

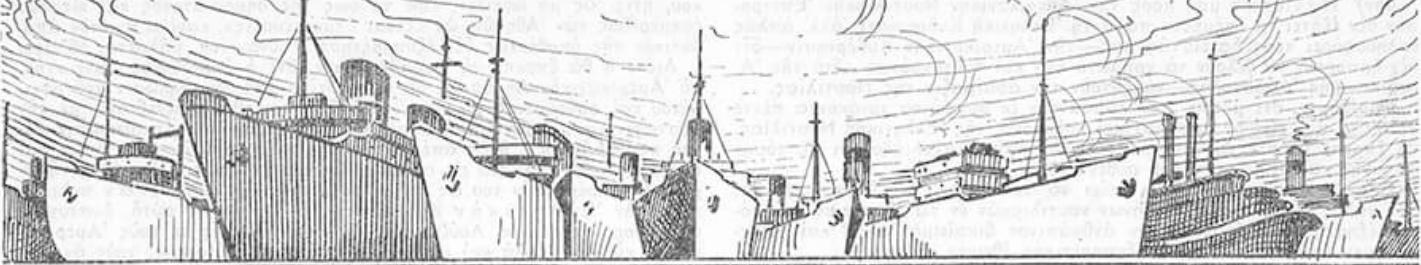
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1950

Αρ. Φύλλου 361/120

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 361/120

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1950

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η άλλαγή

Λέξις της μόδας και η «άλλαγη». Σύνθημα κομματικών καταστάσεων έχει γίνει. Παντού την άλλαγήν μεθόδων και νοοτροπίας άναζητούν οι νεοέλληνες. Εύχης έργον θὰ ήτο νὰ τὴν ἐπίστευον....

«Ἄς μὴ νοιμισθῇ, ότι καὶ εἰ στῆλαι αὐτοί, ὑπείκουσι εἰς τὰ συνθήματα τῶν μετεκλογικῶν συνδυασμῶν, θὰ ζητησουν τὴν άλλαγὴν εἰς τὰ διοικητικό πράγματα τῆς Ναυτιλίας. Η άλλαγή συστημάτων και νοοτροπίας κατὰ τὴν διοχείρισιν τῶν ζητημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, εἴναι πολαιά τῆς ναυτιλομένης Ἐλλάδος ἐπίταγή. Δὲν συνήντησης, δυστυχώς, μέχρι τούθι τὴν δικαίωσιν, διότι δὲν διέγωσαν οἱ ιθύνοντες ἀπὸ τῆς κρατικῆς σκοπίας τὰ δυσκόλους τύχαν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τοὺς κινδύνους τῆς ὑπετάσεως, ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἡπειρεῖτο.

Τελευταίως, ὅμως, πολλοί εἶναι οἱ συχνά ἐπαναλαμβάνοντες γραπτῶς και διὰ ζώσης τὰς ὑποδείξεις τῆς άλλαγῆς εἰς τὰ τῆς κρατικῆς διοικήσεως τοῦ Ἐμπορικού μᾶς Ναυτικού. Πλοίσχοι ὡκεανοπόρων φορτηγών, ἔχοντες ὑπὲρ τῶν ἀπόφευκών τῶν πείρων και τὴν γνῶσιν τῶν ναυτιλιοκῶν μας πραγμάτων και ἐφοπλιστῶν ἐξ ἑκείνων, τῶν δίλιγών, δυστυχώς, ποὺ δὲν ἐπαυσαν προστηλομένοι νὰ είναι εἰς τὴν ἐλληνικήν ναυτιλιακήν ὑπόθεσιν, μᾶς γράφουν, διὰ νὰ τούσιν τὴν ἀνάγκην τῆς διοικητικής ἀναμορφώσεως τοῦ Ἐμπορικού μᾶς Ναυτικού.

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα ἀναγνωρίζουν δῆλοι, ὅτι περικλεῖει στελέχη ίκανά, ἀξιοματικούς μὲ κατάρτισιν και δερμόν διά της Ναυτιλίαν ἐνδισφέρον. Ός σύνολον, ὅμως, ὡς σῶμα διοικητικόν, ὡς ὑπηρεσία, ὡς Υπουργείου, ἔπαδε και αὐτὸ τὴν οἵσαν τὸ δόλον τὸ Κράτος καθίζοντι. Πλάγιματα βαρύτατα κατηγένθησαν κατὰ τῆς κολῆς τοῦ Σώματος παραστάσεως ἀπὸ τὰς τελευταίας ὑπηρεσιακὰς περιπτετείας (Μπακοπούλου και ὄλλων), ἐνῷ καὶ ἡ ἀνωπορία κρατικής, συγκεκριμένης, ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς και τὰς ἔπειτα, τὰ ἀνώμαλα, τοὺς πολέμους, μὲ τοὺς οἰκτροὺς ἀκροβατισμοὺς ὁρισμένων Λιμενικῶν στελεχών, εἴχον ἀμεσώτατον ἀντίκτυπον φθορᾶς εἰς τὴν ὑπόστασιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, εἰς τὴν στενότητα τῆς γραφειοκρατικῆς ρουτίνας, διὰ νὰ ἐντερινισθοῦν τὴν ναυτιλιοκήν ὑπόθεσιν, ποὺ αὐτή καθ' ἐστήτη εἶναι και τοῦ Σώματος ἡ προϋπόθεσις ὑποστάσεως, ἐλάχιστοι, τώρα, καταλέγονται εἰς τὰς τάξεις του. Οἱ κατώτεροι, οἱ ὅποιοι ἐνεπιστεύθησαν τὸ μέλλον των εἰς αὐτὴν τὴν ἀναπτύξιν τῆς Ναυτιλίας, τώρας ἀντικύζουν ἐπερχόμενην τὴν καταστροφήν, τὴν διάλυσιν, βλέπουν τὴν στειρότητα τῆς ὑπηρεσιακῆς σκέψεως και μαζὶ μὲ αὐτὴν διακοίνουν πλέον προβληματικήν και τὴν ιδικήν των ἐπαγγελματικήν ἔξειδιν. Πολλοί, μορφωμένοι και ἔτοιμοι νὰ δεχθοῦν τὴν ἀριστέαν κατάρτισιν, θέλουν νὰ ἐργάσθουν, θέλουν νὰ στηρίζουν και αὐτοὶ μίαν γενικωτέραν προσπάθειαν ἀναμορφώσεως, λείπει. ὅμως, η κατευθυντήριος γραμμῆ, λείπει και ἡ γενικωτέρα ἀνασυγκρότησης τῆς κρατικῆς μηχανῆς και τῆς πολιτικῆς ζωῆς τοῦ τόπου. Αποτέλεσμα: «Ἄτονος, ἀνοργάνωτος, χωρὶς ἐνδισφέρον τη γενικωτέρον, χωρὶς καν σκέψιν και πρωτοβουλίαν, χωρὶς τὸν μόνθον τῆς εὐρύτερας προσπειδείας, κινεῖται ἡ ὑπηρεσία τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας και τῶν παρεργάτων του. Οἱ δίλιγοι ἀξιοματικοί τοῦ Κέντρου ἐργάζονται πολύ, διὰ νὰ ἔξαρκέσουν, ὅμως, εἰς τὰς ἀξιώσεις τῆς γραφειοκρατίας και τῶν καθημερινῶν ὑπηρεσιακῶν ζητημάτων. Ανύπαρκτος η γενικωτέρα μελέτη τῶν προβλημάτων, ἐλαχίστη η δημιουργικὴ ἐργασία, δίλγοι οἱ σκεπτόμενοι και τὸ πλοίον.

Διὰ τοὺς ὄλλους, αἱ ὑπηρεσιακαὶ φροντίδες εἶναι περιωρισμέναι. Αγνοούν καταστάσεις και ἔξειδεις, λείπει η ἀνησυχία τῆς αὔριον, ἡ ἐπίδρασις τοῦ ήγετου, τοῦ περιβάλλοντος η συντονισμένη δράσις. Οἱ κατώτεροι δὲν πιστεύουν εἰς τοὺς ἀνώτερους των. Οἱ ἀνώτεροι ἀφίνουν νὰ περνᾶ ὁ χρόνος. Δὲν πιστεύουν πλέον εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Τὰ ἐπὶ τῆς ὑπηρεσίας των κανονίζουν. Βλέπουν τὴν ἔξοδόν των προσεχῆ. Αδιαφοροῦν διὰ τὰ ὄλλα. Οἱ δίλιγοι ἐκλεκτοὶ πνίγονται μέσα εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τοῦ κρατικοῦ συνόλου, τῆς γενικῆς ἔξαρθρωσεως. «Ολοι, παρὰ τὰς πολλὰς ίκανότητας, ποὺ θὰ ἡδύνωντο νὰ ἀναπτύξουν, ράθυμα κινοῦνται. Ή ἐπερχόμενη διάλυσις εἶναι πλέον κατάδηλος.

Η Ναυτιλία, ὅμως, η μᾶλλον ὅσοι ἀκόμη πιστεύουν εἰς τὸ δυνατὸν νὰ περισωθῇ κατὶ ἀπὸ αὐτὴν, ἔχουν ἀνάγκη τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Κοινὴ εἶναι η ὑπόθεσις τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Θεράποντες αὐτῆς και οἱ Λιμενικοὶ ἀξιοματικοί. Εκείθεν και τὸ ἐνδισφέρον τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων περὶ τῆς ἀλλαγῆς εἰς τὰ τῆς διοικησεως τοῦ Εμπορικού Ναυτικοῦ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς.

Ἀναζητοῦν τὸ διοικητικὸν Σῶμα, ποὺ θὰ πιστεύῃ εἰς τὴν προσπάθειαν, θὰ μελετήσῃ ἀπὸ κοινοῦ μὲ τοὺς εἰδότας τὰ ζητήματα, θὰ γινῃ αὐτὸ προσγάγως λύσεων ριζικῶν και θὰ ἀναλάβῃ θαρραλέως τὴν ἐφαρμογὴν τῶν. Η ἀποτυχία θὰ ἐστηματει και τοῦ Σώματος τὸν διάλυσιν. Η ἐπιτυχία θὰ προεκάλει τὴν λαμπρὰν τῶν στελεχῶν ἀνδρόν, τὴν καθολικὴν ἐκτίμησιν.

Τὸ Σῶμα υπάρχει. Αρκετὰ εἶναι τὰ ίκανὰ στελέχη, ἀρχηγοί, ὅμως, χρειάζονται, κατεύθυνσιν και παράθησιν πρὸς ἐργασίαν δημιουργικήν.

Οι ἀνωτέρας κατερτίσεως, οἱ δυναμενοί ἔργον νὰ εἰσφέρουν πολύτιμον, οἱ ἀπολαμβάνοντες τῆς κοινῆς ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας ἀναγνωρίσεως, ἐδόν εἰς τὸ Κέντρον πρέπει νὰ ἔλθουν, ἀν δὲν ὑπερτερούν, ἐδόν εἰς τὸ Στόχου, μετρίας εἰς τὴν θέσην τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, θὰ εἶναι ἀποκόμισιν. Θὰ καταρτίσουν ὑπηρεσίας, θὰ ἐργασθοῦν σκληρά, θὰ συνεργασθοῦν μὲ τοὺς δυναμενούς γνώμην νὰ ἔχουν και θὰ μᾶς παρουσιάσουν ἔνα σύνολον κατεύθυνσιν, μέτρων και ἐνέργειών, ἀπροκαταλήπτων, ίκανῶν νὰ στηρίξουν τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Αὐτῶν τῶν μέτρων, ἀποτελούντων κοινὸν κτῆμα τῶν δσῶν πονοῦν τὸ ἐλληνικὸν Εμπορικό Ναυτικόν, θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ ἐφαρμογή. Θὰ στραφοῦν πρὸς τὴν Κυβερνησίην, τὴν Βουλήν, τὴν κοινὴ γνώμην. Θὰ ἀναπτύξουν αὐτοῖς, ποὺ ξέσπασαν τὴν ναυτιλιακήν ὑπόθεσιν, τὸ θέμα Ναυτιλία 'Ελληνική. Θὰ προπογανύσσουν. «Αν σποτούχουν, μοφή καμμία δι」 αὐτούς. Ο ἐπανεος διὰ τὸ ἔργον των θὰ τοὺς συνοδεύσῃ εἰς πάσαν περίστασιν.

Μὲ τὴν σημερινήν, δέσμαια, συγκρότησιν τῶν ὑπηρεσιῶν, μὲ τὴν θερέαν ἐξόρασιν, ποὺ ἐμφανίζει τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, μὲ τὴν ἀποστίαν στιβαρῶν, ἀνωτέρας διοικήσεως τῶν στελεχῶν του και τὴν διασποράν ἀν τὸ ἔξωτερικόν μερικῶν ἐν τῶν ίκανωτέρων στελεχών, ἀς μὴ περιμένων τὸ σύνθημα τῆς ἀλλαγῆς νὰ γίνῃ πραγματικότης, να μᾶς δώσῃ διαλίπτερα διοίκησιν, πίστιν διὰ τὴν αύριον και ὑπερτερούν διὰ τὸ πλοίον στοργῆν.

Η Ναυτιλία φέρεται ἡδη κατὰ κρημνῶν. «Ἄς μὴ πιστεύῃ, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σῶμα θὰ ἐπιζητῇ αὐτῆς. Η ἀλλαγή, συνεπῶς, σώζει τὸ πλοίον και τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ. Θὰ ὄντιληφθούν οὗτοι ἔγκαιρως τὸν κίνδυνον, δώτε και αὐτοὶ τὴν ἀλλαγὴν τῆς πορείας νὰ ζητησουν. Η μᾶλλον νὰ ἀξιώσουν; Εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸ συνοφίζεται τὸ δόλον ζητημάτων.

Τὸ θέμα, ὅμως, θὰ χρειασθῇ ἀκόμη ἀνάλυσιν, ἀν και κινδυνεύωμεν νὰ φθάσωμεν και εἰς τὰ πόσωπα, διὰ νὰ ζητήσωμεν τὴν ἐκαθάρισιν, τὴν ἀλλαγήν γ.ν. Διστάζομεν ἀκόμη νὰ τὸ πράξωμεν. Εἰνε, θράγα γε, ἐργον και αὐτὸ τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»;

Η Δισαφωνία

«Η 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας» μᾶς ἀποστέλλει εἰς τὸ Λιμενικόν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, τὴν ὅποιαν και εὐχαρίστως δημοσιεύουμε:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον τῆς Ιης ἀρξαμένου σχολιάζετε τὰς ἐν τῷ ἔξωτερικῷ δημοσιεύσεις ἐπὶ τῶν πιεστικῶν και ἀστόχων εἰς δάρος τῆς ναυτιλίας μετρῶν τῆς Κυβερνήσεως, ὑποστηρίζομενης ἐν προκειμένω ποὺ τὸ τῆς Αμερικανικῆς 'Αποστολῆς, διὰ τὴν ἀντεληφθούντα καλῶν, ἔγκαιρετε μὲν ταῦτας, ἀλλὰ διερωτάσθε, διατὶ γίνονται ἐν 'Αγγλίᾳ και μᾶλλον φαινεται, ὅτι ἐπικρίνετε τὴν δημοσιεύσεων ὄρθων ἀπόφεων, ἐκφραζομένων εἰς γλώσσαν ζηνού. Καὶ διλείπει, ὅχι μὲ πολὺ προφανῆ συνέπειαν πηγαίνειαν, ὃς εἴναι εἰχει ζητηθῆ ύφη ημῶν ἐπέμβασις ζένων ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας μας.

'Επιτρέψατε ν' ἀπαντήσωμεν:

Ιον) «Οτι δημοσιεύσεις εμεριμνήσαμεν να γίνωσιν εἰς τὸν έλληνικὸν τύπον.

Ζον) «Οτι αἱ δημοσιεύσεις αὐται ἐποεπε να γίνουν εἰς τὸ έξωτερικόν—διὰ τὸν ἀπλούστατον λόγον, ὅτι 'Ελληνική Κυβερνήσης, διὰ τῆς περιφέρων πρὸς ἀπάσας τὰς Προξενικάς ἀρχας διαταγής της, ἐμεριμνησε να κρατηθούν τὰ πλοῖα, διακηρύξασα ὀνακριβῶς, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ὅτι, δηθεν, καθυστερούντο ὄφειλομενοι ἀπὸ ἑτον φόροι. Εἰς τὸ ἔξωτερικόν, λοιπόν, ἐπρεπε να δοθῇ η δέουσα ἀπάντησις.

Ζον) Διερωτώμεθα και ήμεις, ποὺ εἰδότε, ὅτι ἐζητήσαμεν τὴν πρ-

στις εποίησαν τών ξένων και πώς συμβαίνει νά λέγετε ταῦτα, ἀφού εἶνε πρόδηλον, ὅτι ή ἄμυνα, ἢ ἀνέλαθομεν ἀπλῶς καὶ μόνον πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας, ἀπετέλει τὴν πρέπουσαν ἀπάντησιν τὸν πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς Συμβούλους, ὃσον καὶ πρὸς τὰς ιδίκας μας ἄρχας.

4ον· Ἡ ἐπιστολή μας πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν δὲν ἔχεται νά ἐπεμβούν παρὰ τῇ Ἑλληνικὴν Κυβερνήσει, ἀλλὰ ἀπλῶς ἐπληροφορεῖ τοὺς δανειστάς μας—τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσει—ὅτι δὲν ἡμετούρων νά θέλουν τὰ χρηματά των καὶ ταυτοχρόνως—διὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς—νά ζητοῦν τὴν ἀφαίμαξιν τῆς Ναυτιλίας.

Νομίζουμεν, ὅτι μέτρα, ποὺ λαμβάνουν ἐκ συμφώνου τριάκοντα πέντε γραφεῖα, ποὺ εἶνε οι πραγματικοὶ κηδεμόνες τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, θα ἔπρεπε νά μελετῶνται μὲ προσοχὴν πρὶν ἢ σχολιάζονται μὲ τόσην σπουδήν καὶ μὲ ὑφος τὸν αὐθεντικὸν.

Βάσει τῶν ἀνώτερων, περιττεύει νά τονίσωμεν, ὅτι ὑπεραμνύθεντες τῆς κολῆς πτίστεως τῶν Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, οὐ μόνον ἔξησκοσμεν ἀναφέρετον ἀνθρώπινον δικαίωμα, ἀλλὰ καὶ ἔχετε λέσσεμεν ἐπιβεβλημένον καὶ ἔξυπερτικὸν ἔμβικόν καθῆκον.

Μετά τιμῆς

‘Ο Πρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας
Α. ΛΟΥΖΗΣ

Λονδίνον, 9 Ιουνίου 1950.

ΣΗΜ. «NAYTIKON XRONIKON»: Θὰ ἀπαντήσωμεν εἰς ὅσα δοσα λέγει καὶ ὑποστηρίζει ὁ κ. Λούζης. Δὲν ἔπειτησάμεν, οὔτε καὶ ἐπιθυμούμεν τὴν ἀντιδικίαν. Ή συζητήσοις, ὅμως, ἡ καλόπτοστος δὲν λόπτεται. ‘Ἀποκαθίστη τὰ πράγματα, διαφαίταιει τὰς καταστάσεις καὶ προάγει τὰς ὑπόθεσεις.’ Η συμεινή περὶ τὸ φορολογικὸν δισφωνίαν πρέπει νά ἔκκαθορισθῇ. Χρήσιμον θὰ εἶνε τὸ ἀποτέλεσμα. Κοινὴν ἀγωνιζόμεθ ὑπόθεσιν μὲ τὸν κ. Λούζην—τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας—καὶ δασικῶς δὲν διστάμεθα εἰς ὅσα πρεσβεύει καὶ μὲ ζηλευτὴν μαχητικότητα ὑποστρίζει.

‘Η δισφωνία μας—δισφωνία τακτικῆς—γέγκεται εἰς τὸν τρόπον, μὲ τὸν ὄπιον θὰ ἔπρεπε, καθ’ ὥμας, νά ἀντιμετωπίσῃ η Ναυτιλία τὰς ἔγκληματικὰς τὸν Κράτους καὶ τῶν κακῶν τοῦ ἀνθρώπων διαβέσσεις.

‘Ημεῖς ἀπεδώσαμεν ἔξαιρετικὸς βαρύνουσαν σημασίαν διὰ τὴν τελικὴν τὸν δικαίου κατίσχυσιν εἰς τὴν ἐδῶ παρουσίαν δὲλον τῶν ἴκανῶν νά δώσουν τὴν μάχην. Ἀπεδέψαμεν, ἀπίστεια, εἰς τὴν πλήρη, τὴν συστηματικὴν δισφωτίσιν, τὴν ἐπίπονον, τὴν ὀδιάλειπτον ἐννυμέρωσιν τῆς ἐδῶ κοινῆς γνώμης, τοῦ κυριάρχου αὐτοῦ παράγοντος, ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ιδιαιτέρως δὲ ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ καὶ τῶν ἀδηματικῶν πραγμάτων τοῦ Κράτους.

Εἰς τὰ δύο αὐτὰ σημεῖα, τὰ δασικώτερα διὰ τὸν ἀγῶνα, ποὺ ἐπέπρωτο νά διεξαγάγῃ η Ναυτιλία, θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ὁ κ. Πρόεδρος νά ἔχουμεν καὶ ἡμεῖς κατοικαν γνώμην, λόγω καὶ τῆς ἐπογγελματικῆς μας, ἐπὶ τέλους, εἰδίκευσες καὶ νά πιστεύωμεν, ὅτι ἔλαχιστα ἐπετελέσθησαν ἀπό τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς.

Διετυπώθη ἡ ἀποφίσις, ἥτις καὶ ἐπεκράτησεν, ὅτι κατόπιν τῆς ἀσυνεπίας καὶ τῆς ἔχθρικῆς προκαταλήψεως, τὴν ὄποιαν τὸ Κράτος ἐπέδειξε πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, ἡ ἀποφή μὲ αὐτὸ παρεῖλε πλέον καὶ ἐπιτίκαιος θὰ ήτο. Η ἀποφή προεκρίθη καὶ η παθητικὴ ἀντίστασις προεβλήθη ὡς ὅπλον ἐπικρατήσεως τοῦ δικαίου. ‘Ἐπρόκειτο, δυστυχώς, περὶ σκια-

μαχίσας.

‘Ἀπὸ τῆς σκοπιάς, δένδαια, τοῦ Λονδίνου καὶ ὑπὸ τὸ πρίσμα τῆς κρατικούς ἑκεὶ περὶ συνεπείας καὶ εὐδύντης νοοτροπίας, ἵσως ἡ ἀπο-

χήη αὐτή, ἀφορμὴν ἔχουσα τὴν ὁγανάκτησιν κατὰ τῶν κρατικῶν μεθό-

δων, νά ἔθερετο ἐπιβεβλημένη. Διὰ τοὺς ζῶντας, ὅμως, τοὺς δυνα-

μένους νά γνωρίζουν τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα, ητο ἀνεδαφική,

ἀπροσάρμοστος, ὀλυστιτέλης.

‘Η παρούσια ἐδῶ—τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως—τῶν ὑπευθύνων προσώ-

πων ἐπεδάλετο. Η ὑπόδειξης, γενομένη ἀπό τοὺς ἀρμοδιωτέρους, ὑψη-

λαὶ ισταμένους παράγοντας, ἡγονόθη.

Τὴν κοινὴν γνώμην, ἐπίστεις, δὲν ἐπέρησταις ἐπιμελῶς καὶ ἐπιμόνως ἐννήερον ἐπὶ τῆς κακῆς θέσεως τῶν ζητημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ ιδιαιτέρως. Ἀποτέλεσμα: Η γενικὴ κατὰ τοῦ ἐφοπλισμοῦ κατακραυγή, ἡ ἔκθυμος ὑποστήριξης τῆς Κυβερνήσεως—οἷι μόνον τοὺς Αἰγαίους—εἰς τὸ ἔγκληματικὸν μέτρον τῆς κα-

τακρατήσεως τῶν πλοίων.

Φωνὴ ἀντίθετος, πλὴν τῶν στηλῶν αὐτῶν, δὲν ἐτόλμησε νά ἀκούσθῃ. Ἀκόμη καὶ οἱ διαφωνοῦντες δὲν είχον τὸ θάρρος νά τὸ διακηρύξουν. Η ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας κατέστη ἀντιπάθης, ἀντιδομοτική εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς ίθυνοντας κύκλους, τοὺς ἔχοντας καλοπροσάρτεον τὴν διά-

θεσιν, τοὺς ὑγιῶς σκεπτομένους, τοὺς κεκτημένους ναυτιλιακήν, οὕτως εἴπειν, συνείδησην.

Πρέπει νά μᾶς πιστεύσῃς ὁ κ. Λούζης, δὲν ὑπερβάλλουμεν τὰ πράγ-

ματα. Διαπιστούμεν καταστάσεις καὶ τὴν ικανότητα αὐτήν δὲν ἡμπορεύ-

τις εὐκόλως, νά μᾶς τὴν διαιφοσθήτηση. Ἀνομολογεῖ ὁ κ. Πρόεδρος,

ὅτι τὰ φυλαράδια, αἱ ἀπειτούμεναι πρὸς ξένα περιοδικά, αἱ ἔντονοι καταγ-

γελίαι τῶν κυβερνητικῶν ὑπερβασίων πρὸς τὸν ξένους ἀπημυνόντο

καὶ ἀπεικόπουν εἰς τὴν ἀπαντάστασιν τῆς ἀληθείας ἐπὶ τοῦ φορολο-

γικοῦ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Δὲν εἴδομεν, ὅμως, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερούτων τὸν ἐφοπλισμόν τοῦ φόρου, τὴν καθολικήν αὐτήν ἔξ-

εγερο

πληρωθή ἀπὸ τὰ παλαιά σκάφη, ἃν δὲν θετει. ρυθμισθή βάσει τῶν ἀνωτέρω αἴτιων. Τὸ δίκαιον τὰς ἐπιβάλλει. Πολλὰ ἀπὸ τὰ σκάφη αὐτά, τὰ περισσότερα, δὲν ἔχουν πέλεον ἀξίαν μεγαλύτερον τοῦ φόρου, που ἀξίοι τώρα τὸ Δημιόσιον. Οἱ ἑφοπλιστεῖ τῶν βα προτιμήσουν τὴν ἔγκατταν εἰπειν καὶ τὴν ἐκποίησιν, πάρα την πληρωμήν του φόρου ὑπερβολικού, μὴ ἀνταποκοινωνεύοντες εἰς την πνεύμα της φορολογικῆς δικαιούσην.

ανταποκριθείμενος εἰς τὸ πλεύρα τοῦ οὐρανοῦ τοῦ πάνω αὐτοῦ. Παράστασις διὰ τὴν τηματικὴν καταβολὴν τοῦ ὑπολοίπου πρέπει νὰ δοθῇ. Δὲν εἰνε τόσον εύκολον διὰ τὴν σημειούντην ναυτικὴν ἐπιγείρουσιν νὰ πληρώσῃ μέσα εἰς ἓν διήμονον 20 καὶ πλέον χιλιάδας λιρῶν. Πολλαὶ δὲν τὰς ἔχουν. Μία λογική, προθεσμία δὲν παραβλέπει τὰ συμφέδοντα τοῦ Δημοσίου. Τούναντιον μάλιστα τὰ κατοχυρώνει.

Η ευθύνη τῆς ἐκκρεμότητος τῆς φορολογικῆς ὑποβέσσεως δὲν βαρύνει μόνον τοὺς ἐφόπλιστας. Μετέννουν αὐτῆς καὶ αἱ ὑπερτείαι τοῦ 'Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν'. Οταν οἱ ναῦλοι ἥσαν καλοὶ καὶ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων ὑψηλαῖ, δόλοι προσδέλπετον μὲν αἰσιοδέξιαν τὴν αὔριον, προθυμότεροι εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου θά ποσαν. Ἐνώ τώρα, μὲ λημαίας ἀπὸ τὴν ἐκκετάλευσιν καὶ μὲ τιμᾶτα πλοίων χαμηλάς — τὰ παλαιὰ σκάφη τῆς ἀξίας τοῦ παλαιοσιδῆρου ἔχουν — η πληρωμὴ χιλιάδων λιρῶν είνει δυσχερεῖ στὸ ταπετσάνη. Ιταὶ μὲ συνεπῶς ἀντικρυσμῶν ἀνώμαλίας, δυσαρέστους ἐντύπωσις καὶ ἀντίδικίας πρέπει νὰ διευκολύνῃ τὸ Δημόσιον τὴν τημητικήν του φόρου καταβολὴν.

“Ας προσέξουν τὰς ἀνωτέρα ύποδείξεις μας οἱ φοροτέχναι του Υπουργείου. Είνε, νομίζουμε, καιρός νὰ ἐπέλθῃ κάποια ἀμοιβαία κατανόσης, τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Κράτους, εἰς τὰ φορολογικά ζητήματα καὶ κάποια συνεργασία εἰλικρινής, ηνα ἀποφύγουμεν τὰς ταλαιπωρίας καὶ εἰς τὸ μέλλον, ταλαιπωρίας, ποὺ προώρισται νὰ ἐπιταχύνουν τὸν πλήρη τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου αφανισμόν.

Τὸ «λόκ-αὐτό»

Δέν είνε ή πρώτη, ούτε και θά είνε ή τελευταία άνωμαλία, που θα άντιμετωπίσῃ τὸ Κράτος εἰς τὰς ἀκτοπλοΐας συγκονινίας. Αὐτά, όμως, τὰ δρύγανού του είνε ὑπέυθυνα διὰ τὴν κρατοῦσαν εἰς τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοΐας ἄρρωθμον καταστάσιν. Ἐσκεμμένως ἐπέτρεψαν νὰ φθάσῃ ἡ ἀκτοπλούσσα ναυτιλία εἰς τὸ σημερινὸν ἀδιέξοδον. Διηγόλουναν τὸν πληθωρισμὸν τῶν σκαφῶν καὶ τὴν συμφόρησιν τῶν γραμμῶν καὶ τώρα δὲ φαίνεται νὰ ἔχουν τὴν διάθεσιν, ἀλλ' ούτε καὶ τὴν ικανότητα νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ πρόδολον, ποὺ αὐταὶ οἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἀστοῦ οἴνου Ὑπουργείου ἐδημιούργησαν.

του αρρενώπουλου που προσέχειν εὐηργείων γέγοναν.
Έκφράζονται, άλλως τέ, άπο πολλούς αἱ δάσιμοι ὑπόνοιαι, ὅτι διὰ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τὸ πρόβλημα πρέπει νὰ υφίσταται ἀνεπίλιτον, ἐκκρεμές. Πρέπει τὸ ἀκτοπλοϊκὸν μας σακροφοροῦ νὰ ταλαντίζεται. Πῶς ἀλλως θὰ δικτοιολογηθῇ ἡ ὑπαρξία των καὶ μὲ ποιαὶ ἄλλα θέματα θὰ ἀπασχοληθεύνῃ οἱ τόσοι καὶ τόσοι «ἄρμοδοι» καὶ ὁ κόσμος τῶν ὑφίσταμένων, ὁ περὶ αὐτοὺς κινούμενος;

Η μεγάλη, ή φορτηγός, ναυτιλία ἔπαισε πλέον νά τους ἐνοχλῆι. Ο μελλοθάνατος δὲν ἔχει πλέον ἀνάγκην ποραστάσεως τινος. Τα ἀκτοπλοϊκά πράγματα, αἱ συγκοινώνιαι τῶν νησῶν καὶ τῶν κόπων, αὐταὶ καὶ μόνον ἀπέμειναν ὑπὸ τῆς διοικητικῆς ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Θὰ πρέπει, κατ' ἀκολουθίαν, ἀνωμαλίαις ἀπό, καιρού εἰς καιρούν νό ἐμφανῖσθαι ἡ ἀκτοπλοΐα. Θὰ παρεμβαίνουν οἱ πάτρωνες τοῦ Ὑπουργείου, θὰ... μελετούν τά... ληπτά μέτρα, θὰ καταρτίζουν νομοσχέδια, περὶ ἐπιτάξεων καὶ οὕτω θὰ ἐπισημαίνεται τὸ εἶναι των, ἡ δραστηριότης των. "Ἄν ὁμολῶς ἔσαινεν ἡ ἐκτελεστική τῶν δρουμολογίων εἰς τὰς δέκα πέντε τὸν ὀριθμὸν ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς, τὸ Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας, μὲ τὰ 35 δισκεταμούριά τοῦ ἐπτήσιου προϋπολογισμοῦ του, τὴν χρυσοποιίκιλτον ἐμφάνισιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τους ναυάρχους, τὴν ἐπετηρίδα, τὴν σχολὴν τῶν λιμενικῶν νεοσσῶν καὶ τὴν μουσική του—αὐτὴ μάς ἐλείπει—δέν θὰ είχε κανένα λόγον ὑπάρχειας. "Ολα τὰ δικαιολογεῖ ἡ ὑπόθεσις τῆς ἀκτοπλοΐας. Πρέπει νὰ ἀσχολουμεθα μὲ αὐτήν.

"Εχομεν τα θερινα και τα χειμερινα δρομολογια και τη συμφορων σιν των γραμμων. "Εχομεν τας αγονους τοιωτας. "Εχομεν τον ελεγχον της εκτελεσεων των. "Εχομεν τη εποπτειαν της υπερφορτωσεως εις επιβατος και εμπορευματα. "Εχομεν την καταληλοτητα των πλοιων, την επιτεχωρησιν και την ποιοτικην των καταστασιν. "Εχομεν τα πληρωματα και τας διαφορας των με τους εφοπλιστας. "Εχομεν τα εκστεργα και τον συναγωνισμον των με τα επιβατηγα. "Εχομεν τα τοσα και τοσα καθημερινα ζητηματα, απο την διοικητικην ανεπάρκειαν αποροντα. Εχομεν, τελος, τον νομον 1091.

πρεούνται, εχούντε, τέλος, τὸν νόμον.
Αὐτὸς ὁ νόμος, ὁ πρωτοφανής δι' οἰανδήποτε ναυτικήν χώραν του κόσμου, ὁ καθιερώνων τὸ καθεστῶς τοῦ πρυτανείου εἰς τὴν ἀκτοπλούσαν ἐπίβατηγὸν ναυτιλίαν, ὑπῆρχεν ἀντικείμενον μακρῷ, ἀπὸ τριετίας, συζητήσεων, ἀφ' ὅτου, δηλαδή, ὀποκατεστάθησαν αἱ θαλάσσιαι τῆς χώρας συγκοινωνίαι, χόρις καὶ πάλιν εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτότονον λίαν. Αἱ συζητήσεις κατέληξαν εἰς συμφωνίαν μὲν τοὺς ναυτεργάτας. Διὰ τὴν συμφωνίαν αὐτήν, τὴν τροποποιούσαν τὸν νόμον, μάτην ἀνέγησαν οἱ ἐφόπλιται ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον τὴν νομοθετικὴν κύρωσιν. Κατέστη ἀδύνατον. Αἱ ὑπηρεσίαι ἡδιαφόροσαν, η μᾶλλον ἡγνόντας τὴν συμφωνίαν καὶ οὕτω διασπασμέναν εἰς τὴν Ἰωνίου, ὅπερε καὶ πάλιν τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη θά̄ ἐνέπιπταν εἰς τὸ καθεστῶς τοῦ νόμου 1911 διό τὴν νέαν χιλιερινὴν περίοδον.

Μία ήμέρα έργασίας από της Ιης 'Ιουνίου ήτο άρκετη δι' έκαστον σκάφος, διό νά παραμείνη τούτο πλήρως έτηνδρωμένον χειμώνα τε καὶ θέρος, ἀνεξαρτήτως ἂν κινήται ἡ ἀπρακτή ἡ ἐπισκευάζεται ἡ ὑπέ-

στη ἀτύχημά τι κατὰ τὰ ταξίδιά του.

Οι έφοτλισται τής άκτοπλοίας ἐστράφησαν καὶ πάλιν πρὸς τὸ προϊστάμενον Ὑπουργεῖον. Ο κ. Κωστόπουλος, Ὑπουργὸς μὲ εὐρύτατην ἀντιλήψεων, ἐπέδειξε πλήρη τοῦ θέματος κατανόησιν. Ἐζητήθη ἀπὸ αὐτῶν ἡ ὑπόσχεσις, ἵνα διευκουλοῦθη καὶ ἡ θέσις τῆς ναυτιλίας, ὅτι τὰ ἐκτελουμένα εντὸς τοῦ Ἰουνίου χειμερινὰ ἀκόμη δρομολόγια—τὰ θερινὰ δεῖν εἶχον κοινοποιηθῆ—δὲν θὰ θεωρηθοῦν ἐμπιπότανα εἰς τὰς διατάξεις περὶ ἐπανδρώσεως τοῦ Νόμου 1091. Ο κ. Ὑπουργὸς ἔκρινεν ὅρθον τὸ αἴτημα. Ἡτο μία διέξοδος, ἵνα ἐν τῷ μεταξὺ ὁ νόμος τροποποιηθῇ καθ' ἄ συνεφωνήνθη ἀπὸ μηνῶν καὶ μὲ τοὺς ναυτεργάτας. Ο κύριος, ὅμως, Γενικὸς Διευθυντὴς τοῦ Ὑπουργείου καὶ αἱ ὑπηρεσίαι, ἐπεφωλάχθησαν, διὰ νά—μελετήσουν τὴν ὑπόδεσιν. Τὰ σκάφα, ἐν τῷ μεταξὺ, διὰ νά ἀποφύγουν τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ νόμου 1091, παραπλίζοντο. Τὸ ἀνακοινωθὲν τοῦ Ὑπουργείου πρήξεις νομίμη περὶ ἐκδισμοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν. Καὶ ἀντὶ νά δεχθοῦν οἱ «ἀρμόδιοι» τὴν πρότασιν, ἥτις διηκούλωνε τὴν κατάστασιν καὶ ἀποκαθίστα τὴν ὁμαλότητα, ἐστράφησαν πρὸς τὴν εὔκολον τῆς δημοκοπικῆς ἐκπαταλεύσεως τοῦ θέματος κατεύθυνσιν. Καὶ αἱ δηλώσεις ἐπακολουθοῦν· «Τὸ κυριαρχὸν Κράτος δὲν ἔκβιάζεται. Τὰ πλοῖα θὰ ἐπιταχθοῦν καὶ αἱ ζημίαι τῆς ἐκμεταλλεύσεως των θα βαρύνουν τοὺς ἐφοπλιστάς των». Ἰδού, ἐπὶ τέλους, τὸ Ὑπουργεῖον ἐν δράσει. Δικαιολογεῖ τὴν ὑπαρξίαν του. Ιδού ἡ ἀνωμαλία. Εὐκαιρία μοναδική. Βορᾶ τῆς δημοκοπίας οἱ ἐφοπλισταί. Εὔκολος ἡ νίκη τῶν «ὑπερεσιῶν».

Κατ' εὐτυχή, ὅμως, σύμπτωσιν πρόεδρος τῆς Κοινοβουλευτικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας είναι ὁ κ. Παπαγιαχαλόπουλος. Γνωρίζει τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, ἐκ τῆς καθημερινῆς ἀναστροφῆς του μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Ἀπὸ δεκαετρίδων ἔζησεν, ως λιμενικὸς ἀξιωματικός καὶ ὡς δικηγόρος, τὰ ζητήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ἐπελήφθη ἀμέσως της ὑποθέσεως καὶ ἐντὸς μιας ὥρας, χάρις καὶ εἰς τὴν ἀγαθὴν διάθεσιν, τὴν ψυχράτιμον ἐνάπεινον τῆς ὑποθέσεως ἀπὸ τὸν κ. Κωστόπουλον, ἡ λύσις ἔξευρεθη. Αὐτὴ, ἀκριβῶς, ποὺ ἔζητησαν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ συνήτησαν τὴν ἐπιφύλαξιν του κ. Γενικοῦ Διευθυντοῦ

Ἀπότελεσμα: Ο νόμος περὶ ἐπιτάξεων, τὸ οἰκτρὸν αὐτῷ κατασκευασμα τῆς νοσούσης γραφειοκρατίας, ἀπεσύρθη, ὥρη δὲ παρεσχέθη ἡ ὑπόσχεσις ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ὅτι ὁ νόμος 1091 θὰ τροποποιηθῇ ἐντὸς τοῦ μηνος, ἵνα μὲ τὰ κινουμένα σκάφη ἐμπλακοῦν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του. Τὸ ἀπόλουστερον, δηλαδή, τῶν πράματων, ἔνα θέμα χρονίσαι ἀπὸ τὴν μακαριότητα, τὴν ραστώνην τῆς σκέψεως τῶν «ἀρμόδιων», κατηγήσης πρόδηλης, ἐκβισσμοῦ, ἐπίτοξης, σόλως κοινωνικοῦ, κυβερνητικῆς ὑπόθεσις, διὰ τὴν ἀποκαλυφθῆνη πραγματική του πλευρᾶ, εύθυνς ὡς ἐτεῖη ὑπὸ τὴν δάσσανον τῆς εύθυκρισίας, τὴν ψυχράτιμον σκέψεων. Ἡ Κοινοβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ ἐλύσει μίαν ὑπόθεσιν, ἥτις ἐφέρει μὲν τὸ Κράτος εἰς τὸ ἀδιέξοδον, ἐδικαιολόγει, ὅμως, τὴν ὑπόστασιν τῶν Γενικῶν Διευθυντῶν καὶ τῶν προϊσταμένων τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ ὑπουργείου. Ἔντροπή, μὰ τὴν ἀλήθειαν!

Τὰ ἀστυνομικὰ μέτρα

Εις τὴν καρχεκτικὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας περιλαμβάνονται καὶ 60 σκάφη, ἥλικιας ἄνω τῶν τριάκοντα ἑτῶν, χωρητικότητος πέραν τῶν 2.000 τοννών φορτίου ἔκαστον, συνολικοῦ γκρός τον-
νᾶς 256 χιλ. τόννων.

“Ολα αυτά τα παρήλια πλοία, σωρός, κατά το πλείστον, παλαιοσιδήρων, είνε καταδικασμένα είς τὸν ἀνάγκαστικὸν παροπλισμόν. Ο δρόμος προς τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλύσεων είνε τὸ μόνον ἀνοικτός. Ἀργά ἡ γρήγορα αὐτὸν θά ἀκολουθήσουν. Θά ἦτο ἀφελές ἀπὸ μέρους μας νὰ πιστεύωμεν, ὅτι, καὶ τὰ σκάφη αυτὰ ἡμποροῦν νὰ συνυπολογίζωνται εἰς τὴν χωρικότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Είνε ἀντιοκονομικός εἰς τὴν ἑκμετάλλευσίν των, ἐπισκευή καμμία ἐπ’ αὐτῶν δὲν δικαιολογείται, οὔτε καὶ ἐπιχειρεῖται. Εύθυς ὡς ἡ κλάσις των τελείωνη—τῶν περισσοτέρων ἔχει ἥδη λήξι—θά καταλαμβάνουν μίαν θέσιν εἰς τὴν μόνιμοι σειράν τῶν ἀργούντων. Υπέρτεσσαράκοντας τοιάυτα φορτηγά, 175 χιλ., τόννων γκρός, καταλέγονται ἥδη εἰς τὴν παρωπλισμένην χωρητικότητά μας.

Οι έφοπλισταί των έχουν νὰ πληρώσουν καὶ τοὺς φόρους εἰς τὸ Δημόσιον διὰ τὰ ἔτη 1947 καὶ 1948. Μερικοὶ δὲν ἐπλήρωσαν τὴν αὐδούν. Σκέπτονται νὰ τὰ ἑγκαταλείψουν εἰς τὸ Κράτος, διὰ νὰ εἰσπράξῃ τὸ λαθεῖν τὸν ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν τῶν ἑκποίησιν. Νὰ διαθέσουν καὶ ἄλλα χρῆματα εἰς μίαν ὑπόθεσιν κλεισμένην θὰ ἦτο πρᾶξις ἀσύμφορος, ἃν μη ἀσύνετος.

Καὶ ὅμως, διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ ισχύει ἀκόμη ἡ ἀπαγόρευσις τῆς πωλήσεώς των εἰς ἄλλοδαπούς. Τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ οἱ στεγαζόμενοι τῷ αὐτῷ στηρίζουν, ὃς φαίνεται, τὴν δικαιολογίαν τῆς ὑπέρστασικῆς των ὑποστάσεων καὶ εἰς τὴν ἀχρήστην αὐτὴν χωρίτηκότητα. Τὴν ὑπολογίζουν. Τὴν θέλουν νὰ προστίθεται στατιστικῶς εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὰ οὐ μάρτινται η σημαία μας κατέχουσα ἀκόμη δύναμιν ὑπὲρ τὸ ἐκαποτομύριον τόννων γκρός, ἐνῷ οὐσιαστικῶς οὐδὲ τὸ ἐκαποτομύριον πλησιάζει.

Δέ επιτρέπει, λοιπόν, τὸ ὑπουργεῖον νὰ πωληθοῦν τὰ παρεχόμενα σκάφη, οὐτε καὶ πρὸς διάλυσιν, ἀφοῦ μόνον οὕτω ἀξιοποιούνται. Θά μεινουν ἐδώ, διὰ τὰ σήπωνται καὶ κάποιαν ἡμέραν νὰ βυθισθοῦν ἐπὶ

Η ἀδειά τῆς πωλήσεως εἶτε πρὸς διάλυσιν, εἶτε πρὸς ἀγορὰν εἰς Τούρκους νεοφανεῖς ἐφοπλιστάς, τούς μόνους διατεθειμένους νὰ ἀγοράσουν παρθηκατά τινα σκάφη, παρέχεται, ύπο τὸν ρητὸν ὅρον, ὅπως τὸ προϊὸν τῆς ἐκποιήσεως τῶν, ἔνα ποσὸν 15—25 χιλ. τὸ πολὺ λιρῶν, δεσμευθῆ καὶ διατεθῆ διὰ τὴν ἀγορὰν ἄλλου πλοίου. Πρὸ τὴνερῶν μία τοιαύτη πώλησις εἰς Τούρκους ἐμπαταίωθή. Διότι, διὰ νὰ ἀγορασθῇ ἄλλο σκάφος, ὅπωσδηποτε ἐκμεταλλεύσιμον, χρειάζεται, μὲ τὰς σημερινὰς τιμάς, διπλάσιον καὶ τριπλάσιον ποσὸν τῶν ὅνων διὰ εἰσέπραττον ὁ ἐφοπλιστὴ ἀπὸ τὸ παλαιόν του σκάφους. Πολλοὶ δὲν διάβετον τὰ κεφαλαία αὐτά, ἀλλοὶ δὲν ἔχουν τὴν διάθεσιν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὀμφιδόλου πλέον ἀποδόσεως Ἑλληνικὴν ἐπιχείρησιν. Καὶ οὕτω πρὸς τιμωρίαν, ἵσως, ἐπιβάλλεται ὁ περιορισμὸς αὐτὸς τῆς δεσμεύσεως τοῦ τιμῆματος, δόστις καθιστᾶ ἀδύνατον τὴν πώλησιν ἀδόμη καὶ πρὸς διάλυσιν τῶν ἀχρήστων αὐτῶν πλοίων. Ἀποτέλεσμα: "Οχι μόνον ἡ ἀπώλεια ἑνὸς σημαντικοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, ὅπερ ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ ἀποδοτικὸς θά δηνύνατο νὰ ἀπασχοληθῇ, ἀλλά καὶ ἡ δριστικὴ φυγὴ τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου ἀπὸ τὴν σημαίαν, ήτις μόνον ζημίας ἀποφέοι εἰς αὐτὸν.

Από τριετίας αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπιμόνως ὑπέδειξαν τὴν ἐλευθερίαν

ΘΕΟΔΟΡΟΣ ΑΓΓ. ΠΑΠΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλεγραφική διεύθυνσις: «ΠΑΠΑΛΟΣ» — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ
ΚΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

'Από τὸν ἀγῶνα τῶν τακτικῶν γραμμῶν

'Απὸ διετίας περίπου μία ἐλληνικὴ τακτικὴ γραμμὴ πρὸς τὴν Τεργέστην καὶ τὴν Βενετίαν υφίσταται καὶ ἀποδίδει ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Οὐ φείλεται εἰς τὴν ἀξιέπαινον πρωτοβουλίαν τοῦ ἑταρικοῦ συγκροτήματος τῆς Ν.Ε.Π.

Ἡ κρατικὴ υποστήριξις πρὸς τὴν γραμμὴν αὐτὴν νοεῖται καὶ ἐπιβάλλεται, διότι ἔξυπηρετεῖ οὐσιαστικὰ οἰκονομικὰ συμφέροντα τοῦ τόπου μας.

Ίδού, δῆμος, πῶς ἡ υποστήριξις ἐπιτελεῖται ἀπὸ τὸ Κράτος: Ἐπρόκειτο νὰ μεταφερθοῦν ἐκ Βενετίας 5.000 τόν. ὄρυζος. Τι τὸ λογικῶντος νὰ ζητηθοῦν οἱ ὑπηρεσίαι τῶν πλοίων τῆς Ν.Ε.Π., ποὺ τακτικὰ ἀνὰ δεκάμερον ἐπισκέπτονται τὸν λιμένα τῆς Βενετίας; Ναῦλος εὐθυνότερος θὰ ἐπληγώντετο, μέρος αὐτοῦ εἰς δραχμὰς καὶ υποστήριξις μιᾶς καλῆς προσπαθείας.

"Ολος τὰ ἀντίθετα ἔπραξαν οἱ «ἀρμόδιοι» τοῦ 'Ὑπουργείου' 'Ἐφοδιασμοῦ'. Ναῦλον εἰς δολλάρια καὶ ἀκριβῶτερον διὰ μόνον τὰ ἵταλικά πλοῖα θὰ πληρώσουν, ἐνῷ τὰ ἐλληνικά ἀποκλείονται.

Αὐτὴ καὶ μόνη η περίπτωσις θὰ ἴτον ἀρκεῖται εἰς ἄλλο κράτος εὐνομούμενον καὶ μὲ σαφεῖς οἰκονομικὰς κατευθύνσεις νὰ προκαλέσῃ κυρώσεις αὐτηράς κατὰ τὸν ἔγκληματούντων «ἀρμόδιων».

• Τὸ «Γρηγόριος Κ. 111» τῆς «Ἐλληνικῆς» τὸν 10.800 ἀπέπλευσε πρὸς νημέρων ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Β. Ἀμερικῆς μὲ συνολικὸν φορτίον 1.500 τόννων!

Ἄς σημειωθῇ ὅτι ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου δὲν κατώρθωσε μετὰ πολυμέρων περιπλάνησιν νὰ συγκεντρώσῃ ἐπαρκές φορτίον καὶ μὲ τὴν ἐπίδια τῆς ἐξεύρεσεως τοιούτου ὑπερέῳσθι νὰ πλεύσῃ πρὸς τὸν 'Ἀνατολικούς' λιμένας τῶν 'Ηιανωμένων Πολιτειῶν', χωρὶς δῆμος, καὶ ἔκεινον νὰ ἐπιτυχῇ τὸ ἀξιόλογον. Ἡ σοβαρὰ ζημία τῆς ἑταρικῆς εἶναι αὐτούντος. Μία καὶ μόνη ἐλληνικὴ φορτηγὴς τακτικὴ γραμμὴ υφίσταται ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας καὶ δυσχερεῖς ἀνυπερβλήτους συναντᾶ διὰ νὰ ἐξεύρῃ φορτίον. "ΕΞ, τούναντιον, ἀμερικανικὴ γραμμὴ εἴναι εὔπιπτην ηδη τὸ εἰσαγωγικὸν ἐπιτόπιον τοῦ τόπου μας, ἐπιτυχῶς ἐκμεταλλεύμεναι δεκάδας σκαφῶν. Αὐτὸν λέγεται ἐλευθερία τοῦ ὑπερβαλασσούντος πορτού, ὑπὲρ τῆς διόπτας κόπτονται οἱ μεγάλοι μας Σύμμαχοι, οἱ 'Ἀμερικανοί' καὶ οἱ 'Ἀγγλοί'. διαν τὸν ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν δὲν κατορθώνησε μία ἐλληνικὴ γραμμὴ νὰ σταθῇ.

• Πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν γραμμαὶ καὶ τραβέσεις τῶν Σ.Ε.Κ. 80 ἐν δῶλω χιλιάδες τόνων. Ποσότης δηλαδὴ πρωτοφανῶν σημαντική. Υπάρχουν προβλέψεις ὅτι τὰ φορτία θὰ υπερβοῦν καὶ τὴν ποσότητα αὐτὴν. Ο ναῦλος θὰ φθάσῃ τὰς 250 χιλιάδας λιρῶν. Δὲν εἶναι μικρὰ ὑπόθεσις.

Πρέπει, λοιπόν, νὰ προσέξῃ τὸ 'Ὑπουργείον τῶν Μεταφορῶν. Πληροφορούμενος, ὅτι πολλοὶ οἱ κινούμενοι περὶ τὴν ὑπόθεσιν, πολλαὶ αἱ καλοπράσιτοι ὑπόδειξεις καὶ πολλὰ τὰ ἀλλοπλουσιγκρούμενα συμφέροντα. Ό κ. Λάδας λ. χ., οἱ γνωστοὶ συνεργάτες τοῦ κ. Δοξάδη, ἔνεργος ἀπόρρητης ἀπρόσκλητος πραγματογνώμων. Γνωρίζει, λέγει, καὶ ἀπὸ ναυλώσεις. Καὶ τὶ δὲν ξερεῖ ὁ δραστήριος καὶ πολυπράγμων αὐτὸς Κύριος!

• Ιδού καὶ μία ἑνδιαφέρουσα ἐπιστολὴ τῆς «Ἐλληνικῆς»:

Φίλε Κύριε Κωντάκη,

Εὐχάριστας σᾶς πληροφορούμενος, ὅτι κατόπιν τοῦ ὑποσταλέντος ἐν μέρος τοῦ 'Ἄξιοτιου' 'Ὑπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τηλεγροφήματος, πρὸς τὴν ἐν Οδσσογείων Πρεσβείαν μας, ἐπὶ τῷ τελεῖ, δῆμος εὐνοεῖται μετὰ τοῦ ἡμέτερου Γεν. Διευθυντοῦ κ. Π. Γ. Καλλιαραπούλου, ὑποβάλλει πρὸς τὴν NORTH ATLANTIC CONFERENCE, αἵτησιν πρὸς μείωσιν τῶν καυλῶν ἐπὶ σιτηρῶν, ἡ τελευταῖα αὐτή, ἐμείς τους ἐν λόγῳ ναυλῶν ὡς κάστω:

Σιτηρὸς εἰς χώμα διὰ Πάτρας καὶ Πειραιά,	
Δεκτεύεται ἐκφόρτωτικῶν	\$ 11.25
Κριθῆ	\$ 13.25
Βρώμη	\$ 15.25
Σιτηρὸς εἰς χώμα διὰ δῆλους τοὺς ἀλλούς	
Ἐλληνικούς λιμένας δεκτεύεται ἐκφόρτωτικῶν	\$ 11.95
Κριθῆ	\$ 13.95
Βρώμη	\$ 15.95

.Η ἡμέτερα 'Επατείρη' θὰ ἔξασονθεῖ, ὡς καὶ εἰς τὸ παρελθόν, νὰ ἐκφορτώνῃ μεταφέρομενος διὰ τηματικῶν φορτωσῶν ὑπὲρ τῶν ἀτμοπλοίων τῆς φορτίας εἰς 2 καὶ ἔνδειχομένως εἰς 3 ἐλληνικούς λιμένας, ὀπεν εἰσπρέπεις ἐπίτιμου, σύντονος δὲ ἐκφόρτωσης εἰς 2 λιμένας ποσότητος 5.500 μαρκῶν σίτου θὰ πραγματοποιήσῃ ἐναντίον καταβολῆς ναυλῶν \$ 11.95, ἀντὶ τοῦ τοιούτου ἐκ \$ 13.60, τὸν ὅποιον θὰ καταβολῇ ἡ 'Ελλάς εἰς τὰ δι' ὀδικῆς ναυπλώσεως μεταφέρομενος σιτοφορτία ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ἀτμοπλοίων.

Πιστεύομεν, ὅτι θὰ συμφωνήσῃ μεθ' ἡμῶν, ὅτι ἡ παρουσία τῶν 'Ελληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν εἰς τὴν CONFERENCE, συντελεῖ εἰς τὴν βαθμίσιαν μείωσιν τῶν οἰκείων ναυλῶν ἐπὶ θετικῇ ὀφέλειᾳ τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Πατρίδος μας.

Διατελέσθων πρόθυμοι

Α. Ε. ΑΤΜΟΠΟΙΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Η 'ΕΛΛΗΝΙΚΗ'

Πειραιὲς 10 Ιουνίου 1950

Τὰ Παναμαϊκά

Τὴν 1ην καὶ 2ην Ιουνίου συντίθενται εἰς Σεβενίγκεν, τῆς 'Ολλανδίας, ἡ 54η συνέλευσις τοῦ γενικοῦ συμβούλου τῆς «Διεθνούς Ομοσπονδίας τῆς Ναυτιλίας». Αντεποστατεύθησαν εἰς αὐτὴν 14 χώραι, μεταξὺ τῶν ὅποιων κατελέγοντο ἡ 'Αμερικὴ, ἡ Αύστραλια, τὸ Βέγον, ἡ Γαλλία, ἡ Δανία, ἡ 'Ελλάς, αἱ 'Ινδια, ἡ Καναδάς, ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἡ Νορβηγία, ἡ 'Ολλανδία, ἡ Πορτογαλία καὶ ἡ Σουηδία. Τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ἔξεπτροστήσαντο δὲ κ. Κώστας Λύρας. Τὸν διάσκεψιν ἀπόπολητον ἀρκετά θέματα, κυριώτερα τῶν διόπτων δὲ τὸ ἀπειλούμενος αποκλεισμὸς τῶν παναμαϊκῶν πλοίων καὶ ἡ μερικὴ ἀναθεώρησης τρώων ἐκ τῶν ἔννεα συμβάσεων τοῦ Σημάττλ (τοῦ 1946), ἀναφερομένων εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἔορτασιμῶν μηρεῶν, τὴν ἑνδιάστισην τῶν πληρωμάτων, τοὺς μισθούς, τὰς ὀράς ἐργασίας καὶ τὴν ἐπάνδρωσιν. 'Επερος θέματα ἀνέφερον εἰς τὸν Σημάττλ πήδηστον τοιούτου εἰς τὰ Noi καὶ 2 κύτη, 7199 τ. γκρός, 10.420 τ. d.w., μὲ βύθισμα 26.9 ποδῶν, ναυπηγηθὲν ἐν 'Αγγλίᾳ τὸ 1945 καὶ ἀνανεώσαν τὴν κλάσιν τοῦ 1950, ἐπωλήθη εἰς έπαρτσιά τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 112.500 λιρῶν. Τὸ 1950, ἐπωλήθη εἰς έπαρτσιά τοῦ Λονδίνου ἀντὶ τιμῆς 20.500 μόνον λιρῶν.

Εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην' ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον δεξαιενότλιον «J. A. MOWINCKEL», 17.755 τόν. φορτίου τοῦ 1930, ταχύπτωτος 12.1 μιλ., μὲ κατανάλωσιν 20 τόνων, μηχανὴ δωδεκακύλινδρος Φίατ, 1930. Τὸ σκάφος παραδίδεται μὲ κλάσιν. Μετέφερε μόνον βαρέα πετρέλαια, ναυλωμένον εἰς τὴν Στάνταρ. Τιμὴ 380 κιλ. δολαρίων! Πρὸ διετίας προσφορὰ 2 ἑκατομ. δολαρίων τὰ πλοίων, ἀπέρριτο πάσητητη.

Αἱ κατώτερα ἀγοραπωλησίαι φορτηγῶν σκαφῶν αἱ πραγματοποιηθεῖσαι κατὰ τὰς τελευταῖας ἔδημοτας εἰς τὴν αὐτήν την παραπλεύσανται εἰδικῶν θέματα, καναδικά σκάφη, ἔστω καὶ ἐπὶ πιστώσει. πρέπει συνεπώς θὰ θεωρηται ἀκριβής.

Διὰ τὰ παλαιά σκάφη ἀναφέρεται ἡ ἀγορὰ παρ' 'Ελλήνων τοῦ δηγγιλοκίνητου δηζελοκίνητου φορτηγοῦ «King James», 9.401 τόν. d.w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.3 ποδῶν, τοῦ 1925 εἰς τὴν Γλασκώθην, μὲ ἐπίθερησιν τοῦ 1947, ἀντὶ 20.500 μόνον λιρῶν.

Εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην' ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον δεξαιενότλιον «J. A. MOWINCKEL», 17.755 τόν. φορτίου τοῦ 1930, ταχύπτωτος 12.1 μιλ., μὲ κατανάλωσιν 20 τόνων, μηχανὴ δωδεκακύλινδρος Φίατ, 1930. Τὸ σκάφος παραδίδεται μὲ κλάσιν. Μετέφερε μόνον βαρέα πετρέλαια, ναυλωμένον εἰς τὴν Στάνταρ. Τιμὴ 380 κιλ. δολαρίων! Πρὸ διετίας προσφορὰ 2 ἑκατομ. δολαρίων τὰ πλοίων, δολαρίων 800 λιρῶν.

Ἐπίσης, τὸ δηγγιλοκίνητον φορτηγόν «Harrow», μὲ ἔν την καταστρωμα, 4598 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεων 1930, μὲ σερβέο τοῦ 1946, ἐπωλήθη εἰς Συντήρους ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 52.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἐν 'Αγγλίᾳ. Τρίτον δηγγιλοκίνητον φορτηγόν, τὸ «Tudor Star», μὲ τρία καταστρωμάτα καὶ τέταρτον τοιούτου εἰς τὰ Noi καὶ 2 κύτη, 7199 τ. γκρός, 8610 τ. d.w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 28.4½ ποδῶν, κατανάλωσικον πετρέλαιον καὶ ναυπηγηθὲν ἐν 'Αγγλίᾳ τὸ 1919, μὲ ὀγκετήσιαν τοῦ 1944, ἐπωλήθη τὸν παρελθόντα φεδουσιάριον εἰς 'Ολλανδίαν διαλυτάς ἀντὶ 20.000 λιρῶν. Τέλος, τὸ νορβηγικόν «Askeladden» 4150 τ. d.w. (τοῦ 1920) ἐπωλήθη εἰς Σουηδίους ἀντὶ 49.500 λιρῶν.

τὰ παναμαϊκὰ σκάφη ἐνὸς νέου καθεστώτος μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων, δέπερ καὶ διεκάπεται γενικῶς τοῦ ιαντίκην γενικῶν συμβάσεων μεταξὺ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων εἰναι πάρα πολὺς καπνὸς καὶ ὀλίγη φωτιά, δεδομένου ὅτι ὁ κύριος δύκος τῆς παναμαϊκῆς χωρτικότητος ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη ἀριστῆς καταστάσεως καὶ μόνον μικρὸν πιστότερον ἀπὸ πιστότερον.

Εἰς τὴν διάσκεψιν ἀνέφερθη ἐπίσης καὶ τὸ πληροφοροφέροντα τὸ 'Διεθνές Γραφείον 'Ἐργασίας', ὃτι θὰ φέρεται τὸ Σημάττλ τὸ πληροφοροφέροντα πρὸς τὴν παναμαϊκὴν παναμαϊκῶν πλοίων εἰναι πάρα πολὺς καπνὸς καὶ ἡμέρων, ὡρισμέναι καὶ ἔχουν κυρώσει μερικάς ἔτκινει τὸ μπούκοτά τῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν.

Οσον ἀφορᾷ τὰ συμβάσεις τοῦ Σημάττλ ἐτονίσθη, ὅτι ἀρκεῖ μόνον νὰ λεχθῇ, ὅτι ἔκτος τῆς Ογγειαρίας καὶ τῆς Βουλγαρίας καμίας ἀλλή χώρας δεν ἔπειρωσε τὸ σύνολον αὐτῶν. Απλῶς, ὡρισμέναι καὶ ἔχουν κυρώσει περισσότερας την παναμαϊκήν συμβάσειν.

Οι Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ, διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, μίαν ἐπίσης ἀπόζημιον ἀπὸ τοὺς ιστημένους παρόπλους, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμαϊκῆς συμβάσεως διάλογοι, μὲ σταθεράντης ποσόντος 24.15.0 μηνισίων, καὶ τούς παραδίδεται πάντας τὴν παναμαϊκήν συμβάσειν.

Η δευτέρη συλλογικὴ σύνθεσις τῆς παναμαϊκῆς παναμ

Δηζελόπλοιον και άτμοπλοιον

Κανεὶς μέχρι τοῦδε, οὔτε βέβαια τὸ ἀρμόδιον «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἐμέλεπτε τί στοιχίου τὰ καύσιμα, εἰς συνάλλαγμα σημειώσεων, διὰ τὰ ταξίδια τῶν ακτοπλοούντων φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν μας σκαφῶν.

Κανεὶς ἐπίσης δὲν ἐσκέφθη νὰ ύπολογίσῃ ἂν τὰ ἀνάλισκομενα καύσιμα εἴναι ἀνάλογα πρὸς τας συγκοινωνιακὰς καὶ μεταφορικὰς μας ἀνάγκας, ἀν εἶναι δυναταὶ καὶ ἐπιθετικάνται αἱ οἰκονομίαι καὶ πῶς θὰ καθίστατο ἐφικτὴ ἡ ἔξυπηρέτησις τῶν ἀπὸ θαλάσσης ἑστερικῶν συγκοινωνῶν μὲ δαπάνην ὅλιγωτέρων εἰς καύσιμα καὶ κατ' ἀκολούθιαν εἰς συνάλλαγμα.

Μίαν ἥμέραν, μὴ ἀπέχουσαν καὶ πολὺ, θὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἐξ ἀνάγκης — θὰ μᾶς λειψουν τὰ δόλαρία — τὸ πρόβλημα τῆς ἐξοικονομησεως τῶν καυσίμων. Μέχρι τῆς ἥμέρας ἐκείνης ἀμέριμνοι θὰ συνεχίσωμεν τὴν σπατάλην. Διὰ νὰ ἔχωμεν ὅμως ἀμύδρων τινὰ ἐκτίμησιν τῆς ἴλιγγιάδους δαπάνης εἰς καύσιμα καὶ τῶν δυνατῶν οἰκονομιῶν, παραθέτουμεν κατωτέρων ἕνα ἀκριβὴ ὑπολογισμὸν. Ἐπὶ τῶν διαφορῶν τῆς καταναλώσεως μεταξὺ δηζελοκινήτου φορτηγοῦ «κόστερ» καὶ ἀτμοκινήτου μὲ καταναλώσιν πετρελαίου η γαιανθρακος. Ο ὑπολογισμὸς εἰνε ἀρκετὰ ἐνδιαφέρων. Οφείλεται εἰς τὸν συγκεράτην μας κ. I. Μελισσινόν, μᾶς παρέχει δὲ τὴν αφορμήν εἰδικῶς νὰ ἔρευνησωμεν καὶ νὰ διακριθῶμεν τὶ στοιχίου τὰ καύσιμα εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ τὶ θὰ ἥδυντο νὰ ἐξοικονομήσουμεν, ἀν καποιος ρυθμὸς ἐπεκράτει καὶ πλέον συγχρονισμένα μέσα (δηζελοκινήτη) ἔχρησιμοποιούντων κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν τούλαχιστον δρομολογίων διὰ τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ φορτῶν. Ἰδού καὶ ὁ ὑπολογισμός. Εἰς δισεκατομμύρια δραχμῶν ἀνέρχονται αἱ διαφοραὶ μεταξὺ τοῦ δηζελοκινήτου καὶ τοῦ ἀτμοπλοίου.

Οὕτω τοῦ «κόστερ» 500 τόνους μεταφορικῆς ἰκανότητος καὶ καταναλίσκει, κατὰ ωριαίς ταχύτητος, 10 μιλλίων, κινούμενον διὰ μηχανῆς 500 HP ὑπὸ κανονικὰς συνήθης επὶ ἐν 24ωρον, καταναλίσκει, κατὰ μέσον δρον, διὰ τὴν κίνησιν αὐτοῦ:

Πετρέλαιον	χιλιόρ. 2.200	άξιας Δρχ. 818.500.—
Όρυκτέλαιον	» 55	» 247.500.—

Δρχ. 1.066.000.—

Ἐπομένως ἡ ἀνὰ τοννομίλιον δαπάνη καυσίμων αὐτοῦ εἶναι Δρχ. δικτὼ καὶ 88 λεπτά (8.88).

Ἐν ἴσοδυνάμων μεταφορικῆς ἰκανότητος καὶ ταχύτητος ἀτμόπλοιον:

α) Ἐκεῖ μὲν ἡ ἀτμοπαραγωγὴ αὐτοῦ συντελήται διὰ χρήσεως ἀκαθόρτου πετρελαίου καταναλίσκει διὰ τὴν κίνησιν αὐτοῦ:

Ἀκάθορτον πετρελαίου τόνους 9	άξιας Δρχ. 2.187.000.—
Κυλινδρέλαιον 0.5	» 2.200.—
Μηχανέλαιον » 12.0	» 54.000.—

Δρχ. 2.243.200.—

Ἄρα ἡ ἀνὰ τοννομίλιον δαπάνη κινήσεως τοῦ πλοίου τούτου εἶναι δραχμαὶ δὲ καὶ δικτὼ καὶ 69 λεπτά (18.69).

β) Ἐάν τὸ αὐτὸν πλοίον χρησιμοποιητὸν πρὸς ἀτμοπαραγωγὴν γαιάνθρακας Κάρδιφ, τότε θὰ καταναλίσκει:

Γαιάνθρακας τόνους 15	άξιας Δρχ. 4.125.000.—
Κυλινδρέλαιον χιλιόρ. 0.5	» 2.200.—
Μηχανέλαιον » 12.0	» 54.000.—

Δρχ. 4.181.000.—

Ἄρα ἡ ἀνὰ τοννομίλιον δαπάνη κινήσεως τοῦ τελευταίου φθάνει τὰς δραχμαὶς δὲ καὶ δικτὼ καὶ 84 λεπτά (Δρχ. 34.84).

Λαμβανομένου ὑπὸ δικτὸν διεύθυντον, ἐφ' ὅστον ὑπάρχει ἐργασία, ἐν κινήσεις ἐπὶ πεντηκόντα ἔδδοντας τοῦ πετρελαίου ἐπησίως, ἐν αἷς θὰ τελῇ ἐν πλῷ ἐπὶ 100 24ωρα περίπου, προκύπτει ἀμέσως ὅτι πρὸς κάλυψιν τῶν εἰς καύσιμα ἀναγκῶν του πρώτου θὰ ἀπαιτήται ἔξαγωγὴ συναλλάγματος ἀνταποκρινομένου εἰς Δρχ. 106.600.000, τοῦ δευτέρου εἰς Δρχ. 224.320.000 καὶ τοῦ τελευταίου εἰς Δρχ. 418.120.000.

Βεβαῖως ἔναντι τῆς ἄνω οἰκονομίας — ἐξ ἀντιπαραβολῆς τῶν ἄνω ποσῶν ἀμέσων καταφαίνεται αὐτὴ — ὑπάρχει ἡ ἀντίστοιχος δαπάνη προερχούμενη ἐκ τῆς μεγαλύτερᾶς ἡ τῆς μικροτέρου χρόνῳ φθορᾶς μηχανῆς ἢ τημπάτων αὐτῆς προκειμένου περὶ τοιαύτης ἑστερικῆς καύσεως, ἣς ἡ ὀλοκληρωτικὴ μὲν ἀπόσβετος δέον νὰ ὑπολογισθῇ ὡς συμπληρωτέα ἐντὸς μιᾶς 10ετίας — ἀξίας μιᾶς μηχανῆς 500 HP εἶναι Δολ. 30.000 περίπου ἢ Δρχ. 450.000.000 — ἀρα ἡ ἐπησία ἀναλογία ἐξακτέου συναλλάγματος εἶναι 45.000.000, τὰ δὲ πρὸς καλὴν αὐτῆς διατήρησιν ἀπαιτούμενα ἐπησίων ἔχοδα δύνανται, βάσει τῶν σημειριῶν τιμῶν, νὰ ὑπολογισθοῦν εἰς Δρχ. 15.000.000.

Δοθέντος δὲτι διὰ τὰ ἀτμοκίνητα σκάφη — ἀξίας μηχανῆς 25.000 Δολ. ἢ Δρχ. 375.000.000 — δέον νὰ ὑπολογισθῇ ἐκσαστῆς ἀπόσβετος, ἤτις ἀνέρχεται περίπου εἰς 18.750.000 καὶ ἐπησία ἔξοδα συντρήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως ὑπολογιζόμενα εἰς Δρχ. 12.000.000 ἐπησίως, προκύπτει ἀμέσως μιᾶς διαφορᾶς εἰς βάρος τῶν «κόστερ» καὶ διάφορῶν ἀνέρχομένην εἰς: Δρχ. 43.485.000.000.

Ἄρα ὑπὸ τῶν ἀριθμῶν ἀποδεικνύεται διὰ τὸ «κόστερ» ἀποτελεῖ θετικὸν παράγοντα σημαντικοῦ πειοτερισμοῦ τῆς ἑξαγωγῆς συναλλάγματος, ούτινος δὲ δύγκος γίνεται ἀντιληπτὸς ἐὰν θεωρηθῇ διὰ πρὸς στιγμὴν τὰ υφιστάμενα 50 «κόστερ» ἀντικαθίσταντο ὑπὸ ἀτμοπλοίων, διπότε ἐντὸς 10ετίας θὰ ἀπαιτεῖτο ἔξαγωγὴ συναλλάγματος ἀνταποκρινομένην εἰς: Δρχ. 30.440.000.000.

Καὶ ἀν διαφοράς μειώσωμεν τὸ ἄνω ποσὸν κατὰ ποσοστὸν 30%, διπέρ εἰναι δυνατὸν νὰ μᾶς ἀντιτανθῇ, διπάλιον ἀναλογεῖ εἰς ἐπιβατηγόσεως δαπανῶν μὴ καταβλητῶν εἰς συναλλάγμα, πάλιν ὑφίσταται μία οἰκονομία συναλλάγματος διὰ τῆς χρήσεως «κόστερ», ἀντὶ ἔστω καὶ διὰ πετρελαιολέβητων κινουμένου πλοίου ἀνταποκρινομένην εἰς: Δρχ. 30.440.000.000.

ΕΝ ΟΨΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΕΩΣ

Τοῦ κ. NIK. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Θλιβερά καὶ ἀνιστρά φιλολογία ἔχει καταντήση ἡ μεταπολεμικὴ ιστορία τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Σελίδες γέμουσαι ἀπογοητευτικῶν διαπιστώσεων, ἀποσυχητικῶν ἀριθμῶν, παραπόνων, κραυγῶν ἀπελπισίας, δυσοιώνων προβλέψεων, ἀπεγνωσμένων ἐκκλήσεων πρὸς βοήθειαν, πληγάτων καὶ διωγμῶν. Μία μόνον σελίδης τοῦ καταθλιπτικοῦ αὐτοῦ τόμου ἐμμανίζει κάποιαν πρόσθιαν εἰκόνα. Η διαδικτικὴ προσθήκη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν χωρητικότητα τῶν ἐκατόντας ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ πρὶν ἀπὸ δύο καὶ πημισού ἐτη. Άλλα καὶ ἡ ἀναλαμπή αὐτὴ ἐπέτρωτο νὰ ἐπισκιασθεῖ μὲ τὸ ἐπακολούθησαν σκότος τῆς διετίας. Δέν ἐπροθόσαμεν νὰ εἴπωμεν: «Δόξα σοι ὁ Θεός» καὶ ἔναρχοις τῆς ἀπογνωσεως: «Παναγία Βόηθεια!»

Παροδικὴ κρίσις, λέγουν τινὲς θεωρητικοὶ ἀπὸ καθέδρας «ἀρμόδιοι» εἰς τὰ ναυτιλιακά. Υπερβολαὶ τὰς ἐφοπλιστῶν, διοικητῶν, διαφεύγουσι τῶν ἀποχρέωσεων των, λέγουν ἄλλοι.

Ἡ πραγματικότης, διμως, διαιφεύγει καὶ τοὺς μὲν καὶ τοὺς δέ. Διὰ νὰ ἀντρέωνε εἰς σωρείαν στοιχείων, τὰς ὅποιας γειώζουν τὰ ἀρχεῖα τῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων καὶ παραμένουν ἀχρησιμοποίητα εἰς τὰ συρτάρια τῶν «ἀρμόδιων», θὰ ἀναφέρω δύο σκηνάς, εἰς τὰς ὅποιας παρέστην.

Εἰς ἐπὸ τὰ μεγαλύτερα ναυτιλιακά γραφεῖα συνεζητούμενη μετὰ τῶν διευθυντῶν αὐτὸν ἐφοπλιστῶν, ἐξ ἐκείνων, τῶν ὅποιων τὰ δύνοντα εἶχουν συνδεθῆ στενῶς μὲ τὴν ιστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Η συζητησίς περιεστρέφετο εἰς τὸ γνωστὸν τέμα τῶν ἐπιθαλλούμενων μέτρων διὰ τὴν διατήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἰσέρχεται «Ἐλληνικὸς ἐφοπλιστής, παλαιὸς πλοιαρχος, πελάτης τοῦ γραφείου. Ἀναγγέλλει διὰ ἐπρόκειτο νὰ κλείσῃ συμφωνίαν διὰ τὴν ἀγόραν παλαιού πλοίου μὲ δικαιώματα ἀλλαγῆς σημαίας καὶ ἡρχετο διὰ νὰ ζητήσῃ τὴν γνωμὴν τῶν διευθυντῶν τὸ γραφεῖον περὶ τὰς σημαίας, υπὸ τῶν διοικητῶν προτίμηση τὴν Ελληνικὴν. Σιωπῶν παρκολούθησα μὲ τοὺς διεχαγθεῖσαν μακράν συλλέπτησιν μὲ τὴν παράθεσιν ἀριθμῶν περὶ τοῦ κόπτους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ διαφορός σημαίας καπτῆ. Η εἰλικρινῆς πρόθεσις τῶν συλληπτητῶν ἡτο νὰ εύρουν, ὀπωσδιπότε, μίαν λύσιν ευνοούσαν τὴν υπολογίσιν τὸ πλοίον ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς σημαίαν.

Ἐγ τελεῖ δικαίωμαν τοῦ προτίμησης τὴν γιατροπλίσιμο; —Τί νὰ σου πῶ, καπετάν Γιάννη μου: Αὐτὸς λένε τὰ πράγματα καὶ τὰ νούμερα.

Καὶ ὁ καπετάν Γιάννης ἔρυγε μὲ τὴν ἐκφραστὴν τῆς Βαθείας ἀπογονώσεως εἰς τὸ ρυτιδωμένον ἀπὸ τὴν ἀρμύρα τῆς θαλάσσης πρόσωπον του.

— Αὐτή εἶναι ἡ κατάστασις, μοῦ εἶπε ὑπὸ τὴν διεύθυντη τοῦ γραφείου, μὲ ἔκδηλον λύτην. Προσετάθησα νὰ ἐμῷ ἐπειπὸ τὴν διεύθυντη της σημαίαν, χωρὶς ὁ φωτῶς αὐτὸς ἀνθρώπος, ποὺ ἐδαινείσθη διὰ νὰ τὸ ἀγόραστη, νὰ χάσῃ τὰ ὀλίγα κεφάλαια του καὶ τὴν ὑπόληψιν του, λόγω ἀδυναμίας πληρωμῆς τοῦ χρέους του. Ελάτε σεῖς ἡ οἰσοδήποτε απὸ ἐκείνους ποὺ φωνασκούν διατὰ δέν μπαίνουν πλοία ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν, ἀς καθήση εἰς τὴν καρέκλαν αὐτήν καὶ ἃς παρασύρῃ τὸν φτωχὸν αὐτὸν ἀνθρώπων εἰς τὴν οἰκονομική καταστροφήν, εν πλήρει συνειδήσει τῆς τεραστίας εύθυνης,

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

τὴν ὅποιαν ἔχει ὁ δίδων μίαν συμβουλήν. Πῶς νὰ τολμήσω, βάζων τὸ χέρι στὴν καρδιὰ μου, νὰ κάω τέτοιο ἔγκλημα;

Θά ἀναφέρουμε καὶ κάποιαν ἄλλην σημείωση, εἰς τὴν ὅποιαν κατ' ἐπανάληψη παρέστην εἰς τὸ γραφεῖον μιὰς ἀπὸ τὰς πλέον φωτεινὰς προσωπικότητας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ο εἰδικὸς ἐπὶ τῶν ναυλώσεων ὑπάλληλος πρόχει ἀπὸ τὸ Baltie καὶ ανεκούνεις τὰς κλεισθείσας ναυλώσεις. Ἀνέφερε πλοϊα ὅλων τῶν σημαίων, πλὴν τῆς Ἑλληνικῆς, καὶ αὐτὸς ἐπανελαμβάνει τὰς ἡμέρας, που ἐτύχαινε νὰ ευρίσκωμαι εἰς τὸ γραφεῖον.

— Αὐτὸς ποὺ βλέπεις, διαρκεῖ τώρα ἀπὸ μηνάν, μοῦ εἶπεν ὁ ἐκλεστιν; Σδήνουμε καὶ ἡμέραν μὲ τὴν ἡμέραν Βουλιάζουμε βαθύτερα χωρὶς ἔστιν δίλγα. Ή δικῇ μας ἀγνοεῖται, παραμερίζεται καὶ ἔχει ἀρτάξωμεν, κατόπιν ἐπιτόνου προσποθείας καμιάν ναυλώσιν, τὴν τῆς Ἑλληνικῆς, καὶ αὐτὸς ἐπανελαμβάνει τὰς ἡμέρας, που ἐτύχαινε νὰ ευρίσκωμαι εἰς τὸ γραφεῖον.

Πῶς θέλετε νὰ υπάρξῃ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μ' αὐτὴν τὴν κατάστασιν; Σδήνουμε καὶ ἡμέραν μὲ τὴν ἡμέραν Βουλιάζουμε βαθύτερα χωρὶς ἔστιν δίλγα. Η δικῇ μας ἀγνοεῖται, παραμερίζεται καὶ ἔχει ἀρτάξωμεν, κατόπιν ἐπιτόνου προσποθείας καμιάν ναυλώσιν, τὴν τῆς Ἑλληνικῆς, καὶ αὐτὴν τὴν παρανομήν μεῖνει μὲ βεβαίαν ζητιαν, διὰ νὰ μὴ δέσσει τὸ πλοῖον.

Πῶς θέλετε νὰ υπάρξῃ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία; Ισως ἔστοι θὰ μηπρέσσουν νὰ ἀντιληφθούν τὴν πραγματικότητα καὶ νὰ συνέλθουν.

Καὶ διεπίστωσα τὸν βαθύν πόνον, ποὺ ἥσθνετο δὲ ἄνθρωπος αὐτός, τοῦ ὅποιος ἡ σταδιοδομία ὑπῆρξεν ἕνας τραχὺς ἄγων διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ πρωθητην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν πατριωτικὴν δρᾶσιν πολύμορφον καὶ γόνιμον.

Εἰναι τόσον χαρακτηριστικὰ τὰ ἐπεισόδια, ποὺ ἀνέφερε, ὥστε δίδουν, ιομίζω, τὴν εἰκόνα τῆς καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας πλέον παραστατικὴν ἀπὸ πολυσελίδους ἐκθέσεις καὶ ὑπομήματα.

Δέν πρόκειται περὶ προσκαίρου κρίσεως, συνήθους εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιχειρήσην, τὴν ὅποιαν καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, ὅπως καὶ αἱ ἄλλαι, εἰσελίται νὰ ἀντιμετωπίσῃ μὲ τὴν ἐλπίδα βελτιώσεως τῆς καταστάσεως. Πρόκειται περὶ νόσου, βαρυτήσης μορφῆς, ἡ ὅποια ἔχει ἐκδηλωθεὶ εἰδίκῶς εἰς τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλίαν, κατατρέγει ἡμέραν μὲ τὴν ἡμέραν τὰς σάρκας τῆς καὶ τὴν ἀγέα εἰς τὸν βέβαιον θάνατον. Αὐτὴν τὴν διαπίστωσιν πρέπει νὰ ἔχωμεν δῆλοι πρὸς οὐθαλμῶν, ὅταν ἀντιμετωπίζωμεν, ἡ ναυτιλιακὴ μας πρόβλημα. «Ἄς μη προσπάθωμεν νὰ αὐταπατώμεθα μὲ στατιστικὰς τῆς ὑπαρχούσας χωρικοτήποτες καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων. Αὐτοὶ εἶναι ἀριθμοὶ ἀνέν αξίας, ἔαν δὲν ἐρμηνευθούν δεόντως. Εἰναι ωσδαν νὰ κάμη τὶς ἀπογραφὴν τοῦ πληθυσμοῦ μιὰς χώρας, ἀριθμῶν τὰ πτώματα τῶν θυησκόντων ἢ τοὺς ψυχορραγούντας ἀσθενεῖς. Διότι πτώματα εἰναι τὰ δεμένα πλοῖα καὶ ψυχορραγία ἀσθενεῖς τὸ κινούμενον μὲ ζημίαν Ἑλληνικὸν πλοῖον.

Ο σεβαστὸς παλαίμαχος ἐφοπλιστής, ὁ γνωστὸς διὰ τὴν ἀπαντιστοῦσιν του διὰ τὸ μέλον τῆς Ναυτιλίας μας, ἀκόμη καὶ εἰς εὔτυχεῖς ἵπωσδηποτε περιόδους, κάτι προέβλεψεν ἐπαναλαμβάνων εἰς πάσαν πεπίπτωσιν ἑκάρεσις, ὅπως: «καταστρέφεται ἡ Ναυτιλία μας», «βαίνομεν απὸ τὴν κρημνῶν» καὶ τὸ ποιατία. Η μακρά του πείρα τοῦ ἐδίδε τὴν ικανότητα νὰ προβλέπῃ ποὺ ἐφερόμεθα, παρὰ τὴν πρόσκαιρον καὶ φαινομενικὴν εὐημερίαν. Καὶ, δυστυχώ, οἱ φοβοὶ του, τοὺς ὅποιους πολλοὶ θεωρούνται ἡ υπερβολικούς ἐπαληθεύουσαν σήμερον. Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία σήνει προσθετικῶν ἡμέραν μὲ τὴν ἡμέραν. Τὸ ναυτιλιακὸν μας λικοδόμημα, δημιουργηματικὸν ἀγώνων μακρῶν καὶ τραχέων, κατατρέει ἀπειπονθώσας. Αὕτη εἶναι ἡ τοαγκή διαπίστωσις καὶ ἀς μὴ προσπάθωμεν νὰ βαυκαλίζωμεθα μὲ ὄντεροπολῆματα καὶ ἐπίδιας καὶ νὰ αὐταπατώμεθα μὲ ἐσφαλμένας ἐρμηνείας τῆς θλιβερᾶς πραγματικότητος.

Αναζητησι τῶν αιτίων τῆς καταστάσεως νὰ ἔστημεν ἀνιαράν ἐπαπλόψιν χιλιεπιταμένων καὶ πολυγραμμένων πραγμάτων.

Η διάγνωσις τῆς ναυτιλιακῆς μας νόσου ἔχει γίνη πρὸ πολλοῦ καὶ απ' ἑπανάληψιν: «Οργανικὴ ἀδυναμία τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου διὰ τὴν ἴντιμωπίαν τοῦ τραχέος ἀγώνος ἐπιβίσεως, ποὺ διεξάγει. Τὰ μέσαν ἱεραπείας, ἐπίσης, κατ' ἐπανάληψην ἔχουν καθορισθή καὶ τονισθή. Αταλλαγὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰ βάρη, ποὺ τὸ καταθλίδουν καὶ ἐπὸ τοὺς πειριορισμούς, ποὺ τὸ πνίγουν καὶ τὸ παραλύουν.

Η διάγνωσις καὶ ἡ συνταγὴ εἶναι ἀπλαὶ καὶ δὲν χρειάζονται οὔτε ἐπιρροπαί, οὔτε συμβούλια, οὔτε συνέδρια, οὔτε ὑπομήνατα, οὔτε πολύτλοκα νομοθετήματα διὰ τὴν εὔρεσην τῆς θεραπείας. Χρειάζεται ἀπλῶς αἱ μόνον κατοίος, ἡ ὅποιος θὰ λάβῃ τὸ φραγμένιον ἀνά κείρας καὶ θὰ παλύσῃ μιὰν δρακτικὴν ὥρισμένων ἀνθρώπων, οἱ ὅποιοι, εἴτε ἀπὸ ἡλιθιότητας αἵνιστον, εἴτε ἀπὸ ὑστερόδουλον πολυτραγμούσαντον, εἴτε ἀπὸ γωνιτάς ιδεορογίας, ἐνώ ὅμιλοῦν δῆθεν ἐνθουσιωδῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἵεν κάμουν τίποτε ἀλλα παρὰ ἐπιμόνως καὶ ὑπόλυτα τῆς σκάπτουν τὸν ἄφον, κατορθώνουτε νὰ ὑπονομεύουν τὰς ἀγνάς προθέσεις τῶν ἄλλων, ἀνθεύουν καὶ τὰ πειριθέουν τὰς καθαράς καὶ ἀπλάς λύσεις, νὰ υἱώνων φραγμούς καὶ νὰ δημιουργούντων ἀδιέδονος ἀκόμη καὶ εἰς τὸν ίσιον ἥρμον.

Αὐτὴν τὴν ἀντιναυτιλιακὴν σπεῖραν κάποιος, ἔχων τὴν θέλησιν καὶ τὴν ὑνίσιμην, ἡμίπορει νὰ τὴν ἀνακαλύψῃ εὐκόλως καὶ νὰ τὴν ἔξουδετερωποτεύσῃ, διαθέτων θέλησιν, ψυχικὸν σθένος καὶ δύναμιν, διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ μιστηριώδεις ἀντιδράσεις, ὑποδοματικὰς εἰσηγήσεις, ταῖεναι μικροσυμφέροντα, δημοκοπικὰς κραυγάς, ἀκόμη καὶ κατηγορίες αἱ συκοφαντίας; «Εάν ναὶ, ὑπάρχει ἀκόμη κατοίκα ἐπλὶς νὰ ὑποστηθῇ τὸ καταρρέοντα ναυτιλιακὸν μας οικοδόμημα. Εν ἔναντια πειριπτώει, ἀς ἀπληπιθώμεν ἀπὸ τοῦδε τὰς ἀξιγγελόμενα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μέτρα, τὰ ὅποια ἔκουρασθημεν νὰ ἀκούωμεν ἐπὶ σειραῖς ἔτων, ὥρις να τὰ βλέπωμεν πραγματοποιούμενα.

Πάντως, δέξει τὸν κόπον μία τελευταῖα προσπάθεια καὶ ἀς ἐπίσωεν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ὁ ψυχορραγῶν ἀνθενής, θὰ ἡμπορεῖται, στιγά-στιγά νὰ ἀναζωγονηθῇ καὶ νὰ γίνη ζωντα-καὶ χρήσιμος ὄργανοισμός.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλαττώνεται τὸ ἔργον συντηρήσεως εἰς τὸ καθόρισμα τῶν Αὐλάνων καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶν.
Περιορίζεται η αιθάλη παρεχόμενης δρυμομόρφου ρευστότητος εἰς τὰ καύσιμα καὶ βελτιώνεται τοιούτος προστατόρων τῆς καύσεως.

Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν λεβήτων διατηρούμενον καθαρῶν τῶν προθεμαντήρων τῶν καυσίμων, ἔσυστερουμένον τοῦ κινδύνου ἀναπίεσεως νεροῦ μὲ τὸ καυστήριον καὶ παρεμποδίζομένης τῆς ἀπαντακάσεως τῶν καυστηρῶν, τῆς προκαλουμένης ἐκ τοῦ ὑπολειμματοῦ.

Προστατεύεται η ἐγκαταστάσιδιότι παρεμποδίζεται η διάρρωσης τῶν ΤΑΝΚΣ, τοῦ καυστήριον καὶ τῶν βερμαντικῶν στοιχείων (Κόλις), λόγη τῆς ἐπιτυγχανούμενής ἀπαλλαγῆς τῶν καυστηρῶν ἀπὸ τὴν δέσητα, διότι ἀπαττάνεται η διάρρωσης τῶν καυστηρῶν προκαλούντα τὴν ἀναφλέξεις εἰς τοὺς ἀκροθεμαντήρας.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναφλέξεως εἶναι ὑπέραντο τῶν 180 Φ. Δὲν ὄντωνται εργαστηκοί καπνοί. Συντελεῖται ο καθορισμὸς τῶν δισκῶν τῶν καυστηρῶν, χωρὶς νὰ βλάπτωνται τὰ χέρια.

KAI Περιορίζεται η κατανάλωσις καυσίμων μὲ τὴν χρησιμοποίησην βερμαντικῶν μονάδων, αἱ ὅποιαι δῆλως θὰ ἔχουντο. Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τοπικούς ἐπιμερισμούς, τὴν ρυθμιστικὴν της τεχνικὴν παρέβασιν καὶ παρακολούθησην διλογίου τοῦ συστήματος καυστηρῶν. Επιτρέφεται μὲν πάση δύνασθε νὰ ἔλαττωσῃς μεγάλην κατανάλωσην καυστηρού εἰς τὸ ποιάσια σας, ἀνενδιεμένης ὑποχρεώσεως εἰκόνων πλέον τῶν καυστηρῶν.

Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐφοδιάζει μὲ συρτάρια ἐπενδύσιμα μὲ τούχαν διὰ τὴν φύλαξην 48 καὶ πλέον δισκῶν καυστήρων καὶ διαμερίσματα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ο σύνθραξ δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς δισκούς τῶν καυστηρῶν μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς διλογίων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθιστούνται δριτεχάλκιναι λεπτίδες καυστηρού, προλαμβάνουν χυσίματα καὶ δδοντώματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διοίσης τῶν κυριωτέρων Λιμένων ΗΠ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε ή τηλεφωνήσατε εἰς τὸ πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

ΠΡΟΣ ΤΟ ΤΕΡΜΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ

Η ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ

Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ

Εις 3. 562.717 δολ. έδεισιάθη τελικώς τὸ ὑπόλοιπον τῆς φορολογίας τὰ ἡ τέτη 1947 καὶ 1948. Μὲ τὴν καταδόλην τοῦ ὄντωτερω ποσοῦ, τὴν ὄρισθεσαν μέχρι τῆς 15ης Ιουνίου, συμπληρούσται τὸ συμφωνθὲν ποσὸν τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Ἡ ἐκδικαστική ἐπιτροπὴ τῶν ἑνστάσεων, ἀποτελουμένη ἔκ τῶν κ.κ. Α. Μουζάκη, ως Προέδρου καὶ τῶν κ.κ. Ρόζου, Χανιδή, Ἀνδρεάδη, Τσιγκρή, Δημάδη καὶ Γαβαλᾶ, ἐπέραστος τὸ ἔργον τῆς καὶ προδέδη εἰς

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	Φόρος κατόπιν	Μειώσεων	λόγος ἡμερ-	Υπόλοιπον	Μειώσις 34.	ποσὸν	Καταβληθεῖς	*Οφειλόμενον
		ἀρ. 1 & 2 κ.λ.π.	ραριγόν		δυν. συμφ.	φόρου		ὑπόλοιπον
1. Λίμπερτος	10.795.170		772.358	10.022.812	3.495.202	6.527.610	6.147.355	2.380.255
2. Δεξαμενόποια	1.373.679		234.676	1.139.003	397.207	741.796	335.372	406.424
3. Ἐπιβατηγά	244.933		85.240	159.693	55.689	104.004	85.760	18.244
4. Λοιπά φορτηγά	4.777.999		744.974	4.033.025	1.406.435	2.626.590	1.868.796	757.794
Σύνολον	17.191.781		1.837.248	15.354.533	5.354.533	10.000.000	6.437.283	3.562.717

Ἴδουν ἐν συνεχείᾳ καὶ ἡ όγκομαστική κατάστασις τῶν φύλων ἐκκαθαρίσεως, ἡ ἐμφαίνουσα τὸ ὑπόλοιπον διὶ τοῦ ἑκατοντάριον πλοίον τῆς φορολογικῆς ἐπιθαρύνουσας εἰς δολάρια:

A. Τύπου Λίμπερτος	«Νικόλαος Πατέρας»	21.563	Δ'. Παλαιά Φορτηγά	250	«Κυδερνήτης»	3.114
«Άγιος Νικόλαος»	«Νικόλαος Κουλουκουντής»	10.848	«Άγια Βαρβάρα»	250	«Κώς»	11
«Άκτη»	«Οβών»	22.793	«Άγια Μαρίνα»	7.785	«Λευκίδιας»	6.717
«Αλέξανδρος Κορυζής»	«Ολγα»	15.514	«Άγια Θαλασσινή»	7.962	«Άναρας»	15.180
«Αλικαρναν»	«Παναγία Κοβαριατισσος»	54.931	«Άγιοι Βίκτορες»	3.252	«Αλακνίας»	670
«Άλικη»	«Παναγία Τήτσης»	19.253	«Αικατερ. Κουμάνταρου»	25.570	«Αλακνίας» (πρών) «Ηράκλειον»	67
«Αλφειός»	«Παναγία Κουμάνταρος»	19.358	«Άγιος Γιώργης»	3.750	«Αλακνίας»	12.616
«Αμερική»	«Περικλής»	25.975	«Άγιος Βλάσιος»	1.101	«Αλακνίας»	1.136
«Αννα Κονδύλη»	«Πέτρος Νομίκος»	25.764	«Άδριανας»	87	«Αλαργόριτας»	1.178
«Αναστάσιος Πατέρας»	«Πηνειός»	23.629	«Άννα»	207	«Αλασάνη»	6.129
«Αντώνης Σπ.»	«Ρίτσας Λαίονας»	22.926	«Άλεξανδρα»	1.593	«Αλασάνη»	30.855
«Αξιός»	«Σάμος»	20.842	«Αντικλεια»	615	«Αλασάνη»	8.275
«Αστερίς»	«Σαντορίνη»	21.108	«Άννα Σταθάτου»	214	«Αλασάνη»	2.224
«Αταλάντη»	«Σαυνίου»	14.501	«Άννα Γουλανδρής»	181	«Αλαργόριτας Χανδρή»	11.430
«Β. Ηλ. Κουλουκουντής»	«Σταθῆς Γιάνναγας»	19.247	«Άργολικός»	14.050	«Αλαργόριτας Χανδρή»	16.336
«Βιργίνια»	«Σταύρος Κουμάνταρος»	22.631	«Άρχαγγελος»	6.475	«Αλαργόριτας Χανδρή»	3.980
«Γεώργιος Φ. Ανδρεάδης»	«Σύρος»	19.622	«Άρραδιος»	4.974	«Αλαργόριτας Χανδρή»	30.440
«Γεώργιος Δ. Γράτσας»	«Τρίτων»	25.557	«Αριέττας»	9.555	«Αλαργόριτας Χανδρή»	2.566
«Γεώργιος Πανώρας»	«Φάλιτ Λεπτενάντ Βασιλειάδης»	23.395	«Α. Νομικού» (Ασπ. Νομικού)	17.658	«Αλέντρας»	7.327
«Γρηγόριος ΚΙΠ»	«Φρετίνης»	15.011	«Αικατερίνην»	—	«Αλέντρας»	856
«Δημοσθένης»	«Χαδιώτης»	25.445	«Αιρίαλας»	283	«Αλαργόριτας Χανδρή»	976
«Δημοσθένης Πανταλέων»	«Χρυσή»	18.511	«Ε. Βερνίκος»	8.055	«Αλαργόριτας Χανδρή»	427
«Δίρφες»	«Χέλατρος»	23.104	«Ε. Βερνίκος ΙΙ»	53.339	«Αλαργόριτας Χανδρή»	626
«Εβρος»	«Ψαράς»	23.501	«Ε. Βερνίκος ΙΙΙ»	53.339	«Αλαργόριτας Χανδρή»	68
«Ελένη Δ.»	«Οντρια»	40.315	«Ελέριος Ελλάς»	143	«Αλαργόριτας Χανδρή»	2.601
«Ελένη Σταθάτου	«Κρήτης»	5.041	«Εφώριος Γ.»	2.506	«Αλαργόριτας Χανδρή»	16.874
«Ελάτας»	«Στυλ. Βλαστασόπουλος»	839	«Εφώριος Κρίνης»	294	«Αλαργόριτας Χανδρή»	8.776
«Ελλήνικος Γουζέδης»	«Πεταλούδις»	24.425	«Εφώριος Ρ.»	78	«Αλαργόριτας Χανδρή»	9.295
«Ελλενίς Μπήτρος»	—	—	«Ελαπονία Μ.»	4.052	«Αλαργόριτας Χανδρή»	19.706
«Ελλενίκ Σκάρι»	—	—	«Ε. Μ. Επιτερίκος»	17.258	«Αλαργόριτας Χανδρή»	19.238
«Ελλενικ Στάρι»	—	—	«Δ. Ιγγλίστρας»	26.050	«Αλαργόριτας Χανδρή»	1.156
«Επτάνησος»	—	—	«Εφώριος Λιδανός»	3.457	«Αλαργόριτας Χανδρή»	3.185
«Εύανθια»	—	—	«Γ. Παταίανος»	18.393	«Αλαργόριτας Χανδρή»	210
«Εύγενια Χανδρή»	—	—	«Δορίς»	18.934	«Αλαργόριτας Χανδρή»	871
«Εύρυμδαν»	—	—	«Δ. Χανδρής»	2.932	«Αλαργόριτας Χανδρή»	1.443
«Ηρα»	—	—	«Διαμαντηνής»	1.986	«Αλαργόριτας Χανδρή»	854
«Θεμιστοκλής»	—	—	«Δανατπρίς»	217	«Αλαργόριτας Χανδρή»	6.752
«Θερμόπη»	—	—	«Δ. Κυδωνίευς»	2.547	«Αλαργόριτας Χανδρή»	149
«Γ' γύρω	—	—	«Ε. Ειδινούν»	12.332	«Αλαργόριτας Χανδρή»	270
«Ιανόντης Η. Γουλανδρής»	—	—	«Ειρήνη Επιτερίκου»	8.693	«Αλαργόριτας Χανδρή»	2.214
Ι. Κουλουκουντής	—	—	«Ελένη Κουλουκουντή»	21.034	«Αλαργόριτας Χανδρή»	5.379
«Καλλιόπη»	—	—	«Ελίζα»	776	«Αλαργόριτας Χανδρή»	18.257
«Καππανί Παπάζογλου»	—	—	«Ελευσίς»	287	«Αλαργόριτας Χανδρή»	1.538
«Καππανί Ματαράγκας»	—	—	«Ελισσόσατες»	10.846	«Αλαργόριτας Χανδρή»	6.762
«Καππανί Φαρμακίδης»	—	—	«Ελλάς»	2.415	«Αλαργόριτας Χανδρή»	359
«Κάστωρ»	—	—	«Ελπίτις»	199	«Αλαργόριτας Χανδρή»	1.077
«Κεχρέας»	—	—	«Ευθάλιας»	94	«Αλαργόριτας Χανδρή»	3.415
«Κονιστράς»	—	—	«Εύηνος»	597	«Αλαργόριτας Χανδρή»	107
«Κρήτη»	—	—	«Ερμιόπολις»	2.706	«Αλαργόριτας Χανδρή»	17.382
«Κύμα»	—	—	«Ζεφύρος»	2.101	«Αλαργόριτας Χανδρή»	29.327
«Κ. Χατζηπατέρας»	—	—	«Ηπειρός»	1.203	«Αλαργόριτας Χανδρή»	2.209
«Κωνοταντής»	—	—	«Ηρώας»	5.536	«Αλαργόριτας Χανδρή»	423
«Κωστής Λερός»	—	—	«Ηρώας ΙΙ»	27	«Αλέντρας Νομικού»	148
«Κωστής Λώρας»	—	—	«Ηρώας ΙΙΙ»	—	«Αλέντρας Νομικού»	2.624
«Κωστής Μίχαλος»	—	—	«Ηλίας Κουλουκουντής»	23.222	«Αλέντρας Νομικού»	889
«Λεόντιος»	—	—	«Θεούβωρα»	9.670	«Αλέντρας Νομικού»	870
«Λεωνίδας Μίχαλος»	—	—	«Θεοκυητώρα»	938	«Αλέντρας Νομικού»	109
«Λουύτα Νομικού»	—	—	«Θεοκυητώρα»	2.657	«Αλέντρας Νομικού»	12.147
«Μαίονδρος»	—	—	«Θεοφανός Λιδανός»	9.866	«Αλέντρας Νομικού»	44
«Μαριάμ»	—	—	«Θερεσία Νομικού»	711	«Αλέντρας Νομικού»	44
«Μαρ. Γ. Κουλουκουντής»	—	—	«Θετίς»	6.560	«Αλέντρας Νομικού»	24.339
«Μαρία Σταθάτου»	—	—	«Ιάκωβος»	3.674	«Αλέντρας Νομικού»	5.425
«Μασούντ 'Αβας»	—	—	«Ιάκωβος»	4.000	«Αλέντρας Νομικού»	449
«Μεγαλόχαρη»	—	—	«Ιαίσσος»	1.490	—	—
«Μιχαήλ»	—	—	«Ιαίσσος»	1.707	Σύνολο. διὰ παλαιά φορτηγά \$ 757.794	—
«Μιχαλάκης»	—	—	«Ιαίσσης Φράγκος»	8.982	—	—
«Ναυαρχός Κουντουριώτης»	—	—	«Ιαίσσης Χανδρής»	4.517	ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΟΣ Σ	—
«Νέδων»	—	—	«Κασσός»	24.049	1. Λίμπερτος	\$ 2.380.255
«Νέστος»	—	—	«Καθαριόποιος»	52	2. Δεξαμενόποιος	» 406.424
«Νικόλαος Γεώργιος»	—	—	«Ιαίσσης Ν. Μαρκεστός»	528	3. Επιβατηγά	» 18.244
«Νικόλαος Ζωγραφίας»	—	—	«Κατίκης Χ. Πατέρα»	5.344	4. Λοιπό φορτηγά	» 757.794
«Νικόλαος»	—	—	«Κωνσταντίνος Η.»	787	Σύνολον	\$ 3.562.717

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πράκτορεύσεις, Άγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

· Αγιτοφόσιοι ἐν τῇ Ελλ. αἱ τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀριστῶν χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Εργο-

στασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιούμενων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτώνσιων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSIT τῶν «NELSON» καὶ «EM-PIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεῖ 'Ακτή Ποσειδώνος 28 πλέφ. 41-479

» » Αθηναῖς: Εύπολιδος 10, πλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Έξωτερικού: «UNION»

» » Εσωτερικού: «OUNION»



ΑΪΓΑΙΟΣ

‘Η Διώρυξ τοῦ Σουέζ κατά τὸ 1949

Μεταξὺ τῶν νευραλγικῶν κέντρων τῆς κινήσεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἔχουσαν κατέχει θέσιν ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ. Ἀποτελεῖ αὐτὴ τὸν κεντρικότερον κρίκον μεταξὺ ‘Ανατολῆς καὶ Δύσεως καὶ ἡ μέσω αὐτῆς ναυτιλιακὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις θεωρούνται ὡς τὸ βαρόμετρον τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ Κόσμου. Τὸ «Δελτίον» τῆς Διώρυγος τῆς 15 Απριλίου ἐξει, προσφέρει ἀπό τὴν πλευράς αὐτῆς στατιστικὰς πληροφορίας ἀναφερομένας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 1949 ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν αντίστοιχην ἑτησίαν κίνησιν τῆς τελευταίας δεκαετείας. Αἱ σχετικαὶ διακυμάνσεις ἐμφανίζονται εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

Χωρητικότης εἰς τ. νέτ

Έτη	Διελεύσεις	Έμφορτα	Κενά	Σύνολον
1935	5992	28.106.000	4.705.000	32.811.000
1936	5877	27.196.000	5.183.000	32.379.000
1937	6635	30.881.000	5.610.000	36.491.000
1938	6171	29.170.000	5.248.000	34.418.000
1939	5277	25.163.000	4.410.000	29.573.000
1940	2589	10.587.000	2.949.000	13.536.000
1941	1804	5.363.000	2.900.000	8.263.000
1942	1646	4.440.000	2.588.000	7.028.000
1943	2262	7.553.000	3.721.000	11.274.000
1944	3320	14.659.000	3.466.000	18.125.000
1945	4206	21.482.000	3.583.000	25.065.000
1946	5057	26.101.000	6.631.000	32.732.000
1947	5972	27.521.000	9.056.000	36.577.000
1948	8686	37.803.000	17.278.000	55.081.000
1949	10420	46.894.000	21.968.000	68.862.000

‘Ως ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν ἄνωτέρῳ πίνακα, ἐσμειώθη κατὰ τὸ 1949 ρεκόρ 10.420 διελεύσεων, μὲ συνολικὴν χωρητικότητα πλοίων 68.862.000 τόνων. Η κίνησις αὐτὴ εἶναι διπλασία, ἐναντὶ τῶν τελευταίων προπλευρικῶν ἑτῶν καὶ κατὰ 3½ φορά μεγαλύτερα, ἐναντὶ τοῦ 1913. Η σημειωθεῖσα αὔξησις, ἡ διπλασία καὶ συνεχίζεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὅφειλεται κυρίως εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, χωρὶς δῆμος νάυστερον καὶ τὰ σκάφη τῶν ἀλλων κατηγοριῶν εἰς εύρυτέρων συμμετοχήν εἰς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας τῶν διελεύσεων. Τὰ σκάφη τῶν λοιπῶν κατηγοριῶν — ἔξαιρεται τῶν τάνκερ — σημειούνται μὲ διελεύσεις 28.867.000 τόνων, ὁ δὲ ἀριθμὸς αὐτὸς διὰ πρώτην φορᾶν ὑπερβαίνει τὸν μέσον όρον τῶν ἀντιστοίχων διελεύσεων τῶν ἑτῶν 1933 ἔως 1937.

‘Ἄξιοσημειώτων ἀδέκανη εἶναι, ὅτι τὰ ἐμφορτα πλοῖα ἐμφανίζουν μίαν ἀνάπτυξιν ἐλπιδοφόρον, διὰ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς μεταξὺ ‘Ανατολῆς καὶ Δύσεως. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀφ’ ἔτερου ἔθεσαν εἰς τὸ πρεκόρ τῶν 40.195.000 τόνων, ἀλλὰ ἐμφανίζουν ποινὰ τινὰ κάμψην κατὰ τὸ τελευταῖον ἔξαμπνον, χωρὶς βέβαια τούτῳ νὰ ἐπιτρέπῃ καὶ συμπεράσματα διὰ τὸ μέλλον, δοσον ἀφορᾷ τὴν κατεύθυνσιν τῶν πετρελαιοφορίων.

Τέλος, ὡς πρὸς τὰς σημαίας, αἱ διελεύσεις ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1949 ἐμφανίζονται διὰ τὰ πλοῖα τῶν κυριωτέρων χωρῶν ὡς ἔξει:

Σημαία	Πλοῖα	Τ. γκρός	Τ. νέτ
‘Αγγλικὴ	3952	34.185.907	24.883.987
‘Αμερικανική	1908	11.722.079	8.894.961
Νορβηγική	1187	10.583.156	8.030.623
Παναμαϊκή	815	8.054.135	6.069.399
Γαλλική	742	7.372.331	5.298.675
‘Ιταλική	783	6.044.157	4.461.901
‘Ολλανδική	551	5.188.174	3.812.524
Σουηδική	287	2.527.070	1.920.745
Δανική	235	1.871.935	1.389.529
‘Ελληνική	231	1.691.013	1.256.073

‘Η Ἑλληνικὴ σημαία ἔρχεται, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρῳ πίνακος, δεκάτη κατὰ σειράν. Η θέσις τῆς δῆμος αὐτῆς θὰ ἐνεφανίζεται συμπαντικῶν βελτιωμένη, ἐδάν ύπελογίζοντο καὶ τὰ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη — καὶ κυρίως τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια — ἀτίνα διαπλέουν τὴν διώρυγα ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς ‘Ονδούρας καὶ τῆς Λιβερίας.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ
ΕΤΟΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιῶν ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΚΡΗΤΗΣ, ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχυτέρων ‘Ακτοπλοϊκῶν σκαφῶν «ΑΓΓΕΛΙΚΑ», «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ», «ΙΟΝΙΟΝ».

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

Αργεντινή

Τὸ «πλωτόν χρυσωρυχεῖον»

— Η Ἀργεντινὴ προτίθεται νὰ ἀποκτήσῃ ἐνα ἐμπορικὸν στόλον συνοικίης χωρητικότητος τούλαχιστον 1½ ἑκατομμυρίου τόνων, τοῦ ὅποιον τὰ πλοῖα — μὲ ἐνα πυροβόλον εἰς τὴν πρώτην καὶ ἔτερον εἰς τὴν πρύμνα — θὰ δύνανται, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, νὰ ἀποτελέσουν καὶ ἄνα ἑνα πολεμικὸν σκάφος. Εἰς τὴν δῆλωσιν ταῦτην προέδη προσφάτως ὁ πρόεδρος κ. Περόν κατὰ τὸ γενέμα τὸ παρατεθεὶν ἐπὶ τοῦ νεοτεκνου ὑπερωκεανού «Εὔνα Περόν», ἐπ’ εὐκαιρία τοῦ παρθενικοῦ ταξιδίου του Ἐπουένος «Αὔρες πρὸς τὴν Εὐρώπην».

Συνεχίζονται τὸ λόγον του δ. κ. Περόν ἀπεκάλυψεν, ὅτι τὴν ιδέαν τῆς ἀποκτήσεως ἀργεντινῆς ναυτιλίας συνέλαβε διαρκοῦντος τοῦ πολέμου, ὅταν ἐπεσκόπητο τὰ κρηπιδώματα τοῦ λιμένος του Μπουένος «Αὔρες καὶ διὰ δὲλπετεν εἰς αὐτὰ οὔτε ἐνα πλοίον νὰ φορτώνη, παρὰ μόνον κενὰς φορτηγίδας καὶ ἀδρανοῦντα ρυμουλκά. «Ἀντιμετωπίζων τὴν θλιβερῶν αὐτῶν εἰκόναν — εἴτε καὶ προβλέπων τὰ λογικὰ ἀποτελέσματα τοῦ πολέμου, ἐσκέφθη ὅτι ἐπρεπε νὰ ἀποκτήσωμεν ἐν καιρῷ ίδιᾳ μας πλοιά. Τότε, ἀκόμη, ἐνα νέον πόλεμον ἡγεμονίας πόλεμος πρόχειτο, θά μᾶς εὑρίσκει τοῦ πλοίου μας πάντας πλούτον Κόσμου, ἐλλειπεῖται πάλι σκάφος ἀπομεμονώντας ἀπὸ τὸν υπόλοιπον Κόσμον, ἐλλειπεῖται ίδιον μας ἐμπορικὸν σκάφος. Καὶ τότε ἀκριδῶς ἀπεφαίστησεν τὰ πλοῖα τοῦ παραχωρήσαντος την Γαλλίαν τοῦ 1946, ἐναντὶ τῶν πρὸς αὐτὴν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων. Τὸ αὐτὸν ἔτος ἐτέθη ὑπὸ μετασκευὴν διὰ λογαριασμῶν τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Χάρδρης, μὲ τὴν προοπτικήν νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὸ ταχύτερον, τὸν ‘Ιούνιον τοῦ 1947. Κατὰ μίαν δῆμος θυελλώδη νύκτα τοῦ Δεκεμβρίου 1946 τὸ σκάφος ἀπεσπάζθη τοῦ ἀγκυροδολίου του καὶ ἐδύσισθη ἐντὸς τοῦ λιμένος. Ανειλκύσθη μετὰ πολλῆς δισκολίας κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας, δὲ καὶ ἀπεφασίσθη ἡ ριζικὴ πλέον ἀκατασκευὴ του. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀπὸν ἐρρυμούλκηθη εἰς τὰ ναυπηγεία Πενοέ, τοῦ Σαΐν Ναζαίρ, διόπου καὶ ἀνελθήσαν ἀμέσως αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι.

Δέοντος νὰ σημειώθῃ ὅτι τὰ σχέδια τοῦ «Εὐρώπη», ὅταν τούτο ἀρχικῶς κατεσκευάσθη, δὲν είχον τύχει τῆς πλήρους ἐγκρίσεως τοῦ διεθνοῦς κόσμου τῶν ναυπηγῶν. Εἰς τὸ συνελθόν μάλιστα τὸ 1946 τακτικὸν συνέδριον τῶν ‘Ναυτικῶν Αρχιτεκτόνων» τῆς Νέας ‘Υόρκης, ἡ οὐκούσθησαν πολλαὶ ἐπικρίσεις, δόσον ἀφορᾶ τὴν γενικὴν τοῦ σκάφους συγκρότησιν, τὰ στεγανὰ αὐτῶν διαχωρίσματα, τὴν ἡλεκτρικὴν τοῦ ἐγκατάστασιν καὶ τοὺς διατιθέμενους πρὸς ἐνδιάστησιν τοῦ πληρώματος τοῦ χώρου. «Ἄν καὶ αἱ αἰκουσθεῖσαι τότε ἐπικρίσεις δὲν ἥσαν καθολικαὶ, ἡ γαλλικὴ Κυβερνήσις, ἐν τούτοις, διότι ἀκριδῶς ἀντεμετώπιζε τὸ μέλλον τοῦ πλοίου εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βοεδείου ‘Αλταντικοῦ καὶ ὑπελογίζει τὰς ἀπὸ τῆς ἔτερας πλευρᾶς τοῦ ὕκεανον διατοπούμενάς ἐπικρίσεις, ἔχωρος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐκτελέσεως εὐρυτάτων μετατροπῶν καὶ βελτιώσεων εἰς αὐτὸν τὸ σκάφος. Βάσει τῶν ὑποδείξεων τῆς πείρας, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐπικρίσεων τῶν ‘Αμερικανῶν τεννικών.

Οὕτω, τὸ κατάστρωμα περιπάτου ἐνίσχυθη διὰ τῆς προσθήκης χαλυδίων ἐλασμάτων πάχους 24 χιλιοστῶν, πλάτους δύο μέτρων καὶ μή-

E. E. SHARP & SONS, LTD

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ : 158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

31, North John Street, LIVERPOOL, 2.

II, Bothwell Street, GLASGOW, C. 2.

ΕΠΙΣΗΣ:

E.E.SHARP & SONS(NORTHERN), LTD,

Bough Rooad, NORTH SHIELDS.

κους 94 μέτρων είς έκαστην τῶν πλευρῶν. Οι νομεῖς ἐπίσης ἐνισχύθησαν εἰς υψός μέχρι του καταστρώματος περιπάτου πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς καὶ ἐμπροσθεν, μεταξὺ τῶν νομέων 193 καὶ 205, διὰ τῆς προσθήκης ἐνισχύσεων πάνως 24 χιλιοστῶν. Σημειώτεον, δτὶ καὶ οἱ Γερμανοὶ κατὰ δύο περιπτώσεις τὸ 1933 καὶ πάλιν τὸ 1939 είχον τοπικῶς ἐνισχύσει τὰς γωνίας τῶν ανοιγμάτων τοῦ κυρίου καταστρώματος, του καλύμματος τοῦ μπαχανστασίου καὶ τῶν δύο καπυδόδοχων. Περαιτέρω, ἵνα ἐλαφρυνθοῦν αἱ κοπώσεις τοῦ σκάφους, ἀφρέθησαν αἱ δεξαμεναὶ ὑδάτων τοῦ Νο 1 κύτων, ἐνώ νέα διαρρυθμίση ἔγενετο ὥστε τὸ Νο 1 πρωταρίων τάνκ καὶ τὰ πρυματά τάνκ No 13, 14, 15 καὶ 16 ύπο διαμάλας συνθήκας νά παραμείνουν κενά. Ἐπὶ πλέον 2.500 τ. ἔρματος προσετέθησαν εἰς τεόσαρα πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους διαιρέσματα. Αἱ τροποποιήσεις αὗται ἀπέβλεπον εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ποπώσεων τοῦ σκάφους.

Εἰς τὸ καταστρώμα περιπάτου ἐγένοντο ἐπίσης ὡρισμέναι ἀλλαι διαρρυθμίσεις εἰς τὰ βάρη, αἵτινες ἀνήγαγον τὸ σκάφος εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον εύσταθεις καὶ καλῇ διαρρύθμωσες πρὸς τὸ τῆς «Νορμανδίας».

"Όλα τά στεγανά διαμερίσματα είς τό ημίπιστο σχέδιον τού πρωαριουτήματος τού σκάφους επεξετάθησαν είς τό ύψος των [εποινή-τεκές] και δλαι αί στεγαναὶ διαιρέσεις κατέστησαν σύμφωνοι πρὸς τὰς τεχνικὰς διαγραφάς τῆς διεθνοῦς συμβάσεως 1929, τού Λονδίνου, ἐνώ ἔτει
ραι — ὅπου ἡτο τούτο δυνατὸν — ἐγένοντο συμφώνως πρὸς τήν σύμβασιν τού 1948. Η προσθήκη ὑγροῦ ἔρματος 2.500 τόνων είς τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους συνέβαλεν εἰς τὴν καλυτέραν εύσταθειαν αὐτοῦ, πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ αὐτὸν ἐπίσης ἐλαφρότερον στερεὸν ἔρμα ἔτοποθετήθη εἰς τὰ καταστρώματα. Ἀφ' ἔτέρου, τὰ ἐναντίον τοῦ πυρὸς μέτρα καλύπτουν δλαις παρθένεις τῶν συναφῶν γαλλικῶν κανονισμῶν τού 1934, εἰδικὰ δὲ στεγμαὶ διαφράγματα ἀπομονώνουν τὸ σκάφος, ἐν πειριπτώσει πυρκαϊάς, εἰς πολλὰ χωριστὰ ἀπ' ἀλλήλων διαμερίσματα. Όπου ὑπέρχον ἔλινοι κατασκευαὶ, ἀντικατεστάθησαν διὰ μεταλλικῶν, ἐνώ δικύτου εἰδικῶν συσκευῶν διὰ τὴν αὐτόματον σπάνασιν τού κινδύνου ἐκ πυρκαϊᾶς ἐγκατεστάθη εἰς δλαις τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου.

Αἱ ἡλεκτρικαὶ ἐγκαταστάσεις ἑνισχύθουσαν μὲν νέας ἡλεκτρογενητρίας, καθὼς καὶ μὲν ἐφεδρικαὶ τοιαύτας διὰ τὴν περίπτωσιν ζημιῶν ποιεῖν. Τέλος ὅλα τὰ σύγχρονα μηχανήματα καὶ ὁργανα διέθεσαν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ «Λιμπετοῦ» διὰ τὴν ἀσφαλῆ αὐτὸν ναυιπλοῖαν. Σημειώ- τεον, ὅτι ἡ δὴ ἔργασια τῶν ριζικῶν διασκευῶν καὶ βελτιώσων ἐπετ- χόντων, ὥστε τὸ σκάφος θὰ μάνιθῃ καὶ ἀποπλεύσῃ τὴν 17ην Αύγουστου διὰ τὸ παρθενικόν του ὑπὸ τὴν γαλλικὴν σημασίαν ταξιδίου.

"Οσον ἀφορά τὴν ἐσωτερικὴν διακόσμησιν τοῦ «Λιμπερτέ», ἐφημέρως δῆλαι αἱ σύγχρονοι τάσεις τῆς γαλλικῆς τέχνης, με μεγαλύτερη πρωτοβουλίαι καλλιτεχνικήν, παρ' ὅσον πρὸ ἑτούς κατὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ὑπερωκεανίου «Γλ—ντε—Φράνς». Οἱ διασημότεροι Γάλλοι διακοσμηταὶ ἐφιλοτέχνησαν τὴν δῆλην ἐπίπλωσιν καὶ τὸν διάκοσμον τῶν κοινωνίστων χώρων καὶ τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοίου, ἐνῷ καὶ πολλά ἔργα τέχνης περισσωδέντα ἀπό τὴν «Νορμανδίαν» — τὸ πρωτοδειμικόν ἐκείνον ἀριστούργημα τῆς γαλλικῆς τέχνης, — φιλοξενοῦνται τώρα εἰς τὰς αἰθουσας τοῦ «Λιμπερτέ». Τὸ σκοτεινόν καὶ βαρύν περιβάλλον τῆς γερμανικῆς διακοσμητικῆς τέχνης ἀντικατέσθητο μὲ τοὺς ἀνδικούς νομιαστικούς καὶ τὴν λεπτότητα τῆς γαλλικῆς τέχνης.

Τό μόνον, διπέρ απόμενε ισίστη μιωτικόν ἀπό τὴν μετασκευὴν τοῦ «Λιμπερέτη» είναι ἡ ταχύτης τοῦ σκάφους. Πολλὰ λέγονται, ὅλλα τίποτε δὲν είναι ἔκκριβωμάνων, δύον ἀφόρα τὰς ἐπενεχθείσας βελτιώσεις εἰς τὸ υπνανοστάσιον καὶ τὸ λεβητοστάσιον.

'Italia

Ἡ γαυτιλιακὴ ἀποκατάστασις

Ο κ. Κόστα, πρόεδρος της «Εινώσεως» τών έλευθέρων Ιταλών έφ-
πλιστών, ήτις άντιπροσωπεύει μίαν χωρητικότητα 1.700.000 τ. γκρός,
άνεψερέθη κατά την τελευταίαν γενικήν συνέλευσιν της όργανώσεως του
εις την Γένοβαν, εις την έπιτελουμένην άποκατάστασιν της Ιταλικής
ναυτιλίας. «Απάλεσεν αὐτή — εἶπε
— κατά τὴν πολεμικὴν περίοδον τὰ
90 % τῆς δυνάμεως της, ἀλλ' ηδη
ἔπαντκτε, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν θέσιν
της, χάρις — κυρίως — εἰς τὴν ἄ-
γοραν καὶ τὴν μετασκευὴν τῶν ἐκ
τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀποκτηθέντων πλοί-
ων καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν δύο με-
γάλων ὑπερωκεανίων τοῦ τύπου.
«Κάντε»

Η Ἰταλία ήγόρδασε μεταπολεμικῶς ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν σκάφη 1.400.000 τόνων γκρός, ἐκ τῶν δύο ποιών 900.000 τόνων ἀπὸ τὰς Η-νωμένας Πολιτείας. Προετιμήθησαν αἱ ἀγοραὶ ἐτοιίμων πλοίων, παρὰ αἱ κατασκευαὶ τοιούτων εἰς τὰ Ιταλικά ναυπηγεῖα, λόγῳ τοῦ υψηλοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων. Οὐδὲν μιλητῆς ἀνέφερε σχετικῶς, διὸ ἐναὶ ὑπερωκεανίον 26.000 τ. γκρός τοιούτοις ἐν Ἰταλίᾳ 3 ἑκατομμύρια λιρών, διετύπωσε δὲ τὴν γνώμην, διτὶ ἡ Ιταλικὴ ναυπηγεία βιομηχανία εὔρισκεται στημέρον εἰς τοιάντη θέσιν, διτεσευχεῖται τάς ἁργασίας της ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον διὰ νὰ παρέχῃ ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς ἀνέργους Ιταλοὺς τεγνύτας.

Ἐπὶ πλέον — ἔγκολούθησεν δὲ καὶ
Κόστα — ἡ Ἰταλία ἀπὸ τοῦ τέρμα-
τος τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἀπέ-
κπτε 40 νέα σπάθαι, ἀτίσιον ἐπέτρε-
ψαν, ὁμοῦ μὲν τὰ δύο *Contes*, νὰ δι-
ευρυνθῶν αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς
τὴν Βόρειον, τὴν Κεντρικῶν καὶ τὴν
Νότιον Ἀμερικήν, καθὼς καὶ πρὸς
τὴν Αὐστροαἰγαίων. Εἰς τὸ τέλος τοῦ
1949 ἡ δύναμις τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπο-
ρικοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς σκαφά-
2 650 000 τ. γκρ. ἔπειτα 2 405 000

τ. εις τὰς ἀρχὰς τοῦ Ιερού ἔτους. Τὰ βοηθητικά σκάφη καὶ τὰ ιστιοφόρα ἀνήρχοντο εἰς 120.000 τόννων. Κατὰ τὸ α' διῆμνον τοῦ 1949 τὰ ιταλικά πλοῖα μετέφερον φορτία 3.707.000 τόννων, ἡ δὲ κίνησις τοῦ B'. διῆμνου ἦτο, ὅπωδηποτε, ἀνωτέρα. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα μετεφέρθησαν καὶ 350.000 ἐπιβατῶν, κυρίως περιηγητῶν, ἡ αὔξησις τῶν ὅποιών εἶσουνδετέρωσε πλήρες τὴν μειωμένην μεταναστευτικήν κίνησιν.

Τὰ ἀκτοπλοοῦντα σκάφη

Η «Ενωσις» τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν μικρῶν μονάδων (Ναβαλπί-
κολό) ἀνέκοινωσε πρό τινος τὰς σκέψεις τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου, δύσον
ἀφόρη τὴν σπειρινὴν κατάστασιν καὶ τὴν προβλεπόμενην ἔνσασιν, τῆς
ἀποκτόλουσθης Ἱταλικῆς ναυτιλίας. Ἀντιμετώπιζεται, πράγματι, ἀπό τὸ
Κράτος ή δυνατότης ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν διάλυσιν τῶν ἐν λόγῳ
εὐ-
λινῶν κατὰ τὸ πλεῖστον σκαφῶν, χωρικότητος μέχρις 150 τόνων, κα-
θὼς καὶ ἡ περιαττική παροχή εἰς αὐτὰ οἰκουμενικῶν διευκολύνων, προ-
κειμένου νὰ ἀποκτήσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ εὐθηνότερα καὶ
χαμηλότερας διαιρείσεως καινουργὴ πλοῖα, ὥστε νὰ ἔξυπητετήσουν
μελλοντικῶς τὰς ἀποτολοϊκάς μεταφοράς τῆς χώρας ὄπτιώτερον καὶ μὲ
χαμηλοτέρους ναυλους.

Μετατροπαι εις "μότορσιπς,"

Κατόπιν της μετατροπής ένος Ιταλικού λίμπερτου, του «Andrea C.», είς δολελοκίνητον, τά Ιταλικά ναυπηγεία έπραγματοποίησαν παρομοίων μετατροπήν και ένος καναδικού φορτηγού, τύπου «Φόρτ», ναυπηγήσεως τού 1942. «Ηδη τρία άλλα Ιταλικά «λίμπερτς» τελούν έννα μετασκευή και υπόλογιζεται δη πρό του τέλους τού 1950 δέκα ένν οώλο σκάφη θά έχουν μετατραπεί είς δολελοκίνητα. Όις γνωστὸν ή Ιταλική Κυβερνητικούς καλλπει δι' έπικοχηρησεως κατά ένα ικανὸν ποσοστὸν τὰς δαπάνας τῶν έν λόγῳ μετασκευῶν.

Мег. Вретавнія

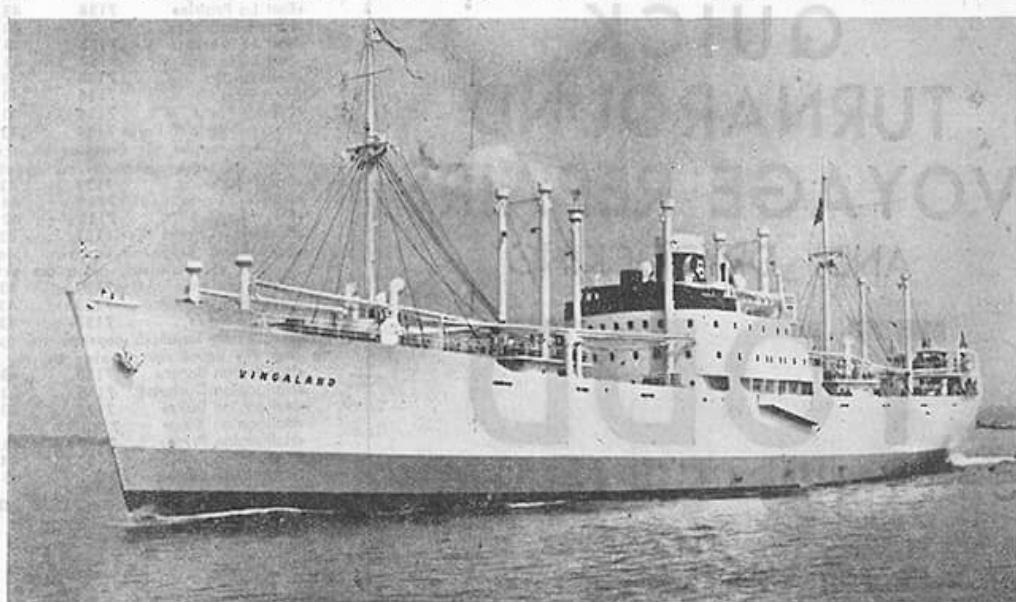
·Η εύθύτης τοῦ ἡγέτου

Εἰς τὴν ἑπτησίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν "Ἀγγλων ναυτῶν, τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ, ὅ γινωστος ἡγέτης τῶν Βρετανῶν ναυτεργατῶν κ. Γέγεις ἥνοιξε τὴν συζήτησιν τονίσας ίδιαι τέωρος τὴν ἀνάγκην, δύος ἀκόλουθηθῆ ἢ πολιτικὴ τῆς διαπρήσεως τοῦ σημερινοῦ μισθολογικοῦ ἐπιπέδου τῶν πληρωμάτων. Ὑπέδειξεν δὲ κ. Γέγεις, ὅτι ἡ πολιτικὴ τῆς Ισορρόπου αὐξήσεως τῶν ἡμερομισθίων, παραλλήλως πρὸς τὴν αὔξοσιν τῆς παραγωγῆς, πρέπει διπωσδήποτε νὰ συνεχισθῇ.

«Αὕησις — εἶπε — τοῦ μισθολογίου, ητις θὰ ἐπῆρχετο, ἐὰν ἀνεύθυνοι σχετικά αἵτησις ἥθελον γίνει ἀπόδεκτα, ήτο πρωταρισμένη νά αὔξηση τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ βρετανικού πλοίου. Θὰ ἐπέφερε τούτῳ ψηφιστέρας τιμᾶς εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφοράς, διχι μόνον δι' ἡμάς, ἀλλά καὶ διὰ τοὺς ὄλλους λαούς τῆς Αὐτοκρατορίας. Έγ συνεχεῖα θὰ προεκλείπει πληθωρισμὸν εἰς τὴν χώραν μας καὶ μεγάλας δυνησερές εἰς τὸ ἔξτερικον μας ἐπιτορίον. Άν, ἀντίθετα, παραμεινώντες εἰς τὸ σημερινὸν μισθολογικὸν ἐπίπεδον, θὰ ἐπιτύχωμεν κατὰ πρώτον τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ἔργατων ἕκεινον, οἵτινες λαμβάνουν χαμπλὸν ἡμερομίσθιον, θὰ ἴδωμεν τὴν παραγωγήν μας προαγομένην καὶ τελικῶς δοῦι θὰ κερδίσωμεν ἕνα ψηφιστέρον ἐπίπεδον ζώῆς.

ολοι τα κεριόνων ενα ψηφίστηκεν επίπεδον ζωής.
Είτα τάς υπόδειξείς διασφάλισαν έκπροσώπων, όπως έπιδωμαθή ή αινησης του μισθολογίου, δ. κ. Γέριτς προσέθηκε: «Είμεθα οι δευτέροι εις ύψη λόγα προσοστά αύξησης των μισθών, έπομενοι των γιαναθρακωρύχων. Εύρισκομεθα εις πλεονεκτικήν θέσιν έναντι τών μισθών που στηρώνωνται διαιτητικά, το δέ έπιπεδον της ζωής μας είναι σήμερον ύψη λόγου, που έπειτα από την παρατηρούμενη αύξηση της ζωής μας, έβαθμως

τερον, παρ' όσον οποτεδήποτε άλλοτε εἰς την ιστορίαν του «Εθνούς». Κατά τὴν τελικὴν συνεδρίασιν τῆς γενικῆς συνελεύσεως ἀπέρριφθη πρότασις περὶ καθιερώγεως τῆς ἔβδοματος τῶν 45 ώρῶν ἐνορατικής



Είς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν κατέπλευσε τὴν 11ην Ἰουνίου ἐκτελούν τὸ παρθενικόν του ταξίδιον τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Βίγκαλαντ» 5850 τόν. φορτίου τῆς Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς. «Ο.τι. ἡ νεωτέρα ναυπηγική τέχνη καὶ ἡ πείρα περὶ τῆς τάλεον ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐνὸς φορτηγοῦ γραμμῆς ὑποδεικνύουν ἔχει πλήρης ἐνσωματωθεῖ εἰς τὸ νέον ὑποδειγματικὸν σκάφος. Τέσσαρα τοῦ αὐτοῦ τυπου ναυπηγεῖται πλιοκτήτρια Σουηδικὴ ἑταῖρια. Κυβισμὸς ἄφθονος, χώροι 600 τόν. βαθείας φύξεως, πλῆρης ὁ αερισμὸς τῶν κυτῶν, ταχύτης 18 μιλῶν, μέσα φορτεκφορτώσεως παρέχοντα ταχύτητα, περιορισμὸν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα, δώδικα φυλακαὶ ἐργάτων πητοροῦν ἢ ἐργάζονται τάυτοχρόνως. Πολιτισμὸς ὑπέρτερος εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος. Θέσεις ἐπιβατηγῶν «λάινερο» οι θαλασσικοὶ καὶ ναυτοθερματῶν. Πλώματα 38 ἀνδρῶν. Κατανάλωσις 20 τ. πεταλίων. (Περὶ τοῦ πλέον μάτιον μόνιμον εἰς τὸν τερψι Σουηδικὸν Νοτιπλίνον σπάλην).

Κατά τὸν κ. Γείτο, ἐπιδίωξις τῆς «Ἐγώσεως τῶν Ναυτῶν» εἶναι ἡ ἔδομάς τῶν 48 ὥρων καὶ ἡ πρότασις αὐτῆς ἀκριβῶς θέλει τεθῆ ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς.

Νοτιοσλαυΐα

Γραμμή πρὸς τὴν Ἑλλάδα

Μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν ἀπαρχὴν Βελτιώσεως τῶν ἔλληνο—γιουγκο-σλαυϊκῶν σχέσεων, ἐπαναλαμβάνεται ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν ὑπὸ τοῦ «Γιουγκοσλαυϊκοῦ Λόῳδ» ἡ τακτικὴ αὐτοῦ προπολεμικὴ γραμμὴ ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, μὲν ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑλληνικούς λιμένας.

Σουηδία

Νέον σκάφος διὰ τὴν Μεσόγειον

Κατὰ τὸ παραπέμπειν γενέα εἴπει—εὐκαιρία τῆς παραδόσεως τοῦ νέου φορτηγοῦ λάινερ «Βίγκαλαντ», τῆς «Σουηδικῆς Ἀνατολικῆς Γραμμῆς», διευθυντῆς τῆς ἑταῖριας ναυάρχος Βέττερ, ὄμιλων σχετικῶς μὲ τὴν ναυπήγησιν τοῦ ρηθέντος σκάφους ὑπέδειξεν, ὅτι τὸ σχέδιον αὐτοῦ ἐτύχει ἐξαιρετικῆς μελέτης. Τὸ «Βίγκαλαντ» — εἴπει — κατεσκευάσθη μὲ τὴν προποτικήν τῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν προβλέπεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ εἰς τὸ λίαν προσεχές μέλλον ἡ σουηδικὴ ναυτικὴ βιουμηχανία καὶ ὡς ἀποτέλεσμα τῆς μελέτης ταύτης ὑπέρθεν ἡ ἐνσωμάτωσις εἰς τὸ νέον τοῦ σκάφους κάθε τεχνικῆς προόδου δυναμένης ν' ἀποφέρῃ τὴν μεγαλύτεραν δυνατότηταν κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν του οἰκονομίαν.

Ἡ πλαισιοτήτια ἑταῖρια δὲν ἐφεισθῇ δαπανῶν, προκειμένου νὰ ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ της. Πράγματι, τὸ πλοίον ἐστοίχισε 9 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἥποι 1.500 κορώνας ἐπὶ πλέον κατὰ τόνον δ.ώ., πέραν τῆς κανονικῆς τιμῆς δι'. Ἐντὸς πλοίου τῆς ἐν λόγω κατηγορίας κατεσκευάσθη, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ἐρικομπεργκ», εἰδίκως διὰ τὴν Μεσογειακήν γραμμήν. Μία μηχανὴ Ντῆζελ, ἀπλὸς ἐνεργείας καὶ δυνάμεως 6.700 ἵππων, ἔξασφαλίζει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 16½ μιλλίων, μὲ φορτίον 5.850 τόνων καὶ βύθισμα 25.7 ποδῶν.

Ἡ προοδευτικὴ νομοθεσία

Εἰς τὴν τελευταίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐγώσεως» τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ὁ πρέδρος αὐτῆς κ. Μπόκμαν διεξετραγώδησε τὴν δύσκολην κατάστασιν, τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζει τὸ σουηδικὸν πλοίον ἀπό τὸν ὑπερδάλλοντα λῆγὸν τῆς ἐργατικῆς κυβερνήσεως τῆς χώρας. Τείνει αὐτὴ προτοπορειακῶς διὰ τῶν ἐνεργειῶν τῆς νὰ παράσῃ εἰς τὸν Σουηδὸν ναυτεργάτην ἐπιπέδον ἐνδιατήρεσαν καὶ κοινωνική προνοίας ἀνώτερον μεταξὺ δῶν τῶν ναυτιλίων τοῦ κόσπου καὶ πέραν τῆς οἰκονομικῆς ἀντοχῆς τῶν σουηδικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ο. κ. Μπόκμαν ὑπέδειξεν ιδιαιτέρως πρὸς τὴν κυβέρνησην νὰ ἔχῃ πάντοτε ὑπὲρ τῆς τὸν μύθον τῆς «χρυσοτόκου δριβούς», ἥτις, εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν εἶναι ἡ Ναυτιλία. «Ἀναπόφευκτον ἀποτέλεσμα τῶν κυβερνητικῶν αὐτῶν μέτρων εἶναι ἡ ὑψώσις τῶν ἐδόξων διαχειρίσεως τοῦ σουηδικοῦ πλοίου καὶ ὁ παροπλισμὸς πλείστων δῶν ἐξ αὐτῶν, μὲ συνέπειαν τὴν ἀνεργίαν 2.500 ναυτεργατῶν. Περαιτέρω ὁ ὄμιλητης ἀνε-

φέρθη εἰς τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῶν μεγαλυτέρων σουηδικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τὸ 1949. Παρὰ τὸ γεγονός — εἰπεν — ὅτι τὰ ἔσοδά των ὑπέρβραν μεγαλύτερα, τὰ καθαρὰ αὐτῶν κέρδη ἐμφανίζονται μειωμένα.

Οὕτω, τὸ «Σουηδικὸν Λόῳδ», ἔναντι καθαρῶν κερδῶν 3.4 ἑκατομμύριων κορωνῶν κατὰ τὸ 1947, εἶχεν 1.52 ἑκατομ. κορωνῶν τὸ 1948 καὶ 1.3 ἑκατομ. κορωνῶν μόνον κατὰ τὸ 1949, ἕνα — δηλαδὴ — μετρώτατον ἀποτέλεσμα ἀπό τὴν ἐκμετάλλευσιν ἑνὸς στόλου περιλαμβάνοντος τρεῖς ἐπιβατηγούς μονάδας 16.000 τόνων γκρός καὶ 28 φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 79.300 τόνων δ.ώ. Ἀλλὶ ἑταῖρισ, ἡ «Svea», εἶχεν 1.8 ἑκατομ. κορωνῶν καθαρὰ κέρδη κατὰ τὸ 1949, πτοι ὅλιγωτερα κατὰ 300 νιλ. κορωνῶν ἔναντι τοῦ τοῦ 1948, ἕνω ἡ ἑταῖρισ «Τρέλεμπτοργκ» εἶχε τὸ 1947 καθαρὰ κέρδη 2.62 ἑκατ. κορωνῶν, τὸ 1948 1.31 ἑκατ. κορωνῶν καὶ τὸ 1949 μόνον 1.17 ἑκατ. κορωνῶν. Τέλος, αἱ ἑταῖρισι «Υπεραλαντική» καὶ «Υπερειρηνική», διαθέτουσαι ἀμφότεραι ἕνα στόλον ἑκ 33 δηζελοπλοίων 240.000 τόνων δ.ώ., εἶχον καθαρὰ κέρδη 3 ἑκατ. κορωνῶν ἢ πρώτη κατὰ τὸ 1949, ἔναντι 4.7 ἑκατ. τοῦ 1948 καὶ 3.25 ἑκ. τοῦ 1949, δευτέρα, ἔναντι 3.53 ἑκατ. τοῦ ἔτους 1948.

Τουρκία

Νέα πλοῖα καὶ γραμμαὶ

Ἀνηγγέλθη ὡς γεγονός ἡ ἔναρξις τῆς τακτικῆς φορτηγοῦ γραμμῆς Κωνσταντινουπόλεως πρὸς τὴν Ἡπειρωτικήν Εύρωπην, μὲ προσεγγίσεις εἰς Πειραιά, Σμύρνην, Χάδων, Ἀμέρσαρ, Ρότερνταμ, καὶ Αμβούργον καὶ μὲ ἐπιστροφὴν εἰς Κωνσταντινουπόλιν διὰ τῶν ιδίων λιμένων. Ἡ γραμμὴ θὰ ἐξυπηρετήσῃ διὰ τῶν δύο φορτηγῶν δηζελοκινήτων «Kizik» καὶ «Malatya», 3800 τ. γκρός ἔκστον (τοῦ 1945), ἀπίνα εἰνα δελφούσαν σκάφη πρὸς τὰ ἑλληνικά «Κρίσις» καὶ «Πεταλοί» καὶ κατάλληλα διὰ μεταφοράν γεικών φορτῶν.

Ἐγγώσθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ Τουρκία παρήγγειλεν εἰς τὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα σκάφη τινα εἰδικῶν κατηγοριῶν καὶ συνολικῆς ἀξίας 1.21 ἑκατομμύριων τουρκικῶν λιρῶν. Πρόκειται περὶ πέντε διπλείκων δηζελοκινήτων σκαφῶν ποποκών συγκοινωνιῶν. Τὰ τρία ἐκ τούτων θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν 700 ἐπιβάτας καὶ τὰ ἔτερα δύο 500 ἐπιβάτας ἔκστον. Αἱ ναυπηγήσεις αὗται πραγματοποιοῦνται ἐκ τῶν τραβηγκτικῶν δικαιωμάτων τῆς Τουρκίας ἀπό τὴν «Ολλανδίαν».

Τὸ «Ταρόδς» εἰς Νέαν Υόρκην

Προερχόμενον ἐκ Κωνσταντινουπόλεως κατέπλευσε τὴν 2αν Ιουνίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ πρώτον τουρκικὸν υπερωκεάνιον «Ταρόδς» ἐγκαταίσαν τὴν νεοσύστατον της κυβερνήσεως τοῦ Υόρκης — Μασσαλίας — Γένοβας — Πειραιῶς — Κωνσταντινουπόλεως καὶ τάνατοπλιν. Τὸ γεγονός ἔχαιρετισθη παρὰ τὸν ἀμερικανικὸν Τύπου, ὃς συμβολίζει τὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν τῆς Τουρκίας καὶ τὴν σταθερῶν αὐτῆς ἐπιθυμίαν, ὅπως ἀναπτύξῃ στενὰς σχέσεις ἐπικοινωνίας μὲ τὸν ἀμερικανικὸν λαόν. Τὸ «Ταρόδς», πλοιαρχώμενον ἀπό τὸν ἄλλοτε κυβερνήτην τῆς τουρκικῆς προεδρικῆς θαλαμηγού «Σαβαρόνα», ἀπέπλευσε τὴν 12ην Ιουνίου διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς εἰς Κωνσταντινουπόλιν, μέσω τῶν ιδίων, ὡς ἀνω, διαμέσων προσεγγίσεων.

Αἱ παραλαβαῖ τῶν καναδικῶν

Αἱ ἀρξάμενοι παραλαβαῖ τῶν 58 καναδικῶν φορτηγῶν, ἀτινα ἡγοράσθησαν πρὸ διετίας παρὸ δύο μίλιαν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, συνεχίσονται. Τὰ παραλαβαῖ μόνεσσα σκάφη, μεταφέρονται, ἐπὶ τὴν θάσην της γκαστῆς ἀγγλοκαναδικῆς συμφωνίας, ἀπό τὴν καναδικὴν εἰς τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν. «Ηδη, πέραν τῶν δῶν ἀνεγράφουμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, παρελήφθησαν καὶ μετωνομάσθησαν τὰ ἀκόλουθα σκάφη, διὰ λογαριασμῶν τῆς ἑταῖριας «Χατζηλίας Κόρπουν, Λτδ.» τοῦ Λονδίνου, παραλήφθησαν καὶ μετωνομάσθησαν τὰ κατώθι σκάφη:

Παλαιόν δόμα	Τ. γκρός	Ναυπ.	Λιμῆν παρα.	Νέον δόμα
«Fort Coulange»	7136	43	Τάιν	«Andover Hills»
«Fort La Prairie»	7138	43	Λίβερπουλ	«Elm Hills»
«Fort Gloucester»	7127	43	Τάιν	«Briar Hills»
«Fort Mr Pherson»	7132	43	Λίβερπουλ	«Lavender Hills»
«Fort Richelieu»	7150	43	Λίβερπουλ	«Aberdeen Hills»
«Fort Turtle»	7133	43	Τάιν	«Woldingham Hills»
«High Park»	7135	43	Γκρήνοκ	«Amersham Hills»
«Rideau Park»	7134	43	Λονδίνον	«Wynchwood Hills»
«Rocky Mountains Park»	7134	43	Λονδίνον	«Oakhurst»
Διάλογαρισμῶν τῆς ἑταῖριας «Χατζηλίας Κόρπουν, Λτδ.» τοῦ Λονδίνου, παραλήφθησαν καὶ μετωνομάσθησαν τὰ κατώθι σκάφη:				
«Banff Park»	7133	42	Ιργουέλλ	«Brookhurst»
«Belwood Park»	7149	44	Μπλάνθ	«Midhurst»
«Fort Miami»	7132	42	Μπλάνθ	«Fernhurst»
«Port Royal Park»	7131	42	Νιούπορτ	
Παρελήφθησαν ἀκόμη τὰ κατωτέρω τρία σκάφη παρὰ τῆς ἑταῖριας «I. P. Χαδούλης, Λτδ.», τοῦ Λονδίνου, ἀτινα δὲν μετωνομάσθησαν εἰστεῖ:				
«Fort Carillon»	7129	43	εἰς τὸ Μίδσλεμπρο	
«Fort Grants»	7133	43	εἰς τὸ Κάρδιο	
«Fort St Paul»	7137	43	εἰς τὸ Γρίνοκ	
Ἐπτά ἔτερα καναδικά φορτηγά τοῦ δημίου τῆς ἑταῖριας «Κάσουντη», μεταφέρεται ἀπό τὴν καναδικὴν σημαῖαν εἰς τὴν ἀγγλικὴν μετωνομάσθησαν ὡς κατώθι:				
«Haligonian Baron»	7150	43	μετων.	«Wembly Hills»
«Haligonian Duchess»	7145	43	»	«Morden Hills»
«Haligonian Duke»	7128	43	»	«Notting Hills»
«Haligonian King»	7130	43	»	«Stratford Hills»
«Haligonian Prince»	7130	43	»	«Tulse Hills»
«Haligonian Queen»	7131	43	»	«Derimark Hills»
				«Muswell Hills»

Telegrams: «NASITAS» P.O.B. 125, LIMASSOL, Cyprus Tel. Limassol 95

N. A. SITAS

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

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙEI

ΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α.—Τηλ. 40.658
 ΓΡΑΦΕΙΑ Τηλεγραφήματα: «ΧΡΟΝΙΚΑ»
 ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
 'Εσωτερικού Δρχ. 100.000
 ΔΙΑ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ κλπ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ

'Αντιπρόσωπος μας εἰς τὴν Ἀγγλίαν:

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

Ναυτιλιακαὶ Εἰδήσεις

'Η νέα Διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν»

Κατά τὰς διεισαχθείσας ἀρχαιογείσας πρὸς ἀνάδειξιν τῆς νέας 24μελούς διοικήσεως τῆς ἀνασυσταθεῖσης 'Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν ἔξελέγησαν κατά σειράν ἐπίτιχιας οἱ κ. κ. Ἐμ. Μιχαήλινος συγκεντρόσας 1813 ψήφους ἐπὶ συνόλου 1817, Ἀναστ. Ποταμιάνος 1809, Νικ. Λυκιαρδόπουλος 1808, Ἐκταύ. Δρακούλης 1793, Στ. Λιβανᾶς 1790, Παν. Γιαννουλάτος 1789, Λ. Νομικός 1784, Παύλος Πρωτόπαπας 1768, Μιχ. Πνευματικός 1502, Ἐμ. Κουλουκούτης 1313, Ἰω. Χατζηπατέρας 1147, Ἀλέξ. Βερίκου 1071, Γ. Λιγνός 1003, Στρατ. Ἀνδρεάδης 986, Γεώργ. Σ. Ἐμπειρίκος 985, Ἀγγ. Λουζῆς 944, Περ. Καλλιμανώτουπολης 940, Μ. Νομικός 938, Βασ. Γουλανδῆς 934, Β. Ρωσόλυμος 930, Δημ. Χανδρῆς 926 καὶ Μαράτος Σ. 901. Τὰς δύο υπολειπούμενάς ἔδρας κατέλαβον οἱ κ. κ. Ἀντ. Δημάδης καὶ Ἀλ. Γράτσος μὲ 887 ψήφους ἔκαστος. 'Ημέρα διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ Προεδρείου ωρίσθη ἡ 21η τρέχοντος.

Ἡ τροποποίησις τοῦ νόμου 1091

'Ο υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κωστόπουλος ἀνακοίνωσεν, ὅτι ἐλπίζει μέχρι τῆς 15ης τρέχοντος νόμου τοῦ Βούλην τὸ σχέδιον νόμου, τὸ τροποποιούν καὶ συμπληροῦν τὸν 'Αν. (Νόμον 1091) 1938. Τὸ νομοσχέδιον θά δοσίζεται, κυρίως, εἰς τὴν ἐπελεύσαν πρὸς καιροῦ ἐνώπιον τοῦ Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε.Ν. ουμοφίων μεταξὺ πλοιοκτήτων καὶ ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν. 'Ο κ. 'Υπουργὸς προσθέτειν, ὅτι εἰς τὸ νομοσχέδιον θα περιλαμβάνονται καὶ αἱ περιπτώσεις τοῦ παροπλισμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, λόγῳ ἐποίησις ἐπιβαρώσεως.

'Οσον ἀφορᾷ τὴν τροποποίησιν τοῦ 'Αν. (Νόμου 111) 1946, ὁ κ. Κωστόπουλος ἐπανέλαβε, διὰ τὰ ἐπιδιώκει τὴν ταύτοχρονην ἐπιτίθεσιν τοῦ μὲ τὸ νομοσχέδιον επερι τροποποίησεως διατάξεων τινῶν τοῦ Α. Ν. 1091) 1948.

Αἱ ναυτηργήσεις εἰς τὴν Ἰταλίαν

Εἰς τὰς ἄρχας τοῦ φινιτοπώρου τοῦ 1951, μετὰ 16 δηλαδὴ περίπου μῆνας, προβλέπεται νὰ είνει ἔτοιμα τὰ παραγγελθέντα εἰς τὴν Ἰταλίαν τέσσαρα ἀκτοπλοϊκά τῶν 1.800 τόνων. 'Υπάρχουν πληροφορίαι ὅτι τὰ ναυτηργεῖα τῆς Τεργέστης τερματίζουν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν τὰς τεχνικὰς προετοιμασίας, ὥστε η τοποθέτησις εἰς τὴν ἐσχάραν τῆς τρόπιδος τῶν σκαφῶν δένθα δοκιμάζεται. 'Υπολογίζεται ὅτι πρῶτα τὰ μέλλοντα εἰς Τεργέστην νὰ ναυτηργήσουν θά είνει ἔτοιμα πρὸς παράδοσιν. Τὰ ναυτηργεῖα, ἐπίσης, τοῦ 'Ανσάλτο έντὸς τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ ἐκτελέσουν τὰς δοκιμάς προτύπων εἰς τὴν δεξαμενὴν τῆς Ρώμης.

Καθέλκυσις δεξαμενοπλοίοι

'Εκ τῶν ἀγγλικῶν ναυτηργείων καθειλκύσθη τὴν 31ην Μαΐου εἰς Haverton Hill—ον—Tees, το πρῶτον ἐκ τῶν κατασκευαζούμενών δεξαμενοπλοίων διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἐταιρίας «Ἄνοντον 'Οθερστίου». Τὸ καθέλκυσθεν τάνκερ ὠνομάσθη «London Pride» καὶ είνε 10.300 τ. γρόβρις.

Αἱ οφειλαὶ πρὸς τὸ N. A. T.

'Η ἀρμοδιαὶ ὑπερεσία τοῦ Ναυτικοῦ 'Αποραχικοῦ Ταμείου ἐπεράτωσε τὸν ἐλεγχὸν τῶν 1350 ναυτολογίων, τῶν ἐκδοθέντων κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον. Κατὰ τὸν ἐλεγχὸν ἐξητάσθησαν λεπτομέρεια τὰ ναυτολόγια ἐνὸς ἐκπούτου πλοίου, ἐλθρωθόν δύνιν οἱ καταβολαὶ, σίτινες είνοντες γίνεται εἰς λοιδονίουν καὶ ἀναζητεῖται τὸ τυχόν ἐλλειμμα πρὸς καταβολὴν τούτου ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ή ηθοδιδεῖται τὸ τυχόν πλεούσα. Βασεὶ τοῦ γενομένου ἦδη ἐλέγχου η διοίσησις τοῦ N.A.T. ἐκοινοποιήσειν εἰς τοὺς ἀντισφερούμενούς πλοιοκτήτους χωριστούς λογαριασμούς διὰ κάθε πλοίου, ζητούσα τὴν καταβολὴν τῶν ὑπολογίων.

'Οι πληροφορούμεθα, μέχρι σήμερον εἰς τὸ Ταμείον κατεβλήθησαν ἐκ παλαιῶν ὀφειλῶν 40.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ἀπομένει δὲ πρὸς εἰσπραξιν διὰ τὴν πλήρη ἐξόφη-

σιν τῶν ναυτολογίων τῆς πολεμικῆς περιόδου (1940—1945) ποσὸν 80.000 λιρῶν περίπου.

* * *

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ παραλίους προενικάς 'Αρχάς ἀπεστάλη ἐγκύλιος τοῦ N.A.T. διὰ τῆς δοτίας παρέχονται ὁδηγίαι περὶ τοῦ τρόπου εἰσπράξεως καὶ ὁποτέλης χρημάτων ἐκ ναυτολογίων ἀπὸ τοῦ ὄρχομένου τὴν Ἰην 'Ιουλίου οἰκονομικοῦ ἔτους.

Ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ N.A.T.

'Η Διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ 'Αποραχικοῦ Ταμείου ἔθετον ὑπ' ὅψιν τοῦ καθηγητοῦ κ. Νείλου Σακελλαρίου ὅλα τὰ στοιχεῖα πρὸς σύνταξιν τῆς μελέτης τοῦ διὰ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τοῦ ιδρύματος καὶ τὴν ὑπόδειξιν μέτρων πρὸς ριζικήν ἀναδιοργάνωσιν αὐτοῦ.

Ἡ Διακομιδατικὴ

Αἱ ἀρέμεναι ἀπὸ τῆς 31ης Μαΐου ἀκρόσεις τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτεργατικῶν ὄργανων παρὰ τὴν Διακομιδατικὴν ἐπιτροπὴν μελέτης τῶν ναυτιλιακῶν ἡγημάτων, συνεχίσθησαν τὴν 5ην καὶ Ἰουνίου. Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 5ης Ἰουνίου καθ' ἓπειρον παρίστατο καὶ ὁ κ. Γεν. Διευθυντής τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, προσήλθον οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Ομοσπονδίας οἱ δοποίοι ἀνέπτυξαν τὰς ἀπόφεις τῶν ἐπικράτειων τῆς ναυτεργατικῆς τάξης.

Πρὸς τοὺς ἐκπρόσωπους τῶν ὄργανων ἀπεβλήθησαν, ὑπὸ τῶν μελών τῆς Διακομιδατικῆς ἐπιτροπῆς, διάφορα ἐρωτήματα πρὸς παροχὴν συμπληρωματικῶν ὑπηρεσιῶν.

'Εξ αὐτοῦ κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 9ης Ἰουνίου τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἀντεποւτεσσαν ὁ Διευθυντής Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως κ. Σταθακόπουλος καὶ ὁ τμηματάρχης Μελετῶν κ. Χανιδῆς. Κατ' αὐτὴν ἀκήμησαν πρῶτοι καὶ ἔξεπιστευτοὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυλορεστίων, οἵτινες μετεχοῦσαν εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς Ε.Δ.Μ.Ι.Ν.Ο. Οὗτοι ζητήσαν, δύναμις ἀπαλλαγῆς τῆς διαχειριστικῆς εὐθυγάρειας, διότι, κατὰ τὴν γνώμην των, δὲν ύφισταται καρμία ὑφειλὴ πρὸς τὸ Δημόσιον ὑποβολῆς ἐγγράφου ἢ Ν.Ν.Ο.

'Εξ αὐτοῦ κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 9ης Ἰουνίου τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἀντεπούτεσσαν ὁ Διευθυντής Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως κ. Σταθακόπουλος καὶ ὁ τμηματάρχης Μελετῶν κ. Χανιδῆς. Κατ' αὐτὴν ἀκήμησαν πρῶτοι καὶ ἔξεπιστευτοὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυλορεστίων, οἵτινες μετεχοῦσαν εἰς τὴν διαχείρισιν τῆς Ε.Δ.Μ.Ι.Ν.Ο. Οὗτοι ζητήσαν, δύναμις ἀπαλλαγῆς τῆς διαχειριστικῆς εὐθυγάρειας.

'Ἐν συνεχείᾳ ἐκήλησαν καὶ ἀνέλουσαν ὁι αἴτιμοτα τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν, μελί της διαλιθίσεως Ο.Ε.Ν.Ο. Οὗτοι ἔζησαν τὴν κατάργησην τῶν ὀδείων ἀποδημίας καὶ ἀναδρομίας τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., δόθησαν αἱ ἀποστολαὶ καὶ αἱ ναυτηργήσεις γενικῶς νὰ γίνουν μέσω των γραφείων τούτων καὶ ἀνέργων.

'Ἐν συνεχείᾳ ἐκήλησαν καὶ ἀνέλουσαν ὁι αἴτιμοτα τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν, μελί της ίσχυσίσεως νομοθεσίας περὶ διπλωμάτων καὶ πτυχιῶν, ὥστε οἱ κεκτημένοι πτυχιὸν κακερνήτου Α., μετὰ συμπλήρωσιν ὑπομνήσεων ὑπερσειας, νὰ δύνανται νὰ λαμβάνουν τοῦ διπλώματος πλοίουργον Γ. τὰς, ὅνεις ἐξετάσεων.

'Τέλος τὸ προσδέον τῆς 'Ἐνώσεως 'Ηλεκτρολόγων ἐξήτησεν ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν τὴν ἀναγγώρισιν τῶν ἡλεκτρολόγων ὡς κλάδου ναυτεργατικοῦ καὶ τὴν καθιέρωσιν καὶ ἀπονομὴν εἰδικῶν διπλωμάτων πρὸς τοὺς αἴτιμοτα.

Γραμμὴ Σαυθάμπτον — Μόντρεαλ

'Ἐπωφελουμένη τῆς ζωηρᾶς ταξιδιωτικῆς κινήσεως ἐκ τοῦ Νέου Κόσμου πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἐξ αφορμῆς καὶ τοῦ Καθολικοῦ ἔτους, ἡ πλοιοκτητρία ἐταίρια τῶν ὑπὸ παναμακήν σημαίαν ὑπερωκαένιον «Κολούμπια» (πρώτην «Κατούμπα») καὶ «Κα μ πέρ α», καθιέρωσε τακτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Σαουθάμπτον — Χερδούργου καὶ Μόντρεαλ. Τὴν νέαν ταύτην τακτικὴν υπέρρειαν ἐνέκαινε τὸ λαίνερ «Κολούμπια» ὑπὲρ τοπέλουσεν εἰς τὸ Σαουθάμπτον ἐκ Μόντρεαλ τὴν 10ην Ιουνίου καὶ ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν τὴν 12ην διὰ Καναδᾶν. 'Εφεδῆς ἡ γραμμὴ αὐτῇ θά ἐκτελπεται μὲ τὸ λαίνερ «Καπέρρα», ἐάν δὲ η κινητή είνει ικανοποιητική, θά πυκνωτή διὰ τῆς προσθήκης καὶ τοῦ «Κολούμπια». Κατὰ τὸν ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον, μετὰ τὴν διακοπὴν τῶν δρομολογίων τοῦ βρετανικοῦ ὑπερρεκεαίου «Ἀκούτανίας», τὰ δύο προσαναφερθέντα ἐλληνικὰ πλοιοκτησίας παναμακήν υπερωκαένια είνε τὰ πρώτα σκάφη, πού δρομολογοῦνται ἐξ Σαουθάμπτον διὰ τὸν Καναδᾶν.

Ἀπεργία πληρωμάτων

'Εις Πεντάγη τῆς Μαΐου τοῦ 1947 τὰ πληρώματα τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμακήν φορτηγού «Πρόσπερος», ὅπερας καὶ φορτηγού ἐγεώργιος Ποταμίας προσθήκης καὶ πληρώματα, σιδηροδρόμων τῆς Ζαχαροφόρων μὲ φορτηγούς Φορμόζης. Διά της ἀπεργίας τὰς ὑπόγειες εἰσδομένων τῆς διαδόσεως τοῦ πλοίου προσεργάσκειν τὸν διά τὴν πολύμηνον ὑπερρειαν τῶν εἰδικῶν της Αἴγαδης, μακράν τῶν οἰκογενειῶν των.

Διὰ τὴν μεταφορὰν προσκυνητῶν

'Τὰς ἀποικησίας παναμακήν ἐπίπεδην ἀπόπλοια «Λιγκούρια» (πρώτην «Κάπταιν Μάρκος») 7475 τ. γκρός καὶ «Ρώμα» (πρώτην «Μεδινία») 5719 τ. γκρός (όμροτερα ναυτηργήσεως 1914) ἐναυλώθησαν διά σειράς ταξιδίων πρὸς μεταφορὰν προσκυνητῶν, ἐπ' ευκαιρίᾳ τοῦ Καθολικοῦ ἔτους, εκ Νεας Υόρκης εἰς Εὐρώπην καὶ τάναπαλιν.

RADAR**ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑΙ ΠΥΞΙΔΕΣ****Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ****Οδός Μπουμπουλίνας 26 ἀριθ. τηλ. 45-397****ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ**

Τῆς SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL,

(S.A.I.T.)

φέρει εἰς γνῶσιν τῶν κ. κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ καὶ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ, ὅτι ἔκτος τῶν ἐγκαταστάσεων, 'Επισκευῶν, Συντηρήσεων κ.λ.π., τῶν ἐπὶ πλοίων Σταθμῶν 'Ασυρμάτου, Συσωρευτῶν, Ραδιογνωιομέτρων, Βιθομέτρων κ.λ.π., ἀπὸ 1ης Δεκεμβρίου 1949, θὰ δύνανται νὰ παρέχῃ τὰς ὑπηρεσίας της ἐπίσης καὶ διὰ τὰς ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑΣ ΠΥΞΙΔΑΣ καὶ RADAR ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν Μηχανικοῦ της ἐκπαιδευμένου εἰδικῶν πρὸς τὸ σκοπὸν τούτου εἰς τὸ 'Εξωτερικὸν ἀπὸ μακροῦ.

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES
 ESTABLISHED 1875

Dekytspotter Brothers
 WHOLESALY SHIPCHANDLERS
NANTES
 4, Rue Mathurin Brissonneau
 (Angle Quai Fosse)
 Delivery DONGES — ST. NAZARE
 Tel. 154.91
 Adr. Télegr.: PROVISIONS-NANTES
 R.C. 25-64. B.

FRESH PROVISIONS
 WINE AND SPIRITS

DUNKERQUE
 34-36, Rue du Collège
 TEL. { 2-90 Boucherie & Bureaux
 2-18 Chai a vin
 2-71 Privé
 Adr. Télegr.: PROVISIONS-DUNKERQUE
 R. C. Dunkerque 8.913
ALSO CALAIS — Tel. 10.55.
BONDED STORES
 DECK AND ENGINE STORES

πρός έπιδιόρθωσιν ελάτης εις τούς λέβητας. Μετά έπιθεώρησιν, έλαβε πιστοποιητικόν ναυτικών δικαιολογίας και έξικολουθήσαν κανονικώς τὸν πλαῦν του.

(Μάιος 29)

«ΛΟΙΝΤΑ» (παναμ. δεξ.): 'Ανελκυσθὲν, ἔνευ ζημιῶν, ἀνέχωρησεν ἀπὸ Ματάνιας Μπαΐα διὰ Χούστον.

(Μάιος 25)

«ΤΖΕΝΝΥ» (παναμ.): Προσήρζεν εἰς ὄβαθη θέσιν παρὰ τὸ 12ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ Πλεῖτ, ἀλλ' ἀνειλκυσθή ἀνευ δοηθείας καὶ χωρὶς νῦ ὑποστῆ ζημιὰς τῶν ὑφάλων του.

(Ιουνίου 7)

Η Ναυλαγορά

Περίοδον ἔξαιρετικά δύσκολον διέργεται ἡ ναυλαγορά. 'Απὸ δῆλα τὰ κέντρα φορτώσεων, μετὰ τὴν ἔσορινην προσωρινὴν ζωρότητα, αἱ διαταγαὶ ἔχουν περιορισθῆ εἰς τὸ ἔλαχιστον. 'Η προσφορὰ χωρικοτητοῦ: υπέρτεια τὴν ζητησίαν καὶ τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι ἡ χαλαρότητα τῶν ναυλῶν. 'Η ἐποχὴ, δεσμῶν, αὐτὴ ὑπέρθεν ἀνέσθετο, ἐποκή μικρᾶς μεταφορικῆς κινήσεως. 'Η συνήθησις συστολὴ τῶν ἐργασιῶν ἐπετάθη ἀπὸ τὴν κακὴν ἐσόδειον τοῦ ἀραδοστοῦ εἰς τὴν Ἀργεντίνην, ἀπὸ τοὺς προβλέψεις ὀφθόνου ἐσοδείας τῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ἀπὸ τὴν εἰς γαιάνθρακας ἐπάρκειαν, ἀπὸ τὴν κατάστασιν τῆς 'Απω 'Ανατολῆς καὶ ἀπὸ τὴν ἐν ὑπερσιῇ διατήρησιν μιᾶς ὁγκώδους χωρικοτητοῦ, μεγαλύτερας τῆς ζήτησεως.

'Η κατὰ τομεῖς κίνησις, κατὰ τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ 'Ιουνίου, εἶχεν ὡς ἔξης:

Βόρ. 'Α μερική: Οὐσιαστικῶς ὄντει διαταγῶν καὶ μὲν ἐλαχίστας ναυλώσεις. Τὰ σκάφα πρήξαν καὶ πάλι παροπλιζόμενα. Διαταγαὶ τινες γαιάνθρακος διὰ Ν. 'Αμερικῆς ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὴν προηγουμένην τιμὴν τῶν 6.35 δῆλα. πλατρῶν εἰς προκύπτειον, ἀπὸ Χάμπτον ρόδες διὰ Ρίον, εἰς τὰ 5.30 δῆλα. 'Απὸ Κόλπου ἡ τιμὴ τῶν 5.75 δῆλα διὰ Σάντος, εἶναι πλέον πλαστοί. Θείον δι' 'Αγγλίαν εἰς τὰ 39(3) καὶ σιτηρὰ δι' 'Αμερίσσαν δῆλα, 6 γκρός τέρμη. Σιτηρὰ διὰ Τσάρτσιλ διὰ τὴν νέαν ἐποχὴν εἰς τὰ 9(—), ἔναντι 11)— τῶν πρώτων περιστιών ναυλώσεων.

'Ο Βόρ. Εἰρηνικὸς μὲν μικρὸν καὶ αὐτὸς κίνησις. Σίτος εἰς χώμα δῆλα, 7.50 γκρός τέρμης δι' 'Αμερίσσαν καὶ ὁ χαρημὸν ναύλος τῶν 100 χιλ. δῆλα, καὶ ἀπὸ ποταμοῦ ἐπηληρώθη διὰ ζυλείων καὶ γενικά τὶς λιμεντρῆς τρεῖς λιμένας Ανταραλίας (Σιδῶνες ρέιντ). Ζαχάρεις Κούνδας ἀνευ ἐνδισφέροντος. Διὰ Λαττακίας ὄμεσος φόρτων δῆλα, 10.50 δῆλα, 10 δι' 'Αλεξανδρείαν, δῆλα, 9 δι' 'Ιαπωνίαν ('Ιουνίου) καὶ 61 δι' 'Αμερίσσαν — 'Αμεριούργον.

Τὸ πλέον ἀπράκτον. Ναῦλοι ἔξαιρετικῶν χαμηλοῖς. Διὰ Ρόττερνταμ σελ. 34 ἐπληρώθησαν διὰ δρόμων, ἀπὸ Νεκταρέα διὰ Νόρδερν ρέιντες δῆλα, 8 μπέρθ τέρμης ἐπομένων καὶ 50)— σιτηρά διὰ Δανίαν δῶν καὶ κάτω ποταμῶν. Δι' 'Ινδίας προσφέροντο 57(6).

'Απὸ τοὺς πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς ἡ ἐργασία περιωρίσθη εἰς: Μερικά φορτία σιτηρῶν ἐξ Ανταραλίας δι' 'Αγγλίαν εἰς τὰ 55)—, ἀπὸ Δυτ. λιμένας, χύμα καὶ 62(6) 'Ανατολ. λιμένας. Διὰ Καλλάρο 47(6). Ζαχάρεις Κούνινθαν δι' 'Αγγλίαν, 'Ιουλίου 70)—.

'Απὸ Τακάν προσφέροντο δῆλα. Χόγκ Κόγκ 44.50 διὰ φορτίον 9 χιλ. τόν. ζαχάρεως διὰ Σουέζ. Τιμαὶ ἐξητούντο διὸ τὴν μεταφορὰν 34 χιλ. τόνιν ζαχάρεως ἀπὸ τὸν εὐτὸν λιμένα δι' 'Ελλάδα, 'Ιουλίου.

Γαιάνθρακες 'Ινδιών ἀπὸ Καλκούταν διὰ Κολόμπο 24(6), δι' 'Ιαπωνίαν 36)— 'Ιουλίου καὶ 43(9) διὰ 'Αδελαΐδας. Μεταλλέυματα 'Ην. Πολιτείας δῆλα, 7, δῆλα, 1.10 ἐκφωτωτικά. Μεταλλέυματα Ντουγκόνδιν δι' 'Ιαπωνίαν 26)— φίο. 'Αραδόσιτος ἀπὸ Ντάρμπον δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεν 70)—.

Οι γαιάνθρακες Νοτ. 'Αφρικῆς χωρὶς ζηρότητα εἰς τὰ 43(9) διὰ Μπουένος "Αὔρες, 50)— διὰ Τσιταγκόγκ, 42(6) διὰ Μελδούρην καὶ 30)— δι' 'Αδεν.

'Η Μεσογειακὴ κίνησις μικρὰ. Μεταλλέυματα απὸ 'Ισκεντερούν διὰ Νόρδερν ρέιντζ δῆλα, 4.50 καὶ δῆλα, 0.50 ὥπερ 3 λιμένας διὰ Φιλαδέλφειας. Φωσφάρτα 30(6) ἀπὸ Καζαπλάγκαν ἡ ζάφη διὰ Κέιπ Τάουν, δι' 'Αγγλίαν ἀπὸ Μπόναν 21)—.

Τὰ τάιμα—τσάρτερα καὶ αὐτὰ περιεισμένα, μὲν χαρημάτος τιμάς. Ταξίδιον δι' Αὐστραλίαν 14(9) εἰς σκάφος μὲν πετρέλαιον. Διὰ Δυτ. 'Αφρικήν κυκλικὸν 10(6) (καύστημον γαιάνθρακες) καὶ 11(9) μὲν πετρέλαιον.

Γαιάνθρακες 'Αγγλικοὶ: διὰ Μπουένος "Αὔρες 41(3), Πόρτ Σαιδ 27(6), Βενετίαν 25)—, Δυτ. Ιταλίαν 24(6) ἀπὸ 'Ανατολ. ὀκτῶν. 'Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Δυτικῆς Ιταλίαν 21(6).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ» (εργ. Ν.Ι.Κ. Γ. Κουλουκουντῆς) ἀπὸ έξ θέσεις Βρεταννικῆς Κολομβίας 9200—9300 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τίσσαρας λιμένας Βάρδη Μπαΐα — Αρεντζή Μαρίες ρέιντ, καὶ ἀποκοτόν δῆλα, 105.000 φίο, φόρτωσις 12—31 Ἀγύρωτον.

«ΕΥΑΝΘΩΑ» ἐν Βομβάνη 10.000 τ. τιμέντων εἰς σάκκους διὰ Βρυξελλῶν 31(6), ὄμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΡΥΞΘΕΥΣ» (παναμ.): Εν Βαγκούδερ 9000 τ. σιτηρῶν εἰς σάκκους διὰ Μολλέντο, 'Αρίκα η 'Αντοφαγάκατα δῆλα, 6.50 ἐνο λιμένα, 6.75 δύο λιμένας, φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου.

«ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (σημ. Νοτ. 'Αφρικῆς) ἐκ Πουέρτο Ρίκο 9500 τ. ζαχάρεως δι' 'Αμερίσσαν — 'Αμεριούργον ρέιντ, 55)— ἀπὸ ένα λιμένα φορτώσεως, 56)— ἀπὸ δύο λιμένας καὶ 57)— ὥπερ τρεῖς λιμένες φορτώσεως, 'Ιουνίου 10—25.

«ΑΜΕΡΙΚΗΝ» ἐν Πόρτ Αλφέρτον 9500 τ. ἀλουμίνιον οχιδεῖς εἰς σάκκους διὰ Τεργιάτεν δῆλα, 5.40 φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐκ Ρόττερνταμ 6700 τ. γαιανθράκων διὰ Βόλον 26(6), μὲν 500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 15 'Ιουνίου.

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

'Αριστείδου 17 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ-ΝΔΥΛΩΣΕΙΣ

Πλῆρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δῆλους τοὺς 'Ελλ. λιμένας Τηλεγραφικὴ Δ)σις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45.288 — 43.331

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street - PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

Teleg.: MATAKOM Telef.: 45288-43331

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.

«ΜΑΡΙΑ ΛΠΣ» (η ἔτερον) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιαννέρον δῆλα, 6 (νοῦλος πληρωτέος εἰς κρουζέρος), φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἀπὸ έξ θέσεις Βρεταννικῆς Κολομβίας 9000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τρεῖς σμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικούς— 'Αρεντζής ποταμούς κατ' ἀποκοτόν δῆλα, 72.000 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—10 Ἀγύρωτον.

«ΜΑΚΕΝΑ II» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 4400 τ. γαιανθράκων διὰ Κολόμπο 24(6), καντσέλλο 6 'Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐκ Ρόττερνταμ 7800 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 28(6), καντσέλλο 1 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικὸν) ἐκ Πότι ἡ Νοθορωσίσκης 9.500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Νόρδοφλο η Βαλτιμόρη 600, 3.75, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

«ΜΑΚΕΝΑ II» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 4400 τ. γαιανθράκων διὰ Κολόμπο 24(6), ὄμεσος φόρτωσις.

«ΠΓΟΡ» ἐκ Γκαλεστενών 9500—9800 τ. θείου διὰ Κέιπ Τόουν ἡ Ντόρμπον 51)— ένα λιμένα, 52(3) δύο λιμένες, φόρτωσις 1—10 Ἀγύρωτον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ» ἐκ Μπόνας 9800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιλαδέλφειαν η Βαλτιμόρη δῆλα, 3.50, φόρτωσις 8—20 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (παναμ.) ἐκ Ρίου 'Ιαννέρου 9300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτιμόρη δῆλα, 4.85, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΑΙΤΟΡΙΟΥ» (νοτιοαερ.) ἀπὸ Βικτώριον (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Σίδην (C.B.) δῆλα, 3.85 φίο, φόρτωσις 5—20 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιδουνοῦ) ἀπὸ Ντουκούν 9500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Ιαπωνίαν.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) 8000 τ. d.w. (373.320 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μίλια, κατανόλασις 27 τ. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ διὰ ταξίδια 'Ινδιών ἐπ' 3 ἔως 6 μηνα, 12(9), παρόδοσις εἰς Καλκούταν 1—10 'Ιουνίου, ἐπαναπαρόδοσις εἰς ένα λιμένα 'Ινδιών, Κεύλαντος η Πακιστάν.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» 10.865 τ. d.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μίλια, κατανόλασις 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον εἰς 'Απω 'Ανατολής εἰς Εύρωπην 14)—, παρόδοσις 7 'Ιουνίου εἰς ένα λιμένα 'Ιαπωνίας ἐπαναπαρόδοσις εἰς ένα λιμένα 'Αγγλίας η Κόντινεντ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ» 10.439 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μίλια, κατανόλασις 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ημερώνας Πολιτείας εἰς Εύρωπην δῆλα, 2.30, ὄμεσος παρόδοσις εἰς ένα ἀμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείου του Χαττερέας), ἐπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ» 10.439 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μίλια, κατανόλασις 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ημερώνας Πολιτείας εἰς Εύρωπην δῆλα, 2.30, ὄμεσος παρόδοσις εἰς ένα λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείου του Χαττερέας), έπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

«ΑΒΑΛΑΝΤΗ» 10.439 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μίλια, κατανόλασις 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ημερώνας Πολιτείας εἰς Εύρωπην δῆλα, 2.30, ὄμεσος παρόδοσις εἰς ένα λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείου του Χαττερέας), έπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

«ΝΑΦΤΟΛΑ» (παναμ.) ἐκ Πειραιών Κόλπου 8500 τ. πετρελαιοσιδῶν διὰ Ρίτεξαν 7.5% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τοῦ ναυλολογίου Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 1—10 'Ιουνίου — Αύγουστος.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝ. ΤΟΓΙΑ

A)π "ΕΛΣΗ,,

A)π "ΚΥΚΛΑΔΕΣ,,

A)π "ΚΑΡΥΣΤΟΣ,,

Εἰς άκτοπλοικούς πλόας έσωτερικοῦ

Διεύθυνσις: Μεγ. Βρεταννίας 8 Τηλ. 41 728

Πρακτορεῖον: 45.652, 42.091, 44.497, 45.886.

Τὰ ταξιδεύοντα ἐλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ., Σιγάλας	04	2453	ἀνεχ., Πεισιάδ 13 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	ἀργεί Σύρον ἀπό 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια Ι. Χανδρή	18	2974	ἀργεί Πειραιά ἀπό 11 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διήλθε Γιροάλταρ 7 'Ιουν. διά Χέιζαμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀργεί 'Ελευσίνας ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	ἀνεχ. Νάρδικ 2 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώρας, Χαλκιάς	24	3658	ἀργεί Πάτρας ἀπό 18 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	διηλθε Θεούταν 24 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἀνεχ. Τακοράτη 10 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀργεί Πέραμα 14 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναδαριώτης	22	988	ἀργεί 'Αμπελάκι 14 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	ἀργεί 'Ελευσίνας 14 'Ιουν.
ΑΚΤΗ	έαδ. Λιβανόνια A. E.	44	7176	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Ιουνίου διά Κέιπ Τάουν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	ἀνεχ. Όρλεανην 25 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	διηλθε Κιουρασώ 24 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανόνια» A. E.	43	7194	ἀνεχ. Κόδιτσαν Μπατίη 7 'Ιουνίου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανόνια» A. E.	42	7176	ἀνεχ. Κόμπης 7 'Ιουν. διά Μακάσσαρ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	ἀνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	διηλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Σιμίζου
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	ἀργεί Σύρον ἀπό 18 Οκτ.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	ἔφθ. Κονάκρι 30 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	ἔφθ. Χάμπτον 6 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Χούστον 7 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀργεί Πέραμα 11 'Απρ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανόνια» A. E.	43	7176	ἔφθ. Στεττίνον 6 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Κρόφτον 10 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρήης Εμπειρίκος	21	4786	ἀργεί 'Αμπελάκι ἀπό 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	ἀργεί Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανόνια» A. E.	41	7460	ἔφθ. Τοκοπίλλαν 4 'Ιουν.
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σίσι	19	4683	ἀργεί Σύρον ἀπό 11 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	ἀργεί Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θρασική» A. E.	38	4854	ἀργεί Πειραιά ἀπό 6 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκταρ Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Λίδερπουλ 2 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	ἔφθ. Καράπτι 11 'Ιουν.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοί Ν. Βερνίκου	20	7744	ἔφθ. Λίδερπουλ 6 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διηλθεν Όραν 10 'Ιουν. διά Κων) πολιν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουν. (διά Λονδίνον)
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆς	20	6343	ἅρει Ρόττερνταμ ἀπό 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. .	«Άλμπατρος» A. E.	18	4289	ἀργεί Πειραιά 11 'Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άτλαντις» A. E.	21	721	εἰς ταξίδια Πειραιών — Τεργέστης
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	διηλθε Κριότομπαλ 12 'Ιουν. διά Βόρ. Ειρηνικὸν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	εἰς Πεινάγκ ἀπό 18 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἔφθ. Βομβάνη 9 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 10 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάκης	18	1176	ἀνεχ. Μτερέγκων 6 'Ιουν. διά Φάλθουμ 11 διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλίπιος ιππούλου	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδιν ὥν.	24	2740	ἀνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Νίκαιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	ἀργεί Πειραιά 13 Νοεμ.
ΔΗΜ. ΓΓΛΕΑΣΗΣ	υἱοί Δ. Ιγγλεση	18	5275	ἀργεί Φιλαδέλφιαν 8 'Ιουν. διά Σάγκουα
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Κυδωνίευς	26	4862	διηλθε πλήσιον Μάλτας 8 'Ιουν. διά Σάγκουα
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αίγαιον» A. E.	44	7207	διηλθε Πειραιών 6 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαιμ. Πατέρας	19	5253	ἀνεχ. Πειραιά 14 'Ιουνίου.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Νίκαιαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	ἀργεί Πειραιά ἀπό 13 Νοεμ.
ΕΒΡΟΣ	Καδῶν Σιγάλα	25	1412	ἀργεί Σύρον 10 'Ιουν. διά άνοικτὴν θάλασσαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἔφθ. Αδεν 10 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	ἀνεχ. Αδεν 25 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκιών» A. E.	44	7176	ἀνεχ. Ρίον Ιανέρον 7 'Ιουν. διά Μόμπτιλ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἀνεχ. Ροσάριο 7 'Ιουν. διά Μπουένος 'Αϊρες
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σίσι	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 10 'Ιουν. διά Χούστον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάλος καὶ Λυκούρης	21	1549	ἀργεί Πειραιά 14 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεί Πειραιά 15 Νοεμ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμούς	43	7176	ἀνεχ. Πειραιώς 8 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	διηλθεν 'Οράν 11 'Ιουν. διά Κων) πολιν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. Σαδάνη 8 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 29 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Κων) πολιν 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Ντάρμπταν 6 'Ιουν. διά Μπέρια, ἔφθ. 9
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδῶν Σιγάλα	21	2369	ἀργεί Πειραιά ἀπό 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	ἀνεχ. Νάρδικ 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	ἀνεχ. Χόδς 'Αντζελες 2 'Ιουν. διά Καλλάσ
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιβανόνια» A. E.	19	5627	ἀργεί Ανδρεάδης ἀπό 2 Σεπτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	ἀνεχ. Καλάματα 4 'Ιουνίου διά Β. 'Αμερικήν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διηλθε Σιγκαπούρην 12 'Ιουν. διά Κόμπη
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διηλθε Μανιλάρ 23 Μαΐου διά Βαγκούμπερ
ΗΠΕΙΡΟΣ	«Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διηλθεν 'Αδεν 5 'Ιουν. διά Τσιτταγκόγκ
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	εἰς Κότκα 7 'Ιουνίου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἀνεχ. Μόντρεαλ 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσσος» A. E.	44	7198	ἀνεχ. Πειραιά 10 'Ιουν. διά Οδησσόν.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	ἔφθ. 'Αδεν 8 'Ιουν. καὶ ἀνεχ. 11 δι 'Αμπατάν
ΘΕΟΚΥΤΩΡ	υἱοί Σπ. Πολέμη	42	2865	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουν. διά Πούντα 'Αρένας
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	ἔφθ. Οδησσόν 9 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέα» A. E.	30	4123	ἔφθ. Κοσσίν 7 'Ιουν.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	ἀργεί Πειραιά ἀπό 7 Μαρτίου
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	εἰς Πειραιά 3 'Ιουν.
ΙΑΚΟΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης.	35	2385	ἔφθ. Χάμπτον ρόδος 3 'Ιουν.
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	εἰς Πόρτ Σαΐδ ἀπό 6 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ	Λώδις καὶ Πεζάς	43	7207	ἔφθ. Ντάρμπταν 2 'Ιουν.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Έκταρ Δρακούλης	06	3916	εἰς Ριτζέκαν 6 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	ἀργεί Πειραιά 4 Σεπτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάνκερ)	«Άδελφοι» Γουλανδρή	44	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	έτ. «Άθινά» κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	«Επτ. Ναυτ. Επτικ. A.E.	27	1600	ἔφθ. Ρούεν 11 'Ιουν. διά Βραΐλαν
	Λουκάς Νοικός	28	1594	διηλθε Κων) πολιν 9 'Ιουν. διά Βραΐλαν

ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άργει "Αμπερντιν" ἀπό 2 Μαΐου
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εὐγενία I. Χανδρή	42	7035	έφθ. Βοστώνην 6 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 10 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
ΙΩΝΙΑ	Άρ. "Αναστασάτος	19	2323	διῆλθε Σαγί Μικέλ 5 'Ιουν. διὰ Πειραιά
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	"Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	έφθ. Μπουένος "Άλερες 6 'Ιουν.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	"Ιω. Παράχος κλπ.	13	1877	άργει "Άμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	έφθ. Ιμιγχαμ 1 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	N. Κουμάντερος	45	7240	άνεχ. Βιζαγκατατάμ 9 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 12 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	άνεχ. Νάρδιν 3 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Αμβούργον 2 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Δ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	διῆλθε Ντώμπαν 28 Μαΐου δι' "Αμπετάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει Πειραιά ἀπό 20 Δεκ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. "Επιφανειάδης	44	7176	εἰς Κόμπε από 22 Απρ., ἐπισκεψή
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. "Επιφανειάδης	43	7198	διῆλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιβ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	3879	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. δι' Αλεξανδρείαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μοάστους	44	7244	διῆλθε Τάκου Μπάρι 1 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Νασσάου 12 'Ιουν. διὰ Παστελίδη
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υιός	27	4950	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 10 'Ιουν. διὰ Τσιταγκόδηκ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ακτοπλοία "Ελλάδος»	11	7537	άνεχ. Νάρδιν 3 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΚΥΜΑ	«ἄδ. Λιβανούς» A. E.	43	7244	έφθ. Βαγκούνδερ 7 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. K. Πατέρα	43	7176	εἰς Βαγκούνδερ ἀπό 25 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. "Ηλιόπουλος	05	2527	άργει "Αμπελάκι από 12 Μαΐου 1949
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. Απόδικος	45	7176	διῆλθε Ντώμπαν 5 'Ιουν. διὰ Κολόμπο
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοί K. H. Λατιμού	43	7176	άνεχ. Μπόναν 12 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	έφθ. Κόμπε 9 'Ιουν.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Κων(πολί) πολιν 11 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζῆς	28	4573	άνεχ. Λονδίνον 10 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	άνεχ. Γιουκάρο 8 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ M. Νομικός	43	7176	έφθ. Μπουένος "Άλερες 8 'Ιουνίου
ΛΥΡΑΣ	P. καὶ M. Λύρας	18	5686	άργει "Ελευσίνας ἀπό 2 Δεκ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» A. E.	45	7176	έφθ. Βοστώνη 8 'Ιουν.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδιονίου	19	3911	εἰς Ούλον 6 'Ιουν.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άργει "Αμπελάκι ἀπό 11 Μαΐου 1949
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Τάμπαν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	άνεχ. Χάμπτον 8 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Λ.	K. H. Λατιμός	12	4707	έφθ. Όδησσον 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	Λώς και Πεζάς	43	7244	έφθ. Νάρδικ 11 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	G. M. Κουλουκουντής	43	7176	διῆλθε Παναμάν 8 'Ιουν. διὰ Νέαν "Υόρκην
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εἰς λιμένας Αργεντινής 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ	«Είρηνικός» A. E.	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΟΣ II	Έμμ. Βιντιάδης	20	2310	έφθ. Αμβέρσαν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Βενετίαν 1 'Ιουν. καὶ Κων(πολί) πολιν 12
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	N. Εύσταθιος	19	5476	διῆλθε Αδεν 10 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Μπουένος "Άλερες 5 'Ιουν.
ΜΕΝΤΩΡ	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	44	7198	εἰς Γιουκάρο ἀπό 12 Μαΐου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	"Εκταρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διῆλθε Κρίστομπαλ 12 'Ιουν. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΜΙΧΑΗΑ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άργει Πειραιά ἀπό 22 Δεκ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	άνεχ. Τάμπαν 4 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	έφθ. Νιούπορτ 8 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. Σ. Γ. "Εμπειρίκου	18	5202	άργει Πειραιά ἀπό 21 Νοεμ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Ίω. Καρρᾶς	44	7247	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΝΕΔΩΝ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 9 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Ευγενίας	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Ιουν. διὰ Σαϊγκόν
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανών» A. E.	43	7176	άνεχ. Λαρέντζα Μαρκές 6 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΝΙΚΟΛΑΣ	Ηλ. E. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Πόρτ Σουδάν 3 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πλατέρας καὶ Σία	43	7176	έφθ. Λαρέντζα Μαρκές 12 'Ιουν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	B. S. Ρωσόλυμος	10	4540	έφθ. Κοτόνου 1 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	έφθ. Τσιταγκόγκ 11 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	E. Κουλουκ.-I. Καίρης	43	7196	έφθ. Λαρέντζα Μαρκές 7 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	K. Μίχαλος	13	4342	άργει Πειραιά ἀπό 28 Δεκ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Ωκεανοπόρος» A. E.	43	7194	διῆλθε Σουεζ 10 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άργει Πειραιά ἀπό 26 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άργει Πειραιά ἀπό 27 Δεκ.
ΝΙΚΟΣ Τ.	«Καφηρεύς» A. E.	27	5525	διῆλθε Σουεζ 10 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΘΩΝ	Φασαλίοις καὶ Σία	44	7176	έφθ. Ντώμπαν 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΓΛΑ	Έμπαρ. - "Εφοπλιστική	44	7176	άργει Σύρουν ἀπό 26 'Ιουν. 1949
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - "Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Ρουέν 1 'Ιουν.
ΟΝΤΡΙ	K. Γράτσος	45	7176	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΆΘΩΣ	Κων. B. Σκαρδέλης	43	7176	άργει Σύρουν ἀπό 5 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άργει Σύρουν ἀπό 7 Νοεμ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπιτο Σο	18	5525	άργει Σύρουν ἀπό 30 'Ιαν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άργει Κεραληνίαν ἀπό 2 Νοεμ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Λαρέντζα Μαρκές 7 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7176	άργει Σύρουν ἀπό 24 Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Λιβανός	43	7176	εἰς Θείον 16—56 B καὶ 40—25 A. 'Ιουν. 2 διὰ Τσιταγκόγκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Μόντερος 11 'Ιουν. διὰ Κορέαν
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άνεχ. Μόντερος 12 'Ιουν. διὰ Κορέαν
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	εἰς Κελεύχη 1 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άργει Πειραιά ἀπό 23 Δεκ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. M. Νικηφόρος	24	5026	εἰς Σάντος 12 'Ιουν.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. "Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Χόκ Κόρκ 9 'Ιουν. διὰ Τσιγκτάο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Πουέρτο Πάντρε 7 'Ιουν. διὰ Μόσπετεύ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	υἱοί Δ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 5 'Ιουν. διὰ Χέζζαμ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Κιουρρασώ 1 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθηναι»	44	7207	άνεχ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν. διὰ Μπενιζάφ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. "Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Ραγκούν 29 Μαΐου
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άνεχ. Βανδάρ Σαπούρ 4 'Ιουν. διὰ Χάβρην
ΠΡΕΝΤΩΝ	N. Διακάκης	06	2088	άργει "Αμπελάκι ἀπό 30 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βογιάννης καὶ Σία	16	1765	εἰς Πειραιά 14 'Ιουν. Μετων. «ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ»
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «αλαξίας»	45	7176	άργει Αθήναις 24 'Οκτ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	εἰς Θείον 16—56 B καὶ 40—25 A. 'Ιουν. 2 διὰ Τσιταγκόγκ
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανστεπτόλ»	17	4908	άνεχ. Αλεξανδρείαν 7 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούτσης - Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. Καράτσι 17 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. "Ιγγλεσή	43	7177	εἰς Μόζι 6 'Ιουν. (διὰ Σαχαλίν)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλουκουντή	43	7176	άργει Σύρουν ἀπό 2 Δεκ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	άργει Πέραμοις ἀπό 14 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	εἰς Στεττίνον 6 'Ιουν.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	M. Κουλουκουντής	44	7176	άργει Χίον ἀπό 1 Σεπτεμβρίου 1949
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδς	14	3801	εἰς Στεττίνον 12 'Ιουν.

ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άργει Σύρον από 17 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Μοντεδίδεο 4 'Ιουν. διά Βοιμδάνη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. και Ίω. Σαμωνά	04	646	άργει Κάρδιφ από 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	εἰς Τσιτταγκόκ ρόδος από 8 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμού	13	4221	άργει Οινούσας από 11 Σεπτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Έμπειρικου	18	5687	άργει Σύρον από 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	έφθ. Κατάνυν 1 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια 1. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Πρόδιντενς 8 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει Άμπελάκι από 7 Αύγ. 1949
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	έφθ. Χαλκίδα 9 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Μανιλάν 10 'Ιουν.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άνευ Πειραιά 11 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Βενετίαν 6 'Ιουν.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά από 1 'Ιουν. 1949
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνευ. Τεργέστην 2 'Ιουν. διά Πάτρας
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλφάτης	07	4043	άργει Πειραιά από 28 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διήλθε Κολόμπο 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7247	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουνίου διά Βενετίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	εἰς Λίβερπουλ από 26 Μαΐου
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Καράτσι
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Ντόρμπιταν 12 'Ιουνίου δι' Ινδίας
ΓΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφάλιός	45	7247	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν.

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διήλθε Παναμάν 4 'Ιουνίου διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άνεχ. "Άδεν 2 'Ιουν. δι' Αμπατάν
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Κούραρντια»	43	7160	άργει Βαλτιμόρην από 9 'Οκτ. έναυλώθη
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	έφθ. Μπουένος Αύρες 2 'Ιουν.
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμας	19	5409	έφθ. Καλκούταν 8 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουν. (διά Ράς Τανούρα)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Σηάττλ 6 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Όκεανός»	19	5869	εἰς Τακοράντι 4 'Ιουν. (διά Ρόττερνταμ)
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	άνεχ. Τάμπαν 25 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ	29	4913	άνεχ. Μοντεδίδεο 24 Μαΐου διά Βοιμδάνη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερικ»	45	7149	άνεχ. Μανιλάν 27 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα	44	7070	διήλθε Κολόμπο 29 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Γκάριμπ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Καλκούταν 7 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πλονύκας»	04	4784	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άργει Πέναρθ από 3 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλδιών»	28	5061	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 30 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Μπαρραγκούτιλα 4 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άργει Νέαν Ορλεάνην 10 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Αιμοδύργον από 4 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	εἰς Φιλαδέλφειαν από 26 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Ελλιφάς 2 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έλληνες άγορασται	44	7157	διήλθε Σουέζ 16 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	διήλθε Ρίον Ιανέριον 6 'Ιουνίου διά Γένοβαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	εἰς Μόμπιλ από 16 Μαΐου
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	άργει Αιμπελάκι 14 'Ιουν.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άργει Λίβερπουλ από 23 Μαρτ. έπισκευή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν	21	8207	άνεχ. Μουρόραν 27 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 7 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ.	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	διήλθε Ντόβερ 9 'Ιουν. δι' Αιμοδύργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ.	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩ (δεξ. Λι6)	έτ. «Ατλαντικ»	49	17094	έφθ. Βομβάρην 27 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιδερ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	7310	διήλθε Κρίστομπαλ 8 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διήλθε Σουέζ 29 Μαΐου διά Βασσόραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	άνεχ. Ντογκούν 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	εἰς λιμένας Αργεντινῆς 6 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 3 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΙ-ΑΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	άνεχ. Περιόραν 23 Μαΐου διά Σουάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	έφθ. Νέαν Ύόρκην 10 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άνεχ. Μορούγκαρος 9 'Ιουν. διά Μουσκάτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	έρρυπουλκιθνή εἰς Αλδοναν 12 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	άνεχ. Σεμάνουν 3 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	έφθ. Μπουένος Αύρες 2 'Ιουν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΒΑΙ·ΜΕΑ	έτ. «Κρουζές»	19	5670	άνευ. Σεμπούν 23 Μαΐου διά Κιούρε
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτο»	43	7067	έφθ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 8 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντες	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 8 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	611	έφθ. Λονδίνον 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Απρ. 1949
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάπτ»	13	5125	έφθ. Αιμοδύργον 8 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Άράουκο»	12	6348	έφθ. Αιμοδύργον 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λι6)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λι6. Λι6.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς λιμένας Απω Αντολής 1 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	άργει Πειραιά 22 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΙΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άργει Βοστώνην από 24 'Ιαν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιά 22 Μαΐου
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	άργει Σύρον 14 'Ιουν.
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	εἰς Βαγκούνερ από 20 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Αιμέσων 3 'Ιουν. διά Κιασσιούγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιος»	21	3345	διήλθεν Άδεν 5 'Ιουν. δι' Αιμοτερνταμ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έμη. Γιανινούλατος	28	6522	άργει Κάρδιφ από 2 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιος»	10	1484	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Ντογκούν 8 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθεν "Άδεν 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διήλθε Παναμάν 29 Μαΐου διά Τακόμαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Βρέμην 6 'Ιουν.
ΕΥΑΝΟΙΑ	Πέτρος Αποχιόδης	20	6419	άνεχ. Σαντιάγκο 6 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 6 'Ιουνίου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουν. διά Ντεμεράρα
ZAN	έτ. «Ορίνοκο»	44	7165	εἰς Χαδάνων 4 'Ιουν.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Χογκάου
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Αιμέσων 4 'Ιουν.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμουσά	17	1276	έθ. "Εμδεν 8 'Ιουν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέλρας»	28	5068	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Φάλμουθ
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθήνης»	43	7200	έθ. Χαδάνων 7 'Ιουν. (διά Τέλ Α'Βιδι)
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έθ. Περούνι 5 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 'Ιουν. διά Σαδόναν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έθ. Μπουενός "Αύρες 7 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 'Ιουν. διά Ματάζας
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Βοστώνη 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδις
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έθ. Κόρονελ 8 'Ιουν.
ΙΣΠΑΧΑΝ	«Άτυχίδης» Α. Ε.	19	5636	εις Μπεμερχάφεν 10 'Ιαν. "Επωλήθη εις Γερμανούς
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	εις Ντάρεν 1 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΡΩΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίόνος»	22	8432	διῆλθε Ριον 'Ιανείρον 6 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	7710	εις Αματερόν από 2 Μαΐου, έπισκεψή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διῆλθεν "Αλγερίον 5 'Ιουν. διά Γλασκώδην
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964	έθ. Λονδίνον 10 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	έθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άργει Μόμπιλ από 24 'Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έθ. Τοκοτίλλα 3 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έθ. "Εμδεν 4 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άργει Πειραιάς από 26 'Απρ. "Επωλήθη
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Άλμπατρας»	40	982	άργει Βαλτιμόσιον από 12 'Ιουλ. 1949
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έθ. Φιλ-ηδελειαν 1 'Ιουν.
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Άριγκας»	43	7176	έθ. Βαγκούδηρ 4 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Βαγκούδηρ 13 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άργει Πειραιάς από 16 Φεβρ.
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	άνεχ. Μόντρεαλ 31 Μαΐου διά Χερβούργον
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	εις Αλεξάνδρειαν από 26 Μαΐου
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρινάτος	06	824	άργει Σύρου από 9 Σεπτεμ. 1949
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	εις Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουν.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	άνεχ. Τάμπαν 30 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	διῆλθε Μάλταν 5 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Επέλροαντόρ»	43	7207	άνεχ. Μοντεδίθεο 20 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άνεχ. Κούδαν 8 'Ιουνίου διά Τσιτταγκόκ
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έθ. Ρόττερνταυ 5 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουν. διά Μπάνς
ΛΟ-Ι-ΝΤΑΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού»	16	5505	έθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν.
ΛΟ-Ι-ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Αυτόρ»	21	8206	έθ. Βαγκούδηρ 1 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Καρρέτο»	49	5841	έθ. Καλκούταν 5 'Ιουν.
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίωνα»	44	2883	έθ. Τσιτταγκόκ ρόδις 6 'Ιουν.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εις Μπεντίτι Μπουντέρ 2 'Ιουν.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίσιαν»	44	7176	εις Ριτζέντι 10 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διῆλθεν "Αλγερίον 3 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	έθ. Σαΐν Τζών 5 'Ιουν.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Βαγκούδηρ 7 'Ιουν διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έθ. Τοιτταγκόκ ρόδις 27 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άπο-ι Μασσαλίαν από 24 'Ιουλ. 1949
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	έθ. Γάφαν 1 'Ιουν.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άργει Βαλτιμόρων από 5 'Οκτ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνας»	19	7588	εις Πουάν Νουάρ 1 'Ιουν.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	άργει Κάρδιφ από 20 Δεκεμ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	διῆλθε Σουέζ 3 'Ιουν. δι' 'Αυτατάν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	διῆλθε Παναμᾶν 8 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΩΡ	έτ. «Καρρίμπιτιαν»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διῆλθε Πειραιά 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	άνεχ. Ρεάφ (Βραζ.) 1 'Ιουν. διά Κέ-π Τάουν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	άνεχ. Σαΐν Τζών 2 'Ιουν. διά Γουώλτον
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πλανομίτης»	19	2592	έθ. Νεάπολιν 5 'Ιουν.
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώριας»	29	4386	έθ. Θέουταν 1 'Ιουν. (διά Χάιφαν)
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερην Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Τενερίφα 27 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόνα»	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 17 Μαΐου διά Μπουενός "Αύρες
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκιον) 7 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	έθ. Βενετίαν 6 'Ιουν.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	εις Τουγκούν 4 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έθ. Ρίον 'Ιανείρην 29 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Βουδάν 24 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άργει 'Αλεξάνδρειαν από 8 Νοεμ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	έθ. Βουδάν 3 'Ιουν.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	άνεχ. Νεκοτσέα 3 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	διῆλθεν "Αγιον Βασίλη 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	48	10901	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουν, διά Φιλαδέλφειαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17720	έθ. Μπουενός "Αύρες 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 4 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17722	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 3 'Ιουν. διά Πώλσμπορω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	49	17724	έθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ»	50	17724	άργει Μόμπιλ από 7 'Οκτ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	έθ. Λίδδορν 6 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γουνάρης»	19	5701	άνεχ. Τάμπαν 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άνεχ. Κευτέλ 1 'Ιουν. δι' 'Αμερέρσαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άργει Ρίθερ Μπαλαγκουώτερ από 14 'Απρ. 1949
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ	έτ. «Ελλάραλος»	18	6049	έθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευρυρόπε»	21	6230	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευρυρόπε»	19	5555	άνεχ. Βικτώριαν (Βο. Κολ.) 5 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	εις λιμένας Ι-α-ιας 6 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικο»	44	7212	εις Φιλαδέλφειαν από 25 Μαΐου. "Επωλήθη
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναδίερα»	19	6040	άνεχ. Τσειπάριεν 6 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΗΝΕΛΑΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έθ. Καλκούτα 6 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναδίερα»	20	2606	άνεχ. Κευτέλ 4 'Ιουν. διά Βαγκούδηρ
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Παναμ. -Ευρυρόπε»	20	6109	εις Ρίθερ Μπαλαγκουώτερ από 27 'Ιανουαρίου
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	"Ιδε "ΛΙΓΚΟΥΡΙΑδ σημαία Παναμά
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΣΑΜ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άνεχ. Τεργεστήν από 13 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	έθ. Βαγκούδηρ 7 'Ιουν.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	εις Ράς Τανούρα 2 'Ιουν.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άρνετ Μασσαλίαν από 19 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενενίτο»	19	5055	έθ. Καλκούτα "6 'Ιουν.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	έθ. Νιού Ούεστιμπούτερ 1 'Ιουν.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	άρνετ Νέαν 'Υόρκην από 18 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έθ. 'Αλεξάνδρηιαν 8 'Ιουν.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	εις Βουδάνη 4 'Ιουν.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	δι-θε Λάς Πάλμας 4 'Ιουν. διά Βαγκούδηρ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	εις Σφάδε 6 'Ιουν.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Καράτας 2 'Ιουν. διά Ντώρμπαταν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διῆλθε Μάλταν 6 'Ιουν. διά Βουδάνη
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5374	άνεχ. Νόρτεγχαμ 6 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ

ΣΑΝΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4841	έφθ. Μιτόναν 7 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ράδε 10 'Ιουνίου διὰ Βραζιλίαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκος»	08	3864	έφθ. Νόρτεγχαυ 6 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΥΙ-ΤΣ	έτ. «Άθιος»	20	2606	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν. διὰ Σαντιάγκο
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	«Ελλήνες άγορασται»	22	8964	εἰς Βαλτιμόρην 8 'Ιουν.
ΣΑΝΦΟ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Ριον 'Ιανέιρον 2 'Ιουν. δι' "Αγκρα ντός Ρέις
ΣΙΓΚΝΕΤ	έτ. «Αρένας»	11	3726	άργει "Ιμπιγχαμ από 24 Μαρτ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάντα Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διὰ Βαγκούμπερ
ΣΩΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	εἰς Πουάν Νουάρ 2 'Ιουν
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Χόγκ Κόνγκ 3 'Ιουν. διὰ Τάκου Μπάρ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άργει Σύρουν από 17 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνας»	21	7409	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. Μασσαλίαν 6 'Ιουν.
TZENNY	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Μιτουέλαν "Αύρες 7 'Ιουν.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	εἰς Βενεζουέλαν 11 'Ιουν.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Λός "Αντζελες 4 'Ιουν. (διὰ Βαγκούμπερ)
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσν»	14	3654	εἰς Τσιτταγκόνι ράδε 1 'Ιουν. (διαταγάς)
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	έφθ. Κόβιτσαν Μαρνή 7 'Ιουν. (διὰ Κάρδιφ)
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κριστομπαλ»	21	7460	εἰς Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουν.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμποκ»	43	7160	άργει "Αγιον Φρανκίσκον από 9 'Απρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διπλής Πόρτο Ρίκο 6 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΩΡΙΩΝ (δεξ.)	«Ελλήνες άγορασται»	30	11147	εἰς Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουν.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

(HELENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Γραμματαὶ :

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

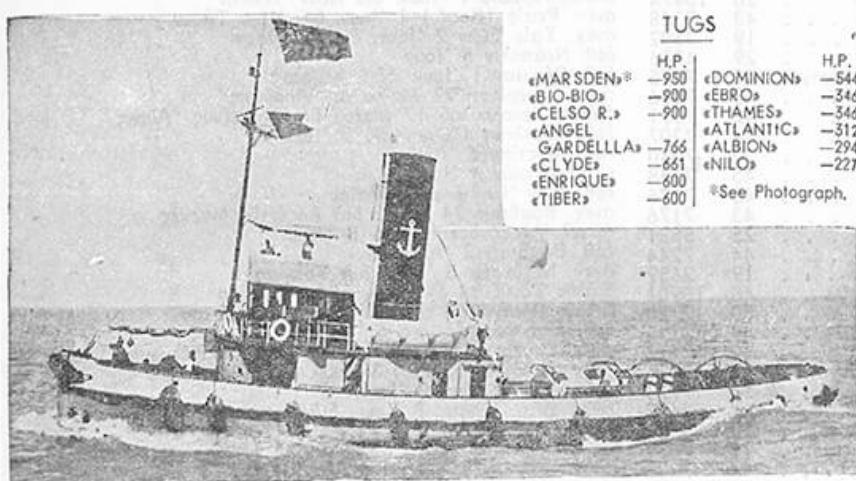
Γενικοὶ Πράκτορες :

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

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

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

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



TUGS

	H.P.	H.P.	
«MARSDEN» ³	—950	«DOMINION»	—544
«BIO-BIO»	—900	«EBRO»	—346
«CELSO R.»	—900	«THAMES»	—346
«ANGEL GARDELLA»	—766	«ATLANTIC»	—312
«CLYDE»	—661	«ALBION»	—294
«ENRIQUE»	—600	«NILO»	—227
«TIBER»	—600		

*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.

Telephone: WHitehall 4-8835

Cable Address: "ORIONSHIP,"

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERSOPERATORS

80, BROAD STREET

AGENTSBROKERS

NEW YORK, N.Y.