

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1950

Αρ. Φύλλου 362/121



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 362/121

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1950

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Η άλλαγή

Απήχησην εύρυτάτην μεταξύ τού κόσμου τών ναυτιλομένων είχον αι αύστηρα πως παρατηρήσεις τών στηλών αύτών περι τής κρατικής διοικήσεως τού 'Εμπορικού Ναυτικού. "Εκπληξιν ένταυθη προεκδελεσεν ή ανέπιφλακτος κριτική κατά τών ιθυνόντων το Λιμενικόν Σώματον. Είχομεν, πράγματι, συνάφει από τινων μηνών—δὲν τὸ ἀποκρύπτομεν—σιωπηράν έκεχειρίαν με τοὺς ἀνθρώπους τού ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, πιστεύσαντες, ότι κάτι το καλὸν διὰ τὰ ζητήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου θὰ ήνωνται, ἐπὶ τέλους, νά προέλθῃ ἀπό τὴν στενωτέραν μὲ αὐτοὺς συνεργασίαν. Μέχρι τούδε, δυστυχῶς, ὅλαι αἱ σχετικαὶ μας προσπάθειαι, αἱ παραινέτες, ἀκόμη καὶ αἱ παρακλήσεις δὲν ἐτελεοφόρησαν. Δέν κατωρθώσαμεν νά συγκινήσωμεν τὴν γραφειοκρατικήν σκέψιν, οὐδὲ νὰ διεγέρωμεν τὸ ἔνδιαφέρον τῶν ὑπερεστικῶν προϊσταμένων τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ τῆς οἰκτρᾶς καταστάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Καθ' δῆλην αὐτὴν τὴν πολύμηνον ἀναστροφὴν με τοὺς ιθυνόντας τὸ 'Υπουργείον, δὲν διεπιστώσαμεν ποτὲ τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὴν αὔριον τῆς Ναυτιλίας. Τὸ θέμα δὲν ἀπησχόλει τὴν μακαριότητα τῆς σκέψεως καὶ τὴν νωχελεῖν τῆς ἐνεργείας τῶν ὑπερεσιῶν τοῦ ὑπουργείου. "Ισως, κατὰ σύμπτωσιν, κάποιο τηλεγράφημα ἀπό τὸ ἔξωτερικον νὰ ἔσηρε πρὸς στιγμὴν τῆς σκέψιν τῶν κηδεμόνων τοῦ 'Εμπορικού μας Ναυτικού πρὸς τὴν ὑπαρξίαν καὶ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Καμμία, δῆμως, συγκροτημένη μελέτη τῶν ζητημάτων τοῦ κεωσαντούρου σκάφους δὲν ἀντεμεταπίσθη καὶ ἀπό αὐτοὺς καὶ καμμία ἀξία προσοχῆς φροντὶς δὲν ἀνέληφθη, ίνα, τούλαχιστον, γνωρίσουν οἱ ἀρμόδιοι τὸ θέμα 'Ναυτιλία'. Τὰ «κόστερες», τούναντίον, τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ τὰ ἐπιβατηγά, δῆλα αὐτὰ τὰ ἀγχιπλούσαντα σκάφη υφίστανται τὸ διοικητικὸν μένος τῶν ὄργανων τοῦ 'Υπουργείου καὶ αὐτὰ ἀνέχωνται τὴν οἰκτρὰν ἀστυνομικὴν τῶν παρέμβασιν.

Απέβλεψαν, λοιπόν, αἱ στήλαι αὐταὶ εἰς τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας καὶ χάριν αὐτοῦ ἀντιπαρῆλθον τὰς ἀσχημίας τῆς ἐπετρίδος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, τὰς κομματικὰς παρεμβάσεις καὶ τοὺς ἀνησυχούς περὶ τὴν κατάκτησην τοῦ βαθμοῦ τοῦ ναυάρχου ἐλίγομεν. Περιθόν, ἀκόμη, τὰς ἀχαρακτηρίστους προσπεθείσας ἐνὸς ἔκαστου τῶν δίλιγων προνομιούχων τοῦ Σώματος διὰ τὴν τακτοποίησιν τῶν προσωπικῶν των καὶ μόνον ὑποθέσεων, τὸν διαμοιρασμὸν τῶν ἐπικαίρων θέσεων καὶ ἡγόνσαν πρὸς στιγμὴν τὸν ἐλεγχὸν καὶ τὴν ἐπίκρισιν διὰ τὰ κακῶς κείναν καὶ τὰ τεκτανόμενα εἰς τὴν ὑπερεστικὴν ζῶντα τοῦ 'Υπουργείου, τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν παραφύσων τῶν.

Καὶ ὅταν οἱ πάγιντα—τὸ τονίζομεν ιδιαιτερώς—τὴν διάλυσιν, τὴν κάθαρσιν τοῦ Σώματος καὶ τοῦ ἀμαρτοῦ 'Υπουργείου ἐπέδιωκαν, δῆταν τὰ σκάνδαλα καὶ ἡ ἀνυποληφία κατεκάλυψαν τὰς ὑπερεσίας του, δῆταν ἐπὶ μῆνας πολλοὺς ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας ἐπάυσεν υφίσταμένη διὰ τοὺς ιθυνόντας τὸ Σώμα καὶ τὸ 'Υπουργείον, αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἔρριψαν τὸν λίθον τοῦ ἀναθέματος. 'Υπῆρχαν ἔρεκτικα.

Δὲν ἡγίωσαν καὶ αὐταὶ, διὰ τῆς διαλύσεως, τὴν ἀλλαγήν. "Ηλπισαν εἰς τὴν δυνατότητα τῆς συνεργασίας μὲ τὰ στελέχη τοῦ Σώματος τὰ μὴ ὑποστάντα ἀμεσωτερού τὸν καταιγισμὸν τῶν σκανδάλων. Προέταξαν τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἔκρινον, ότι ζημίαν καὶ ὅχι κέρδος θὰ ἀποφέρῃ ἡ διάλυσις εἰς τὴν γενικώτεραν ὑπόθεσίν της. Διηρωτόντο: Θὰ ἥσαν, σάρη, καλλιτεροὶ οἱ ἄλλοι, οἱ ἐπιδιώκοντες μέσα εἰς τὴν ἀνεμοζάλην νὰ ἀστάλουν τὴν διοίκησιν τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικού. Διατί νὰ μὴ καταβληθῇ ἡ ὑστάτη προσπάθεια ἀποκαταστάσεως τῶν πραγμάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν λιμενικῶν; 'Υπάρχουν μεταξὺ αὐτῶν πολλοὶ οἱ ἴκανοι, οἱ θέλοντες νὰ ἐργασθοῦν. Τὰ πρόσωπα, ἄλλως τε, ποὺ ἐκινούντω περὶ τὴν διάλυσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, η προέλευσίς των καὶ τὸ παρελθόν των δὲν μᾶς παρείχον ἐγγύησιν τινα διὰ τὴν καλλιτερού τῶν περιστάσεων τῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Σώμα, πάντως, ἐπέζησε τῆς συμφορᾶς. Τραυματισμένον ἔξηλθεν ἀπὸ αὐτῆν. Τὰ νεώτερα στελέχη, τὰ διασεχθέντα τοὺς παραμερισθέντας ἀρχηγούς, τὰ ἀναλαδόντα μὲ ἐλαφράν, ὅπως ἀποδεικνύεται, τὴν συνείδησιν, τὸ ἔργον τῆς διοικήσεως τοῦ Σώματος καὶ τῆς ἐκ παραλλήλου ἀποφασιτικῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, ἐπρεπε νὰ ἐπιδείξουν ικανούτητας ἔξαιρετικας, πνεύμα διοικητικῆς ἀνωτερότητος, γνώσιν ἐπάρκη καὶ θέλησιν στερράν, διὰ νὰ κερδίσῃ τὸ Λιμενικὸν Σώμα τὴν ἀποκατάστασιν καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον τὴν διοι-

κητικὴν χειραφέτησιν, τῆς ὅποιας τώρα ἔχει τόσην ἀνάγκην, διὰ νὰ στοῦθη. Οὕτω διεγράφοντο αἱ ὑποχρεώσεις τῶν ἀνωτέρων Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες ἀπέβησαν μεσα εἰς τὴν θόλην τῶν σκανδάλων ἀπιστοφαίρων προϊστάμενοι τοῦ 'Υπουργείου καὶ κηδεμόνες τῆς Ναυτιλίας;

Ἐπὶ οὗτος τώρα παρηκολούθησαν ἐγγύτατα αἱ στήλαι αὐταὶ τὴν δρᾶσιν των. Πλήρης ἡ ἀπογοήτευσις. 'Ανυπαρξία παντελὴς κάθε πρωτοβουλίας. 'Η γραφειοκρατικὴ παστόνα καὶ αἱ προσωπικαὶ ἐπιδιώξεις κατέπνιγον κάθε ὅλην δημιουργικὴν σκέψιν. 'Ανύπαρκτος ἡ ἔφεσις πρὸς ἔργον θετικὸν ὑπὲρ τοῦ πλοίου. 'Η ἀνυποληφία πρὸς τὴν κρατικὴν διοίκησιν τοῦ 'Εμπορικού Ναυτικοῦ, ὅχι μόνον δὲν ἔξηλειφθη, ἀλλὰ μόνιμος κατέστη πλέον ἀντίληψη περὶ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων του. 'Ηδραιώθη ἡ περιοδικής δῶλων τῶν περὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἐπαγγελματικῶν κινουμένων, ὅτι τίποτε δὲν πρέπει νὰ περιμένῃ τις ἀπὸ τὴν σκέψιν καὶ τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ιθυνόντων τὸ 'Υπουργείον. 'Η ἀλλαγὴ κατέστη συνειδητὴ ἀνάγκη.

Καὶ ἐνῷ ἐδῶ θὰ ἔπειπε νὰ καταβληθῇ ἡ τελευταία προσπάθεια ριζικῆς καὶ θαρραλέας ἀντιμετωπίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, ἐνῷ τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἐκολεῖτο, ὅχι νὰ συμβάλῃ, ἀλλὰ αὐτὸν νὰ δωσῃ τὴν μάχην κατά τῶν ἔχθρων τοῦ πλοίου, ὃπου καὶ ἂν εὐρίσκοντο καὶ αὐτὸν διατηκόντας ὅχι μὲ τὸν παθητικὸν ρόλον τοῦ συμφιλιωτοῦ τῶν διστάσεων ἀπόφεων, νὰ παρέμβῃ καὶ νὰ ἀποφασίσῃ, ἐνῷ, ἀκριβῶς, ἀπὸ τὴν καλὴν ἡ τροπὴν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως θὰ ἔκρινετο καὶ ἡ τύχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἡ ἐπαγγελματικὴ σταδιοδρομία τῶν νεοτέρων, ίδια, στελεχῶν του, ἀπόντες εἶναι ἀπὸ τὸ προσκλητήριον οἱ ἀξιωματικοὶ ἔκεινοι, οἵτινες, ἀλοκληρωμένη ἔχοντες τὴν γνώσιν καὶ τῆς κοινῆς τῶν πάντων ἀπολαμβάνοντες ἐκτίμησεως, θὰ ἥδηνταντο ἔργον πολύτιμον εἰς τὴν ὑστάτην προσπάθειαν νὰ εἰσφέρουν, θὰ ἥσαν ίκανοι νὰ πρωθήσουν καὶ νὰ ἐπιδιάλουν ἀκόμη λύσεις ἀποφασιστικὰς δι' ὅλα τὰ ζητημάτα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Χρειάζονται, μήπως, τὰ ὄντα; Θὰ ὑπερχρεούμεθα παρεμπιπτόντων νὸν τὰ ἀνασφέρωμεν. "Ἄν, π. χ., ὁ κ. Μπαχάς, ὁ ἀριστος μεταξὺ τῶν ἐπιλέκτων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, δριμος πλέον, ἀπὸ δόσα εἰδεὶς καὶ ἐμελέτησεν ἐπὶ μίαν 4ετίαν εἰς τὸν ἐξωτερικὸν, ἀνεκαλεῖτο καὶ ὑπεράνω πάσης ὑπηρεσιακῆς ἔξαρτησεως, ἐτίθετο ἐπὶ κεφαλῆς μιᾶς διλογομελοῦς ἐπιτροπῆς μελέτης τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, πιστεύομεν, ὅτι ἔργον πολύτιμον εἰς διαπιστώσεις καὶ εἰσηγησεις θὰ ἀπέδιδε καὶ ἀξιωματικούς θὰ παρείχειν ὑπὲρ πρεσβείαν εἰς τὴν δοκιμασμένην Ναυτιλίαν. Πλαισιούμενή ἡ ὑπὸ τὸν κ. Μπαχάν ἐπιτροπή αὐτὴ μὲ ἀξιωματικούς λιμενικούς ἐκ τῶν ἀρτίων κατηρτισμένων, ἀνεγνωρισμένης πειρας καὶ γνώσεων, φέρει επιτεν, τοὺς κ. κ. Ἀχήν, Σταυροπόλην, Δρακόπολον, Χανίδην καὶ Ἀντωνόπολον, ἵνα χρησιμεύσουν οὗτοι ὡς εἰσηγηταὶ τῶν καθ' ἔκαστα θεμάτων καὶ συνεργαζούμενη στενά μὲ τοὺς ἀκτέριστους, τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἄλλων 'Υπουργείων (Οἰκονομικῶν), θὰ ἥδηνταντο ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας νὰ μᾶς παράσχῃ πλήρη ποτὶ διάβλητον τὴν εἰκόνα τῆς σημερινῆς καταστάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

"Υπεύθυνος θὰ είνει ἡ διακρίβωσις αὐτὴ τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἀπλλαγέμενος κάθε ἐπὶ μέρους συμφέροντος αἱ εἰσηγησεις ἐπὶ τῆς τηρηταίς κρατικῆς πολιτικῆς καὶ τῶν ληπτέων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μετρών. Διὰ πρώτην, ἵσως, φοράν τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας θὰ ἐπετέλει τὴν ἀποστολή του καὶ τὸ Λιμενικὸν Σώμα θὰ ἔκερδιζε τὸν ίκανότητα καὶ τὸ δικαιώματα τῆς ἐπιδιώξεως.

Πρὸς τὸν κ. Κωστόπολον ὑποβάλλομεν τὴν ὑπόδειξιν μᾶς αὐτὴν. 'Υπὲρ τὰ Συνέδρια καὶ τὰς Διακομματικάς, ἡ ἐπιτροπή αὐτή, ἐν ψυχρῷ ἀναλύοντα τὸ θέμα, θὰ καταλήξῃ εἰς φωτεινά, πράγματι, συμπτεράσματα. Θὰ καθοδηγήσῃ τὸ 'Υπουργείον, τὸ Κράτος καὶ αὐτὴν τὴν Κοινή Γνώμην.

"Ολοι καὶ ιδιαιτέρως οἱ ιθύνοντες ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὴν Ναυτιλίαν, ὀφείλουν σαφῶς ν' ἀποκτήσουν κατανόησιν τῆς σημερινῆς δυσκόλου καταστάσεως. Τὸ ἐλληνικὸν πλοίον φέρεται κατὰ κρημνῶν. Εἰναι γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι ήμερα τῇ ήμερᾳ ή θέσις του χειροτερεύει. 'Ολιγον ἀκόμη καὶ θὰ είνει πλέον ἀργά. 'Η καταστροφή ἀνεπανόρθωτος θὰ ἔχῃ ἐπέλθει.

Τὸ S.O.S. πανταχόθεν τώρα ἐκπέμπεται. 'Η ἐπίκλησις βοηθείας πρέπει νὰ ἐπιστρέψεται τοὺς πάντας, δόλους τοὺς δυναμισμούς νὰ εἰσφέρουν εἰς τὸν ιστάτην προσπάθειαν. 'Ο ἐπιλήσμων τῶν ὑποχρεώσεων του, θὰ είνει προδότης τῆς ὑπόθεσεως τῆς Ναυτιλίας.

Θὰ παραμερισθούν οἱ ἀγίκανοι, οἱ γραφειοκράται, οἱ ἀπὸ πάσης

πλευρᾶς ἀντιδραστικοί, οἱ κακοὶ ἀνθρωποι, οἱ τὰ ἴδια καὶ μόνον συμφέροντα θεραπεύοντες. Θὰ συνεγρασθούν οἱ πιστεύοντες ἀκόμη εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας.

Πρώτοι είσι την μάχην οι Λιμενικοί. Αύτοί, με άνωτερότητα σκέψεως, θά μελετήσουν και θά είσηγθον, διότι και αύτών το συμφέρον είνε να σταθεί ή Ναυτιλία. Θα υποδειξουν τα μέτρα, θά προώθουν πνοήν δημιουργικήν εἰς τάς υπηρεσίας θά επιβάλλουν τὴν ἔργοσίαν και θά άγνοησουν τάς ἀντιδράσεις. Καὶ ἂν μὲν ἐπιτύχουν, εἰς αὐτοὺς ἡ ἀναγνώρισις. Ἄν ἀποτύχουν, θα ἔχουν τὴν συνειδέσιν, τῶν ἥρμων, διὰ ἐπραξαν τὸ καθήκον των. Ἡ ἀποτυχία, ἀλλως τε, θά σημάνει καὶ τῆς Ναυτιλίας τὴν ἀνατόφευκτον διάλυσιν, δύος καὶ τοῦ Ὑπουργείου, ποὺ ἀνέλαβε να τὴν διευθύνη, τὴν κατάργησιν. Διά την πτωχὴν Ἐλλάδα είνει σκανδαλώδης η πολυτέλεια τῆς συντηρησεως ἐνὸς Ὑπουργείου, χωρὶς σκοπὸν καὶ ἔνος Σώματος, χωρὶς ἀπόδοσιν τινα, με διαπάντων 40 δισεκατομμυρίων δραχμῶν!

Τά πρόγυματα πλέον τιθενταί σαφώς: "Η θά καταβληθή ή τελευταία προσπάθεια καὶ ἐπιτυχάνουσα θά περισώσῃ ὅ,τι είνει ἀκόμη δυνατὸν να σωθῆι ή μοιρολατρικός θά ἀφέσωμεν την σημερινήν κατάστασιν τῆς σφέως νά διαβρόσῃ ὀλόκληρον τὸν ὄργανισμον τοῦ διοικητικοῦ σώματος τῆς Ναυτιλίας καὶ δὲν θά ἀντιδράσωμεν εἰς τὴν ἀποκατάστασιν στον τοῦ κύρους τῆς διοικήσεως καὶ τὴν ἀνάληψιν τῆς ὑπέρ τῶν ὅλων, τοῦ πλοίουν καὶ τῶν ἐπιβατῶν αὐτῶν, σωτηρίας.

Δέν νομίζουμεν, ότι μεταξύ των ίγιων σκεπτομένων, όπου ον εύρισκονται ούτοι, θά προκριθή ἄλλος δρόμος, παρά ο δρόμος τού καθηκοντος, ο δρόμος της παραστάσεως τού κινδυνεύοντος ἐλληνικού πλεον.

Τὸ κόστος τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγήσεων
Τώρα μόλις ή κοινὴ γνώμη ῥχιστε νὰ συγκινῆται διά τὸ ζήτημα τῶν Ἰταλικῶν ἔτανορθώσεων καὶ ιδίωτερών διά τὸ ἀκριβὸν τοῦ κοστους τῶν ναυπηγήσεων μας εἰς τὴν Ἰταλίαν.

Παρέδεχόταν ότι Υπουργός της Ναυτιλίας την υψηλοτέραν τιμήν, τὴν ὁποίαν ὑπερεωθήμεν νὰ δεχθῶμεν κατὰ τὸν τύποις διενεργήσεντα διαγωνισμὸν. Δὲν ἔχει, ὡς καὶ οὐκ οὐσία πολλούς καὶ ἐπακριβῆ γνώσεις τῆς μεγάλης διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Εὐρώπης. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις του, ὑπολογίζει σύπτην εἰς 40—50 %, ἐνῷ, ἀσφαλῶς, βάσει πλήρως διηκριθωμένων ιπευθύνων στοιχείων, αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ἰταλίαν φθάνουν περίπου, διά τινας κατηγορίας πλοίων, εἰς τὸ διπλάσιον ἀγγυλικῶν, τῶν δλανιδικῶν, τὰ σκανδινανικῶν καὶ τῶν γερμανικῶν, ὅπωσδηποτε δὲ ἡ διαφορὰ δὲν εἴνει κατωτέρα τῶν 80 %. Τὸ κόστος τῶν 900 λ. χ. δολλαρίων τὸν τόνον γκρός διὰ τὰ Μεσογειακά μας σκάφοις εἰς τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖα θὰ εἴνει, ἀσφαλῶς, γύρω τῶν 500 δολλαρίων εἰς τὰ Ὀλλανδικά.

Είς τὸ δεύτερον συνέδριον τῶν Ἰταλῶν ναυπηγῶν, κατὰ τὸν παρ-
ελθόντα Δεκέμβριον, τὸ θέμα τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῶν ἵταλικῶν ναυ-
πηγήσεων ἐν ἔκτασί είναι συνεζητηθῆ. Ἐχομεν̄ υπ̄ φίνω μας τὰ πρακτι-
κά. Πρὸ διετίας περίπου ἡ διαφορὰ μεταξὺ ἀγγλικῶν καὶ ἵταλικῶν
ναυπηγήσεων ὑπέλογιζετο εἰς 33 % περίπου. Κατό μῆνα Αὔγουστον
τοῦ 1949, ὅτε καὶ ὑπεργράφη ἡ Ἑλληνοϊταλικὴ συμφωνία, ἡ διαφορὰ
ἔφθανε τὰ 50 %. Τότε, θά ἐπέτρεψεν ἴσως, ἐν γνώσει τῆς ὑφισταμένης
αὐτῆς διαφορᾶς, νὰ προβλεφθῇ τούλαχιστον καὶ νὰ προληφθῇ ἡ μῆ-
περαιτέρω ἐπιδιάρυνταις τοῦ λογαριασμοῦ τῶν ἐπανορθώσεων μας. Κα-
νεῖς δὲν τὸ ἐσκέφθη, οὐτε καὶ ὁ πολυπράγμων κ. Δοξιάδης.

Με τὴν ὑπότιμησιν τῆς στερλίνας καὶ τῶν ἄλλων νομισμάτων, ή διαφορὰ τοῦ ναυπηγικού κόστους μεταξὺ τῆς Ἰταλίας ἀφ' ἔνος, τῆς Ἀγγλίας, τῆς Ὄλλανδίας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν χώρων ἀφ' ἔτερου, ὑπολογιζόμενου εἰς δολλάρια, ἐφθασε τὸ 80 %. Πλοίον, δηλαδή, φορτηγὸν γραμμῆς, ἀνωτέρας ποιότητος, 10 χιλ. τόννων φορτίου, 15 μελίων, μὲ θεσίς διὰ 12 ἐπιβάτας, διὰ τὴν ναυπηγησιν τοῦ ὅπιου θά-
εξπειτο ἀπό την Ἰταλίαν η τιμὴ λ. x. 180. τὰ ἄλλα ναυπηγεία τῆς
Εὐρώπης θά προσέφερον τιμὴν γύρω τῶν 100. Διὰ τὰ ἐπιβατηγά, διὰ
τὰ ὅπια τὸ κονδύλιον τῶν Ἕγαπτικῶν εἶνε μεγαλύτερον, ή διαφορά θά
είνε, πιθανῶς, μικρότερα, διὰ ὅμως καὶ διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια καὶ τὰ
κοινά φορτηγά.

Αύτή είνε η πραγματικότης, δύον αφορά τὸ κόστος τῶν νουπήγησεων. Τὸ Ιταλικὸν είνε υπέρτερον κατὰ 80, περίπου, τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τῆς διεθνοῦς τιμῆς. Οὕτως η ἄλλος γύρω ἀπὸ αὐτὰς τὰς τιμὰς θὰ προδόσωμεν τὰ παραγγελθέντα σκάφη μας. Ή ἐκ τῶν ὑστέρων εὐθυνολογία δὲν ἔχει τὴν θέσιν της. "Ἄς φροντίσωμεν, τούλαχιστον, νὰ κατασκευασθοῦν τὰ σκάφη καλά, στερεά καὶ οἰκονομικά, σύμφωνα μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν γραμμῶν, διὰ τὰς ὅποιας προορίζονται. Ή Ελλάς είνε τόπος πτωχώς. Δὲν θὰ ἔχῃ πάντοτε τὴν δυνατότητα νὰ νουπήγησει πλοΐα ἐπιβατορύ.

Ἐπὶ τῶν στέρων, θέσαις, γίνεται ἡ ἐνέργεια αὐτῆς, ἐνώπιον τὰ προηγούμενά της υπογραφής τῆς παραγείλεται. Διὸ θὰ εἰχε, κακοῖς ἀντίδρασιν εἰς τὰς προσφερθείσας ἀπό τὰ ιταλικά ναυπηγεία τιμάς, θὰ ἔγνωριζεν, δῆμος, καὶ τὸ Κράτος πόσα πληρώνει περισσότερα, ἢ μιᾶλον πόσα χάνει ἀπό τὰς ἐπανορθώσεις, ἀφοῦ κανεὶς ἐκ τῶν ἄγοραστῶν ἐφόπλιστον δὲν θὰ ήτο διατεθειμένος να πληρώσῃ τὴν υπερπλέον αὐτῆς διαφοράν.

‘Οπωσδήποτε, ό κ. ‘Υπουργός της Ναυτιλίας θὰ γνωρίζῃ μετά τι-

να χρόνον τί στοιχίζουν ἐπιβατηγά σκάφη, παρόμοια πρὸς τὰ παραγγελθέντα, εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ὀλλανδίαν καὶ τὰς ἄλλας χώρας. Αἱ προδιαγραφαὶ, τὰς ὅποιας αἴτεσται δὲ κ. Κωστόπουλος εἰς τοὺς Προσενικούς Λιμενάρχας, θερησιμέωσον εἰς τοὺς ἔνους ναυπηγούνς νὰ μᾶς δῶσουν τὰς τιμάς των. Ἐπ' αὐτῶν θὰ βασισθῇ καὶ τὸ Δημόσιον κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀξίας, που θὰ ἔτησθη αὐτοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες θὰ θελήσουν νὰ ἀγοράσουν τὰ ὑπὸ ναυπηγησθῶν σκάφη.

Ἡ ἀξιοποίησις τῶν ἐπανορθώσεων

Κανείς, πράγματι, μέχρι τούδε, οὐδ' αὐτὸς ὁ κ. Κιζάνης, δοστις πρώτως υπέδειξε τὴν ναυπήγησιν τῶν ἀκτοπλοικῶν καὶ ὑπέργραφεν, ὡς Ὑπουργός, τὰ συμβόλαια τῆς παραγγελίας των, δὲν ἐμέλετησε τὴν ὑπόθεσιν του ὑψηλοῦ κόστους αὐτῶν καὶ δὲν ἀντεμπόπισε τὸ δυνατό τῆς ἔξυπηρετήσεως τῶν διατεθέντων κεφαλαίων ἀπὸ τὴν ἐκμετάλευσιν τῶν.

‘Ακριβολογούμεν *iσχυριζόμενοι*—ὅπως θὰ τὸ ἀποδεῖξωμεν κατωτέρω—ὅτι τὸ Κράτος διὰ τῆς παραγγελίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν προώρισται νὰ χάσῃ οὐσιαστικῶς τὸ μέγιστον μέρος τοῦ διατεθέντος διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν κεφαλαίου.

Δὲ τούτοις αὐτοῖς λαμβάνουμεν ὥτε ὅμη μητὶ τὸ πόστον θὰ στο-

Δέν συζητούμεν, ούτε λαμβάνομεν υπ' οφίν μας το ποσὸν θα στοιχίσουν τα ναυπηγούμενα εἰς τὴν Ἰταλίαν. Στηρίζομεν τούς υπόλογους σμούμενος μας, ἀπλούς καὶ ἀπό τὴν πειράν τῶν πραγμάτων ἀπόρεοντας, εἰς τὸ διεθνὲς ναυπηγικὸν κόστος διὰ σκάφη παρόμοια ἐπιβατηγά, εἰς ἔνα, δηλαδή, ποσὸν γύρω τῶν 350 χιλ. λιγῶν Ἀγγλίας.

"Αν τὸ Κράτος ἀξίωσῃ τὴν τοκοχερωλυτικὴν ἔχυπρέτησιν τοῦ κεφαλαιου αὐτοῦ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τῶν σκαφῶν, πρέπει νά ύπολογίσωμεν ἔνα ἐλάχιστον τόκον 3 % καὶ μίαν ἀπόσβετιν 5 % ἐπιτίσιας. Θὰ χρειασθῇ, συνεπώς, ἔνα κατώτατον ὄριον ἀπόδοσεως ἐκ τῆς ἑκ- μεταλλεύσεως ἔκαστου σκαφούς 28 χιλιάδων λιρῶν, διὰ νά καλυ- φθούν αἱ δύο αὐταὶ βασικαὶ προϋποθέσεις τῆς παραχωρήσεως τῶν πλοίων. Τὰ ἀσφάλιστρα, ἐπίσης, δὲν ἡμποροῦν νά είνει κατώτερα τῶν 12 λι. λιρῶν ἐπήσιως. Τὸ Κράτος θὰ ἀξίωσῃ τὴν ἀσφάλισην τῶν σκαφῶν διὰ τὸ συνόλον τῆς διεθνούς ἀξίας των, ὥχι, δέσμαια, διὰ τὸ διπλάσιον περίπου κόστος τῆς ναυπηγήσεώς των εἰς την Ἰταλίαν.

Οπωσδήποτε, λοιπόν, η ἐκμετάλλευσις πρέπει, αφαιρουμένων τῶν δαπανῶν κινήσεως, νῦν καταλίπη 42 χιλ. λιρῶν κατ «τος, διὰ τὴν ἀπόσβεσιν, τους τόκους καὶ τὰ ἀσφάλιστρα. Προκαλούμενος τὸν κ. Κι-
ζάνην, τὸν οἰονδήποτε ἐφοπλιστὴν τῆς ἀκτοπλοΐας ἡ ἄλλον τινά γνω-
ρίζοντα τὰ πράγματα νὰ μᾶς ὑποδείξῃ εἰς ποιάν γραμμὴν καὶ μὲ
ποιὸν σκάφος θὰ ἥτο ποτε δυνατόν νὰ ἔχουμεν τὴν ἀπόσβεσιν αὐτῆν
ἔπι 20 συναθρότητα. Καὶ ἂν ἀκόμη παραδεχθῶμεν, ὅτι η οικονομία
κατὰ τὰ πρώτα ιδίᾳ ἔτη τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν πλοίων θὰ εἴνει σημα-
τικὴ ἀπό τὰ καύσιμα καὶ τὰς ἐπισκευάς, πάλιν ἀνέφικτον, ὅπωσδή-
ποτε, θεωρεῖται τὸ κέρδος τῶν 42 χιλ. λιρῶν. Δὲν πρόκειται, ἀλλά
τε, τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ ἔχουν τὸ μονοπώλιον τῶν γραμμῶν. Πυκνὰ θὰ
είναι τὰ δρομολόγια τῆς ἀκτοπλοΐας, ἔξυπερτούμενα καὶ μὲ τὰ ὑπάρ-
χοντα ἐπιβατηγια σκάφη. Οὔτε καὶ ὁργανισμός τις, προνομιούχος, θὰ
πρόκειται νὰ συσταθῇ, διὸ νὰ τὰ ἐκμεταλλεύσῃ.

Είχομεν ἀνέκαθεν την ἀποψί τοι πειμένουμεν εἰς αὐτήν, ὅτι νεοτευκτά σκάφη ὑψηλῆς ἀξίας καὶ μὲν ὑψηλὸν κατ’ ἀνάκτην κόστος μεταφορᾶς, δὲν ἡμπορούν νὰ διατεθούν εἰς τὰς πτωχαῖς ἀκτοπλοικαῖς, γραμμαῖς, ταφοῖς απαρένας τὸν συναγωνισμὸν τοῦ χερσαίου καὶ τοῦ ἐναιρεού μεταφορού μέσου, τὰς ἔξυπητοτεύσας, κυριως, ἐπιβατικὸν κοινὸν χαμηλὸν ἄκομη διοτικὸν ἐπιπέδου.

Η μαρκά πείρα τών ἀκτοπλοίων μας πραγμάτων υποδεικνύει, ώς προϋπόθεσιν υγιούς εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ἐπιχειρήσεως: Τὴν διάθεσιν καὶ τὴν ἔξυπηρτησιν περιορισμένουν κατὰ τὸ δυνατὸν κεφαλαῖον, τὰ χαμηλὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ διαιχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐμὲ τριῶν παροχὴν τοῦ ἄγαθοῦ τῆς ταχύτητος, τοῦ τόσου διπλανήρου εἰς καύσιμα καὶ εἰς ἀκριβὰ πρωστήρια μέσα. "Οσοι ἡγόνοπον τὰς προϋποθέσεις αὐτᾶς—πολλαὶ εἰνὲ αἱ ἀτυχεῖς περιπτώσεις—εἴδον καταρρέουσαν τὴν ἐπιχειρηματικήν των προσπάθειαν. Πλοίοι στενώς ἀνάλογα πρὸς τὴν μέσην κίνησην ἑκάστης γραμμῆς, ἔξυπηρτουμένης καθ' ὅλον τὸ ἔτος, μὲ ταύτην οὐχὶ ὑπέτρέπαν τῆς ἀναγκαιότυσθες δι' ἔνα νυκτερινὸν 12ώρων ταξιδίον πρὸς τὰς νησοὺς, λ. χ., τοῦ Αίγαιου ἥπτην Κρήτην, μὲ κόστος ἀγορᾶς καὶ μετασκευῆς, ὥπωσδήποτε, ἐντὸς τῶν ὁρίων τῆς δυνατῆς ἔξυπηρτησεως ἀπὸ τὰ πραγματοποιούμενα ἔσοδα, μὲ ναύλους σχετικῶς χαμηλούς, αὐτὰ καὶ μόνα εἰνὲ τὰ κατάλληλα διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Τούτη την περιποίησιν.
Υπερβολή δέοντα νὰ θωρήηται ἡ παρέκβασις ἀπό τὰς βασικὰς αὐτὰς ἀρχὰς καὶ, ὡς τοιαύτη, θὰ στοιχίσῃ ἢ ἀκριβά εἰς τὸν ἐπιβάτην, ἢ ζημιάνθη προκαλέσῃ εἰς τὴν ἐπιγένονταν.

Τά νεότεκτα έκ τῶν ιτελικῶν ἐπανορθώσεων ἀκτοπλοϊκὲ ἐπιβατηγά κακμίαιν ἔκ τῶν ἀνωτέρω προύποθεσεων δὲν πληροῦν. Στοιχίζουν ἀκριβά, εἰναι κακή ἐπιγείρσις. Ζημίας θὰ ποσοπρίσουν εἰς τὸ Δημόσιον, διότι μικρὸν θὰ είναι τὸ ποσόν, που θὰ εἰσπράξῃ ἀπό τὴν ἀξίαν των. "Ἐναντὶ κόστους 620 χιλ. λιρῶν, ζήτημα ἄν τελικῶς καταθλῆῃ ἐντὸς δεκατεταρίας τοῦ ἔντονος. Τά κέρδη τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν θά είνει τόσον περιωρισμένα, ὅπτε ἀπό τὰς κρατήσεις πρὸς ἀπόσβεσι καὶ χωρὶς κανένα τόκον διὰ τὸ κεφάλαιον, θὰ κατορθώσῃσαν, τὸ Δημόσιον νὰ εἰσπράξῃ ποσόν τι ἀπό τὸ λοσεῖν του. 'Η μόνη ὠφέλεια, η μόνη ἀξιοποίησις, ἀξιόλογος, δένδασι, είνε ή προσθίστη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀκτοπλοΐσης ναυτιλίας 4 ή 5 νεοεύκτων σκαφῶν. Δὲν ύποτιμώμεν τὸν πάραγοντα τῆς φιλικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς

ἐπιβατηγού ναυτιλίας. Ἡτο μία εὐκαιρία αἱ Ἰταλικοὶ ἐπανορθώσεις. Τὸ Δημόσιον, πάντος, αὐτῷ τὸ γενικύτερον μόνον ὅφελος πρόκειται νὰ κερδίσῃ. Τὰ κέφαλαια τῶν ἐπανορθώσεων, τὰ διατεθέντα εἰς τὰς ναυπηγήσεις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, κατὰ ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν, θὰ πρέπει νὰ θεωροῦνται χαρέαν. Ἡ ἐξπρέπτωσις των δὲν πρόκειται νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν καὶ φυσικὰ οὔτε οἱ φορτίσται. Ή ἄλλος τις ὄργανισμός, ἡμικρατικῆς, μορφῆς, που τυχόνθα τὰ ἀνάλαβον, δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ πληρώσουν τὸ χρεός των πρὸς τὸ Δημόσιον. Αὐτὴ εἶναι ἡ πραγματικότης εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν ἴταλικῶν ἐπανορθώσεων. Τὸ Κράτος πρέπει νὰ είναι προποιμασμένον νά τὴν ἀναγνωρίσῃ. "Οσοι θελόποιοι νὰ τὴν ἀμφισβητήσουν, δὲν γνω-

"Αν έπροκειτο, πάντως, νὰ ἀξιοποιηθοῦν ἐπὶ τὸ παραγωγικότερον διὰ τὴν Οἰκονομίαν του τόπου τὰ διατεβέντα εἰς ναιπηγήσεις 35 ἑκατομμύρια δολαρίων, τῶν ἵστοιν ἐπενδυθέσεων. Θά έποιετε προ-

CAESAR MARQUARD Nfig.HAMBURG
(150 ETH)

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΡΕΝΤΖΟΣ
ευθυντής Έλληνικού Τμήματος
Τηλέφ. 55 1623

Alter Wandrahm 8-9
Τηλέφ. 32.3586

ἄλλας κατηγορίας πλοίων νὰ στραφῆ ἡ προσπάθεια, ἀποκλειομένων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν. Πλοία-ψυγεία, πλοία φορτηγά γραμμῆς, πλοία, ἵσως, Μεσογειακά δι' ἐπιβατών καὶ τὸ υπερωκεάνιον, ἡ κιβωτός αὐτή γενικωτέρων καὶ μεγάλων ἑθνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων, θὰ ἀπετέλουν τὸ ἄπαντον ἐνὸς ναυπηγικού παραγωγικοῦ συγκροτημένου, τῷ ὄντι, προγράμματος, περικλείοντος τὴν ἐπιδίωξιν ἔξυπηρτεσμάτων ἡ ζωτικῶν τοῦ τόπου μας οἰκονομικῶν συμφερόντων. Ἀντ' αὐτοῦ στενῶς καὶ πάλιν εἰς τὰ χωρικά μας ὕδατα περιωρίσθη ἡ δημιουργὸς φυτασία μας. Ἰσως, διότι δὲν ἐπιστεύσαμε τὴν μεγάλην ναυτιλίαν, ἵσως διότι μετ' ὅλιγον χρόνον ἡ ὑπόθεσις τῆς θὰ ἀνήκῃ, πράγματι, εἰς τὴν ἴστορίαν, ἀπό τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας θὰ ἔχῃ γὰρ ἀσχολῆται μὲ τὰς γραμμὰς τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ καὶ τὰς μεταφορὰς τῶν καυσοεύλων...

Η ΚΟΥΣΤΩΔΙΑ Τῶν ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:
Φίλε κ. Διευθύντα,

Παρακολουθῶ ἀπό τὸ ημερών πλήρως τὴν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ἔγκριτον περιοδικοῦ σας «*Εκριτικόν*», ὡς πρὸς τὴν εἰς Ἰταλίαν ἀποστολὴν μιᾶς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐποπτείαν τῆς ναυπηγῆσεων τῶν ἔξ ἐπανορθώσεων πλοίων.

Δέν προτίθεμεν νὰ ἀστάλων ἔγώ τὴν ὑπεράσπισιν τῶν καθ' ὃν ἡ ἐπίθεσις ὄνομαστι, θὰ ἐπεθύμουν, ὅμως, νὰ σας ὑπενθυμίσω τὸ τί γινεται ὅχι εἰς τὰς Εὔρωπας, ἀλλὰ εἰς τὸν Ἕντερον γνωστῶν εἰς ὅλους μας κύκλῳ, προκειμένου σχι μερικές καμπίνες, ἀλλὰ καὶ περὶ τῆς μικροτέρας ἀκόμη μετασκευῆς, ὅταν πρόκειται δηλαδὴ νὰ προστεθοῦν νὰ χωρίσουν μερικές καμπίνες, κανένα σαλόνακι κλπ. Κατὰ κανόνα ὑπάρχει εἰς ναυπηγῆσες, ποὺ ἐκπονεῖ τὸ σχέδιον. «*Υπάρχει* ἡ Ἐπιθεώρησις ἐμπορικῶν πλοίων. «*Υπάρχει* διὰ πολλὰ σκάφη καὶ τὸ *Lloyd*. Πέραν αὐτῶν ὑπάρχει, ὅμως καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὁ ἀρχιμηχανικὸς καὶ ὁ μηχανικὸς τοῦ πλοίου καὶ πλήθος ἔτερων προσώπων τοῦ γραφείου, ποὺ κυριολεκτικῶς εὑρίσκονται δῆλη τὴν ἡμέραν ἐπὶ τόπου καὶ ἀπὸ κάτω ἀπὸ τὴν δουλειά. Καὶ ἡ δουλειά αὐτὴ ἐκτελεῖται ἀπὸ ἐργοστάσιοι καὶ τεχνίτας, μὲ τοὺς δόποις οἱ πλοιοκτήται εὐρίσκονται ἀπὸ ἔτοντας εἰς συναλλαγὴν.

Ἄφου, λοιπὸν, αὐτὰ κρίνονται ὡς ἐπιβεβλημένα διὰ τὸ οἰονόπιπο μικρὸν σκάφος τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ἐφορμόσθωσαν καὶ διὰ μεγαλύτερα εἰς τὸ ἀστερικόν, πῶς ἀπαίτουμεν τὰ ὁ ὑπονόμων συνούλων κρατικά πλοία, ποὺ θὰ ναυπηγήσουν εἰς τὴν Ἰταλίαν εἰς 4 διάφορα ναυπηγεῖα (Γένοβαν, Λιβύρον, Τερνέτην καὶ Τάραντα) γὰρ ναυπηγήσουν χωρὶς ἐπιτήρησιν καὶ θέλεχον, ὅταν μάλιστα ναυπηγοῦν εἰναι ὅχι «*Αγγελοι*, τοῦ πατακοῦ καλοῦ καρού, (γιατὶ οἱ σημειοῦν δὲν εἴνε οἱ ίδιοι) ἀλλὰ οἱ... φίλοι μας Ἰταλοί; Καὶ γιατὶ ἀφοῦ δοι οἱ ἐφοπλισταί μας, ποὺ ναυπηγοῦν σήμερον σκάφη, φορτηγά κλπ., πλασιώνονται ἀπὸ ἐπιτελεία τεχνικῶν, τὰ καρδιά τῆς φωροκώστανταν ποέπει καὶ φυτρώσουν ἐτσι μόνα τῶν μὲ μόνη — κατὰ τὴν ἐκφρασθεῖσαν γνώμην — τὴν ἐποπτείαν ἐνὸς ναυπηγοῦ, δὲ ποιος — αἱ μας συγχωρῆση — δοσον προκομιένως καὶ δὲν ἐνεὶς ὁ κύριος αὐτὸς ἀστραλῶς δὲν θύ δύναται νὰ εἴνε πανταχοῦ παρῶν;

Τὸ δι τὸ ἀκριβῶς πρόκειται περὶ κρατικῆς παραγγελίας καὶ τὸ δι τὸ παραγγελίας αὐτῆς ἀντιπροσωπεύει ποσὸν 15 ἑκατομμυρίων δολαρίων, εἶναι, νοῦσω, ἔνας δῆλος πρόσθετος νὰ ὑποχρεώνῃ δόσους ὑπεθύνων διαχειρίζονται τὴν ὑπόθεσιν νὰ στείλουν δόσους μπορούν περισσοτέρους, διὰ νὰ μὴν ἀκούσουν κατόπιν, ὅταν π.χ. ἔνα κοινὸν φινιστήριν δὲν θὰ κλείνει καλά, ὅτι τὰ πλοῖα ἐγκατελεῖθοσαν μόνα τῶν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Ἰταλῶν. Τότε θὰ τοὺς ζητηθοῦν εύθυναι ποὺ δὲν ζητοῦνται συνήθως ἀπὸ κάτω ένα ιδιώτην, καὶ αὐτῶν ποὺ θὰ σταλοῦν αἱ εὐθύναι, νομίζω, είναι πάρα πολλαὶ, ώστε νὰ πρέπει καὶ νὰ τὰς ὑπολογίζουν περισσοτέρουν ἀπὸ τὴν εὐκαρίπτων ἐνὸς ἀνέτου ταξιδίου.

Φιλικότατα
Β. Φ.

ΣΗΜ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Δικαιολογεῖ τὰ ἀδικαιολόγητα ὁ φίλος τατος κ. Β. Φ. Δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ, κανεὶς δὲν ἐσκέψθη, πολὺ δὲ περισσότερον ἡμεῖς, νὰ μείνουν χωρὶς ἐποπτείαν, ἐνδέλεχη μάλιστα, αἱ ναυπηγῆσεις μας εἰς τὴν Ἰταλίαν. Πιστεύει, ὅμως, ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας, ὅτι, τὰ πλην τῶν δύο ναυπηγῶν, ὁ κ. Γεωργούλουπολος καὶ ἡ κουστωδία τῆς «*Κεντρικῆς*» ἐπιτροπῆς, αἱ ἀγνώστους συνθέσεως ὑποεπιτροπαί, πού, ἐν συνεχείᾳ, προβλέπεται νὰ λάβουν τὴν ὄγκουσαν πρὸς τὴν Ἰταλίαν καὶ τὰ κατά καιρούς ταξίδιο τοῦ κ. Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ τῶν λοιπῶν λιμενικῶν ἀξιωματούχων, θὰ εἴνε δι τοῦ χρειάζεται, διὰ νὰ παρακολουθήσωμεν καὶ ἐλέγχωμεν τὸν Ἰταλούς κατὰ τὰς ναυπηγῆσεις.

Ἄντι ὅλων αὐτῶν τῶν ἀνειδικεύτων μελῶν τῆς κουστωδίας καὶ τῶν ὑποεπιτροπῶν, δὲν θὰ ἂντο πλέον ἔξυπηρτεσμάτηκή ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν ἐπιτροπήν καὶ τὰ παρακλάδια τῆς ἐνὸς ἡ καὶ διο ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας; Δὲν θὰ συνέβαλλεν, ἐπίσης,

εἰς τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν διενέργειαν τοῦ ἐλέγχου ἡ παρουσία ἐνος διακεριμένου πλοιάρχου τοῦ Ε. Ν., ἀντὶ τοῦ κ. Γεωργούλουπολού, τοῦ μηδεμίαν σχέσιν ἔχοντος μὲ τὸ ἐμπορικὸν πλοίον καὶ τὴν ἀποστολὴν του; Δὲν θὰ ἔσται παντούντο παραπομπή τοῦ Ε. Ν. ἀπεστέλλοντο ἐπ' εὔκαιρία τῶν ναυπηγῆσεων εἰς τὴν Ἰταλίαν, ἵνα, ἐργαζόμενοι εἰς τὸ ναυπηγεῖο, μετεπιτασεύμενοι, παρακολουθήσουν τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν Νηζελ, αὐτῶν, ἀκριβῶς, ποὺ θὰ κληθοῦν αὔριον ὑπεθύνων νὰ χειρισθοῦν καὶ νὰ ἐκμάθουν τὸν χειρισμὸν τῶν εἰς τοὺς ἄλλους;

Ἀντί, λοιπὸν, αἱ ναυπηγῆσεις εἰς τὴν Ἰταλίαν γὰρ χρησιμεύσουν ὡς εύκαιρια ἀποστολῆς τῶν «*ημετέρων*» εἰς ταξιδία ἀναψυχῆς καὶ ἀντὶ ὁ κ. Γενικός νὰ φροντίζη, σπως τακτοποιηθῇ καὶ τὸ ιδιόκον του μερίδιον εἰς τὰς ἀπόλοιςεις τῆς κουστωδίας, θὰ ἔπειτε:

Ιον. Ἀρχηγὸς τῆς ἀποστολῆς νὰ εἴνε νὰ ναυπηγός. Κύριον αὐτοῦ ἔργον θὰ ἂντο ἡ ἐποπτεία. Ο μαχίμος τοῦ Βασ. Ναυτικοῦ ἀποτελεῖ κομματική πολυτέλειαν. Δὲν ἔχει καμίαν σχέσιν μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ναυπηγῆσεων, οὔτε καὶ γνώσην τινὰ ἐπ' αὐτῶν.

Ζον. Νὰ συμμετάσχουν καὶ τῆς ἐπιτροπῆς — τῆς μιᾶς καὶ μόνης — δύο ἐφοπλισταὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, οἵτινες δὲν θὰ είχον, ἀλλὰς τε, κανένα λόγον νὰ παραμένουν μονίμως εἰς τὴν Ἰταλίαν, οὔτε καὶ δέδοντο νὰ πληρωθοῦν τὰ ἔσοδα τῆς παραμονῆς τῶν ἀπὸ τὸ Δημόσιον.

Ζον. Μέλη τῆς ἐπιτροπῆς, ἐπίσης, νὰ δρισθοῦν εἰς πλοιαρχὸς καὶ εἰς μηχανικὸς τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ υπογραμμίζομεν ἰδιαίτερως. Ἐπίσης, πέντε ἢ καὶ περισσότερον μηχανικοὶ τοῦ Ε. Ν., ἐπιλεγομένοι μεταξὺ τῶν κολλίτερον κατηπρισμένων, νὰ μετεπιτασεύθουν εἰς τὰ Ἰταλικά ἐργοστάσια, παρακολουθούντες τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν δηζελ καὶ τῶν ἀμεσοτροβίλων, καθὼς καὶ ὅλων τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ναυπηγουμένων πλοίων. Οἱ Λιμενικοὶ διξιωματικοὶ καὶ οἱ ἀπόστρατεις μαχίμοι καὶ μηχανικοὶ δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των. Οὕτω μόνον θὰ ἔπειτε νὰ συγκροτηθῇ ἡ ἐπιτροπὴ ἐποπτείας, διὰ νὰ δαπανήσωμεν, ἐπὶ τέλους, μὲ κάποιους ἐπωφελῆ σκοπιμότητα τὰ δολλάρια τῶν ἐπανορθώσεων. Τώρα, πλὴν τῶν δύο ναυπηγῶν, κανεὶς ἀλλος ἐκ τῆς κουστωδίας δὲν προκειται ἔργον χρήσιμον νὰ εἰσφέρῃ. Κομματική συνάρσει συνεπήθησαν αἱ ἐπιτροπαὶ καὶ αἱ ὑπεριπτροπαί. Φυσικὸν τὸ νὰ επωφεληθοῦν τῆς εὐκαρίας οἱ καλοί μας λιμενικοί, διὰ νὰ συμμετάσχουν καὶ αὐτοὶ τῆς πανδασίας τῶν δολλαρίων....

Θά συμφωνήσῃ, πιστεύεμεν, ὁ κ. Β. Φ., ὅτι δύσκολον είνε τὸ ἔργον τοῦ συνηγόρου εἰς ὑποθέσεις, διὰ τῶν ὅποιών τὸ σκάνδαλον ἔρχεται.... «*Υποσχόμεθα, πάντως, εἰς τὴν κουστωδίαν καὶ τὸν κ. Γενικὸν νὰ παρακολουθήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν καὶ ἐκ αιρῷ νὰ ἐπανέλθωμεν.*

Εἰς τὴν ἀκτοπλοοῦσσαν Ναυτιλίαν

Απὸ τῆς 20ῆς τρέχοντος μηνὸς δρομολογεῖται εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας τὸ «*Κυκλαδές*». Προκειται περὶ νεοτεύκτου ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ σκάφους, ἀφοῦ ἀπὸ τῆς ναυπηγῆσεως του (1943), ὡς δοηθητικού του συμμαχού στολού, δὲν ἀπερχολίθη εἰς ὑπηρεσίαν τινὰ. Ριζικὴ, ἐξ ἄλλου, συνετέσθη ἡ μετασκευὴ του εἰς τὸν Πειραιά, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ κερδίσῃ ἡ ἀκτοπλοΐα μας ἔνα πρωτίστης τάξεως ἐπιβατηγῆς.

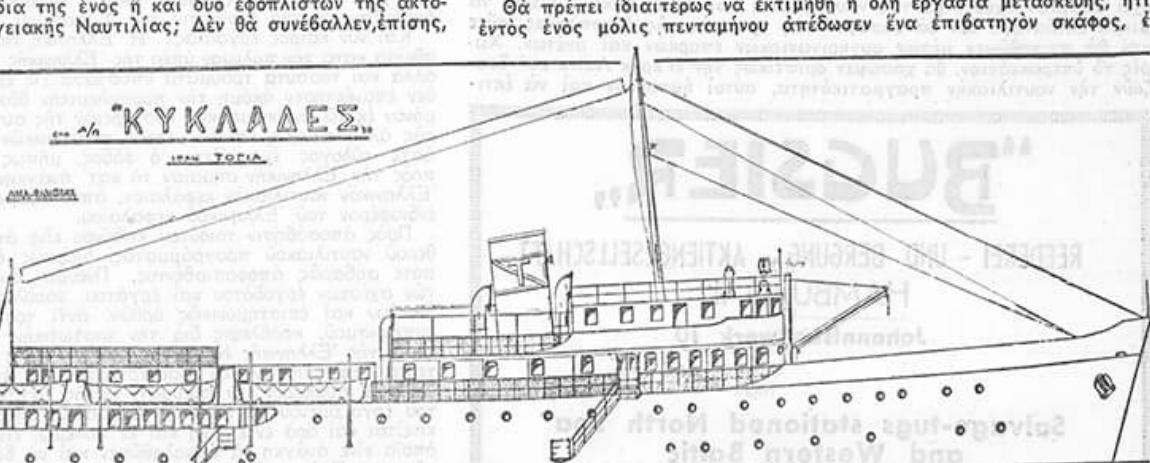
Ἡ ἰδιωτικὴ καὶ πάλιν πρωτοβουλία ἔπαιξε τὸν ρόλον της. Βοήθειαν καμίαν, ἡθικὴν καὶ ὑλικὴν, δὲν ἔγνωρισεν ἀπὸ τὸ Κράτος, τοὺς πιστωτικοὺς ὄργανοις του καὶ τοὺς ἀνθρώπους του ὁ παλαιμάχος ἀκτοπλόδος, ἐφοπλιστής κ. Ιωάννης Τόγιας. Μόνος του ἀντεμπώπιος τὰς πάσης φύσεως δυσχερείας, παρέσχεν ἐπὶ πενταμήνον ἐργασίαν εἰς ἐκαποτάδας ἐργατῶν καὶ μετ' ὅλιγον αἱ γραμμαὶ τῶν ἐλληνικῶν νήσων θὰ γνωρίσουν τὴν ἀνεσιν, τὴν ταχύτητα καὶ τὴν ὑποδειγματικὴν ἔξυπηρτησιν διὰ τοὺς νέους σκάφους.

Τὸ «*Κυκλαδές*» έχει μῆκος 230 ποδῶν, πλάτος 36 καὶ ἔμφορτον δύθισμον 13 ποδῶν. Ή χωρητικότητας του είνε 1.400 τόν. γκρός. Ή συνολικὴ δύναμις τῶν δύο ἀτμομηχανῶν του είνε 2.600 ποδῶν. Η ταχύτητας του, ἡ οἰκονομία 14 μιλ. καὶ ἡ μεγίστη 17 μιλλίων.

Εἰς τὴν πρώτη θέσιν διατίθενται κλινῶν 55, πλὴν τῶν 20 θέσεων «*λούν*» εἰς κοιτωνίσκους μᾶς καὶ δύο κλινῶν επὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος. Εἰς τὴν δευτέραν θέσιν 120 κλινῖται. Εἰς χώρους ἔστεγασμένους 200 ἐπιβαταί της τρίτης θέσεως θὰ ταξιδεύουν. Χώρος διὰ φορτίου 200 τόνων. Δύο φορτωτήρες τῶν 3 τόν. ξεκαστοίς διατίθενται, μὲ βαρούλκα κινούμενα διὰ μηχανῶν δηζελ.

Αὐτά εἰναι τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ νέου σκάφους. Δύο εύρυτατοι, γεμάται φῶς καὶ αέρα, αἰθουσαὶ διατίθενται διὰ τοὺς εἰς τῆς α', θέσεως καὶ δύο ἄλλαι, μηδὲν ὑστερούσαι τῶν πρώτων, διὰ τοὺς εἰς τῆς β', θέσεως. Εύρυτατοι, ἐπίσης, είναι τὸ κατάστρωμα πετρίτων. Τὸ πλάτος τοῦ σκάφους (36 ποδές) ἐπέτρεψε τὴν κατασκευὴν κοινοχρήστων χώρων ἔξαιρετικῶς ἀνέτων.

Θὰ πρέπει ιδιαιτέρως νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ ὅλη ἐργασία μετασκευῆς, ἡτὶς ἐντὸς ἐνὸς μόλις πενταμήνου ἀπέδωσεν ἔνα ἐπιβατηγὸν σκάφος, ἐπέτρεψε τὴν κατασκευὴν



ΜΕΤΑ ΤΑΣ ΤΟΣΑΣ ΘΥΣΙΑΣ.....

Ο ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΡΑΜΜΗΣ

ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ εύρυτερον κοινὸν ἄγνοει, τοσα, τὸν ἐπίμονον ἀποκλεισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπό τὰς μεταφοράς αὐτῶν τῶν ἑθνικῶν μας προϊόντων (τῆς σταφίδος καὶ τῶν καπνῶν) ἐξ Ἐλλάδος πρὸς τὴν Ἀγγλίαν.
Ἡ προνοιαὶ σχολῆς προστασία τοῦ βρετανικοῦ πλοίου, ἡ κατάφωρος διάκρισις τῆς σημαίας, ἡ διενεργουμένη ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον ἀγγλικὸν ὑπουρεγονοῦ τοῦ Ἐφοδιασμοῦ, ἀπέγκειται ἐις βάρος τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Οἱ Ἀγγλοι φορτωταὶ, αὐτὸ τοῦτο τὸ ἀγγλικὸν Κράτος καὶ οἱ Ἀγγλοι ἐφοπλισταὶ, ἀρνοῦνται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον γραμμῆς τὸ ἀναφαίρετον δικαίωμα νὰ συμμετάσχῃ, μὲ μικρὸν ἔστω ποσοστὸν καὶ μὲ χαμηλοτέρους ναύλους, εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ μας πατρίορι, ἐπὶ Ζηρία, δέβαις αὐστιστικῇ ζωτικῶν τῆς Οἰκονομίας μας συμφερόντων.

"Ολαί αἱ ἀπὸ τριετίας ἐκκλήσεις, διαμαρτυρίαι, αἱ ὑπουργικαὶ ἐντεῦθεν ὑποδείξεις καὶ τὰ Πρεσβευτικὰ εἰς τὸ Λονδίνον διαβῆματα δὲν ἐτέλεσφόρησαν. Συνήντησαν τὴν ἐπίμονον ἀργυρῖν τῶν Ἀγγλῶν.

Δεν δέχονται τό ελληνικὸν πλοίον νὰ συμμετάσῃ εἰς τὰς ἔξ 'Ελλάδος Φορτώσεις των. Κτήμα τοῦ Τράπτ—Διασκέψεως τῶν ἀγγλικῶν ἑταῖριῶν, μὲ τοὺς ὑψηλούς των ναύλους, θεωροῦνται καὶ τὰ ἐλληνικὰ φορτία. Ἀρκεῖ νὰ γνωσθῇ, ὅτι εἰς κάθε διαπραγμάτευσιν ἄγοράς σταφίδων προβάλλεται ὁ δρός ΦΟΜΠ, ἵνα, ἀκριβῶς, ἔχῃ τὸ ἀγγλικὸν Υπουργείον τοῦ 'Εφοδιασμοῦ ἀπόλυτον τὸ δικαίωμα τῆς μονοπωλιοκῆς εἰς τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα διασφαλίζεως τῶν φορτώσεων καὶ ἐνὸς συκτού τοῦ ἀγγλίνιον, που βά έπληρωναν εἰς την τιμὴν τῆς σαφίδος, ἐπιτρέπουν νὰ εἰσπραττωνται ναύλοι δεκάδων σελλινιών ἀνώτεροι εἰς δάρος τῆς τιμῆς του προϊόντος μᾶς ἀπὸ τοὺς "Αγγλοὺς ἐφοπλιστας".

Τὸ σοδαρὸν αὐτὸ ζῆτημα δὲν ἔθισες μόνον μέχρι τοῦ Γραφείου τοῦ "Αγγελού Πρωθυπουρογού" κ. "Ἄττηλ καὶ δὲν ἔθεβ μόνον ύπὸ τὴν δικαίαν κρίσιν αὐτῷ καὶ πολλῶν "Αιγαλών βουλευτῶν, προεκάλεσεν εὐρυτάτας συζητήσεις εἰς διεβίσεις Διασκέψεις, ὅπως εἰς τὴν συνελεύσαν πρὸ τινων μηνῶν εἰς τὸ Λογδίνον Διάσκεψιν τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ "Επιμελητηρίου καὶ βαθύτατην αἰσθήσιν παρήγαγον αἱ ἀποκαλύψεις αἱ γενόμεναι ἐνώπιον διεθνῶν συγκεντρώσεων ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἡμέτερας 'Εταιρίας.

Τόμον δόλοκληρον ἀποτελοῦν αἱ διαιμαρτυρίαι, τὰ ὑπομνήματα, αἱ συζητήσεις εἰς τὸν ξένον καὶ ἡμέτερον ναυτιλιακὸν τύπον καὶ αἱ ἀνταλλαγέεις εἰπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἐπιστολαὶ τῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἐνδικοφορεούντων

των ενοιάσφερομενών.

Ιναί, άκρως επικίνδυνη, ή «Ελληνική Κοινή Γνώμη», τὸ ἀδέκαστον αὐτὸ κριτήριον κάθε γενικωτέρου θέματος, ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῆς οἰκτρᾶς μεταχειρίσεως, τὴν ὅποιαν μεταπολεμικῶς συνήντησε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀπὸ αὐτοὺς τούς ἐπολέμω συμμάχους του, παρακαλοῦμεν, ὅπως, εὐαρεστούμενοι, δημοσιεύσητε ἐν μεταφράσει τὸ συνημένον κείμενον μακρᾶς ἐπιστολῆς, τὴν ὅποιαν ἀπέθινε τελευταίως ὁ διάμετερος Γενικὸς Διευθυντής κ. Περικλῆς Καλλιμανόπουλος πρὸς τὸν κ. Μωρίς Χίλ, Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Εἰς τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν ἀνασκευάζονται οἱ προβληθέντες ίσχυρισμοὶ ἀπὸ μέρους τῶν ἐκπροσώπων τῶν βρετανικῶν ναυτιλιακῶν συμφέροντων καὶ ἀποκαλύπτεται ἡ κατὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπιβούλη.

Μετὰ τιμῆς

Α. Ε. ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Ή «ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Η ΕΠΙΖΩΝ ΤΟΥ κ. ΚΑΛΛΙ

Κύριον ΜΩΡΙΣ ΧΙΛΛ
Γενικὸν Γραμματέα τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου
ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

κωνύμου "Εταιρίας Αποτοπλοϊκών Γραμμάν "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ".
"Έλαβον έπιστης γνώσιν του έσωσκελείστου σημειώματος των άρμοδιών
έπι τών Βρετανικῶν Ναυτιλιακῶν συμφερόντων, έν τῷ ὀπίοι τε περι-
λαμβάνονται, ὡς ἀναφέρετε, καὶ αἱ παραπήρησεις τῶν ἐπὶ τοῦ ἰδιοῦ
μου ὑπομνήματος, δπερ ἀνέγνωσα ἐνώπιον τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ "Ε-
πιμελητηρίου τὴν 8ῃ παρελθόντος Νοεμβρίου εἰς Λονδίνην. "Επιμειώσα
ἰδιαιτέρως, δτι ἀντίγραφα τῶν ὑπομνημάτων τούτων διενεμήθησαν εἰς
τὰ μέλη τοῦ "Ἐπιμελητηρίου, ἔχω δὲ νὰ υποδεξιῶ, σχετικῶς, δτι ἐνῷ τὸ
ὑπόμνημα τῶν άρμοδιῶν ἐπὶ τῶν Βρετανικῶν Ναυτιλιακῶν συμφερόν-
των, πρεγιορίζεται εἰς ζητήματα ἀφορόντα μόνον την 'Ελληνικήν μετα-
φορικήν κίνησιν, αἱ παραπήρησεις μου ἐνώπιον τοῦ "Ἐπιμελητηρίου ἀνέ-
φεροντο τόσον εἰς την κίνησιν τῆς Τουρκίας δσον καὶ τῆς Ἑλλάδος, δε-
δμένουν, δτι ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως αἱ δύο αὐταὶ χώραι θεωρούνται
ἀνέκαθεν ὡς ἀλληλενθετοι.

ένεκαν ως απλιγένευτοι. Εύχριστοι είναι τό γεγονός, διτί οι έκπρόσωποι τών Βρετανικών ναυτιλιακών συμφερόντων έπιβεβαιούν διτί, αυτή αυτή ή Βρετανική Κυβέρνησης, δεν εύθυνται έντι πραγματικότητα διά παραδόσεις ἀνάλογων φιεστών υποχρεώσεων. Το διτί τοιαυτή ύπηρε καὶ ίδική μου πεποιθήσις ἐμφαίνεται από παράκλησιν τὴν διόπιαν ἔκσαμα εἰς τὸ 'Ἐπιμελητήριον, όπως συμπλήρωση τὰς ἀποφάσεις του διὰ τῶν διόπιων νὰ καταδικάζῃ τὴν διάκρισιν' σημαίας, ἐπιστού δὲ συγχρόνως τὴν προσοχήν της Βρετανικής Κυβερνήσεως διά τὴν ἐν τῷ ὄνδιτης τῆς ἀποκούμενης τακτικήν καὶ ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων, ἀτινα θὰ είχεν αυτή. Σημειώτεον, ἀσχολούμαν μὲ γεγονότα συγκεκριμένα εἰς τὰ διόπια ή φαντασιαῖς ἔνει τὴν θείαν της.

ον ενει την θεσιν της.
'Εν τῇ ἀπάντησει τῶν οἱ ἀριόδιοι ἐπὶ τῶν Βρετανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἐκφεύγουν ἐπιτηδείως τῆς οὐσίας τῶν γεγονότων, ὅπως ἔγω προσωπικῶν τὰ ἀντιλιμουνούσαι, καὶ ὀριοῦνται ὅτι γίνεται διάκοισις σημασίας. Λυποῦμαι, δύως, διότι είμαι ὑποχρεωμένος νὰ τονίσω, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἀπάντησις περιλαμβάνει ἀνακολούθιας καὶ ἀντιφάσεις, αἵτινες μὲ ἀναγκάζουν πρὸς προστασίαν τῶν ἀπόφεων μας, νὰ ὑποδάλω μίαν πληρεστέραν ἀνάλυσιν τῶν δσων συνέδησαν καὶ ἔξακολουθούν νὰ συμβαίνουν πρὸς σοδαράν ζημιάν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

σεων εις τὸν διεθνὴν ἐμπορικὸν στῖθον, τείνει εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν ἑξασφάλισην μὲ πλοία τῆς Ἐθνικῆς των σημαίας τῆς μεταφορᾶς τῶν φορτίων, ἀτινα ἀγοράζονται ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ Κυβερνήσουσαν, μέσω διαφόρων ἐπιτρόπων αἱ δποίαι συνεπτήθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτουν, εἶνε, κατὰ τὴν γνῶμην μου, καθαρὰ διάκρισις, σημαίας.

Τούτη ουτό συνέβη μὲ τὰς ἀγοράς προϊόντων Τουρκίας καὶ Ἑλλάδος. Διὰ τῆς ἐπιβολῆς τοῦ ὄρου Φ.Ο.Β. εἰς τοὺς Ἕλληνας καὶ Τουρκούς ἔξαγωγες προσκλήθησαν σοβαρά παράπονα ἐκ μέρους τῶν Ἀλλήνων ἀρμόδιων, οἱ δόποι διέβλεπον εἰς τὰ μέτρα ταῦτα τὸν πλήρη ἀποκλεισμόν τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς μεταφοράς τῶν κυρίων τούτων προϊόντων.

Τὸ γεγονός, διτὶ αἱ Κυβερῆστες τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Ἀμερικῆς ἀπέδεχθσαν τὴν ἄρχην ταῦτην, ἀπόδεικνεται ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα τῶν διαπραγματεύσεων, αἱ ὅποιαι ἐγένοντα ἀμέσως μετὰ τὸ πόλεμον ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἐκπροσώπων εἰσὶ Οὐάγικτων. Σκοπὸι τῶν διαπραγματεύσεων ἔκειναν ποτὲ νὰ ἐπρεασθοῦν αἱ Ἀμερικανικαὶ Ἀρχαὶ καὶ ἀνανιωρίσουν τὰ δικαίωμα εἰς τὴν Βρετανικὴν Ναυτλίαν, ὅπως συμμετάσχῃ σύντη τῆς μεταφορᾶς φορτίων Ἐλεγχομένων ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερῆσεως. Ἀποτέλεσμα τῶν Βρετανικῶν τούτων ἐνεργειῶν ὑπέρδειν ἡ ὑπὸ τούτων ἐμριπεῖσας τροποποίησις τοῦ Ἀμερικανικοῦ καθεστώτος, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ Βρετανικὴ συμμετοχὴ εἰς τὰς ἔξι Ἕνωμένων Πολιτειῶν μεταφοράς.

Ἐν ἀντίθεσι μὲ τὴν ὡς ἄνω Βρετανικὴν προσπάθειαν περὶ συμμετοχῆς τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Ἀμερικανικήν κίνησιν, ἐλήφθαι τοιαῦτα μέτρα, ὅστε νά ἔξασφαλισθῇ διὰ τὴν κίνησιν Τουρκίας, Ἐλλάδος, Ἀγγλίας ὡς καὶ διὰ τας ἀγοράς προιόντων αἵτινες γίνονται ἀλλαχού ὑπὸ Βρετανικῶν ἀπόστολων, ἡ ἀποκλειστικὴ χρησιμοποίησις σκαφῶν ὑπὸ Βρετανικὴν σημαίαν, ίδιοκτήτων ἡ ναυλωμένων. Ἡ ἐφαρμογὴ τῶν μέτρων τούτων καὶ τὰ συναφῆ καταστρεπτικά ἀποτελέσματά των ἀποτελούν σφετέραν πηγή πιτίων διακρίσεως σημαίας, εἶνε δὲ ἀντίθετα πρὸς δὲ τὸ δηπότε ἐλέγχη ἡ ἐγράφιν διάταξις τὰ τελευταῖα 4 ή 5 ἑταῖρα διὰ τὴν ἀμεσον ἀνάγκην διπώς ἀφεβούν ἐλέυθερα κάθε περιορισμοῦ τό τε διεθνὲς ἐμπόριον καὶ ἡ Ναυτιλία.

Τὰ μέτρα ταῦτα ἐφαρμόζονται κατὰ παράβασιν τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς 9ῆς Νοεμβρίου 1949, ἐν τῇ ὅποις οἱ ἀντιπρόσωποι δέκα πέντε (15) ναυτικῶν Χωρών προσυπέγραψαν τοὺς ἀκολούθους σκοποὺς καὶ κατεύθυνσεις:

Τὸ Διεθνὲς Ναυτικὸν Ἐπιμελήτηριον ἀναγνωρίζει, ὅτι ἡ ἀλευθέρα κίνησις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ἡ ἐλεύθερά ἀνταλλαγὴ διεθνῶν ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν ἀποτελοῦν τὴν φρίστην ἡγεμόνιον οἰκονομικῆς ἴσορροπίας καὶ παγκοσμίου εἰρήνης καὶ ὑπενθυμίζει τὰς συνεχεῖς δηλώσεις του κατόπιν την τελευταῖαν εἰκοσι- πεντετελίαν ἐναντίον τῶν φραγμῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον:

σιν πλοίων επειδή διεύθη εμπορίο.
2) Ποιείται έκκλησην πρός όλας τάς Κυβερνήσεις νά αποφεύγουν περιοριστικά ένεργειας μέ νομοθετήματα, έμπορικάς συμβάσεις ή, άλλως, νά παρακαλούνται την χρησιμοποίηση πλοίων καν κανονικών έμπορικων συμφωνιών με την άπατησην όπως φορτία (συμπεριλαμβανομένων και έκεινών οίτινοι έπαλλησθησαν ή γηροάσθησαν υπό Κυβερνητικών πρακτόρων) φορτώνωνται έπι πλοίων ώριμες σημασίες.

3) Χαιρετίζει τάς προσποθείας τής Ο.Ε.Ε.Κ. τών Παρισίων διά τήν έλευθεριαν του έμποριου και τών ναυτικών υπηρεσιών.

Ούτω, δικαίως, αἱ ἐνέργειαι αὗται δὲν εἰναι σύμφωνοι μὲ τὰς ἀρχὰς τῆς «Ἡνιοχένης Ναυτιλιακῆς Ἀρχῆς» (Διεθνῆς Ὀργάνων Διακρατική), πή-
τις εἰσὶ τὸ τέλος τοῦ ἀρθρου 3 τῆς περὶ Βασικῶν επιδιώκεων συμφωνίας
ἀναγνωρίζει τὰ κακά τῆς διακρίσεως διὰ τῶν κάτωθι:

.... αἴτινες δὲν θὰ κάμουσι διάκρισιν κατά τῶν ἐμπορικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων οἰουδήποτε έθνους· καὶ θὰ παρέχουν εἰς δλας τάς συμβαλλομένας Κυ-
βερνησίες δικαίαν εύκαιριαν σπους τα πλοιά των συμμετέχουν εἰς τὸ διεθνὲς
ἐμπόριον.

Είς τὸ ὑπόμνημά των οἱ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῶν Βρεταννικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἐπιμένουν, ὅτι τὰ διατυπώμενα παράπονα, τὰ ἀφορῶντα τὰς ἔξαγωγὰς Τουρκίας καὶ Ἑλλάδος καὶ ὁ ἀποκλεισμὸς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δὲν ἀποτελούν διάκρισιν καὶ κατὰ συνέπεια δὲν προσκρύουν εἰς τὰς ἀποφάσεις καὶ δηλώσεις, αἱ ὁποῖαι καταδικάζουν τὴν διάκρισιν σημαῖα. Ἀτυχῶς οἱ ἐν λόγῳ ἀριθμοὶ δὲν πηρούν τὴν ίδιαν σημαῖαν ὅπως οἱ ἄλλοι δημοσιεύονται.

στασιάν οπαν οροὶ αντιστρέφονται.
Έπιπλούμεν τὴν προσοχήν εἰς τὴν ἑγκύκλιον τοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ παρελθόντος Ὁκτωβρίου ἐν τῷ ὅποια ἀναφέρονται περιπτώσεις διακρίσεως σημαίας. Ἐν τῇ ἑγκυκλίῳ ταῦτη ὑπάρχει διαμαρτυρία καποιας Ἀγγλικῆς Ἔταιρίας κατὰ ἀγαγεύεσθίσης της προθέσεως τῶν Γερμανῶν, δηπως ἀγόραζουν F.O.B., Λονδίνον καὶ πωλοῦν ΤΣΦ Λονδίνον, μὲ τὸν πρόδηλον σκοπὸν ὅπως ἐλέγουν τὰς μεταφοράς. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ σύνων διαμαρτυρομένην Ἀγγλικήν Ἔταιρίαν ωθεῖ τὴν μεθόδον ταῦτην ὡς διάκρισιν σημαίας. Περαιτέρω, εἰς τὴν σελίδα δις τῆς αὐτῆς ἑγκυκλίου, ἀναφέρεται ἡ περιπτώσις ἀγόρας Ἀγγλικοῦ πλεοναζούντος ὑλικοῦ ἀπὸ Γάλλους καὶ Βέλγους μὲ δρός αγόρας προβλέποντας τὴν παράδοσιν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς σιδηροδρομικὰς ἀπόθηκας. Διὰ τούτου τούτουν οἱ ἀγόρασται προσεπάθησαν νὰ περιορίσουν τὰς μεταφορὰς ἀποκλειστικῶς μὲ τὰ ὑπὸ τὴν ἔθνικήν των σημαῖαν ἀτμόπολια. Οἱ ἀρμόδιοι, ὅμως, τῶν Βρετανικῶν συμφερόντων, ἐνέργουντες μέσω τοῦ Βρετανικοῦ Υπουργείου Μεταφορών, ἐκάμαν παραστάσεις, ἐπικαλούμενοι τὸ δόγμα τῆς «έλευθέρας συμμετοχῆς», ὅπερ ὑπογραμμίζεται εἰς τὰς ἄρχας, τῆς Ηνικούντης Νεατιλακής Ἀρχῆς. Συνεπείᾳ τῆς πορειώσεως ταῦτης ἀκτήστασις «ΕΒΡΑΙΟΘΗ»

αντιθέτως ορείλουμε νά παραπήρωσαμεν, δτι ούδεν παρόμοιον εύχαριστον απότελεσμα έφερον αι πολλαπλαι διαμαρτυρίαι και παραπήρησης της Ελληνικής Ναυτιλίας πρός «δικαιάν συμμετοχήν εις την μεταφοράν Έλληνικών και Τουρκικών έδιοιν κακωπών και καπνών».

μεταφοράν Ελληνικών και Ιουρκικών εηρωών καρπών καὶ καπνών.

Πρός πληρεστέραν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος, ὅτι οἱ ἀμόδιοι τῶν Βρετανικῶν συμφέροντων τηροῦν στάσιν διάφορον δοάκις οἱ ράλοι ἀντιστρέφονται, ἔχομεν τὴν περίπτωσιν τῶν Ἀμερικανοθερανικῶν συναλλαγῶν κατά τὰς ὅποιας οἱ Βρετανοὶ ἐκπρόσωποι, ἐνέργουντες διὰ λογαριασμὸν τῆς Κυβερνήσεως τῶν εἴλητσαν μερίδιον εἰς τὰς μεταφορὰς ταύτας κανονιτοῦσαντες διὰ διάκονους τὴν ἀποκειμενικὴν υπ-

σιμοπόίησιν 'Αμερικανικών σκαφών διὰ τὴν μεταφοράν τῶν φορτίων τῆς 'Αμερικανικῆς βοηθείας διὰ τὴν Εύρωπακήν ἀνασυγκρότησιν ὡς καὶ εἰδὸν βοηθείας πρὸς ἄλλους λιμένας τῆς 'Υφαλίου. Αἱ τοιαῦται αἰτίαις ἐγένεντο ὡς ἔτι τὸ πλειστόν ἀπόδεκτάτι. Δέν θά δητὸν δύνατον γὰρ ζητηθῆ ἀπό τοὺς ἑκτροπόσπους τῶν Βρετανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ὅπως ἐν πάσῃ εἰλικρινείᾳ ὑποδείξουν κατὰ τὶ αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις διακρίσεως σημαίας διαφέρουν ἀπό ἑκίνας διὰ τὰς δόπιας ἥμεις παραπονύμεθα. οὗτοι δηλαδὴ αἱ ἔξαγωγαι τῶν. 'Ελληνικῶν καὶ Τουρκικῶν προϊόντων περιορίζονται εἰς τὰ ύπό Βρετανικήν καὶ μόνον σημαίαν ἀπόβλοια;

Εις τοῦ ὑπόμνημά των οἱ ἀρδίοι τῶν Βρετανικῶν Ναυτιλιακῶν συμφέροντων ὑπομνήμσουν τὰς ἔκπτερησίες ἃς παρέχουν εἰς τὸ Τουρκικὸν καὶ Ἑλληνικὸν ἐμπόριον, ισχυριζόμενοι, ὅτι ἐπὶ πολλὰς «δεκατηρίδας» τὸ πλεΐστον τοῦ ἀπαγουμένου τονάκ παρείχετο ὑπὸ τῶν Ἀγίων. Ἀποστιψάται, δῆμως, τὸ γεγονός, ὅτι καὶ Νορβηγικὰ συμφέροντα είχον δικαιώματα εἰς τὴν κίνησιν ταύτην, καθὼς ἐπίστη, ὅτι προτολεμικῶς είχον οἱ Γερμανοί καὶ οἱ Ἰταλοί τοιαῦτα κεκτημένα δικαιώματα, ἀποσυρθέντων, δῆμως, τῶν συναγωνιστῶν τούτων συνεπείᾳ τοῦ πλέοντος, τὸ δημιουργηθὲν κενὸν συνεπλήρωθι ὑπὸ τῶν Βρετανικῶν σκαφῶν.

Είς τὸ ἐν λόγῳ ὑπόμυθμα δὲν μημνεύεται ἐπίστης ὅτι ἀπό καιρού εἰς καιρὸν αἱ Βρετανίκαι γραμμαὶ προέβαντον εἰς ναυλώσεις πλοίων πρὸς συμπλήρωσιν τῶν παρουσιάζομένων ἄναγκων. Παρὰ ταῦτα ἡ διάθεσις πρὸς ἀποκλεισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων δχι μόνον συνεχίζεται ἀλλὰ καὶ προσπάθεια καταβάλλεται ὥπερ κακοὶ οὐγῆηται.

Θεωρούμενοι σχέδιον περίπτων νά έπιεινωμενούς επί τού γεγονότος, οτι
ούτε η προπολεμική κίνησις τού έμπορίου, ούτε ό άριθμός του παραχω-
ρηθέντος μέχρι τουδε τοννάς είναι έπικειρήματα ικανά νά υποστηρίξουν
την θέσιν, οτι ή Ελληνική Ναυτιλία δέν δύναται νά μετασχη κατά δι-
καίαν άναλογίαν εις την κίνησιν ταύτην. Μολαταύτα άκριδώς τούτο ύ-
ποστηρίζεται. Παρομοιοι συλλογισμοί βεβαίως δέν δύναται νά προ-
βληθούν πρός ύποστηριξιν τής θεωρίας «κεκτημένων δικαιωμάτων». Α-
συμβίβαστος έπισης είναι ή προβαλλομέγιη παρά τών έκπροσώπων της
Βρετανικής Ναυτιλίας άποψις, ότι αι έν λόγω έμπορικαι δόι δέν έχουν
πρετήθησαν από Έλληνικόν τοννάς πρό τού πολέμου. Τούναντιον θα
ήδυναμέθα συγκεκριμένων μεταξύ άλλων νά άναφέρωμεν τάς γραμμάς
μεταξύ Τουρκίας, Ελλάδος και Βορείου Ευρώπης.

Σημειώτεον, ότι το παρελθόν της Ναυπίλιας δέν έχει νά αναφέρει
ότι επιδιώκεις διευρύνσεως της δραστηριότητος μιάς σημαίας ήμερης
σημαίας ποτε λόγω της συμβολής ή της μη συμμετοχής της εἰς τὴν
μετάλλευσιν κάποιας γραμμῆς κατά τὰς παρελθούσας δεκαετίας. Στερ-
ρά είνει ἡ πεποίθησις μας, ότι τὸ δικαίωμα τῆς τοιαύτης ἐκμετάλλευ-
σεως καὶ ἐπεκτάσεως πρὸς μίαν γραμμὴν δέν δυναται νά αμφισβητηθε-
εις τὸ πεδίον τῆς διεθνοῦς Ναυπίλιας. Ἐν τῇ πραγματικότητι δέν ἔξι-
τοσμεῖ τίποτε περισσότερον πάρον ἵνα δικαίωμα συναγωνιστικῆς συμ-
μετοχῆς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀπλαγάμενον διακριτικῶν ἐνερ-
γειῶν. Δέν εἶνε, ὅρα γε, δίκαιον δπως παρόμιον δικαίωμα παραχωρη-
θῆ καὶ εἰς ἄλλους; Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυπί-
λια δέν ζητεῖ τίποτε ἄλλο εἴμιτον μόνον εὑχέρειαν δπως συμμετάσχῃ εἰς
τὴν μεταφοράν τοῦ ίδιου αὐτῆς ἐξοτερικοῦ ἐμπορίου, καθὼς ἐπίσης καὶ
τῶν ἀμέσων γειτόνων τῆς.

'Η διάκρισις, διά την όποιαν διαμαρτυρόμεθα, καθίσταται έτι μαλά λον σοφάρα, δύταν ληφθή ύπ' ὄψιν τὸ γεγονός ὅτι εἰς τινὰς περιπτώσεις ή Βρετανίκη Ναυτιλία ἀνέγγρωσεν εἰς Ἀλλους τὸ δικιάσμα νά συμμετάσχουν εἰς γραμμάς, τάς όποιας οὐδόλως είχον ἔχυπηρτηση ουτοῦ πρὸ τοῦ πολέμου, γραμμάς μαλιστα εἰς τάς όποιας οι Βρετανοὶ νότιοι πλησιαστούσι κατείχον μέχρι τούδε δεσπόζουσαν θεσσιν. Λίαν παραδόξως τάς εύνοιοθέντα ούτω ξένα ναυτιλιακά συμφέροντα οὐδόλως διεκρίθησαν διά βοηθειαν παρασχεθείσαν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν κατά τὸ τελευταῖον ἀγώνυ της. Είνε δυνατὸν διαφοροποίησις νά τύχη δικαιολογίας τινός ἐπί τῷ γεγονότι, ὅτι οἱ ἄλλοι ἐκείνοι δὲν ἦσαν τούτον συνδεδεμένοι με τὴν Ἀγγλίαν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ὅτι δὲν ὑπέστησαν τὰς αὐτὰς ζημιας, ὅτι ίσαν ξένοι πρὸς τοὺς κοινοὺς κινδύνους Ἀγγλων καὶ Ἐλληνων καὶ συνεπῶς δὲν ἦταν δυνατὸν ταχέως καὶ ευκόλως νά ἀρνηθῇ κανείς εἰς αὐτοὺς παραχωρήσεις, ὅπως θά δύναται εύκολότερον νά τὸ πρᾶξη προκειμένου περι φίλων; 'Η παραδοξολογία αὐτῆ μάς ἐπιτρέπεται, ἐάν ληφθῇ ύπ' ὄψιν τι ἀκριβῶς συμβαίνει τῷρα τῷ πάντα συγχρήτων ὑπόθεσιν.

με την πότιση συγκρίσιν πολεούσεν.
Είναι πασιγνωστόν, ότι οι Έλλας ἔκαμε μεγίστας θυσίας ἐν τῷ πολεμικῇ προσπαθείᾳ, ὅτι ἔθεσεν ἄπαντα τά ὑπάρχοντά της εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Ἀγγλών καὶ εὐρέθη εἰς τοιαύτην κατάστασιν πενίας καὶ τόσου ἔξουθνωμένην, ὥστε νὰ καταστῇ, μετὰ τὸν πόλεμον, εὔκολος λεία τοιούτου κομμωνισμοῦ, μὲν δῆλα τὰ συνεπεῖα τούτου ἐπακόλουθα εἰς τὸν ἀγώνα της, ὅπως ἔκ νέου ὄρθοποδίσῃ. Ὑπὸ τοιαύτας προϋποθέσεις εἰνεὶ ἀρά γε ὑπερβολικὸν τὸ νὰ ζητῇ τις ἀπὸ τοὺς ἐπρόσωπους τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας τὴν αὐτὴν κατανόσιν ἢν ἐπέδειξαν πρὸς ἄλλους, ἵσως οδηγώτερον ὁρίους κατανῦντεων: Δικαιούται ἡ Ἐλλάς μικρότερας βοσκείας εἰς τὰς προσπαθείας της ὅπως ἀνορθώσῃ τὴν οἰκονομίαν της καὶ τὴν Ἐμπορεϊκήν της Ναυτιλίαν, ἥτις τοσού σημαντικὸν ρόλον παίζει εἰς τὰς εἰς νέους ἀνθρώπους τροπὰς.

τας εν οντάσια της;
Οπωσδήποτε δὲν είμεθα διατεθειμένοι νὰ παραγωρίσωμεν τὰς σο-
δαράς ἀπώλειάς της Βρετανικής Ναυτιλίας κατά τὸν πόλεμον. Και αἱ
ζημιαί, δῶμας, ἀς ὑπέστη η Ἑλληνική Ναυτιλία δένου ὡσαυτάς νὰ
φθωσάν ὑπὲν ὄψιν, ὅτις ἀντιπροσωπεύουσα τὰ 75% τοῦ ὄδου στόδου της.
Η Ἀνώνυμος Ἐταιρία Ἀτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν ἡ «Ἑλληνικὴ» ἐτί πα-
ραβέγματι, απώλεσε 7 ἐκ τῶν 8 πλοίων της, ἀπτινα τὰ μόνα δι-
αύγην ἐπιχειρηματικά δρογανα. Ας σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ή Ἑλλάς, μὲ
τὰ ἔδαφη της καταπατηθέντα ύπὸ τοῦ ἔχθρου, μὲ τὸν πλούτον της κα-
τετραμμένην καὶ μὲ τὴν ἐλλειπνήν ναυπιγικών μέσων μεγάλως παρημ-
ποδίσθη εἰς τὰς προσπαθείας της, δηπως ἀνορθωθῆι καὶ ἀνακτῆσῃ τὴν
προτέρᾳ της θέσιν.

Η Ελληνική Ναυτιλία είνε άξια συμπαθείας τόσον, όσον καὶ ἡ Βρετανική, λόγω τῆς ἀνάγκης τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς των Οἰκουμενικᾶς. Κατὰ συνέπειαν τὰ Βρετανικά συμφέροντα, δημόσια ἡ Ιδιωτικά, δὲν πρέπει να ἐπιχειρούν τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας εἰς μίαν δικαίαν συμμετοχὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῆς ἐμπόριου.

Θέντων ύπό τῶν Βρετανῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Αἱ ἔξαγωγαι ἡρῷων καρπῶν ἐξ Τουρκίας καὶ Ἐλλάδος κατὰ τὴν περίοδον ταῦτην ἀντιλθοῦσαι εἰς 334091 τόνιους, ἔξ αυτῶν δὲ τὰ Βρετανικά ἀτμόπολισ μετέφερον δόξι διλιγάντερον τῶν 96.452%. Τὰ δόλιγα «έγκεκριτα» Νορβηγικά σκάφη, χρησιμεύοντα ἀκριβῶς διὰ νὰ παραπλανήσουν τοὺς μὴ γνωρίζοντας τὰ πραγμάτα, συμπτεέσχον κατὰ 3.099 %, ἐνώ αἱ Ἐλληνικαὶ τακτικαὶ Γραμμαὶ ἀπῆλαυσαν μόνον 0.449 %. «Αναμφιβόλως, τὸ πενιχρὸν τοῦτο μεριδιον παρεχωρήθη εἰς ήμάς, ἔκ παραδρομῆς διότι, κατὰ τὰ φαινόμενα, οὐδὲ τῶν φιχίων τούτων ἐδικαιούμεθα.

Ἐν τῷ ὑπομνήματι τῶν ἀρμόδιων τῶν Βρετανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ἀναφέρεται, ὅτι η ἐπιβολὴ ὄρων πλωτήσεως ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς Ἀποτολῆς Ἀγρού (Βρετανικὸν Ὑπουργείον) Ἐφοδιασμοῦ οὐδόλως διατάραξε τὰς μεθόδους τὰς ὅποιας ἐπὶ μακράν σειράν ἔτους ἀκολουθούν οι εὐθύνοι διὰ τὰς φορτώσεις εἰς Τουρκίας καὶ Ἐλλάδος.¹ Επιμελούμενοι ζωρώς ὅτι οἱ ἀπονιστές αὐτῆς δὲν εύπαθει, δοθέντος, ὅτι ὑπὸ συνήθεις ἐμπορικὰς συνήθηκας, τόσον οἱ ἀγορασταὶ, ὅστον καὶ οἱ πωληταὶ, θὰ ἐπέτρεψαν νὰ ἴστον ἐλεύθεροι νὰ ἔκλεξουν τὸ μεταφορικὸν μέσον, ἀνέχαρτή των ὄρων ἀγορᾶς καὶ δεν θὰ ὑπῆρχον οἱ ἔξαναγκασμοὶ οἱ ἐπιβαλλόμενοι, ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ κρατικοῦ παρεμβατισμοῦ, τὰς ἀξιώσεις περὶ ΓΟΒ συναλλαγῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τοῦ σφετερισμού καὶ την συγκράτησιν τῶν μεταφορῶν ἀποκλειστικά ἀπὸ τὰ Ἀγγλικά πλοῖα. Αἵξειν νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα, ὅτι πρὸ τοῦ πολέμου, παρὸ δλαγμά τὰς προσπαθείας τῶν Γερμανῶν νὰ περιορίσουν τὰς μεταφορὰς ἐκ Τουρκίας καὶ Ἐλλάδος μόνον μὲ Γερμανικά πλοῖα, μεταχειμώνειον περιοριστικά μέτρα, τὰ Ἐλληνικά σκάφη κατώρθωσαν καθ' οἰνούρποτε τρόπον νὰ μεταφέρουν ἰκανοποιητικὸν μέρος τῶν ἔξαγωγών τῶν ἐν λόγω χωρῶν.² Πάσχει περιπτώσει καὶ ἔαν ἀκόμη δευθῆ τις τὰς ἀπονιστές τῶν Βρετανικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ὅτι αἱ Βρετανικαὶ Ἀποστολαὶ δὲν φέρουν εὐθύνην. τὸ γεγονός τῆς διακρίσεως σημαίας ὑφίσταται εἰς τὸ ἀκέραιον.

Η κατάστασις αύτή διά την οποίαν υπεβλήθησαν διαμαρτυρίαι είναι τό μεσον έπακολουθον τών μεθόδων και τῆς τακτικής αιτίνες έφημορο σήσησαν από τού 1946 κατά τάς άγοράς καπτών και έρων καρτών ύπό τών Βρετανών ήξει 'Ελλάδος και Τουρκίας και τῆς έπιβολης δρών άγοράς οιτίνες έπετέμεναν απόκλειστοκέντρον Ελεγχού επί τών φορτώνεων.
Η 'Ελλάς, ναυτική χώρα από άνωμηκονέυτων χρόνων, άντιλαμβανομένη ότι σκοπός των ήτο νά την άποστερήσουν τού δικιάωματος συμμετοχής εις τάς σημαντικάς ταυτάς μεταφοράς, διεμαρτυρήθη έντονώς διά τού δρους τούτους. 'Η Τουρκία δὲν ηγειρε παράπονας άπλως διότι δέν είτε ξεχει έμπορικην ναυτιλίαν. Τὸ 1946 ή «Έλληνική», ένεργούσα καθ' ύποδειγν τῆς Έλληνικῆς Κυβερνήσεως, άπιψυνεν έπιστολήν πρὸς τὸν ύποστρατηγὸν J. G. W. CLARK, τότε αρχηγὸν τῆς Ἐλλάδος Βρετανίκης Οἰκουμενικῆς 'Αποστολῆς, έπιφορτισμένον με τὰς άγοράς, ἐν τῇ διποιας έξετιθει ή, θέσις τῶν Έλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων. Εἰς αὐτῆς έδόθη ἀδρόφορων ἀπάντησις ύπό τοῦ ὑπαρχηγοῦ τῆς άποστολῆς SIR JOHN NIXON καθησυχάζουσα τοὺς φόδους τῆς Έλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ναυτιλιομένων τῆς καὶ οὕτω οἱ φόδοι των περὶ ἀποκλεισμοῦ τῶν Έλληνικῶν σκαφῶν προσωρινῶς διελύθησαν. 'Αντιγραφοῦ τῆς ἀλλογραφίας αυτῆς ἀποτελοῦν μέρος τοῦ παρόντος ύπουμιματος ἀποκαλύπτοντα τάς τότε ἔγκαιρως γενομένας διαμαρτυρίας καθὼς καὶ τάς παρασχεθείσας διαβεβαιώσεις. 'Η διαβεβαιώσις αὐτῆς έθεωρήθη ύπό της Έλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν Έλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων ὡς ἀνάληψις ύποχρεώσων ἀποχῆς ἀπό την σημερινή την διακριτικὴν πράξεων, ἀπόρρεούστης ἐκ τῶν δρῶν πωλήσεως καὶ ἀγορᾶς καὶ ἔγενετο δεκτὴ ὡς κατοχύρωσις τῶν βασικῶν συμφερόντων τῆς Έλληνικῆς ναυτιλίας. 'Ἐν τοσούτῳ, ἡς ἀπέδειχθη ἐκ τῶν υστέρων, ύποχρεώσις οὕτω παρέμενεν ἀνειςάς, ἡ δὲ 'Αγγλική Κυβερνήσης τὴν ἀπηρνήθη ἐπὶ τῷ Ισχυρισμῷ, ὅτι ὁ υπεύθυνος ἀνώτερος ὑπάλληλος δέν είνεν ἐξουσιοδότην νά διδο τοιαυτας διαβεβαιώσεις εν σχέσει με την ναυτιλίαν. Οὕτω καθ' δλον τὸ ἔτος 1946 οὐδέν εἰς τόνον εἰς τῶν φορτών τούτων μετεόρθη διά σκαφῶν ἀλλώς πᾶ τῶν Ἀγγλικῶν!

πάντα τουσινών μεμφέρων ήταν αγανάκτησις την Αγγλίκων.
"Εκτοτε, καθ' ἔκστασην ἐξαγωγικήν περιόδοιν, η ουτή μεθόδος ήκο-
λουθήθη. Οι ἐπιβαλλόμενοι δροὶ ἀγοράς τῶν προϊόντων προέβλεπον
πάντοτε παράδοσιν ή υιούς λιμένων φορτώσεως, τὰ δέ φορτια ἐδίδοντο επό-
πλοια Βρετανικά ή ἄλλων ἔθνοτοτάπως, ίδιοκτήτων ή ναυλωμένων ὑπό-
τῶν ἐν λόγῳ ἀμροδίων τῶν Βρετανικῶν συμφερόντων. Παρὰ τὰς πολ-
λαπλάς ἐκκλήσεις καὶ διαβῆματα πρὸς τὰς Βρετανικάς Ἀρχάς, δια-
διπλωματικῶν καὶ ἄλλων ὁδῶν, οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἐπέτευχθι πρὸς δι-
καίαν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως καὶ ἀρσιν τῶν διακρίσεων καὶ
τῶν δυσμενῶν συνεπειών. Ἡς εἰγον αὐται ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.
"Οχι μονον τὰ διαβήματα ταῦτα ἡστόχουσαν, ἀλλὰ κατὰ τὸν παρελ-
θόντα Νοέμβριον ὁ κ. E. P. KEBELLY τοῦ Βρετανικοῦ Ὑπουργείου Ἐ'
φοδιασμούν, ἐπληροφόρησε τὸν ὑπογράφοντα, ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ Ὑπουρ-
γείον θὰ ἐλέγχῃ τὰς ἴστασαν γάρ έξ Ελλάδος καὶ Ταυρίκιας δὲν δύναται
νὰ ὑπάρξῃ μεταβολὴ εἰς τὸν τρόπον τῶν μεταφορῶν, προσθέσας. ὅτι
ὅταν ὁ ἐλεγχός μίαν ἡμέραν τερματισθῇ καὶ αἱ συναλλαγαὶ ἐπάνεθύσουν
εἰς τὰς συήθεις ἐμπορικὰς μεθόδους προβλέπει πόλευσον ναύλων μετα-
εις τῆς Βρετανικῆς καὶ Ἑλληνικῆς ναυτιλίας τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ ὅποιου
εἰναι προσφανές κατὰ τὴν γνώψιν του.....

Ποίας ἀντιδράσεις δέοντας νόο ἀνάμενωνται ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ πρὸ τῆς τοιαύτης στάσεως τῶν Βρετανικῶν, Ἀρχῶν; Θὰ ἔπειπε νά τὸν ἀμφθικανεῖς ἐὰν ἔτρεφε Βαθύτατα συναισθήματα ἀπαγορεύεσσως διὰ μίαν τόσον σκληρᾶν ἀδιαφορίαν διὰ τὴν τύχην τῆς Ἐλλάδος; Η διὰ τὴν ἀπάτησιν του ὅπως Βοηθηθῇ παντὶ τρόπῳ ύπὸ τῶν πρώων συμμαχών καὶ φίλων, πρὸ τους ὄποιος ἐτέβειν τοσαύτην νομιμοφρία σύντονι καὶ φιλαντικούς Βοηθείαν παρασχεῖν εἰς αὐτοὺς κατὰ τὸν

ούσιας και φυσικά και τεωστήρη, ρηματισμού παρεχεν εἰς αυτούς κατά τους κοινούς ἄγνων επιτίθεσες;

Υπὸ τὸ φῶς τῶν ὅνων ἐκτείνειμενων καθίσταται πρόδηλον εἰς ὅπαν-
τας τοὺς ἐνδιαφερόμενους. διτὶ εὐρισκόμεθα πρὸ ἀφόρητου καταστάσεως
διακρίσεως σημαίας. ἀπαιτούσης ἀμεσας καὶ ριζικά μέτρα τείνοντας
πρὸς δικαίας φιλικάς καὶ μὴ διακριτικάς συνθήκας δράσεως ἐν τῷ πε-
δίῳ που διεθνοῦντι ναυτιλίᾳ.

Κατότι συνέπειαν ἐπισῆμως καὶ εὐπειθώς συνιστῶμεν διπλῶς τὸ Διεθνὲς
Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον οἷψιν δόλον τὸ βάρος τοῦ διεθνοῦν γοήτρου του,
ινὰ δηλούντος τὴν επικεκριμένην αὐτῆν περιπτώσις διακρίσεως σημαίας
ἀρθι, ἀλλὰ καὶ ίνα ἡ ἐπιπρότητος του καὶ τὸ ἀνά τὸν κόσμον κύρος του
παραπέμψιν ἀμεινώτα, διαφυλαχθῶσι δὲ ἀπὸ κινδύνους, οἵτινες πάντες
τούτης υἱόταντας δοσάκια ἀρνοῖται τοιαύτης σπουδαίοτητος δὲν τυγχάνουν
τῆς προσκούστης προσοχῆς καὶ σεβασμοῦ.

Μετά πλείστης τιμῆς
(ύπογρ.) Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΙ ΓΕΝΕΤΑΙ ΆΛΛΟΥ

ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κάθε χρόνο τὸ καλοκαίρι εἰς τὴν Γαλλία, πανηγυρικῶς ἐορτάζεται η «έδρωμας τοῦ φαριού», ὅπως ἐορτάζεται κατ' ἔτος καὶ η ἑδρωμάς τοῦ σίνου, ἡ ἐορτὴ τῶν ἀνθέων, της Γραβενάδαλι καὶ τούσα ἄλλα. Ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Γραβελίνης πρὸς τὰ Βελγικά σύνορα, μέχρι τῆς Χαντάπης πρὸς τὰ Πιρηναῖα καὶ από τὰ Ισπανικά σύνορα πρὸς νότον, μέχρι τῆς Βεντιμίλιας πρὸς τὴν Ἰταλίαν, δῆλοι αὐτή η ἀναπτυγμένη ἀκτὴ τῆς Μάγχης, τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Μεσογείου, μὲ τοὺς λιμένας τῆς, μηκούς καὶ μεγάλους, εἰνε κάθε καλοκαίρι σημαιοστόλιστος ἐπί μιαν ἑδρωμάδα καὶ πανηγυρίζει τὴν ἐορτὴ τοῦ φαριού.

Κατά την διάρκειαν των έορτών γίνεται μεγάλη κατανάλωσις ιχθύων και έξυμνουται τά έκ της ιχθυότροφιας δια τή ύγειαν του άνθρωπου προκύπτοντα αγάθα. Εφημερίδες, περιοδικά, ραδιόφωνα, τηλεόρασις, κινηματογραφικά ταινία, φωτεινοί ρεκλάμαι, ζωηραί αφίσεις εις τους τοίχους, μαγειρικαί επιδείξεις, συμπόσια, διαλέξεις, τά πάντα τις έργεις που είναι διαφοριστικά στην πόλη, διαφέρουν τα ψάρια καὶ νὰ πείσουν τὸν κόσμον νὰ τρώγῃ ὅσον τὸν διανατό περισσότερα θαλασσινά. Απὸ τὰς έορτὰς δὲν λείπουν, Βεβαίως, αἱ εῦθυμοι παρελάσεις μὲ ηρωας φέροντας κεφαλαὶ δισφόρων ιχθύων, αἱ στρατιωτικαὶ μουσικαὶ, αἱ θεατρικαὶ παραστάσεις, οἱ χοροί, αἱ άθλητικαὶ επιδείξεις καὶ όλα τὰ διὰ τὰς παγυρέεις συμπαραμορτούντα.

Έφετος ή ἔδομάς του φαριού θὰ ἐορτασθῇ, ως λέγουν, μὲν ίδιαιτέρως εἰς ἑκόλωσίες λαϊκής χαρᾶς, διότι θὰ συμπέσῃ ἐνδέχομένως μὲ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν «Βάκιγκ». Ίδού τι λέγουν η εἰδοσις: Μία δομὰς ἀπότομη λουμένη ἀπὸ νεαρούς Σουηδούς, ἐπιλέκτων μελόν τῆς ἐνώσεως «Βάκιγκ», ἐπέθη πρὸ ημερών ἐνὸς ιστιοφόρου, τοῦ ίδιου ἀκριβῶς τύπου που οἱ πρόγονοι των Βάκιγκ πρόχιλων ἔταν περίπου ἔχροπισμοποιηθεῖσαν διὰ τὰς ἔξορμήσεις των, καὶ ἀνεξάρτησαν διὰ τὴν Γαλλίαν. Οι «Υγγίς Δράκων» — αὐτὸς εἶνε τὸ ονόμα του ιστιοφόρου — ὑπολογίζεται διὰ θὰ φάσθαι εἰς τὸ Παρίσι καὶ θὰ ἀγκυροβολήσῃ εἰς τὸν Σηκουάνα, την 14ην Ιουλίου, ἡμέραν τῆς Ἐθνικής των Γάλλων ἐορτῆς καὶ κατόπιν θὰ ἐπισκεφθῇ διαφόρους λιμένας τῆς Μάγχης.

Έφεμερίδες, περιοδικά και ναυτικά δελτία, δημοσιεύουν έπ' εύκαιρια λεπτομερώς τά έπιτευχθέντα διά τὴν ναυτιλίαν και τονίζουν, ότι ὁ γαλλικός Εμπορικός στόλος ὑπερέβη σήμερον τὸν προπολεμικὸν τοιούτον ποσοτικῶν και ποιοτικῶν. Διὰ τὸν ἀλειπτικὸν στόλον γίνεται ίδιατέρω διαφήμισις, διότι, οὕτως θεωρεῖται σήμερον ὡς ὁ πλέον συγχρονισμένος τοῦ κόσμου. "Ανω τῶν διακοσιών ἀλειπτικῶν τοῦ τελειστέρου τύπου ἐναυπηγήθησαν μεταπολεμικῶς εἰς διάφορα ναυπηγεῖα τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς, χωρὶς νὰ ὑπολογισθούν τὰ νῦν πυρετωδῶς ναυπηγούμενα εἰς τὴν Γαλλίαν και χωρὶς νὰ καταλογισθούν τὰ διάφορα μικρά ξύλινα φαράδικα.

"Εγώ ἴπτο διώρθωσι συγχρόνιωσα και περιοδικά, ὅπου πε-

Έχω ως οφιν μου διαφόρα συγγραμμάτα και περιοδικά, στου περιγράφονται λεπτοποεώρα διλαί αι ναυπηγήσεις ἀλιευτικών με τα σχετικά σχέδια και τάς ἐπ' αὐτῶν ἐπεξηγήσεις. Ἐξαιρετικών, ἐνδιαφέρουσαν εἶναι αι συγκρίσεις τῶν ναυπηγήσεων κατά τάς τελευταίας δεκαετίας και αι παραπλήσιοι ἐπὶ τών μελετῶν ὡς πρὸς τάς γραμμάτας και τόν τρόπον προώσεως, τῶν πλοίων. Ἀπό τάς κώντας εἰς τά Ιστία, ἀπάντα τα ιστοφόρα εἰς τά αποκίνητα φαράδικα τῆς προπολεμικῆς περιόδου, και τώρα εἰς τά σύγχρονα πετρελαιοκίνητα ἀλιευτικά που είνε τό καμάρι τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Δράττομαι τῆς εύκαριας ταῦτης διὰ νὰ γράψω τὸ σημείωμά μου διά τὰ συγχρόνη ἀλιευτικά πλοῖα καὶ νὰ τὸ ἐμπλουτίσω μὲ τὰς πληροφορίας που ἔσταχωλόγησα. Ισως νὰ χρησιμεύσουν εἰς κάτι διὰ τὴν ταλαιπωρίαν Ἑλληνικὴν ὄλειαν, διὰ τὴν ὅποιαν τόσα ἐλέχθησαν καὶ ἔγραψαν φησαν καὶ τόσα ἐδαπανήθησαν. "Ολος ὁ κόσμος, μηδὲ τῶν Τούρκων καὶ τῶν Ἑβραίων ἔξαιρουμενά, ναυτηγεὶ σημεῖον ἀλιευτικά πλοῖα τελείως συγχρονισμένα. Ἐν ἀντιθέσει ἡμεῖς, ὁ ἔξοχως ναυτικὸς λαός, περιωρίσαμε την ἀνάσυγκρότην τῆς ἀλιείας μας εἰς τὰ γρί—γρι κατεμερικά ἀνέν στημασίας πλοιάρια. Τὸ παράδειγμα τῶν γειτόνων μας μᾶς ὠφέλησεν εἰς τίποτε.

Ἐν τούτοις οἱ Γιουγκοσλάβοι, βάσει τῶν Ἱταλικῶν ἐπανορθώσεων μαζὶ μὲ τόσα ἀλλα χρήσιμα πράγματα ποὺ ἔλασθν, παρίσχγειλαν εἰς τὰ Ἱταλικά ναυπηγεία ούντα ὅλιγα ἀλιευτικά πλοῖα πετελαϊκοίντα, τὰ δέ ποια καὶ παραλαμβάνουν βαθμόδον. Ἡτο δι' ἡμᾶς ἡ μοναδικὴ εύκαιρια νὰ ἀποκτήσωμεν δόλιγα ἀλιευτικά πλοῖα, συγχρονισμένα, μικρά καὶ μεγάλα, τὰ δόπια θά μάς ἔχοπλιμευον ὡς βάσις διὰ τὴν προσγεγούτην ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας.

·Η ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων εἰσαγωγὴ ήταν ἀτελείωτος. Θὰ συντομεύσω ὅσον τὸ δυνατόν τὴν φιλολογίαν καὶ θὰ περιγράψω τὰ ἐκ τῶν μελέτων πορίσματα, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν πλεονεκτημάτων τῶν συγχρόνων ἀλιευτικῶν πλοίων. Οἱ διειθεῖς ναυπηγικοὶ κύκλοι ἔχουν, Βεβαίως, τὰς ἀντίληψεις των ὡς πρᾶτος τὴν κατασκευὴν τῶν διαφόρων σκαφῶν. ·Εκεῖ, δῆμος, ποὺ ὅλοι συμφωνοῦν, είνε τὸ ζῆτημα τῆς μελέτης οἰκονομικῆς ταχυτητος.

Τό δυσκολώτερον των προς επίλυσιν προβλημάτων ήτο, όπως παντούτε, τὸ ζῆτημα τῆς τανύτητος, ζήτημα ἔξαιρετικὰ σπουδαίον δι' ἐνα-

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

**Προμηθευταί Ύλικών και Τροφίμων
Έλληνικών, Αγγλικών, Αμερικανικών και Σκανδιναϊκών πλοιών.**

Κεντρικόν Γραφείον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | Υποκατάστημα : ΣΟΥΕΖ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Tax. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1. Worms Street — Bardissi Build.
 "Ακίνητος SLAVICK—Τηλέφ. 455 Tax. Κιβ. 3
 ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No. 39. Τηλ. 2585 Τηλέφωνα: Port-Tewfik 118 Suez 49
 *Enion και εις ΑΥΓΕΤΑΡΑΙΑΝ:
 HELLENIC SUPPLY AGENCY (Australia)

ἀλιευτικὸν πλοῖον, τοῦ ὁποίου τὸ βάρος καὶ αἱ πρὸς τοῦτο ἀναλογούσαι γραμμαὶ ήσαν αὐτῆν τὰ καθηρισμέναι. Ἐπρεπεν, ἀπαραιτήτως, νῦν δειλιότητὴ τὸ τανύτης τοῦ πλοίου, χωρὶς τοῦτο να ἀπώλεσθαι τὰς ναυτικάς διά τὸ ἔργον τῆς ἀλιείας ιδιότητάς του. «Υστερὸν» ἀπό πολλὰς μελέτας καὶ ἔξαντλητικάς δοκιμάς, οἱ πλέον τολμηροὶ ναυπηγοὶ παρουσιάσαν τὸ μεταπολεμικὸν ἀλιευτικὸν πλοῖον ἐντελῶς διάφορον τοῦ γνωστοῦ μέχρι τούτη εἰς τὸ εἶδος του, προϊκισμένον μὲ τὴν μεγαλυτερά δύνατιν ταχύτητα, ἐν σύνεσι πρὸς τὸ βάρος του, τὸ μίκος του, τὰς ναυπηγικὰς του γραμμὰς καὶ τὴν κατάλληλον εἰς δύναμιν ἵππων μηχανῶν του. Τὰ χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα τοῦ σκάφους εἰνε ἡ οἰκονομικὴ ταχύτης αὐτοῦ, ἥν τοι οὐδὲν καὶ οὐδὲν τοῦ δικτύου αὐτοῦ ἔτερου (Vitesse économique et Traction du chalut).

Ἐὰν κανεὶς ἔνει τὴν ὑπομονὴν νά συγκρίνῃ τὰς μετὰ τὸν πόλεμον 1914-18 μελέτας καὶ ἀντιληφθεὶς ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων ἀλιευτικού πλοίων, μὲν τὰς ἐν χρήσει νῦν τοιαύτας, θὰ παρατηρήσῃ, ὅτι ἡ προσ- πάθεια τῶν ναυπηγῶν καὶ μηχανολόγων στρέφεται καὶ συγκεντρώνεται πάντοτε εἰς τὸ αὐτὸ σημείον, δηλαδὴ εἰς τὸ ζητῆμα τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἐλέξεως συνάμα, χωρὶς, Βεδισά, τὸ πολεμοφόρῳ, χωρὶς νά φορτωθῇ μὲν ὑπερμέτρως μεγάλην μηχανήν, χωρὶς νά μεταφέρεται ταχύτης ἕναν νεκρόν βάρος λόγῳ, κακῆς ζυγοσταθμίσεως καὶ ἐσφαλμένων πολογισμῶν. Μιὰ ματιά τὰς πρὸ τοῦ πολέμου ναυπηγήσεις (1930-1940), αἵτινες ἐθεωροῦντο τότε θαύμα τελείωτος καὶ κῆπαν δῆμον ἀντέρθητοι, δύναται νά μᾶς κατατοπίσῃ ὡς, πρὸς τὴν ἔξελιξιν τῶν ναυπηγήσεων καὶ νά μᾶς δισφωτίσῃ ὡς πρὸς τὴν δισφοράν της ἐπιτευχείσας ταχύτητος. Βάσει τῶν ίδιων πάντοτε ἀναλογιῶν καὶ δεδομένων.

Η ταχυτής τών αλιευτικών από δέκα μιλιά τότε, που έδειχνεται ικανοποιητική διά τα ψαράδικα, έφθασε τά 12½ — 14 σήμερον. Επειτέχθη, δηλαδή, η άπολυτος — ας πούμε — οίκονομική ταχύτης διά πλοΐα τοιούτου μηκούς καὶ Βάρους, είναι δὲ ένδεχμόνευτον αυτή νὰ αύξηθη καὶ πάλι. Αἱ τελευταῖαι ναυπηγήσεις ἐν Γαλλίᾳ, Αγγλίᾳ καὶ Γερμανίᾳ, αιτίνες ἄλλως τε, προύντη μυστικά, μάς ἐπιφύλασσουν ἔκπληξεις, διότι θὰ παρουσιάσουν, ως λέγεται, αλιευτικά σκάφη τού τού μηκούς καὶ Βάρους μὲ μεγαλυτέραν ἀκόμη ταχύτητα, χωρὶς διαβαίς τὸ πλοῖον νὰ χάσῃ τὰ ναυτικά του πλεονεκτήματα καὶ τας ναυτότητας οίκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως. Εἰς ἔνα προηγούμενον σπιελιό μάου ανέφερα όλίγα τινὰ διὰ τὰ ναυπηγούμενα ἀλιευτικά «ἔτης τσέπης» εἰς τὴν Γερμανίαν, τὰ ὅποια, ως λέγουν, θὰ συγκεντρώνουν διαστά τὰ πλεονεκτήματα. Αἱ τελευταῖαι, τώρα, εἰδήσησις ἀπὸ τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἀναφέρουν τὴν στροφήν των ναυπηγῶν πρὸς τὰ δηλεῖλο—ήλεκτροκίνητα ἀλιευτικά, μὲ προσφαρμογὴν τῆς ἔλικος ἀπ' εὐθείας εἰς ἥλεκτρικὸν κινητήρα.

Ἡ αὔξησις, λοιπὸν, τῆς ταχύτητος ἐπετεύχθη διὰ τῆς τορνεύσεως, τῆς ἐκλέπτυνος τῶν νοσηψίων τοῦ σκάφους. Ἡ ἐπιτυχία αὐτῆς εἶναι, τοσοῦτον μᾶλλον ἀξιοσημείωτος, καθ' ὅσον, ἡ ὁώς ἄνω μεταποτή ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν σχεδίων, δυσκόλως συνεδυάζετο μὲ τὴν διατήρησιν συγχρόνων καὶ τῶν ἄλλων ναυτικῶν πλεονεκτήμάτων τοῦ πλοίου, ἀνεύ τῶν ὀπίσιων καὶ τὸ πλέον ταχύπολων ἀλιευτικῶν, εἰνὲ ἀνεῦ ἀξίας ἔργων λείον εἰς τὰ χέρια τοῦ ἀλιέως. Πράγματι, τόρνευσις καὶ ἐκλέπτυνσις τῶν ναυπηγικῶν τοῦ σκάφους γραμμῶν, συνεπάγεται ὅχι μόνον ἐλάττωσιν τῆς εὐσταθείας του κατὰ τὸ πλοῦν, ἀλλὰ καὶ μείωσιν τοῦ κέντρου τοῦ Βάρους του κατὰ τὴν ἀλείαν, ὅποταν εἰνὲ ὑποχρεωμένον νὰ ἔλκῃ σημαντικὸν βάρος τοῦ δικτύου ἀπὸ τοὺς μεγάλους βυθούς. Ἡ μελέτη τῆς εἰλίκος διὰ τὴν ταχύτητα μόνον δὲν ἀρκεῖ, πρέπει νὰ συνδυάζεται αὐτῇ μετὰ τῆς μελέτης καὶ διὰ τὴν ἔλινην. "Ἐνας ναυτηγὸς ἐσάκτως, εἰς τὰς Ἱνδομένας. Πολιτείας, κατεσκεύασεν ἕνα ψαράδικο μὲ μεγάλην ταχύτητα χωρὶς, διὰ τηροῦσαν τοὺς ὡς ἄνω αὐτηρούς μαθητικούς δρους. Τὸ σκάφος, πράγματι, ἀνέπτυξε ἀσύνθητη διά πλοιαστοῦ εἰδοῦς του ταχύτητα, πλὴν κατὰ τὰς πρώτας δοκιμαὶς πρήτισεως ἀνετράπη ἀπότομως καὶ παρ ὀλίγου νὰ χαθῇ ὅλον τὸ πλήρωμα.

Τὸ φαράδικο, δὲν εἶναι πλέον ἔκεινο τὸ χοινδρό, τὸ βαρὺ καὶ δυσκίνητο πλοίο, που συνήθισαμε νὰ βλέπουμε, ἀλλὰ ἔνα συγχρονισμένο σκάφος μὲ ωραίας γραμμάς, τὸ ὅποιον ἀπό μακρὰ δίδει την ἐντύπωσιν πολεμικού τοῦ ἑλαφροῦ στόλου. Η πρώτα ἔκεινοι λίουσα ἐλφάρων ἀνῶ τῆς Ισάουλ, ἡ πρύμνη καταδρομικού, καλοκαθισμένη στὴ θάλασσα, τὸ κοιλωμα τοῦ μηκούς (καραβίς) πλέον σπουειδή, ἐπιτύχηση συνδυασμού μήκους καὶ πλάτους, ἀρκίθινης ὑπόλογοις μέσος, βάρους καὶ εὐστάθειας. Μέση ὁλα αὐτά τὰ πλεονεκτήπιατα, συγκεντρωμένα, τὰ σύγχρονα ἀλιευτικά δύνανται νὰ ἀνασκόπησην εἰς τὸ πέλαγος μὲ οἰδηπήποτε καιρού, καθ' ἣν στιγμὴν ἄλλα μεγάλα πλοῖα, φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά, μὲ τὴν πρώτην κακοκαιρίαν ἀναγκάζονται νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸν λιμένα. Σκοπιώνεις ἐποιέντων καὶ τὰ μᾶλλα υγρήσιον είναι νὰ τοισθῇ ίδιαιτέρως ἡ σπουδαιότης τῆς ἐπιλύσεως των προβλημάτων τῆς ταχύτητος καὶ τῆς διατήρησης συνάρματος τῶν λοιπῶν ναυτικῶν πλεονεκτημάτων τοῦ πλοίου.

* * *
Ἐκ παραλλήλου μὲν τὴν ὁρόβολιογιστικήν ἐπίλυσιν τοῦ προδημάτος τῆς ταχύτητος, ἔπειτε νά ἐπιλυθῇ καὶ τὸ ὄλλο ἔξ ίσου σοφαρὸ πρό-
δημα τῆς ἀπόστολῆς τῶν ἀλιευτικῶν. δηλαδὴ τού τραβήγματος τῶν
δικτυῶν ἀπὸ τοὺς μεγάλους βυθούς. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ ἐπεκράτησαν

Cables: - "GENCOMCO,,

P.O.Box 226

THE GENERAL COMMERCIAL CO⁰
SHIP CHANDLERS

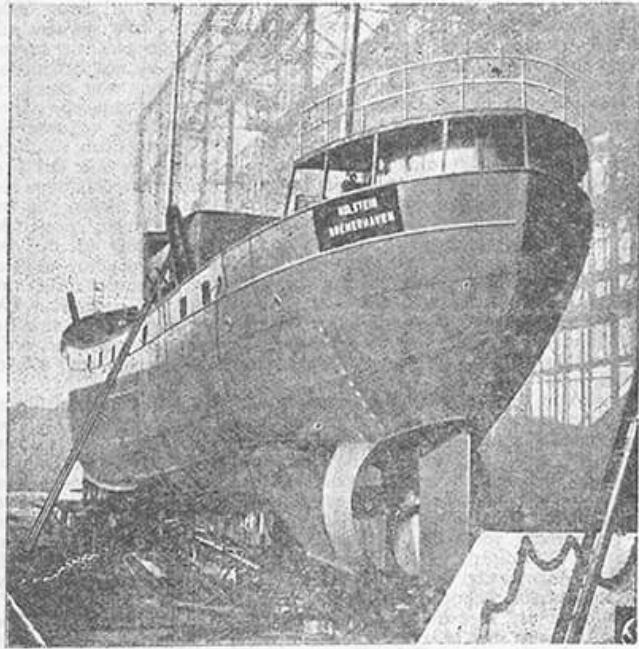
Sutton's Chambers, 35, High Street

Phone { Office L3412
After hours B9609

FREMANTLE
W. AUSTRALIA

δύο μέθοδοι, αἱ̄ όποιαι κατόπιν μελετῶν καὶ δοκιμῶν ἐφαρμόζονται σήμερον, μαζὶ ἡ χωριστά. Πρώτον, ἡ μείωσις τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς προώσεως τῶν ἀλιευτικῶν — καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου τῆς πετρελαιομηχανῆς — καὶ δεύτερον ἡ ἰσχυρότερά ἔλεις τῶν δικτύων. Διὰ τὴν μείωσιν τῶν στροφῶν τῶν πετρελαιομηχανῶν κατεβλήθη μεγάλη προσπάθεια διὰ τὴν τελειοποίησην τῶν μειωτήρων στροφῶν. Ἡ πετρελαιομηχανῆ Σέμι—Δῆζελ η Δῆζελ διὰ τὴν ἀλιείαν, πρέπει ἀπαραίτητως να εἶναι ὀλιγόστροφος, περίπου 300 στροφάς τὸ λεπτόν. Διὰ τὰς μικρὰς ἴπποδυνάμεις, τούλαχιστον μέχρι 200 ἵππων, ἡ πετρελαιομηχανῆ Σέμι—Δῆζελ Βαρέως τύπου εἶναι ὀλας ἐνδειγμένη διότι εἶναι ὀλιγόστροφος στερεά καὶ εὐκολοχείριος. Τὸ μόνον τῆς μειωνέτημα εἶναι, ὅτι κατασκευάσκει 230 γραμμάρια ἀκαβάρτου πετρελαίου καθ' ἵππον καὶ ὥραν, ἔναντι 170—180 γραμμάριων τῆς Δῆζελ, καὶ ὅτι ἡ ἐκκίνησίς της μὲ τὸ ζέσταμα τῶν πυροσφαιρῶν μὲ τὰ καμινέττα, ἀργοπορεῖ, ἵσως δὲ καὶ νὰ ἐνοχλή τοὺς μοτορίστας.

Ἡ πετρελαιομηχανῆ Δῆζελ, ἀπὸ 200 ἵππων καὶ ἄνω, ἀποκλειστικῶν διὰ τὴν ἀλιείαν, ὑπὸ μὲν τῶν Εὐρωπαίων μηχανολόγων κατασκευάζεται ὡς Βασέως ἡ ἡμιβαρέως τύπου διὰ ὀλίγας στροφας, ὑπὸ δὲ τῶν Αμερικανῶν κατασκευάζεται, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, ὡς ἐλαφροῦ τύπου



Ἐφαρμογὴ τοῦ δακτυλίου KORT ἐπὶ ἀλιευτικοῦ πλοίου.

καὶ πολύστροφος. Πολὺ σπανίως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατασκευάζονται κινητήρες Βαρέως τύπου καὶ ὀλιγόστροφοι. Διὰ τοῦτο, ἄλλως τε, ἐπὶ τῶν ἐσχάτων ναυπηγηθέντων εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἀλιευτικῶν πλοίων διὰ τὴν Γαλλίαν, ἐποτεθεῖταισαν κατὰ προτίμοις Εὐρωπαϊκοὶ πετρελαιομηχανῆι τῶν περιφήνων ἐργοστασίων «Bürgmeister & Wain», «Sulzer» καὶ «M.A.N.».

Ἡ τελειοποίησις καὶ ἀπλοποίησις μηχανήματος μειούντος τὰς στροφας, ἐπιτυχῶς ἐπέλυσε τὸ πρόβλημα τῶν στροφῶν. Ἡ αὐτὴ δύναμις ἡ μεταδιούμενη εἰς τὴν Ἐλίκα μὲ 300 στροφάς, παράγει Ἐλίν εἰς τὴν ρυμούλκησιν, κατωτέρων ἐκείνης ποὺ ἔχουν μὲ τὰ 110 στροφας τῆς ἀτμομηχανῆς. Ἐπρεπε, λοιπὸν, νὰ ἐλαττωθῇ μηχανικῶς ὁ ὀρθόμηδος τῶν στροφῶν τῆς πετρελαιομηχανῆς, ὁ μεταδιόδυμενος εἰς τὴν Ἐλίκα. Π. χ. τὰ παλαιά ἀλιευτικά, τὰ όποια ἡ στασιασμένη μὲ στμομηχανῆιν 160 ἵππων καὶ μὲ ἀπόδοσιν 375 στροφῶν ἀνά κάθε λεπτόν, μετέδιδον δύναμιν Ἐλίσεως περὶ τὰ 2.000 χιλιόγραμμα. Ἔνα σύγχρονον ἀλιευτικὸν μὲ πετρελαιομηχανῆ Δῆζελ 300 ἵππων μὲ 375 ἐπίσης στροφάς, ἐφωδιασμένον δῶμας μὲ μειωτήρα, ἔχει δύναμιν Ἐλίσεως τοῦ δικτύου ἀνά τῶν 4.000 χιλιογράμμων, διότι αἱ̄ στροφαὶ τῆς Ἐλίκος ἐμείθησαν ἐν ἀναλογίᾳ. Τὰ ἐσχάτων ναυπηγηθέντα ἐν Εὐρώπῃ ἀλιευτικὰ πλοῖα, τὰ θεωρουμένα ὡς τὰ πλέον τελειοπομένα καὶ συγχρονισμένα εἰς τὸ εῖδος τῶν, κινοῦνται μὲ πετρελαιομηχανᾶς ὀλιγοστροφούς καὶ εἶναι ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐφωδιασμένα μὲ μειωτήρας. «Ἔχω υπὲ» δψιν μου σειρὰν δλόκληρων ναυπηγήσεων καὶ σχέδια ἀπὸ διάφορα Εὐρωπαϊκά ναυπηγεία. Θά ἀναφέρω μόνον, χάριν παραδίγματος, τὰ πλοῖα τῶν 30—32 μέτρων, τὰ ἐφωδιασμένα μὲ πετρελαιομηχανᾶς 400 ἵππων καὶ 300 στροφῶν, πλοῖα τὰ δύοις καὶ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς μᾶς ἐνδιαφέρουν διὰ τὴν ἔξω τῶν ἀνθαστῶν μας ἀλιείαν. Ἡ χρηστιμοποίηση μειωτήρων εἰς τὰ σκάφη αὐτά, ὑπεβίνθασε τὸν ἀριθμὸν τῶν στροφῶν τῆς Ἐλίκος εἰς

125, ὅποτε παρετηρήθη διτὶ ἡ δύναμις Ἐλίσεως τῶν δικτύων ἀνήλθεν εἰς 5.850 χιλιόγραμμα, πράγμα ἔξεχουσης σημασίας διὰ τὴν ἀλιείαν.

Ἡ δευτέρα μέθοδος ἡ σχολὴ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἰσχυρότεράς ἔλειως τῶν δικτύων, εἶνε ἡ ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου «KORT» (βλέπε σχέδιον), τὸ ὅποιον ὑποδεικνύει εἰς τὶ συνίσταται ἡ τελειοποίησις αὐτῆς. Μία κατασκευὴ ἀπὸ διπλῆν λαμαρίναν, μὲ διάκενον εἰς τὸ μέσον, περιβάλλει τὴν Ἐλίκα, διὰ νὰ παρουσιάσῃ σύντονα τὴν ἐλαχίστην ἀντίστασιν ὅταν τὸ πλοίον προχωρᾷ. Πλατύτυπος εἰς τὰ ἐμπόρους δακτυλίους Κόρτ, δημιουργεῖ, ὅταν τὸ πλοίον ρυμουλκῆ τὸ δίκτυον, μίαν ἀπομάκινην, οὕτως εἴτεν, ἡ πόσια αὐξάνει τὴν Ἐλίν, ητίς πράγματι καθίσταται κατὰ 30—40% ἀνωτέρα τῆς συνήθους. Τὸ πλεονέκτημα τοῦ δακτυλίου τούτου εἶναι, διτὶ αὐξάνει τὴν Ἐλίν, χωρὶς νὰ παραστῇ ἀνάγκη χρησιμοποίησεως μηχανικοῦ τίνος ὄργανου, ποὺ στοιχίζει ἀκριβά καὶ τὸ ὅποιον πρέπει νὰ ἐπιβλέπῃ κανεὶς συνεχῶς. Ἐπιπρόσθετάς εἰς τὸ πτερύγιον τὰ τοποθετούμενα εἰς τὰ πλαίσια τῶν πλοίων, ἀπαράλλακτα ὅπως τὰ πτερύγια τὰ τοποθετούμενα εἰς τὰ πλαίσια τῶν πλοίων μὲ διπλᾶς Ἐλίκας, καθιστοῦν τὸ πλούν υὔγερθερόν κατὰ τὴν κακοκαίριαν. Ἡ ἐπίδρασις τοῦ συστήματος Κόρτ είναι ἀποτελεσματικώτερά ὅταν ἐφαρμόζεται εἰς πλοίον ὅπου ὑπάρχει ἡδη ἐγκατεστημένη μηχανήματα μειωσέως στροφῶν. Διότι ἡ δύναμις Ἐλίσεως αὐξηθείσας ἡδη διὰ τοῦ ἐν λόγῳ μηχανήματος, δύναται νὰ αὐθιθῇ περισσότερον διὰ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ δακτυλίου Κόρτ, πέριξ τοῦ πεδίου τῆς δράσεως τῆς Ἐλίκος.

“Οσον ἀφορᾶ τὰς ναυπηγικὰς τῶν νέων τούτων ἀλιευτικῶν πλοίων γραμμάτων ἀκολουθούνται ὡς καὶ πρότερον δύο πάλιν συνολαί. Ἡ πρώτη είναι ἡ γνωστὴ ναυτικὴ ἀρχιτεκτονικὴ τοῦ σχήματος Μάγιερ, τῆς ὁποίας αἱ̄ γραμμαὶ ὑπενθυμίζουν τὰ παρὰ ἡμίν ναυπηγούμενα εὐλίνα ἰστιοφόρα, τύπου «Πέραμα». Τὰς γραμμαὶς αὐτὰς προτίμοιν οἱ Σκανδιναῦνοι ναυπηγοί, οὓς μόνον διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα ἀλλά καὶ διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά. Ἡ δευτέρα σχολὴ είναι αἱ̄ γραμμαὶ Γιούρκεβίτες, αἱ̄ ὁποῖαι τὸ πρώτον ἐφημέρισθησαν εἰς τὰ ἐπιβατηγά καὶ λιὸν ἐπιτυχῶς ἐφαρμόζονται σπιερούν εἰς τὰ νέα ἀλιευτικὰ πλοῖα. Ἡ πρώτα Γιούρκεβίτες ἐκέιλιζει πρὸς τὸ ἄνω μέρος, ἀρχομένη βαθμηδὸν ἀπὸ τὴν ισαλών γραμμῆν, Ἡ πρώτην καλῶς καθισμένη ὡς τοῦ καταδρομικοῦ, (βλέπε σχέδιον), ηδὲ κλίσις τοῦ καταστρώματος κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου, τὸ «καραβίζι», ὀρκετὰ ἐμφανής, προσδιδούσα εἰς τὸ σκάφος ὠραίας γραμμᾶς. “Ολαὶ σχεδὸν αἱ̄ ναυπηγήσεις σημερον ἀκολουθοῦν τὴν σχολὴν Γιούρκεβίτες.

‘Ιδιαιτέρα δῶλος σημασία ἔδόθη εἰς τὸ ζήτημα τοῦ Βαρούλκου, ἄνευ τῆς τακτικῆς λειτουργίας τοῦ ὅποιου εἶναι ἀδύνατος ἡ ἐκ τῶν βυθῶν Ἐλίσεως τῶν δικτύων, που πολλάκις λυγίζουν ἀπὸ 3—5.000 χιλιόγραμμα. Τὸ Βαρούλκον, λοιπὸν, είναι ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ἐργαλεῖα διὰ τὴν ἐξάσκησιν τῶν ἀλιείας. Συμβιδαστικαὶ λύσεις, προχειρολογίαι καὶ μαστορίλικα δεν χωροῦν ὡς πρὸς τὴν ὑπαρξίην Βαρούλκου ἀπὸ τοῦ πλοίου. Εἰς τὸ σπουδαῖον αὐτὸν ἐργαλεῖον βασίζεται, κατὰ μέγα μέρος, ἡ ἐπιτυχία τῶν ἀλιευτικῶν ἐδρομήσεων. Συντίθεται τὸ Βαρούλκα, εἰς μὲν τὰ μικρὰ ἴπποδυνάμεως πετρελαιοκίνητα ἀλιευτικά, κινοῦνται δι’ ἴμαντος ἀπ’ εὐθείας ἀπὸ τὸ Βολάν της μηχανῆς, δι’ ἀλισσούς ἢ δι’ ἀτέρμονος. Σημερον διὰ τὰς μεγάλας ἀλιευτικὰ χρησιμοποιεῖται τὸ ἡλεκτροκίνητον Βαρούλκον, μὲ ἀνεξάρτητον μηχανῆν παραγωγῆς ρεύματος. Ἐπίσης χρησιμοποιεῖται λίαν ἐπιτυχῶς τὸ Δῆζελ—ὑδραυλικὸν Βαρούλκον, μὲ ίδιαιτέρα πετρελαιομηχανῆιν 200 ἵππων. Τὰ διὰ τὴν ἀλιείαν Βαρούλκα δὲν ἔχουν ἀπολύτως καμμίνον σχέσιν μὲ τὰ συνήθη τῶν φορτηγῶν πλοίων «Βίντσια», κατασκευάζονται δὲν ὑπὸ εἰδικῶν ἐργοστασίων. Τὸ ἐσχάτων διὰς ἐπισκεφθὲν τὸν λιμένα μας Γαλλικὸν ἀλιευτικὸν «Κάπτ Μπογαντόρ» ἢτο ἐφωδιασμένον μὲ ἔνα ἐξαιρετικῆς κατασκευῆς ἡλεκτροκίνητον Βαρούλκον.

Τὸ μηχανοστάσιον τῶν νέων ἀλιευτικῶν πλοίων εἶναι, κυριολεκτικῶν, ἡνα εἰπιστημονικὸν ἐργαστήριον. Εύρυχωρον, εύσερον, καλῶς διαρρυθμισμένον καὶ μελετημένον εἰς τὴν παραμικράν του ἀκόμη λεπτομέρειαν. Δὲν πειργάφεται στὰ πεταχτά. Θά ἀνασέρω, δύως, ὅλιγα τίνοι διὰ τὰς μηχανὰς πρωσώπων τῶν ἀλιευτικῶν. Ἐνομίσθη πρὸς στιγμήν, διτὶ ἡ πετρελαιομηχανῆ θὰ ἐπικρατήσῃ, πλήν, αἱ̄ τελευταῖαι ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀτμοκίνητα ἀλιευτικά, μὲ καῦνον πετρελαίου, ἐκλόνισαν τὰς ἀντιλήψεις καὶ πεποιθήσεις, διτὶ μόνον τοῦ ἀλιευτικοῦ κόσμου, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τούτων τῶν ναυπηγῶν. Τὸ γεγονός, διτὶ τὰ διὰ λογαρισμὸν Γαλλών ἐφοπλιστῶν ἀλιείας παραγγελθέντα εἰς ἐσχάτων εἰς ἀγγλικά ναυπηγεία ἀλιευτικά, εἰναι δῆσαν σχεδὸν ἀτμοκίνητα, καθὼς καὶ τὸ έξι τουσιανικὸν γεγονός. διτὶ μέρος τῶν ναυπηγουμένων νέων Γερμανικῶν ἀλιευτικῶν θὰ είνει καὶ αὐτὰ ἀτμοκίνητα, ἔρχονται τὰς ἐδραιώσουν τὴν γνώμην, διτὶ εἰς τὸν πετρελαιομηχανῶν ἀντιλήψεις πρήσταν νά ἀναθεωροῦνται.

‘Εξ αλλού, αἱ̄ τελευταῖαι εἰδήσεις ὅποτε τὴν “Απω Ανατολήν”, μας πληροφοροῦν, διτὶ μέρος τοῦ νεοναυπηγηθέντος, Ἰαπωνικοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου ἀποτελεῖται ἀπὸ ἀτμοκίνητα πλοῖα. Τὸ αὐτὸν περίπου συμβαίνει καὶ εἰς τὰς ἀπὸ Ρωσικῆς πλευρᾶς ναυπηγήσεις τοῦ Εἰρηνικοῦ Όκεανου. Οι μὲν διατείνονται, διτὶ ἐλλέψει πετρελαιομηχανῶν μεγάλων ἴπποδυνάμεων, οἱ ἐνδιαφέρονται καταφέγουν εἰς τὰς ἀτμομηχανᾶς. “Ἀλλοι, πλάνι, διατείνονται, διτὶ αἱ̄ πετρελαιομηχανᾶι, δισοῦ καὶ ἀν τελειοποιηθοῦν, διτὶ εἰναι πάντοτε εὐθραυστοῖ τὸν ἀντιμηχανῶν, προκειμένου μᾶλιστα διὰ τὴν ἀλιείαν, διτὶ αἱ̄ συνεχεῖς αὐδημεώσεις τῶν στροφῶν καὶ ἡ συνεχής βαρεία ἐργασία, τὰς κουράζουν καὶ τὰς φθείρουν περισσότερον. Ωσαύτως, ἡ Ἐλλειψις εἰδικῶν διζελομηχανῶν καὶ καλῶς ἔξησκημένου προσωπικοῦ, ἀναγκάζει τοὺς ἐνδιαφερομένους

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικοῖς ἐργασίαι.

‘Ανταπόδοσιοι ἐν ‘ΕΠ/Αδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων ‘Εργοστασίων τῆς Αγγλίας, χρησιμοποιουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοινωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακατατήρη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EM-PIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεῖ ‘Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479
» » » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις ‘Εξωτερικοῦ: «UNION»
» » » Εσωτερικοῦ: «OUNION»

νά βασίζωνται περισσότερον εἰς τὴν τακτικὴν λειτουργίαν τῶν ἀτμομηχανῶν, ταρά νά έπαφίενται εἰς τὰς ιδιοτροπίας τῶν πετρελαιομηχανῶν καὶ τὴν ἀμφιβολὸν ίκανότητα τῶν μοτοριστῶν.

"Η Εμφάνισης των πρώτων ήλεκτροκινήτων άλιευτικών, διεσκέδασε τάς άμφιδοιάς τών άλιέων, τών δισταζόντων νά απόφασίσουν μεταξύ πετρελαιομηχανής και ατμού. Είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας έναυπηγήθησαν, πρό τινος, διάφορα ήλεκτροκινήτα άλιευτικά, μεγάλα και μικρά, άπό σσα δὲ μάς πληροφορεῖ τό περιοδικόν «Motor ship», αι παραγγελίαι ολονέν ταύχανουν. Εις τήν Βοστώνην υπάρχουν έν λειτουργίας τεσσαρά ήλεκτροκινήτα τρώλερς, τά ποιά εσμείωσαν έπιτυχεις έπιδοσεις. Εις τό Πόρτλανδ, ώσαυτως, έργαζονται δύο και λίαν προσεγών θά τεθούν εις κίνησιν άλλα δύο τών 30—32 μέτρων, με μηχανάς Δήλελ 400 ίππων διά την παραγωγήν ρεύματος. 'Άλλα δὲ είνε μόνον εις την 'Αμερικήν' που ένεφανισθησαν ήλεκτροκινήτα φαράδικα. Εις τήν 'Ολλανδίαν, εις τήν μεγάλον άλιευτικόν λιμένα τού 'Υμούντεν έπιτυχώς έργαζεται ένα ήλεκτροκινήτο φαράδικο, έπι τού όπου γίνονται σι σχετικά μελέται και παραπτήσεις διά τά περατέρω. Εις τό 'Αμβούργον, έπισης, ναυπηγείται ένα άλιευτικό, με όλως τολμηράς γραμματάς, με τελείων νέον έξοπλισμον, με ήλεκτρικήν πρώσωσιν. Οι καλώς πληροφορμένοι κύκλοι λέγουν, διτή η νέα στρατηγική τής άλιείας είνε νά απορροφώνται μηχανικώς τά φωρία από τό πλοιον.... η νά ήλεκτριζονται! Ιδωμεν και έλπισωμεν,

Είνε, Βεβαίως, δύσκολον εἰς τὸ συνοπτικὸν μου αὐτὸ σημείωμα νὰ περιγράψω τὰ προτερήματα τῶν συγχρόνων ἀλιευτικῶν πλοίων. Εἶνε τόσα πολλὰ τὰ πλεονεκτήματά των καὶ αἱ ἐπ᾽ αὐτῶν τελειοποίησες πού, διὰ νὰ περιγραφῇ τὰ κάθε τι, χρειάζεται ειδικὴ μελέτη. Ή γέφυρα μὲ τὰ ἐπιστημονικά ἔργαλεια, ὁ πλῆρης ἀλιευτικὸς ἑξοπλισμὸς τοῦ πλοίου, τὰ διάφορα μηχανῆματα, τὰ ψυγεῖα καὶ αἱ ἀποθήκαι, τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος, αἱ δεξαμενοὶ διὰ τὰ καύσιμα, τὸ μαγειρεύον, τὸ λατρεύον, τὰ νέα σωσιδιά καὶ αἱ λέμουτοι, δῆλοι αὐτά, διὰ νὰ περιγράψουν λεπτομερῶς ἀπαίτεται πολὺς χώρος. Περιώρισα τὰς πληροφορίας μου διὰ τὰ κυριώτερα χαρακτηριστικά τῶν πλοίων καὶ ἀκριβῶς διὰ τὰ σημεῖα μόνον ἐκείνα τῶν ναυπηγήσεων, ὅπου, ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, θὰ ἐπεστενάκηται.

Οταν διαβάζω και άκουω τα διά της ανασυγκρόπτησης της άλιεισας μας μεγαλεπήδολα σχέδια και από το ένα μέρος παρακαλούσθω τάς ναυπηγήσεις συγγρανισμένων πλοίων είς τας άλλας χώρας, από δέ το άλλο βλέπω, ότι η άλιεια είς την 'Ελλάδα βασίζεται είς τα γρί και είς μερικά άνευ σημασίας πλοιάρια, αντίλιμβανομai την άποσταση του μας χωρίει από την πραγματικότητα. 'Εν το μεταξύ συζητούμε διά την έκδιονυμάνσινη της χώρας, διά τάς υψικαμήνους, διά διμιοτήρια πτερελαίων και τόσας άλλας πρός το παρόν ξένω της δυναμικότητός μας βιομηχανίας, και διά την άλιειαν, την μόνη, ιωσα βιομηχανίαν που είνε και άποτελεί την 'Ελληνική πραγματικότητα.... δέν κατωρθώσαμε νά άποκτησωμεν ούτε ένα φαραδίκο της προκοπής.

Ἐν τούτοις, ἀνά τῶν δέκα ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐδαπανήθησαν διά τὴν δῆθεν ἀνάσυγκρότησιν τοῦ κλάδου τούτου. Ἐχορηγήθησαν εἰκῆ καὶ ὡς ἔτυχε δάνεια εἰς ἀλίεις καὶ εἰς μὴ τοιούτους διά να... ταπετοπούθων. Μικρὰ πετρελαιοκίνητα σκάφη, χρησιμοποιούμενα συνήθως ὡς φορτηγά, μετετράπτησαν, ὡς διά μαγειας, εἰς ἀλίευτικά, μόνον καὶ μόνην διά να λάδουν δάνειον, τούθ' ὅπερ καὶ ἐπέτυχον. Πρὸ τινων ἐδόμαδῶν ἐδόθη δάνειον ἔξακτοισιν ἑκατομμυρίων δραμαῖων διά τὴν ναυπήγησιν συγκροτήματος γρι—γρι. Ἐν τούτοις, δλος ὁ κόσμος γνωρίζει, ὅτι τὰ γρι—γρι, ἐκτὸς τοῦ ὅτι διά τὴν ἀλίειαν θεωροῦνται ἀναχρονισμός, ἀλλὰ καὶ ὡς ἐπικείρητος ἀκόπιν είνει πα θ ι τ ι κ α. Μόνον ὅτῳ μῆνας κατ' ἔτος δύνανται νὰ χρησιμοποιθῶν, μὲ διλκήν ἀπόδοσιν 60—75.000 ὄκαδῶν περίποτο ίχθύων μεταναστευτικῶν. Πολλοὶ φαράδες ἐργάζονται εἰς αὐτά, μικρὰ είνει ἡ ἀπόδοσίς των, πενιχρὸν είνει καὶ τὸ μεριδικό. Και ἔαν μὲν ἔχει σκοτᾶδι, ἀλιεύονται κατὰ περιόδους μερικά ψάρια, ἔαν δχι, ή ἔαν ἔχει κακοκαρία, οὔτε λέπι: ἐμφανίζεται εἰς τὴν ἀγοράν. Ἡ ὥρανωντις λοιπὸν, καὶ η προαγωγὴ τῆς παρ' ἡμῖν ἀλίειας ἔβασισθη εἰς τὰ 270 γρι—γρι καὶ εἰς τὰς 300 μηχανότρατες, ποὺ μόλις δλίγα μιλλιά ἔξω τῶν ἀκτῶν μας δύνανται τυχαίων νὰ ἐργασθούν καὶ μὲ τὴν πρώτη φουσκοθαλασσιά ἐπιστρέφουν εἰς τὸν λιμένα. Ἀπόδοσις μπέν!

“Ολοι οι προηγμένοι είς τὴν ἀλιείαν λαοὶ σήμερον, ἐπέτυχον τὴν αὔξησιν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς τῶν διὰ τῆς ἀβρόσας ναυπηγήσεως συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων. Τὰ πλοῖα αυτά είναι τὰ ἔργαλεῖ τῶν φωράδων. Κινούνται μὲ λίγους ἄνδρας καὶ ἡ ποιΐσιν πολλά λά. Η τελεία ἀλλώς τε είνει καὶ ὁ ὅρθολογιστικὴ ἔννοια τῆς ἀξιοποίησεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν. Τὸ ἐπικρατήσαν δόγμα είνε, μεγάλῃ ἀπόδοσις μὲ λίγα χέρια. Διὰ νὰ ὑπάρξῃ κέρδος. Ήμεῖς πράττομεν τὸ ἀντίθετον — μικρὴ ἀπόδοσις μὲ πολλὰ χέρια καὶ δὲν ὑπάρχει κέρδος. Αὐτὸι είναι ή ωλὴ ἀλλήλθεια.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

DAWOOD & CO

7, Raffles Quay - SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

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

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

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

Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις

‘Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας

331 πλοῖα, 1.305.504 τ. γκρός

Η γνώριμος κατάστασις της έλλειψεως μεταβολών εύρυτέρας πως έκτασεων είς την δύναμιν τής υπό τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητός μας σταθερώς έπεκράτησε καὶ ταῦτη διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ιανακόποτον β' τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους.³ Η έλλειψις ἐνδιάφεροντος διὰ νέας προσθήκαις σκαφῶν ὑπῆρξεν ἔκδηλος, ή δὲ σποραδικῶς παρουσιαζούμενη ἐλάφρα τις πορεία πρὸς τὰ ἄνω τῆς δυνάμεως τῆς γαυτιλίας μας δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς συμπτωματική καὶ οφειλομένη εἰς ἀνακαστικά αἴτια, οὐχὶ δὲ εἰς τὴν πρωτωθουλίαν τοῦ ἔθοπλιστικοῦ παραγοντοῦ, τὴν κειμένην ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἐλευθέρας δημιουργικῆς ἔργασιας.

Όλως ἀντίθετως, ή ἐφοπλιστική μας δραστηριότης υπὸ τὰς διαφόρους ἔνεας σημαίας, πήδη χαρακτηριστική καὶ δειγματα ταύτης μάς παρέχει η περαιτέρω ἐπαύ^ε-σις η σημειωθείσα κατὰ τὸ β' τριμήνου εἰς τὴν χώρωπτικότητα, ητὶς τελεῖ υπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμά καὶ τῆς Λιβερίας. Παρά τὰς πραγματοποιηθείσας πωλήσεις ἀρκετῶν παγαματικῶν φορτηγῶν μεγάλης ἡλικίας εἰς ἄλλοδαποὺς ἐφοπλιστές η πρὸς δια-
λυσιν, μία ικανή καθαρά προσθήτη 35.360 τ. γκρόδης ὑπήρξε τὸ ὁπτε-
λεσμα τῶν μεταβολῶν τοῦ β' τριμήνου, ἐνῷ καὶ υπὸ τὴν σημαίαν τῆς
Λιβερίας προέκυψε κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα μία καθαρὰ προσ-
θῆκτη κατὰ 21.257 τ. γκρόδης.

Ἐπὶ τὴν Κυανόλευκον ἀντιθέως ἐστιμειώθη μία καθαρὰ προσθήκη ἐνὸς μόνου πλοίου, ἀλλὰ καὶ μία καθαρά μείσις τῆς χωρητικότητος κατὰ 2623 τ. γκρός. Η μείσις αὐτὴ κατ' οὐσίαν είνει πολὺ μεγαλύτερα, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, διτὶ πολλά ἀλλα σκάφη μας, σημαντικῆς χωρητικότητος ἔχουν τύχει ἀδειῶν πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς, ἐνώ ἔνα ἔτερον — τὸ φορτηγὸν *«Νί κό λα ε»* — ἔχει ἡδη ὄγρασθαι ἀπό Τούρκους ἐφόπλιστάς, εἰς τοὺς ὅποιους καὶ πρόκειται νῦν παραδοθῆ κατά τὰς προσεχεῖς ἔβδομαδας. Ἐν τῷ μεταξὺ παρεσχέθη κατά τὸ β' τριμηνὸν ἡ ἀδεια πωλήσεως τοῦ φορτηγοῦ *«Ιω. Φράγκος»* καὶ τοῦ δεκαεπνοπόλιού *«Αγιος Γεώργιος Β.»*, ἐνώ αἱ συνολικῶς μέχρι τούδε χορηγήθεισαι ἀδειαι πωλήσεως ἀναφέρονται εἰς μίαν δεκάδα φορτηγῶν μας πωλαιστέρας ἥλικίας καὶ κατά τὸ πλειστὸν παρωπλισμένων, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος μείσους τῶν 60.000 τ. γκρός. Σημειώτεον, φυσικά, διτὶ αἱ ἀδειαι παρένονται ὑπὸ τῶν δυον τῆς ἐν καιρῷ ἀντικαταστάσεως πασι^τ ἔτερων πλοιών νεωτέρας ἥλικίας.

'Αναλυτικώτερον, αἱ μεταβολαὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ β' τρίμηνον ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

Προσετέθησαν εις τὴν δύναμιν τῆς τρίας σκάφους, 8076 τ. γκρ., ἥπερ τὸ λίμεντερ—τάκερες *Χρυσάνθη* 7243 τ. γκρός, μεταφερθέν ἀπό την Ἀμερικανικήν σημασίαν εἰς τὴν Ἑλληνικήν, τὸ μικρὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγὸν *Ρόδος* 576 τ. γκρός μεταφερθέν ἀπό τὴν παναμαϊκήν σημασίαν εἰς τὴν Ἑλληνικήν (*ὑπὸ νέαν ιδιοκτησίαν*) καὶ τὸ ἀγροστέθεν ἐν Ἀγγλίᾳ μικρὸν ἑπιβατηγὸν *Καλλιδών* 111^o 257 τ. γκρός, προσριζόμενον διὰ τὴν συγκοινωνίαν Πατρών — Κρυστερίου ὑπὲρ σειρίαν τῶν σιδηροδρόμων Β. Δ. Ἐλλάδος.

Διεγράφησαν ἔξι ἄλλους κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα 2 φορτηγού μας, 10699 τ. γκρος, πήτο τὸ «Κρόβιον» 5072 τ. γκρος, πωλήθεν εἰς Ἰταλίους καὶ τὸ «Εννιος» 5627 τ. γκρος, πωλήθεν εἰς παναματικήν ἐταιρίαν ἀγγλικῶν συμφερόντων Ἀμφότερα παρεδόθησαν ἐν Πειραιεῖ. «Ἐνα τρίτον φορτηγού μας, τὸ «Νικόλας» 4540 τ. γκρος, πωλήθεν εἰς τοὺς Τούρκους, δὲν παρέδοθη εἰσέτι εἰς τοὺς ἀγοραστάς του.

Ἡ συνεπεία τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν προελθοῦσα αὕτη σις κατά ἔνα πλοϊόν τον καὶ μείωσις 1 κατὰ 2623 τ. γκρος, ὑπολογιζομένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἔξι.

331 σπάση, 1.305.504 τ. γκρός

331 οκτωβρίου 1.305.564 Η. ΥΚΡΙΟΥ
‘Η χωρητικότης αυτή ξεφανίζει κατά κατηγορίας πλοίων τὴν κατώτερων σύνθεσιν:

Φορτηγά προπόλ.	124	τ.	γκρός	429.576
Φορτηγά «Λίμπερτς»	95	»		683.290
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»		7.627
Δεξαμενόπλοια	14	»		99.402
Υπερωκαένια	1	»		16.991
Έπιβατηγά	24	»		39.044
Διάφορα	71	»		29.574
Σύνολον	331	»		1.305.504

‘Η Παναμαϊκή σημαία

Αἱ ὑπὸ τὴν σημαίαν ταῦτην σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β' τρίμηνον ἐ. ἔ. ὑπῆρχαν ἀρκεταὶ καὶ κατέλιπον μίαν καθαράν προσθήκην ἐκ 35.360 τ. γκρός. Προσετέθησαν τὸ καναδικῆς ναυπηγήσεως λίμπετρο «Λεωνίδας Δ.» 7207 τ. γκρός, τὰ συνήθη φορτηγά «Ἄρχων Μιχαήλ» 4809 τ. γκρός καὶ ἡ «Καΐτη» 970 τ. γκρός, τὰ ἐπιβατηγά «Μεντιτέρρανις» 3925 τ. γκρός καὶ «Ρώμα» 5426 τ. γκρός καὶ τὰ δεξαιενότλοια «Αιάντα» 8703 τ. γκρός, «Φράντζη Κλάσσεν» (ὑπὸ μετονυμασίαν) 11.194 τ. γκρός καὶ «Ορίονες» 11.147 τ. γκρός. Προσετέθησαν δηλαδὴ εἰς τὴν πανασικήν χωρητικότητα, εἰς τὴν ὅποιαν Ἑνδιάφερονται ἐλληνικά συμφέροντα, 8 ἐν ὅλῳ σκάφοι 53.381 τ. γκρός.

Διεγράφοσαν ἀφ' ἔτερου κατὰ τὸ αὐτὸ ξρωικὸν διάστημα τὰ συνίθη φορτηγά: «Ισπαχάν» 5636 τ. γκρός πωλήθην εἰς Γερμανῶν ἐφοπλιστάς πρὸς περαιτέρω ἑκμετάλευτον, «Μπούντ» 1138 τ. γκρός πωληθὲν εἰς Βέλγους διαλυτάς, «Μιμάζα» 3071 τ. γκρός, «Ναντίν» 3582 τ. γκρός, πωλήθεντα εἰς Ιταλούς διαλυτάς καὶ «Σίγκνετ» 3726 τ. γκρός υπόστατη ἑκτεταμένης ζημιάς, συμπεπίει προσκρουσώντες ἐπὶ νάσκης εἰς τὰ γεομανικά παράλια καὶ ἐγκαταλειφθέντες εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς του. Σημειώτεν, δτὶ ἡγγέλθησαν αἱ πωλήσεις εἰς Φινλανδούς ἐφοπλιστάς τοῦ φορτηγοῦ «Πηνελόπη» 6495 τ. γκρός καὶ τῆς κορδέπατας «Κατίν» 982 τ. γκρός εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Συρίας, ἀλλ' ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα δὲν διεγράφοσαν, ὡς μὴ παραδοθέντα εἰσέτι εἰς τοὺς ἄγορα-στές του.

Δύο έτεραι διαγραφαὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ μικρὰ ἀτυπόλοια «Μαρία» 292 τ. γκρός πωληθέντος εἰς "Αγγλούς καὶ "Ρόδος 576 τ. γκρός πωληθέντος εἰς έταιριν τοῦ Πειραιῶς καὶ τεθέντος υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σπονδὴν. Οὐδὲν αὐτὸν περιέχει τὸ έτος 7 αὐγούστου 1802 τ. γκρός οὐδὲ πο-

ελθούσα είς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου καθαρὰ αὔξησις κατὰ ἔνα πλοίον και 35.360 τ. γκρός, προστιθέμενή εἰς τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην διὰ τὴν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναματικήν χωρητικότητά από:

215 σκάφη 1.061.691 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	77	τ. γκρός	377.487
Φορτηγά «Λίμπερτς»	62	»	445.128
Δεξαμενόπλοια	22	»	143.406
Ὑπερωκεάνια	4	»	44.864
Ἐπιβατηγά	6	»	21.114
Διάφορα	44	»	29.692
Σύνολον	215	»	1.061.691

‘Ονδούρας, Λιβερίας, Κοσταρίκας

‘Υπὸ τὴν σημαίαν τῆς ‘Ονδούρας ἐτέθη κατὰ τὸ β' τρίμηνον ἔνα μόνον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφος, τὸ ἀγρασθὲν μικρὸν ἐπιβατικὸν «Κατερίνα Κ.» 400 τ. γκρός. Οὕτω, κατέχουμεν στήμερον ὑπὸ τὴν ἐλληνικήν σημαίαν:

29 σκάφη, 244.579 τ. γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	2.468
Φορτηγά «Λίμπερτς»	16	»	115.103
Δεξαμενόπλοια	10	»	126.608
Διάφορα	1	»	400

Σύνολον	29	»	244.579
---------	----	---	---------

Ἡ σημαία τῆς Λιβερίας κατακτᾷ δστημέραι ἔδαφος. Εἰς τὰ ὑπάρχοντα τὴν 31ην Μαρτίου ἐ.ἔ. 4 σκάφη, 53.016 τ. γκρός, προσετέθησαν κατὰ τὸ β' τρίμηνον ἐπέρα 3 σκάφη 21.257 τ. γκρός. Ἡσαν ταῦτα τὸ συνήθους τύπου φορτηγὸν «Σοφοκλῆς» 5136 τ. γκρός, τὸ καναδικῆς ναυπηγήσεως λίμπερτο «Ἀρχιμῆδης» 7157 τ. γκρός καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Σάξενσταρ» 8964 τ. γκρός.

Οὕτω, ἡ ἐλληνικῶν συμφερόντων λιβεριανὴ χωρητικότης κατέχει σήμερον:

7 σκάφη, 74.273 τ. γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει τὴν ἀκόλουθον σύνθεσιν:

Φορτηγά νεοναυπηγήτα	1	τ. γκρός	7.310
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	1	»	5.136
Φορτηγά «Λίμπερτς»	1	»	7.157
Δεξαμενόπλοια	4	»	54.670

Σύνολον	7	»	74.273
---------	---	---	--------

“Οσον ἄφορα, τέλος, τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας παρέμεινεν αὕτη ἀναλλοίωτον με τὴν κάτωθι δύναμιν καὶ σύνθεσιν”:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	3.889
Διάφορα (ναυαγ. κλπ.)	2	»	1.299

Σύνολον	4	»	5.188
---------	---	---	-------

Καὶ ἡ ἀνακεφαλαίωσις

Συμφώνως πρὸς τὰς ἀνωτέρας μεταβολὰς ἡ σημειωνὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ὑπὸ τὰς προαναφερθεῖσας πέντε σημαίας, ὑπὸ τὶς δόπιοις τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν εἶναι κατὰ κύριον λόγον ἐλληνικά, ἐμφανίζεται ὡς ἔχει:

Ἐλληνικά	331	τ. γκρός	1.305.504
Παναματικά	215	»	1.061.691
‘Ονδουριανά	29	»	244.579
Λιβεριανά	7	»	74.273
Κοσταρίκας	4	»	5.188

Σύνολον	586	»	2.691.235
---------	-----	---	-----------

Ἡ σύνθετης τῆς χωρητικότητος ταῦτης κατὰ κατηγορίας πλοίων παρουσιάζει τὴν κάτωθι ἐνδιαφέρουσαν κατανομήν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	207	τ. γκρός	825.866
Φορτηγά «Λίμπερτς»	174	»	1.250.678
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»	7.627
Δεξαμενόπλοια	50	»	424.086
‘Υπερωκεάνια	5	»	61.855
Ἐπιβατηγά	30	»	60.158
Διάφορα	118	»	60.965

Γενικὸν σύνολον	586	»	2.691.235
-----------------	-----	---	-----------

‘Υψωθησαν αἰσθητῶς αἱ τιμαὶ τοῦ πολαισιοδήρου καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ ποέπει νὰ περιμένωμεν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔδημοδῶν, τὴν πώλησιν πολλῶν ἀπό τὰ παλαιά φορτηγά πρὸς διάλυσιν.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι ἡδη διά τινας παρηγάλικα σκάφα διαπραγματεύεις διεγογόνται. Διὰ φορτηγά γύρω τῶν 8.500—9.000 τόνων, ἡ τιμὴ τῶν 25—27 χιλ. λιρῶν δυνατον νὰ ἐπιτευχθῇ.

Ἡ στατιστική, συνεπώς τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, κατὰ τὸ ἐπόμενον τρίμηνον, θὰ πασσυσάσῃ, ἀσφαλῶς, αἰσθητὴν μείωσιν εἰς τονάζ. Θὰ ἀποκτήσωμεν οὕτως ἐναγγεστέρα τὴν εἰκόνα τῆς ἐκτόνωσης, πρὸς τὴν ὥποιαν ἀκατασχέτως φέρεται ἡ ναυτιλιακὴ μας ὑπόθεσις.

Καὶ ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης μας

86 σκάφη, 359.375 τ. γκρός

Ἄπο τὴν ἀνασκόπησιν τῆς παρωπλισμένης Ἐλληνικῆς καὶ τῆς ὑπὸ παναματικῆς σημαίαν χωρητικότητος μας ἱκανοποιητικὴ προέρχεται ἡ διατίστωσις ὅτι διαρκούντο τοῦ β' τριμήνου ἐμειώθη ἀυτὴ κατὰ ἔνα ικανὸν ποσόστον. Ἡ ὑποχώρησις περιελάσειν 29 πλοῖα 130.339 τ. γκρός, ἔναντι τῆς 31ης Μαρτίου ἐ.ἔ., ὅτε 45 πλοῖα, 263.651 τ. γκρός, ἔναντι τῆς 1ης Ἰανουαρίου ἐ.ἔ., ὅτε ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ 131 ὅλω σκάφη μας συνολικῆς χωρητικότητος 623.026 τ. γκρός. Τὸ γεγονός αὐτὸν δὲν ὄφελεται, βεβαίως, εἰς τὴν ἀμφιβολίαν βελτιώσιν τῶν συθηκῶν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλ᾽ εἰς τὴν παρήγορον ἐφοπλιστικὴν προσπάθειαν, ὅπως κινήσουν τὰ ἀγοῦντα σκάφη των, ἔστω καὶ ἀνεύ κέρδους, χάριν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τῆς ἀποφυγῆς τῆς φο-

ρᾶς τοῦ παροπλισμοῦ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν προοπτικὴν μελλοντικῆς τίνος εύνοϊκῆς ἑξελίξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

Οὕτω, τὴν 30ην Ιουνίου ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ εἰς τὸν ὑπὸ ἐλληνικούς λιμένας καὶ εἰς τὸ ἑξωτερικὸν 86 ὅλω γένεται σκάφη, 414.241 τ. γκρός, συνολικῆς χωρητικότητος 359.375 τ. γκρός, ἔναντι ἀντιοτοίχου υποτικητούς τῶν προηγουμένων στατιστικῶν μας ἐμφανίζομένης εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

1 Αύγουστου	1949	προσθ.	56	πλοῖα,	192.534	τ. γκρός
30 Σεπτεμβρίου	1949	»	93	»	414.241	»
30 Νοεμβρίου	1949	»	140	»	622.143	»
31 Δεκεμβρίου	1949	»	131	»	623.026	»
31 Μαρτίου	1950	»	115	»	489.714	»
30 Ιουνίου	1950	»	86	»	359.375	»

Ἡ περιεργά τῶν ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν διά τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησην β' τριμήνου δεικνύει, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητα, ὅτι ἐτέλουν ἐν ἀργύρᾳ εἰς μὲν τοὺς ἔθνους λιμένας 50 σκάφη, 187.685 τ. γκρός, εἰς δὲ τὸ ἑξωτερικὸν ἔτερα 4 σκάφη 16.116 τ. γκρός.

Οἱ ἐλληνικοὶ λιμένες παροπλισμῷ ἡσάν οἱ κάτωθι:

Εἰς Πειραιά καὶ γύρω περιοχὴν	37	τ. γκρός	129.702
Εἰς Σύρον	8	»	35.868
Εἰς Χίον — Οίνούσας	3	»	13.275
Εἰς Κεφαληνίαν	1	»	5.182
Εἰς Πάτρας	1	»	3.658

Σύνολον	50	»	187.685
---------	----	---	---------

Ομοῦ μετὰ τῶν ἐν τῷ ἑξωτερικῷ παρωπλισμένων 4 σκαφῶν μας, τὸ σύνολον τῆς ἀργούσης τύπου κατὰ τὴν 30ην Ιουνίου ἐλληνικῆς χωρητικότητος περιελάσμανε 54 σκάφη, 203.801 τ. γκρός (ἔναντι 67 πλοιών, 262.124 τ. γκρός, τοῦ α' τριμήνου),

Χαρακτηριστικῶς ἀπὸ τοὺς ἀνώτερα ἀριθμοὺς προκύπτει, ὅτι ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν ἀφέωρα, κυρίως, τὰ «Λίμπερτς», ἐνῷ διά τὰ συνήθους τύπου κατὰ παλαιάς ἡλικίας φορτηγά, ἀσήμαντος ὑπῆρχεν ἡ μεταδολή. Ἐκ τῶν 8 ἀργούσηντων ἐν Πειραιῇ «Λίμπερτς» κατὰ τὸ α' τριμήνον, δύο μόνον παρέμειναν κατὰ τὸ β' τριμήνον ἐν παροπλισμῷ — τὰ «Νικολάου Γεωργίου» καὶ «Νικολάου Ζωγραφίας» — ἀτίαν καὶ αὐτὰ ἐναὐσάθησαν κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιουνίου. Ἡ μείσιστος ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν ὄφελεται, κυρίως, εἰς τὴν μεταφορὰν ἔνδειας ἐκ Τεργέστης, εἰς μίαν ἐργασίαν μεταφορᾶς σφαγίων ἐκ Βεγγάζης καὶ εἰς τελευταῖς σημειώσεισαν ποιῶν τινὰς ζήτησιν μικρῶν σκαφῶν ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν.

‘Αφ’ ἑτέρου τὰς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παρωπλισμένες παναματικά (συμπειριλαμβανούμεναν) ἀνήρχονται εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου εἰς 32 σκάφη, 155.574 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν, 22 πλοῖα, 117.481 τ. γκρός ἡσάν παρωπλισμένα εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ 10 ἔτερα, 38.093 τ. γκρός εἰς λιμένας ἐλληνικούς, ἡσάν 7, τ. γκρός 28.874 Πεισαΐα καὶ 3, τ. γκρός 9.219 εἰς Σύρον.

Κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἡ ἀργούσα παναματικὴ χωρητικότης εἶχε τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

<table

πνιστήριον Α' θέσεως, μπάρ, ηλεκτρικά ψυγεία κλπ.

Τό πλοίον είναι εύσταθέστατον, λαμβανομένου ύπ' όψιν, ότι είς κατάστασιν κατάπλου είρ τὸν λιμένα, με ἄπαντας τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τῶν ἀνωτάτων καταστρωμάτων τὸ μετακεντρικὸν ύψος ἀνέρχεται εἰς 0,73 μ. περίπου.

Ἐπίσης παρέχει πλήρη ἀσφάλειαν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν εἰσορῆς ὑδατος ἐντὸς τοῦ πλοίου. Ὁ συντελεστὴς ἀσφαλείας, ὑπολογισθεὶς βάσει τῶν κανονισμῶν τῆς νέας Διεθνοῦ Συμβάσεως τοῦ 1948 «περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ» είνε τοιούτος, ὅπε τὸ πλοίον δὲν βυθίζεται καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν κατακλυσθῶσι δι' ὑδατος τὰ 4 συνεχόμενα στεγανὰ διαμερίσματα, τόσον εἰς τὸ πρωράιον τμῆμα

τοῦ πλοίου, δοσον καὶ εἰς τὸ πουμναῖον τοιούτον. Ἡ αὐτὴ πλήρης ἀσφάλεια ὑπάρχει καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἥν κατακλυσθῶσι δι' ὑδατος ἀμφότερα τὰ μηνανοστάσια συγχρόνως. Τέλος προβλέπεται τεχνικὸς ἀεροιστός δι' ἄπαντα τὰ διοικητικά ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος.

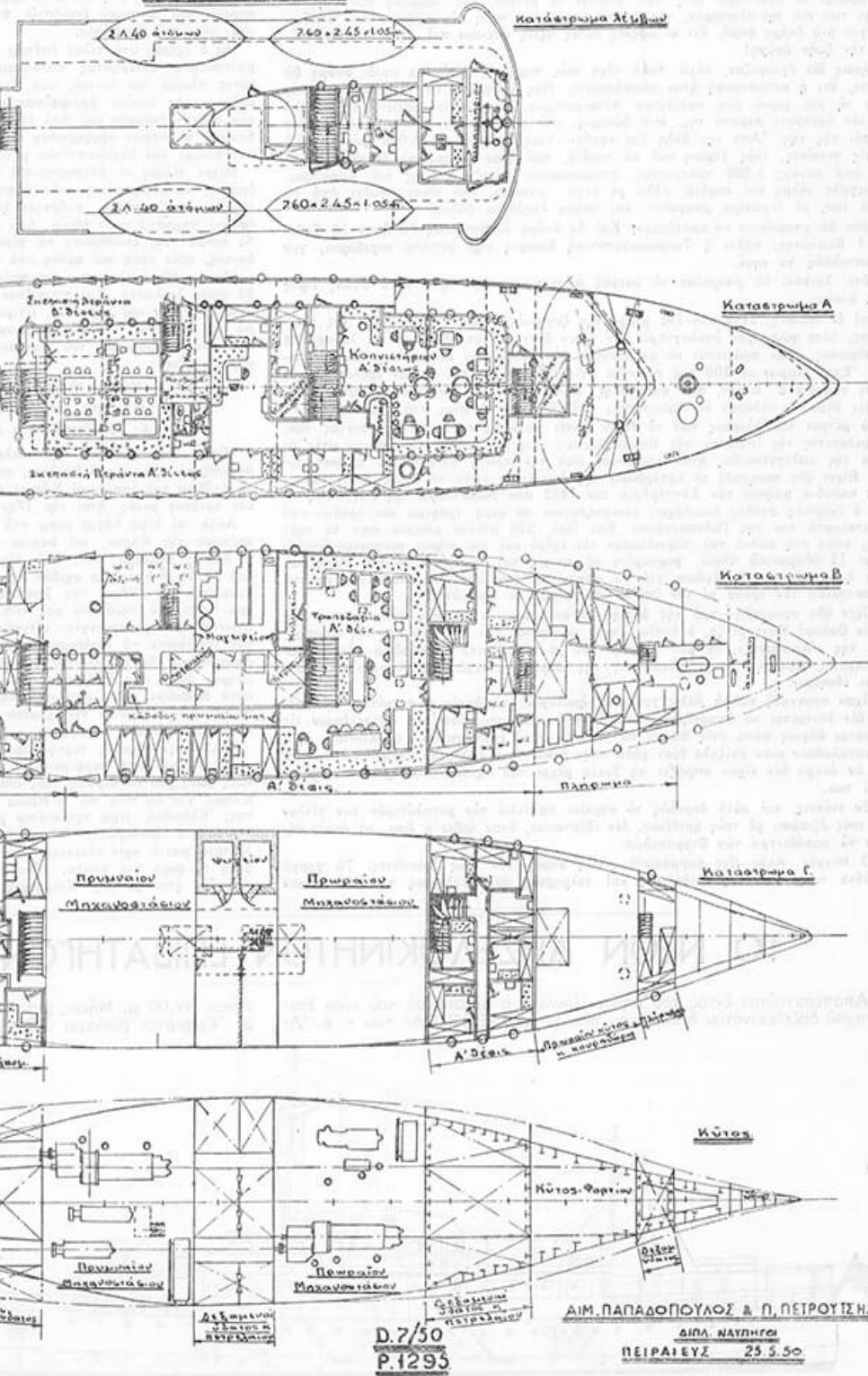
Διασθέτει κύτος διὰ 90 περίπου τόνους φορτίου, παρέχει δὲ πλήρη εύκολιαν χώρου διὰ τὴν ἐπιδιβασιν καὶ αποβίδασιν τῶν ἐπιβατῶν. Θὰ ἐφοδιασθῇ δι' ἔποτιδων λέμβων τύπου «Welin».

Τὴν δῆλην διαρρύθμισιν τοῦ σκάφους, δῆν ἐμφαίνεται ἀπὸ τὰ κατωτέρω σχεδιαγράμματα, καὶ τὴν ἐποπτείαν τῆς μετασκευῆς του ἔξετέλεσε τὸ τεχνικὸν γραφεῖον τῶν ναυπηγῶν κ. κ. Αἰμ. Παπαδοπούλου καὶ Π. Α. Πετρούτση.

ΝΤΖΕΛΟΚΙΝΗΤΟΝ ΔΙΠΛΕΛΙΚΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

„ΔΕΣΠΟΙΝΑ“

ΚΛΙΜΑΞ 1:250





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Βραζιλία

‘Ο προστατευτισμός

Εις μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τῆς ‘Επιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν (M.T.C.) τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ἀνεκοινώθη παρὰ τοῦ Γάλλου ἀντιπροσώπου, ὅτι τινά τῶν Νοτίο—ἀμερικανικῶν Κρατῶν καὶ συγκεκριμένων ἡ Βραζιλία, κατὰ τὴν ἀγανέωσιν τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων μετά τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν, ἀξιούν δότος περιλήφθη ὁ δρός τοῦ 50%+50% πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ίδιων τῶν ναυτιλιῶν.

‘Η ‘Επιτροπὴ Θαλασσίων Μεταφορῶν ἀπεράσισεν, ὅπως αἱ μετέχουσαι τῆς Βοηθείας χώραι ἀποτελέσουν κοινὸν μέτωπον κατὰ τῆς τοιαύτης ἀπατητῶν τῶν Νοτίο—ἀμερικανικῶν χωρῶν καὶ παρεκλήθησαν οἱ ἀντιπρόσωποι, ὅπως συμφωνούμενοι μετά τῶν Κυβερνήσεων τῶν, ἀναφέρουν εἰς τὴν ‘Επιτροπήν πάσσαν σχετικὴν πληροφορίαν.

Ἄσ τημειοῦ ὅτι εὑρίσκεται εἰς Παρίσιονς ἀντιπροσωπεία τῆς Βραζιλίας πρὸς ἀνανέωσιν τῆς Συμβάσεως Ναυτιλίας μὲ τὴν Γαλλίαν. ‘Η ἀντιπροσωπεία ἔπιμενε εἰς τὸ νᾶ περιλήφθη εἰς τὴν νέαν Σύμβασιν ὁ δρός τοῦ 50%, δότος περιλήφθη ἡδη εἰς τὴν σύμβασιν μὲ τὴν Ἰαπωνίαν. Οἱ Βρετανοὶ διεμαρτυρήθησαν διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, καθὼς καὶ διὰ τὰς προβολεθεῖσας συμβάσεις μετά τῆς Πορτογαλίας καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἥρνθησαν δὲ τὴν ἀπόδοχην τὸν ὄρου τούτου. Τὸ αὐτὸν ἔπραξαν οἱ Νορβηγοὶ καὶ μέχρι σήμερον οἱ Γάλλοι. Καθ’ ὅσον ἀφορᾶ τοὺς Βέλγους καὶ τοὺς Ἰταλούς δὲν εἰνεὶ εἰσέτι γνωστόν, ἐάν θὰ δεχθούν ἡ μὴ τὸν περὶ οὐ πρόκειται ὄρον.

Μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν παρατηρεῖται τάσις ἀκολουθήσεως τῆς αὐτῆς πολιτικῆς καθ’ ὅσον ἀφορᾶ τὴν ἀξιωσιν ἀπόδοχης τοῦ ὄρου τούτου παρὰ ἄλλων Νοτίο—ἀμερικανικῶν χωρῶν.

Γαλλία

Διά τὴν προσέλκυσιν ναυπηγήσεων

Αἱ κυριώτεραι γαλλικαὶ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπέτελεσαν μίαν κοινὴν ὄργανωσιν συνεργασίας, ἀποσκοπούσαν — κυρίως — εἰς τὴν προσελκυσιν παραγγελιῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὡς τούτο ἄλλως τε καταφίνεται καὶ ἀπὸ τὸν τίτλον τῆς ὄργανωσεως. Ως πρώτη παραγγελία τῶν συνεργαζομένων ναυπηγείον ἐπέτευχθη ἡ κατασκευὴ ἀριθμοῦ τίνος στιθροδρομικῶν πορθμείων διὰ τὴν Τουρκίαν.

Νέα γραμμή

‘Η ‘Φάμπρ Λάιν’, ἡ γνωστὴ ἑταίρια τῆς γραμμῆς Ν. ‘Υόρκης πρόκειται νὰ ἐπαναρρίσῃ τὰ τακτικὰ δρομολόγια τῶν φορτηγῶν τῆς πλοίων απὸ τὴν ‘Ἐγγυς Ἀνατολὴν διὰ Βόρ. Ἀμερικήν. Ἐπτὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς ἔγκαιναταιται ἡ γραμμὴ μὲ προσεγγίσεις εἰς τὴν Γένοβαν, Πειραιά, Κωνσταντινούπολιν, Βυρττόν, Ἀλεξανδρέτταν καὶ ἐν περιπτώσει φορτιού εἰς τὴν Νεάπολιν καὶ τὴν Θεσσαλονίκην.

Κατὰ τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας

‘Εκπρόσωποι εἰκοσι τεσσάρων χωρῶν, ἀποτελοῦντες τὸ συμβούλιον τοῦ Διεθνοῦς ‘Εμπορικοῦ ‘Επιμελητηρίου, ἀπεδέχθησαν πρὸ ἡμέρων εἰς Παρίσιονς μίαν ἀπόφασιν, εἰς ἐντονὸν υφός συντεταγμένην, διὰ τῆς ὁποίας καλούνται δὲ τὰ Κράτη νὰ καταπάσουν τα ἔφαρμολόμενα παραστῶντα προστατευτικὰ τῆς Ναυτιλίας τῶν συστήματα διὰ τῆς διακρίσεως τῆς ίδιας τῶν σημαίας.

‘Η ἀπόφασις συνταχθεῖσα πρὸ μηνῶν ἐκυρώθη κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον τοῦ συμβούλιου.

‘Αναφέρεται συγκεκριμένως ὅτι ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου μία ἐπικινδυνός στροφὴ πρὸς τὴν διάκρισιν τοῦ ἔχινού πλοίου ἥρχισεν μετεμειούμενη. ‘Άλλοι μὲν προνοιακὴ ἀσκεῖται μεταχειρίσις εἰς τὰς λιμενιούμενες.

νικάς εύκολίας, ἀλλοῦ δὲ διαφύλαξις τῶν φορτίων εἰς ὀρισμένας σημαίας.

‘Η ἀπόφασις ποιεῖται Ἑκκλησιν εἰς διὰ τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα διεθνεῖς ὀργανώσεις καὶ εἰς διὰ τὰς ἔθνικὰς κατὰ χώρας τοιάυτας, διῶπτρας ἀσκήσουν πίεσιν πρὸς τὰς Κυβερνήσεις τῶν καὶ ἀποσχουν ἀπὸ τὴν ἐπιβολὴν διακριτικῶν περιορισμῶν εἰς βάρος τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

‘Ο ‘Ινδὸς ἐκπρόσωπος ἐψήφισε μόνος αὐτὸς κατὰ τῆς ἀποφάσεως.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Τά νέα προστατευτικὰ μέτρα

‘Η ἐπὶ τοῦ ‘Εμπορίου ‘Επιτροπὴ τῆς Γερουσίας ἐψήφισε κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς τῆς 8ης Ιουνίου τὰ ἐννέα νομοσχέδια τὰ προβλέποντα τὴν παροχὴν ὠρισμένων προνομίων εἰς τὴν ‘Αμερικανικὴν ναυτιλίαν. Τοῦ αὐτοῦ περιεχομένου νομοσχέδια ἔχουν ἡδη ψηφισθῆναι καὶ ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ἐπιτροπὴν τῆς κάτω Βουλῆς. Διὰ ἐνός ἔξι αὐτῶν παρέχονται ναυπηγικαὶ ἐπιχορηγίσεις εἰς διὰ τὰ πλοῖα τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ἀνεξαρτήτως τῶν γραμμῶν τὰς όποιας ταῦτα θὰ ἐκτελοῦν. ‘Ἐτερον νομοσχέδιον, καθιερώνει ἀπόδοσειν μέχρι 10% διὰ τὰ καινουργικὰ πλοῖα καὶ παρέχει εἰς τὰς τὰς ναυτικαὶς ἐπιχειρήσεις τὸ δικαίωμα νὰ κρατοῦν ἀπὸ τὰ κέρδη τῶν ἑναριολόγητων ἀποθεματικούν, εἰς ιδιαίτερον κεφάλαιον, προσορίζομενον ἀποκλιστικῶν διὰ τὴν ναυπηγήσιν νέων σκαφῶν. Περαιτέρω ἡ νομοθετικὴ πρόνοιας ἀποβλέπει εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ναυπηγήσεων διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μὲ τοιάυτα πλεονεκτήματα. Ὡστε ταῦτα νὰ δύνανται ἐπιτυχῶς νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν ζενικὸν ἀνταγωνισμόν.

‘Διὰ ἐτέρων νομοσχεδίων προβλέπεται ἡ παράτασις μέχρι τῆς 30ης Σεπτεμβρίου διὰ τὰς ναυλώσεις καὶ μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου διὰ τὰς πωλήσεις πλοίων τοῦ σχετικοῦ προνομίου τῆς ‘Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας’. Προβλέπονται ἀκομητὶ ἡ χρησιμοποίηση τῶν ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας ‘Αμερικανικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς ἐνόπλους δυνάμεις, δοσκικοὶ τούτοις καθίσταται δυνατόν, ἡ παροχὴ εἰς τὸ ὑπουργείον ‘Εμπορίου. Τοῦ δικαιώματος διὰ τὴν πρόβλεψιν ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων πολέμου τῶν πλοίων, τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν φορτίων, καθὼς ἐπίσης τῶν ἀλιευτικῶν καὶ τῶν πλοίων τῶν μεγάλων λιμένων, ἡ τήρησις διὰ τὰ πληρώματα ὠρισμένων δι’ αὐτὰ προβλέψεων τῶν συμφωνιῶν τοῦ Σημάττα πλη.

Τοιζεται πάντως, ὅτι τὰ ἀνωτέρω νομοσχέδια ζωρὰν θὰ συναντήσουν εἰς τὴν Γερουσίαν ἀντίδοσιν προερχομένην ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ ‘Επιτροπὴν. Αἱ σχετικαὶ συζητήσεις ἐπρόκειτο νὰ διεξαχθοῦν πρὸ τῆς Ιουλίου, προεδρέπετο δὲ νὰ διαρκέσουν δύο ἡμέρας.

Οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυπηγοὶ ἔχαιρεταισαν τὰ ἐν λόγῳ νομοσχέδια ὃς ἔνα θετικὸν Βῆμα διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ‘Αμερικανικοῦ πλοίου καὶ κάθε δυνατὴν κατέβαλον προσταθείσαν, διῶπτρας ἀσκήσουν ταῦτα εἰς τὴν ὀλομέλειαν τῆς Γερουσίας κατὰ τὴν παρούσαν σύνοδον της, ήντα τύχουν τελικῆς κυρώσεως.

‘Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι δὲν ἐγγάσθη εἰσέτι τίποτε τὸ σχετικὸν μὲ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰ ‘τράμπτες’, πέραν τοῦ ὅπιον προστατευτικῶν μέτρων περιλαμβάνεται καὶ τὸν προβλεψιν αὗτην. ‘Οπωσδήποτε, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν φορτηγῶν δὲν παύουν νὰ προβαίνουν εἰς δηλώσεις ἔξαρτοντες τὴν πολιτική τῶν τράμπτες καὶ νὰ ζητοῦν ἐπιχορηγήσιν δι’ ἑκατὸν τούλαχιστον τοιάυτα σκάφη.

‘Οσον ἀφορᾶ ἐξ ἄλλου τοὺς ναυπηγούς, οὗτοι ἔξαρτοι εἰς τὴν θετικήν την προστασίαν την προσταθείσαν, διῶπτρας ἀσκήσουν τὴν ἀναληφθεῖσαν πρωτοδουλίαν καὶ τονίζουν διῆτα, ἀν δὲν ἐπιτύχουν ἔγκαιρως νέα συμβόλαια, τότε εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 ὀκτώ μόνον σκάφη μεγάλης χω-

ρεωσης προβλέπεται.

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES
ESTABLISHED 1875

Dekytspotter Brothers

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

NANTES

4, Rue Mathurin Brissonneau

(Angle Quai Fosse)

Delivery DONGES — ST. NAZARE

TEL. 154.91

Adr. Téleg. PROVISIONS-NANTES

R.C. 25-64 B.

DUNKERQUE

34-36, Rue du Collège

2-90 Boucherie & Bureaux

TEL. 2-18 Chai a vin

2-71 Privé

Adr. Téleg. PROVISIONS-DUNKERQUE

R. C. Dunkerque .8.913

ALSO CALAIS

— Tel.: 10.55.

FRESH PROVISIONS

BONDED STORES

WINE AND SPIRITS

DECK AND ENGINE STORES

E. E. SHARP & SONS, LTD
BIOMΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRIKON : 158/9, HIGH STREET, HULL

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ :

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

E.E.SHARP & SONS(NORTHERN), LTD,
Bough Rrooad, NORTH SHIELDS.

ρητικότης θά τελούν υπό ναυπήγησιν είς τὰ Ἀμερικανικά ναυπηγεῖα. Οταν τὰ ὥρη κατασκευαζόμενα 6 ύπερωκεάνια και 15 δεξαμενόπλοια συμπληρωθούν, ή Ἀμερικανική ναυτιλία θά ἔχη και πάλιν τὰ 40% μόνον τῆς προπολεμικής της δυνάμεως είς ἐπιβατηγά σκάφη.

Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον

Ἡ 10η Φεβρουαρίου 1951 ὥρισθη ὡς ἡμέρα τῆς ἐνάρδεως τοῦ παρθενικοῦ ταξιδίου του καθελκυθέντος πρὸ ημερών ὑπερωκεανού «Ιντεπένενς» τῆς Ἀμερικανικής «Ἐξεργάτης» τόν. 25 χιλιάδων. Τὸ πρῶτον αὐτὸ ταξίδιον ἀνὰ τὴν Μεσόγειον θά διαρκέσῃ 53 ἡμέρας, θά καλύψῃ 13.100 μιλ., και θά περιλάβῃ προσεγγίσεις εἰς 22 λιμένας 13 χωρῶν και τριῶν ἡπείρων. Μεταξὺ αὐτῶν είναι και ὁ Πειραιεύς.

Μεγ. Βρεταννία

Τὸ «μποϊκοτάζ» τῶν παναμαϊκῶν

Ὁ Γραμματεὺς τῆς «Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν» κ. Μπεκιού εἰς πρόσφατον ὀμιλίαν του ἐνόπιον τῆς συνελεύσεως τῆς «Ἐθνικῆς Ενώσεως» τῶν Βρετανῶν ναυτιλίας καθώρισε τὴν δργανώσεως του ἐναντὶ τοῦ ἔξαγγελθέντος μποϊκοτάζ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων «ἀτίνα θά ἔκκαθαρισθούν — ὡς εἶπεν — ἀπὸ τὰς ἐπτὰ θαλάσσας, ἐφ' ὅσον οἱ πλοιοκτήται των δὲν θὰ ἀπεδέχονται τὰς κοινωνικάς μεταρρυθμίσεις, ὑπὲρ τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν ὅποιων ἀγωνίζονται οἱ ναυτικοὶ ὅλοι τοῦ Κόσμου».

Οἱ ὁμιλητῆς κατήγγειλεν ἐν συνεχείᾳ τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν, διτὶ διὰ τῶν σκαφῶν τῆς τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὸ ὑπερβαλλόστιον ἐμπόριον ὑποβιδάζει τοὺς ναύλους κατὰ 50%. Ἐαν ἔξακολουθήσῃ τούτο — εἴπεν — οἱ ναυτικοὶ πολλῶν σκαφῶν θὰ περιέλθων εἰς ἀδυναμίαν νὰ κρατήσουν τὸ σημειριὸν ἐπίπεδον μισθδοσίας και διαθίσεως. Τὰ σοδιετικὰ πλοῖα, ἀτίνα ἑκτελοῦν λ.χ. μεταφοράς μεταξὺ Γδύνιας και Σουηδίας, δέχονται ναύλους αἰσθητῶς μικροτέρους τῶν σουηδικῶν σκαφῶν.

Πλοῖα συνοδικῆς χωρητικότητος ἐκατομμυρίων τόνων — ἔτονται δὲν ἔχουν καμμιάν ναυτιλιακὴν παράδοσιν και στερουνται οἰσασδήποτε ναυτικῆς νομοθεσίας και κοινωνικῆς προνοίας, διὰ τὸν ναυτεργάτην. Ὁ Παναμᾶς — ἔξηκολούθησεν ὁ ὁμιλητὴς — εἶνε μία ἀπὸ τὰς χώρας αὐτάς. Ἐεις πληθυσμὸν 600.000 κατοίκων και ἐν τούτοις κατέχει τὴν τρίτην μεταξὺ τῶν ναυτιλιῶν δουλοῦ τοῦ Κόσμου. Εἰς μεγάλον ἀριθμὸν παναμαϊκῶν σκαφῶν οἱ δροὶ ἐνδιαιτήσεως και ἐργασίας τῶν πληρωμάτων δὲν είναι ἀνέκτοι. Τελευταῖς, μάλιστα, ἐνα ἔντονον παναμαϊκὸν φορτηγὸν 1.600 τόνων διέπλευσε τὸν Ἀτλαντικὸν ἐκ Νέας Υόρκης εἰς Ἀμέρικαν, ἵνα δὲ πληρωθῇ τὸ πλήρωμά του ἐχειάσθη νὰ πωληθῇ τὸ πλοῖον πρὸς διάλυσιν. Εἰς 500 μόνον λίρας ἀνήλθε τὸ καθαρὸν προϊόν τῆς πωλήσεως!

Οἱ ἐφοπλισταὶ τοιούτων σκαφῶν συναγωνίζονται τοὺς καλῆς πίστεως ἐφοπλιστὰς εἰς βάρος τῶν πληρωμάτων. Θά ἔφαρμόσωμεν — κατέληξε — τὸ μποϊκοτάζ, διότι εἰμεθα ἀποφασίσμενοι νὰ κερδίσωμεν τὴν μάχην, προκειμένου νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν συνδικαλιστικὴν ὄργάνωσιν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων.

Τάνκερς τῶν 42 χιλ. τόννων!

Αἱ μεγάλαι Ἀμερικανικαὶ ἑταῖροι πετρελαίων, κατόπιν τῆς ἐπελθούσης μὲ τὴν Βρεταννικὴν Κυβέρνησιν συμφωνίας διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πετρελαίων ἐπὶ τῆς περιοχῆς τοῦ δολαρίου, ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην χρησιμοποιήσεως τῶν στερλινῶν, ἐτὶ τῆς πωλήσεως τῶν προϊόντων τῶν, διὰ τὴν ναυπήγησιν και μεγάλων δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ Ἀγγλικὰ ναυτιλία.

Ἐγνώσθη, ἡδη, διτὶ ἐζητήσαν προσφοραὶ ἀπὸ ἔξ ἔκ τῶν κυριωτέρων Βρεταννικῶν ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν τάνκερς τῶν 42.000 τόν. d.w. Τὸ σχέδιον τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν προβλέπει, ὅπως ταῦτα, μὲ ἐνα βιθίσματα ἐμφόρτον 35 ἔως 36 ποδῶν, ἔχουν μεταφορικὴν ἱκανότητα 45.000 τόνων φορτίου.

Τὰ μεγάλα αὐτὰ δεξαμενόπλοια προορίζονται νὰ ἐξηπηρετήσουν τὰς μεταφοράς ἀκάθαρτων πετρελαίων μεταξὺ Περσικοῦ Κόλπου και Σαου-

θάμπτον, ὅπου, ὡς γνωστόν, ἀνεγέρονται τὰ τεράστια διύλιστήρια πετρελαίων τῆς «Στάνταρ Οίλ Κόμπαν».

Αὐτάρκεια εἰς γαιάνδρακας

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ προέδρου τῆς Εύρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς διανομῆς τοῦ γαιάνδρακος, λόγῳ τῆς σημειεργῆς ἐπαρκούς παραγωγῆς τῶν χωρῶν τῆς Εύρωπης, δέν πρόκειται πλέον ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ προβῇ ἀπὸ τοῦ δ' τριμήνου τοῦ τρέχ. ἔτους εἰς κατανομὴν τῶν φορτίων κατά χώρας. Τοῦ λοιποῦ ἡ Εύρωπη θὰ δύναται νὰ εἰναι αὐτάρκης εἰς στερεὰ καυσίμα. Πρὸ ἔξαμηνον προεβλέπετο μία εἰσαγωγὴ εἰς τὴν Εύρωπην ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν 2.000.000 τ. γαιανθράκων διὰ τὸ 1950, ἐνώ σημερινοὶ διαπιστούται, διτὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' τριμήνου ἐ. ἐ. αἱ εἰσαγωγαὶ ἔφασαν μόλις εἰς τοὺς 118.000 τόνων.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου

Πτῶσις μεγαλυτέρα διαπιστοῦται διὰ τὸν μῆνα Μάιον εἰς τὸν ναυλωτιμόν τῆς «τράπα» ναυτιλίας, τὸν ὄποιον, ὡς γνωστόν, καταρτίζει τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου. Ἀνήλθεν οὔτος εἰς 71.4, ἐναντὶ 74.4 τοῦ μηνὸς «Ἀπρίλιος», γεγονός ποὺ ἀποδεικνύει, διτὶ ἡ ὄπωσθῆποτε σταθερότης ἡ ἐπικοστήσασα κατὰ τοὺς προηγουμένους μῆνας προχιενεῖς ἀπὸ τοῦ Μαΐου ἐ. ἐ. ὑποχωρούσα ύπο τὴν πίεσιν τῆς ἀναυλάσθου χωρητικότητος. Ὁ ρηθεὶς ναυλοτιμάριθμος στηρίζεται ἐπὶ τὸν ναυλωτιμόν τῶν «τραμπτίς» φορτηγῶν, αἵτινες ἀνεκοινώθησαν καθ' δύον τὸν μῆνα Μάιον και καθώριζαν ὡς συναλλακτικὸν μέσον τὴν στερλίναν. Ὁ κατωτέρω πίνακας ἀπεικονίζει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμάριθμου (με βάσιν 100 διὰ τὸ 1948) ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1948 και ἐντεύθεν.

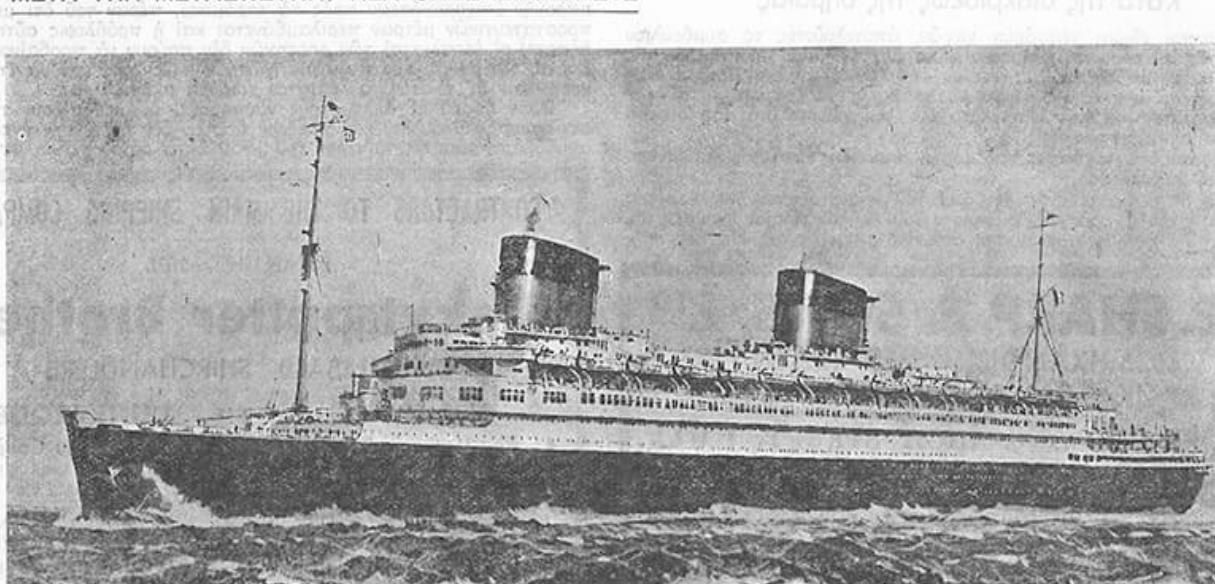
Μήνες	1948	1949	1950
Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8
Φεβρουάριος	104.5	100.5	75.5
Μάρτιος	105.5	95.—	75.8
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4
Μάιος	104.6	99.7	71.4
Ιούνιος	99.8	86.7	—
Ιούλιος	99.4	73.3	—
Αύγουστος	100.7	70.6	—
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.8	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	—
Ἐπέστιος	100.0	82.3	—

Συρία

Διὰ τὴν ἀπόκτησιν ναυτιλίας

Φιλοδοξεῖ και ἡ Συρία νὰ ἀποκτήσῃ μίαν ναυτιλιακὴν ὄργάνωσιν, διὰ νὰ «ἔξασφαλίσῃ» — διποὺς ἀνακοινοῦται — τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν και φορτίων πρὸς τὰς γώας, αἱ ὄποιαι διατηροῦν μετ' αὐτῆς ἐμπορικὰ σχέσεις. Ἀνεφέρθη τούτο εἰς μίαν τελευταίων γενουμένην ἡμετέρησμον δῆλωσιν, μὲ τὴν προσθήκην, διτὶ ὡρισμένοι ἐπιχειρηματίαι συνεζήτησαν ἡδη με τὸν «Υπουργὸν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας» τὰ σχέδια συγκροτήσεως μιᾶς μικρᾶς μικρᾶς εἰς χωρητικότητα ναυτιλίας, ἐνῷ συσταθεῖσα ἡδη ναυτικὴ ἑταῖρια θέλει νοησιμοποιῆσε ὡς βάσιν τῶν ἔργωσιν τῆς τὸν λιμένα Λαττακίων. Ἡν λόγω ἐπιχειρησις θὰ τύχη τοῦ προνομίου τῆς μεταφορᾶς προσκυνητῶν, οἵτινες κατὰ χιλιάδας μεταβαίνουν κατ' ἔτος εἰς τὴν Μέκκαν. Ἐπὶ πλέον ἡ ἑταῖρια αὐτὴ θὰ ἔχῃ και τὸ μονοπώλιον τῶν φορτώσεων εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τῶν προδόντων τῆς Συρίας. Τὸ προνόμιον τούτο λέγεται διτὶ θὰ ἐπιδιωχθῇ νὰ «ἔξασφαλισθῇ δι'. Ἰδιαιτέρου δρου εἰς τὰς ἐκάστοτε συναπτομένας παρὰ τῆς Συρίας ἐμπορικὰς συμφωνίας.

META THN METASKEYHN: NEA OΛΩΣ EMFANISIS



Σκιαγράφημα τοῦ Γαλλικοῦ υπερωκεανού «Λιμπερτέ» (τέως Γερμανικοῦ «Εύρωπη») 49.850 τόνων γκρός, ὅπως θὰ είναι μετὰ τὴν συντελούμένην ρυζικήν του. Τὰ ναυπηγεία τοῦ Σαίν Ναζαίρ είργασθησαν ἐντατικῶς ἵνα τὸ νέον υπερωκεάνιον — περὶ νέου ούσιαστικῶν πρόκειται — ἐπανέλθῃ εἰς τὴν υπηρεσίαν τῆς γραμμῆς Ν. Υόρκης, ἐνωρίτερον τῆς προβλεπομένης ημερομηνίας, τὴν 17ην Αύγουστου.

Ναυτικαὶ δίκαι

— Φορτωτικὴ καὶ ναυλοσύμφωνον

Τὸ Ἀκρωτικὸν τῆς Στοκχόλμης ἔδωκε τὴν τελευταίαν λέξιν εἰς μίαν μακράν ἀντιδικίαν, χρονολογουμένην ἀπό τοῦ 1945, μεταξύ τοῦ σουσιώνου Κράτους καὶ καὶ τοῦ ιδιοκτήτου τοῦ δηλεπόλιού «Σύλλα», σχετικῶς μὲ τὴν ισχὺν τῶν δρῶν τῶν περιεχομένων εἰς τὴν φορτωτικὴν ἐν συναρτήσει μὲ τοὺς δρους τῆς συναφθείσης συμφωνίας μεταφορᾶς, βάσει ναυλοσυμφώνου.

Τὸ Κράτος εἶχε συνάψει τακτικὸν ναυλοσύμφωνον μὲ τὸ «Σύλδαι» διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνὸς πλήρους φορτίου γιαινθράκων ἀπὸ τὸ Σοντερτάλγε εἰς τὸ Χαρσφίγαρτεν. Μετὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου δὲ πλοϊάρχος εἶχεν ἐκδώσει τὴν φορτωτικήν, ἀναλόγως ὑπογεγραμμένην, μὲ τοὺς ἐντύπους ἐν αὐτῇ ὅρους, μεταξὺ τῶν διποίων περιελαμβάνετα καὶ ὁ ὥρος τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ μεταφορέως οἰασδῆποτε εύθυνθι διὰ Λημανίας προερχομένας ἀπὸ ἀμέλειαν, λησμονῆντην ἡ παραπτώματα τοῦ πλοϊάρχου ἢ τοῦ ἐπιτελείου τοῦ ἡ ἀπὸ κακῶν στοιχασίαν. Ὁ ὥρος ὅποιος τοῖς δέν ἀνέῳρετο εἰς παρομοίαν τινας πρόβλεψιν εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον.

Εύμενος ως τὸ σκάφος ἀπέτελεσεν ἔμφορτον, ἐπειδὴ τὸ φορτίον του δὲν ἦτο καλώς ἐστιαγμένον καὶ τὰ κύτη του δὲν ἦσαν ἀπάρκως σκεπασμένα, ἔδυσθη αὐτανδρον κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς τρικυμίας καὶ πριν φάσει πλησίον του ἡ ζητηθείσα βοήθεια. Ἡ ἑπακολούθησασ ανάκρισις διηκρίωσε τὴν εύθυνην τοῦ πλοιάρχου διὰ τὴν κακήν στοιβασίαν, ἥτις και ἦτο ἡ ἀφόρμη τῆς ἐπισυμβάστης καταστροφῆς. Τὸ Κράτος ήξισεν ἀπό τὸν ἐφοπλιστὴν ἀποζημίωσιν διὰ τὸ ὀπλεοθέν φορτίον, οὗτος ὅμως ὠχυρώδης δηισθεν τοῦ ἀπαλλακτικοῦ ὄρου τῆς φορτωτικῆς, τὸ δὲ Δικαστηρίον τὸν ἐδικιάσων, εἴτε λόγῳ τοῦ ἀπαλλακτικοῦ τούτου ὄρου, εἴτε βάσει τοῦ σουηδικοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, δοτὶς συμφωνεῖ πόσις τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου τούτου.

φωνει προς την ενισχύσια του όρου θύεται. Είς τό «Εφετείον υπεστρίψθη ἀπό μέρους τοῦ Κράτους»—καυλωτοῦ, ἢ ἀποφις, καθ' ήν ἡ φορτωτική υπεγράφη ἀπό τὸν διευθυντὴν τῶν Ἀποθηκῶν γαιασθράκων εἰς τὸ Σοντερνάλγε, δοτὶς δὲν ἦτο ἀρμόδιος, ἀλλὰ οὔτε καὶ ἔξουσιοδοτημένος ὑπὸ ἀποδεχθῆ μίσιν φορτωτικὴν μὴ σύμφωνων πτὸς τοὺς ὄρους τὸν καυλοσύμφωνο. Εἰζηγήθη θύει νὰ θεωρηθῇ ἀκυρὸς ὁ ἀπάλλακτικὸς ὄρος ὁ περιεχόμενος εἰς τὴν φορτικὴν καὶ νὰ ἀφαρμοσθῇ τὸ καυλοσύμφωνον, εἰς τὸ ὄπιον δὲν ἀνεφέρετο καμία παρομοια πρόβλεψι, δύον ἀφορὰ τὰς εὐθύνας. Τὴν ἀποψιν ταῦτην ἀπεδέχθη τὸ «Εφετείον καὶ ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ τὴν ἀνατροπὴν τῆς δευτεροβαθμίου ταῦτης ἀποφάσεως κατέψυγεν εἰς τὸ Ἀκρωτικὸν.

Τὸ ἀνώτατον Δικαιστήριον ἀπέρριψε τὴν προσφυγήν τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἐπεκύρωσε τὴν ἐφεισικὴν ἀπόφασιν, δι᾽ ἣν καθωρίζετο, δῆτα δὲν ἦ-
δυνατο νὰ ἀναγνωρισθῇ ἡ ἰσχὺς τῶν ὅρων τῆς φορτωτικῆς, δταν ἀπό-
δεικνύεται, ὅτι οὗτοι ἀντιτίθενται πρὸς τὴν σύμβασην τῆς γαυλόσεως.
Ἐξαίρεσιν μόνον ἀποτελεῖ ἡ περίπτωσις, καθ᾽ ἣν τοιμούτοι δροὶ ἔτυχον
τῆς προεγκρίσεως τοῦ ναυλωτοῦ, τοῦ ἑτέρου δηλαδὴ τῶν συμβαλλομέ-
νων εἰς τὴν μεταφοράν.

— Ἡ πρὸς ναύλωσιν τοῦ πλοίου ἔξουσιοιδότησις
· Ή προσάραξις τοῦ ἀτμοπλοίου «Φράνς» εἰς τὰς ἄκτας τοῦ Σφάξ καὶ ἡ παρασχεθεῖσα ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ ἔξουσιοιδότησις πρὸς τὴν «Γαλλικὴν Ἔταιριαν Θαλασσῶν» ἔπικαιρίαν, δῆπας, φροντίσῃ διὰ τὴν ἀνέλκυσιν καὶ ἀκολούθως μὲν ἀποκλειστικότητα δικαιώματος διὰ τὴν ναύλωσιν καὶ τὴν πώλησιν τοῦ σκάφους, προεκάλεσεν ἔνα ζήτημα πληρωμῶν τῆς προμηθείας μεταξὺ τῆς ῥηθείσης ἔταιριας καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ.
· Ἀπὸ τὰ Δικαστήρια δικαιάθη ἡ ἀπάτησις τῆς ἔταιρις καὶ οὐχὶ ἡ ἀνταπάτησις τῆς ὅποιας εἶχεν ἔγειρε δὲ ἐφοπλιστὴς πρὸς ἀποκλιμάσιων,

ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΔΡΟΔΟΤΙΚΗ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

Δ) ΣΙΣ: Γ. ΣΚΟΥΖΕ 12 ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΩΝ: 43-532
ΒΑΣΙΣ ΥΔΡΟΦΟΡΟΝ· ΛΙΜΝΗ ΔΑΩΝ ΤΗΑ ΒΑΣΙΣΩΣ· 45-875
43-902

Πρόστοιχος

κ. κ. Πλοιοκτήτας και Ναυτικούς Πράκτορες

KÜOJOU

Γνωρίζομεν ύμιν, ὅτι οἱ μέχρι τοῦδε ἀποτελοῦντες τὴν Κοινοπραξίαν 'Υδροδοτῶν Λιμένος Πειραιῶς ἴδυσαν 'Ανώνυμον Ἐταιρίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΔΡΟΔΟΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ». Ἡ ίδιοκτησία τῶν ὑδροφόρων σκαφῶν περιῆθεν εἰς τὴν 'Ανώνυμον ταύτην Ἐταιρίαν, ἡτις καὶ ἀνέλαβε τὴν συνέχισιν τῆς ὑδροδοτήσεως τῶν πλοίων, ναυπηγημάτων καὶ λοιπῶν ἔγκαταστάσεων ξηρᾶς, ὡς καὶ πρότερον καὶ ὑπὸ τὴν ίδιαν διεύθυνσαν.

Πεπειθότες, ότι θέλετε μάς περιβάλλει μετά τής αυτής, ώς πάντοτε, έμπιστοσύνης, παρακαλούμεν, όπως, πρὸς ταχυτέραν ἔξυπηρτησίν σας, τηλεφωνῆτε ἐγκαίρως εἰς τὰ ἴδια, ώς ἄνω, τηλέφωνα καὶ θά εἴμεδα πάντοτε πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔξυπηρτησάνωμεν.

Έπει τῇ εὐκαιρίᾳ σᾶς ὑπενθυμίζομεν, ὅτι τὸ παρεχόμενον ὕδωρ πρόερχεται ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ὑδάτων (ΟΥΛΕΝ) καὶ ὅτι ἡ τιμὴ τούτου εἰνε ἡ ιδία ὡς καὶ ἡ πρὸ τριακονταπέντε τοισάντη (1—1—48), δι' οἰανδήποτε ὥραν ημέρας τε καὶ νυκτός, ὡς καὶ ἐφτάς καὶ δι' οἰονδήποτε σημείον τῆς περιφερείας τοῦ Ο.Α.Π.

ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι τὸ πλοῖον του κατεσχέθη συντηρητικῶς ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς, μὲ τοὺς ὅποιους διεπραγματεύθη τὴν ναύλωσιν ή ὡς ἄνω ἔταιρια.

Η περί μεσιτείας ἀξίωσις προήρχετο ἀπό τάς οἰκουμενικάς δυσχερείας του ἐφοπλιστού διὰ την πληρωμὴν τῆς ἑταῖριας Μεταφορῶν της ὅφειλομένης εἰς αὐτῆν ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σκάφους του. Διὰ τὴν ἀποζημιώσιν ταυτὴν ἀκριβῶς ὁ πλοιοκτήτης είχεν ἐκχωρήσει πρὸς τὴν ἑταῖριαν τὸ ἀποκειστικὸν δικαιώματα τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου του καὶ τῆς διαπραγματεύσεως του πρὸς πλωτούς. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς τοιαύτης ἔξουσιοδοτίσεως ἐπέτυχεν ἡ ἑταῖρια νὰ τὸ ναυλώσῃ τὰίμ—τσάρτερ *«bare—load»*, ἀλλ᾽ ἀπεκαλύψθη ὅτι ὁ ἐφοπλιστής, παρὰ τὴν ὑποχέρεωσίν του, προσεπάθει ἐν τῷ μεταξὺ νὰ πωλήσῃ τὸ σκάφος του.

Συνέπεια τούτου υπῆρξαν ή συντηρητική κατάσχεσις τού πλοίου από τους ναυλωτάς και μία σειρά άπαιτήσεων και ανταπιτήσεων μεταξύ έφοπλιστού και έταιριας «Θαλασσών Μεταφορών», αίτινες και κατέληξαν είς μίαν και μόνην, συνισταμένην εἰς άξιωσιν 5% ἐπὶ τῆς άξιας τού από εύθειας παρά τού έφοπλιστού πωληθέντος σκάφους του, ἐνώ ὁ έφοπλιστος ἔζητε ί ακατομύριον φράγκων ἀπό την έταιριάν διάτην συντηρητικήν κατάσχεσιν τού πλοίου.

Τὸ Ἑμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα καθώρισε τελικῶς, δῆτα ό πλοιοκτήτης ὁ ἐμπιστευόμενος τὴν ἀπόκλειστικὴν πώλησιν τοῦ πλοίου του εἰς ἓνα μεσοτίχην εἶναι ὑποχρεωμένος εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς προκαθορισθείσεως πρωτηίας, ἐστὼ καὶ ἄν ἡ πώλησις ἐγένετο ἀνέυ τῆς παρεμβάσεως τοῦ μεσίτου. Καθώρισε περατιέρω, δῆτα ὁ ἐφοπλιστής ἐνὸς πλοίου ἐμπιστευόμενος διὰ την ναύλωσιν του εἰς ἓνα μεσοτίχην, δὲν δύναται νὰ ἀξιώσῃ ἀπό τὸν τελευταῖον τούτον ἀπόκλιμασιν, διότι τὸ πλοίον του κατεσχέθη ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς, ἐφ' ὃσν μάλιστα ὑπάτιος τῆς κατασχέσεως εἶνε αὐτὸς οὗτος ὁ ἐφοπλιστής, διότι διεπραγματεύθη τὸ πλοῖον του πρὸς πώλησιν, καθ' ὃν χρόνον διείχηγον ἔτεροι διαπραγματεύεις διὰ τὴν ναύλωσιν του, μεσάν του πρὸς τούτο ἔξουσιοδοτημένου μεσίτου.

Ἐπειδὴ, ὅμως, ἡ συμβολαιογραφική πρᾶξις ἀνέφερε ποσὸν πωλήσεως τοῦ πλοίου μικρότερον τοῦ πραγματικού, ἢ προμήθεια τῆς ἔτακτης θαλασσιστῶν. Μεταφορών ἀνέγνωστη ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τούτου μόνον. Τὸ Ἐμποροδικεῖον, ἐν συνεχείᾳ, ἀπίλλαξε τὸν μερίτην οἰσασθήποτε ευθύνης διὰ τὴν καταβολὴν τῆς ἀπαιτουμένης ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν ἀπολημάσεως.

Αἱ παραλαβαὶ τῶν Καναδικῶν

Κατά τό διαρρέουσαν 15θήμερον έσημειώθησαν και αἱ ὀκόλουθοι παραλαβοὶ καναδίκων φορτήγων ἐκ τῶν πρὸ διετίας ἀγροσέβεντων παρ ὄμιλον Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν 58 σκοφῶν καὶ προσφάτως μεταφερέντων – βάσει τῆς γνωστῆς ἀγγλοκαναδικῆς συμφωνίας – εἰς τὴν ἀγγλικήν σημαῖαν:

Παλαιόν ονόμα	Τ. γράφ.	Ναυπ.	Λιμήν παραλ.	Νέον ονόμα
«Fort Carillon»	7129	43	Μιδέλεισμπρο	«Mount Royal»
«Fort Cadotte»	7128	43	Κάρδιφ	«Fry Hills»
«Fort Connolly»	7133	43	Βρέμη	«Marina Hill»
«Fort Glenora»	7126	43	Χούλλ	«George K.»
«Fort Frontenac»	7148	43	Αμεδεώγηρον	«Laurentian Valley»
«Fort la Cloche»	7151	43	Μιδέλεισμπρο	«Akti Hills»
«Fort Musquash»	7150	40	Γκρίνοκ	«West Hills»
«Fort Nottingham»	7151	44	Κάρδιφ	«Alendi Hills»
«Fort Sturgeon»	7127	43	Λιβερτουάλ	«East Hills»

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

ώστε, άλλομόνητε Δημήτρη, να έκτιμηθες τόσου πολύ, όστε να εύγενης αυτή χώρα νά πάρει δευτέρα δι' έστε πατρίς, αποδεικνυει τάς ζειστεικάς σου όρετάς και τά φυσικά σου χαρίσματα, διά τα όποια και ήμεις έδω σε θρηνούμενον διπλά. Η δραστηριότης σου και η άρδευσης καλωνύμων σου ήσαν κάτι το πραγματικό σπάνιον, που σε ξεχώριζαν μεταξύ του ναυτιλιακού μας κόσμου. «Ολοι οσοι σε έγνωρισαν ότι το πιστοποιώνταν, άλλα έκεινοι που δεν θά σε λησμονήσουν ποτέ είμεσθα ήμεις οι σπειάτεροι φίλοι σου και συνεργάται σου, οι οποίοι στερούμεσθα της άνεκτημένης και δυσαναπληρώτου προσωπικής σου συμπαραστάσεως. Τό παράδειγμά σου, άξεχαστε φίλε Δημήτρη, όταν μάς έμπνεψεν οι μέλλοντα.

Θαλάσσια άτυχήματα

«ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (7.160 τ. γκρός, τού 1943): Τό ύπο ταναμακήν σημαίαν έλληνης ιδιοκτησίας λιμπερτού «Αγία Αναστασία», κατευθυνόμενον έκ Βαλτιμόρης, με φορτίο γειανικού, είς Ριόν Ιανείρου, προσήρθη την 22αν «Ιουνίου ώτι υφάσματος Ν. Δ. Τοπάγκο, έν δ χρόνο κατηνύπετο εἰς Τρίνιανταν πρός παραλόην καυσίμων. Αἱ πρώται προσπάθειαι τού πλοιούχου, όπως έπιπτυχή την άνευ δυνηθείσας ανελκυστούν τού σκάφους τού άπειχον.

Ο άρδιός ουάντη πρόσωπος τού «Ελένη» έφεστεν επί τόπου. «Έν τῷ μεταξὺ ο καιρὸς ἔχειροτέρευε καὶ τὸ σκάφος ήτο ὀδυνατόν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς μηχανάς. Τὸ καταπλεύσαν παναμαϊκον φορτηγὸν «Σάντα Λεόπαρδον» δεν ήδηνήν νοῦ παράγη δομεῖσαν τινα, λόγῳ τῆς κακοκαρίας καὶ τοῦ ἀδεβούς τῶν υδάτων. Τὸ «Αγία Αναστασία» δεν είχεν υποστῆ σοδαράς ζηρίας, λόγῳ δημούς τοῦ κλυδωνισμού του ὥπο τὴν τρικυρίαν καὶ τὸν δημερούντοστον τοιάσιας, διαρκουσθῆς της προσοράξεως του. Πάντως, μερικά ὥπο τὰ τάνκς καὶ τὰ διτύμημα ήσαν στεγανά.

Τὴν 24ην «Ιουνίου» τού σκάφους ἀνειλυσθήσαν διὰ τῶν ίδιων αὐτῶν δημάρων καὶ μοδοντή ἀπότον τὸ πηδάλιον του, κατεβάλλοντο προσπάθειαι νὰ φάσσει τού πόρτης φρέσκην. «Ἐπειδὴ δὲν ἔξερεντο ρυμούλκον, θετούντο τὴν ρυμούλησην τὸ τάνκερ «Τράνσφορτ». «Έν τῷ μεταξὺ παρεπήρη διαρροῇ εἰς τὰ κύτη Νο 1 καὶ 2, ητοις συνεκράτει. Βραδύτερον δημος τὸ σκάφος κατεκλύζετο τοχέως ὥπο καὶ τελικῶς ἐνυδησθήσαν εἰς βάθος ὑδάτων 26 φάδων, περὶ ώραν 6.27 π. μ. τῆς 25ης «Ιουνίου». Οὐδείληρον τὸ πλήρωμα διευθύνθη ὥπο τὸ ἀγγλικὸν ἀπόπλοιον «Αρακάκο» καὶ ἀπειδόσθη αὐθημέρον εἰς Μπαρμπαντον.

«ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.» (παναμ.): «Ἐνώ ήγκυροδόλει εἰς Μαντράς, προερχόμενον ἐκ Καλούτας, προσέκρουντο εἰς τὸ ντόν του Κίντερμπουρκ καὶ υπέστη ζηρίας εἰς τίνες ἔλασματά του. «Υπεδιγμένον προσωρινά ἐπισκευανεῖ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (παναμ.): «Ἀντικατέστησε τὴν ἀπολεσθήσαν ἐλικά του διὰ τῆς ἐφεδρικῆς τοιάσιας καὶ τὴν 22αν «Ιουνίου» ἀπέλευσεν ἐκ Φαγιάλ διὰ Καζαράπλαγκον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ» (παναμ.): Προσέκρουσε κενῶν εἰς τὸ τοιχώματα τῶν ὑδατοφράκτων τού Μπρούμπτολ καὶ κατέπλευσεν εἰς Χολτένας, πρὸς ἐπιθεώρησην τῶν ζημιῶν του, αἵτινες ἦσαν μικραί. Αἱ δέουσαν ἐπισκευαί ἔγενοντο εἰς Κίελον. (Ιουν. 20)

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (δύνδρο): «Ἐπισκεύασεν εἰς Βαλτιμόρην παλαιότεράς ζηρίας τού τοπρογράφεως. Ανενεύρθησαν 23 ἐλάσματα, ἔτερα εὐνυγραμμίσθησαν καὶ ἔξετελέσθησαν ἐπισκευαί ἐλικούς κλπ., ἀντί μιας συνοικίας διαπάντης 98.898 δόλαρίων. (Ιουν. 15)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ»: «Ολίγον μετὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Σάουθ Σέλλρις πρὸς ἐπισκευὴν ἔξεράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος του Νο 3, συνεπειταί ἀναρρέξεως υπολειμάτων τού ἐκ θείου φορτίου του. Τὸ πῦρ διήρκετο δύο ὥρας καὶ κατεσθίσθη, ὥφου κατεστρέψει τὸ ζυλιών διαχορίσματα τού κύτους. Η προσεγγίσις τῶν πυροσβεστῶν ἦτο δύσκολος, λόγῳ τῆς δύμης τού θείου, δι' ο δι' ἡ ήμερημάτησαν σύτοι νὰ χρησιμοποιήσουν προσωρίδας. Αἱ ζηρίας, πάντως, δὲν ήσαν σοδαραί. (Ιουν. 16)

«ΜΑΡΖΟΥΡΥ» (παναμ.): «Ἐν Νέας Υόρκης διὰ Νεάπολιν ἐπόδισεν εἰς Γιβραλτάρ πρὸς ἐπισκευὴν διάβασης τῶν μηχανῶν. (Ιουν. 14)

τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἀγοράς ἐκείνας, σπουδὴ λ. χ. τῆς Αὐστραλίας, διπού κάποια ζωρότητης διετέρηση.

«Ἡ μόνη ἐργάσια, ητοις ἔτισης, διετήρησεν ὄρκετην κίνησιν, ὑπῆρξεν διὰ τῶν ταΐματούτερος. Δι' ὅλας τὰς κατευθύνεις ἑκείσθησαν σκάφη—κατὰ κύριον ὥρον ἀγγλικά—με τιμᾶς, αἵτινες, ὑπωδίπποτε, ἐπιτρέπουν ἐν πειράσματος κέρδους διὰ τὰ ξένα πλοία, τὰ ἔνοντα χομπλά ἔξοδα. Διὰ τὴν θάλασσαν τού Καρδού διὰ ταξίδιον μέχρι καὶ ἔξι μηνῶν ἐπιληράθησαν 16.3 ἑξά 15—, ἀναλόγως καυσίμου. Διὰ κυαλικὸν ταξίδιον Ἀνατολικῆς Αφρικῆς 12—, με καυσίμον πετρέλαιον καὶ η αὐτή τιμὴ ἐπιληράθη διὰ κυαλικὸν ταξίδιον Μεσογείου εἰς Καναδικὸν ἐπάφος, με παράδοσην εἰς Ντάριν ή Καράτος καὶ ἐπαναπάρδοσην εἰς Εύρωπη ἐπιληράθησαν 13—.

Βραδὺς ὁ ρυθμὸς ἐργασίας εἰς τὴν Βόρ. Αμερικὴν. Διαταγαί κυρίως διὰ φορτία θείου καὶ φωσφάτου. Στηρότα ἀπό Γκαλεστονίου δι' Χούστον δι' Αμέρεσαν γκρες-τέμπες δολλ. 5. Γαιανθρακες ἀπό Χάρπτον ρόδος διὰ Ριόν δολλ. 5.70, πληρωτίσεις εἰς Κρουζίτορος. Διὰ Κόλπου δι' Ινδίας σιτηρά, μέρος φορτίου, 75—. «Ἀπὸ Τσώρτσιτο δι' Αμέρεσαν, Αύγουστον, 8.4 διὰ τὸ κουώρτερ. «Ἀπὸ Χούστον διά Φορμόδαν φορτίον ἀμμωνίας δολλ. 7.65 φίο.

Αἱ ζανάρεις τῆς Κούνδας με ὄρκετάς διαταγάς. «Ἐπιληράθησαν: Δι' Αγγλίαν 55—, Αμέρεραν—Αμερύγον ρείντη, Ιούλιος, 59—, ἀλλὰ καὶ 56— δι' Αμέρεσαν ή Ρόττερντα.

«Ἀπὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν ἐργασία μικρά. Διαταγαί τινες σίτου δι' Ιαπωνίαν. Τὸ Πλεύτης υποχον. «Ἐλάσιστα φορτία, με Ιαπωνικά σκάφη δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.20. Απὸ Σάν Λορέντζο μέτριον σκάφος (6.400 τ.) 40— δι' Αγγλίαν, 37.6 δι' Αμέρεσαν, Αύγουστον, 8.4 διὰ τὸ κουώρτερ. «Ἀπὸ Χούστον διά Φορμόδαν φορτίον ἀμμωνίας δολ. 7.65 φίο.

Τὰ Βραζιλίανα μεταλλεύματα με μικρὸν κίνησιν. Δολλάρια 4 Καναδικά διὰ Σίδνευ τού Καναδᾶ. «Ἀπὸ Δυτ. Αὐστραλίαν δι' Αγγλίαν 52)6 σιτηρά χύμα 2)6 διλγάτερον τῆς προηγουμένης καυσίμων. «Ἀπὸ Ανατολ. Αὐστραλίαν δι' Αγγλίαν 60)— καὶ διὰ Καλκούταν 45). Δι' Αγγυπτον διλεύραν.

«Ἀπὸ Καλκούταν ὄραδοσθησίτος διὰ Ρόττερνταν 38)6 καὶ ἀπὸ Τσικάμπο δι' Αγγλίαν 70)—, 2)6 διλγάτερον εἰς τὸ Ρόττερντα. Γαιανθρακες ἀπὸ Καλκούταν δι' Αδεν 32)6. Στηρότα ἀπό Καράτοι δι' Ιαπωνίαν τρία σκάφη εἰς τὰ 32)6 καὶ 35)—, ἀλλὰ καὶ δολ. 4.69.

Γαιανθρακες ἀπὸ Ντόρμπαν δι' Αδελαΐδα 42)6 καὶ διὰ Πόρτ Σουδάν 32)9. «Ἀπὸ Μπάρα πλασιανών δολ. 32)6. Ριέκαν προσεφέρει δημητρά την 45). «Ἀπὸ Βασιλικό μεταλλεύματα διὰ Νόρτερνταν 24)6, ἀπὸ Χούλερν διὰ Ρόττερνταν 20). «Ἀπὸ Μασαλίαν σιτηρά διὰ Ρεσίφη ή Μπάχιαν 35)— φίο καὶ ἀπὸ Αμέρεραν δι' Αλεξάνδρειαν λιπάσματα 32)6 φίο.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΩΝ (λιμπερτο) ἐκ Κούνδας 9.000 τ. ζαχάρεως διὰ Ρόττερνταν 61)— φόρτωσις 15—25 Ιούλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.-Κούλ.) ἐκ Λορέντζο Μαρκές 9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Μελβούρνην 42)6, φόρτωσις 15 Ιούλιον—15 Αύγουστου.

«ΡΟΝΑΛΝΤ ΣΚΟΜΠΥΤ» (σημ. ὄγγικη) ἀπὸ Σάν Λορέντζο 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βορδάνην 59)— φόρτωσις 15 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΑΠΡΟΔΡΟΣ ΣΤΕ-Y-N» (σημ. Ν. Αφρικῆς) ἀπὸ Χούμπερ 9600 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες 41)3, φόρτωσις 15—25 Ιούλιον.

(ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ» (παναμ.) ἐκ Ντόρμπαν 9600—10.200 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες 43)9, φόρτωσις 15—31 Ιούλιον.

«ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ» (παναμ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο 10.200 τ. γεννημάτων εἰς Μπουένος Αὔρες 9.500 τ. γεννημάτων δι' Ινδίας 59)— φίον συμπληρώσεως εἰς Μπάχιας Μπλάγκας 60)—, εὖν πλήρες φορτίον εἰς Μπάχιας Μπλάγκας 57)6, φόρτωσις 20 Αύγουστου—20 Σεπτεμβρίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. ὄγγικη) ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 36.000 κουώρτερες σίτου δι' Αγγλίαν—Κοντίνεται 7.9 τού κουώρτερ, φόρτωσις 10—24 Ιούλιον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπὸ Υμούντεν 9500—10100 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Φιλιδέλφειαν ή Κάμπτεν δολ. 2.75 φίο καὶ στόουεντ, ἐὰν ἀμφοτέρους τούς λιμένας 25 σύντηξης, φόρτωσις 10—25 Ιούλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιδενού) ἐκ Χιλῆς 9600 τ. νιτράτων δι' Αλεξάνδρειαν 60)—, φόρτωσις μέσας Ιούλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιδενού) ἐκ Χιλῆς 9000 τ. νιτράτων δι' Αλεξάνδρειαν 57)6, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΕΥΗΝΟΣ» ἐκ Μασαλίας 8000 τ. θεικῆς ἀμμωνίας εἰς σάκους διὰ Μαντράς 38)—φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Γουαλαντο) ἀπὸ Χόπουελ καὶ Νόρφλοκ 900 τ. νιτράτων διὰ Ριέκαν δολ. 8.25, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἐκ Ριόν Ιανείρου ή Βικτωρίας 8000 τ. μεταλλεύματων διὰ Μόντρεαλ δολ. 5.05, με δολ. 1 ἐκφρατικά, καντούλο 10 Ιούλιον.

«ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ» (παναμ.) ἀπὸ Ντάριν 9700 τ. κριθῆς εἰς σάκους δι' Αγγλίαν 70)—, φίον «Αμέρεραν—Ρόττερνταν 67)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ» ἀπὸ Τσιγκάτο καὶ Τάκον Μπάρ 7800 τ. ἀλαιοπλακούντος καὶ γενικός εἴδη διὰ Γένοβαν, Ρόττερνταν καὶ Φρειντρίχασταν κατ' ἀποκοπὴν 30.000 λίρας, φόρμη καὶ στόουεντ, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ ένα λιμένας Πλέτη 9.500 τ. γεννημάτων διὰ Βορμόνη ή Βιζαγκαπτάν 60)—, φόρτωσις 1—15 Ιούλιον.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» εἰς Αμέρερας 9.500 τ. λιπαρόστατων διὰ τέσσαρας λιμένας Ελλάδος (συμπεριλαμβανομένης Κρήτης) 31)6 φίο, καντούλο 5 Ιούλιον.

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 Egyptland Syria.

ΤΗΛΕΜ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

'Αριστείδου 17—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ-ΝΔΥΛΩΣΙΣ

Πληρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς δόλους τούς ΕΛΛ. λιμένας Τηλεγραφική Δ)σις: MATAKOM. Τηλέφωνα: 45.288 — 43.331

TELEM. MATARANGAS

17 Aristidou Street - PIRAEUS

SHIPPING AGENTS

Teleg.: MATAKOM Teles: 45288-43331

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

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

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

Τα ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	διήλθε Νόρθ Φόρελαντ 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	άργει Σύρου από 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 11 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Σουάνς 15 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Παυταλέοντος	11	4248	άργει Έλευσίνα από 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Έλληνες αγορασταί	06	2088	έφθ. "Αρέζ 29 'Ιουν. (διά 'Αλγέριον)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΝΙΚ. Χατζηπατέρας	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 13 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος Χαλκιάς	24	3658	άργει Πάτρας από 18 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Άναστασάτος	18	2858	άνεχ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ένεχ. Τακαράντι 10 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πέραμα 30 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΤ. Καναδοριώνης	22	988	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	άργει Έλευσίνα 30 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	«άδ. Λιδανού» Α. Ε.	44	7176	διήλθε Κιουρσώ 21 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΙΛΑΚΜΩΝ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 19 'Ιουν. (διά Βομβάνην)
ΑΙΛΙΚΗ	«Θεοφανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 23 'Ιουν.
ΑΙΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιδανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΙΜΕΡΙΚΗ	«άδ. Λιδανού» Α. Ε.	42	7176	άνεχ. Μακάσσαρ 21 'Ιουν. διά Μενάντο
ΑΙΑΣΤΑΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Α. Λούζης	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΑΙΔΡΙΟΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	διήλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΝΑ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άργει Σύρου από 18 'Οκτ.
ΑΙΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Πουάν Νουάρ 26 'Ιουν.
ΑΙΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	άνεχ. Χούστον 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άργει Ρόττερνταμ από 11 Απρ.
ΑΙΞΙΟΣ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Ναγκασάκι
ΑΙΝΤΩΝΗΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΡΓΟΛΙΚΟΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 2 Αύγ. 1948
ΑΙΡΓΩ	Μαρῆς Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πέραμα 30 'Ιουν.
ΑΙΡΙΕΤΤΑ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Τοκοπίλλαν 4 'Ιουν.
ΑΙΡΜΑΘΙΑ	«Λιδανός» Α. Ε.	41	7460	άργει Σύρου από 11 Απρ.
ΑΙΣΗΜΙΝΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άργει Πειραιά 30 'Ιουν.
ΑΙΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Π. Μπάκιας	92	951	άργει Πειραιά 6 Μαΐου
ΑΙΣΤΕΡΙΣ	«Θρασίκη» Α. Ε.	38	4854	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΙΑΤΑΛΑΝΗ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Χούστον 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άργει Ρόττερνταμ από 11 Απρ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Ναγκασάκι
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουν.
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Λονδίνου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Ρ. καὶ Π. Βεργωτής	20	6343	άργει Ρόττερνταμ από 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	άργει Πειραιά από 11 Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Άτλαντις» Α. Ε.	21	721	άνεχ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Κωνσταντινούπολιν
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουν. διά Τακόμα
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Καλκούταν 16 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	έτ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Βομβάνη 25 'Ιουν. διά Ντώμπαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Καλκούταν 29 'Ιουν.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Κεϋλάνη 18 'Ιουν. διά Λονδίνου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εἰς Ελευσίνα 29 'Ιουν.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Π. Καλλιμίου ποπούλου	44	7176	έθα. Γένοβαν 22 'Ιουν.
ΔΕΕΣΠΟΙΝΑ	άδ. Συνοδινύν	24	2740	άργει Πειραιά 30 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Ίω. Παράσχος καὶ κλπ.	06	3016	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιά από 13 Νοεμ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άργει Σύρου 25 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	«Αίγαιον» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Σάγκουσα 16 'Ιουν. διά Γιουκάρο, έφθ. 19
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Είδονάουθ 18 'Ιουν.
ΔΙΡΦΥΣ	Διακ. Πατέρας	19	5253	άργει Οίνουσα από 10 Νοεμ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Τεργέστην 22 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανός	37	4839	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 24 'Ιουν. (διά Νότ. Αφρικήν)
ΕΒΡΟΣ	Καδώ Σιγάλα	25	1412	άργει εἰς Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διήλθεν Άδεν 20 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	έτ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	άνεχ. Λορέντιο Μαρκές 20 'Ιουν. διά Τσιτταγκόκ
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκωνά» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 7 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Μπουενός Αύρες 18 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Λά Γκουατρά 20 'Ιουν. διά Γκουάντα
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάζος καὶ Λουκούρης	21	1549	άργει Αμπελάκι από 31 Μαΐου 1949
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά 30 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άργει Πειραιά από 15 Νοεμ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμάν.	44	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Τσάρλεστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν. καὶ Θεσσαλονίκην 21
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψ	19	1492	έφθ. Χάϊφαν 18 'Ιουν. καὶ άνεχ. 25
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Μπέριας 13 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλα	21	2369	άργει Πειραιά από 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Σάγκουσα 23 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Καλλάδη 27 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΕΥΗΝΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	19	5627	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς άλλοδαποὺς
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διήλθεν Όραν 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 12 'Ιουν. διά Κόμπε
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Βαγκούνηρ 26 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΗΠΕΙΡΟΣ	Δημ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	έφθ. Τσιτταγκόκ ρόδης 23 'Ιουν.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Ούπετλα (Βαλτικής) 14 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. Ε' Ιόνιου	44	7198	άνεχ. Νάρδικ 27 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	διήλθε Βανασταντινούπολιν 23 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άνεχ. Α' μπατάν 20 'Ιουν. διά Ήνων. Πολιτείας
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	διήλθεν Αλγερίου 29 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	άνεχ. Κολόντα 20 'Ιουν. διά Καλκούταν, έφθ. 26
ΘΕΤΙΣ	έτ. Ε' Νηρέψα	30	4123	άργει Πειραιά από 7 Μαρτίου
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θρασίκη» Α. Ε.	44	1356	εἰς Πόρτ Σαΐδ από 6 Μαΐου
ΙΑΚΩΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης.	35	2385	άνεχ. Κέιπ Τάουν 21 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης.	01	2107	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 29 'Ιουν.
ΙΘΑΚΟΣ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7207	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ από 4 Σεπτ.
ΙΑΙΣΣΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 27 'Ιουν. (διά Καράτσι)
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	διήλθε Βανασταντινούπολιν 23 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (τάκερ)	«Άδελφοι» Γουλανδρή	44	7176	άργει Πειραιάς 18 'Ιουν.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	έτ. Α' θηνηνός κλπ.	44	10441	έφθ. Χάϊφαν 24 'Ιουν.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	«Εμπ. Ναυτ. Επιχ. Α.Ε.	27	1600	έφθ. Βορδώ 18 'Ιουν.
	Λουκάς Νουικός	28	1594	έφθ. Χάϊφαν 24 'Ιουν.

ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άργει "Αμπερντιν" ἀπό 2 Μαΐου
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΙΩΝΙΑ (ἐπίβατ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	13	4916	άνωχρεῖ ἐκ Πειραιῶν 1 'Ιουλίου διὰ Μασσαλίαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Άρ. Ἀναστασάτος	19	2323	ἔφθ. Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. (διὰ Πειραιᾶ)
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Χατζηπατέρας	43	7244	εἰς Μπουένος "Αὔρες ἀπό 6 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ I. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει "Αμπελάκι" ἀπό 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ K. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	44	7240	άνεχ. Τάιν 21 'Ιουν. διὰ Πέτρελ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	διῆθεν "Άδεν 24 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΣΟΣ	αδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουν. διὰ Αιμούργον
ΚΑΣΤΩΡ	«Κάσσος» A. E.	39	5215	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	αδ. Γράτσου	44	7198	ἔφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	άνεχ. Μπαντάρ Μασσούρ 13 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΕΧΡΕΑ	υιοι K. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Δεκεμ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Ἐπιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Κόμπε 25 'Ιουν. διὰ Νότ. Σαχαλίν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπίβ.).	Θ. Ἐπιφανειάδης	43	7198	ἔφθ. Χούστον 27 'Ιουν.
ΚΡΗΤΗ	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	3879	άνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν. διὰ 'Αλεξάνθρειαν
ΚΡΙΟΣ	Γ. Μοάστος	44	7244	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν. καὶ ἄνεχ. 19
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Μ. Ἐμπειρίκος	45	3805	ἔφθ. Νοεβίτας 21 'Ιουν.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 10 'Ιουν. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΚΥΜΑ	«Ἀκτοπλοία» Ἑλλάδος	11	7537	ἔφθ. Πειραιᾶς 30 'Ιουν. (έξ Αὐτραίας διὰ Γένοβαν)
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	«ἄδ. Λιδανοῦ» A. E.	43	7244	άνεχ. Λός "Αντζέλες 21 'Ιουν. διὰ Κέιπ. Τάουν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	άδ. K. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 25 'Ιουν. διὰ Κέιπ. Τάουν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άργει "Αμπελάκι" ἀπό 12 Μαΐου 1949
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	Ν. Απόδικος	45	7176	άνεχ. Κολόπτι 21 'Ιουν. διὰ Μαντράς, ἔφθ. 24
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	υιοι K. H. Λαιμοῦ	43	7176	διῆθες Γιβραλτάρ 15 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	ἔφθ. Τσιγκάτη 27 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θέοδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆθες Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διῆθες Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διὰ Βενετίαν
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Μιχαλίνος» A. E.	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουνίου.
ΛΥΡΑΣ	Εύαγγ. καὶ M. Νομικός	43	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	άργει "Ελευσίνα" ἀπό 2 Δεκ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	«Λιδανός» A. E.	45	7176	ἔφθ. Καρντένας 23 'Ιουν.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Συνοδιού	19	3911	εἰς Ούλου 20 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	ἔφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άργει "Αμπελάκι" ἀπό 11 Μαΐου 1949
ΜΑΡΙΑ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Τάμπαν 8 'Ιουν. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	I. Πεπτόπουλος κλπ.	11	1881	ἔφθ. Ελευσίνα 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	K. H. Λαιμός	12	4707	ἔφθ. Νάρδικ 14 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Λῶς καὶ Πεζάς	43	7244	ἔφθ. Ροζάριο 16 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	διῆθες Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εἰς λιμένας Βαλτικής 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	«Ειρηνικός» A. E.	20	2310	ἔφθ. Τεργιάτην 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΟΣ II	'Εμμ. Βιντιάδης	22	1175	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΑ	Μιχ. Καραγέωργης	22	1175	ἔφθ. Ροζάριο 16 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	N. Εύσταθιον	19	5476	διῆθες Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	εἰς λιμένας Βαλτικής 20 'Ιουν.
ΜΕΝΤΩΡ	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	44	7198	ἔφθ. Νέαπολιν 24 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	«Ἐκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άργει Πειραιᾶς ἀπό 22 Δεκ.
ΜΙΧΑΗΛΑ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Νέαπολιν 24 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Ἀδάμαστος» A. E.	43	7207	άργει Αμπελάκι 25 'Ιουν. (διὰ 'Ελλάδα)
ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	άργει Πειραιᾶς ἀπό 21 Νοεμ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	διῆθες Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διὰ Πέπελ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	ἔφθ. Πειραιᾶς 24 'Ιουν. καὶ ἄνεχ. 30 διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 'Ιουν. διὰ Σάγκον, ἔφθ. 27
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύγενία»	43	7176	ἔφθ. Ταϊπέ 23 'Ιουν. (διὰ Καλκούταν)
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 24 'Ιουν. διὰ Ντώρμπαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	ΗΛ. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	διῆθες Ντακάρ 27 'Ιουν. διὰ Μπορντάιλαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	B. S. Ρωσόλυμος	10	4540	άνεχ. Τσιτταγκόγκ 22 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην, ἔφθ. 28
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	άδοφοις Σιτίνα	43	7244	ἔφθ. Καράτσι 22 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	E. Κουλουκ-. Καΐρης	43	7196	ἔφθ. Μαντράς 24 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ Τ.	K. Μίχαλος	13	4342	ἔφθ. Καράτσι 26 'Ιουν.
ΟΛΓΑ	«Ωκεανοπόδος» A. E.	43	7194	εἰς Καράτσι 26 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	ἔφθ. Πειραιᾶς 29 'Ιουν. (ύπο άπόπλουν)
ΟΝΤΡΙ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. Οδόσπον 29 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Καφρεύς» A. E.	19	5175	ἔφθ. Μπαντάρ Μασσούρ 24 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	ἔφθ. Χόγκ Κόγκ 21 'Ιουν. διὰ Μανίλαν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	ἔφθ. Αλμπανού 28 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κούλουθορος - Εμπειρ.	18	5215	άργει Σύρον ἀπό 26 'Ιουν. (ύπο άπόπλουν)
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	K. Γράτσος	45	7176	ἔφθ. Βορδώ 18 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΗΣ	Kων. B. Σκαρβέλης	43	7176	ἔφθ. Τεργιάτην 26 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	«Ἄτλαντικός» A. E.	29	4230	άργει Σύρον ἀπό 5 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	«Τράμπι» Co	18	5525	άργει Σύρον ἀπό 7 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άργει Πειραιᾶς ἀπό 30 'Ιαν.
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	άργει Κεφαλληνίαν ἀπό 2 Νοεμ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	N. Λυκιαρδόπολος	20	5194	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 20 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	A. Καραδίας	43	7176	διῆθεν Σιγκαπούρην 14 'Ιουν. διὰ Κορέαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Λιδανός	43	7176	ἔφθ. Σφάδε 23 'Ιουν.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διῆθεν σιγκαπούρην 14 'Ιουν. διὰ Κορέαν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	ΗΛ. Πατέρας κλπ.	18	4344	εἰς Κελλόγκ 10 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	άδ. Γιαννακάρων	20	1130	άργει Πειραιᾶς ἀπό 23 Δεκ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άνεχ. Βιττόριαν 15 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Ίω. M. Νικηφόρος	24	5026	ἔφθ. Ταϊπέ 16 'Ιουν.
ΠΗΝΕΙΟΣ	M. Νομικός	45	3822	ἔφθ. Νασσάου 26 'Ιουν. (διὰ Πουέρτο Πάντρε)
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	υιοί P. Γουλανδρή	43	10448	διῆθες Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διὰ Χείζαμ, ἔφθ. 27
ΠΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	άδ. Γουλανδρή	44	10448	ἔφθ. Μποναρούς "Αὔρες 18 'Ιουν.
ΡΟΔΟΣ	Μάρκος Νομικός	23	4693	διῆθες Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Θηρανία»	42	7176	ἔφθ. Κολόμπιο 22 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	Στρ. Ανδρεάδης	44	7207	εἰς Λονδίνον ἀπό 11 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	ἔφθ. Χάδρην 26 'Ιουν.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	06	1594	άργει "ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ"; ώς μετωνόμασθη	
ΣΠΥΡΟΣ	16	2088	άργει Αύγουστος 24 'Οκτ.	
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	16	1765	άνεχ. Καράτσι 7 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μαρκές	
ΣΤΑΜΟΣ	45	7176	ἔφθ. Αλγερίου 29 'Ιουν.	
ΣΤΑΥΡΟΣ	44	1923	έφθ. Τεκοντάγ 7 'Ιουν.	
	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	άργει "Ελευσίνα" ἀπό 18 Νοεμ.
	E. Πετρούτσης -Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. Καράτσι 7 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μαρκές
	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	ἔφθ. Αλεξανδρόφστ 10 'Ιουν.
	Σιγάλα - Κουλουκούντη	43	7176	άργει Σύρον ἀπό 2 Δεκ.
	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	άργει Πέραμα 14 'Απρ.
	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	διῆθες Σουέζ 27 'Ιουν. διὰ Κόμπε
	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άργει Χίον ἀπό 1 Σεπτ. 1949.
	Δ. Φαφαλίος	14	3801	άργει Σύρον ἀπό 17 'Οκτ.
	«Κάσσος» A. E.	25	4853	άργει Σύρον ἀπό 17 'Οκτ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Ιουν. διὰ Κοσαίν.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ 'Ιω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	εἰς Τσιταγκόκηρ πόδες ἀπὸ 8 Μαΐου
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λατιμού	13	4221	άργει Οινούσας ἀπὸ 11 Σεπτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθουρο - Έμπειρικού	18	5687	άργει Σύρου ἀπὸ 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	άνεχ. Αγκόνα 21 'Ιουν. διὰ Πειραιά, ἔθ. 25.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Βοστώνη 20 'Ιουν. διὰ Πούντα Καρντόν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	άργει Αυτελάκι ἀπὸ 7 Αύγ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάτικας κλπ.	11	1459	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 13 'Ιουν. διὰ Τεργέστην
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Χούκη 23 'Ιουν. διὰ Πουζάν
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούφας	30	4557	ἔθ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	ἔθ. Τεργέστην 13 'Ιουν.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 1 'Ιουν. 1949
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Τεργέστην 20 'Ιουν. διὰ Πειραιά
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιά ἀπὸ 28 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 26 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	ἔθ. Ρότερνταν 24 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διῆλθε Σουεζ 18 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	Λευδός καὶ Λύρας	43	7243	άνεχ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουν. διὰ Κιουρασώ
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	ἔθ. Βομβάνη 28 'Ιουνίου
ΓΑΙΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Χάμπτον πόδες 24 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέρην

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	έθ. Κοσσιν 22 'Ιουν. καὶ ἄνεχ. 25 δι' Αμπατάν
ΑΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Εικουδάντια»	43	7160	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣ ἐγγὺς τοῦ Μπάρμπαντος
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	ἄνεχ. Μοντεδίδεος 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έθ. Καλκούπαν 8 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθε Σουεζ 8 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Βαγκούδερ 20 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανός»	19	5869	άνεχ. Μονράδια 21 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμσοκα»	44	7207	ἔθ. Βενετίαν 18 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 17 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς Σιγκαπούρην 20 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφορὰς Ράς Γκάριμπ—Σουεζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωα»	08	1763	ἔθ. Τουτκόρι 26 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονόκα»	04	4784	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διὰ Λιβερπούλ
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άργει Πένερθ ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιών»	28	5061	ἔθ. Μάντσεστερο 23 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουν. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άργει Νέαν 'Ορλέανην 10 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Αιμούργον 23 'Ιουν. διὰ Νάρδικ
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΑΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆλθε Παναμᾶ 24 'Ιουν. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	19	5672	ἔθ. Χάϊφαν 19 'Ιουν.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πλόνκα»	22	1979	ἔθ. Ειδονμάουθ 17 'Ιουν.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	«Ελληνες ἀγορασταὶ»	44	7157	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούνελ»	28	4809	άνεχ. Βαλτιμόρη 25 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέρην
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Φρισκός»	15	5751	ἔθ. Τσιταγκόκηρ 20 'Ιουν.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φουσταντόρ»	21	3522	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικαν»	21	8207	άργει Αιλεξανδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 25 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΩΝ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἔθ. Τσιταγκόκηρ 20 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Παναμᾶ 24 'Ιουν. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	ἔθ. Χάϊφαν 19 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. Λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άργει Αιλεξανδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Βαλτιμόρη 25 'Ιουν. διὰ Ρίον 'Ιανέρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Μόντρεαλ 25 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	ἔθ. Βοστώνη 13 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἔθ. Βαγκούδερ 18 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν. διὰ Ντάριεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΔΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ροζάριο 21 'Ιουν. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διῆλθε Σουεζ 26 'Ιουν. δι' Ινδοκίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σουεζ 25 'Ιουν. δι' Αμπατάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	ἔθ. Μπάρκερ 21 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Φαγιάλ 22 'Ιουν. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Βαγκούδερ 20 'Ιουν. διὰ Βοστώνην
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	εἰς Μπουένος Αὔρες ἀπὸ 2 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έθ. Μίδδλεσμπρι 14 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβάντες»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαυκός»	18	5836	άνεχ. Βαγκούδερ 20 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δάρωα»	19	611	έθ. Σαδόναν 25 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Λοιδίνον 20 'Ιουν. διὰ Χαδάνναν
ΓΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ. «Ούρουγουάτη»	13	5125	άργει Βαλτιμόρη 10 'Απρ. 1949
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Άρδακο»	12	6348	άνεχ. Εμίδεν 23 'Ιουν. Ντόρερ 25 διὰ Σαδόναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιδερ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Σουεζ 19 'Ιουν. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιδερ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	έθ. Τακόμα 18 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άργει Πειραιάτ ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιάτ ἀπὸ 24 'Ιαν.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	22	5905	άργει Πειραιάτ ἀπὸ 12 Αύγουστου 1949
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφόλρες»	19	812	άργει Σύρου 30 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	άνεχ. Λός Αντζελες 24 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	διῆλθε Σουεζ 25 'Ιουν. διὰ Κιαστούνγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιανουσούλατος»	28	6522	έθ. Αυτορετραπο 20 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Σουάνζ 15 'Ιουν. διὰ Τάιν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασφίκα»	43	7207	έθ. Βαλτιμόρη 22 'Ιουν.
ΕΝΣΕΝΑΤΑ	έτ. «Ενσενάτα»	44	7207	διῆλθε Κέιπ Τάουν 12 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·ΙΖ	έτ. «Πομαρόζας»	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 20 'Ιουν.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έθ. Πόρτλαντ, "Ορεγκον 15 'Ιουν. (διὰ Χαδάνναν)
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. Πέτρος 'Ατυχίδης	20	6419	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουνίου διὰ Βρυξέλλες
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Βαλτιμόρη 15 'Ιουν. διὰ Μπαράκος
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έθ. Βαλτιμόρη 5 'Ιουν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 24 'Ιουν. διὰ Καλλάσ
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Ντεμεράρα 26 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	43	7191	άνεχ. Κούβαν 17 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτες»	43	7151	άνεχ. Χούκαυ 20 'Ιουν. διὰ Σεμπού, έθ. 26
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	έθ. Κολδμπο 11 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	άνεχ. Χούλα 22 'Ιουν. διὰ Κορούνναν, έθ. 26

ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάζ Πέρλας»	28	5068	έφθ. Λουδίνον 19 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθής»	43	7200	άνεχ. Χαδάνων 22 'Ιουν. διά: Σαντιάγκο, έφθ. 25
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διηλθε. Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά: Στάντερσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Σαδόνων 22 'Ιουν. και άνεχ. 25 διά Καζαμπλάγκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 10 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Νέαν "Υόρκην 20 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Κιουρασώ 22 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε. Πούντα Αρένας 22 'Ιουν. διά: Μπουένος "Αύρες
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεατόρ»	43	7176	διηλθε. Κολόμπο 14 'Ιουν. διά: Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	22	8432	άνεχ. Ντακάρ 20 'Ιουν. (διασταγάς)
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Κανόπους»	13	7710	διηλθε. Σάντος 19 'Ιουν. διά: Γενοβαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Ντέλ Ρέυ»	44	7157	εις: "Αυτοερυτρι μέσα από 2 Μαΐου, έπισκεψη
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Γλασκώνη 16 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 17 'Ιουν. διά: Κιουρασώ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Καρέτος	43	7160	άργει Μόμπιλ πάση 24 'Ιανουαρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνας»	03	491	διηλθε. Παναμάν 19 'Ιουν. διά: Βηρυττόν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	40	982	έφθ. Αμβούργον 25 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην από 26 Μαΐου
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	έφθ. Σάντα Κρουζ 16 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Λόδας Αντζελες 19 διά: Κέιπ Τάουν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουν.
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	άργει Πειραιά από 26 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Χερβούρην 12 Ιαν. διά: Μόντρεαλ
ΚΟΡΑ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Άλεξανδρειαν από 26 Μαΐου
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άργει Σύρου από 9 Σεπτ. 1949
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	έφθ. Βεγγαζήν 22 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ατλαντικού»	16	5505	έφθ. Αιμούργον 18 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Αντόρ»	21	8206	διηλθε. Κολόμπο 25 'Ιουν. διά: Ναγκόγια
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Καρρέτος»	49	5841	εις Νέαν "Υόρκην από 10 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	διηλθε. Άζόρας 20 'Ιουν. διά: Τσιτταγκόκ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	Π. Γασταριάντος	06	824	άνεχ. Νάρδιν 19 'Ιουν. διά: Βαλτιμόρην
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5758	έφθ. Χούτσον 18 'Ιουν.
ΛΟΙΝΤΑ ΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Σφίγξ»	06	704	έφθ. Κιουρασώ 19 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Λόδας Αντζελες 14 'Ιουν. διά: Νέαν "Υόρκην
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουν.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άνεχ. Τσιτταγκόκ 26 'Ιουν. διά: Κολόμπο
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	εις Μπεντί Μπουντέρ 8 'Ιουνίου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	εις Ριτζέκα 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Αντόρ»	21	8206	έφθ. Τέλ Αδίβ 17 'Ιουν.
ΜΑΡΚΕΛΑ	έτ. «Κρυστάλλη»	20	3326	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν. διά: Σήπη Χάρμπουρ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Σάν Κεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Λόδας Αντζελες 16 'Ιουν. διά: Κέιπ Τάουν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	εις Τσιτταγκόκ ρόδης από 27 Μαΐου
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άργει Μασσαλίαν 26 'Ιουν.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	Σ. Γ. Οικονομίδης	43	771	διηλθε. Λόδας Αντζελες 21 'Ιουν. διά: Πειραιά
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	διηλθε. Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά: Μπάρρου
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άργει Βαλτιμόρην από 5 Οκτ.
ΜΠΙΕΒΕΝΤΙΝΤΟ	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	εις λιμένας Δυτ. Αφρικής 20 'Ιουν.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Κάρδιφ από 20 Δεκ.
ΜΥΡΙΑΝ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διά: Μπόκα Γκράντε
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Αμπατάταν 17 'Ιουν. διά: Άλεξανδρειαν
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διηλθε. Τρίνινταντ 18 'Ιουν. διά: Νότ. Αφρικήν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διηλθε. Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουν. διά: Ριτζέκα
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	έφθ. Νέαν "Υόρκην 27 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Ήστ Λόντον 20 'Ιουν.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανομήτης»	19	2592	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 9 'Ιουν. διά: Βενεζουέλαν
ΝΙΚΗ	έτ. «Βικτώριας»	29	4386	έφθ. Τεργεστόν 10 'Ιουν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7175	έφθ. Χάριφαν 9 'Ιουν.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόν»	43	7176	έφθ. Τενεριφόν 25 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σύλετ»	42	7191	διηλθε. Τάλαρα 9 'Ιουν. διά: Μπουένος "Αύρες.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτη»	44	7207	άνεχ. Σεμαίνους 26 'Ιουν. διά: Κέιπ Τάουν
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	άνεχ. Αδεν 22 'Ιουν. διά: Αμπατάταν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	εις Ντουγκούν 15 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	εις Ρίον Ιανείρων από 29 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 9 'Ιουν.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεχ. Βουδάνη 16 'Ιουν. διά: Λορέντζο Μαρκές
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπότα»	44	7244	εις Θεσσαλονίκη 10 'Ιουν.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Νεάπολιν 19 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	10901	άνεχ. Μπαραντόρα 10 'Ιουν. διά: Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 10 'Ιουν. διά: Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουν. διά: Πουέρτο λά Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	διηλθε. Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά: Πόλισμπορρω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	διηλθε. Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά: Πόρτλαντ (Με.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	30	11147	εις Νέαν "Υόρκην 25 'Ιουν.
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 10 'Ιουν. διά: Ράς Τανούρα
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Άλεξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Σεμαίνους 26 'Ιουν. διά: Κέιπ Τάουν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Γρεβάτη»	19	7031	άνεχ. Αδεν 22 'Ιουν. διά: Αμπατάταν
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	εις Ντουγκούν 15 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Ειλάσαλος»	18	6049	έφθ. Ριένεν 26 'Ιουν.
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ	έτ. «Παναμ. - Ευροπέα»	21	6230	άργει Πειραιά από 7 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. - Ευροπέα»	19	5555	διηλθε. Τρίνινταν 9 'Ιουν. διά: Ρίον Ιανείρων
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Λόδας Αντζελες 15 'Ιουν. διά: Βοστώνη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	εις Γκιζόν 1 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ναβιέρα»	19	6040	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 'Ιουν. διά: Τζάκσονβιλλ
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 10 'Ιουν.
ΠΗΝΕΛΑΟΠΗ	έτ. «Ναβιέρα»	20	2606	άργει Πειραιά από 7 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	6109	άργει Πειραιά από 27 Ιανουαρίου
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	"Ιδε: «ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ», σημαία Παναμά
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άργει Τεργεστόν από 13 Μαΐου
ΠΟΙΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάξ Πλάτα»	44	7163	έφθ. Σηπάτταλ 23 'Ιουν.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάξα»	36	7104	άνεχ. Καρθαγένην 24 'Ιουν. διά: Ράς Τανούρα
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 19 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενθενίτο»	19	5055	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουν. διά: Κοσσιν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 19 'Ιουν. διά: Νέαν "Υόρκην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	άργει Νέαν "Υόρκην από 18 Μαρτίου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζακούα»	21	1925	έφθ. Αλεξανδρειαν 8 'Ιουν.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Βομβάνη 8 'Ιουν. διά: Ντουγκούν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουν. (διά: Βαγκόκ)
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	διηλθε. Φινιστέρον 19 'Ιουν. διά: Βρέμην
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Ντάρμπατ 19 'Ιουν.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διηλθε. Σουεζ 12 'Ιουν. διά: Βομβάνη
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασδίζα»	23	5374	άνεχ. Νόρτηγχαμ 5 'Ιουν. διά: Γιβραλτάρ (διασταγάς)
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανόν»	16	4841	έφθ. Νιούπορτ 20 'Ιουν.

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Γάνδη 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Τρίνινταντ 21 'Ιουν. διά Σάντος
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7176	διηλθε Τρίνινταντ 14 'Ιουν. διά Σάντος
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	διηλθε Λάδεν 17 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	«Ελλήνες άγορασται»	22	8964	εις Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σουντ 'Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Βιττόριαν 13 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάντα Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Βαγκούμερ 22 'Ιουν.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	εις λιμένας Δυτ. Αφρικής 16 'Ιουν.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Κόμπε 19 'Ιουν. διά Κιούμρε
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	όργει Σύρουν από 17 Σεπτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ. 6εξ.)	«Ελλήνες άγορασται»	25	5136	άνεχ. Λήπη 25 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Νέαν Ύόρκην 14 'Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίόνα»	21	7409	άργει Βαλτιμόρην από 29 Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάτιν»	30	2480	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Ιουν. και Βεγγάζην 25
TZENNY	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 22 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Κολομβίαν 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Εντέλης Εστε»	43	7132	άνεχ. Κόριτσαν Μπαΐν 25 'Ιουν. διά Βοστώνην
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσου»	14	3654	άνεχ. Καλκούταν 25 'Ιουν. διά Ραγγούν
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούντσες»	20	6090	άνεχ. Λός Αντζελες 22 'Ιουν. διά 'Αγγλιαν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρούντσπαλ»	21	7460	έφθ. Φιλαδέλφειαν 16 'Ιουν.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμουσος»	43	7160	άργει 'Αγιον Φραγκίσκον από 9 Απρ.
ΧΟΚ	έτ. «Εντέλης Εστε»	43	7127	έφθ. Λίνερπούλ 22 'Ιουν.

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING COAL EXPORTERS STEAMSHIP AGENTS OIL FUEL INSURANCE
LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

Telegrams

CARDIFF — The Exchange .....	)	LAMBERT	GLASCOW — 78 St. Vincent St. .... )	)	LAMBERT
NEWPORT, MON.— 116 Dock St. ....	)	LAMBERT	METHIL—235 High St. .... )	)	LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs. ....	)	LAMBROS	BURNTISLAND—20 High St. .... )	)	LAMBROS
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings	)	LAMBROS	HULL—Paragon Buildings Paragon St. .... )	)	LAMBROS
BLYTH — 3 Ridley St. ....	)	LAMBERT	GRIMSBY — 9 Cleethorpes Rd. .... )	)	LAMBROS
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...	)	LAMBERT	IMMINGHAM — Dock Offices .... )	)	GRIMSBY
SUNDERLAND — 13 John St. ....	)	LAMBERT	LIVERPOOL 3 — 28 Chapel St. .... )	)	LAMBERT

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," (HELENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Γραμμαὶ :

Ἐκ Λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν

Ἐκ Λιμένων Βορείου Ατλαντικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν

Ἐκ Λονδίνου — Αμβούργου — Ρόττερδαμ καὶ Αμβέρσης
δι' Έλλάδα—Τουρκίαν καὶ τάναπαλιν

Γενικοὶ Πράκτορες :

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

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

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

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

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

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

Telephone :
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥ ΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ

Αντιπρόσωποι ἐν ΑΜΕΡΙΚΗ:

SHIPS MANAGEMENT CORPORATION

Cables FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE 3-5882
WHITEHALL 3-5883
5884