

NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1950

Αρ. Φύλλου 364/123

'Ακατανόητος τακτική

Σχετικώς με το N.A.T. ύπάρχει και άλλο ζήτημα, το όποιον έχει δημιουργηθεί χάρις εις περίεργον έρμηνειαν κάποιου κατοχικού νομοθετήσας.

'Επί Κυβερνήσεως Τσολάκογλου είχε δημοσιευθεί Διάταγμα, διά τού όποιου ύπερχερούντο πάντα τά πλοϊα νά καταβάλουν μέχρις ένδος έτους μισθούς εις το Ταμείον 'Ανεργίας πρός βοήθειαν τών εν 'Ελλάδι οικογενειών τών πληρωμάτων. Κατά δοθείσας τότε άνεπισήμως έξιγήσεις, τό μέτρον τούτο έληφθεί διά νά μη φαντί εις τών κατακτητήν διτό το Δημόσιον ήρχετο άρωγον εις τάς οικογενείας τών πληρωμάτων τών έλληνικών πλοιών, τά όποια είχον, ως γνωστόν, παραχωρηθεί εις τήν 'Αγγλίαν κατ' έσβοθυν τόν συμμαχικού άγγωνα.

Πολλοί έντονα έδων έρισκοκενών κατά τήν κατοχήν πλοιοκτητών έπληρωσαν τήν έκτακτον ταύτην εισφοράν, τό δέ N.A.T. διανεισθεν ξρήματα από τήν Τράπεζαν τής 'Ελλάδος έναντι τών έκ τού έκτακτου τούδου έσδομον εισπράξεων, κατέβαλεν έπιδόματα εις τάς οικογενείας τών πληρωμάτων.

Μετά τήν άπελευθέρωσαν τό δρέσον τού N.A.T. πρός τήν Τράπεζαν έμηδενίσθη συμφώνων πρός τό τότε έκδοθεν ψήφισμα. Φυσικόν, έπομένως, ήτο, όπως μπονεισθή και πάσα απαίτησης τού N.A.T. διά τήν πληρωμήν μιᾶς εισφοράς έπιβληθείσης πρός κάλυψην τού διανείου αυτού. 'Αντι, δώμας, τούτου τού N.A.T., χειρίζονται κατά παράδοξον τρόπον, άνεβισθει τό κατοχικό νομοθετήσα και ού μόνον τούτο, άλλα κατά περίεργον έρμηνειαν τών διατάξεων αύτού περὶ πληρωμῆς τής εισφοράς εις δηνόμισμα έπιληρωντα οι μισθοί, δηλορά εις λίρας 'Αγγλίας, ζητεῖ άκόμη κατ' άπο τούς έπι τα κατοχής πληρώσαντας τήν εισφοράν των μεγάλα ποσά, αναπροσαρμόζον ταυτην είτη τήν τιμὴν τής λίρας κλπ.

Είναι, βεβαίως, γνωστή ή οικονομική άδυναμια τού N.A.T. νά παράστη μιαν υπολογισμούσιμον συντάξιν εις τούς άπομάχους μας, άλλα καὶ ή χρησιμοποίησις τοιούτων μέσων πρός αύξησην τήν πόρων του μειώνει τό κύρος του και δημιουργεί μίαν άτμασφαιραν δυσπιστίας άπεναντί του, ένω τό εύεργετικόν από τό ίδρυμα θά έπρεπε νά περιβάλλεται διά τής στοργής δλων τών ναυτιλομένων και νά άπολαμβάνη τής γενικής έκτημάσεως.

Μερικαίς άστοχοι ένέργειαι, ως ή άνωτέρω, έναντι τών σχετικών μικρών οικονομικών ωφελημάτων, τά ποια προσπορίζεται έξι αύτών τού N.A.T. προξενούν ήθικην ζημιάν εις τό ίδρυμα, τό δόπιον ούτα έμφανιζεται ως άσκούν διά παντού μέσου μίαν στενώς ταμιευτικήν πολιτικήν, διά τής ποιας έπιδεινούται έπι πλέον ή οικονομική καταστασίας τής ναυτιλίας, άπο τήν δόπιον δλοι, (Δημόσιον κλπ.), ζητούν, χωρίς νά λαμβάνουν ύπ' άριν, οτι ή οικονομική της άντοχη έχει πρό πολλού έξαντληθη.

Ειδικώς, μάλιστα, προκειμένου περὶ τού N.A.T., τού δόπιου αύτή τή ή υπαρξεις, ή διαστήρησης έν ζωή και ή εύημερία συνδέονται άρρηκτως με τήν υπαρξην δσω τό δυνατόν ογκώδους και εύημερούσης γαυτιλίας, είνε προφανές οτι θά έπρεπε διά παντός τρόπου νά αποφευγεται ύπ' αύτού ή μιμησις τής ύπο τού Δημοσίου άσκομενής άπεναντί της τακτικής, συμφώνων πρός τήν δόπιαν ή ναυτιλία καλείται νά πληρώνη τά αύθαιρέτως ορίζομενα ως εισπρακτέα ποσά, άδισφόρως έαν τό τοιούτον καταλήγει εις τήν άποστραγγίσιν τών άπαραιτητών διά τήν διατήρησην τής Ναυτιλίας κεφαλαίων. 'Εαν τό Δημόσιον χρησιμοποιητούσαν πενύμα, πού χαρακτηρίζει τήν φορολογικήν πολιτικήν του, ήμπορει νά καταφέρη και πλήγματα κατά τής Ναυτιλίας. Τό N.A.T., δώμας, ευρίσκεται εις έντελος διάφορον θέσιν άπο τό Δημόσιον και κάθε ένέργεια του, έχουσα ως άποτέλεσμα ή οικονομικήν έπιδιάρυνσιν τής Ναυτιλίας, θά έπρεπε νά σταθμίζεται μετά μεγάλης προσοχής και νά περιορίζωνται δσω τό δυνατόν περισσότερον τά άπο τής πλευράς ταύτης βάρους.

Κατ' έπανάληψιν αι στήλαι αύται ήσχοληθησαν με τό ζήτημα τού ιψους τών εισφορών εις το N.A.T. αι δόπιαι κατ' έξαίρεσιν άπο δλως τάς χώρας τού κόσμου, άνερχονται εις τό οπέρεργον ποσοστού 20% έπι τού μισθολογίου. 'Η δικαιολογία είνε γνωστή: Οικονομική άνεπάρκεια τού N.A.T. 'Αρα έπιπτωσις έπι τής Ναυτιλίας τού βάρους τής λειτουργίας του με τάς γνωστάς συνετείας έπι τού κόστους έκμεταλλεύσεως τών πλοιών, λόγω τού δόπιου ή Ναυτιλίας μας, άντι νά αναπτυχθή, φθινει. Δηλαδή με τήν συνέξιστην τής πολιτικής αύτης θά κατανήστητη εις τό τέλος δλων τό οικονομικόν βάρος τής διατηρήσεως τού N.A.T. τό ύπο τού Δημοσίου άδιούμενον έσδομον και τίς οιδε ποιοί πόροι νά έπιρριφθούν έπι τών άσθλων λειψάνων, πού θά άπομείνουν άπο τών καταρρέοντα έμπτορικον μας στόλον, διά νά παύσουν έτελοι και ταύτα νά πάροχουν.

Η διά τοιούτων προχείρων και άντιοκονομικών μεθόδων προσπάθεια θεραπείας μιᾶς νοσηράς οικονομικής καταστάσεως δὲν είνε τίποτε άλλο παρά έμμεσος αύτοκτονίας ίδιων τού N.A.T. διά τής ραγδαίας άποροφήσεως και έξαντλησεως τού θέρηνον, χάρις εις τό δόπιον και μόνον θά ήτο δυνατόν νά διατηρηθεί έν ζωή και νά αναζωγονηθεί.

Τὸν θρηνοῦν οι συνεργάται του

'Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς

Μεσημέρι. 'Αγκυροβολημένοι σε μιὰ ράδα τού 'Αγ. Δομηνίκου. Τό πλήρωμα έσφωνται χαρωπά:

—Τό ρυμουλκόν έρχεται!

—Ολοι άναμενουν γράμματα, νέα από τά μακρυνά σπιτικά τους. Τό ρυμουλκόν πλησιάζει:

—Ένα τηλεγράφημα!

Περίεργο. Δέν περιμένομε νά μᾶς τηλεγράφησουν τίποτε. Τό άνοιγον, 'Άδυνταν νά τό έννοιση, κι ας έρωτας έρωτας. Τί λέγει; «Μετά μεγάλης λυπης άναγγέλλομεν... Ο 'Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς...».

—Απίστευτον! Μόλις πρό έβδομαδος είχομεν έπικοινωνήσει. Ούδεν νέφος τών έσκισεν. Ούτε άσθνεια. Ούτε άνησκα.

Ο πράκτωρ ψιθυρίζει:

—Απίθανον. Κακή λήψη τού τηλεγραφήματος.

Καὶ αύτο, δυστυχώς, άποκλείεται.

Μεσίστιος ή σηματά τού πλοίου. Σταματά κάθε σκέψις, κάθε συζήτησις. «Ολοι διερωτώμεθα, αν άληθευτή τό έδυνηρόν άγγελμα. Κανείς δέ θέλει νά τό πιστεύση.

—Ίω αν νης Π. Γουλανδρῆς — «Ωρίων».

Νέος, πολὺ νέος, προχωρεί τών συνετού, προθαίνει εις τήν δημιουργίαν τού «Ωρίωνος», ή όποιος έχεισθεται γοργά εις μίαν έτών μεγαλειτέρων έταιρών διαχειρίσεων φορτηγών πλοίων εις τήν N. Υόρκην. Τό άνησυχον πνεύμα τού άναζητεί νέους όριζοντας δημιουργικών έδρωμάσων: Γραμμη «λάινερς» πρός τήν "Απω Αναστολήν, γραφείον εις τόν Καναδέν και καναδική πλοία, έργοστάσιον εις τάς Ηνωμένας Πολιτείας, ούρωνδυστήσεις εις τήν Νέαν Υόρκην...

—Αεικίνητος, σκορπίζει τήν δραστηριότητά του άπο τής N. Υόρκης εις τήν Δυτ. άκτην, άπο τού Κόλπου εις τήν Νέαν Γήν και άπο τού Καναδό εις τήν Εύρωπην.

Κατόπιν ένεργειών του, τοποθετούνται άρκετοι "Ελληνες εις καναδικά σκάφη, προσωρινώς, άτυχως, λόγω τής άντιδρασεως τών καναδικών σωματείων.

Πιστεύει, οτι ή Κυανόλευκος πολὺ σύντομα θά κυματίζη εις τούς ίστους τών πλοίων του. Βοηθεί παντοιοτρόπως τήν γεννέτειράν του και ουδέποτε άρνεται τήν βοηθείαν του εις τόν αιτουόντα.

Τολμηρός εις τάς έπιχειρήσεις του, τοποθετούνται άρκετοι έπιχειρήσεις του πλοίου του. Έκ τών 100 «λίμπερτους» εις τό Γραφείον του προχωρήσησαν δ. Μετ' άλιγον άνερχονται εις τριάκοντα τά ύπο τήν διαχειρίσισιν του πλοία, ύπο το καναδικήν και άμερικανήν σηματείων.

Ένστηκεται ή κρίσις περὶ τάς άρχας τού 1949. Οι 'Αμερικανοί ύποβαλλουν εις τήν Ναυτιλίαν 'Επιτροπήν αιτήσεις άμαδικής έπιστροφής τών πλοίων των. 'Ο 'Ωρίωνα, άντιθέτως, άγοράζει 4 «λίμπερτους» και 2 «Βίκτορμς». Εκπληκτοί οι 'Αμερικανοί διερωτώνται: Πού δαίνει; 'Ο ναυτικός τύπους έπιδιώκει νά μάθη τό μωστικό του. Αύτος ο κολοσσός «Κήρυξ—Βήμα N. Υόρκης» του ζητεῖ συνέντευξιν. Μειδιάν ού σείμηστος άπαντα: 'Εργασία—συντονισμός—μικρά έξοδα διαχειρίσεως. Τρεις μεγάλαι προϋποθέσεις άκαταληπτοι διά τούς 'Αμερικανούς. Τάς έχηγει.

Ολοι οι άδελφοι Γουλανδρή διευθύνουν ιδιαίτερους τομείς τής έπιχειρίσεως, ύπο τήν διάδικτην παρακολούθησιν και τάς φωτεινάς άδηγιας έκεινου. Εις τάς συντάσσεις του μία κυριαρχεί παντού έπιταγή: «Προσέχεται τήν Ωρίωνα».

Απέρχεται νέος, πολὺ νέος, εις τήν άκμην τής δράσεως του. Διά τήν μνήμην του θά άποτελεστη τήν ώραιοτέραν ικανοποίησιν ή συνέχισης του έργου του ήπο τών ίσαξιν άδελφων του. Εύχομεθα ή Σκιάκεινου νά είνε πάντοτε έδηγός τών πράξεων τών διαδόχων του.

ΚΩΝΣΤ. Γ. ΒΑΛΜΑΣ
Πλοίοφρος άπο «Ελένη Δ.»

Santo Domingo 11 Ιουλίου 1950

Τόν θάνατον τού έπιφανούς "Ελληνος έφοπλιστού" 'Ιωάννου Π. Γουλανδρῆ, έκ τών διευθυντών τής 'Εταιρίας «Οράιον», τής Νέας Υόρκης, άνηγγειλεν ό τύπου τής Νέας Υόρκης με έγκωμιαστικά λόγια διά τόν έκλιπτόντα. 'Εξήροντο οι άρεται και οι έπαγγελματικαί αύτού ικανότητες, έτονίζεται δέ η συμβολή του εις τήν άναπτυξιν τού κλαδού τών «τράμπετς» και ύπο τήν Αστερέσσαν. 'Η σορός τού άειμνηστου 'Ιωάννου Π. Γουλανδρῆ μετεφέρθη έκ Παρισίου εις Νέαν Υόρκην, όπου και έκπειρεύθη τήν 22αν Ιουλίου ύπο τάς έκδηλώσεις βαθυτάτου πένθους άλοκληρου τής έλληνικής παροικίας και μεγάλης μερίδος τής κοινωνίας τής άμερικανής μεγαλοπόλεως.

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

ALL SHIPPING CODES

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone:
Avenue 4941

- ΔΑΝΕΙΑ
- ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
- ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ
- ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
- ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E. - ΑΘΗΝΑΙ

'Αντιπρόσωποι έντ ΑΜΕΡΙΚΗ:

SHIP'S MANAGEMENT CORPORATION

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.

TELEPHONE
WHITEHALL 3- 5882
5883
5884

Cables FINAMUS—NEW YORK
ALL SHIPPING CODES

ΓΝΩΜΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

TO N.A.T.

Η αγορά που κατέχει τὸν Ναυτεργατικὸν Κόσμο γύρω απὸ τὴν κατάστασιν καὶ τὴν πορείαν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἶναι ἀπόλυτα δικαιολογημένη.

Τὰ γεράματα φθάνουν μὲν καλπασμόν. Αἱ καταβολαὶ μας, εἰναι μεγαλύτερες απὸ κάθε ἄλλη ταῖς ἀσφαλισμένων. Αἱ δὲ πληροφορίαι μας περὶ τῶν πιθανῶν ἀπολυτῶν, ὅταν ἔλθῃ ἡ ὥρα τοῦ ἀπομάχου, εἶναι λίαν ἀποκαρδιωτικαῖ. Τί συμβαίνει;

Σύχυσις κατέχει τοὺς ἐνδιαφερομένους. Αἰσιόδοξη ἐπίπεδα γιὰ τὸ τὶ μᾶς περιμένει στὰ γεράματα, απὸ καμμιὰ κατέθυμσι δὲν δίδεται.

Ἀπαισιοδοξία, εἶναι τὸ μόνο καὶ τὸ παντοτεινὸν περιεχόμενο τῶν περὶ τὸ N.A.T. πληροφορίων μας, ἡ δὲ σπιρινὴ κατάστασις τῶν ἡδη συνταξίουχων εἶναι τὸ ζωτανὸν καὶ ἀλάθητο περὶ τοῦ μελλοντὸς μας δεῖγμα.

Ποὺ πηγαίνουν, λοιπόν, αἱ ἀφόρητοι καταβολαὶ μας, διπλασιαζόμενες μάλιστα μὲ τὸ ἐργοδότου τὴν εἰσφοράν;

Ἡ Ἐλεψῆς μιᾶς διαφωτιστικῆς ἔξηγησεως, λεπτομεροῦς, καὶ ἐκλαϊκευμένης, ἀφίνει νὰ σχηματίζονται, μοιραῖς, αὐθαίρετα τὰ συμπεράσματα στὴν ψυχὴ τῶν ἐνδιαφερομένων. Ἡ εὐθύνη, τοποθετεῖται μᾶλλον ἀδικα, μὲ ἐπίκεντρον τὸ Λιμενικὸν Σώμα.

Θὸ προσπαθήσω, δοῦ ἀπλούστερα μπορῶ, νὰ δώσω μερικὲς γενικές πληροφορίες στοὺς συναδέλφους μου Ναυτεργάτες ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Δὲν διεκδικῶ τίτλον ἀπολύτου ἐπιγνώσεως τῆς καταστάσεως. Ἐλπίζω, δούμως, οἱ τυχὸν πλάνες μου νὰ μην ἀνατρέπουν τὴν πραγματικότητα. Ἀλλως, τε οἱ πηγὲς τῶν πληροφοριῶν μου εἶναι ἡ ἀπὸ μᾶλλον μακρὰ παρακολούθησις.

Ἡ μομφὴ κατὰ τῶν Λιμενικῶν, δπως τίθεται, δὲν εὐσταθεῖ. Οἱ Λιμενικοὶ εἶναι τὰ ἑκτελεστικὰ δργανα τῆς νομοθεσίας, διὰ τὴν δποίαν δὲν εὐθύνονται. Βεβαίως, οἱ ἑκάστοτε Διευθυνταὶ ὑπόβαλλουν στὸ Ὑπουργεῖο τὴν νομοθεσία καὶ τὰς τροποποίησες. Πρίν, δούμως, αὐτὰ ψηφισθοῦν καὶ λάθουν ισχῦν ἐφαρμογῶν, κοσκινίζονται ἀπὸ πολλές συζητήσεις, στὶς δποίες παίρνουν μέρος τόσον οἱ ἐργατικοὶ ἐκπρόσωποι, δούν καὶ ἄλλα εἰδικὰ μελή ἀπὸ Τράπεζες, Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, Νομικοὶ Συμβούλους κλπ.

Οὔτε ἀπὸ μισθοδοσίες Λιμενικῶν ἀπομιζάται τὸ N.A.T. Ὁ μισθὸς τῶν εύρισκομένων ἔκει Λιμενικῶν καταβάλλεται ἀπὸ τὸ Κράτος, ἀλάχιστα δὲ ποσὰ ἐπιδόματα τινῶν καὶ ἀποζημιώσεις συμβούλων, ὡς καὶ οἱ μισθοὶ τοῦ πολιτικοῦ προσωπικοῦ. Βαρύνει τὸ Ταμείο μας. Τούτο εἶναι ἔνα προνόμιον ποὺ κανέν ἄλλο Ταμείο δὲν ἔχει.

Ἄστερον, λοιπόν, εἶναι τὸ νὰ ἀποδίδεται ἡ κακοδαιμονία τοῦ ίδρυματος στὰ διοικητικὰ του ἔσοδα. Αὐτά, ἐν τῷ συνόλῳ, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπερβαίνουν τὰ τρία ἑως τέσσαρα ἐπὶ τοῖς ἑκατόν τῶν εἰσπράξεων. Ὡστε καὶ ἀν ὁδὲν ἔξοδον ὑπῆρχεν, ἡ ἀπόδοσις τοῦ Ταμείου θὰ ἐκαλίτερε μὲ τὸ ποσοστὸν αὐτοῦ, τοῦ 4%.

Οὔτε ὅλες αὐθαίρετες ἡ διασπαθίσεις, χρημάτων γίνονται ἡ εἶναι δυνατόν νὰ γίνουν ἀπὸ κανέν τώρα. Βεβαίως, μποροῦν νὰ σημειοῦνται ἀσχημίες τινές, δπως π.χ. διορισμοὶ ἀνευ ἀνάγκης εύνοσμενῶν ὑπαλλήλων, ἐκτύπωσις καὶ ταχύρομησης ἐγκυκλίων καὶ ἐγγράφων ἀσχέτων πρὸς τὴν ὑπέρεσσαν τοῦ N.A.T., διότι ὁ προϋπολογισμὸς ἄλλων ὑπερσιῶν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας δὲν δίδει εὐχέρειαν κλπ.

Ἀκόμη ἐσπειριώθη, καπτοῦ προπολεμικῶν, ἐπισκευῶν δαπάναις τοῦ N.A.T. ιδιωτικοὶ οἰκήματος, δπου ἐστεγάσθη τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, διειστησης εἰς τοὺς ἐρωτήσαντας σχετικῶς λίστα δικολαβικῆς ἀπαντήσεως καὶ ἔξηγήσεως. Ἀλλὰ δῆλα αὐτὰ πολὺ ἀπέχουν ἀπὸ τοῦ νὰ θεωροῦνται ἀφορμὴ τῆς ἀπλεπιστικῆς καταστάσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου. Εἶναι μερικὲς σταγόνες ποὺ δισφεύγουν ἀπὸ τὴ δεξαμενή.

Ἡ διαχείρισης τῆς περιουσίας τοῦ N.A.T. δὲν γίνεται ἐλεύθερα καὶ πολὺ διλγώτερον αὐθαίρετα. Βασίζεται ἐπὶ τῆς Νομοθεσίας του, ἡ δποία, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, εἶναι γενικὴ ἐπὶ δόλων τῶν ἀσφαλιστικῶν Ταμείων. Δὲν ἔχω ὑπ' ὄψιν μου τὸν ἀκριβῆ καταλογισμόν. Ἀλλὰ νομίζω διτέον δεσφέυγω πολὺ ἀπὸ τὴν πραγματικότητα.

Προβλέπονται, λοιπόν, περίπου τὰ ἔξης:

Τὸ να τρίτο τῆς περιουσίας νὰ εἶναι πάντοτε σὲ ἀκίνητα. Σπίτια, οἰκόπεδα, θέατρα κλπ.

Ἐναὶ ὅλο τρίτο πρέπει διαρκῶς νὰ ἐπενδύεται σὲ κρατικὰ χρεώγραφα καὶ ἀξίες.

Ἄπο δὲ τὸ τελευταῖο τρίτο, τὸ μὲν ἡμίου πρέπει νὰ εὐρίσκεται εἰς

ρευστὸν χρῆμα στὸν Τράπεζα γιὰ τὶς ἀνάγκες τῶν συντάξεων, τὸ δὲ ἄλλο ἡμίου, δηλαδὴ τὸ ἔνα ἐκτὸς τῆς ὅλης περιουσίας, εἶναι δυνατόν νὰ δίδεται σὲ ἀπολύτως ἔξησησανταὶ.

Οὐδεμία, ἀλλης φύσεως, τοποθετεῖσι, ἐμπορεία, ἡ ἄλλη ἐπικερδῆς ἐμπορικὴ πρᾶξις εἶναι δυνατόν νὰ γίνεται. Ἀλλούμονο δὲ ἀν ἦταν κάποια τέτοια πόρτα ἀνοικτή. Ποὺς ζέρει σὲ τὶ περιπέτειες θὰ εἰχαμε μπερδεθῆται.

Τὸ N.A.T. ἐκτὸς τῶν καταβολῶν ἐργαζομένων καὶ ἐργοδοτῶν, ἔχει καὶ μερικές ὅλλες μόνιμες καὶ ἔκτακτες ἐνισχύσεις. Κατὰ ἀπὸ φορτωτικάς, κατὰ ἀπὸ ναυάγια καὶ σώστρα, κατὰ ἀπὸ ἐν τῇ θαλάσσῃ εύρισκομένων ἀδέσποτα ἀντικείμενα καὶ τέλος κατὰ ἀπὸ δωρεές, διαδίκης κ.λ.π.

Ἐπίσης, ἀλλος σοβαρὸς πόρος τοῦ N.A.T., εἶναι αἱ καταβέσεις τῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἔγκαταλείπουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, πρὶν δικαιωθῆσθαι.

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ἀριθμεῖ ζωὴν πλέον τῶν 100 ἵππων. Τοῦτο, ἐκ πρώτης δψεως, θὰ ἥτο λόγος στερεότητὸς του ἀπὸ οἰκονομικοὶ πλευρᾶς. Ἐν τούτοις, κατὰ τὴν μεταῦ τῶν δύο πολέμων ἐποχῆς, ὅλοι ἐνθυμούμεθα καὶ δῆλοι παρεπονούμεθα ὅτι τὸ γηραιόν Ταμείον μας, ἀπέδιδεν ἀσύγκριτως μειονεκτικῶς ἀπὸ ἄλλα κλαδικά ἀσφαλιστικά Ταμεία, π.χ. τροχιδομηχανῶν, ὑγειονομικῶν, σωφέρ κλπ. καὶ τὰ ὅποια Ταμεία εἶχον ἡλικίαν μόλις ἔτῶν.

Τὸ φαινόμενον τούτο, κατὰ τοὺς χρόνους τῆς Δικτατορίας, εἶχε γίνην δρομὴν εὑρίσκεις συζητήσεως καὶ παραπόνων. Εἶχε δὲ παραπεμφῆ ἡ μελέτη τοῦ N.A.T. εἰς εἰδικοὺς ἀνάλογοτάτα (κ. Σακελλαρίου, καθηγητὴν τοῦ Πανεπιστημίου) τὸ δὲ πόρισμα εἶχε τότε δημοσιευθῆ.

Ο κυριώτερος λόγος τῆς τότε μειονεκτικότητος τοῦ Ταμείου μας ἦτο δὲ πληθωρισμὸς τοῦ 1922. Κατὰ τούτον ἔχειται δῆλος δραχμῆς ή εἰς περιοδούς τοῦ Ταμείου καὶ τὰ εἰς δάνεια δραχμῶν ποσά. Ἀλλ' ἐκτὸς τῆς ζημιας αὐτῆς, τὸ ίδρυμα ἐκλήθη νὰ συγχρονίσῃ τὰ ποσά τῶν συντάξεων μὲ νέες δραχμῆς. Οὕτω, συντάξιούχος δημοσίου εἶχε, καταβάλλει τρεῖς μέρη πέντε δραχμῶν μηνιαίων καὶ ἐλάμβανε πρὸ τοῦ πληθωρισμοῦ συντάξιν 50 ἔως 100 δραχμάς, ἐλάμβανε μετὰ τὸν πληθωρισμὸν 500 δραχμάς καὶ ἄνω.

Ἄλλος σοβαρὸς λόγος ἀνωμαλίας τοῦ Ταμείου ἦτο ἡ μη φυσιολογικὴ ἀνάλογία συντάξιούχων καὶ ἐργαζομένων. Δηλαδὴ σὲ ἀριθμὸν ἐργαζομένων, κατὰ μέσον δρον συνεχῶς δῶδεκα χιλιάδων Ναυτεργάτων, εἶχον εἶναι δένδρα καταστάσιούχους. Ἔνω κατὰ τοὺς ἀσφαλιστικοὺς κανονίας, οἱ συντάξιούχοι δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὸ τρίτον τῶν ἐργαζομένων.

Οι λόγοι τῆς δημοιουργίας τόσων δικαιούχων εἶναι πολλοί:

α) Ἡ φύσις τοῦ ἐπάγγελματος, ἡ φθορὰ τῶν ἀσχολουμένων στὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα καὶ τὰ πολλαπλὰ ἀτυχήματα, ποσού εἶχον συνέπεια τὴν δημοδικὴν ἐμφάνισι συντάξιούχων.

β) Ὁ ἑραστεχησμὸς περὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ τὸ ἀνοικούρευτο τοῦ ναυτεργατικοῦ στοιχείου, χιλιάδες, δηλαδὴ, πολλές χιλιάδες εἶναι οἱ ναυτεργάτες ποὺ φθάνουν στὰ γεράματα μὲ θαλάσσην ὑπερβαίνουσα τὴν δεκαετίαν. Καὶ δῆμως δῆλοι αὐτοὶ κανονίζουν τὴν πορεία τους, δῶστε τελικὰ νὰ βγάλουν τὴν εὐέργειτην σύνταξιν τοὺς εἰπόντες, εἴτε λόγω γήρατος, εἴτε λόγω ἀνικανότητος.

γ) Ἡ ἐγκληματικὴ ἐπιδρομὴ τῶν πολιτικῶν τοῦ παρελθόντος, οἵτινες διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ἔχηγόραζαν τοὺς πολιτικοὺς τῶν φίλων. Βοηθοῦντες τούτους νὰ πλαστοποιήσουν ναυτικὴν ὑπερεσίαν καὶ τελικὰ ἀπόκτησιν δικαιωμάτων συντάξεων.

δ) Ἡ ἐλαφρὸν τὴν συνειδήσεαν νομοθεσία ἐπὶ εὐεργετικῶν διατάξεων, παρέχουσα πληθωράν εὐκαιρίων εἰσόδου εἰς τὸ Ταμείον μας κάθε βουλούμενου.

Ἐχοντες δὲ ὑπ' ὄψιν, δῆλοι εἰς τὸ εἰδικὸν Ταμείον τῶν φυματικῶν, οἱ 150 δῆσταις δημοσίες ποσούμενες καὶ πόσοι εἰκὸν τῶν πολλῶν χιλιάδων προστατευομένων εὐεργετικῶν τοῦ N.A.T. εἶναι πραγματικῶν δῆσταις εὐεργετικῆς διακρίσεως.

ε) Ἡ πολιτικὴ τῶν ναυτεργατικῶν δργανῶν, τείνουσα πάντοτε νὰ δημιουργήσῃ εὐκολίας συντάξιοδήσεων, δῆται νὰ τίθεται Κέρερος φύλας τῶν συμφερόντων τῶν πραγματικῶν καὶ πολυετῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα ναυτεργάτην.

Ἀποτέλεσμα δῆλων τούτων εἶναι τὸ ἀποκαρδιωτικὸν καὶ ἀνεπανόρθωτον, δυστυχῶς, φαινόμενον, τῶν δῶδεκα χιλιάδων συντάξιούχων πρὸ τοῦς εργαζομένους.

Ἀκόμη μία ἀλλη κακομεταχείρισις τοῦ Ταμείου, ἦτο ἡ περιπέτεια

BUNKERING CONTRACTORS FOR FOREIGN DEPOTS AND UNITED KINGDOM COAL SHIPPING PORTS

BROKERS for SALE and PURCHASE

CHARTERING

COAL EXPORTERS

STEAMSHIP AGENTS

OIL FUEL

INSURANCE

LAMBERT BROTHERS, LIMITED

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

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

ALSO AT:

Telegrams

CARDIFF — The Exchange)
NEWPORT, MON.— 116 Dock St.) LAMBERT
PORT TALBOT — Exchange Bldgs.)
NEWCASTLE-ON-TYNE—Exchange Buildings LAMBROS
BLYTH — 5 Ridley St.) LAMBERT
WEST HARTLEPOOL — Victoria Terrace ...) LAMBERT
SUNDERLAND — 18 John St.)

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

μάς άναγκαστικής δραχμοποιήσεως τών είς συνάλλαγμα αποθεμάτων μας κατά το 1930 μέ σημαντική ζημίαν του Ίδρυματος.

'Εν πάσῃ περιπτώσει, λίγο πρό τού πολέμου τὸ N.A.T., χάρις στὴν ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὸν ὄγκωθεν ἀριθμὸν τῶν συνεκών ἔργαζομένων, είχε παρουσίασει σημεῖα ἑνυγιάσεως μὲ καταφανεῖς καὶ δικαιολογημένας τὰς ἐπίδιδας σταθερὰς βελτιώσεως καὶ συγχρονισμοῦ τῶν συντάξεων.

Καὶ ἐπῆλθεν ὁ δεύτερος πόλεμος μὲ τὶς γνωστὲς διὰ τὸ N.A.T. συνέπειες. 'Ἐξητίσθη ὁ δόλκηρος ἡ εἰς ρευστὸν περιουσία του. 'Ἐξητίσθη δόλκηρος ἡ εἰς χρεώγραφα καὶ λοιπάς ἀξίας περιουσία του. 'Ἐξητίσθη δόλκηρος ἡ εἰς ευπόθηκα δάνεια περιουσία του. Τί ἀπέμεινε; Μερικὰ μόνον ἄγονα οἰκήματα ἀνένεινοικάνει λόγω τοῦ 'Ἐνοικιστασίου.'

'Η μόνη παρηγορία ἦτο τὸ ἀπόθεμα τῶν εἰς ἔνα νομίσματα καταθέσεων τῶν εὐρεθέντων εἰς τὸ ἑξωτερικόν. 'Οταν δὲ ὁ πόλεμος ἐτελείωσε, εὑρέθημεν χωρὶς τὸν κυριώτερον συντελεστὴν ἀναδημοιργίας. Χωρὶς πλέον οὔτε πλοία. Καὶ οἱ συνταξιούχοι, συνταξιούχοι. Μὲ νέον δὲ συγχρονισμοῦ συντάξεων.

Δώδεκα περίπου χιλιάδας σημειώνει δὲ συνεργάτης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰς κωπὸν ἄρθρον του.

Δώδεκα χιλιάδες, λοιπόν, οἱ ἔργαζομενοι, δώδεκα χιλιάδες οἱ συνταξιούχοι. Δὲν θέλει τῷρα πολὺ φιλοσοφία τὸ πράγμα.

'Ο. τι καταθέουν ἀπὸ τὸ ἔνα μέρος οἱ ἔργαζομενοι, τὸ παίρνουν ἀπὸ τὸ ἄλλο οἱ συνταξιούχοι. 'Η αὕτης ἀπόδοξῶν συνεπάγεται ἀμεσαὶ αὕτης εἰσφορᾶν. Κουκιά μετρημένα.

Στὴν πραγματικότητα, δηλαδή, ἡ κατάστασις ἔχει ὥς ἔξει:

Τὸ N.A.T., ἐν τῇ οὐσίᾳ, εἶναι ἀσφαλιστικὸν Ταμείον τοῦ ὅποιου οἱ μὲν πόροι ἡρχισαν τῷ 1947, ὅποτε ἀπέκτησαν κάποια νέα Ναυτιλία, αἱ δὲ ὑποχρεώσεις του, ὑποχρεώσεις δίκαιες ἡ ἀμαρτωλές, πηγάζουν ἀπὸ πεντηκοντατείας καὶ πλέον ἴσων.

'Αν ὑπέρθρο τρόπος ἔγκαταλείψεως τοῦ Ταμείου δόλκηρου μετὰ τῆς περιουσίας του εἰς τοὺς ἡδη συνταξιούχους καὶ δημιουργία νέου Ταμείου δὲ τοὺς νῦν ναυτεργάτας, μέχα θὰ ἦτο τὸ δόλειος. Μετὰ πέντε μόλις ἔτη τὸ γέον Ταμείον θὰ μπορούσε νὰ χορηγῇ συντάξεις ΠΟΛΛΑΠΛΑΣΙΑΣ τῶν σημερινῶν τοῦ N.A.T.

Τούτο δὲν δύναται νὰ γίνη: Δὲν ἐπιτρέπεται ἀπὸ κανένα ήθικό, ἀνθρωπιστικό καὶ ἀσφαλιστικό νόμο. Διότι, μετὰ τέσσαρα ἔτη οἱ σημερινοὶ συνταξιούχοι θὰ ἔχουν φάει καὶ τοὺς τοίχους τῶν ἀκίνητων. Καὶ θὰ μείνουν στὸ ἔλεος τοῦ Θεοῦ.

Αἱ δὲ ἀσφαλιστικὴ προϋποθέσεις δὲν βασίζονται τόσο στὴν ἀποταμεύμενη περιουσία δοσὸ στὸν ροῦν τῶν εἰσφορῶν. Εἰνε, δηλαδή, ὁ ὑπολογισμὸς τῆς πυραμίδος, δησού δ συνεχῶς ἀναπτυσσόμενος ἀριθμὸς τῶν εἰσφερόντων ἔξασφαλίζει· τὰς ἀπολαύσας τῶν συνταξιούχων.

Τὶ πρέπει, συνεπῶς, νὰ γίνη; Νὰ ἀκολουθήσουμε μοιρολατρικῶν τὸν κατηφόρο, νὰ συνεχίσουμε ἡλιθίων ἔφαρμόζοντες τὴν παροιμία τοῦ «Πίθου τῶν Δαναΐδων», νὰ ἀποδεχθοῦμε τὴν ὑφισταμένη κατάσταση καὶ καταφανή ζημία μας χωρὶς νὰ φτάιμε σὲ πίποτε, ἀρκούμενοι σὲ κατάρες κατὰ τῶν... Λιμενικῶν; 'Η πρέπει νὰ φωνάξουμε καὶ νὰ διαμαρτυρηθούμε καὶ νὰ ἀδιστούμε τὴν ἀποκατάσταση κάποιας τάξεως καὶ τὴν ἀποκατάσταση κάποιων ἀδικημάτων;

"Ἐχουν οἱ ναυτεργάτες τὴν γνώμη τους. 'Οχι μοιρολατρική ἀλλὰ οὔτε καὶ ἀνισόρροπα ἀπαίτητη.

Γ' αὐτὸ θὰ μάς ἐπιτραπῇ νὰ συνεχίσουμε στὸ προσεχὲς τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

'Εν πλῷ Ιούλιος 1950

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μὲ περισσήν τὴν εὐχέρειαν ὁ καλός μας συνεργάτης παρέχει τὴν ἀφεσίν τῶν ἀμαρτιῶν εἰς τοὺς διαχειριζόμενας διοικητικῶς τὸ Ταμείον τῶν 'Απομάχων Ναυτικῶν Λιμενικούς. 'Ἐχουν καὶ αὐτοὶ τὰς εὐθύνας των, εὐθύνας, δέδοσι, μὴ ἔξικνουμένας εἰς τὴν κατηφοράν, διὰ τοὺς ὑπῆρχαν καὶ ἡ ἀφορμή τῆς δίς ἐπέλθουσης καταστροφῆς τοῦ ίδρυματος. 'Η διοίκησις, δύως, τοῦ Ταμείου διεκρίθη ἀνέκαθεν διὰ τὴν στενὴν γραφειοκρατικὴν τῆς ἀντίληψιν, διὰ τὴν καθυστερημένην λογιστικὴν ὑπηρεσίαν, διὰ τὴν ἐλλειψιν πάσης κατανοήσεως, διὰ τὸ N.A.T. δὲν ἦτο «ὑπόρεστις κρατική», διὰ νὰ κινήται μὲ τὸν γνωστὸν ράθυμον ωθήμον, ἀλλὰ οἱ κομικοὶ τὸ ίδρυμα, μὲ παλὸν ἔντονον καὶ ἀποστολὴν εὐρυτάτην. 'Η δεβαίωσις καὶ εἰσπράξις μόνον τῶν εἰσφορῶν, δηνως καὶ ἡ ἀπονομὴ τῶν συντάξεων, δὲν ἦτο τὸ μόνον ἔργον τῶν διοικούντων τὸ Ταμείον. 'Η προάσπισις τῶν κεφαλαίων του, καὶ καλὴ των τοποθέτησις καὶ ἡ ἀποφυγὴ πάσης διαφρονῆς εἰς τοὺς διοικουμένας αὐτὸν ἐπάρεκτα.

Πολλὰ εἶνε τὰ παραδείγματα τῆς πλημμελοῦς διοικήσεως τοῦ Ταμείου εἰς τὸ παρελθόν. Χώρος πολὺς θὰ ἔχειάστετο νὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν. Θά περιορισθῶμεν νὰ ἀναφέρωμεν: α) Τὴν καθυστέρησιν τῶν εἰσφράξεων, ὄφειλομένην, κυρίως, εἰς τὸ ὄρχεγον, τὸ κακόν, σύστημα τῆς δεβαίωσεως τῶν εἰσφορῶν. β) Τὴν μεχρι πρὸ τίνος, ἐξ ἄγονίας τῶν προϋποτιθεμένων οἰκονομικῶν συνδυασμῶν, ἔγκατάλειψιν τῶν λιμανούντων κεφαλαίων τοῦ ίδρυματος, χωρὶς καμμίαν ἀπόδοσιν. 'Επιφύλαξεις πολλὰς θὰ πρέπει νὰ ἔχωμεν καὶ διὰ τὰς γενομένας τοποθετήσεις. γ) Τὴν ἀπὸ μακρον συζητουμένην, χωρὶς δύως, κοινὴ νὰ πραγματοποιηθῇ, ἐκκαθάρισιν τῶν συνταξιοδοτουμένων. δ) Τὴν πλημμελὴ διαχείρισιν τῶν οἰκονομικῶν ὑπόθεσών του ίδρυματος, χωρὶς καμμίαν ἀπόδοσιν. ε) Τὴν μεχρι πλήρως τοῦ τόπου τοῦ ίδρυματος κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸ ἔξτερικον καὶ τὴν διασπάσιν ἀκόμη τῶν ιερῶν κεφαλαίων του. Αὐτὸς οὗτος ὁ κυρίως ὑπόλογος τῆς διαχειρίσεως, δὲν γνωρίζουμε ἀν ἀκόμη, μετὰ τόσα ἔτη, ηδόκησε νὰ λογοδοτήσῃ καὶ νὰ παράσχῃ τὰ σχετικὰ δικαιολογητικά. ε) Τὴν κατὰ συνθήκην ἀνάθεσιν τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου εἰς τοὺς ἀνεπιθύμητους ἀπὸ τὴν ἐκάστοτε κρατούσαν εἰς τὸ 'Υπουργείον κατάστασιν λιμενικούς ἀξιωματικούς. Συχνὰ οἱ κατωτέρως ἀποδέσσεως ησαν καὶ οἱ προϊστάμενοι τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ταμείου, ἐνώ θὰ ἐπρεπεν οἱ ἄριστοι νὰ τὸ διευθύνουν. σ) Τὴν ἀσύγγνωστην μὲ τὴν ὑποίαν ὡς ἔκαστοτε 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας διαθέτει ἀκόμη τοὺς πόρους τοῦ ίδρυματος εἰς σκοπούς μη κειμένους ἐντὸς τῆς κυρίας του ἀποστολῆς. Αὐτὸ τὸ 'Κεφάλαιον 'Ανεργίας καὶ τὰ κονδύλια τῆς διαχειρίσεως του πολλὰ δὲ καταιστρυόν διὰ τὴν τοιάντην παρέμβασιν, τὴν αύθαίρετον ἀκόμη τῶν χρημάτων τοῦ Ταμείου διαχείρισιν.

Νὰ συνεχίσωμεν: Δὲν εἶνε δὲ σκοπὸς τοῦ παρόντος σημειώματος. 'Απλῶς ηθελήσαμεν νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸν συνεργάτην μας, διὰ τὸ «συγχωροχάρτι» δὲν θὰ πρέπει ἐλαφρά τὴν καρδιά νὰ παρέχεται εἰς τοὺς διαχειριζόμενας τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ταμείου τῶν 'Απομάχων Ναυτικῶν μας.

**ECONOMY AND EFFICIENCY
IN
QUICK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS
AND DRYDOCKING
TODD
SHIPYARDS CORPORATION**

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

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

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

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



Γερμανία

Ναυπηγήσεις και περιορισμοί

«Η ναυπηγική βιομηχανία της Δυτικής Γερμανίας είναι σήμερον είς θέσιν νότια παραγάγητες έπεισίσ ασφάφη 300.000 τ. γκρός, ύπο τὸν όρον, φυσικά, διότι ήθελον άρθρο οι παρεμβαλλόμενοι εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς δραστηριότητὸς τῆς συμμαχικοὶ περιορισμοῖς. Τὴν γνώμην αὐτὴν διεύπωσαν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐμπειρογνώμονες, οἵτινες ἐπεσκέψθησαν προσφάτως τὰς γερμανικὰς ναυπηγικὰς ἔγκαταστάσεις. Ως εἶναι γνωστόν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς συμφωνίας τοῦ Πέτερσμπεργκ, ἐπιτέρπεται εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία νὰ κατασκευάζουν, τόσον διὰ γερμανικὸν λογαριασμόν, ὃσον καὶ διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν, πλοιὰ χωρητικότητος μέχρι 12 μιλιάριων. Διὰ τὴν ναυπηγήσιν 6 εἰδίκων σκαφῶν, πέραν τῶν ἀνωτέρω περιορισμῶν, ἀπτητήθη εἰδικὴ ἄδεια τῶν συμμαχικῶν ἀρχῶν Κατοχῆς.

Οἱ Γερμανοὶ, διότι, ἐφοπλισταὶ δὲν φαίνονται διατεθειμένοι νὰ πραγματοποίησουν παραγγελίας σκαφῶν χωρητικότητος μέχρι 7200 τόννων καὶ μικράν ταχυτητα, διότι θεωροῦν τὰ πλοῖα ταῦτα ὡς ἀκατάλληλα διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν τακτικῶν προπόλεμικῶν των γραμμῶν. Δὲν προτίθενται ἐπίσης νὰ κατασκευάσουν καὶ δεξαμενόπλοια, διότι θὰ εἰναι καὶ αὐτά, ύπο τὸν ἰσχυντανός περιορισμούς, πληρῶς καθυστερημένα, ἔναντι τῶν μεγάλων καὶ ταχυτάτων τάνκερς τῶν ἀλλων ναυτικῶν χωρῶν. Τοιουτόπως, ὁ κύριος ὄγκος τῶν διὰ γερμανικὸν λογαριασμὸν κατασκευαζόμενων σκαφῶν περιορίζεται τώρα εἰς πλοιὰ μέχρι 2700 τόννων καὶ εἰς ἀκτοπλοϊκά.

Οἱ Γερμανοὶ ἐμπειρογνώμονες ἀνέκοινωσαν, διότι ἡ ναυπηγικὴ δραστηριότητα τῶν ἀλλων χωρῶν τῆς Εὐρώπης διατηρεῖ τὴν ζωτιρότητα τῶν δύο προηγουμένων ἑταῖρων. Εἰς τὴν Ἀγγλιαν. λ. χ., ὡς ἀναγράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στὴλην, κατασκευάζονται σήμερον διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν πλοιὰ συνοικικῆς χωρητικότητος 640.000 τ. γκρός. Ἀπὸ τὸν ἴδιον πατραρπτὰς ἀνέφερο, διότι εἰναι δυνατόν, μετὰ τὴν ἀρού τῶν περιορισμῶν, νὰ ἐπιδράσῃ ὁ ἀνταγωνισμὸς τῆς γερμανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς ἐργασίας. Συγκεκριμένως ἡ μάλιστα ἀνέφεροτο ἡ περιπτώσις, καθ' ἥν προσφορὰ ἀγγλικοῦ ναυπηγείου ἔξ 1.300.000 δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου ὑπενθύμισθαι ἀπὸ τὸν Γερμανούς εἰς 1.000.000 δολλαρίων καὶ με ταχυτερού τὸν χρόνον παραδόσεως. Ἡ ἐν προκειμένῳ, διότι, αἴτιθετο ὑπὸ τῶν Γερμανῶν ἄδεια πρὸς ἀνάληψιν τῆς ναυπηγήσεως δὲν παρεσχέθη ὑπὸ τῶν συμμαχικῶν ἀρχῶν Κατοχῆς.

Σημειώσοτεν, διότι η ποιότητα τῆς γερμανικῆς παραγωγῆς θεωρεῖται ἀρίστη ἀπὸ μέρους τῶν ἔνων ἐφοπλιστικῶν κυκλῶν, διότι ὁ γερμανικὸς χάλυψ εἰναι καλῆς ποιότητος, ἔνων καὶ τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ἀποτελεῖται ἀπὸ εἰδικευμένους ἐπιτελείων. Πλείστα γερμανικὰ ναυπηγεία καταρθωσαν νὰ συμπληρώσουν τὸ τεχνικὸν τῶν προσωπικῶν, ἔνων καὶ ἀπὸ τὰ ἔρειτικα τοῦ πολέμου ἀνακύπτουν ὅσημεραι νέαι συγχρονισμέναι ἐγκαταστάσεις καὶ νέα ἐργαλεῖα. Ὕποστριζεται, συνεπῶς, διότι ἐν περιπτώσει ἀρσεων τῶν περιορισμῶν, τὰ 2/3 τῆς ἐποίας ἔκ 300.000 τ. γκρός παραγωγικῆς ἱκανότητος τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων θὰ καλυφθοῦν ἀπὸ παραγγελίας Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ ὑπόλοιπον 1/3 ἀπὸ ἔνους τοιούτου.

Δέονται ἀκόμη νὰ προστεθοῦν, διότι οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἔχουν ἀνάγκην εὐθητῶν κεφαλαίων, ἀτινα σήμερον ἀπὸ τὰς ἑταῖριας τῶν. Καὶ διαν ἀκόμη ἐπιτυχουν τὰ ἀναγκαιούντα εἰς αὐτοὺς τοὺς κεφαλαία, τὰ ἔξευροις κου μὲ τὸν ὑψηλὸν τόκον 8 % καὶ ἀνω. Τονίζεται ἀκόμη, διότι ἡ ἀντίδρασις διὰ μίαν διεύρυνσιν τῆς γερμανικῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς προέρχεται κυριως ἀπὸ τοὺς ἀγγλικοὺς κυκλῶς, διτίνει δὲν ὑπολογίζουν μόνον τὸν συναγωνισμὸν τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, ἀλλὰ καὶ τῶν γερμανικῶν νεοεύκτων πλοίων. διότι, ύπο τὴν ὑφισταμένην κατάστασιν, ἔνα σημαντικὸν μέρος τοῦ γερμανικοῦ ἐξοπερικοῦ ἐμπορίου διενεργεῖται παρ' ἀγγλικὸν σκαφῶν. Οἱ Ἀμερικανοὶ, τούναντίον, ἐπιθυμοῦν νὰ ἴδουν τὴν Γερμανίαν ἀποκαθισταμένην ναυπηγικῶν καὶ ναυτιλιακῶν, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι δὲν ἐνδιαφέρονται ἀμεσώτατα, ἐὰν μεταξὺ

τῶν τόσων ἔνων πλοίων, ποὺ συναγωνίζονται τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, προστεθοῦν καὶ τὰ γερμανικά, ἀφ' ἐτέρου δὲ διότι ἡ ἀποκατάστασις τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων καὶ πλοίων εἰς μίαν ἐλευθέραν ἐργασίαν θὰ σημάνῃ εἰσπραξιν δολλαρίων ἐκ ναύλων καὶ συνεπῶς θὰ μειώσῃ τὰ ἀμερικανικὰ βάρη διὰ τὰς δαπάνας κατοχῆς.

Διάσκεψις τῶν γερμανικῶν γραμμῶν

Αἱ γερμανικαὶ ἐταιρίαι «Ἀτλας Λέβαντ Λίνιε», «Ντώπιτς Λέβαντ Λίνιε» καὶ «Ντώπιτς Οριεντ Λίνιε», καθὼς καὶ ἡ σουηδικὴ «Τρανσμαρίν», συνεργάζομεναι μεταξὺ τῶν, συνέστησαν εἰδικὴν «Διάσκεψιν τῆς Ἑγγύς Ανατολῆς», χωριστὴν ἀπὸ τὴν ὑφισταμένην τοιαύτην τῶν ἄλλων ἑταῖρων. Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν, αἱ ἀνωτέρω ἑταῖρισι σκέπτονται νὰ βελτιώσουν καὶ τυκνώσουν τὰ πρός τὴν Μεσόγειον δρομολόγια τῶν διὰ τῆς προσθήκης νέων καὶ ἀπολύτως συγχρονισμένων σκαφῶν. Ἀνεκοινώθη, συναφῶς, διότι νέας δηλεοκίνητης μονάδες τελούν ὑπὸ ναυπηγησιν, προκειμένων γάληπερτήσουν τὴν κίνησιν μεταξὺ τῶν γερμανικῶν λιμένων καὶ τῶν λιμένων τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τάνατοπλι.

Ην. Πολιτεῖαι

Ο πόλεμος καὶ οἱ μεταφοραὶ

Αἱ ἀπὸ μηνὸς ἀρέμεναι πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν, ἡ προοπτικὴ παρατάσσεως τῶν δι' ἄγνωστον εἰσέτι χρονικὸν διάστημα, ἀκόμη δὲ καὶ αἱ κρατούσαι ἀντησχίαι δι' ἐνδεχομένη εύρυτέρων ἀνατραχήν, ἐφερον ἐπὶ τὰπτος τὸ θέμα τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, ὡς ἔνεχον πρωταρχικὴν σημασίαν διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῆς συμμαχικῆς νίκης. Καὶ διὰ μὲν τὴν κάλυψιν τῶν πρότων ἀναγκῶν αἱ ἀμερικανικαὶ στρατιωτικαὶ ὑπηρεσίαι ἐστράφησαν πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν. «Ἐγίπτωσαν νὰ ἐκμισθώσουν κατὰ προτιμησιν — λόγω τῆς ταχύτητός των — σκάφη τῶν τύπων «C 2», «C 3» καὶ «Βίκτορ», ἀντὶ 1800 ἔως 2000 δολλαρίων ἡμερησίως, ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ φορτηγὰ «Λίμπερτος» ἀντὶ 1400 δολλαρίων. Πράγματι, μέχρι τῆς προπαρεθύουσης ἐδομαδόμενος εἰχον κλειστού 16 ιδιωτικὰ σκάφη, εἰς τῶν ὅποιων πά τέπτα ήσαν τὸ τύπου «C 3» καὶ ἔνα μόνον τοῦ τύπου «Λίμπερτος».

Αἱ ἀνωτέρω πρῶται χρονοναυλώσεις καὶ αἱ μετέπειται ἐν συνεχείᾳ πραγματοποιηθεῖσαι θὰ ἐπιφέρουν ὑπωδόπτες κάποιαν ἀνακούφισιν εἰς τὴν ναυλαγράφων. «Υπολογίζεται διότι διὰ τὴν μεταφορὰν ἐν πλήρει ἐξοπλισμῷ μιᾶς μεραρχίας δυνάμεως 16.000 ἀνδρῶν ἀπαιτούνται 25 πλοῖα τῶν 10.000 τόν. ἔκστασον. Διὰ τὰς δο μεραρχίας που ὑπολογίζεται νὰ μεταφερθοῦν, θὰ χρειασθοῦν — πέραν τῶν μεταγωγικῶν διὰ τοὺς στρατιώτας — καὶ 75 φορτηγὰ τοῦ ἀνωτέρω μεγέθους, διὰ τὸν ἀνεῳδισμὸν τοὺς μὲ ἀφετηρίαν τὰς ἀκτὰς τοῦ Βορείου Εἰρηνικοῦ καὶ τέρμα τὴν Ἰαπωνίαν.

Παραλλήλος καὶ οἱ ναῦλοι διὰ τὰς δεξαμενόπλοιας ἀναμένεται νὰ ἐπηρεασθοῦν ἐπὶ τὰς βελτιών, διότι αἱ δρώσαι εἰς τὰς ὑδατας τῆς Αἰγαίου Ανατολῆς ναυτικαὶ δυνάμεις ἔχουν ἀνάγκην συνεχούς ἀνεφοδιασμοῦ, μὲ ὑγρὰ καυτούμα, ἐνδέχεται δὲ τὸ Ναυαρχεῖον νὰ ὑποχρεωθῇ καὶ ναυλάσῃ συμπληρωματικῶν ποὺ πρὸς τὰς ἀπασχολούμενα δεξαμενόπλοια τοῦ στόλου καὶ ἀρμόδιων τιαν ιδιωτικῶν τάκερες.

Ἄς σημειωθεῖ, διότι 15 «Βίκτορ» καὶ ἔνα πλοῖον—ψυγεῖον—ἐξῆλθον ἐπὶ τὰς ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ τῆς δυτικῆς ἀμερικανικῆς ἀκτῆς, προκειμένων νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὰς μεταφορὰς πρὸς τὸν Κορέαν. Τὰς ἐν λόγω σκάφη, ἐπισκευαζόμενα ἦδη, πρόκειται συντόμως νὰ ἐπανδρωθοῦν καὶ εἰσέθουν εἰς τὴν ὑπερεσίαν.

Ἐν συνεχείᾳ μετεδόθη πρὸς ἔδησμον, διότι 36 ἀκόμη σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 12 εἰναι μεγάλα μεταγωγικά, δυνάμεινα νὰ μεταφέρουν 35.000 ἀνδρῶν, ἀνεκληπτούσαν ἀπὸ τὸν παροπλισμὸν εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν. Οὔτω 64 ἐν συνόλῳ πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 16 ιδιωτικά, ἀπασχολούμενα τὸν Κορέαν. Τὰ μεταγωγικά — πέραν μικροπισκευῶν τινῶν — ησαν καθ' ὅλα ἔτοιμα δι' ὅμεσον ὑπηρεσίαν καὶ ἐτέθησαν εἰς τὴν διάσειν τῶν στρατιωτικῶν ἀρχῶν τῆς ἀκτῆς τοῦ Εἰρηνικοῦ θαλασσαίου.

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED
STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Liner &
Tramp Owners

Tηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ 'Υλικῶν καὶ Τροφίμων
'ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ, 'ΑΓΓΛΙΚΩΝ, 'ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚῶν καὶ Σκαφανδιναυτικῶν πλοίων.

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

Ύποκατάστημα: ΣΟΥΕΖ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. 78, Rue Taita, 1 Worms Street — Bardissi Build.
Ακίντων SLAVICK — Τηλέφ. 455 Tax. Kif. 31
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585 Τηλέφωνα: Port-Tewfik 118 Suez 499

*Επίσης καὶ εἰς ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝΗ:
HELLENIC SUPPLY AGENCY (Australia)
53, Marks Street, FREMANTLE

νικού. "Ας σημειωθή σχετικώς, διτά τό σύστημα τών «όπερέιτορς», διπέρ είχε καθιερωθή κατά τόν προηγούμενον πόλεμον, έφαρμόζεται και ηδή. Ή διαχείρισης δηλαδή τών έν λόγω κρατικών πλοίων ανατίθεται εἰς ίδιωτας έφοπλιστάς.

Τονίζεται πάντως, διτά αι πρόδη τήν Κορέαν μεταφοραί πραγματοποιούνται μὲ δημαλὸν ρυθμὸν και χωρὶς καμιαν ἑκδηλωσιν νευρικότητος, δεδομένης τῆς ἀθρόας ἀφ' ἐνός προσφοράς διαθεσίμου τοννά, και τῆς υφισταμένης ἀφ' ἐτέρου ὄγκωδους εν εφερείς κρατικῆς χωρητικότητος.

Πρόσθετοι ἀμοιδαι διά τά ἐπικίνδυνα ὑδατα

Μεταξύ τῶν ἀμερικανικῶν ἔφοπλιστικῶν και ναυτεργατικῶν ὄργανῶν συνηθησίαν συμφωνία, διά τῆς δόπιας τὰ ταξίδια πρὸς τήν "Αὐτοκατολήν ὑποδιαιρούνται ἀπό τῆς Τρις Ιουλίου εἰς πέντε ζώνας, τὰ δὲ πληρώματα τῶν σκαφῶν ποὺ εἰσέρχονται εἰς αὐτάς, θά λαμβάνουν ἔνα ἐπίδημα ίσον πρὸς δόλκηρον τῶν βασικῶν μισθῶν των. Ένας ίδιατερόν ἐπίδημα 100 δολαρίων θά καταβάλλεται ἐφ' ἀπαραί εἰς κάθε μέλος τοῦ πληρώματος, ἀν τὸ σκάφος εὐρίσκεται εἰς λιμένα ὑποκείμενον εἰς αεροπορικὸν βομβαρδισμὸν και ἐπέρον ἐπίδημα 125 δολαρίων εἰς κάθε τραυματιζόμενον ναυτικόν. Προβλέπεται, τέλος, ίδιαιτέρα μάσφαλεια ζωῆς διά ποσὸν 10.000 δολαρίων κατά ναυτεργάτην και 500 δολαρίων διά τὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποσκευῶν του.

Αἱ πωλήσεις πλοίων εἰς ξένους

Νέοι περιορισμοὶ διά τὴν πώλησιν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς ξένους ἀνέκοινώθησαν πρὸ δημερῶν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, ἀπό τὸ ὑπουργεῖον τοῦ "Ἐμπορίου, εἰς τὸ δόπιον υπάγεται ηδή η Διοίκησις τῆς ναυτιλίας. Εἰς σχετικὸν ὑπόμνημα τοῦ ὑπουργοῦ τοῦ "Ἐμπορίου καθορίζεται, διτά τοιαῦται πωλήσεις θά ἐπιτρέπονται, ἔφοσον δὲν θά παρεμποδίζουν τὰ συμφέροντα τῆς θέμινῆς τῆς χώρας και τὰ ναυτιλιακὰ τοιαῦτα τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν. Οἱ περιορισμοὶ αναφέρονται κυρίως εἰς τὰ σκάφη τῶν τυπῶν "βίκτορος" και "λίμπερτος".

Κατά τὸ ὑπουργικὸν ὑπόμνημα, «σκάφη ἡλικίας μικροτέρας τῶν 17 ἑτῶν, εἰδικοῦ τύπου και χωρητικότητος ἄνω τῶν 1000 τόννων, διά νὰ μεταφερθοῦν εἰς ξένους ιηλογίουν, πρέπει νὰ τύχουν εἰδίκης πρὸς τοῦτο ἀδείας, ητὶς και παρέχεται, ἔφοσον ηθελε διακριθωθῇ, διτά η ἐν λόγῳ μεταφορά δὲν αντιτίθεται εἰς τὰ καλών ἐννοούμενα συμφέροντα τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, τῆς θέμινῆς τῆς χώρας και τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν".

Γενικῶς, αἱ αἰτήσεις διά τοιαῦτας μεταφοράς θά δίδωνται εἰς ἔξαιρετικὰ περιπτώσεις και μετά διπάστωσιν, διτά τὸ προτεινόμενον πρὸς μεταφοράν σκάφος θά αντικατασταθῇ διά ἐπέρον ὑπὸ τὴν ἀμερικανικῆς σημαίαν τύπου, μεγέθους και ταχύτητος προσφορωτῶν διά τὰς ἀνάγκας τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας και τῆς θέμινῆς ἀμύνης.

Θά ἀνδύναντο, ἐπίσης, νὰ ἐπιβιλθοῦν περιορισμοὶ εἰς τὰς παρεχομένας ἀδείας πωλήσεως, αναφέρομενοι, κυρίως, εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλωαλμένων πλοίων. Τονίζεται, πάντως, διτά ηδή ἐπιτρέπεται τοῦ λοιποῦ η μεταφορὰ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς ἐμβοκότητα, ητὶς ηδή ἀντιτίθετο πρὸς τὴν ἐξωτερικήν πολιτική τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν".

Ο ὑπουργός τοῦ "Ἐμπορίου συνιστά τὴν ἀμέσων ἔφαρμογην τῶν ἀνωτέρω μετρῶν και ἀναθεώρησιν τῶν ἀποφάσεων, ποὺ δὲν ἐκοινοποιήθησαν εἰσότι επὶ πωλήσεων πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς, ἔστω και παλαιάς ἡλικίας.

Ο διάδοχος τοῦ «λίμπερτος»

Τὸ «πρότυπον» φορτηγὸν σκάφος, ποὺ προσφίζεται νὰ διαδεχθῇ τὸν τύπον τοῦ «λίμπερτος» και θέλει χρησιμοποιηθῆ ὡς ὑπόδειγμα διά τὴν κατὰ μάζας κατασκευὴν του ἐν περιπτώσει πολέμου, προβλέπεται νὰ παραδοθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους ἐκ τῶν ναυπηγίων «Ιγκαλᾶς», ἐπὶ τῶν ἔσχαρων τοῦ ὅπιου τοῦ έτεοῦ, ὡς γνωστόν, ἡ τρόπις του τὴν 29ην Μαΐου ἐ. Ε. Τὸ κόστος τοῦ ἐλόγω σκάφους θά φθαστη τὰ 5.534.000 δολαρίων, θά δοθῇ δὲ εἰς αὐτὸ τὸ ὄνομα τοῦ πρὸ καιρού ἀποβιώσαντος γερουσιαστοῦ Μπλάντ, εἰς ἑκδηλωσιν φόρου τιμῆς πρὸς τὴν μητήν τοῦ ἀναμφρωτοῦ τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Ἀρκετάς λεπτομερείας τοῦ «πρότυπου» τούτου πλοίου ἀνεγράψαμεν εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Αναφέρεται ηδή, διτά ηδή διαστάσεις μηκούς 477,6 ποδῶν, πλάτους 66 ποδῶν και χωρητικότητα 10.500 τ. d. w., θά φέρῃ δὲ πέντε κύπτη, ἔξωπλισμένα με τὰ πλέον σύγχρονα και ίσχυρὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως. Διὰ τὴν πρώσων του θὰ ἐφοδιασθῇ με μηχανάς ἀτμοστροβίλους, δυνάμεως 12.500 ἵππων, αἴτινες θά τῷ ἔξασφαλίζουν μίαν ταχύτητα 18½ μιλίων.

Θά είνε τὸ τελείωτερον φορτηγὸν σκάφος, ἐξ δοσῶν ἐναυτηγήθησαν κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας, ἀπό τῆς πλευρᾶς — ίδια — τῶν ἐγκαταστάσεων του διά τὴν ταχυτάτην φορτοεκφορτώσαν. Διὰ τὴν ναυπηγήσιν του ἀποφεύγεται η χρησιμοποίησης δῆλων ἔκεινων τῶν ὄλικῶν, ἀτίνας ἐν περιπτώσει πολέμου θά χρειασθούν διά τὰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας. Τὰς ἐν

λόγῳ ὑλικὰ ἀντικαθίστανται μὲ ἔτερα, τῶν ὅποιων ή ἀπόδοσις θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐπισταμένων ἐρευνῶν, διτά τὸ «πρότυπον» τοῦτο σκάφος εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

Ίταλία

Πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἀποκατάστασιν

"Η" Ίταλία ἀποκαθίσταται ναυτιλιακῶν μὲ ταχύτατον ρυθμόν, ὡς ἀνέφερε και εἰς προσφάτους πρὸς τὴν Βουλήν ἀνακοινώσεις του ὁ ἀρμόδιος Ίταλὸς ὑπουργός. Πράγματι, εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου η Ιταλικὴ ναυτιλία ἀπέμεινε μὲ τὴν ἀσήμαντον δυναμιν τῶν 373.167 τ. γκρός, ἐνώ σημερον ἀριθμεῖ 3067 σκάφη, μικρὰ και μεγάλα, συνολικῆς χωρητικότητος 2.406.100 τ. γκρός, η ὅποια μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν υπό τακτοσκευὴν μονάδων θέλει αὐξηθῆ εἰς 2.698.087 τ. γκρός. "Η μεταπολεμικὴ αὐτὴ Ιταλικὴ χωρητικότης ἐδημιουργήθη διά τῆς ἀγορᾶς ἀπό τὸ ἑξατερικὸν 332 σκαφῶν, 1.755.790 τ. γκρός και διά τῆς ναυτηγήσεως ἐτέρων 202 πλοίων μέχρι τέλους τοῦ 1949, χωρητικότητος 250.160 τ. γκρός, ἐνώ παραλλήλων ήξιοποιήθησαν και ἀπό τὰ ἀνέλκυσθεντα πολύτιμα ναυάγια ἐτέρα 100 σκάφη, 200.000 τόννων γκρός. "Επέτυχεν οὕτω η "Ιταλία νὰ καταλάβῃ τὴν δηθεν εἰς τὸ παγκόσμιον ναυτιλίαν.

Μεταξύ τῶν δηδικασκευῶν πλοίων καταλέγονται και τέσσαρα μεγάλα ἐπιβατηγὰ «λάινερς» τῶν 21.000 ἔως 25.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν δοιών δυο προρίζονται διά τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ και δύο διά τὴν πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν ιταλικὴν γραμμὴν. Και διά τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα προεκθίσαν τὰ γνωστά ὄντα μεταπολεμικῶν υπερωκεανῶν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας "Ιταλία. Οὕτω τὰ διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Αμερικῆς θὰ ονομασθοῦν "Ρώμα" και "Ντούλιος" τὰ δὲ διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Νότιου Αμερικῆς "Ιούλιος Καΐσαρ" και "Ἄγιονος οτσος".

Διὰ τὰ τρια ἔξι αὐτῶν ἐπέθησαν πρὸ καιροῦ αἱ τρόπιδες εἰς τὰς ναυπηγίας ἑσχάρας, τὸ δὲ "Ιούλιος Καΐσαρ" καθειλκύσθη ηδή τὴν 18ην Ιουλίου. "Η τρόπις τοῦ τετάρτου σκάφους — τοῦ δευτέρου δηλαδὴ διά τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Αμερικῆς ιταλικὴν γραμμὴν. Και διά τὰ τέσσαρα ταῦτα σκάφα προεκθίσαν τὰ γνωστά ὄντα μεταπολεμικῶν υπερωκεανῶν τῆς πλοιοκτητρίας "Ιταλία. Οὕτω τὰ διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Αμερικῆς θὰ ονομασθοῦν "Οκτώβριον. "Αξίζει νὰ τακτευθῆται ἐνταῦθα, διτά εἰς περίπτωσιν πολέμου, ὡς ἐδήλωσεν ἀρμόδιος ἐκπρόσωπος τῆς ιταλικῆς ναυτιλίας εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον. τὰ τέσσαρα ταῦτα υπερωκεανία θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἵνα χρησιμοποιηθοῦν ὡς ταχύτατα μεταγωγικά.

Τὸ "Ρώμα" και τὸ "Ντούλιος" θὰ είναι σκάφη διπλέλικα, μὲ διαστάσεις 628 ποδῶν μῆκος, 89 πλάτους και 41 ποδῶν ύψους, θὰ ἐφοδιασθοῦν δὲ διὰ τὴν πρόσων μὲ μάτωστροβίλους δυνάμεως 35.300 ἵππων. "Αμφότερα θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰς ναυπηγείας "Αντάλιον, διη ηδή ἐπέθη τὸ τρόπις τοῦ έντονού. Τὸ "Ιούλιος Καΐσαρ" και τὸ "Άγιονος οτσος" θὰ είνε δηλεγενήτη, χωρητικότητα 21.450 τ. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Αυστραλίας και διὰ τὸν γραμμὴν τῆς Φινιλέρειας. Οὕτω, τὸ "Λόδδη Τριεστίνο" ἔχει ύπό ἐκτέλεσιν ἔνα εύρη ναυπηγικὸν πρόγραμμα, περιλαμβάνον τρία "λάινερς" τῶν 13.000 τ. γκρός διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πρὸς τὴν Νότιον Αμερικήν και τὸν Αύστραλιαν και δύο "λάινερς" τῶν 11.400 τ. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν τῶν Ινδῶν. Τὸ πρότον τῶν 13.000 τ. γκρός καθειλκύσθη τὴν 21ην Ιουλίου εἰς τὸν Τεργέστην, διη ηδή ναυπηγοῦνται και τὰ ἀδελφὰ αὐτοῦ σκάφη, ὡνομάσθη δὲ "Αντάραλία". "Εχει τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μῆκος 485 ποδῶν, θὰ ἐφοδιασθῇ δὲ μὲ μηχανὰς δυνάμεως 13.000 ἵππων.

"Α" έτερου διὰ τὴν ἐταιρίαν "Αντριάτικα" ἐξετάζεται ηδή, πέραν τῶν μέχρι τοῦδε πραγματοποιηθείσων παραγγελιῶν τῆς, η κατασκευὴ μιᾶς δευτέρας, "Εσπερίας" διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν πρὸς τὴν Αίγυπτον. "Αντ" αὐτοῦ, διη, ἀντιμετωπίζεται και η ναυπήγησις ἐνδὸς φαλαίνοθηρικοῦ.

Ισραὴλ

Παραγγελία και ἄλλων ἀλιευτικῶν

Τέσσαρα ὀλιευτικά σκάφη, μὲ κόστος 12.000 λιρῶν ἔκαστον, παρηγέλθησαν τελευταῖς ἀπό τὴν Κυβερνήσιν τοῦ "Ισραὴλ" εἰς διλανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρόττερνταμ. "Η διαφυγὴ τῶν δυο τούτων ἐργασῶν ἐπόπειραν τὸν προεκάλεσε τὰς διαμαρτυρίας τῶν ἐνδιαφερομένων ἀγγλικῶν ναυπηγικῶν κύκλων και παρέσχε λαδῆν εἰς συζητήσεις μεταξύ τῶν Κυβερνήσεων "Αγγλίας και "Ισραὴλ.

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

Τακτικαὶ Γραμματα:

- Έκ Λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν
- Έκ Λιμένων Βορείου Ατλαντικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν
- Έκ Λονδίου — Αμβούργου — Ρόττερδαμ και Αμβέρσης δι' Έλλαδα-Τουρκίαν και 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
LONDON E.C. 3.

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

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος ναυπ.

Τόν. γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Γκαλλίπολι (Ιταλίας) 21 Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	άργει Σύρον ἀπό 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιᾶς ἀπό 11 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Ιουλ. δι' Αλγέριον.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει «Ελευσίνα» ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Ἀργώ»	06	2088	άνεχ. Σόντερλαντ 26 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 13 Ιουλ. διὰ Σάντος
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άργει Πάτρας ἀπό 18 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Νέαν Υόρκη 23 Ιουλίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Πέραμα 31 Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Αμπελάκι 31 Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναδαρίωπης	22	988	διῆλθεν Αλγερίον 17 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάταροι	17	7777	έφθ. Νιού Λόντον 19 Ιουλ.
ΑΚΤΗ	έαδ. Λιβανοῦ A. E.	44	7176	έφθ. Βομβάν 2 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Ντώρμπαν 27 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Κάμπτεν 22 Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	έαδ. Λιβανοῦ A. E.	43	7194	άνεχ. Τζακάρτα 27 Ιουλ. διὰ Δυτ. Αφρικήν
ΑΛΦΕΙΟΣ	έαδ. Λιβανοῦ A. E.	42	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ιουλ. διὰ Δυτ. Αφρικήν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Σιμίζου 24 Ιουλ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	άργει Σύρον ἀπό 18 Οκτ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	έφθ. Πόρτ Μπουέ 3 Ιουλ.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Σμύρνην 23 Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρής	21	4358	άνεχ. Αμστερνταμ 14 Ιουλ. διὰ Βοστώνην
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΑΥΛΗ	Ν. Κουδύλη	42	7191	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 11 Απρ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	διῆλθε Κολόμπι 26 Ιουλ. διὰ Ιαπωνίαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πέραμα 31 Ιουλ.
ΑΡΓΩ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Σμύρνην 22 Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	άνεχ. Κιουρασώ 21 Ιουλ. διὰ Εύρωπην
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άργει Σύρον ἀπό 11 Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάικας	92	951	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	άνεχ. Πειραιᾶ 21 Ιουλ. διὰ Νότιον Αφρικήν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Μπουένος Αὔρες 22 Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Γένοβαν 30 Ιουλ.
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	έφθ. Τσιταγκόγκ 14 Ιουλ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ Βερνίκου	20	7744	διῆλθε Σουέζ 28 Ιουλ. διὰ Μαντράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	έφθ. Πειραιᾶ 22 Ιουλ. καὶ Χαλκίδα 30
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Σεργωτῆς	20	6343	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρος» A. E.	18	4289	άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντής» A. E.	21	721	έφθ. Πειραιᾶ 30 Ιουλ. ἐκ Τεργέστης
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 26 Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Κολόμπι 14 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Ιουλ. διὰ Καράτσι
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 19 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδης	43	7176	έφθ. Λονδίνου 23 Ιουλ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	διῆλθε Φάλμουθ 20 Ιουλ. διὰ Μπέργκεν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλίμοιο νοτούλου	44	7176	διῆλθε Σουέζ 26 Ιουλ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	άργει Πειραιᾶ 31 Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	εἰς λιμένα Δυτ. Αφρικής 20 Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Νοεμ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άργει Σύρον ἀπό 24 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αίγαστον» A. E.	44	7207	έφθ. Αλεξανδρέαν 24 Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Π. Πανταλέων	43	7176	διῆλθε Ντόρε 25 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	άργει Οινούσας ἀπό 10 Νοεμ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διῆλθε Σουέζ 26 Ιουλ. διὰ Σαΐγκον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	διῆλθε Παναμᾶν 20 Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΕΒΡΟΣ	Καδίω Σιγάλας	25	1412	άργει Αμπελάκι 31 Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Ιουλ. διὰ Ντάιρεν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	έφθ. Τσιταγκόγκ ρόδας 21 Ιουλ.
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών» A. E.	44	7176	άνεχ. Μακόρις 22 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΑΪΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άνεχ. Λίθερπουλ 28 Ιουλ. διὰ Δουγκέρην
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	διῆλθε Σουέζ 22 Ιουλ. διὰ Βομβάν
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Αμπελάκι ἀπό 31 Μαΐου 1949
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ 31 Ιουλ.
ΕΙΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	άργει Πειραιᾶ ἀπό 15 Νοεμ.
ΕΙΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανείρων 26 Ιουλ.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 Ιουλ. δι' Αλεξανδρέτταν
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Πράσινης 16 Ιουλ. διὰ Βέρ. Αμερικήν
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 24 Ιουλ. καὶ Θεσσαλονίκην 28
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Τζακονιβίλη 28 Ιουλ. (διὰ Κωνσταντινούπολιν)
ΕΠΛΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 22 Ιουλ. διὰ Χάιφαν, έφθ. 27
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρπ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς λιμένα Διέπρας ἀπό 13 Ιουνίου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλας	21	2369	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Λίθερπουλ 26 Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Ι. Χανδρή	43	7177	έφθ. Λός Αντζελες 20 Ιουλ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρής	18	3553	άνεχ. Πόρτλαντ (Μαΐου) 26 Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην, έφθ. 28
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Οζάκα 1 Ιουλ. διὰ Ντάιρεν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Ιουλ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άνεχ. Καλκούταν 27 Ιουλ. διὰ Πλόρ Κλαιρ
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	έφθ. Τεργέστην 28 Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Ιουλ. διὰ Μπαρραγκούιλλα
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριθάνος	10	5237	άνεχ. Αμπατάν 17 Ιουλ. δι' Αδεν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Σάγκουσα 22 Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έφθ. Αμέρερσαν 16 Ιουλ.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» A. E.	30	4123	έφθ. Κοσσιν 21 Ιουλ.
ΘΕΤΙΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαρτ.
ΘΗΡΑΣΙΑ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	άργει Πειραιᾶ ἀπό 31 Ιουλ.
ΙΑΚΟΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	άργει Χάμπητον ρόδας ἀπό 3 Ιουν.
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Ιουλ.
ΙΘΑΚΟΣ	Λώς καὶ Πειάς	43	7207	εἰς Χαμίνα 25 Ιουλ. ύπο Φόρτωσιν
	«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	

ΡΕΝΑ	έτ. «Πάδε»	20	5686	άργει Νέαν 'Υόρκην από 18 Μαΐου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 18 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Κόμπε 21 'Ιουλ. διά Βαγούκονδερ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόστ Σαιδί από 19 'Ιουνίου
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5664	έσθ. Λιόρδον 23 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. 'Άδεν 10 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μορμουγκά 24 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίςα»	23	5374	διηλθε Δυτ. τού Γιβραλτάρ από 7 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4841	έφθ. Παλέρμο 19 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 23 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	εἰς λιμέναν Γιουγκοσλαβίας 10 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Χαδάννων 22 'Ιουλ. διά Μόσχα
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	εἰς Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ.
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ Άμερικάνα»	44	7212	έφθ. Σάγκουα 18 'Ιουλ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Οζάκαν 19 'Ιουλ.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	διηλθε Ντουάλα 23 'Ιουλ. διά Πουάν Νουάρ
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Κόμπε 11 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άργει Σύρων από 17 Σεπτ. 1949
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ. 6.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	25	5136	έφθ. Κότκα 16 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιολος»	43	7199	άνεχ. Τάπουαν 15 'Ιουλ. διά Γιαθάτα
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνας»	21	7409	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Οκτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάιν»	30	2480	άνεχ. Νεάπολιν 25 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Σάν Ζουάν (Περούβιας) 18 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άνεχ. Λός "Αντζέλες 20 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Λίσνα»	14	3654	έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουλ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	εἰς θέσιν 36—11 Β. καὶ 44—32 'Ιουλ. 22 δι' Είδονιάουθ
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπλ»	21	7460	εἰς Κέι Ούεστ 18 'Ιουλ.
ΦΩΦΩ	έτ. «Σάμποκ»	43	7160	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς άλλοδασπούς
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	διηλθε Λάς Πάλμας 22 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	εἰς Κιουρασώ 20 'Ιουλ.

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

MAR - TRADE CORPORATION

Steamship Agents and Brokers

44, WHITEHALL STREET

NEW YORK 4, N. Y.

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Άγοραπωλησίαι πλοίων και πάσης φύσεως έμποροναυτικαί έργασιαι.

'Αγυπτόδωσποι έν 'Ελλάδη τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων 'Εργασταίων τῆς 'Αγγλίας χρησιμοποιούμενών από της τρόπιδος μέχριτὸν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εδωτερικοῦ: «UNION»
» » 'Εσωτερικοῦ: «OUNION»

KARACHI - PAKISTAN (INDIA)

AGENTS STEVEDORES—SHIP CHANDLERS
AND GENERAL CONTRACTORS

N. S. MARATOS

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

KARACHI — PAKISTAN

'Ο Οἰκός μας ἔγγυᾶται τὴν μᾶλλον ίκανοποιητικὴν ἔξυπηρέτησιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἴδη Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν 'Ελληνικὸν καὶ ξένων πλοίων.

Εἶμεθα ἀρτίως διοργανωμένοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεων καὶ φορτεκφορτώσεων.

'Η προτίμησίς μας ἔχει πηγετεῖ τὸ συμφέρον σας.

E. E. SHARP & SONS, LTD.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

KENTRICKON : 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.