

# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1950

Αρ. Φύλλου 357/116

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 357)116

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1950

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Και η ήθική πλευρά

Το φορολογικόν διὰ τὰς στήλας αὐτὸς είνε πλέον θέμα ξένητλημένον. Καμμίαν πλευράν αὐτού δὲν έχουμεν ἀφῆσει, ἀνεξερεύνητον και τας εύθυνας διὰ τὰ συμδόσμενα ἔγκαιρως ἐσπεύσαμεν νὰ τὰς προδιαγράψωμεν. 'Υπεύθυνοι είνε και οι δύο ἀντίδικοι. Τον Κράτος και οι ἐφοπλισταί. Και μόνον το γεγονός διὰ τώρα πρό τιμωρίαν, όπως ἐτοίσαν οι ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, διὰ τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου ἀξιούνται πολὺ περισσότερα τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τοὺς φόρους τῶν ἑταν 1947 και 1948, είνε ικανών να χαρακτηρίση ἐπαρκῶς τὴν ἐπιδειχθεῖσαν καλὴν δὲν πάσιν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Διὰ τὴν ἐπιστολήν οι ἐφοπλισταί διὰ τὸ περιεχόμενον ἐν καιρῷ και ἀνεπιφύλακτως τὴν συμβιβαστικήν πρότασιν τῶν ἀμερικανῶν και τοῦ κ. Χελμπούτων 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, μετέχουν και αὐτοὶ τῶν εύθυνων διὰ τὸ δημιουργηθεὶς ἀδείσδον.

"Ἐχουμεν πληροφορίας διὰ τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ἐπιζητεῖ τὴν ἐφορμογήν τῶν διαγραφομένων εἰς τὸν ἀναγκαστικὸν νόμον πειθαναγκαστικῶν μέτρων. Εἰς τὴν ἐπιδιώξιν τοῦ αὐτῆν, τὴν ἀλυσιτελή διῆλους τοῦ, ὅρθως σκεπτομένους, συμφωνῶν και οι ἀρμόδιοι τῆς ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς, διότι έχουν τὴν ἀντίληψιν διὰ ἀδικαιολογήσαντος τὴν συμβιβαστικήν πρότασιν τῶν ἀμερικανῶν και τοῦ κ. Χελμπούτου.

Πιστευεται, δυστυχώς, ἐν ἀγνοία τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, διὰ τὸν ἀναγκαστικὸν παροπλισμὸς τῶν πλοίων θὰ φέρη τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ὄσων ὁ ἐφόρος ἐβεβαίωσεν, ἐνώ τὸ ἀντίθετον ἀκριβῶς θὰ συμβῇ. Διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν ποντοπορῶν σκαφῶν μας ή μὲν Ἐλληνικὴ Ναυτιλία θὰ διασυνῆ δριστικῶς και ἀμετακλήτως, διότι θὰ χάσῃ τὸ μόνον ποὺ τῆς ἀπεμεινε, τὴν διεθνῆ της πίστιν, οἱ δὲ ἐφοπλισταί θα προτιμήσουν νὰ ἐγκαταλείψουν τὰ σκάφη, ἵνα ἐπιλειπτηριασθοῦν, ἀφοῦ ἀπὸ αὐτὰ τίποτε πλέον δὲν κερδίζουν, αἱ ἀξίαι τῶν ἔξετεσαν και ὁχλράτη πατέθησαν, ώς ἐπιχείρησις.

'Απὸ τὸ ἐκπλειστηρίασμα θα πληρωθοῦν πρῶτοι οἱ ἐνυπόθηκοι δανεισταί και τοσοὶ ἀλλα κονδύλια προνομούχα, θὰ ἐπεται δὲ τὸ Ἐλληνικὸν Δημόσιον. Δεδομένης τῆς τρεχουσής χαμηλῆς ἀξίας τῶν πλοίων, τὸ Κράτος ουδὲ δολλάριον δὲν πρόκειται νὰ εἰσπράξῃ διὰ τῶν ἀναγκαστικῶν αὐτῶν μέτρων.

Δεν θὰ ἔπειτε τὸ ζήτημα νὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς βάσεως αὐτῆς. Και δὲν θὰ ἔπειτε, διότι ἔκει ὅπου ἐφθασαν τὰ πράγματα ἐπιβάλλεται νὰ χωρισθῇ παντελὸς ή τύχη τῆς ναυτιλίας μας και τῶν ὀλίγων ἐλληνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Κράτους κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν. "Ετερον ἔκατερον.

Τὰ σκάφη πρόπειται νὰ μείνουν ἀνενόχλητα εἰς τὴν ἐργασίαν των, διότι δι' αὐτῶν συνάλλαγμα εἰσκομίζεται εἰς τὸν τόπον και αἱ χιλιάδες τῶν ναυτικῶν μας ἀπόζουν. Θὰ είνε δειγματική καταπτώσεως και πρωτοφανές τὸ θέματα Κράτους ἐπιστεύθοντας νὰ παροπλίσῃ και νὰ ἐκποιηθῇ ἀναγκαστικῶν τὰ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου.

Τὸ φορολογικὸν τού λαθεῖν ἀπὸ ἐπιδιώξην δι' ἄλλων μέτρων νὰ εἰσπράξῃ τὸ Δημόσιον. Η Ναυτιλία, δόσον και ἀν τὰ πλοία ἀνήκουν κατὰ κυριότητα εἰς τοὺς ἐφοπλιστας, δεν παύει νὰ συγκεντρώνη συμπαντος τοῦ 'Εθνους τὸ ἑνιαφέρων. 'Απὸ αὐτὴν πολλὰ περιμένει νὰ ταλαίπωρος αὐτὸς τόπος.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξ ἄλλου, ὑστάτην ἐκκλησιν πρὸς αὐτοὺς ποιούμεθα, διέφεύλουν νὰ προλάβουν τὰ χειρότερα, καταδικεύοντες τὴν ἀδικον μεταχείριστην, τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως ἀπὸ τὸ Κράτος και ἐπιδικεύοντες τὴν κολῆτην τῶν θέλησιν πρὸς πληρωμὴν τῶν ὄσων ἀνέλαβον ὑποχρέωσιν πρὸς ἔξοφλησιν τῶν φόρων 1947 και 1948.

Λέγεται διὰ τὸ Λοιδίνον συγκεντρώνεται τώρα τὸ ποσόν, που θὰ χρειασθῇ διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῆς φορολογικῆς ἀπαιτήσεως. Δὲν είνε τοῦτο ἀρκετόν, οὔτε και ἔργον της οἰασθόποτε ἔξ ἐφοπλιστῶν ἐπιτροπῆς είνε η εἰσπράξις τῶν φόρων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὀφεύλουν νὰ ἔλθουν ἔδω και νὰ δισδηλώσουν τὴν ἀπόφασίν των νὰ συνεργασθοῦν μὲ τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν ἔξεύρεσιν καποιας λύσεως, ητις θὰ ἔξεπητη ἀμφοτέρους τοὺς αὐτίδικους.

Τὸ Κράτος δὲν δικαιούνται νὰ ἐπιβάλῃ φόρους καθαυτὸ δημευτικοῦ εἰς ἓν καλῶν της ἑβήκης παραγγελίες, δεινῶς τώρα δοκιμάζοντεν, πρὸς τὸν ὄποιον πράγματα μόνον ἀδημιουργητον και ποτὲ δὲν τοῦ παρέσχε τὴν προστασίαν και την ἐπιβεβλημένη στοργήν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξ ἄλλου έχουν ὑποχρέωσιν νὰ πληρώσουν τὰ δέκα ἑκατομμύρια δολλαρίων εἰς λίρας και νὰ διασκεδάσουν οὕτω τὰς κακὰς ἐντυπωσίες, αἵτινες κατ' αὐτῶν έχουν δημιουργηθῆ.

Γνωρίζουμεν καλῶς ποιαν τώρα δύσκολον κατάστασιν ἀντιμετωπίζει η Ναυτιλία, η Ἐλληνικὴ ιδιαιτερως, πόσον αἱ ἀξίαι εἴσεπεσαν και πόσον

ζοφερά διαγράφεται. Γνωρίζουμεν ἐπίσης διὰ τὸν διαπλιστικούς υπολογισμούς ἀκεραιας ὑφίσταται ἡ θετική πλευρά τοῦ ζητηματος. 'Ελλάς είνε τούς έχων τὴν ἀνάγκην και τῆς ἐλαχίστης εἰσφορᾶς τῶν τέκνων της. Ζητώρας ἀναλώμασι τῶν ξένων. Πώς νὰ πιστεύωσεν διὰ τὰς τάξις ὑπωδηπότης εύπολιστῶν, δεν θὰ θεληποτά τὰς ζημιάς που συσσωρεύει η ναυτική ἐπιχείρησις, νὰ εἰσφέρει και πάλιν ἐστω και περισσότερα τῶν όσων ὑποχρεούταις και ἐπιτρέπει η δυναμικότης αὐτῆς, διὰ τὴν θεραπείαν τῶν τόσων και τόσων επιτακτικῶν ἀναγκών τοῦ τοπού μας.

"Αν τὸ φορολογικόν ἀντιμετωπίσθη ὑπὸ τὸ ἀνωτέρω πρίσμα ειμεθα δέναιοι διὰ τὴν λύσις αὐτοῦ δὲν θὰ είνε δύσκολος. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν διὰ τὴν ὄρθιοφροσύνη δὲν απέλιτε παντελῶς οὔτε τοὺς διαχειρίζομενούς τα κοινά, οὔτε και τοὺς μας εύπολιστάς.

\*\*\*

"Ας σημειωθῇ διὰ τὸν διαπλιστῶν, οἱ διόποιοι υπόπληθσαν δάσει τοῦ τελευταίου 'Αν. Νόμου 1411)1950 εἰς τὴν φορολογίαν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων τῶν ἔργων σεβάντων κατά τὰ ἑταν 1947 και 1948 είχον καταβοληπτή μέχρι τῆς 13ης 'Απριλίου 150.000 δολλαρίων διὰ τὴν πρώτην δόσιν τοῦ φόρου, ἐναντι τοῦ ποσού τῶν τριών ἑκατομμυρίων δολλαρίων, τὸ διόποιον ἀντιπρόσωπευει τὴν δόσιν αὐτὴν τοῦ φόρου.

Ἐπειδὴ διὰ τὸ προθεσμία διὰ τὸν ὑποβολὴν τῶν ἐντάσεων λήγει σήμερον (15 'Απριλίου) προϋπόθεσιν διὰ τοῦ πλοίου παραδεκτοῦ τῶν ἐντάσεων ἀποτελεῖ η καταβολὴ τῆς πρώτης δόσεως τοῦ φόρου, αἱ υπόηρεσιαί τοῦ πλούρεγοιον προθεσμία διὰ τὸν ὑποβολὴν τῶν ἐντάσεων λήγει σήμερον.

Ἐκ τοῦ λόγου τούτου, ως πληροφορούμεθα, τὸ ὑπουργείον Οἰκονομικῶν και μολονότι διὰ προθεσμία καταβολῆς τῆς πρώτης δόσεως τοῦ φόρου ἐλησεν ηδη (31 Μαρτίου) ἀπέφυγε τὴν ἀσκησιν πιέσεων κατά τὰ καυτορχόντων τὴν καταβολὴν τῆς δόσεως τοῦ φόρου, διὰ νὰ νομιμοποιηθούν πρὸς υποβολὴν ἐντάσεων.

Ἐκ τοῦ λόγου τούτου, ως πληροφορούμεθα, τὸ ὑπουργείον Οἰκονομικῶν και μολονότι διὰ προθεσμία καταβολῆς τῆς πρώτης δόσεως τοῦ φόρου ἐλησεν ηδη (31 Μαρτίου) ἀπέφυγε τὴν ἀσκησιν πιέσεων καυτορχόντων τὴν καταβολὴν τῆς δόσεως τοῦ φόρου.

Παρερχόμενης διὰ τῆς 15ης 'Απριλίου, κατόπιν συνεννόησεως μετὰ τοῦ πλούρεγοιον προθεσμίας ἀρχάς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προβλεπομένων υπὸ του άρθρου 10 τοῦ Ν.Δ. 1411 (ως η παρεμπόδισις τοῦ πλούτου τῶν πλοίων κλπ.) μέτρων.

Εἰς τὴν σειρὰν τῶν μέτρων υποχρεώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου περιλαμβάνεται και η παρακλησίας συνδρομῆς τῆς μηχανικῆς καυτερήσεως πρὸς εἰσπράξιν τοῦ φόρου τῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένους Πολιτείας διασμένων ἐφοπλιστῶν, βάσει τῆς διά του Α. Νόμου 1413)1950 κυρωθείσης συμβάσεως μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν επερι ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας και προληφεως τῆς φορολογικῆς διαφύγης.

### Δεῖγμα τῆς καταστάσεως

Δὲν εἰνε δλίγα. Εἰς τέσσαρα περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας ἀνέρχονται τὰ νεκρὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ κεφαλαῖα, ἀτινα κείνται χωρὶς τὴν παραμικρὰν ἀπόδοσιν εἰς τὰς ἀγγλικάς Τραπέζας. Προέρχονται ἀπὸ τὰ παρακρατήματα τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τοῦ νόμου 545, ἀπὸ τὰς ἔγγυησης διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν «λίμερτψ» και ἀπὸ τὰ τιμῆματα τῶν μετατολεμικῶν παλιθεύντων εἰς ζένους φορτηγῶν.

'Η «Ἐλληνικὴ Ναυτιλίας» Επιπτοπή του Λοιδίου, πρὸς τὴν ὑποθήμημεν αἰτούντες συγκεκριμένας πληροφορίας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω κατασθέσεων, ηρήθη, διὰ λόγους τοῦ περιστώσεων εἰς τὸν ὄποιον δέσμευσις τόσων κεφαλαίων έχει τὴν προέλευσιν. 'Οπωδήποτε είνε γεγονός, διὰ τὸ πτωχὴ 'Ελλάς, η ἀναζητούσα με τὸ δισκον τὴς ἀπαιτείσα, εἰς τὸ ἔξωτερον, τὰ κεφαλαία διὰ τὴν ἀνασυγκρότησην της, κρατεῖ ἀνίστητως τὴν στιγμὴν αὐτῆς λιμνάζοντα εἰς τὰς ἀγγλικάς Τραπέζας ἐκατομμύρια ὅλα λιρών.

Ἄσημειον τῶν δεσμευσών των ἔξπτησαν σκοτών, κινδυνεύουν, λόγω τῆς ἀσταθείας της ἀγγλικῆς οἰκονομίας, συν τῷ χρόνῳ, νε ἔξανεμισθούν, αφοῦ πῆδηται τὰς συνεπείας τῆς υποτιμήσεως τῆς στερλίνας.

Δεῖγμα χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσας ἀταξικῆς καταστάσεως εἰς τὰ ναυτιλιακά ήδην πράγματα και τῆς συνεχιζομένης ἀντιδίκιας μεταξὺ ἐφοπλισμού και τοῦ ἐλληνικοῦ Δημοσίου είνε και δέσμευσις τῶν κεφαλαίων αὐτῶν. Τὸ Κράτος ἐπίστευσεν, διὰ διὰ τὰς εἰς κοινὸν λογαριασμῶν κατασθέσεως τοῦ παρακρατήματος διὰ ἐπέτυχαν τὴν ἀγορὰν πλοίων υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Τὰ πράγματα δὲν ἔδικασαν τὰς ἀφελεῖς προβλέψεων του. Πρώτων διότι ἔξειπτον η ἐμπιστοσύνη πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Δεύτερον διότι αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ χώραι δὲν ἔπειτε φέρουν ἀκόμη τὴν πώλησιν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς και τρίτον διότι τὸ παρακράτημα κατέβεσαν οι δλίγοι, μικρομέτοχοι κυρίως, αυτοὶ πού ύπε-

στησαν διας τάς έπικημίους συνεπείας τῆς νομιμοφροσύνης των, ἐνώ οι πολλοί δὲν ἔσπευσαν, φρονίμως ὅπως ἀπέδειχθη, ποιούντες, νὰ δεσμευσούν τὰ κεφάλαιά των διὰ νὰ τὰ νέμωνται ἀδαπάνως αἱ ἄγγεικαι Τράπεζαι.

Τώρα τὸ Κράτος ὥπερ, δυστυχῶς, πράττει τὸ πᾶν, διὰ νὰ ἑνισχύσῃ τὴν πρὸς αὐτὸν Ἀλλειψιν ἐμπιστοσύνης, ἐνώ εἰναι ἐν πλήρει γνώσει τῶν ἀνωτέρω, συνεχίζει τὴν δέσμευσιν τοῦ παρακρατήματος τῶν πικρομετόχων, μὲ τὴν κακόπιστην ἐλπίδα νὰ τὸ σφετερισθῇ, ὅταν εἰς τὸ 1952, δὲν θά ἔχῃ ἐκπληρωθῆ ὁ δρός τῆς ἀντικαταστάσεως, τῆς ὅπωδήποτε ἀδυνάτου ὑπὸ τῶν μικρομετόχων.

Τὰ αὐτὰ ισχύουν καὶ διὰ τοὺς πωλήσαντας σκάφη φορτηγὰ μεταπολεμικῶν. Θέλει τὸ κράτος νὰ ἀγνοῇ, ὅτι προϋπόθεσις τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀπὸ καταστάσεως εἰναι ἡ ἐμπιστοσύνη καὶ ἡ καλὴ μεταχείριστος τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν κρατική πλευρᾶς καὶ διὰ τὰ παρακρατήματα καὶ αἱ δεσμεύσεις, αἵτινες τὸ ἀντίθετον φέρουν ἀπότελεσμα.

Ἐχουμεν, τέλος, τὰς ἑγγυήσεις τῆς «Λιμπετρού». Διὰ τῆς δόσεως τοῦ 1950 τὰ 50% περίπου τῆς ἀξίας τῶν σκαφῶν θὰ ἔχουν ἔξοδοι. Ἡ κατακράτησις τῶν 15 περίπου χιλ. λιρῶν διὰ κάθε σκάφος, ἀπόστερεῖ τὸν ἐφοπλιστὴν ἐνὸς τουτούμιν διὰ τὴν σημειριήν κρίσιμον κατάστασιν κεφαλαίου, χωρὶς καὶ νὰ προσφέρῃ ὅφελος τι εἰς τὸ Κράτος. Ἔγγυήσεις ἐπαρκῆς διὰ τὴν ἔξοδοις τῶν γραμματίων τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» εἰναι ἡ καλὴ καὶ πάλιν πίστις τῶν κατόχων τῶν πλοίων καὶ τὸ συμφέρον των νὰ μὴ ἀποξενωθοῦν αὐτῶν. Ἄν πιεσθούν νὲ ἔγκαταλείψουν τὰ σκάφη εἰς τὸ Δημόσιον, λόγω τῶν ὑπερβολικῶν φόρων, δὲν θὰ ὄρωδόσουν νὰ τὸ πράξουν, ἔστω καὶ ἀν ἔχουν δεσμευμένη τὴν ἑγγύησιν τῶν 15 χιλ. λιρῶν. «Ολα αὐτὰ τὰ κεφάλαια θὰ ἡσαν παραγωγικά τερά εἰς χείρας τῶν δικαιούχων ἐφοπλιστῶν. Τώρα τὰ ἑκμεταλεύονται αἱ ἄγγεικαι Τράπεζαι καὶ τὰ στερείται ἡ οἰκονομία τοῦ τόπου μας.

Ἐνα ἀπὸ τὰ θέματα, ποὺ θὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ κ. ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας καὶ θὰ συζητήσῃ λιαν προσεχῶς μὲ τὸν συνάδελφόν του ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν εἰναι καὶ τὸ ζῆτημα τῶν δεσμευμένων αὐτῶν καταθέσεων, τῆς Ναυτιλίας. Τὰ πάντα συνηγορούν ὑπὲρ τῆς ἀπόδεσμευσέων των, διὰ νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ ἑνισχύσουν τὴν καθολικὴν προστάσεων τῆς ἀνασυγκρότησεως.

### Αι κακαι ἑντυπώσεις

Σημαίνουσα ἀμερικανικὴ προσωπικότης ἐπανέλαβε πρὸ ἡμερῶν εἰς κρατικὸν μας ἑκπρώσων, ἀπεπασμένον παρὰ τὸ Ο.Ε.Ο.Σ. τῶν Παρισίων, τὰς γνωστὰς κατηγορίες κατὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ. «Οἱ ἐφοπλισταὶ —εἶπε— δὲν συνεισφέρουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀναδιάστασιν τῆς χώρας των καὶ συνετῶς δὲν δικαιούνται προστασίας ὡμοίας πρὸ τοῦ ἐφοπλιστῶν ἄλλων κρατῶν». «Ἐθεασεν ἀκόμη ὁ ἀμερικανὸς ἐπίσημος νὰ ὑποδειμένῃ τὴν λῆπτον πειθαργικαστικῶν κατὰ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διαμενόντων ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Δὲν γνωρίζουμεν ποια ὑπῆρξεν ἡ ἀπάντησις τοῦ κρατικοῦ μας ἑκπρώσωπου πρὸ τῶν ἀμερικανῶν συνυμβολῆτον του. Πιστεύουμεν πάντας ὅτι θὰ κατετοπίσῃ τούτον ἐπὶ τῆς παρ' ἡμῖν ναυτιλιακῆς πραγματικότητος.

Χωρὶς νὰ ἀναλάβῃ τὴν ὑποστήριξην τῆς ἐφοπλιστικῆς ὑπόθεσεως —κανεὶς δὲν εἴναι πρὸ τοῦ διατείμενος— καὶ χωρὶς νὰ ὑποτιμήσῃ ἐξ ἄλλου τὴν θλιβερῶν ἑντύπωσιν, ἡτι εἴπει παντοῦ δημοργηθῆ ἀπὸ τὴν φυγὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, θὰ ὑπέδεινε ἀσφαλῶς ὁ ἐν λόγῳ κρατικός μας ἑκπρώσωπος εἰς τὸν ἀμερικανὸν ἐπίσημον καὶ τὰ ἔξης :

α) Οτι ἡ Ἑλλὰς μὲ τοὺς γνωστοὺς συναλλαγματικοὺς περιορισμούς, τὴν ἀσκουμένην λογοκρισίαν, τὰς παντοειδεῖς κρατικὰς παρεμβάσεις, τὸν ὑπερβάλλοντα τῶν δημοσίων ὑπαλλήλων ζῆλον, τὴν προκατάληψιν κατὰ τοῦ κεφαλαίου καὶ τὸ ἀκάθορπον τοῦ κρατούμενον φορολογικοῦ συστήματος δὲν εἴναι πλέον κχώρα πρόσφορος διὰ τὴν ἑντεύθεν διαχείρισην ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, εὑρυτέρας δραστηριότητος.

Ἐντολὴ ἐνὸς ἐφοπλιστοῦ πρὸ τὴν Τράπεζαν του εἰς τὸ Λονδίνον ἡ τὴν Ν. «Υόρκη», ἵνα πληρωθῇ ὁ λογαριασμὸς προμηθείας ἡ ἄλλων ἀνογκῶν τοῦ πλοίου του, θὰ πρέπει προηγουμένως νὰ ἔγκριθῃ ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος, ἀφού θεοίσιας προσαχθοῦν ὅλα τὰ δικαιολογητικά, ὑποβολῆς ή πατροπαράδοτος αἵτησις καὶ παρέλθουν καὶ μερικοὶ κῆραι. «Η διαπραγμάτευσις ἀκόμη ναυλώσεως η ἀγορᾶς πλοίου εἴνε δύσκολος ἀπὸ ἔδω, ἐφόσον ὑποπτον διὰ τὴν λογοκρισίαν θὰ εἴνε τὸ τηλεγράφημα ἀναφέρουν λίρας καὶ δολάρια.

Ο ἐφοπλιστὴς ὑπόκειται νὰ πέσῃ εἰς τὰς τόσας παγίδας, τὰς ὄποιας οἱ νόμοι, γνωστοὶ καὶ ἀγνωστοὶ, φορολογικοὶ, τελωνειακοὶ καὶ συναλλαγματικοὶ ἔχουν ἐδῶ στήσει εἰς κάθε ἐπιχειρηματίαν, ἐνώ καὶ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον του δὲν ὑπομετρεῖ ὑποτείρησην.

6) Οτι ἀπὸ τριετίας συνεχίζεται ἡ φορολογικὴ ἀντιδίκαια μὲ τὸ Κράτος, ἡτις τελευταὶ ἔχει φθάσει εἰς τὸ ὄξυτατον αὐτῆς σημείον. «Ἐχουμεν τὴν φορολογίαν τῶν κερδῶν καὶ τοῦ φόρου τῶν εὔπορων, διὰ τὰ ὑπὸ σημειάς πλοία. Μὲ φυλάκισιν καὶ κατακράτησιν τῶν πλοίων ἀπειλούνται τῷρας οἱ ἐφοπλισταὶ. Κανεὶς ἀπὸ αὐτοὺς δὲν τολμᾷ νὰ ἐπισκεφθῇ τὸν τόπον του, οὔτε καὶ νὰ φέρῃ τὰ πλοία τοῦ πρόση της Ἑλλάδα, ἀφού ἐπίκειται καὶ ἡ ἀναγκαστική των κατασχεσίες.

γ) Οτι καμίαν εἰδίκην προστασίαν οὔτε τῷρας οὔτε ποτὲ δὲν ἔχηται σημείωσης η Ναυτιλία ἀπὸ τὸ Κράτος, εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ὄποιον πολλά εἰς τὸ παρελθόν εἰσέφερε καὶ πολλά θὰ ἡδύναται νὰ εἰσφέρει, ἀν διὰ τὰς οἰκονομήσις καὶ ἡ ἀπόρρητητος συνεργασία ησαν δυναταὶ μεταξὺ Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν.

δ) Οτι τὸ ἑλληνικὸν πλοίον κατέστη πλέον ἐπιχειρηματίας ἐπισφαλῆς, ζημίαν θετικὴν ἀπόφευσα καὶ διὰ τὴν προστασία στοιχειωδῶν συμφερόντων τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρηματίας ἐδημιουργησε τὴν ἀνάγκην τῆς παναμαϊκῆς καὶ τῶν ἄλλων ἔξων σημαίων.

Κάποιος θὰ ἔπειτε νὰ γνωρίσῃ καὶ εἰς τοὺς ἀμερικανοὺς τὴν ἐδῶ κρατουσαν κατάστασιν, ἡτις οἷος δὲν ἀπαλλάσσει τῶν εύθυνῶν των

καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, διότι ἐπέτρεψαν διὰ τῆς αὐτοεξορίας τῶν νὰ περιέλθων εἰς τὸ σημερινὸν ἀδιέξοδον αἱ σχέσεις τῶν μὲ τὸ Κράτος.

Τὰ σάσα υποστροφίζουν εἰς τὰς ἱδιαιτέρας τῶν συνομιλίας οἱ ἀμερικανοὶ κατὰ τὰς ἐφοπλιστῶν ἔχουν τὴν προέλευσιν τῶν ἀπὸ τὰς ἐδῶ δημιουργηθεῖσας ἑντυπώσεις. Αὐτάς δὲν ηδέλησαν οἱ ἐφοπλισταὶ ἔγκαιρως νὰ σταματήσουν, μὲ ἀπότελεσμα νὰ κινδυνεύῃ σημερινὸν αἱ σημεριναὶ τῆς Ναυτιλίας.

### Μία καλὴ εὐκαιρία

Πληροφορούμεθα ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτὼνα ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς πρὸ τὴν Ἑλλάδα μεταφορᾶς τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἐμειώθη κατὰ τὰ ἔξης ποσοστά: Διὰ τὰ φορτια berth (πλοίοι τακτικῶν γραμμῶν) ἀπὸ 63% εἰς 55% (\*), διὰ τὰ εἰς χύμα ἀπὸ 76% εἰς 55% καὶ διὰ τὰ τάνκερο πότε 100% εἰς τὸ ημισυ. Πρόκειται περὶ ἀξιολόγου παραχωρήσεως, ὡφελουμένης εἰς τὴν πρωτοβουλίαν αὐτῶν ὀπαρικανῶν αρμόδιων τῆς Ε.Α.Α. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τῶν ἀπέδρασαν αἱ ἑκάστοτε διαμετρυτίαι—αἱ μονάς—τοις Ἑλλήνος ἀντιπροσώπου παρὰ τὸ Ο.Ε.Ο.Σ. εἰς Παρισίους. Διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, οἱ ἀμερικανοὶ πλοίοι εἰς τὰς οἰκονομικῆς ἐνίσχυσιν τοῦ τόπου μας. Ο περιορισμός πράγματι τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορᾶς μας σημαίνει ἔξοικονμησιν σημαντικοῦ ποσοῦ δολαρίων, ἐνώ ἐπαραλλήλου διευκολύνεται ἡ εὐρυτέρα ἀπασχόλησις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς ἔνθικας μεταφορᾶς. Η ἐπιδιάρυνσις δηλαδή τῶν ναυλῶν εἰς δολάρια θὰ εἴνει μικροτέρα, περισσότερα δὲ ἔχει ἀλλοι ημιπορουμένων τῶρας νὰ εἰσέδουσιν δολάρια, χρησιμοποιουμένες ἔν τινι μέτρων καὶ τὰ «Ἑλληνικὰ σκάφη, χωρὶς θέσιας ἔνθικας μεταφορᾶς, διάφορων ἔγκυκλων καὶ ὑπούργων ἀποφασεων, ἀνεκτέλεστων, τὴν δημιουργίαν τῆς σφαλερᾶς ἑντυπώσεως ὅτι διακρίνομεν τὸ ημισυ τῶν πλοίων των οἰκονομικῶν τῆς Ε.Α.Α.;

Πολλοὶ δούλωμεν, ὅτι κανεὶς ἀπὸ τὸν ἔχοντας ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ εἰναι δεν είναι εἰς τὴν οἰκονομικήν της ἀμερικανικῆς παραχωρήσεως. Πιστεύουμεν ἀκόμη ὅτι κανεὶς ἀπὸ τὸν ἔχοντας ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ εἰναι δεν είναι εἰς τὴν οἰκονομικήν της ἀμερικανικῆς παραχωρήσεως. Πιστεύουμεν ἀκόμη ὅτι κανεὶς ἀπὸ τὸν ἔχοντας ἀλλ' οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ εἰναι δεν είναι εἰς τὴν οἰκονομικήν της ἀμερικανικῆς παραχωρήσεως.

Η χρησιμοποίησις λ. χ. ὀλιγωτέρων ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν εἰς χύμα φορτινῶν θὰ μας ἐπιτρέψῃ νὰ μὴ πληρώνωμεν ναυλῶν δολ. 10.50—11 διὰ κάθε τόννον σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον. Τα 7—10.50 δὲν είναι ὀφελεῖ, ἀν μη καὶ ὀλιγωτέρων, διὰ τὰ ἔξηνα καὶ τὰ ἔλληνικά πλοία, διάσει τῶν πρατουτῶν ναυλῶν εἰς τὴν διεθνή ναυλαγραφάρη. Η διαφορά, πιστεύουμεν νὰ είναι σημαντική, δεδουλεύεται διὰ τὰς ἀλληλιάδες τόννοι σιτηρῶν θὰ μεταφέρουνται διὰ τὰς ἔνθικας μεταφορᾶς τοῦ φορτηγῶν, τὰ ιδιαίτερα μέτρα της παραδόσεις τῆς Ε.Α.Α. πρέπει νὰ σταματήσῃ. Εφύγαν οἱ ἐφοπλισταὶ, διέλθουσαν διὰ τὰς ἔνθικας γραφεῖς των, ἔφυγαν τὰ πλοῖα των καὶ οἱ λιμένες μας πομπώμων διὰ τὰς ἔλληνικά ποντοπόρα πικροφάτων.

Πρέπει, εἰναι ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ διὰ τὴν διαρύτατα νοσούσαν οἰκονομίαν μας, τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ἔγγυτερον νὰ κινηθῇ πρὸ την οἰκονομικήν του τόπου μας δραστηριότητα. Αὐτὴν η φυγὴ, η πρωτοφανής διὰ τὰς χώραν με τὰς ναυτικὰς παραδόσεις τῆς Ε.Α.Α. πρέπει νὰ σταματήσῃ. Εφύγαν οἱ ἐφοπλισταὶ, διέλθουσαν διὰ τὰς ἔνθικας μεταφορᾶς τῶν πλοίων των καὶ οἱ λιμένες μας πομπώμων διὰ τὰς ἔλληνικά ποντοπόρα πικροφάτων.

\* \* \*

Ἡ σχολήθημεν εἰς τὸ προηγούμενον τέως μας μὲ τὴν φόρτωσιν τῶν μηχανημάτων, τῆς ἑταίριας Τσιμέντων, ἀτίνα—παρὰ πάσαν προσπάθειαν τῆς «Ἑλληνικῆς»—διησφαλίσθησαν ἀπὸ τὴν ἀμερικανικήν ἑταίριαν τακτικῶν γραμμῶν «Praetential». Αναγράφεται σχετικῶς εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Rompunt Tren» ἐφόρτωσε τελευταῖς εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὸ μεγαλύτερον τημῆτα τῶν ὑπὸ μεταφοράν ἔγκαταστάσεων. Τὰ φορτωθέντα εἰδὴ ἀποτελούνται ἀπὸ μίαν ὑψικάμινον, χωρισμένην εἰς τέσσαρα κυλινδρικά, τημῆτα, ἔκαστον τῶν δύο ποίων οὓς έχει διάμετρον 13 ποδῶν. Τὸ δόλικον μῆκος της ψικαμίνου ὑπολογίζεται εἰς 400 πόδας. Σημειούσαι ἐπ' εὐκαιρία, οἵτις ο ναυλώσι της δύο ποίων της ψικαμίνου ὑπολογίζεται εἰς 400 πόδας. Σημειούσαι ἐπ' εὐκαιρία, οἵτις ο ναυλώσι της δύο ποίων της ψικαμίνου ὑπολογίζεται εἰς 400 πόδας. Σημειούσαι ἐπ' εὐκαιρία, οἵτις ο ναυλώσι της δύο ποίων της ψικαμίνου ὑπολογίζεται εἰς 400 πόδας.

### Ο ναυτιλιακὸς ἐθνικισμὸς

Συζητοῦνται εἰς τὸν Ο. Ε. Ο. Σ. τῶν Παρισίων (Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας) τὰ μέτοι, εἰς ἀν διέπειτε νὰ προέλθουν τὰ μετέχοντα τῆς Οργανώσεως κράτη, ἵνα ἀπαλλαγοῦν τὰ πλοία τῶν περιορισμῶν καὶ τῶν κατὰ χώρας διακρίσεων εἰς τὰς ἔνδον—εὐρωταϊκάς μεταφορᾶς.

Μετέχον τὸν ὑπόθετον διὰ τὴν ἀπίτυχεντων τοῦ ἀνωτέρω σκοποῦ εἶναι καὶ τὰ ὄκλουστα:

α) Αἱ Κυβερνήσεις δέον νὰ ἀποφεύγουν νὰ ἐπηρεάζουν τοὺς ὄρους πολιτείας ἡ ἀγορᾶς ἐμπορευμάτων κατὰ τρόπον δυνάμενον νὰ προκαλέσῃ τὴν διάσταση:

β) Οσακίς αἱ ἀγοραπλωρίαι γίνονται μέσω Κρατικῶν ὁδῶν (ἐλεύθεροι ναυλώσεις), εἰς τρόπον δύστε την συμμετοχή τοῦ μέσου μεταφορᾶς καὶ τῆς σημαίας πλοίου.

γ) Νὰ δοθῇ πλήρης ἐλευθερία εἰς τοὺς φορτωτάς, ναυλωτάς, κλπ. ἀναλογικῶν τῆς περιπτώσεως, νὰ προσθίνουν εἰς συμφωνίας ναυλώσεων κατὰ τὸν οἰκονομικώτερον τρόπον, ἀσχέτως σημαίας καὶ νὰ διατίθεται συναλλαγμάτων διά τὴν πληρωμήν, συμφωνίας με τὴν κρατούσαν διεθνώς ἐμπορικήν τακτικήν εἰς πλοία ἀδιακρίτως σημαίας.

δ) Αἱ ἀδειαι εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν δέον νὰ παρέχωνται καὶ νὰ ἔκτελωνται κατὰ τρόπον μὴ ἀποκλείοντα τὴν συμμετοχήν εἰς τὰς μετα-

(\*) Τὸ ἐν λόγῳ ποσοστὸν εἰχεν ὄρχικων δρισθῆ εἰς 73%, διὰ νὰ μειωθῇ πρὸ τῶν μηνῶν εἰς 63%. Τώρα περιορίζεται ἐπι περισσότερον.

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

**N. A. SITAS**

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

**STEAMSHIP AGENTS AND BROKERS**  
Chartering - Clearing - Forwarding - Insurance  
Stevedoring Contractors - Ship Chandlers  
Clearance from Transit Stores in Egypt and Syria.

φοράς καὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, μὴ εὐνοοῦντα τὰ θέντικὰ πλοῖα. Καὶ συγκεκριμένως τὸ σύστημα χορηγήσεως ἀριθμῶν νὰ μὴ συνδυάζεται μὲ τὸν ἐλέγχον συναλλάγματος, διδούμενης οὕτω τῆς δυνατότητος εἰς τὸν εἰσαγωγέα νὰ ἐπιτυχάνῃ προσθέτους ποσότητας ἀγαθῶν, ἐφ' ὃν θῆλε χρησιμοποιήσει διὰ τὰς μεταφορὰς του θέντικου πλοίου ἡ πλοΐα ἄλλης τινὸς συγκεκριμένης σημαίας.

ε) Τὸ ἀπαιτούμενον συνάλλαγμα δέοντα νὰ χορηγήται διὰ τὴν καταβολὴν παρὰ τῶν πλοίων των δαπανῶν λιμένων (disbursements) εἰς ξένους λιμένας.

Αἱ αινιώτερα εἰσηγήσεις τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» πρόκειται νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον διαδοχικῶν συζητήσεων εἰς διαφόρους ἐπιτρόπους, μέχρις ὅτου προσλάθουν τὴν τελικὴν μορφὴν ἀποφάσεων τοῦ Ὀργανισμοῦ.

Ἀμφιβάλλομεν, βεβαίως, ἀν ποτὲ καὶ αἱ ἀποφάσεις ἀκόμη, ὅταν θὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῶν Ὑπουρῶν, θὰ τύχουν καὶ εφαρμογῆς ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις. «Ολοὶ προθυμοποιοῦνται διὰ λόγων εἰς τὴν διαδήλωσιν τῆς καλῆς των ἐν προκειμένῳ θελήσεως καὶ ὅλοι τούναντίον ἔνσακούν ἔργων τὴν διάκρισιν τοῦ θέντικου του πλοίου. Ποικιλοτρόπως τὸ προστατεύοντο.

‘Η Ἑλλάς, πάντως, διότι, κατ’ ἀντίθεσιν πρὸς δ.τι συμβαίνει εἰς τὰ σᾶλλα κράτη, ἔχει ηδὲ παραδόσεις τὰς μεταφορὰς τῆς εἰς τὰς ξένας σημαίας, δὲν ἔχει καὶ κανεναὶ λόγον νὰ μὴ διακρύπτῃ καὶ ἐπιμένη εἰς τὴν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν τῶν ἐνδο-εὐρωπαϊκῶν τουλάχιστον μεταφορῶν, πέραν πάσης προστασίας καὶ διακρίσεως σημαίας.

### Τὰ πλοῖα—φυγεῖα

Κατὰ κόρον ἶσως αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπέμειναν εἰς τὴν ἀνάγκην ναυπηγησας διὰ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων δύνηστος σκάφων εἰδικῶν διὰ τὰς μεταφορὰς φρουτῶν καὶ ἄλλων εύπαθων φορτίων. Προεκρίθη ἡ παραγγελία τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ μάλιστα περισσότερων τῶν σῶν ἀρχικῶν διὰ τὸ πρώτον ἑτοῖς τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Ἑλληνο-Ιταλικῆς συμφωνίας προεβλέποντο. Δέν ἐπικρίνομεν τὴν προτίμην. Κέρδος εἶναι διὰ τὸ γεγονός τῆς ἀμεωτέρας ἀνάγκης τῶν πλοίων—ψυγείων.

Ίδου ὅμως ὅτι καὶ πάλιν οἱ ἔβραιοι προχωρῶν ἀπόφασιστικοὶ ἐκεῖ ὅπου η ναυσιδίος Ἑλλάς δὲν ἔχει ἀκόμη ἀρχίσει. Τὰ παραδείγματα δυστυχῶν διὰ τὴν προσφυεστέραν ὄργανων τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ Ισραήλ πλέον τὰ ἔχοντα.

Οἱ ἔβραιοι, λοιπόν, ήγόρασσαν πρὸς καιρού δύο νεότευκτα σκάφη διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Κόντινεντ, εἰδίκα νὰ μεταφέρουν καὶ τὰ ἐσπεριδοειδῆ. Τῶρα παραγγέλλουν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν Ολλανδίαν δύο ὑποδειγματικά διζελοκίνητα σκάφη τῶν 4000 τόνων, μὲ ταυτήν τὴν παράδοσιν διὰ τὴν συντηρητικήν γραμμὴν καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς μεταφορᾶς τῶν εὐπάθων προϊόντων τῆς Παλαιστίνης πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπων. Οἱ ἔβραιοι ἀπόκτουν σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ προκαθωρισμένον πρόγραμμα, τὰ μεστὰ τῆς κειραφετῆσεως τοῦ ἑγαγωγικοῦ των ἐμπορίου ἀπὸ τὰς ξένας σημαίας καὶ τὰ πλοῖα μὲ τὰ ὅποια θὰ ἐπιτύχουν τὴν οἰκονομίαν σημαντικῶν ποσῶν συναλλάγματος ἀπὸ τοὺς ναύλους. Αὐτὸς διὰ δὲν τὰ Κρήτη, πλὴν ήμων, λέγεται ναυτιλιακὴ πολιτική, ήγις καὶ παραγωγική.

Ο τόπος μας ἔχει καὶ αὐτὸς νὰ ἑγαγάγῃ δεκάδας χιλιάδας τόνων εύπαθων προϊόντων. Πληρῶνει ἐκ παραλλήλου ναύλους ἀκριδίους διὰ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἑξατερικοῦ του ἐμπορίου. Η ἑγαγωγικὴ προσπάθεια καὶ η ισοσκέλεσις του λογαριασμοῦ των πληρωμῶν μας μὲ τὸ ἑξατερικόν εἶναι αἱ δύο δασκαλοὶ προϋποθέσεις τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Πρέπει νὰ ἐνισχύσωμεν τὰς ἑγαγωγὰς καὶ πρέπει νὰ ἑξικονομησωμεν ἐν τίνι μέτρῳ τὸ δασανώμενον διὰ ναύλους συνάλλαγμα.

Αἱ ἑγαγωγαὶ τῶν προϊόντων μας πρωθῦνται, ὅταν εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ τὰ μεταφέρωμεν μὲ ναύλους εὐθήνους καὶ ὅταν κατορθωσωμεν νὰ παρέχωμεν καθεδυνατή μεταφορικὴν εὐκολίαν εἰς τοὺς ξένας γεγονούς. Εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτὴν σημαντικὸς θὰ είναι ὁ ρόλος τῶν ιδικῶν μας καταλλήλων μέσων. Δύο ἔστω σκάφη ἐφοδιασμένα μὲ εἰδικῶν σερισμῶν τῶν κυτῶν καὶ μὲ χρών ἑπαρκή ψυγείου θὰ ἀποτελέσουν πολύτιμα ὄργανα τῆς καλυτέρας καὶ εὐθυνοτέρας προσφορᾶς τῶν προϊόντων μας. Θὰ ἀκολουθησομεν καὶ ἐπρεκειμένα τὸ παράδειγμα ὄλων τῶν ἄλλων.

Μοναδικὴ εὐναπία αἱ ιταλικαὶ ἐπανορθώσεις διὰ νὰ ὀποτέτησωμεν τὰ σκάφη αὐτά. Πλέον παραγωγικὴ τοποθετησικὴ κεφαλαίων δὲν ἡμπορεύεν νὰ γίνει. Πρέπει οἱ ἀρμόδιοι νὰ μελετήσουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυπηγῆσεως των, ἀμέσως ὅμως καὶ ἀπόφασιστικῶν.

Τὰ περισσότερα ἀκτοπλοϊκὰ οὐτε χρειάζονται οὐτε πρόκειται ἔργον ἀξιόλογον νὰ ἀποδώσουν. Τῶν πλοίων—ψυγείων η ἀνάγκη εἶναι καταδῆλος. Κοινὴ δὲν κατεστη συνείδησης. Εἰναι δράγε τοσὸν δύσκολος η κατανοήσις τῆς ὑπόθεσεως των καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους; Τί γνωμην ἔχει η Ἀγροτικὴ Τράπεζα; Διατὶ δὲν ἐπιδεικνύει τὸ οίον θὰ ἐπρεπεν ἐνδιαφέρον; Μήπως πλανωμέθα εἰς τὰς ἀντιληφεις μας; Θὰ εἰμεθα περιέργοι νὰ τὸ πληροφορηθῶμεν.

\*\*\*

Μᾶς ίκανοποεῖ η πρὸ ήμερῶν ἀνακοίνωσις τοῦ κ. Κιζάνη περὶ ναυπηγῆσεως διὰ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων καὶ 2 πλοίων—ψυγείων χωρικότητος γύρω τῶν 2500 τόνων, καθὼς καὶ 2 μικρῶν εἰδικῶν δεξαμενοπλοίων 500-800 τόνων διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν σίνων καὶ τοὺς ἐλαῖους.

Εἰς τὴν Γερμανίαν παρήγγειλαν οἱ ἔβραιοι καὶ ἀλιευτικά. “Οχι ὀλίγα, 40 ἐν δὲν σκάφη, ἀπὸ τὰ υποδειγματικά, ποὺ ναυπηγήσουν τώρα οι γερμανοὶ διὰ τὴν ιδικὴν των ἀνασυγκροτούμενην ἀλιευτικὴν διοικησίαν.

Καθ' ἦν στιγμὴν ἀπεδειχθεὶν ἀνάξιοι νὰ ἐκμεταλλεύσουν τὰ 13 ἀλιευτικά, ποὺ μᾶς ἔφεραν οἱ ἀμερικανοὶ καὶ ἐνώ πηκτικήστερα μεταφοράς των, τὰ ἐπιστρέφοντα οἱ κάτοχοι τῶν εἰς τὸ Κράτος, οἱ ἔβραιοι ἀνάγονται εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ μὲ τὰ ἀλιευτικὰ τῶν.

Established 1800

## TERMINAL SHIPPING COMPANY

Garrett Building, BALTIMORE, Md.

Steamship Agents, Brokers, Stevedores,

Telephone: Plaza 2910

Cables: Terminal

Οἱ γερμανοὶ καὶ πλοωνοὶ ἐδραῖοι ψαράδες, τῆς Βορ. Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς, οἱ μεταναστεύσαντες εἰς τὸ Ισραὴλ ἀποτελοῦν τὸν πυρίνα τῆς ἑκατοντάριας ἀλιευτικῆς προσπαθείας. Δέν ἀποκλείεται μετά τινα χρόνον νὰ μᾶς φέρουν τὰ ἐδραῖα ἀλιευτικά, ὥστα τὰ μαροκινά, ἀφθονον καὶ εὐθυνον τὰ αλιευματα, ἐνώ μειον τὰ συναχίσιμων τῶν παραγγελθέντων εἰς τὴν Ιταλίαν μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τοὺς πίνακας τῶν ἑκάτοτε παρεχομένων πιστώσεων τοῦ σχεδίου, αναφέρεται συχνὰ καὶ ἡ ἀλιεία. Ποιός καὶ ποίας ἀράγε τοῦ πιστώσεως εἶναι νὰ ἐξυπηρετοῦν αἱ πιστώσεις αὐταὶ;

### Ο κρατικὸς καὶ πάλιν ἐφοπλισμὸς

‘Αχαλίνωτος ἡ φαντασία τῶν κύκλων τῆς Υ.Σ.Ε.Σ.Α. Μᾶς μεταδίδεται ἡ πληροφορία διὰ συνελαθον τὴν ιδέαν τῆς συντάσσεως ιδιοτύπου κρατικοῦ ὥργανησιμού ἐκμεταλλεύσεων τῶν παραγγελθέντων εἰς τὴν Ιταλίαν μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Δυσκολεύμεθα νὰ πιστεύσωμεν τὴν πληροφορίαν. Εἰναι ἀπίστευτον ὅτι εἰς τὸν τόπον αὐτὸν, ποὺ τόση ἐπαθεῖσας κατὰ καιροὺς Διευθύνσεις Θαλασσίων Μεταφορῶν καὶ τόσα ἔξυπησθήτη ἀπὸ τὸν κρατικὸν παρέμβασιν, τὴν σπάταλον, τὴν κομματίζουμεν εἰς τὰ διειδίκευτα, εἰς ἄργα λόπταις πρόστολην τοῦ Κράτους, εἰναι καὶ πάλιν ἀπόδοσιν τὸν κρατικὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὸν κρατικὸν παρεμβατικὸν συνεργάτην μας, δέν ἀποδίδεται τὸν κρατικὸν λίθον τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Αὔτοι δὲν θὰ ἐπιτρέψουν καὶ ταῖς παρεκτροπάς.

### Προειδοποίησις

Νὰ προσέξουν οἱ κρατικοὶ μας ἀρμόδιοι—τοὺς προειδοποιούμενοι—τὸ ζῆτημα τῆς μεταφορᾶς ἐξ Ιταλίας τῶν ὑλικῶν καὶ τῶν μηχανημάτων τῶν ἐπανορθώσεων. Πυκνὸν εἰναι τὸ δίκτυον τῶν προσεγγίσεων ἐλληνικῶν σκαφῶν τακτικῶν γραμμῶν εἰς τοὺς λιμένας τῆς γείτονος χώρας, εἰς τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν, τὴν Νεαπόλιν καὶ τὴν Γενοβαν. Οἱ ναυλοὶ θὰ είναι εὐθυνότεροι καὶ ταῖς νά συμφωνηθῆται μέρος αὐτῶν εἰς δραχμάς.

Τὸ συμφέρον, δηλαδὴ τοῦ ἐλληνικοῦ Δημοσίου, εἶναι ἀμεσον καὶ σημαντικόν. Απὸ τοῦδε χρειάζεται νὰ γίνῃ ἡ σχετικὴ ὑπόδειξης ἀπὸ τὸ πουργείον τῆς Ναυτιλίας εἰς τοὺς καλους μας, τοὺς γνωστούς συντονιστας.

### Τὸ πό τὴν πίεσιν τῆς ἀνάγκης

Εἰς τρία καὶ ήμισυ ἐκποτομύρια λιρῶν Ἀγγλίας καὶ εἴκοσιν ὁκτὼ δισεκατομμύρια δραχμῶν ἀναδιδάσει ὁ κ. Φραγκούλης τὴν μέσην παραγωγικὴν δυνατότητα τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μετὰ τὴν ἀνασυγκρότησην της. Καὶ αὐτὸς διὰ μόνος τὰς ἐπισκευάς, χωρὶς τὰ πρόδεπτομένας ναυπηγήσεις μικρῶν σκαφῶν, κατὰ τοὺς πλέον συντηρητικοὺς ὑπολογισμούς, ὑπευθύνως ἐκλεκτὸν συνεργάτην μας, τὸν εἰδικῶς μελέτην τοῦ θέματος.

“Ολὴ αὐτὴ ἡ πολυτίμος διὰ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας ἐργασίσδεν προκειται νὰ ἀναστηθῇ ιδικὴ μας, ητὶς τῷτο χανεται, διασφέρει εἰς τὴν ξένην, ἐνώ τὰ κεντρα τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ὁ Πειραιεὺς καὶ ἡ Σύρος, φίδινους, τὰ ἐργοστάσια ἐποιούνται καὶ κατὰ χιλιάδας οἱ εἰδικούμενοι ἐργαζομένοι παραμένουν.

Τὰ σᾶλλα χρειάζεται διὰ νὰ ἐπανέλθῃ ἡ σιδηροδρομικήνας εἰς τὴν παλαιάν της αγίας ιδιοκτησίας τοῦ παρελθόν δεν μας ἐπιτρέπει νὰ ἐλίξωμεν εἰς τὴν κατανόησην καὶ τῆς υποθέσεως τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἀπὸ μέρους του Κράτους. Τόσαι καὶ τούσαι υποσχέσεις περὶ τοῦ κρατικοῦ ἐνιδιαφέροντος αἱτείμεναν ἀνέκπληρωτοι μέχρι τούδε!

“Εως πότε ὅμως—εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ἔγκεινται καὶ αἱ ἀλιεύδεις μας—θὰ μᾶς ἐπιτρέπει η ἀγνοία της πραγματικότητος; “Εως πότε θὰ συντηρούμεθα ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου; Κάποτε, μετὰ τίνας ίσως μῆνας, η ἀνάγκη θὰ μᾶς πείσῃ νὰ προσέξωμεν καὶ τὰς πηγὰς τῆς ιδίας ήμων παραγωγῆς, διὰ νὰ κερδίσωμεν τὸ διοτορισμόν. Τότε καὶ ἡ ὑπόθεσης τῆς σιδηροδρομικαγίας διὰ ἀποτέλεση ἀντικείμενον ἀποφασιτικῶν πλεόν συζητήσεων. Τότε θὰ προκληθῇ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ιερούντων. Μήπως ὅμως θὰ είνει ἀργά;

### Οι παρεισάκτοι

‘Ηείσωαν οἱ ἔβραιοι τὴν εἰδοχήν εἰς τὰς γνωστὰς «διασκέψεις—τράστη» τῶν ξένων ἐταίρων, τῆς τακτικῆς των γραμμῆς διὰ τὴν καθοδίων (homeward) ἐκ τῆς Αγγλίας καὶ τὸ Κόντινεντ πρὸς τὸ Ισραὴλ. “Οταν σὺν τῷ χρόνῳ, ἀποκτήσουν ἐν ἐπάγγελμα συναδέλφων τῶν. Κτήμα ἀναφέρετον τῶν ἐταίρων τῶν έθεωρασαν ἀνέκαθεν καὶ τὴν ἐξ Αγγλίας πρὸς τὸν Αν. Μεσόγειο γραμμήν. Παρεισάκτους ἐχαρακτηρίσαν τῶν έθνων, τους μεσογειακοὺς ίδιοι ἐφοπλισταὶ, ὥστα καὶ τοὺς Ἐλλαγας, διάκις επεζητοσαν οὐτοὶ νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν πανδαισιαν τῶν ναύλων διασκέψεων τῶν δικαιωμάτων αὐτοῦ.

Οἱ ἔβραιοι ὅμως, καθὼς καὶ οἱ τούρκοι μετ' ὀλίγον, ἔχουν ὅπισθεν αὐτῶν θεληματικὸν τὸ Κράτος, ὅπερ εἰτικώς προστεθεῖσαν τὴν παραγωγικὴν μιᾶς τακτικῆς γραμμῆς πάτολης τοῦ Κράτους, που καὶ τούρκοι εἰς τὴν δικαίαν ἀξιώσιν τὴν πλοία οἱ ἔβραιοι καὶ οἱ τούρκοι εἰς τὴν δικαίαν θά πιστούχουν—εἴμεθα δέντροι—τὴν ἀναγνώσιν τοῦ δικαιωμάτως αὐτοῦ.

Καὶ ὅταν οἱ μόλις χρέες εἰσελθόντες εἰς τὴν θάλασσαν, γίνουν δεκτοὶ εἰς τὰς διασκέψεις—περὶ αὐτοῦ δὲν ἀμφιβάλλομεν—ποίαν ἄραγε θὰ προσβάλουν οἱ ἔγγονοι εὐσχημον δικαιολογίαν διὰ νὰ συνεχίσουν ἀρνού-

μενοι την συμμετοχήν των συμμάχων των Ελλήνων, με τας έκατόμβας των πολεμικών θυσιών και τας μακράιων θαλασσινάς παραδόσεις:

'Ενδιαφέρουσα θά είνε πράγματι η έξιλιξις της υπόθεσεως αυτής.

### Άστυνόμοι και έπι τών πλοίων;

Μάς έδόθη τελευταίως η εύκαιρια να έκτιμησωμεν τάς τυπετεκτικάς ικανότητας των λιμενικών—άστυνόμων (ύποθεσις ώρολογίων κλπ.). Δέν έφανταζεμέθη δύμα ποτε ότι ο ζήλος αυτός—ό απροσφορος διά το λιμενικόν σώμα—θά έπειτανετο και είς την άστυνομικήν παρακολούθησιν των ποντοπόρων πλαισίων. Συστήματα πράγματι πρωτοφανή έγκαθιδρύσεως ύπόπτων πληροφοριδων επί των φορτηγών μας σκαφών άποκαλύπτει η κατωτέρω δημοσιευμένη καταγγελία γνωστού Πλοιάρχου, τού όποιου δι' ευνοήτους λόγους άποφεύγομεν να άναφέρωμεν και το δυνα.

Όμολογούμεν διστάζομεν να πιστεύσωμεν τάς καταγγελλομένα. Πώς να παραδεχθώμεν ότι τό ύπουρογον διστάζεται της Ναυτιλίας, με τους τοσους είς τό έωστερον έκπρωσώπους του, κατηλθεν είς την σημείον να έπιβιδληση των πλοίων καταδότας, ίνα δι' αυτών τών άνευθυνών και συχνά μή καλοπροσεκτών υποκείμενα πληροφορήται τάς δύσα θά δήδινετο εύχερών διά τού Πλοιάρχου και τών άξιωματικών τού σκαφών ύπευθυνών να διατηθώνωται οι κ. κ. Λιμενάρχαι.

Τό απότελεσμα της τακτικής αύτής είνε τό άντιθετον τού έπιδιωκομένου. 'Υποκείσταται διά πλοιάρχος είς τά διοικητικά του καθήκοντα, άφού έλεγχεται άπό τόν έμφανιζόμενον έπι τού πλοίου ως έκπρόσωπον του ύπουρογειον της Ναυτιλίας. 'Επιπολαιότητα σανγύνων διέπεραζεν οι σημειθέντες την σκηνοθεσίαν αυτήν έπι τών πλοίων εύφανταστοι ζηλωταί έργων άλλοτρών πρός τήν άποστολήν των. 'Επικαλούμεθα άκριδώς τήν άμεσον τού κ. ύπουρογού της Ναυτιλίας προσοχήν έπι τών καταγγελλομένων. 'Ας διατάξει παραστάντας ίνα διακριθώθη ή έκτασις της περιέργου αύτής ύποθεσέως και ίνα προλόγθη ή παναλήψης τού καινοφανούς αυτού συστήματος διοικήσεως και είς άλλα πλοία.

'Ιδου ηγράφει σχετικώς ο πλοιάρχος είς τήν άναφοράν του:

«Και ήδη αφού τά σάς έξιθεσα τά σχετικά με τήν κατάστασιν τού πλοίου, θά σάς άναφέρω σχετικά με τόν δάκιμον μηχανικούν 'Απαλόπουλον Κύριλλον τού Κων[...]νου, όστις άπως και διότις άμολογησεν είνε και ο καταδότης.

Ούτος οφίχητος έξι 'Ελλάδος είς Γένουαν την 14ην Μαρτίου 1949 και έναυτολογήθη έπι το πλοίον. Έντυπων μού υπρέβησε τό γεγονός, ότι σύντος έστερετο ναυτικού φυλαδίου. Πλην ήτοι έρωδισμένος διά τού ώριθ. 1855 διασβατηρίου με υποργοφή τού χορηγήσαντος τό διασβατηρίου υπαλλήλου: «Le directeur général du Ministère de l' Ordre Public», Σ. Βλαστάρης. Τούτο έξεδόθη έν 'Αθήναις την 8ην Μαρτίου 1949. Φέρει τές την σελίδα 5 της ώριθ. 418 άδειαν άνανχρηστεως, ύπογεγραμμένην ύπό τού Κεντρικού Λιμενάρχου Πειραιών. Παραδόζεις όμως δεν φέρει την καθεύρωμένην σφραγίδην της ΕΞΟΔΟΥ, ηπις τίθεται ύπό τού έλεγχου διασβατηρίων λιμένων ή άπορλείμων. Είς την περίπτωσιν τού 'Απαλόπουλου έπερπε νά φέρη τήν σφραγίδα του 'Ελληνικού, έξι ού και άνεχώρησεν ούτος.

Τό διασβατηρίου έποντος δεν φέρει την σφραγίδην θεωρησίας τής υπηρεσίας προστασίας έθνικου νομισματος. Τούτο δεν με έξιπληξη, δοθέντος ότι ο περι ού ό λόγος δηθεν δύσκολος—μηχανικούς μού άνεφερεν ότι φέρει ο περιόρτον έγγραφον και ότι ναυτολογείται δι' ειδικούσον σκοπούν. Είς τήν ναυτολόγησην του δεν έφερα άντιρρησην τίνα. Δέον άκομη να σημειωθή ότι δεν ήτο έρωδισμένος δι' 'Απαλόπουλος με πιστοποιητικόν άποδημίας και φαινεται διτέρετο άκομη και αύτης της 'Ελληνικής ύποκρότησης, ήν απέκτησεν σχάστας, διά τούτο δε και έδειχνη τηλεγραφίκος έξι 'Ελλάδος συγχαρητήρια.

Μέχρι τού σημείου αύτου οι έξουσιαι, δέναια, τού Πλοιάρχου δεν έβίγοντο. 'Η κατάστασις άλλαζει, διτέρον ο 'Απαλόπουλος παρουσιάζεται ότι έκπρόσωπος τού ύπουργειον της Ναυτιλίας. Ούδεμισαν είχε διαταγην προφορίαν ή γραπτήν, διά το μέτρον της προσλήψεως τούτων προσώπων είνε έξυπετεί έθνικουσ σκοπούσ. Το δικιάωματος άριτέρου τού Πλοιάρχου είνε νόμιο σαφώς και καταχωριώνεται και δεν δυναται να δικαιολογηται συμπλοιαρία και διαφοριαρίσμος έξουσιων οισαδηποτε μορφής.

'Ο έν λόγω 'Απαλόπουλος έρωδισμένος διά τού ειδικούσον έγγραφου πιθανόν να ένομισεν, διά τού έντεθει και η πλοιάρχια και διτέρον ήτο άστυνόμων τού πλοίου. Διτέρον προειδεις προβει, αίτινες είς τέλη τούλακίστον δεν είνε ανέκται. 'Ο 'Απαλόπουλος στερεται ναυτικής συνειδήσεως. Είνε έπαγγελματικός άνικανος, ίκανος ίσως διά την διέγερσιν τού πληρώματος, λόγω και έργων. Άλλο το πλήρωμα τού σκάφους μον αποτελεται από λαμπρούς ναυτικους, χρηστους οικογενειάρχας, θερμους πατριατας, σίτινες πειθαρχών απολυτως είς τούς νόμους.

'Ελπιζε ότι ή εύθυκρισια του 'Υπουργειον δε θέση τέρμα είς τήν δράσιν άτομων, ός δι' 'Απαλόπουλος, διότι αποδινει έπιζημος διά της Ναυτιλίαν μας.

Άυτά μεταξύ και άλλων λεπτομερών καταγγέλλεται δι' Πλοιάρχος τού φορτηγού μας σκάφους. Είμεθα περιέργοι να πληροφορηθώμεν τί θά άποδειξουν και αι άνακρισεις.

### Αι έπιβαρύνσεις των θαλασσινών μεταφορών

Κύριε Διευθυντά,

Εις τό τεύχος τής Ιης τρέχοντος μηνός δημοσιεύεται άπαντησις τής Ένωσεως 'Εκτελωνιστών Θεσηκαρίας έπι δημοσιεύματος μου άναφερομένου είς τάς τών θαλασσινών μεταφορών ύφισταμένας έξιωφρενικάς παρασιτικάς και άδικαιολογήτους έπιβαρύνσεις.

Οιδεμιαν έπιθυμιαν ή διάθεσην έχω να άντιδικήσω πρός μίαν τάξιν διοπλαστών. Κατέχομαι διώμας άπό τήν πεποιθήσιν, ότι έκ τών παντοιδών έπιβαρύνσεων κινδυνεύει αύτη ή υπόστασης τών θαλασσινών μεταφορών μας και ότι αι έπιβαρύνσεις αύται αυξένουν πέραν παντός έπιτρεπμένου δρίου τό κόστος τής ζωῆς. 'Η έπανοδος συνεπώς είς τό θέμα έπιβαλλεται, έστω και έν αντιδικία πρός τους έκτελονιστάς ή άλλους έχοντας συμφέροντα ή σημειρινή κατάστασις.

Πιστεύω αι έπιβαρύνσεις διάθεσην ή ανέψιουν αι ανέψιους έπιβληθείσαι είς τά θαλασσινά μέσα έπιβαρύνσεις, αι μεταφοράι ή τραπουόν μοιραίως πρός τά άκριδότερα συγκοινωνιακά μέσα, τά όποιας λόγω άκριδώς τών έπιβαρύνσεων αυτών έχουν καταπέση τά εύθυντερα.

Έχω είς χειρας μου δηλωτικόν μεταφοράς, πραγματοποιηθείσας διά μικρού «κόστερ» έκ Πειραιώς είς Θεσσαλονίκην, έν όμφατεται ότι διά 244 τόνων μεταφερθέντων διαφορών εμπορευμάτων έκ τών καλουμένων εύτελων τοιούτων, δι ναυλος κατά τό ναυλολόγιον θά έδει νά ήτο 5.532. 500 δραχματι και ο πραγματικός είσπραχθείς μικτός τοιούτος περιωρισθη, λόγω τού πισανγανωμού είς δραχ. 2.417.000. Εναπτι αύτού άποτελογόντων έχουν καταπέση τά εύθυντερα.

Είχα είς χειρας μου δηλωτικόν μεταφοράς, πραγματοποιηθείσας διά μικρού «κόστερ» έκ Πειραιώς είς Θεσσαλονίκην, έν όμφατεται ότι διά 244 τόνων μεταφερθέντων διαφορών εμπορευμάτων έκ τών καλουμένων εύτελων τοιούτων, δι ναυλος κατά τό ναυλολόγιον θά έδει νά ήτο 5.532. 500 δραχματι και ο πραγματικός είσπραχθείς μικτός τοιούτος περιωρισθη, λόγω τού πισανγανωμού είς δραχ. 2.417.000. Εναπτι αύτού άποτελογόντων έχουν καταπέση τά εύθυντερα.

Είχα είς χειρας μου δηλωτικόν μεταφοράς, πραγματοποιηθείσας διά μικρού «κόστερ» έκ Πειραιώς είς Θεσσαλονίκην, έν όμφατεται ότι διά 244 τόνων μεταφερθέντων διαφορών εμπορευμάτων έκ τών καλουμένων εύτελων τοιούτων, δι ναυλος κατά τό ναυλολόγιον θά έδει νά ήτο 5.532. 500 δραχματι και ο πραγματικός είσπραχθείς μικτός τοιούτος περιωρισθη, λόγω τού πισανγανωμού είς δραχ. 2.417.000. Εναπτι αύτού άποτελογόντων έχουν καταπέση τά εύθυντερα.

Πειραιεύς, 12.4.1950

I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

### Διατί μᾶς συναγωνίζονται

Φίλε κ. Διευθυντά,

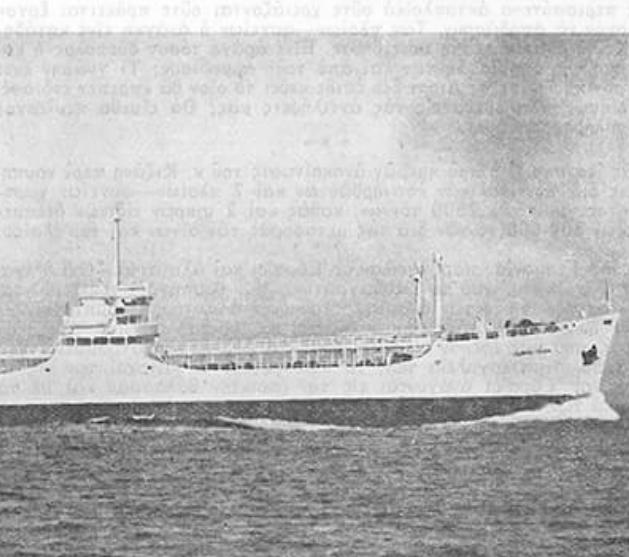
Είς τήν Γένοβαν, δην πρό διάλιγων ήμερων έξετέλεσεν ώρισμένας έπισκευάς τό σκάφος μου, ήθελσα νά πληροφορθω τά έξοδα έκμεταλλεύσεως τού ιταλικού «λίμπερτ». 'Ηθέλσα, κυρίως, νά λύσω τήν άποριαν: Πώς οι Ιταλοι κατορθώνουν νά μᾶς συναγωνίζωντας τόσον πολὺ είς τους ναυλουδος και πώς δέχονται τήν οιαδήποτε παρουσιαζομένην έργασιαν, ένω ή γάνωνιζομέθα νά ίσοσκελίσωμεν τόν λογαριασμόν δαπανών και έσδων, διά νά μη παροπλίσωμεν τά σκάφος μας.

Απημυδιώνης είς τήν άρμοδιωτέρων πηγήν, τήν 'Ενωσιν τών ιταλών έφοπλιστών και εκείθεν έλαβα τα πληροφορίας μου. 'Ομολογώ ότι κατεπέλαγη με τά διάφοράς μεταξύ τού ίδιοκου μας «λίμπερτ» και τού ιταλικού. 'Ολα τά σχετικά κονδύλια είνε κατώτερα διά τό δευτερον. 'Η μισθοδοσία και η τραποδοσία τού πληρώματος, αι είσφοραί είς τήν κοινωνικήν πρόσων, τά άσφαλιστρα και τά γενικά άκομη έξοδα παρουσιαζομένην διαφοράς, πού δικαιολογούν τόν συναγωνισμόν είς τούς ναυλουδος και τήν άποδοτικήν με τήν σημειρινή ναυλαγοράν κίνησιν τού ιταλικού φορτηγού.

Συγκεκριμένας έθήτασα ένω λογαριασμόν «τάιμ-τσάρτερ» πρός 15) — τόν τόνων διά τρίμονον ταξίδιον από τήν 'Αγγλιαν, τήν Κόντινεντ ή και τήν Μεσόγειον πρός τήν 'Απω 'Ανατολήν, τήν Αύστραλιαν ή τήν Δυτ. 'Αφρικήν. Αύτά τά «τάιμ-τσάρτερ» είνε δυσεύδετα. Αι έταιρια τακτικών γραμμών προτιμούν τά άγγλικά σκάφη. Είνε πάντως τό προχειρό-

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Το νέοτευκτον «Ολυμπιακή Δάσα» τών 28 χιλ. τόνων τού κ. 'Ωνάση. Πέντε παρόμοια «σούπερ—τάνκερ» έναυτηγήθησαν διά λ) σμόν τού έν λόγω έφοπλιστού είς τήν 'Αμερικήν, με κόστος συνολικὸν 36 έκατομ. δολλαρίων. Μέ έξαιρετικήν καλαισθησίαν και άνεσιν κατεσκευάσθησαν λόγω τοιχογραφίας, αι φωτογραφίας και ή δηλη διακόσμησης είνε έργον τής γνωστής έλληνιδος καλλιτέχνιδος κ. Νέλλης.



Τό νέοτευκτον «Ολυμπιακή Δάσα» τών 28 χιλ. τόνων τού κ. 'Ωνάση. Πέντε παρόμοια «σούπερ—τάνκερ» έναυτηγήθησαν διά λ) σμόν τού έν λόγω τοιχογραφίας, αι φωτογραφίας και ή δηλη διακόσμησης είνε έργον τής γνωστής έλληνιδος καλλιτέχνιδος κ. Νέλλης.

τερον μέσον συγκρίσεως.

Τὸ ἰταλικὸν ἐλίμπερτον θὰ εἰσπράξῃ £ 8.050 καὶ ὅλα του τὰ ἔξοδα, μηδὲ τῶν προβλέψεων δι' ἐπισκευας ἔξαιρουμενών καὶ τῶν προμηθειῶν, θὰ είναι γύρω τῶν £ 3.750. "Εχει δηλαδὴ κέρδος ἀκαθάριστον £ 4.300. Ἀπὸ αὐτὸν θὰ πληρωθοῦν τὰ τοκοχρεωλυτικά πρὸς τὴν ἰταλικὴν Κυβέρνησιν £ 12.000 περίπου ἑπτοῖσι, οἱ φόροι καὶ τὰ ἔξοδα γραφείου, θὰ κρατηθοῦν δὲ καὶ αἱ ἀποσθέσεις. Τὸ κέρδος εἶναι, πιστεύων, καταφανές, ἔστω καὶ ἀν δὲ ἐπιτύχη ναῦλον ἐπιστροφῆς, δὲ όποιος πράγματι δὲν είνει ασφαλής εἰς τίνας ἔκ τῶν ἄνω τομέων.

Ίδου καὶ ἡ μισθοδοτικὴ κατάστασις τοῦ ἰταλικοῦ «λίμπερτου». Συμπεριλαμβάνονται εἰς αὐτὴν δόλαι οἱ περιπτώσεις δισφόρων παροχῶν, τῶν εἰσφορῶν κοινωνικῆς προνοίας, τῶν ὑπερωρίων καὶ τῶν ἀσφαλίστρων τοῦ πληρώματος. Εἶναι εἰς λιρέττας. Ἡ ἐπίσημος τιμὴ: I Λίρα Ἀγγλίας = 1750 λιρέτται.

ΘΑΜ	ΒΑΘΟΜΟΣ	Βασικὸς μισθός	Πολ. δοσφαλ.	Ἐπίδομα οἰκογεν. λιμένος	Ἐξοδα	Ἐορτάσ. κόστους	Ἐπίδομ. ζωῆς	Υπερ-	Ασφά-
					ἡμέραι	κόστους	Σύνολον	ρίοι	λιτρά
1	Πλοιάρχος	50.787	7656	3640	30.472	9013	15.600	117.168	—
1'	Ναυτίλος	35.100	5670	3640	—	5000	15.600	65.010	3975
1'	Ναυτίλος	29.070	4740	3640	—	4337	15.600	57.387	3810
1'	Ναυτίλος	24.300	4290	3640	—	3985	15.600	51.815	3645
1'	Δόκιμος	18.600	2700	3640	—	3378	15.600	43.918	3000
1'	Ἀρχινικός	46.170	6960	3640	27.702	8339	15.600	108.411	—
1'	Μηχανικός	35.100	5670	3640	—	5000	15.600	65.010	3975
1'	Μηχανικός	29.070	4740	3640	—	4337	15.600	57.387	3810
1'	Δόκιμος	18.600	2700	3640	—	3378	15.600	43.918	3000
1'	Ἀσυρματιστής	24.300	4290	3640	—	3985	15.600	51.815	3645
1'	Ναύληρος	21.540	3000	3484	—	3635	15.600	47.259	2940
6	Ναύται	18.780	2580	3484	—	3370	15.600	43.814	2790
3	Ἄνευ πτυχ. v.	13.230	1860	3484	—	2847	15.600	37.021	2790
1'	Ναύταις	8.610	1110	3484	—	2400	15.600	31.204	1875
1'	Ναύληρ. μηχ.	20.850	2730	3484	—	3555	15.600	46.219	2790
1'	Ἀρχιθερμαστής	21.540	3000	3484	—	3635	15.600	47.259	2940
3	Θερμαστής	19.350	2730	3484	—	3430	15.600	44.594	2790
1'	Ηλεκτρολόγος	21.240	2940	3484	—	3605	15.600	46.869	2940
1'	Ξυλουργός	21.240	2940	3484	—	3605	15.600	46.869	2940
3	Καθαριστής	19.350	2730	3484	—	3430	15.600	44.594	2790
1'	Μάγειρος	20.100	2670	3484	—	3487	15.600	45.341	2940
1'	Β' μάγειρος	18.780	2580	3484	—	3370	15.600	43.814	2790
1'	Τροφοδότης	13.530	1290	3484	—	2825	15.600	36.729	1875
1'	Θαλαμηπόλος	18.120	2430	3484	—	3302	15.600	42.936	2790
1'	Βοηθός θαλαμ.	9.510	1290	3484	—	2490	15.600	32.374	1875

37 ἄνδρες

Σύνολον λιρέτται

λον ὡς ἐπιβάτης, ναυτολογούμενος μόνον διὰ τὸ ἀπὸ ἑκατὸν καὶ μέχρι Σμύρνης ταξίδιον. "Αμα τὴν ἀφίξει τοῦ σκάφους εἰς Σμύρνην ἀπελύθη ἀναχωρήσας διὰ Πειραιᾶ.

"Ωστε κατὰ τὴν περίοδον τῆς παραμονῆς τοῦ ιδιού μου πλοίου εἰς Σμύρνην, εἰς τὸ ὅποιον περίοδον καὶ ἀναφέρονται τὰ δημοσιευθέντα, δὲν εύρισκετο εἰς Σμύρνην ὁ κ. Ραϊσῆς.

Τὸν δονήθω ἀκόμη καὶ μὲν ἡμερομηνίας: Πρόκειται περὶ τῆς περιόδου 15 ἔως 25 Νοεμβρίου π. Ε.

"Ἄς ρίξη λοιπῶν μιὰ ματιὰ στὸ φυλλάδιο του καὶ τὰ λοιπὰ τοῦ ταξιδίου του ἔγγραφο ὃ ἀγαπητός μου φίλος διὰ νὰ πεισθῇ.

Τὸν πληροφόρων δὲ καὶ ὅτι, αὐτὸν ἀκριβῶς ηὔθελα νὰ συναντήσω μεταβαίνων εἰς τὴν Πούντα τῆς Σμύρνης, δουποῦ τὸ ἐν λόγῳ «Λίμπερτον» καὶ δουποῦ ἐπιληροφορήθη τὸν ἀναχωρήσαντον, ὁλίγας ἡμέρας πρὶν γενομένην.

"Ἐπειδὴ δῆμος, κ. Διευθυντά, διαισθάνομεν, διὰ διποτίθεν τὰν ἄνω ἐπιστολογράφων εὐρίσκεται ἡ πειρατεία τοῦ θυγέντος κ. Πλοιάρχου, θεωρῶ ὑποχρέωσιν μου πλέον νὰ τὴν ίκανοποιησω.

Ξενίζεται, δὲ καλὸς ναυτικός, ἀπὸ ἀνακίνησιν καὶ δημοσιευσιν γεγονότων ἀστυμάντων δι', αὐτόν. Φυσικήν, ἵσως, εὐρίσκει τὴν ἐκτέλεσιν τῆς δυσφημιστικῆς κωμαδίας, ἀσεμνον ὅμιας καὶ κατακριτέαν τὴν ἀμύδρων ἐιστόρησίν της.

Δὲν εὐρίσκοτα τὰς σελίδας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» κατάλληλον στίθιον περιτέρω ἀντεγκλήσεων, οὔτε μᾶς χρωστούν τίποτε οἱ ἀναγνόσται νὰ παρακολουθούν μίαν ὀγληράν συζητήσιν, δεδομένου ὅτι δὲν ἀποκλείεται καὶ ἀλλοί αἱ ξειρότητοι αὐτόπται, ἐπιστρατεύομενοι, νὰ προσθέσουν τὰς ἀπόψεις των.

Προτιμῶν ν' ἀπευθύνων περιληπτικήν, συγκεκριμένην καὶ ἐντύγραφον ἔκθεσιν εἰς τὰ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖα τοῦ κ. Νικολάου, μὲ τὴν παράκλησιν ὅπιας αὐτῆς τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ κ. Πλοιάρχου, ἵνα πλέον δι' εὐχερεστέρας καὶ ἀποτελεσματικωτέρας ὁδοῦ ἐπιδιώξω τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων.

Μετὰ ἔξαιρέου τιμῆς  
ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ  
Ραδής

### Τὸ ὄργιον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν

Κύριε Διευθυντά,

"Ἀφορήσῃ λαμβάνων ἀπὸ τὸ σύμβρον τοῦ συνυγράτου σας κ. Μελισσινού, ἐν συνδυασμῷ με τὴν δημοσιευθέντα εἰς τὸ αὐτὸν τεύχον τοῦ περιοδικοῦ σας διαμορφυρίων τῶν διευθυντῶν τὸ «πράστο τῶν ἐκτελωνιστῶν Θεσσαλονίκης, παρακαλῶ ὅπας δημοσιευτεῖς τοῖς καὶ τὴν παρούσαν, εἰς τὴν ὁποῖαν ἐκτίθενται περιστοκατατά τὰ ἀναφισθήτα γεγονότα, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν ὅποιων κινεῖται τὸ μικρὸν φορτηγὸν πλιόνων ὡς ἐπιχειρίσταις, ὡς μέσον κοινῆς ὥφελίας, ὡς παράγον τῆς ἐμπορίου μας οἰκανούσιας. "Ισως δοσὶ εἶναι δημοσιευμένης ἔνομα συμφέροντα νὰ ἀμφισθήσουν τὸ ἀληθὲς τούτων, ἡ τραγικὴ ὅμια πραγματικῆς ὥθει πανταχότερα τὸν ἀντικειμενικὸν κριτήν νὰ συμπεράνῃ εἰς τὴν χώραν μας οικείων πράγματα, μη ἀπαντώμενα οὔτε εἰς τὴν χώραν τούτων.

"Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1948 ἀκολουθώντας τὸν δρόμον τοῦ ναυτικοῦ πατρός μου καὶ πάπια μου προσέρχομεν εἰς τὴν ἀγορὰν ἐνὸς τῶν πλέον οἰκονομικῶν καὶ συγχρονισμένων δημεριπολίων χωραπόδητος 250 τόνων φορτίου, ἀξίας τότε, μετὰ τοὺς ανακτήσιες του, 15 χιλιάδων καρτίνων λιρών Αγγλίας. Δέν ἔτυχον δέσμοι σιδερίων τούτων πάπια μου προσέρχομεν εἰς τὴν ἀγοράν φορτίου τοῦ πλιόνων μου. Εἰς τὴν αὐτὴν τραγικὴν πορείαν εἶχαν κατατίθεσαι καὶ ἀπαντήσαντα τὰ μικρὰ φορτηγά «κόστερες» τα κάτω των 500 τόνων, καθόδης καὶ τὰ πετρελαιοκίνητα ξύλινα σκάφη.

"Τρώ πώς συνέδη νὰ χρεωκοπήσῃ μία ἐπιχείρησις χωρίς νὰ ἀνιητηση, ἀλλ' ἐντατικὸς ἐργασθεῖσα, εἴναι διὸ τοὺς σφρόνες οἰκονομοδύονσι φαίνεται ὅδινοταν. Γεγονότο τὸν αναφισθήτητα πατράτων πρὸς τούτο.

"Ιδού λ. χ. ἐν ἀναλύσει ὁ λογαριασμὸς ἐνὸς ταξιδίου Πειραιῶς—Θεσσαλονίκης διὰ τὴν μεταφορὰν 150 τόνων φορτίου ἐν διαφοράς πιστοτάτων εἰς μικροπαρτίδας (ἥτις δουτύρου, ἐλαιών, σάπινος, χαρκίτικης, υπόλοπτικής, ύφασμάτων, μαλλιών, διεμπορεύεται κλπ.). Τὸ φορτίον αὐτὸν ἐκάλυψε λόγω τοῦ εἰς κυβικά δύκου τούτων ἐπί 250 τόνων φορτίου χωρητικότητα τοῦ πλιού.

"Διὰ τὸ ὡς ἄνω φορτίου ἀπὸ αποθήκης Αθηνῶν μέχρι αποθήκης Θεσσαλονίκης, ἀ-

## PORT OF LIVERPOOL

## REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &  
Tramp Owners

CAESAR MARQUARD Nflg.HAMBURG  
(150 ETH)

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Τροφοδοσία.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. PENTZOΣ  
Διευθυντής 'Ελληνικού Τμήματος  
Τηλέφ: 55.1623

Alter Wandrahm 8-9  
Τηλέφ. 32.3586



διατυπώσεων και τῶν περιορισμῶν ἔτρεφαν τὴν κίνησιν αὐτὴν πρὸς τοὺς γύρους τοῦ Πειραιῶς ὄρμους. Κατὰ διακοσίας περίπου χιλιάδας τονιῶν υστερεῖ ἡ ἐπὶ τοῦ ἑσωτερικοῦ εἰσαγωγὴ ἔναντι τοῦ προπολεμικοῦ 1938. Ή κίνησις τῆς Ἐλευσίνος, τοῦ Πόρτο Ράφτη κλπ. ἐπιμαρτυρεῖ τὴν διάρροην αὐτῆν.

\* \* \*

Ἄλλη ἡ προχωρίσωμεν εἰς τοὺς ἀριθμούς. Αὐτοὶ μᾶς ὑποδεικύουν ἀκόμη ὅτι ὁ λιμὴν δὲν ἔχει ἀποκατασταθῆ ἐις τὴν προπολεμικήν του κατάστασιν. Ολαὶ αἱ περιπτώσεις αἱ συγκροτούσαι τὴν εἰς φορτία κίνησιν τοῦ λιμένου, ἐμφανίζονται σημαντικῶς ὑποχρωρούσαι, πλὴν τῶν εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ καὶ τῶν λόγω τῶν ἐκτάκτων συγθηκῶν, ὥφ. ἡ διενεργεῖται τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον, περισσοτέρων κατ' ἀνάγ-  
ην προσωρίσεων φορτίων πρὸς τὰς ἐπαρχίας (633.158 τόν. τοῦ 1949 ἔναντι 422.344 τόν. διὰ τὸ 1938). Οὕτω ἔχαγωγὴ πρὸς τὸ ἑξωτερι-  
κόν ἀνήλθεν εἰς 21.314 τόν. ἔναντι 26.946 τοῦ 1948 καὶ 98.667 τοῦ 1938. Αἱ μεταφορώσεις (εἰσαγωγὴ — ἔξαγωγὴ), κατῆλθον εἰς 33.028 τόν. ἔναντι 39.270 τόν. τοῦ 1948 καὶ 320.983 τοῦ τελευταίου προπο-  
λεμικοῦ ἔτους. Οἱ ἐφοδιασμοὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς 104.724 ἔναν-  
τι 117.367 τοῦ 1948 καὶ 253.731 τοῦ 1938 καὶ τέλος ἔχουμεν δι' ἐφο-  
διασμοὺς τῶν ἔξων πλοίων 9.275 τόν. ἐν συγκρίσει πρὸς 13.768 τόν.  
καὶ 65.152 τόν. τοῦ 1938.

Ολαὶ αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις κινήσεως, αἱ χαρακτηριστικῶς ἦρει  
αἱ ἀποδικτώτεραι δι' ἕνα λιμενικὸν συγκρότημα, σύρυτέραν ἔχον τὴν  
ἀκτινοβολίαν καὶ γενικήσαν τὴν αποστολήν, τελούν ἀκμὴν ἐν πλήρει  
πτοχῷ ἡρεῖται εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς. Ἀπὸ τοὺς σχετικοὺς ἀριθμούς, ἐν  
συγκρίσει πρὸς τοὺς προπολεμικούς, καταφαίνεται πόσον ἀκόμη ἀπέχει  
ἡ ἀποκατάστασις τοῦ λιμένου. Ἀκόμη καὶ ἔναντι τοῦ 1948 ἡ κίνησις  
τῶν ἔχαγωγῶν, τῶν μεταφορώσεων καὶ τῶν ἐφοδιασμῶν τῶν πλοίων  
ἴνιοι μικρότερα.

Κατὰ τὸ 1938 ἔχουμεν κίνησιν διὰ τὰς ἐν λόγῳ περιπτώσεις τῶν τονιῶν  
739.533, κατὰ τὸ 1948 τόνων 351, καὶ διὰ τὸ 1949 μόνον 168.  
341 τόνων! Ἡ κατιούσα δηλαδὴ συνεχίζεται καὶ ὄμολογούμεν κατὰ  
τρόπον πολὺ ἀνησυχαστικὸν διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος.

Ταὶς ἀφορμάς τῆς ἐκπτώσεως αὐτῆς βάθη πρέπει νὰ ἀναζητήσουμεν οἱ δι-  
ζηκούντες τὸν Ο. Λ. Π. εἰς τὰς δυσμενεῖς συνθήκας, αἵτινες κρατοῦν εἰ-  
τέται εἰς τὸν λιμένα ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου, εἰς τὸ ἀκριδόν κό-  
χτος αὐτοῦ, εἰς τὴν ἀδυναμίαν τῆς Πειραικῆς ἀγορᾶς νὰ θεραπευσῃ τὰς  
ἔνταξις τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἀπουσίαν, τὴν δυσμέραι ἐντεινομένην,  
τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος ἀπὸ τὸν λιμένα.

\* \* \*

“Ἄσ εἶτάσωμεν χωριστὰ καὶ τὰς ἀφορμάς. Αἱ μεταφορώσεις, αἱ  
ἄλλοτε ζωηροὶ διὰ τὸν λιμένα μας, τείνουν νὰ ἐκλείψουν. Ἐχουμεν τῷρα  
τὸ δέκατον μόλις τῆς προπολεμικῆς κινήσεως. Τὸ κόστος τὸ ἐξικνούμενον  
εἰς δυσθερότητα ὡψη, ή συνωμοτικὴ ἐπιδύσιλη κατὰ τοῦ ἐμπορεύματος  
ἄλλων τῶν δημιουργημένων ὑπόπτων συμφερόντων ἀπὸ τὸν ορεύον  
ηπτῶν καὶ ἀπεριφράστων τὴν μεταφόρτωσιν.

“Ἡ ἀκριβεία ἐπίσης τοῦ λιμένου καθιστᾷ ἀδύνατον τὸν δι' αὐτοῦ  
ἔχαγωγὴν πρὸς τὸ ἑξωτερικόν. Διὰ τὴν ἐν προκειμένω πάντων περιπτώσιν  
ἰ γενικὴ ὑποχρώσις τῆς ἑλληνικῆς ἔχαγωγικῆς κινήσεως δὲν ἡμπορεῖ  
παρὰ νὰ ἔχῃ ἀμεσον τὴν ἐπίδυσιν της εἰς τὰς διὰ τὸν λιμένος ἔχαγ-  
ωγας. Εἰς τὸ ἑλάχιστον ἐπίσης κατῆλθεν ἡ κίνησις τῶν ἐφοδιασμῶν τῶν  
πλοίων, ίδικῶν μας καὶ ξένων. Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἐπάυσε πλέον νὰ  
ἴνε τὸ σημαντικὸν ἐμποροναυτικὸν κέντρον τοῦ προπολεμικοῦ παρελ-  
θόντος. Τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ἀραιῶνει τὰς ἐπισκέψεις του εἰς τὸν λιμέ-  
να. Ἡ διομήχανία τῶν ἐπισκευῶν ἐξηρθρωμένη, ἀσυγχρόνιστος καὶ ἀ-  
ριθμῇ δὲν ἥμπορει νὰ συνανασιθῇ τῇ Γένοβαν καὶ τὰ ἄλλα κέντρα τοῦ  
ἑξωτερικοῦ. Αἱ μόνιμοι δεξαιόμενοι μόλις τώρα καὶ χωρὶς τὴν ἀλλοτε  
ἀπόδοσιν τῶν ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν, ἡ δὲ ἀγορὰ τοῦ Πειραιῶς εἶνε  
τανακρίβη, μὴ ἐπιτρέπουσα προμηθείαν ὑλικῶν καὶ ἐφοδίων εἴτε τιμές  
ταναγραϊσμού πρὸς τοὺς ἄλλους μεσογείακους λιμένας. Ο λιμὴν τοῦ  
Πειραιῶς κέντρον στενῶς τῆς ἀκτοπλοΐας τείνει νὰ καταστῇ. Ἐχασ-  
τὴν προτέραν τοῦ ἀκτινοβολίαν καὶ ἐπάυσε νὰ θεωρῆται ὡς τὸ σημαντι-  
κότερον τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου ναυτιλιακὸν κέντρον, μετά τὴν  
ρυγμήν ἐντεύθησαν καὶ ὅλων σχεδὸν τῶν ἐφοδιαστικῶν γραφειῶν, ἀτίνα κί-  
ησιν προσεξίδονταν εἰς τὸν λιμένα, διότι ἐδώ ἔφερον τὰ σκάφη των πρὸς  
πισκευήν, ἀνεφοδιασμούν καὶ ἐπάνδρωσιν. Αὐτὰ δόλοι ἀνάγονται δυστυ-  
χίας εἰς τὴν ιστορίαν τῆς καλής προπολεμικῆς ἐποχῆς.

Τὸ πρόβλημα, συνεπώς, τῆς ἀναγεννήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς,  
ἡ ἀποκαταστασίας τοῦ εἰς τὴν προπολεμικήν του κινήσιν εἰς σύνθετον  
καὶ χρήζει ἐνδελεχούσας μέλεταν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐν-  
διαφερομένων διὰ τὸν λιμένα κύκλων. Δεν ἀρκοῦν οἱ ἐκτοξεύμενοι ἀφο-  
ρισμοὶ κατὰ τῶν «μεμφιμόρων» ἀπὸ μέρους τοῦ τέως Πρεδρού τοῦ Ο. Λ. Π.  
Π. οὔτε καὶ αἱ πομπολύμενες τῶν προφήτεων τοῦ Σατωρίανου, τὰς  
ἲπποις μὲν ὑπερβάλλοντα λυριστόν, μη ἔχοντα τὴν θέσην του εἰς τὴν λι-  
μενικὴν πραγματικότητα, ἐπικαλεῖται εἰς τὸ «Δελτίον τοῦ Ο. Λ. Π.»  
κ. Γεννημάτας.

“Ἡ διοίκησις ἐνὸς συγχρόνου λιμένος καὶ ἡ προσπάθεια τῆς ἀναπτύ-  
ζεως τοῦ εἰς ἡ συνισταμένη πολλῶν καὶ ποικίλων ἐπιδιώκεων. Εἶνε  
τρόβλημα τεχνικούονομικοῦ, ὅπερ προβάλλει ὑπὸ διαφορούς μορφάς,  
χίτινες χρήζουν μελέτης, καὶ ἐγγυτάτης παρακολουθήσεως. Δεν ἀρκεῖ  
ποιοριστικὸς νόος περιμένωμεν νὰ μάς ἐλθουν τὰ φορτία, που κατ' ἀ-  
ιάγκην, μὴ ἔχοντα ἄλλην διέξοδον, ἐδώ θὰ ἐκφορτωθοῦν. Θὰ πρέπει δελ-  
τηνούσιν συνεχῶς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ λιμένου, τὰ μέσα αὐτοῦ, τὸ κόστος καὶ τὰς  
πιδιώκωμεν τὴν ἄνοδον τῆς κινήσεως του, τὴν πλήρη ἐξυπρέτησιν τῆς  
Ιθικῆς οικονομικῆς δροστηρίατος, τὴν διατήρησιν τοῦ χιντέρλαντ  
τοῦ λιμένος καὶ τὴν προσδικούσιν ὀλονέν περισσοτέρας κινήσεως ἐπὶ ἀ-  
ιτολογίστως τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου καὶ τῆς Ἐλληνικῆς  
Ναυτιλίας ἴδιαιτέρως.

\* \* \*

Εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης Σεπτεμβρίου τοῦ 1949, ἀσχολούμενοι καὶ πά-  
λιν μὲν τὸν Πειραικὸν λιμένα, εἴχομεν προδιαγράψει στοιχεῖα τινὰ τῆς  
πολιτικῆς, που θὰ ἐπρεπε νὰ ἀκολουθήσουν οἱ διοικούντες αὐτὸν, ἵνα  
τοιλάχιστον τὰ κεκτημένα ὑπὲρ τοῦ λιμένος διατηρήσουν. Παρέκει, πι-  
τεύσομεν, νὰ ἐπανέλθωμεν ὑπὸδεικνύοντες τὰ αὐτά. Δέτε ἔχουμεν πάντως  
νὰ σημειώσωμεν καρμίαν διὰ τὴν δελτηνώσιν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων  
παρήγορον ἐνδείξιν. Ισως η παρουσία εἰς τὸν λιμένα τοῦ ἀμερι-  
κανοῦ ἐμπειρογνούμονος στρατηγοῦ. Κέλλει νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν καθαρι-  
στικήν του λιμένος ἀπὸ τὸ κομματικὸν ἄγος καὶ τὴν χειραφέτησην τῆς διοι-  
κήσεως του. Ισως ὁκόμη ὑπὸ την ἀμερικανική παρώθησιν νὰ ἀναληφθῇ  
τὸ σώτερον πρωτοβουλία τῆς θετικῆς ἀνασυγκρότησης.

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τοῦ 1949 μᾶς ἀνησυχοῦν. Ή προοπτικὴ διὰ  
τὸ μέλλον ἀστοθής, ἐλάχιστα ἰκανοποιητική ἐμφανίζεται.

**PEROLIN  
FUEL OIL  
TREATMENT**

Look here, Chief,  
PEROLIN is  
the complete  
FUEL OIL  
TREATMENT

for Soot and Sludge

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

The PEROLIN COMPANY, Inc.  
MANUFACTURING CHEMISTS SINCE 1904  
NEW YORK 16 CHICAGO 9

## ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

Ελαττώνεται τὸ ἔργον συν-  
τρήσεως εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐ-  
λῶν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται ἡ αἰθάλη παρεχό-  
μενης δριμομόρφου ρευστότητος εἰς τὰ  
καύσιμα καὶ δελτιούμενης τοιουτοτροπίας  
τῆς καύσιμης.

Αποσύβει τὸ σβύσιμον τῶν  
λεβήτων διατηρούμενα καθαρῶν  
τῶν προθεμαντήρων τῶν καυσίμων, έξ-  
ουδετερούμενον τοῦ κινδύνου ἀναρίθμευτος  
νερού μὲ τὸ καυστήριον καὶ παρεμποδί-  
ζουμένης τῆς ὀπίστρακτότητος τῶν καυ-  
στήρων, τῆς προκαλούμενης δὲ τοῦ ὑ-  
πολειμμάτων τῶν καυστήρων.

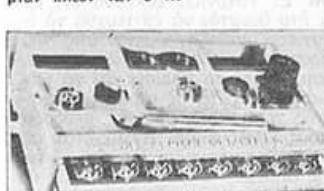
Προστατεύεται ἡ ἐγκατά-  
στασις διότι παρεμποδίζεται ἡ διάβρω-  
σις τῶν TANKS, τοῦ καυστήριον καὶ  
τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλες), λό-  
γως της ἐπιτυγχανούμενης ἀπολαγῆς  
τῶν καυστήρων απὸ τὴν δόντην, διότι  
λαττώνεται ἡ διάδρωσις τῶν κατινθα-  
λῶν ἀπὸ τὰ πειούχα δέξα τοὺς ἀροθε-  
μάτηρας.

Παρέχεται ἡ ἀσφάλεια διότι τὸ  
σημεῖον ἀναφέλεσσα εἶνε ὑπέρων τῶν  
180. Φ. Δεν ἀναδίδονται ἐρεβιστοκοι  
κανοί. Συντελεῖται ὁ καθαρισμός τῶν δι-  
σκών τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ δλά-  
πτωνται τὰ χέρια.

**KAI** Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησην θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δποῖαι δλλως θὰ ἔχουντο. Η Υ-  
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σας προσφέρει τακτικὰς ἐπιθεωρήσεις, τὴν  
ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικὴν παρέβασιν καὶ παρακολούθησιν διοικήσεων. Τοῦ συστήματος  
καύσιμων. Επιτρέφεται μας νὰ σάς ἐπιδείξουμεν πόδηνοσθε νὰ λαττώστε μεγάλην κα-  
τανάλωσιν καυστήριον εἰς τὰ πλαστά σας, ἀνει οὐδεμίας ὑποχρέωσες ἐκ μέρους σας.

**ΚΟΣΤΙΖΕΙ ΌΛΙΓΩΤΕΡΟΝ** μὲ δαπάνην μικροτέραν τοῦ ημίσεος τοῦ 1% τῆς  
ἀξίας τοῦ καυστήριον σας, ή ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σας ἐπιτυγχάνει οἰκονο-  
μίαν πλέον τῶν 5%.



**Ο καθαριστήρ καυστήρων  
ΠΕΡΟΛΙΝ** σας ἐφοδιάζει μὲ συρτάρι  
ἴπενδεμένα μὲ τούδαν διὰ τὴν φύλαξι  
48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ δια-  
μερισμάτα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ο  
διάθρας δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ὀπὸ τοὺς  
δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ έν-  
τος δλίγων λεπτῶν. Εύκολως διντικοίστα-  
μενοι δρεγχάκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ,  
προλαμβάνουν ξυσίματα καὶ δροντίωματα.

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ** εἰς δλους τοὺς καυστήρων λιμένας ΗΝ.  
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ή  
τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

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

## Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΝ ΕΝΩΣΙΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Μεταξύ τῶν μεγάλων παραγωγικῶν βιομηχανιών, τῶν δποίων ή Σο-  
βιετικής "Ενώσις Επέδιψης της ἀρτιοτέρας ὄργανων" και προσαγωγής, ή  
ἄλιευτη βιομηχανία κατέχει, αναμφίσβητης, ἔξεουσίαν θέσιν. Μολο-  
νά ήτη η Ρωσία με τὰς ἀχαίεις της ἐκτάσεις και τὴν εὐφορόν της γῆν, θεω-  
ρεῖται ως μία ἀπὸ τὰς πλουσιωτέρας χώρας τῆς ύφηλίου, ίδια ως πρός  
την γεωργίαν και κτηνοτροφίαν και ἐπομένων ἀπὸ ἐπιστητικῆς πλευ-  
ρᾶς είνει τελείως αὐτάρκης, ἐν τούτῳ, εἰς τὰ διὰ τὴν ἀνασυγκρήτησίν  
της ἀνανεώμενα πεντεπτή σχέδιο, ἀποκαλεῖ τὸν κλάδον τῆς ἀλιείας ως  
ΖΩΤΙΚΟΝ. Ή κυβέρνησις ἔξι ὑπαρχής κατέβαλε πάσαν δυνατήν προσπά-  
θειαν διὰ νὰ προστεατεύῃ τοὺς ἀλιεῖς και διὰ σειρᾶς δραστικῶν και εὐερ-  
γεικῶν συναγωγῶν μέτρων ποὺ Ἐλάση, κατώρθωσε νὰ αναπτύξῃ τὰς μελίσσαις  
εἰς τὸν ἀνώτατον βαθύμον και νὰ διπλασιάσῃ τὴν ἐπὶ Τσαρικής ἐποχή  
ιχθυοπαραγωγήν.

"Η πρόδοσις είνε έψαχνης καὶ σταθερά ἀπὸ σας πληροφορίας είναι να-νατὸν, νὰ περισυλλέγει ὅ ἔξω τοῦ σιδηροῦ παραπέλασμάτος κόδους, καὶ νὰ κρίνει ἀπό τὸν δραστηριότητα ποὺ ἀναπτύσσουν οἱ Ρώσοι διὰ τὴν ναυ-πήγων συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων. Η Ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν Σοβ. "Ενωσιν, υπέρεβον κατὰ πολὺ τὴν προπολεμικὴν τοιαύτην καὶ κατά-της πληροφορίας τῆς ἐφημερίδος « Ιζερτία » καταβάλλεται προσπάθεια, ἵνα, ἀπὸ την τρίτην θέσιν ποὺ κατέχει σήμερον ἡ Ρωσία ὡς Ἰχθυοπαρα-γωγὸς χώρα, μετά τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, καταλά-θει μετά τὸ ἐχρόει πενταετεῖς σχέδιον, τὴν δευτέραν, ὃν διὰ τὴν πρώ-την θέσιν είς τὸν κόσμον. Στατιστικαὶ πλήρεις δὲν ύπάρχουν. Οἱ κατά-καιροὺς δημοσιεύμενοι ἀριθμοὶ εἰς τὰ δευτέρια προπαγανῶν, δὲν συμ-φωνοῦν ἀπόλυτως. Οὐτώς δώστε, μόνον οἱ ύπό τῆς Φ.Α.Ο. διδόμενοι ἀριθ-μοὶ καὶ συγκριτικοὶ πίνακες δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀκριβεῖς.

Αἱ θεικώτεραι πληροφορίαι παρέχονται ἀπό τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ στρατογού Μάκη Ἀρδόνου ἐν Ἰαπωνίᾳ, δῆποι, καθ' ἡ αἱ ἀναφέρεται, πρήχισαν αἱ μεταξὺ Ρώσων καὶ Ἰαπωνῶν προστριβαί. Οἱ ἀλευτικοὶ στόλοι τῶν δύο χωρῶν κινοῦνται σήμερον εἰς τὰ ἴδια σχέδιον ἀλευτικά πεδία τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ Νησεωνό, δύον προπολεμικώς, οἱ Ἰάπωνες, χάρις εἰς τὴν ἡμέραν τουτοῦ τραμακτικοῦ τῶν στόλου, ἔχον τὸ προσύμνιον τῆς ἀλειας. Τὰ πραγματα δώμας φαίνεται ὅτι ἡλλαζαν τώρα, διότι, καθὼς ἀναφέρουν οἱ πλοιαρχοὶ τῶν μεγάλων Ἰαπωνικῶν ἀλευτικῶν πλοίων, εἰς δόλα τὰ υψηφεῖα (μάγους) τῶν ἑκέσει περιοχῶν, πολυάριθμα ρωσικά ψαράδικα ἐνεφανίσθησαν, συνοδεύμενα πολλάκις ὑπὸ πολεμικῶν σκαφῶν, οὐτως ὥστε, ἡ δράσης τῶν Ἰαπωνῶν νὰ εὑρίσκεται ὑπὸ τὸν λεγχόν των. Τὸ κέντρον τοῦ δέρους τῆς καθ' δύον ἀλευτικής δραστηριότητος, εύρισκεται, ὡς ἀναδέουντος αἱ ἑκθεσεις, εἰς τὸ τομέα τοῦτον τοῦ Εἰρηνικοῦ, μὲ δασεῖς τὸ Χαμπαρόσκ, τὸ Βλαδίστοκ καὶ διαφόρους ἀλλας τοιαύτας, ἔγκαθιστα- μένας βαθμὸν εἰς τὴν Καμπόστακ, την Σαχαλίνην καὶ τους περιέ τῆς θαλασσῆς τοῦ Οχότσκ μικρολιμένας.

Τὰ τόσον πυρετωδῶς ἐργάζομενα εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Ὁκεανὸν Ρωσικά πλοῖα δὲν εἶνε ἀπό τὰ συνήθη φαρδίκα, ἀλλ' ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον πλωτά ἐργοστάσια, ἐπὶ τὴν ὅποιαν, ἀφ' ἑνὸς μὲν κονσερβοποιεῖται ἡ ἀλατίσια τοι τὸ ἀλιέμα καὶ ἀφ' ἔτερου διοικητανοποιεῖται, σύμφωνα μὲ τὴν κατηγορίαν εἰς ἣν ἀνήκει, μετατρεπόμενον εἰς λιχνάλευρον ἢ λίπασμα, ἀφοῦ πρώτον εξαχθῆ τὸ ιχθύελαιον. Τὰ πλοῖα αὐτά δὲν ἔχουν οὐδεία σχεδόν με τὰ γνωστὰ φαλανοθηρικά. Εἶναι μικτὰ ἀλιευτικά καὶ ἐργοστάσια συνάμα, ἀπό 1000—3000 τόνων, ἀσχολούμενα ἀποκλειστικῶς μὲ τὴν δρώσιμον ἀλιέμαν καὶ τὰ ἔξ αὐτῆς ὑπόπτροϊσαν. Μεγάλαι ποσθήτες κονσερβῶν συγκεντρώνυται εἰς τοὺς πλησιοχώρους λιμένας καὶ κατόπιν μετακοιζόνται εἰς Σαγκάνη—Χαρμπιν—Τσιτικάρ διὰ νὰ διαμοιρασθοῦν εἰς την Κίναν. Ως γνωστὸν δὲν τα 400 ἐκατομμύρια τὸν Κινέζων ποὺ πεινοῦνται μεριμνοῦν νὰ σωθοῦν μόνον ἀπό τὴν ρωσικὴν δομήθειαν. Πρὸ τοῦ πολέμου, ἡ Ἰαπωνία εἶχε τὸ μονοπάλιον τῆς εἰς κονσερβάς τροφοδοτίσεως τῆς Κίνας. Σήμερον τὴν θέσιν αὐτὴν τὴν καταλαμβάνει βαθμηδὸν ἡ Σοβιετικὴ Ἐνωποία.

\*\*\*  
"Από διαφόρους πηγάς σταχυολογώ τάς περί όργανώσεως τής άλιευτικής βιομηχανίας είς τὴν Σοθ. "Ενωσιν πληροφορίας πού άναφέρω. Μία σπουδαία είδησις που έσχάτως έδομποιεύθη είς τὸ περιοδικὸν «Σάουθερν Φίζερμαν» είναι ότι ὁ ρώσος φυσιοδίσης Μ. Ε. Τσερνίζιν, ἐτελειοποίησε την μεθόδον του, λαϊκέας μεταναστευτικῶν ίχθυών δι' ἀπορροφήσεως, ἀντλήσεως τούτων ἐκ τῆς θαλάσσης. Ή ἐφαρμογή τῆς μεθόδου ταύτης ἥρχισε, πρώτων εἰς τὴν Ἑράπαν, δταν ἐδοκιμάσθη διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐκ των κυτῶν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, μεγάλων ποσοτήτων σαρδελλῶν, ρεγγών καὶ ἄλλων του αὐτοῦ μεγέθους ίχθυών. "Εναὶ εἶδος, ἃς πούεις, «Σιλού» μεγάλης ἀπορροφητικῆς δυναμεως ἐτοποθετεῖτο ἐντὸς τοῦ κύτους καὶ ἥρχιζεν ἡ ἀντλήσις ίχθυών καὶ ὑδάτων. Τά ούτω ἀντλούμενα ἡ απορροφώμενα φάρια, μετεφέροντο ἡ ἐντὸς τῶν ἐν τῇ Ἐράπᾳ ἀπόθηκῶν—ψυγείων ἡ ἐποιθεύοντο ἐντὸς τῶν πλευρισμένων βαγονίων πρὸς μεταφοράν. "Η ἐκφόρτωσις ἔγινετο τόσον ταχέως ὅστε ὁ κ. Μ. Ε. Τσερνίζιν ἀκύρωσε ὅτι μὲ σχετικήν τελειοποίησιν τῶν ἐργαλείων, θά ἦτο δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ἔδιον καὶ εἰς τὴν θάλασσαν. Ὁταν τὸ ἀλιευτικόν, καθόδησθούμενον ὑπὸ τοῦ Ραντάρ, πέσῃ ἐπάνω εἰς ἓνα μεγάλο πέρασμα μεταναστευτικῶν ίχθυών. Φάρια καὶ νερά δὲ ἀπορροφῶνται μὲ δύναμιν πρὸς τὸ πλοῖον, καὶ τὰ μὲν φάρια θά τοποθετοῦνται εἰς τὰ ψυγεῖα—ἀποθήκας τὰ δέ νερά θά ἔσανθηνται εἰς τὴν θάλασσαν. "Η εἰδησίς τῆς τελειοποίησεως τῆς μεθόδου ταύτης συνεκίνετο τοὺς διεθνεῖς ἀλιευτικούς κυκλούς καὶ ἀναμένεται μὲν ἐνδιαφέροντος ἡ ἀποτελεσματική ἐφαρμογὴ της. "Ἐὰν ἐπιτύχη, λέγουν οἱ ἀνδισφέρομενοι, θά ἀνατραπούν αἱ μέρι τῆς σήμερον ισχύουσαι ἐπὶ τῆς ἀλιείας ἀντιληπτεῖς καὶ νερού δρίζοντες θά ἀνοίξουν πρὸς τὴν λυσιτελεστέραν ἐντατελλόμενην τὴν δύναμιν τοῦ πλοίου.

ραν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἔναλον πλούτου.

Δέν πρόκειται θεῖαις, εἰς τὸ συνοπτικόν μου αὐτὸ σημείωμα νὰ ἑκθέσω τὰ διὰ τὴν ὁργάνωσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἀλιείας πεπραγμένα εἰς τὸ Σοφ. Ἐνώπιον. Τὸ ποιῶντον θὰ ἡτο δυσχερές, διότι, δὲν υπάρχουν στοιχεῖα ἐπὶ τῶν ὄποιων νὰ στηριχθεῖ καθεῖ διὰ νὰ περιγράψῃ λεπτομερῶς τὰ γίνεται διποιθεν τοῦ παραπετάσματος. Ἀπὸ ὅσα ὅμιλα δημοσιεύονται κατὰ καιρούς εἰς διάφορα δελτία, περιοδικά καὶ συγγράμματα, συναγετάτη ή ἀλειπτική διομηχανία εἰς τὴν Ρωσίαν, συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πρώτων μεγάλων κλάδων ἐπὶ τῶν ὄποιων ἐδασίσθη ἡ καθ' ὅλου ἀνασυγκρότηση τῆς ἀχανούντα τάυτης χώρας. Τὰ ἀνανεώμενα πεντακή σχέδια ἐργασίας καὶ προκοπῆς, ἐχοντες ἐξ ὑπαρχῆς ὥς ἀντικειμενικῶν σκοπῶν τοῦ πολλαπλασιασμὸν τῆς παραγωγῆς τῶν εὐ λόγω διομηχανῶν, τούθι ὅπερ

καὶ εἰς ὠρισμένους τομεῖς πλήρως ἐπέτυχον.  
‘Η ἀλεία εἰς τὴν θύμην. Ενσοῦν ὑπάγεται, διοικεῖται καὶ ἐφορεύεται ἀπὸ ἓντερα περιστοιχίου τεχνικῶν ὄργανων μόνον, τὸ «Κοινοεργάτων ἀλείας», δημιοίος τοῦ ὅποιου δὲν ὑπάρχει εἰς κανένα μέρος τοῦ κόσμου. Κέντρον διοικήσεως είναι ἡ Μόσχα, με ιδιαιτέρα υπηρεσίας εἰς τὴν Καστίαν Θάλασσαν, τὸν Εὔεσσιν Πόντον της Βατικάνην της Λευκήν Θάλασσαν, τὸν Β. πα-

γωμένον· Ωκεανὸν καὶ τὸν Εἰρηνικὸν· Ἡ ἀλιευτικὴ διοικησία ύποδιαιτεῖται εἰς τέσσαρας μεγάλους τομεῖς ἐντελῶς ἀπ' ἄλληλῶν κεχωρισμένους. Αὐτὸν εἰς τὸν σε αὐτοῖς τὸν ποταμὸν, λιμνῶν, λιμνοθαλασσῶν καὶ τειχῶν. Οἱ τομεὺς οὗτοις εἶναι λίαν σημαντικός λόγῳ τῶν τεραστίων ποταμῶν, τῶν μεγάλων λιμνῶν καὶ τῶν ἐκτεταμένων τειχῶν, ποὺ ὑπάρχουν εἰς τὴν χώραν. Εἰδίκας ὑπηρεσίαι φροντίζουν διὰ τὸν εἰς γόνους ἔμπλουτισμὸν τῶν διαφόρων σημείων εἰς τὰς ἐν λόγῳ περιοχὰς καὶ ἐπιδιώκουν τὸν ἔξεγενοςμόν τῶν διασταύρουμένων εἰδῶν ίχθυῶν. Ἡ οἰκόσιτος, οὐτως εἴπειν, ιχθυοκομία, ἀπέδωσε λίαν εὐχάριστα ἀποτελέσματα καὶ ἀνανεύεται, ὡς λέγουν, καταπληκτική ἀπόδοσις. Βούν εἰς τὸν παράκτιον ἄλιεισι αν., τῆς Καστίας βαλάσσας, τοῦ Εὔξεινου Ποντοῦ καὶ τῆς Βαλτικῆς. Εἰς τὸν τομέα τουτον δὲν ἀπόδιδεται μεγάλη ομασία, λόγῳ τοῦ ὅτι, ἡ ἀλιεία ἀνοικτῆς θαλάσσης, ὡς πλέον ἀποδικτική, ἀπέρροφθεν δηλους τοὺς παρακτίους ἀλιεῖς. Γον εἰς τὸν υπερόντιον ἄλιεισι αν., ἀνὰ τὰς διαφόρους θαλάσσας καὶ τοὺς ὥκεινον. Ὁ τομεὺς οὗτος εἶναι ὁ κύριος παράγων τῆς ιχθυοπαραγωγῆς, μὲν προσπτικὸν ἀναπτυξέως του εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατὸν στιβεῖον. Τὰ ἐντὸς τῆς χώρας ιαυπιγούμενα ἀλιευτικά πλοῖα, ὡς καὶ τὰ ἐν τῷ ὄχετερικῷ παραγγελθέντα, εἶναι δῆλα διά την ὑπερπόντιον ἀλιείαν. Τὸ ἐπὶ τῆς ἀλιείας σοβιετικὸν πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως ἀναφέρει ἡ περιόδος τον αὔγουστον της της ιχθυοπαραγωγῆς καὶ βασίζεται εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν. Τὸ προσταγανδιστικὸν σύνθημα εἰναι, δῆτα, «ὅσα δὲν μᾶς διδεῖ ἐπαρκῶς ἡ γῆ διὰ τὴν διατροφὴν μας θὰ μᾶς τὰ δώσῃ ἀφθονίας ἡ θαλασσασ. Δον εἰς τὴν φαλιαὶ αὶ λαὶ οι θερίσιν. Τὸ διά τον τομέα τουτοπρόγραμμα της Ρωσίας δὲν εἰνε ἐντελῶς γνωστόν, οὔτε αἱ ἐπὶ τῶν φαλαινοθηρικῶν ἔξορμίσεων ἀπόδοσεις ἔθημοσιεύθησαν. Ἡ Σοβ. «Ενωσις δὲν ἀναγνωρίζει τοὺς διά την φαλαινοθηρίαν περιορισμούς τους συμφωνήθεντας ὑπὸ τῶν ἀλλαγῶν καὶ οὐκοῦσεις ίδικόν της πρόγραμμα διώξεως φαλαινῶν. Τῆς ὑποθέσεως, ταύτης ἐπελέφθη, έταν δὲν ἀπατώμαι, ὁ Ο. Η. Ε. καὶ τὸ ζῆτημα θὰ συζητηθῇ εἰς τὴν προσεχῆ συνέλευσιν.

Κατά τούς άριθμούς της «Ιζεόστια» ή Ιχθυοπαραγωγή είς όλους τούς ώς ανώ τομείς, ήτο κατά τό παρελθόν έτος, κατά 27 % ανώτερά της τού 1948 και κατά 40 % ανώτερά της τού 1940. Ούτω, ή μεν F.A.O διδεῖ ως ιχθυοπαραγωγήν του 1947 τό ποσὸν τῶν 1.555.560.000 κιλῶν, ήτοι 9.3 % τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, οἱ δὲ ἀπό ρωσικῆς πλευρᾶς άριθμοὶ αναφέρουν διὰ τὸ 1948—1.623.450.000 κιλῶν ήτοι τὰ 9.5 % τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς. Εἳν λοιπόν η περιουσιανή ιχθυοπαραγωγὴ ήτο κατά 27 % ανώτερά της τού 1947, τότε ή Σοβιετική «Ενωσις πλησιάζει να καταλήξῃ τὴν δευτέραν θέσιν μετά τὴν Ἰαπωνίαν, ὑποσκελίζουσα τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

"Οσοι Εύρωπαίοι και Αμερικανοί κατώρθωσαν νά ψύγουν από την Κίναν μετά την κομμουνιστήν επικράτησην αναφέρουν ότι διό κινεζικός στρατός τρέφεται κατά μέγια μέρος από κονσέρδρα πρωσικής προέλευσεως. Ιδία από διάφορα ψάρια, μεγάλα ή μικρά, άλατοισμένα ή κονσερβοτοιμένα. Η τελευταία είδησης αναφέρει ότι δια της Ασιάτας στρατών παρασκευάζεται ένα είδος κονσέρδρας, που άποτελει την λειχούντι δική μόνον τών μαχομένων άλλα και τού πληθυσμού ακόμη. Αυτή παρασκευάζεται από πάση φύσεως πολιτοποιημένα ψάρια, μαγειρευμένα με διάφορα μπαχαρικά και τοποθετημένα έντονα κυλινδρικών κιτών των 5—10 και 25 κιλών. Φαίνεται δε ότι, τό αμφιβόλου γεύσεως τούτο έδεσμα, πλήν αναμφισθητή του θρηπτικής άξιας, επεκράτησεν, άφού γίνεται άναρπταστον. Οι στρατιώται παρούσα την μεριδιανή των είς τους πολίτης, δια νά όγρασσον με τό αντίτυπον άλλα είδη τών όποιων έχουν απόλυτον άναγκην.

'Εκ τών ώς ανω έν συντομία έκτεθέντων συνάγεται τό συμπέρασμα ότι, έφοδον οι ιτανωνίκοι παράγοντα παρεμπερίσθη μεταπολεμικώς από την κινέζικην άγοραν, τά 400 έκαποτομύρια κατοίκων του Ούρανίου Κράτους πρέπει, δια νά συμπληρώσουν τά πρός τό ζην άγαθά, που τους λέιπουν λόγω τού πολέμου, νά τά ζητήσουν από την Σοβ. "Ενστον, Είνε λοιπόν εύνόντον ότι οι ρώσοι δεν θά χάσουν τήν εύκαρπιαν νά είσοδυσσουν και έπιτορικώς είς τήν Κίναν και νά έλεγχουν τά νευραλγικά της σημεία, μεταξύ τών όποιων το τής διατροφής. Διά τούτο παρατηρείται τοιαύτη κινητιστική και δραστηριότης γύρω από τήν άλιειαν είς τον τομέα τού Ειρηνικού Όκεανου, και επιδύονται νά ανεύ περιορισμών αύξησις της ίχθυοπαραγωγής. Έαν η Σοβιετική παραγωγή ίχθυών θφάντη σήμερον τά 2.000.000.000 κιλών περίπου, με τήν κατάκτηση της κινεζικής άγοράς, διπλασίας ποσότητας και άνω άκμαν εύνοδων θά αποτοποιηθεί

στια ποσόπιτι και ανώ ακούμη, εύκολως θα απορροφηθεί.  
Η Ρωσική κυβερνησης, περισσότερον ἀπό κάθε άλλον κλάδον, ἔδωσε τὰ πάντα διά την προαγωγὴν τῆς ἀλείας εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμὸν. Σχολεῖα—πλοία διά τὴν ἐπιμελὴ ἑξάκοσιτην τῶν ναυτοπατιῶν φωράδων, εὐαγῆ ἴδρυματα διά τοὺς ἀλείας, ναυπηγεία, συγχρονισμένα πλοῖα, παντὸς εἶδους, ἄφθονα ἀλειτικά ἐφόδια, ἰχθυόσκαλες, ἰχθυολιμένες, αποθήκαι— ψυγεία, ἐργοστάσια κοσμερβοποίαις, μηχανουργεία, ὑδροβιολογικοὶ σταθμοὶ, τὰ πάντα ἐκίνητοποιηθέαν διά τὴν ὁργάνωσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἀλειτικῆς διομηνίας. Περισσὸν θὰ ἀναφέρω πάτη τὸ πρό τινων ἡμερῶν ἀκόμη παρηγγέλθησαν δέκα ἐπτά ἀλειτικά ἀνοικτῆς θαλάσσας, τοῦ πλεονὸν συγχρονισμένου τύπου, εἰς Βελγικὰ ναυπηγεία. Αὐτό, πρέπει νὰ ὅμολογηθῇ, διτί λέγεται ἢ νὰ στραγγιστήσῃ!

Cables:- "GENCOMCO,

P.O. Box 226

**THE GENERAL COMMERCIAL CO.**  
SHIP CHANDLERS  
& GENERAL MERCHANTS

### **Sutton's Chambers, 35, High Street**

Phone { Office L3412  
After hours B9609

**FREMANTLE**  
W. AUSTRALIA

## ΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΜΑΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

Δ' ( ΣΥΝΕΞΕΙΑ ἐκ τοῦ προηγουμένου )

Δ) Όρμος Σκαραμαγκά κα. Ένδιαφέρον παρουσιάζει ο όρμος ούτος διὰ τὴν χρηστόποιην τῶν ἐν τῇς καταστροφῆς ὑπόλειμμάτων τῶν ὑπὸ τοῦ Β. Ν. Ιδρυθέντων προπλεικών ναυπηγείων, πρὸς τὸν σκοτών-τῆς ἔκει καταστάσεως ἔνος μεγάλου κέντρου ἐπισκευῶν—ναυπηγήσε-ων, τῷ πρόσσοτον τῷ ὑπόλειμμάτων τούτων εἰς κτιριακάς κυρίως καὶ λι-μενικάς ἔγκαταστάσεις Εκτιμηθεῖσται εἰς τὰ 35—40 % τῆς ἀρχικῶς κα-ταβληθείσης δαπάνης.

Από απόψεως αποστάσεων ή θεσίς δέον νά θεωρηθή ως κειμένη εις τὸ οἴνον τῆς περιοχῆς τῶν κέντρων Ἀθηνῶν—Πειραιῶς καὶ συνεπώς ως πλεονεκτούσα ἀπό τῆς απόψεως κινήσεως τῶν ἐργατοτεχνῶν, τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, τῶν πελατῶν κλπ. ἔτι δέ καὶ τῆς μεταφορᾶς ὑλικού καὶ διάφορων εἰδῶν ἀπό τῶν κέντρων τουτῶν, ἐναντὶ ἔτερων περιοχῶν τοῦ δρόμου Ἐλευσίνος, ἀλλὰ κυρίων καὶ τῶν λιμένων Σύρου καὶ Λαυρίου. Οἱ δασικὸν τῆς δύμως μειονέκτημα θεωρεῖται τὸ σχετικῶς ὀλίγεμον καὶ η ἀνάγκη κατασκευῆς ἔξωτερικοῦ κυματοθράστου, μῆκος 800 τούλαχιστον μέτρων, προστατεύοντος τὰ σχεδιασθέντα ἔσωτερικά κρηπιδώματα καὶ τὰς προβλήτας, ὃν μέρος είχε κατασκευασθή καὶ ἔχει μὲ έπισκευαστίμους ζημιάς διασωθῆ, ως τὸ ὑπὸ στοιχείον. Εἶπισυναπτόμενον σχέδιον δεικνύει. Ἐξεταζομένης ἑνταῦθα τῆς δυνατότητος χρησιμοποιήσεων πρός τὸν ἀνώτερον σκοπὸν, ἀνέκαρπή των δηλ. τῶν ἐπὶ τῆς τύχει τῶν ναυπηγείων τελικῶν ἀπόψεων τοῦ ὑπουργείου Ναυτικῶν, σημειούνται τὰ κάτωθι :

1) Τὰ ναυπηγεῖα ιδρύθησαν μὲν ὡρισμένον πρόγραμμα ναυπηγεσίων καὶ ἐπισκεψῶν, τῶν ἀνάγκων τοῦ Β. Ν., καὶ συνεπάς ἔστον καὶ ἀνασυντίμενα πλήρως, ὡς ἀρχικά εἰχον σχεδιασθῆν, δὲν δύναται νά θεωρούντων ὡς ἀμέσως προσαρμότικα πρὸς τὰς προηγουμένων διαγραφείας ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

2) Ούτω, άνεξαρτήτως της κτιριακής συγκροτήσεως, ή θέσις και το μήκος των προβλήτων και των κροπίδων μάτων, ή πρός το άνω συγκρότημα, προβλέφθεντα διά την συν'ιπτόρωσιν και έξοπλισμὸν τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν ἀντιτοριτλικῶν δὲν ἀνταποκρίνεται εἰς ὃν ἔδει βαθὺὸν εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν κίνησιν τῶν μεγάλων ποντοπόρων ἐμπορικῶν πλοίων, ηπειρικῆς τιθεται ἐνταῦθα οὐ πρωτεύουσα σκοπὸς τῆς ἐπικείρισεως. Παρέχουσα δημόσια τὴν διανατότητα εὐχερούς προσαφαμογῆ ἐν τῷ προγράμματι συμπληρώσεως τῶν καὶ ἀνιδρύσεως τοῦ ναυπηγείου.

3) Αἱ σχεδιασθεῖσαι ναυπηγικαὶ κλίναι, ἐξ ὧν αἱ δύο κατασκευασθεῖσαι διατρούσαντα εἰς ἐπισκευάσιον κατάστασιν, παρέχουν τὴν εὐέραιναν ναυπηγήσεως ἐπί αὐτῶν δύο συγχρόνως ἐμπορικῶν σκαφῶν μέχρι 2000 τόνων φορτίου ἢ ἐνὸς μόνον σκάφους μέχρι 4500 τόνων φορτίου καὶ ἐνὸς μικρότερου μέχρι 1000 τόνων καὶ τοῦτο διότι οἱ ἀδενοὶ τῶν κλινῶν, ἵστερουσαν περὶ τὰ 12 μέτρα, ἐπέτρεπον τὴν ταυτόχρονην ναυπηγήσιν δύο ἀντιτορπιλλικῶν μήκους ὡς ἔγγιστα 100 καὶ πλάτους περὶ τὰ 10, δχι ὅμως καὶ διὸ τοῦ αὐτοῦ μήκους ἐμπορικῶν, τῶν ὅποιον τὸ πλάτος εἰς τοιούτον μῆκος φθάνει μέχρι 14 περίποτον μέτρων. Δὲν είνει ὡς διὰ τούτου εὔχερης ἡ ταυτόχρονος πλήρης ἐκμετάλλευσις τοῦ μήκους τῶν κλινῶν δι' ἐμπορικὰ σκάφη, αἱ ὑπάρχουσαι διώματα δυνατότητες καλύπτουσι διὰ τὴν ἄρχιν τούλαχιστον, τὰς παρ' ἡμῖν ναυπηγικάς ἀνάγκας εἰς ἡγεμονία πλαισίουν.

4) Ή μή απόπερατωθείσα και ζημιάς ύποστασα νεωλάκος, προορισθείσα διά την ανέλκυσιν σκαφών, ανέλκυσμενόν δύρους 2000—2500 τόνων δεν δύναται, ανέκαρτήτως τού απήρχαιμένου της μεθόδου, νά προσθέτη λόγω της μικράς ταυτής ικανότητος, τών διαστάσεων και ἄλλων λόγων, ούτισθείς υπηρεσίας εἰς μίαν ἐπίχειριν ἐπίσκεψιν ἄλλα και γενικώτερον εἰς τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν, λόγω της διτί εἰνε πειραιωτισμένον ὁ ἀριθμός τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν δύναται νά ανέλκυση, και δι' ὃ ψι-σταται ή μικρά μόνιμος δεξαμενή, ή πλωτή τών 2200 τόνων και δι' νεωλάκος Βασιλειάδην. Απαραιτήσο δύνειν τυχάνειν η πρόδειψις και ἔκει μίας δεξαμενῆς, μήπους 550 ἔως 600 ποδῶν, ικανής ὅπως δεξαμενίζει τούς ουγγρόνους τυπους τῶν πουτοπόρων πλοίων. Ως τοιαύτη δύναται, εστω και διά τὴν ἀρχὸν νά προταθῇ πλωτή τῶν 12000 τόνων. Η ἐγκατάστασις δύμων ταῦτης συνδέεται μὲ ἀρκετάς στοκλίας και κυρίως μὲ τὸ διά τη διάθη τῆς θαλάσσης (6,0 μέτρα εἰς τὰ κρηπτιδώματα) δέν ἐπιτρέπουν τὴν ἀγκυροθεὶλίαν τῆς εἱμὶ μόνον παρὰ τὸν κατασκευασθησόμενον κυα-τοθράυστην, δυνχέρεια παρουσιάζεται διό τὴν παροχὴν τοῦ ρεύματος, ἀλλά κυρίως διά τὴν ἀρτίαν ἐξυπρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῶν δεξαμενίζομένων πλοίων. Διό τὴν ἐνδειγμένην λύσιν τῆς παρὰ τὸ κρηπτίδας η τὴν προβλητά ἀγκυροθεὶλίαν τῆς δεξαμενῆς θά απῆτεί η κατασκευὴ λάκκου δι' ἐκσκαφῆς τοῦ πυθμένος, διαστάσεων 160X40X7,0 μέτρων πήσι 45.000 κυβικῶν μέτρων, ὅποτε ὡς συζητήσιμος προβάλλει η λύσις τοῦ συμ-φέροντος, ὅπως η ἐκσκαφὴ αὐτὴ γίνη, εἰς τὴν ἀκτήν πρὸς κατασκευὴν μίας μονίμου δεξαμενῆς τῶν ἀπαιτουμένων διαστάσεων.

5) Το παρά τα ύπουργειό Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλιον άνεβισανεν είς δραχμάς 224.150.000 πρωτολεμικάς, ή 33 δισεκατομμύρια δραχμάς του 1947 (τιμή χρυσής λίρας ή αυτή με την σπερινήν) που δαπανήθηκαν στην αποκαταστάσεως τών ναυπηγείων μετά της νεωλοής και της κατασκευής του κυματοθραυστού. Η γνώμη του είσηγουμένου είνε ότι η τιμή αυτή είνε καθ'εαυτήν κάτω της πραγματικότητος. Ιδιαίτερως δε προκειμένου τόνιση της προστασίας της Ελλάδας στην Ανατολική Μεσόγειο, οι έρευναίς της στοκοπούν, άνεξαρτήτως της προσθέτου δαπάνης προβλέψεων μιάς ή περισσότερων δεξαμενών. Είς έτερα 97 έκατ. πρωτολεμικών δραχμών ήτοι περί τα 25 δισεκατομμύρια σπειρινών με την ισοτιμίαν της χρυσής λίρας ύπολογιζεται η άξια τών έναπομπειασθων έκ τον διαδικασμού έγκαταστάσεων, μη περιλαμβανομένης της άξιας του οίκοπέδου.

μενική, μη ιδεατή τον οικείους.  
6) Έν τῷ συνόλῳ πάντων τὸ ναυπηγεῖον Σκαραμαγκᾶ μὲ τὰς ἥδη ἐπισκευασμένους ἔγκαταστάσεις, μὲ τὰ πρόσοντα θέσεως, προστελάσσεως ἀπὸ Ἐρῆρας διαθέσεως κινητηρίου ἐνέργειας ἐκ τοῦ δικτύου τῶν κέντρων καὶ δυνατότητος οἰασθόπει μελλοντικῆς ἑπτάστασεως, εἰνεὶ ἡ μόνη ἐπὶ Ἐλαδοὶ ὑπάρχουσα πραγματικότης διὰ τὴν ἕκκινησιν μιᾶς βιομηχανίας μεγάλων καὶ συγχρόνων ἀποκενών, ἐν συνδυασμῷ μὲ ναυπηγοεις. Διὰ τὴν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ὁργάνωσιν του Ισχύουν αἱ εἰς τὸ ἐπόμενον κεφάλαιον ἑκτιθέμεναι γενικαὶ ἀπόψεις.

Ε) Ό ΛΙΜΗΝ ΗΣ ΣΥΡΟΥ. Ή σημασία τού λιμένος τούτου ώς ναυτιλιακού κέντρου, ή υπάρχουσα ναυτική και τεχνική πραόδος, το πανταχόθεν έκδηλουμενον ἐνδιάφερον καὶ η σημασία καταστάσις είνει ἀρκούντως γνωστή. Ή κατά τα τελευταῖα ἔτη προσποθεία ἐστραφή και στρέφεται πρὸς τὴν κατασκευὴν ἢ πρόσκτησιν μιᾶς δεξαμενῆς, η ὅποια ἡ ἀποτελέση τὸ κέντρον, καὶ τὸ κίνητρον διὰ τὴν ἀνάζωγόνθιν τῆς ἐπικευαστικῆς βιομηχανίας τοῦ λιμένος.

ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ κ. B. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

Δεῖν χρήζει μεγάλης συζητήσεως τὸ οὗ ή εκεί ἐγκαταστατίς τῆς δεξιμενῆς τῶν 2200 τοννών η παρομίας χωρητικότης καταλλήλου μόνον διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν και μερικῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν, δὲν εἶναι ἐνδεδειγμένη, ἔφοσον ως μᾶλλον δέβαιον πρέπει νά θεωρηθῇ οὗ οι πλοιοκτῖται τῶν σκαφῶν τούτων ἐδρεύοντες ἐν Πειραιώς ἔνθα ὡς σταθμός τῶν πλοίων των, ἐπ' οὐδεὶν λόγῳ θα ἀποστείλουν τάπι πλοιά των πρὸς δεξιμενισμὸν εἰς Σύρον. 'Ο χρόνος ἄλλωστε καθ' ὃν γεννεῖται ὁ δεξιμενισμός, μεταξὺ δρομογύρων τῶν ἐπιβατηγών καθ' εύθυνος μεταξὺ τῶν ἐκφόρτωσιν τῶν φορτηγῶν δὲν ἐπιτρέπει τούτο. Τὸ οὗ ἐδρεύουσαν ἐπίσης ἐν Πειραιεῖ αἱ κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων καὶ οἱ ἐπιθεωρατὴι τῶν Νησιογνωμῶν, τοῦ οὗ καὶ τα πληρώματα τῶν πλοίων και τα κτισθεῖσαν ἐν Πειραιεῖ καὶ ἄλλοι πολλοὶ λόγοι, ἐνισχύουν τὴν ἀντετροπὴν.

Ἐναπομένει ὅθεν ἡ ἔξτασις περὶ ἐγκαταστάσεως εἰς τὴν Σύρον μι-  
α μεγάλη δεξαμενή διὰ τὴν ἐξυπέρτησιν τῶν πλοίων τῆς ποντοπό-  
ρου Ναυτίλιας καὶ τῆς περὶ αὐτὴν ὄργανώσεως τοῦ μεγάλου κέντρου  
ἐπισκευῶν—κατασκευῶν, δοθέντος ὅτι ἡ ἐγκαταστάσις δεξαμενῆς καὶ  
μόνης δὲν ἀποτελεῖ διάσωμον ἐπικινησιῶν, ὃς εἰς τὸ ἐπόμενον Κεφαλαιον  
δεπομερέστερον θὰ ἀναλυθῇ. Ως τοιούτον κέντρον ὦ λιμνή Σύρου πα-  
ρουσιάζει σημαντικὰ πλεονεκτήματα. Ἀπό ἐλληνικῆς πλευρᾶς δὲν ἰσχύ-  
ουν αἱ διὰ την μικρὰν δεξαμενὴν ἀντώρα ἐκτείνεσι επιφύλαξεις. Οἱ με-  
γας ὄγκος τῆς ποντοπόρου Ναυτίλιας, ἀνήκει εἰς κυκλοδίτας καὶ δω-  
δεκανησίους, τῶν ὅποιων τὸ διὰ τὴν Σύρον ἐνδιαφέρον είναι ἐκδῆλον, ἀλ-  
λὰ καὶ μέγες παραγόντες καὶ υποτικτικής γενικότητος προελεύσεως, με κέν-  
τρον την Σύρον, είναι ίκανοι ὀρθίως ἐκ τῶν πληρωμάτων. Άλλα καὶ αἱ  
πό διειθυνός ἀπόφεως ἡ Σύρος εύρισκεται εἰς τὸ γνωστὸν ἐπικαίρον σπ-  
ιειόν την θαλασσῶν ὁῶν, διαθέτει ὄριστον λιμέναν καὶ ἀνεστιν ορμητη-  
ρίουν καὶ λοιπῶν ὑψηλέρων τελωνειακῶν, ἐκφόρτωσεων κλπ., περισσοτέ-  
ρων ἴσως του λιμένος Πειραιώς ἢ οἰσοῦθητε ἄλλου.

Ως μειονέκτημα άπό απόφεως, θέσεως δέοντα νά θεωρηθῇ ή άπο τού Πειραιώς, του συγκεντρουόντος σημερον τό συνολον σχέδου την γενική λαϊκής και διοικητικής κινήσεως, θαλασσίας άποστασις, ή όποια δέν παρουσιάζει τάς εύχερειας ταχείας (όσον δηλ. ο σύρμος Κερατσινίου, το Πέραμα, ο Σκαραμαγκάς και το Λαυρίου) μεταφοράς υλικών και τεχνιτών, είς περίπτωσιν π.χ. άτεργιας ή έτερου τύπου έκδιβασμού τού έπι της νήσου περιωρισμένου έργατοτεχνικού προσωπικού, καθώς και τών ένδιαιρεφουμένων έφοδιστων, έπιθεωρητών κλπ. Σύντομος, διερεύνησις πείθει ότι τά άνωτέρω δέν είνει και τόσον μεγάλης σημασίας, δοθέντος ότι τό ιδρυθησόμενον κέντρον θὰ πρέπει νά διαβέθῃ—όπουδηποτε και έαν ιδρυθεί—πόδο παντος απόθηκας υλικού, ότι είνε εύχερης η άργυρωνταις και άνταποκρίσις με γραφειον έν Πειραιει καὶ διὰ ταχείαν αποστολήν υλικών και τεχνιτών και ότι η νήσος έχει πυκνοτάτην συγκοινωνιών, ώποτε έαν πρόκειται νά δοθῇ πρωτευόντα σημασία εἰς την πολιτική άποσυμφορήσεως τού κέντρου Πειραιώς και περιχώρων, η Σύρος νά παρουσιάζεται ως ο μάλλον ένδειγμένος λιμήν.

1) Ο λιμήν παρέχει όλας τάς διάς μίαν οιασθήποτε έκ-  
τάσεως βιομηχανικήν επίχειρησιν. Διαθέτει πρός τούτο κατάλληλον  
θαλασσίαν έκτασιν, άλλα και χερσαίους χώρους με δυνατότητας επέ-  
κτασεώς. Ή λιμενική Επιτροπή, ο Δήμος Σύρου και ο διοικητής του Νερού  
είς οὓς άνηκουν οι περί τὸν λιμενα χώροι, άλλα και κληροδό-  
ται ὡς ὁ Τιροπινάς, έχουν δηλώσει ἐν τῷ ένδιαφέροντι προσγωγῆς  
τοῦ λιμένος, ότι διαθέτουν τὰ οικόπεδα διά μίαν τοισύνην ἔγκαταστα-  
σιν, ὥστε ὅπερ τῆς πλευρᾶς ταύτης νὰ δημιουργούνται εύνοικοι διά τὴν  
επίχειρησιν οικονομικοὶ ὄροι. Απὸ τῆς αὐτῆς πλευρᾶς εύνοικαι είναι αἱ  
συνῆκαι διά τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν καὶ οικοδομικῶν ἔργων, διατιθε-  
μένους ἔγγυς ὑλίκον ιπτικώματοσεων καὶ κτισμάτων, άλλα και εὐθηνο-  
τάτων τοῦ κέντρου ἡμερομοισίων.

2) Υπάρχει ήδη η μελέτη του Rivabella διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὸ μυχὸν τοῦ ὄρους Πηδαλία μιας μονίμου δεξαμενῆς μήκους εἰς τὸ βάθος τοῦ πυθμένος 152 μέτρων καὶ πλάτους εἰς τὴν στάθμην 21.30 μέτρων, καὶ μὲ κατὰ μήκος ὑπόδιαιρεσιν. Ἡ δοπανή διὰ τὴν κατασκευὴν ταυτῆς, τῆς θοίας αἱ διαστάσεις καὶ τὸ σχέδιον θὰ πρέπει ἐνδεχομένων νὰ τροποποιθῶνται συμφωνώς με τὰς νεωτέρας ἔξελίξεις εἰς τὴν ναυπηγικήν, ὑπελογισθεὶς κατὰ τὸ ἔτος 1938, ὅτε ἐπέκειτο συσταθεντὸς τοῦ σχετικοῦ ὄργανου μονοῦ η κατασκευὴ, εἰς 60.000.000 δραχμῶν, ἀντιπροσωπεύοντα πεντενάντια 14 δισεκατομμύρια, ίσως καὶ περισσότερον.

διά την προσπέλασιν τῆς δεξιαιμενής προεδρεύθη ἡ ἑκάκηφι αὐλόκος εἰς τὰ πρὸ τῆς δεξιαιμενῆς ἀβαθῆ, ἐπίσης δὲ προεδρεύθη καὶ ἡ κατασκευὴ μωλών προφυλακτικοῦ ἀπό τῆς ὀπῆς κατώθεν τοῦ λοιμωκαθαρτηρίου μέχρι τῆς υφάλουν. Κατὰ τὴν προσωπικήν γνώμην τοῦ εἰσηγουμένου ὁ μωλός οὗτος δὲν πρέπει να θεωρηθῇ ἀπαραίτητος διὰ τὴν προστασίαν τῆς δεξιαιμενῆς, ἐφ' ὃσον υφίσταται ὁ προστατεύων τοῦ ὅλον λιμένα κυματοθραύστης, μὴ διαμορφωμένος ἵσως κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἔκπνοήσεως τῆς μελέτης.

3) Ἀνεξαρτητῶς τῶν ἀνωτέρω ή θέσις τῆς δεξιαμενῆς δὲν συμβιδά-

# "BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT  
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 10

Telefon: 35 16 31  
Night 52 46 38

### **Salvage-tugs stationed North Sea and Western Baltic**

**Wireless-Call-Signal: D A A B**  
All kinds of salvages and towages undertaken



τέρου υλικού, ύπολογίζονται :  
 Ναυπηγικούς υλικούς (κυρίως έλάφαματα, γωνία κλπ.) τόν. . . . . 8.000  
 Μηχανολογικούς υλικούς (χυτά και σφυρήλατα τεμάχια) τόν. . . . 1.000  
 Ξύλεια (πλήν της ναυπηγήσεως ξυλινών σκαφών) κυβ. μέτρ. . . . 500  
 με άρκετον εντάτηα περιθώριον δι' υλικά έξαρτισμού και άλλα.

5) Διὰ τοὺς δεξαμενισμοὺς τῶν πλοίων, πλὴν τῶν ἀνελκύσεων εἰς τὰς μικρὰς ἔσχαρας τῶν ναυπηγούλουργείων.

	ἀριθμὸς	μέση διάρ-	συνολικὸς
	ἔτησίος	κει ἡμ.	ἡμέραι
α) Ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν	220	1.5	330
β) Μεσογειακῶν (έλλην. καὶ ξένων)	130	2.5	325
γ) Ποντοπόρων (έλληνικῶν καὶ ξένων)	150	2.0	300

"Αθροισμα . . . . . 500 955

Εἰς τὸ σύνολον τῶν ἡμερῶν δέοντα νὰ προστεθῇ ποσοστὸν 20 % δι' ἑκάτους δεξαμενισμούς καὶ μακρὰν παραμονὴν πλοίων ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς δι' ἑκτεταμένας ἐργασίας κατὰ τὰς ἐπισκευάς, ἀλλ' ἴδιας λόγω ἀσθενίας εἰς τὸν ψυχαλό. Οὕτω προκύπτει σύνολον ἡμερῶν 1.2 X 955 = 1146, δότε διαιρούμενον διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 5, μέσων δεξαμενισμοῦ ἀτίνα ἐν τῷ προσεχεῖ μέλλοντι διὰ διατίθενται ἐν τῇ χώρᾳ, διδεῖ 229 ἡμέρας ἀπασχολήσεως αυτῶν ἐπησίως, ἥτοι ἀριθμὸν ἐγγίζοντα τὸν μέγιστον ἐφικτοῦ ἀριθμὸν ἀπασχολήσεως μάτις δεξαμενῆς.

Σημειωθήτω διὶ μέση διάρκεια ἐκάστου δεξαμενισμοῦ ἐλήφθη ἀνωτέρω εἰς χαμπλα σχετικῶν δριῶν, διὶ κατανομὴ τῆς ἀνυψωτικῆς ἵκανοττητος δεξαμενῶν καὶ τοῦ μεγέθους ἀνά τύπους τῶν πλοίων εἶνε κανονική, καὶ διὶ ἀνωτέρω ἀριθμὸς δεξαμενισμῶν τῶν μεσογειακῶν καὶ ποντοπόρων πλοίων ἐν συνόλῳ 280 οὐδὲν τοῦ προπολεμικὸν δείκητον τὸν ἀναφερόμενον εἰς πλοία τοῦ ἔξωτερικον γενικῶς. Δεῦ δύναται ἐπομένως νὰ λεχθῇ διὶ εἰς μίαν, ἔστοι καὶ μετριοπαθῶς προβλέπομένην ἐντατικὴν ἐπισκευαστικὴν, ἀλλὰ καὶ ναυτιλιακὴν κίνησιν ἐν Ελλάδi, θα υπάρχῃ ἄνεσις δεξαμενισμῶν, ἐν τῇ ἀνέσει ἐννοούμενου διὶ αἱ δεξαμεναὶ πρέ-

πει νὰ ἀναμένουν τὰ πλοῖα καὶ διὶ τὸ ἀντίστροφον, διπερ εἰς δάρος τῶν συμφερόντων κινήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὴν ταχείαν καὶ εὐθυνὴν ἐπισκευὴν δὲν διευκολύνει. Θά ἀπαιτηθῇ διὶ ἐκ τούτου ὑδρούπεριον καὶ μιᾶς τούλαχτιστον εἰσέτη πλωτὴ δεξαμενής, ικανότητος περὶ τοὺς 5000 μετρικούς ἐργαζομένους ἐν συνδιασμῷ με τὴν ὑδρούπεριον διομήχανιαν.

6) Διὰ τὴν δαπάνην ἥτης συνδέεται με τοὺς ἐν λόγῳ δεξαμενισμούς, εἰς δικαιώματα δεξαμενισμοῦ, ἐργατικὰ καθαρισμοῦ καὶ ζεσεως τῶν ὑφάλων καὶ υλικά υφαλοχρωματισμοῦ, υπολογίζονται κατὰ κατηγορίας:

- α) Ἀκτοπλοϊκά ἐν γένει . . . . . δραχμαὶ 2.000.000.000
- β) Μεσογειακά ἐν γένει . . . . . λίραι Ἀγγλ. 60.000
- γ) Ποντοπόρων (έλληνικῶν καὶ ξένων) . . . . . λίραι Ἀγγλ. 110.000
- ητοὶ σύνολον 2 δισεκατομ. καὶ λίραι Ἀγγλίας 170.000.

7) Διὰ τὴν δαπάνην τέλος ἐκτελέσεως ἐργασιῶν περιοδικοῦ σφυροκοπισμοῦ καὶ καθαρισμοῦ διὰ τὸ σκάφος καὶ τοὺς λέβητας υπολογίζονται κατὰ κατηγορίας πλοίων ἐν συνόλῳ.

- α) Δι' ἡμερομισθία . . . . . Δραχμαὶ 1.500.000.000
- λίραι Ἀγγλίας 300.000
- β) Δι' υλικά συντηρήσεως (Χρώματα, τοιμείωση κατ.) . . . . . Δραχμαὶ 2.000.000.000
- λίραι Ἀγγλίας 150.000
- ητοὶ σύνολον δραχμαὶ 3.5 δισεκατομύρια καὶ λίραι Ἀγγλίας 450.000.

Ἐν τῷ συνόλῳ δέοντες δι' ἐργασίας επισκευῶν σκάφους, μηχανῶν, μηχανιμάτων, ἀεραρτισμοῦ, διὰ δεξαμενισμοῦ, σφυροκοπανισμοῦ καὶ ἐν γένει συντήρησιν τῶν σκαφῶν, ἥτοι διὶ δλας ἐκείνας, αἱ όποιαι ἀμέσως συνδέονται με τὸ ὑπὸ ἔξετασιν θέμα, προκύπτουν :

- Δραχμαὶ λίραι Ἀγγλίας : . . . . . 28 Δισεκατομύρια
- 3.620.000

Τὸ εἰς λίρας ποσὸ υπελογίσθη βάσει τῆς σημερινῆς ισοτιμίας τῆς Λίρας (42.000 δραχμαὶ) καὶ τοῦ γεγονότος διὶ, κατὰ τὰ κρατούντα, διὰ τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων ἔξωτερικῶν γραμμῶν ἐργασίας εἰσάγεται τὸ συνάλλαγμα ἔξωθεν.

(Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ καὶ τὸ τέλος εἰς τὸ ἐπόμενον)

## Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ ΣΗΜΑΙΩΝ ΚΑΙ Ο ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Τοῦ Πλωτάρχου Λιμ. Β. ΧΑΝΙΔΗ

«περὶ τοῦ καθεστῶτος τῶν διεθνῶν πλωτῶν ὁδῶν» υπογραφεῖσα ἐν Βαρκελῶνῃ ὑπὸ τῶν ἀντίπροσώπων 40 Κρατῶν τῆς 20 Απριλίου 1921 καὶ «περὶ τοῦ Διεθνοῦ Καθεστῶτος τῶν θαλασσῶν λιμένων» υπογραφεῖσα ὑπὸ τῶν ἀντίπροσώπων 23 Κρατῶν ἐν Γενεύῃ τῆς 9 Δεκεμβρίου 1923.

Αἱ ἐν λόγῳ συμβάσεις κατηρτίσθησαν συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 23 ἐν τοῦ Συμφώνου τῆς Κινηνίας τῶν Ἐθνῶν ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν συγκοινωνιῶν καὶ τῆς διαμετακομίσεως καὶ υπεγράφθησαν ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ ὅπως διὶ αὐτῶν ἐνισχυθῇ ἡ ἀρχὴ τῆς ισότητος τῶν σημαιῶν καὶ δρισθῶν διστονίας τῶν σημαιῶν καὶ τῶν ἐλευθερίας τῶν συγκοινωνιῶν.

Διὰ τὴν πρώτην ἐκ τῶν ἐν λόγῳ δύο συμβάσεων καὶ τοῦ πλαίσιου ἡ ἐλευθερίαν συντάσσεται κατὰ τὸ μάλιστον ἡ ἡπειρεῖσθαι καὶ ὑστὸτη τῶν σημαιῶν ἐντὸς διεθνῶν ποταμῶν (\*). Διὰ τῆς δευτέρας ἐκ τῶν συμβάσεων τούτων καὶ τοῦ προστρημένου αὐτῆς κανονισμοῦ ἀνεληφθῇ ὑποχρέωσις ἔξασφαλίσεως εἰς τοὺς ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν ἡ ἐδουσίαις ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων μερῶν λιμένων καὶ ὑπὲρ τῶν πλοίων πατοῦς ὅλου συμβαλλομένου Κράτους καθεστῶτος ἵσου πρὸς τὸ διέπον τὰ ἴδια αὐτοῦ πλοῖα εἰς διὶ ἀφορὰ «τὴν ἐλευθερίαν προσεγγίσεως εἰς τοὺς λιμένας, τὴν χρήσιν αὐτῶν καὶ τὴν πλήρη κάρπωσιν τῶν παρεχομένων εἰς τὰ πλοῖα, τὰ ἐμπορεύματα καὶ τοὺς ἐπίβατας εὐκόλων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰς ἐμπορικὰς ἐπιχειρήσεις».

Διὰ τὸν διὸ τουσαν συμβάσεων ἀνεκόπτη ἡ ἐκδηλωθεῖσα μετὰ τὸν απαγκόσμιον πόλεμον ἐντάσσεις διὰ προνομίων τῶν ἔθνων πλοίων, ἀλλὰ τὸ ρευμα τῆς προστασίας ἐστράφη με περισσότεραν ὄρμην πρὸς τὴν διόκουμηκή ἀργωνή (ἐπιχορηγήσεως) προστασίαν.

Μέ τὴν ισότητα μεταχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐλευθερίαν τῶν μεταφορῶν ἡσχολήθησαν κατὰ καιρούς καὶ διάφοροι ἔθνοι καὶ διεθνεῖς Ὑγρανισμοί, ἔκ ὃν τὸ Διεθνές Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητηρίον εἰς ἐπανειλημένας ἀποφάσεις αὐτοῦ ληφθεῖσας εἰς τὰς ἀπὸ τοῦ 1921 μέχρι τοῦ 1947 διασκεψεις τοῦ τονίζει ἰδιαίτερως τὴν ἀνάγκην τῆς καταργήσεως τῶν διακρίσεων καὶ τὴν ἐπάνοδον τῆς Διεθνοῦς βιομηχανίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν εἰς καθεστώτων παρέχον ισότητα μεταχειρίσεως δλῶν τῶν πλοίων ἀνεγαρτήτων σημαίας.

Μεταπολεμικῶς ἐτέθησαν καὶ πάλιν τὰ ἐρωτήματα μεταξύ τῶν διαφόρων ισότητων συνεργασθεῖσαν ἐπὶ τῶν θεμάτων τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τοῦ Ο.Η.Ε. παρ' οὐ συνεκλήθη συμφώνως πρὸς τὸν απόφασιν τοῦ Οίκου, καὶ Κοινων. Συμβούλιον ἡ συνελθόντων ηστοῖς διὰ τὸν θάρυπην (ἐπιχορηγήσεως) προστασίαν.

Μέ τὰ διό τουσαν συμβάσεων ἀνεκόπτη κατὰ Μάρτιου τοῦ 1947 τὸ οίκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Η.Ε. παρ' οὐ συνεκλήθη συμφώνως πρὸς τὸν απόφασιν τοῦ Οίκου τοῦ 19.4.48 μέχρι 6.3.48 Ναυτική Διάσκεψις τῶν Ἡμῶν. Ἐθνῶν, πρὸς τὴν ἐπίσημην διάσκεψην ἐλάσσον μέρος ἐκτὸς ἀπὸ τὰ Κράτη πωλητῶν ναυτιλιακῶν αὐτῶν.

Μέ τὰ διό τουσαν συμβάσεων ἀνεκόπτη κατὰ Μάρτιου τοῦ 1947 τὸ οίκονομικὸν καὶ κοινωνικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Η.Ε. παρ' οὐ συνεκλήθη συμφώνως πρὸς τὸν απόφασιν τοῦ Οίκου τοῦ 19.4.48 μέχρι 6.3.48 Ναυτική Διάσκεψις τῶν Ἡμῶν. Ἐθνῶν, πρὸς τὴν ἐπίσημην διάσκεψην ἐλάσσον μέρος ἐκτὸς ἀπὸ τὰ Κράτη πωλητῶν ναυτιλιακῶν αὐτῶν.

Εἰς τὴν ἐπίσημην διάσκεψην τῶν Ἡμῶν παρακολουθοῦσαν δὲ τὰς ἐργασίας τῆς Διασκέψεως καὶ διάφοροι Διεθνεῖς Ὑγρανισμοί.

Σκοπὸς τῆς Διασκέψεως ἦτο ἡ ἐξέτασις τῆς συστάσεως ἐνὸς Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Οργανισμοῦ, ὁ καθορισμὸς τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ καὶ τοῦ τρόπου λειτουργίας του. Ο ὄργανος αὐτὸς θὰ ἡτοὶ ἡ συνέχεια τῆς καταργήσεως τῶν διακρίσεων τῆς ισότητος τῶν σημαιῶν καὶ τῶν διαδεχθέντος αὐτῆς Ηνωμένου Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ Συμβούλιου (United Maritime Consultative Council)—σῶματος συμβούλευτικού—τοῦ ὅποιον ἡ τελευταῖς ἀπόφασις—σύστασις κατ' Οκτώβριον τοῦ 1946 ήτοὶ ἡ συνέχισις τῆς συνεργασίας τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐπὶ τοῦ πεδίου τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν δι' ἔνος διαφορούς ὄργανον.

Τὴν βάσιν τῶν συζητήσεων τῆς συνελθόντης ἐν Γενεύῃ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως ἀπετέλεσεν σχέδιον Δ. Σ. Συμβάσεως περὶ ιδρύσεως τὸν Διεθνεῖς Διακυβερνητικού Ναυτιλιακοῦ Συμβούλευτικοῦ Οργανισμοῦ (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) τὸ όποιον σχέδιον διετύπωσε τὸ Ηνωμένον Ναυτιλιακὸν Συμβούλευτικόν (U.M.C.C.)

«Η σύστασις τοῦ νέου ὄργανος αὐτού προβλέπεται εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς

(\*) Συγχρόνως με τὴν ὑπογραφὴν τῆς Δ.Σ. καὶ τοῦ Κατοικατικοῦ ὑπεργράφη καὶ δηλωσις διὶ ης ἀναγνωρίζεται ἡ σημαία τῶν πλοίων Κράτους στερουμένων θαλασσῶν ἔξοδου.

## MARYLAND SHIP CEILING C° 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



## ΤΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥΔΕ ΕΡΓΟΝ ΤΟΥ Ο.Α.Ν.

### ΤΙ ΕΠΕΤΕΥΧΗ ΚΑΙ ΤΙ ΑΠΟΜΕΝΕΙ

Πενταετίαν διόλκηρον συνεπάληρωσεν ό «Οργανισμός Άνελκυσεων Ναυαγίων, απόχολούμενος με τὴν ἐκκαθάρισιν καὶ τὴν ἀξιοποίησιν τῶν ναυαγίων, τὰ ὅποια τὸ πόλεμος ἀφειδῶς κατέσπειρε εἰς τοὺς βυθούς τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν. Μακρὸν τὸ χρονικὸν αὐτὸ διάστημα, διαν μάλιστα ἀναλογισθή κανεῖς, δῆ δὲν ἥρκεσε διὰ τὴν διόλκηρωσιν τῆς σημαντικῆς αὐτῆς ἔργασίας. Ενας μεγάλος ἀριθμός ναυαγίων ἀναμένει πάντοτε εἰς τὰς θαλάσσας μας τὴν ἀνέλκυσιν, τὴν διάλυσιν καὶ τὴν ὄπωσδόποτε ἀξιοποίησιν του.

Ο «Ο.Α.Ν.», ἀνάγει, τὴν καθυστέρησιν αὐτὴν εἰς λόγους ἀνέξαρτήτους τῆς δραστηριότητος τῶν ὑπηρεσιῶν του. Εἰς τὴν ἐπίμονον λ.χ. κακοκαρίαν τῶν πρώτων πέντε μηνῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους. Εἰς τὴν πτώσιν τῆς τιμῆς τῶν πλαισιοδήμων, ἡ ὅποια κατέσπειρε ἐπ' πολλοῖς τὰς ἔργασίας τῆς διολύσεως, μὴ ἀποδοτικάς. Εἰς τὴν σημειωθεῖσαν πτώσιν ἐπίσης, τῆς τιμῆς τῶν πλοίων, ἡ ὅποια καὶ ἀπεθάρρυνε τοὺς τυχὸν ἐπιθυμούντας νάξιοποίησον ἀνέλκυσμενα ναυαγία. Καὶ, πρὸ παντός, εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐνὸς ἀρτίου ὀλοκληρωμένου τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ.

Άνεξαρτήτας τῶν ἀπόφεων αὐτῶν τοῦ Ο.Α.Ν. εἰς τὰς ὅποιας θὰ ἡμπορύσουμε νὰ προσθέσωμεν, ὡς ἔνα κύριον ἐπίσης λόγον τῆς σημειωθείσης δραδύτητος καὶ τὴν ἐγνωμονεύη δυρκινησίας τῆς κρατικῆς γραφειοκρατίας, ἡ πλῆρης ἀνασκόπησις τῆς μέχρι καὶ τὸ 1949, ἐκτελεσθεῖσας ἔργασίας, καθισταται ἐνδιαφέρουσα, διοτι δύναται νὰ ἀντιληφθῇ κανεῖς τί ἐπετεύχη μέχρι σημεροῦ καὶ τὶ δὲν ἐπέτυχη, διὰ τὴν ἀνέλκυσιν καὶ ἀξιοποίησιν τῶν πολυτηρίθων ναυαγίων τῶν διαφόρων ἐλληνικῶν λιμένων καὶ θαλασσῶν.

Συμφώνως μὲ στατιστικὰς τῆς ὑπηρεσίας Μελετῶν τοῦ Ο.Α.Ν., ἀπὸ τῆς 10ης Ιουλίου 1945 μέχρι καὶ τῆς 31ης Αύγουστου 1949, αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Α.Ν. ἐπέτυχον νὰ ἀνέλκυσουν 101 διάφορα ναυάγια συνολικῆς χωρητικότητος 27.896,3 κόρων, ἀντὶ δαπάνης 2.801.669,198 δραχμῶν, εἰσπραχθέντων ἐκ τῆς ἀκτοποίησεως των 5.772.898,805 δραχ.

Μεταξὺ τῶν ἀνέλκυσθεντῶν ναυαγίων περιλαμβάνονται: Τὸ Ιταλικὸν ἀ) π. «Τζινέττο» 1126 κόρων, ἀνέλκυσθεν εἰς τὴν Πρέβεζαν καὶ ἐκποιηθὲν διὰ τὸν 165.000.000 δραχμῶν. Τὸ ἀ) π. «Κιουρινάλε» 3264 κόρων, προσπραγμένον εἰς Λευκάδα. «Ἐξεποιήθη πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 265.814.226 δραχμῶν. Τὸ Ιταλικὸν ἀ) π. «Βέστα» 3351 κόρων, ἀνέλκυσθεν εἰς τὰ «Ισθμία πρὸς ἀπελευθέρωσιν τοῦ ἔκει διαύλου, ἐξεποιήθη ἀντὶ 362.000.000 δραχ., δι' ἐπισκευὴν. Η πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν 3000 κόρων ἀνέλκυσθεῖσα εἰς Λέρον, παρεχωρήθη διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Β. Ναυτικοῦ. Τὸ ἀ) π. «Τσιτά τε Σαδόνα» 2500 κόρων ἀνέλκυσθεν εἰς Λέρον παρεχωρήθη σκανδαλωδὸς πως εἰς τοὺς Ιταλοὺς ἀντὶ 482.043.760 δραχμῶν. Η ἀξία τοῦ ναυαγίου ἀνήρχετο εἰς 1.000.000.000 δραχμῶν. Τὸ γερμανικὸν ἀ) π. «Τράπανι» 1855 κόρων, ἀνέλκυσθεν εἰς τὴν Κάλυμνον πρὸς ἐκκαθάρισιον τοῦ ἔκει λιμένος. Τέλος τὸ γερμανικὸν υποβρύχιον, τὸ παρό τὴν Χαλκίδα προσπραγμένον, ἀνέλκυσθεν καὶ παρεχωρήθη εἰς τὸ Β. Ναυτικόν.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, ἀνέλκυσθεν παρὰ ἐργολάβουν, διὰ λογαριασμῶν τοῦ Ο.Α.Ν. 42 διάφορα ναυαγία συνολικῆς χωρητικότητος 25.287 κόρων, ἀντὶ δαπάνης 891.330.000 δραχμῶν (προσστὸν ἐργολάβουν) εἰσπραχθεῖσῶν ἐκ τῆς ἀκτοποίησεως των 1.449.595.000 δραχμῶν.

Πρόκειται διὰ μικρὰ τὸ πλεῖστον σκάφοι, πλὴν ἔνος σιδηροῦ ἀποβατικοῦ 1820 κόρων, βυθισμένου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, τοῦ ἀποτοπίου «Μοντέλλα» 5311 κόρων, βυθισμένου εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Εύδοικός» 4792, βυθισμένου εἰς τὸν Σκαραμαγκάν.

Οσαύτως, κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τῆς 10 Ιουλίου 1945 μέχρι τῆς 31 Αύγουστου 1949, αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Α.Ν. προέβησαν εἰς τὴν διάλυσιν 31 ναυαγίων ἀντὶ δαπάνης 810.268.389 δραχμῶν. Τὸ ἐκ 3.261.392 χιλιογράμμων ἀνέλκυσθεν ὑλικὸν ἔξεποιηθή ἀντὶ 741.491.354 δραχμῶν. Μεταξὺ τῶν διαλυθεντῶν πλοίων, συγκαταλέγοντα, τὰ ἀ) π.: «Ἐλλάς», «Καρόλλα», «Ἀλικάντε», «Βίκιγκ», «Τζιούν», «Ρουμπάτ», «Κλάν Φρέιζερ», «Κυρά Παναγία» βυθισμένα εἰς τὸν Πειραιά. Ως καὶ τὰ ἀ) π. «Γερμεποντόφ», «Λέρος» καὶ «Γεωργίος», βυθισμένα εἰς τὸ Ήράκλειον.

Παρ' ἐργολάβουν, διεύθυνσαν ἔπιστος, διὰ λογαριασμῶν πάντοτε τοῦ Ο.Α.Ν. ἔτερα 13 ναυαγία. Τὸ ἐξ αὐτῶν ἀνέλκυσθεν ὑλικὸν ἀνήλθεν εἰς 5.206.091 χιλιόγραμμα.

Αὐτὸν τὸ πάση συνοικία, εἶναι τὸ ἐπιτελεσθὲν ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Ν. ἔργον κατὰ τὸ διαφρεύσαν μετὰ τὸν πόλεμον διάστημα. Άνελκυσις, διάλυσις καὶ ἀξιοποίησις 187 μεγάλων καὶ μικρῶν τὸ πλεῖστον ναυαγίων. Τί ἀπομένει πρὸς ἐκτέλεσιν τῶρα. Πόστος ἀκόμη ἔργασία ὑπόλειπεται διὰ τὴν παντελὴ ἐκκαθάρισιν τῶν ἐλληνικῶν υδάτων ἀφ' ἔνος, καὶ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀπομενόντων ναυαγίων, ἀφ' ἔτερου. Η ὑπηρεσία μελετῶν τοῦ Ο.Α.Ν. ἔχει ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐκτέλεσαι μίαν πολὺ ἐμπεριστατωμένην ἔργασίαν. Η ἀκρίβης ἀποτίμησις τῆς θέσεως καὶ ἡ λεπτομερής περιγραφὴ τῆς καταστάσεως τῶν διαφόρων μὲ ἀνέλκυσθενων εἰσέτι ναυαγίων, περιελθόστων εἰς ἑνὶ λεπτομερῆ πίνακα, κατὰ περιοχῶν.

Οὕτω, εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Σαρωνικοῦ, ἀπομένουν πρὸς ἀνέλκυσιν ἡ διάλυσιν 26 μεγάλων τὸ πλεῖστον σκάφοι. Μεταξὺ αὐτῶν καὶ τὰ «Μαρία Λουΐζα» 2500 κόρων, «Στρόμπο» 5231 τ., «Ἄυρα» 1200 τ., «Ἀλμέτερα» 1193 τ., «Κέρκυρα» 1461 κόρων, «Ακρόπολις» 1392 κόρων, ἀντιτοπλικὸν «Ψαρρά» 1400 τ., «Θάσος» 1565 τ., «Κεχρέα» 1968 κόρων καὶ «Κατερίνα» 2398 κόρων.

Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Βόλου—Εύδοικοῦ, ἀπομένουν πρὸς ἀνέλκυσιν 13 σκάφοι, μεταξὺ τῶν ὅποιων τὰ ἀ) π.: «Τέττη Νομικοῦ» 1882 τ., «Μόσχα Γουλανδρί» 5200 τ., «Χρήστος» 1000 τ., «Δάναπτις» 2113 τ. καὶ «Μεμάς Βεργώντας» 4359 κόρων.

Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Θεσσαλονίκης, ἀπομένουν πρὸς ἀνέλκυσιν, τὰ ἀ) π.: «Μοροζίν» 2423 τ., «Πέτρος Ποταμίος» 347 κόρων, «Ἀργετέντα» 193 τ. καὶ ἔνα σάπτη 120 κόρων. Εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Κυκλαδῶν, εὑρίσκονται εἰσέτι βυθισμένα, ἐνέστι διαφόρους χωρητικότητος σκάφοι, με-

ταξὶν τῶν ὅποιων τὸ ἀ) π. «Πόπη Σιγάλα» 2083 τ. καὶ ἔνα γερμανικὸν ἀντιτοπλικὸν 1800 κόρων. Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Λέρου ἔτερα ἐνιέα ναυαγία ἔχουν ἐπισημανθῆ διὰ ἀνέλκυσιν ἡ διάλυσιν. Μεταξὺ αὐτῶν τὸ ἀντιτοπλικὸν τῶν 1400 τ. Τέλος, εἰς τὰς περιοχὰς τῆς Πελοπονήσου, τοῦ Πατραϊκοῦ, τοῦ Κορινθιακοῦ, τοῦ Ιονίου, τῆς Κρήτης καὶ τῆς Δωδεκανήσου, ἀπομένουν πρὸς ἀνέλκυσιν 31 ἀκόμη διάφορα ναυαγία μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὰ ἀ) π.: «Βόλτο» 3690 κόρων εἰς Δωδεκανήσου, «Εσπερος» 1650 κόρων εἰς τὸ διάσιλον τοῦ Μεσολογγού, «Βοκκάκιος» 2253 τ. εἰς Μονεμβασίαν, «Αστήρ» εἰς Κύθηρα, «Καβάλλο» 2269 τ., εἰς Ναύπλιον, «Βιττόριο Πιζάνη» 6339 εἰς Αργοστόλιον καὶ «Λέων» ἀντιτοπλικὸν 950 τ. εἰς Σούδαν.

Ἐνενέτητα τρία ναυαγία εἴκ τῶν ὅποιων τὰ 31 ἔχουν χωρητικότητα 1000—7000 τόνων, πρέπει νὰ ἀνέλκυστη ἡ νὰ διάλυση καὶ νὰ ἀξιοποιηση ὁ Ο.Α.Ν., τὸ ἔκτον μετὰ τὸν πόλεμον ἔτος.

Θα προλάβῃ νὰ τὰ ἐπιτύχη, μὲ τὰ μέσα, τὴν μέθοδον καὶ τὸν ρυθμὸν ἐργασίας τῶν ὅποιων σπέρνοντος ἐπεδειξεν; Χρόνον ἰκανὸν, θὰ χρειασθοῦν ἀκόμη αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Οργανισμοῦ, διὰ τὴν διόλκηρωσιν τοῦ ἔργου των πολιτών.

### Τεχνικά ζητήματα

#### Η κανονιδόχος ἀλλοτε καὶ τώρα

Κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη τὰ ἀτιμόπλιοια ἀνεγνωρίζοντο—κατὰ κύριον λόγον—ἀπὸ τὰς καπνοδόχους τῶν. Οσον περισσότεραι ἡσαν αὐταὶ, τόσον ἴσχυρότερον ἐθεωρεῖτο ἕνα σκάφος. Πολλαὶ μάλιστα ἡσαν αἱ περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὅποιας οἱ ἐφοτλισταὶ, διὰ νὰ δωσουν τὴν ἐντύπωσιν τῆς δυνάμεως καὶ τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων τῶν, προσέθετον εἰς αὐτὰ καπνοδόχους, χωρὶς αὐταὶ νὰ χρησιμεύσουν εἰς τι. 'Ακόμη καὶ μέχρι τοῦ 1939 δὲν ἦταν ἀσύνηθες τὸ φαινόμενον τῶν ὑπερωκεανών μὲ τὰς πολλὰς καπνοδόχους.

Ἐξαίρεσιν τότε ἀπέτελεσαν τὰ δύο ὑπερωκεανά τῆς «P. and O.», «Strathnaver» καὶ «Strathaird». Ἐθεωρήθη, ὡς μία πραγματικὴ ἐπαγάστασις εἰς τὰ σχέδια τοῦ σκάφους καὶ τῶν μηχανῶν, ἡ ἰδέα, ὅτι τὸ σύγχρονον ἀτιμόπλιον δὲν ἔχει ἀνάγκην νὰ φέρῃ τὸν φόρτον περισσοτέρων καπνοδόχων ἀπὸ τὸ δημόπλοιον τοῦ σκάφους.

Τὸ γεγονός, ὅτι ἀτιμόπλιοι κατασκευάζονται σπέρνοντος καπνοδόχους, ὅπως ἀλλαγή της παραγμής τοῦ «Γύρου τοῦ Κόσμου» ἀμερικανικά ὑπερωκεανίας τῆς «Πρέζιντεν Λάιν», ἀποτελεῖ μίαν σαφὴ ἀπόδειξιν τῆς σταθερᾶς προδόσου, ηπὶς τὸν ἐπλήνεται εἰς τὰς συγχρόνους ἀποταμαργανούς ἐγκαταστάσεις. Τούτο εἶναι ἀκόμη ἐμφανέστερον εἰς τὰς συγχρόνους πολεμικὰ σκάφη. Πρὸ τῶν μόλις ἔτῶν τὰ ἀντιτοπλικά ταχύτητος 30 μιλιών ἔφερον πέντε καπνοδόχους καὶ τὰ 50 % τοῦ συνολικοῦ μήκους τῶν σκαφῶν αὐτῶν κατελαμβάνοντο ἀπὸ τὸ λεβήτοστάσιον. Σήμερον, εἰνὲ δυνατόν νὰ κατασκευάσηται σπέρνοντος σπάνιος σκάφος μεταξὺ τῶν μηχανῶν ἐπιφέρει τὸν περισσότερον περιοδό της πολιτικής τοῦ πολέμου.

Τὸ τέλος μάλις περιόδου εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπερωκεανῶν ἐσμειώθη τελευταίων, ὅταν τὸ ιστορικόν τοῦ Βόρειον Ατλαντικὸν. Αἱ τεσσαρες καπνοδόχοι τοῦ οἰστροπόμενάντος ναυπηγικαὶ τοῦ γραμμαὶ ἀμέσως ἐπηρεάζονται ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν. Σκωτικῶν τοῦ λεβήτων ἀνέψιων περιθέματάρων, μὲ τοὺς ὅποιους ἐφωδίσθη τὸ σκάφος κατὰ τὴν ἀρχικὴν του κατασκευὴν.

Οι συγχρονοὶ ὑδραυλοί τοῦ Βραζιλιανοῦ Λόδου ἀριθμὸν τίνα φορτηγῶν λάινερς. Μὲ μακρὰ πρόστεγα καὶ αεροδυναμικάς υπερκάτασκευάς τὰ σκάφη ταῦτα ταῦτα καθαρίζονται, πρὸ τῶν ὀδύνων στηριζόντος πρὸ τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως, εἰς τρόπον ὡστε οἱ ἀποταμοστρόβιλοι ἔνος σπηρεμούντος πρὸ τῶν μηχανῶν τοῦ σκάφους τοῦ ιδίου μεγέθους. Τούτον τὸ μηχανοστράτιον ἔναντι τῶν μηχανῶν ἔνος δηλεοκινήτου σκάφους τοῦ ιδίου μεγέθους. Τούτων μάλιστα, τὸ συγχρονοὶ σκάφους τοῦ ιδίου μεγέθους δὲν εἶναι ἀπό τὰ μηχανῆματα περιορισμοῦ τοῦ θορύβου (islesness) τῶν ἐσωτερικῆς καύσεως μηχανῶν. Η καπνοδόχος, συνεπέστατη, δύναται νὰ προσλάβῃ την μορφὴ μικροῦ ιστοῦ, καὶ αὐτοῦ νὰ καταλάβῃ τὴν θέσιν, διόπειτο εἰς τὰ καπνοδόχητα σκάφη.

Ἐάν οι σωλήνες τῶν μηχανῶν Ντῆλεν διά τὰ καυσαέρια είναι σχετικῶν μικροί καὶ αἱ συσκευαὶ περιορισμοῦ τοῦ θορύβου ἐξοικονομηθοῦν εἰς χώρων τίνα παραπλήσιον τοῦ μηχανοστράτου, ζήτημα ἀπλῶς ἐμφανίσεως τοῦ σκάφους θα είναι ἡ τοποθέτησις του καπνοδόχου. Δύναται καὶ ἀνεύ καπνοδόχου νὰ κρίνεται. Δὲν περικλείει καμμιά θετικὴν ανάγκην διά τὸν κατασκευαστήν.

Εἰς τὰ ἐπιτάχη πλοία τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν λιμνῶν, εἰς τὰ ὅποια αἱ μηχαναὶ είναι ἐγκατεστημέναι πρόμυνθεν, διὰ κύριος ιστός ἀπότελει καὶ τὴν παντοδόχο. Τις δύο ισορροπήστη η ἐμφάνισις τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸ μέσον, μία μεγάλη, ἀλλ' εἰκονική αεροδυναμική καπνοδόχης δροῦσται εἰς τὸ κέντρον τοῦ σκάφους. Εἰνὲ πάντως γεγονός οὐτὸς καὶ ἡ διαδικασία τοῦ παρελθόντος. Η ἐγκαταστάσις της συνδυάσεως μεταξὺ τῆς πρακτικῆς χρησιμοποιήσεως της, διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν ὠρισμένων εἰδῶν η πρὸς διαμονὴν μελῶν τίνων τοῦ πληρώματος· η πρὸς ἐκπρέπησιν ἔτερας οὐσιώδους ἀνάγκης τοῦ πλοίου.

### ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόλους τοὺς Ἑλλ. λιμένας  
Τηλεγραφική Δ)σις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45.288 — 43.331

### TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street - PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

Teleg: MATAKOM

Telef: 45288 - 43331



## Άργεντινή

Ναυτιλιακός όργανος

Η προσπάθεια της Άργεντινής, διπώς δημιουργήστη μίαν δύπωσδήποτε έπαρκη διά τάς μεταφορικάς ανάγκας της χώρας και συγχρονισμένην ναυτιλίαν, φαίνεται πριν της στιγμής εύδομην. Υπεροκανιά τακτικών γραμμών, δεξαμενόπλοια, πλοία—ψυγεία και σκάφη διασφόρων άλλων προρρισμών και τύπων έχουν κατά την τελευταίαν διετίαν ναυπηγηθή, ένων άρκετα άλλα τελούν είστει υπό κατασκευή.

Άναφέρεται σχετικάς ότι δια πρώτην φοράν δικαίωμας της Άργεντινής έμφανιζεται με τρία υπερωκεάνια σκάφη είς την γραμμήν Μπουένος Αϊρες—Νέας Υόρκης, την οποίαν μέχρι τουδε έξυπερτέουνται άμερικανικά σκάφη της έταιριας Μάκ Κορικ. Τα έν λόγω τούρα άργεντινά υπερωκεάνια, έκαστον τών όποιων έχει μήκος 527 ποδών, πλάτος 65 ποδών και έκτοπισμα 17.000 τόνων, θά δρυμολογούμονιν, εύθυνας ως θά παραδίδωνται από τα ναυπηγεία.

Το πρώτον έξ αύτών είνε το «Ρίο ντε λά Πλάτα», διπερ παραδίδεται έντονα τριών έβδομάδων. Θά άκολουθησουν το «Ρίο Τονούγιαν» τον Ιούνιον και το «Ρίο Γιαχάλ» τὸν προσεχή Αύγουστον ή τον Σεπτέμβριον. Τα νέα ταύτα σκάφη είναι δηλεούμενα και κατασκευάζονται είς τά ιταλικά ναυπηγεία Ανσάλτο. Διαθέτουν μίαν μόνον θέσην με διαμερίσματα δι' 115 έπιβάτας και θά παρέχουν δλας τάς συγχρόνων άνεσεις.

Παρά το γεγονός, διπώς τα νέα άργεντινά υπερωκεάνια είνε κατά πολὺ μικρότερα τών έξυπερτεύνων την ίδιαν γραμμήν άμερικανικών λάινερς «Άργεντινή», «Βραζιλία» και «Ούραγονά», οι ένδιαφερούμενοι άμερικανοι έφοπλισται φοδούνται τών συναγωνισμών των, λόγω—κυρίως—τού έθνικιστικού πνεύματος, πού έπικρατει είς την Άργεντινην πρός ύποστηριξιν τών έθνικών της πλοίων. Άναφέρεται έξ αλλου, διπώς προβλέπεται νά έγκαινιασθη προσεχώς με τό φορτηγον λάινερ το «Ρίο Αγκουαμπέι» μια νέα γραμμή ή Μπουένος Αϊρες πρός την Ιαπωνίαν.

Ἐν τω μεταξύ, ναυπηγούνται διά λογαριασμών της «Κρατικής Οργανώσεως» ἐπί τών Πετρελαίων, της Άργεντινης, ενδεκα δεξιεμένηπλοια, συνολικής χωρητικότητος 168.140 τόνων ή. w. Τρία έξ αύτών ναυπηγούνται είς την Σουηδίαν και θά παραδόθουν έντονα τους έτους, τέσσαρα άλλα είς την Όλανδίαν, έξ ών δύο θά παραδοθούν έφετος και δύο το 1951, τά δέ ύπόλοιπα τέσσαρα είς την Αγγλίαν με προβλεπόμενην παράδοσιν το 1951. Το συνολικόν κόστος των ένδεκα τούτων δεξιεμένηπλοιών άνερχεται είς 17. έκαστομμύρια δολλαρίων.

Παρεδόθουν έξ άλλου τελεύταις είς την Άργεντινη δύο άκομη πλοΐα—ψυγεία, ειδικά διά την μεταφοράν κρεάτων, το «Ρίο Κουίντο» και το «Ρίο Καλέγκος», ένων ένα τρίτον δμοίου τύπου, το «Ρίο Κουάρτο» έδρομολογήθη ήδη είς την γραμμή Μπουένος Αϊρες—Μεσογείου. «Ενα τέταρτον ψυγείον, το «Ρίο Μπέρμεγχο» παρεδόθη πρό των μόλις ήμερών άπο τά ιταλικά ναυπηγεία και εύρισκεται ήδη έν πλώ διά την Άργεντινην.

## Γερμανία

Ναυπηγική δραστηριότης

Παρά το γεγονός, διπώς αι μέχρι τούδε παραγγελία είς τά γερμανικά ναυπηγεία περιωρίσθησαν είς μικρά τινα μόνον άλιευτικά σκάφη και είς είς έκταμένας έπισκευάς ένων τινων πλοίων, οι ένδιαφερόμενοι διά την ναυπηγικήν διομηχανίαν κύκλοι αισιοδοξούν διά το μέλλον της. «Αναμένουν, διπώς οι περιορισμοί είς την ναυπηγησιν πλοίων θά άρθουν δύπωσδήποτε, έφοδον θά αναφέρονται αιτάνεις είς ένων σημαίας, δόποτε πλέον τά γερμανικά ναυπηγεία θά είνε είς θέσιν νά δέχωνται παραγγελίας και διά μεγάλα σκάφη.

«Ηδη, πλείστα δσα συμβόλαια τελούν υπό μελέτην άπο τους τεχνικούς τών ναυπηγείων διά λογαριασμόν —κυρίως— νοτιοαμερικανών έφοτηστών. Αι παραγγελίες αιναφέρονται είς ταχέα φορτηγα και είς μεγάλα δεξιεμένηπλοια. Συνενοήσεις έπιστης διεξάγονται και μετά της Τουρκίας, ητίς φαίνεται διατεθειμένη νά προβοή είς μιαν μεγάλην παραγγελίαν πλοίων, ή άξια των θόπιων θά χρηματοδοτηθή, κατά μέγα μέρος, άπο τάς πιστώσεις του σχεδιου Μάρσαλ.

Έκπρόσωπος τών γερμανικών ναυπηγείων έδήλωσε πρό ήμερών, διπώς αι έγκαταστάσεις των είνε πλήρως έξωπλισμέναι, δια νά δεχθούν νέας παραγγελίας. Η τρέχουσα δυναμικότητος των υπελογίζεται είς 150.000 τ. έπιστως, δυναμών θώμας εύχερων, νά αύξηθη 50—100 χιλ. τόνων είστει, έντος ένως έτους. Είς τα γερμανικά ναυπηγεία άπασχολούνται ήδη 36.000 έργατων και τεχνιτών, ένων 100.000 πρό τω πλοέμων.

Προστίθεται, διπώς είς ένα αρκετά ζένων συναγωνισμών πρό τα δλανδικά και τά συνδικά ναυπηγεία, οι γερμανοι ναυπηγοι πιστεύουν, διπώς αι τιμαι των ήμπορει νά είνε κατώτεραι της διεθνούς άγορας.

## Έπανάληψις γραμμής

Μετά ένδεκα δλοκλήρων έτων άπουσίαν άπο την θάλασσαν, ή «Άμυνογραμμέρικαν Λάιν», διμεγαλύτερος δηλαδή πρό του πολέμου ναυτιλιακος όργανοις της Γερμανίας με ένα στόλον έκαπτον έπιβατηγών και φορτηγών σκαφών, έπανερχεται είς τά θάλασσασιά έργα με μίαν τακτικήν γραμμήν έξ Άμυνοργου πρό τας Δυτικάς Ινδίας. Πρό τον σκοπον αύτον ή «Άμυνοργαμμέρικαν» προέδρη είς την κατώλων δύο ένων δηλεκινήτων φορτηγών, άτινα θά έξυπερτεύουνται τήν έλογω γραμμήν προσωρινώς και μέχρις ήδου έπιτραπή είς την γερμανικήν ταύτην έταιρίαν ή άποκτηση μεγάλα ιδιόκτητα σκάφη.

## Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Αεροπορία και Ναυτιλία

Είς διμιλίαν τού κ. Τζών Ε. Σλέϋτερ, πρόεδρου της «Άμερικαν ΕΞΠΟΡΤ Λαίν», δοθείσαν πρό ήμερών είς γεγμα τού «Πρόπελερ Κλάμπ» είς την Νέαν Υόρκη, άνελθησαν οι άριθμοι οι σχετικοι με την έπιβατικήν κίνησιν τού Βορείου Ατλαντικού κατά τά έτη 1948 και 1949. Διαπιστώνται έκ της άναλυσεως ταύτης ηνών έσημειώθη αίξησις είς τάς άπο θαλάσσης μεταφοράς έπιβατων κατά 27.9 % το 1949, ένωντι τού 1948, είς τάς άπο άρρενοι τοιαύτων ή αίξησις έφθασε μόλις είς 8.2%. Η άεροπορία συνεκέντρωσε τά 55.6 % της κίνησεως τού 1948 μεταξύ Αμερικής—Εύρωπης και Μεσογείου και τά 51.5 % της άντιστοχου κίνησεως τού 1949.

Η σημειωθείσα κατά τά 1948 αύξησης της συμμετοχής τού άεροπορίου είς την έπιβατικήν κίνησην άπεδόθη από τον ομιλητήν είς την έλλειψην έπαρκους χώρων από τά τότε διαθέσιμα υπερωκεάνια σκάφη. Εύθυνης άμωμας—ώς συνέθη το 1949— ή άριθμός τών πλωτών μέσων ηδήη, ήρχισεν υποχωρούσα η κίνησης άπο τά άεροπολάνα πρό τα πλοιά.

Κατά τά 1948 τά 50 %, μόλις τών προπολεμικών διαθέσιμων είς τά υπερωκεάνια κλινικών, διέθετον αι διάφορα ναυτιλιακαί έπιχειρήσεις. Σύντω χρόνων ή καθυστέρησις των αύτη τείνει νά συμπληρώθη διά της προσθηκης και νέων σκαφών είς τάς γραμμής της Βορείου Αμερικής. Η αύξησης της έπιβατικής κίνησης κατά τά 1949, ένωντι τού προηγουμένου έτους, άπληνεν είς 50 % και ένων ή έξ Ήνωμενών Πολιτειών μεταφοράς έπιβατων ηδήη διά πλοια κατά 26.5 %, δια τά άεροπολάνα έμειώθη κατά 1.5 %.

Παρά το γεγονός της έπιτησεως τών άεροπορικών είσιτηρίων, τά υπερωκεάνια σκάφη διατηρούν πάντοτε την ύπεροχην. Τό χαμηλότερον κόστος μεταφοράς έξακολουθεί νά είνε υπέρ τού υπερωκεανίου. Στοιχίζει 10 έως 11 σεντς κατ' «έπιβάτην— μιλίους διά τό άεροπολάνον και 6.8 έως 8.7 σεντς διά τό πλοιόν. Ο ομιλητής κατέληξεν υποδείξας την άναγκην συνεργασίας τών δύο τούτων μεταφορικών μέσων πρό την ηδησην της προηγουμένου έπιπεδου.

## Αι έπιχορηγήσεις

Κατά δηλωσιν τού προέδρου της έπιτησεως της δουλής τών Αντιπροσώπων κ. Χόρτ—άντικαταστήσαντος, ως γνωστόν, τών αποτελόντων γερουσιαστήν Μπλάντ— αι άκρασεις διά την συλήπτην ου σχετικού με την πρό της πρό της «έπατράπτη» έπιχορηγήσιν νομοσχέδιου, έπροκειτο νά άρχισουν άμεσως μετά το Πάσχα. Τό έν λόγω νομοσχέδιον έχαρακτησιεν ο κ. Χόρτ ως άρκετά ένδιαφέρον και έξεφρασε την πεποιθήσιν του, διπώς η ή κλάδος τών φορτηγών, δό μόνος άγνωσθεις άπο την ηδησην του 1936, πρεπει ηδη η τύχη της κρατικής ένισχυσεως.

Ένων δώμας είς την δουλής την πρόκειται νά συληπτηθούν τά ζητήματα παροχής νέων έπιχορηγήσεων πρό την ναυτιλίαν, ή έπιτησεων έπιτροπη της Γερουσιαστής, περιέκοντα τά κονδύλια τών έπιχορηγήσεων, ως άνεγράφωμεν είς τό προηγουμένον τεύχος μας. Τό γεγονός τούτο έδωκε λαδίν είντονος πρό την έπιτροπην διαμαρτυρίας τού προέδρου της «Εθνικής Οργανώσεως» της άμερικανικής ναυτιλίας κ. Μπέλλευ. Παρέταξεν ουτος σωρείαν έπιχειρημάτων, δια νά πείση τους γερουσιαστάς και αποσύρουν τάς άντιρρησις των, ωστε νά αποκατασταθούν τά περικοπέτα κονδύλια και νά μη προκαροπίσθη είς 254 ή άριθμός τών πλοιών, είς τά άποια θά δοθούν έπιχορηγήσεις κατά τό νέον οικονομικόν έτας.

## Τά φορτία βοηθείας

Κατά άνακοινώσιν τού έπιτησεων της ναυτιλίας της ζητήματα παροχής νέων έπιχορηγήσεων πρό την ναυτιλίαν, ή έπιτησεων έπιτροπη της Γερουσιαστής, περιέκοντα τά κονδύλια τών έπιχορηγήσεων, ως άνεγράφωμεν είς τό προηγουμένον τεύχος μας. Τό γεγονός τούτο έδωκε λαδίν είντονος πρό την έπιτροπην διαμαρτυρίας τού προέδρου της «Εθνικής Οργανώσεως» της άμερικανικής ναυτιλίας κ. Μπέλλευ. Παρέταξεν ουτος σωρείαν έπιχειρημάτων, δια νά πείση τους γερουσιαστάς και αποσύρουν τάς άντιρρησις των, ωστε νά αποκατασταθούν τά περικοπέτα κονδύλια και νά μη προκαροπίσθη είς 254 ή άριθμός τών πλοιών, είς τά άποια θά δοθούν έπιχορηγήσεις κατά τό νέον οικονομικόν έτας.

Ο άμερικανός άρμόδιος έξεφρασε την ίκανοποίησίν του δια την πλήρη έφαρμογήν της σχετικής νομοθετικής προβλέψεως. Οπωσδήποτε δώμας

Τηλεναραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

### ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταί «Υλικών και Τροφίμων Ελληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών και Σκανδινανσικών πλοιών.

·Εμπορεύματα «IN TRANSIT»

Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

·Υποκατόστημα: ΣΟΥΕΖ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1, Worms Street — Bardissi Build. Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 59, Tel. 2589. Τηλέφωνα: Port-Tewfik 118 Suez 499

·Επίσης και εἰς ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ: HELLENIC SUPPLY AGENCY (Australia)

53, Marks Street, FREMANTLE

—ετόνισεν— δύλιγον κατ' δύλιγον τὰ ἔξι Ἀμερικῆς φορτία θὰ περιορίζωνται εἰς δύκον, οὐτως ὥστε ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία νὰ μη δύναται νὰ βασιθῇ επ' αὐτῷ διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν πλοίων της.

Κατὰ τὸ πρώτον ἔτος τοῦ σχεδίου Μάρσαλ τὰ φορτία συνίσταντο κυρίως ἀπό εἰδη εἰς χυμά (γαϊανθρακες καὶ σιτηρά), ἐνώ ήδη ἀναφέρονται εἰς πρώτας υλας καὶ εἰς μηχανήματα.

### Νέος τύπος ἀμοστροβίλου

Ὄς μίαν πραγματικὴν ἑπανάστασιν, ἔχαρακτήρισαν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ἀμερικανικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, τὰς νεας μηχανικὰς ἔγκαταστάσεις ἔνος ἀντιτορπιλικοῦ, αἵτινες ἀπότελουν τὰς πρώτας πειραματικὰς μηχανὰς τοῦ εἶδους τῶν. Πρόκειται περὶ τῶν ἀμοστροβίλων, κατασκευασθέντων ἀπό τὴν «General Electric», ἐνώ τῶν διόπιον ὅτι τόπος θὰ εἰνεθερμοκρασίας καὶ πιέσεως ὑψηλοτέρας οἰούδηποτε ἄλλου σκάφους ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Ἴσως αἱ προβλέψεις τῶν τεχνικῶν —ἔδήλωσεν ἀμερικανὸς μηχανικὸς— νὰ προέτρεψαν κατὰ μίαν ὀλόκληρην εἰκοσαετίαν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἐν λόγῳ ἀμοστροβίλων. Εἰνε οὗτοι μικρότεροι εἰς δύκον τῶν ἐν χρήσει, ἢ δὲ ἀπόδοσίς των πολὺ μεγαλύτερα, εἰς τρόπον ὥστε ὁ καταλαμβανόμενος εἰς τὸ σκάφος χώρων νὰ εἴνει περιωρισμένος. Ἐπιτρέπεται τοιουτό τὸ διάθεσις περισσοτέρου χώρου διὰ τὰ καύσιμα καὶ τὰ πολεμόφοδια τοῦ ἀντιτορπιλικοῦ.

## Ιαπωνία

### Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιδιώξεις

Ἄπο τῆς 1ης Ἀπριλίου ἡ ιαπωνικὴ ναυτιλία ἀπέτηλάγυ τῆς κρατικῆς διαιρείσεως καὶ γενικῶν τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου, ἢ δὲ περαιτέρω ἐκμετάλλευσις τῆς ἑπανῆλθεν εἰς τὰς κατασκευὴν τῶν ἴδιωτων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ὅμως σημαντικὰς συναντοῦν δυσχερείας εἰς τὰ πρώτα δῆματα τῆς ἑργασίας τῶν. Η παρουσιαζούμενὴ ἐλλειψις ἐπάρκων φορτίων εἰναις ἔχαρκτηριστικὴ καὶ προβλέπεται, ὅτι θέλει προκαλέσει κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας τὸν παροτρίσιμὸν τοῦ ἡμίσεος τῆς ποντοποροῦ ιαπωνικῆς χωρητικότητος, ἀνερχομένης εἰς 1.300.000 τ. γκρός. Ἀντιμετωπίζεται πότε ἢ ἀνάγκη τῆς δημιουργίας ἑταρικῶν ὅμαδων ἰσχυροτέρων, ὥστε ὁ παροπλισμὸς νὰ περιλάβῃ τὰ παλαιότερα μόνον ἡλικίας ἀντιοκονομικά σκάφη, ἀποφευχθῆ δὲ καὶ ὁ μεταξὺ τῶν ιαπωνικῶν πλοίων συναγωνισμός. Τούτεσται πάντως, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐπιτρέπῃ ἡ δημιουργία «ετράστ», ίνα μη ἐπιταραυνθῆ—συμφώνως πρὸς σχετικὴν δῆλωσιν τῶν ἀρχῶν κατοχῆς— τὸ μεταφορικὸν κόστος. Δὲν πρόκειται ἐπίσης νὰ παρασχεθοῦν, ἀμέσως ἢ ἐμέσως, ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰς ιαπωνικὰ πλοῖα.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν ἔχει ἐπιτραπή εἰσέτι ὁ ἐλεύθερος κατάπλοιος τῶν ιαπωνικῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας ὅλων τῶν χωρῶν. Μόνον εἰς τὰς Ἰνδίας, τὸ Σιάμ, τὴν Βιρμανίαν καὶ τὰς Φιλιππίνας ἐπιτρέπεται ἡ ἀνεύ ἀδείας προσέγγισις τῶν ιαπωνικῶν πλοίων, σχετικοὶ δὲ πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν διαπραγματεύεται διεξάγονται πότε μὲ τὴν κυβερνήσην τῆς Ν. Κορέας. Οἱ ιαπωνες ἐφοπλίσται ἐπιδιώκουν κυρίως τὴν ἑπανόδον τῶν εἰς τὰς προπολεμικὰς αὐτῶν γραμμάς πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικῆς καὶ ἐπιμόνων ζητοῦν ἀπὸ τὰς ἀρμόδιας ἀμερικανικὰς ἀρχὰς, ὅπως τὰς ἐπιτρέψουν τὰ ἐν λόγῳ ταξίδια.

Ἐν τῷ μεταξύ προβλέπεται, ὅτι ἐντὸς τῆς προσεχοῦς θερινῆς περιόδου, θὰ προστέθων εἰς τὴν δύναμιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας νεοναυπηγῆται καὶ μετασκευασθένται σκάφη χωρητικότητος 500.000 τόνων. Πρὸς δευτόλυντον τῆς ἀπασχολήσεως καὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, προτίθεται ἡ κυβερνήσης τοῦ Τόκιο νὰ ἐντείνῃ τὴν διαδίκτυα τῆς πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ λιμένος, ἐνώ προσέχει τὰς Ἑ. Αμερικῆς μεταφορας, αἱ ὅποιαι, ὡς γνωστόν, ἀποτελοῦν μέχρι σήμερον μονοπάλιον τῆς ἀμερικανικῆς σημαίας.

## Ισραὴλ

### Ο λιμὴν τῆς Χάιφας

Ἀμερικανικὴ ἑταρία ἀνέλαβεν ἀπὸ ποσοῦ 3.250.000 δολαρίων τὸ συμβόλαιον διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ λιμένος τῆς Χάιφας. Τὰ σχέδια προβλέπουν τὴν ἑκδάσθεντον τῆς δυτικῆς λεκάνης τοῦ λιμένος, τὴν κατασκευὴν νέων κροπιδωμάτων μῆκους 350 υστράων, τὴν ἀνέγερσιν διοικητικοῦ μεγάρου τοῦ λιμένος, «Υγειονομίου καὶ Γραφείου Μεταναστεύσεως» καθὼς καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος διὰ νέων τινῶν μηχανικῶν μέσων φορτεκφορτώσεως.

Τὰ ἀντέρω ἔργα ἀποβλέπουν εἰς τὴν διεύκολυντον τῆς ἐπιβατικῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Χάιφας καὶ εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῆς συσσωρεύσεως τῶν πλοίων ἐπ' ἀγύρω εἴσωθι τοῦ κυματοθράυστου, ἐν ἀναμονῇ θέσεως. Σύνηθες εἶναι εἰς τὴν Χάιφαν τὸ φαινόμενον ἀναμονῆς εἴσωθι τοῦ λιμένος δεκάδων ὅλων σκαφῶν.

Διαπραγματεύεται ἀφ' ἑτέρου διεξάγονται μετὰ τῆς σουσηδικῆς ἑταρίας Κριστιαν Νίελσεν, ίνα μετάσχῃ καὶ αὐτὴ εἰς τὸ ἔργον τῆς λιμενικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Χάιφας, σπέρ αρχεται τὸν προσεχῆ Ιούνιον.

## Ιταλία

### Διὰ τὴν γραμμὴν Νοτ. Ἀμερικῆς

Δύο πρώην ἀμερικανικὰ ἀεροπλανοφόρα πολεμικῆς ναυπηγήσεως, τοῦ τύπου «U 3», ἡγοράσθησαν παρὰ τοῦ Ιταλοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Λάουρο καὶ πρόκειται νὰ μετασκευασθοῦν εἰς ἐπιβατηγά—μεταναστευτικά διὰ τὴν γραμμὴν Ιταλίας—Νοτιού Αμερικῆς. «Εκαστον τούτων θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα διὰ χιλίους ἐπιβάτας.

Ἡ μετατροπή θὰ διεσχαθῇ εἰς τὰ ἐν Τζάκσονβιλ, τῆς Φλωρίδος, ναυπηγεῖαι καὶ θὰ συμπληρωθῇ εἰς τὸ Ιταλικὰ τοιαύται. Τὰ δύο σκάφη κατότιν ἀπόπλουν τῶν εἰς Ἀμερικῆς θὰ παραλάβουν ὅλα τὰ ἀναγκαιούντα ὑλικά διὰ τὴν πλέον σύγχρονον ἔγκαταστασιν τῶν διαμερισμάτων των.

### Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης

Κατὰ πληροφορίας ἀναγραφομένας εἰς τὸ τύπον τῆς Τεργέστης, αἱ τεσσαροδικαίαι ἔχαργωνται κατὰ τὸ 1949 διωχτεύσθησαν εἰς εύρυτέρων κλίμακα μέσω τῶν δλανιδικῶν, βελγικῶν καὶ γερμανικῶν λιμένων, παρὰ μέσω τῆς Τεργέστης. Οὕτω η συμμετοχὴ τῶν γερμανικῶν λιμένων ἀπὸ 14.5 % τοῦ 1947, ἔφθασεν εἰς 29.5 τὸ 1948 καὶ πέραν τοῦ 40 % τὸ 1949 ἐνώ ἡ ἀντιστοιχηκή κίνησης τοῦ διεθνούς λιμένος τῆς Τεργέστης εἰς τὸ τεσσαροδικοῦ ἔχαργικον ἐμπόριον ἀπὸ 54.4 %, τοῦ 1947, κατέπεσεν εἰς 21 % διὰ τὸ σ. δυνην τοῦ 1949.

Ἡ εἰσαγωγικὴ ἀφ' ἑτέρου κίνησης τῆς Τεσσαροδικαίας διωχτεύσθη, κατὰ κύριον λόγον, διὰ τοῦ Φιούμε καὶ τῶν πολωνικῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς, παρὰ διὰ τῆς Τεργέστης καὶ τῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Οἱ ἀνακοινωθέντες ἀριθμοὶ προεκάλεσαν τὴν ἀνησυχίαν τῶν ἀρμοδίων κύκλων τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης, οἵτινες ἀκριβῶς εἰς μίαν διεύρυνταν τῆς ἐνδοχώρας τοῦ ἀπόβλεπτον.

Ο πασδιπότοτε, οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Τεργέστης κατὰ τὸ 1949 χαρακτηρίζονται φός ικανοποιητικοί. Αἱ ἀπὸ ἐπιρράς καὶ θαλάσσης εἰσαγωγαὶ εἰς τὴν ἐλεύθεραν πόλιν ἔφθασαν τὰ 25.108.901 κουντάλια, μὲ αὔξησην 31.46 % διὰ τὸ 1948 καὶ 7.24 % διὰ τὸ 1938. Αἱ ἔχαργωνται διὰ ἀμφοτέρων τῶν μεταφορᾶς—σιδηρόδρομοι, πλοία—ἀνήλιθον 26.380.229 κουντάλια καὶ ἡ ποσηνότητα κατατάσσεται κατὰ 24.90 %, ἐναντὶ τοῦ 1948 καὶ 25.32 % ἐναντὶ τοῦ 1938. Η ἐναντὶ τοῦ 1913 αὔξησης ἀνήρχετο εἰς 12.49 %. Η ἀπὸ θαλάσσης κίνησης (φορτώθεντα καὶ ἐκ-φορτώθεντα ἐμπορεύματα) ἀνήλιθον εἰς 34.831.173 κουντάλια καὶ τὸ ποσηνότητα κατατάσσεται κατὰ 0.96 % ἐναντὶ τοῦ 1948, κατὰ 3.02 % ἐναντὶ τοῦ 1938 καὶ 0.96 % ἐναντὶ τοῦ 1913.

“Οσον ἀφορά τὰς προελεύσεις, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἡλθον ἐπὶ τοῦ 11.18 ἑκατ. κουντάλιων διὰ τὸ 1949, ἐναντὶ 9.95 ἑκατομ. κουντάλιων διὰ τὸ 1948 καὶ 3.86 ἑκατ. κουντάλιων διὰ τὸ 1938. Μετ' αὐτὰς ἡ ηκολούθησαν ἡ Ἀραβία μὲ 2.95 ἑκατ. κουντάλιων διὰ τὸ 1949, η Συρία καὶ δὲ Λίβανος μὲ 1.65 ἑκ. καὶ ἡ Ἰταλία μὲ 1.20 ἑκ. κουντάλιων, ἐπὶ συνόλου 26.339.256 κουντάλιων ἐκφορτώθεντων ἐμπορευμάτων. Οι πρὸς τοὺς προσριμούς (έχαργωνται) πρόκειται πρώτη ἡ Ἰταλία μὲ 2.80 % διὰ τὸ 1949 καὶ ηκολούθει ἡ Αίγυπτος μὲ 1.36 %, ἐπὶ συνόλου 8.491.917 κουντάλιων ἐμπορευμάτων.

Τέλος η ναυτιλιακὴ κίνησης τῆς Τεργέστης σπουδούται διὰ τὸ 1949 μὲ κατάπλους 7983 σκαφῶν, 3.015.000 τ. νέτ.

## Μεγ. Βρεταννία

### Ναυτιλία καὶ ἐθνική οἰκονομία

Ἐπειδόθη πρὸ τοῦ ημερῶν ἐν Λονδίνῳ καὶ κατέτεθη εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων «Λευκὴ Βίδλος» ἀναφερομένη εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομίας κατὰ τὸ 1950. Ως τὸ φυσικὸν, περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἀνασκόπησιν ταῦτην καὶ αἱ λεπτομέρειαι τοῦ ἀναληφθέντος καὶ τοῦ προβλεπόμενου νὰ ἀναληφθῇ παραγωγικού ἔργου ἀπὸ μέρους τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας.

Κατὰ τὸ 1949 —ἀναφέρεται εἰς τὴν «Λευκὴν Βίδλον»— προεβλέπετο ἡ ναυπηγίας σκαφῶν 1.361.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ 1) 3 πρωρίτων διὰ διέξαγων καὶ τὰ 2) 3 διὰ λογαριασμῶν δρεπάνων ἐφοπλιστῶν. Τὰ σκάφη, ἀπαντα προεβλέπετο νὰ συμπληρωθοῦν τὸ 1950, ἀνήρχοντο εἰς 1.300.000 τ. γκρός καὶ ποσα ἀξίας 95 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν η μεγαλύτερη ἀναλογία ἀνεφέρετο εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Ἀνήρχοντο πάντα εἰς σκάφη 273.000 τ. γκρός, τὰ δὲ φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά ὅμου εἰς 537.000 τ. γκρός. Ἡ υπόλοιπος χωρητικότης ἀνεφέρετο εἰς διαφόρους ἀλλὰς κατηγορίας βοηθητικῶν σκαφῶν.

Ἐκ τῶν ὑπό παραλαβὴν κατὰ τὸ 1950 δρεπάνων σκαφῶν, μία χωρητικότης 400.000 τόνων προορίζεται δι' ἀντικατάστασιν πλοίων ὑπερλικῶν ἢ απολεσθέντων, ούτω δὲ οὐ καθαρά προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ὑπάρχοντος στόλου θὰ ἀνήρχετο εἰς 140.000 τ. γκρός. Ο στόλος αἱ ἀποφασίες τοῦ προσθήκη δένδρων τοῦ οἰκονομίας τοῦ 1950, εἰς τὰ 3.8 ἑκατομμύρια τόνων γκρός.

Χάρις εἰς τὰς ναυπηγήσεις δρεπάνων σκαφῶν παρὰ ἀλλῶν εύρωπας ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ναυλώνουν τὰ σκάφη των εἰς ἀγγλικὰς—κυρίως—ἐταιρίας πετρελαϊκών, διὰ δολλαρίων δαπανή τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας διὰ τὴν ναυλώσιν τάνκερς εἰς δολλαρία τείνει νὰ περιορισθῇ. Ἀνήλιθον αὐτὰ κατὰ τὸ 1948 εἰς 27.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἐνώ κατὰ τὸ 1949 περιορίσθη εἰς 9 ἑκατόντα δολλαρίων. Αὐτοὶ καὶ μόνοι εἰς αἱρίσιοι ἀποδεικνύουν τὸν σημαντικὸν ρόλον, που προσρισταὶ νὰ παίζουν διὰ τὴν ἀγγλικὴν οἰκονομίαν αἱ ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀφ' ἑτέρου τὴν ὑποβληθείσαν εἰς τὴν «Οργάνωσιν Εὐρωπαϊκής Συνεργασίας» ἐπὶ τῶν προβλέψεων τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος διὰ τὰ ἔτη 1950, 1951 καὶ 1952, ἀναφέρεται σχετικῶς μὲ τὴν ναυτιλίαν, οἵτινες αὐτὴ ἀποτελεῖ ἔνα σημαντικὸν παράγοντα εἰσαγωγῆς έξου συναλλάγματος. Υποδεικνύεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, οἵτινες δὲν ἀναμένεται.

## 9 SHIPYARDS 1 STANDARD OF PERFORMANCE !

*Every Todd yard—Atlantic, Pacific, Gulf or Caribbean—is always ready to serve.*

*No job is too small, none too large. Your assignment is handed with the most modern equipment designed to save you time and money. You command the talents of skilled staffs of naval architects, marine engineers and other specialists working independently or in cooperation with your own consultants.*

*At each Todd plant, you are guaranteed the highest standards of efficiency... speed... economy—in the Todd tradition.*

*Also mobile service at anchor or at dockside.*

## TODD SHIPYARDS CORPORATION

1 Broadway, New York 4, N.Y.

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

NEW YORK, BROOKLYN, HOBOKEN, NEW ORLEANS, GALVESTON, HOUSTON, LOS ANGELES, SAN FRANCISCO, ALAMEDA, SEATTLE, BARRANQUILLA.





# "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Λιαφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658  
 ΓΡΑΦΕΙΑ Τυπογραφίματα: «ΧΡΟΝΙΚΑ»  
 ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
 'Εσοτερικού Δρχ. 100.000  
 ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κατ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

'Αντιπρόσωπος μας εις τινά 'Αγγλίαν:

A. E. SHEPPARD  
 «ETHELBURGA HOUSE»  
 913 BISHOPSGATE  
 LONDON E. C. 2.

κρίδειον τού περιεχόμενου τού πιστοποιητικού (όπερ δέον νά ξέναγεται ἐκ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφών του πλοίου ἐνεργουμένης ρητῆς περὶ τούτου μνείας ἐν τῇ θεωρήσει), ὡς καὶ ἐν πράγματι τὸ πλοῖον εὑρίσκετο ἐν ἐνέργειᾳ κατὰ τὸ ἐν τῷ πιστοποιητικῷ ἀναγραφόμενον χρονικὸν διάστημα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν εἰς τὸν λιμένα εἰς ὃν πρόκειται νά ἀπολυθῇ ὁ ναυτεργάτης δὲν ἔρχεται λιμενική η προξενική ὄρχη καὶ ὡς ἐκ τούτου καθιστάται ἀνέφικτος ἡ κανονικὴ διέσωστις δέον νά ζητῇ τὴν διέσωστιν ἀπό τὴν λιμενικήν η προξενική σφρήν του προηγουμένου λιμένου καὶ ἐν τῇ θεωρήσει ταῦτη νόο γίνεται μνεία, ὅτι ἔξοκολουθεῖ νά ὑπηρετῇ ὁ ἐνδισφέρομενος ἐν τῷ πλοίῳ, ὥστε αὐτὸν ἐν τῷ διευκολονταίται ἡ ἐπιβεβαιώσις καὶ τὴν υπολογίαν μέχρι τού λιμένος ἀπολύσεως εἰς ὃν δέν ἔρχεται λιμενική η προξενική ὄρχη τοιάστη.

## 'Η καταμέτρησις τῶν πλοίων

Υπογραφέν ὑπὸ τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλείου ἀποτάλη εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως πρὸς δημοσίευσιν τὸ Διάταγμα 'επειδὴ συμπληρώσεως τοῦ ὄρθρου δι' Β. Δ. 20.2.1909 'επειδὴ ἐκτελέσεως τοῦ Ν. ΓΤΙΕ' περὶ καταμετρήσεως τῶν Ἑλληνικῶν μπορικῶν πλοίων.

Εἰς τὸ Διάταγμα τοῦτο προστίθεται ἄρθρο μόνον ἔχον ως ὀκολούθως:

2. Εἰναι δυνατὸν αἴτησοι τοῦ πλοιοκτήτου κατὰ τὴν καταμέτρησιν τῶν πλοίων τῶν ἔχοντων ὑπὲρ τὸ κύριον κατάστρωμα καὶ ἔτερον συνεχές προστατευτικὸν (τύπου σελεπτητικόν) νο ἔξαρεσθαι τῆς διλίκης χωρητικότητος καθὼς καὶ τῆς καθαρότητος τοιαυτῆς οἱ μεταξὺ τοῦ κύριου καὶ τοῦ προστατευτικού καταστρώματος χώροι, θεωρούμενοι ως ἀνάπτοι: ἐφ' ὅσον πληροῦνται οἱ κάτωθι ὄροι :

(σ) Ἐπὶ τοῦ προστατευτικού καταστρώματος δέον νά ὑπάρχῃ ἐν συνοιγμα καδούμενον στομίου καταμετρήσεως (Τοπική Οργανωτική). Αἱ διαστάσεις τοῦ στομίου καταμετρήσεως δέον νά είναι το μὲν καθαρὸν μῆκος οὐχὶ μικρότερον τῶν 4 ποδῶν, τὸ δὲ πλάτος αὐτοῦ τούλαχιστον ἴσον πρὸς τὸ πλάτος τοῦ πρυμναίου στομίου κύτους ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ καταστρώματος.

Ἡ ἀπόστασης μεταξὺ τοῦ στομίου καταμετρήσεως καὶ τῆς πρυμναίου διῆφεν τοῦ ποδοστρώματος δέον νά μη είναι μικρότερα τοῦ 1) τοῦ μῆκος καταστρώματος ἡ ἐάν τὸ στόμιον καταμετρήσεως εὑρίσκεται εἰς τὸ προραϊον μέρος τοῦ καταστρώματος, τότε τὸ πρωραϊον χειλος τοῦ στομίου δέον νά μη ἀπέχῃ από τῆς πετρίας ὅλιγά τεραντοῦ τοῦ 1) 5 τοῦ μῆκος καταμετρήσεως.

(δ) Δέον νά υπάρχουν δύο τούλαχιστον ὄνοιγματα ἐπὶ τῶν ἐγκαρπίων διαφραγμάτων τον κειμένων μεταξὺ τῶν δύο καταστρώματος ἐκεῖτον ἐκάτερον τῆς μεσος γραμμής, ἔχοντα πλάτος οὐχὶ μικρότερον τῶν τριών ποδῶν καὶ ὑψος τεσσάρων ποδῶν.

(γ) Δέον νά υπάρχει εἰς ειδιότα (μπούνι) διαιρέτρου 5 δακτύλων εἰς ἐκστάση πλευρῶν τοῦ κύριου καταστρώματος ἡ διαιρέτρου 5 δακτύλων εἰς ἀντεπιστρεπτικής. Τα τοιχώματα τοῦ στομίου καταμετρήσεως δέον νά μη είναι υψηλότερα τοῦ ἐνός ποδῶν ἀνωθεν το καταστρώματος καὶ δέον τὸ στόμιον νά προστατεύεται διὰ κιγκλιδώματος καὶ στύλων, τῶν τελευταίων τοποθετημένων κατὰ τρόπον ὥστε νά ἐμποδίζεται το κλείσιμον τοῦ στομίου διὰ στιθρών λανῶν.

Οσπάκις χρησιμοποιοῦνταν ήδην καλύμματα διὰ τὸ κλείσιμον τοῦ στομίου καταμετρήσεως τα συγκρατοῦντα ταῦτα σχοινία δέον νά είναι ἐκ καννάβων.

Εἰς τὸ πρωτόκολλον καταμετρήσεως ἀναγράφονται αἱ κύριαι διαστάσεις, κυβισμὸς καὶ θετικές απάντων τῶν χωρῶν ἀνωθεν τοῦ κύριου καταστρώματος, οἵτινες δὲν περιλήφθησαν εἰς τὸν κυριούμον το καταμετρήσεως τῆς διλίκης χωρητικότητος.

**Έγγραφαί εἰς τὸ «Λόους Ρέτζιστερ»**

Εἰς τὸ λόφεντα οὖν ὑπὸ ἀριθ. 13, 14 καὶ 15 συμπληρωματικά φύλλαδια τοῦ «Λόους Ρέτζιστερ» ἀναγράφονται καὶ τα κάτωθι Ἑλληνικά ἡ Ἑλληνική πλοιοκτησίας σκάφοι:

— «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (ex *North Bevond*) 3658 τ. γκρός (τοῦ 1924), τοῦ κ. Γεωργ. Δ. Χαλκί, σημαία Ἑλληνική.

— «ΑΡΕΤΗ Σ.» (ex *Lilauigollen*) 5061 τ. γκρός (τοῦ 1928), τῆς ἑταίριας «Ἀλδίουν», σημαία Παναμά.

— «ΕΥΑΝΟΙΑ» (ex *Michigan*) 6419 τ. γκρός (τοῦ 1920), τῆς ἑταίριας «Ἄτυχίδης» Α. Ε., σημαία Παναμά.

— «ΘΕΤΙΣ» (ex *Kyle Castle*) 845 τ. γκρός (τοῦ 1919) τῶν κ.κ. Ηλία Μαρκή καὶ Τάνω Φώνων, σημαία Ἐλληνική.

— «ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» δεξαερενόπλοιον (ex *Eclipse*) 9767 τ. γκρός (τοῦ 1931) τῆς ἑταίριας «Ζαράτι», σημαία Παναμά.

— «ΟΛΓΑ» (ex *Sundervige*) 2059 τ. γκρός (τοῦ 1919), τῆς ἑταίριας «Ζάν Ζούζ», σημαία Κοσταρίκας.

— «ΤΖΕΝΝΥ» (ex *Iωάννης Λιβανός*, ἐπιβατηγόν) 7914 τ. γκρός (τοῦ 1918), τῆς ἑταίριας «Ζαράτι», σημαία Παναμά.

— Καὶ «ΧΟΚ» (ex *Fort Chesterfield*) 7127 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἑταίριας «Ντέλ Νόρτη», σημαία Παναμά.

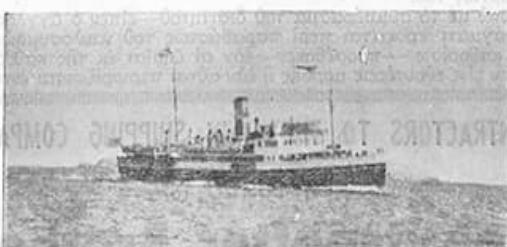
## Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἀγγλικῆς ἑταίριας Ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀγγλικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Εμπρίε Βιρτε» 8302 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἔργουμονται παρὰ τοῦ ἀγγλικοῦ ρυμουλκοῦ «Γιγτοΐ» ἀπό τὸ Γκρήνοκ εἰς τὴν Αμέρεσαν, ὅπου καὶ θά υποστῆ ὠρισμένας διασκευὰς καὶ τροποποίησις.

— Τὰ φορτηγὰ «Φ. ἀ. λ. κ. ο. ν.» 7132 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Χ. ὁ. κ. 7127 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀνήκουν εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἑταίριαν «Ντέλ Νόρτη».

— Τὸ ἐπιβατηγὸν τῆς γραμμῆς 'Αργοσαρωνικοῦ «Λαουράνα» 486 τ. γκρός (τοῦ 1939) μετωνομάσθη «Ν. ε. ρ. ἀ. δ. α.».

— Εγώσθη, ὅτι τὸ ἀργοῦν εἰς Γιβραλτάρ ἀπὸ τῆς 31ης Οκτωβρίου 1948 μικρὸν παναμαϊκὸν ἀτμόπλοιον «Μαρία» 292 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἔγιορασθη παρ' ἀγγλιανῶν.



## ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

### Α)π "ΕΛΣΗ"

Ἐκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ 6 μ.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, Αρμενιστήν, Εύδηλον, Αγ. Κύρικον, Καρλόβασι, Βαθύ. "Εκαστον Σάββατον 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Διεύδυνοις: Μεγ. Βρεταννίας 8. Τηλ. 41 728  
 Πρακτορεῖον: 45.652, 42.091, 44.497, 45.886.

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἀπόφασης: Ενέκρινε, ὅτι δοῦι ἐκ τοῦ ιδίου Κεφαλαίου, ὡς πρακτοποιηθεῖ, τὸ ποσὸν 6.000.000 δρ. εἰς τὸ πλωτάρχην—λιμενικὸν κ. Ἐλ. Γεωργαντόπολον διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ποσοῦ τὸν τίτλον «Βασικοὶ γώνοις περὶ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρησεῶς», πρὸς διευκόλυνσιν αὐτοῦ καὶ μὲ τὴν ὑποχρέωσιν, ὅποις καλώφη τὴν ἀντέρεια προκαταβολὴν διὰ τοῦ ιστορίου 200 διδέλιων τοῦ πρὸς χρησιν τῶν μαθητῶν τῆς σχολῆς Ε. Ν. καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ποσοῦ.

Τὰ ὑπὸ τῶν πλοιάρχων τῶν ὑπὸ ξένων σημαίων πλοίων ἀπόφασης: Ενέκρινε, ὅτι δοῦι ἐκ τοῦ ιδίου Κεφαλαίου, ὡς πρακτοποιηθεῖ, τὸ ποσὸν 6.000.000 δρ. εἰς τὸ πλωτάρχην—λιμενικὸν κ. Ἐλ. Γεωργαντόπολον διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ποσοῦ τὸν τίτλον «Βασικοὶ γώνοις περὶ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρησεῶς», πρὸς διευκόλυνσιν αὐτοῦ καὶ μὲ τὴν ὑποχρέωσιν, ὅποις καλώφη τὴν ἀντέρεια προκαταβολὴν διὰ τοῦ ιστορίου 200 διδέλιων τοῦ πρὸς χρησιν τῶν μαθητῶν τῆς σχολῆς Ε. Ν. καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ποσοῦ.

Τὴν ὑπὲρτεσιανὴν ἀπὸ τῆς ξένων πλοίων

## 'Ατυχήματα εις 'Ελληνικά φορτηγά'

«ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Κατέ νωστέραν ἐπιβερώθησαν τόν ίψαλον τού σκάφους ὅποι δύτας ἀπεκαλύφθη, ὅπις ἔδει νὰ ἑκτελεσθούν περισσότερον ἑκτεταμένοι προσωρινά ἐπισκευαί. Αύταις ἐπραγματοποιήθησαν καὶ ὡς διαρροῇ ἀνεκόπη, ὅποτε ὁ ἐπιβερωτής συντελεσθείσης ὅ διας Ρόττερνταμ πλους, ὑποδηλώθη δὲ τὸ σκάφος εἰς νέαν ἔξτασιν δύτων κατὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ εἰς τὸ 'Άδεν. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Κολομπο την 30ην Μαρτίου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΔΑΤΟΥΣ»: Ἐπειδήρητος εἰς Τοιτταγκόκ καὶ διεπιστώθησαν ἐλαφροὶ τίνες ζημιές εἰς τὴν δεξιῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους, αἵτινες καὶ δὲν χρήζουν ἀμέσου ἐπισκευῆς. Πιστοποιητικόν νοσηποιίας παρεσκεύαζεν. (Άπρ. 10)

«ΚΕΧΡΕΑΣ»: Διεξήχη ἐπιθεώρησίς εἰς Τοτεμοῦ καὶ εὐρέθησαν διάφοροι ζημιοί εἰς τὰ φύλα. Κατό την γνώμην τοῦ ἐπιθεωρήτου τὸ σκάφος εἶναι προσωρινά ναυσιπλους καὶ δύναται νὰ προκωρηθῇ πρὸς ἕνα λιμένα τῆς 'Απωλητῆς, κανέναν πρὸς ἐπιθεωρήσιν ἐν δεξαμενῇ. Πράγματι τὸ πλοίον ἔθεσαν τὴν δην 'Απριλίου εἰς Μανιλαν. ὅπου διεπιστωθῇ, ὅπις εἰχεν ἀνάγκαν μεγάλων ἐπισκευῶν διαρκεῖας 5 ἔβδομαριν. Προύσθιδη νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς Χόγκ Κόγκ, Σουηρπάγκη ἢ Ιαπωνίαν διὰ πρωτινῶν ἐπισκευῶν. (Άπρ. 10)

«ΚΝΟΖΑΓΚΑΣ» (παναμ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχόμαν μὲ ζημιάς εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον, τὰς ὁποίας ὑπέστη κατὰ τὸν πλοὺν του, λόγῳ κακοκατίας. (Άπρ. 5)

«ΝΙΚΟΣ Τ.»: Κενὸν ὅποι Μέθηλ διὰ Δάντσικ γένεστη ζημιάς τῆς ἐλικός τοῦ συνεπείας προσκρούσεως εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Μπρόσμποτελ Κούνγκ. Τὸ σκάφος ἐπιτράπησεν τοὺς Κίελους δι' ἐπισκευασίας. (Άπρ. 4)

«ΠΟΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ» (παναμ.): Κατὰ τὴν διεξαγόρεισαν εἰς Σπαλάτο ἐπιθεωρήσιν τοὺς δεξαμενῶν καὶ τῶν διπλεμένων τοῦ αὐτούρθιου διαρροῆς διὰ ίντσας τὸ 24ωρων εἰς τὸ τάνο Νο 1. Ὁ πλοίος ὑπόπειται, ὅπις διαρρέει καὶ τὸ Νο 2 τάνο, ὀλλὰ τοῦτο δύναται νὰ ἔξαριθση, διότι τὸ πλοίον ἔθεσεν τὴν δην 'Απριλίου. (Άπρ. 8)

«ΠΙΖΑΚΟΥΑ» (παναμ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν σφρόδας θυελλῆς παρερύθη ὅποι τὸ ἀγκυροδόλιον του εἰς τὸν ἔξωτερικὸν λιμένα τῆς 'Αλεξανδρείας καὶ ἐπέπεσεν ἐπὶ τοῦ ὅπι τοῦ «Τρόδοσ». Αμφότερα τὸ πλοίον ὑπέστησεν θυελλής ζημιάς. (Άπρ. 11)

«ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖ» (παναμ.): Εμφόρον ἐκ Ρόττερντα διὰ Χάτφαν καὶ Τέλ Αΐδιον ὑπέφερε διὰ τοῦ ὄπωρον του, ὅπις ἐστόμευσεν εἰς θέσην πλάτους 47—27 Β. καὶ μῆκος 6—6 Δ., λόγῳ λόβης τῶν αὐλῶν ἐνός τῶν λεβήτων του. 'Επισκευαὶ ἐκτελούνται ὑπὸ τοῦ πληρωματος καὶ τὸ σκάφος θὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του. (Άπρ. 9)

## Η ναυλαγορά

Δὲν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ βελτίωσιν τινὰ ἀξιοσημείωτον τὸ ναυλαγορά κατὰ τὸ διαρρέουσαν 150μήρουν. Αἱ σχετικαὶ προφορίαι διὰ τὴν κίνησιν τῆς ἀνάγονται πρὸ τῆς ΙΙης τρέχ. μηνὸς, δεδούμενοι ὅτι παρεπέστασιν καὶ αἱ ἔορται, ἐμφανίζουν δ' ὡς ἔξτη τὴν κατάστασιν:

Τὸ κύριον ἐνδιάφερον συνεκνήτρωσαν καὶ πάλιν τὰ «τάϊμ—τοάρτερ». Ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν καὶ εἰς τιμᾶς ὅπωδηπότε σταθεράς. Δηλοκίνητον σκάφος μὲ παράδοσιν Κοντίνεντ διὰ ταξίδιον Αύστραλιας ἐπιληρώθη 19), — ἐνώ καταναλίσκον πετρέλαιον μεγάλο σκάφος διὰ ταξίδιον Ν. Ζηλανδίας ἐκλείσθη εἰς τὰ 156). Διὰ τρίμηνον «τάϊμ—τοάρτερ» μὲ παράδοσιν Καθιαδάρ 8.800 τόν. καταναλώσας πετρελαῖον 13). Ιταλικὸν σκάφος «λίμπερτ» ἀπὸ Μασσαλίαν διὰ Σαΐγκον 14) καὶ μῆκον σκάφος 5270 τόν. ((12 μίλ. 15 τόν. πετρελαῖο) δολ. 18.500 τὸν μῆκον δι' ἔξι μῆνας.

Πλεῖστος δῆσα ἄλλα σκάφη ἐκλείσθησαν μὲ τιμὰς ἀναλόγων θέσεως, παραδόσεως καὶ καυσίμου.

Εἰς τὸ Πλέιτη ἡ ἔργασία ἀναπτύσσεται πολὺ δραδέως. Διαταγαὶ τινες ὑπῆρχον δι' Ἀμβέρσαν—Αμβούργον, καθὼς καὶ δι' Ιαπωνίαν καὶ Πορτογαλίαν, χωρὶς διμος νὰ γνωσθῶν ναυλώσεις σχετικαί. Τὰ Βραζιλιανὰ μεταλλεύματα μὲ ζήτησιν σκαφῶν μέχρι 'Ιουλίου.

Οἱ τομεῖς τῆς Βορ. 'Αμερικῆς ζωπρότερος. Οἱ ἐφοπλισταὶ μὲ σκάφη τῶν ἔγγυτερων ὑμερομηνῶν προσπαθοῦν νὰ ἐπιτύχουν βελτίωσιν τινὰ τῶν προσφερούμενών των ναυλῶν. 'Οπωδηπότε ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον ἐναυλώσθησαν σκάφη διὰ Μάϊον εἰς τὴν παγίνη τῶν 7)9 τὸ κουώτερ (σιτηρά), 'Απὸ Κόλπου δι' Ἀμέρσαν 7.50 καὶ ἀπὸ 'Αγιον Λαυρέντιον δι' Αμέρσαν—Αμβούργον ἔλ. ἐκφορτ. δολ. 4.75. Οἴφον Μεσογείου δολ. 5.35. 'Αμερικανικὸν σκάφος δι' 'Αγγλίαν ἀπὸ Κόλπου δολ. 10.25. Διαταγαὶ διλγαὶ διὰ γαιανθρακας. 'Απὸ Μόμπιλ διὰ Σάντος δολ. 5.35 μέστοι Μάϊον. 'Απὸ Χάμπτον τὸ ρόδι Ρίον δολ. 6.25 σκάφος 7.500, ναῦλος πληρωτούς εἰς κρουζέύρος θείηκή ἀμμωνία ἀπὸ Χούστον διὰ Καλκούταν δολ. 9 φίο καὶ θείον ἀπὸ Κόλπου διὰ Μπρίστολ Τσάννελ 42).

Ζαχάρεις ἀπὸ Κούνδαν δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.25 ἔλ. ἐκφορτ., καὶ ἀπὸ 'Αγ. Δομίνικον δι' 'Αγγλίαν 52), ἔαν Κούνδαν 57). 'Απὸ Πόρτο Ρίκο διὰ Γερμανίαν ζαχάρεις ἐκλείσθησαν ἔξι γερμανικὰ σκάφη.

Ἀπὸ Βόρ. Εἰρηνικὸν δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.50 ἔλ. ἐκφορτ. ζυλεία δι' Αύστραλιαν κατ' ἀποκοπὴν δολ. 100.000 εἰς σκάφη «λίμπερτ».

Οἱ πέραν τοῦ Σουεζ τομεῖς μὲ μικρὸν ἐνδιάφερον. Ζαχάρεις ἀπὸ Φορμόζων διὰ Σουεζ προσφέροντο εἰς τὰ 7.50 δολ. Μικρὰ δικίνησις καὶ διὰ τὰ μεταλλεύματα. 'Απὸ Καλκούταν διὰ Βόρ. 'Αμερικήν δολ. 7.70 'Απρ. 'Απὸ 'Ανατολ. Αύστραλιαν ἀλεύρα διὰ Κεϋλάνη Μάϊον προσφέρεντο 55)—

Ἀρκετὴ κίνησις τῶν νοτιοαφρικανικῶν γαιανθράκων. 'Απὸ Λορέντζο Μαρκες διὰ Γένοβαν 35.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα μὲ τὴν γνωστὴν τιμὴν τῶν 32)6 'Αγγλίαν—Κόντινεντ ἐκλείσεις μερικοῦ σκάφου. Μετρία ή ζήτησις μεταλλεύματων Μεσογείου, οἱ δὲ πολωνικοὶ γαιανθρακες μὲ σταθερῶν ἔργασιαν. Μικρὸν σκάφος διὰ Κάλιαρι ἐπιληρώθη 28)6. Διαταγαὶ ἐπίσης δι' 'Αργεντινήν καὶ Πακιστάν.

Οὐαλλία — Δυτικὴ Ιταλία εἰς τὰ 18)6.

Τὰ ναυλωθεντα σφραγίδα μας

«ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ» ἐκ Γκάλεστων Η. Πόρτο Σούλφουρ 9000 τ. θείου δι' 'Αγγλίαν 39)6, φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΜΑΪΡΗ» (παναμ.): Βρετανικής Κολομβίας 9500 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν 537.000 κ. π. διὰ δέματα δι' ἀμερικανικοὺς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπὴν δολ. 73.500, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (ἐλληνικόν) ἐξ Αλεξανδρείας 7700 τ. δρυζῆς εἰς σάκκους δι' Ιαπωνίαν 50)—, φόρτωσις 1—10 Απριλίου.

«ΣΑΦΩΝ» (ονδύρων) ἀπὸ Μπενισάφ 8400 τ. μεταλλεύματων διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 3.60, μὲ 30 σάντες φόρτωσιν, 1 δολ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 29 Μαρτίου—1 'Απριλίου.

«ΠΗΝΕΙΟΣ» ἀπὸ ἔνα διὰ δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Βορ. Ιρλανδίας) 32)6 μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν διὰ Ρόττερνταμ—Βλαντινέγκεν η 'Αμπέρσαν Ρόττερνταμ 30)—, μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 12—22 Μαΐου.

«ΕΜΕΓΑΛΑΟΧΩΡΗ» ἐκ Κούνδαν 9000 τ. ζυλείας διὰ Ρόττερνταμ 61), φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΕΜΕΓΑΛΑΟΧΩΡΗ» ἐκ Νάρδικ 9000 τ. μεταλλεύματων διὰ Βόρ. 'Αμερικήν (λιμένας 'Ατλαντικού) δολ. 2.75, φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΚΤΙΤΡΑ» (ολλανδ.) ἀπὸ Βασιλικού 3300 τ. μεταλλεύματων διὰ Ρουέν 30)—, ἀμετοπος φόρτωσις.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Πέπλ 9300 τ. μεταλλεύματων διὰ Ρόττερνταμ—Βλαντινέγκεν η 'Ερεβιν 24)—, φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» ἐκ Ρόττερνταμ 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 27)—, μὲ 500 τ. ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 11 'Απριλίου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» ἐκ Ρόττερνταμ 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μομπιλ δολ. 3.75, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΕΚΥΚΝΟΣ» (σημ. ὁμερικ.) ἐκ Γκάλεστων η Πόρτ Σούλφουρ 9000 τ. θείου δι' 'Αγγλίαν δολ. 9, φόρτωσις 5—15 'Απριλίου.

«ΘΕΟΚΥΝΤΗΩΡΩ» ἀπὸ Σέτουπαλ 4400 τ. μεταλλεύματων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 3.

«ΕΚ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐκ Βρέμης 9500 τ. τοιμέντων διὰ Μπουενός "Αὔρες 44), φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (Ρεθύμνη—Κουλουκουντή) ἐκ Βαλτιμόρης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ριόν 'Ιανείρου δολ. 6.65, καντσέλλο 7 'Απριλίου.

«ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ» (παναμ.) ἐκ Βορμάτης 7000 τ. μαγγανίας διὰ Βαλτιμόρην δολ. 7.40, καντσέλλο 8 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ» (σημ. ὁμερικ.) ἐκ Σάρδηνας 6 διὰ Σφάλημάν δολ. 15—25 Μαΐου.

«ΕΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. ὁγγλική) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6 μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φύιον 'Αμπέρσαν—Αμβούργον ρείντς 30)—φόρτωσις καὶ στούσεν, μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 20—31.

«ΦΕΘΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6 μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φύιον 'Αμπέρσαν—Αμβούργον ρείντς 30)—φόρτωσις καὶ στούσεν, μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΑΙΤΩΛΙΑ» (σημ. ὁγγλική) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 8200 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φύιον 'Αμπέρσαν—Αμβούργον ρείντς 30)—φόρτωσις καὶ στούσεν, μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΤΑΥΟΥΕΡ ΧΙΛΑ» (σημ. ὁγγλική) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φύιον 'Αμπέρσαν—Αμβούργον ρείντς 30)—φόρτωσις καὶ στούσεν, μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΘΕΜΩΝΗ» (σημ. θεμωνή) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 9000 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν 32)6, μὲ 50 % τοῦ ναυλού εἰς δολλάρια φόρτωσις 11—20 'Απριλίου.

«ΕΠΙΠΣ» ἐκ Κωνσταντίνης 2200 τ. ἀλατος εἰς σάκκους διὰ Χάτφαν 27)—φίο, δι-φύιον Τέλ Αΐδιον 29)—(τρια-τέσσαρα συνήγορα ταξίδια, ἐναρξης 'Απριλίου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπὸ Κοσσερίν 3500 τ. φωσφάτων δι' Ιταλίαν 26)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΕΔΕΠΟΙΝΑ» ἀπὸ Ρόττερντομ 4800 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 28)—, καντσέλλο 25 'Απριλίου.

«ΦΑΠΡΑ Κ.» (ὁμερικ.) ἀπὸ ομερικανικοὺς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γενημάτων δι' 'Αγγλίαν δολ. 10.25, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' ὑμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπὴν δολ. 74.000 φίο, καντσέλλο 5 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ» ἀπὸ Λιμπού—Μοζαΐμπεκίνη (ἔνα διὸ λιμένας) 4450 τ. δομβακούτων εἰς σάκκους δι' 'Ελλάδα λίρα 19.25 φίο, κατ' ἀποκοπὴν, καντσέλλο 5 'Απριλίου.

«ΑΓΓΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' ὑμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπὴν δολ. 74.000 φίο, περίπτηση 2.80, παρόδοσις εἰς δια λιμένας 'Απο 'Ανατολής 2.35, παρόδοσις εἰς δια λιμένας Βορ. 'Αμερικής Τελή Μαρτίου—άρχας Μαΐου, ἐπαναπαρόδοσις εἰς δια λιμένας Βορ. 'Αμερικής Τελή Μαρτίου—άρχας Μαΐου, περίπτηση 1—20 Απριλίου.

«ΩΩΦΝ» (καταν. πετρελ.) 9000 τ. η.λ. τάϊμ—τοάρτερ δι' ένα ταξίδιον Ηνωμένων Πολιτειῶν — 'Απο 'Ανατολής δολ. 2.80, παρόδοσις εἰς δια λιμένα δικτῆς τῆς 'Απο 'Ανατολής η Φορμόζης (έξαιρουμένων τῶν κομμυσιοτήκης Κίνας).

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ» (καταν. πετρελ.) 10.000 τ. η.λ. (499.000 κ. π. διὰ δέματα) τάϊμ—τοάρτερ δι' ένα ταξίδιον ἐκ Βορείου 'Αμερικής εἰς 'Ελλάδα (μίσω Κόλπου) δολ. 2.30, παρόδοσις εἰς δια λιμένα 'Ελλάδος.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (καταν. πετρελ.) 10.900 τ. η.λ. τάϊμ—τοάρτερ δι' ένα ταξίδιον Βορείων Αμερικής—Μεσογείου δολ. 2.35, παρόδοσις εἰς δια λιμένα Βορ. 'Αμερικής Τελή Μαρτίου—άρχας Μαΐου, ἐπαναπαρόδοσις εἰς δια λιμένα Βορ. 'Αμερικής Τελή Μαρτίου—άρχας Μαΐου.

«ΕΔΑΙΣΑΒΕΤ Χ.» (σημ. ὁμερικ.) ἐκ Καλλιφορίας 9500 τ. πετρελαιοι

## Τὰ ταξιδεύοντα ελληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	04	2453	διήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ .....	Λ. Κεράνης .....	11	3508	άργει Σύρον από 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εύγενια I. Χανδρή .....	18	2974	άργει Πειραιά από 10 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	διήλθε Πόρτα Σατίδ 11 'Απρ. διά Χέιζαμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	υἱοί Δ. Πανταλέωντος .....	11	4248	άργει Έλευσίνα από 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Νικ. Χατζηπατέρας .....	43	7176	έφθ. Βενετίαν 5 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	Γεώργ. Χαλκιάς .....	24	3658	άργει Πάτρας 14 'Απρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	Άρ. Αναστασάτος .....	18	2858	διήλθε Νεάπολιν 11 'Απρ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	υἱοί Γ. Σιγάλα .....	08	2098	άργει Πειραιά από 14 Νοεμ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Στ. Καναδαριώτης .....	22	988	άργει Αμπελάκι 14 'Απρ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι .....	17	7777	άργει Πειραιά από 26 Φεβρ.
ΑΚΤΗ .....	«άδ. Λιβανού» Α. Ε. .....	44	7176	είς Ντουγκούν 4 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής Ανδρεάδης .....	44	7207	διήλθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Βοστώνην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	43	7176	είς λιμένας Ιαπωνίας 13 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ .....	«άδ. Λιβανού» Α. Ε. .....	43	7194	έφθ. Ντουγκούν 4 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ .....	«άδ. Λιβανού» Α. Ε. .....	42	7176	έφθ. «Άδεν 10 'Απρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέτρον
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός και Πατέρας .....	42	7177	είς Γκουαντανάμα 8 'Απρ.
ΑΝΔΡΙΟΣ .....	Ίω. Μ. Γουλανδρής .....	22	2038	άργει Σύρον από 18 'Οκτ.
ΑΝΝΑ .....	Ν. Λυκαρδόπουλος .....	19	5173	άργει Πειραιά από 7 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή .....	21	4358	άνεχ. Αμπατάν 6 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη .....	42	7191	έφθ. Τρίνινταν 8 'Απρ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	έτ. «Σταθάτος» .....	18	5685	διήλθε Πλύμουθ 10 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιβανός» Α. Ε. .....	43	7176	διήλθε Μπαλμπόρα 12 'Απρ. διά Λονδίνον
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός και Πατέρας .....	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Απρ. διά Φουζάν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	Μαρίος Εμπειρίκος .....	21	4786	άργει Αμπελάκι από 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ .....	«Ελληνικόν Δημόσιον» .....	18	5532	άργει Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιβανός» Α. Ε. .....	41	7460	διήλθε Κιουρασώ 27 Μαρτ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΡΜΑΘΙΑ .....	άδ. Γιανναγά και Σία .....	19	4683	διήλθε Πόρτα Σατίδ 8 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΧΑΙΓΓΕΛΟΣ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	17	5692	άργει Πειραιά από 19 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	Π. Μπάκιας .....	92	951	είς Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	«Θηραϊκή» Α. Ε. .....	38	4854	άνεχ. Αμέρερσαν 6 'Απρ., Ούζαν 8 διά Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	«Εκτώ Δρακούλης» .....	43	7176	άνεχ. Γιοκοσούκα 29 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7176	έφθ. Κρόφοντ 12 'Απρ.
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	43	7176	διήλθε Σουεζ 10 'Απρ. διά Καράτσι
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	υἱοί Ν. Βερνίκου .....	20	7744	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	Άντ. Παπαδάκης .....	43	7176	άνεχ. Νάρβικ 4 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	44	1923	άργει Πειραιά από 5 Δεκ.
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	Ρ. και Π. Βεργωτής .....	20	6343	διήλθεν «Άδεν 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. .....	«Άλματρος» Α. Ε. .....	18	4289	άργει Πειραιά από 11 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ. .....	«Άτλαντος» Α. Ε. .....	21	721	είς ταξίδια Πειραιώς—Τεργέστης
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	άδ. Γράτσου .....	44	7176	έφθ. Γένοβαν 7 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ .....	«Ηπειρωτική» Α. Ε. .....	13	4044	είς Κιασισιούγκ 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	έφθ. Ροσάριο 5 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ διά Μόμπιλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	άδ. Ανδρέαδη .....	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Απρ. διά Κόμπε
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	Ν. Παπαδάτος .....	18	1176	είς Σαουθμπούτον 12 'Απρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III .....	Π. Καλλίμιοντούλου .....	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Κωνιγκλιν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ .....	άδ. Συνοδίου ίω .....	24	2740	άργει Πειραιά από 14 Δεκ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	Ίω. Παράσχοντος κλπ. .....	06	3016	έφθ. Μπορντάλιαντ 13 'Απρ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	υἱοί Δ. Ιγγλέση .....	18	5275	άργει Πειραιά από 13 Νοεμ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεύς .....	26	4862	έφθ. Νικολάεφ 9 'Απρ.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΗΝΗΣ .....	«Αίγαστον» Α. Ε. .....	44	7207	άνεχ. Τάμπαν 27 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΗΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων .....	43	7176	άργει Πειραιά από 12 Νοεμ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	Διαμ. Πατέρας .....	19	5253	διήλθε Μπαλμπόρα 8 'Απρ. διά Βοστώνην
ΔΙΡΦΥΣ .....	άδ. Πατέρα .....	43	7176	άργει Πειραιά από 10 Νοεμ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανού .....	37	4839	έφθ. Πενάγκ 1 'Απρ. (διά Μαλασίαν)
ΕΒΡΟΣ .....	Καδιώ Σιγάλας .....	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	43	7244	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 13 'Απρ. διά Καράτσι
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» .....	27	4163	διήλθεν «Άδεν 10 'Απρ. διά Σουεζ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	«Άλκυών» Α. Ε. .....	44	7176	έφθ. Αγιον Βικέντιον 4 'Απρ. δι' Αργεντινήν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	38	5548	είς θεσιν 13—50 Β. και 26—21 Δ. 4 'Απρ. διά Πλέιτ
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Δ. Σταθάτος και Σία .....	43	7176	έφθ. Τσιτταγόκυ 1 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	Τεργιάζος και Λικουρής .....	21	1549	άργει Αμπελάκι από 31 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	άργει Πειραιά από 15 Νοεμ.
ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	16	2081	άργει Πειραιά από 15 Νοεμ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	Γ. Χρ. Λαιμός .....	43	7176	είς λιμένας Αργεντινής 6 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Ελληνική» Καλλίμαν .....	44	7207	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	43	7176	έφθ. Πειραιά 13 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Ελληνική» Α. Ε. .....	43	7176	άνεχ. Βοστώνη 11 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΠΙΣ .....	Α. Πρίντεπς .....	19	1492	άνεχ. Γκάλεστον 1 'Απρ. διά Νέαπολιν
ΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ.
ΠΡΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδιώ Σιγάλα .....	21	2369	έφθ. Πόρτλαντ («Ορεγκον») 7 'Απρ. (διά Μπέρια)
ΥΑΝΘΙΑ .....	υἱοί Πέτρου Γουλανδρή .....	43	7244	άνεχ. Σατίγκον 10 'Απρ.
ΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	Εύ. Ι. Χανδρή .....	43	7177	άργει Αμπελάκι από 2 Σεπτ.
ΥΗΝΟΣ .....	«Λιβανός» Α. Ε. .....	19	5627	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 11 'Απρ. δι' Αλμπαν
ΥΘΑΛΙΑ .....	άδ. Γουλανδρή .....	18	3553	έφθ. Νικολάεφ 5 'Απρ.
ΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίουντος .....	43	7176	έφθ. Βασόραν 6 'Απρ. και άνεχ. 8 διά Κόρραμ Σάχρ
ΧΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	38	5548	έφθ. Σφάξ 8 'Απρ.
ΠΤΕΙΡΟΣ .....	Άρ. Σταυρίδης κλπ. .....	18	5572	είς Τρίπολιν (Λιβανού) 1 'Απρ.
ΙΨΩΝ II .....	Δημ. Ν. Κουφός .....	44	1923	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7198	άνεχ. Αυταντάν 8 'Απρ. διά Σουαντζ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	«Κάσος» Α. Ε. .....	44	7198	άνεχ. Σουαντζ 11 'Απρ. διά Σέτσουπταλ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ .....	«Ελευθεράδης - Σκριβάνος» .....	10	5237	άνεχ. Αυταντάν 8 'Απρ. διά Σουαντζ
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	υἱοί ΣΤ. Πολέμη .....	42	2865	άνεχ. Ρουέν 11 'Απρ. διά Σέτσουπταλ
ΘΕΤΙΣ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	37	4815	άνεχ. Καλκούταν 4 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Ηηρεύς» Α. Ε. .....	30	4123	έφθ. Καλκούταν 4 'Απρ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Μακρή και Φωνάρη .....	19	845	άργει Πειραιά από 7 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θραϊκή» Α. Ε. .....	88	1356	είς Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΚΟΒΟΣ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	35	2385	έφθ. Σαίν Τζών 4 'Απρ.
ΓΟΡ .....	Γ. Αγγελίδης .....	01	2107	παραμένει είς Πόρτα Σουδάν από 8 Μαρτ.
ΘΑΚΟΣ .....	Λώς και Πεζάς .....	43	7207	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Απρ.
ΙΛΙΣΣΟΣ .....	«Εκτώ Δρακούλης» .....	06	3916	έφθ. Αγιορόσσαν 10 'Απρ.
	«Θεοφανώ» Α. Ε. .....	15	4724	άργει Πειραιά από 4 Σεπτ.

ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	'Αδελφοί Γουλανδρή . . . . .	44	7176	άνευ. Μοντεβίδεο 4 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάκερ)	έτ. «Αθηνᾶς κλπ. . . . .	44	10441	διῆλθε Σουέζ 11 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ . . . . .	'Επιτ. Ναυτ. 'Επιχ. Α.Ε. . . . .	27	1600	ἔθ. Κάρλσχαϊν 4 'Απρ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Λουκᾶς Νομίκος . . . . .	28	1594	διῆλθε Σουέζ 3 'Απρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ . . . . .	Μάρκος. Φράγκος . . . . .	12	3442	ἔθ. Σφαξ 6 'Απρ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ . . . . .	Εύγενια 1. Χανδρή . . . . .	42	7035	εἰς Νιού Ούεστμινστερ 4 'Απρ.
ΙΩΝΙΑ (έπιθετ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαὶ . . . . .	13	4916	άναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 20 'Απρ. δι' Αἴγυπτον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	'Αρ. 'Αναστασίας . . . . .	19	2323	ἀργεῖ Μόμπιλ 8 'Απρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Χατζηπατέρας . . . . .	43	7244	ἔθ. Λονδίνον 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	'Ιω. Παρασής κλπ. . . . .	13	1877	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	ἔθ. Βοστώνη 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Ν. Κουμάνταρος . . . . .	45	7240	διῆλθεν "Άδεν 11 'Απρ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΚΑΣΟΣ . . . . .	άδ. Κουλουκουντή . . . . .	43	7176	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΣΤΩΡ	«Κέασος» Α. Ε. . . . .	39	5215	ἔθ. Χάριαν 4 'Απρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκερ)	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	άνευ. Ντόρπιταν 24 Μαρτ. διὰ Τρίνινταν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε. . . . .	43	10448	άνευ. Βανδάρ Μασσάρ 7 'Απρ. διὰ Λά Πλάταν
ΚΕΧΡΕΑ	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Δεκ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανείδης . . . . .	44	7176	ἔθ. Τακλούπιταν 25 Μαρτ. (διὰ Σούμπικ)
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιθ.).	Θ. 'Επιφανείδης . . . . .	43	7198	ἔθ. Τσιτταγκόκ 7 'Απρ.
ΚΟΡΘΙΟΝ . . . . .	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαὶ . . . . .	11	3879	άναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 15 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΚΡΗΤΗ . . . . .	'Αδ(ο)φί Σουλανδρῆ . . . . .	18	5072	ἔθ. Πειραιᾶ 2 'Απρ.
ΚΡΙΟΣ . . . . .	Γ. Μοάτσος . . . . .	44	7244	διῆλθεν Παναμάν 28 Μαρτ. διὰ Μανίλαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Μ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	ἔθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .	27	4950	εἰς Γδυνιαν 5 'Απρ.
ΚΥΜΑ . . . . .	«Ακτοπλοΐας 'Ελλαδος» . . . . .	11	7537	ἔθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. καὶ ἀνεχ. 14 διὰ Γένοβαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Λιδανού Α. Ε. . . . .	43	7244	εἰς Άλεξανδρειαν 1 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	άνευ. Ντόρπιταν 4 'Απρ. δι' Όζάκαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 12 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	Ν. Απόδιακος . . . . .	45	7176	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς 5 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	υἱοί Κ. Η. Λαιμοῦ . . . . .	43	7176	ἔθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Απρ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	άδ. Λών καὶ Α. Πεζάς . . . . .	43	7176	πασέμεινε Μπέλφαστ 8 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάλος . . . . .	43	7176	ἔθ. Νικολάειφ 6 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	έλεγχον Χερσώνα 4 'Απρ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς Μιδδλεσμπρτο 29 Μαρτ.
ΛΥΡΑΣ . . . . .	Εύγγ. καὶ Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 2 Δεκ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	ἔθ. Σεμαίνους 11 'Απρ. (διὰ Βαγκούμερ)
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	«Λιδανός» Α. Ε. . . . .	45	7176	ἔθ. Ριτζέκα 1 'Απρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	άδ. Συνδιούν . . . . .	19	3911	έφθ. Γκότεμπουργκ 3 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 11 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	άνευ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Μαρτ. διὰ Γλασκώδην
ΜΑΡΙΑ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	εἰς Τεργιστήν 10 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .	I. Πετσόπουλος κλπ. . . . .	11	1881	άνευ. Πενέληκ 10 'Απρ. δι' Όδησσον
ΜΑΡΙΑ ΛΩ . . . . .	K. Η. Λαιμός . . . . .	12	4707	διῆλθε Λίζαρην 12 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Λώς καὶ Πεζάς . . . . .	43	7244	άνευ. Κόμπη 9 'Απρ. διὰ Βαγκούμερ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς . . . . .	43	7176	διῆλθε Χονδουρού 5 'Απρ. διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	Γερ. Σταβάτος . . . . .	43	7176	ἔθ. Βαγκούμερ 9 'Απρ. (διὰ Βοστώνην)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ . . . . .	«Ειρηνικός» Α. Ε. . . . .	44	7176	έφθ. Φλάσιγ 3 'Απρ.
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	'Εμ. Βιντιάδης . . . . .	20	2310	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .	Mix. Καραγεώργυς . . . . .	22	1175	έφθ. Κολόμπο 5 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	N. Εύσταθιον . . . . .	19	5476	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 3 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	άδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	Ρεύμηντ-Κουλουκουντῆ . . . . .	44	7198	εἰς Τοκοπίλλα 4 'Απρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	"Εκτώρ. K. Δρακούλης	41	7157	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Δεκ.
ΜΙΧΑΗΑ . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	άνευ. Καζαμπλάγκαν 9 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	«Άδαμαστος» Α. Ε. . . . .	43	7207	άνευ. Χάμπτον ρόδι 1 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	N. Εύσταθιον . . . . .	44	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Νοεμ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 6 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	'Ιω. Καρράς . . . . .	44	7247	διῆλθε Λισσαβῶνα 13 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	διῆλθε Κιουρασώ 29 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Εύγενία» . . . . .	43	7176	εἰς Τοκοπίλλα 29 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	'Ηλ. Ε. Χατζηλίδης κλπ. . . . .	37	5205	εἰς Ιανέρη 2 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	X. Πατέρας καὶ Σία . . . . .	43	7176	έφθ. Ποτσάρης 28 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	B. Σ. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	άδελφοι Σιτινά . . . . .	43	7244	διῆλθε Σουέζ 30 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάκερ)	E. Κουλουκ.-I. Καΐρης . . . . .	43	7196	έφθ. Στεπτίνον 4 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Τ. . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	διῆλθε Σιγκαπούον 30 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΟΘΩΝ . . . . .	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε. . . . .	43	7194	εἰς Ιανέρη 5 'Απρ.
ΟΛΓΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	άνευ. Τοσταγκόκ 29 Μαρτ. διὰ Φρήμαντλ
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΟΝΤΡΙ . . . . .	«Καφηρεύς» Α. Ε. . . . .	27	5525	εἰς λιμένας Δυτ. 'Αφρικῆς 6 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Φαφαλιοί καὶ Σία . . . . .	44	7176	διῆλθε Ντόρε 13 'Απρ. διὰ Καράτσι
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ . . . . .	Έμπορ. - Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	έφθ. Σιδένευ (Αύστραλίας) 2 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	Κούλουθρος - Εμπειρ. . . . .	18	5215	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Δεκ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	K. Γράτσου . . . . .	45	7176	έφθ. Ρίον Ιανέρη 28 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	Kων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΗΣ . . . . .	«Άτλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Δεκ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	«Τράπτη» Co . . . . .	18	5525	διῆλθε Σουέζ 30 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	M. Πιάγκος κλπ. . . . .	17	3704	έφθ. Στεπτίνον 4 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	«Ωκεάνος» Α. Ε. . . . .	19	5182	διῆλθε Σιγκαπούον 30 Μαρτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	N. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	20	5194	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 5 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΠΑΥΛΟΣ Γ. . . . .	A. Καραδίας . . . . .	43	7176	άργει Σύρου ἀπὸ 5 Σεπτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	'Ιω. Λιδανός . . . . .	43	7176	άργει Σύρου ἀπὸ 7 Νοεμ.
ΠΕΡΙΣΕΦΟΝΗ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	'Ηλ. Πατέρας κλπ. . . . .	18	4344	άργει Κεφαλληνίαν ἀπὸ 2 Νοεμ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ τάκερ	άδ. Γιαννακαρών . . . . .	20	1130	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΠΕΤΡΟΣ (τάκερ)	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνευ. Παναμάν Σίτου 8 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Ιω. M. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	διῆλθε Φινιστέρων 11 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Μ. Νομικός . . . . .	45	3822	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Σεπτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	υἱοί Π. Γουλανδρῆ . . . . .	43	10448	έθ. Αλεξανδρειαν 1 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκερ)	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	23	4693	άνευ. Μπάχρειν 13 'Απρ. διὰ Σουέζ (διαταγάς)
ΠΟΠΗ . . . . .	Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 30 Νοεμ.
ΠΡΕΝΤΟΝ	έτ. «Αθηνᾶς» . . . . .	44	7207	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 24 Οκτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	έθ. Λίβερπουλ 6 'Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	N. Διακάκης . . . . .	06	2088	έθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ . . . . .	Βαγιάννης καὶ Σία . . . . .	16	1765	έθ. Σουέζ 1 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Ελαζίας» . . . . .	45	7176	έθ. Καράτσι 11 'Απρ.
ΣΑΜΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	44	1923	έθ. Λίβερπουλ 6 'Απρ.
	έτ. «Τρανσπετρόλ	44	4908	έθ. Πειραιᾶ 17 'Απρ.
	E. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	έθ. Σουέζ 18 'Απρ.
	υἱοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	43	7177	έθ. Καράτσι 11 'Απρ.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Χαϊφόγκ 6 'Απρ. διὰ Σαϊγκόν άργει Σύρον ἀπὸ 2 Δεκ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άργει Πέρασα 14 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	εἰς Νικολάειφ 5 'Απρ. ύπὸ φόρτωσιν
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άργει Χίον ἀπὸ 1 Σεπτ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άργει Σύρον ἀπὸ 17 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Μπουένος "Άυρες 8 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ	04	646	έφθ. Καράτσι 1 'Απρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	διῆθεν "Άδεν 7 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣ ΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Καλκούταν 5 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άργει Οίνουσας ἀπὸ 11 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λαιμού	13	4221	άργει Σύρον ἀπὸ 6 Σεπτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλουθόρου - Εμπειρίκου	18	5687	έφθ. Βόλον 6 'Απρ. καὶ Πειραιᾶ 9
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	άνεχ. Σαδάναν 12 'Απρ. διὰ Μανίλαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εὐγενία I. Χανδρή	43	10448	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουν.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Οδησσόν 10 'Απρ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	εἰς Κατάκωλον 1 'Απρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 'Ιαν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	άνεχ. Καράτσι 11 'Απρ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	έφθ. Οδησσόν 3 'Απρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	διῆθεν Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διὰ Βενετίαν
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆθεν Κ)λιν 11 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	έφθ. Μπουένος "Άυρες 6 'Απρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	άνεχ. Κολόμπο 1 'Απρ. διὰ Κοιλδοττάμ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	
ΓΑΡΙΑ	Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	

## Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ταξιδιῶν

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. "Άδεν 1 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Γκουάρτια»	43	7160	άργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 9 'Οκτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 7 'Απρ.
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	εἰς Στεττίνον ἀπὸ 1 'Απρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Ρόττερντα� 1 'Απρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	έφθ. Ντουαλά 3 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	άνεχ. Σιγκαπούρην 28 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Μπουένος "Άυρες 1 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Μαρτ. διὰ Κεελόγκ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 18 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς Νεάπολιν ἀπὸ 23 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Τουτικούρι 5 'Απρ. διὰ Μαντράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Φεβρ. Εναυλώθη
ΑΙΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άργει Πέναρθ ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιών»	28	5061	έφθ. Λό Πλάταν 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Πειραιᾶ 8 'Απρ. δι' 'Αλγύεριον
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άργει Νέαν 'Ορλεάνη ἀπὸ 10 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆθε Παναμάν 6 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαρτ. διὰ Βόρη. Αμερικήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5672	εἰς Μπουένος "Άυρες 6 'Απρ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άργει 'Αλεξανδρίαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	διῆθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 9
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φριόκόδ»	18	2224	άργει Νέαν 'Ορλεάνη ἀπὸ 9 Νοεμ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Αμπελάκι 14 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρδ Αμερικαν»	21	8207	εἰς Λίθερπολού ἀπὸ 22 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆθε Κολόμπο 8 'Απρ. διὰ Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διῆθε Μαυρίκιον 4 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε'ΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 1 'Απρ. διὰ Τέλ Αΐδιον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	διῆθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιδερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	διῆθε Ντώρμπαν 1 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	έν πλω ἐκ Κούβας δι' Αμβέρσαν, 'Απρ. 4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	έφθ. Ταματάθην 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 21 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Ικούκ 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	διῆθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	διῆθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Απρ. δι' Αμπαντάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Οζάκα 6 'Απρ. διὰ Βαγκούδηρε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Κολόμπο 6 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Ικούκ 5 'Απρ. διὰ Παναμάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διῆθε Σιγκαπούρη 5 'Απρ. διὰ Κόμπη
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκοτουρος»	27	5006	άνεχ. Φάλμουθ 6 'Απρ. δι' Αιδούργον
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	άνεχ. Σαΐν Τόμας 4 'Απρ. διὰ Μασσαλίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κρονάντο»	43	7067	διῆθε Λός 'Αντζελες 1 'Απρ. διὰ Μανίλαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	44	7176	διῆθε Σουέζ 8 'Απρ. διὰ Ναγκόγια
ΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	έφθ. Βεγγάζην 5 'Απρ.
ΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	611	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Απρ.
ΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πίο Πάρντο»	43	7166	άργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 19 'Απρ. 1949.
ΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάνη	13	5125	ἐν πλῷ ἐκ Χονσουλούδην διὰ Παναμάν, 'Απρ. 4
ΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αράκου»	12	6348	άνεχ. Μένα δι' Αχαμάντη 5 'Απρ. διὰ Ρόττερντα�
ΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Σουέζ 1 'Απρ. δι' Ούμ Σαΐν
ΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Τάμπαν 3 'Απρ. διὰ Κιασσούνγκ
ΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7216	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΗΜΟΣΩΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	άργει Βοστόνη ἀπὸ 24 'Ιαν.
ΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Αύγ.
ΙΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	22	5905	άργει Σύρον ἀπὸ 31 Μαρτ. π. ἔ.
ΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	έφθ. Κάρδιφ 9 'Απρ.
ΑΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	εἰς Χάϊφαν 4 'Απρ.
ΑΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλαγια»	21	3345	διῆθεν "Άδεν 6 'Απρ. δι' Αύστραλίαν.
ΑΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιανουσουλάτος	28	6522	διῆθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διὰ Σλίγκο
ΑΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλαγια»	10	1484	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 18 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσποσαφίκα»	43	7207	έφθ. Ρόττερντα� 30 Μαρτ.
ΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	έφθ. Γκρήνοκ 3 'Απρ.
ΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πουμάρόζα»	43	7176	έφθ. Χάϊφαν 8 'Απρ.
ΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος 'Ατυχίδης	20	6419	άνεχ. Κιουρασώ 6 'Απρ. (διαταγάς)
ΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηνη»	19	2624	

ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	έφθ. Τσεμπάριεν 2 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ . . . . .	έτ. «Ορίνοκο» . . . . .	45	7176	άνεχ. έκ Σουέζ 5 'Απρ. (διαταγάς)
ZAN . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	44	7165	άνεχ. Κούδαν 1 'Απρ. διά Ράττερνταμ
ΗΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7191	άνεχ. Κοιλδοτάτη 1 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ . . . . .	έτ. «Θεοδώρω» . . . . .	43	7151	διηλθε Μαυρίκιον 1 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΘΕΟΔΩΡΩ . . . . .	άδ. Σαμωνά . . . . .	17	5524	έφθ. Τσιτταγκούκ ρόδς 4 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. . . . .	έτ. «Λάς Πέρλας» . . . . .	28	5068	έφθ. Γκάρστον 9 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Διεθής» . . . . .	43	7200	έπιλθε Χωμανάν 1 'Απρ. διά Τακόμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	25	5090	άνεχ. Χάλιφας 3 'Απρ. διά Αιμέρεσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7176	είς Μπέιρα από 28 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	29	9086	διηλθε Κέπιτ Φρίο 23 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	16	4710	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Απρ. διά Βίτα.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.) . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	31	9767	έφθ. Κιουρασώ 5 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ . . . . .	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	είς Μόμπιλ 12 'Απρ.
ΙΣΠΑΧΑΝ . . . . .	«Ατυχίδης» Α. Ε. . . . .	19	5636	είς Χάφαν από 29 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΟΗ
ΚΑΙΤΗ . . . . .	έτ. «Κορρεαντόρ» . . . . .	43	7176	έφθ. Βουδάην 1 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άριονα» . . . . .	22	8432	έφθ. Τρίνι-ταντ 1 'Απρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε» . . . . .	13	7710	έφθ. Σάντος 3 'Απρ. (διά 'Αργεντινήν)
ΚΑΝΟΠΟΥΣ . . . . .	έτ. «Κανόπους» . . . . .	44	7157	διηλθε Ρίον Ιανέρον 1 'Απρ. διά Εύρωπην
ΚΑΝΤΟΥΛΕ . . . . .	έτ. «Ντέλ Ρέ» . . . . .	12	3964	είς Μπαρράου από 30 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ . . . . .	έτ. «Ελγκεδέλ» . . . . .	05	4298	έφθ. Φεραία 1 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Μπράϊτ Σάρ» . . . . .	19	5771	άνεχ. Χούστον 4 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	3332	άργει Μόμπιλ από 24 Ιαν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Καρέτος» . . . . .	43	7160	διηλθε Χονολουλού 22 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κατερίνα» . . . . .	03	491	έφθ. Γκούλ 7 'Απρ.
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Άλμπατρος» . . . . .	40	982	είς ταξίδια Έλλαδος — Συρίας
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 12 Ιουλ.
ΚΛΕΙΩ . . . . .	έτ. «Αρίκα» . . . . .	43	7176	έφθ. Σουέζ 4 Απρ. (διά Ρόττερνταμ)
ΚΝΟΖΑ . . . . .	έτ. «K.N.O.Z.A.» . . . . .	44	7248	έφθ. Βαγκούθερ 10 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	έτ. «K.N.O.Z.A.» . . . . .	44	7160	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΚΟΚΕΡΕΑ . . . . .	έτ. «Κάντια» . . . . .	04	3479	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε» . . . . .	13	9424	είς Γένοβαν 12 'Απρ. (διά Μπουένος "Αὔρες")
ΚΟΡΑ . . . . .	Π. Γασταρινάτος . . . . .	06	824	είς Αλεξανδρειαν 1 'Απρ.
ΚΟΥΓΚΑΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε» . . . . .	19	5758	άργει Σύρουν από 9 Σεπτ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ . . . . .	έτ. «Σφίγη» . . . . .	06	704	είς Πόρτ Σαΐδ 1 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	είς Μασσαλίαν από 23 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. . . . .	έτ. «Εξπλοραντόρ» . . . . .	43	7207	έφθ. Γκουαντανάμο 3 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	διηλθε Σουέζ 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	έφθ. Λά Γκουαίρα 1 'Απρ.
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ατλαντικού» . . . . .	16	5505	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Απρ. διά Μπείνις
ΛΟ-Ι-ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αντόρ» . . . . .	21	8206	είς Αγιον Φραγκίσκον από 19 Φεβρ. Επισκευή
ΜΑΙΡΗ . . . . .	έτ. «Καρρέτο» . . . . .	49	5841	άνεχ. Αμπαντάν 2 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΚΕΝΑ II . . . . .	έτ. «Ωρίων» . . . . .	44	2883	έφθ. Χάφαν 7 'Απρ.
ΜΑΚΙΚΙ . . . . .	έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	έφθ. Σήχαμ 8 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	είς Γδυνιαν 4 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΩ . . . . .	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . . . .	43	7160	έφθ. Κιουρασώ από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. . . . .	έτ. «Κρωστάλ» . . . . .	20	3326	έφθ. Ραβένναν 4 'Απρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άργει Τζάκοσονδηλ από 25 Νοεμ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	έτ. «Πρώρα» . . . . .	01	3568	άργει Μασσαλίαν από 21 Ιουλ. ΕΠΩΛΗΘΟΗ
ΜΕΝΤΕΣ . . . . .	Σ. Γ. Οικονομίδης . . . . .	43	771	έφθ. Βενετίαν 2 'Απρ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ . . . . .	έτ. «Μοντίζο» . . . . .	19	4999	άργει Κέρδιφ από 20 Δεκ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Αρίονα» . . . . .	19	7588	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. διά Τάμπαν
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ . . . . .	έτ. «Ζαράτι» . . . . .	18	4965	έφθ. Ανταντάν 7 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ . . . . .	έτ. «Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	άργει Ορλεάνην 6 'Απρ. διά Αλεξανδρειαν
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Χάρις» . . . . .	43	7196	άργει Φιλαδέλφειαν από 8 Νοεμ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	έφθ. Αμπαντάν 7 'Απρ.
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Καρρίμπτιαν» . . . . .	43	7176	είς Ντουγκούν 10 'Απρ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλα» . . . . .	20	6416	διηλθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε» . . . . .	20	10474	είς Νέαν Υόρκην 12 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ . . . . .	έτ. «Ζίτα» . . . . .	43	7168	είς Βαγκούθερ από 24 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	έτ. «Πανορμίτης» . . . . .	19	2592	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΗ . . . . .	έτ. «Βικτώριας» . . . . .	29	4386	άργει Πειραιά από 20 Μαρτ.
ΝΟΡΑ . . . . .	έτ. «Η' Ήτερην Σιυφάριγκ» . . . . .	43	7175	διηλθε Ρεσίφ 3 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Σόν» . . . . .	43	7176	άργει Αμέρεσαν από 5 Σεπτ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7191	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	44	7207	διηλθε Τσεμπού 28 Μαρτ. διά Βαγκόκ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ναφτόλα» . . . . .	20	7030	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Νότιον Γαλλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ . . . . .	έτ. «Φρασλόν» . . . . .	45	7148	άνεχ. Μπουένος Αύρες 2 'Απρ. διά Ινδίας
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Βίλμιγκτων
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Απρ. διά Αλεξανδρειαν
ΝΤΟΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κευπάκο» . . . . .	25	5531	άργει Αλεξανδρειαν από 8 Νοεμ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Γκαμπόφ» . . . . .	44	7244	είς Λιμένας Πλέιτ 4 'Απρ.
ΟΛΓΑ . . . . .	έτ. «Σάν Ζοζέ» . . . . .	19	2659	έφθ. Καζαμπλάγκαν 29 Μαρτ. (διά Γένοβαν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-Μ΄ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	48	10901	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	50	17720	είς Σπαρρόδον Πόντι υπό συντηρώσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	49	17722	διηλθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	49	17722	διηλθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	49	17724	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Οίλ» . . . . .	49	17724	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.) . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	27	8627	έφθ. Κιουρασώ 7 'Απρ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ . . . . .	έτ. «Αλέξ. Γουναρς» . . . . .	19	5701	άργει Μόριπταλ από 7 Οκτ.
ΟΥΤΑΧΑΝ . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	19	7031	άργει Νέαν Υόρκην από 11 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Σαπφώ» . . . . .	44	7223	διηλθε Ρεσίφ 3 'Απρ. διά Σάντος
ΠΑΡΑΛΟΣ II . . . . .	έτ. «Παράλος» . . . . .	18	6049	άνεχ. Πειραιά 4 'Απρ. διά Τακοράντι
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα» . . . . .	21	6230	άργει Ρίβερ Μπλακουσώντερ από 14 Αύγ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα» . . . . .	19	5555	έφθ. Γκάρστον 1 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΗΟΥΑΙΝΒ . . . . .	έτ. «Κοντινεντάλε» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μπείρα 1 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ . . . . .	έτ. «Πάσιφικ» . . . . .	44	7212	διηλθε Βαγκούθερ 1 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΛΑ . . . . .	έτ. «Ναδιέρο» . . . . .	19	6040	άνεχ. Σαβάνναν 1 'Απρ. διά Κούδαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	19	6495	άνεχ. Κιουρασώ 5 'Απρ. διά Ντακάρ
ΠΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ναδιέρα» . . . . .	20	2606	έφθ. Κίγκστον (Τζαμάικα) 6 'Απρ.
ΠΛΟΣΒΕΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ «Εστε» . . . . .	20	6109	άργει Πειραιά από 27 Ιαν.
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ . . . . .	έτ. «Μπάρου» . . . . .	14	7475	άργει Βαλταράσον από 10 Δεκ.
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ» . . . . .	20	3280	είς Σαμπενίκο από 3 Φεβρ., έπισκευή
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	44	7163	διηλθε Ελίζαμπετ 21 Μαρτ. διά Βομβάν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Λάμα» . . . . .	36	7104	άνεχ 'Αμπαντάν 8 'Απρ. διά Αδεν
ΠΡΑΝΤΟ . . . . .	Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ . . . . .	έτ. «Μπιενθέντιντο» . . . . .	19	5055	άνεχ. Καλκούταν 4 'Απρ. διά Κολόμβο
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Εμπρέσα» . . . . .	42	7176	είς Βαγκούθερ 10 'Απρ.

PENA	έτ. «Πάξ» . . . . .	20	5686	εις Νέαν Υόρκην ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα» . . . . .	21	1925	ἀργεῖ 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 5 Μαρτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Río Grández» . . . . .	44	7176	εἰς Χούσταν τὸ 24 Μαρτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Bérita» . . . . .	19	2632	ἀργεῖ Νέαν Ορλεάνην ἀπὸ 15 Ιαν.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ntel Eoste» . . . . .	18	5664	ἔφθ. Δουβλίνον 1 Απρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	ἔφθ. Καράτσι 6 Απρ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Giabizza» . . . . .	23	5374	ἄνεχ. Ροζάριο 1 Απρ. διὰ Μπουένος "Άυρες
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γλανάν» . . . . .	16	4841	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 6 Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	44	7220	ἄνεχ. Μπιντάν 24 Μαρτ. διὰ Κόλπον
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7189	ἔφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 2 Απρ. (διὰ Βοστώνην)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7176	διῆλθεν 'Αρούμπα 27 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	08	3864	ἔφθ. Βενετίαν 5 Απρ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια» . . . . .	20	2606	ἄνεχ. Τσάρλεστον 1 Απρ. διὰ Σαίν Τζών
ΣΑΠΦΟΡ	έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα» . . . . .	44	7212	διῆλθεν Γιβραλτάρ 5 Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Άρενας» . . . . .	11	3726	ἀργεῖ "Ιμιγχαν ἀπὸ 24 Μαρτ. ζημίαι . . .
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	45	7198	διῆλθεν Ντότζενες 8 Απρ. ἐξ 'Αιμέρσπης
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαρίστα» . . . . .	19	5354	διῆλθεν Γιβραλτάρ 4 Απρ. διὰ Πουάν Νούάρ
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάζ Πέρλας» . . . . .	21	9547	διῆλθεν 3 Απρ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βατόρες» . . . . .	10	3649	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 17 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιολος» . . . . .	43	7199	ἄνεχ. Καράτσι 29 Μαρτ. διὰ Κοιλοπόταμ. . . .
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα» . . . . .	21	7409	ἀργεῖ Βαλτιμόρην 29 Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάτιν» . . . . .	30	2480	ἔφθ. Γένοβαν 10 Απρ.
TZENNY	έτ. «Ωκεανός» . . . . .	18	7914	ἄνεχ. Μοντεβίδεο 4 Απρ. διὰ Γένοβαν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρς» . . . . .	44	7060	ἄνεχ. Νταβάο 8 Απρ. διὰ Γκουάμ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	43	7132	εἰς 'Αμδούργον ἀπὸ 16 Μαρτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άϊσν» . . . . .	14	3654	ἄνεχ. Ρότερνταν 1 Απρ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες» . . . . .	20	6090	εἰς λιμένας 'Ιαπωνίας 10 Απρ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ» . . . . .	21	7460	ἄνεχ. Τάπαν 1 Απρ. διὰ Γένοβαν
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμοσοκ» . . . . .	43	7160	ἄνεχ. "Αγιον Φραγκίσκου 25 Μαρτ. διὰ Σάν Μάρκος "Αίλαντ
XOK	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	43	7127	ἔφθ. Λίβερπουλ 8 Απρ.

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

## MORAN TOWING AND TRANSPORTATION

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

Telegrams:  
«GENICOLAOU»  
LONDON

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

Telephone:  
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:

## SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

Cables FINAMUS—NEW YORK  
ALL SHIPPING CODES

80 BROAD STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE  
WHITEHALL 3- | 5882  
5883  
5884

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

### A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων και πάσις φύσεως έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

'Αντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS LTD

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

Γραφεῖα: ἐν Πειραιῇ 'Ακτὴ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479  
» Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680  
Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»  
» Εσωτερικοῦ: «OUNION»

## ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Αρχαίότερον καὶ Τελείότερον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ἰδρυθεὶς τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ 'Αγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.  
Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.  
Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Επισκευαὶ πλοίων πάσις φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. 'Εκτέλεσις πάσις ἐργασίας ἀφορώσης τῆς Μηχανουργείων καὶ τῆς Λεβητοποίησιν. — 'Οργανοκολλήσεις καὶ Ηλεκτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

'Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ ΛΑΕΕΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ  
27-078      Τηλεγραφική Διεύθυνσις:  
R 591      «FRANGSON» ALEXANDRIA