴ εἰς τὴν δύναμιν τῆς 7 σκάφη, 39.645 τ. γκρός, ἀλλὰ ταύτοχρόνων διεγράφησαν ἔτερα 7 σκάφη, 39.040 τ. γκρός. Αἱ προσθήθησαν ἡσαν αἱ ἀκόλουθοι :

Φορτηγά: «Ἀνδρέας Γ.» 4913 τ. γκρός, «Ἀρετή Σ.» 5061 τ. γκρός, «Εὔανθις» 6419 τ. γκρός καὶ «Θεοσκέπαστη» 5068 τ. γκρός.

Λίμπερτος (καναδικός): «Φάλκον» 7132 τ. γκρός καὶ «Χόκ» 7.127 τ. γκρός.

Ἐπι 6 ατηγά: «Μεντιτεράνιαν» 3925 τ. γκρός.

Τὰ διαγναφέντα αἱ ἀπέτελεν τὴν 7 σκάφη ἡσαν τὰ κάτωθι :

Φορτηγά: «Γεωργίος» 2574 τ. γκρός πωλήθεν εἰς ἐφοπλιστάς φορτηγὸν «Ισραήλ», «Εκουατόρ» 5107 τ. γκρός πωλήθεν εἰς ιταλοὺς ἐφοπλιστάς, «Μάρτζουρ» 2323 τ. γκρός καὶ «Σταύρο» 2858 τ. γκρός ὑψώσαστα τὴν κυανόδευκον καὶ μετονομασθέντα «Ιωνίαν» καὶ «Ἀδριατική».

Λίμπερτος: «Ατλαντικός Οσεανός» 7176 τ. γκρός, ὑποστείλαν τὴν παναμαϊκήν καὶ ύψωσαν τὴν ὄνδυριαν.

Τὰ ν. κ. ε.ρ.: «Ομπρος» 8627 τ. γκρός, ὑποστείλαν καὶ αὐτὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμά καὶ τεθεὶς ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὄνδυρας.

Ὑπερωκεάνια αὶ ν. ε.ρ.: «Φίλιππα» 10.375 τ. γκρός, πωληθὲν εἰς ιταλοὺς καὶ μετονομασθὲν «Ἐσμεράλντα».

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω πεταδόλων, αἵτινες κατέλησαν μὲ τὴν προσθήκην 605 τ. γκρός εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τῆς 31ης Δεκεμβρίου, κατέχομεν ἡδη ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν :

214 σκάφη, 1.026.331 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων παρουσιάζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	80	τ. γκρός	388.861
Φορτηγά «Δίμπερτος»	61	τ. γκρός	437.921
Δεξαμενόπλοια	19	τ. γκρός	112.362
Ύπερωκεάνια	4	τ. γκρός	44.864
Ἐπιβατηγά	4	τ. γκρός	11.763
Διάφορα	46	τ. γκρός	30.560
Σύνολον	214	τ. γκρ.	1.026.331

ΟΝΔΟΥΡΑΣ, ΛΙΒΕΡΙΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ

Εἰς τὴν σημαίαν τῆς ὄνδυρας προστεθέσθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 33.527 τ. γκρός, Τὰ σκάφη ταῦτα ἡσαν τὸ νεότεκτον δεξαμενόπλοιον «Ολύμπιος Θάντερ» 17.724 τ. γκρός, τὸ τάνκερ «Ομπρος» 8627 τ. γκρός καὶ τὸ λίμπερτο «Ατλαντικός Οσεανός» 7176 τ. γκρός. Τὰ δύο τελευταία σκάφη μετεφερθ-

σαν ἀπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν εἰς τὴν σημαίαν τῆς ὄνδυρας. Διάγραφαι διαρκούντος τοῦ ἴδιου ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμηνοῦ δὲν ἐσημειώθησαν κανεὶς προσθήκη, ήτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31 Δεκεμβρίου δύναμιν, μᾶς δίδει προσμερινήν τοιαύτην ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ὄνδυρας ἀπό :

28 σκάφη, 244.179 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	2.468
Φορτηγά «Δίμπερτος»	16	τ. γκρός	115.103
Δεξαμενόπλοια	10	τ. γκρός	126.608
Σύνολον	28	τ. γκρός	244.179

Εἰς τὴν σημαίαν αἱ ἀπό τὴν σημειώσιν τῆς Λιβερίας δὲν ἐσημειώθησαν κανεὶς προσθήκη εἰς τὸ σκάφος Ἐλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ τὴν ὥραν τελούν τὰ κάτωθι Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη:

Φορτηγά νεοναυπηγήτα	1	τ. γκρός	7.310
Δεξαμενόπλοια	3	τ. γκρός	45.706
Σύνολον	4	τ. γκρός	53.016
=	=	=	=

Τέλος ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας είχομεν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 2 σκάφη, 1949 τ. γκρός. Ἐκτοτε προστεθέσθησαν εἰς τὴν σημαίαν ταῦτην δύο κόμην πλοίοι, 3299 τ. γκρός, ἥτοι τὸ μικρὸν «Ἄργος» 580 τ. γκρός καὶ τὸ φορτηγόν «Ολύγα» 2659 τ. γκρός. Ἐχομεν οὕτω σημερον ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας :

4 σκάφη, 5.188 τ. γκρός			
Ἡ χωρητικότης αὕτη παρουσιάζει κατὰ κατηγορίας σκαφῶν τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :			
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	3.889
Διάφορα (ναυαγ., κλπ.)	2	τ. γκρός	1.299
Σύνολον	4	τ. γκρός	5.188
=	=	=	=

ΚΑΙ Η ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ

Ἐπὶ τῷ διάσει τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν, ἡ σημειώνη δύναμις τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ὑπὸ τὰ προαναφερθεῖσας πέντε σημαίας, ὑπὸ τὰς δροπίας τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν εἰνε κατά κύριον λόγον Ἐλληνικά, ἐμφαινεται ὡς ἔχει :

Ἐλληνικά	330	τ. γκρός	1.308.128
Παναμαϊκά	214	τ. γκρός	1.026.331
Ονδούριαν	28	τ. γκρός	244.179
Λιβεριανά	4	τ. γκρός	53.016
Κοσταρίκας	4	τ. γκρός	5.188
Σύνολον	580	τ. γκρός	2.636.841
=	=	=	=

Κατὰ κατηγορίας πλοίων ἡ ἀνωτέρω χωρητικότης τῶν πέντε δοῦμο σημειώνη παρουσιάζει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά παλαιοῖ τύπου	211	τ. γκρός	842.803
Φορτηγά «Δίμπερτος»	172	τ. γκρός	1.236.314
Φορτηγά τύπου «Κρίσις»	2	τ. γκρός	7.627
Δεξαμενόπλοια	45	τ. γκρός	376.835
Ύπερωκεάνια	5	τ. γκρός	61.855
Ἐπιβατηγά	27	τ. γκρός	50.550
Διάφορων ἄλλων τύπων	118	τ. γκρός	60.857
Γενικὸν Σύνολον	580	τ. γκρός	2.636.841
=	=	=	=

Η ἀργοῦσα χωρητικότης

115 σκάφη, 489.714 τ. γκρός

Παρὸ τὴν σημειωθεῖσαν ἐλαφράν ὑποχώρησην τῆς ἀργούσης ἐλληνικῆς καὶ παναμαϊκῆς χωρητικότητος (ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας), σεβαστὸς παραμένει πάντοις ὁ ἀριθμὸς καὶ τὸ τονικόν τῶν ἀργούντων φορτηγῶν μας εἰς τὰ διάφορα ἀγρυπόβολα ἀργίας εἰς τὸ ἐσωτερικὸν, δυσοὶ καὶ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Αὐτὴ ἡ ἐποχὴ (Μάιος 1949) ἔξεδηλώθη σωμέστερον πιος ἡ κρίσις εἰς τὰς ὑπερτονίας μεταφοράς, τὸ ἔλληνικὸν στόλος εἰδε περιορισμένην τὸν εἰσιτηρίου τῶν ἀργανῶν ὑπὸ προηγούμενων δια την περιορισμένην τὴν εἰσιτηρίου τῶν

ἀφθαλμῶν διὰ τὸ μέλλον.

Τό ποιάς δυσχερείας ώς έπισκευαστικὸν κέντρον παρουσιάζει, έξετέθη ἦδη εἰς τὸ προγύμνειν κεφαλίαν καὶ τὸ νάι δελτιώθῃ ῥιζικός ἡ κατάστασις διὰ μεταφορᾶς ἐν τῷ ἔγκαταστάσεων εἰς τὴν ἀκτήν υπὸ τοὺς προγυμνένους ἔκτεθνται εὐνόικους δρους βάθη ἢ ἀρίστη δυνατὴ λύσις. "Ἄς έξετασθῇ δύθεν ἐν πρώτοις ἡ δυνατότης αὐτῆς.

Συμφωνώς με τὸ σχέδιον τοῦ λιμένος δι' ἐγκατάστασιν τῶν ἔργοστασίων προορίζεται ή δεῖξι τὸ εἰπόλεντον τὸν προλιμένου περιοχή γινωστὴ ὡς Βασιλικὸν Περίπτερον. Ἐχει καταρτισθῆ ηδὴ ὑπὸ τῆς Δ) σεως Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο. Λ. Π. ἡ σχετικὴ προμελέτη, καθ' ἣν προβλέπεται ἡ διάθεσις τεσσάρων οἰκοπέδων, συνοικικῆς ἐκτάσεως ἀρχικώς 35.000 τετραγωνικῶν μέτρων περίπου, ἡ δημιουργία κρηπτιδώματων συνοικιού μῆκους 550—600 μέτρων, διευρυνομένου πρὸς τούτο καὶ τοῦ μώλου Θεμιστοκλέους καὶ ἡ κατασκευή κεκλιμένου ἐπίπεδου πλάτους ἀρχικῶς 225, κατόπιν 125 καὶ τελικῶς 50 μέτρων εἰς τὴν θάλασσαν. Συνημένα εἰς τὴν μελέτην ύπὸ στοιχεία Α καὶ Β τὰ σχετικὰ σχέδια. Εἰς τὸ υπὲρ άριθμὸν τῆς προμελέτης ἐμφαίνεται καὶ ἡ προτεινομένη θέσης ἀγκυροδοσίας, κατ ἐναλλαγὴν, τῶν πλωτῶν δεξιεμένων 12.000 καὶ 2.200 τόνων, ὡς καὶ ἡ διάταξις ἀγκυροδοσίας τῶν υπὸ ἐπισκευὴν πλοίων.

Ἡ θεῖς αὕτη ἔχει δεδαίως τὸ μειονέκτημα, ὅτι κείται εἰς τὸ ἀπώτερον ἄκρον τοῦ λιμένου, ἐνῷ ἡ κίνησις τῶν ὑπὸ ἐπισκευὴν πλοίων είνει, λόγῳ τοῦ ἔργου των, διασκορπισμένη εἰς ὅλον τὸν λιμένα, καὶ εἰνὲ δυσχερῶς προσπτῇ ἀπό Ἐπράς, λόγῳ ἀποστάσεως καὶ ἐλλειψεως συγκοινωνιῶν ἀρτηριῶν, παρουσιάζει όμως καὶ πλεονεκτήματα, έξι ὧν σπουδαίοτερα είνει:

α) Διατείνεται κρηποδόμωστα διά την πλευρήν της ή εστώ και πρημψοδέσ-
τών τών πλοίων. β) Διευκολύνει τὴν δημιουργίαν εύθετέρας τελωνεα-
κής ζώνης και γ) Καθιστά εύκολη τὴν προστέλλεσσιν τῶν αὐτὰ τὸν λιμένα
επικευαδωμένων πλοίων διά τῆς θαλασσίας ὅδου ἀπ' εὐθείας.

Διὰ τὴν αὐτοῦ ἐγκατάστασιν τῶν ἔργοστασίων ἔχει γίνει ἡδη ἀρκετή πτωχευγασία καὶ συλήπτησις, ἢ λύσις ὅμως περιπλάκη τὸν ὑπουργεῖον τὸν Ναυτικὸν ἐξεδίλλωσε τὴν πρόθεσην ἐγκαταστάσεως τῶν Ναυτικῶν Ὑπηρεσιῶν. Πειραιῶς εἰς τὸν μηχὸν τοῦ ὄρμου κατ' ἐπέκτασιν τῶν σπημερινῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Φαρικῆς Βάσεως. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου μειούται ἡ ἔκτασις τοῦ οἰκοπέδου κατά 7—8000 τετραγωνικά μέτρα, ἀναλόγως τῆς δοθησομένης λύσεως, συμφώνως πρὸς τὰς υπὸ τοῦ Ο. Λ. Π. ἐπέκτυνθείσας σχετικάς ποστάσεις. Περισσοτέρας ὅμως δυσχερείας προβλέπεται νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἕκει ἐγκατάστασις υπερπρεσών τοῦ Β. Ν. εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ συνόλου τῶν κρηπτιδιώματων καὶ τὴν δημιουργίαν ἐλεύθεράς ζώνης, καθὼς καὶ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ καθ' ἑαυτὸν περιωρισμένου θαλασσιού χώρου τοῦ ὄρμου υπὸ τῶν πλοίων τοῦ Β.Ν. Εἰς τὰ ἐνδεχόμενα ταῦτα διδένεται φρονούμεν υπὲρ τὸ δέον μεγάλη ἔκτασις δοθέντος, ἀνεξαρτήτως τοῦ δικαιώματος τοῦ Β.Ν. περὶ διαθέσεως καὶ χρησιμοποίησεως τῶν παρακτίων πειριών ὅλης τῆς χώρας συμφώνως πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Ναυτικοῦ, εἰνὲ εύχερής συμφώνως πρὸς τὰ υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. προτεινόμενα καὶ ἡ διατήρησης τῆς ἐλεύθερας ζώνης καὶ ἡ προσπέλασις τῶν κρηπτιδιώματων τοῦ μάλου Θεμιστοκλέους. Ἐναπόκειται δηλαδὴ εἰς τὴν ρύμισιν λεπτομερεῖῶν, εἰς ἣν τὴν περίπτωσιν τηλικῶς ἐγκατασταθούν αὐτῷ θι αἱ Ὑπηρεσίαι τοῦ Β.Ν., τῶν ὅποιών ἄλλωστε τὸ ἔνδιαφέρον διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς σιδηροδιοικητικῆς καὶ συνεπῶς τὴν παροχὴν πάστης δυνατῆς εύκολίας εἰνὲ γνωστόν, ἀλλὰ καὶ διὰ πολλούς λόγους ἐντὸς τοῦ προγράμματος ὀργανώσεως τῆς αἱμ-ητῆς τῆς χώρας.

Ανεξαρτήτως τῆς εἰς τὰ ἀνωτέρω δοθησομένης λύσεως, σημειοῦνται ἐνταῦθα τὰ κάτωθι :

1) Δέν θεωρεῖται ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξία κεκλιμένου ἐπιπέδου, τὸ διπόνιον εἶτε διὰ ναυτηγήσεις θά ἤδυντο νὰ χρησιμοποιηθῇ, εἶτε δι' ἔγκαττάστασιν νεωλούκων ἀνέλκυσεως σκαφῶν. Τοιαῦτη ὅμως ἔγκαττάστασις διὰ ναυτηγήσης ή ἀνέλκυσιν μικρών σχετικῶν σκαφῶν δέον νὰ ἀπόκλεισθῇ τοῦ λιμένος διαθέτοντος ἥδη τὰς μονίμους δεξιόμενάς καὶ τὴν ἔχαραν Βασιλείᾳδικήν τις μονίμα κτίσματα.

2^ο) Η κατάργησης του κεκλιμένου επίπεδου αύξανει το διατιθέμενο οικόπεδον κατά 10.000 τετρ. μέτρα περίπου (αντιστοιχίας της τυχόν φαλκιδεύσεως του υπολοίπου έκ της έγκαταστασής τών ύπερσειρας της B.N.) άλλα πρό παντού έπεκτείνει το πολύτιμον πρό των έργοστασίων μήκος του κρηπιδώματος κατά 100 περίπου μέτρα και πάντας θίνει την δυνατότητα έπεκτάσεως αυτού και πρό την κατεύθυνση της νησούχορη φορτηγίδων κατά επερόπου περίπου μέτρα διά χρονιδιμοποιείσεως ένα άναγκη, και του μήκους του διορθώσεων λιμενοθαλασσιών τας υπόδρομων.

3) Δέν συνιστάται κατ' ἄρχοντί της ούτε του δρόμου αγκυροβόλια τής πλωτής δεξαιμένης τών 12.000 τόνων, όχι τόσον διά λόγους ναυτικής ἀσφαλείας, περὶ ης ἔχουν ἐκφρασθῆ συδικοί ἐνδιοισμοί, αλλὰ διότι λόγου του δύκου της και του ἀριθμού των ἀγκυρών ἀγκυροβόλιους της, θὰ ὑστερήσῃ ὑπέρμετρως την ἐντός του δρόμου κίνησιν και αυτῶν τών ἐπισκευαζομένων πλοίων. Πρόχειρον διέλεμψα εἰς τὸ συντηρούσαν μένον σχέδιον πειθεῖ περὶ τούτου. Ἀλλὰ καὶ λόγοι γενικώτεροι συνδεόμενοι μὲ τὴν ἀφάλειαν τῆς χώρας, κατὰ τὰς ἀπόψεις τοῦ Γ.Ε.Ν. ἐπιβάλλουν τὴν ἀποσυμφόρησιν τοῦ λιμένος.

4) Τά γάκατασταθησόμενα ἔργοστάσια θά ἔχυπητεούνται ύπὸ τῶν μονίμων δεῖαιμενών Πειραιῶς. "Ἄς σημειωθῇ ἄλλοστε ὅτι μόνον εἰς περίπτωσιν προσπελάσεως, τῆς μεγάλης πλωτῆς ἀπὸ Ἐρᾶς, πράγμα πάντων ἀμφίβολου διὰ τὸ θυσιάση της, θά υπῆρχε οὐσιαστική διευκόλυνσις, ἄλλος προκείται μόνον περὶ συντηρέσεως κατὰ μερικὰς ἐκανονάδας μετρων τῆς θαλάσσιας δόδυ μεταξὺ τῶν κοππιδωμάτων τῶν ἑρούστασιν.

καὶ τῶν μονίμων δεξαμενῶν ἡ τῆς πλωτῆς εἰς ἣν θέσιν εἶνε σήμερον αὐτὴν ἡγκυροβολημένη.

5) Εύνοικωτέρα παρουσιάζεται ή δυνατότης άγκυροδολίας της άναμενομένης έκ Γερμανίας πλωτής τών 2200 τόνων, η οποία είναι μικρότερων διαστάσεων και κυρίως υψηλόματος απόμακρων μένης έκεινην της μικράς Πλωτής Δεξιαιμενής Βασιλειάδη. Προτείνεται θερινή ή έγκαταστασής αύτης έντονος του δρου και εις κατάλληλους θέσην έσυν και έφ' οσον χρόνον έτερα διάνγκακι, δεν έπιβαλουν την χρησιμοποίηση αύτης εις έτερον λιμένα, της μεταφοράς ούσης άνα πάσσαν στιγμήν εύχερης, λόγω τού αυτού νόμου της δεξιαιμενής.

Ιδιαίτερη προστασία δέχεται οικόπεδοι σημειώνονται περαιτέρω τά κάθωθι :

ο), ο υροσολιγιός με επιδομέλει, οπως εν και μονον έργοστασιον ιορθείεις εν την έλογω περιοχήν διά ήταν έπιτευχουν τό έξην πλεονεκτήματα: α) Πλήρης και σκόπιμος έκμετάλλευσις τού οίκοπέδου, τού μη παρέχοντος ούδεμίαν δυνατότητα μελλοντικής επεκτάσεως. Τό οίκοπέδων ός συνολούν έχει στήμερον σχέσιν πλευρών, ήτοι τού πρός τό κρηπτίδωμα μήκους πρός τό μέσον πλάτος, ήσην με 1,3 πρός 1, ή όποια δέον νὰ θεωρηθῇ ώς μαλλιού ίκανοποιητική διά μίαν σκόπιμην συγκρότηση τών διαφόρων τμημάτων τού έργοστασίου ώς πρός τη διατίθεμενο μήκος προβλήτων. Επιτρέπει τὴν έγκαταστασιν κτιρίων σχέσεων πλευρών 2:1, ητις θεωρεῖται ώς καλή τιμή διά τοισύτας έγκαταστάσεις και ἀφήνει ἐπάρκη χώρον δι' αλλήν εναποθέμενοι υλικών κλπ. β) Περιορισμός τῆς διατάνης ίδρυσεως διά περιορισμού τῶν κτιριακῶν έγκαταστάσεων, μανδροτοίχων, αποθήκων και βοηθητικών έν γενει ύπα. γ) Περιορισμός τῆς διατάνης ἐξπόλισμου δι' ἐργαλειομηχανῶν και ἐργαλείων και αὐτῶν τούτων τῶν παραγωγικῶν τμημάτων τού έργοστασίου. δ) Περιορισμός τῶν γενικῶν έξδων και ἔκ τούτους καλυτέρα ἀπόδοσις. ε) Εύρυτερά ώς διά τῶν ἀνωτέρω οικονομική βάσις και διναμικότης, ώστε μὲ τὸ ὡρτό διατίθεμενον κεφάλαιον και τὰ αυτὰ έξδα διαχειρίσεως νὰ καταστῇ δυνατή ή ἐν παντὶ καλυτέρα ὄργανωσις και διατήρησης ἐπιτελείου ἐν τεχνικῶν ἀνωτέρως τεχνικῆς μορφώσεως (γαυπιγγών — μηχανοδόγων), θεσπιζόμενου ὅτι ή πρόδος δέν δυναται νὰ ἐπιτευχθῇ μονον δι' ἐπεκτάσεως τῆς πρακτικῆς και ἐμπτειρίας.

7) Ή σήμερον εν τούτοις διαγραφομένη ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω κίνησις παρουσιάζεται ως κάτωθι: α) "Τοίστας ήδη ὅπερ 15ετίας ἀνδρώμενον ἐπὶ τούτῳ ἄριθμῷ 2 οἰκόπεδου τὸ ἐργοστάσιον Κανέλου καὶ Σεράφη, ἐκ τῶν διαθετόντων τὴν μεγαλείτερὰ πειρατὰ καὶ παράδοσιν ἔκτελέσεων Survey

επὶ πλοίων καὶ ἔχοντος νά επιδείξη προπολεμικώς σεβαστὸν ὄγκον ἐργασίας. 6) «Ἐχουν ὑπόβολην ήδη εἰ. Υ. Σ.Ε.Σ.Α. οἰκονομικοτεχνικαὶ μελέται διὰ τὴν ἰδρυσιν ἐργοστάσιον, ἐπὶ μὲν τοῦ ὑπὸ ἀριθ. I οἰκοπέδου ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Πλεισιακά Μηχανουργεῖα» περιλαμβανούσθε τὰ σπίλερον ἐν λειτουργίᾳ ἐργοστάσια τῶν κ. Αδελφῶν Ἀναργύρου, Ἀποστολίδ., Δευδράκη. Ζαυτεάκη, Ζαραφύνη καὶ Σιταρά, Καλλιγέρη, Παρασάλου καὶ Βλάχου, Λαμπρινού, Σαβδίδην καὶ Σωτηράκη, μικρᾶς σχετικῶν σπιλέρων δυναμικότητος, ἐπὶ δὲ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 3 ὑπὸ τῆς ἑταῖριας «Ναυτική Σιδηροδιοικηνία», περιλαμβανούσης τὰ μηχανουργεῖα τῶν κ. Π. Τσευτελῆ καὶ Σία καὶ Π. Νομικού καὶ Σία, ἔχοντα ἀμφότερα νά ἐπιδείξουν μίαν τῶν ἐντατικωτέρων καὶ ἀποδοτικωτέρων κινήσεων εἰς ἐπισκευάς πλοίων κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον.»⁷⁾ Αἱ δύο αὐτά ἑταῖρια ἀδρυθῆσαν κατόπιν τῆς πρὸ ἔτους ἐν τῷ Υ.Ε.Ν. συσκέψει νομενούμενης προτροπῆς, ὅπως αἱ σοθιαρώτεραι καὶ περισσότερον σήμερον ἐνδιαφερόμεναι ἐπιχειρήσεις συχνούεθεν εἰς διληγωτέρας καὶ μεταφέρουν τὰς ἐκταστάσεις τῶν εἰς τὴν ἐλάχιθαν θέσιν, δοῦς ἐγγνώθησαν διεξηγηθῆσαν πολλαὶ τοιαυταὶ σχετικαὶ συνηπήσεις μεταξὺ περισσοτέρων ἐργοστασίων, αἵτινες δὲν κατηλήγουν εἰς πλήρη συφωνίαν ἔνεκα διαφόρων λόγων, μὲν ἀπότελεμα τὴν ἐμφάνισιν σήμερον τῶν δύο ἀνωτέρω ἑταῖρων.⁸⁾ Δὲν κρίνεται ἔνταῦθα ἀπαραίτητος ἡ πλήρης διερεύνησις τῶν ἐλόγων μελετῶν, ἡ δοπία ἀποτελεῖ διὰ ἀποτελέσθη ἀντικείμενον ιδιαιτέρας μελέτης σχετιζόμενης μὲ τὴν παροχὴν τῆς ὑπὸ τοῦ κράτους ἐνισχύσεως, δι’ ὃτι δύος εμπίπτει εἰς τὸ πλαίσιον τῆς παρούσης εἰσήγησες πρέπει νά σημειωθῇ ὅτι ἐφ’ ὅσον περιορίζονται εἰς τὴν χρήσιν τημάτων τοῦ οἰκοπέδου (μὲ ἀντιστοίχους σχέσεις πλευρών 0,25 : 1 καὶ 0,42 : 1) καὶ δημιουργοῦν τρία διμειδῆ εἰς περιορισμόν καὶ σύνθεσιν ἐργοστάσια (περιωρισμένης ἀντιστοιχῶς δυναμικότητος) κατ’ ἀνάγκην ἀπομακρύνονται κατὰ ωρισμένον ἔκστον βαθμὸν τῶν προηγουμένων ὑπὸ στοιχείον 6 ἐκτενέστων ὄρων.

8) Διὰ τὴν αὐτόθι ἐγκατάστασιν τῆς σιδηροδιοικησίας προτείνεται ἐν συμπεράσματι ὅπως: α) Ἀποφευχθῆ κατὰ τὸ δυνατὸν ἡ δημιουργία τεσσάρων κεκωρισμένων ὁμοειδῶν ἐπιχειρήσεων ἐπὶ τῶν τεσσάρων οἰκοδέσμων, αἱ ὅποιαι χωρὶς νά ἀλληλουσμπληροῦνται, θὰ ἐπιδοθοῦν τὸ πιθανότερον εἰς ὃδύν μεταξύ των συναγωγισμῶν. β) Ἐπιχειρηθῆ δι' ἔξαντλίσεως πάστης προσπαθείας καὶ παροχῆς πάσης δυνατῆς ἐνισχύσεως καὶ ιερουλούσεων ἡ δημιουργία ισχυρῶν οἰκονομικῶν ὄργανων μόνων, οἱ ὅποιοι δὲ δυνηθοῦν νά δημιουργήσουν κάτι τὸ ἀξίον λόγου καὶ ἐπιβίωσης. γ) Εφ' ὅσον, ὅπως καὶ ἀνήκει, οἱ ίδρυται πρέπει να είνει οἱ σημερινοὶ μὲ τὸν λάδον τούτων ασχολούμενοι, νά καταβλήθῃ κάθε προσπάθεια, έλασμογέμων ἐνδεχομένων καὶ δεσμευτικού σχετικού ὅρου, ὅπως δὲ μέγιστος δυνατοῖς ἔξ αὐτῶν ἀριθμός συμμετάσχῃ εἰς τὴν ἴδρυσιν. δ) Ὄπως ἔκτος τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς καθορισθούν διαστοι τίνες δροὶ προσόντων διὰ τοὺς προτιθέμενους να ἐγκαταστήσουν ἐργοστάσια αὐτόθι, σχέσιν ἔχοντων μὲ τὴν ὄργανωσιν, τὴν δυναμικότητα, τὴν τεχνικήν κατάρτισιν, τὴν μέροι τούδε δράσιν καὶ πείραν κλπ. τῶν ἐνδιαφερομένων. ε) Ὄπως προβλέθη, κατὰ τὸ δυνατὸν σαφῶς, ὡ συνδιασμός τῶν αὐτόθι ἐπιχειρήσεων μὲν πρόγραμμα κατασκευών, ὡν ναυπήγησον μικρῶν σκαφῶν, κατασκευήν τῶν κινητήρων αὐτῶν, βοηθητικῶν μηχανιμάτων παντὸς τύπου, εἰδῶν ἐςφρίας κλπ. Περὶ τοῦ τύπου ἐνὸς τοιούτου ἐργοστασίου καὶ συνδιασμοῦ να καυπηγησείς, ἔκτος τοῦ λιμένος, δίδονται γενικαὶ τίνες γραμματί κατόπετον.

Καὶ τάντα, μὲν ὡς πρὸς τὴν ἐγκατάστασιν τῆς σιδηροδιοικήσεως εἰς τὴν πεδιοχὴν τοῦ Βασιλικοῦ Περιπτέρου. Τὰ αὐτὰ κατ' ἀναλογίαν ἀπό τοπικῶν θέσεων ισχύουν καὶ διὰ τὴν ἔναντι πλευράν, ἔνθα ἀπὸ ἑών λειτουργούν τὰ ναυπηγεῖα Βασιλείδη, ἐπὶ οἰκόπεδον ἔχοντος ὅμιοις πειραιωτισμένη σχέτισιν παρακτίου μήκους πρὸς βάθος καὶ λόγῳ τῆς ἐγκατάστασεως τῆς ἔσχαρας λίλων πειραιωτισμένου μήκους κρηπιδωμάτος. Ἡ θέση διμῶς παραμένει πάντοτε προνομούχος διὰ τὰς συνθήκας τοῦ λιμένος καὶ ἡ ἀνδισηργάνωση τῶν πεταλαιωμένων ἐγκαταστάσεων, συνιστώμενη καὶ προτεινομένη, θέλει συμβάλει κατὰ πολὺ εἰς τὸν ἀριτέρων τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος.

Ἐναπομένει πρὸς ἔξτασιν ἡ περίπτωσις καθ' ἥν, ὅπως καὶ εἶνε πι-
λανῶτας, δέν θά κατορθώῃ διά διαφόρους λόγους, νὰ μεταφερθοῦν αἱ
γκαταστάσεις ὅλων ἢ ἔστω τῶν περισσοτέρων καὶ σοβαράτερών τῶν σῆ-
μενον μὲ έπισκευάς πλοίων ἀσχολουμένων ἐργοστάσιον, εἰς τὴν παρά-
τιον περιοχήν. Διὰ τὰ ἐναπομένοντα ἐργοστάσιο τὰ δημιουργηθοῦν ἐνδε-
ομένωα δυσμενεῖς συνθήκαι. Αυταὶ κατ' ἀπόλοιν ἐν ἀρχῇ μέτοον, εἰνε
κεῖναι αἵτινες δημιουργουμένουν ἐνὸς ὑγίους πυρήνος εἰς είνα κλάδου τῆς
ποικιληναίς, ὀδηγούν αὐτούματάς εἰς τὸν κατάλληλον πορευομονόν· Ὁς

Τηλεοραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Saïd & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Κεντρική Γεωργία ΠΟΡΤ ΕΛΛ

AMERICAN

Κεντρικόν Γραφείον: ΗΠΡΙ-ΣΑΠΙ | Υποκατάστημα: ΣΟΥΕΖ
ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1. Worms Street — Boarded Building

Worms Street — Bardissi Build
Ταχ. Κιβ. 30
"Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455

• Ismail Street No 39. Τηλ.2585 | Τηλέφωνα: Port—Te

IAN:
AGENCY (Australia)

τοιαύτη π. χ. ἐμφανίζεται ἀπανταχοῦ ή ἀπασχόλησις μὲν ἐργασίας (μηχανουργικάς, χυτηρίου κλπ.) διὰ τὰς ὅποιας ὡς παράγων μεταφοράς ἐπὶ τοῦ πλοίου δεν πάιει, λόγῳ δάρους, δύκου διαστάσεων, εἴδους κλπ., τῶν αὐτούν ρόλον, διὸ ἐπὶ παραδείγματι αἱ ἐργασίαι ἐπὶ τοῦ Ἑλικοφόρου ἀξιονος, τῶν ὑφάλων του πλοίου ο.κ. Δυνατή εἰναι οὐτών ή ἐν συνεργασίᾳ με τα παράκτια ἐργοστάσια ή καὶ ἀνέν αὐτῶν συνέχισις τοῦ σημερινού των ἐργών, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπασχόλησις μὲν ἐργασίας μη καθαρῶς ναυτικοῦ προορισμού, ὥσπερ εἰς ἄρκετα μεγάλη ἔκτασιν γινεται καὶ σήμερον. Μια ἔτερα ἀξια μνείας διὰ τὸ μέλλον, κατεύθυνσις δύναται να ἀνθρώπῃ καὶ μεταφορά τῶν ἐγκαταστάσεων τούτων εἰς ἔτερα κέντρα, κυρίως τὸ Πέραμα, ὅταν δημιουργηθούν ἕκει αἱ κατάλληλοι πρὸς τοῦτο συμῆκαι (δρα καὶ κατωτέρω).

Ἀνεξαρτήτως δημοσίων διλογίων, αἱ σημεριναί, ἀλλὰ καὶ μελλοντικαὶ

Αντικατίπολης ορμής, συντεταγμένης στην περιοχή της Αθηναϊκής λεκάνης, συνθέτει υψόφυτός αργάσαται η βιομηχανία, και αιτίνες έξετέθησαν ήδη έντων Β' κεφαλαίων, πρέπει, έκτος της έν τω πλαστικής γενικότερας ενίσχυσεως της βιομηχανίας έν γένει έν Ελλάδι και άνεξαρτήτως κλάδου πολιτικής (παροχή δανείων, φορολογικά μέτρα κλπ.) οι έιδικώτερον διάτομοι ναυτικού κλάδου επιβαλλόμενα μέτρα να θεωρηθούν :

1) Ή ύπο τών τελωνειακών αρχών παροχή θιευκολυνσεών εις τὴν ἀποβίσασι και ἐπιδίβασιν τῶν υλικῶν, ύπο τὸ πνεύμα τοῦ ἡδη ὑπ' ἀριθ. 506 τοῦ 1917 νόμουν και τῆς συγκεκριμένης ἀπόφασεως.

506 του 1937 νομού και της σχετικής αποφασεών.

τείνετο, δύος ἔκαστον ἥργοστάσιον τηρη τὰ σχετικά βιδιλιά, ἐξαγωγῆς και ἵσασθαις τῶν δια τὴν ἐπισκευὴν ὑλικῶν τὰ πλοιοῖς, ὃν εὐθύνοντο ἥργοστασάρχους καὶ τοῦ πλοιάρχου ή Ἀ μηχανικού τοῦ ἐπισκευαστο- μένου πλοίου καὶ ὑπὸ τὸν διαρκῇ ἐλεγούν τῶν τελωνειακῶν ὄργανών των.

2). Ή παροκή της ἐμπιστοσύνης ταύτης είς τα σοδαρεῖα τῶν ἐργοστασίων, δύσων κατά κύριον λόγον ἀσχολοῦνται μὲν τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλαιών, θά πάνοιε κάπως ταύτη καὶ ἔναντι τοῦ ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ τῶν ἐλεύθερων ὑπάδων τεχνιτῶν, τροφή μητέρας τοῦ πορθμοῦ τῶν βαθύνων ἐπιβαρυνομένων, καὶ θά ἔπρωτοι μητέρες τοῦ πορθμοῦ τῶν λιμένος ἔναντι τῆς παρουσιαζομένης ἀλλὰς κακοτεχνίας.

Β) Ο ΛΙΜΝΗ ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ (Κερατσινίου) : 'Ο λιμὴν οὗτος παρουσιάζει τὸ πλεονέκτημα ὅτι εἰνεὶ ὁ ἔγγυτερος πρὸς τὸν κεντρικὸν λιμένον κείμενος καὶ ἔχει ἀριόν ἀπό Εγράς δίκτυον συγκοινωνίας πρὸς αὐτὸν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν πόλιν τῶν Ἀθηνῶν καὶ παρουσιάζεται κατὰ τὴν γνώμην του εἰσόγουμενον ὡς προσφορθέρα πᾶς εἰς τὸ μέλλον χρησιμοποιοῦσις του δι' ἐπέκτασιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένου. Παρουσιάζει δῆμος ἄφ' ἔτερου καὶ τὸ σπουδαῖον μειονέκτημα τοῦ ὅτι εἰνεὶ ἐκτεθειμένος καὶ ὅτι διὰ τὴν προστασίαν του καὶ τῆς διαμόρφωσιν τῶν κρηπιδωμάτων (ἐν σχέσει μὲ την ὑπάρχουσαν ὑφαλον) ἀπαιτούνται πολλοὺ μεγάλης ἐκτάσεως καὶ δαπάνης λιμενικά ἔργα. Ἐχει ἐκπονηθῆ ὑπὸ τῆς Δ)σεως Τεχνικῶν Ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. σχετικὴ προμελέτη.

Έκριθη σκόπιμον ὅπως ἔξετασθον ἐντάῦθα αἱ δυνατότερες χρησιμοποιήσεως τυμπάνος τοῦ λιμένος δι'. Ἐγκατάστασιν κέντρου ἐπισκευῶν κατασκευῶν πλοίων. Ὡς τοιούτον κέντρον πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν αὐτῶν μὲ τὸν κεντρικὸν λιμένα ἀναγκῶν, θὰ παρουσιάσῃ τὸ μειονέκτημα, ὅπειρίσκεται μαρτότερον τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ λιμένος καὶ τῆς θεραπείας τῶν καθημερινῶν, ἃς ὄνομασθον, ἐπισκευαστικῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων. Θὰ δύνανται ἐπομένων νὰ θεωρηθῇ, κατὰ πρώτον, ὡς κέντρον διακρετόστερῶν ἐπισκευῶν (*Suingsys*), ὡς ἐπέκτασις τρόπον τινὰ διὰ τοῦ κεντρικὸν λιμένα, μὲ συνδυασμὸν ἐγκαταστάσεως μιᾶς δεξαμενῆς, ἐστὼ δὲ ἐπὶ τὸ προσφορώπερτον τῆς πλωτῆς τῶν 12.000 τόνων. Ή ἐγκατάστασις διῆς αὐτῆς εἰς τὸν ἀλιμενοποιητὸν ὄρμον ἥ με μικρᾶς ἕκτασεως λιμενικῶν ἔργων, εἰς τὴν θέσιν π.χ. ἐνθα ἡγκυροβολήθη κατὰ την εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀφίξιν τῆς, δὲν συνιστᾶται διὰ πολλοὺς λόγους, καὶ κυρίως λόγῳ τῆς μη ἀποδοτικῆς ἔξυπηρτήσεως τῶν ἀναγκῶν τῶν δεξαμενίζομενών πλοίων. Λιγὸν μέτρων ἐπέκτασιν προτείνεται κατώτερον τὸ Πέραμα.

πλοιού. Δια μιαν τοιστούπιν επεκτάσιν προτείνεται κατώτερο η Περιφέρεια.
Πλέον ἐνδιάφερουμενοί παρουσιάζεται ή περίπτωσις του λιμενοποιουμένου όρμου διά την ἔγκαταστασιν ενός κέντρου μεγάλων ἐπισκευών—ναυπηγήσεων. Διά την περίπτωσιν ταύτην σημειώνεται τά κάτοικοι: α) Τό δυτικόν τημήα λιμενοποιούμενον κατά τὸ σχέδιον του Ο.Π.Π. ή κατά παραπλήσιον παρουσιάζει μιαν τῶν καταλληλότερων παρ' ἥμιν ἀπό ἀπόφεως διατάξεως κρηπτιδωμάτων θέσιν, μὲ μῆκος κρηπτιδωμάτων 700 περίπου μέτρων περὶ την κεντρικήν προβλητὰ καὶ τὸ ἐπ' αὐτῆς ἐργοστάσιον καὶ ἑπέρων ἵσου περίπου μῆκος ἑκατέρωθεν, ἢ κατ' ἐναλλαγὴν την χρησιμοποίησιν τῶν ἑκατέρωθεν χώρων διά μόνιμου δεξαμενῆς ἡ δεξαμενὰς καὶ ἑσχάρας ναυπηγήσεων. β) Μὲ την λιμενοποίησιν παρουσιάζεται στενότης βαλαστίου χώρουν καὶ ποιά τις δινόσχερεις διὰ τὴν ἔγκαταστασιν παρὰ τὰ κρηπτιδωμάτα τῆς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς. γ) Οι χερσαῖοι χώροι, ὑπὸ τὴν σημειρινὴν των μορφὴν, καὶ οἱ δημιουργούμενοι διά ἐπιχωματώσεων, ἀνεξαρτήτως τῆς διαπάνης διαμορφώσεων τῶν διά κατάλληλου χρήσιν, δὲν παρουσιάζουν μεγάλας δυνατότητας μελλοντικῆς επεκτάσεως. δ) Ή διαπάνη τῶν λιμενικῶν ἔργων προχείρως προϋπολογισθείσα, διὰ τὸ ἐν λόγῳ τημήα εἰς 50—60 δισεκατομμύρια δραχμῶν, καὶ τῆς διαμορφώσεων τῶν χερσαίων χώρων εἰνε ἀρκετά σημαντική, ὕστε, ἐὰν πρόκειται ἡν̄ ἐπιβαρυνθή κατὰ σοφαρὸν ποσόστον τὴν ἐπιχείρησιν, νά παρουσιάζωνται ως εύνοικαὶ αἱ οἰκουμονικαὶ συνθήκαι διὰ τὴν ίδρυσιν μιᾶς σοφαρᾶς διοικησίας. Συζητήτε θά τοῦ ἐν προκειμένῳ ὃ συνδυασμός μὲ τὴν ἐμπορικῶν ἐκτεταλπέντων τῶν ὑπόδοπτων κορποθεμάτων.

Είναι στημέρους έγκατεστημένα κατά μήκος της άκτης περί τα 20 ναυπηγούσιλουργεία, σχολούμενα κυρίως, με άνευκρυψία και επισκευάς ξυλίνων και μεταλλικών σκαφών, άλλα και με ναυπηγήσεις ξυλινών φορτηγών και άλιευτικών σκαφών, καθώς και πλοιαρίους και έφολκίων παντός τύπου. Μία πεντάς περίπου ναυπηγούσιλουργών συνεχίζει κατά τον έπιτυχέστερον διαδικασίαν τρόπου την μακράν παραγωγική παράδοσιν τής χώρας. Τά σήμερον ναυπηγούμενα σκάφη είναι κυρίως άλιευτικά (άνεμοτραπές), έλαχίστα δὲ φορτηγά μέχρι 300 τόν.φορτίου. Η σημερινή κατάστασις, άλλα και η προτίμοτις προς τα μεταλλικά σκάφη, δεν φαίνεται νά εύνουσον την πεποιέτων ναυπηγήσιν τούτων εἰς ζειδόλογα, άνω των 100 τόνων μεγέθου.

Διά τάς ἀνέλκυσεις είναι ἔγκατεστημένα περὶ τὰς 25 ἑσχάραι, οἷς τῶν ὅποιών 6—8 είναι ικανόττος ἀνέλκυσεως σκαφῶν τῶν 300 τόνων φορίου καὶ ἄνω (μέσος ὅρος ἀνέλκυσμένου βάρους 100—150 τόν.). Αἱ ἑσχάραι ὑπηρετούμεναι κατὰ τὸ πλεῖστον ὑπὸ ἡλεκτροκινήτων βαρούλων εἰνεῖς ξύλινοι, πρωτογόνου τύπου, ἀφετά ἐφθαρμέναι καὶ ἀντιστοχίας μειώμενοι ἀνέλκυστικοι ικανόττος, παρουσιαζόμενοι οὕτω σχετικῆς δυσχερείας διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν μεγαλύτερων μεταλλικῶν σκαφῶν καὶ μὲ

δυσμενεῖς διὰ τὰ ἀνελκυόμενα γενικῶς σκάφη καὶ τὴν στήριξιν των συνθῆκας κοπώσεων καὶ ἐπομένων συντηρίσεως.

Διὰ τὰς ναυπηγείες και τὰς επισκευάς τῶν ξυλίνων σκαφών τα περισσότερα τῶν ναυπηγούσιν ωργείγενα διαβέτουν τά ἀπαραίτητα οι λουριούρικά μηχανήματα και μέσα ύψιστα μένενταν ἐν τούτοις ἀρκετών ἔλλειψεων και ἐντὸς κτιριακών ἐγκαταστάσεων χρηζουσῶν θελτιώσεως. Εἰς 3.000 κυβικά μέτρα ναυπηγήσιμου ξυλείας, ἔγχωρους κατά τὴν δόλοτά σχεδόν προελεύσεως, δύναται νᾶ ὑπολογισθεῖ τὸ ἐπιώνιος καταναλοικούμενον ποσότης, και εἰς ὑπερχιλίους ναυπηγούσιν ωργούς τεχνίτας και ἔργάτας τὸ ἀπασχολούμενον προσωπικόν. Πέραν αὐτῶν είνει ἐγκατεστημένα εἰς Περάμα μία πεντάς μηχανούργειών μετά χυτηρίου και λεβητοποιείου ἑδοδιασμένων μὲ τὰς ἀπαραίτητους ἔργαλειομηγανὰς διὰ τὴν επισκευὴν κυρίων τῶν κινητήρων τῶν αὐτοθεὶ ἐπισκευαζόμενών μικρών σκαφῶν. Ἀρκετάς ἔργασια, κυρίως λεβητοποιίας (ἐλασμάτων) ἀλλά και μηχανοποιίας, ἀναλαμβάνεται ἐπίσης και ἐκτελείται ἐπὶ τῶν ἀνέλκυομένων σκαφῶν υπὸ τῶν ἔργοστασίων Πειραιώς, εἰς τρόπον ώστε εἰς Πέραμα νόσυγκεντρουταί μία κίνησις, μεγαλυτέρα ίσως κατά περιόδους, τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιώς, εἰς δ.τ. ἀφόρο τῶν κλάδων τῶν κυατικών ἐπισκευών.

"Υπὸ τούτου ἀνωτέρου δρους τὸ Πέραμα ἔχει ἀπόθη ηδη τὸ κέντρον διὰ τὴν μικράν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ παρουσιάζεται καὶ μὲ τὴν τάσιν ἀπορροήσεως μέρους τῆς κινήσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένος. Διὰ μίαν τοιαύτην χρησιμοποίησην καὶ προστικήν σπειρούνται τὰ κάτωθι:

1) Τὸ Πέραμα δὲν ἔχει τὴν μορφὴν λιμένος ἀλλὰ δῦρου καὶ εἰνεὶ ἐκτεθειμένον πως, τόσον εἰς τοὺς νοτίους ἀνέμους (κυρίως τὸν νοτιοανατολικὸν —σορόκον), δύον καὶ εἰς τοὺς δυτικοὺς (διλγύτερον εἰς τὸν Ισχυρὸν βορειοδυτικὸν —μαϊστρον). Η ἑνάστις ὅμως τοῦ ἀνέμου καὶ ἡ δημιουργουμένη κατάστασις θαλάσσης (σχετικὴ ἀπόστασις ἀπὸ τὸ στενὸν Ψυτταλίεως) δὲν είναι βαθύοι απειλούντων τὴν ἀσφάλειαν ἀγύκυροβολίου τῶν πλοίων. Ἀνέκαθεν ὁ δῆμος Κερατσινίου θεωρεῖται ἀσφαλῆς διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, ἀλλὰ καὶ ἡ μέχρι τούδε πείρα ἀποδεικνύει ὅτι εἰνεὶ ἀσφαλῆς ἡ ἀγύκυροβολία καὶ τῶν ἐγγύτερον πρὸς τὴν ἀκτὴν ἀγύκυροβολούντων ὅχι μόνον μικρών, ἀλλὰ καὶ μεγαλύτερον σκαφῶν. Σήμερον ἐπὶ παραδίγματι εἰνεὶ ἡγυροβολημένη μία δεκαπεντάς περίπου ἀκτοπλοικῶν, μεσογειακῶν καὶ ποντοπόρων ἐν παροπλισμῷ σκαφῶν. Περισσότερας, ἀλλὰ παντας μικροζημιαὶ, δύναται ἐνδέχομενος νὰ προκαλέσῃ τὸ ἐκ τοῦ νότου κύμα εἰς τὰς ἐπακτίους ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπτιογένολουργείων, ὡς π.χ. εἰς τὰς ἐσχάρας, ἐφ' ὃσον ὅμως αὐταὶ δὲν προστατεύονται οὐδόλως κατὰ τὸ παράκτιον τῶν μέρων. Ἐκτὸς τῆς λεπτομερείας ὅθεν ταῦτης δὲν κρίνεται ὡς ἀμέσους ἀναγκαίοτης ἡ ἐκτέλεσις λιμενικῶν ἔργων διὰ τὴν προστασίαν, ἀπὸ ναυτικῆς καὶ ἀρχῆς πλευρᾶς, τοῦ κέντρου τούτου.

2) Από άποψεώς χερσαίων χωρών ή θεοίς παρουσιάζει τα περιστέρακές άνηψητυμένους μήκος της άδιαιμοφώτων στημερούν ακτής έκ 1500 περίπου μέτρων, υπόλογοις ομένουν άπο του ναυπηγείου Μπλαζάκη μέχρι του ναυπηγείου Καραγιώργη, όπερ είναι και έπαρκες δι' έν τοιούτουν κέντρου. Παρουσιάζει δώμας έξι αντίθετους δυσανάλογους στενότητα εις βάθος (πλάτος), λόγω της σημειερινής θέσεως της δημιουργίας όδου και του συνοικισμού Περάματος. Είναι 100—120 μέτρα άνερχεται το μεγαλύτερο βάθος, ένω εἰς τά στενότερα μέρη περιορίζεται εις 50—60. Δυνατότης έπαυσήσεως του βάθους ύψισταται κάπως, μόνον διά τὸ άπο ναυπηγείου Σταματέου μέχρι του Μπλαζάκη τημῆα διά καταρρήσεως της πλαϊάς δυμοσίας όδου και χρησιμοποίησες της υπό τῶν γερμανῶν κατασκευασθείσεως. Δυνατότης διώνας ἐπεκτάσεως ύψισταται διά τὰ περισσότερα, τὰ ἔκοντα κατ' ἀνάγκην ταῦτης, διά προσχώσεων τῶν ἀβάθεων καὶ τῆς ταυτοχρόνου τοιουτοπρότως σκοπίμου διαιμορφώσεως τῆς ακτῆς καὶ προστασίας τῶν ἔσχαρῶν (ὅρα καὶ κατατέρω). Πρός τούτο είνε απάραιτος ή ἔγκρισις ἀλλὰ καὶ ή συμβολὴ τοῦ Ὀργανισμοῦ Λιμένων Πειραιών, εἰς ὃν ἀνήκει η περιοχή τοῦ χειμερίου κύματος, δι' ὃ ηδη καταβάλλεται υπό τῶν ναυπηγούντυργεών ἐνοίκιον. Τα οικόπεδα ανήκουν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις.

3) Διά τὴν ἐνίσχυσιν καὶ δελτίωσιν τοῦ κέντρου τούτου, ἀπὸ ἐπισκευαστικῆς ἀπόφεως συνιστῶνται: α) Ἡ ἐνίσχυσις πρὸς ἔγκατάστασιν συγχρονισμένων ἑσχαρών, ητοι μὲ υπόθεσην ὃν σιδηροπαγῶν σκυροκονιάματος καὶ μεταλλικῆς τροχιάς καὶ φορέων, ικανότητος ἀνέλκουμενον βάρους 500 τόνων καὶ ἀνά μέχρι 1000, ητοι δυνατότητος ἀνέλκυσεως σκαφῶν μέχρι 1500 ὡς ἔγινστα τόνων φορτίου καὶ μηκόν περὶ τῶν 70 μετρῶν, ὃσον περίποτος ὁ σημερινὸς χῶρος ἀλλὰ καὶ ἡ τεχνικὴ σκοπιμότης ὡς περίποτος διόν επιτέρεταιν. Εἰναι εὐκτάσιον ὅπως ὁ ἀριθμός τῶν ἑσχαρῶν τούτων εἴνει ὁ μεγαλύτερος δυνατός πρὸς δελτίωσιν καὶ συγχρονισμὸν καὶ παρ’ ἡμῖν τὰς μέσων ἀνέλκυσές καὶ τῶν μικρῶν σκαφῶν, κατ’ ἐλάχιστον ὅμως 3, μὲ κλιμάκωσιν τῆς ἀνέλκυτικῆς ικανότητος, διὰ τὴν ἐπιπρέπειν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν μικρότερων μεσογειακῶν σκαφῶν. β) Μὲ τὴν κατασκευὴν τῶν ἑσχαρῶν θὰ διαμορφωθῇ καὶ ἀνάλογον τημῆα τῆς ἀκτῆς διὰ κατασκευῆς μικρῶν διαστάσεων προβλήτων διὰ τὴν καλυτέραν ἐξυπρέπειν τῶν ὑπὸ ἐπισκευήν πλοίων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἄποθαλάσσης προσπέλασιν τῶν γαυπιγείων καὶ τὴν ἐν μέρει προστασίαν αὐτῶν. γ) Ἡ ἐνίσχυσις τῶν ὑπαρχουσῶν ἐπιχειρήσεων, ἐκτὸς τῆς πρὸς τὴν ἀντέτορα κατεύθυνσιν (ὅρᾳ καὶ κατώτερῳ) διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ ανανέωσιν τῶν σημερινῶν ἑσχαρῶν, δηλ. καὶ ὅσων θὰ ἐξακολουθήσουν ὑπὸ τῆς σημερινῆς τῶν μορφῶν, καὶ τὴν δελτίωσιν τῶν κτιριακῶν τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τοῦ ἐξτοπλοῦ δι’ ἀναγλυπτούμενον.

στασεων και του έξοπλισμου δι' έργα στειροπηχανών.

"BUGSIER,"

**REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.**

Johannisbollwerk 10

Telefon: 35 16 31
Night 52 46 39

Salvage-tugs stationed North Sea
and Western Baltic
Wireless-Call-Signal: D A A B

μικρῶν σκαφῶν, ισχύουν ἐξ ἄλλου τὰ κάτωθι:

α) Συντρέχουν δλαι αι πρός τούτο συμβήκαι από άποφεως θέσεως και διαθέσεως έγκαταστάσεων διά την άνιδρυσιν και καθέλκυσιν των σκαψών, προσέτι δε και πεπειραμένου ήδη προσπάτοκου ναυπτηγούμηνων διά τας με την ναυπήγησιν και καθέλκυσιν συνδεομένας έργασιας. 6) Ή καλύτερα σχετικής θεσηί, χωρις να άποκλείει και έτερους, άλλα εις την οποίαν έχει γινει ήδη άρκτη προεργασία, είνε η εις το άνατολικόν άκρων άκτη, ένθα σημερον τα ναυπηγεια Μιλαζάκη, Μυρικνοτούλου και Μιχαληνού. Αύτοι έσχεδιάσθη ύπο των γερμανών κατά την κατοχήν και συνεπηρώθη κατά μεγά μέρος έγκαταστάσις ναυπηγείου διά την ναυπηγήσιν τοιμεντοπλίουν. Είς πρόσσων 400 περίπου μέτρων, και βάθος οικόπεδου μεγιστον 160—170 μέτρων, περιεκλείετο και τημά της παλαιάς δημοσίας δδού, κατεσκευάσθησαν 12 έν συνδύω υπόδομαι ναυπηγηκόν κλινών, έισ διδροπαγούς σκυροκονιάματος, μήκους εις την Εηράν από 45 μέχρι 75 περίπου μέτρων και εις την θάλασσαν από 30 μέχρι 40, ώστε να έπιτευχθούν βάθη διά την καθέλκυσιν μέχρι 3000 μέτρων, εις τό βάθος δε τού οικόπεδου άνιδρυθσαν σχετικά κτίσματα. Κατεσκευάσθη δμοίως προβλής μήκους 120 μέτρων.

5)¹ "Η πραγματοποίησις των άνωτέρω ύπ' άριθ. 3 και 4 προτεινομένων, άνηκει κατά κύριον λόγον εἰς τούς σήμερον ἐν Περάματι Ιδιοκτήτας των ναυπηγοδυνουργείων των άνηκότων εἰς την δύναμην της υπὸ τὸν τίτλον «Ἐνοστὸς ναυπηγῶν Περάματος» ἔνδοσεως (πρόεδρος ὁ κ. Κουλακάρης). Δὲν χρίζει συζητήσεως ὅτι κατὰ πλήρη αναλογίαν πρὸς δόσα ἡδηδιά τὸν κύκλον τῆς ἐν Πειραιεῖ σιδηροδιοιμηχανίας ἔξετέθησαν. Συνιψέρει καθ' οἰονδήποτε τρόπον συνεργασία αὐτῶν καθ' ὀμάδας, ἐπιπροσθέτως δὲ καὶ η μετά τῶν ὀμάδων ἡ μεμονωμένων ἐκ τῶν σιδηροδιοιμηχανῶν τοῦ Πειραιῶς συνενώησις καὶ συνεργασία. Πρέπει ίσως να ἀναφερθῇ ὅτι ή ποτε διαφόρους τύπους συνεργασία ισχυρῶν σιδηροδιοιμηχανικῶν ὄργανων τῆς Έηρᾶς με παρακούμενης ναυπηγικῆς ἔγκαταστασίες ἀποτελεῖ μίαν τῶν μορφῶν, υφ ἂς ἤδη Ιθύθησαν ἡ ἀνεκανινίσθησαν καὶ ἐργάζονται πλείστα τῶν οἰκισμῶν καὶ τὰ περισσότερα, τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπή ναυπηγείων.

Θα θεωρήθησαν ως ανέδοφοι κόντα νό μπροτείνεται και νό ύποστροι-
ζεται ή άναγκη της συνεργασίας ταύτης, άλλα μὲ την οικονομικήν όντό-
τητα των μεμονωμένων επιχειρηματιών εἰς δόλους τους κλάδους και μὲ
την άναλογην πρός ταύτην κοστικήν ενίσχυσην, έστω δέ άκομη και δυσανά-
λογην υπέρ αὐτών τοιαύτην, ό είσηγούμενος δέν δύναται νά εύρη λύσιν
μιας πράγματι ριζικής και αποδοτικής βελτίωσεως, και ούχι έμβαλωμα-
τικής της καταστάσεως.

6^ο) Ότι μία τοπιάτη επωφελής συνεργασία ιδύσεως ένν Περάματι ναυπηγείου έντος των άνωτέρω έκτεινειών δυνατοτήτων, μετά Πειραιϊκών έργοστασιών, παρουσιάζεται η περίπτωση του έν Περάματι ναυπηγείου της Έταιρίας «Ροντήρης – Στρούμπουλης και Σία» μετά της όμωνόυν Πειραιεί διομηχανικής έγκαταστάσεως, διευκολυνόμην έννοειται μεγάλως, λόγω του τύπου της έξαρτήσεως των ναυπηγείων και της οικονομικής επιφανείας της έν Πειραιεί επιχειρήσεως, μίας των αδιολογητών περιουσιών έν Ελλάδι. Συντεκτικό πόλε την δημιουργία των ναυπηγείων τουτού ιε-

λέπτη, ἔχει ὑποδῆθη εἰς Υ.Σ.Ε.Σ.Α., προβλέπουσα τὴν κτιριακὴν συμπλήρωσιν τοῦ ὑπάρχοντος ήδη ναυπηγείου, τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐργαλείων κατεργασίας ἐλασμάτων, γωνιῶν κλπ. καθὼς καὶ τὴν ἐγκατάστασιν μιᾶς νεωλικοῦ Ικανότητος 1000 τόνων καὶ ναυπηγικῆς κλίνης διὰ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν μήκους μέχρι 70 μέτρων, ὑπερτουμένας ὑπὸ κυλιούμενου γερανοῦ Ικανότητος 10 τόνων. Ὁ αὐτὸς γερανός υπηρετεῖ καὶ τὴν προβλεπόμενην προδόητην ἔξεσθοντος μήκους 60 ὡς ἔγγιστα μέτρων. Ἡ ἐν λόγῳ μελέτη ἀποτελεῖ τὴν σοθαρωτέραν σήμερον ἐν Ἑλλάδι προσπάθειαν, πρὸς μίαν ὄρθην κατεύθυνσιν, ὡς ἀνώτερω ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβαλλομένην, καὶ πρέπει νὰ τύχῃ ἀνεπιφύλακτου ἐνισχύσεως ἀπὸ πάσης πλευρᾶς.

7) Ἐναπομένει πρὸς ἔκέτασιν ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως τοῦ Περάματος, ὡς θέσεος ἀγκυροβολίας μᾶς τῶν πλοτῶν δεξιαιμενῶν καὶ δῆκατ' ἀρχὴν τῆς τῶν 11,600 τόννων, εἰς ἣν περιπτώσιν ἡ ἀλλαχοῦ διάθεσίς της δὲν κριθῇ σκοπιμότερά ἡ δυνατή ὡς λεπτομερέστερον εἰς τὸ ἐπόμενον κεφάλαιον (παράγραφος Δ) διερευνᾶται.

Δια μίαν τοιστην μεταστάθμευσην της δεξαιμενής έκ του κεντρικού λιμένος ως προσφορώπερα παρουσιάζεται ή παρά την προέκτασην της υδατοπόρης στήμερον προβλήτος θέσις, πρό των ναυπηγείων Μπλαζάκη, Μυρικοπούλου, συντρεχόντων τῶν κάτωθι λόγων:

α) Εἰς τὴν περιοχὴν ταῦτην συναντᾶται εἰς τὴν μικρότερά ἀπὸ τῆς ἀκτῆς ἀπόστασιν ή ἴσοβαθῆς τῶν 13 ἔως 24 μέτρων, τὸν ἀπαραιτήτων διά τὴν λειτουργίαν τῆς δεξαμενῆς. β) Ὑπάρχει ἥδη ἡ προβλῆται μῆκους 120 μέτρων καὶ θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ διατάντη ἐπεκτάσεως ταύτης μήνων κατά ἑπτά 110—120 μέτρα, διὰ τὰ καταστὸν δυνατὰ ἡ ἀπὸ Ἐρᾶς παροχὴ ρεύματος, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ ἔνε ἀπό Ἐρᾶς προσπελάσιμος ἡ δεξαμενὴ διά τὴν εὐχερή μεταφοράν ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς τοῦ προσωπικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ ὑλικοῦ, τοῦ καὶ ἐκ Πειραιῶς μεταφερομένου, ἵσως μάλιστα ὑπὸ συνθῆκας εὐνόικωτέρας την ἐν τῷ κεντρικῷ λιμένι στημένον διὰ χερσάων και θαλασσών μέσων μεταφορᾶς. γ) Διὰ τῆς οὕτω δημιουργούμενῆς προβλῆτος προφυλάσσεται ἐπάρκεις ἡ ἡγκυροβολημένη δεξαμενή. Ἔναντι τῆς ἐκ νιτιῶν αἱμάτων βαλάσσης, ἀλλὰ δημιουργεῖται καὶ ἐπάρκεις ἀνάλογος προστασία διὰ τὸ σύνολον τῶν δυτικῶν τῆς προβλῆτος σήμερον ἐγκατεστημένων ναυπηγούμενων περιοχῶν.

δ) Ἡ δημιουργούμενη προβλῆται δυνατὰ νὰ ἔξυπερτησῃ ἐπίσης τὴν ἐπισκευὴν παραβαλλόντων εἰς αὐτὴν πλοίων και δημιουργεῖ οὕτω ευνοϊκά συνθῆκας διὰ τὰς ἐκταέρωθεν αὐτῆς κειμένας ἡ δημιουργηθείσαντας.

Τά αυτά κατ' αναλογίαν ισχύουν και διά τὴν περίπτωσιν ἀποφάσεως ἀγκυροβολίας ἐν Περάματι, οἰασδήποτε ἄλλης πλωτῆς δεξαμενῆς, ἢ καὶ περισσοτέρων ἔξι αὐτῶν.

Ο δρυς ος Ἀμπελακίων, παρουσιάζει μεγαλύτεραν, ναυτικήν ἀσφάλειαν, ή μεγαλύτερα του ὄμως ἀπόστασις καὶ ἡ ἀνάγκη χρήσεως βαλασσίου μέσουν μεταφορᾶς, ώς ἐκ τούτων δηλ. αἱ συγκοινωνιακαὶ δυσχέρειαι πρὸς τὸν κεντρικὸν λιμεναὶ καὶ τὴν ἔνσαι ἀκτὴν, εἰνε κατὰ κοινὸν ὁμολογίαν τὸ σπουδαιότερον αἴτιον, τὸ ἐμποδίσαν, παρὰ πολλάς γενομεναὶ προσπαθείας, ὥσπερ ὁ δρυς ἀπαρροφήσατο μέρος τῆς σχετικῆς κινήσεως. Τὸ ὑπὸ τῶν γερμανῶν ἰδρυθὲν ἐκεὶ ἀριόν την ναυπηγείον κατασκευῆς ξυλίνων σκαφῶν, δὲν ἔσχε διά πολλοὺς λόγους καλῶν τύχων.

Τό ασφαλές καὶ ἐν μέρει ἀδιάθετον τοῦ δύμου χρηστοποιεῖται ἀνέκαθεν ὁμώς ὁ μητρητῶν τῶν ἐν παροπλισμῷ σκαφῶν. Πρόσφορος παρουσιάζεται ὡς ἡ θέσις διὰ τὴν ἐ-κατάστασιν αὐτόθι, διὰ χρηστοποίησεως τῆς ὑπὸ τῶν γερμανῶν ιδρυθείσης ἔγκαταστάσεως ἢ ἀλλήλη, κλινῶν ηνταυγήσεως

Οι ύπόλοιποι λαοί της Εγκατάστασής της ωντηί, κτίνων ναυπηγώσεων μικρών μεταλλικών σκαφών, έχουν συνεργαστία με τη έργοστασία Πειραιώς.

Οι ύπόλοιποι λαοί της Εγκατάστασής της χώρας διά το άναλόγου κινήσεων πρὸς τὸ Πέραμα καὶ Ἀμπελάκια κέντρα ἀνέλκυσεων καὶ ἐπισκευῆς μικρών σκαφών ὡς σπουδαιοτέρα ἀνάγκη προβάλλει ἡ ἔγκατάστασίς καὶ ἑκεῖ συγχρόνων ἐσχαρῶν ἰκανότητος μέχρι 500 τόνων ἀνέλκυσμένου βάρους. Ἡ κατασκευὴ τρίων τοιούτων ἐσχαρῶν εἰς τὰ παροσταῖσαντα τὴν μεγαλύτεραν ναυτιλιακὴν κίνησιν κέντρα, καὶ κατὰ γεωγραφικὰς περιοχὰς (Βόρειον, Νότιον καὶ Δυτικὴν Ἑλλάδα) μὲ τὴν ψισταμένην πῆδην ἐν Λέρῳ Ικανόττος 300 τόνων, θὰ ἐδημούργητε πάληρες διά τὴν ἔξυπητρέστητων τῶν ἀναγκῶν, τακτικῶν καὶ ἐκτάκτων (ἀδαρίων κλπ.), τῆς ἀκτοπλοΐουσῆς καὶ μελλούσης νά αναπτυχθῆ μικρᾶς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ἔξυπητρέστητων τῶν ἀναγκῶν, τακτικῶν καὶ ἐκτάκτων (ἀδαρίων κλπ.), δι' ὃ καὶ ἡ ἐν προκειμένῳ γνώματευσί τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τὸν Ναυτικὸν δέοντον νά ἔχῃ προτεύουσαν βαρύτητα διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν λιμένων. Ἔνδεικτικῶς προτείνεται ἐνταῦθα ἡ ἐπιλογὴ μεταξὺ τῶν λιμένων Θεσσαλονίκης Ἀλεξανδρούπολεως Βάριον Χαϊδίου Πατραῖς Καστοριάς

(Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ σε λίγα λέξη)

CANAROPALIMITED

Exporters – Shipchandlers

MONTRÉAL — HALIFAX — ST. JOHN

CANADA

Τηλέφωνον PL. 1139—Οίκος WA 7308

**PROVISIONS - CABIN - DECK
& ENGINE SUPPLIES**

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : ORANAC—Montreal
351 PLACE-ROYAL MONTREAL - CANADA



ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

Α)Π "ΕΛΣΗ,"

Έκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ 6 μ.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αρμενίστην, Εύδηλον, "Αγ. Κήρυκον, Καρδόβας, Βαθύ. Έκαστον Σάββατον 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμουν)

Διεύθυνσις: Μεγ. Βρεταννίας 8, Τηλ. 41 728
Πρακτορείον: 45.652, 42.091, 44 497, 45.886.



Γαλλία

Νέα έπιβατηγά «λάϊνερς»

Την 18η Μαρτίου άπεπλευσε ένας Χάρδρης, διὰ τὸ παρθενικόν του εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς ταξίδιον, τὸ νεοεύκτον γαλλικὸν υπερωκεάνιον «Κλων Μπερνάρ» 11.968 τ. γκρός καὶ ἐκτοπίσματος 17.500 τόνων. Τὸ νέυν τοῦτο «λάϊνερ» κατεκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαιν Ναζαίρ καὶ εἶνε τὸ πρώτον ὑπερωκεάνιον, ὅπερ ἐναυπηγήθη μεταπολεμικῶν εἰς τὴν Γαλλίαν, καὶ τὸ πρώτον εἰς μίας σειρᾶς ὅκτω ὡμοιοτύπων δηζελοκινήτων «λάϊνερς», ἀτίνος θὰ κατασκευασθούν εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα. Καὶ τὰ ὅκτω ταῦτα σκάφη θὰ φέρουν ὄνοματα διασήμων γάλλων ἐπιστημόνων.

Τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν ὑπερωκεάνιον «Λαβονιαζὲ» προβλέπεται νὰ εἴναι ἔτοιμον τὸν προσεχῆ Ιούνιον, θὰ διατεθῇ δὲ καὶ τοῦτο εἰς τὴν ίδιαν γραμμὴν. Η ὑπέρπεισικὴ ταχύτης τῶν εἰνεὶ τὸν 18 μιλίων, θὰ ἐπιτρέψῃ δὲ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξίδιου τῶν μέχρι Μπουένος Ἀὔρες ἐντὸς 18 ἡμερών, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν διαμέσων προσεγγίσεων εἰς Ρίον Ιανέριον. Σάντος καὶ Μοντεβίδεο.

Τὸ «Κλων Μπερνάρ», ὅπως καὶ τὰ ἀδελφὰ αὐτοῦ σκάφη, δὲν ἔχουν σχεδιασθῆ διὰ τὸ ἀνταγωνισθεῖν τὰ πολυτελὴ πλοτά ξενοδοχεῖα. Πάντας, τὰ διαιρέσιμα τοῦ τῆς πρώτης θέσεως εἰνεὶ κομψά καὶ μὲν ὅλας τὰ συγχρόνους εἰκολίας δι᾽ ἐκατὸν ἐπιβατας. Ἐπίσης τὸ τρίτη θέσης διὰ 230 ἐπιβάτας ἔχει ἑπτακῶν ἐφόδιασθη μὲ καθε ἀνεστ. Τὸ σκάφος δύναται νὰ μεταφέρῃ φορτίον 10.000 τόνων, περιλαμβανομένων καὶ 3200 κυβ. μέτρων χώρων ψυγείου δι᾽ εύπαθη ἐμπορεύματα. Σημειούσαι ἐπί εὐκαιρία, ὅτι τὸ «Παστέρ», ὅπερ εἴνε τὸ κύριον «λάϊνερ», πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν γραμμῆς, τελεῖ εἰσέτι ὑπὸ στρατιωτικῆς ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Ινδοκίνην.

Γερμανία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Παρὰ τὴν Ἐλλειψιν κεφαλαίων καὶ παρὰ τὰς πανταχόδην προβαλλομένας ἀντιδράσεις, θεωρεῖται ὡς γεγονός ἡ ἀπάρχη μίας ναυτιλιακῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς Δυτικῆς Γερμανίας. Σκάφη ναυπηγούνται καὶ ἔτερα ἀγοράζονται ή ναυλώνονται, προκειμένου δὲ οἱ ἀνακύπτουτες ἐκ τῶν ἐρεπιών των ναυτιλιακοὶ όργανοι τῆς Γερμανίας νὰ ἐπιτύχουν—ἔτω καὶ ὑποτυπώδες—τὴν ἐν τίνι μέτρῳ ἀποκατάστασιν τῶν παλαιῶν τῶν γραμμῶν.

Οταν ἔλλειν ὁ πόλεμος, εἶχον ἀπομείνει εἰς τὴν Γερμανίαν τὰ 3 % μόλις τῆς προπολεμικῆς τῆς χωροποτόποτος. Ἡδη, 40 ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τῶν 1500 τ. γκρός ἐκαστὸν καὶ 60 ἀκτοπλοϊκὰ δηζελόπλοια τῶν 300 τόνων, ναυπηγούνται. Διὰ τὸν ἀνάγκην τῆς μερικῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ Δυτικὴ Γερμανία θὰ πληρώσῃ ἐντὸς ἑνὸς ἔτους 230 ἑκατ. μάρκων εἰς ἔνειν συνδλαγμα διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς τῆς καὶ ὅτι εἰς τὸ μέσον τοῦ 1951, ἔαν τὸ προβλεπόμενον παρ᾽ αὐτῆς τονικὰ ἔχῃ ἐν τῷ μεταξὺ ἀποκτηθῆ, θὰ ἔξοικον μηδὲ διὰ τὴν χώραν ἔνα ποσὸν 44 ἑκατ. μάρκων.

Ἡ ἀνεργία ἐπίσης τῶν γερμανῶν ναυτικῶν, ἥτις ἔκτείνεται ἡδη εύρυτατα εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιφερείας, θὰ ἀνεύρῃ τὴν μερικὴν λύσιν τῆς μὲν τὴν ἀπόκτησιν ἑνὸς ἀπάρκου τονών. Ἀναφέρεται σχετικά, ὅτι ἡ συμερινὴ δύναμις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας δὲν δύναται νὰ ἀπασχολήσῃ εἴμιτον 7500 γερμανικῶν, ἥτοι ποσοστὸν 12.5% μόνον, ἐναντὶ τοῦ προπολεμικοῦ ἀριθμοῦ.

Αἱ πληροφορίαι προσθέτουν, ὅτι τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόύδη» ἀναζητεῖ εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν πρὸς ναύλων σκάφους ταχύτητος 15 μιλίων, προκειμένου νὰ ἐπαναλάβῃ διὰ φορτηγῶν πλοίων τὴν γραμμὴν τοῦ πρὸς τὴν Βόρ. Αμερικήν. Τὸ ίδιον ισχεῖ διὰ τὴν «Αμβούργοαμερικανόν», ἣτις παρήγγειλεν ἥδη τοῖς δηζελόπλοιοι, καθὼς καὶ δι᾽ ἄλλας γερμανικὰς ναυτικὰς ἀπαρίας, αἵτινες καὶ προσδίνουν, ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῶν συμμαχικῶν ἀρχῶν κατοχῆς, εἰς νέας ἀγορὰς καὶ ναυπηγήσεις πλοίων.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι

Ὁ ναυτιλιακὸς προστατευτισμός

Αἱ τελευταῖς πληροφορίαι τοῦ ἀμερικανικοῦ τύπου θεωρούν ὡς ἀπίθανην τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Κογκρέσου κύρωσιν τοῦ γνωστοῦ προστατευτικοῦ νομοσχεδίου τῆς ναυτιλίας. Πολλοὶ λόγοι δικαιολογούν τὴν ἀναβολὴν τῆς ἀπόφασεως διὰ τὴν ἐπομένην σύνοδον, ἐνῷ κατὰ τὴν παρούσαν πρόκειται μόνον νὰ παρασχεθῇ εἰς τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν» ἡ ἀνανεώσις τῆς ἐξουσιοδοτησίας διὰ τὴν πώλσιν καὶ ναύλωσιν ἀμερικανικῶν πλοίων τηλεομηνικῆς ναυτιλίσσεως εἰς ἀμερικανικὸν ὑπτέκνους.

Τὸ κύριον ἔργον τῆς ὀρμοδίας ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, ὅπερ ἀφέωρα τὴν συζήτησιν καὶ κύρωσιν τοῦ μακράς πνοῆς προγράμματος ἀνασυγκρότησεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, δεν φαίνεται πιθανόν νὰ πραγματοποιηθῇ. Μεταξὺ τῶν λόγων, ποὺ παρεμποδίζουν τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς, ἀναφέρεται καὶ τὸ διὸ ὃ εἰσηγήθη τοῦ νομοσχεδίου γερουσιαστής κ. Μάνιουσον ἀντίμετωποίτει τὴν ἐπανεκλογὴν τοῦ εἰς τὴν ίδιατεράν αὐτοῦ περιφέρειαν καὶ συνεπώς θὰ ἀπουσιάσῃ ἐπὶ μακρού χρόνου ἀπὸ τὰς συνδράσεις τῆς ἐπιτροπῆς.

Φαινέται ἐπίσης, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ διοίκησις ἀντιτίθεται εἰς τὰ προταθέντα μέτρα τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρησέων, ἵνα διὰ τῶν δημιουργουμένων ἀποθεματικῶν προσδόκων αὐταὶ εἰς ναυπηγήσεις νέων πλοίων. Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὸ ζῆτημα ἐπιχορηγήσεως τῶν

«τράμπτες» δὲν ὑπάρχει καμμία μέχρι τῆς στιγμῆς ἐνθαρρυντικὴ πρόβλεψις. Ἡ μόνη ἀπομένουσα διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἐπίτιτης εἰνεὶ, ὅπως αἱ ὑποβληθεῖσαι εἰς τὴν κοινοδουλευτικὴν ἐπιτροπὴν τῆς γερουσίας προστατευτικαὶ τροποποίησεις τοῦ περὶ ναυτιλίας νόμου, τυχούν τῆς ἐγκρίσεος τῆς, ὡστε κατὰ τὴν ἐπομένην σύνοδον τοῦ Κογκρέσου νὰ ἔχῃ ωριμάσσει τὸ θέμα διὰ μίαν τελικὴν ἐπί τοῦ συζητητοῦ απὸ τὰ νομοθετικὰ σώματα.

Ἄλλας καὶ παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ πλειονότης τῶν παραγόντων τῆς ναυτικῆς διομηχαῖα θεωρεῖ, ὡς ἀπίθανον, ὑπὸ τὴν κρατούσαν εἰς τὸ Κογκρέσον ἀτμοσφαιραί, μάλιστα εἰς τὴν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων, ἐν τούτοις οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπτες» συνεχίζουν τὴν ὑπέρ των ἀπόσων τῶν ναυτιλιακῶν φορτηγῶν των εἰς χύμα ἀμερικανικῶν φορτίων καὶ ὑποδεικνύουν, ὅτι τὰ 33 % τοῦ ἑωπερικοῦ ἐμπορίου τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν μεταφέρονται στήμερον διὰ τῶν ἐθνικῶν «τράμπτες», ἐνῶ προπολεμικῶς ἡ κίνησις αὐτῆς ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τὰς δένας σημασίας.

Ἀνεκοινώθη, ὅτι εἰδικαὶ ἀκροάσεις είτε τοῦ μέτρου ἐπιχορηγήσεως τῶν ἀμερικανικῶν φορτηγῶν δέλουν διεργάθησαν κατὰ τὸν τρέχοντα μήνα εἰς τὴν δουλήν καὶ τὴν γερουσίαν. Καὶ ίνα ἀκόμη περισσότερον διεγείρουν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς κοινῆς γωνίας ὑπὲρ τῶν ἀπόσων τῶν, οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ τῶν ανασέρουν ιδιαιτέρως καὶ τὴν ἐκδηλωμένην κατὰ τοῦ μέτρου συντίσσασιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν εὐπραπίκων χωρῶν.

Σημειωτέον, ὅτι τὸ κρατοῦν εἰς τὸ Κογκρέσον πνευματικῶς δέλουν διεργάθησαν κατὰ τὴν τρέχοντα μήνα τοῦ περιστώντος μάλιστα κοινοδουλευτικὴ ἐπιτροπή περιέκουν εἰς τὴν δουλήν τὸν προϋπολογισμὸν δι᾽ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμὰς μειώσασα τὸ σχετικὸν κονδύλιον ἀπὸ 93 εἰς 42 ἐκατομμύρια δολαρίων καὶ καθορίσασα ἐκ τῶν προτέρων τὸν ὀριθμὸν τῶν πλοίων, μεταξὺ τῶν ὅποιων τὰς κατανεμηθῆ ἡ ἐπιχορηγήσης. Τὴν Ἰηνίαν Ιανουαρίου 254 σκάφη ἐπύγχανον τοῦ προνοίου τῶν ἐπιχορηγήσεων, η δὲ ψηφισθεῖσα παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς τῆς δουλῆς τροποποίηση δὲν ἐπιτρέπει τὴν αὐξήσην τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν πλοίων διὰ τὸ έτος 1950—51. Πάντως, δὲν ἀποκλείεται νὰ προσδάσσῃ ἐλαστικωτέρων πως μορφὴν εἰς τὸν ἄνωτέρω περιορισμούς ἡ Γερουσία κατὰ τὴν ἐνώπιον της συζητησιν τοῦ θέματος.

Ο ἐφεδρικὸς ἐμπορικὸς στόλος

Κατὰ τὴν διεξαγόντων ἐνώπιον τοῦ Κογκρέσου συζητησιν ἀναφορικῶς μὲν τὴν ἀνανεώσιν τῆς ἐξουσιοδοτήσεως τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», ὅπως πωλή καὶ ναυλών εἰς ἀμερικανούς ὑπηκόους κρατικὰ σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἀνεκοινώθησαν ἐνδιαφέροντες αἱ ἀριθμοὶ διὰ τὸν ἐφεδρικὸν αὐτὸν τὸν στόλον. Ἡ δύναμις τοῦ περιλαμβάνει 2200 σκάφη, ἐκατὸν τῶν ὅποιων ἀπάτειτε δαπανήν 1100(·) δολαρίων διὰ τὴν ἐποίησιν συντήρησιν τοῦ. Ἐνεγκόσια ἐκ τῶν ἐλόγων πλοίων ἔχουν ἀνάγκην ἀμέσου εἰποκευῆς, μὲ τὸ ἀκανθωρίστον τὴν ἔκτασιν τῆς ἀπατηθούσης πρὸς τὸ σκοτῶν αὐτὸν δαπανής, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπο τὸ σκάφη δύνανται, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἐντὸς 30 ἡμερών. Δεδομένου, δὲτη ἡ συμερινὴ διεθνής πολιτικὴ καταστασις παραμένει ἀνώμαλος, θεωρεῖται παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν ἀμερικανικῶν Ἐπιτελείων ὡς ἐπιβεβλημένη ἡ ἐφεδρεία διατήρησις τῶν ἀνώτερων σκαφῶν.

Ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή»

Τοὺς ἀμερικανικοὺς ἐφοπλιστικοὺς κύκλους κατέπληξεν ἡ γνωσθεῖσα ἀπόφασις τοῦ προεδροῦ κ. Τρούμαν, ὅπως καταργήση τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπήν», ὡς ἀνεξάρτητην κρατικὸν ὄργανομ καὶ ὑπαγάγη τὰς ὑπηρεσίας τῆς εἰς τὸ ποτέρον τοῦ Εμπορίου. Σημειώτεον ὅτι ὁ προσφάτως διορισθεῖς πρόεδρος τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» στρατηγὸς κ. Φλέμιγκ ἐδῆλωσεν, ὅτι συμφωνεῖ μὲ τὸ σκεδιόν, ὅπερ συνεζήτησε μετά τοῦ Προέδρου κ. Τρούμαν. Τῆς νέας ὑπηρεσίας διὰ ἑκάστου θέλει την προστάσιν τοῦ τίτλου τοῦ ὑφυπουργοῦ τοῦ Εμπορίου καὶ Μεταφορῶν. Σύμφωνον ἐπίσης γνώμην ἔδειλωσαν καὶ τὰ πέντε μέλη τοῦ συμβούλου τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς», παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τοῦ σχεδίου τοῦ «Λευκοῦ Οίκου» η νέα διοικησις αὐτῆς προβλέπεται νὰ είναι τριμελής εἰς ἐπιτρόπους.

Ἐνδείξεις διὰ ἐνδεχομένων ὑστιστικήν ἀντιδρασιν ἀπὸ οἰανδήποτε πλευρῶν τῆς ναυτικῆς διομηχαίας ἐναντίον τῆς προεδρικῆς ταύτης ἀπόφασεως δὲν ἔξεδηλώσασαν. Οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐτόνιζαν ἀπλῶς, ὅτι δὲν ἔμπορον ἀκόμη νὰ εἴθεσθον εἰς μίαν τόσον ἀπότομον ὑπαγωγὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς ἄλλο ὑπουργεῖον. Συγχρόνως δύμως ἀφίνων νὰ ὑπονοθῇ ὅτι, ἀν τὸ μέτρον πθελεν τελικῶς ἐγκριθῇ παρὰ τοῦ Κογκρέσου, δὲν θὰ είχον ἀντιρρήσεις, ὑπὸ την προϋπόθεσιν, ὅτι ὅλα τὰ σχετικά με τὴν ναυτιλίαν ζητημάτα θὰ ἔτυχαν τῆς ιδίας ἀπὸ τὸ Κογκρέσον κατανοήσεως καὶ κυρώσεως.

Αἱ μεταφοραὶ τῶν φορτίων βοηθείας

Εἰς προσφάτους ἀγακοινώσεις τοῦ ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν φορτίων τῆς E.C.A., ἀμερικανὸν ὄρμοδιον τονίζεται, ὅτι κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ Ἀπριλίου μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου 1949, τὰ ἀμερικανικὰ πλοία μετέφεραν τὰ 59.4% τῶν φορτωθέντων ἀπὸ τὰς «Ηνωμένας Πολιτείες εἰς χύμα φορτίων, τὰ 50.8% τῶν διὰ πλοία γραμμῆς προοριζομένων φορτίων καὶ τὰ 55.2% τῶν φορτίων υγρῶν καυσίμων. Εἳς ἄλλου ἀπὸ τὰς εἰσαγόντας ἐπὶ τὴν δάση τῶν πιστωσέων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ φορτία, τὰ 60 % τῶν εἰς χύμα καὶ τὰ 50 % τῶν διὰ τὰς «λάϊνερς» φορτίων, μετεφέρθησαν δι᾽ ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Κατά τὸ πρῶτον ἔτος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου—ἐδήλωσεν ὁ συνταγμάτρχης Σύρην—έχρεισθι ἡ συνεχῆς ὑπερεσία 290 πλοίων ὀλῶν τῶν σηματῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῶν εἰς χώμα Ἑρρόν φορτίων· «Ηδη, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν φορτίων τούτων (γαιανθράκες — σιτηρά) 95 μόνον πλοία δύνανται νὰ καλύψουν τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας. Καταλήγων δὲ ἀμερικανὸς ἀρμόδιος προεβλεψεν, ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ καὶ μέχρι τοῦ 1952 ἡ κίνησις τῶν ἔξι Ἀμερικῆς φορτίων τῶν χρηματοδοτουμένων ἀπὸ τὸ σχέδιον δὲ βαίνῃ περιοριζόμενην.

Παρὰ τὰ ἀνωτέρω ποσοστὰ οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξακολουθοῦν νὰ διατηρῶνται παράπονα. Ζητοῦν—συγκεκριμένων—διὰ τὴν γεωγραφικὴν περιφέρειαν Σκανδιναվίας—Ἡνωμένου Βασιλείου, αὐθέντινης σημετοχῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τὰς πρὸς τὰ ἔκει μεταφορὰς. Οἱ διακοινοτικὸν τῆς ἀπαίτησεως τῶν ταυτικῶν προτάσσουν τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι συμφώνων πρὸς τὰς διαπιστώσεις τῶν σχετικῶν στατιστικῶν, τὰ συγκεντρώθεντα ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη φορτία ἡσαν κατὰ 10 % ὀλιγώτερα τοῦ προβλεπούμενον ἀπὸ τὸν γνωστὸν ἀμερικανικὸν νόμον κατωτάτου δρίου συμμετοχῆς τοῦ 50 %.

Τὰ συγχρονίζομενα ὑπερωκεάνια

Τρία ἀπὸ τὰ πέντε ὑπερωκεάνια, ἀτίνα διεσκευάσθησαν εἰς διάφορα εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα διὰ τὴν γερμανὴν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, κατέπλευσαν τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης. Τὰ ἄλλα δύο ἀναμένεται νὰ τεθούν ἐν ὑπερεσίᾳ μέχρι τὸν θέρος.

Τὸ πρῶτον ὑπερωκεάνιον ἦτα τὸ σουβιδικὸν «Γκρίπαχολι», ὅπερ ὑπέστη, ὡς γνωστόν, εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου ριζικὴν διασκευὴν, διαρκέσασαν ἐπὶ ἕνα τρίμηνον. Ἡ ἔξωτερικὴ ἐμφάνισις τοῦ σκάφους κυριολεκτικῶν μετεμφορῶν. Ἡ πρώρα τοῦ ἐπεμπύνθηται κατὰ 16 πόδας καὶ αἱ δύο καπνοδόχοι τοῦ προσέλαθον νέαν, ἀεροδυναμικὴν μορφὴν. Ριζικὴ ἐπίσης ὑπῆρξε καὶ ἡ ἔξωτερικὴ διασκευὴ τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τὰ δεδομένα διὰ τὴν ἀνεστίην καὶ τὴν εὔμαρειαν τῶν σπηλειρινῶν ταξιδιωτῶν. Καθερώθησαν δύο μόνον θέσεις, ἡ πρώτη καὶ ἡ «τουριστική» καὶ ἔθυτιαθησαν ίκανα διαμερίσματα ἐπιβατῶν. Ἐπ’ ὧδελείστι τὰν κοινοχρήστων χώρων τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὡστε διατίθενται στήμερον παρ’ αὐτοῦ θέσεις δι’ 971 ἐπιβάτας, ἐναπότελον 1300 πρὸ τῆς τελευταίας διασκευῆς του. Εἶναι χαρακτηριστικὸν νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ «Γκρίπαχολι», ὅπερ ὑπῆρξε τὸ πρῶτον δηζελοκίνητον ὑπερωκεάνιον τῆς ἐποχῆς του, διέθετε τὸ 1925, ὅτε ἐναυπηγήθη 1600 θέσεις δι’ ἐπιβάτας. Ἡ ἔκτοτε ἐπελθόντα μείσως τοῦ ἀριθμοῦ τούτου τῶν θέσεων του εἶνε ἀρκετὰ ἀποκαλυπτικὴ τῶν προσδόδων εἰς τὸν τομέα τῆς ἀνέσεως τῶν ἐπιβατῶν.

Δεύτερον ὑπερωκεάνιον ἦτα τὸ νοσθηγικὸν «Στάθσακερφιορδ» 13.156 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ὅπερ ὑπέστη εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπη-

γεῖα δίμηνον μετασκευὴν εἰς τὰς μηχανᾶς του καὶ εἰς τὴν δληγὴ διακόσμησιν καὶ ἐπίπλωσιν τῶν διαμερισμάτων του. Τὸ τρίτον ὑπερωκεάνιον ἦτα τὸ ιταλικὸν «Κόντε Μπιανκαμάνο». Ἡ μετασκευὴ τοῦ πλοίου τούτου, ὃ περισσότερον ἐκτεταμένη καὶ τὸ περισσότερον δαπανηρά, καλύφθησαν ἡσάν 3½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐκ τῶν πιστώσεων του σχεδίου Μάρσαλ. Τὸ σκάφος ἐπεμπύνθηται κατὰ 100 πόδας, ἀποκτήσαν τὴν ἡδονή 750 ποδῶν, μὲ νέαν ἐντελῶς πρώρα καὶ νέας καπνοδόχους. Σήμερον τὸ «Κόντε Μπιανκαμάνο», χωρητικότητος 25.000 τόνων γκρός, θεωρεῖται οὐαναρχίας τοῦ ιταλικοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου.

Τὰ δύο ἀλλὰ ὑπερωκεάνια, ἀτίνα ἀναμένεται νὰ καταπλεύσουν προσεχῶς εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Αμερικῆς, εἰνὲ τὸ «Αὐτοκράτειρα τῆς Αὐταραίας» 26.000 τ. γκρός, ὅπερ ἀνήκει εἰς τὴν «Κανέντιαν Πασίφικη» καὶ ἐπαναλαμβάνει τὸν προσεχῆ Μάιον τὰ μεταξὺ Γλασκώδης καὶ Κεϋτέκ δρυμολόγια του καὶ τὸ γαλλικὸν «Λιμπερτέ». Τὸ τελευταῖον τοῦτο εἶνε τὸ πρώτην γερμανικὸν «Εούρόπα» καὶ ἀναμένεται νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ τὸν προσεχῆ Ιούλιον. Ἡ ἐπαναληψία τῶν δρυμολογίων τοῦ «Λιμπερτέ» ἔχει ἐφελκύσει τὸ γενικότερον ἐνδιαφέρον, ὅχι μόνον διότι πρόκειται περὶ πλοίου 50.000 τ. γκρός, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ λεπτομέρειαι, δύον ἀφορᾶ τὴν ταχύτητα καὶ τὴν δληγὴ ἐσωτερικὴν διασκευὴν τοῦ σκάφους, πητὶς παρετάθη ἐπὶ ἔτη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σαΐν Ναζαρί, ἔχουν μέχρι τούθη ἐπιμελῶς τηρηθῆ μυστικαῖ. Γνωστὸν μόνον εἶνε, ὅτι ἐδαπανήθησαν τεράστια ποσὰ καὶ ὅτι ἡ διακόσμησις τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοίου φέρει ἐκδηλον τὴν σφραγίδα τῆς ἀποκαλυπτικῆς γαλλικῆς τέχνης καὶ παραδόσεως.

Ισπανία

Τὸ ἔργον τῆς ναυτιλίας τῆς

Ἄπο τὸν ἀνακοινωθέντα προσφάτως ἀπολογισμὸν τοῦ ἔργου τῆς ισπανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1949 σημειώνουν τοὺς κατωτέρω ἐνδιαφέροντας ἀριθμούς διὰ τὴν δληγὴν τῆς θαλάσσης δραστηριότητα τῆς Ισπανίας. Οὗτως, αἱ εἰσαγωγαὶ ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς δημητριακῶν, γενικῶν φορτίων, φωσφάτων καὶ ύγρων καυσίμων ἀνήλθον εἰς 3.337.830 τ., αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τῆς Ισπανικῆς Γουίνας εἰς 89.072 τ., αἱ μεταξὺ ισπανικῶν λιμένων μεταφοραὶ γαναβατώνων εἰς 4.376.991 τ., αἱ μεταφοραὶ φορτίων ἀπὸ τὴν ἀκτοπλοίαν τακτικῶν γραμμῶν εἰς 1.718.028 τ. καὶ αἱ λοιπαὶ μεταφοραὶ τῆς Ισπανίας χερσονήσου εἰς 863.138 τ. Αἱ ἔξαγωγαὶ ἀφ’ ἐτέρου ἀνήλθον εἰς 1.459.047, εἰς τρόπον ὡστε τὸ 1949 ἐκλείσει μὲ νέα συνοιλον μεταφορικῆς κινήσεως 11.860.525 τόνων καὶ με αὔξησιν 1.000.000 τ. ἔχαντι τοῦ 1938.

Διερκούντος τοῦ 1949 προσετέθησαν εἰς τὴν ισπανικήν ναυτιλίαν νέα σκάφος 40.000 τόνων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἑλλεινικὴ πρώτων ὑλῶν ἐπεβράδυνε εἰς σημαντικὴν ἔκτασιν τὰς ἔργασιας τῶν ἔθνικῶν ναυπηγείων. Μὲ τὴν ἀνωτέρω προσθήτην δὲ οὐλὴ δυνάμις τοῦ ισπανικοῦ ἐμπαρικοῦ στόλου εἰς τὸ τέλος του 1949 ἐφθασεν εἰς 1.198.613 τ. γκρός. Κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος ἡ ἀξία τῶν προϊόντων τῆς ἀλίειας ἀνήλθεν εἰς 2816 ἑκατομμύρια πεσετῶν.

Συγκεκριμένα στατιστικά περὶ τοῦ συναλλαγματικοῦ εἰσοδήματος τῆς Ισπανίας εἴτε τῆς Ναυτιλίας τῆς δὲν ἀνεκοινώθησαν, διότι δὲν είχον ἀκόμη συγκεντρωθῆ ἡ τὰ πρὸς τοῦτο στοιχεῖα; Ἐδηλώθη δῆμας ὅτι τὰ κυριώτερα ἐφοπλιστικά συγκροτήματα τῆς χώρας «Αλνάρ», «Υμπάρα» καὶ «Τρανσαστάνικα» μετεβίσθησαν εἰς τὴν Ιντιτούντον τοῦ συναλλαγματος ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ πολέμου 16 ἑκατομμύρια δολλαρίων, 550.000 λιρῶν Ἀγγλίας, 616 ἑκατ. ἐσκούντος, 30 ἑκατομ. πέζων, 75 ἑκατομ. κρουνέρων καὶ 858 ἑκατομμύρια λιρετῶν. Μικρότερα ποσὰ ἀναφέρονται εἰς ἔτερα νομίσματα.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ δὲν συνεπετρώθησαν μὲ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ θάξητερων κατὰ τὴν ισπανικήν διὰ ναυλῶν εἰς συνάλλαγμα πρὸς τὰ έναν σκάφη, ἐνδὲν δὲν κατείχει ίδιαν ἐπαρκῆ ναυτιλίαν. Ὑπελογίζετο πάντως, ὅτι ἡ πραγματοποιηθεῖσα εἰς ἔθνικὸν νόμισμα οἰκονομία ἐκ τῆς χρηματοποιησεως τῶν ισπανικῶν πλοίων εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς ἀνήρχετο εἰς 650 ἑκατομμύρια πεσετῶν ἐπησίως.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως

«Ἡ ἔκθεσις ἡ ὑποβληθεῖσα εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως Εφοπλιστών» τοῦ Λίνερπορτου ἀναφέρεται μεταξὺ ἄλλων καὶ εἰς τὸ ὑψὸς τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύσεως τοῦ βρετανικοῦ πλοίου, ὅπερ καὶ παρεμποδίζει τὸν προσπάθειάν του νὰ διατηρηθῇ εἰς τὸ ἐμπρέπον ἐπίπεδον ὥστε συναγωγιστική ικανότης τῆς Ναυτιλίας. Τούτεσται εἰς τὴν ἔκθεσιν ὅτι, ἐνώ αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι ούσιστακαὶ ὀυσιαστικῶν ἀνεπληρώθησαν παραμένει τάπτωτο τὸ πρόδηλον δέον νὰ ἀντικετωπισθῇ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον μὲ ναυπηγικὸν κόστος κατὰ 2 ½, τούλαχιστον, φοράς ψηλότερον τοῦ προπλομού. Τὰ σημειώνα ἑσσόδα τῶν πλωτῶν καὶ τὸ κρατουστά φορολογία προκινοῦσσεν τὴν ικανότητα τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ διατηρήσουν ἐναὶ ἐμπαρικούν στόλου συγκεκρημένον καὶ ἀνάλογον μεταφορικὰς ἀποτάσσεις.

«Ὑποδεικνύεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν ἡ ὀνάργη ὅπως τὸ ἔκ μεταπλεύσεως τῶν πλοίων κέρδη ἀπαλλαγῶν πατέστησαν παρηλίκων σκαφῶν.

«Ἀφ’ ἐτέρου, ἡ ἔκθεσις ἀσχολεῖται καὶ μὲ τὸν κίνδυνον κρατηκοποίησεως τῆς ἀκμετάλλευσεως τῶν ἄγγικῶν λιμένων καὶ ὑποστηρίζει, ὅτι μία τοιχήτην ἐνέργεια θὰ είχεν ως ἀπότελεσμα τὴν ὑψωσιν τοῦ κόστους καὶ τὴν ἀπώλειαν τῆς ιδιωτικῆς κατὰ λιμενικὰ πρωτοβουλίας, ηδίς καὶ ἐπετρέψει τὴν σημειωτὴν ἀρίσταν συγκρότησιν τῶν.

— Μὲ τὸ αὐτὸν, ὡς ἄνω, θέμα, ὅπερ εἶνε καὶ τὸ κυριώτερον κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον διὰ τὴν βρετανικήν ναυτιλίαν, ἀσχολεῖται καὶ ἡ ἔκθεσις τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ἐπὶ τὸν πετραγμένων τῆς χρήσεως 1949—50. Τὸ παρηλίκων τῆς χωρητικότητος καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν νέων ναυπηγήσεων ἀπότελουν τὰ δύο κύρια προβλήματα, που ἀπασχολοῦν τὸν βρετανικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ θέτουν—κατὰ τὴν ἔκθεσιν—ἐν ἀμφιβόλῳ διὰ τὸ μέλλον τὴν ἀνωτέρων ποιοτικήν συγκρότησιν τοῦ.

Μία αὔξουσα ἀναλογία ἀριθμοῦ πλοίων ἐξ ἑκάστης κατηγορίας χωρητικότητος εἶναι ἡ λίκια αὐτῆς δὲν ἀποτελεῖ ἀναγκαῖον σταθμὸν διὰ τὴν ἀχρήστευσιν ἐνὸς σκαφῶν, ἐν τούτοις—κατὰ τὴν ἔκθεσιν—ἡ ἀντικαταστάσις τῶν εἰνὲ ἀπαραίτητος καὶ καθισταταῖσθαι ὀπτημέραιοι περισσότερον ἐπείγουσα. Τὸ ὑψηλὸν ὅμως ναυπηγικὸν κόστος περιπλέκει τὸ πρόδηλομα, οἱ δὲ περιορισμοὶ εἰς τὴν πλάτους τοῦ πλασιού τοντῶν εἰς ζεῦνος κατεστησαν ἀδύνατον τὸν ἐφαρμογὴν τῆς συνήθους πολιτικῆς τοῦ ἄγγικου ἐφοπλισμοῦ, τῆς ἔκποτης.



Dearborn

ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΥΔΑΤΩΝ ΤΩΝ ΑΤΜΟΛΕΒΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΥΠΟ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

- Πρὸς ἐλεγχὸν τῶν καθαλατώσεων
- Πρὸς προστασίαν κατὰ τῶν διαβρώσεων
- Διά τὴν καλὴν ἀτμοποίησιν.

Οἱ εἰδικευμένοι μηχανικοὶ τῆς Νεαργούτον συνιστοῦν διὰ τὴν δημόσιαν δημόσιαν διάστημαν τῶν δοκιμῶν καὶ τὴν ἀκριβὴ διατίθεσιν τῶν διαβρώσεων διὰ καταλληλού τοῦ λεβήτων. Μὲ τὴν πρόληψην τῶν διαβρώσεων καὶ τῆς διαβρώσεως διὰ τὴν δημόσιαν δημόσιαν διάστημαν, ἡ εἰδικευμένης καθαλατώσεως καὶ τῆς διαβρώσεως διὰ τὴν δημόσιαν δημόσιαν διάστημαν, οἱ μηχανικοὶ καθαλατώσουν καὶ τῆς διαβρώσεως διὰ τὴν δημόσιαν δημόσιαν διάστημαν.

Χημικὸς οὐσίας καθαρισμοῦ, εἰς κόνιν καὶ υγρός, διὰ διάστημαν, εἰς χρήσεις καθαρισμοῦ.

Συνθετικὸς οὐσίας διά τὴν ἀεροστεγή προφύλαξιν.

ΝΟ—ΟΞ—ΠΙ οὐρόν, προληπτικὸν τῆς σκωρίας. Χημικὸν μέσον πρὸς ἀποφύγην τῆς σκωρίας τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων, διπούμενον, σπειρομάτων φυγείων, ἀργούντων μηχανημάτων, ἀμοιδῶν, ἔργαλειων καὶ εἰδῶν ἐφοδιασμοῦ.

Διὰ πληροφορίας δύον ἀφορᾶ τὸ θῦρο τῶν λεβήτων γράφωτε διὰ τὸ συχτικό τεῦχος: «Marine Engineers Manual of Feedwater Treatment and Test Controls». Εἰνστ. εἰναὶ διεθέσαν πόλεις τεῦχος «The Control of Corrosion in the Marine Industry» σχετικός μὲ τὸ «NO—OX—ID» προληπτικὸν σκωρίας.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY
205 E. 42 St. NEW YORK 17, N.Y.
Chicago — Los Angeles — Toronto

άντικαστάσεων των διά νεοναυπηγήτων.

Τό γεγονός, ότι τό πημιστήριο τού στόλου τών «τράμπις» απαρτίζεται από πλοία πολεμικής κατασκευής, πολλά τών όποιων είναι αντιοκουνικά, διότι καταναλίσκουν μεγάλας ποσότητας γαιάθυρακος και πετρέλαιο, καθιστά τό πρόβλημα της αντικαστάσεως περισσότερον ζωτικόν. Αι ναυπηγήσεις σήμερον κοστίζουν 2½ και 3 φοράς περισσότερον της προπολεμικής περιόδου, τονιζει η έκθεσις, καίτοι ή τιμή του χάλυβος είναι χαμηλότερα είς την Αγγλίαν ή είς τάς άλλας χώρας. Η υψηλή τιμή των ναυπηγήσεων εν 'Αγγλία φύεται είς τά περιοριστικά συστήματα έργασιας τά έφαρμοσθέντα είς τά ναυπηγεία και είς τήν άκρινην, άξιαν τών διαφόρων έφαρμάτων και παραπότων τών πλοίων, από της μηχανής μέχρι και τών χειρολαβών είς τάς θύρας τών διαμερισμάτων των.

Μία άγγλική πλωτή έκθεσις

Την 30ην Μαρτίου άποπλέει έκ Σαουθάμπτον πρός έπισκεψιν τών κυριατέρων λιμένων της Μεσογείου, μεταξύ τών όποιων καταλέγεται και ο ίδιος τού Πειραιώς, ή δηλούντος θαλασσιγός «Νόρθγουντ». Αύτη έχει διασκευασθή είς έκθεσιν τών κυριατέρων άγγλικών διοικησιών εργοστασίων, πεντίκοπα τών όποιων έκθετον δεύτερα τών προϊόντων των. Τήν πλωτής έκθεσεως θά έπιβον και άντιπρωτοποιοι τών ένδιαφερομένων οίκων. Τό «Νόρθγουντ» θά παραμένει ήμέρας τινάς είς έκστοντον λιμένα, ώστε οι έκστασοι τοπικοί παράνοτε του έμποριου και τής διοικησίας νά ξένου την εύκαιριαν νά έπισκεψθον τήν έκθεσιν και έκτιμησουν τήν άγγλική διοικησίαν παραγωγήν. Σημειωτέον, ότι συνεπλήρωσεν ήδη τών πρώτων πλούν του έπισκεψέν του σκανδιναϊκούς και φιλλανδικούς λιμένας, όπου ο κατάπλους του έφειλκυσε τό γενικόν ένδιαφέρον.

Ο ναυλοτιμάριδμος

Ο παρά τού Ναυτικού «Επιμελητηρίου τού Λονδίνου καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος διά τήν φορτηγών ναυτιλίαν άνηρετο διά τόν μηνός Φεβρουάριον έ. έ. είς 75.5 %, έναντι 72.8 % τού μηνός Ιανουαρίου. Ως γνωστόν, ή βάσις 100 % έληφθη διά τό έτος 1948. Είς τό προηγούμενον τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» έδημοσιεύθησαν αι διακυμάνσεις τού ναυλοτιμάριθμου δι' διάλογον τό 1949.

Τό ζήτημα τών παναμαϊκών

Κατ' άνακονώσιν τού «Διεθνούς Γραφείου Έργασίας», ή έκθεσις τής έπιτροπής έρευνης έπι τών συνθηκών έργασιας είς τά παναμαϊκά πλοία απειρασίσθη νά μη άνακονωθή έπιστημας πρό τής 15ης Ιουνίου. Κατά σχετικόν τηλεγράφημα τού «Ρώτερ», ή παναμαϊκή Κυβερνήσις δέν άπηντησεν είσετι είς τήν πρότασιν πέρι τροποποίησεως τής νομοθεσίας της τής άναφερομένης είς τήν διοίκησιν τής ναυτιλίας. Πάντως, έχει καιρὸν μέχρι τής Ιης Μαΐου, διά τών ιπταμένων τάς έν προκειμένω παραπτήσεις της. Σημειωτέον, ότι αι παραπτήσεις αύται πρόκειται, διού μετά τής έκθεσεως, νά ποτελέσουν τά άντικείμενων τών συζητήσεων κατά τήν νέαν σύνοδον τού συμβούλου τού «Διεθνούς Γραφείου Έργασίας», ήτις ωρίσθη διά τό τέλος Μαΐου.

Νορβηγία

«Έλλειψης πληρωμάτων

Νορβηγικά πλοία κινδυνεύουν νά παραμείνουν έν παροπλισμώ κατά τήν άνοιξην, έλλειψει πληρωμάτων. Πράγματι, είς τήν Νορβηγίαν, διότι παράδοσιν άποτελει τό ναυτικόν έπαγγέλμα, σοδαρά σημειούσιαν έλλειψης ειδικευμένων θαλασσινών. Η πολεμική περίοδος δέν έπετρεψε τήν εισδοχήν νέων είς τό έπαγγελμα, ένω έξ αλλού πολλοί ιπτηρέζονται απόλετες ναυτιλόμενοι και πολλοί οι άποσυρθέντες μετά τήν λήξην τού πληλέου, λόγω κοπώσεως και άσθενεών.

Σημειωτέον παραλλήλως, ότι άπο τού τέρματος τών έχθροπραξιών διαρυθμός της νορβηγικής ναυτιλιακής άνασυγκρότησεως ύπηρε γοργός. Ήδη τό έθνικον τοννάς τής Νορβηγίας ιπτεράσινε τό προπολεμικόν, ένω τούναντίον έκ τών 35.000 άνδρων, οινές απαρτίζουν σήμερον τά κατώτερα πληρώματα τών νορβηγικών σκαφών, οι 5000 άνδρες είνε ένοι, γεγονός όπερ διά πρώτην φοράν σημειούσαι είς τήν ναυτιλιακήν ιστορίαν τών σκανδιναϊκών χωρών.

Νότιος Αφρική

Διά τήν άποκτησιν έπαρκούς ναυτιλίας

Είς συνέντευξιν τήν όποιων είδωκε πρός τήν νοτιοαφρικανικήν τύπον ό σερ «Άρθουρ Χάρρις», διευθυντής τής έξ Εύρωπης πρός τήν Νότ. Αμερικήν γραμμής της «Σάουθ Αφρικαν Μαρίν Κορπορέσιον, Λντ». έξαιρει τήν άναγκην και τάς δυνατότητας άναπτύξεως τής Νοτιοαφρικανικής ναυτιλίας. Τό έρώτημα, όπερ προβάλλει σήμερον διά τήν Νότ. Αφρικήν, είνε τούτο: Δύναται ή οίκονυμία τής χώρας νά πληρώσῃ κατ' έτος 50 έκατομ-

μύρια λιρών και μάλιστα τό μέρος αύτών είς τάς ένας σημαίας, αίτινες έξυπερτούν τάς μεταφοράς της.

Πράγματι, κατά τό έτος 1948-49 ή Νότιος Αφρική κατέβαλε 50 έκατομμύρια λιρών διά τήν μεταφοράν φορτών αξίας 400 έκατ. λιρών. Από τήν σημαντικήν ταύτην έπιδιάρυντον 48 έκατομμύρια έπιληρώθησαν είς τάς ένας σημαίας και τό πλείστον έξ αύτών έξηθη από τήν Νότιον Αφρικήν. Μία τοιαύτη δεσπάνη ένος και μονον έτους θά ήτο ίκανη προσέθηκεν ή κ. Χάρρις—νά έξασφαλίση είς τήν Νότιον Αφρικήν έπαρκη έθνικήν χωρητικότητα διά τήν οίκονυμίαν της έπιδιάρωσιν έν ειρήνη και διά τήν άσφαλειαν τής έν πολέμων. Θά προσέρεφτο έπιστος μία σταθερά και καλώς αιμεδούμενη άσφαλτης είς χιλιάδας νοτιοαφρικανών νέων.

Όταν τά νοτιοαφρικανικής ίδιοκτησίας σκάφη, έπανθρωμένα με νοτιοαφρικανικά πληρώματα, θά διαποθεμένουσον τό ημιστού τών έθνικών μεταφορών πρός διάς τάς χώρας με τάς όποιας ή Νότιος Αφρική διατηρεῖ έμπορικά σχέσεις, τότε μονόν ή έθνική της οίκονυμία θά έδρασται επί ήγιων βάσεων. Καταλήγων δι. Χάρρις υπέδειξη τήν έκ παραλλήλου άναγκην άναπτυξέων και τής τοπικής σιδηροδρομικήν, ήνα μητά έσοδα τού νοτιοαφρικανικού πλοίου δεσπάνηται είς τό έξωτερικόν διά τάς έκαστοτε έπισκεψιας του.

Αι καθυστερήσεις είς τήν Μπέιραν

Αι συνθηκαι ήπο τάς όποιας διεξάγεται ή έργασία τής φορτωσεως τών γαιανθράκων είς τους νοτιοαφρικανικούς λιμένας σημαντικών κατά τους τελευταίους μηνάς έβλεπανθησαν και αί τόσον μακραί κατά τό παρελόν καθυστερήσεις τών πλοίων είς τήν λιμένα του Λορέντζο Μαρκές περιωρίσαν.

Αντιθέτως, αι καθυστερήσεις είς τήν λιμένα της Μπέιρας είνε μεγάλαι και τείνουν νά προσλάσουν χρόνιον χαρακτήρα. Εξη και πλέον έβδομας άπαιτουνται διά τήν έκφρωσιν ένός πλοίου, άναφέρονται διέ πριπτώσεις, καθ' άς έλληνικά και παναμαϊκά καταπλεύσαντα είς Μπέιραν έκ Βρετανικής Κολομβίας σκάφη, υπερχρέωθησαν είς διμήνων και τρίμηνων καθυστέρησιν, διά νά παραδώσουν τά φορτία των. Ήδη, είς πλέον ουαλοσύμφωνα μεταφορά φορτίων πρός τήν Νότ. Αφρικήν, τίθεται κατ' αίτησην τών ένδιαφερομένων πλοίοκτηών ή έξαιρεσης τής προσεγγίσεως είς Μπέιραν. Τελευταίως, μία έταιρια τακτικών γραμμών, προκειμένου νά άναλαβε τήν μεταφορά φορτίου είς Μπέιραν, έπροτημησε νά ναυλώσει σκάφος καταναλίσκων γαιανθράκων και ούχι πετρέλαιον, δι' ένα κυκλικόν ταξίδιον «Ανάτ. Αφρικής». Είς τήν τοιαύτην ναύλωσιν προέθη, διότι τό σκάφος θά πραμένειν ώπωσθηση διά μακρόν χρόνων είς τήν λιμένα της Μπέιρας πρός έκφρωσιν και έφόσον κατηνάλισκε διά τήν πρόωσιν της γαιανθράκα, θά έπληρνετο, ως γνωστόν, μέ μικρότερον ένοικον.

Όλλανδία

Διά τάς άνθρακευσεις

Αινεκονάθη, ότι αι έπι τού έλέγχου συναλλάγματος διλλανδικού ήπηρεσίας ήραν τούς ύψισταμενούς περιορισμούς, δόσον άφορά την είς δολλάρια πληρωμήν τών άνθρακευσεων τών παναμαϊκών πλοίων είς τήν διλλανδικούς λιμένας. Εφεξής, είς έκστην περιπτώσιν και κατόπιν έγκρισεως τής «Ολλανδικής Κρατικής Τραπέζης», πληρωμή θά δύναται νά πραγματοποιηθεί είς λίρας Αγγλίας, αίτινες θά έπιτρεπται νά χρησιμοποιηθούν πρός έξαγωγήν.

Σουηδία

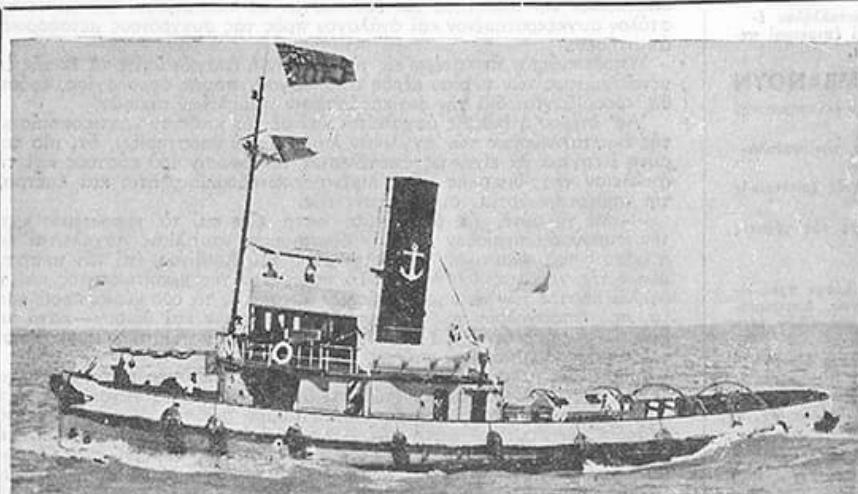
Ο δημίος «Μπρόστρομ

Μεταξύ τών μεγαλυτέρων έταιριών συγκροτημάτων τής παγκοσμίου ναυτιλίας καταλέγεται και ή γνωστός σουηδικός δημίος «Μπρόστρομ», δοσίς περιλαμβάνει 15 χωριστάς ναυτικάς έταιριας, έχει ήπο κατασκευήν 18 νέα σκάφη, 136.450 τόνων δ.ώ. και κατέχει τήν 31η Δεκεμβρίου π. έ. μίαν δύναμιν άπο 72 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 448.945 τόνων φορτίου, άτινα ήσαν—κατά μεγίστην άναλογίαν—σκάφη μικράς ήλικας.

Από τά 18 νέα σκάφη, 6 ναυπηγούνται διά λογαριασμόν τής τόσον γνωστής έπι Έλλαδί «Σουηδικής Ανατολικής Γραμμής», ήτις μετά τήν παραλαβήν των θά κατέχη 19 πλοία, 86.000 τόνων γκρός. Τρία άλλα σκάφη κατασκευάζονται διά τήν «Σουηδικής Αστατικής Γραμμής» τήν έξυπερτερόσαν τάς Ίνδιας και τήν Άπω Ανατολήν. Η γραμμή αύτη περιλαμβάνει την παραλαβήν και τών άνωτέρω πλοίων θά κατέχη 19 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 164.000 τ. γκρός.

Έξ έτερα σκάφη προορίζονται διά τήν Σουηδικήν πρός τήν Β. Αμερικήν γραμμήν, ήτις ούτω θά κατέχη 24 πλοία, 158.000 τ. γκρός. Ήδη άγιμπετωτίζεται ή ναυπηγήσης ένος μεγάλου ύπερωκεανίου διά τήν γραμμήν τού Βορείου Ατλαντικού, καθώς και τριών φορτηγών διά τήν «Τίρδιγκ Κόμπαν», ήτις κατέχει ήδη έτερα σκάφη.

Ναυπηγικός δηλαδή όργανος άξιοσημείωτος και άξιοζηλευτος.



COMPANIA ARGENTINA DE NAVIGATION
(ANGEL GARDELLA LDA)

NIGHT AND DAY

TOWAGE

Services at

BUENOS AIRES

and La Plata

Sole European Agents :

GEO. C. MOODY & SON,
38, Gt. St. Helens, LONDON E.C.3.

Αἱ προκρυπθεῖσαι ἔξετάσεις

Προεκρύπθησαν παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἱ κατωτέρω ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διαφόρων διπλωμάτων ἐν τῷ Ε. Ν. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος:

Φροντιστὸν τοῦ διὰ τὴν 28ην Ιουνίου. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς τῶν ὑποφήφιων θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 2ας Ιουνίου, αἱ δὲ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι καὶ τῆς 26ης Μαΐου. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφήφιων θὰ διεσχθῇ τὴν 1ον Ιουνίου.

Μηχανοδύον αὶ καὶ β' τοξεως, διὰ τὴν Ιηνίου. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς τῶν ὑποφήφιων θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 16ης Ιουνίου, αἱ δὲ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι καὶ τῆς 12ης Ιουνίου. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφήφιων θὰ διεσχθῇ τὴν 1ον Ιουνίου.

Πρακτικὸν ἀτμού μηχανοφίκων καὶ Μ.Ε.Κ., διὰ τὴν 23ην Αὐγούστου. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς τῶν ὑποφήφιων θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 24ης Ιουνίου, αἱ δὲ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι καὶ τῆς 20ης Ιουνίου. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφήφιων θὰ διεσχθῇ τὴν 8ην Σεπτεμβρίου.

Παδιοτῆλεγραφοῦ τοῦ αἱ τάξεως διὰ τὴν 13ην Ὀκτωβρίου. Αἰτήσεις συμμετοχῆς δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 18ης Οκτωβρίου καὶ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι καὶ τῆς 14ης Οκτωβρίου. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφήφιων θὰ ἐνεργηθῇ τὴν 3ην Νοεμβρίου.

Καὶ Πλοιάρχων αὶ καὶ β' τάξεως διὰ τὴν 24ην Νοεμβρίου. Αἰτήσεις συμμετοχῆς γίνονται δεκταὶ μέχρι καὶ τῆς 27ης Οκτωβρίου καὶ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι καὶ τῆς 21ης Αὐγούστου. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις τῶν ὑποφήφιων θὰ διεσχθῇ τὴν 8ην Σεπτεμβρίου.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

«Ἡγελήθ., διὰ τὸ ὑπὸ καναδικῶν σημαίων φορτηγὸν «Ἐσθλιγκόνιαν Κίγκα 7130 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀνήκων εἰς ἑταῖρον ἐλληνικῶν συμφερόντων, ἐπαληῆ. Περισσότερα λεπτομέρεια δὲν ἔγνωσθον.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκῶν σημαίων νεογραφοσθὲν φορτηγὸν «Ἄνθρακας Γ.» 4913 τ. γκρός (τοῦ 1929) ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖρον «Σάντα Κρούζ.»

— Τὸ μετοφερόντων ἀπὸ τῶν καναδικῶν σημαίων εἰς τὴν παναμαϊκὴν φορτηγὸν «Ιούρι Καρίμοι» 7132 τ. γκρός (τοῦ 1943), μετανομάσθη «Φάλκον ον.

Άτυχήματα εἰς Ελληνικά φορτηγά

«ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ» (διν.): Παραμένει εἰς λός. «Ἀντέλες» μὲν ἡμίας ἐπροσαράξεως. Τὸ φορτίον τοῦ ἐπολεμικοῦ ὄλικου διὰ τὴν ἐθνικοτικὴν Κίναν, συμπεριλαμβανομένων καὶ 75 τάνκς, μετεφορτώθη ἐπὶ τοῦ καναδικοῦ φορτηγοῦ «Ἀργκάδαν» διὰ τὸν προσρισμὸν τοῦ. (Μαρτίου 25)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ ΟΣΕΑΝ» (διν.): Κατέπλευσεν εἰς Ἀμέρεστον ἐν Κούβας με φορτίον ζαχαρέων. Κατ' αναφοράν τοῦ πλοιάρχου, τὸ σκάφος εἶχεν προσφαρέσει εἰς Γκορτνέτας, ὥστε ἀνελιθούθη ἀνευ δονεῖς. (Μαρτ. 20)

«ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Ἐκ Φρίμαρτλ διὰ Ρόττερνταμ μὲν φορτίον δρώσας, ὑπέστη εἰς τὸν Ἰνδικὸν ὥσκανον διαρροὴν 100 τ. ὑδατοῦς καὶ ὥραν εἰς τὸν ὅρμο 2 καὶ 3 κυρίας τάνκς. Τὸ σκάφος κατηύθυνθη εἰς Κολόρδο, δόποι ἐπιτελερηθεῖ, ὑπέστη τὰς δεύσεις ἐπισκευας καὶ ὑπέπλευσε τὴν 29ην διὰ τὸν προρισμὸν τοῦ. Τὸ φορτίον τοῦ εὑρέθη ὀλόβαθες. (Μαρτ. 20 — 30)

«ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΡΥΣΟΥΛΑ» παναμ.: Κενὸν ἐξ Ἀλεξανδρείας διὰ Σουσάς συνεκρούθη ἀνοικτά τῆς Γαύδου μὲν τὸ ἄρι της Σταθ. Ρεκόρερ, ὑποιτοπήτη τοῦ δεύτερου, ὑπέστη δὲ ζημίας εἰς τὴν πρώτην καὶ ἡχητεύθησαν αἱ ἀγκυραὶ του. Τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Ρίτσεκα καὶ, μετὰ πρωσαρνίς ἐπισκευας, πρίσσεν φορτώνυμοι διὰ Σλίγκο. Όρισταις ἐπισκευαὶ θὰ ἐκτελεθοῦν εἰς Ἀγγλία. (Μαρ. 16 — 25)

«ΙΟΝΙΑΝ ΕΠΙΠΑΡΟΕΡ» (παναμ.): Απὸ Χούστον διὰ Νέαν Όρλεαν τοῦ πατρίσιου, ὑπόστη δὲ ζημίας, ὑποστάτη τὸν πρώτον καὶ ἡχητεύθησαν ταῦτα στην πληράσιαν τοῦ εἰς Εύρωπην τοξίδιον του. (Μαρτ. 15)

«ΚΕΧΞΑΣ»: Προσήραξεν εἰς Μαρινοκούνικού, παρὰ τοῦ Τσεμπού, ὅλη ἀνειλκυθῆ μὲ τὴν παλίρροιαν ἀνευ ζημιῶν καὶ συνέχισε τὸ τοξίδιον του διὰ Τακλούσπαν. (Μαρτ. 20 — 25)

«ΛΟΙ·ΝΤΕΣΤΕ» (παναμ. τάνκερ): Συνεχίζει τὰς ἐπισκευας του εἰς Ἀγίου Φραγκίσκου. Κατόπιν των προσθέτων ἐπισκευῶν, ἀνήλθεν εἰς 51.900 δολαρίων (Μαρ. 13) «ΠΟΙ·ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ» (παναμ.): «Ἐπεσκεύασεν εἰς Σπαλάτο τὰς ἐπραράξεων ζημίας του, μὲ κόστος 269.000 δημαρίων. (Μαρ. 14)

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ·ΟΝΣ»: «Ἐξ Οδησσοῦ δι」 Ἀγγλίαν μὲν 5190 τ. σικάλεων καὶ 3770 τ. δρώμητος ἔξωκελε, συνεπείᾳ τῆς ὅμιλης, τὴν νότη της 14ης Μαρτίου εἰς Κίλον. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ηχητοποιοῦν ταῦτα τουρκικά ναυσιγραφικά εἰς Α' λεπάδα καὶ «Εμπρός». Τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν πρώτων καὶ τὸ φόρτον αυτοῦ διέρρεψ. Ἀνελκυσθὲν ἡγκυροβούλησε τὴν 1ον εἰς Μπουγιούν Ντερέ, δόποι καὶ ἐπειδωτή. Ο ἐπιεισαρτητὸς συνέστησε τὴν ἐκφρόντωσιν 2000 τ. φορτίον καὶ εἴτε δεξιοτερήση μὲν τοῦ πλοίου εἰς Πειραιά. Τὸ ἐκφρόντωσις του φορτίου θὰ ἀποτελεῖ δι」 ἔτερου σκάφους εἰς Πειραιά ἢ θὰ ἐπανέλθειν εἰς Κωνσταντινούπολιν τὸ «Ριχάρδος Δ. Λάνιον» πρὸς ἐπαναφόρτωσιν. Τελικῶς, πρὸς ἀποφύγην δαρυτῶν δαπανῶν καὶ μακρᾶς καθυστερήσεως, παρεσκέθη εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας, ίνα κατεύθυνθη εἰς τὸν προρισμὸν του μὲ τηριώσιμην ταχύτητα. Κατόπιν τουτοῦ τὸ σκάφος ὑπέπλευσε τὴν 22αν Μαρτίου ἐκ Κ/λεών καὶ τὴν 30ην διῆλθε τὸ Πιρολάτρο δι」 Ἀγγλία. (Μαρ. 14 — 30)

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (παναμ.): Αποπλέυσαν ἐξ Ερδεν φορτηγοῦ δι」 Ἀγγλίαν προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης πλησίον τοῦ Τέρσελιγκ. Τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας. Η διαρροὴ εἰς τὰ διαφάνησαν τοπεῖται τοῦ ηχητοποιοῦν του φορτίου θὰ ἀποτελεῖ δι」 ἔτερου σκάφους εἰς Πειραιά. Τὸ ἐκφρόντωσις του φορτίου εἰς Τέρσελιγκ τὸ «Ριχάρδος Δ. Λάνιον» πρὸς ἐπαναφόρτωσιν. Τελικῶς, πρὸς ἀποφύγην δαρυτῶν δαπανῶν καὶ μακρᾶς καθυστερήσεως, παρεσκέθη εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας, ίνα κατεύθυνθη εἰς τὸν προρισμὸν του μὲ τηριώσιμην ταχύτητα. Κατόπιν τουτοῦ τὸ σκάφος ὑπέπλευσε τὴν 22αν Μαρτίου ἐκ Κ/λεών καὶ τὴν 30ην διῆλθε τὸ Πιρολάτρο δι」 Ἀγγλία. (Μαρ. 14 — 30)

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (παναμ.): Αποπλέυσαν ἐξ Ερδεν φορτηγοῦ δι」 Ἀγγλίαν προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης πλησίον τοῦ Τέρσελιγκ. Τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας. Η διαρροὴ εἰς τὰ διαφάνησαν τοπεῖται τοῦ ηχητοποιοῦν του φορτίου θὰ ἀποτελεῖ δι」 ἔτερου σκάφους εἰς Τέρσελιγκ τὸ «Ριχάρδος Δ. Λάνιον» πρὸς ἐπαναφόρτωσιν. Τελικῶς, πρὸς ἀποφύγην δαρυτῶν δαπανῶν καὶ μακρᾶς καθυστερήσεως, παρεσκέθη εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας, ίνα κατεύθυνθη εἰς τὸν προρισμὸν του μὲ τηριώσιμην ταχύτητα. Κατόπιν τουτοῦ τὸ σκάφος ὑπέπλευσε τὴν 22αν Μαρτίου ἐκ Κ/λεών καὶ τὴν 30ην διῆλθε τὸ Πιρολάτρο δι」 Ἀγγλία. (Μαρ. 14 — 30)

«ΣΙΓΚΝΕΤ» (παναμ.): Αποπλέυσαν ἐξ Ερδεν φορτηγοῦ δι」 Ἀγγλίαν προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης πλησίον τοῦ Τέρσελιγκ. Τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας. Η διαρροὴ εἰς τὰ διαφάνησαν τοπεῖται τοῦ ηχητοποιοῦν του φορτίου θὰ ἀποτελεῖ δι」 ἔτερου σκάφους εἰς Τέρσελιγκ τὸ «Ριχάρδος Δ. Λάνιον» πρὸς ἐπαναφόρτωσιν. Τελικῶς, πρὸς ἀποφύγην δαρυτῶν δαπανῶν καὶ μακρᾶς καθυστερήσεως, παρεσκέθη εἰς τὸ πλοίον πιστοποιητικοῦ ναυσιπλοίας, ίνα κατεύθυνθη εἰς τὸν προρισμὸν του μὲ τηριώσιμην ταχύτητα. Κατόπιν τουτοῦ τὸ σκάφος ὑπέπλευσε τὴν 22αν Μαρτίου ἐκ Κ/λεών καὶ τὴν 30ην διῆλθε τὸ Πιρολάτρο δι」 Ἀγγλία. (Μαρ. 14 — 30)

Συνεπείᾳ τῆς ἐκρήξεως ἐτραυματίσθησαν θανατημένως καὶ ὑπέκυψαν δι」 μηχανικὸς Ἀντ. Τζουμέζης, δι」 ὀρχηματεὺς Γεωργ. Μαρκόπουλος, δι」 μάγιστρος Ιω. Τζανάκης καὶ οὐνάτης Νικ. Μπαζαλούκος. (Μαρτ. 18 — 25)

Η ναυλαγορά

Εύρυτέρα πως ἡ κίνησης τῆς ναυλαγορᾶς χωρὶς νὰ σημειωθῇ καὶ παράληπτος δελτίωσις των νούνων, παρὰ τὸ γεγονός δι」 τὰ ἔγγυτέρας ημερομηνίας πλοίο εἰς τινὰς τομεῖς δὲν ἐπεισόδη την ὁγοράν.

Αἱ τομεῖς καὶ εἰδὸς φορτίου τοῦ ναυλαγορᾶς πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ θαλασσίας υπερεοίς μέχρι τῆς 8ης Ιουνίου 10η τομεῖς περιοδοῦ με τιμὴν 7/9 τοῦ κούωρτερ δι」 Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, 10η τομεῖς περιστῆς, ἀλλα καὶ 6/6 τοῦ παρελθόντος Αγγελούστου. Εστημειώθησαν εἰπίσης οἱ πρότοι ναυλώσεις ζηλεῖς Βαλτικής.

Κατὸ τομεῖς καὶ εἰδὸς φορτίου οἱ ναυλώσεις δι」 κάτωθι ἐπίπεδα : Πλ. 11 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 10 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 9 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 8 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 7 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 6 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 5 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 4 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 3 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 2 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 1 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 0 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 10 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 9 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 8 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 7 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 6 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 5 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 4 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 3 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 2 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 1 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 0 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 10 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 9 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 8 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 7 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 6 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 5 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δισταύλων. Επιλόρωντο δι」 ζηλεῖς Σαντορίνης Βαλτικής.

Πλ. 4 έτι: «Ασταθής οἱ κυκλωφορίας δι

4.25, όψιον 'Αδριατικήν 4.75, καντσέλο 31 Μαρτίου.

«ΟΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ» από Τρίπολιν και Λαττάκιο 9000 τ. κρήθης δι' 'Αγγλίαν 32/6, καντσέλο 29 Μαρτίου.

«ΕΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Νοτιού Ουαλλίας 9000 τ. γαιανθράκων διά Μπουένος 'Αυρες 42/6, καντσέλο 12 'Απριλίου.

«ΑΜΕΡΙΚΗ» έκ Βατιμόρης 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέρον δολ. 5.25, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» έκ Βαγκούνερ, Νιού Ούεστμινστερ και Βικτώριας 9000 τ. σιτηρών εἰς σάκκους διά Κείν Τσουν—Ντρόπταρα πεντή 6/2 δύο ηλικίαν έκφρτωσες, όψιον δύο λιμένων 2/6 έξτρα, με 750 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9200 τ. γεννημάτων διά Πόρτ Σαΐδ ή 'Αλεξάνδρειαν 22/6 φίο, φόρτωσις 27 Μαρτίου—3 'Απριλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων διά Πόρτ Σαΐδ ή 'Αλεξάνδρειαν 22/6 φίο, φόρτωσις 25 Μαρτίου—10 'Απριλίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΑΝΩΝΙΕΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων διά Πόρτ Σαΐδ ή 'Αλεξάνδρειαν 22/6 φίο, φόρτωσις 10—20 'Απριλίου.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» (παναμ.) από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων διά Πόρτ Σαΐδ ή 'Αλεξάνδρειαν 21)—ένα λιμένα, όψιον δύο λιμένων 23)—, 20—31 Μαρτίου.

«ΝΤΟΛΛΑΥ Γ.» (σημ. άμερικαν.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. ζαχάρων δι' 'Αγγλίαν δολ. 12.60, φόρτωσις 10—18 'Απριλίου.

«ΓΚΡΟΤΟΝ ΤΑΛΛΑΣ» (άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα δολ. 11.89, φόρτωσις 14—17 Μαρτίου.

«ΑΡΟΥΡ ΦΡΑΙ-ΙΜΠΟΥΡΓΚ» (άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα δολ. 11.93, φόρτωσις 10—18 'Απριλίου.

«ΣΕΞΙΑ Μ. ΜΠΙΝ» (άμερικ.) από λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ελλάδα δολ. 11.74, φόρτωσις 27 Μαρτίου—3 Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΪΟΥΚΟΥΝΤΗ» από έξι θέσεις Βρετανικής Κολομβίας 9400 τ. ξελύτες και γενικών είδων (499.000 κ.π. δύο δέματα) διά τρεις η τέσσερας άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) κατ' άποκοπήν δολ. 70.000 φίο, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΤΡΑΙ-ΙΠΟΡΤ» (καναδ.) από Βαγκούνερ 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξάνδρειαν δολ. 9.25, με 1000 τ. έλευθέρων έκφρτωσιν, φόρτωσις 27—29 Μαρτίου.

«ΕΛΕΩΝΙΔΑΣ» (ταξίδιον 6') από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (υπεριπλανομενής Βορ. 'Ιρλανδίας) 32/6, με 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 27 'Απριλίου—8 Μαΐου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (υπεριπλανομενής Βορ. 'Ιρλανδίας) 32/6, με 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

«ΕΡΗΝΗ Κ.» (σημ. άγγληκή) εξ Αγίου Λαυρεντίου 36.000 κουώρτερ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αρβέρσαν—'Αμβρούγον ρεντίν 7/9 το κουώρτερ, φίον 'Αμβρεσαν—Ρότερνταν 7/1 ίζ, φόρτωσις 8—27 Μαΐου.

«ΜΕΜΦΙΣ ΤΑΟΥΝ» (σημ. άγγληκή) από ένα έως τέσσερας λιμένας Μαλαισίας 7500 τ. καυστούς (457.000 κ.π. δύο δέματα) δι' 'Οδησσον κατ' άποκοπήν λίρας 20.000, έλευθ. έκφρτωτοκών, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

«ΣΥΡΟΣ» έκ Καλκούτας ή Βιζαγκαπατόν 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Μόρπιλ δολ. 7.75, άμεσος φόρτωσις.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» έκ Βιζαγκαπατόν και Μαντράς 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Μόρπιλ κούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) δολ. 7.25, φόρτωσις 1—22 Μαΐου.

«ΦΩΤΡΑ Κ.» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν δολ. 10.63, έλευθερων έκφρτωτοκών, φόρτωσις 24—30 Μαρτίου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (παναμ.) εκ Κούβας 9500 τ. ξαχώρες διά Βαλπαραϊσον δολ. 9, φόρτωσις 10—25 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.) από έξι θέσεις Βρετ. Κολομβίας 9300 τ. ξελίτες και γενικών είδων (499.000 κ.π. δύο δέματα) διά τρεις λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) κατ' άποκοπήν 71.000 δολ. φίο, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

ΔΥΟ ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΑ έκ Ντουκούν 9500 τ. μεταλλευμάτων έκαστον δι' 'Ιαπωνίαν 28/6 φίο, με 900 τ. έκφρτωσιν, 1000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 6 Μαρτίου—15 'Απριλίου.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (υπεριπλανομενής Βορ. 'Ιρλανδίας) 32/6 με 1000 τ. έκφρτωσιν, φίον 'Αμβρεσαν—'Αμβρούγον ρεντίν 30)—, με 2000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

«ΦΡΕΖ» (σουδ.), από Βασιλικό 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρουέν 30)—, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ» έκ Μέρφου Μπαίη 4400 τ. μεταλλευμάτων διά Ρουέν 30)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (ά)π εκ Λά Γκουλέττ 9200 τ. μεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρου δολ. 3.40 γκρός—τέρμη, φόρτωσις 7—20 'Απριλίου.

«ΕΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) εκ Καλκούτας 7200 τ. γαιανθράκων διά Κολόμπο 24)—, φόρτωσις 27 Μαρτίου—1 'Απριλίου.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) από Ραγκούν ή 'Ακουάν 7500 τ. όρζες είς σάκκους διά Κελλόγκ 43)—, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΑΜΕΡΙΚΗ» έκ Ρίου 'Ιανέρον 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 4.75 φίο, φόρτωσις 18 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπερτ) εκ Γκάλεστων ή Πόρτ Σουλφουρ 9000 τ. θείου δι' 'Αγγλίαν 39/6, φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΤΡΙΚΕ-ΙΠ» (καναδ.) εξ Αγίου Λαυρεντίου 44.000 κουώρτερ σίτου δι' 'Αγγλίαν—'Αρβέρσαν—'Αμβρούγον ρεντίν 7/9 το κουώρτερ, φίον 'Αμβρεσαν ή Ρότερνταν 7/1 ίζ, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΩΝ (ά)π εκ Χουέλβας 5200 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβρεσαν 22/9,

καντσέλο 7 'Απριλίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ» (παναμ.) έκ Λορέντζο Μαρκές 9000 τ. γαιανθράκων διά Χόγκ Κόγκ 47/6, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Νάρβικ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόρπιλ δολ. 3, φόρτωσις 'Απριλίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΛΟΡΔΟΣ ΓΛΑΔΣΤΩΝ» (σημ. άγγληκή) 10.290 τ. d.w. (505.000 κ.π. διά δέσματα και ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 23—24 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον Δυτικών 'Ινδιών 12/9, παράδοσης εἰς Λονδίνον 17—27 'Απριλίου.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) 10.300 τ. d.w. (466.000 κ.π. διά δέματα και ταχύτης 11 μιλίων με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον έκ Βορείου 'Αμερικής εἰς Εύρωπην δολ. 1.90, παράδοσης εἰς Κιουρασώ 17—20 Μαρτίου, πεταναπαράδοσης Βορείων—'Αρμπουργόν ρεντίν ή Μεσόγειον.

«ΦΙΑΖ ΙΙ» (παναμ.) 10.500 τ. d.w. (ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' δύο ταξίδιαν Επιτορφής έξι 'Απο 'Ανατολής δολ. 1.92, παράδοσης εἰς Ηλαίδο 22—25 Μαρτίου, πεταναπαράδοσης εἰς Βενεζουέλαν ή Κολομβίαν.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΑΝΙΓΚΑΜ» (σημ. άγγληκή) 10.800 τ. d.w. (499.000 κ.π.) τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον Εύρωπης—Νέας Ζηλανδίας (καταν. πετρελαίου) σελ. 16/6, παράδοσης Αλη 8 'Απριλίου, πεταναπαράδοσης Νέαν Ζηλανδίαν.

Τὰ δεξιαιμένοπλοια

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν 5 % έπι έλαττον του ναυλολογίου M.O.T., φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) έκ Κούβας ή λιμένας Κόλπου (2 συνεχή ταξίδια) 7000 τ. μελάσσης δι' άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 20% κάτω των ναυλολογίου U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.55 βάσιν Νέαν 'Υόρκην) έναρξης τέλους Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (όνδουρ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 26.000 τ. άκαθάρτου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 30% κάτω του ναυλολογίου U.S.M.C. (ήτοι δολ. 1.89 βάσιν Νέαν 'Υόρκην), φόρτωσις 14 Μαρτίου.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (νορδ.) έκ Περσικού Κόλπου 14.000 τ. πετρελαίου δι' έτοιμης ισότητας 33 % κάτω του ναυλολογίου U.S.M.C. (ήτοι δολ. 1.18 βάσιν Νέαν 'Υόρκην) πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10% πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Μαρτίου.

«ΠΕΤΡΟ-Ι-Λ» (παναμ.) έξι 'Μουσίντεν 6000 τ. κριεζών διά Νεάπολιν 28)—άμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΤΙΟΠΗΝ» (παναμ.) έκ Σουέζ 5500 τ. πετρελαιοειδών δι' 'Αλεξάνδρειαν 14)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ» (όνδουρ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 26.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 30% κάτω του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 1.89 βάσιν Νέαν 'Υόρκην), φόρτωσις.

«ΝΟΠΙΤΑ» (όνδουρ.) έκ Κούβας 4500 τ. μελάσσης (4 συνεχή ταξίδια) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 30% κάτω του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 1.89 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΕΜΙΧΑΗΑ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου M.O.T. (όνδουρας Έμπρες Μάρτιου—'Απριλίου).

«ΒΑΝΤΑ» (άμερικ. λίμπερτ—τάνερ) από Κούβαν 9000 τ. μελάσσης (δύο συνεχή ταξίδια) διά λιμένας ή λιμένας Κόλπου ή λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 20% κάτω του ναυλολογίου U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην), έναρξης 10 'Απριλίου.

«ΝΤΗΝ Χ.» (άμερικ. «Τ. 2») από Κούβας 9500 τ. μελάσσης (4 συνεχή ταξίδια) διά άμερικανικούς λιμένας 'Αλαντικού (θορείας του Χάττερας) 30% κάτω του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» έκ Περσικού Κόλπου 8000 τ. πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν—Κοντίνευτος εἰς τὴν βάσιν του ναυλολογίου M.O.T., φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΗΑΡΒΟΥΝ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Νέαν 'Υόρκην).

«ΟΙΚΑΙΑΝΗ» (άμερικ. «Τ. 2») από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' έτοιμης ισότητας 10 Τενερίφαν 2 ½ % έπι πλέον του ναυλολογίου της U.S.M.C. (ήτοι δολ. 2.23 βάσιν Ν

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀνεχ. Πειραιά 28 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3503	ἔφθ. Χαλκίδα 28 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	διῆλθε Σουέζ 20 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	ἔτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Ελευσίνα 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Τάμπαν 9 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 3 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Χαλκιάς	24	3658	ἀνεχ. Νέας Υόρκην 17 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Ἀρ. Αναστασάτος	18	2858	ἀργεῖ Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 30 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Νοεμ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλας	08	2098	ἀργεῖ Αμπελάκι 31 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναθαριώτης	22	988	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	Δ. Κουμανταροί	17	7777	ἀνεχ. Κόμπη 21 Μαρτ. διὰ Ντουγκούν
ΑΚΤΗ	«ἀδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176	ἀνεχ. Λός «Αντζελες 23 Μαρτ. διὰ Ν. Υόρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ἀνδρεάδης	44	7207	ἔφθ. Ντουγκούν 15 Μαρτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ. διὰ Μαλαισίαν
ΑΛΙΚΗ	«ἀδ. Λιβανού» Α. Ε.	42	7176	ἀνεχ. Ἀδεν 24 Μαρτ. διὰ Μογκαντίσιο, ἔφθ. 29
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρη 21 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	ἀνεχ. Βαλτιμόρη 13 Μαρτ. διὰ Γκουαντανάμο
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 18 'Οκτ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Π. Τζανετάτος	92	951	「Ιδε: «ΑΣΗΜΙΝΑ», ὡς μετωνυμάσθη
ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ	Ν. Λικιστρόπουλος	19	5173	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
ΑΝΝΑ	δό. Γουλανδοῦ	21	4358	διῆλθεν Ἀδεν 18 Μαρτ. διὰ Βασσόραν, ἔφθ. 27
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Λάς Γκουατίρα 26 Μαρτ. διὰ Τρίνινταν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	ἔτ. «Σταθάτος»	19	5685	διῆλθε Κίγκοτον 18 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Κόνιτσαν Μπαΐν 23 Μαρτ. (διὰ Λουδίνον)
ΑΞΙΟΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	διῆλθε Παναμάν 19 Μαρτ. δι' Ειρηνικὸν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρῆς Ἐμπειρίκος	21	4786	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αὔγ. 1948
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	«Ἑλληνικὸν Δημόσιον»	18	5532	ἀργεῖ εἰς Πέραμο 31 Μαρτ.
ΑΡΓΩ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	διῆλθε Μπαλμπόσα 23 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
ΑΡΙΕΤΤΑ	δό. Γιανναγά καὶ Σια	19	4683	διῆλθεν "Άδεν 25 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΑΡΜΑΘΙΑ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ. Ἐπωλήθη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Π. Μπάικας	92	951	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θεραϊκή» Α. Ε.	38	4854	ἀνεχ. Λουδίνον 28 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Ἐκτωρ Δρακούλης»	43	7176	ἀνεχ. Γιοκουσούκα 29 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἀνεχ. Ἰλόσιο 15 Μαρτ. διὰ Καναδάν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Κουλουκουντῆς	43	7176	διῆλθε Λισσαβῶνα 30 Μαρτ. διὰ Καράτσι
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	διῆλθε Γιρβαλτάρ 21 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ἀντ. Παπαδάκης	43	7176	ἔφθ. Αμδέρσαν 9 Μαρτ., ἀργεῖ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 ΔΕΚ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἀνεχ. Κολόμπο 29 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	«Ἀλμπατρός» Α. Ε.	18	4289	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Ἄτλαντς» Α. Ε.	21	721	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	δό. Γράτσου	44	7176	ἀνεχ. Νέαν Όρλεάνην 14 Μαρτ. διὰ Τέλ Αβίδ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ἡπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	εἰς Κιαστούγκ 18 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	ἔτ. Σ. Γ. Ἐμπειρίκος	21	5728	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς 20 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	διῆλθε Γιρβαλτάρ 22 Μαρτ. διὰ Μόμπιτλ
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	δό. Ανδρεάδης	43	7176	διῆλθε Παναμάν 18 Μαρτ. διὰ Κόμπε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εἰς Σαυθάμπτον 26 Μαρτ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Βοστώνην 25 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	δό. Συνοδινοῦ	24	2740	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 ΔΕΚ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	διῆλθε Ντακάρ 27 Μαρτ. διὰ Μπορντάιλαντ
ΔΕΣΣΟΠΟΙΝΑ	υἱοὶ Δ. Γιγγέστη	18	5275	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΑΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	ἔφθ. Πειραιᾶ 31 Μαρτ. (διὰ Ρωσίαν).
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	ἀνεχ. Τάμπαν 27 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Νοεμ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διάμ. Πατέρας	19	5253	ἔφθ. Λός Αντζελες 26 Μαρτ. (διὰ Βοστώνην)
ΔΙΡΦΥΣ	δό. Πατέρας	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 17 Μαρτ. διὰ Μαλαισίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	δό. Λιβανοῦ	37	4839	ἀργεῖ Αμπελάκι 31 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	Καδίω Σιγάλας	25	1412	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διὰ Καράτσι
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	ἀνεχ. Κολόμπο 29 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΕΛΕΝΗ Δ.	ἔτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	27	4163	ἀνεχ. Βρέμην 23 Μαρτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Ἀλκιών» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Νιούπορτ 23 Μαρτ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	δό. Κουλουκουντῆς	38	5548	ἔφθ. Τσιταγκόγκ ρόδος 9 Μαρτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σια	43	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	δό. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Νοεμ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Ροζάριο 19 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διῆλθε Γιρβαλτάρ 27 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ Καλλιμαν.	44	7207	ἔφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ. ηδία Κων/λιν)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Τσάρλεστων 28 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Γκάλθεστων 25 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψ	19	1492	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Κούζ Μπαΐν 25 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλας	21	2369	ἀνεχ. Κολόμπο 26 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Τρίνινταν 23 Μαρτ. διὰ Μπαταν Ρούζ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύ. Ι. Χανδρή	43	7177	ἀνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διὰ Σαϊγκόν
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 2 Σεπτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«ἀδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Σεπτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δό. Κουλουκουντῆς	38	5548	διῆλθεν "Άδεν 23 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΗΠΕΙΡΟΣ	Ἀρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἔφθ. Λονδίνου 29 Μαρτ.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Μήλου 30 Μαρτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	ἔτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Τριπολίν 27 Μαρτ.
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	ἔφθ. Νικολάεφ 16 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ἐλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	διῆλθε Σουέζ 21 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοὶ Σ. Π. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Μόρφου Μπαΐν 21 Μαρτ. διὰ Ρουέν
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἀνεχ. Βαγκούνερ 25 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΘΕΤΙΣ	ἔτ. «Νηρεὺς» Α. Ε.	30	4123	ἀνεχ. Ζαφαραμπάντ
ΘΕΤΙΣ	Μακρῆ καὶ Φωάρη	19	845	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαρτ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	εἰς Νέαν Υόρκην 26 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Ἐπιφανειάδης	35	2385	παραμένει εἰς Πόρτ Σουδάν ἀπὸ 8 Μαρτ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	εἰς Βοστώνην 25 Μαρτ.
ΙΓΟΡ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7207	ἔφθ. Αμδούργον 25 Μαρτ.
ΙΘΑΚΟΣ	«Ἐκτωρ Δρακούλης	06	3916	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Σεπτ.
ΙΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	«Ιεσ: ΜΑΡΙΑ», ὡς μετωνυμάσθη
ΙΡΙΣ	Ίω. Παλαιοκασσάδας	11	1881	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 17 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ	44	7176	διῆλθε Γιρβαλτάρ 24 Μαρτ. διὰ Σουέζ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	ἔτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Χούλλα 24 Μαρτ. διὰ Κοπεγχάγην
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	«Εμπ. Ναυτ. Ἐπιχ. Α. Ε.	27	1600	

ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	διήλθε Κων) λιν 21 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Χαϊδάν 27 Μαρτ. (διαταγά)
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενίς I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Φουζάν 11 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματι	13	4916	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΙΩΝΙΑ	'Αρ. Αναστασάτος	19	2323	όργει Μόμπιλ από 30 Αύγ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Μπουζί 22 Μαρτ. και 'Αλγέριον 30
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	όργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. π.έ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	διήλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Βοστώνη
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	N. Κουλουκούντη	45	7240	διηλθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Γκάλεστων 24 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	διηλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	διηλθε Σουεζ 27 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί K. Χατζηπατέρα	13	3661	όργει Πειραιά από 20 Δεκ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διηλθε Τσεμπού 24 Μαρτ. διά Τακλομπάν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Καράτοι 27 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματι	11	3879	έφθ. Φρήματη 22 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΚΟΡΩΝ	Άδηφοι Γουλανδρή	18	5072	έφθ. Θεο) νίκην 15 Μαρτ.
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάτσος	44	7244	διηλθε Κριστούπατη 28 Μαρτ. δ γ Σιοκοχάμαν
ΚΡΙΟΣ	M. 'Επιπερίκος	45	3805	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 20 Μαρτ. διά Κουβάν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	όργει Αμέρεσαν από 28 'Ιαν.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ακτοπλοία» Έλλαδος	11	7537	άνεχ. Φρήματη 22 Μαρτ. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	άδ. Λιβανού A. E.	43	7244	έφθ. Αλεξανδρειαν 17 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Δ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Ντώρμπαν 16 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπούλος	05	2527	όργει 'Αμπελάκι από 12 Μαΐου.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Άποδιακος	45	7176	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 13 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	Π. Κ. Η. Λαιμού	18	5686	έφθ. Νίναν 'Υόρκην 21 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Θεο) νίκην 15 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Ντώρμπαν 16 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	έφθ. Ελευσίνα από 2 Δεκ.
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. και M. Νομικός	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΛΥΡΑΣ	Π. και M. Λύρας	18	5686	έφθ. Γένοβαν 20 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανού» A. E.	45	7176	διηλθε Αγίου Βικέντιου 21 Μαρτ. διά Γκότεμπουργκ
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινού	19	3911	όργει 'Αμπελάκι από 11 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Νίναν 'Ορλέανην 22 Μαρτ. διά Γλασκώδην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Τεργέστην.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. 'I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Σιγκαπούρην 25 Μαρτ. δι' 'Οδησσόν
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	έφθ. Χαδάνιαν 10 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	K. H. Λαιμός	12	4707	έφθ. Ντουγκούν 8 Μαρτ. (δι' 'Ιαπωνιαν)
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς και Πεζάς	43	7244	άνεχ. Καμάσιτ 16 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	G. M. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Νίνιο Ούεστιμπερ 20 Μαρτ. (διά Βοστώνην)
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διηλθε Ντώρμπαν 29 Μαρτ. διά Καλαί—Αμέρεσαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ερήμικός» A. E.	44	7176	έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμι. Βιντιάδη	20	2310	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 30 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Μπάρρα 25 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5476	διηλθε Ποτοπίλλαν 26 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δ. Κουλουκουντής	38	5548	έφθ. Τοκοπίλλαν 26 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	44	7198	όργει Πειραιά από 22 Δεκ.
ΜΕΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Μογκαντόρ 21 Μαρτ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καυπάνη	20	5227	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 Μαρτ. διά Στοκχόλμην
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	όργει Πειραιά από 21 Νοεμ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Πέπελ
ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Επιπερίκου	18	5202	οθανεί Πειραιά 1 Απρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ιω. Καρράς	44	7247	έφθ. Τοκοπίλλαν 27 Μαρτ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Μοντεβίδε 14 Απρ.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7176	έφθ. Τοιτταγκόκ 17 Μαρτ.
ΝΕΣΤΟΣ	A. E. Θεοφανίου	43	7176	διηλθε Ποτραλάτ 24 Μαρτ. διά Λίβερπουλ, έφθ. 30
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Πόρτ Μπουέντε 17 Μαρτ. (διά Ντουάλα)
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας & Σια	43	7176	έφθ. Αμδούργον 25 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	έφθ. Μπρισμπάτην 19 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	όργει Πειραιά από 28 Δεκ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκού-Ι. Καΐρης	43	7196	έφθ. Ρίον Ιανείρον 28 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	όργει Πειραιά από 26 Νοεμ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	διηλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έφθ. Μοντεβίδε 10 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Τοιτταγκόκ 17 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ. διά Μέθηλ 30
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφορέψη» A. E.	19	5175	έφθ. Σιγκαπούρην 29 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	Φαφαλιοί και Σια	44	7176	άνεχ. Αμδούργον 24 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΟΛΓΑ	Έμπτορ - 'Εφοπλιστική	44	7176	όργει Πειραιά από 26 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Επιπειρ.	18	5215	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διά Μπιζέρταν
ΟΝΤΡΙ	K. Γράτσους	45	7176	έφθ. Σάν Λορεντζο 17 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΆΘΩΣ	Κων. B. Σκαρδέλης	43	7176	όργει Σύρου από 5 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	όργει Σύρου από 7 Νοεμ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Τρόπτη Σο	18	5525	όργει Πειραιά από 30 Ιαν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	όργει Πειραιά από 2 Νοεμ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	άνεχ. Χούλλ 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	διηλθε Παναμάν 21 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίδης	43	7176	έφθ. Οδησσόν 21 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ιω. Λιβανός	43	7176	όργει Πειραιά από 16 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διηλθε Σουεζ 7 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	όργει Πειραιά από 23 Νοεμ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	άνεχ. Ραγγούν 24 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαρτ.
ΠΕΡ ΣΕΦΗΝΗ	Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεχ. Βανδάρ Σαύρω 25 Μαρτ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διά Πειραιά
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	διηλθε Ντόρερ 30 Μαρτ. διά Καράτσι
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Αλεξανδρειαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άγιει 'Αμπελάκι από 30 Νοεμ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθήναις	44	7207	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ. έπισκευή
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. Ανδρεάδης	43	10193	όργει Αμπελάκι από 24 Οκτ.
ΠΟΠΗ	M. Διακάκης Σια	96	1594	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΡΕΝΤΟΝ	N. Διακάκης Σια	06	2088	άνεχ. Χούλλ 25 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βερνίκος	16	1765	άνεχ. Αμπαντάν 17 Μαρτ. διά Νεφισά
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	Βαγιάννης και Σια	16	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Καράτσι
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Γελασίας»	45	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	όργει Σύρου από 2 Δεκ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	άνεχ. Χούλλ 25 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Ε. Πετρούπολης-Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. Ελευσίνα από 18 Νοεμ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Καράτσι
	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 Μαρτ. διά Χαϊφόγκ
	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	όργει Σύρου από 2 Δεκ.

ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κ.λ.π.	43	2400	άργει Πέραμα 31 Μαρτ.
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μίχ. Κουλούκουντης	44	7176	διήλθε Κωνιλιανό 28 Μαρτ. διά Νικολάειφ
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άργει Χίον από 1 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άργει Σύρον από 17 Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διήλθε Ντακάρ 23 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. και Ίω. Σαμωνά	04	646	άργει Κάρπατος από 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεχ. Κολόμπο 25 Μαρτ. διά Καράτσι
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασπόπουλοι	43	7244	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 22 Μαρτ. διά "Άδεν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Βούδαν 28 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμού	13	4221	άργει Οινούσας από 11 Σεπτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Έμπειρικού	18	5687	άργει Σύρον από 6 Σεπτ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	εἰς ταξίδια Πειραιώς—"Άλεξανδρέττας
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Ευγενία Ι. Χανδρή	43	10448	έθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 22 Μαρτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει "Άμπελάκι από 7 Αύγ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	εἰς ταξίδια Πειραιώς—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	έθ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει Πειραιώς από 8 Ιουν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έθ. Σούδα 27 Μαρτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιώς από 1 Ιαν.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Κατάνην
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιώς από 28 Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	διήλθε Σουέζ 25 Μαρτ. διά Τσιταγκόγκ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247	άργει Σύρον από 9 Δεκ. "Εναυλώθη
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	έθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	έθ. Νοδοφωσίσκην 23 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Μαρτ. διά "Άργεντινή
ΨΑΡΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έθ. Κολόμπο 24 Μαρτ.

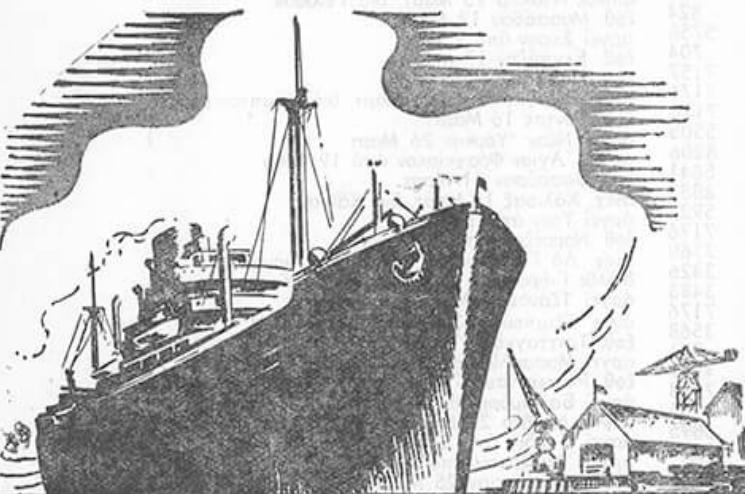
Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Μανίλλαν 11 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άνεχ. Αμπαντάν 21 Μαρτ. διά "Άδεν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκουλόρντιας	43	7160	άργει Βαλτιμόρην από 9 Οκτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερό»	44	7176	διήλθε Χονούλουλον 3 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έθ. Αμπερντιν 9 Μαρτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	εἰς Πουαί Νούαρ 20 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμποκος»	44	7207	άνεχ. Σεμπού 15 Μαρτ. διά Κιασσιούγκ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Νιούπορτ 16 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράπτι Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνευ. Λός "Αντζέλες 20 Μαρτ. διά Κελλόγκ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 18 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	έθ. Νεάπολιν 23 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΔΑ Κ.	έτ. «Μίνας»	08	1763	έθ. Τουτικόριν 26 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	άργει Πενανθή από 3 Φεβρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρούτιωσα	19	5114	άργει Νέαπολη 26 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	διήλθε Ρεσίφ 23 Μαρτ. διά "Άργεντινή
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομέντης»	43	7191	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Μαρτ. διά "Ελλάδα
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Άριστομένης»	43	7176	άργει Νέαν Όρλεανην από 10 Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7176	άργει Λός "Αντζέλες από 3 Δεκ. Ζημίαι
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7176	έθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομένης»	43	7244	έθ. Λός "Αντζέλες 26 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 9 Μαρτ. διά "Άργεντινή
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άργει "Άλεξανδρειαν από 11 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	άργει Νέαν Όρλεανην από 9 Νοεμ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Αμπελάκι 31 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμέρικαν»	21	8207	έθ. Λίβερπούλ 23 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Ατλαντικό»	43	7176	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 1 Μαρτ. διά Μαντράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7247	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 8 Μαρτ. διά "Ινδιάς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες" 14 Μαρτ. διά Τέλ "Άδιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε·Ι·Ρ	έτ. «Ατλαντικός»	49	17094	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δεξ.Λιδ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	7310	διήλθε Τριστάν τη Κούνα 22 Μαρτ. διά Βούδανη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιδερ.)	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 15 Μαρτ. διά Οτάρου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7176	άνεχ. Σιεμφούρεκος 17 Μαρτ. διά Αιμέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7200	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 24 Μαρτ. διά Μαγιούνκα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	έθ. Αιμέρσαν 21 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Γιορδαλάτρη 11 Μαρτ. διά Χιλήν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Γιορδαλάτρη 24 Μαρτ. διά Σουάντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	έθ. Ραχγούν 15 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Μόπιλι 21 Μαρτ. διά Γκάλβεστων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Τζιαπούτι 18 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 15 Μαρτ. διά "Αιμδύργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	άνεχ. Χαδάνναν 18 Μαρτ. διά Μπόκα Γκράτε
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	διήλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΒΑΙ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	άνεχ. Βρέμην 23 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτος»	43	7067	έθ. Οδησσόν 11 Μαρτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Λεβάντες»	44	7176	έθ. Βεγγαζήν 25 Μαρτ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	διήλθεν "Ηράκλειον 22 Μαρτ. διά Νέαν "Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δάρρος»	19	611	άργει Βαλτιμόρην από 19 Απρ. π.ξ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντος»	43	7166	διήλθε Χονούλουλον 12 Μαρτ. διά Παναμάν
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάτς»	13	5125	έθ. Γιεραλάτρη 21 Μαρτ. διά Κόμπε
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Άρασκο»	12	6348	άνεχ. Τάμπαν 15 Μαρτ. διά "Αιμδύργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ.Λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Χαδάνναν 18 Μαρτ. διά Μπόκα Γκράτε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Παναμάν 4 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμποκος»	44	7216	άνεχ. Βρέμην 23 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	έθ. Οδησσόν 11 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάδε»	20	6157	έθ. Ραχγούν 15 Μαρτ. διά Σλίγκο
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 18 Μαρτ. διά Βούδανη
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μισαφόδορες»	19	812	έθ. Λονδίνον 14 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Σιεμφούρεκος 17 Μαρτ. διά "Αγγλίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	διήλθε Κιουρασάω 15 Μαρτ. διά Χάϊφαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννουλάτος	28	6522	άργει Μασσαλίαν από 3 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Λάζαρην 14 Μαρτ. διά Πούερτο Καμπέλλο
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διά Σαγκούά
ΕΝΣΦΡΙΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Ντουάλα 19 Μαρτ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πουαρός»	43	7176	έθ. Ντουάλα 19 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έθ. Ριζέκα 15 Μαρτ. διά Σλίγκο
ΕΥΑΝΟΙΑ	έτ. Πέτρος Ατυχίδης	20	6419	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες" 18 Μαρτ. διά Βούδανη
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έθ. Λόνδον 14 Μαρτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διά Σαγκούά
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άργει Σουέζ από 26 Νοεμ.
ZAN	έτ. «Ορίνοκο»	44	7165	έθ. Ντουάλα 19 Μαρτ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Τσιταγκόγκ 20 Μαρτ. διά Quilon

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Ρεουνιόν 10 Μαρτ.
ΘΕΟΔΩΡ		έτ. «Θεοδώρ»	19	5524	είς Τσιτταγκόκ γρόδος άπό 25 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.		άδ. Σαμωνά	17	1276	έφθ. Βαρδό 23 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Ροζάριο
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Διεθνής»	43	7200	άνεχ. Νέαν. Ορλέανην 23 Μαρτ. διά Τακόμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	είς Μπέιραν άπό 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	είς Πλεύτ 18 Μαρτ. (διά Κιουρασώ)
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	.9086	έφθ. Χάμπτον ρόδος 22 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Μπουένος Αὔρες 18 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Ριον 'Ιανενρο ν18 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Σουέζ 25 Μαρτ. και Χάιφαν 28
ΙΣΠΑΧΑΝ		«Ατυχίδης» Α. Ε.	19	5636	έφθ. Καράτσι 17 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεντόρ»	43	7176	έφθ. "Αγιον Βικέντιον 20 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΡΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Άριόνα»	22	8432	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. δι: 'Αργεντινή
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	7710	άνεχ. Μπουένος Αὔρες 25 Μαρτ. δι: "Αγιον Βικέντιον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Γιβραλτάρ 23 Μαρτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ		έτ. «Ντέλ-Ρέύ»	12	3964	έφθ. Καλάμας 19 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ		έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	έφθ. Νοεβίτας 21 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άργει Μόντιλ άπό 24 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ		έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Χονολουλού 22 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Γκούλλ 23 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Κατερίνα»	03	491	είς ταξίδια Βρυστού—'Ελλάδος
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Αλιμάτρος»	40	982	άργει Βαλτιμόρην άπό 12 Ιουλ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Σιγκαπούρην 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΙΩ		έτ. «Αρίγκα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άργει Πειραιά άπό 16 Φεβρ.
ΚΟΚΕΡΕΛ		έτ. «Κάντια»	04	3479	διήλθε Ντακάρα 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	9424	έφθ. Μασσάραν 12 Μαρτ.
ΚΟΡΑ		Γαστορινάτος	06	824	άργει Σύρου άπό 9 Σεπτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	19	5758	έφθ. Βεγγαλίν 17 Μαρτ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ		έτ. «Σφίγξ»	06	704	έφθ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Βιζαγκαπατάμι 21 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Πόντσε 16 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ		έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άργει Υόρκην 26 Μαρτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)		έτ. «Ατλαντικό»	16	5505	έφθ. Βασσάραν 21 Μαρτ.
ΛΟ·Ι·ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)		έτ. «Αυτόρ»	21	8206	άνεχ. Τζανσονβίλλι άπό 25 Νοεμ.
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Καρέτο»	49	5841	άνεχ. Χάλιφαν 11 Μαρτ. διά Χάιφαν
ΜΑΚΕΝΑ II		έτ. «Ωρίωνα	44	2883	άργει Τάιν άπό 16 Νοεμ.
ΜΑΚΙΚΙ		έτ. «Κρούνες»	17	5924	έφθ. Τοιτταγκόκ 16 Μαρτ.
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άργει Σύρου άπό 24 Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Ρόττερνταυ 27 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	άργει Βαλτιμόρην άπό 5 Οκτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Σάν Κεράσιμο»	20	3483	διήλθε Ντόρε 21 Μαρτίου διά Βενετίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άργει Κάρδιφ άπό 20 Δεκ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		έτ. «Πρώρας	01	3568	άργει Αμέρερσαν άπό 21 Νοεμ.
ΜΕΝΤΑΣ		Γ. Οίκονομηδης	43	771	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ		έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Πόρτ Σουδαν 24 Μαρτ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Αρίόνα»	19	7588	άνεχ. Βουβάνη 16 Μαρτ. διά Ντουγκούν
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ		έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μα . (διαταγάς)
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ		έτ. «Ούλτραμάριν»	20	6895	άνεχ. Χάιφαν 24 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΜΠΟΥΝΤΥ		έτ. «Βέριτας»	21	1138	άνεχ. Βαγκούθερ 6 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Χάρι»	43	7196	άργει Βαλτιμόρην άπό 26 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		έτ. «Αρίστας»	43	7176	έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ		έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διήλθε Κείπ Τάουν 21 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	10474	άργει Αμέρερσαν άπό 5 Σεπτ. 'Εναυλώθη
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	20	7164	άνεχ. Λός 'Αντζελες 11 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Τσευπού 27 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ (άμερ.)		έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαρτ. διά Ν. Γαλλίαν
ΝΙΚΗ		έτ. «Βικτώρια»	29	4386	έφθ. Αδεν 23 Μαρτ. (διά Βίλμιγκτων)
ΝΟΡΑ		έτ. «Ηστερη Σιφόριγκ»	43	7176	έφθ. Γκάλερτον 22 Μαρτ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)		έτ. «Σόνα»	43	7176	άργει Αλεξανδρειαν άπό 8 Νοεμ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Μπουένος Αὔρες 11 Μαρτ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ		έτ. «Γρεβάτ»	44	7207	έφθ. Πόρτ Σουδαν 24 Μαρτ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Βουβάνη 16 Μαρτ. διά Ντουγκούν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Μα . (διαταγάς)
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Χάιφαν 24 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Πάλμας 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΜΙΝΑ		έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	έφθ. Τσευπού 27 Μαρτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Γκαμπόδα»	44	7244	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαρτ. διά Ν. Γαλλίαν
ΟΛΓΑ		έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Αδεν 23 Μαρτ. (διά Βίλμιγκτων)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	10901	έφθ. Γκάλερτον 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17720	άνεχ. Αμέρερσαν 22 Μαρτ. διά 'Αμπαντάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17722	είς Σπάρρου Πόιντ ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17722	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17724	άνεχ. Νέαν Υόρκην άπό 11 Νοεμ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17724	άνεχ. Γκάλερτον 14 Μαρτ. διά Σάντος
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Αμπελάκι άπό 10 Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Άλεξ. Γούναρης	19	5701	άργει Ρίβεν Μιτλακγουώτερ άπό 14 Αύγ.
ΟΥΤΑΧΑΝ		έτ. «Γρεβάτ»	19	7031	έφθ. Γκάρστον 27 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαπών»	44	7223	είς Μπέιραν άπό 3 Φεβρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II		έτ. «Πόραλος»	18	6049	διήλθε Πλαναμάν 17 Μαρτίου δι: 'Ιαπωνίαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Παναμ. - Εουροπέα»	21	6230	έφθ. Σαβάννα 22 Μαρτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΟΥΝ		έτ. «Παναμ. - Εουροπέα»	19	5555	είς Γκουαγιάμας 15 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Κοντινέντλες»	43	7176	έφθ. Χάλιφαν 9 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Πασίφικ»	44	7212	άργει Πειραιά άπό 27 'Ιαν.
ΠΕΡΛΑ		έτ. «Λιγνίέρα	19	6040	άργει Ορλέανη άπό 19 Δεκ.
ΠΗΝΕΛΑΟΠΗ		έτ. «Πόλαρο»	19	6495	είς Σπαλάτον άπό 3 Φεβρ. Ζημίαι
ΠΙΝΤΑ		έτ. «Ναβιδέρας	20	2606	διήλθε Πόρτ Ελίζαμπετ 21 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΠΛΟΒΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	20	6109	έφθ. Σούεζ 20 Μαρτ.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Μπερέσαν άπό 15 Μαΐου 1948
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ		έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έφθ. Νέαν Υόρκην 18 Μαρτ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Λάμιας	36	7104	έφθ. Φίλαδέλφειαν 5 Μαρτ.
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Χάμπτον 17 Μαρτ. διά Γκάλερτον
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ. «Μπιενβενίτο»	19	5055	άργει Νέαν Ορλέανη άπό 15 'Ιαν.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)		έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	διήλθε Πλαναμάν 17 Μαρτ. διά Δουσθλίνον
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάξη»	20	5686	έφθ. Σαΐδ 25 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άργει Χάμπτον ρόδος 17 Μαρτ. διά Γκάλερτον
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον 17 Μαρτ. διά Γκάλερτον
ΡΟΜΠΕΡ		έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Νέαν Ορλέανη άπό 15 'Ιαν.
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5664	διήλθε Πόρτ Ελίζαμπετ 26 Μαρτ. διά Δουσθλίνον
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 25 Μαρτ.

ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήλθες Παναμάν 21 Μαρτ. διά Βοστώνης
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	είς Ρόστριο από 26 Φεβρ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4841	άνεχ. Κάρδιφ 22 Μαρτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Καλκούταν 13 Μαρτ. διά Μπιντάν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σανί Μαρίτιμα»	43	7166	έν πλώ από Τιμαρού διά Λονδίνον, Μαρτ. 20
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Τάιν 18 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΣΑΝΤΟΥΐΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 22 Μαρτ.
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σουντ Αμερικάνα»	44	7212	έφθ. Μπόνων 26 Μαρτ.
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Άρενας»	11	3726	έρρυμουλκήθη είς Ιμιμιγχαμ 24 Μαρτ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Ρόττερνταν 28 Μαρτ.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαρίτατο»	19	5354	έφθ. Μασσαλίαν 13 Μαρτ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάζ Πέρλας»	21	9547	διήλθες Κίγκοτον 17 Μαρτ. διά Τάκου Μπάρ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άργει Σύρων από 17 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	έφθ. Καράτσι 17 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	άργει Βαλτιμόρη από 29 'Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάτιψ»	30	2480	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 18 Μαρτ.
TZENNY	έτ. «Οικεανίς»	18	7914	διήλθες Σάντος 24 Μαρτ. διά Μπουένος "Αϊρες
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	είς Μανίλαν 20 Μαρτ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Αμβούργον 16 Μαρτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίστρα»	14	3654	έφθ. Ρόττερνταν 20 Μαρτ.
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	έφθ. Σιγκαπούρην 15 Μαρτ. (διά Κόμπε)
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Μόντπιλ 24 Μαρτ.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμσοκ»	43	7160	άργει Αγιον Φραγκίσκου από 4 Νοεμ.
XOK	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Σφάξ

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πετρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκτέλεσις ἐπιθεωρίσεων, ἐπισκευῶν ταξιδίου καὶ μετασκευῶν.

Αντιπρόσωπος εἰς ΕΛΛΑΔΑ:
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
Μπουμουλίνας 33. ΠΕΙΡΑΙΕΣ



RYE-ARC LIMITED OVEX WHARF · MILLWALL · Phone: EAST 3047 (3 lines) Telegrams: RYARK · FORGATE · LONDON

HEAD OFFICE: MARINE HOUSE, 24, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

PHONE: ROY. 7941 (10 lines)

KARACHI - PAKISTAN (INDIA)

AGENTS-STEVEDORES-SHIP CHANDLERS AND GENERAL CONTRACTORS

N. S. MARATOS

Address: VARIAWA LODGE, SEAFIELD ROAD
Cable Address: «PROMETHEUS»

KARACHI - PAKISTAN

Ο οίκος μας έγγυδται τὴν μᾶλλον ίκανοποιητικὴν ἔξυπηρτέτων εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἴδη Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων.

Εἶμεν δάρτιως θιογανωμένοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεων καὶ φορτοεκφορτώσεων

Ἡ προτίμοις μας ἔξυπηρτετ τὸ συμφέρον σας.

HANSEN & TIDEMANN, INC. STEAMSHIP AGENTS

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

GULF - TIDE STEVEDORES, INC. CONTRACTING STEVEDORES

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

LONDON AGENTS:

JAMES A. McLAREN & Co.,
46, Bishopsgate, E.C. 2

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone:
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

Cables FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE
WHITEHALL 3- { 5882
5883
5884

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΤΟΣ ΕΙΚΟΣΤΟΝ ΔΕΥΤΕΡΟΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1949

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

1. Διαθέσιμα Τραπέζης	295.000.000.000
α) Ειδικός Λογαριασμός 14.750.000.-/.....	295.000.000.000
β) Λοιποί Λογαριασμοί	592.420.703.872
II. Διαθέσιμα E.C.A.	
III. Διαθέσιμα A.M.A.G.	
α) Ειδικός Λογαριασμός Αμερικαν. Οικονομ. έντονος ενδιαφέροντος	230.352.050
β) Λογαριασμός Διαθεσιμών AMAG συμφώνων συμβ. 30.3.48 και 5.5.48	305.740.700
γ) " " " διά είδη ύγειενής	2.552.700
δ) " " " διά Σ τραπ. Προμηθείας	2.228.814.800
	2.767.460.250

ΚΕΡΜΑΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ

α) Εμπορικαία Συναλλαγματικαί και Γραμμάτια	113.571.148.740
β) Γραμμάτια Δημοσίου	

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

1. Δημοσίου

α) Γακτικοί Λογαριασμοί	Συγκ. Εσόδων και Πληρωμών
1) Έλ. Δημ. Λ. Συγκ. Εσόδων και Πληρωμών	Δρ. 1.512.571.038.156
2) Έλ. Δημ. Λ. Εισπράξεις και Πληρωμών έξι Εθνοτικών Δρ. 1.187.635.399.822	
3) Στρ. Διοικ. Διαδικανήσου Λ.) Συγκεντρ. Εσόδ. & Πληρ. Δρ. 12.085.871.920	2.712.292.309.898

β) Ειδικοί Λογοι ήπο διακανονισμόν

1) Έλ. Δημ. Λ) προκ. διά την προμήθεια αγαθών άνασυγκροτ. μέσω προγρ. θεοθ. E.C.A. Δρ. 257.076.627.710	
2) Έλ. Δημ. Λ) προκοτ. διά την προμήθεια αγαθών άνασυγκροτούσας διά έ και \$ έλευθερον συναλλάγματος	63.856.631.197
3) Έλλην. Δημ. Λ) προκ. διά την προμήθεια αγαθών άνασυγκροτ. μέσω κληρικών Δρ. 324.859.002.974	
4) Έλλην. Δημ. Λ) πληρωμ. άξιας φορτωθ. αγαθ. E.C.A. Δρ. 528.165.674.514	
5) Έλλ. Δημ. Λ) προκ. διά την προμήθ. αγαθών άνασυγκροτ. μέσω σχεδ. ένδοσευρ. πληρ. Δρ. 50.835.643.135	1.224.793.579.530

11. Λοιποί Πιστώσεις

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	
ΚΤΙΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΗΣ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	124.472.625.663
Μείον 'Αποσθέσεις	4.459.201.067
ΑΞΙΑ ΥΛΙΚΟΥ ΤΡΑΠΕΖΟΓΡΑΜΜΑΤΙΩΝ	5.117.288.028
Μείον 'Αποσθέσεις	350.000.000

ΕΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

6.100.274.788.707

5.674.956.732

120.013.424.596

4.267.288.028

681.229.624.896

Δρ. 8.103.856.615.882

ΚΕΦΑΛΙΟΝ ΚΑΤΑΒΕΒΛΗΜΕΝΟΝ (έκ προσφροντος ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ:

1. Προθεσμίας ουμάδων. άρθρ. 71 Καταστατικού

11. Γακτικόν Αποθεματικόν

ΤΡΑΠΕΖΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΕΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣ ΕΙΣ ΟΥΣΕΩΣ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ

1. Λογαριασμοί Τραπέζης

α) Λογαριασμοί Τραπέζης

1) Τραπέζης

2) Έτεροι Λογαριασμοί

3) Μέρισμα Χρήσεως

β) Λογαριασμοί Δημοσίου

1) Δημοσίου Υπηρεσιῶν

2) Έλ. Δημ. E.C.A. Δρ. 1.476.566.617.648

3) Ελλην. Δημ. Επορ. & Πληρωμών έξι άποδ. συντονίας Δρ. 368.817.370.844

4) Ελλην. Δημ. Ανοικοδομ. και Γεωργ. Ανασυγκρ. Δρ. 22.444.350.957

γ) Δημοσίου Δημοσίου

1. Γραμμάτια και Τραπέζικα διφέως

ΥΠΟΧΡΕΩΣ ΕΙΣ ΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΝ ΣΥΝΓΡΑΜΜΑ:

1. Λογαριασμοί Τραπέζης

α) Δι' είσαγωγής

β) Έκ Δαν. Αγγ. Κυδερν.

γ) Λοιποί Λογαριασμοί

ε) Δημοσίου Δημοσίου

1. Λογαριασμοί E.C.A.

α) Προϊόντος έξουσιος, σύγορών E.C.A.

β) Κεφαλ. Διαθέσιμης A.M.A.G.

γ) Ενισχύσεως συμβάσ. 30.3.48 και 5.5.48

δ) Προϊόντος ειδικού Δ. διά είδη ύγειενής

ε) Προϊόντος ειδικού Δ. διά είδη ύγειενής

γ) Προϊόντος ειδικού Δ. διά είδη ύγειενής

δ) Προϊόντος ειδικού Δ. διά είδη ύγειενής

ε) Προϊόντος ειδικού Δ. διά είδη ύγειενής

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS
BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

OIL FUEL

INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

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

Telegrams

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

A. GORDON & SONS LTD

Head Office: 16, Prince Street, MONTREAL, Que
Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper
Cable address: GORDONBAGS, Montreal
Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St. John,
B. Halifax, NS.

RADAR ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑΙ ΠΥΞΙΔΕΣ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
Όδός Μπουμπούλινας 26 άριθ. τηλ. 45-397

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

Τῆς SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL,
(S.A.I.T.)

φέρει εἰς γνώσιν τῶν κ. κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ καὶ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ, ὅτι
ἐκτὸς τῶν ἔγκαταστάσεων, Ἐπισκευῶν, Συντηρήσεων
κ.λ.π., τῶν ἐπὶ πλοίων Σταθμῶν Ἀσυρμάτου, Συσ-
σωρευτῶν, Ραδιογνωιμέτρων, Βιθομέτρων κ.λ.π., ἀ-
πὸ 1ης Δεκεμβρίου 1949, θὰ δύναται νὰ παρέχῃ τὰς
ὑπηρεσίας της ἐπίσης καὶ διὰ τὰς ΓΥΡΟΣΚΟΠΙ-
ΚΑΣ ΠΥΞΙΔΑΣ καὶ RADAR ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν Μη-
χανικοῦ τῆς ἐκπαίδευμένου εἰδικῶν πρὸς τὸν σκοπὸν
τούτον εἰς τὸ Ἑξωτερικὸν ἀπὸ μακροῦ.

ΠΕΙΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΥΛΙΑΡΟΣ

Μέγαρον Γιαννουλάτου 4ος όροφος
Άριθ. τηλ. 43.452

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Α)Π "ΑΝΑΤΟΛΗ,,

ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Σκύρον, "Αγ. Εύστρατιον, Λήμνον, Σαμοθράκην,
Αλεξανδρούπολιν, Πόρτο-Λάγο, Καβάλλαν, Λήμνον,
Σκύρον, Πειραιᾶ.

ΝΟΤΙΟΥ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

Μονεμβασίαν, Αγίαν Πελαγίαν, Νεάπολιν, Γύ-
θειον, Γερολιμένα.

Α)Π "ΜΕΣΣΑΡΙΑ,,

ΔΥΤΙΚΩΝ & ΝΟΤΙΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Κέαν, Κύθνον, Σύρον, Σέριφον, Σίφνον, Κίμω-
λον, Μήλον.

ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ, ΒΟΛΟΥ-ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON : 158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

31, North John Street, LIVERPOOL, 2.
11, Bothwell Street, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHARP & SONS(NORTHERN), LTD,
Borough Road, NORTH SHIELDS.

MARYLAND SHIP CEILING CO. LTD

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΚΡΗ-
ΤΗΣ, ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ,
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχυτέρων
Ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν «ΑΓΓΕΛΙΚΑ», «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΗΛΙ-
ΟΥΠΟΛΙΣ», «ΙΟΝΙΟΝ».

Διατηρείται Μέγαρον Ε. Η. Σ. 6^ο όροφος, Πειραιεύς. Τηλ. 40-402.

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO LTD

SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

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

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης
φύσεως έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Αντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

Διαθέτομεν τὰ ἄριστα προϊόντα τῶν γνωστοτάτων ἐργοστασίων
τῆς Αγγλίας «NELSON COMPOSITIONS»

Γραφεῖα: ἐν Πειραιὲ Ακτὴ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479

> Αθηναῖς: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ: UNION»

> Εσωτερικοῦ: «OUNION»