

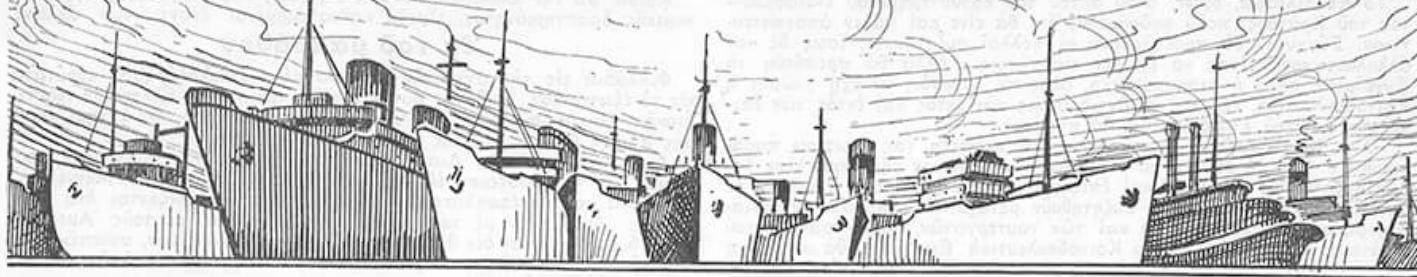
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1950

Αρ. Φύλλου 360/119

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 360(119)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1950

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

"Οσα οι πολλοί άγνοοῦν"

'Αναγνώστης μας, άγνοων, προφανώς, τὰ πράγματα, χαρακτηρίζει εἰς ἐπιστολήν του, ως ὑπερθρολικόν, τὸν ὑπολογισμὸν μας, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἴνε τὸ ἀκριβώτερον εἰς τὴν διαχείρισιν του μεταξὺ ὄλων τῶν ξένων, ἐλάχιστα ἀφιστάμενον ἢ καὶ καθόλου τοῦ Ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ Καναδικοῦ, εἰς τὰ ἡμερησία έξοδο τῆς κινησίας του.

Θα μᾶς δοθῇ λίαν προσεχώς νὰ εύκαιρια νὰ παράσχωμεν λεπτομερεῖς τινας σχετικοὺς ἀριθμούς, δηηκιωμένους ἀπὸ τοὺς λογαριασμοὺς ταξιδίων, ὃχι ἔνος, ἀλλὰ πολλῶν σκαφῶν, εἰς διάφορα ταξίδια. Πρὸς τὸ παρὸν θὰ ἀρκεσθῶμεν νὰ ἀναφέρωμεν χαρακτηριστικάς τινας περιπτώσεις, αἵτινες ἐπαρκῶς καταδεικνύουσιν πόσον ἀνόητος καὶ καθαλλοπικῶς ἐπειρεύθη κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἡ διαχείρισις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ πόσον αἱ ἐπιθεωρύνεις αὐταὶ ἀφίστανται τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐκμετάλευσιν τῶν ξένων πλοίων ἀριθμῶν.

Πληροφορούμεν κατὰ πρῶτον τὸν ἐπιστολογράφον μας, ὅτι ἡ ἀχίλλειος πτέρνα εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ εἶνε τὸ γεγονός τῆς μὴ, περιοδικῆς ἔστω, προσεγγίσεως του εἰς τοὺς λιμένας μας. Ο κύκλος τῆς δραστείας του δὲν περιλαμβάνει πλέον τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ἀφοῦ η Μαύρη Θάλασσα καὶ ὁ Δούναβης ἔπαισαν ἐνδιαφέροντας τὰς ἀξιόλογους νὰ ἔχουν διὰ τὴν ναυλαγράφην.

Ἡ πολυετής, συνεπῶς, ἀπουσία τοῦ ποντοπόρου φορτηγοῦ μας ἀπὸ τὰς ἔνικας του δάσεις, δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς μετακλήσεως καὶ παλιννοστήσεως τῶν πληρωμάτων, μὲ δαπάνην ὥκι μετακαρφόντων διὰ τὴν πλοιοκτησίαν. "Ἄν υπολογισθοῦν εἰς 20 ἔστω αἱ περιπτώσεις κατ' ἔτος, αἱ ὀλιγώτεροι, ποὺ ἡμποροῦν νὰ συμβοῦν, μετακλήσεως καὶ παλιννοστήσεως μελῶν τοῦ πληρώματος ἐνὸς σκάφους, ἔχοντας μίαν δαπάνην 2.500 λιρῶν Ἀγγλίας. Αὐτὴν τὴν δαπάνην τὰς ζένα σκάφη δὲν τὴν ἔχουν, διπλωσίη, διότι οἱ ἔθνικοι των λιμένεων, μηδὲ τῶν Ἰταλικῶν ἔξαιρουμενοι, εύρισκονται ἐντὸς τοῦ κύκλου τῶν ταξιδίων των καὶ τακτικοὺς τοὺς ἐπισκέπτονται. 'Εκεὶ ἀνανέωνται τὸ πληρωμά των, χωρὶς ἀποκημάσεις, χωρὶς παλιννοστήσεις, φευδασθενείας καὶ ὅλα τὰ γνωστά διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἐπαικόλουθα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν, δῆμως, τῆς παλιννοστήσεως, ἔχομεν καὶ τὰς ἀποζημιώσεις τῆς ἀδικιαιολογήσου, κατὰ τὸν νόμον, ἀπολύτως. Τετράμηνος ὁρίζεται ὡς ἀποζημίωσις ἡ καταβολὴ τοῦ μισθοῦ διὰ τὴν ἀπόδυσιν εἰς τὴν Βόρειον λ. χ. Ἀμερικήν, δίμηνος καὶ τετράμηνος κατὰ ζώνας εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ ἀλλαχοῦ. Μὲ χιλίας περίπου λίρας ἐμφανίζουν κατ' ἔτος πολλὰ πλοία δεδουλύνοντα το κονδύλιον αὐτὸν τῶν ἀδικιαιολογήτων ἀπολύτως.

"Έχομεν ἀκόμη τὴν ὑποχρεωτικὴν παλιννοστήσειν μετὰ ἑνίαυσιν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Συμβαίνει συχνά—ὑπάρχουν πολλαὶ συγκεκριμέναι περιπτώσεις—νὰ παλιννοστθοῦν πληρώματα ἀπὸ τὰς Ἰνδίας καὶ τὴν 'Ἀπο' Ἀνατολήν καὶ τὴν Νότιον Ἀφρικήν. 'Η δαπάνην ἔξικενται εἰς 200 περίπου λίρας δι' ἓνα ἔκαστον παλιννοστούμενον. Πέντε, δηλαδή, ἀπολύτου μένοντας δάσεις τῆς περὶ ἑνίαυσιον ὑπηρεσίας προσδέψεως τοῦ νόμου, εἶναι ἀρκετοί, διὰ νὰ ἐπιβαρύνουν τὴν διαχείρισην τοῦ πλοίου μὲ χιλίας λίρας ἐπησίως. Οὕτως αὐτὴ ἡ περίπτωσις ἐμφανίζεται συχνά εἰς τὰ ζένα πλοία, ἀφοῦ, διπλωσίη, διότι τοῦ ἔτους τρίς καὶ τετράκις ἐπισκέπτονται τὴν πατρίδα των καὶ ἀνανέωνται τὸ πληρώματα των.

"Έχομεν δῆμως καὶ συνέχειαν. 'Εάν ἀσθενήσῃ εἰς λιμένα μακρύνον τῆς 'Ἀπο' Ἀνατολῆς, τῆς Νότιου Ἀφρικῆς, Νοτ. Ἀμερικῆς ἢ Αὔστραλίας, μέλος της τοῦ πληρώματος, ὁ ἀσυμματιστής ἢ δό γ'. μηχανικός, λ. χ., ὑποχρεωθῆ ὁ πλοίαρχος νὰ τὸν εἰσαγάγῃ εἰς τὸ νοσοκομεῖον καὶ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του μὲ ἐλλιτές, κατὰ τὸν ἀσθενήσαντα, τὸ πληρωμά του, θὰ ἔχωμεν τὰς ἔξης ἐπιθεωρύνεις : Μέχρι τῆς ἔξευρέσεως ἀντικαταστάτου, μετὰ διμηνὸν συχνά καὶ τρίμηνον, ἡ μισθοδοσία τοῦ ἀσθενήσαντος θὰ μοιράζεται μεταξὺ τοῦ λοιποῦ πληρώματος, ὀναλόγως τῆς ειδοκότητος τοῦ ἀσθενεῦς, διὰ δευτέρου δὲ φοράν ή αὐτὴ μισθοδοσία θὰ καταβάλλεται εἰς τὸ Ἀπομαχικόν Ταμείον, ἐνώ ἐν τῷ μεταξὺ ἡ μετάκλησις ἐξ Ἑλλάδος ἀλλού ἀσυμματιστοῦ ἢ μηχανικοῦ, θὰ σημάνῃ μίαν ἀκόμη, τρίτην κατὰ σειράν, πρόσθετον δαπάνην. Νὰ τὴν ὑπολογίσωμεν; Μᾶς εἶνε δύσκολον, ἐφόσον δὲν γνωρίζομεν τὴν συχνότητα τῶν περιστατικῶν αὐτῶν. Δὲν ἡμπορεῖ, δῆμως, νὰ είνει κατεπέρα τῶν 800, τούλαχιστον, λιρῶν κατὰ μέσον δρού δι' ἓνα ἔκαστον σκάφος ἐπησίως, δι' ἑκείνα, μάλιστα, τὰ πλοία, που ταξιδεύουν κατὰ τὰ τελευ-

ταῖς ἔτη μονίμως σχεδὸν, εἰς τὸν Ἰνδικὸν Όκεανὸν καὶ τὰ ὕδατα τῆς "Ἀπο" Ἀνατολῆς.

Καὶ ἔρχομεν εἰς τὴν τελευταῖαν πρωτοφανῆ ἐπιβάρυνσιν τῆς διαχείρισεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μὲ τὸ προσοστὸν τῶν 20 % ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας, ὡς εἰσφορὰν πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου εἰς τὸ N. A. T. Διὰ μόνην τὴν περίπτωσιν τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ γήρατος, τὸ 20 αὐτὸ τοῖς ἑκατόν, ἀπότελε ἔξωφρενισμὸν ἀνύκουστον. Αἱ χερσαῖς ἐπιχειρήσεις πληρώνουν δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις τῆς κοινωνικῆς προνοίας μόνον 12 % εἰς τὸ "Ιδρυμα Κοινωνικῶν Ἀσφαλίσεων. Καμμία ναυτιλία εἰς τὸν κόσμον δὲν πληρώνει 250 λίρας μηνιαίως διὰ τὴν σύνταξιν τῶν ἀτομάχων. Μὲ τὸ πέμπτον μόλις ἐπιβαρύνονται τὰ πλείστα τῶν ξένων σκαφῶν.

Καὶ διὰ νὰ κλείσωμεν τὸν λογαριασμὸν: "Ἐχομεν τὴν εἰσφορὰν εἰς τὰς μικρασιατικὰς καὶ τὴν 'ἀπαλλαγῆν' δι' ἑκάστην περίπτωσιν τῶν 25 %. Αἱ εἰσφοραὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰναι τὰ Clubs εἰναι αἱ ὑψηλότεραι ὅλων τῶν ξένων. Συχνά αἱ ἀντιδικίαι μὲ τὰ πληρώματα, συχνότεραι αἱ φευδασθενεῖαι, δεν λείπουν ποτὲ ἀπὸ τὴν μερίδα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου τα δείγματα τῆς κακοδιοίκησεως του, με τὰ ὄποια ἐτίβαρύνονται τὰ Clubs, ἀλλὰ καὶ ἡ πλοιοκτήση. "Ἄν ἔνα ἀγγλικὸν σκάφος ἐπιβαρύνεται μὲ εἰσφορὰν εἰς τὰ Clubs 4) 6 κατ' ἄνδρα τοῦ πληρώματος ἡ μερησίως, ή ἀνάλογος τοῦ Ἑλληνικοῦ καταβολῆ εἰναι, τούλαχιστον, διπλασία, χωρὶς νὰ ληφθουν ύπ' ὄψιν αἱ διὰ κάθε περιστατικὸν 'ἀπαλλαγαῖον' (franchise).

Θὰ σταματήσωμεν ἐδῶ τὴν ἀπαρίθμησιν τῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν ἀνυπάρκτων δι' ὅλα τὰ ζένα πλοῖα. Μία πρόχειρος πρόσθεσις θὰ ἀποδείξῃ ὡς ὑπολογισμὸς μας περὶ τοῦ ἀκριδοῦ, τοῦ πλεον τὸν ἀκριδοῦ σύντομον πλοίων, κόστους τοῦ Ἑλληνικοῦ σκάφους εύσταθε ἀπολύτως, χωρὶς νὰ ἀνατρέξωμεν εἰς τὰ ὅλα γνωστά καὶ ἀγνωστά κονδύλια τῆς διαχείρισεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ.

"Ἐνα κονδύλιον συνολικὸν δέκα περίπου χιλιάδων λιρῶν ἔτησίως θὰ ἐμφανίζουν, ἀσφαλῶς, εἰς τὰς δαπάνας οἱ λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ὡς προερχόμενον ἀπὸ τὰς ἀνωτέρα περιπτώσεις, τὰς ὄποιας προσείρων ἀπριμήσαμεν. Οὔτε μὲ τὸ δέκατον τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ δὲν ἐπιβαρύνεται ἡ διαχείρισις ζένου τίνος σκάφους, πολὺ δὲ περισσότερον τοῦ Παναμαϊκοῦ.

Αὐτὰ οἱ πολλοὶ δὲν τὰ γνωρίζουν, θέλει δὲ καὶ τὸ Κράτος νὰ τὰ γνων. Προβλέπει τὴν ἀξιωσίν, τοῦ πανορογύ τὸ πανάκριβον εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐνώ ἡ ἐγκληματικὴ τοῦ Κράτους ἀδικοφορία ἐπέτρεψε νὰ ἐπιβαρύνῃ ἡ Ναυτιλία μας μὲ δαπάνας δυσβατάκτους, δαπάνας, αἵτινες ἐξήλειψαν κάθε δυνατότητα συναγωνιστικήν ἔναντι τῶν ξένων πλοίων.

Τὰ Συνέδρια καὶ αἱ Ἐπιτροπαὶ

"Ο. Κ. Κωστόπουλος θέλει νὰ γίνη τὸ ναυτιλιακὸν συνέδριον. Εἰς τὸ Βασιλέα, κατὰ τὴν πρὸ ήμερων ἀκρόασίν του, ὑπέβαλε τὴν παρακλήσιν, ὅπως ευδοκήσῃ καὶ ἐγκαινιάσῃ ἡ Αὐτοῦ Μεγαλειότης τὰς ἐργασίας του.

Εἰς τὸ συνέδριον ἀναζητεῖ δι' ο. Κ. 'Υπουργὸς—ὅπως μᾶς ἐδήλωσε—τὸ ἔρεισμα τῆς νομοθετικῆς του προσποθείας, διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν γνωστῶν ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐφόσον ἡ Κοινὴ Γνώμη δὲν κατέχει τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας.

"Αναγνωρίζει δι' ο. Κ. Κωστόπουλος, οἱ τὰ συνέδρια, ὅσον καὶ ἂν καλῶς κατητοισμένον ἔχουν τὸ διάγραμμα τῶν ἐργασιῶν των, δὲν ἀποδίδουν πάντοτε ἔργον θετικῶν ὧδείλιμον. 'Η ἐπὶ τὸ δημοκρατικότερον, δῆμως, διαχείρισις τῶν θεμάτων τῆς οἰκονομικῆς τοῦ τόπου δραστηριότητος ἐπιβαλλεται συχνὰ τὸν εὐρύτερα, τὴν ἀνοικτὴν συζήτησιν αὐτῶν. Δὲν ἀποφέυγονται, δεβαίσι, αἱ τὴν ἐτύπωσιν ἀγρεύουσαι καὶ διὰ τὴν κοινὴ κατανάλωσιν προσοριζόμεναι μακρηγορίαι. Παραβλέπονται, δῆμως, τὰ μειονεκτήματα, διὰ νὰ κερδίσῃ τὴν ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις τὸ πλεονέκτημα τῆς δημοσίας συζήτησεως, τῆς κατανοήσεως τοῦ θέματος ἀπὸ τὴν Κοινή Γνώμην.

"Ο. Κ. 'Υπουργός, δάσει τῶν ἀνωτέρων ἀπόψεών του, τὰς ὄποιας ἐγνώρισε καὶ εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου, ἐπτίζει νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὸ Συνέδριον χρήσιμα συμπεράσματα, ίκανά νὰ στηρίξουν τὴν θεσμοθέτησιν τῶν καταλλήλων ὑπέρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου μέτρων. Προϋπόθεσιν, δῆμως, τῆς ἐπιτυχίας τοῦ Συνέδριον θεωρεῖ δι' ο. Κ. 'Υπουργὸς τὴν ἔδω παρουσίαν καὶ συμμετοχὴν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ δεόντως ἔξουσιοτομητημένων.

* * *

Φαίνεται, λοιπόν, ὅτι δάσει γνωρίζομεν τὴν ιουλίου καὶ τὸ Συνέδριον. 'Οργανώμενος, δηλαδή, συζητήσεων, μὲ θέμα τὴν Ναυτιλίαν, προβλέπεται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ήμερών. Πλὴν τῆς τακτικῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν

ζητημάτων Κοινοβουλευτικής 'Επιτροπής, ή Διακομματική θά όρχιση κατ' αὐτάς τάξιδας είτε της καὶ οἱ εἰσηγηταὶ θὰ ύποβάλουν ἐν καιρῷ ταῖς εἰσηγησεῖς των. Τὸ Συνέδριον, ἐπίσης, θὰ ύποβάλῃ ἐν τῷ μεταξὺ τὰ πορίσματα του.

Τὸ ἀπότελεσμα, ὅμως, ὅλου αὐτοῦ τοῦ καθυστερημένου ἐνδιαφέροντος τοῦ Κράτους, πολὺ φούσιμεθα, ὅτι θὰ εἶναι καὶ πάλιν ἀπογοητευτικόν. Σύγχρονοι θὰ προκαλέσουν αἱ πολλαὶ συζητήσεις, ίσως δὲ καὶ ἀλληστούσκρουσμένας νὰ ἔχωμεν εἰσηγησεῖς. "Ἄλλα θὰ πρεσβεύῃ τὸ Συνέδριον, ἀλλὰ η Διακομματική, ἀλλοιαν, πιθανόν, νὰ ἔχῃ γνώμην η Κοινοβουλευτική, ἐνῶ καὶ αἱ ἀντιδράσεις των ἑκτὸς καὶ ἐντος των ἐπιτροπῶν καὶ τοῦ Συνέδριου δὲν θὰ πάνουν.

Ο κ. Κωνσταντούλος, παρακλεῖται νὰ προσέξῃ τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. "Ἄς μὴ θεληστὴ νὰ ρίψῃ καὶ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας βορᾶν συζητήσεων ἀσκόπων καὶ ἐπιζημίων. Τὰ θέματα εἰναι γνωστά, τὰ μέτρα ἡμπορούν ἀρισταὶ νὰ συζητηθούν μεταξὺ τῶν ἀμεσωτέρων ἐνδιαφερούμενων, τῶν ἀφοτιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, παρισταμένου τοῦ Κράτους, μία δέ, η ἀρμόδια Κοινοβουλευτική 'Επιτροπή, θὰ συζητήσῃ τὰ νομοσχέδια, που θὰ ἔτοιμαστη ἢ υπορρεσία τοῦ 'Υπουργείου, ἐφόσον, δέναισι, εἰναι εἰς θέσιν νὰ τὸ πράξῃ. "Όλα τὰ ἄλλα ἀποτελοῦν πολυπραγμούσην ματαίαν, ἀλλὰ καὶ ἐπικίνδυνον. Πρέπει νὰ τὴν ἀποφύγωμεν.

Τὰ φορτία βοηθείας

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην: Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀνέγραφαν καὶ ἐσχολίασαν τὴν πληροφορίαν περὶ μειώσεων τῶν πορσοτῶν συμμετοχῆς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορᾶς πρὸς τὴν 'Ελλάδα τῶν φορτίων E.C.A. Καμίαν, ὅμως, θετικὴν ἐνέργειαν, ἀπὸ τῆς Κρατικῆς πλευρᾶς, δὲν ἀντελθῆμεν ἀκόμη, πειθούσαν, ὅτι οἱ ἀρμόδιοι κατανοήσουν ἔχοντας τῆς λόγθεισης ἀποφάσεως. 'Απὸ τῆς Ιησ. 'Απρίλιον τὰ ἀμερικανικά πλοία γραμμῆς, καθὼς καὶ τὰ «τράκηπες», δικαιοῦνται εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν 55 % τῶν Ἑλληνικῶν ἔρων φορτίων καὶ τὰ «τάνκερες» εἰς τὸ Ημισον τῶν υγρῶν. Εἰς τὰ 63 % ἀνήρχετο τὸ προηγουμένον ποσοστὸν διὰ τῶν «λάινερες», 76 % διὰ τὰ «τράκηπες» καὶ 100 % διὰ τὰς δεξιεμένοπλοια. Οὐσιαστική, δηλαδή, η διαφορά, ητὶ διευκολύνει τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος νὰ ἔξοικονομῇσῃ σημαντικὰ ποσὰ συναλλαγμάτων εἰς δολάρια οὐ πάντας.

Εἰς τοὺς ἀρμόδιους τῶν «Ἀθηνῶν» ἐναπέκειτο η ἀξιοποίησις τῶν οὕτω καθορισθέντων περιθωρίων διὰ τὴν εὔρυτέρας χρησιμοποίησες Ἑλληνικῶν πλοίων κατὰ τὰς μεταφορὰς τῶν φορτίων δονηθείσας.

Ἡ καταστασίς, δυστυχῶς, ὅπως, τοῦλάχιστον, τὴν παρακολούθουμεν ἐδῶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Νέας 'Υόρκης, δὲν μετεβλήθη. Τὸ ποσοστά συμμετοχῆς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰ φορτία τῆς 'Ελλάδος θὰ ἀποδειχθοῦν καὶ πάλιν ἀπὸ τὰς στατιστικάς, ὅτι εἰναι ὑψηλότερα τῶν καθορισθέντων, όχι διότι οἱ 'Αμερικανοὶ τῆς E.C.A. ἐπιδιώκουν τοῦτο καὶ παραμερίζουν, χάριν τοῦ ἔθνικον τῶν πλοίου, τὰ ἄλλα σκάφη, ἀλλὰ διότι λείπει ἀπὸ τὰς κρατικάς ὑπηρεσίας τῶν 'Αθηνῶν η γνωστὶς τοῦ θέματος καὶ η ἀνάλογος ἐκτίμησης τῆς ζημιάς, ποὺ ὑψίσταται η οἰκονομία τοῦ τόπου μας ἀπὸ τὸν έξ δολαρίου σχεδὸν χρησιμοποίησιν δένων πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς μας. Θὰ ἐπεστε, νομίζουμεν, κάποιος ὄρμοδιος — ὁ κ. Μπαχάς, δῆστις ἐκποσοστῶν τὰς ἀλληλικαὶ συμφέροντα εἰς τὴν ὄργανωσιν τῶν Παρισίων, εἴναι οἱ καταλληλότερος καὶ ὁ πλέον ἐνυμερώμενος — νὰ διαφωτίσῃ τὰς ὑπηρεσίας τῶν 'Αθηνῶν πῶς ἐνεργοῦν τὰ ἄλλα κράτη καὶ τὶ κερδίζουν ἀπὸ τὴν σταθεράν ἐπιδίωξιν, ὅπως κατὰ ποσοστὸν σημαντικώτερον, εἰ δυνατόν, ἀπασχολοῦν τὰ ιδικὰ τῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ σχεδίου.

Δὲν ὑποδεικνύουμεν τὴν διάκοσιν τὸν προστατευτισμόν, ἀλλ' ἀπλῶς τὴν συμμετοχήν καὶ τῶν ιδικῶν μας σκαφῶν εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς. Διατί, λ. χ., τὰ ἀλληλικὰ δεξιεμένοπλοια νὰ μη μεταφέρουν εἰς 'Ελλάδα μέσος τῶν έξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν πετρελαιοειδῶν, ἀφοῦ τὸ ποσοστὸν τῶν ἀμερικανικῶν ἐμειώθη ἀπὸ 100 % εἰς τὸ Ημισον;

Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωσίζωμεν, ὅτι οἱ 'Αμερικανοὶ — οὐχὶ τῆς 'Αποστολῆς τῶν 'Αθηνῶν — συγκεκριμένοις κατηγορίαις, ἀδίκους καὶ ἀστρικούς, διετύπωσαν πρὸ πηγῶν κατὰ τὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν μικράν, ως ὑποστροφίους, συνεισφόρων τῶν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀναβίωσιν τῆς 'Ελλάδος. 'Αγνοοῦν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα οἱ κατηγοροῦντες 'Αμερικανοί. Δὲν ἔχουν ἐννημερωθῆ ἐπὶ τῆς κρατούσης εἰς τὰς 'Αθηνᾶς νοοτροπίας διὰ τὴν πασαγγικῶν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικού πλοίου. Κατὰ τῶν ἀρμόδιων, ὄκριδως, τῶν 'Αθηνῶν θὰ πρέπει αἱ κατηγορίαι νὰ ἀπευθυνθοῦν. Αὐτοὶ εἶναι καὶ ὑπεύθυνοι, διότι η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἀπεξενώθη, μεταπολεμικῶς, ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς 'Ελλάδος.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν ἔπαισαν ὑποδεικνύοντα τὰ μέτοι, ποὺ θὰ ἀξιοποίησουν ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς ημῶν οἰκονομίας τὴν ζωοπάνη ἀποσχόλησην τοῦ 'Ελλήνος — ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου — εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Διαπιστοῦται, ὅμως, ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅτι κανεὶς δὲν ἀντελθῆται τὶ ἀξίζει η ἀπασχόλησης αὐτή, ὅπως καὶ κανεὶς ἀπὸ τοὺς διαχειριζόμενους τὰ ζητήματα τῶν μεταφορῶν ἐν τῷ ἔξωτερο τῆς 'Ελλήνας ὅμοδιοις δὲν ὑθλεῖσον νὰ μελετήσῃ τὶ μᾶς προσφέρουν οἱ 'Αμερικανοί, μὲ τὰ νέα περιωρισμένα ποσοστά συμμετοχῆς τῶν εἰς τὰ φορτία τῆς βοηθείας.

HANSEN & TIDEMANN, INC.

STEAMSHIP AGENTS

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

GULF - TIDE STEVEDORES, INC.

CONTRACTING STEVEDORES

U.S. GULF PORTS

Cables: «HANDT»

LONDON AGENTS:

JAMES A. McLAREN & Co.,

46, Bishopsgate, EC: 2

"Ολαι αἱ διαταγαὶ γνωλώσεων δι' 'Ελλάδα κυκλοφοροῦν μὲ τὸ αὐτὸν γνωστὸν σύστημα τῆς E.C.A., δάσει τοῦ ὄποιου, τὰ Ἑλληνικὰ πλοια ἀποκλείονται τῶν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν καὶ τὰ δολλάρια τῶν ναυλῶν εἰσπράττονται ἀπὸ τὰ ξένα πλοία ἔξ δολαρίου.

Κρίμα, μὲ τὴν ἀλήθειαν. Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς ἐκδηλώσεις τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, εἴμεθα καθυστερημένοι εἴναι τῶν ἄλλων!

'ΕΚ ΤΟΥ ΜΑΚΡΟΘΕΝ'

Φυλλάδια εἰς τὴν ἀγγλικὴν συντεταγμένα ἐκυκλοφόρησαν εὐρύτατα εἰς τὸ ἔξωτερον. Εκδότης αὐτῶν ἐπιτροπὴ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας Συνεργασίας' εἰς τὸ Λονδίνον. Σκοπός προφανῆς η ἐνημέρωσις τῆς Κοινῆς Γνώμης ἐπὶ τὴν φορολογικὴν διενέξεως.

Διερωτωμέθα, ὅμως: Διατὶς ἡ ἀγγλικὴ γλώσσα τῶν φυλλαδίων προεκριθῆ ὡς περισσότερον ἐξυπηρετικὸν ἀπὸ τὴν Μητρικήν; Μήπως τὰ φυλλαδίων καὶ αἱ ἐφοπλιστικαὶ διαμαρτυρίαι προορίζονται διὰ τοὺς ξένους; 'Αντιδίκιαν μὲ τοὺς ξένους, οὔτε, δέδαισα, μὲ τοὺς 'Αμερικανούς, δὲν ἔχομεν καὶ δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ ἔχωμεν. Τῶν ξένων, συνεπῶς, δὲν πιστεύουμεν νὰ ἐπέδωκετο η ἐνημέρωσις εἰς τὴν φορολογικὴν διενέξεως.

'Εθεωρήθη, μηπως, σκόπιμον νὰ γνωρίσωμεν καὶ εἰς τὸ διεθνὲς κοινὸν τὰς μεταξὺ μας ἀθλιότητας ἡ πρὸς αὐτὸν νὰ δικαιολογηθῶμεν διὰ τὴν δύντητα εἰς τὴν περιήλθον αἱ ἐλληνικοὶ Κράτους καὶ τῶν 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν; Ποιον τὸ οφέλος ἐπὶ τῆς ἐνημερώσεως αὐτῆς;

Νὰ πιστεύουμεν, ὅτι διὰ τοὺς ξένωθεν θορύβου καὶ τῆς ἀνοικείου προσφυγῆς πρὸς τὴν 'Ναυτιλίακην ἐπιτροπήν της Οὐασιγκτώνης ἐπεδώκετο ἡ πρὸς τὰς 'Αθήνας πρεσβείας, ίνα διὰ τῶν ξένων ἐπιτύχωμεν τὴν οἰανθήποτε τροποποίησην ἡ ἀναστολὴν τῶν κατὰ τῆς Ναυτιλίας ἐγκληματικῶν ἐπιτίθεσεων; "Η μηπως μέσα εἰς τὴν θολὴν ἀπιστοφαίρασην τῆς δικαίας της Κατακρατήσεως τῶν πλοίων, παρεγνωρίσθη τὸσον ἡ πραγματικότης, ώστε νὰ προέλθῃ σύγχυσις εἰς τοὺς σκοπούς, τὰ μέσα τῆς ἐπιτευχεώς των καὶ τὰς ὑποχρέωσεις ἀκόμη τὰς ἀποσαράτους, τοῦ 'Ελληνος Κράτους;

Ορθοί, ὥρθοταται αἱ διαμαρτυρίαι τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀνεκτὴ καὶ ἡ ὁδύτης τῶν συζητήσεων διὰ τὴν κρατικὴν ἀσυνέπειαν, τὴν καταστροφικὴν βουλιμίαν τῆς συνδομοπορούσης γραφειοκρατίας, τὴν ἔχθρικὴν κατὰ τῆς Ναυτιλίας συμπεριφοράν τῆς Κυβερνήσεως. 'Υπὸ μίαν, ὅμως, ρητῆν, ἀπαρέκγιτον προϋπόθεσιν: "Οτι ἐδώ, εἰς τὸν τόπον μας, πρὸ τῆς κοινῆς μας, γνώμης, πρὸ τοῦ λαϊκοῦ κριτηρίου θὰ δύσωμεν πρὸς τὸ Κράτος καὶ τοὺς ξένους ἀνθρώπους τοῦ πατέντην. 'Εδῶ θὰ κερδίσωμεν τὸ δικαίαν προσφέροντας τὰς δικαιούσας ἀνθρώπους τῆς Ναυτιλίας καὶ ἐδῶ θὰ κυκλοφορήσωμεν τὰ φυλλαδίων, τὰς προκρυπτέεις, τὰ πύρινα στροφέας, τοὺς λιβέλους ἀκόμη, μὲ ένα μοναδικὸν σκοπὸν τὴν ἐνημέρωσιν τῆς 'Ελληνικῆς Κοινῆς Γνώμης. Αὐτῆς ἔχομεν ἀπόλυτον αἰνάγκην, διότι χωρὶς τὴν εὐμενή της διάθεσιν πίεσις, καμμία εἰς τὸ ἔξωτερον προπαγάνδη καὶ καμμία εἰς ζένας δόγματος προσφυγὴ δὲν πρόκειται νὰ μᾶς δώσῃ τὴν λύσιν τοῦ φορολογικοῦ ηγητήματος, οὔτε νὰ ὀψήλησῃ τὴν γενικότερα τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας ὑπόθεσιν. Τούναντίον, μάλιστα, η προσφυγὴ αὐτῆς πρὸς τὸν ξένον μέσα διάλειπεν τὴν πιθανώς, ὅπως ἀκριδῶς καὶ μᾶς ἔδιψαν η ἐκ τοῦ μακρόθεν ἀνεδαφικὴ διαχείρισης τῆς φορολογικῆς ὑπόθεσεως, ἐν αγνοίᾳ τῶν ἔδω καταστάσεων, τῆς νοοτροπίας τῶν διοικούντων καὶ τῶν ἀντιλήψεων τοῦ ιστορίαν.

Τὸ φορολογικὸν

Εἰς τὴν αἰθουσαν τοῦ «Διοικητικοῦ Δικαστηρίου Φορολογικῶν Παραδάσεων» συνεδρίασεν ἡ ἐπιτροπὴ ἐκδικάσεως τῶν ἐνστάσεων διὰ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων, ἀπαρτιζομένη ἐκ τῶν κ. κ. 'Αντ. Μουζάκη προέδρου αὐτῆς, Δ. Τσίγκρη, τμηματάρχου τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, Θεόδ. Ρόζου, Οἰκονομικοῦ 'Επιθεωρητοῦ, Γεωργ. Γαβαλᾶ, εἰσηγητοῦ τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, Β. Χανίδου πλωτάρχου-λιμενικοῦ, ὡς ἐκπροσώπου τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ Στρατῆ 'Ανδρεάδη ἐκπροσώπου τῶν εἰδοπλιστῶν. Χρέει γραμματεώς τῆς ἐπιτροπῆς ἐξετέλει ο κ. Γ. Θανασέλος, τμηματάρχης τῆς ἐν Πειραιεῖ 'Εφορίας Φορολογίας τῶν Πλοίων.

Εἰς δύο συνεδριάσεις της, κατὰ τὴν 22ον καὶ 24ην Μαΐου, η 'Επιτροπὴ συνεχίστησε καὶ ἔξεδωκαν ἀποφάσεις ἐπὶ 254 ἐνστάσεων. Διὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς αὐτῆς, ἐπέρχεται μειώσις τοῦ ἀναλογούντος εἰς ἔκαστον πλοιοῦ μεταξὺ τοῦ άνετού πόσου, σχετική μὲ τὴν ἐκτασιν τῶν ημεραργιῶν του, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἑταῖρων 1947 καὶ 1948.

Πρὸ τῆς ἐκδικάσεως τῶν ἐνστάσεων, ἡ ὑπηρεσία τῆς ἀρμοδίας Οἰκονομικῆς 'Εφορίας, δάσει τῶν προσκομισθέντων εἰς αὐτὴν στοιχείων περὶ τοῦ ἀκριδούς χρόνοις ἐνάρξεως τῶν ταξιδίων ἐκάστου πλοίου καὶ δάσει τῶν δικαιολογητικῶν μειώσεων τοῦ φόρου, λόγω καταναλωσέως γαιανθράκων, η ἐκτελέσεως τακτικῶν γραμμῶν μετοξὺ ἐλληνικῶν καὶ ξένων λιμένων, εἰχε προσδιορίσει τὸν φόρον ἐκάστου πλοίου, μειώσασα τὰ ἀσχικὰ ποσά, ἀπίνα καθώριζε κατὰ δάσιν ὁ νόμος 1411.

"Ηδη, αἱ ἐπὶ τῶν ἐνστάσεων ἀποφάσεις διὰ περιορίσουν τὸν φόρον ἐπὶ περιτέρω δι' ἔκαστον πλοίου, εἰς τῷ πόσον ὃστε τὸ συνολικῶν προκύπτον ποσὸν νὰ φθάσῃ — κατὰ προσεχίους ὑπόλογοισούς — εἰς 12½—13 ἐκατομύρια δολλαρίων. Αὐτὸ τὸ ποσὸν θὰ μειωθῇ τελικῶς εἰς 10 ἐκατομύρια δολλαρίων, εἰς ἑκτέλεσιν τῆς σχετικῆς συμφωνίας Κράτους προφοράς. Κατ' ἀναλογίαν θὰ μειωθῇ καὶ ὁ διαρύνων ἔκαστον πλοίου φόρος.

Θά ἐπακολουθήσῃ η ἐκδοσίς τοῦ τελικοῦ πίνακος, δῆστις προεβλέπετο νὰ είνει ἔτοιμος πρὸς υποβολήν εἰς τὰ 'Υπουργεία Οἰκονομικῶν καὶ 'Επιτροπὴς Ναυτιλίας μέχρι τῆς Ιησ. 'Ιουνίου, οὔτως ὃστε οἱ ὑπόχρεοι πλοιοκτῆται νὰ δυνηθοῦν καὶ καταβάλουν τὸ ὑπόλοιπον τῆς οἰκείης πληρωμῆς.

"Απομένει, δημος, νὰ διακανονισθῇ τὸ δικαιονόπλοιο τῶν πλοίων. Ε-

κείνων, ατινα εἰσέπραξαν ναύλους εἰς λίρας, ἵνα πληρώσουν τὸν φόρον των εἰς λίρας, μὲ τὴν τότε τιμὴν ἐπικαταλαγῆς τοῦ δολαρίου πρὸς τὴν λίραν, ἡτοὶ 4 δολλάρια κατὰ λίραν. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἀπασχολεῖ ἥδη τὴν ὑπηρεσίαν καὶ φαίνεται, ὅτι θὰ τύχῃ εὐνοϊκῆς ἐπιλύσεως, ἐφόσον, ἄλλως τε, ἐξ αὐτῆς δὲν προκειται νὰ ζημιωθῇ τὸ Δημόσιον. Θὰ ἐπιδιωρυθοῦν τὰ «Λίμπερτος» περισσότερον, ἐπ' ὁφελείᾳ τῶν παλαιῶν σκαφῶν.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι εἰς τὸ Λονδίνον μετεῖν τῶν ἐκεῖ ἐφοπλιστῶν ἔξεπονήμητος ἰδιαίτερος πίνακας κατανομῆς τοῦ ποσοῦ τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἀναλόγως χωρητικότητος καὶ ἡλικίας. Τὸν πίνακα αὐτὸν δὲ ζητήσουν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐγκριθῇ παρὰ τὸν «Πουργεῖον» τῶν Οἰκονομικῶν, ὡς ὅριστικῶς διακρονίζοντα τὰς φορολογικὰς ὑποχρεώσεις ἐκάστου πλοίου.

Τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα

Εἰς Ἑνα ἀπὸ τὰ τελευταῖα δελτία ναυλώσεων τοῦ μεγάλου ναυτικοῦ Οἴκου τῆς Νέας Υόρκης «Simpson, Spence & Young» μετεῖν τῶν ἀλλῶν διαταγῶν διὰ τὴν μεταφράσην διασφόρων εἰδῶν, φορτίων ἀπὸ ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου, ἀναφέρεται καὶ ἡ ἔντει:

«Τάξιμο—Ταξιδεύοντας τὸν Ελληνικὸν Παραδόσιον Κόλπον Μάιον 25)31. Ταξίδιον μὲ ἐπαναπαράδοσιν εἰς τὴν Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν ή Κορέαν (ρεῖντζ).

Οἱ ἀποκλεισμοὶ αὐτοὶ, ὁ πρωτοφανῆς διὰ τὰ χρονικὰ τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, εἰνε τὸ ἀγάθον ἀποτέλεσμα τῆς περὶ κατακρατήσεως τῶν Ελληνικῶν πλοίων ἐγκληματικῆς ἀποφάσεως. Οἱ φορτωταὶ ἐπαυσαν νὰ ἔχουν ἐμπιστούνην εἰς τὴν ἀσφαλῆ περαιώσιν του ταξίδιου του ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ.

Ἐστιν εἰδικότητα, πράγματι, περίπτωσις ναυλώσεως ἐλληνικοῦ σκάφους, ἀφοῦ προηγουμένων παρεχόθη ἐντεύθην ἡ κατηγορηματικὴ διαδεδομένης εἰς ναυλομετικὸν Οἴκον τῆς Νέας Υόρκης, ὅτι διὰ τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν κατεβλήθησαν οἱ φόροι καὶ δὲν ὑποκειται εἰς περαιτέρω κατακράτησιν.

Αὐτὰ διὰ τὴν ιστορίαν...

Ἡ παραγγέλωσις

Εἰς ἑκατοντάδας ἀριθμοῦνται οἱ προσελθόντες εἰς τὰς ἑξετάσεις δόκιμοι διὰ τὸ διπλωμα τοῦ ἡγ. ἀπομηχανικοῦ. Οἱ πλειοτοι τῶν ὑποψήφιων προέρχονται ἀπὸ τὰς γυνωστάς νυκτερινάς σχολάς, τὰ εὐστῆση αὐτά τὰς ἑδονάς, ἄτινα, πλὴν μιας ή δυούς ἑξαετέσεων, εἰς οίκους ἐμπορίου μετεδόηθησαν.

Ἄπο οὖσας αὐτοὺς τοὺς πτωχοὺς νέους, ποὺ διαγνώνιζονται, διὰ νὰ λάδουν τὸ διπλωμα, ὀλίγοι θὰ εἰνε οἱ εύτυχεις. Δέκα πέντε εἰνε αἱ προβλεπόμεναι θέσεις. Διὰ τὴν κατάκτησιν τῶν ίσχυροὶ τῆς ἡμέρας καὶ τῆς κρατούσης καταστάσεως, γνωστοὶ καὶ ἀγνωστοὶ τῶν μελῶν τῆς ἑξετάσης ἐπιτροπῆς, ίσωσι δὲ καὶ ἐκμεταλλευταὶ τῆς ἀφελείας τῶν ὑποψήφιων.

Οἱ λοιποὶ ἑξετάζομενοι, οἱ πολλοὶ, δηλαδή, θὰ τραποῦν ἀπογοητεύμενοι πρὸς τὸ ἀγώναστον, ὡς ἀναζήτησιν παντοῦ τὸν διοπτρούσιον, ἀφοῦ ἔχασαν ἀσποκαὶ τὰ ἔπει τῆς φοιτησίας των εἰς τὰς νυκτερινάς σχολάς, διὰ νὰ λάδουν τὸ ἀποφοιτήριον, ὅπερ, δυστυχώς, εἰς οὐδὲν τοὺς ἔρχοντας καὶ διὰ πολλοὺς ἐξ αὐτῶν δὲν θὰ τοὺς χρησιμεύσῃ οὔτε εἰς τὴν μελλοντικήν των σταδιοδρομίαν.

Ἡ θάλασσα πρήσειν ἥση ἀπὸ ἑπτά νὰ ἐμφανίζεται μὲ περιωρισμένον τὸ διρίζοντα διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίακην ἐπίδοσιν. Τὸ ὑπερδείξαμεν ἐπονειλημμένως. Κανεὶς δὲν ἐπίστευεν εἰς τὴν πρόδελφην μας αὐτὴν. Τὸ ὑπορεγοῦν τῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ στενοκέφαλοι τῶν ὑπηρεσίων του γραφειοκράτει, οἱ μόνον ἐγκληματικῶτας ὑπέθαλψαν, διὰ τῆς ἐκδόσεως ναυτικῶν φυλλαδίων, την ἀθρόαν πρὸς τὴν θάλασσαν κάθοδον τῶν νέων πάστης προελεύσεως, ἀλλὰ καὶ ἐπέτρεψαν ἀνόητως τὸ πληθωρισμὸν εἰς τὸ ναυτικὸν ἀπαγγελμα, διὰ τῆς ὑπεραριθμοῦ εἰσδοχῆς δοκίμων εἰς τὰς ταξιδεύοντας σχολάς τῶν ναυτίλων εἰς τὴν Καστελλαὶ καὶ τῶν μηχανικῶν εἰς τὰ γνωστὰ νυκτερινὰ ὑποτυπώδην προντιστήρια.

Τῷρα, ἀργόσχολοι ίκέται, ποὸ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, τῶν πρακτορείων καὶ τοῦ Γραφείου Ἐργασίας καὶ τὸν ἐπιτηδείων μεσιτῶν συνωθοῦνται οἱ νέοι μὲ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον ἀνὰ χείρας. Νὰ ἐπιδοῦν τῶν πλοίων, πάστη θυσία, ἐπιδιώκουν, ὡς ναυτούπατες, ὡς θονιός θαλασηπόλοι, ὡς δόκιμοι μηχανῆς καὶ καταστρώματος. Αἱ θέσεις εἰνε δόλιγαι καὶ οἱ μηνητῆρες εἰς ἑκατοντάδας ἀριθμοῦνται. Περὶ διπλωμάτων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς πραγματικότητος ὁ ἀριθμός των δοσμέραι θὰ περιορίζεται, διότι καὶ τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ δύναμις θὰ δαίνη σταθερώδων μειούμενην. Τὰ παρόλικα σκάφη θὰ διαλυνται, τὰ πληρώματα θὰ περισσεύσουν, ἐνῶ θὰ συνεχίζωμεν ἐδὼ τὴν ἔκδοσιν τῶν φυλλαδίων, τὴν ἀνεξέγεκτον λειτουργίαν τῶν σχολῶν καὶ τὰς ἑξετάσεις διὰ τὰ διπλωμάτα.

Οποία οίκτρα τῆς πραγματικότητος παραγγόρισις!

Ἡ ἀπογραφή

Εἶμεθα ὅμως περίεργο νὰ πληροφορηθῶμεν τὶ γίνεται ἡ ἀπογραφή τῶν ναυτιλίουμένων, τὴν ὁποίαν ἡ πρωτοβουλία τοῦ ἀντιπλοιάρχου Λιμενικοῦ καὶ Δρακόπουλου, μᾶς παρείχε τὴν ἐλπίδα νὰ τὴν ίδωμεν ἐπὶ τέλους καὶ διενεργουμένην.

Ἄφοτος δὲ κ. Δρακόπουλος ἀπεχώρησε τῆς ὑπηρεσίας τῶν μπροστῶν τὴν ἐργαστῶν θαλάσσης, δὲν περιήθην εἰς γνώσιν μας καμιμία ἐνέργεια τείνουσα εἰς τὴν διπλήρωσιν τοῦ ἔργου τῆς ἀπογραφῆς, τῆς σαφοῦς

δηλαδὴ γυνώσεως ὅλων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυτικήν μᾶς οἰκογένειαν πληροφορίαν, ἐπὶ τῶν ὁποῖων καὶ μόνον τὸ Κράτος θὰ ήδυνταν νὰ στηρίξει, ἀσφαλῶς, τὴν ναυτεργατικήν του πολιτικήν.

Γνωρίζομεν βέδυτος ὅτι δυσκολίας πολλαὶ, γραφειοκρατικαὶ καὶ νομιματικαὶ τσως νὰ παρακαλώσουν κάθε ἐν προκειμένω πρωτοβουλίαν. Ἐφ' σον, δύος, δύος, ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἀνωτέρων τούλαχιστον τοῦ Ε.Ν. είχεν ἥδη ἐπαρκῶς ὑποστη τὴν πρώθυπην ἀπὸ τὸν κ. Δρακόπουλον, κρίμα εἶνε νὰ ἀφεθῇ εἰς τὸ μέσον μία τόσον ἐπωφελῆς καὶ γενικωτέρας αποδόσεως ἐργασία.

Ο κ. Τσεμπέροπολος ἀσχολεῖται, ἀρά γε, μὲ τὰ ζητήματα αὐτά: «Ἡ θὰ ἐπρεπε νὰ παρακαλέσωμεν τὸν κ. Δρακόπουλον, μέσα εἰς τὴν ἐργάδην προστάσιμεν του διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ «Οἴκου του Ναυτοῦ», νὰ ἐνδιαφερθῇ καὶ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν, ποὺ αὐτὸς ἔδημοιρύγρησε;

Ἡ ἔχοικον ὅμησις τῶν «ῆμετέρων»

Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ὁ ἐν ἀποστρατείᾳ πλοίαρχος τοῦ Β. Ν. κ. Γεωργούλοπουλος ἀποστέλλεται κομματικὴ συνάρρεσι εἰς τὴν Ἰταλίαν. Ἐκεὶ, μὲ τὴν ἀνεσιν τῶν δολλαρίων τῆς ἡμεροσίας ἀποζημιώσεως, πρόκειται ὡς τέως Διευθυντής τῆς Δ. Θ. Μ. μακαρίως ποιούμενος ἐπὶ μίαν διετίαν τὰς διατριβᾶς του, νὰ ἐποπτεύσῃ, ὡς λέγεται, εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν παραγγελθέντων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Δὲν γνωρίζομεν ὀκόμη, πῶς θὰ δικαιολογήσῃ ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας τὴν ἀποστολὴν αὐτὴν τοῦ κ. Γεωργούλοπουλού». Ἄν, πράγματι, προβληθῇ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐποπτείας κατὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν πλοίων, ὃν ἐν ἀποστρατείᾳ πλοίαρχος τοῦ Β. Ν. δὲν εἰνε, ὀπωσδήποτε, ὡς κατολληλότερος. Δὲν χρειάζεται καν ἡ παρουσία του εἰς τὰ ναυπηγεία, ὅπου οὐδὲν πρόκειται νὰ εἰσφέρῃ ἔργο. Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ τὸ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ κ. Γεωργούλοπουλος ἔχει τόσην ίδειν ναυπηγησεως ἐπιβατηγού, μάλιστα, σκαφούς, σύστημα, ὡς οἰοσδήποτε ἄλλος ξένος πρὸς τὰ θαλασσίστατα. Οὔτε ναυπηγὸς εἰνε, οὔτε καν ἐγνώρισε τὴν θαλασσαν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Κυβερνήτης πολεμικῶν διετέλεσεν. «Ἔτερον ἐκάτετον.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν πρέπει νὰ παρίσταται, ὅχι μονίμως, ὡς ναυπηγὸς καὶ μόνον αὐτὸς. Ἡ ἐπιστημονικὴ του κατάτρισις εἰνε ἡ προϋπόθεσις διὰ νὰ ἐποπτεύσῃ, πράγματι, διὰ νὰ προστίστη τὰ συμφέροντα τοῦ Κράτους. Παρὰ τὸ ναυπηγὸν περιοδικῶν δυνατὸν νὰ ἐπισκέπτωνται τοῦ κ. Πλοιαρχού. Αὐτὴ καὶ θὰ ἀποτέλεσῃ τὸ ἀπότομον δεῖγμα τοῦ κομματικού φαδροτριπτού, τὴν διοικητικής κρατικῆς σκαφῆς της ἀνενδοιάστου σπατάλης του δημοσίου χρήματος.

Ο κ. Κωστόπουλος εἰνε νέος πολιτικὸς, μὲ λαμπρὸν παρελθόν καὶ μὲ εὐρύτατον μέλλον. Δὲν θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι θὰ παρίδῃ τὸ συμφέρον τῆς προτερεσίας πρὸ τῆς κομματικῆς σκοπιμότητος, ὅποτε υποθενδηπότε υποδεικνυόμενης. Ο κ. Γεωργούλοπουλος δὲν ἔχει οὔτε τὴν γνῶσιν διὰ νὰ ἐποπτεύσῃ εἰς τὰς ναυπηγησεως εἰμορικῶν σκαφῶν, οὔτε τοῖς ένδεικνυταῖς η πανεμφάνιστές του εἰς τὸ υπηρεσιακὸν προσκήνιον μετὰ τὴν νωπὴν εἰσέτι περιπέτειαν τῆς Διευθύνσεως τῶν Θαλασσών Μεταφορῶν.

Διὰ τὸ ὑπερωκεάνιον

«Ἐξ ὑπερθέρων πηγῆς μᾶς ἀνακοινοῦται ὅτι ἡ λῆψις ἀποφάσεων διὰ τὴν παραγγελίαν ἐνὸς υπερωκεανού εἰς τὴν Ἰταλίαν ἔναντι τῶν ἐπανορθώσεων δὲν ἐντακτεῖται εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

Θὰ ἐπρεπε βεβαίως νὰ εἴχε προκριθῆ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἡ ναυπηγήσις τοῦ υπερωκεανού, ὅπως ὑπεδειχθεῖ ἀπὸ τὴν ἀποφύλαξην διὰ τὴν ἀπόδοχην τῆς προτάσης ἀπὸ μέρους τῶν Ἀμερικανῶν. Εἰς τὴν Ἰταλίαν, ὡς γνωστόν, δὲν ἐπετράπη ἡ ναυπηγήσις, βάσει τοῦ πιστώσεων του σχεδίου, δύο υπερωκεανῶν τῶν 25 χιλ. τόννων διὰ τὴν γραμμήν N. Υόρκης. Τὸ ἐν θεωρηθῆ ἀρκετόν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ δύο νεότευκτα Ἀμερικανικά σκάφη.

Δὲν ἡμεροπεῖ πάντως νὰ προεξοφληθῇ ἡ γνώμη τῶν Ἀμερικανῶν, ἀφοῦ οὔτε τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, οὔτε καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἐσκέφθομεν νὰ προτείνουν τὴν παντηγήσιν τοῦ υπερωκεανού. Τῷρα τὸ πρόγραμμα τῶν παραγγελιῶν ἔχει κατατεθῆ. Αἱ πιστώσεις ἔχουν κατανεμηθεῖ καὶ ἀμφιστοῦν εἰναι ὃν εἴναι καὶ ὑπόδειγμά τους τοῦ θαλασσικού προγράμματος, δεδομένου ὅτι ἔνα υπερωκεανόν υπόλογοίζεται διὰ τὸν θαλασσικόν της θαλασσαν.

Καὶ ἡ ἀνακοίνωσις κλείεται μὲ τὰ ἑξῆς: Θὰ πρέπει πάντως νὰ καταλογίσηται ἀσφαρία πολλάχιστον διὰ τὸ σοβαρὸν αὐτὸς ζῆτημα εἰς τοὺς Ναυτιλίας καὶ τοὺς ἐκπονήσαντα τὸ πόργραμμα τῶν Ιταλικῶν ἐπανωρίσεων ἀρμόδιους τῆς Y. S. E. S. A.

Διὰ τὴν νέαν δεξαμενήν

«Ἡ ἀπόφασις τῆς συσταθείσης ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐπιλογὴν τοῦ λιμένος, ὅστις θὰ δεχθῇ τὴν νέαν πλωτηγή τὴν δεξαμενήν τῶν γερμανικῶν ἐπανωρίσεων, ἐλλήθη πρὸ πενθημέρου. Ἡ ἐπιτροπή προέκρινε, ὡς καταλληλότερον, τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Διότι, δύος, δύος, δὲν διεκανίσθησκαν εἰσόπτειοι τὸ πόργραμμα τῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιά καὶ δὲν ὑποκέριστο τῆς δεξαμενῆς θάξης τοῦ Πειραιῶς, τοῦ οπαδοῦ αὐτῆς εἰς τὸν Βασιλικὸν Ναυτικὸν προσωρινών. Θὰ ἔγκατασταθῇ εἰς τὸν Ναύσταθμον καὶ ἐκεῖ θὰ δεξαμενίζωται πλοῖσι πολεμικά καὶ ἐμπορικά. Εὔθυς δύος διακανισθοῦν τὰς ἑκατοτελεύσεως τῆς δεξαμενῆς, θά μεταφερθῇ εἰς τὸν Πειραιά πρὸ διοιστικήν τοῦ ποτοθέτησιν. Δεδομένου, ὅτι περὶ τὰς ὅρχας Αύγούστου η δεξαμενὴ θά ἔχῃ ρυμουλκήθη ἀπό τὸν γνωστὸν θλαβανικὸν Οίκον ὑπερποντιών ρυμουλκήσεων. Σμίτ εἰς τὰ χωρικά μας υδατά, προσωρινή λύσης τοῦ Ναύσταθμου ήτο ή ἐνδειγμένη. Ἐκινούνευεν, ἀλλως, νὰ φύσῃ πρὸ τοῦ λιμένος Πειραιῶς η δεξαμενὴ καὶ μέρος διὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς νάρας μὲ ὑπάρχη.

«Ἡ ἐπιτροπή περιτέρω εὑμενῶς ἔκρινε τὸ αἵτημα τῆς Σύρου διὰ τὴν εἰς τὸν λιμένα της ἔγκαταστασιν τῆς νάρας εἰς τὸν Πειραιά λειτουργούσης, μεγάλης δεξαμενῆς. Ἐθεωρήθη, ὅτι αὐτὴ περισσότερον προώρισται νὰ ἐξυπερτηῇ τὰς ἀνάγκας τοῦ δευτέρου ἐμποροναυτικοῦ μας

**CAESAR MARQUARD Nflg.HAMBURG
(150 ETH)**

«Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Τροφοδοσίαι.
ΙΩΑΝΝΗΣ N. PENTZOS
Διευθυντής Ελληνικοῦ Τμήματος
Τηλέφ: 55.1623

Alter Wandrahm 8-9
Τηλέφ. 32.3586

έπετεύχθη δύοπας ή αύτή ποσότης, ητοι 9.000 τόννων, ητίς μεταφέρεται ύπό των Αμερικανικών άμυντοπλοίων δι' ολικής ναυλώσεως, έκφορτωνται είς 12 ή 6 λιμενών αντί του 1 ή 2, απόφευγομένων ούτω των έξδοντων μεταφορών πρός πρωθότονην των σιτοφορτών. Εκτός όμως τούτου, ή 'Εταιρία μας άναλαμβάνουσα τάς μεταφοράς ταύτας με τὸν ισχύοντα διά τὰ πλοιά γραμμής ναυλών, δότις είναι υψηλότερος του ναυλών των δικών ναυλώσεων, παραδίδει το ΣΟΤΤΟ PALANCO, αντί του 12 έφαρμοζομένου κατά τὴν δεύτεραν περίπτωσιν FREE OUT όπότε ή συνολική μεταφορά στοιχίζει \$, 0,98 εύθηνότερα κατά τόννον.

3) Διὰ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν μας εἰς 'Ἐλληνικούς λιμένας, δίδεται σοθιρᾶς ἐργασία εἰς τὴν τιμοριδιομχανήν της Χώρας μας, πάλι πλέον δὲ ἔχουν δημιουργηθῆ πλείσται σοσσα συναφεῖς ἐπιχειρήσεις ἐν 'Ἐλλάδι από τὰς δηοιας απόστολούν χιλιάδες ἐργάται και ὑπάλληλοι.

4) Διά της κινήσεως είκοσιάρδος πλοίων εις τακτικά γραμμάς υπερ-επιτακτοίοι ναυτεργάταις άπασχολούνται, οι οποίοι έκ μιας ένδεχομένης άκινητοποίησεως τών πλοίων αύτών θα προεκλουσούν σοβαρώτατον πρόβλημα άνεργιας.

5) Τῆς εἰσροής σημαντικῶν ποσῶν συναλλάγματος:

- α) Ἐκ συμπληρωματικών υποχρεώσεων της Ἐταιρίας μας.
 β) Ἐξ ἐμβολίσμάτων τῶν πληρωμάτων.
 γ) Ἐκ τῆς δραχμοποίησεως του 25 % ἐπὶ τῶν ναύλων τῶν κομι-
 ζουμένων ἐφοδίων τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ.
 δ) Ἐκ τῆς συμμετοχής μας εἰς διαφόρους ἑθνικούς ἔρανους κλπ.
 6) Ἐκ τῆς καταδόλης φόρου. Ἡ Ἐταιρία μας θὰ καταδόλη \$ 275,000.—, μὴ συνυπολογιζουμένων τῶν ηδη καταβληθέντων \$ 120,000.

Ο ήμετερος Γενικός Διευθυντής ύπερβαλεν έκθεσιν πρὸς τὸν κ. SYRAN ζητῶν διὰ τῆς θελήσης να ἐπανεξέτασθαι τὸ ζήτημα τῆς ἀνάθεσεως φορτίων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη τακτικών γραμμών.

Δυστυχώδης δύμας δὲν είμεθα υποχρεωμένοι νὰ παλαιώμεν μόγον ἔναντι δυσχερείων ὡς αἱ ἀντέρει, ἀλλὰ πρέπει ταύτοχρόνων νὰ ἀντιμετωπίζωμεν τὴν Ἑλλειψιν κατανοήσεως καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν Πατρίδα μας.

Ούτω ή Τράπεζα της 'Ελλάδος, ήρνήθη νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν ληφθεῖσαν κατὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 278 συνεδρίσισιν ἀπόφασιν τῆς Νομιματικῆς 'Επι- τροπῆς, περὶ ἀπόδοχης ναῦλων εἰς τὸν προσφιέμον, προκειμένου περὶ ἐφοδίων ἀνασυγκροτησεως, κομιζόμενων βασεὶ δανειών.

Τὸ Σεβαστὸν Ὑπουργεῖον Συντονισμού πρὸς τὸ ὅποιον κατεφύγα-
μεν, διὰ τοῦ ὑπ̄ ἀρίθ. 2902) 29.3.30 ἐπιστευτικοῦ ἔγγραφου του πρὸς
τὴν Τραπέζαν τῆς Ἑλλάδος, ἐδωσεν ἐντολὴν ὅπως φέρῃ τὸ ζήτημα του-
τοῦ πρὸ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς τελικὴν ρύθμισιν του.

Παρὰ τὸ γεγονός διὰ παρθένη ἀρκετὸς χρόνου ἀπὸ τῆς ἕκδοσεως
τοῦ ὡς ἀνών ἔγγραφου, ἐν τούτοις δὲ ἔξεδροι μόνοι εἰσὶ αἱ σχετικαὶ
ἐνέργειαι τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἐκ τῆς ἀδικαιολογίου δὲ ταυτῆς
κωλυσιεργίας δὲν θίγονται μόνον αἱ Ἑ' Ἀμερικῆς Ἑλληνικαὶ Τακτικαὶ
Γραμματικαὶ ἀλλὰ ἀποτελεῖται καὶ ἡ Ἐμβοκαὶ οἱ Οἰκουμενικὲς πλείστους

Γραμματική, αλλά αποτελείται και η Εθνική μας Οἰκονομία, πλειστούσαν σωγού πλεονεκτημάτων γνωστών εἰς ύμᾶς.

Θέλουμεν άκομη νὰ πιστεύωμεν ότι ή «Ελληνική Κυβέρνησης» θά θελήση νὰ άντιληφθῇ ότι ή «Ελληνική Ναυτιλία» δεν είναι δυνατόν νὰ επιζήση, δεν τοιαύτως μέτρα λαμβάνωνται υπὸ τῶν διαφόρων Συμμάχων Κυβερνήσεων καὶ τόσην θλεψιψιν κατασκοπεύεται οι διάφοροι άρμοδιοι. «Οφείλει νὰ περιβάλῃ καὶ αὐτὴ τὸ «Ελληνικὸν πλοῖον γραμμῆς διά τῆς προσηκούσης προστασίας, ἄλλως, τὸ τονίζομεν, μία είκοσιπενταετής προσπάθεια ἀδραιάσεως τῶν «Ελληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν είναι έπομενον νὰ καταστραφῆ, μὲ αμεσα επιζήμια διά τὴν ὅλην Οἰκονομίας ἀποτελέσματα.

Μετά πάσης τιμῆς
Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ»
Ι. Ρ. ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΟΥ
Πειραιεὺς 11 Μαΐου 1950 Διευθύνων Σύμβουλος

Σχέδια απραγματοποίητα

Συζητείται άπο τούς άρμοδιούς τής 'Αμερικανικής 'Αποστολής ή δυνατότης συγκεντρώσεως εις την Τράπεζαν τής 'Ελλάδος τού συναλλάγματος τών ναύλων τών τακτικών γραμμών. Το θέμα είνε πολύπλοκον και έκπουτων διά τό έλληνικον πλαίσιον. Δεν πιστεύουμε νά τό κατέχουν οι έκπονήσαντες τάς σχετικάς πρός τούς ένδιαιφερομένους έφοπλιστάς προτάσεις.

Θά ἔπειπε, βέβαια, νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ διαφύλαξις κατά τὸ μεγαλύτερον δυνατὸν ποσοστὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ μας εἰσόδηματος ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας του τόπου. Παλαιά καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν εἶνε ἡ ἐπίδιωξις. Προ- ὑποθίεται, ὅμως, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής ὁ προσφερόμενος νὰ δρᾷ χρυσο- ποι ἢ ση τὸ πολὺ ἢ δλίγον ἐνεργυτικὸν ὑπόλοιπον ἐκ τῶν ταξιδίων τῶν πλοίων του, θὰ εἴνε ἀπολύτως διησφαλισμένος, ὅτι αἱ εἰς δραχμάς καταβέσεις του θὰ ἔχουν καὶ αὐτοῖς σταθερὰν ἀνταλλαγμα- τικήν ἄξιαν καὶ ὅτι εἰς πρώτην η κάτησιν, χωρὶς καμμίαν γρα- φειοκρατικὴν διατύπωσιν ἡ ἀλληλ τινὰ δυσκολίαν, θὰ ἡδύνατο οὗτος νὰ μετατρέπῃ εἰς συνάλλαγμα τὰς δραχμάς του.

Η ἐπισκευή εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, ἐφόσον ἔδω δὲν διατίθενται πρόσφορα τὰ μέσα, ή ἀγορά ή καὶ η ναυπήγησις σκάφων, ή πληρωμὴ δανεικῶν υποκρεώσων καὶ πάσας ἄλλη περιπτώσις τῆς ἑκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, εἰς συνάλλαγμα, προβλεπομένη καὶ ἀπόδρεπτος, θά πρέπει ἡ μὲν ἐσω ταχείᾳ ἀποβολή της πλοΐας, οὐδὲν διατίθενται ἀπό τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος τὰ δολαρία ή αἱ λίραι, αἰτοκλειούμενῆς τῆς προσφυγῆς του ἐφοπλιστοῦ εἰς τὰς γνωστὰς ἐπιτροπὰς καὶ τὴν ἀγαθὴν ή κακὴν προσίρεσιν τοῦ οἰουμένης πανδοκίριον τῆς διοικήσεως.

Πιστεύουν οἱ Ἀμερικανοί, οἱ υπόδεικνύοντες τὴν ἔξ δλοκήρου συγκέντρωσιν τοῦ συναλλάγματος τῶν ναιῶν, ὅτι ἡ πτυοῦσαν νὰ παράσχουν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου τὴν ἑισαφάλισιν τῶν ἀνωτέρω προϋπόθεσεων εἰς τὸν ἐφοπλίστην; Καὶ εἰνὲ ικανοὶ, παραβλέποντες τὴν ρευστότητα τῶν ἑλληνικῶν πραγμάτων, νὰ διασφαλίσουν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπίχειρισιν στοθερότητα νομιματικήν, ώστε δησφαλισμέναι νὰ είνει αἱ δραχμὰς καταθέσεις, καὶ τὸ μετατρέψιμον αὐτῶν εἰς συναλλαγμα; Ποιαὶ θὰ είνει αἱ ἐγγυησίεις, αἱ ρηταὶ καὶ ἀταραδίστοι, ποὺ θὰ δοθούν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπίχειρησιν διὰ τὴν αὔριον, ὃστε μὲ ἐμπιστούντη νὰ προσθέψῃ εἰς αὐτὴν ὁ ἐφοπλίστης;

εφοπλιστής;
Πάντα δέ τις είς τὴν ξένην, εἰς τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας, ἐφαρμόζεται. Δὲν ἡμπορεῖ, δυστυχώ, καὶ ἐδὸν ἀκινδύνων νάντεθειτεθῆ.

Διάφορος, είναι οιασδήποτε ξενης ή Ελληνικη γαυτιλικη πραγματικο της. Προ πάστης, άκριβως, παρεμβάσεως είς τα ζητήματα του έλληνι κου πλοίου, αύτην θα πρέπει να έχουν ως γνώμονα των ένεργειών των οι παρεμβαίνοντες.

Πρὸ δίλγου ἀκόμη χρόνου εἴχομεν ἀσχοληθῆ μὲ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ συναλλάγματος τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Ὡρισμένας ὑποδεῖξεις διετυπώσαμεν, ικανὰς νὰ χρησιμεύσουν ως ἀπάρχῃ τῆς μελέτης τοῦ θέματος. Μὲ λύπη μας βλέπουμε νὰ ὑποβικύνωνται, τούναντίον, μέτρα ἀνέδοτα φικᾶ καὶ ἄνεφαμοστα. Μὲ λύπην μας, ἀκόμη, πληροφορούμεθα, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ παραπρήται προσεφέρθησαν νὰ βοηθήσουν εἰς τὸ ἔργον τῆς συγκεντρώσεως φορτίων διά τὰς ὁλίγας ἐλληνικάς τακτικάς γραμμάς, ὑπὸ τὸν ὄρον, δῆμως, τῆς ἀποδοχῆς τῶν περὶ συναλλάγματος προτάσεων των, αἵτινες θὰ είχον, ἀσφαλῶς, εὐκόλως τὴν ἐφαρμογὴν εἰς τὴν εὑρώσαντον καὶ ὑγιὰ ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν, ὦχι δῆμως καὶ εἰς τὴν ἀσταθῆ τοῦ τόπου μας κατάστασιν, ὅπου «τὰ πάντα ρεῖ».

Θερμή συνηγορία

Είναι η πρώτη φορά, που δρθή καὶ μὲ σαφῆ γνῶσιν τοῦ θέματος ἔγειρεται καὶ ἡ φωνὴ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Βουλὴν, εἰς ζῆτημα ἀμέσου διὰ τὰς Ἑλληνικὰς τακτικὰς ργωμάτας ἐνίδιαφέροντος.

Κατά την πρό ημερών (συνεδρίασις 23ης Μαΐου), μακράν συζητήσιν ἐπὶ τού τοπικού, ὁ δουλευτής κ. Δ. Παπαμιχαήλοπουλός, στοργικός παραστάτης τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως, ἐπωφελήη τῆς εὐκαιρίας νὰ ὑποδείξῃ την ἀνάγκην τῆς διαφύλαξεως μέρους τῶν φορτίων τῶν ἔξαγομένων καπνῶν ὑπέρ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς. Ή τοιαύτη ἔμμεσος προστασία τῶν τακτικῶν μας γραμμῶν—ὅρθιτας παρατηρεῖ ὁ κ. Παπαμιχαήλοπουλός —θὰ παρείη εἰς αὐτά μιαν παγίαν πρόσδοσην νάυλου και θὰ ἔχρησιμευεν ὡς ἀντάλλαγμα, διὰ νὰ γίνουν δεκτά και τὰ ιδικά μας πλοία γραμμῆς εἰς τὰς Διασκέψεις τῶν ξένων ἑταῖριῶν.

Η ένδιαφέρουσα άγροευσίς τού κ. Βουλευτού Λακωνίας, ειλημμένη από τά έστενογραφήμενά πρακτικά, έχει ως κάτωθι:

μενών από του βρήστας τουών, στις το περιπλοκών καπνικών μας ζητήσαμε περιέχει πολλάς άποψεις. Μέχρι τούδε άνευπτυχήσανταν να καταφέρουν και φυσικά θ' άναπτυχθώσαν και άλλαι. Είς τό βήμα μὲ έφερεν ή άναγκη γ' άναπτυξώ μασ απόψιν συνδεμένη με τὴν ἐμπορίουν ναυτιλίαν. Καὶ η ἄποψις αὐτή εἶναι ή τῆς μεταφράσας του καπνού εἰς τάχι χώρας τῆς καταναλώσεων του. Καὶ ώς εἴπονταν ή στοιχις αὐτή ἐνδιαφέρει τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν, τὸν δευτέρον δηλαδή μετὰ τὸν καπνὸν οὐσιώδη παράγοντα τῆς ἔθνικῆς καὶ κοινωνικῆς οἰκονομίας μας. Ἀπαιτεῖται μεταπολεμικῶς κάποια συνεργασία μεταξὺ τῶν δύο τούτων παραγόντων καὶ ήτης προπολεμικῶν δέν υπῆρξε, διότι ήτο περιόδος τῆς γενικῆς εὐφορίας. Ἀλλος τε μεταπολεμικῶς παραπροῦνται ὁμοιότερες τινες μεταξύ καπνικῆς καὶ ἐμποροναυτικῆς οἰκονομίας καὶ θὰ κατονομάσω ἐνδεικτικῶν μερικᾶς ἐξ αὐτῶν: Ἐνταρξία καπνικῆς καὶ ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, διότι τὸ Κράτος ἐπτρούμινε νέη ἐφαρμόστη δι' ἀμφοτέρας τῶν πολιτικῶν τοῦ βλέποντος καὶ κάμνοντος, ή δροις ἀποτελεματώνει τὰ ζητήματα, ὅφου δὲ τὰ ἀντικρύζει, δὲν τὰ ἀντιμετωπίζει δέν νά τὰ ἐπιλύσῃ, ἀλλ' ἀπλώς τὰ παραμερίζει. Δευτέρα ὁμοιότης εἶναι, ἡ ἐλεύθερη ρυθμίσεως τῶν σχέσεων τῶν συντελεστῶν τοῦ καπνικοῦ καὶ ἐμποροναυτικοῦ εἰσόδηματος, ἡ ρύθμισις τῶν σχέσεων δηλαδή καπνοπαραγωγῶν — καπνεμπόρων — καπνεργατῶν, πλοιοκτητῶν — ἐργατῶν θαλάσσης. Τρίτη τέλος ὁμοιότης εἶναι, ή διαρροή τῆς προπολεμικῆς καπνικῆς καὶ ἐμποροναυτικῆς πελατείας μας.

Κυριοί, η Κυβερνησία οφείλει κατά τας διαπραγματεύσεις, τας οποίας πρόκειται νά διεξαγάγη, διά την ποτοθέτησιν τού καπιτονύ εις τας ξένας άγοράς, νά φροντίση, ώστε, ἄν μη δλόκληρος, πάντως μέγα τιμῆμα της έξαχθσουμένης ποσότητας νά έξασφαλισθή εις την έθνικην μας ναυτιλίαν. Τό έκ της μεταφοράς ταύτης σεσδον είνε σμαντικώτατον, ἔαν ληφθῇ ύπ' οψιν δι σμερινός ναῦλος ἔξ 150—160 σελινίους κατά τον νον, δύναται νά φθάσῃ εις τας 250.000 αγγυλικάς λίρας, ἔαν δυνηθῷ μεν νά έξαγάγωμεν την προπολεμική ποσότητα. Εἰς την προσπάθειαν της ταύτης θά την υπόβοιθησθή τό γεγονός, δητι υπάρχουν στήμερον Ἑλληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις, τῶν ὅποιών τὰ πλοιά έξυπηρετοῦν τακτικάς γραμμάς μεταξύ τῶν λιμένων της Ἐλλάδος καὶ τῆς ἡπειρωτικῆς Εύρωπης, δηπου θά έξαχθον τὰ καπιτονά. Ἀλλως τε δι καπιτονός, λόγῳ τού ειδικού βάρους του, τῆς ειδικῆς συσκευασίας του εἰς δέματα καὶ τῆς ειδικῆς στοιβασίας του μόνον ἐπί τῶν «κοραδόρων» τῶν πλοίων, δὲν δύναται να μεταφερθῇ ἀθύοός, διά της ναυλώσεως ἐνὸς μεγάλης χωρητικότητος ἀτμοπλοίου, καὶ διά τούτου μεταφέρεται τηματικώς, ἢ δε μεγίστη ποσότης, ἢ ὅποια δύναται νά φορτωθῇ ἐπί ἐνός πλοίου, δὲν δύναται νά υπερβῇ τοὺς 500 τόνους, δόγων τῆς αών στοιβασίας.

Δυο αντιρρήσεις συναντάνται για οιστωπώσωση κατά της προτεινόμενης λύσεως: Η πρώτη είναι τυπική, έκ του είδους της συμβάσεως της άγορας παλησίσας, ή δευτέρα ουσιαστική, έκ του δόγματος «επειδή Ισόπιτος σημαντικών». Θα άναλύσουμε και τάξ δύο αυτάς αντιρρήσεις διά νά είνε έντμεμαντή η Κυβέρνησης έπ' αὐτών.

κύριοι, ἡ γνωρίζετε, ἡ σύνθασις τῆς ἀγόραπαλησίας καπνοῦ γίνεται πάντοτε «φόμπη». Προπολεμικά δύοι αἱ ἀγόραπαλησίαι ἔγενον μὲν τὸ συστήμα τούτο, διότι αἱ μεγάλαι καπνεμπορικαὶ ἑταιρεῖαι τῆς ἀλλοδαπῆς εἶχον ἐγκαταστήσει ἐν Ελλάδι ἀντιπροσώπους, οἵτινες οὐ μόνον ἡγόραζον τὸν καπνὸν ἀπὸ τοὺς παραγωγούς, ἀλλὰ ἐφόρτιζον καὶ διὰ τὴν ἀπόστολην τὴν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ προρροισμοῦ. Καὶ διὰ τοῦτο ἡ «Επιτροπή», ἡ δόπια συνεστήθη τὸ παρελθόν ἔτος διὰ τὴν ἐγγυτέρων

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNG - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 10

Telefon: 35 16 31
Night 52 46 35

Salvage-tugs stationed North Sea and Western Baltic

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

μελέτην του καπινικού ζητήματος. Έκαμεν ίδιαιτέρων μυείσαν διά τὸν τύπον αὐτὸν τῆς ἀγοραπωλησίας. Θα μ' ἔρωτίσθητε, ποιον εἰνε τὸ οὔσιαστικὸν περιεχόμενον τῆς ἀγοραπωλησίας «φόμπτος»; Ιδού τούτο: ὅ πωλητὴς ὑποχρεούται νὰ παραδώσῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου, τῆς ἐκλογῆς τοῦ ἀγοραστοῦ, τὸ πωλούμενον καπινόν. (fol = free on board). Καὶ θὰ ὑποδηθῇ τὸ ἐρώτημα, ἀφοῦ τοιούτον εἶνε τὸ περιεχόμενον τῆς ἀγοραπωλησίας συμβάσεως, κατὰ τίνα τρόπον θὰ δυνηθῇ ἡ Κυβέρνησις νὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἐν μέρος τῆς ἔξαχθσμένης ποσότητος καπινοῦ; Κύριοι, μὴ λησμονῆτε ὅτι εὐρισκόμεθα ἐπὶ τοῦ πεδίου τῆς ιδιωτικῆς ὀντομοίας καὶ συνεπῶν ἡ Κυβέρνησις δύναται κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις νὰ ζητήσῃ ὅπως τὸ θαλάσσιον φορεῖον ἐκλέξῃ ὁ πωλητής. Ἀλλος τε, ὃς θὰ ίδωμεν κατωτέρω, ὀμιλούντες περὶ τῆς πολιτικῆς τὴν ὅποιαν ἐφόρμουσεν ἡ Τουρκία διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τῶν γεωργικῶν τῆς προϊόντων, τούτῳ ἀποτελεῖ τὴν διεθνῆ πρακτικήν.

Ἡ δευτέρα ἀντίρρησις εἶνε καὶ η οὔσιαστικάτερα, διότι ἐρείδεται ἐπὶ ἑνὸς ἐμποροναυτικοῦ ἀξιώματος. περὶ ισότητος σημαίων.

Κύριοι, μέχρι τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰώνος ὑπῆρχε διεθνῶς μία σταθερᾶ ἐμποροναυτικὴ πολιτική, περὶ διακρίσεως σημαιῶν, καὶ η ὅποια ἐπέδιδαλλε τὴν μεταφορὰν τοῦ ισαγωγικοῦ ἐμπορίου διὰ τῆς ἑθνικῆς σημαίας. Ἀλλὰ ἀπό τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος αἰώνος ὅτι ἐπεκράτησαν αἱ φιλελεύθεραι οἰκονομικαὶ ὄρχαι, τὸ συστῆμα τουτοῦ κατηργήθη καὶ ἐδημιουργήθη τὸ σύστημα ἐπερὶ ισότητος σημαιῶν, ἵστης μεταχειρίσεως δηλαδὴ τῶν πλοίων δῶν τῶν σημαιῶν. Τὸ σύστημα τοῦτο, ἢ μᾶλλον τὸ δόγμα τοῦτο τὸ ἐμποροναυτικὸν κατ' ἄρχας ἐπεδήληθε διεθνοῦς ναυτικοῦ ἔθιμου, ἀλλ' ἀπό τίνος χρόνου καθηερώθη διὰ δύο διεθνῶν συμβάσεων. Ἡ πρώτη εἶνε ἡ διεθνῆς συμβάσις τῆς Βαρκελώνης τοῦ 1921 «περὶ συγκοινωνῶν καὶ διαμετακομίσεως», ἡ ὅποια ἀποτελεῖ τὸν καταστατικὸν χάρτην τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ἡ δὲ δευτέρα ἡ διεθνῆς σύμβασις τῆς Γενεύης τοῦ 1923 «περὶ τοῦ διεθνοῦς καθεστῶτος τῶν θαλασσῶν λιμένων» ἡ ὅποια ἀποτελεῖ τὸν καταστατικὸν χάρτην τῶν παγκοσμίων ἐμπορικῶν λιμένων καὶ ἥτις κατέστησε τούτους «ἀνοικτὰς θύρας» ἀπὸ «κλεισταὶ θύραις» ὅπου ήσαν ἔως τότε. Καὶ εἰς τὰς δύο αὐτὰς συμβάσεις προσεχώρησεν ἡ Ἑλλὰς καὶ τὰς ἐκύρωσε.

Βεβαίως δὲν είμαι ἔγνως ἐκείνος, ὁ ὅποιος θὰ εἰσηγηθῷ εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν καταστρατήγησιν τοῦ ἐμποροναυτικοῦ αὐτοῦ δόγματος, διότι τὰ συμφέροντα τῆς ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ ἐργαζομένης φορτηγοῦ ναυτιλίας μας ἐπιβάλλουν τὴν ἀκριβὴ τήρησιν του. Διότι δὲν πρέπει νὰ ληστικῶμεν, διότι ἔχουμεν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν πληθωρικήν, ὑπερδιανούσαν κατὰ πλού τὰς μεταφορὶς ἀνάγκας καὶ ίκανότητας τῆς χώρας μας. Καὶ μόνον τὸ 110 τῆς χωρικοτήποτος αὐτῆς θὰ ἐπέρκειε εἰς τὰς μεταφορικὰς μας ἀνάγκας. Ἡ υπόλοιπος ναυτιλία μας ἐργάζεται εἰς τὴν ἀλλοδαπή, φορτεκφόρτων εἰς τοὺς παγκοσμίους λιμένους ἐμπορεύματα καὶ εἰσάγει τὸ ἔκ του ναύλου ἔσοδον εἰς τὴν Ἑλλάδα, εἰς συναλλαγήμα. Ιδοὺ διατὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία εἶνε στοιχεῖον ἐνεργητικὸν τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας.

Δυστυχώς, δικαὶος, Κύριοι, ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου εἰς πολλὰς χώρας ἐξεδηλώθη τάσις περὶ μὴ σεβασμοῦ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ τούτου δόγματος, ὅπερ ἐπαυσε ν' ἀποτελεῖ διεθνῶς τὸ ἐμποροναυτικὸν πιστεύων τῶν μεταφορῶν.

Καὶ δυστυχῶς τὸ παράδειγμα τῆς παραδιάσεως τὸ ἔδωσαν αἱ μεγάλαι χώραι. Πρώται αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι τῆς Β. Ἀμερικῆς ἐπέδιδαν καὶ δι' αὐτὰ ἀκόμη τὰ εἴδη τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς θυσίας πρὸς τὴν Εὐρώπην νὰ μετασέρψουνται δι' ἀμερικανικῶν πλοίων. Διεμαρτυρήθησαν, κατ' ἐπανάληψιν, αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις ὅλων τῶν χωρῶν, χωρὶς νὰ καταρρίψουν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀριόν του ἀδίκου τούτου μέτρου. Επίσης ὁ καπνὸς ὁ ἀμερικανικός, ὁ ὅποιος μεταφέρεται καὶ χρησιμοποιείται εἰς τὴν Γερμανίαν, ὡς ἔξετέθη ἀπό τοῦ βήματος τούτου, μεταφέρεται ἀποκλειστικῶς δι' ἀμερικανικῶν πλοίων. Τὸ αὐτὸν γίνεται καὶ εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν, ὅπου διὰ διαφόρων διοικητικῶν μέτρων ἐξασφαλίζεται ἡ μεταφορὰ ὠρισμένων προϊόντων διὰ πλοίων τῆς ἑθνικῆς των ναυτιλίας.

Ἄλλ' ἔχομεν καὶ τὸ παράδειγμα τῆς Τουρκίας, ἡ ὅποια κατώρθωσε νὰ ἔθικοποιήσῃ τὸν ναύλον τῆς ἔξαγωγῆς τῶν γεωργικῶν τῆς προϊόντων καὶ διὰ τοῦ κέρδους τὸ ὅποιον ἀπεκόμισεν ἐκ τοῦ ναύλου τῶν μεταφορῶν τούτων, ἐδιπλασίσας μεταπολεμικῶν τὸν προπολεμικὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου. Πρὸ διετίας εἶχε συστάθη μία «Ἐπιτροπὴ διὰ τὴν μελέτην τῆς Ἑλληνοτουρκικῆς οἰκονομικῆς συνεργασίας». Ἡ «Ἐπιτροπὴ ἐκείνη ἀπέτισθη ἀπό ἐκπρόσωπους τῶν διασφόρων «Υποργείων καὶ τῶν Ἀνωτάτων Ἑκπαιδευτικῶν» ἱδιουμάτων. Εἰς τὴν «Ἐπιτροπὴν ἐτέθη ὡς δεδομένον, διότι ἐκ τῆς συνεννοήσεως ἔκεινης πρὸ παντὸς ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία δι' ἀπεκόμιστε πλούσια νῷονται καὶ συνεπῶν διότι η Ἑλλὰς ηδύνατο νὰ παραχωρήσῃ ἀνταλλάγματα εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς τουρκικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Καὶ ἔνθυμοῦμαι τὴν ἐκπλήξιν, τὴν ὅποιαν ἐδοκίμασαν τὰ μέλη τῆς «Ἐπιτροπῆς, ὅπων τοὺς ἀνήγγειλα διότι η Τουρκία

ἀπέκτησεν διχού μόνον ἐμποροναυτικὴν αὐτονομίαν, ἀλλὰ καὶ ἐπάρκειαν. Εἰς τὰς ἑργασίας, μάλιστα, τῆς Ἐπιτροπῆς ἐκείνης θα ἰδούνατο ὅ κ. «Τυπουργὸς τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας» νὰ εὑρῇ τὰ στοιχεῖα τῆς ἀπαντήσεως εἰς τὸ διάθημα τοῦ Τουρκού ἐμπορικοῦ ἀκόλουθου, διότι ἡ «Ἐπιτροπὴ» ποσολήθη καὶ μὲ τὴν ἀλληλούσαμενη ποσότης, πάντως ἐν τῷ μηματικῷ τῆς γεωργικῆς οἰκονομίας τῶν δύο χωρῶν.

Διὰ τὸν λόγον τούτους νομίζω, διότι ἡ Κυβέρνησις ὄφειλει κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ καπνοῦ νὰ καταβάλῃ προσπαθείας, ὅπως αἱ μῆτραις ὁλοκληροῦ ἐξαχθσμένη ποσότης, πάντως ἐν τῷ μηματικῷ τῆς γεωργικῆς οἰκονομίας τῶν δύο χωρῶν.

Κύριοι, διλαὶ αἱ χώραι θυσίας ποσότην τῶν ναυτιλίαν των, διότι κατενδύσαν διὸ διαρέχουσαν συνδρομὴν πρὸς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν δὲν τὴν παρέχει πρὸς αὐτὸν, ἀλλὰ εἰς μίαν τῶν κυριωτάτων ἀναγκῶν καὶ εἰς ἓντα τῶν εργατών σκοπῶν τῆς Πατρίδος. (Χειροκροτήματα).

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

«Ἡ δευτέρα ἀπησία ἔκθεσις τοῦ Ὁργανισμοῦ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας (Ο.Ε.Ο.Σ.) καθορίζει τὸ εἰς δολλάρια ἐλεύθερα ὅλων ὁμού τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἐκ τῶν ἐμπορικῶν τῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν παροχὴν τοῦ δολλαρίου εἰς 2.4 δισεκατομμύρια κατὰ τὸ έτος 1951)52, ἐναντὶ 7.2 ἑκατομμυρίων. διότι τὴν χρῆσιν τοῦ 1947 καὶ 4.4 ἑκατομμυρίων. διότι τὸ 1949)50.

Αἱ συμμετέχουσαι τοῦ σχεδίου χώραι ὑπολογίζουν νὰ καλύψουν τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἐλεύθερα μέρου τοῦ τύπου τοῦ σχεδίου τὰς «ἀπάρτους» ἔξαγωγάς (τὸν τουρισμὸν, τὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ μεταναστευτικά ἐμβάσματα). Τὰ ἔσοδα αὐτὰ ὑπερστησαν πράγματι σημαντικήν ἐκπτωσιν κατὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948. Ἐνώ διὰ τὴν χρῆσιν τοῦ 1949)50 καθορίζεται ἐναντὶ καθαρὸν ἀπὸ τὰς «ἀπάρτους» ἔξαγωγάς εἰσόδημα 400 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, προβλέπεται νὰ φθάσῃ τοῦτο εἰς 785 ἑκατομμ. διότι τὸ 1950)51 καὶ εἰς 926 ἑκατομμύρια διὰ τὴν τελευταίαν χρῆσιν τοῦ σχεδίου, τὸ 1951)52. Οὕτω τὸ συνολικὸν ἐλεύθερα τῶν πληρωμῶν εἰς δολλάρια τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου, διπέραν ἀπό τὸν ἀπότομον ἀποτέλεσμα τοῦ δολλαρίου τῆς Εὐρωπαϊκῆς συνεργασίας. Πλὴν ὅμως τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ τοῦ Βελγίου, διλαὶ αἱ χώραι ἐμφανίζουν εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν τῶν σημαντικῶν ἐλεύθερων εἰς δολλάρια διὰ τὰς ἔπομένας χρῆσεις.

Τὸ Βέλγιον ὑπολογίζεται ἐναντὶ τοῦ περισσευματοῦ 101 ἑκατ. δολλαρίων διὰ τὸ 1951)52 καὶ ἡ Ἄγγλια 169 ἑκατομ. Τὸ ἐλεύθερα τούναντιον τοῦ 1.4 δισεκατ. δολλαρίων κατανέμεται μεταξύ: Τῆς Δυτικῆς Γερμανίας (401 ἑκατομ.), τῆς Γαλλίας (321 ἑκατομ.), τῆς Ἐλλάδος (219 ἑκατομ.), τῆς Ιταλίας (176 ἑκατομ.), τῆς Ολλανδίας (168 ἑκατομ.), τῆς Αὐστρίας (116 ἑκατομ.), τῆς Νορβηγίας (115 ἑκατομ.), τῆς Δανίας (56 ἑκατομ.), τῆς Πορτογαλίας (94 ἑκατομ.) καὶ τῆς Τουρκίας (27 ἑκατομ.).

Κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ὁ λεπτομερέστερος στατιστικὸς καθορισμὸς τῶν ἀρδάτων ἐόδων εἰς χροῦ καὶ δολλάρια δὲν είναι εὐχερής. Μόνον αἱ εἰσπράξεις καὶ αἱ δαπάναι τῆς Ναυτιλίας (θαλάσσασια μεταφοραὶ) κατέστησαν δινατὸν νὰ διακριθοῦν τὰς διαπροφορίων μιᾶς ἔκστασης τῶν μετεχουσῶν χωρῶν. Τὰ στατιστικὰ αὐτὰ δεδομένα δημοσιεύονται εἰς τὴν ἔκθεσιν εἰς τὰς διαπροφοράς πίνακα, δοτὶς καὶ ὑποδεικνύει διότι κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν προβλέπεται νὰ αὐξηθοῦν κατὰ 33 ἑκατομμ. δολλαρίων (7%) αἱ εἰς δολλάρια εἰσπράξεις τῶν πρὸ τὴν περιφέρειαν τοῦ δολλαρίου ναυτιλίας ὑπηρεσιῶν τῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου. Αἱ προβλέψεις αὐταὶ στηρίζονται κυρίως ἐπὶ τῆς πιθανῆς αὐξήσεως τῶν προσαρταράς τάς τεσσαρας, τὰς κυριωτέρας εἰς εἰσπράξεις.

Εἰς τὸν πίνακα παρέχονται, ὑπολογίζομενοι εἰς ἔκατομμύρια δολλαρίων, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ συνόλου τῶν ἐκ ναύλων προσόδων εἰς τὸ ἔωτερον συναλλαγματικά, ἀδιαφόρως δολαρίου, χρυσοῦ, λίρας στερλίνας, φράγκου, βέλγικας κλπ. καταβαλλούμενων ναύλων παρ' ἐκάστης χώρας εἰς πλοία ἄλλης πλην τῆς Ιονίκης τῶν σημαίας καθὼς καὶ εἰς τὰς ἔξοδα πάλιν τῶν πλοίων ἐκάστης χώρας εἰς λιμένας.

Τὸν πίνακα αὐτὸν ἀποδεικνύεται ἡ μείωσις τῶν εἰς δολλάρια δαπανῶν διὰ τὰς ἀπό την διατάσσουσα μεταφοράς κατὰ 112 ἑκατομμ. δολλαρίων (14%) μεταξὺ τῶν ἔτων 1948 καὶ 1949)50 καὶ ἡ πρόβλεψις περιορισμοῦ τῆς σχετικῆς δαπάνης κατὰ 89 ἑκατομμ., μεταξὺ τῶν ἔτων 1949)50 καὶ 1951)52. Καὶ διὰ μὲν τὰ πρώτα δύο ἔτη ἡ μείωσις ὄφειλεται εἰς τὴν ἐπελθόνταν πτώσιαν τῶν ναύλων, διὰ δὲ τὸ δύο ἐπόμενα εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς οἰκονομίας, τὴν ὅποιαν διλαὶ αἱ χώραι — πλὴν τῆς Ἑλλάδος — καταβάλλουν διὰ νῷοντας τὴν πληρωμὴν εἰς δολλάρια. Πρέπει διλαὶ νὰ ληστῇ υπ' ὅμινον καὶ ὡς περιορισμός τοῦ δύο χωρῶν τῶν ἔξι ἀμερικανικῆς μεταφορῶν. Διὰ τὴν Νορβηγίαν ιδιαιτέρως ἡ σημειουμένη αὐξήσις τῶν εἰς δολλάρια δαπανῶν ὄφειλεται εἰς τὴν εύρυτερον συμμετοχήν τῶν Νορβηγικῶν σκαφῶν εἰς τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς περιοχῆς τοῦ δολλαρίου καὶ τὴν ἀπόρρευσαν αὐξήσιν τῶν ἔξδων τῶν πλοίων (disbursements).

Ἡ ἔκθεσις τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. προβαίνει περαιτέρω εἰς τὴν διαπτώσιαν, διότι ἡ προεξοφλουμένη αὐξήσις τῶν εἰς δολλάρια εἰσοδημάτων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ σχεδίου δένει νὰ θεωρηθῇ ὡς σημαντικός παράγον τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν ναυτικῶν χωρῶν ιδιαιτέρως.

(*) Χωρὶς τοὺς ναύλους τῶν δεξαμενοπλοίων.

τῆς μεγάλης ταχύτητος καὶ τῆς προϋποθιμένης διπλανήρας συντηρήσεως δύο μεγάλων πλοίων. Τα μέχρι τούδε ἐπιτευχέντα ἀποτελέσματα ἀπό τὰ δρομολόγια τῆς «Αγγελικας» ἀπέδειξαν, ὅτι η κίνησις εἰς τὰς γραμμὰς προώθησε καὶ διεύρυνεται ὅταν τὰς ἐξυπερτοῦντα αὐτὴν σκάφη παρέχουν — ἐν κυριολεξίᾳ δύμως — τὴν ἄνευν καὶ καθιστούν εὐχάριστα τὰ ταξίδια. Τὸ αὐτὸν θά συμβῇ καὶ μὲ τὰ δρομολόγια τοῦ «Αιγαίου». Ἐφόσον τὸ συγκοινωνιακὸν ἀγάθον τὸν ἀσθενῶν θὲτον ὑποδειγματικὸν αὐτοῦ σκάφους, η κίνησις κατὰ τὸ θέρος πρὸς Ρόδον, τὴν Κέρκυραν καὶ τὴν Σάμον θὰ διπλασιασθῇ καὶ θὰ τριπλασιασθῇ, ἀρκεῖ καὶ τὰς ένδονδοχεῖται τῶν νήσων παράρχουν τὰ στοιχεώδη μέσα διαισινῆς εἰς τοὺς ἐπιβάτας. Η προϋπόθεσις αὐτὴν ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ τὴν Σάμον. Σημφόρησιν, βέβαια, δρομολογίων θὰ πρέπει τὰ περιμένουν ἀπὸ τοῦ Ιουλίου εἰς δύλας τὰς γραμμὰς τῆς ἀκτοπλοΐας. Περὶ αὐτῆς η σχολήθημεν ηδη καὶ ὑπεδίειμεν, ποιὸν θὰ ἔπειπε νά εἶνε τὸ καθηκόν του Κράτους καὶ ποιὸν αὐτῶν τούτων τῶν ἀμέσως ἐνδιαφερούμενων, τῶν πλοιοκτητῶν.

Εἰς τὸ σημείωμα αὐτὸν δὲν πρόκειται νά ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ ἀκτοπλοϊκόν... πρόδηλα. Προσδιοίμεν ἀπλῶς εἰς τὴν εὐχάριστον διπλανωσιν, ὅτι η Ρόδος καὶ η Κέρκυρα, ὅπως καὶ η Σάμος, αἱ τρεῖς αὐτὰ μεγαλόνησοι ηγήσανται χάρις εἰς τὴν τολμηρὰν πρωτοβουλίαν τῆς Ἀττικοπλοΐας Τυπάλδου, νά ἀποκτήσουν τὸ πλέον ἰδεῶδες συγκοινωνιακού μέσουν

Η διάσκεψις Μεσογείου—Κόντινεντ

Κάποια ὕφεσις σημειούται ἀπό τινος εἰς τὸν συναγωνιστὸν τῶν ναυάλων Μεσογείου — Κόντινεντ. Εἰς τὴν Ἀμέρεραν, διπωσόντο, σταθερὰ παραπτεῖται η τάσις τῆς ἐλαφρᾶς βελτιώσεως ἀπὸ τὰ χαμηλά ἀπίπτεια πού ἔφεσαν.

Φαίνεται ὅτι ἡ συνερχομένη τὴν 28ην Ιουλίου εἰς τὸ Μοντρέ διάσκεψις τῶν ἐνδιαφερούμενών ὥλως εἰς τὴν Κόμερφαν.

Οι Ἐβραίοι ἔξεδήλωσαν ἡδη τὴν διάθεσιν συνενοίησεως, παραμένει, δύμως, ἀκέραιον τὸ ζητήμα τῆς «Τρασμαρίν» καὶ τῶν γερμανικῶν Ἐταιριῶν. Εν τῷ μεταξὺ οἱ Τούρκοι συνενούνται μὲν τὸν Σούλτ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ τουρκικούς γραμμῆς εἰς τὸ Κόντινεντ.

Τὰ νηολόγια 'Ιθάκης

Μεγάλη ἡ πραγματικὴ καὶ η ἱστορικὴ σημασία τῶν νηολογίων τῆς 'Ιθάκης. Πλοία 200.000 τόνων, ἀντιπροσωπεύουν, ἐνώ ἐνδιαφέρουσαν εἰκόνα τῆς ἑξέλιξεως τῆς Ναυτιλίας μας, παρέχουν.

Δὲν θά είμεσα θέντας ὅμις οἱ ἀξιούντες, δύποτε διπανήσῃ τὸ κράτος, ἔστω καὶ διλύγων ἀπὸ τὴν στοργὴν του, διὰ τὴν ἀπὸ ιστορικῆς πλευρᾶς ἐκμετάλλευσιν τῶν νηολογίων αὐτῶν. Γνωρίζουμεν καλῶς, πόσον περιωρίσμενα εἴνει αἱ ἀνύσχιαι τῶν ἀρμόδιων δι᾽ ἄλλα περιστότερον ἐπίκαιρα καὶ φλέγοντα θέματα τῆς Ναυτιλίας μας, δύστε νά μη μάς ἐπιτρέπωνται τοσον πολυτελεῖς προσδοκίαι.

Αλλὰ δὲν δικαιολογούμεν τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἀναγκαίστατοι αὐτοὶ τίτλοι διὰ τὴν κίνησιν, τὴν πίστων καὶ τὴν ἔξελιξιν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀντιπροσωπευούσων 30 περίπου ποντοπόρα πλοία, νά ευρίσκευται ἐπὶ 20 συναπτά ἑπτα, ὑπὸ τὴν ἐφασιτεχνικὴν φροντίδα τοῦ ἐκάστοτε τελώνου τοῦ λιμένος τῆς 'Ιθάκης, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πλήρη τραγελαφοποίησην τῶν. Διότι, δυναμικῆς καὶ ἔξεισσομένης μορφῆς δημόσια ἔγγραφα, τὰ νηολόγια, ἔχουν ἀνάγκην προσεκτικῆς τηρούσσεως υπὸ εἰδικεύμενών καὶ πετειραμένων υπαλλήλων.

Πέρυσι, τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν πίστων τῶν ἐνδιαφερούμενών διὰ τοὺς τίτλους τῶν πλοίων των, ἑταῖρων, ἐποπθετησεν ως Λιμενάρχην 'Ιθάκης λιμενικὸν ἀξιωματικὸν, μὲ τὴν ίδιαιτέραν ἐντολὴν, δύτος τακτοποίηση τὰ εἰς μεγάλην ἀκαταστάσιν εὐρισκόμενα νηολόγια. Πράγματι, ὃ ἐν λόγῳ ἀξιωματικούς εἰργάσθη ἐντακτικῶς, ἐπὶ διοκτήρους μηνας, ἀνευ δύμως ἀμέσου τινὸς ἀποτέλεσματος. Ἐπέτυχε μόνον μιαν ἀπλὴν ἀναγνώρισιν τῆς καταστάσεως, εἰς τὴν όποιαν εὐρίσκονται τὰ νηολόγια αὐτά, ὑστερα ἀπὸ πλημμελεστάτην πήρησιν δύο δεκαεπτρίδων. Μεταξὺ τῶν ἄλλων, διεπιστώθη, δητούσιδεις μεταβολαι εἰς τὴν κυριότητα τῶν πλοίων, μένουν ἀκαταχώριτοι. Ἐκποιήσεις μεριδῶν, ἀγορᾶς, κληρονομικού μεταβιβάσεις, δέν παρουσιάζονται πουθενά ὡς ἐγγραφεῖσαι, διότι ἀκόμη, σημαντικώτατα, σφθοντα ἀνευρίσκονται, προδίδοντα τὴν ἀναμορφίαν καὶ ἀνευ ἐνδιαφέροντος ἐπένδυσιν τῶν ἀκάστοτε τελωνιακῶν ὄργανων. Η περίπτωσις τοῦ πλοίου τοῦ ὅπιου αἱ μετοχαὶ, ἀνέρχονται, συμφώνως μὲ τὰς σχετικὰς ἔγγραφάς, εἰς 150 ἑκατοστά, εἰνε μέχρι κωμικότητος χαρακτηριστικη. Πρωτοφανῆς ἀκαταστασία, σοσον καὶ ἐπικίνδυνος, η όποια πάντοτε παραμένει καὶ πάντοτε συνεχίζεται. Διότι, ἐνώ ἀπεδείχθη, δητούσιδεις ἀξιωματικὸς δοσον καλὴν διάθεσιν καὶ γνῶσιν καὶ ἀν διαθέτη, δὲν δύναται νά τακτοποίηση τὰ νηολόγια τῆς 'Ιθάκης, τὸ ὑπουργεῖον ἐπιμένει νά ζητᾶ ἀπὸ τὸν σημαιοφόρον, πού ἔχει ἀποστείλει ἐκεῖ, νά θαυματουργήσῃ καὶ μάλιστα τὸ συντομώτερον.

Συνεργεῖον πεπειραμένον ἀπὸ εἰδικεύμενος ἀξιωματικούς πρέπει ἀμέσως νά ἐπιληφθῇ τῆς προσεκτικῆς ἐξετάσεως κατ' ἀρχὴν καὶ τῆς τακτοποίησεως κατόπιν τῶν νηολογίων τῆς 'Ιθάκης. Καὶ ἐπειδὴ ἡ ἀποστολή καὶ παραμονὴ ἐνός τοιούτου συνεργείου εἰς τὴν 'Ιθάκην, ίσως νά ἀπαιτή-

ση ὑπολογίσιμον διπτάνην, ἂς μεταφερθούν τὰ νηολόγια εἰς τὰς 'Αθήνας. Η καλὴ κατάστασις ὑπὸ ἐποψιν διατηρήσεως εἰς τὴν ὅποιαν εὐρίσκονται, θά τοὺς ἐπιτρέψῃ ἀμέσως τὸ μικρὸ αὐτὸ ταξίδιον.

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὸ τόπο δυνητῆ τὸ ἔξι εἰδικῶν συνεργείον νά φέρῃ εἰς πέρας τὴν σημαντικήν του ἐργασίαν ἀνέτως καὶ ἀνεδόμως. Πρέπει, δύμως, συντόμως νά ληφθῇ μία σχετικὴ ἀπόφασις, διότι πολλαὶ αἰτήσεις διὰ τὴν παροχὴν στοιχείων, σχετικῶν μὲ τὰ ἔκει νηολογιμένα πλοία, ἔχουν ὑποδηληθῆ ὑπὸ τοῦ NAT καὶ ὑπὸ διαφόρων ἐφοπλιστῶν καὶ δὲν θὰ παραμένουν ἐπ' ἄπειρον ἐκκρεμούσαι ἀνευ συνεπειῶν. Εκτὸς Βεδαίων εὖν τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας προτίμητα νά ἐπέμβῃ ὁ εἰσαγγελεὺς ὁ ἀσκῶν κατὰ τὸ σχετικὸν Βασιλικὸν Διάταγμα τοῦ 1910 τὴν γενικὴν ἐποπτείαν διὰ τὴν καλὴν τήρησιν τῶν νηολογίων. Ισως, δύμως, αὐτὴ η λύσις νά μην είναι καὶ η καλυτέρα διά τοὺς ὑπεύθυνους κύκλους.

Τὸ Λιμὴν 'Ηρακλείου

Ο λιμὴν 'Ηρακλείου Κρήτης ἔχεισται γοργῶς. Καταλέγεται μεταξὺ τῶν κυριωτέρων λιμένων τῆς χώρας. Η πλουσία εἰς παραγωγὴν ἐνδοχώρω, τὸ χαμηλὸν σχετικὸν κόστος ἐργασίας καὶ η ταχεῖα διεκπερασίας δῶλων τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων κατὰ τὸν κατάπλουν καὶ ἀπόπλουν παντὸς πλοίου, ἀποτελούν τοὺς σοβαρώτερους συντελεστὰς τῆς πραγματικῆς τοῦ λιμένος 'Ηρακλείου. Αἱ τουριστικαὶ ἐπισκέψεις εἰς τὰς ἀρχαίστατας τῆς Κνωσοῦ, τέλος, συμβάλλουν εἰς τὴν λιμενάρχην διά τοῦ λιμένος ἐπιβατικὴν κίνησιν.

Κατὰ τὴν στατιστικὴν τοῦ Λιμενάρχειου 'Ηρακλείου τὸ 1949 κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα 596 Ἐλληνικοὶ καὶ ἔντα πλοία, καθαρὰς χωρτικότητος 402.169 τόνων, ἐκφορτώσαντα 68.177 τόνους γενικού ἐμπορίου. Η κίνησις τῶν ἐπιβατών ἀνήλθε εἰς 21.303. Κατέπλευσαν ἐπίσης 531 πετρελαιοκίνητα, 30514 τόνουν καθαρᾶς χωρτικότητος, ἐκφορτώσαντα 26340 τόνους φορτίου. Απέπλευσαν εξ ἄλλου 1119 σκάφη, καθαρᾶς χωρτικότητος 432.518 τόνουν, μὲ 70.774 τόνους φορτίου καὶ ἐπιβάτας 25.097.

Τὸ συνόλον εἰς ἄλλου τῆς παραγωγῆς τῆς μεγαλονήσου, τὸ μέγιστον ποστοῦ τῆς ὅποιας ἔχαγεται διά τοῦ λιμένος 'Ηρακλείου, αὐτῆλθε, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, συμφάνως πρὸς τὰς τάστασικὰς τῶν ἔχαγεν, εἰς 94.500 τόνουν, κατανέμεται δὲ ὡς ἀκόλουθως: Σουλτανίνα 27.000 τόνων, καρυπία 35.000 τόν., ἔλαια 35.000 τόν., κρασί 30.000 τόν. καὶ ἀμυγδαλόψυχα 2.500 τόν. Εἰς τοὺς ἀριθμούς αὐτοὺς δὲν περιλαμβάνονται τὰ νωπά σταφύλια καὶ τὰ πορτοκάλια, τῶν ὅποιών η παραγωγὴ είναι ἐπίσης τηματική.

Τὸ 'Ηράκλειον ὑπέστη σοβαράς ζημίας κατὰ τὸν πόλεμον, κυρίως ἀπὸ ἀεροπορικὰς ἐπιδρομάς. Απὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν σύντονας καταδέλλεται προσπάθεια ἀναψυκτρήσεως καὶ ἐξοπλισμού τοῦ λιμένος διά τοῦ συγχρονισμένων μέσων, δύστε νά δυνηθῇ οὔτος νά ἐπηρητηση ἀνέτω την δυσμέραι αὐξανομένη ἐμπορικὴν του κίνησιν.

Τόσον δηλαδέ την δυσμέραι κ. Σαχ. Παλιύδης, δόσον καὶ ὁ πρόσταμενος τῶν Τελωνειών της Επιπρόστολης κ. Στ. Κατεχάκης καὶ ὁ προϊστάμενος τῶν Τελωνειών στενά συνεργάζονται διά την ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας.

Τὰ προβλεπόμενα πρὸς ἐκτέλεσιν ἔργα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 1950 δύνανται νά συνισθούν εἰς τὰς ἀκόλουθα: 'Ανέλκυσις υπὸ συνεργείων τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ανέλκυσεως Ναυαγίων ὀλῶν τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ ναυαγίου ἐνὸς Ιταλικοῦ ἀντιποτιλλικοῦ παρὰ τὸν Β. λιμενοδρασίον. 'Η πραγματοποίησης τῆς ἀνέλκυσεως τῶν ναυαγίου τούτου θα πτελευθερώσῃ 70 μέτρα μήκος περίοδον τοῦ προαναφερθέντος λιμενοδρασίου. 'Ανέλκυσις τῶν ὑπολειμμάτων τοῦ βουλγαρικοῦ ἀπὸ «Γκερμπατώφ», ὅπερ ἐθύμηθε τὸ μέσον τοῦ λιμένος καὶ παρεμποδίζει τὴν ἐλεύθεραν κίνησιν τῶν πλοίων. 'Εκκαθάρισίς τοῦ μέσου τοῦ λιμένος καὶ ἐπειράση τῶν ὑπολειμμάτων τῶν ναυαγίων τῶν ἀπὸ «Λέρος» καὶ «Αγ. Γεώργιος» καὶ ἐκβάθυνσις τοῦ λιμένος.

Εκτελούνται δηλαδέ τοῦ οἴκου προεκτάσεως κατά 100 μέτρων τοῦ κρηπιδώματος, μήκους 175 μέτρων.

Ἐξ ἄλλου εὑρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς πραγματοποίησεως τὰ ἔχης ἔργα: 'Ανέγερσι παρὰ τὸ Ν. κρηπιδώματα πενταφορόφου ψυγείου ἐν τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, διὰ τὴν διατηρήσιν τῶν σταφύλων, φρούτων γενικῶν καὶ τυροκομικῶν προϊόντων μέχρι τῆς παραλαβῆς των ἀπὸ τὰ πλοία. Τὸ σχέδιο καὶ αἱ μελέται τοῦ ἔργου τούτου εἰνε ἔτοιμοι, αἱ γεωτήρεις ἐνηργήθησαν, τὰ δέ μηχανήματα τ' ἀπαιτούμενα διὰ τὸ τεράστιον αὐτὸ ψυγείον ἔχουν μεταφερθῆ δηδη ἐξ Νυμένων Πολιτειῶν. 'Η πολεύεται τὸ έποικης πλευρίσεως τῶν ἐπιβατηγάν πλοίων. Καὶ τὸ ἔργον τούτο πρόκειται νά δημοπρατηθῇ. 'Ομοίως προβλέπεται ἡ ἐπισκευὴ τοῦ καταστρώματος τοῦ μεγάλου λιμενοδρασίου μήκους 960 μέτρων, η κατασκευὴ ἰχθυσκαλας συγχρονισμένης μὲ ψυκτικούς θαλάμους, χώρους ἀποθήκευσης τοῦ ίχθυν κλτ. εἰς τὸν ἐνετικὸν λιμενίσκον καὶ τέλος η μονίμος τακτοποίησης τοῦ φωτιστικοῦ δικύου τοῦ λιμένου.

Η ἐγκατάστασις σηματοφορικοῦ σταθμοῦ μελετάται, χωρὶς δύμως νὰ προβλέπεται συντόμως η πραγματοποίησί του.

Διὰ τῆς κατασκευῆς τῶν νέων ἔργων, τῆς συμπληρώσεως τῶν παλαιῶν καὶ τῆς ἐκκαθάρισεως τοῦ λιμένος, τὸ 'Ηράκλειον θά καταλάβῃ ἐπίζηλον θέσιν τῶν πρώτων λιμένων τῆς 'Ελλάδος.



Μία αποψίς τοῦ λιμένος 'Ηρακλείου

ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΣΕΒΑΧ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΙ

ΑΠΕΣΟΒΗΘΕ ΕΝΑ "ΚΑΡΑΤΣΙ ΓΙΟΚ....."

ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «Κ. ΣΑΔΙΚΟΓΛΟΥ»

"Ενα χαρακτηριστικόν παράδειγμα τῆς στροφῆς τῶν Τούρκων πρὸς τὴν θαλάσσαν ἔργα καὶ τῆς μετὰ φανατισμοῦ προστλόσεως τῶν εἰς τὴν ἐκμάθουσιν τῆς τέχνης τῆς ναυτιλίας, μᾶς ἔδωκε τελευταῖς ή παραλογεῖς τὸν λιμένα του Πειραιώς τοῦ ὄγορασθεντος ἀπὸ Τούρκων ἐφοπλισθῆναι Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἀρχαγέλος». Τὸ αὐτὸν δῆμος παράδειγμα ἄναγκα γιλφοῦ μᾶς ἐνεψάντε καὶ μιαν ἀλλην πλεύρων τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας καὶ ὑποθέσεως: Τὴν κρατούσαν σημαντικήν διαφοράν μεταξὺ τουρκικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὅσον ἀφορᾷ τὰς δαπάνας τῆς διαχειρίσεως καὶ τῆς προνομιακῆς θέσεως, εἰς τὴν ὅποιαν εὑρίσκεται τὸ τουρκικὸν σκάφος, ἔναντι τοῦ Ἑλληνικοῦ

Τὸ «Ἀρχάγγελος» ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν κ. Κεμᾶλ Σαδίκογλου, κύριον ἔργον του ὅπου έν τον Κωνσταντινούπολι δὲν είνε ὁ ἐφόπλισμος, ἀλλὰ αἱ κινηματογραφικαὶ ἐπιχειρήσεις. Ἡ οἰκογένεια του καταγομένη ἀπὸ τὰ παράλια τῆς Μαύρης Θαλάσσης είχε μίαν πολαιάν θαλασσινὴν παραδόσιν, που ἡ δραστηριότης της ὅμως ἦτο ἐντοπισμένη εἰς τὴν Ιστιοφόρουν ναυτιλίαν. Ἡ μητέρα του ἐφόπλιστου λόγῳ ἀκριβῶν αὐτῆς της οἰκογένειας παραδόσεως, εἶχε σχετικὴν τινὰ πείραν εἰς τὰ μεταφορικά μέσα τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἀνέλαβεν εἰς χεῖρας της τὴν φροντίδα τῆς παραλίδης, τῆς ἐπανόρθωσης καὶ τῆς ἐκκινήσεως τοῦ φορτηγοῦ «Ε. Σαδίκογλου», ὃς μετωνομάσθη παραστήτης τοῦ «Ἀρχάγγελος».

Σασικούγους», ως μετωνυμίση πάρα αυτή το «Αρχαγγελος». Αφιχθείσα είς τὸν Πειραιά, ἔφερε μαζὶ της καὶ τὸ πλήρωμα. Ἀπό τοῦ πλοιάρχου κ. Ἰμπραϊδ Καρέρη, μεχρὶ τοῦ τελευταίου ναύτου καὶ θερμαστοῦ, δοῖοι οἱ ἀνδρες ἡσαν Μαυροθαλασσῖται θαλασσινοί — λαζαρίοι — οἱ ὅποιοι, εὐθὺς ὡς ἀνῆλθον ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀνέλαβον μίαν πτυρέωδην πράγματι ἐργασίαν. Κατάτρωμα, μηχανοστάσιον, λεδητόστασιον, παντοια τοῦ σκάφους διαμερίσματα καὶ κύτη, ἐκαθαρίσθησαν εἰς βαθύμην ζλευτόν. Ἐντὸς ὅλην γίμερών τοῦ σκάφους ηλλαζέν δψιν: «Ἐλαμπτε, κυριολεκτικῶς, ἀπὸ τὴν καθαριότητα.

Οι λαζοί ομως θαλασσόλυκοι, ήδύναντο βεβαίως νὰ άναρριχῶνται μὲ

εύχερειαν αἰλουρού εἰς τὰ ὑψη τῶν ιστόν καὶ νέα κατέρχωνται τά κυτ τοῦ πλοίου, ἡσαν δικαὶος ἀμύντοι τῆς δῆλης ὑπέρθεσίας ἐνὸς μεγάλου φορ τηγοῦ. Τὴν Ἐλλειψίν τῆς πείρας τῶν τὴν ἐκάλυπτον μὲ τὴν ἀποφασιτι κήν ύπομονήν των να εκμάθουν τὰ νέα τῶν καθήκοντα. Εἰς την πραγματικὴν ἐκπαίδευσιν ὑπεβλήθησαν ἀπὸ τοὺς ιδιούκος καὶ ἐπεδεῖχαν ικανοποιητικὴν ἐπίδοσιν. Ἐπὶ οὐ μέρας δῆλας ὄργασμός ἀποδοτικῆς ἐργα σίας ἐπεκράτει ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὴν ἀξίολογον αὐτῶν ἐντύπωσιν τῆς ἐργατικότητος τῶν Τούρκων ναυ τικῶν ἐπετείνει τὸ γεγονός τῶν χαμηλῶν ἀπόδοχών των καὶ τοῦ λιτοδιάτου αὐτῶν. Τὸ μισθοδόγιον των ἥτο ἀπιστεύτως χαμηλότερον τοῦ Ἐλλή νικοῦ, ἐνῷ τὸ ἐδεσμοποιόγυμνο αὐτῶν συνίστατο κατὰ κανόνα ἀπὸ τέιν, ἀρτον καὶ ἐλαίας διὰ πρωινῶν ρόφημα, ἀπὸ σούπαν μὲ ζυμαρικά τὴν μεσημβρίαν καὶ ἀπὸ δστρια τὴν ἑσπέραν. Ὁλίγον παστόν κρέας, κομι σθεν ἀπὸ την Τουρκίαν, ἐποικίλλει τὴν εγεμάτω των εἰς ὁρισμένας ημέρας. Προσέλλεται ποτὲ τὸ ἀναπότομον ἀντεπόμενον θεοῦ την τοῦ θάρρου.

Παραλλήλως πρός τά ανωτέρω ένεποιησε βαθυτάτην τη άληθεια αισθήσιν ή υπόδειγματική αὐτών πειθαρχία και ο σεβασμός των προς τόν προλαϊούχον και τούς άξιωματικούς των. Κάθε διαταγή των έζετελειο με προθυμίαν, χωρίς καμμίαν άντιρροστιν, χωρίς τὴν παραμικρὰ δυσφορίαν. Και είργαζον από θρόνο βαθείας μέχρι νυκτός, με δίλγοχρόνιου μεσημβρινήν άναπτασιν!... Πειθαρχία, ύπακοι και ἐργατικότης ἔτεινον να καλυψουν τα ἑπαγγελματικά των μειονεκτήματα.

Ο πλοίαρχος κ. Ιμπραήμ Καράέρ, τύπος καλοκαγάθου Τούρκου, προήρχετο από την κατηγορίαν των μαυροβαλασσιτών ναυτιλλομένων. Είς τα ιστιοφόρα έλαβε το πρώτων βάπτισμα της θαλασσοπολίας και έπι τών ιστιοφόρων έπραγματοποίησε τας άναβάσεις της έπαγγελματικής του ιεραρχίας. Ασσος, ως κυβερνήτης ιστιοφόρου. Μετριόπτης, ώς ποντοπόρος πλοίαρχος μεγάλου σκαφών. «Εμπειρος είς τα ιστια και το πηδάλιον τών ιστιοφόρων και δεινός θαλασσοπόρος διά ταξιδιώς του Εύξεινου Πόντου, της Γραπτούντιδος και των άλλων τουρκικών παραλίων. Απειρος, διά την ποντοπόλιαν είς μακρινάς θαλάσσας, διά τα γεγκιώτερα καθήκοντα ένος κυβερνήτου μεγάλου ωκεανοπόρου φορτηγού. Τα ταξίδιά του ποτὲ δεν είχον έκταθη πέραν τών όριων του Αιγαίου πελάγους... όπως και ή μόρφωσις του δεν έζετείνετο πέραν της... τουρκικής διάλεκτου!»

Καὶ τὸ πλοῖον του ἐίχε ναυλωθή, διὰ νὰ μεταφέρῃ γεώματα ἀπό τὰς Ἰνδίας εἰς τὴν Κνωπολίην. Πῶς θὰ τὸ ωδῆγει ἀπό τὸν Πειραιᾶ εἰς τὸ Καράπτο; Πῶς θὰ ἔξεπλήρου τὰς μωρίας σᾶς ὑποχρεώσεις του ἐναντὶ τοῦ σκάφους καὶ τοῦ φρούτου; Δραματικόν ἀνέκψει τὸ πρόβλημα αὐτό, ὅταν τὸ σκάφος ἡτοιμάσθη πρὸς ἀπόπλουν. Ἡ ἀγνώστος ποντοπλοΐα ἐτρόμαζε τὸν θαλασσόλυκον μαυροθάλασσιτην. Ἡ λυτὶς διεγράφετο μέση καὶ μύρην.

φέτο μια και μονή: —Νά προσληφθεί έπι τού σκάφους και "Ελλην πλοίαρχος.
Καὶ πράγματι, εἰς σχετικὴν παράληπτιν, ἐναιτολογίθη ἐπὶ τοῦ «Κ. Σαδικούλου» ὁ ἔκ Χίου πλοίαρχος κ. Μπαχάς. Μισθός 100 λίραι· Ἀγγλίας, ἐναντί μισθοῦ 40 λίρων τοῦ Τούρκου συναδέλφου του. "Η μισθολογικὴ αὐτῆς διαφορά είναι ἡ συνήθης μεταξὺ Ἐλληνικῶν καὶ τουρκικῶν πλοίων. Δέν είνε συμβατική, λόγω τῆς ἀντέρειας ιδιοτύπου περιπτώσεως. Τὰ καθήκοντα τοῦ κ. Μπαχά διαγράφονται διπλά: Νά δόηγησῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸ Καράτσι καὶ νά τὸ ἀπανθράφη εἰς τὴν Μεσόγειον, ἐνώ παραλλήλως βά ἑκπαίδευτη τοῦ Τούρκου συναδέλφου του εἰς τὴν τέχνην τοῦ ποντοπλοΐαν ἐπὶ μεγάλου ἐμπορικοῦ σκάφους.

"Η συναφείσα σύμβασις ναυτολόγιας έσασφαλίζει τὰς ύπηρεσίας τοῦ κ. Μπαχά διὰ περισσότερα τοῦ ἔνος ταξιδίου. Υπήρχεν μάλιστα δυνατέραια ἀπό τὴν τουρκικὴν νομοθεσίαν: 'Απαγορεύεται εἰς τὰ τουρκικά σκάφη νὰ καταπλέουν εἰς τοὺς ἑθνικοὺς λιμένας κυθερώμενα ἀπὸ αλλοδαπῶν πλοίων.' Τὸ κλωπᾶ τούτῳ παρεκάμψιθ μὲ πορείαν ἐπιδειξίτω. 'Οπαν τὸ σκάφος ἐπανέλθῃ εἰς τὴν Μεσογείουν μὲ πορείαν πρὸς Κωνσταντινούπολιν, θά σταθμεύσῃ ἐπὶ ὅλιγον εἰς τὴν Χίον, ἐνθα ὁ κ. Μπαχάς θὰ αποδιδεῖσθαι. Διὰ τοῦτο ταξίδιον ἀπό Χίου εἰς Κωνσταντινούπολιν ὁ Τομόκος πλοίασσος ἔγει πεποίθησμαν εἰς ἕσπατον.

ποιον ο Θεόρος πιλοτάρχος έχει πεποιησην εις έαυτον.
Είναι γνώμα εις αὐτὸν τά νερά!....
Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς Κωνσταντινούπολιν θά κατευθυνθῆ καὶ πάλιν τὸ πλοῖον εἰς τὰς Ἰνδίας. Θά προσεγγίσῃ ἐκ νέου εἰς τὴν Χίον πρὸς παραδόσιον τοῦ *"πλοιούχου-ἀσφαλείας"* καὶ *"πλοιούχου-ἐκπαιδευτοῦ"*, διὰ νὰ ἐπιχειρήσῃ την συνέχιστον τοῦ πλοῦ. "Ηδη τὸ πλοῖον ἔφθασεν αἰσίων εἰς τὰς Ἰνδίας καὶ φορτώσαν ἐπανέρχεται εἰς τὴν Μεσόγειον, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ είναι γνωστὸν κατὰ πόσον ἐπροώρησε καὶ η ἐκπαίδευσις....

Αλλὰ καὶ οἱ Τούρκοι μηχανικοί τοῦ ιδίου πλοίου, ἀπόφοιτοι εἰδικής σχολῆς, πάσαν ἀδείας, ἀκόμη καὶ διὰ τὸν ἀπλοὺν τύπον τῆς ἀτμομηχανῆς. Πλὴν βοηθητικῶν μικρομηχανιμάτων καὶ ἐργαλείων δὲν κατέχουν τὰς λειτουργείας τῆς λειτουργίας των. Καὶ διὸν ἀπετόλμων γά τα κινήσουν ἔφοδοντο ἡ προεκάλουν εἰς αὐτὰ ζημιάς. Εἶχον δώσην ἐπιμονήν καὶ τὸσην προσοχὴν εἰς τὸ καθήκον των, ώστε πολλάκις ἐπέτυχον νόον ἀντιληφθούν μόνοι των τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν ἀποστολὴν ἐνὸς βοηθητικού μηχανήματος καὶ μόνοι των νά ἐπισκευάζουν τὴν ζημιάν. Καὶ οἱ μηχανικοί, δῶμας, ἀριστα θεωρητικούς κατηρτισμένοι, θά ἔχουν τοὺς ἔκπαιδευτάς των εἰς τὴν πρᾶξιν. Κατ’ εὐτύχη σύμπτωσιν ἡ πωλήτρια τοῦ «Ἀρχαγγέλου» Ἑλληνική ἑταῖρια ἐπρόκειτο νά ἀντικαταστήσῃ μερικούς ἄνδρας ἀπό τὸ πλήρωμα τοῦ ἀτμοπλοίου της «Ἐδρος», ὅπερ ἐκτελεῖται εἴναι πολύμηνον «τάξιμ—τοάρτερ» διὰ μεταφορὰς μεταξὺ τῶν Ινδικῶν λιμένων. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἐπέδροσαν τοῦ «Κ. Σαδικογλου» οἱ κ. κ. Απ. Τσιλτακλῆς α. μηχανικός. Δημ. Νόσης β. μηχανικός καὶ Στέφ. Τζουμας γ. μηχανικός, καθὼς καὶ οἱ ναύται Τουρκής, Ζαννίκος, Λουμίδης καὶ Πατεσάκης.

Κατ' ιατρεράκτις.
Κατά τὸν μέχρι Καράτσι πλούν οἱ μηχανικοὶ θὰ καθοδηγοῦν τοὺς Τούρκους συναδέλφους των καὶ μόνον οἱ Ἑλληνες ναῦται δέν θὰ ἔχουν νὰ προσφέρουν καμμίαν ὑπηρεσίαν.

Θά είνε είς αὐτούς ἀδύνατον νὰ ἀντιπαραταχθοῦν μὲ τὴν ἀκροβα-
τικὴν δεξιότητα τῶν λαζῶν συναδέλφων των!....

Ίδου ὅμως καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ ἀποψίς τοῦ τουρκικοῦ φορτπουγῆ. Εἶναι ἐνδιαφέρουσα. Τὰ ἡμερήσια ἔξοδά του ἀνέρχονται μελίς εἰς 40 λίρας. Τὸ «Αρχάγγελος» ἡγεράσθη περὶ τὰς 30 χιλ. λιρῶν. «Εναυλόθι» διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρών ἀπό Καρπάσι εἰς Κωνσταντινούπολιν. Ναῦλος 60 σελ. τὸν τόννον. Ναῦλος συνολικώς 27 χιλ. λιρῶν Ἀγγλίας. Πρόχειρος καὶ δὲ λ) σμός τοῦ κέρδους. Ίδου πῶς δικαιολογεῖται καὶ πῶς ἐδραιούται, κρατικὴ συνάρσει, ὁ ἐφοπλισμός εἰς τὴν γειτονα χώραν. Χαμπλά ἔξοδα καὶ προστατευτισμός εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ ἑθνικοῦ πλοίου.

Οι σύγχρονοι Τούκοι έχουν στερράν την απόφασιν νὰ ζήσουν καὶ εἰς τὴν θάλασσαν. «Ἄς μη αὐτοπατώμεθα. «Υλικὸν ἐμψυχον διαθέτουν ἄριστον, οἰκονομικῶν μέσων δὲν στεροῦνται, θεληματικότητα έχουν ἀναψυχή φιστήσουν. «Ανειδίκευτοι βέβαια εἶνε ἀκόμη. Θά κάνουν σφάλματα, θὰ χάσουν τισως καὶ χρήματα, εἰς τὸ τέλος, δημως, θὰ ἐπιτύχουν. «Ἐνώ ἡμεῖς.....

ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ

ΤΟῦ κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κρούουνται καὶ πάλιν τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου, κατόπιν τῆς παραπτωμένης ἀθρόας εἰσοροής ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἰς τὰς ὄλιγας γραμμὰς τῆς ἀκτοπλοΐας. Δεῖ πιστεύεν, δυστυχών, ὅτι αἱ θετικαὶ ὑποδείξεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θά φέρουν καὶ εἰς τὸν ἀποτέλεσμα. Οἱ ἀρμόδιοι ἔχουν ἀποδείξει, μέχρι σήμερον, ὅτι ἀρέσκονται νὰ ἀσχολοῦνται εἰς ἐπουσιαῷῃ ζητήματα, ἀφίνοντες τὰ γενικά τοι-αύτοῦ νὰ ἔξελισσωνται σύμφωνα μὲ τὴν τύχην ἢ τὰς διαθέσεις τῶν ἐκά-
στοτε ἐνδιαφερομένων.

Η τάξις της άκτοπλοιούσης Ναυτιλίας είνε προσφιλής εἰς τὸν γράφοντα, δοτὶς ἔλουσεν ὅλην τὴν παρθένην ἀγώνιαν τῆς καὶ δοτὶς πλησιεστέρων παντὸς ἄλλου παρηκολούθησε τὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς κοινωνίας, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ Ἐθνους δλοκλήρου κατὰ τοὺς τελευταῖους πολεμικοὺς ἄγωνας. Ἐὰν γράφεται τὸ παρὸν σκοπὸς του ἀποκλειστικός είνε ἡ ἀπὸ ψυχραίμου σκοπιάς προειδοποίησις πρὸς τοὺς ἀκτοπλοϊκοὺς Ὁργανισμοὺς περὶ τῆς ἐπερχομένης καταστροφῆς.

Γνωρίζομεν ὅτι, μερικούς ἐκ τῶν παλαιῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ἀρκετούς νεοφανεῖς τοιούτους παρέσυρε καὶ παρασύρει εἰς ἄγοράς παντὸς εἴδους ναυπηγμάτων, ἡ μικρᾶς διαρκείας χρυσοφόρος μεταπολεμική περίοδος. «Ιωσάς ἀκόμη νά βακαλίζωνται μὲ τὴν ίδεαν, ὅτι ἡ δημιουργία πληθωρικού στόλου καὶ ἡ ἔξ αὐτῆς προκληθσούμενή κρίσις θὰ ἔχουν ἂς συνέπειαν τὴν ἐμφαγίσιν νέου νόμου «επύου 5304», δοσίς θὰ ἔχεισθαλάζειν εἰς αὐτοὺς την ἀποζημίωσιν διὰ τὰ μετασκευασθέντα εἰς ἐπιβατηγά σκάφα.

Οφείλομεν πάντας νά έπιστήμωμεν την προσοχήν τών ένδιαιφερούμενων έπι τών έξης; Πρώτον ού διύσκολον, αγ μὴ παντελῶς ἀπίθανον είνε νά ευρθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον. Κράτος νά δημιουργήσῃ ταμεῖον ἀπολιμάνεως καὶ ἔδοξον ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ δεύτερον οὖτις τὰ τῶν Ἰταλίκων Ἐπανορθώσεων νεότευκτα πλοῖα, παρὰ τας ἀντιδράσεις, θὰ ναυπηγηθοῦν ὑπωδῆποτε. Προώρισται νά καταλάβουν τὴν έκ τῶν αἱρίστων ιδιοτήτων των προβλεπόμενην θέσιν ἐν τῷ συγκοινωνιακῷ μας συστήματι, ἐκτοπίζοντα μοιραίως ἀνάλογον χωρικιότητα ἐκ τῶν ὑπερηρίκων ἡ ἀκταλλήλων κινουμένων σήμερον. Τότε πλέον θὰ δημιουργηθῇ καὶ κρίσις, δέξια καὶ καταστρεπτική, εἰς τὴν ἀκτοπλούσαν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν μας.

Ἐπειδὴν αἱ μέχρι σήμερον συστάσεις τῶν ἀμέσως ή ἐμμέσως ἐνδιαφερομένων διὰ τὸ ἀκτοπλοίκον ζητήμα πρός τε τὰ ἀρμόδια κρατικὰ ὅργανα — τὰ μόνα ὑπέυθυνα τῆς δημιουργηθείστης καὶ μελλούσης γὰρ δημιουργηθῆ καταστάσεως — ἄλλα καὶ πρὸς μέρος τῶν ἀκτοπλοίκων ἐφοπλιστῶν μᾶς ὑπῆρχαν πραγματικὴ «φωνὴ Βαῶντος ἐν τῇ ἔριμῳ», θα θελήσωμεν νὰ ἀρσύσθωμεν μερικά παραδείγματα ἐκ τοῦ τι εἰς ἄλλας χώρας, καὶ εἰδικῶς την μεγαλύτεραν ναυτικὴν τοιστάνην, τὴν Ἀγγλίαν, ἀγένετο ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοίκου ζητήματος. Τοις διὰ τοῦ παραδείγματος

ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΙΟΣ 1930

ΑΥΓΟΥΣΤΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

THE ΝΗΣΟΝ ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΗΣΟΝ ΙΩΝ

ΤΗΣ, ΝΗΣΙΩΝ ΑΠΑΓΟΥ, ΝΗΣΙΩΝ ΤΟΝΤΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΙΣΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ διά τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχυτέρων Ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν «ΑΓΓΕΛΙΚΑ», «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ», «ΙΟΝΙΟΝ».

Δ) γιας Μέγαρου Ε. Η. Σ. δ' θεωρες Πειοτερής Τηλ. 40-402?

νά κατορθωσαμεν νά πλησιάσωμεν τους έκουσίως ήδη παρασυρομένους εἰς την καταστροφήν έφοιτοιςτάς.

Εἰς τάς Βρετανικάς λοιπούν, νήσους ή άκτοπλοούσα ναυτιλία ἀπέτελε εἰς τας άπωτερον παρελθόν ένα τών κυριωτέρων παραγόντων τού συγκοινωνιακού συστήματος. Κατενέμετο εἰς κλάδους, οι κυριώτεροι τών διόπιστοις ήσαν οι κατωτέρω:

1) Τὰ πλοια «Κρός Τσάνελ», ἄτινα διενήργουν τὴν διαπόρθμευσιν τῶν ἐπιβατῶν ἀπό τῶν Βρετανικῶν Νήσων εἰς τὴν Ἡπειρωτικήν Εὐρώπην καὶ ἀπό τῆς Ἀγγλίας εἰς τὴν Ἰρλανδίαν. Τὰ πλοια αύτὰ ἐνεφανίσθησαν τὸ πρώτον τὸ 1686, ἐσταμάτησαν κατὰ τὰς πολεμικὰς περιόδους ἀπό τού 1689—1697 καὶ ἀπό τού 1702—1793 καὶ τέλος δύναται νά θεωρηθούν οτι ἀνελιπτός ἐργάζονται ἀπό τού 1815. Δέν θά ἔξετασθη ἐντάθια ποια ὑπάρχειν διαδοχική ἔξελιξις τῶν εἰς τὸν προρισμὸν αὐτοῦ ἀσχοληθεύντων σκαφῶν.

Εἶναι γνωστὸν οτι τὰ πλοια αὐτά εἰνε ἐκ τῶν ταχυτέρων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ίνα ἔξασφαλίζουν τὸν ἀπολύτως ἀνετον καὶ ἐν ἐλαχίστῳ δυνατῷ χρόνῳ διάπλουν τοῦ θαλασσοῦ διαστήματος μεταξὺ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀγγλίας ή Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας.

2) Τὰ «Ἐκδρομικὰ πλοια» Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ταμέσεω, τὸ πρώτον τῶν ὅποιων ἐνεφανίσθη τὸ 1889. Καὶ αὐτά κατὰ κανόνα εἰναι πλοια ἔξασφαλίζουν εύμαρέαν καὶ ταχύτητα, ἀναπλέουν δὲ τὸν Τάμεσιν καὶ πέραν τοῦ Λουδίου συνιθωσ.

3) Τὰ τροχοφόρα ἐπιβατηγά, ἄτινα ἐνρησμοποιούντο διὰ τὴν μικράν ἀκτοπλοίαν, χρησιμοποιούνται δὲ ήδη κυρίως διὰ τὴν ποταμοπλοίαν.

4) Τὰ μικράς ἀκτοπλοίας μικτὰ σκάφη τὰ ἔξυπηρετούντα τὴν τε ἐπιβατικὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν μεταξὺ τῶν διαφόρων λιμένων τῶν Βρετανικῶν Νήσων.

5) Τὰ διαφόρων εἰδῶν «Φέρου» ἄτινα ἔχρησιμοποιούντο καὶ χρησιμοποιούνται διὰ τὴν διαπόρθμευσιν σιδηροδρομικῶν συρμῶν μεταξὺ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης καὶ Ἀγγλίας, ἀλλὰ τὴν διαπόρθμευσιν διαφόρων ὀχημάτων εἰς τοὺς Βρετανικοὺς ποταμοκόλπους, ποταμοῖς καὶ ἀλυκαῖς.

6) Τὰ πλοια τοῦ Κλάντ, (ποταμοῦ Κλάνδου), τὰ ανήκοντα εἴτε εἰς τὴν κατηγορίαν ἐλικοκινῶν σκαφῶν, εἴτε εἰς τὴν τῶν τροχοφόρων, ἄτινα καὶ ἀπετέλεσαν ἀνέκαθεν μίαν ειδικὴν κατηγορίαν ποταμοπλούντων, ἀκτοπλούντων ἐκδρομικῶν σκαφῶν.

Ἄπασαν αἱ ἄνω κατηγορίαι τῶν ἀκτοπλούντων πλοιῶν εἰδῶν ἡμέρας δόξης καὶ ἡμέρας ἀποδόσεως. Ἡ σὺν τῷ χρόνῳ ἔξελιξις ὡς τῶν χερσαίων συγκοινωνιῶν μέσων ῥησίσαν κατ' ὀλίγον ἐπιφέρουσα τὰ φυσικὰ καὶ αὐτῶν πλήγματα, ἄτινα συνεπτήλησαν καὶ δι' αὐτῶν τὴν κατηγορίαν τῶν «Κρός Τσάνελ», ἡ ἔξελιξις τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορικοῦ μέσου.

Οι Βρετανοὶ πρακτικοὶ κατ' ἔχοκην ἄνθρωποι καὶ ἐκ χαρακτήρος ρέποντες πρὸς τὴν ίδεαν τῆς συνεργασίας, ἀντὶ νά τραποῦν εἰς ἔξοντικὸν ἀλληλουσιναγωνισμὸν ἐγκαίρως ἐτράπησαν πρὸς τὴν ὁδὸν τῆς συνεργασίας καὶ τῆς περιουλλογῆς.

Οὕτω οἱ ἀκτοπλοίοι Βρετανοὶ Ὁργανισμοὶ ἡρχισαν συμπτυσσόμενοι καθ' ὅμαδας. Αἱ πλείσται τῶν ὅμαδων αὐτῶν — ἔκεινων ἀκριβῶς τὰ σύμφεροντα τῶν ὅποιων ἡρχοντο εἰς σύγκρουσιν πρὸς τοὺς σιδηροδρόμους — συνεπτύχθησαν εἰς ἐνιάτους μετά τῶν τελευταίων μικτούς, θαλασσίας καὶ χερσαίας συγκοινωνίας ὀργανισμούς.

Βεδαίως δὲν ἐπετύχη ἡ συνένωσις ἀπασῶν τῶν ἔταιριν εἰς μίαν ἄλλην ἡνήθησαν μεταξύ τῶν ἀπασαι αἱ κοινῶν βλέψεων καὶ κατευθύνεσων τοιαῦται.

Η κυριακή ἀκτοπλούσσα («οτηγός, ναυτιλία ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔχει σήμερον στόλου, τεινοντα νά ἀποτελεσθῇ ἀποκλειστικῶς ἀπό διέλεκτρινα τὰ κοστέρα») μεταφορικῆς ικανότητος 400—600 τόνων. «Υπάρχουν καὶ μεγαλύτεραι μονάδες, αἵτινες ἐπεκτείνουν τοὺς πλόας τῶν πρὸς τὴν Ιστανάν, τὴν Γαλλίαν, τὰς Κάτω Χώρας, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Βαλτικήν.

Η ίδια ἔξελιξις παρετέρθη καὶ εἰς τὰ πλοια τοῦ Κλάντ καὶ τῶν Σιδηροδρόμους L.M.S.

Ως και αντέρειαν ἐτονίσαμεν διὰ τῆς μεθόδου τῆς ἐνοποιήσεως, καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς διατίθεμένης χωρητικότητος, κατώρθωσαν αἱ Ἀγγλικαὶ Εταιρίαι νά ἀντεπέξθουν καὶ νά ἐπιτήσουν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν χερσαίων μέσων. Κατὰ τὸ τελευταίον προπολεμικὸν ἔτος αἱ διὰ πλωτῶν μέσων μεταφορά ἐμειώθησαν μόνον κατά 17% ἔναντι τοῦ παρελθόντος.

Νομίζουμεν διτι ή ἀνώτερω ἔκθεσις ὠρισμένων ἀναμφισθήτων γεγονότων, παρέχει ἔνα χρήσιμον παράδειγμα διὰ τὰς ἀκτοπλοίας μας ἐπιχειρήσεις. Εἳναι ηκολούθουν καὶ αὐταὶ τὸν δρόμον τῆς συνεργασίας θά διεσώζοντο αἱ ἐπιχειρήσεις, θά ἐδικονομεῖτο σημαντικὸν ποσὸν συναλλάγματος ἀσκόπως τώρα δαπανωμένου καὶ αἱ συγκοινωνίαι θά διοφάλιζον ἐπίπεδον πλέον συγχρονισμένον.

I. G. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

ΥΨΗΛΟΝ ΔΕΙΓΜΑ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΝ ΠΛΩ,

ΠΩΣ ΕΣΩΘΗ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΗΣ

Τὸ τελευταῖον ἐξ Ιαπωνίας πρὸς τὰς καναδικὰς ἀκτὰς τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ ταξίδιον τοῦ λίμπερτ «Μαρία Γ. Κουλουκούντη» παρέσχε λαδίνηις τὴν ἐκδόσισιν χαρακτηριστική, τῷ ἀληθεῖα, περιπτώσεως τοῦ εὐγενούς αἰσθηματος τῆς ἀνθρωπίνης ἀλληλεγγύης πρὸς διάσωσιν Βαρέως ἀσθενήσαντος ναυτικοῦ, παλαιστίνας πρὸς τὸν θάνατον. Η κλίνη τοῦ μαρτυρίου εύρισκετο 600 μιλία μακρὰν ἀπό τὴν στοργήν τῆς ἐπιστήμης. Οι Καναδοί, ὡμας, εὐδύνως ἐλαδον γνάθουν τοῦ σπάματος κινδύνου, πού ἔξεπεψε τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, δεν ἐδίστασαν νά ὄργανωσουν ταχυτάτα μίαν ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν. Εκάλυψαν τὴν ἀπόστασιν διέπεισαν καὶ τὴν διάσωσιν τοῦ ἀσθενούς ναυτικού μας.

Ίδού λεπτομερέστερον ἡ ὅλη ἴστορία: Ο ἔξ Αθηνῶν ραδ) τῆς Γ. Μαλανδρῆς, ἔτῶ 44, πάσχων ἀπό στομαχικὴν νόσον καὶ ἔχων περιοδικῶς βαρείας ἐνοχλήσεις, ἐνεφανίσεις κρίσιμον ὑποτροπήν τῆς ἀσθενείας του, διά τοῦ «Μαρία Γ. Κουλουκούντη» κατευθυνόμενον πρὸς τὸ Βανκούμερον, εύρισκετο εἰς ἀπόστασιν 600 καὶ πλέον μιλίων ἀπό τὰς καναδικὰς ἀκτὰς. Ἐπί τρεῖς ἡμέρας ὁ ναυτής κατεκαίετο ἀπό υψηλὸν πυρετὸν θύσαντο μέχρι 40.6 βαθμῶν. Ο πλοιάρχος ἀνησυχεῖ διὰ τὴν ζωὴν τοῦ και ἔζητο διὰ τοῦ ἀσυμάτου σχετικὰς ὀδηγίας ἀπό τὴν εἰδικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ιατρικοῦ Κέντρου του Βανκούμερον. Η ραδιοτηλεγραφικὴ ἐπαφὴ ἐπανελαμβάνετο ἀνά τετράωρον. Ο πλοιάρχος ἀνεκοίνωσε τὰς ἔκδηλωσίες καὶ τὴν πορείαν τῆς νόσου καὶ τὸ Ιατρικὸν Κέντρον διεβίζαζε τὰς ἐντόλας τοῦ. Σημειώτεον, διτι ή κατάστασις τοῦ ἀσθενούς ἔχειροτέρευεν ἐπὶ 15 συνεχείς ἡμέρας ἀπό τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ σκάφους ἐκ Κόμπης, την δὲ 20ην Απριλίου ἀπέβην ἀνησυχητική. Καὶ τότε ἀκριβῶς ἔξεπεμφάσης η πρώτη ραδιοτηλεγραφικὴ ἐπίκλησις βοήθειας, ητις διμητρίας ἦταν ἀσφαλῆς καὶ δυσνόητος.

Ἀπὸ τοῦ περάσμενα στοιχεία οι ιατροί διέγνωσαν δέξιαν λοίμωξιν, τὴν διόπισαν καὶ ἀπέδειπνον εἰς τοῦ σκαληκοιδίτιδα ραγδαίων ἔξεισισμένην εἰς περιτονίτιδα, ἀκρος ἐπικινδυνον καὶ θανατηφόρον. Διέταξαν ἐνέστεις πενικιλίνης, αἱ ὅποιαι ὑπέρχρονοι εἰς τὸ πλοιον καὶ ἐλήτησαν ἀπό τὰς οικείας ἀρχας τὰ διάστημαν υδροπλάνου πρὸς μεταφορὰν εἰς τὸ σκάφος δυο χειρουργών ιατρών τὸν πρότεινον εἰκαίρων ἐπέμβασιν καὶ διάσωσιν τοῦ ἀσθενούς. Δυστυχώς, αἱ καιρικαὶ συνθήκαι ήσαν δυσμενεῖς καὶ δὲν ἐπέτρεψαν τὴν αὔτορηκην διαδρομήν.

Παρενέδη τότε τὸ αὐτοδύναμον τὸ Καναδικὸν Ναυαρχεῖον καὶ διέθεσε διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ιατρῶν τὸ ἀντιτορπιλλικὸν «Sioix». Ἐπέθησαν τούτου εἰς πλωταρχής—ιατρούς καὶ ἔτερος τοῦ χειρουργός, τὸ δε πολεμικὸν μέταχτητα 30 μιλίων ἐσπεύσεις πρὸς συνάντησιν τῆς «Μαρία Γ. Κουλουκούντη». Πράγματι, ή συνάντησις τῶν δύο σκαφῶν ἐπραγματοποιήθη περὶ 9.30 ωκεανοῦ. Η τρικύπια ὡμας πήση σφραγίδας, ἡ ἐπὶ τοῦ πλοιον χειρουργικὴ ἐπέμβασιν καθίσταται ἀνέφικτος, λόγω τοῦ κλυδωνισμοῦ καὶ ὁ (ραδ) τῆς διέτρεψε τὸν ἐσχατον κινδυνον. Μετά μιαν ἀγνιώδη προσπάθειαν καὶ ὑπό τὸ φῶτον τοῦ προβολέων τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ κατωρθώθη νά ριφθη μία λέμβος εἰς τὴν θάλασσαν ἀπό τὴν ὑπηρεμον πλεύραν τοῦ πλοιου καὶ νά διακομισθη ὁ ἀσθενής ναύτης εἰπον διασώσει τὴν ζωὴν τοῦ πλοιού.

Σημειώτεον, διτι ούδες μετὰ τὴν διακομιδὴν τοῦ ραδιοτηλεγραφοῦ ἀπό τὸ φορτηγὸν εἰς τὸ ἀντιτορπιλλικὸν «Sioix», διτι «Ἐλλην πλοιάρχος ἐσπεύσεις νά εύχαριστη τὸ Καναδόν κυβερνήτην καὶ τὸ πλήρωμά του διά τοῦ κατωτέρω πραδιτηλεγραφίμαστος:

— «Τὰς πλέον ἐγκαρδίους εύχαριστας μου διὰ τὰς εὐγενεστάτας προσπαθείας καὶ φιλανθρώπους ὑπηρεσίας σας. Μέ τάς καλυτέρας μου εύχας διὰ τὸ ταξίδιον σας.

Πλοιάρχος ΣΥΡΜΑΣ»

Οταν, κατὰ τὰς ἔπομένας ἡμέρας, τὸ «Μαρία Γ. Κουλουκούντη» κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα του Βανκούμερον καὶ ὁ πλοιάρχος αὐτοῦ κ. Δ. Σύρμας μετέβη εἰς τὸ νοσοκομεῖον, διὰ νά ἐπισκεφθη τὸν ναύτην καὶ διὰ νά εύχαριστη τοῦ ιατρούς, ἐπιληφορήθη καὶ νέα δείγματα ἀνθρωπίνην αἰτησίστησην. Παρὰ τὴν ἐπιτυχη ἐγχειρίσιν, διτι ἀσθενής, διά νά σπουδήσει τοῦ κινδυνον, είχεν ἀγάκην μεταγγίσεως αίματος. Εὐγενεῖς Καναδοί νέοι τοῦ προσέφερον εύχαριστως.

Ο καναδικός Τύπος ησανθήτην ἐκτάσεις μετὸ τὸ γεγονός καὶ ἔξηρε τὴν δραστηριότητα τοῦ Ναυαρχείου καὶ τοῦ Ιατρικοῦ Κέντρου του Βανκούμερον, την αυτοθυσίαν τῶν ιατρῶν καὶ τὴν ἀγνιώδη προσπάθειαν τοῦ κυβερνήτου καὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ ἀντιτορπιλλικοῦ διά τὴν υπηρεμον. Μεταβίβασιν τοῦ ἀσθενούς.

Ο «Ἐλλην πλοιάρχος προέδη ἐπίσης εἰς τὰς δεούσας εύχαριστηρίους ἐπισκέψεις εἰς τὸ Βανκούμερον, ἐδημοσίευσε δὲ καὶ σχετικὸν εύχαριστηρίον εἰς τὰς καναδικὰς ἐφόμερόδας. Αύταὶ δημας δὲν ἀρκούν. Οφείλει καὶ τὸ υπουργεῖον τῆς Εμπορικῆς Ναυτλίας, εύδην ὡς λάθη τὸ ἀντίγραφον ἡμερολογίου του σκάφους, διπερ ἀπέστειλεν ήδη ὁ πλοιάρχος τοῦ φορτηγού, νά ἀπονεμη τὸν δίκαιον επανον εἰς τοὺς εύγενεις Καναδούς διά τὴν παρασχεθείσαν πολύτιμον υπηρεσίαν εἰς τὸν «Ἐλληνα ναυτιλλόμενον.

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES

ESTABLISHED 1875

DekytsSpotter Brothers

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

NANTES

4, Rue Mathurin Brissonneau
(Angle Quai Fosse)
Delivery DONGES — ST. NAZAIRE
Tel. 154.91
Adr. Téleg.: PROVISIONS-NANTES
R.C. 25-64 B.

**FRESH PROVISIONS
WINE AND SPIRITS**

**BONDED STORES
DECK AND ENGINE STORES**

34-36, Rue du Collège
2-90 Boucherie & Bureaux
2-18 Chai à vin
2-71 Privé
Adr. Téleg.: PROVISIONS-DUNKERQUE
R. C. Dunkerque .8.913
ALSO CALAIS — Tel: 10.55.



ΑΙΓΑΙΟΝ

Διά τήν άποκτησιν έπαρκους ναυτιλίας

Τὸ αἰγαῖον πούρεγέν "Εμπορίον καὶ Βιομηχανίας μελετᾶ ἀπό την τὰς εἰσπηγῆσεις μιας εἰδικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς αἰγαῖον πούρεγέν ναυτιλίας. Αἱ κυριώτεραι τῶν ὑποδείξεων τῆς ἐπιτροπῆς περιλαμβάνουν τὰ κάτωθι: Εἰς τὰς συναπομένας ἐμπορικὰς συμφωνίας μὲ τὰς ἔνας χώρας νὰ περιλαμβάνεται ἡ πρόδηψις, ὅπως τὰ 50% τῶν φορτίων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας διαβούλασσονται ὑπέρ τῶν αἰγαῖον πούρεγέν. Νὰ θεσπισθῇ προνομιακὴ μείωσις τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων διὰ τὰ αἰγαῖον πούρεγέν σκάρη. Καὶ τέλος νὰ ἔξαφαλισθῇ ἡ γηγενμένον ἐλάχιστον μέρισμα 5% εἰς ἄπαντας τοὺς μετόχους νέων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Σχετικῶς, ὑπῆρχον πληροφορίαι, ὅτι Αἰγαῖοι κεφαλαιοῦχοι εἶναι διστεθεμένοι νὰ προδοῦν εἰς τὴν ἀγορὰν τριάκοντα ἐμπορικῶν σκαφῶν ὑπὸ τὸν δρόν διὰ τὴν Κυβερνητικῆς τοῦ Καΐρου θὰ παρέχεται εἰς αὐτὰ προτεραιότητα εἰς τὰς φορτιστικὰς διὰ τὴν Αἴγυπτον καὶ ἡ αὐτῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικόν. Ο ἐν λόγῳ διμίλος ἀναλαμβάνει καὶ τὴν υποχρέωσιν νὰ ὑποβιάσῃ τοὺς ναύλους κατὰ 25%.

Γερμανία

Ἡ ἀνασυγκρότησις

Αἱ συμμαχικαὶ ἀρχαὶ κατοχῆς δι' ἀποφάσεως τῶν παρέσχον εἰς τὴν Γερμανίαν τὴν ἀδειαν ναυτηγησεως ἐπὶ τὰς σκαφῶν τοῦ ἀνωτάτου ἐπιτρεπομένου τύπου, χωρτικότητος μέχρις 7200 τ. γκρός καὶ μὲ μεγίστη πομπή τοῦ, 2500 μιλλίν. Διὰ τῆς νέας ταύτης ἀποφάσεως παρέχεται μεγαλύτερα ἐλευθερία εἰς τὴν γερμανικὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα θὰ εἶναι τάνκερς καὶ φορτηγὰ γραμμῆς. Θὰ δυνανται ἐπίσης οἱ Γερμανοὶ νὰ ναυτηγησοῦν ἐλευθέρως καὶ χωρὶς καμμιαν προέκτισιν ἀκτοπλοκαὶ σκάφη μέχρι 2700 τ. γκρός, καθὼς καὶ πάσης κατηγορίας βοηθητικὰ πλοῖα μέχρι 650 τόνων γκρός.

Ἡ ἀποφάσις ἐπιτρέπει ἀκόμη τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, πέραν τῶν ἀνωτέρων, κατόπιν εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἀδειας παρεχομένης ἀπὸ τὰς γερμανικὰς ἀρχας, μετὰ προηγουμένην διμῶς ἔρευναν ἀποσκοπούσαν πλοίων καὶ συγκεριμένως ψυγειῶν τῶν 3000 τ. γκρός καὶ ταχυτήτος 16½ μιλλίων κατὰ τὰς δοκιμάς.

Ἄφ' ἑτέρου ὡς πρῶτον μέτρον διὰ τὴν ἐπάνοδόν των εἰς τὰς γραμμὰς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἡ "Αμερικανικὴ Λαίν" καὶ τὸ "Βορειογερμανικὸν Λόιδ" ἀνήγγειλαν πρὸ δημέρων, ὅτι ἀρισταν ὡς πράκτορες αὐτῶν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας τὴν μεγάλην ἀμερικανικὴν ἀπομολόκην ἐταίριον ἐγιούντεν Στέτεντον — Στέτεντον — Στεττίνου ρέιντη πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Αμερικῆς, τοῦ Κόπου καὶ τοῦ Ἀγίου Αλευρεπού. Άβι δύο αὐταὶ γερμανικαὶ ἐταίριαι προβλέπουν, ὅτι θὰ διατηροῦν μίαν ἔβδομαδισιάν ὑπερσιάν, εὐθὺς ὡς ἀρχίσουν νὰ παραλαμβάνουν τὰ πρὸ καιροῦ παραγγελθέντα παρ'

Ἐλευθέρα ἡ ναυτολόγησις

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Βερολίνου ἡ ἀπαγόρευσις ναυτολόγησεως ἐπὶ ξένων πλοίων Γερμανῶν ναυτικῶν ἀπό τὰς Ἀρχὰς Κατοχῆς. Τοῦ λοιποῦ οἱ Γερμανοὶ ναυτιλλόμενοι θὰ εἶναι ἐλευθέροι νὰ ἔγκαταλείψουν τῶν χώρων τῶν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ ἀποδείξουν ὅτι ἔξαφαλιζουν τὸν βιοπορισμὸν οἰσουντο προσώπου έξαρτωμένου ἀπὸ αὐτούς.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι

Τὸ μέλλον τῶν «τράμπων»

Ἐπιφανῆς ἀμερικανὸς ἐφοπλιστής, ὁ κ. "Εμεττ Μάκ Κόρμακ, ἐδήλωσε πρὸ δημέρων εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον, ὅτι τὸ «τράμπ» φορτηγὸν ἐπαυσε πλέον νὰ ἀποτελῇ ὑπόλογίσιμον παράγοντα εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Ούσιαστικῶς — εἶπε — εἶναι τοῦτο καταδικασμένον

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Αριστείδου 17 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

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

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street - PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

Teleg.: MATAKOM Telef: 45288-43331

νὰ ἔξαφανισθῇ σὺν τῷ χρόνῳ. Η Ἀγγλία, ἡ διποία ἡ καὶ ἡ κατεύθυνσιν τῆς τράμπων ναυτιλίας, κινεῖται ἡδη καὶ αὐτὴ πρὸς ἀντίθετον κατεύθυνσιν.

Ἐλέχθησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, πολλὰ καὶ ἀκροάσεις διεξῆθησαν εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα πρὸς διατηρησιν τῆς «τράμπ» ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει ἐπιχορηγήσεων. Καὶ ἀνάκομη θεοπισθούν αἱ ἐπιχορηγήσεις τὰ ἀμερικανικὰ τράμπ — κατὰ τὸν κ. Μάκ Κόρμακ — δεν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ συναγωνισθούν τὰ χαμηλοῦ κόστους ξένων πλοίων.

Τὰ φορτηγά γραμμῆς — συνέχεισε — παραλαμβάνουν σήμερον ἔνα σημαντικὸν μέρος τῶν εἰς χύμα φορτίων. "Εχουν ἀκόμη καὶ δεξαμενὰς διὰ τὰ υγρά φορτία, ἡ δὲ τάσις συνεχίζεται πρὸς τὰ εἰδικευμένης ἀποδοσεως σκάρη. Εἰναι ταῦτα τὰ μεγάλα σκάρη, τὰ προοριζόμενα διὰ μεταφορᾶς μεταλλιμάτων, ἀπίνατα ἐκφορτώνουν τὸ φορτίον τῶν ταχύτερον ἀπό τὰ συνήθη τράμπ. Εἰναι ἐπίσης τὰ δεξαμενόπλοια διὰ τὰ πετρέλαια, τὰ χημικὰ ρευστά προϊόντα καὶ τὰ φυτικὰ θέλαια. Είναι ἀκόμη τὰ πλοῖα διὰ φόρτωσιν θείου κλπ.

Καὶ οἱ ἀμερικανὸς ἐφοπλιστής κατέληξε: "Δὲν προβλέπεται ἡ διατήρησις τοῦ συνηθισμένου φορτηγού ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν μάλιστα σημαῖαν, ἔπων καὶ ἀνὰ τοῦτο λάθη ἐπιχορηγήσιν. Διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως, μερικὰ μόνον ἔξι αὐτῶν θὰ δυνηθούν νὰ ἐπιζήσουν".

Αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγήσεις

Ο Πρόεδρος κ. Τρούμαν δι' ἐπιστολῆς του πρὸς τὸν στρατηγὸν Φλέμιγκ, τῆς Ναυτιλιακῆς ἐπιτροπῆς, ἐξῆτησε τὴν πλήρη ἀναθεώρησιν τῶν καθορισθέντων ποσῶν εἰς ἐπιχορηγήσεις διὰ τὰ ναυπηγουμένα εἰς ἀμερικανικὰ ὑπερωκεάνια. Σημειούνται συναφῶς, διὰ τὸ ἀμερικανικὸν Κράτος διὰ μὲν τὸ «εσούπερ λάίνε» τῆς γραμμῆς Βορείου Ατλαντικοῦ, ὅπερ θὰ στοιχίσῃ 70 ἐκατομμυρία δολλαρίων, θὰ εἰσφέρῃ ποσὸν 42 ἐκατομμυρίων δολλαρίων, διὰ δὲ τὰ δύο ὑπερωκεάνια τῶν 26.000 τ. γκρός τῆς «Εξιπροτ Λάϊν», ἀπίνατα διὰ τοῦ κόστους των καὶ ἐπὶ πλέον 3.9% διὰ τὰς προδιέψεις κατασκευῶν τῆς Λάϊν, μεταξύ της Λάϊν καὶ τοῦ Ατλαντικοῦ. Τέλος διὰ τὰ τρία ὑπερωκεάνια τῆς «Πρεζίντεντ Λάϊν», μεταξύ της Λάϊν καὶ τοῦ Ατλαντικοῦ. Δολλαρίων, αἱ ἐπιχορηγήσεις θὰ ἀνέλθουν εἰς 14.4 ἑκατ. δολλαρίων. Η προεδρικὴ αὐτὴ ἐνέργεια ὀφείλεται εἰς τὰς προκαριού διατυπωθείσας κατηγορίας περὶ ἀνωμάλου παροχῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων.

Ἡ ναυτιλιακὴ νομοθεσία

Ἐντὸς τῶν πρώτων δημέρων τοῦ Ιουνίου προβλέπεται, διὰ τὸ ἀρμόδιον τῆς ἐπιτροπῆς τῆς Γερουσίας θὰ ἔχῃ ἐτοίμην πλήρη τὴν νομοθεσίαν τὴν σχετικὴν μὲ τὴν ὑποστήριξιν τῆς ναυτιλίας, προκειμένου νὰ τὴν ὑποβάλῃ πρὸς συζήτησην εἰς τὴν Γερουσίαν. Ή δὴ νομοθετικὴ ἐργασία θὰ περιλαμβάνῃ δέκα νομοσχέδια, εἰς τὰ δύο στοιχίσουν 46.836.000 δολλαρίων, θὰ εἰσφέρῃ τὰ 45% τοῦ κόστους των καὶ ἐπὶ πλέον 3.9% διὰ τὰς προδιέψεις κατασκευῶν τῆς Λάϊν, μεταξύ της Λάϊν καὶ τοῦ Ατλαντικοῦ. Τέλος διὰ τὰ τρία ὑπερωκεάνια τῆς Λάϊν, μεταξύ της Λάϊν καὶ τοῦ Ατλαντικοῦ.

Μεταξὺ τῶν νέων νομοσχεδίων περιλαμβάνονται τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς πλοίων πρώτων εἰς ἑνοικιάσεων τῶν κρατικῶν πλοίων, εἰς τὰς τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς ζένα σημαῖας, εἰς τὰ τῶν διελεύσεων ἐπὶ τὸ διώρυγο τοῦ Παναμά, τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων ἐπειπτώσεων πολέμου καὶ εἰς ἄλλας ὡστε νὰ ἀντιμετωπίζεται πλήρως τὸ δῶλον πρόδηψη τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Μεταξὺ τῶν νέων νομοσχεδίων περιλαμβάνονται τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς πλοίων πρώτων εἰς ἑνοικιάσεων τῶν κρατικῶν πλοίων, εἰς τὰς τῆς μεταφορᾶς ἀμερικανικῶν σκαφῶν εἰς ζένα σημαῖας, εἰς τὰ τῶν διελεύσεων ἐπὶ τὸ διώρυγο τοῦ Παναμά, τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων ἐπειπτώσεων πολέμου καὶ εἰς ἄλλας τίνας προτοποίησεις τῶν προηγουμένων δύο «περὶ ναυτιλίας» νομών, τοῦ 1936 καὶ τοῦ 1946.

Ο ἐορτασμὸς τῆς Ναυτικῆς Ήμέρας,

Μὲ τὴν γνώριμον ἀμερικανικὴν τελετουργικὴν πολυτέλειαν καὶ κατόπιν εὐρυτάτης διαφοριματικῆς προπαγάνδας ἐωράσθη καὶ ἐφέτος τὴν 22αν Μαΐου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ναυτιλίας, ἡ διποία, δι' ἐκδοθείσης τὸ 1933 ἀποφάσεως τοῦ Κογκρέσου, ἀνεγνώρισθη ὡς «ἔθνική ημέρα», εἰς ἀνάμνησιν τοῦ πρώτου ἐπιτυχοῦ διάπλου

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay - SINGAPORE

Cables «LATHIPHIAS» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 681

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

τού ώκεανου δι' ἀτμοκίνητου πλοίου, πραγματοποιηθέντος τήν 22αν Μαΐου 1819 διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου «Σαβάννα».

Τόν εόρτασμὸν ἔχεν ἀνάλαβε ὑπὸ τὴν πρωτοδουλίαν τῆς ἡ γνωστὴ ὄργανωσις Ἐπρόπλερ Κλαμπτ. Λιμνὶ καὶ πόλις τῆς Νέας Υόρκης ἐσημαστοῦσιον πανηγυρικῶς, ἐγένετο παρέλεσεῖς τῶν μαθητῶν τῶν σχολῶν καὶ τῶν ναυτιλιακῶν σχολῶν καὶ ἐδόθησαν σχετικαὶ διαλέξεις. Ὁ ἐπισημὸς ὀμιλητὴς τῆς ημέρας πέποι οὐδὲ τὸ βούλευτὶς τῆς Νέας Υόρκης κ. Χάρτ, πρόεδρος τῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων ἐπιτροπῆς τῆς Βουλῆς τῶν Ἀντιπροσώπων. Οὐδὲ τῆς ἀνεφέρει τῆς ἔξαιρετὴν σημασίαν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, πὺς διὰ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ἀντιπροσωπεύει, στηνερούντος κεφαλαῖα δύο δισεκατομμύριαν δολλαρίων, μὲ ἡμερομεσθια δι' οὐλοὺς τοὺς κλαδοὺς τῆς ἀνερχομένας εἰς τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 1500 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπτρίως.

«Ἡ ναυτιλία, ἐτονισεν ὁ κ. Χάρτ, ὁφείλει νὰ καλύπτῃ ἐν καιρῷ εἰρήνης τὰς ἐμπορικὰς δυνατότητας τῆς χώρας καὶ ἐν ὥρᾳ πολέμου νὰ εξυπηρετῇ τὰς ἀπαίτησεις τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης». Περιτέρω, ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην περισσοτέρων ἐπιβατηγών πλοίων, ἀτίνα θὰ δύνανται εὐχερῶς νὰ μετατρέπονται εἰς μεταγωγικά, διὰ νὰ μεταφέρονται τὰς ἐνόπλους δυνάμεις τοῦ Σύνδου παντοῦ ὅπου ἀνά τὸν Κόσμον αὐταὶ χρειασθήσονται.

Σημειωτέον, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ ἐποφελήθησαν τῆς εὐκαιρίας, διὰ νὰ προπαγάδισσον παντοιότρόπως παρὰ τὴν Κοινὴ Γνώμη τὴν ὑπόθεσιν τῶν.

Τά ύπερωκεάνια τῆς «Ἐξπορτ»

Μερικαὶ ἀκόμη λεπτομέρειαι ἀρκετὰ ἐνδιαφέρουσαι ἀνεκοινώθησαν πρὸ τῆς παραδόσεως τῆς ἀναφορικῶς μὲ τὸ καθελκυόμενον τὴν 3ην Ἰουνίου ὑπέρωκεάνιον τῆς «Ἀμερικανοῦ Ἐξπορτ Λάιν», «Ιντεπέντενς». Τὸ σκάφος θὰ εἴνε ἔτοιμον πρὸς παραδόσιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Ἰανουαρίου καὶ θὰ καμηλοπάτησεν τὸν Ἀνατολικὸν θάλασσαν πρὸς τὴν Μεσόγειον δρομολογίων τοῦ τόν προσεχοῦ Φεδρουάριου. Θὰ διαβεῖται δισμερίσματα διὰ 1.000 ἐπιβάτες—ὡς μεταγωγικούν διὰ ἔκη δυναμικότητα μεταφορᾶς 5000 ἀνδρῶν μὲ πληρὸν ἐξοπλισμοῦ—καὶ θὰ καλυπτῇ τὴν ἔκ 4.000 μιλλίων ἀποστασιν Νέας Υόρκης—Γενοβᾶς ἐντὸς 8 ἡμερῶν. Ἀκτίς ἐνεργείας τοῦ σκάφους 22.000 μιλλῶν.

Τὰ διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα δισμερίσματα ἐμφανίζουν ἕνα νέον καὶ πρωτοφανές ἐπίπεδον τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ. Εἰς τοὺς κοιτῶντας τῶν ἐπιβατῶν, αἱ κλίναι θὰ αναδιπλούνται ἐντὸς τῶν τοιχομάτων, ώστε κατὰ τὴν ἡμέραν τὰ ἐν λόγῳ δισμερίσματα νὰ μεταβαλλωνται, κατὰ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν ἐπιβατῶν, εἰς αἰθουσας. «Ἐνα κυκλικὸν παρατηρητήριον εἰς τὸ πρόσθιον μέρος τοῦ πλοίου, δισμετρὸς 65 ποδῶν καὶ μὲ εὑρύτατα παράθυρα, ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἐπιβάτας τὴν θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν ἀπό δόλας τας πλευρας, ἐνώ διὰ τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν ψυχαγογίαν τῶν ἐπιβατῶν κατὰ τὸ ταξίδιον διατίθενται βιδλιοθήκαι, θέατρον, γυμναστήριον, κολυμβητική διεξαγωγα, καταστήματα καὶ πλείστοι ἀλλοὶ κοινόχροστοι χώραι». «Ἐνα τηλεφωνικόν κέντρον μὲ πλήρες δικτύων εἰς ὅλα τὰ δισμερίσματα ἐξασφαλίζει τὴν ἐπικοινωνίαν ἐν τῷ πλοίω καὶ μὲ τὴν ἔγραφην κατὰ τὸ ταξίδιον».

Κατὰ τὴν καθελκυσιν τοῦ «Ιντεπέντενς» θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ ἡ 60% τῆς δῆλης ναυπηγικῆς ἐργασίας καὶ 14 χιλ. τον. χάλυβος θὰ ἔχουν χρησιμοποιηθῆ. Τὸ ἀδεφον αὐτοῦ ὑπερωκεάνιον «Κονστιτούσιον» προβλέπεται νὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῶν Σεπτέμβριον. Ἡ ἀποδύναμις τῶν ἀποστροφίων ἐκάστου τῶν δύο τουτῶν λάτινερ θὰ φθάνῃ τὰς 55.000 καὶ θὰ ἔξασφαλιή εἰς τὰ σκάφη μίαν ταχυτῆτα 25 μιλλίων τῆς ὡραν.

Συμφώνως πρὸς δῆλωσεις τοῦ προέδρου τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖροις; τὰ ἐν λόγῳ δυο ὑπερωκεάνια ἀποτελεούν προσπάθειαν νὰ κερδίσουν καὶ κρατήσουν τὴν ὑπερατλαντικὴν ἐπιβατικήν κίνησιν ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἀτίνα καὶ θὰ προσφέρουν τὸ σύγχρονον ἐπίπεδον τῆς ἀμερικανικῆς ζωῆς. Δέκα τέσσαρα στεγανά διασχωρίσματα διαίρουν τὸ δόλον σκάφος ἐγκαρφώσις, ἐνώ καὶ διπλὰ διπύμενα διήκοντα καθ' ὅλον τὸ μήκος τοῦ πλοίου, πρωρίσται νὰ προλαμβάνουν τὴν βύθισιν ἐν περιπτώσει συγκρύσεως ἢ προσαράξεως. Πράγματι, οὐλα τὰ μέτρα ἀσφαλείας — μέχρι βαθμοῦ ἐκπτήσεως μάλιστα — τὰ ἀξιούμενα ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθοῦν ἐπὶ τῶν νέων αὐτῶν ὑπερωκεάνιων τῆς «Ἐξπορτ Λάιν».

Ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή

«Ἄπο τῆς νυκτὸς τῆς 23ης Μαΐου ἐπαυσεν ὑφισταμένη — μετὰ 14 ἡμέρων — ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπή, ἡτίς τόσον συνέδεσε τὸ δίνομά της μὲ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ μὲ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας. Τὴν διαδέχεται ἡδη τὸ «Federal Maritime Board» καὶ ἡ «Ναυτιλιακὴ Διοίκησις», ὡς ἔξαρτη τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου. Τριμελῆς θὰ είνε τὸ νέα Ἐπιτροπή — ἀντὶ 5 μελών — πρόεδρος δὲ αὐτῆς θὰ είνε ὁ εδιοικητὴς τῆς Ναυτιλίας». Εἰς τὴν θέσιν ταύτην φαίνεται ἡτὶ θὰ διατηρηθῇ ὁ μέχρι τούτου πρόεδρος τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» στρατηγὸς κ. Φλέμιγκ.

Ἰαπωνία

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἀνόρθωσιν

«Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως, κατὰ 24 ὥρας ἐνώριτερον, ἀπὸ τὰ αυτηγεία τῆς Οζάκας τοῦ φορτηγοῦ «Σεκούρα» 6500 τόν. κατασκευαζόμενου διὰ λασμὸν παναματικῶν συμφερόντων, τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς πόλεως ταύτης ἀπέβηνται πρὸς τὸν Κυβερνήσιν τοῦ Τόκιο ἀναφέρομενον κυρίων εἰς τρία ζωτικά σημεῖα τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας». Υποδεικνύει δηλαδὴ: α) Τὴν παρούσην, τὸ ταχύτερον, τὰ συμμαχικὰ ἀδείας πρὸς ἐπικοινωνίαν τῶν ιαπωνικῶν πλοίων τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. β) Τὴν χρησιμοτοίσην τοῦ Ιαπωνικοῦ σκάφους εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων βοηθείας, τὴν ἀποκλειστικήτα αὐτοῦ διὰ τὴν ἔκ τοῦ ἐντός της ἀνωτερικοῦ μεταφορῶν ἀγορασμένων πρώτων ὑλῶν. Καὶ γ) Ἐξουσιοδότησην, βάσει τῆς ὁποίας θὰ δύνανται ἡ Ιαπωνία νὰ συνάπτῃ ἐμπορικὰ συμφωνίας μὲ τὰ ἔνα κράτη διὰ τὴν εὐρυτέραν ἀπασχόλησιν τῶν ἔθνων τῆς πλοίων.

Προτιμᾶτε εἰς τὴν ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ

ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GIOV. PSACHAROPULO

c/o TARABOCHIA

Piazza Verdi 2 — Tel. 33-65

Cables: PSACHAROPULO

Ἀναφέρεται περαιτέρω εἰς τὸ ὑπόμνημα, ὅτι ὁ δύκος τῶν φορτίων, ἀπέναντι τῷ νέῳ οἰκονομικῷ ἔτος πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν δι' ἱαπωνικῶν σκαφῶν, ὑπολογίζεται εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν κίνησιν, εἰς 4 ἑκατομμύρια τόνων διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα.

Αἴτησις πρὸς ἀγοράν πλοίων

Μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας κατὰ τὴν προτολεμικὴν περίοδον ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τῆς Ιαπωνίας, ἡ «Μιτσούϊ Σίππιγκ Κόμπανι», ἐζήτησεν ἀπὸ τὴν ιαπωνικὴν Κυβερνήσιν νὰ προλείπη τὸ ἔδαφος διὰ τὴν ὑπολογίαν παρ' αὐτῆς τεσσάρων ἀμερικανικῶν πλοίων, ἡλικίας 3 έως 10 ἔτῶν. Πρόκειται περὶ δύο δεξιεμενοπλοίων τῶν 16.000 τόνων d.w., τοῦ τύπου «T. 2» καὶ δύο φορτηγών τῶν 10.000 καὶ 4.700 τόνων φορτίου, ἀπάντων πολεμικῆς κατασκευῆς. Τὸ σχετικὸν αἴτημα δέν φαίνεται νὰ τύχη ικανοποίησες, ἐκ μέρους τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, καίτοι ἀναγνωρίζεται ἡ ἀνάγκη, ὅπτες οἱ Ιαπωνοὶ ἐπεκτείνουν τὴν ναυτιλιακὴν τῶν δραστηριότητα, τούλαχιστον πρὸς τὴν Ασίαν.

Οἱ Ιαπωνες ἐζήτησαν κυρίως, ἵνα ἐπιτραπῇ ἡ ἐγκατάστασις τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ Σιάμ καὶ τὴν Ινδοκίναν, καθὼς καὶ μᾶς ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Ἀργεντινήν. Σημειούται, σχετικῶς, ἡ αὐτίνη ἡδη ἐκπρεπεῖ τὰς ἀνωτέρω γραμμάς, φούσονται τὴν ἐπάνοδον τῶν Ιαπωνῶν, διότι αὕτη θὰ σημάνῃ τὴν ἐναρξίν ἐπιζημίου συναγωνισμοῦ εἰς τοὺς ναύλους.

Ίταλία

Πλοῖα διὰ τούς μετανάστας

Ἡ ιταλικὴ Κυβερνήσις πρόκειται νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἐκχώρωσιν δέκα ἀμερικανικῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν μετανάστων πρὸς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Τὴν ἐπιδιώξιν ταῦτην δὲν ἐπραγματοποιήσαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Ιταλοὶ, διότι δέν ἐπέτυχον ἐγκαίρως τὴν σύναψην τῶν καταλλήλων συμβάσεων μὲ τὴν Αργεντινήν, τὴν Βραζιλίαν καὶ ἄλλας ὑπερποτίσιους χώρας πρὸς ἐγκατάστασιν εἰς αὐτὰς Ιταλῶν μετανάστων. Οἱ Ἀμερικανοὶ πιστεύοντες ὅτι ἔνα ἀπὸ τὰς συμβάρωτες προβλήματα τῆς Ιταλίας ἔγκειται εἰς τὸν ὑπερπληθυσμὸν καὶ τὴν ἀνεργίαν, εἶναι διατεθεῖμον νὰ ὑποβοθήσουν τὰς ἐν προκειμένω προσπαθειας τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης.

Καθέλκυσις ὑπερωκεανίου

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Μονφαλκόνε καθείλκυσθη πρὸ τὴν ἡμερών, παρουσία 20.000 θεωτῶν, τὸ πρώτων μεταπολεμικῆς κατασκευῆς ιταλικὸν ὑπερωκεάνιον τῶν 25.000 τόνων γκρός. Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἡ πόλη τοῦ Προέδρου τῆς Ιταλικῆς Δημοκρατίας, ἡτίς καὶ τὸ ὠνόμασεν «Ιουλίος Καΐσαρ». Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Νοτ. Ἀμερικῆς, ἐπλίζεται δὲ νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Θὰ διαβεῖται δισμερίσματα διὰ 1370 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων καὶ διὰ πλήρωμα 520 ἀνδρῶν, ἐκ τῶν διοπίων 44 ἀξιωματοκράτορων, εἰς δὲ τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν τῆς α'. θέσεως διὰ ὑπάρχουν 14 κοινόχροτοι αἰθουσαὶ καὶ τῶν ἐπιβατῶν τῆς β'. θέσεως ἐννέα, μὲ τέσσαρας κινηματογράφους δι' δύος τὰς θέσεων. Διὰ τὴν πρώσιν τοῦ τόκαφος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ δύο δηλελομηχανάς Φίατ, δυνάμεως 13.000 ἵππων, αἵτινες θὰ ἔξασφαλίζει εἰς τὸ πλοίον μίαν ἀνωτάτην ταχύτητα 23 μιλλίων καὶ ὑπερεστικήν τοιαύτην 21 μιλλίων.

ECONOMY AND EFFICIENCY

IN

QUICK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS

AND DRYDOCKING

TODD

SHIPIARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4

Cable: ROBIN New York

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.

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

Τά πληρώματα τῶν παναμαϊκῶν

Η Ἰταλικὴ Ναυτεργατικὴ Ὀμοσπονδία προῆλθεν εἰς τὴν σύναψιν συμφωνίας βάσει τῆς ὁποίας τὰ Ἰταλικὰ πλορώματα τὰ ὑπέρτερουντα ἐπὶ παναμαϊκῶν πλοίων θὰ ἀπολαμβάνουν τῆς αὐτῆς μισθοδοτικῆς καταστάσεως καὶ τὰς ἄλλων προνομίων, ὅπως τὰ ἑπτὸν Ἰταλικῶν σκαφῶν ὑπέρτεροντα πλορώματα. Η συμφωνία καλύπτει τοὺς μισθούς, τὰς εἰσφορὰς διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν, τὸ οἰκογενειακὸν ἐπίδομα καὶ τὰς καταβολὰς διὰ τὴν σύνταξην. Προβλέπεται ἐπίσης μία ἐπὶ πλέον καταβολὴ 10% ἐπὶ τοῦ μισθοῦ, ὡς ιδιαίτερον ἐπίδομα ζένης σημαίας, ὑπὲρ τὰς Ἰταλικὰς ἀπόδοχας. Συνεπήθησαν, ἐπὶ τῷ βάσει τῆς συμφωνίας ταύτης, καὶ εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐκπροσωπούσαι ἐφοπλιστὰς τινὰς παναμαϊκῶν σκαφῶν καὶ τοὺς ναυτεργάτας, διὰ νὰ ἐπιλύσουν διαιτητικῶν τὰς ἔκαστοτε ἀναφυσμένας διαφοράς.

Μεγ. Βρεταννία

Ναυτιλιακὴ διάσκεψις

Τὴν 1ην καὶ 2ην Ιουνίου συνέρχεται εἰς Σεβενίγκεν τῇ ἑπτοῖα διάσκεψι τῆς «Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ὀμοσπονδίας». Θά παρακαθήσουν εἰς αὐτὴν οἱ ἀκτρόσπωτοι τῶν ἐφοπλιστῶν 14 ναυτικῶν χωρῶν, ἐνώ θέματα πρὸς συζήτησιν θὰ εἰνει αἱ συμβάσεις τοῦ Σηπτεττῆλ, ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν παναμαϊκῶν πλοίων, ἡ ύγεια τῶν ναυτιλλούμενών, καθὼς καὶ μία πρότασις τοῦ «Διεθνοῦς Γραφείου» Ἐργασίας διὰ τὴν σύγκλησιν τομερούς διασκέψεως ἐπὶ τῶν δρων ἔργων τῶν ἀστικῶν ναυτεργατῶν. Τὴν Ἑλλάδα θὰ ἀκτρόσπωτη παρὰ τῇ Διασκέψει ταύτη ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Κώστας Ιω. Λύρας.

“Τράμπς” καὶ “Τάνκερς”

Παλαιὰ ὑπῆρχεν ή συνήθεια διὰ τινὰς ἀγγλικὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις νὰ διαχειρίζωνται μετὰ τῶν «τράμπς» φορτηγῶν των καὶ ἕνα η δύο δεξαμενόπλοια. Μεταπολεμικὰς ἡ τάσις αὐτῆς διημερύθη ἐπὶ περισσότερον καὶ ἀρχίζει ηδὴ νὰ δημιουργήθηται σταθερά ἡ ἀποίσις ὅτι ἰσόρροπος κατανομὴ τῆς χωρητικότητος διὰ μίαν ἐταιρίαν θεωρεῖται, ἀνα μεταξὺ τῶν σκαφῶν τῆς καταλέγονται καὶ μερικά τάνκερς.

Ἀπὸ τίνος μαλισταὶ καὶ αὐταὶ αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν ἥρχισαν ἀπότοκῶν δεξαμενόπλοια. Συγκεκριμένως, ἡ «Μίτλου Στάρ Λάιν» ἀπέκτησεν ηδὴ τὸ πρώτον τῆς τάνκερ, δηλεοκίνητον, μὲ μηχανὰς Ντόξφορδ, χωρητικότητος 16.500 τόνων d. w. καὶ ταχυτήτος 14 μιλίων, τὸ δὲ γεγονός τούτου πολλὰς προεκάλεσε συζητήσεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Χαρακτηρίζεται παρ’ αὐτῶν, ὡς μία δοκιμαστικὴ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια στροφή, ἐφόσον ἀπεδειχθῇ, ὅτι διὰ τῆς προναυλώσεως τῶν εἰς τὰς τεγγάλας ἀγγλικὰς ἀεταρίας πετρελαίων ἔξασφαλίζεται θετικὴ ἀπόδοσις ἐπὶ τοῦ διατεθέντος κεφαλαίου.

Ο ναυλοτιμάριδμος

Ο γνωστὸς ναυλοτιμάριθμος «Ανζιερ, ὁ τόσον κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἡ ταπεινήτρης τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν φορολογικήν τῆς ὑπόθεσιν, ἐδημοσιεύθη πρὸ δημερῶν διὰ τὰ ἑταίμ τοπάτερες τοῦ ἔτους 1949». Ο ἐν λόγῳ ναυλοτιμάριθμος καταρτίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ναυλώσεων πάσης κατηγορίας πλοίων, χωρητικότητος 1000 μέρι 12.000 τόνων d. w. καὶ διὰ χρονικῶν περιόδους ἀπὸ δύλιγων ἑδδομάδων μέχρι δύο, ἔως καὶ τριών ἔτῶν. Τὸν ἐν λόγῳ χρονοναυλώσεων λαμβάνεται ὁ μέσος δροῦ.

Διὰ τὸ ἔτος 1949 ὁ ναυλοτιμάριθμος «Ανζιερ ἔφθασε μέχρι τῶν 22)—περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους, διὰ νὰ κατέληπῃ περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς τὰ 18)3. Τὸ ἀνώτατον σημεῖον του διὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἐπὶ ἀνῆλθεν εἰς τὰ 25).

Ἄρ, ἔτερον, ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου σημειώνεται διὰ τὸν μηνα Ἀπρίλιον ἐ. ἐ. με 74.4 %, ἐμφανίζων οὐτὸν μίαν περαιτέρω ἐλαφρῶν πτώσιν ἐναντὶ τῶν 75.8 % τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου. Μὲ δάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948, ἡ μηνιαία διακύμανσις τοῦ ἐν λόγῳ ναυλοτιμάριθμου δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

MΗΝΕΣ	1948	1949	1950
Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8
Φεβρουάριος	104.5	100.5	75.5
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4
Μάιος	104.6	99.7	—
Ιούνιος	99.8	86.7	—
Ιούλιος	99.4	73.3	—
Αύγουστος	100.7	70.6	—
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	—
Επεισίως	100.0	82.3	—

Ολλανδία

Ἐρυθρά προπαγάνδα εἰς τὰ πλοῖα

Ολλανδὸς ἐκπρόσωπος τοῦ τμήματος ναυτιλούμενῶν τῆς «Διεθνοῦς Μεταφορῶν» ἐθίλωσε πρὸ δημερῶν διὰ ὅργανωσίς του ἔχει συγκεκριμένας πληροφορίας, καθ’ ὃς σοδειτικά καὶ Ἰταλικά πλοῖα παριστάνεται τὸν πληρωματικὸν πυρηνὸν. Εἰς τὴν ἀποκαλύψιν ταύτην ὁ Ολλανδὸς ἐκπρόσωπος προέδη ὄμιλον σχετικῶν μὲ τὴν τελευταῖαν ἀπόφασιν τῆς «Διεθνοῦς Μεταφορῶν» περὶ αποκλεισμοῦ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων. Ο προέδης ἀπόκλεισμός δὲν θὰ περιορισθῇ μόνον εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἀλλὰ θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰ σκάφα τὰ τελούντα ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Ονδούρας, τῆς Λιβερίας, τῆς Κοσταρίκας καὶ τινῶν ἀλλών χωρῶν, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα ἔχουν ἐπανδρωθῆνται μὲ πληρώματα μὴ ὠργανωμένα συνδικαλιστικῶς.

Εἰς τὰ ἐν λόγῳ πλορώματα συγκαταλέγονται πολλοὶ λιπαράτατοι διωκόμενοι ποινικῶς ἀπὸ τὰς Βίβιας αὐτῶν χωρῶν, ἔτεροι αὐτιστικοί νοσούς, διότι τὰς σημαίας τῆς Ονδούρας πρόκειται ἐντὸς τῶν πρώτων πρώτων πλημμένων τῶν Ιουνίου νὰ πρόλθηται ἐπὶ τὰς σημαίας τῶν σκαφῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ κομμουνισταὶ πράκτορες τῆς Κομινόρμου, οἵτινες, ἐπὶ τῷ βάσει τῶν έκσχας ὁδηγίων, προπαγανδίζουν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Toukia

Τὸ νέον ναυπηγικόν της πρόγραμμα

Εἰς συνέντευξιν του πρὸς τὸ πράκτορειον Ρώμητερ ὁ διευθυντὴς τῆς Τουρκικῆς «Κρατικῆς Ατμοπλοΐας» κ. Σελήμη Παρμάν ανεκούνδεν, διὰ Κιβέρηστος τῆς Αγκύρας πρόκειται ἐντὸς τῶν πρώτων δημερῶν τὸν Ιουνίου νὰ πρόλθηται ἐπὶ τὰς σημαίας τῶν σκαφῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ κομμουνισταὶ πράκτορες τῆς Κομινόρμου, οἵτινες, ἐπὶ τῷ βάσει τῶν έκσχας ὁδηγίων, προπαγανδίζουν ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ Κονδυλίου τούτου εἰς τὰ 20 ἑκατομμύρια δολαρίων, ὁ Τουρκός αριμόδιος δῆμος ἐτόνισεν, διὰ ἐπίπλευτος ἀκόμη εἰς τὴν διάθεσιν ὀλοκλήρου τοῦ ποσοῦ.

Μεταξὺ τῶν ὑποβληθεισῶν προσφορῶν ξενάγων ναυπηγικῶν Οἰκῶν, αἱ Βρεταννικαὶ θεωροῦνται ὡς αἱ πλέον συμφέρουσαι, διὰ τὰ πέντε μεγάλα σκάφη, ἀτιναὶ ἀλλώς τε ἀντιπροσωπεύουσαν καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς διατάξεως. Κατὰ τὸν Παρμάν αἱ ναυπηγήσεις θὰ περιλαμβάνουν δύο μεγάλα ἐπιβατηγά σκάφη ταχύτητος 21 μιλίων καὶ πεταφορικῆς ικανότητος διὰ 500 ἐπιβάτας, τρία ἀλλὰ μικρότερα μὲν, ἀλλὰ ἀρκετά εύμεγάθη, ταχύτητος 17 μιλίων καὶ πεταφορικῆς ικανότητος διὰ 400 ἐπιβάτας, ἔνδεκα τοῦ 21 μιλίων καὶ πεταφορικῆς ικανότητος μεταξὺ τῶν τουριστικῶν άναγκῶν μεταξὺ τῶν Κωνσταντινούπολεων, τῶν νησῶν τῆς Προποντίδος καὶ τῆς Ασιατικῆς ἀκτῆς, καθὼς καὶ τέσσαρα εἰδικά σκάφη διά την, μέσω τῶν δύο σχημάτων τοῦ Βοσπόρου, διαπόρθμευσιν ἐπιβατηγῶν καὶ πορτικῶν αὐτοκινήτων.

Ἐάν τὸ πρόγραμμα περικοπή εἰς τὰ 20 ἑκατομμύρια δολαρίων, δὲν θὰ ναυπηγηθοῦν τὰ δύο μεγάλα σκάφη, ἀτιναὶ προορίζονται νὰ ἔχουν προτείσουν τὴν ἀκτὴν τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἀπό τὸν σούνιον μέχρι τῆς Κωνσταντινούπολεως. Τὰ σκάφα αὐτὰ — ἐτόνισεν δ. κ. Παρμάν — τὰ χρειαζόμεθα καὶ μαλισταὶ ἐπειγόντως. Εάν θὰ τὰ παραγεῖλωμεν ὡς ὅχι, τούτῳ ἐξαρτᾶται κυρίως ἀπό τὰ διαθέσιμα τραβητικά δικαίωματα τῆς Τουρκίας, βάσει τοῦ γνωστοῦ σχεδίου τῆς «Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας», καθὼς καὶ ἀπό τὰ ποσά, ἀτιναὶ θὰ είνει εἰς θέσιν νὰ διαθέσουν αἱ μέλλουσαι νὰ ἀναλάβουν τὰς ναυπηγήσεις μας χωρῶν.

Τὸ νὰ ναυπηγήσῃ τὶς σήμερον πλοῖα, δὲν ἀποτελεῖ μόνον ἔνα ἀπλού ζῆτημα ἀπόδοσῆς τῆς συμφερωτέρας προσφοράς εἰς μίαν ἐλευθέραν ἀγοράν. Πολύτοκα σεγίσονται ζητημάτα συναλλαγματικά, οἰκονομικά, καὶ πολιτικά, ἐνώ καὶ τὰ τραβητικά δικαίωματα παίζουν ιδιαίτερον ρόλον. Περαιτέρω δ. κ. Παρμάν ἐτόνισεν, διὰ τὸ διεύθυντιν τοῦ «Κρατικῆς Ατμοπλοΐας» διαθέτει ποσοῦ 40 ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά σκάφη, χωρητικότητος ἀπὸ 9359 τ. γκρός, δόσον εἰνε τὸ μεγαλύτερον ἀπό τοῦ 419 τ. γκρός, δόσον εἰνε τὸ μικρότερον. Μεταξὺ τοῦ ἐν λόγῳ στόλου περιλαμβάνονται ἀρκετά φορτηγά καὶ τίνα δεξαμενόπλοια. Κατέχει ἀκόμη τὴν «Κρατική Ατμοπλοΐα» καὶ 70 πορμεία διὰ τὰς τοπικάς άναγκας τῆς Κωνσταντινούπολεως μετά τῆς γειτονικῆς περιοχῆς.

Η σημασία τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν τουρκικήν οἰκονομίαν, — προσέθηκεν δ. κ. Παρμάν — είνε προφανή διὰ τὰς ακτοπλοίας τῆς Ιδίας, συγκοινωνίας, καθόδου αἱ χερσαίαι τοιαύταις ἀνεπαρκῆ ἐμφανίζουν ἀκόμη τὴν ἀνάπτυξιν των. Καὶ ἡ πληρὸς δῆμος διὰ τὰς ανάπτυξες τοῦ θαλασσίου δικτύου παρεμποδίζεται ἀπό τὴν ἐλλειψιν ἀσφαλῶν λιμένων. Εἰς τὴν Μαρτρή Θάλασσαν λ. χ. ἐκμεταλλεύμεθα μίαν γραμμήν μήκους 570 μιλῶν.

TUGS

H.P.	H.P.
«MARSADEN» 950	544
«BIO-BIO» 900	346
«GELSO R.» 900	346
«ANGEL GARDELLA» 766	312
«GLYDE» 661	294
«ENRIQUE» 600	294
«TIBER» 600	227

*See Photograph.

COMPANIA ARGENTINA DE NAVIGATION

(ANGEL GARDELLA LDA)

NIGHT AND DAY

TOWAGE

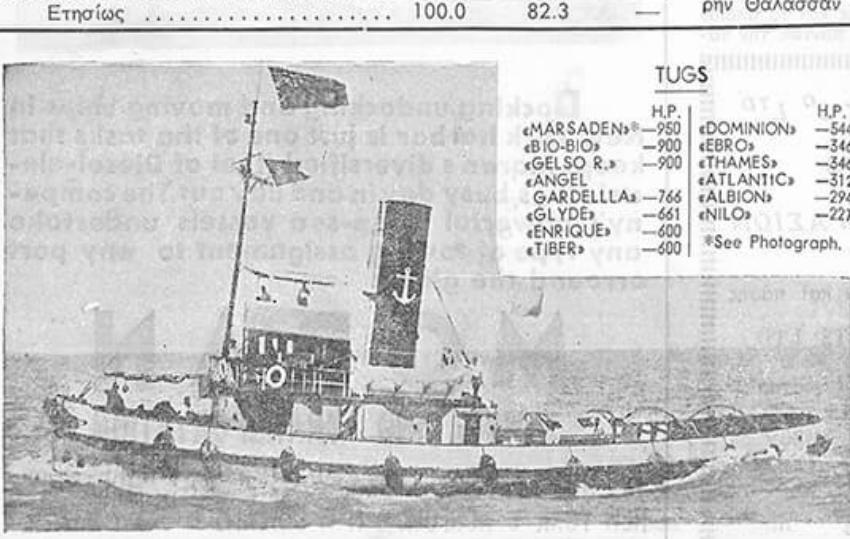
Services at

BUENOS AIRES

and La Plata

Sole European Agents: GEO. C. MOODY & SON,

38, Gt. St. Helens, LONDON E.C. 3.



λίων, μὲ 25 προσεγγίσεις. Τούτο δὲν σημαίνει — εἰπεν δ κ. Παρμάν — ὅτι τὸ πλοϊὸν εἰσέρχεται εἰς 25 λιμένας, οἱ δόποιοι ἀλλώς τε δὲν ὑπάρχουν. Παραμένει ἀπλῶς εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς ἀκτῆς καὶ παραλαμβάνει ἀπό μικροὺς ὄρμισκους μὲ λέμβους τοὺς ἐπιβάτας του καὶ μὲ φορτηγίδας τὰ ἐμπορεύματά του.

Περαίνων τὰ ἀνακοινώσεις του δ. κ. Παρμάν ύπέμνησεν, ὅτι ή συγκοινωνία τῶν πορθμείων τῆς Κωνσταντινούπολεως σημαίνει διά τὴν «Κρατικὴν Ἀπομοίωσιν» μίαν ζημιὰν 8 ἑκατομμυρίων δόλαρίων ἐπτάσιως. Πάντως, δὲ προϋπολογισμός τῶν δαπανῶν της ἔταιριας ὥπωσδηποτε Ισοχελεῖται, διότι ἔχεται πρὸς αὐτήν ἄρρενον τὸ Κράτος, ὅπερ συμπληρώνει, διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως του, τὴν ἐξυπρέπειν τῶν ἀπάσχολμένων ὑπὸ τῆς ἔταιριας κεφαλαίων καὶ καλύπτει τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ.

Νέαι υαυπηγήσεις

Εις τὸν ἔπεινον τύπον ἀνέγραφή ή πληροφορία, ὅτι η Τουρκική Κυβερνησίας μελετά τὴν δυνατότητα κατασκευῆς εἰς τὰ εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα ἀρκετῶν νέων σκαφῶν διαφόρων κατηγοριῶν καὶ συνολικῆς ἀξίας 25 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Κατά τὰ ἐν λόγῳ πληροφορίας, ὁ γενικός διευθυντής τῆς «Νετενζγιολαρίς» ἀνέκοινωσεν, ὅτι προβλέπεται ἡ κατασκευὴ δύο μεγάλων μονόδρομων προοριζόμενων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπίβατών, ταχύτητος 21 μιλίων, τριών μικροτέρων σκαφῶν ταχύτητος 17 μιλίων καὶ μεταφορικῆς ικανότητος διά 400 ἐπιβάτων καὶ ἐνδεκα εἰδικῶν πλοιών—πορθμείων διὰ την μεταφορὰν αὐτοκινήτων διὰ τοῦ Βοσπόρου μεταξὺ τῆς εὐρωπαϊκῆς καὶ τῆς ἀσιατικῆς ἀκτῆς.

Kai ὑπερωκεάνιον γραμμήν!

Έκπρωσίας της κρατικής Τουρκικής Απομολοΐας άνηγγειλε πρό
ήμερων εις τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον τὴν ἐπιδιών τῆς Κυβερνήσεως τῆς
Ἀγύρκας, δόπως ἔγκατοποθή τακτικὴν ὑπερωκεάνιον γραμμὴν μεταξὺ
Κωνσταντινούπολεως καὶ Νέας Υόρκης. Τὸ «Ταρόσ», (πρώτην «Ἐξοχό-
ντας») 9359 τὸ γρός, διπερ ἀνήκειν ἀλλού εἰς τὴν Ἀμερικανὸν «Ἐπεπό-
λινέα», διατίθεται πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν καὶ πρόκειται νό ἐκτέλεσ-
θύ δοκιμαστικὰ ταξίδια, με ἀναχωρήσεις ἐν Νέας Υόρκης ὥρισθείσῃς
διὰ τὴν 12ην Ἰουνίου καὶ τὴν 3ην Ὁκτωβρίου καὶ με διαμέσους σταθ-
μοὺς προσεγγίσεις εἰς Μασσαλίαν, Γένοβαν καὶ Πειραιά. Τὸ δὲ λόγω
σκάφος διαβέτει διαμερίσματα δι' 183 ἐπιβάτας α'. θέσεως, 67 δευτε-
ρας καὶ 210 γ'. θέσεως εἰς κοινοὺς θαλάμους. Εάν ή κίνησις τῶν δύο
αὐτῶν δρομολογίων ἥθελεν ἀπόδοσην, ἐνθαρρυντικὰ αποτελέσματα, ή
Τουρκική Απομολοΐα είνει ἀπόφοιτη μενή νό ωριστικοποίηση τὴν γραμ-
μὴν διὰ τῆς προσθήκης ἴσως καὶ ἔνος ἀκόμη σκάφους.

Οι έντι Νέας Υόρκη πράκτορες τῆς γραμμῆς ἔξεδήλωσαν τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν διὰ τὰ πρώτα ἀποτέλεσματα. Ἀνεκαρτήτως τῆς ζωηρᾶς κινήσεως, ηπὶς παρουσιάζεται, λόγῳ τοῦ ιεροῦ ἔτους, ἐξ Ἡγεμονῶν Πολιτειῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην, γιλιάδες δλαι — ὡς ἐτόνισαν οἱ Τούρκοι ἐκπρόσωποι. — Ἀρμενίων, Ἐβραίων καὶ Ἐλλήνων ἔχουν ἀπὸ ἑταῖροι ἔγκαττα πειφει τὴν Τουρκίαν, ἐνθα ἐγεννήθησαν καὶ ἔχουν ἐγκατασταθῇ εἰς τὴν Ἀμερικήν. Οι μετανάσται οὐστὶ ζωηράν ἥδη ἐκδηλώνουν τὴν ἐπιθυμίαν, ὅπως ἐπανίδυνη τὴν γεννέτειον καὶ τοὺς ἐν αὐτῇ πυγγενεῖς τῶν.

ποιας αναστολών την γεννετείραν και τους εν αυτῇ συγγενεῖς τῶν.
Τὴν ἑπτάδον των αὐτῶν παντοιοτέρως ἡ Τουρκικὴ Κυβέρνησις ἐνθαρρύνει, διότι ἀποτελεῖ ἔνα πρώτης τάξεως τουριστικὸν παράγοντα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Τελευταίως ἐκυρώθη νόμος, διότι ἐπιτρέπει εἰς πρόσωπα τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας να εἰσέλθουν εἰς τὸ τουρκικὸν ἔδαφος ὡς ἐπισκέπται, μὲν δικαιώματα τετραπλήνου παραμονῆς. Οι ωλῷοι τουρκικού ὑπερωκεανού ὥρισθησαν διὰ τὸ Νέας Ὑόρκης μέχρι Κωνσταντινουπόλεως ταξιδίου εἰς 440 δολλάρια διὰ την πρώτην θέσιν και 250 διὸ τὴν τρίτην θέσιν.

Σounδία

Ο άξειοπτούρης είν το ποάξει

Η έγκαταστάσις αέριοστροβίλων έπι ίμπορικών πλοίων και μάλιστα μεγάλης χωρητικότητος, άντιμετωπίζει ήδη την πρακτικήν του έσαρμα-γήν εις την Σουηδίαν. Εξεπονήθησαν τά σχεδία διά την τοποθετησινήν αέριοστροβίλου, ού συνδέσαμεν πρός αέριοστροβίλον, εἰς ένα δεξαμενό-πλοιον, χωρητικότητος 18.000 τ. d.w., διπερ τελεῖ υπό ναυπήγησον εἰς τό Γκότεμποργκ. Οι ένδιαφερομενοι έφοτισταια διατηρούν άκομη ώρι-σμένας έπιφυλάξεις, δύσον άφορά την όμαλην λειτουργίαν τού αέριοστρο-βίλου, φορούμεναι μήπος τυχόν έμφανσίσ ούτος άνωμαλίας κατά την λειτουργίαν του εἰς τά πτερυγία. Οπωδόπητε θμως τό σχεδίον τής συνδέσμασμένης έγκαταστάσεως τῶν δύο, ως άνωτέρω, στροβίλων, έχει διεγείρει τό ένδιαφέρον τῶν τεχνικῶν.

Ενα πλεονέκτημα της δυσδικής αυτής διαρρυθμίσεως του μηχανοστασίου έγκειται εις την περίπτωσιν, καθ' ἥν δόσαίς δ ἀεριστρόβιλος θίβει σημειώσει ἀνώμαλιαν τινά, θά ἀπομονώσται εύκολως καὶ τὸ πλοῖον θά δύναται να συνεχίζῃ τὸ ταξίδιόν τοῦ μετάπομπην πάντων τῆς τα-

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO LTD
SHIPBROKERS,
STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

**A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΟΥ**

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοιών και πάσης φύσεως έμποροναυτικαὶ ἔργασίαι.

Διαθέτομεν τὰ ἄριστα προϊόντα τῶν γνωστοτάτων ἐργοστασίων

χύτητα, μὲ μόνην τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἀτμοστροβίλου. "Ολαι αἱ τεχνικαὶ πρωτόποθεσεῖς ἔχουν ήδη ἐρευνήθη, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν ἑταῖριν Ντέ Λαβάλ, εἰδικῶς ἀσχολουμένην μὲ τὴν κατασκευὴν ἀτμοστροβίλων, καθὼς καὶ μὲ τὰ μηχανουργεῖα 'Ερικσμπεργκ, τοῦ Γκότεμπουργκ. Πάντως, εἰνὲ ἔνωρις ἀκόμη, διὰ νὰ τεθῆ τὸ ρυθμὸν σχεδίους ὑπὸ ἐκτέλεσιν.

Αι προτεινόμεναι μηχαναι διά τα τάκερ τών 18.000 ή. π. ω. θα αντιπύσουν δύναμιν 8.200 ιππων ἀδονος, πιστεύεται δέ οτι ειδικῶς διά τα δεξαμενόπλοια, ὡς αντότερω συνθυσισμος είνε περισσότερον πρόσφορος, δεδουλεύης τῆς ανάγκης, δις θερμαινινται οι σωληνώτες των δεξαμενών του οικαφους, ὅπας τούτο μεταφέρη φορτιον βαρέων πετρελαιων. Εἰς την περίπτωσιν τῶν δεξαμενοπλοιων, θα πρέπει τὰ τάκερος νὰ έφοδισσονται με ειδικούς λεβητας δια παραγωγην ατμου και θερμαντιν τῶν ἐν λόγῳ σωληνώσεων πρὸς διατήρησιν τῆς ρευστότητος τῶν πετρελαιων.

Ο αεριστρόβιλος έξι όλου είναι έλαφροτέρου βάρους, αλλά και εύθυ-
νότερος είς την κίνησιν του, έναντι τῆς δηλεομηχανῆς, τόσον εἰς καύσι-
μον, όσον και εἰς Ελαία λιπανθεώς. Ή αρχὴ του προτεινομένου σχεδίου
στηρίζεται ἐν γενικαῖς γραμμαῖς εἰς τὸ ἔξι: Διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως
τῶν καυσαερίων ἀπὸ την αεριστρόβιλον είναι λεόπτη η ἀπώλεια ἐκ
τῆς ἑκτονόσεως τῶν καυσαερίων περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἐνώ ή
θερμικὴ ἀπόδοσις δύναται να ἐπιτευχθῇ εἰς βαθμὸν ἐλάχιστα διάσο-
ρον ἀπὸ τὴν δηλεομηχανῆν.

Πλήρης έμπιστοσύνη είς τὴν ἀσφαλή λειτουργίαν τοῦ μηχανοστασίου παρέχεται ἀπό τὸν ρηθέντα συνδιασμὸν τοῦ ἀτμοστροβίου μὲν ἐπειστρόβινον. "Οταν πρόκειται τὸ σκάφος νὰ ἐκκινήσῃ πρόσω π ὅπισθεν ν· νὰ προβῇ εἰς χειρισμόν, θὰ χρησιμοποιηθαὶ μόνον ὁ ἀτμοστρόβιλος. Τὸ ἔργον τοῦ ἀεριστροβίου θὰ συνδιάζεται, διὸν πλέον τὰ σκάφος πρόκειται ν' ἀναπτύξῃ τὴν κανονικὴν τὸν ταχύτητα.¹

Τὸ νεότευκτον "Βίγκαλαντ,

Εις τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταίριαν, τὴν γνωστὴν «Σουηδικὴν Ἀνατολικὴν Γραμματικὴν» (S.O.L.), παρεδόθη τὴν 4ην Μαΐου ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Ἑρισμερύκ καὶ ἔκτεινε πρὸς τὴν Μεσόγειον τὸ παρθενικὸν τὰ ταξίδιον τὸ νέοτευκτὸν «Βίγκαλαντ». Εἰς τὸν Πειραιῶν τὰ ανάμενται τὰν τρέχοντος.

Τὸ σκάφος ἀποτελεῖ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγικῆς, είναι δέ τὸ ὑποδειγματικώτερον φορτηγὸν γραμμῆς, τὸ πλέον προσημμοσύνων εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν μεσογειακῶν μεταφορῶν. Εἶνε τόννων 6.000 δ. ν. ὅγχελκουντον, ταχυτήτος 16½ μιλλίων, φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔνα τρίτον «τρούην—ντέκ» εἰς τὸ πρόστεγον καὶ τὴν πρύμνην. «Εχει μῆκος 400 ποδῶν, πλάτους 58 καὶ ὑψος 20 ποδῶν. «Ἐξ εἰνε τὰ κύπτα αὐτοῦ ἔξηπτερουμένα ἀπό 4 γερανίους τῶν 7½ τόννων, 16 τῶν 5 τόννων καὶ ἔνα τῶν 25 τόννων, δλους ἡλεκτροκινήτους. Χώρος ψυγείου εἰς τὰ κύπτη διὰ φρούτα, λιχύνς καὶ ἄλλα εύποθλα φορτία 60 χιλ. κ. ποδῶν. Ἡ ἐστερική διαρρύθμισις τοῦ σκάφους διαφέρει τῶν προηγουμένων πλοιών τῆς ἑταῖρις. Οὔτω τὰ διαιρετίσματα τοῦ πληρώματος είναι ὅλα εἰς τὸ μέσον, μὲν ὅλα τὰς συγχρόνους, μέχρις ἐκκήπτωσες, ἀνέσεις καὶ ὅλην τὴν εύρυχωριαν ἐνὸς ἐπιτάχηγου. «Ολα τὰ σύγχρονα ἐργαλεῖα ναυσιπλοίας διατίθενται εἰς πληρότητα ἐπὶ τοῦ σκάφους, ἀπό τοῦ ραντάρ, τοῦ ἡχοβολιστικοῦ μηχανήματος μέχρι τοῦ ἡλεκτρικοῦ πηδαλίου, τῆς γυροσκοπικῆς πυξίδος κλπ. Ἡ πρωστήριος μηχανή είναι 7κύλινδρος δύο-τερα, 6.700 πόντους.

δησελ. 6.700 ιππων.
Τά κατά της πυρκαϊάς μέτρα είναι τά τελειότερα. Ἐκτείνονται εἰς ὅλα τά διαγεόδισματα τοῦ πλοιού καὶ τά κύτη αὐτοῦ.

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: / Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658
ΓΡΑΦΕΙΑ / Τηλεγραφήματα : «ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
“Εσωτερικό Δρχ. 100.000
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

“Αντιπρόσωπος μας είς τὴν Ἀγγλίαν:

A. E. SHEPPARD
«THELBURGA HOUSE,
913 BISHOPSGATE
LONDON E. C. 2.

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Οι είσηγηται τῆς Διακομματικῆς

Κατά τὴν συνεδρίασί της τῆς 25ης Μαΐου ἡ νέα ἐπί τῆς ναυτιλίας «Διακομματικής Ἐπιτροπῆς», ητοις — ως γνωστὸν — προεδρεύεται παρὰ τοῦ κ. Γερ. Βασιλειδη, καθώρισε τοὺς εἰσηγητάς ἐπὶ τῶν πέντε ναυτιλιακῶν θεράπων ὡς ἔξης: Διὰ τὴν ποντοπορὸν ναυτιλιακῶν εἰσηγητῶν κ. τ. Πόρρης. Διὰ τὴν Μεσογειακῶν ναυτιλίων ὁ κ. Λ. Μπουρίδης. Διὰ τὴν ἀκτοπλοίων ὁ κ. Ν. Ζωρτζίδης. Διὰ τὴν πετρελαιοκίνητων ιστιοφόρων ναυτιλίων ὁ κ. Δ. Αλιπράντης. Καὶ διὰ τὸ ναυτεργατικὸν θέμα ὁ κ. Στ. Χατζημητέης.

Τὰ ἀνωτέρω θέματα βάθια ἀναπτύχθουν οἱ εἰσηγηταὶ τῶν εἰς τὴν ὀλομέλειαν τῆς Διακομματικῆς κατὰ τὴν κάτωτα χρονολογίκων σειράν: Διὰ τὴν πετρελαιοκίνητων ναυτιλίων τὴν 10ην Ιουνίου, διὰ τὸ ἀκτοπλοίων τὴν 15ην, διὰ τὴν ποντοπορὸν φορτηγῶν ναυτιλίων τὴν 25ην, διὰ δὲ τὴν Μεσογειακῶν ναυτιλίων καὶ διὰ τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα τὴν 30ην Ιουνίου.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἥρκινον αἱ παρὰ τὴν Διακομματικής Ἐπιτροπῆς ἀκρόσοτες τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἔνδιαφερόμενῶν ὄργανων εἰς ἐνώπιον. Οὕτω χρέες 31ην Μαΐου, ἐπροματοποιήθη ὡς ἀκρόσοτες τῶν ἀντιπροσώπων τῆς πετρελαιοκίνητου καὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας. Αἱ λοιποὶ ἀκρόσοτες ὡς ἔξης: Τὴν 5ην Ιουνίου καὶ ὥρα 11 π.μ. οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων πληρωμάτων. Τὴν 14ην Ιουνίου 11 π.μ. οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πληρωμάτων καὶ ὄδιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. Και τὴν 14ην Ιουνίου 11 π.μ. οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Ἐνωνίσεως Ἐλλήνων «Ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν μετημβρίαν τῆς αὐτῆς ἡμέρας οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν, τῶν ἐπιβατῶν ἀτομικῶν καὶ τῶν ἔκστρεψεων». Εἰς τὰς ἀκρόσοτες βαριόταται καὶ οἱ κ.κ. Αθ. Τασμέρπολους καὶ Βασ. Χανιδής.

Ἐν τῷ μεταξὺ συνεπληρωθῆ τὸ προεδρεῖον τῆς «Διακομματικῆς Ἐπιτροπῆς» διὰ τὴν ἐκλογήν τῶν κ.κ. I. Ζίγδη ὡς ἀντιπρόσωπου καὶ Παρ. Λιαρούτου ως γραμματέως.

Ἡ πώλησις πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς

Κατετέθη παρὰ τοῦ κ. ὑπουργού τῆς Ἐμπορίας Ναυτιλίας εἰς τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον, διὰ τὸ ὑπὸ ποιού τούτου ἡ γνωστὸν ὑπ' αριθ. 302 πρόξει τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβουλίου» (τῆς 29ης Απριλίου 1949) περὶ ἐλευθερίας ἐν ὅλῃ ἢ ἐν μέρει πωλήσεως ή ὑποθεσεως εἰς ἀλλοδαπούς ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, πλοιωρίων καὶ πλοτῶν ναυπηγήματων ὀλικῆς χορηγίκτοπτος 100 κόρων καὶ ὄντος νηρογέμεων ὃποι τῆς 12ης Απριλίου π.ξ. καὶ ἔξης. Τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον εἶχε κατατεθῆ τὸν προηγούμενην Βουλῆν, λόγῳ δὲ τῆς πρώσου διαλύσεως τῆς δὲν ἐπρόθεσε να κυρωθῇ.

Οἱ γεγονότες ἀγοράζουν πλοῖα

Παρ' Ιστρατιλῶν ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη μετὰ παραδεδυτῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας τὸ ὄντος οἰκουμένην ἀτομότοις «Β. Ι. Ε. Τ. Τ.» 1000 τ. γκρός (τὸν 1944).

— Αφ ἔτερους ὑπὸ Τούρκων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη μικρὸν νορδηγικὸν φορτηγόν 700 τόννων. Τὸ σκάφος παρελόθη τῷ ὅδῃ εἰς τὸ Όσλο, ὅπου ὑψώθη τὸν τούρκικην σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Π. Ε. Τ. Ρ. Λ. Ι. Ι.».

Τὸ κατασχεθὲν κατὰ τὸν πόλεμον ἀπὸ τὴν Αἴθναι

Πληροφορούμενος, διὰ τὸ δέκατην τῆς ἀποδημίας τοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν πόλεμον τοῦ Καύκασου, τὴν ἀπεράνθητην πόλην τοῦ Υ.Ε.Ν. Και τοῦ πατέρου τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τὸ κονχητῆρας τῶν μαθηματικῶν τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν κ. Νείλος Σακελλαρίου. Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ σύσκεψιν ἀποφασίσθη, δύος ἀνατολέων εἰς τὸν κ. Σακελλαρίου, ως εἰδικῶν, ἡ ἀναλογιστικὴ μελέτη τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ν.Α.Τ., μὲ προπτικήν ταῖς ὑποχρεώσεις, τὰς ὄποιας ἔχει ἐπωνυμίη τὸ ίδρυμα.

Τὸ ἀπόγευμα τῆς ἐπομένης 23ης Μαΐου συνεδρίασε καὶ ἡ διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ., ητοις ἔνεκρεν κατ' ἀρχὴν τὴν ἀνάθεσιν εἰς τὸν κ. Σακελλαρίου τῆς ἀνωτέρω μελέτης. Σημειώτεον, δύος καὶ προπολεμικῶν ὡς κ. Σακελλαρίου εἶχε προδηλώσει προμοίων ἀναλογιστικὴν μελέτην τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ν.Α.Τ.

Αἱ ἀποζημιώσεις λόγω αἰχμαλωσίας

Ἐπὶ σχετικοῦ ἀρωτήματος τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ Ναυτικὸν Συμβούλιον τοῦ Καύκασου, κατόπιν εἰσηγήσων τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ καὶ νομικοῦ συμβούλου τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. I. Κυδέλου ἀπεράνθητην, διὰ τοις ἀποζημιώσεις (θανάτου ἢ ὄντος αἰχμαλωσίας), τῶν ἔργων τοῦ πολέμου τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας, ἔξαρτονται ἀπό τὴν κρίσιν τοῦ δικαστικοῦ σύμβουλου τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τοῦ ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὸν ἐν λόγῳ ἀπόφευκτον τῶν — συμφώνων πρὸς τὸ ὄρθρον 7, τοῦ ὑπὸ ὀρίθιμον 50 νόμου, τοῦ 1946 — «εἰνε δυνατὸν να ληφθῇ ὑπὸ φύσις καὶ να ἀσκήσῃ ἐπιρροήν καὶ ἡ συντρέχουσα λόγω θανάτου ἢ ὄντος αἰχμαλωσίας». Κατ' ἀκόλουθαν, ἀμφότεραι αἱ αποζημιώσεις (θανάτου ἢ ὄντος αἰχμαλωσίας καὶ αἰχμαλωσίας) συντρέχουν, καὶ εἴναι καταβληταί εἰς τὸ ὄντερον.

Τὸ λάινερ τῆς Τσάρλτον Στάρ

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐπιβατηγὸν

λάινερ τῆς Τσάρλτον Στάρ (ex «Empire Bure») 8.300 τ. γκρός (τοῦ 1921), ὅπερ μηνῶν ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸν ὑπουργεῖον Μεταφορῶν καὶ διεσκευάσθη εἰς τὴν Ἀμερικήν, πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ μεταξὺ λιμένων τοῦ Κόνιντεν καὶ τοῦ Καναδᾶ, διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν μὲ εὔθημον εἰσιτήριον. Εἰς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ταύτην ἡ πλοικτήτης ἐταιρία «Τσάρλτον Στάρ» θά δύναται νὰ μεταφέρῃ 700 ἔως 750 ἐπιβατῶν καὶ θά ἔχῃ πλήρωμα 170 ἀνδρῶν. Αρχικῶς τὸ ὑπὸ λόγω σκάφος εἶχε ναυπηγηθῆ διὰ λογαριασμὸν ὑπεργολαϊκῆς έταιρίας καὶ ἦτο γνωστὸν ὑπὸ τὸ σύνομα «Ελλισάμπεθιλλ». Κατὰ τὸ πόλεμον διεσκευάσθη εἰς μεταχωγικὸν καὶ ἀπὸ τοῦ 1947 μετετράπτη ἐκ νέου εἰς ἐπιβατηγὸν καὶ ὡς τοιούτον ἔχει προσαρθρισθεῖ πάρα τοῦ βρετανικοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν.

Διὰ τὴν «Ἐργατικὴν Εστίαν»

Κατόπιν σχετικῆς εἰσηγήσων τοῦ κ. ΝΙΚ. Κουτσογιάννη, τὸ Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους ἔξδικων γνωμάτευσιν συμφώνως πρὸς τὴν ὀποῖαν οἱ ἔργατοι θαλασσῆς δὲν ὑπογοντούν εἰς τὴν «Ἐργατικὴν Εστίαν». Κατὰ συνέπειαν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ὑποκρεοῦνται εἰς τὴν καταδόλην εἰσφοράς ὑπὲρ τῆς «Ἐργατικῆς Εστίας».

Πώλησις φορτηγοῦ εἰς Τούρκους

Τὸ φορτηγὸν ἀπότιλοιον «Νίκ ο λας» 4540 τ. γκρός (τοῦ 1910) ἐπωλήθη εἰς Τούρκους ἐφοπλιστήν. Η δέδια πλοήσεως τοῦ σκάφους τούτου εἶχε πρὸ τοῦ παρασχεθῆ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας.

Σύντομοι οι γειτονικαὶ εἰδῆσεις

Εἰς τὸ λόγοθεν ὑπ' αριθ. 17 συμπληρωματικὸν φυλλάδιον τοῦ «Λόδζ' Ρέτζιστερ» ἀναγράφεται τὸ ὑπὸ σημαίαν Οἰνδούρων δεξαμενότοιον «Ο λύ μ πι κ Θάντερ 18.000 τ. γκρός (τοῦ 1950), τῆς ἐταιρίας «Ολύμπικ Οίλ Λαίνα».

— Τὸ ἐπανταπόλευτον εἰς παναμαϊκὸν ἀπειρούσαντας μικρὸν ὄγγικὸν φορτηγὸν «Νίκος Ιωάνης 970 τ. γκρός (τοῦ 1917) παραδόθηκεν εἰς Ταΐνη ἐπειδὴ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμαίου καὶ μετωνομάσθη «Κ ει τ ι π».

— Τὸ ἀρόγυρον εἰς τὴν Σερίναν ἀπὸ 31ης Μαΐου 1949 παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Ν ο ν τ ι ν 3582 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς καὶ ἐρρυμούλημή ηδη εἰς τὴν Σαδανόν, ὅπου ἐπίσης διαλυτάς, ὡς ἀνεγράφειεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας καὶ τὸ φορτηγὸν «Μ ι μ ζ ο α».

— Πληροφορούμενος, διὰ τὸ προσωνόμασθη «Κ ει τ ι ν α» ἐπωλήθη εἰς Συρίους ἐφοπλιστῶν αἱ ἀνάργειανόθη. Ὅτιον θεράπευσην τοῦ Σερίναν, ὡς ἀνεκούνθην.

— Αἱ Αμερικανικοὶ Βαλτικοὶ σκάφοις ἀγορασθεὶς παρὰ τὸν Βαλτικόν φορτηγὸν «Ελλώρα» μετωνομάσθη «Ελλώρα ιν Χαροπόρος».

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἐπιβατηγόν ἀπότιλοιον «Θύελλας» παραλήφθη εἰς Βαλτικούν φορτηγὸν «Εθέλλας» μετωνομάσθη «Φλ ο ρ ο ω». — Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἐπιβατηγόν ἀπότιλοιον «Κ. Ρ. α π α ν ο ξ» 1114 τ. γκρός τοῦ (1912) ἀνήκει εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νέπτουνα».

Ο «Αμερικανικὸς Νηογώμων

Ο «Αμερικανικὸς Νηογώμων» πρόκειται νὰ ἐγκαταστήσῃ ζηνόν γραφείον του εἰς Αθήνας μὲ προτίτομένων τον κ. Ε. Χόπκινς, ὅλοτε ἀποστολέμονος εἰς τὸ προηγούμενον τοῦ Νιούπορτ Νιού.

Τὰ ἐκλογικὰ βιβλιάρια τῶν Ε. Θ.

Διὰ τῆς ἐκδοθείσης ὑπουργικῆς διαταγῆς περὶ ἀναθεωρήσεως τῶν ἐκλογικῶν κατολύπων προβέχεται ἡ εὐκέρεια γραφοφίας εἰς τὰ παρόρτηματα αὐτῶν τῶν ἐργάτων θαλάσσης, σιτίσιες ἀπούσιασθαι προστριψίων εἰς τὸν Δῆμον ἢ τῆς Κοινότητός τους, συνεπείας ναυτογένησεων τῶν ἐπὶ ἐργατικῶν πλοίων. Διὰ τὴν ἐγγραφὴν των εἰς τοὺς τόκους ἐκλογικῶν καταλόγους ἐπιτρέπεται ἡ υπόδοσή της σχετικῆς αἰτήσεως ὅποι ἔνα μέλος τῆς οἰκογένειας του, ἡτοι ἡ μερούση της σημαντικής της πατρός, μητρός, γηλάτου τέκνου του, ἡ ἀπελφούση του.

— ΤΗΕΟΔΩΡΑ II.: Κενὸν ἀπὸ Λίβερπολού διὰ Κόπτα, ὑπέστη διλάδην τῶν μηχανῶν του 16 μιλία Ν.Α. τοῦ Σαυ Κάρεριν Πόιντ. Επιτελή δὲν ἔντινατη ἡ ἀποκευὴ τῆς 5 ἑκατομτόρων τοῦ Σερίναν, τὸ σκάφος ἀρρυμούληκή εἰς Πλάμουσθ.

— ΤΗΕΟΔΩΡΑ Π.: Επιτελωρεῖται εἰς Τζεμπούτι, μετά τὴν γνωστὴν ἐλόφρων προσάρξεων του τύρπην ἀδάνες καὶ ἐξηκολύσθη τῶν πλούν του. (Μαΐου 18)

— ΛΟΙΝΤΑΣ (παναμ. τάκερ): Μέ φορτίον μελάσθη τὸ Χαδάννας, προστήρεται ἐν καρπού τοῦ Ματανάς. Διετάκωθη ἡ ἐκφότωταις τῆμπτος τοῦ φορτίου του, διὰ να τέλειση τοῦ σκάφους καὶ διέκοπτονται μεταρρυματικά τοῦ Εργούπην καὶ τῆς οἰκογένειας του.

— ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδυριανόν): Εξετάλεσεν εἰς Βαγκούνερ ἐπισκευασμάτων διάφορων παλαιῶν ζημιῶν τοῦ Εακονακούρας καὶ ἀντικατέστησε τὸν ζημιόν του. (Μαΐου 18)

— ΟΛΥΜΠΙΚΑ ΛΑΟΥΡΕΛΑ (τάκερ): Εἰς Πλούστερο Λα. Κρούζ, ἐφορτούν διὰ Μπούνενς «Αὔρες», προσήρετεν εἰς Κοζουέλο Μπαϊ, δὲλλ' αὐτελκύσθη μὲ τὴν παλιρροιαν, χωρὶς νὰ ὑποστηθῇ ζημιάς καὶ ἐξηκολύσθη τὸ ταξίδιόν του. (Μαΐου 27)

Η Ναυλαγορά

Χαλαρός καὶ πάλιν ὁ τόνος τῆς ναυλαγορᾶς, μετὰ τὴν ἐπί τινας ἐδδομάδας σχετικὴν ζωρτητήτης. Οι ναυλοὶ ἐκτίνθουσαν ἀνωμάλως πρὸς τὴν κατοίκουσαν καὶ ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ἥρχει δι' ὄπωτέρες, μάλιστα, ἡμερομηνίας νὰ πιέζῃ τὴν ὄγραφαν.

— Η ἔργασια, κυρίως, διὰ σιτηρά, πλὴν κάποιας ζωρτητήτος εἰς τὴν Αύστραλιαν, ὑπῆρξε λιγότερη περιπλανήσεως τοῦ Ναυλαγορᾶς ἢ η ζημιάς διὰ «κτάμ-τόπτερες». Επιληρώθησαν δολ. 2.20 εἰς Λίμπετρο τοῦ Ναυλαγορᾶς ἢ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Πλεύτι εἰς Εύρωπην, γέ επιστραπόσασθην ἑκατόντα περὶ 2—4 μηνῶν καὶ δολ. 2.60, διαστάσης Νέαν Υόρκην διὰ τὸ Κόνιντεν. Κυκλικὸν ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς 12)— καὶ δι' Αύστραλιαν 18)—. Διὰ Δυτ. Ινδίας 16)—.

Εἰς τὴν Βόρ. Αμερικήν ἡ ὀπραξία ἐπεκράτησεν όχι μόνον διὰ τὰ σιτηρά καὶ τοὺς

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
P. O. Box 1746

PORT SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	άργει Σύρον ἀπό 28 Φεβρουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Απριλίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπων 20 Μαΐου διὰ Χείζαμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άρκει Ἐλευσίνα ἀπό 3 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἀνεχ. Πέπλων 7 Μαΐου δι' Ἐμδεν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άργει Πάτρας ἀπό 18 Μαρτίου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Ανασταστός	18	2858	διῆλθε Θεούταν 24 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλεάδης	43	7180	ἔφθ. Τακοράντι 28 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πέπλαμ ἀπό 14 Νοεμβρίου
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναθαριώτης	22	988	άργει Ἀμπελάκι 31 Μαΐου
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 Φεβρουαρίου
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176	ἔφθ. Βαγκούβερ 22 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ἀνδρεάδης	44	7207	ἀνεχ. Νέαν Ὁρλέανην 25 Μαΐου δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Κιουρασώ 24 Μαΐου διὰ Κέιπ Ταουν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	ἔφθ. Κρόφον 28 Μαΐου
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	42	7176	ἔψθ. Κόρπιτε 30 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 19 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου δι' Ἰαπωνίαν
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άργει Σύρον ἀπό 18 ὁκτωβρίου
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διὰ Μπατόν Ρούζ
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 11 Ἀπριλίου
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Ρότερνταμ 21 Μαΐου (διὰ Στεττίνον)
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 27 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρίς Εμπειρίκος	21	4786	άργει Ἀμπελάκι ἀπό 2 Αύγουστου 1948
ΑΡΓΩ	«Ἐλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	ἀνεχ. Κρίστοποτα 25 Μαΐου διὰ Τοκοπίλλα
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άργει Σύρον ἀπό 11 Ἀπριλίου
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	άργει Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θεοτίκη» Α. Ε.	38	4854	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Ἀπριλίου
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Ἐκτώρ Δρακούλης	43	7176	εἰς θέσιν 24—50 Β. καὶ 58—44 Δ., 20 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Παναμάν 18 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 26 Μαΐου διὰ Ντώρμπταν
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	ἀνεχ. Μακόρις 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 2 Μαΐου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 11 Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Ἀλμπατρός» Α. Ε.	18	4289	ἔφθ. Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ἄλαντις» Α. Ε.	21	721	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	έφθ. Πειραιᾶ 20 Μαΐου δι' Ινδίας
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7176	διῆλθε Ντώρμπταν 6 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ἀνδρέαδη	43	7176	ἀνεχ. Χόρκ Κόγκ 15 Μαΐου διὰ Σινάμπο
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Μπέργκεν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλίμης νοτόπουλου	44	7176	ἔφθ. Νέαν Ορλέανην 20 Μαΐου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδίνιον	24	2740	άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Δεκεμβρίου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχοις κλπ.	06	3016	ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Μαΐου
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ἰγγλεσ	18	5275	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Νοεμβρίου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 22 Μαΐου δι' Ἐλλάδα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αίγανον» Α. Ε.	44	7207	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΑΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 27 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	άργει Οίνουσας ἀπό 10 Νοεμβρίου
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Λιβανού	43	7176	ἀνεχ. Καματίσι 13 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Καδιώ	37	4839	άργει Ἀμπελάκι ἀπό 14 Ἀπριλίου 1949
ΕΒΡΟΣ	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	ἀνεχ. Μπάχρεν 27 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	ἀνεχ. Αδεν 26 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές εἰς Μπούνενος Αὔρες ἀπό 20 Ἀπριλίου
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	εἰς Ρολάριο ἀπό 4 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Ἀλκιών» Α. Ε.	44	7176	διῆλθε Θέσιαν 19 Μαΐου διὰ Χάμππον ρόδς
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Πειραιᾶ ἀπό 31 Μαΐου 1949
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άργει Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάδος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ 20 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	16	2081	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Νοεμβρίου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	ἔφθ. Μασσαλίαν 27 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ἐλληνική» Καλλίμαν	44	7207	άνεχ. Πειραιᾶ 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Θέσιαν 19 Μαΐου διὰ Βρούβαρ 23 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἐλληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Οράν 24 Μαΐου διὰ Β. Αμερικήν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψης	19	1492	ἔφθ. Χάρ. φαν 25 Μαΐου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έπλω ἐκ Βρ. Ειρηνικοῦ διὰ Μπέριρα, Μαΐου 23
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	διῆλθε Νάρδικ 27 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκού) 29 Μαΐου διὰ Καλλάσ
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	άργει Αλεξανδρειαν 29 Μαΐου διὰ Κότκα
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Ἄδ. Γουλανδρή»	18	3553	ἀνεχ. Μπέλφαστ 19 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἀνεχ. Αδεν 28 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διῆλθε Μανίλαν 23 Μαΐου διὰ Βαγκούβερ
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διῆλθε Λισσαδώνα 19 Μαΐου διὰ Τσιταγκόκ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διῆλθε Ντόρερ 22 Μαΐου διὰ Κότκα
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	44	7198	ἀνεχ. Μπέλφαστ 19 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ἐλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Αμπεταν 27 Μαΐου δι' Αδεν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διῆλθε Φινιστέρων 10 Μαΐου διὰ Κωσταρίκαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» Α. Ε.	30	4123	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 17 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	ἀνεχ. Καλκούταν 28 Μαΐου διὰ Κοσεΐρ
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θεραϊκή» Α. Ε.	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαρτίου
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	εἰς Πειραιᾶ 31 Μαΐου
ΙΑΚΟΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπό 1 Μαΐου
ΙΓΓΑΡ	Λώρ καὶ Πεζάς	43	7207	ἔφθ. Πόρτ Σάϊδ 6 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ	«Ἐκτώρ Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 24 Μαΐου
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	ἔφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Σεπτεμβρίου
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αθήνη» κλπ.	44	10441	εἰς Είδουμάσου ἀπό 3 Μαΐου
				διῆλθε Σουέζ 28 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπου

ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	'Εμπτ. Ναυτ. 'Επιχ. Α.Ε.	27	1600	έθθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	έθθ. Χάιφαν 21 Μαΐου και Βηρυττὸν 30 εἰς 'Αμπερτούν ἀπὸ 2 Μαΐου
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος. Φράγκος	12	3442	έθθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία. Χανδρῆ	42	7035	ἀνάχωρει Πειραιά 1 'Ιουνίου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΝΙΑ (ἐπίβατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	ἀνεχ. N. 'Υόρκην 10 Μαΐου διὰ Χάιφαν—Πειραιά
ΙΩΝΙΑ	'Αρ. 'Αναστασάτος	19	2323	διῆλθε Ντακάρ 19 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	'Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	ἄργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 28 Φεδρουαρίου 1949
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παρασχος κλπ.	13	1877	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Μαΐου δι' 'Ιμμιγχαμ
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	έθθ. Καλκούταν 16 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	N. Κουμάνταρος	45	7240	ἀνεχ. Νάρδικ 19 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	ἀνεχ. Γλασκώνη 26 Μαΐου διὰ Νάρδικ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διὰ Μπέλφαστ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου, Ντάρμπαν 28 δι' 'Αμπαντάν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	ἄργει Πειραιά ἀπὸ 20 Δεκεμβρίου
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς Κόμπη ἀπὸ 22 'Απριλίου, ἐπισκεψή
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σάιδ 22 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	ἀνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιθ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	3879	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάτσος	44	7244	διῆλθε Νασσάου 14 Μαΐου διὰ Μανάτι
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	ἀνεχ. Καράτσι 20 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υιοί	27	4950	έθθ. Μελβούρην 26 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ακτοπλοία Ελλάδος»	11	7537	ἀνεχ. Οζάκαν 22 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΚΥΜΑ	άδ. Λιβανῶν A. E.	43	7244	έθθ. Βαγκούμπερ 25 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἄργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 12 Μαΐου 1949
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Μοντεβίδεο 18 Μαΐου διὰ Ντάρμπαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Αποδίακος	45	7176	έθθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 13 Μαΐου διὰ Κόμπη
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	διῆλθε Πότι 29 Μαΐου διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έθθ. Λονδίνον 28 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έθθ. Γουσκάρο 22 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	έθθ. Μπανένος 'Αὔρες 19 Μαΐου
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύάγγ. καὶ M. Νομικός	43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 2 Δεκεμβρίου
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	διῆλθε Παναμά 22 Μαΐου διὰ Βοστώνην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανάς» A. E.	45	7176	ἀνεχ. Ιμμιγχαμ 25 Μαΐου διὰ Κοπεγχάγην
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινόν	19	3911	έθθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 11 Μαΐου 1949
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέπ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Νάρδικ 9 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην, έθθ. 28
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	έθθ. Χάιφαν 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	διῆλθε Πόρτ Σάιδ 25 Μαΐου δι' 'Οδησσὸν
ΜΑΡΙΑ Λ.	K. H. Λαιμού	12	4707	ἀνεχ. Χάμπτον ρέδες 21 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΜΑΡΙΑ ΔΩ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 20 Μαΐου διὰ Νιούάρκ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	έθθ. Μπανένος 'Αὔρες 19 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	έθθ. Σεβίλην 19 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	20	2310	έθθ. Βενετίαν 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεωργης	22	1175	έθθ. Μοζαρβίκην 20 Μαΐου (διὰ Πειραιᾶ)
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιον	19	5476	έθθ. Ροζάριο ἀπὸ 30 'Απριλίου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	έθθ. Γουσκάρο 12 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ρεθύμνη-Κουλουκουντῆς	44	7198	ἀνεχ. Σαβάνναν 26 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην, έθθ. 29
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ K. Δρακούλης	41	7157	άργει Πειραιά ἀπὸ 22 Δεκεμβρίου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἀνεχ. Νάρδικ 8 Μαΐου διὰ Μόμπιλ, έθθ. 28
ΜΙΧΑΛΑ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' 'Ειδονυμάσουθ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	άργει Πειραιά ἀπὸ 21 Νοεμβρίου
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	ετ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	έθθ. Γένοβαν 28 Μαΐου (διὰ Σμύρνην)
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρρᾶς	44	7247	διῆλθε Λισσαδῶνα 26 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	έθθ. Μασσαλίαν 15 Μαΐου (διὰ Σαγκόν)
ΝΕΔΩΝ	«Εύγενία»	43	7176	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου διὰ Βομβάην
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έθθ. Σουεζ 18 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Καράτσι 26 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Κρίππι 8 Μαΐου διὰ Λιμπρεβίλλ
ΝΙΚΟΛΑΣ	B. S. Ρωσόλυμος	10	4540	έθθ. Τσιτταγκόκ 23 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδελφοι Σπιτινᾶ	43	7244	ἀνεχ. Βομβάνη 22 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-I. Καίρης	43	7196	άργει Πειραιά ἀπὸ 28 Δεκεμβρίου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου, Ντόμερ 26 διὰ Καράτσι
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	43	7194	άργει Σύρου ἀπὸ 26 Νοεμβρίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άργει Σύρου ἀπὸ 27 Δεκεμβρίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άργει Σύρου ἀπὸ 7 Νοεμβρίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	«Καφηρέυς» A. E.	27	5525	άργει Σύρου 26 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλδον
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρέυς» A. E.	19	5175	έθθ. Κέιπ Τάουν 26 Μαΐου
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	άνεχ. Σητάπτη 10 Μαΐου διὰ Γιοκογάμαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - Έφοπλιστική	44	7176	άργει Σύρου ἀπὸ 26 Ιουλίου 1949
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έθθ. Συμύρην 27 Μαΐου
ΟΝΤΡΙ	Γράτσος	45	7176	άνεχ. Εμδεν 21 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρρέλης	43	7176	άργει Σύρου ἀπὸ 5 Σεπτεμβρίου
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άργει Σύρου ἀπὸ 7 Νοεμβρίου
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Τράμπτ. Σο	18	5525	άργει Πειραιά ἀπὸ 30 Ιανουαρίου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άργει Κεφαλληνίαν ἀπὸ 2 Νοεμβρίου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	έθθ. Λονδίνον 25 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	έθθ. Τεργέστην 22 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Μόμπιλ 27 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΑΡΟΣ	'Ιω. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Σουεζ 25 Μαΐου διὰ Κόρεαν
ΠΑΡΑΛΟΣ	Πανος Κουμάνταρος	44	7244	διῆλθε Συκαπούρην 7 Μαΐου διὰ Κεελόγκ
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άργει Πειραιά ἀπὸ 23 Νοεμβρίου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	άδ. Γιαννακάρων	20	1130	διῆλθε Τρίνιταν 22 Μαΐου διὰ Σάντος
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	διῆλθε Χόκη 13 Μαΐου διὰ Κεελόγκ
ΠΕΤΑΛΟΙ	'Ιω. Μ. Νικήφορος	24	5026	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου διὰ Πουέρτο Πάντρε
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	διῆλθε Σουεζ 26 Μαΐου διὰ Ραγκούν, έθθ. 29
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	έθθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου διὰ Λάδσεντ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	υιοί Π. Γουλανδρῆ	44	10448	διῆλθε Σουεζ 22 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 30 Νοεμβρίου
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άργει Πειραιά 31 Μαΐου Μετων. «ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ»
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθήναι»	44	7207	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 24 Οκτωβρίου
ΠΟΠΗ	Στο. 'Ανδρεάδης	43	10193	διῆλθε Θέουταν 20 Μαΐου διὰ Τσιτταγκόκ
ΠΡΕΝΤΟΝ	Mix. Βερνίκος	96	1594	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	N. Διασκάκης	06	2088	έθθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 18 Νοεμβρίου
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	ἀνεχ. Ντώρμπαν 11 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΡΟΔΟΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	εἰς Ντουγκούν ἀπὸ 29 Απριλίου
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	άργει Σύρου 14 Απριλίου
ΣΑΜΟΣ	E. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	01	3634	άργει Πέραμα ἀπὸ 22 Δεκεμβρίου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Ντώρμπαν 11 Μαΐου διὰ Καράτσι
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	Σιγάλα - Κουλουκουντῆς	43	7176	εἰς Ντουγκούν ἀπὸ 29 Απριλίου
ΣΠΥΡΟΣ	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	άργει Πέραμα ἀπὸ 2 Νοεμβρίου
	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Πέραμα ἀπὸ 14 Απριλίου

ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	έφθ. Σεπτέμβριον 27 Μαΐου
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άργει Χίον από 1 Σεπτεμβρίου
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Μπούνενος "Αὔρες 17 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Κάρδιφ από 9 Φεβρουαρίου
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. και Ίω. Σαμωνά	04	646	έφθ. Τσιτταγκόγκ ρόδης 8 Μαΐου
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	έφθ. Νοβορωσίσκην 29 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διῆλθεν "Άδεν 25 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άργει Οινούσας από 11 Σεπτεμβρίου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λατιμού	13	4221	άργει Σύρον από 6 Σεπτεμβρίου
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Εμπειρίκου	18	5687	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	άνεχ. Βοστώνην 24 Μαΐου δι' 'Αρούμπτα
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άργει 'Αμπελάκι από 7 Αύγουστου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	"Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Τεργέστον 21 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικς κλπ.	11	1459	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 18 Μαΐου (διά Μανίλαν)
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άργει Πειραιά από 8 Ιουνίου 1949
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. έκ Πόρτ Σάτι 28 Μαΐου
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άργει Πειραιά από 1 Ιουνίου 1949
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	διῆλθε Πειραιάδ 15 Μαΐου διά Κύπρου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάπτης	27	757	άργει Πειραιά διά 28 Ιανουαρίου
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆλθε Κολόμπο 28 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	έφθ. Λίβερπουλ 26 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. 'Αμερέσαν 14 Μαΐου
ΧΙΟΣ	ψιο Π. Γουλανδρή	39	5643	άνεχ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 23 Μαΐου δι' 'Ινδίας
ΧΡΥΣΗ	'Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Βίλμιγκτων

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Λός "Αντζελες 22 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Αμπαντάν 19 Μαΐου δι' "Άδεν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Κουσάροντα»	43	7160	άργει Βαλτιμόρην από 9 Οκτωβρίου
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αλζουέρο»	44	7176	έφθ. Ροζάριο 17 Μαΐου
ΑΛΑΜΑ	έτ. «Άλμας»	19	5409	άνεχ. Βομβάνη 21 Μαΐου διά Μπανγκαγκάρ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διῆλθε Παναμάν 12 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	έφθ. Ονεντό 3 Μαΐου (διά Ρόττερνταμ)
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	άνεχ. Γκούλφορπτ 23 Μαΐου διά Τάμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντο Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Μοντεδίδεο 24 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Μανίλαν 19 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εις μεταφόρας Ράς Γκάριμπ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Καλκούταν 22 Μαΐου διά Κουνταλόρε
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	έτ. «Πλούσικα»	04	4784	έφθ. Σόντερλαντ 20 Μαΐου
ΑΟΥΡΩΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άργει Πέναρθ από 3 Φεβρουαρίου
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Αλβιών»	28	5061	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαΐου διά Μπαρραγκουΐλα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άργει Νέαν Όρλεάνην από 10 Οκτωβρίου
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 4 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆλθε Σαντιάγκο 12 Μαΐου διά Λίδανον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει 'Αλεξάνδρειαν από 15 Φεβρουαρίου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5672	διῆλθε Ρεσίφ 21 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Γλόνκα»	22	1979	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαΐου διά Μπαρραγκουΐλα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛΑ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	άργει Άλεξανδρειαν από 10 Οκτωβρίου
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έφθ. 'Αμβούργον 4 Μαΐου
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φουσταντόρη»	21	3522	έφθ. Σόντερλαντ 20 Μαΐου
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικαν»	21	8207	άργει Λίβερπουλ από 23 Μαρτίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μουρόραν 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Μόζι 21 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Κύπρον 25 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·····	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς θέσιν 41 B. κατ' 45 Δ., Μαΐου 24 διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διῆλθε Κόκος "Αίλαντ 18 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	διῆλθε Λός Αντζελες 20 Μαΐου διά Βοστώνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Βασόραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έφθ. Μπούνενος "Αύρες 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μόριαν 21 Μαΐου διά Κούρε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·····	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Λίβερπουλ από 23 Μαρτίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Σεπτέμβριο 21 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διῆλθε Σουέζ 15 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·····	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	45	7160	έφθ. Κολοδό 24 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·····	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	έφθ. Πόρτ Αλμπέρου 26 Μαΐου
ΒΑΙ····· ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	διῆλθε Σεπτέμβριο 21 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διῆλθε Σεπτέμβριο 23 Μαΐου διά Κούρε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβαντές»	44	7176	εἰς Ναγκόγια 20 Μαΐου
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	έφθασε Βρινδήσιον 16 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρωφ»	19	611	έφθ. Μάλταν 24 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	άνεχ. Παστελίλλο 13 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάπη»	13	5125	άργει Βαλτιμόρην από 19 Απριλίου 1949
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Αράσουκο»	12	6348	άνεχ. Κύπρος 9 Μαΐου διά Μπέλφαστ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθεν 'Αλγέριον 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθεν "Άδεν 21 Μαΐου διά Γιβραλτάρ (διαταγάς εἰς Κιασούνγκ 26 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7216	άργει Πειραιάδ 27 Μαρτίου
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	άνεχ. Βοστώνην από 24 Τανούαριου
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλας»	20	6157	άργει Πειραιάδ 22 Αύγουστου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	22	5905	άργει Σύρου 31 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	έφθ. Βαγκούνερ 25 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Διεθνής»	20	7631	έφθ. 'Αμδέρσαν 22 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αταλαγία»	21	3345	εἰς θέσιν 5—40 N. κατ' 103—8 Δ., Μαΐου 24 διά Πόρτ Σάτιδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλαγία»	28	6522	είς Κάρδιφ από 2 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ····· ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	άνεχ. Μορμουγκάο 18 Μαΐου διά Πόρτ Σάτιδ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Καράτσι 19 Μαΐου διά Ντόρμπαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ····· Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Τακόμαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. «Πέτρος Ατυχίδης	20	6419	έφθ. Γλασκώθην 24 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Κόμπε 22 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Νάρβικ 10 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 21 Μαΐου διά Χαβάναν

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Πόρτ Κάμφα 18 Μαΐου διὰ Καβασάκι
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρα	19	5524	έφθ. Ραγκούν 26 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1276	έφθ. "Ιμιμιχαν" 24 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαρτίου
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Αιγαίουργον 22 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 20 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Κιουρασώ 9 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 14 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	διῆλθε Τρίνινταντ 23 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Βαλταράσιον 20 Μαΐου
ΙΣΠΑΧΑΝ	έτ. «Ατυχίδης» Α. Ε.	19	5636	εἰς Μπρειεράχεν ἀπὸ 8 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεάντορ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαΐου διὰ Ντάιρεν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίόνας	22	8432	έφθ. Ντακάρ 13 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 18 (δισταγάς)
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	7710	διῆλθε Λισσαβώνα 24 Μαΐου διὰ Μπουένος "Άυρες
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	εἰς "Αμοτερνταν ἀπὸ 2 Μαΐου, ἐπισκευή
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964	έφθ. Σύρον 16 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλα»	05	4298	έφθ. Σφάξ 23 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Μούτιλ 12 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 24 Ιανουαρίου
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	εἰς θέσιν Ι Ν. καὶ 104.21 Δ., Μαΐου 21 δι' "Ικουϊκ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνας	03	491	εἰς Χούλλ ἀπὸ 3 Μαΐου
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	40	982	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Απριλίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 12 Ιουλίου 1949
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκας	43	7176	άνεχ. Νάρβικ 15 Μαΐου διὰ Β. Αμερικήν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου διὰ Βαγκούμπερ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Βαγκούμπερ 13 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντια»	04	3479	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Φεβρουαρίου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΚΟΡΑ	Π. Γασπαρινάτος	06	824	άργει Άλεξάνδρειαν ἀπὸ 26 Απριλίου
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	άργει Σύρον ἀπὸ 9 Σεπτεμβρίου
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	έφθ. Σουέζ 17 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου διὰ Τάμπαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Έξπλοραντόρ»	43	7207	έθ. Βρέμπν 21 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 11 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικά»	43	5505	άνεχ. Κούβαν 16 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	εἰς Ματάνζας Μπαΐν 24 Μαΐου
ΛΟΙΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Καρρέτο»	49	5841	διῆλθε Παναμάν 24 Μαΐου ἐκ Β. Ειρηνικοῦ
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ορίωνα»	44	2883	έμθ. Βικτώριον (Βρ. Κολ.) 23 Μαΐου
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Κρούνες»	17	5924	άνεχ. Μορμουγκάο 26 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άνεχ. Καράτσι 26 Μαΐου διὰ Τσιτταγκόγκ
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έθ. Καράτσι 5 Μαΐου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	άνεχ. Νόρτεγχαμ 18 Μαΐου διὰ Ριτζέκα
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διὰ Χάιφαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Νόρθ Πασίφικο»	43	7176	έφθ. Σαΐν 16 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Πρόωρας	01	3568	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διὰ Τσιτταγκόγκ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 24 Ιουλίου 1949
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έμθ. Χάιφαν 22 Μαΐου
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Αρίστας»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 5 Οκτωβρίου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Ζαράτιο»	18	4965	εἰς λιμένας Δυτ. Αφρικής 24 Μαΐου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρος»	20	6895	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 20 Δεκεμβρίου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Νεαπόλειν 12 Μαΐου διὰ Κροτόνε
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 22 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	άνεχ. Βαγκούμπερ 20 Μαΐου διὰ Κείπ Τάουν
ΝΑΦΤΟΛΑ	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Ρεσίφ 17 Μαΐου (διὰ Κέπ Τάουν)
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Σαΐν Ζώ 19 Μαΐου
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώριος	29	4386	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διὰ Νεάπολιν
ΝΟΡΑ	έτ. «? Ήστερν Σιφάριγκ»	43	7175	διῆλθε Βερμούδας 25 Μαΐου διὰ Χάιφαν
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόνα»	43	7176	έφθ. Τενερίφαν 20 Μαΐου
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διῆλθε Χονιούλου 17 Μαΐου διὰ Μπουένος "Άυρες
ΝΟΡΔΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	εἰς Ντουκούν 10 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διῆλθεν Αδεν 23 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλονια	45	7148	άνεχ. Βουδάπητη 13 Μαΐου διὰ Ντουγκούν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλονια	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 13 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέριον
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλονια	43	7176	άνεχ. Βουδάπητη 24 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευμάτικο»	25	5531	άργει Άλεξάνδρειαν ἀπὸ 8 Νεαρέμπριου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαυτόρα»	44	7244	διῆλθε Ντώρμπαν 18 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	10901	διῆλθε Σουέζ 24 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17720	διῆλθε Σουέζ 20 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	εἰς Ποζουέλο Μπαΐν 24 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Πονέρτο λό Κρουζ 20 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διῆλθε Σουέζ 24 Μαΐου διὰ Μέντα ἐλ' Αχμάτι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Γ.Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	διῆλθε Σουέζ 27 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιράφλορές»	27	8627	εἰς Κιουρασώ 25 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 7 Οκτ.
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άνεχ. Τάμπαν 13 Μαΐου διὰ Λιδόρον
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -"Ευροπέα»	21	6230	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ, ἀπὸ 19 Απρ. 1949
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -"Ευροπέα»	19	5555	διῆλθεν Οράν 13 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	έφθ. Σεμαίνους 22 Μαΐου
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβιέρας	19	6040	έφθ. Νέαν Όρλεανην 23 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΔΙΠΗ	έτ. «Πλόαρ»	19	6495	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διὰ Βαγκούμπερ
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβιέρας»	20	2606	διῆλθε Σουέζ 19 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	έφθ. Πενάγη 18 Μαΐου
ΠΟΙΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Γιουνάκιτεντ»	20	3280	άνεχ. Λός Αντζελες 13 Μαΐου διὰ Τόκιο
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άργει Νέαν Υόρκην ἀπὸ 18 Μαρτίου
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Λάμας	36	7104	έφθ. Κωνστάνταν 22 Μαΐου
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Βομβάν 17 Μαΐου
ΡΕΝΑ	έτ. «Μπιενθενίντο»	19	5055	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Εμπρέσο»	42	7176	έφθ. Τεργεστόν 13 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Πάξε»	20	5686	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διὰ Βαγκούμπερ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διῆλθε Σουέζ 19 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Πενάγη 18 Μαΐου
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 13 Μαΐου διὰ Τόκιο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	άργει Κωνστάνταν 22 Μαΐου
				έφθ. Βομβάν 17 Μαΐου
				έφθ. Λάς Πλάμας 18 Μαΐου (διὰ Βαγκόκ)
				έφθ. Πιομπίνο 13 Μαΐου
				έφθ. Καράτσι 24 Μαΐου
				διῆλθε Σάιν Τόμας 18 Μαΐου διὰ Βομβάνη
				έφθ. Μπάρρυ 24 Μαΐου

ΣΑΝΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γλανός»	16	4841	έφθ. Νεάπολιν 28 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Μόντπιλ 23 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7176	άνεχ. Λιβερτουλ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκος»	08	3864	έφθ. Γκρειντζενμάουθ 23 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβια»	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 21 Μαΐου
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ 'Άμερικάνα»	44	7212	έφθ. Ριον Ιανέριον 24 Μαΐου
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Άρενας»	11	3726	άργει "Ιμμιγχαμ από 24 Μαρτίου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνι Λεονάρδο»	45	7198	διηλθετ. Τζιμπούτι 1 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	άνεχ. Τακοράντι 5 Μαΐου διά Πουάν Νουάρ
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάσ Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Καράστι 10 Μαΐου διά Τάκου Μιτάρ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άργει Σύρουν από 17 Σεπτεμβρίου
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Άιολος»	43	7199	εις θέσιν 36—40 B. και 12—47 A., Μαΐου 25 διά N. 'Υόρκην
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίονας»	21	7409	άργει Βαλτιμόρων από 29 'Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 24 Μαΐου
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Όκεανός»	18	7914	διηλθεντ. "Αγ. Βικέντιον 22 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πλόαρ»	44	7060	άνεχ. Γκουάμ 2 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	43	7132	άνεχ. Λουδίνον 10 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άισν»	14	3654	έφθ. Τσιτταγκόγκ 21 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 22 Μαΐου διά Λουδίνον
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Φροτάουν 24 Μαΐου
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμσοκ»	43	7160	άργει "Αγιον Φραγκίσκον από 9 'Απρ.
ΚΟΚ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	43	7127	έφθ. Μακόρις 14 Μαΐου

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE
CHARTERING COAL EXPORTERS STEAMSHIP AGENTS OIL FUEL INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

CARDIFF — The Exchange . . . . .	)	LAMBERT
NEWPORT, MON.— 116 Dock St. . . . .	)	LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs. . . . .	)	LAMBROS
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings		LAMBROS
BLYTH — 3 Ridley St. . . . .	)	LAMBERT
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace . . .	)	LAMBERT
SUNDERLAND — 13 John St.)	

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

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

(HELENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Γραμματαὶ :

'Εκ Λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ-'Ελλάδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν
'Εκ Λιμένων Βορείου Ατλαντικοῦ-'Ελλάδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν
'Εκ Λονδίνου — 'Αμβούργου — Ρόττερδαμ καὶ 'Αμβέρσης
δι' 'Ελλάδα—Τουρκίαν καὶ τάναπαλιν

Γενικοὶ Πράκτορες :

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

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

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

KENTRIKON: 'I. Δρασσούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφωνα: 43-027 — 42-870

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,

ORION SHIPPING & TRADING Co., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80, BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.