

# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1950

Αρ. Φύλλου 365/124

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 365)124

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ επι της γλως Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1950

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΟΥ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ ΤΗΣ Π. Ν. Ο.

Συνεχίζοντες τὴν εύρυτέραν, ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον, ἔρευναν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν ἀποκρυστάλλωσιν τῶν ἀντλήψεων ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων ἐπὶ τῆς μεγάλης ὑποθέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, δημοσιεύμενεν κατωτέρω ἄρθρον τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μάνθου Πετρουλῆ, εἰς τὸ ὅποιον ἐκτίθενται προγραμματικῶς, τρόπον τινά, αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις τοῦ ὡραγωμένου ναυτεργατικοῦ κόσμου τῆς Χώρας:

὾ξ ὑπέθυνος χειριστὴς τῶν ζητημάτων καὶ τῶν τυχῶν τοῦ ἑτέρου τῶν συντελεστῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ ὡραγωμένου ναυτεργατικοῦ κόσμου τῆς χώρας, θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ ἐκ προσιμών νὰ ἔχάρω τὴν σημασίαν τῆς ἴστορικῆς διὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα προστεθεῖσας, τὴν ὅποιαν ἀνέλαβον τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀποκρυσταλλώσεως ὅλων τῶν ἀπόφεων διὰ τὸ μέγα πρόδηλημα: Τὸ πρόδηλημα τῆς ἐπιβιωσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀσχολουμένων μὲ αὐτὴν. Θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ ἐπίστησης νὰ εὐχαριστησθῶ θερμῶς, ἐξ ὑδάτου καὶ τοῦ ἀνωτάτου συλλογικοῦ ὄργανου τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλούμενων, τὴν Διεύθυνσιν τοῦ μοναδικοῦ μας περιοδικοῦ, διότι ἡθέλση, μεταξὺ τῶν πρώτων, νὰ ἀκουσθῇ καὶ ἡ ίδικη μας φωνὴ, ἐλευθέρα ἐν τῷ ἀναπτύξει τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀπακούονται τὸν παράγοντα τῆς Ἑργασίας, μέσα εἰς τὰ γενικώτερα πλασία τῶν καθολικῶν μας ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ὡς ἔνος λαοῦ μὲ παράδοσιν, πείραιν, ἐπίδοσιν καὶ θριάμβους εἰς τὸν ὑγρὸν στίσιον. Δράττομαι τῆς εὐκαιρίας εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς νὰ δηλώσω, διό τι Π.Ν.Ο. δὲν προσέβλεψε, οὔτε προσβλέπει εἰς τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν, ὡς εἰς ἓνα τομέα παπεινού βιοπρισμοῦ. Τοῦ «Ἐλληνος» ναυτίλου εἶναι εὐρύτερα ἡ προοπτική. Εἶναι πλαστύτεροι οἱ ὄριζοντες τῆς ἔθνικῆς του ὑπερφενίας. Ἀπὸ τοῦ ὑπερωκεανού μέχρι τοῦ τελευταίου στισθόφουρου, τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, δι' ἡμᾶς συμβολίζουν τὴν ιεράν παράδοσιν τῆς Παράλου, μὲ μίαν διαπλάσισιν τοῦ προσκυνήματος τῆς Δῆλου πρὸς ὅλα τὰ γεωγραφικά πλάτην καὶ μῆκη. Καὶ αὐτῆς τῆς πίστεως, αὐτῆς τῆς δοξασίας προϊόν εἶναι αἱ σκέψεις μας καὶ τὰ αἰτημάτα μας.

Ἡ Καὶ ὁ λέει κ.ο.ς : Ἀπὸ σημαίας ἄρχεσθαι. Διότι, ἐν προκειμένῳ, δὲν ἐκπροσωπεῖ ἡ σημαία μας σύμβολα μόνον ιερά. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν καὶ διὰ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομιαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς συντελεστῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ ζωτικόν, τὸ φλέγον, τὸ μέγα πρόδηλημα εἶνε πῶς θὰ συγκεντρώσωμεν τὴν χωρητικότητά μας ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Καθ' ἥν στιγμὴν ἔχουμεν ὑπερδιάσπασιν τῆς προπολεμικῆς χωρητικότητός μας, ἡ Ἑλληνική σημαία δὲν καθόπτει οὔτε τὸ ἡμίση τῆς χωρητικότητας ἐκείνης. Ἡ δύναμις της—εἰς τὸ μέγιστον αὐτῆς ποσοστὸν—στρίζεται τώρα εἰς τὴν ἀναγκοστικὴν παραμονὴν ὑπ' αὐτὴν τῶν κρατικῶν συνάρσει ἀποκτηθέντων σκαφῶν.

Οἱ καθορίσμοι τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν εὐτυχῆ αὐτὴν ἐπάνοδον, ἡ ὅποια καὶ τὰς πυκνὰς φάλαγγας τῶν ἀνέργων ναυτικῶν θὰ καθίστα ἀρκιοτέρας, ἀλλὰ καὶ τὸ πικρὸ φωμὶ τῆς ἀπομακίας τῶν βετεράνων τοῦ κύματος θὰ ἐγλύκαινε καπτῶν, δὲν ἀποτελεῖ, νεβαίως, ἔργον προχειρών υποδείξεων. «Υπάρχουν οἱ ἀρμόδιοι, ἐν προκειμένῳ, οἱ ὅποιοι θὰ πρέπει νὰ ἐγκαταλείψουν τὰς Ἡροστράτειον διαθέσεις τῶν ἔναντι τοῦ ναυτιλιακοῦ μας ναοῦ». Αἱ ἐξασπαλίσσουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον τοὺς ίδιους δρους μεταχειρίσεως τῶν σημαίων ἔκεινων, εἰς τὰς ὅποιας καταφεύγει. Διότι, ἀλλως, οἱ ἀνεμοὶ τῆς διδιαφορίας μας θὰ συμπληρώσουν τὴν καταφράκωσιν καὶ τὴν τελικὴν ἐξαφάνισιν τῆς σημαίας μας ἀπὸ τὴν ναυτική βιομηχανίαν καὶ ὁ ναυτικὸς μας ἐπιστείων θὰ συναποδάνῃ μὲ τὰ ὑποχρεωτικὰ σήμερον ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ παραμένοντα πλοίου, τιθέμενος καὶ αὐτός, μίαν τῶν θιβερῶν ἡμερῶν, ὑπὸ τὴν σφύρων τοῦ διαλούτου...

Τὸ μισθολόγιον τοῦ Συμπληρώνει δίον 8 ἑτῶν. Ήντις ἐὰν διπρόχωμεθα τὴν πλέον εἰδυλλιακὴν περίοδον μιᾶς πλήρους ὥμιλοτητος. Ήντις ἐὰν οὔτε ἔνας τιτανικὸς ὄγων νὰ ἐτελείωσε—μετρεῖς χιλιάδας ὑγρῶν μηνύμάτων διὰ τοὺς «Ἐλλήνας ναυτιλλούμενους—οὔτε ἔνας ὄλλος σκληρότερος πόλεμος νὰ εύρισκεται πρὸ τῶν πυλῶν μας». Ολόκληρος η κομηγονίας τῶν 8 ἑτῶν, ποὺ ἐπέσασαν, ἀφήκεν ἀθίκτον καὶ ἀνέπαφον τὸ μισθολογικὸν μας «ταμπού». Ἐνώ λόγοι σοδαρώτατοι συνέτρεχον διὰ τὴν ἀναπροσαρμογὴν του. Καὶ πρώτον οἱ ήθικοὶ λόγοι: Τὸ μισθολογιον τοῦ 1943 φέρει τὰς ὑπογραφὰς τῶν ἀποδήμων τότε ἐκπροσώπων τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἀφοῦ η Π. Ν. Ο. εἶχεν ἀποκλεισθῆ εἰς τὴν δουλωμένην «Ἐλ-

λάδα. Καὶ τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος ἔξακολουθεῖ νὰ είνει συμβεβλημένον, διὰ λογίσμον τοῦ μεγαλειτέρου κλάδου τῶν ἐργαζομένων του, μὲ τοὺς ἐρύθρους στρατολόγους τοῦ Γράμμου καὶ μὲ τοὺς συνωμότας τῆς πλώρης τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Καὶ οἱ οὐσιαστικοὶ λόγοι: Θὰ ἐπεβαλλέται μία, ἔστω καὶ ἐλαφρά, βελτίωσις τοῦ μισθολογίου, εἰς ἔμπρακτον ἀναγνώρισιν τοῦ τιμαριθμικοῦ δράματος τῆς Ἐλλάδος, διὰ τὴν κλιμάκωσιν τοῦ ὅποιου ὑπέθυνοι δὲν είνει, βεβαίως, οἱ ἀγωνισταὶ τοῦ κύματος.

Ἡ σύνθετης : Πργὴ ἀτελευτήτων συγχύσεων καὶ διενέξεων, ἡ ὁποία διὰ τερματισθῆ μόνον μὲ τὴν ὀδοκλήρωσιν τῆς συνθέσεως καὶ διὰ τὰ ἄνω τῶν 4.500 τοννών σκάφη, τὰ ὅποια καλύπτουν καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς ποντοπλούσης Ναυτιλίας μας. Τὸ ζῆτημα αὐτὸν θὰ πρέπει νὰ ρυθμισθῇ ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν πύκνωσιν τῶν ἀποστολῶν ναυτεργατῶν εἰς τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα τοῦ ἐξωτερικοῦ, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἐπίσχατων πυκνωθείσης προσλήψεως ἀλλοδαπῶν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων, καθ' ἥν στιγμὴν αἱ χιλιάδες τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας εἰς τὸν Πειραιά, τὴν Σύρον, τὴν Ανδρόν καὶ τὴν Χίον ἀναμένουν μίαν ναυτολόγωσιν πρὸς τερματισμὸν τοῦ βιοτικοῦ δράματος αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Καὶ διὰ νὰ εἴμεθα καὶ περισσότερον συγκεκριμένοι: Εἰς τὸ Παναμακόν φορτηγὸν «Μποναβεντούρα» προσελήφθησαν ἐσχάτως, ὅχι μόνον ὡς ἀπλά μέλη τοῦ πληρωματος (ναύται, θερμασταὶ κλπ.), ἀλλὰ καὶ ὡς ἀξιωματικοὶ, ἐν οἱ μαν στοι καὶ ναυτικοί. Θέλετε καὶ τὴν ἀπάντησιν τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν διαμαρτυρίαν τοῦ ἐν Κάρδιφ ἀντιπροσώπου τῆς Π. Ν. Ο.: Ιδού αὐτή: «Τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ἀδυνατούν πλέον νὰ ἀντεπεξέλουν εἰς τὴν προκατούσαν ναυτιλιακήν κρίσιν, τὰ δὲ ξένης σημαίας ἀναγκάζονται ηδη, παρὰ τὴν θέλησήν των, νὰ προσλαμβάνουν ξένους ναυτικούς, οἵτινες είναι καὶ πλέον πειθαρχικοὶ καὶ οὕτω ἀποφεύγουν τὰ πολυδάπανα ἐπὶ πλέον ἔξοδα τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων». Οὐδέτε, οὐδὲ αὐτὸς ὁ πλοιοκτήτης τοῦ «Μποναβεντούρα» θὰ τὸ πιστεύῃ σοδαρώματος.

Δὲν ὑπάρχει, βεβαίως, ἀμφιβολία, διότι ναυτιλιακὴ κρίσις ὑπάρχει καὶ δὲν ὑπάρχουν ἀντίτρησις οὐδεμία—ἀντίθετας ἀποτελεῖ κοινὸν αἰτημα—ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον πρέπει νὰ ἐνισχυθῇ διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν ἔθεσιν του καὶ νὰ ἐπίληση κατά τὸν συνεχίζονταν ἀγώνα τοῦ ἔξοντων κόσμου. Αλλὰ τὸ πρόδηλημα αὐτὸν θὰ λυθῇ διὰ τῆς προσλήψεως γερμανικῶν πληρωμάτων. Οὐδέτε, οὐδὲ αὐτὸς ὁ πλοιοκτήτης τοῦ «Μποναβεντούρα» θὰ τὸ πιστεύῃ σοδαρώματος.

Ἐσωτερικὸς κανονισμὸς : Χάος διοικητικὸν πλῆρης ἔχει ἀπὸ ἐτῶν ἐπιφέρει μίαν σύγχυσιν πρωτοφανῆ εἰς τὰ ὄρια τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν πληρωμάτων κατά τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίαν των. Λειπεῖ ὁ ἐσωτερικὸς κανονισμός, λειπεῖ ὁ καταστατικὸς χάρτος, ὁ ὅποιος, ρυθμίζων ἐπακιδῶν τὰς ἀρμοδιότητας ἐνὸς ἐκάστου, θὰ ἐπερμάτιζε τὸ σημερινὸν θλιβερὸν καθεστώς τῶν καθημερινῶν διενέξεων. Δὲν είνει, δεσμός, δυνατὸν νὰ κυberνάνται μία ὥδη ὀλόκληρης Ναυτιλίας μόνον μὲ τὴν καλὴν πίστιν καὶ μὲ τὰς συχνάς ρυθμιστικὰς παρεμβάσεις τῶν κατά τόπους Προξενικῶν Λιμεναρχῶν. Αὐτὴ η καθημερινὴ ἐπὶ τῶν πλοίων τραγωδία διὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν ἀμπαρίων, τὰ τσενέρα, τοῦ καθημερινού πλούτου τῶν αὐλών, αὐτὴ η ἀτελεύτητος διελκυστίνα τῶν ἔξτηρων καὶ τῶν ὑπερωριῶν θὰ τερματισθοῦν, δύναται ὁ καθε αξιωματικὸς η ναυτεργάτης κληθεύνει ἐφ' ὃ ὑπάρχει. Η κανονικὴ ἐργασία θὰ είναι καθωρισμένη, δύναται καθωρισμένη θὰ είναι καθωρισμένη, δύναται καθωρισμένη θὰ είναι καὶ καθ' ὑπερβασίαν αὐτὴ ἐκτελουμένη καὶ προϋποθέτουσα ιδιαιτέρων ἀμοιδῶν. Μὲ τὴν θεσμοδέπτη τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ θὰ διακριθωδηῖ καὶ καλὴ πίστις καὶ η πειθαρχικὴ ἔνος ἔκαστου προσήλωσις εἰς τὸ καθηκόν του. Ενώ μὲ τὸ κράτον σήμερον διοικητικὸν χάρος, μοιραίως σημειώνυται καὶ ἀδικία καὶ καταστρατηγήσεις καὶ, ἀντιθέτως, παράλογοι ισως ἐγείρονται ἀξιωδεῖς δι' ὑπηρεσίας οὐδέποτε προσφερεῖσες.

Θέλει τὸ Κράτος εἰρήνην, θέλει πειθαρχίαν, προκοπήν εἰς τὸ μακράν τῶν θεντικῶν του βάσεων ἐργαζόμενων πλοίων; «Ἄς ἐπιστεύσης τὴν ἐκπόνησιν καὶ τὴν ἔγκρισιν τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ.» Αλλώς αὐτὸν θὰ είναι καὶ τὸ ὑπέθυνον διὰ τὴν συνέχισιν τῆς σημερινῆς ἀναταραχῆς, ηκιστα ἐποικοδομητικῆς τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγκρότησιν.

Ο πληθωρισμὸς : Πρόβλημα μέγα καὶ προπολεμικῶς ἀπασχολήσαν τοὺς ναυτιλλούμενους. Καὶ τότε είχε παρουσιασθῆ μία πληθωρι-

κότις είς τὰς φυσιολογικάς ἐφεδρείας τῶν ἀνέρων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἔκαλπον τὰ ἑκάστοτε ἄναγκαῖς δημιουργούμενα κενά. Μεταπολεμί κώς, ὅμως, τὸ μέγιστο πρόβλημα προσέλαβε μορφὴν δραματικήν. Διασκόσιαι χιλιάδες Ἐλλήνων ἐφωδιάσθησαν μὲ ναυτικὰ φυλλάδια, διὰ νὰ ἀναζητήσουν—ἀπόγονοι γνήσιοι τοῦ πολυπλάγκτου 'Οδυσσέως—τὴν τύχην τῶν εἰς τὴν γαλανὴν ἀπεραντοσύνην. Θά μᾶς περισσεύσαν, δηλαδή, ναυτικοὶ καὶ ἀν ἀκόμη μᾶς χαρίσουν ὀλόκληρον τὸν ἐμπορικὸν τῶν στόπου αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι....

Τὸ Κράτος ἔπαιξεν ἐν οὐ πακτοῖς μὲ αὐτὴν τὴν ἀπεριόριστον ἔκδοσιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, τὰ ὅποια διενέμοντο μὲ τὴν εὐχέρειαν ἐκλογικῶν διβλαστρίων. Καὶ ὅφειλεν ἐγκαίρως νὰ λάβῃ τὰ μέτρα του, διὰ νὰ μὴ καταστῇ ὁ πρόξενος ἐνὸς ἐκ τῶν σοδαρτέρων κοινωνικῶν κινδύνων, οἱ ὅποιοι ἡ πειλήσαν ποτὲ τὸν τόπον αὐτὸν. 'Ἀνελογίσθη ποτὲ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν του φυλλαδίων μόνον τὰ 13 % περίπου εὐρίσκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ ὅφου ἐπὶ 200.000 φυλλαδιούχων ἐργάζονται μόνον 15.000 ναυτικοί;

Καὶ ὡς νὰ μὴ ἥρκει ἡ ἀνεμτόδιστος βιομηχανία τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, προσετέθησαν καὶ αἱ πρόσθετοι πληγαὶ τῆς διανομῆς εὐρεγετικῶν διπλαμάτων εἰς ἕνα ὀλόκληρον κόσμον πολεμιστῶν τῆς Μ. 'Ανατολῆς—ἀντὶ παραστήμου—καὶ τῆς ἀρθρόσεως εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν εἰσροής ἀποστράτων τοῦ Β. Ν., εἰς δάρος τῆς ποιοτικῆς βελτιώσεως τῶν ναυτιλιακῶν στελεχῶν, ἡ ὅποια, ἐν τούτῳ, θὰ ἔπρεπε νὰ ἀποτελέσῃ ἐναὶ ἐκ τῶν κυριωτέρων μελαμάτων τῶν ἀρμοδίων τοῦ Υ.Ε.Ν.

Καὶ ἐπειδὴ «ὅ τρώσας καὶ ίάσεται», τὸ 'Υπουργεῖον πρέπει νὰ κινηθῇ δραστηρίᾳ διὰ νὰ ἔξουστερώσῃ τοὺς κινδύνους, τῶν ὅποιών αὐτὸῦ ὑπῆρξεν ὡς δημιουργός. Τὸ πρὸς τοῦτο μένον τὸ ἔχει ἡδη εἰς τὴν διάθεσιν του: Εἰνεὶ ὁ νόμος περὶ μαθητευομένων, ὡς ὅποιος καθιστᾷ, ἐντὸς Σετίας, ἄκυρα τὰ ναυτικὰ ἔκεινα φυλλάδια, τὰ μὴ συγκεντρώσαντα τὴν καθηρισμένην ὑπηρεσίαν. Αὐτοῦ τοῦ νόμου ἡ μέχρι σκληρότητος

ἀτεγκτος ἐφαρμογὴ ἐπιβάλλεται, διὰ νὰ μὴ μείνουν εἰς τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν παρὰ ἑκεῖνοι, οἱ ὅποιοι καὶ θὰ διακονήσουν καὶ θὰ ζήσουν ἐν αὐτῇ. Καὶ αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ ἐγγίσωμεν πως τὰ ὄρθολογιστικὰ ὅρια τοῦ ὄρθιμοῦ τῶν Ἐλλήνων ναυτιλούμενων, ἐν ἰσορροπίᾳ πρὸς τὰς ἀνάγκας τῆς διευρυθμησομένης—ῶς ἐλπίζομεν—Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Πέραν τούτου, ἔλαν αἱ συνεχιζόμεναι τεχνικαὶ πρόοδοι ἐκτοπίσουν ὡρισμένους κλάδους ναυτιλούμενων. Πότε παραστὴ ἀνάγκη λήψεως καὶ ὡρισμένων ἀντιοτοίχων μέτρων. Πρὸς τὸ παρόν, ὡς συνεχώς φθίνων κλάδος εἶναι ὁ τῶν θερμαστῶν. Δύο ὅδοι πρέπει νὰ ἀκολουθηθούν ἐν προκειμένῳ. 'Η πρώτη ὅδος εἶναι ἡ ἀγούσα τὸν θερμαστήν, διὰ τῆς καταλήλου μετεπαίδευσεως, εἰς ἄλλους κλάδους, ιδιαιτέρως δὲ πρὸς τὴν κατεύθεαν βαθύτατης τῆς ἀνωτέρας ιερορχίας τοῦ μηχανοστασίου (γ. μηχανικός). 'Η ἄλλη εἶναι ἡ ἀποσυμφόρησις τοῦ κλάδου τῶν θερμαστῶν, κηρυσσομένου ἀμέσως, ὡς κεκροπεμένου.

Μέσα εἰς τὰ γενικώτερα αὐτὰ πλαίσια ἐντοπίζονται κεφαλαιαδῶς αἱ ἀπόφεις καὶ αἱ διεκδικήσεις τῶν Ἐλλήνων ναυτιλούμενών, ἐν ἀπολύτῳ συναρτήσει καὶ κατανοήσει καὶ τῶν γενικωτέρων συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας. Βεβαίως, αἱ πλειστοὶ τῶν διεκδικήσεών μας αὐτῶν ἐξαιρούμενοι νὰ παραμένουν μετέωροι. 'Αλλὰ δὲν θὰ θρηνήσωμεν ἐπὶ τῶν ποταμῶν τῆς ναυτιλιακῆς Βασιλῶνος. Θαρσεῖν χρή. Δὲν ἀνεγείρονται μὲ δρήνους οἱ νεοί, διότι εἴχον ἀνεγερθῆ ἀφ' ἔαυτων τὰ τείχη τῶν Θηρών, ὑπὸ τούς μαγευτικούς ήχους τῆς λύρας τοῦ 'Ορφέως. Σημερα χρειάζεται μόχθος, χρειάζεται ἀποφασιστικοτῆς διὰ τὴν δημιουργίαν των. 'Ημεῖς οἱ ναυτιλούμενοι είμεθα ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἔτοιμοι καὶ πρόθυμοι διὰ τὸν μόχθον. Εἰς ἄλλους ἐμπίπτει τὸ δάρος τῆς ἀποφασιστικότητος. 'Ας τὸ ὑποβαστάσουν, διότι ὅλος τρόπος διὰ τὴν ἀνατολὴν καλλιτέρων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἡμερῶν δὲν ὑπάρχει.

ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Διὰ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας

Ἡ κατωτέρω δημοσιούμενη ἐπιστολὴ φέρει τὰ ἀρχικὰ μόνον τοῦ ὄντομάτων τοῦ ἀποστολέως. Παρεκλήθημεν, διὰ λόγους εὐγοήτους, νὰ ἀπηρεσμένης τὴν ἀνωμάλιαν. Εἰνεὶ, πάντως, ἀρκετά ἐνημερωμένος ὁ ἐπιστολογράφος μας διὰ τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ζῆται ἡ ἐσωτερικὴν ὑπόθεσιν του διοικητικοῦ αὐτοῦ συγκροτήματος, ὡστε εἶναι εἰς θέσιν νὰ μᾶς ἀπεικονίσῃ τὴν κρατούσαν εἰς αὐτὸῦ καταστάσιν.

Πᾶν δὲ, αἱ στήλαι αὐταὶ ὑπεσχέδησαν νὰ ἀποκαλύψουν ἐν λεπτομερείαις διὰ τὴν διοικητικὴν ἀνεπάκειαν, τὴν πραγματικὴν καθίσιν, ὑπὸ τὴν ὑποίσιν τελεῖ τώρα τὸ διαχειρίζομενον τὰς τύχας τῆς Ναυτιλίας 'Υπουργείου, μᾶς τὸ παρέχει ἡ ἐπιστολὴ αὐτῆς. Περιττεύει κάθε ἄλλο απὸ μέρους ήμῶν σχόλιον:

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ἀτίμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» περὶ ἀλλαγῆς, ἔρχεται λίγια ἐπικαίρια. Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δὲν ἡμπορεῖ πλέον νὰ ἐπιτέλεσῃ οὐδὲ τὴν γραφειοκρατικὴν του ἀποστολὴν μὲ τὴν σημερινὴν συγκρότησιν εἰς τὰ ἀνωτέρα στελέχη τῆς διοικήσεως του. Κακῶς πιστεύεται, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σῶμα στερείται ἀξιωματικῶν καπτορισμάτων, μὲ πληρή κατανόησην τῆς ἀποστολῆς των, μὲ ἀρτίαν γενικὴν μόρφωσιν καὶ εἰδικὴν τοιάσην διὰ τὴν διαχείρισιν του ναυτιλιακοῦ θέματος. Οὔτε καὶ θὰ συμφωνήσω μὲ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ ὅποια ἡδηλώρησαν νὰ περιορίσουν τὸν κύκλον τῶν Ικανῶν Λιμενικῶν ἀξιωματικῶν εἰς τοὺς περίπτερος ἡ έξη, καὶ ἡ θιασία ἀπομάκρυνσις τοῦ κ. Καραϊτέπη, ἐστέρησε τὴν ὑπηρεσίαν καὶ τὸ Σῶμα τῶν πολυτίμων γνώσεων τοῦ κ. Ναυαρχοῦ.

Εἰμι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ὅτι ἐπεζητήθη τελευταῖς ἡ ἀνασυγκρότησις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου καὶ ἐστάθη ἀδύνατον μεταξὺ τῶν Πλοίων καὶ τῶν Σώματος νὰ δίλησον καλύτερον καὶ καταλλήλοτερον, κατὰ κοινὴν ἀναγνώρισιν, διὰ νὰ ἀντικαταστήσουν τοὺς κρατούντας ὅπῃ τὰ «κλειδιά» τῆς Διοικήσεως. Ἀπό τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως καὶ κάτω.

Προεκρίθη μεταξὺ τῶν νεωτέρων πλοιάρχων ὁ κ. Μπαχάς, ἀλλὰ καὶ αὐτός, δυστυχώς, μετά μίαν ὑπερτετραετῆ παραμονὴν εἰς τὸ ἔξωτερον δὲν ἔφαν, ὅπως πληροφορούμεθα, πρόδυμος νὰ ἐπανέλθῃ ἐκ Παρισίων καὶ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του! Ἀπειλεῖ ὅτι θὰ παραιτηθῇ.

Δὲν κατώρθωσαν, ἐπίσης, οἱ διοικοῦντες τὸ ὑπουργεῖον νὰ ἀνέρουν ἕνα ἀξιωματικόν, διὰ νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸν κ. Κανακάκην εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶν, ἐνώ εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ εἰς διαφορούς δευτερεύσης ἀπόδεσσες ὑπηρεσίας ἀναλογούνταν ἀξιωματικοὶ μὲ ἐπιτελικὴν κατάρτισιν, ἐλάχιστα ὑποβοηθοῦντες τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλιακῆς ἀποκάταστασεως.

Ἡ Διεύθυνσις π. χ. Μελετῶν, τὸ Γενικὸν δηλαδὴ 'Επιτελεῖον διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν, χωλαίνει ἀξιοθρητήτως. Δὲν διαβέτει ἀρκετοὺς ἀξιωματικοὺς ίκανους νὰ ἐργασθοῦν καὶ νὰ μελετήσουν τὰ βασικὰ στοιχεῖα τῆς κρατικῆς Ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, εἰστομένους καὶ τὰ

νικὴν Διεύθυνσιν τοῦ ὑπουργείου. 'Η ἐκεῖθεν ἀποχώρησις τοῦ κ. Σκαρπέτη πρέπει ἀποκρίσεις καὶ ἀπίτιμη.

Ἄς μη πιστεύθῃ ὅτι είμαι ὑπερβολικός εἰς τὴν ἀντίληψιν μου, ὅτι ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῶν συγκρότησιν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ καταρτίσουν οὐδὲ νομοσχέδιον τι ἀναφέρομενον εἰς τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας. Βεβαίως, αἱ πλειστοὶ τῶν διεκδικήσεών μας αὐτῶν εἰναι μὲ νομοτεχνικὴν ἀρτίτητα.

Ἐνθυμούμαι ὅτι κατὰ τὴν προηγουμένην Βουλῆν πλειστάκις ὁ τέως ὑπουργὸς κ. Κιζάνης ὑπέδεινε εἰς τὸν τότε ὑπουργὸν κ. Μαρινάκην, κατὰ τὰς συντηρητικὲς νομοσχέδιων τοῦ ὑπουργείου εἰς τὴν ἀρμοδίων κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπήν, τὴν ἀνάγκην, ὅπως τὰ νομοσχέδιοι ἔρχονται πρὸς αὐτής μὲ περιστοτέραν ἀρτίτητα καὶ νομικήν συνέπειαν.

Ἄλλα τι νὰ εἴπω διὰ τὰς στατιστικὰς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου, τὰς ἐνημερώμενάς δι', διὰ τὸ πόποτε ἄλλο, ἐκτὸς ἀπό τὴν κίνησην τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὶ διὰ τὴν ἀποστάσιαν ἐνὸς ἔστω διλγαρίθμου τεχνικού πρωστοποιού, ὅπερα διὰ τὴν ἀνέμωραν τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου ἐπὶ τὰ τόσα τεχνικῶν ζητημάτων;

Ἐν συντομίᾳ: Διὰ νὰ σταθῇ ὑπουργεῖον, διὰ νὰ ἀποδῷσῃ ἔργον ὡφελίμον ύπερ τοῦ οὐδὲντος ηλληνικού πλοίου, διὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Λιμενικού Σώματος καὶ νὰ κερδίσῃ τὴν ἀναγνώρισιν, χρειάζεται οἰκικὴ ἀναμόλυντος τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ ἀντικατάστασις πολλῶν ἐπιτομῶν εἰς τὰ σημερινὰ προϊσταμένων τῶν διασφόρων διευθύνσεων.

Οἱ παλαιότεροι διὰ ἀπόκλησης νομοσχέδιοι τοῦ δρίου τῆς ηλικίας τοὺς κατέλαβε καὶ οἱ νεώτεροι θὰ κληθοῦν νὰ ἀναλάβουν τὴν φροντίδα τῆς παραστάσεως τοῦ οὐδὲντος ηλληνικού πλοίου. Προϋποτίθεται, βεβαίως, ὅτι θὰ λειψουν τὰ κομματικά κριτήρια καὶ αἱ παρεμβάσεις τῆς γνωστῆς κλίκας.

Αύτὰ ἔχω ἐκ πείρας νὰ ὑποδείξω πρὸς τὸν κ. Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. 'Οσοι ζούν τὴν ὑπηρεσιακὴν ζωὴν τοῦ ὑπουργείου τὰ γνωρίζουν. 'Ἄς τα προσέξεις ὁ κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ἀν ἐνδιαφέρεται νὰ προσταταῖται ὑπουργεῖον ἀπόδιδοντος ἔργον παραγωγικὸν καὶ ὑποβοηθοῦντος τὴν ἐπίμοχθον προσπάθειαν τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ διὰ νὰ σωθῇ η 'Εθνική Ναυτιλία.

Μετά τιμῆς

E. K.

### Αἱ οἰκονομίαι

Συζητοῦν αἱ στήλαι αὐταὶ τὸ καιριώτερον, ὅπως τὸ ἔχαρακτηρίσαμεν, πρόδηλημα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ ὑπερβολικὸν κόστος διαχειρίσεων τῶν σκαφῶν της. Διατυπώνουν καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν τὰς ἀπόφεις τῆς ηλεκτρονικῆς συμβάσεως, τῶν ὑπερωρίων, τοῦ κανονισμοῦ ἐργασίας, τῶν ἀπολύτεων καὶ τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων σχετικῶν μὲ τὴν ἔργασίαν ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ τὸ κόστος αὐτῆς ζητημάτων.

Οἱ ἀφοπλισταὶ δὲν προήλθον ἀκόμη εἰς καμμίαν ἐπαφὴν πρὸς τε τὸν κρατικὸν, ὃσον καὶ τὸν ἐργατικὸν παράγοντα, διὰ νὰ συζητήσουν τὰς λεπτομερεῖς τοῦ ὄλου προβλήματος καὶ νὰ διατυπώσουν τὰς τελευταῖς τῶν ἀπόφεις εἰπὲ τῆς ἀνανεώσεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τῶν ὑπερωρίων, τοῦ κανονισμοῦ ἐργασίας, τῶν ἀπολύτεων καὶ τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων σχετικῶν μὲ τὴν ἔργασίαν ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ τὸ κόστος αὐτῆς ζητημάτων.

Ἀριθμούς, δένδασι, καταδικούντας τοῦ διενεργεῖται, παρέχον ηδη οἱ ἀφοπλισταὶ. Εἰς 170 λίρας φθάνουν τὰ ἡμερήσια ἔσοδα ἐνὸς «Λιμετρών» καὶ ἡ προστάθεια

## ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΑΓΓ. ΠΑΠΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

### ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεγραφική διεύθυνσις: «ΠΑΠΑΛΟΟ»—ΠΕΙΡΑΙΑ

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



τομημάτων δολαρίων κατ' έτος είς καύσιμα; ύλικά κινήσεως και έπισκευών.

Αυτά είς ένα άλλον τόπον, μή άναρχούμενον οικονομικών, όπως τὸν ιδικὸν μας, θὰ είχον ήδη προκαλέσει μέτρα απόφασιστικά, ἵνα μη παρέχεται υπερμέτρως και διάσπορας τὸ συγκοινωνιακὸν ἄγαθον, ἵνα σταματήσῃ η σπατάλη πολυτίμων κεφαλαίων και η διαρροή τόσου συναλλαγματος. Ο συντομοτάτη μὲρις τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας θὰ προήξεται αὐτομάτως από τὰ περιοριστικά αυτὰ μέτρα και η κίνησις καλλιέργειαν και ευδηνότερον θὰ ξεπηρετείτο.

Αυτὰ ολὰ συνοψίζονται εἰς τὰς δύο μόνον λέξεις: «συντομοτάτη μὲρις τῶν διαφόρων μέσων συγκοινωνίας θὰ προήξεται αὐτομάτως από τὰ περιοριστικά αυτὰ μέτρα και η κίνησις καλλιέργειαν και ευδηνότερον θὰ ξεπηρετείτο.

Οὕτω καὶ τὸ ἀκτοπλοίκὸν ὄργιον θὰ συνεχίζεται. Οἱ πλοιοκτήται θὰ παρέχωνται, τὰ πλοῖα, δύμας, ἐδῶ θὰ μένουν. Αἱ καπνοδόχοι μόνον, τὰ ποικιλόχρωμα σήματα τῶν νεοσυνιστωμένων ἔταιριών και τῶν πρακτορείων αἱ ἐπιγραφαὶ θὰ ἀλλάσσουν χρώματα και δύνομασίας, κατὰ διαστήματα χρονικά, οἷχι μακρά.

Μετ' οὐλίγον θὰ μᾶς ἔλθουν και τὰ παραγγελθέντα εἰς τὴν Ἰταλίαν ἀκτοπλοίκα. Αὐτὰ τέλον θὰ δημιουργήσουν τὸ ἀδιαχώρητον εἰς τὰς γραμμάς. Διεῖς τῆς ήμερας θὰ καταντηστὸν θὰ ἔχωμεν δρομοδόγια πρὸς τὰς ηνήσους. Πανδαισία πραγματική. Ἀμφιτρύονες, οἱ γνωστοὶ ἄνθρωποι τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας.....

### Τὸ σκάνδαλον τῆς «Υδρας»

Πείραμα, λοιπόν, εὐσταθείσας δὲν εἶναι εἰς τὸ μετασκευασθὲν ρυμουλκὸν «Υδρο», τέως «Νίκη», τέως «Binson». Ἐπετράπταν τὰ ταξίδια τοῦ σκάφους, χωρὶς νὰ διαπιστωθῇ ἀπὸ τὴν ὑπεροεἰσαν τῆς «Ἐπιβιβωρήσεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων», ἀνὴρ η μετασκευὴ περιώριστας τὰς ικανότητας τῆς ναυσιπλοΐας και τὴν ἀσφάλειαν εἰς τὸ «θαλαμηγόν».

Ἡ κριτικὴ τῶν στηλῶν αὐτῶν και ὁ προκλητεῖς εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον θύρων, ὑπερέχωσε τὴν Ἐπιβιβωρήσην ἐπενευμένων νὰ διατάξῃ τὴν ἀπαγόρευσην τοῦ ἀπότοπου τῆς «Υδρας» και τὸν διενέργειαν πειραμάτων ευσταθείσας εἰς τὸν Φαληρικὸν ὄρμον. Ἀποτέλεσμα: Ἡ προσθήκη 16 τοννῶν ἔρματος και ὁ περιορισμός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν καταπεντήκοντα. Καὶ οὕτω, κατὰ τοὺς κ. κ. Ἐπιβιβωρήτας, τὸ ζῆτημα ἐλύθη.

Διότι, δύμας, καθ' ήμας και τοὺς δυναμένους ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνῶμην εἰδίκους, τὸ σκάνδαλον—περὶ σκανδάλου πρόκειται—ἀκέραιον ὑφίσταται, παρὰ τὰ πειράματα εὐσταθείσας και τὸν πρὸς τὸ θεατῆναι πειρισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν, θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν ὁ κ. Παριανὸς και οἱ τεχνικοὶ τοῦ σύμβουλοι, προσωπικῶς πλέον πρὸς αὐτοὺς νὰ θέσωμεν τὰ ἔντις ἐρωτήματα:

1. «Ὑπεβλήθησαν ἐν καιρῷ εἰς τὴν Ἐπιβιβωρήσην τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων» και ἐνεκρίθησαν, πράγματι, τὰ οἰσα σχέδια τῆς μετασκευῆς ἔξετελέσθησαν; 2. Παρηκολούθησε τὴν συντελεσθείσαν ἐργασίαν ναυπηγός τις τῆς Ἐπιβιβωρήσεως; 3. Διατὶ τὸ πειράμα εὐσταθείσας δὲν ἔλειψε τὸ σκάφος κατὰ τὰς δοκιμάς, ἵνα ἐπαναστήσῃ τὴν ἰσορροπίαν του, σταν τὸ πηδαλίον ἐστρέφετο δεξιά η ἀριστερά; 5. Οι 16 τοννοὶ ἐγκιβωτισμένου ἔρματος λύουν, πράγματι, τὸ ὅλον ζῆτημα η ἀπλῶς ἐξοικονομοῦν μίαν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν, τῆς ὅποιας η ἀποκάλυψις προκαλεῖ ηδη εύθυνας βαρυτάτας και διὸ τοὺς κ. κ. Ἐπιβιβωρήτας; 6. Πιστεύειν ὁ κ. Παριανὸς και οἱ σύμβουλοι του, θὰ οἱ μετὰ τὸ σύγκατασθάσεως ἐπιβληθεῖς πειρισμός τῶν 50 ἐπιβατῶν, καθ' ἣν στιγμὴν είνε κοινὸν μυστικὸν, θὰ τὰ πλοῖα τοῦ Ἀργο—Σαρωνικοῦ ταξιδεύουν κατὰ τὸ θέρος, ἐν συνεχεῖ ὑ περιοριστικής τοινων τοῦ στερεόν γαιάνθρακας εἰς πετρέλαιον; Καὶ τέλος: Διηκριβώθη, μετὰ τὴν προσθήκην τοῦ ἔρματος, τὸ υψός τῶν ἔξιδων τοῦ σκάφους μέχρι τοῦ ἀρχικοῦ του καταστρώματος και ἐφόσον δὲν ἀφρέθησαν τὰ ὄσα προσετέθησαν ἐπὶ τοῦ «θαλαμηγοῦ» βάρη πρὸς τὴν πρώταν, ἀνὴρ η ικανότης τῆς πλεύσεως αὐτοῦ μὲ ἀντίθετον ἀνεμονέμειναν ἐμειώθη, ὥστε δύσκολα νὰ είνε τὰ ταξίδια τοῦ Ἀργο—Σαρωνικοῦ μὲ δύορειν ἀνέμον;

Εἶνε ἀπλὰ τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ και τὴν ἐπ' αὐτῶν ἀπάντησιν ἐπιβάλλει η συναίσθησις τῶν ὄσων ἀναμφισθητῶν εὐθυνών φέρουν οἱ ὄρμοδιοι τῆς «Ἐπιβιβωρήσεως».

“Ἄν παρ’ ἐλπίδα η σιωπὴ κριθῆ, ὅτι ἔξυπηρετεῖ τὴν συγκάλυψιν τοῦ σκανδάλου, θὰ κληθῇ πλέον ὁ κ. Εἰσαγγελέευς νὰ τὸ κρίνῃ, κατόπιν μηνύσεως, ητὶς θέλει ὑποδηλῆ ἀπὸ ἐπίειδας και ναυτικοὺς εὑρεθέντας ἐπὶ τοῦ σκάφους, οἵτων ἔχασε τὴν ἰσορροπίαν του κατὰ ἔνα έκ τῶν πρώτων ταξιδίων του.

### Μία ἀπλὴ σύγκρισις

Εἰς τὴν Νορβηγίαν διεῖχθη τελευταίως εἰδικὴ ἔρευνα ἐπὶ τοῦ κόστους τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν Νορβηγίκων πλοίων. Ἐλύθησαν ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς ἐργασίας ἐκάστου πλοίου και συνεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

Ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσίας τῶν πλοίων πλοίου και συμεκεντρώθησαν κατὰ πειραμάτων τὰ ἀποτέλεσματα. Διεπιστώθη τελικῶς, ὅτι ὁ μεσος ὄρος τοῦ ἡμερησίου ἀντιτίμου τῆς τροφοδοσίας κατὰ κεφαλὴν ἀνέρχεται ἐπὶ 532 σκαφῶν εἰς 8.97 κορώνας. (Μία λίρα = 20 κορ.,), μὲ υψηλότερον τοῦ κόστους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς (κορ. 10) και χαμηλότερον εἰς τὴν Εὐρώπην (6—8 κορ. κατ' ἄνδρα).

‘Απὸ τοὺς κρατικοὺς ὄρμοδιοις ἐλύθησαν σοθιρῶς ὑπὸ δψιφίοις οἱ τομεῖς τῆς τροφοδοσί

μαχικού «πούλ». Κοιναὶ θὰ είνε αἱ τύχαι τῶν ἐλευθέρων λαῶν, κοιναὶ καὶ αἱ θυσίαι.

Φαίνεται, πάντως, ότι και τὸ ζῆτημα αὐτὸ τῶν οὐδετέρων σκαφῶν εἶχε ἡδὶ ὄντιμητοισθι εἰς τὸν Οὐασιγκτώνα. Ἀπὸ τῆς ἑλληνικῆς πεπλεύτης ἦ τυχὴ τῶν Παναμαϊκῶν σκαφῶν μᾶς ἐνδιαφέρει. Τὸ Παναμερικανικὸν Σύνφωνον, παρόμοιον πρὸ τὸ τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἐν περιπτώσει πολέμου, θὰ κινηθῇ ἀμέσως. Η κινητοποίησις τῶν χωρῶν τῆς Βορείου καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς θὰ φέρῃ καὶ τὰ Παναμαϊκά σκάφη εἰς τὸ συμμαχικὸν «πούλο». Η αὐτὴ πρὸ τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν σημαιῶν διαγράφεται, συνεπάσ, ἡ τυχὴ τῶν.

Αλλὰ έφθάσαμεν νὰ συλητούμεν τὸ ἐνδέχομενον τοῦ πολέμου, ὡσὰν νὰ είνει καὶ ἀντόπρεπτος. Πρέπει ἀκόμη νὰ ἐλπίζωμεν εἰς τὴν ἀποτοπήν του. Τὰ πλοῖα θὰ συνεχίσουν — ἃς τὸ εὐχήθωμεν, τούλαχιστον— τὸ εἰρηνικὸν τῶν δρόμων τῆς ἀνταλλαγῆς προϊόντων καὶ ὑπηρεσιῶν μεταξὺ τῶν λαῶν τῆς 'Υδρογείου....

## ΑΙ Ανώνυμοι Ναυτικοί Εταιρίες

Παρουσιάσθησαν τελευταίως πολλά κρούσματα έπιβολῆς προστίμων υπό της Έφοριας εἰς άνωμένους ναυτιλιακάς έταιριας, λόγω παρεπηρήσεως δραδύτων τοις ίδιας ένημέρωσιν τῶν λογιστικῶν των βιβλίων. «Υπὸ την στενὴν, θεοδιώς, ἐρμηνείαν τῆς ώφισταμένης νομοθεσίας, ἡ ἔφοριακή ἀρχὴ δὲν κάμει τίποτε ἄλλο, παρὰ νὰ ἔφαρμοζῃ αὐτηρῶς ταύτην. Άλλη ἔδω, ἀκριβῶς, ἔχρειστο και κάποια λογική ἐκτίμησις τῆς ιδιοτύπιας τῶν ναυτιλιακῶν έταιριών και μία ἐλαστική ἔφαρμογη τῆς νομοθεσίας, ἐν σφει τῆς πραγματικῆς καταστάσεως.

Γνωρίζει καλώς ή όμορδία έφοριακή άρχη, ότι αἱ ἀποκλειστικῶς ναυτιλιακοὶ ἀττικαὶ, ὥσπερ εἰναι αἱ ἐν Ἐλλάδι ἔδρεύσουσαι ἀνώνυμοι τοιαῦται, ὑπάγονται ἀπό φορολογικῆς ἀπόφεως εἰς τὴν εἰδίκην φορολογίαν τῶν μηχανοκινήτων πλοίων, ἡ οποία, κατὰ τὴν ἰσχύουσαν νομοθεσίαν, ἐπιβάλλεται κατ' ἀποκοπήν, μὲν δάσιν τὴν χωρητικότητα τῶν πλοίων καὶ κάπισσαν κλίμακα. Δια τὴν βεβαίωσιν, λοιπὸν, τοῦ φόρου τούτου, εἰς οὐδὲν χρησίμους τὰ λογιστικά θιδιά καὶ δὲν θὰ ἔπειτε νὰ ἀσχοληταῖ μὲ αὐτὰ ή 'Ἐφορία.

Ἐάν τηρούνται τὰ ὑπὸ τῆς περὶ ἀνωνύμων ἐταιριῶν νομοθεσίας προ-  
βλεπόμενα διδίλια καὶ ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν τοιούτων, τοῦτο γίνεται διὰ  
λόγους ἀσχέτους πρὸς τὴν φοροδίγιαν τοῦ ἀντικειμένου τῶν ἐπιχειρη-  
σεων, τῶν πλοίων. διὰ τὰ ὅπια, ὡς εἴπομεν, ἡ φοροδίγια θεοβαῖται,  
οὐχὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν λογιστικῶν ἀποτελεσμάτων τῶν ἐπιχειρήσεων.  
Δειν συντρέχουν, ἐπομένως, διὰ τὰς ναυτιλιακάς ἐταιρίας οἱ λόγοι, οἱ  
ὅποιοι διὰ τὰς ἄλλας ἐπιχειρήσεις ἐπιβάλλουν την ἔγκαιρον ἐνημέρω-  
σιν τῶν διδίλιων διὰ φοροδιγικούς δόγμας.

Έφη' οὖσον, δοιπόρων, οὐτώς έχουν τὰ πράγματα, δὲν δικαιολογείται ή υπὸ τῆς ἐφοριακῆς αρχῆς ἐφέρμογυ καὶ διὰ τάς ναυτιλιακάς ἔταιρίας τῆς σχετικής νομοθεσίας, με τας αυτην πράς κυρώσεις.

Αλλά και δι' ἄλλον λόγουν ἡ ἔγκαιρος ἐνημέρωσις τῶν βιβλίων τῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριών καθίσταται πρακτικῶς ἀδύνατος. Είνε γνωστόν.

οίτι ή ὠκεανοπόρος, ιδίως, ναυτιλία μας διαπλεύει όλους τους ὠκεανούς και τάς θαλάσσας της υψηλού και ἔχει δοσοληψίας εἰς όλους τοὺς μεμακρυσμένους λιμένας τῶν διαφόρους ηπείρων. 'Η ἀπόστολή τῶν στοιχείων καὶ λογαριασμῶν, ποὺ σχετίζονται μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων, ἀπὸ τὰ πέρατα τοῦ κόσμου εἰς τὰ κεντρά τοῦ ἑξατερικοῦ, ὅπου ἡ ὠκεανοπόρος ναυτιλία μας ἔχει τὰς διοχειριστικὰς βάσεις της, δηλαδὴ εἰς τὸ λοιδόνιον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην, εἰνε φύεται ἀδύνατον νὰ γίνη ἕγκαιρώς, διότι οἱ εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας πράκτορες δὲν εἰνε ὑπάλληλοι ἀποκλειστικῶς τῶν Ἑλλήνικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ ἔχουν καὶ ἄλλας ἀσχολίας καὶ πράκτορεύσεις καὶ ἐπομένων ἐργάζονται μὲ τὸν ἐπιβαλλόμενον ἀπὸ τὰς περιστάσεις ρυθμόν. Εἰς ἐπίμετρον εἰνε πασιγνωστον εἰς τὸν ἔχοντα στοιχειώδεις μόνον γνωσεῖς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὅτι πλείστα σόσον κονδύλια, σχετικά μὲ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, τὰς ἐπισκευάς, τὰ τέλη εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, τὰς ἀδρίας κλπ. πλτ. παραμένουν ἐκκρεμών ἐπὶ ἀρκέτον καιρὸν, ὃ δὲ ἐλεγχος καὶ ἡ ἐπαλήθευσις τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν ύπο τῶν διοχειριστικῶν γραφείων του ἑξατερικοῦ μοιραίων δραδύνει καὶ μέχρις οὐ τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα ἀπόσταλη εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι κεντρικά γραφεία τῶν ἔταιρων καὶ ἐνεργηθούν αἱ τακτικαὶ λογιστικαὶ ἔγγραφαί, παρέρχονται πολλάκις μάνες ὀδόληποι.

Τοι πολλακίς μηνες ολόκληροι.  
Υπὸ τοιαύτων συνθήσις είνε πλήρως δικαιολογημένη ἡ καθυστέρησις  
ἡς ἐνημερώσεως τῶν βιδίων τῶν ναυτιλιακῶν ἔταιρων καὶ συντρ  
χουστῶν καὶ τῆς προσαναφέρεσίς εἰδίκης φορολογικῆς καταστάσεως  
τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, πᾶς λογικός ἀνθρώπος δέκανος μηποτὲ πα  
ῦδι νὰ διαφορίσῃ τάς ναυτιλιακάς ἔταιριάς ἀπό τάς ἄλλας ἔγχωριους

Δέν νομίσει, έπομένως, τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, ὅτι  
αὐτὸς ἐπέτειν ἐπὶ τοῦ προκειμένου νὰ δώσῃ ταῖς ἀπαιτουμένας ὁδηγίας  
αἱ τὴν ἐφοριακὴν ἄρχην, ὡστε νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἀδικος καὶ παράλογος  
πεπτοτος καὶ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν τῶν κυρώσεων τῆς νο-  
μοτάξεως;

Άρκετά έτιμωρήθησαν οι ναυτιλιακοί έπιχειρηματίαι, οι όποιοι είχαν την έμπειρην να ιδρύσουν άνωνύμους έταιριας στην Ελλάδι, με την πιστολήν και εις αύτούς της φορολογίας του κεφαλαίου. Μὲ την έφαρσογήν καὶ τὰ διαφόρων ἄλλων μέτρων, τὰ όποια έθεστισθησαν διὰ τας ἀλλας έταιρισ, τῶν όποιων τὸ ἀντικείμενον τῶν ἐπιχειρήσων εὐρίσκεται ἔδω, εἶνε προφανές, διτὶ ὁ θεσμὸς τῆς ἀνωνύμου έταιριας, του όποιού ή ἐπέκταστη εἰς τὴν ναυτιλίαν θά τητο λίαν ἐπωφελῆς, διότι Ή προσῆλκε πρὸς αὐτήν καὶ ἀλλα κεφαλαία, Ιδίως μας καὶ ξένα, καθίσταταις ἐν τῇ πραγματικότητι ἐπαχθῆς καὶ ἐπιζήμιος, ἐνῷ, τούναντιον, θὰ πρεπεῖ να ἔνισχομηθῇ διὰ παντὸς τρόπου, λαμβανομένων εἰδίκην νομοτεκνικήν μέσων εὑρωπάτων τους, ἔργοντας καὶ λατούντας τούτους.

ετικών μετρητών εύνουσσων την ίδρυσιν και λειτουργίαν τούτων.  
Αφού ἐπὶ τόσων ἀλλών σοβαρών ζητημάτων τὸ Κράτος συνεχίζει τὴν νιντινατιλίαν τακτικήν του μὲν διαφόρους δικαιολογίας, τούλάχι-  
τον, ἃς δεῖξῃ καὶ κάποιοιν λογικήν εἰς ζητήματα, ὥπως τὸ περὶ οὐ-  
ρόκειται, καὶ δόπιον ἡ δημιουργία οφείλεται ἀπλῶς καὶ μόνον εἰς  
τὴν γνωστὴν δυσκαμψίαν τῶν δημοσίων ὑπηρεσιῶν καὶ εἰς στενοκεφα-  
λίες ἀδικαιολογήτους.

**Τὸ ὑπερωκεάνιον**  
Ἐξητήθησαν ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Συντονισμοῦ τὰ στοιχεῖα, διὰ  
ὅποιων θὰ διεπιστούντο η οἰκονομικὴ καὶ συναλλαγματικὴ συμβολὴ  
ἡς ὑπερωκεάνιου Ἑλληνικῆς γραμμῆς εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου  
α.

Ἐχρειάζοντο, μήπως, οἱ ἀριθμοί: Δέν εἶνε αὐταπόδεικτος ἡ μεγάλη.

ή πολύτιμος παραγωγική είσφορά του μοναδικού μας υπερωκεανίου; Και δέν θα είνε μεγαλύτερα του αύριανού νεοτεύκτου υπερωκεανίου, διατὴν ἀπόκτησιν τοῦ ὅποιου, τὴν ἐπιτακτικήν, ἐζήτηθε ἔνα δάνειον παραγωγικῆς, τῷ ὄντι, τοποθετήσεως καὶ ἀσφαλεστάτης ἔξοφλήσεως:

Όπωσδήποτε, ο κ. Κωστόπουλος, είσηγητης, ως άρμοδιος υπουργός, τού αιτήματος περι διανεύσιας, απέστειλε πρός τὸ μητουργείον τοῦ Συντονισμού τὸ κάτωθι ἔγγραφον. Τὸ δημοσιεύμενον ὀλόκληρον, διότι ἀπεικονίζει ἐπαρκέστατα τὶ εἰσέφερε τὸ «Νέα Ἑλλάς» καὶ προδιαγράφει τὴν σύριανη συμβολὴν τοῦ νεοτεύκτου σκάφους:

Ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὰ προηγουμένα ήμετερα ἔγγραφα, ἔχομεν τὴν τιμὴν νῦν γνωρίσωμεν ὑμῖν τὰ ἔξης:

Πρὸς ἐκτίμησιν τῶν ὀφελειῶν τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας ἐκ τῆς παροχῆς δανείου διὰ τὴν ἀπόκτησιν ὑπερωκεανού πρὸς ἀντικατάστασιν του «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ», παρέχομεν ὑμῖν τὰς κάτωθι πληροφορίας αἵτινες ἀφορούν τὸ ηδη ἐργάζομενον εἰς τὴν γραμμήν ὑπερωκεανοῦ:

Εξ επιστημών στοιχείων της ραπεψης της Ελλάδος έξαγεται, ότι αφ' ου μετά τὸν πόλεμον ἐπανήρχεται τὸ πλοῖον τὰ ταξιδιά του εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Ύόρκης καὶ εἰδικώτερον κατά τὸ χρονικὸν διάστημα 'Απρίλιος 1947 —Ιουλίου 1950 τὸ σύνολον του εἴσαχθεν- τος εἰς τοῦ ἔξωτερικού συναθλήματος ἀνήλθει εἰς λίρας 'Αγγλίας 32.966 καὶ εἰς δολ. Η.Π.Α. 2.219.459 καὶ ἐπὶ πλέον δολ. 90.718 διά φορολογιῶν τῶν ἑταν 1947 καὶ 1948.

Εἰδικώτερον μηδεὶς θέλει τέλος. Τὰ ἄποιναν την ΝΕΑ

Εισιτέρων γνώριζομεν υμιν τα εξης : Το υπερκαρεάνιον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» απασχολε σήμερον 305 τούλαχιστον ναυτικούς τῶν δόπιων ή μηνιαία μισθοδοσία άνερχεται εἰς Λ. Α. 12.500 περίπου έξ αύτῶν δε συντροπώναι ισάριθμοι έλληνικαι οικογένειαι. Έκ τού ποσού τούτου τα 2)3 εισάγονται εἰς την χώραν εἰς συνάλλαγμα.

Πλὴν τῆς παροχῆς ἐργασίας εἰς τοὺς 305 ναυτικούς τοῦ πλοίου, παρέχεται ἐπίσης ἐργασία, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ πλοῖον προσεγγίζει κατά τακτικὰ χρονικά διαστήματα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, καὶ εἰς ἔνα ἄλλον μεγάλου ἀριθμὸν ἐργατῶν καὶ ὑπαλλήλων ἀσχολουμένων εἰς ἐργασίας σχετιζόμενας μὲν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν καὶ τὸ πλοῖον ὃς είνει οἱ φορτοφέροταί λιμένους, οἱ ἐργάδοιμοι ἐπὶ ψυμούλκων, οἱ πτομούσευται τροφίμων, υλικῶν καὶ ἐφοδίων, αἱ ἐπιχειρήσεις ναυτιλια-

κών ειδόν, αἱ ἐπιχειρήσεις καὶ οἱ ἐργάται ἐπισκευῶν πλοίων κλπ. κλπ. Κατά τὸ χρονικὸν διάστημα 'Απριλίου 1947 — 'Ιουλίου 1950 ἔδει παπιθῆσαν ἐν Ἑλλάδι διὰ τρόφιμα τοῦ πλοίου Λ. Α. 193,100 καὶ δι' ὑλικά καὶ ἔφοδια Λ. Α. 13.388. Παραλλήλως τὸ πλοῖον ἐνήργησε κατά κινητούς εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἐπισκευαζόντας διὰ τὰς ὅποιας ἐδαπανήθη πασσόν Λ. Α. 59.691 καὶ διδύμουρην κίνησις εἰς τὰς ἀσχολουμένας μὲ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων ἐπιχειρήσεις.

Οι εἰς συνάλλαγμα καλυφθέντες νοῦλοι δι’ ἐγκρίσεων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἀνήλθον δι’ ἐπίδιπτάς αναχωρήσαντας ἐξ Ἑλλάδος εἰς Δολλ. 1.039.365 και δι’ ἑξαχρήστας ἐμπορεύματα εἰς Δολλ. 119.610. Πλὴν τῶν ἀνωτέρω ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι εἰς συνάλλαγμα ὡφελεῖσι τῆς Ἐθνικού Οίκουναντας τῆς Χώρας, προερχόμεναι ἐκ τῆς καλύψεως δια συναλλάγματος δαπανών τού πλοίου ἢ αἱ εἰνε τὰ Φαρικά τέλη, τὰ Ὅγειονομικά δικαιώματα, τὰ πλοηγικά, τὰ ρυμωπλκικά.

Ίδιαιτέρας σημασίας είνε η περίπτωσις τού εισαγομένου ύπό τών επιβατών συνανάλαγματος τού όποιου το ποσό δεν δυνάμεθα νά προσδιορίσωμεν. Ως γνωστοί οι έρχονται πρός έπισκεψιν τής Πατρίδος των και τών συγγενών των "Ελλήνες όμογενεις εισάγουν συνανάλαγμα δχι μύνων πρός αντιμετώπισιν τών ιδίων αυτών έξδων, ἀλλὰ καὶ διά πολλούς ἄλλους σκοπούς. Ή Μπαρεξ πλοιού ήταν έλληνική σημαία συνήνοτος τούς λιμένας τής Αμερικής μὲ τήν Ελλάδα προκατέ ένα ρεύμα πρός τήν Ελλάδα τών "Ελλήνων όμογενών της Αμερικής τού όποιους δχι κροκός θα είνε πολύ μικρότερος ανεύ τής υπάρκειας τού έλληνικού πλοιού, μεγαλύτερος δὲ έαν το πλοιον είνε έλληνικον καὶ δύναται νά παρέχῃ ἀνέσεις, εύκολιας καὶ μεγαλυτέραν ταχύτητα.

Ενδεικτικώς, γνωρίζομεν υψηλή δύναμη κατά την Τραπέζης της Ελλάδος προύμενα στοιχεία τό εισαχθέν εἰς τὴν Χώραν συνάλλαγμα κατά τὸ ἔτος 1949 ὑπὸ ἐπιβάτων προελεύσεως 'Ην. Πολιτειών ἀνήλιθεν εἰς δόλ. 2.000.000. 'Εάν ληρῷ ὑπὸ ὄψιν δύναται τὸ συνόλον τῶν ἀποβιβασθέντων κατὰ τὸ 1949 ἐπιβάτων εἰς Πειραιά προελεύσεως 'Ην. Πολιτειών καὶ 'Υπερατλαντικών Χώρων ἀνήλιθεν εἰς 4026, δύναται τὸ μεγαλύτερον κίνησιν ἀντιπροσωπεύουν οἱ ἐπιβάται προελεύσεως 'Ην. Πολιτειών καὶ δύναται διὰ τοῦ ὑπερωκεανού «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» μετεφέροντας 2402 ἐπιβάται, ἔξ αὐτοῦ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀποτελούν οἱ «Ἐλληνες ὁμογενεῖς, προκύπτει, δύναται καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ εἰσαχθέντος κατὰ τὸ 1949 ποσοῦ Δόλ. 2.000.000 εἰσήχθη ὑπὸ τῶν ἐπιβάτων τοῦ ὑπερωκεανού «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ». 'Επίσης δέον νὰ σημειωθῇ, δύναται μόνον κατὰ τοὺς πράτους ἐπτὸ μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους τὸ «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» μετέφερε 2529 ἐπιβάτας.

Ἐπειδὴ τοῦτο εἴπεισαν,  
Ἐπὶ τὸ πλέον δέον νὰ ληφθῇ ὑπ’ ὅψιν, διτὶ ὑπάρχουν καὶ πολλοὶ ἄλλοι  
ὑπὸ διαφόρους μορφᾶς ἀδηλοὶ πόροι τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας, οἱ δ-  
ποιοὶ δὲν δύνανται νὰ προσδιοιρισθῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐμφαίνεται ἡ ἑκ τῆς ὑπάρχειων ἐλληνικοῦ ὑπερωκεα-  
νίου ὥφελαια τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας τῆς Χώρας, δι' ἣν ἐπιβάλλεται  
ἡ Ἑξακούσιθσις δι' ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανοῦ της γραμμῆς Ἐλλάδος—Β.  
Ἀμερικῆς καὶ ἡ πρὸς τὸ σκοπὸν τούτον ἀνάγκη τῆς ἀντικαταστάσεως  
τοῦ ὑπερωκεανοῦ **NEA ΕΛΛΑΣ** τὸ ὅπιον εἰς τὸ ἔγγυς, μέλλον θὰ

## PORT OF LIVERPOOL

# REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO  
OF ALL KINDS

**Contractors to Leading Lines &  
Tramp Owners**



ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΤΗΣ ΚΑΤΟΧΗΣ

# ΠΩΣ ΕΣΧΕΔΙΑΣΑΝ ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΜΑΣ ΣΚΑΦΩΝ

ΜΙΑ ΑΠΟΤΥΧΟΥΣΑ ΑΠΟΠΕΙΡΑ ΤΟΥ «ΓΚΑΟΥΛΑ·ΤΕΡ» ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τό κατωτέρω δημοσιευμένον κατοχικόν χρονικόν, αγνωστον εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον τῆς Ἑλλάδος, ἀναφέρεται εἰς τὴν ματαίαν προσπάθειαν ἐνὸς σκοτεινού ἀνθρώπου, τοῦ γκαουλάτερ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας κ.Γ. Μπίργκφελντ, ὅπως... ἀγοράσσει διὰ λογαριασμὸν τοῦ Φύρεο τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον, ὁ ὄποιος, ἐν τῷ μεταξὺ, χρονοναυλωθεὶς, εἰργάζετο διὰ τὰς συμμαχικὰς μεταφοράς, προσφέρων τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Νίκης.

Χάρις εἰς τὴν σθεναράν στάσιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, τὸ μεγαλεπιδόνος σχέδιον τοῦ Μπίργκφελντ—ὅ ὄποιος ἡσαὶ ἐπὶ μίαν 30ετίαν εἰς τὴν Ἑλλάδα, θὰ ἔπειπε νὰ γνωρίζῃ καλλίτερα τοὺς Ἐλλήνας—ἔπεισεν εἰς τὸ κενόν. Αἱ ἀπειλαὶ τοῦ γκαουλάτερ οὐδένα ἐπέσθησαν καὶ οὐδὲν ἐλληνικὸν σκάφος, παρὰ τὸ «ἰστορικὸν πρακτικὸν τῆς δῆθεν συμφωνίας, ἔγνωρισεν εἰς τοὺς ίστούς τοῦν κατασχύνην τοῦ ἀγκυλωτοῦ σταυροῦ.

«Ἄς σημειωθῇ, ὅτι δὲν ἦτο μικρὸς ὁ κίνδυνος, ὁ πρὸς στιγμὴν ἀπειλῆστος τὸ ἐλληνικὰ πλοῖα. Εάν ὁ γκαουλάτερ ἐπετύχανε νὰ ἀποσπάσῃ τὰ πωλητηρία ἔγγραφα, θὰ ἥδυνατο δι' αὐτῶν νὰ κατακρατήσῃ εἰς τοὺς οὐδετέρους λιμένας ὅσα, τυχόν, σκάφη θὰ ἐνέπιπτον εἰς τὴν γερμανικὴν ἀρτάγην.

Η αὐθεντικὴ καὶ ἐπαγγεικῶς παραστατικὴ ἀφήγησις ὀφείλεται εἰς τὸν φίλον κ. Ἰω. Γραικόν, διευθυντήν, κατὰ τοὺς δισέκτους ἔκεινους καιρούς, τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν:

Εἰναι οἱ τραγικές ἡμέραι τῆς γερμανικῆς εἰσβολῆς. Τὰ μεσογειακά μας πορτηγά καὶ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, ὡφεὶν ὑπηρέτησαν πιστὰ τὸν ἀγώνα τοῦ «Ἐθνοῦς, ἀναπαύσονται στοὺς γαλάζιους βυθοὺς τοῦ Αιγαίου καὶ τοῦ Ἰονίου, θύματα τῶν «στούκα». Καὶ μόνον τὰ ποντοπότα πορτηγά μας, οἱ «ἀλτάται» αὐτοὶ τῶν «Ωκεανῶν, τὸ καμάρι τῆς ναυτιλομένης Ἐλλάδος, συνεχίζουν τὸν ἀγώνα εἰς τὴν ὑπερστίαν τῶν Συμμάχων, ἀνὰ τὰ πέρατα τῆς Υδρογείου. Οἱ Ἐλληνες ναυτεργάται, οἱ καλύτεροι τοῦ κόσμου, οἱ πρώτοι στρατιώται στὴν πρώτη γραμμήν, ἀντιμετωπίζουν καθημερινῶς τὸν θάνατο, ποὺ ἐνεδρεύει στὰ σκοτεινὰ βάθη τῶν Ωκεανῶν.

«Ἐνα τηλεγράφημα ἔφθασε στὰ γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως, ἀπὸ τὴν ἀντιπροσωπεία τοῦ Λονδίνου. Εἶναι τὸ τελευταῖον, γράφει δὲ περίπου τὰ ἔξι:

«Ἐδιεποιήσατε ἐφοπλιστάς ζητώντας μετὰ οικογενειῶν των ἀσφαλεῖς καταφυγίου ἐκτὸς Ἐλλάδος, διότι ὑπάρχουν πληροφορίαι, ὅτι κατακτήται μετέθουν βίσια κατ' αὐτῶν μέτρα, ὡς συνέδη μὲφέλη μὲφέλη εἰς τὸν ἀγώνα.

Η προειδοποίησης ἦταν ἀσκοτος. Οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταί, οἱ «εκακοὶ αὐτοὶ» Ἐλλήνες, είχαν πάρει πρὸ πολλοῦ τὴν ἀπόφασί τους: Θὰ ἔμεναι εἰς τὴν Ἐλλάδα, ὅτι καὶ ἀν συνέδαινε. Καὶ ἐτοι ἀπέκλεισθον ἐδῶ, ἔκουσίως, μικροὶ καὶ μεγάλοι, περιμένοντας, ὅχι χωρὶς περιέργεια καὶ ἀγνοίας τὴν ἑκδήλωσιν τῶν «μέτρων τοῦ κατακτητοῦ».

Ἐν τῷ μεταξὺ, εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως ἐσταμάτησε κάθε κίνησις, ἀλλειψει, ἀλλὰ τε, ἀντικείμενου ἀπασχολήσεως. Τὴν παραμονὴν τῆς εἰσόδου τῶν Γερμανῶν, κατόπιν συνοπτικῆς διαδικασίας, τὸ ἐμπιστευτικὸν Ἀρχεῖον τῆς Ἐνώσεως, ποὺ μποροῦσε νὰ παράσχῃ στὸν ἔχθρο πολυτίμους πληροφορίας, κατεδικάσθη εἰς τὸν ἀφανισμόν, παραδοθὲν εἰς τὸν «Ηφαίστον.

Πέρασαν μερικές ἡμέρες. Τὴν δην Μαΐου ἐλήφθη τὸ κάτωθι ἔγγραφον τοῦ «Υφουργείου» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογεγραμμένον ἀπὸ τὸν τότε πρωθυπουργὸν Τσολάκογλου:

«Αἰο. Πρωτ. 20715 — 5 Μαΐου 1941.

## ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Πάντα τὰ μέλη τῆς ὑμέτερας Ἐνώσεως δένον νὰ διαδέσσουν πρὸς τὰ ἡμέρατα ἡγεμονίας:

1) Νὰ γνωστοποιήσουν τηλεγραφικῶς εἰς τὸ «Υφουργείον» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸν τόπον ἐνθεῦτεν εἰς τὸν ἔργον τοῦ γκαουλάτεροῦ.

2) Τὰ εὐρισκόμενα πλώια μὲ γγύλινον λιμένα καὶ νὰ ἀναμείνουν ἐκεῖ περιάτερω δόηγιας μας, γνωστοποιούντας τηλεγραφικῶς, ὡς ἀντότερο, τὸν λιμένα τούτον.

3) Νὰ τονισθῇ, ὅτι πάντα ταῦθιστον εἰς Ἀγγλίαν ἀντιδίαινει πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς Ἐλλάδος, ὅτι ὑπολειπομένη γνωρικότης πλοίων δέον νὰ διατεθῇ διὰ τοὺς ιδίους ημῶν σκοπούς, καὶ ὅτι αὐτὴ δὲν πρέπει νὰ ἐκτεθῇ εἰς καταστροφὴν ὑπὸ τοῦ γερμανικοῦ κατὰ ὄλασσον πόλεμου.

Η διαδίδοσις τῶν ἀντότερα δόηγιών δύναται νὰ γίνη διὰ τῶν Ἀρχῶν τοῦ γερμανικοῦ Κράτους, μεριμνή ἡμῶν. Αναφέρεται ἔνεργειας ἐκάστου τῶν μελών τῆς Ἐνώσεως σας καὶ πάσαν σχετικὴν πληροφορίαν των.

«Ο Πρόδρομος τῆς Κυβερνήσεως  
Γ. ΤΣΟΛΑΚΟΓΛΟΥ

Πράγματι, ἡ συμμόρφωσις τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτῶν πρὸς τὰς διαταγὰς τῆς «Κυβερνήσεως» ἦτο σχεδὸν ἀπόλυτος. Αὔστηραι ἐντολαὶ πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων διεβιδάσθησαν εἰς τὸ «Υφουργείον» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πρὸς ἀποστολὴν διότι δεῖ, ἀφοῦ Βεδαίων οἱ πλοιοκτῆται ἡγεμονίαν τὴν θέσιν τῶν πλοίων των. Τὶ ἀπέγιναν αἱ ἐντολαὶ αὐταὶ ἀγνωστον. Κατὰ πᾶσαν πιθανότητα, ἀν δὲν ἔξεπέμφθησαν διὰ

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

## N. A. SITAS

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

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

τοῦ ἀσυρμάτου εἰς τὸ κενόν, ἔλαβον τὴν ἀγούσαν πρὸς τὰ ὑπόγεια τοῦ «Υφουργείου», διότι τὸ «Ἀρχεῖον.

Ἐτοι, ἡ πρώτη πρᾶξις τῆς κωμαδίας ἔληξεν. Ὁ κατακτητὴς ίκανοποιήθη.

\* \* \*

«Ἄλλα δὲν ἔθανεν αὐτό. Μιὰ καὶ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα εἶχαν ἔγκατα-λειψιν τὸν συμμαχικὸν ἀγώνα καὶ κατέφευγον εἰς οὐδετέρους λιμένας, ἔπειπε νὰ τὰ ὑγοράσουμε, διότι τὸ Γ'. Ράιχ, ὡς γνωστόν, διὰ τὸν ἐπιτήρησην.... Οχι κατασχέσεις καὶ λειπαὶ πολέμου....

Καὶ ἐμφανίζεται τότε ἐπὶ σκηνῆς ὁ πολὺς Μπίργκφελντ, γκαουλάτερ

ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

«Ἐλησμόνσα νὰ προσθέσω, ὅτι τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀντικαθιστοῦσα τὸν ἀσθενοῦντα Διευθυντὴν τῆς Ἐνώσεως Α. Φαρκούχ, ποὺ ὑπέστη τὴν ἡμέραν, πληγια, τὴν ἡμέραν ἀκρίδος τῆς εἰσόδου τῶν Γερμανῶν στὰς Ἀθῆνας.

Πέρασαν μερικὲς ἡμέρες ἀπὸ τότε. «Ἔγα πρῶι καλούμαται τηλεφωνικῶς νὰ παρουσιασθεῖσαν πλοίον τοῦ κ. Μπίργκφελντ, εἰς τὸν Γ'. δρόφον τοῦ Εμπορικοῦ Επιμελητήριου Αθηνῶν. Εἰς ἐρώτησην μου τὶ ἔστι Μπίργκφελντ καὶ διατὶ θέλει νὰ παρουσιασθεῖσαν πλοίον τοῦ λαμβάνω τὴν ἀπάντησην, διὰ τὴν μάθη καὶ νὰ μὲν βραδύνω Φεύγονταν ἀπὸ τὸ γραφεῖο παρηγγειλαὶ στοὺς συνεργάτας μου, διὰ, ἀν ἔδειπταν πόλην νὰ γυρίσω, ἔπειπε νὰ μὲν ἀναζητήσουν, διότι «κατί» θὰ μου είχει συμβῆ.

«Ομολογῶ, διὰ τὴν διαδρομὴν τῆς ἀποστάσεως, ποὺ ἔχωρίζε τὰ Γραφεῖα τῆς Ἐνώσεως ἀπὸ τὸ Εμπορικὸν «Επιμελητήριον, δηλαδὴ περὶ τὰ 50 μέτρα, κατέρριψα τὸ ρεκό... τῆς Βραδύτητος. Φθάνοντας στὸ Γ' πάτωμα καὶ μπαίνοντας στὸ γραφεῖο, που ἔφερε τὴν ἐπιγραφὴν «G. BIRGFELD», εύρηθκα πρὸ τοῦ καλέσαντός με, εύρισκομένου εἰς κατάστασιν μόλις συγκρατουμένης ἀγανακτήσεως.

Θά σας τὸν περιγράψω: «Ἐνας φύλος λεβεντάνθρωπος, μὲ ἀδρὰ χαρακτηριστικά, καμιὰ 50ρίαν χρώνων, μελαψός, παρὰ τὴν Ἀρείαν καταγούντος, ἀλλὰ καὶ μὲ ἀρκετά ἑκδηλὰ χαρακτηριστικά ρωμαϊοῦ. Φέρει τὴν στολὴν ὑπολογαγοῦ τοῦ πεζικοῦ — γιατὶ διχὶ ύποπλοιάρχου, διὰ τὴν περίστασιν, διενόθην — καὶ στὸ στήθος του κρεμασμένα ἀρκετά τενεκεδάκια. Μιλεῖ θωμάσια τὰ ἐλληνικά. Εύγενεστατος, μὲ καλεῖ νὰ καθήσω καὶ μου προσφέρει ἀναψυκτικόν.

Ἐπάνω στὸ γραφεῖο τοῦ διακρίνων τὸν κατάλογο σηματοδογμένων ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ «Υφουργείου» Ε. Ν., ἔκδοσεως 1940, εἰς τὸν μελέτην τοῦ δόπιου είχε προφανός ἔγκυψε.

«Υστέρα ὅπερα ὃντας ἐνας εἰδός προσανακρίσεως, ὅπως πρὸς τὴν ιδιότητα μου— ἔτρομαξα νὰ τὸν πείσω, διότι δὲν ήμουν, διότι ἔνδιμζεν, διὸ Ιωάννης Γρέγος ἐφοπλιστής — καὶ περὶ τοῦ ποίους ἐκπροσωπεῖ η «Ἐνώσις Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν κλπ., διὰ Μπίργκφελντ εἰς αὐτὸν πλέον πόλην μὲ διέταξεν:

— «Ἐντὸς 24 ἡμέρων πρέπει νὰ μου ἔχετε φέρει: 1) Κατάλογον τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν διευθύνσεων των, ὡς πρὸς τὴν ιδιότητα μου— ἔτρομαξα νὰ τὸν πείσω, διότι δὲν ήμουν, διότι δένδιμζεν, διὸ Ιωάννης Γρέγος ἐφοπλιστής — καὶ περὶ τοῦ ποίους ἐκπροσωπεῖ η «Ἐνώσις Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν κλπ., διὰ Μπίργκφελντ μαινούμενος πρήστης νὰ κραυγάζῃ:

— Ξέρετε πολὺ καλά, διότι εὐηστόμενος σας, κάμετε συμβούλιο, κόψτε τὸ σύνδεσμό σας, καὶ μέτρα αὐτοὶ τέλος, πρέπει νὰ συμβουλευθῶ τους προϊσταμένους πού τὸ πρώτο πρέπει νὰ ἔχω τὰ στοιχεῖα ποὺ σᾶς ζήτησα, ἀλλοιώς....

Αὐτὸς τὸ «ἄλλοιῶν» ἔλεγε πολλά!

\* \* \*

Σὲ λίγο ἥμουν εἰς τὸ γραφεῖον, καλῶν εἰς συναγερμόν. Συνηῆθε ἀμέσως τὸ Δ. Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως, εἰς τὸ δόπιον καὶ ἔξεθεσα τὰ διατρέξατα.

«Απεφασίσθη, τότε, νὰ κατατοπίσω ἀμέσως τὸν «Υφουργὸν» Εμπ. Ναυτιλίας καὶ νὰ ζητήσωμεν δόηγιας.

Ο «Υφουργὸς» Ιάσων Παπαδόπουλος μοῦ εἶπε:

— Ποιος εἰνε αὐτοῦ; Νὰ μην κάνετε τίποτε. Νὰ μὴν τοῦ δύσετε κανένα στοιχεῖον, ἀν δὲ σᾶς διατάξω ἔγω!»

Καὶ ἀμέσως ἔπειτα ἐπῆρε στὸ τηλέφωνο τὸν Εμπορικὸν Ακόλουθο

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES

ESTABLISHED 1875

## Dekytspotter Brothers

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

### NANTES

4<sup>th</sup> Rue Mathurin Brissonneau

(Angle Quai Fosse)

Delivery DONGES - ST. NAZAIRE

Tel. 154.91

Adr. Téleg.: PROVISIONS-NANTES

R.C. 25-64 a.

### DUNKERQUE

34-36, Rue du Collège

2-90 Boucherie & Bureaux

TEL. 2-18 Chat a vin

2-71 Privé

Adr. Téleg.: PROVISIONS-DUNKERQUE

R. C. Dunkerque .8.913

ALSO CALAIS - Tel.: 10.55.

### FRESH PROVISIONS

WINE AND SPIRITS

### BONDED STORES

DECK AND ENGINE STORES

τῆς Γερμανικῆς Πρεσβείας, όνόματι Μύλλερ, νομίζω, εἰς τὸν ὅποιον ἔξέθεσεν ἐν συντομίᾳ τὰ δόσα τοῦ ἀνέφερα, προσθέτων: «Υποθέτω κ. Μύλλερ ὅτι εἶμαι ἀκόμη 'Υπουργός. 'Ο κ. Μπίργκφελντ μπορούσε νὰ ἀποτάθῃ στὸ 'Υψητούργειον».

Ο 'Εμπορικός 'Ακόλουθος, ὅπως κατάλαβα, ἔκπητησε νὰ τοῦ ἀναφέρῃ τὸ 'Υψητούργειον ἐγγράφως ἐπὶ τοῦ ζητήματος.

Πράγματι, υστερα ἀπὸ λίγο ἔξεδετα εἰς τὸν μεταφραστὴν τοῦ 'Υψητούργειου, γιὰ μιὰ ἀκόμη φορά, τὰ διατρέξαντα.

Τὴν ἔπομένην τὸ πρῶτον μπαίνοντας στὸ γραφεῖο, ἀκούσα τὸ τηλέφωνο νὰ κτυπᾷ. Σηκώνων τὸ ἄκουστικο, καὶ ἀκούων μιὰ ἀγριοφωνάρα:

«Μπίργκφελντ ὄμιλει. — 'Εσύ εἶσαι Γρέγο; Νὰ θλητὶς ἀμέσως ἔδω!».

Ἀφοῦ ἀφοῦς πάλι τὴν ἐντολὴν νὰ φάσουν νὰ μὲ βρουν, ἐαν δὲν ἔδινα σημείας ζωῆς, ἀντεμετώπιζα σὲ λίγο τὸν Ναυτιλίας γκαουλάτη.

Μὲ μεφιστοφελικὸν ὑφος, μόλις μὲ εἶδε, ἀνέσυρε κάτω ἀπὸ τὸ χαρτοφύλακα του ἔνα χαρτί. Μὲ τὴν πρώτη ματιὰ κατάλαβα, «Ηταν τὸ ἔγγραφον τοῦ 'Υψητούργειου Ε. N. πρὸς τὸν 'Εμπορικὸν 'Ακόλουθον».

— Ωστε ἀντὶ νὰ κάνων δι' τοῦ εἴπει, ἐπήγεις καὶ μὲ κατηγγείλες στὸν 'Υπουργὸ σας, ὅτι ἔξαστον αὐθαιρέτως πίεσιν, ἐπειδὴ οὐδὲν τοῦ ποὺ ζήτησα; Τώρα θὰ ιθῆς.

Προσπάθως νὰ τοῦ ἔχηγησω, ὅτι δὲν τὸν κατηγγείλει κανεὶς, ὅτι ἔπρεπε νὰ συνεννοθῶμε μὲ τὴν προϊσταμένην μας 'Αρχήν, ὅτι Ἐλαβατέοις ἐντολὴ κλπ. κλπ. Ἀλλὰ ήταν ἀδύνατον.

— Κατακοκκίνος, ὅρμος, χειρονομῶν ἔξαλλα, φώναζε:

— Νὰ πᾶς στὰ ἀφεντικά σου, δοῦ, ἀν δὲν μοῦ δῶσουν τὶς πληροφορίες που ζήτησα, θὰ τοὺς χώσω δῆλους μέστα γιὰ νὰ μάθουν. Μήνιν ξεχνάτε, ὅτι ο Νομικὸς εἶνε κι οι δύο στοὺς 'Αρεώφων.

Ἄυτὸν ἦταν, προφανῶς, μπλόφα ἐκ μέρους του πρὸς ἐκφοβισμόν. Πράγματι, ὁ κ. Μάρκος Νομικός, ὅπως έμαθα κατόπιν, εἶχε συρθῆ εἰς τὰς φυλακὰς ἀπὸ τὰ S. S., ἀλλὰ γιὰ ἀλλή ἐντελῶς ὑπόθεσιν.

— Αφοῦ, λοιπόν, ο Μπίργκφελντ ἔξεσπασεν, υστερα ἡσύχασε καὶ μὲ διέταξε:

— Κάτσε τώρα ἔδω! Θά πάμε μαζὶ στὸν 'Υπουργό, νὰ τοῦ διαφεύσης τὰ δύο εἴπεις.

— Άλλα μπαίνοντας ὑπὸ τὰ συμπονετικὰ βλέμματα τῶν ὑπαλλήλων τοῦ 'Επιμελητηρίου στὴν πολυτελῆ λιμουζίνα, ὁ Μπίργκφελντ μοῦ ἐπεφύλασσε τὸν διασυρμὸν νὰ μὲ περιφέρη καθισμένον πλάι του, ἐπὶ δόλοκληρη ὥρα, σὲ διάφορες γερμανικὲς υπρεσίες, σ' ὅλη τὴν πόλη, ἐνώ ἀπὸ πίσω ὁ Γερμανὸς σωφέρ μὲ κύτταζε διαρκῶς ὑποπτα.

Κατὰ τὴν διάρκειαν αὐτῆς τῆς διαδρομῆς, ἐπωφελήθην σχετικῆς ἡρεμίας που τοι γιὰ νὰ τοῦ μιλήσω γιὰ τὸν κ. Μάρκο Νομικό. Τοῦ ἔχηγησα ὅτι ἦταν πολὺ καλός ἀνθρώπος καὶ διὰ ἀσφαλῶς ἀδικα τὸν κρατούσαν.

Μοῦ ἀπήγαπτε:

— Δὲν ξέρω! Κατὶ θὰ ἔχη κάνει γιὰ νὰ τὸν πιάσουν!

Τότε μοῦ ἥλθε νὰ τὸν παρακαλέσω νὰ μεσολαβήσῃ γιὰ τὴν ἀποφυλάκισί του. Περιέργως ἔφαν ἐνδιαφέρομενος καὶ κατέληξε:

— Καλά, θὰ ζητῶν νὰ μού τὸν φέρουν. Θὰ τὸν ἀνακρίνω ἔγω ὁ ἴδιος καὶ ἔκανε ὅπως τὰ λέξ, θὰ τὸν ἀφήσω ἐλεύθερο.

— Ομοιογώ ὅτι μοῦ ἔκανε ἐντύπωσι η ἐυκολία, μὲ τὴν ὅποιαν ἔδειχθη τὴν παράκλησιν μου....

— Εφέσαμε, τέλος, στὸ 'Υπουργεῖον διότι ο Μπίργκφελντ ἔκανε μιὰ θεατρικὴ εἰσόδο καὶ μπήκαμε στὸ 'Υπασπιστήριον. 'Υπασπιστὴς ἦταν τότε ὁ πλοτάρχης κ. Παγώντης.

— Υπολοχαγὸς Μπίργκφελντ, θέλω τὸν κ. 'Υψητούργο ἐπειγούντως.

— Ο κ. Παγώντης μπαίνει στὸ ὑπουργικὸ γραφεῖο καὶ σὲ λίγα λεπτά ξαναγάπινει.

— Ο κ. 'Υψητούργος λυπεῖται, διότι δὲν μπορεῖ νὰ σᾶς δεχθῇ ἀμέσως. — Ξέχει κάποια συνεργασία καὶ παρακαλεῖ νὰ περιμένετε λίγα λεπτά. Καθίστε κ. ὑπολοχαγέ.

Μπροστάνει τὴν ὁρικότη, διότι δὲν μπορεῖ νὰ καθίστη, σᾶσκοτα, διορθωτικός. — Ορθίος ὁ δελευτισμὸς στὸ γραφεῖο του!

— Εδέσσειν, ἐπὶ τέλος, σὲ λίγα, νὰ τελειώσῃ η 'συνεργασία τοῦ κ. Υψητούργου καὶ ὁ μαινόμενος Μπίργκφελντ εἰσέθαλε στὸ γραφεῖο, ἀκολουθώμενος κατὰ πόδας ἀπὸ τὸν γράφοντα.

— Ο παπαδόπουλος, διορθωτικός μπροστά στὸ γραφεῖο του, ἔχαιρετησεν εὐγενέστατα τὸν Μπίργκφελντ καὶ τὸν ἀκέλασε νὰ καθίστη, σᾶσκοτα, διορθωτικός. — Ορθίος ὁ δελευτισμὸς στὸ γραφεῖο του!

— Εδέσσειν, ἐπὶ τέλος, σὲ λίγα, νὰ τελειώσῃ η 'συνεργασία τοῦ κ. Υψητούργου καὶ τὸν διασυρμὸν τοῦ Μπίργκφελντ εἰσέθαλε στὸ γραφεῖο, ἀκολουθώμενος κατὰ πόδας ἀπὸ τὸν γράφοντα.

— Ο παπαδόπουλος, διορθωτικός μπροστά στὸ γραφεῖο του, ἔχαιρετησεν εὐγενέστατα τὸν Μπίργκφελντ καὶ τὸν ἀκέλασε νὰ καθίστη, σᾶσκοτα, διορθωτικός. — Ορθίος ὁ δελευτισμὸς στὸ γραφεῖο του!

Φελντ ἔκαμα, δεύτερον, διὰ πιθανὸν κακῶς νὰ διετυπώθησαν τὰ πράγματα εἰς τὸ πρὸς τὸν 'Εμπορικὸν 'Ακόλουθον ἔγγραφον τοῦ 'Υψητούργειου καὶ τρίτον, διὰ ὃ ίδιος ὁ ὑψητούργος εἶχε διατάξει τὴν 'Ενωσιν νὰ μὴ δώσῃ οὐδὲν στοιχεῖον εἰς τὸν κ. Μπίργκφελντ, διὰ δοπίος μπορούσε νὰ ζητήσῃ ὃ, τι θήλει ἀπὸ τὸ 'Υψητούργειον καὶ μόνον.

Ἐπιτοκολύθησε συλληπτικής μορφῆς, ὅποτε ὁ Μπίργκφελντ προφανῶς ἥρεμήσας, ἀλλὰ πάντα στομφώδης, ἔξητησεν ἀπὸ τὸν 'Υψητούργειον νὰ κληθῶν οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἰς σύσκεψιν ὑπὸ τὴν προεδρίαν του, παρουσία καὶ τοῦ 'Υψητούργου, διότι εἶχε νὰ τοὺς ὑποβάλῃ μίαν πρότασην ἐκ μέρους τῆς γερμανικῆς Κυβερνήσεως, τὴν δοπίοντας ἔξεπροσώπως.

— Σύμφωνος, ἀπήντησεν ὁ 'Υψητούργος. Θέλετε, κ. Μπίργκφελντ, ή σύσκεψιν νὰ γίνη τὸ Σάββατον;

— Μάλιστα, τὸ Σάββατον, ὥρα 10 π.μ. στὸ γραφεῖον μου, στήν....

— "Α!" — "Οχι. 'Η σύσκεψις θὰ γίνη ἔδω στὸ 'Υψητούργειον, κ. Μπίργκφελντ! Δεν μπορώ νὰ πηγαίνω διότι θέλετε ἐσεῖς. Νομίζω πῶς ἔχω κάποιο ἀξιώματος ἀκόμη.

Ο Μπίργκφελντ θυμήθηκε τὴν ἐλληνικὴ πιονηρία καὶ πέταξε τὸ ἐπιχείρημα, διὰ τὸ 'Υψητούργειον δὲν εἶχε κατάληπτη αἰθουσα γιὰ νὰ χωρέσῃ τόσον κόπτη....

— Ο Παπαδόπουλος ἔδειχθη ὡς ὄρθρον δῆθεν τὸ ἐπιχείρημα αὐτὸν καὶ ἔτσι ὡρίσθη ἡ συγκέντρωσις νὰ γίνη εἰς τὴν αἰθουσαν τελετῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου πρὸτεινόμενη 8.

Δὲν ἐπέτρεψεν νὰ μπροσέρχεται στὴν σύσκεψιν αὐτὴν, που θὰ ἔγινετο ὑπὸ τὴν προεδρίαν τῆς 'Εξοχότητός του. Ο Παπαδόπουλος ἔστειλε ἀναπληρωτὴν του, τὸν πλοίαρχον κ. Κ. Κατσαμπῆν.

— Μόλις ἔμεινα ἐλεύθερος, ἔσπευσα νὰ καλέσω τὸ Δ. Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως καὶ νὰ τοὺς κατατοπίσω ἐπὶ τῶν διαμεμένων καὶ ἀποφασισθέντων. Στὴν ἀρχὴ ὑπῆρχαν δισταγμοί, ως πρὸς τὸ ἔανθη ἔπερπεν τὴν παραστοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν σύσκεψιν, ἢ νὰ ἀφίσουν τὸν Μπίργκφελντ μὲ μοναδικὸ θύμα τοῦ τὸν κ. Κατσαμπῆν. 'Επεκράτησαν, ὅμως, ὡριμώτεραι σκέψεις καὶ βοηθούσης καὶ τῆς περιεργείας περὶ τὸν τί θὰ είνει η πρότεινος Μπίργκφελντ, ἀπεφασισθή νὰ εἰδοτοποιηθούν ἀπὸ τηλεφώνου δῆλα τὰ μέλη νὰ παραστούν κατὰ τὴν προσδιορισθεῖσαν ἡμέραν καὶ ὥραν.

Αὐτὸν ἔγινε τὴν ἔπομένη τοῦ. Ο 'δημόσιος' μου μὲ ἑκάλεσε νὰ εὐρίσκωμαι στὸ γραφεῖον τοῦ τὸ ἀπόγευμα, διότι θὰ γίνηε 'ἔφερνε' τὸν Νομικό. 'Αμέσως ἐπέτρεψαν σε εἰς τὸ σπίτι του κ. Νομικού καὶ ειδοτοπίσα τὴν Κα Νομικού, διὰ τὸ μπορούσε νὰ ιδηῖ τὸν άνθρωπα της, τὸν θούρην εἰς τὴν προεδρίαν της.

Πράγματι, τὸ ἀπόγευμα 'ἔφερνε' τὸν κ. Νομικό στὸ γραφεῖο τοῦ Μπίργκφελντ, διότι ἀπό την ἀρχὴ τοῦ οὐρανού καὶ κουβεντιάσθη μὲ τὴν σύγκυνόν του γιὰ λίγη ὥρα, ἐμπήκε στὸ γραφεῖο τοῦ Μπίργκφελντ γιὰ νὰ 'άνακριθῇ'. Τί διημερίσθη ἔκει, τί είδους ἀνάκρισις ἔγινε, δὲν ἔμαθα ποτέ! Τὸ εὐτυχές ἀποτέλεσμα πάντων ήταν, διὰ τὸ κ. Μάρκος Νομικός ἀφέντης ἐλεύθερος νὰ γυρίσῃ στοὺς ιδιούς του, υστερα ἀπὸ τὴν ἀδικία ταλαιπωρία του. Τὴν ἔπομένην μάλιστα παρευρέθη στὸ συγκληθὲν Δ. Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως.

— Εφάσαεν, ἐπὶ τέλος, η ἡμέρα τῆς συγκεντρώσεως. 'Απὸ ἐνωρὶς εὐρισκόμενος εἰς τὴν αἰθουσαν τελετῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου, ὑποδεχόμενος τους ἀφίσουμενους ἐφοπλιστάς. Εἶχαν ηδη ἀρκετοὶ καὶ συνεχήσουν ανταλλάσσονται γνωμάς περὶ τοῦ τί ἐπρόκειτο νὰ γίνηε. Όταν αἴφνις εἰσέβαλλε στὴν αἰθουσαν ἔνας φαντάρος Γερμαναράς, κρατῶντας ἔνα πακέτο κόλλες, τίς ὅποιες καὶ ἀρχίσεις νὰ μοιράζῃ μὲ τὴν σειρὰ εἰς τοὺς παρευρισκόμενους. 'Όπου μὲ μεσω τῆς γενικῆς ἐκπλήξεως, ἀκούγεται η φωνὴ εἰνός γνωστοῦ διὰ τὸ πνεύμα του — οχι πάντως Κεφαλλωνίτη — ἐφοπλιστοῦ, ἀποτελούμενος πρὸς τὸν Γερμαναρά:

— Δὲ μοῦ λές, πασιδι μου, .... διαγνωσμό θὰ κάνουμε;

Ο στρατιώτης, ἡλιώνας χαμογελών, ἀπήντησε σὲ σταθῆ, ἐπινήστησε σὲ στομφώδης εἰς τὴν αἰθουσαν τοῦ Μπίργκφελντ, κρατῶντας χαρτοφύλακα πλήρη καὶ ἀκολουθούμενος ἀπὸ τὸν πλοίαρχο κ. Κ. Κατσαμπῆν.

Μετὰ ἔνα εὐγενέστατον χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς σᾶσκοτα, διότιστας, ἀριστότως ἀνταποδοθέντα, ὁ Μπίργκφελντ εἰσέθαλε στὸ γραφεῖο του κ. Μίχαλον, τὸν τότε πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως μας καὶ τοὺς κ. κ. Λ. Νομικόν, τὸν Μεσογειακῶν, νὰ λάδουν θέσιν εἰς τὴν πρὸ τοῦ βήματος προεδρικὴν τράπεζαν, μαζὶ μὲ τὸν πλοίαρχον κ. Κ. Κατσαμπῆν.

Στὴν εἰσόδου τῆς αἰθουσῆς εἶχε σταθῆ, ἐν εἰδή φρουροῦ, διὰ διασείμας τις κόλλες τοῦ διαγνωσμού φαντάρος, ἐνώ ἐπάνω στὸν ἔξωτη διεκρί-

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," (HELENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Γραμματαὶ:

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

Γενικοὶ Πράκτορες :

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

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

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

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



## Τὰ καθυστεροῦντα

Πρὸς τὰς Λιμενικάς καὶ Προεγκιάκας Ἀρχάς ἐκοινοποιήθη καὶ τρίτος κατάλογος τῶν καθυστερούντων εἰσέτι τὴν καταδόλην τῆς β'. δόσεως ἥ καὶ ὀδόληρον τὸν φόρον 1947—1948 βάσει τῆς συμφωνίας τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Τὸ συνολικὸν ποσὸν τῶν καθυστερουμένων, κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ἀνέρχεται εἰς 1.620.123 δολαρίων. Φαίνεται, ὅμοι, ὅτι πολὺ μικρότερον εἴνε τὸ διειλόμενον ποσόν. Ἡ ἀρμόδια Οἰκονομικὴ Ἐφορεία δὲν ἔχει πλήρως ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῶν κατατεθέντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ποσῶν, οὐτε καὶ θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, συνυπολογίσει τὰ δόσα κατεβλήθησαν σὺν οἱ λικῶς — ἀρκεταὶ ἑκατοντάδες χιλιάδων λιρῶν — ἔμαντι τοῦ φόρου εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πρεσβείαν τοῦ Λουδίου ἀπό τοὺς διαφωνοῦτας μὲ τὴν συμφωνίαν τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολαρίων ἐφοτλιστάς.

Πάντως ὁ γενικὸς πίνακας τοῦ ὑπουργείου περιλαμβάνει ὡς καθυστεροῦντα τὸν φόρον τὰ κάτωθι πλοῖα:

Α'. **ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ:** «Κεχρέα» δολλ. 38.885, «Παναγία Καθαρίστισσα» δολλ. 54.931, «Ἀγίος Νικόλαος» δολλ. 31.691, «Αμερική» δολλ. 19.201, «Αναστάτιος Πατέρας» δολλ. 17.675, «Αστερίς» δολλ. 24.442, «Αταλάντη» δολλ. 15171, «Β. Ἡλ. Κουλουκούνης» δολλ. 19.213, «Δημοσθένης Πανταλέων» δολλ. 33.196, «Ἐλένη Σταβάτου» δολλ. 22.204, «Ἐλλάς» δολλ. 16.377, «Ἐπτάνησος» δολλ. 21.466, «Εὐγενία Χανδρί» δολλ. 31.077, «Εύρυμέδων» δολλ. 38.680, «Θεμώνη» δολλ. 22.676, «Ι. Ι. Κουλουκούνης» δολλ. 16.384, «Κάππαιν Παπαζόγλου» δολλ. 27.163, «Κάππαιν Ματαράγκας» δολλ. 23.895, «Κάππαιν Φαρμακίδης» δολλ. 13.275, «Κωστής Λεμός» δολλ. 20.308, «Λούσια Νομικού» δολλ. 15.498, «Μαρία» δολλ. 20.164, «Μαρία Κουλουκούνης» δολλ. 19.996, «Μαρία Σταβάτου» δολλ. 15.820, «Μιχαήλ» δολλ. 20.338, «Ναύαρχος Κουντούριώντες» δολλ. 20.021, «Νικόλαος Καΐρης» δολλ. 17.591, «Νικόλαος Πατέρας» δολλ. 19.584, «Παναγιώτης Κουμάνταρος» δολλ. 19.358, «Ρίτσαρντ Λάιονς» δολλ. 17.462, «Σαντορί-

νη» δολλ. 21.108, «Στάθης Γιάνναγας» δολλ. 18.964, «Σταῦρος Κουμάνταρος» δολλ. 18.514, «Φλάιτ Λεφτενάντ Βασιλειάδης» δολλ. 16.066, «Χαδιώτης» δολλ. 23.929, «Χέλατρος» δολλ. 21.586, «Ψαρά» δολλ. 17.197, «Αντώνης Σ. Π.» δολλ. 10.287, «Γ. Πανώρας» δολλ. 11.932, «Καλλιόπη» δολλ. 30.758, «Κονίστρα» δολλ. 12.265, «Κ. Χατζηπατέρας» δολλ. 11.387, «Κωνσταντίνης» δολλ. 12.015, «Μάσουντ Αθανάσιος» δολλ. 10.850, «Μιχαλάκης» δολλ. 13.645, «Νικολάου Γεωργίου» δολλ. 10.1, «Νικόλαος» δολλ. 12.312, «Νικολάος Κουλουκούνης» δολλ. 10.565, «Οθώνας» δολλ. 16.247, «Παναγιώτης» δολλ. 13.366, «Σάμος» δολλ. 11.532, «Φωτεινής» δολλ. 1.844.

Β'. **ΤΑΝΚΕΡΣ:** «Κάτε Ν. Λ.» δολλ. 50.226, «Τζών Χανδρῆς» δολλ. 46.475, «Θεοδώρας» δολλ. 15.631, «Ιωάννης Ζαφειράκης» δολλ. 3.701, «Πετράκης Νομικός ΙΙΙ» δολλ. 6.367.

Γ'. **ΠΑΛΛΑΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ:** «Ἀγία Μαρίνα» δολλ. 7.785, «Ἀπο Γιώργης» δολλ. 3.750, «Ἀντικλείας» δολλ. 615, «Ἀργολικός» δολλ. 14.050, «Αμφιλάος» δολλ. 283, «Γεράσιμος Βεργωτῆς» δολλ. 53.339, «Ἐρμούπολις» δολλ. 2.101, «Ιάκωβος» δολλ. 3.674, «Θεόδωρος» δολλ. 938, «Λακωνίας» δολλ. 670, «Μάσουντ Ελικώνη» δολλ. 30.855, «Νίκος Τ.» δολλ. 19.706, «Παύλος Γ.» δολλ. 871, «Σαλαμινίας» δολλ. 18.257, «Στέφανος Σ.» δολλ. 1.077, «Ταξιάρχης» δολλ. 19.382, «Φλώρινας» δολλ. 109, «Φόλγας» δολλ. 449, «Αίκατερίνη Κουμαντάρου» δολλ. 25.507, «Ἀγίος Γεώργιος» δολλ. 14.563, «Γ. Μ. Εμπειρίκος» δολλ. 17.258, «Μαργαρίτα Χανδρῆς» δολλ. 16.336, «Μέντωρ» δολλ. 7.327, «Φρέδης» δολλ. 11.964, «Ἀγία Θαλασσονή» δολλ. 7.962, «Ἀγίοι Βίκτωρες» δολλ. 3.251, «Ἀγίος Βλάσιος» δολλ. 1.101, «Ἀννα» δολλ. 207, «Ἀλεξάνδρας» δολλ. 1.592, «Γεωργίος Γ.» δολλ. 2.505, «Γεώργιος Κρινής» δολλ. 1.48, «Δ. Ιγγλέστης» δολλ. 13.441, «Δωρίς» δολλ. 16.485, «Δ. Χανδρῆς» δολλ. 2.932, «Ειρήνη Εμπειρίκου» δολλ. 8.694, «Ελένη Κουλουκούνης» δολλ. 9.134, «Ζέφυρος» δολλ. 1.203, «Ηλίας Κουλουκούνης» δολλ. 12.222, «Θεομήτωρ» δολλ. 870, «Θέτις» δολλ. 6.561, «Ιθακός» δολλ. 4.000, «Ιωάννης Φράγκος» δολλ. 6.600, «Κάσσος» δολλ. 12.829, «Κατίκα Χατζηπατέρας» δολλ. 5.344, «Λεωνίδας» δολλ. 6.718, «Λύρας» δολλ. 9.718, «Λακωνίας» δολλ. 67, «Μαργαρίτα» δολλ. 848, «Μάσουντ Κυλλήνης» δολλ. 4.388, «Μάρτησσα» δολλ. 9.205, «Μαρία Λ.» δολλ. 3.980, «Μάστερ Ηλ. Κουλουκούνης» δολλ. 18.540, «Νίνα Καμπάνη» δολλ. 857, «Μιχαήλ Εμπειρίκος» δολλ. 976, «Νηρεὺς» δολλ. 16.874, «Ολυμπός» δολλ. 13.314, «Στάμος» δολλ. 1.538, «Ταύγετος» δολλ. 2.901, «Τέτη Νομικού» δολλ. 148, «Υδρούσσα» δολλ. 2.624, «Φλώρα Νομικού» δολλ. 889, «Ωρίων» δολλ. 5.425, «Θεοκυπήτωρ» δολλ. 384.

Δ'. **ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ:** «Ἀμαρυνθία» δολλ. 61, «Ἐλένη» δολλ. 1.477, «Ἐλση» δολλ. 85, «Ηλιούπολις» δολλ. 87, «Ιόνιον» δολλ. 134, «Ιτέα» δολλ. 104, «Μαρή» δολλ. 112, «Μοσχάνη» δολλ. 109.

### ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ

1. Λίμπερτυς	52	Δολλ.	1.010.212
2. Τάνκερς	5	»	122.400
3. Παλλαία φορτηγά	63	»	485.342
4. Επιβατηγά	8	»	2.169

Σκάφη 128 Δολλ. 1.620.123

= = = = =

### Αἱ ναυπηγήσεις μας εἰς τὴν Ἰταλίαν

Σχετικῶς μὲ τὰς προκαταρκτικὰς ἐργασίας διὰ τὴν ἔναρξην τῆς ναυπηγήσεως τῶν παραγγελθέντων εἰς τὴν Ἰταλίαν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, μᾶς γράφουν ἀπό τὴν Γένοβαν τὰ ἔξης: «Αἱ δοκιμαὶ τῶν προτύπων εἰς τὴν δεξαμενὴν τῆς Ρώμης ἐστέθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας. Ο ναυπηγὸς κ. Β. Φραγκούλης, δοτὶς παρηκολούθησε τὰς ἐργασίας καθ' ὅλας σύτῳν τὰς φάσεις, ἔξεφρασε τὴν ίκανοποίησίν του πρὸς τοὺς Ἰταλοὺς συναδέλφους του.

Ἡ εύσταθεια τῶν σκαφῶν ἐδοκιμάσθη καὶ ἡ προβλεπουμένη ταχύτης των δχι μόνον θὰ ἐπιτευχθῇ, ἀλλὰ θὰ ὑπάρξῃ καὶ περιθώριον ίκανὸν μέχρι τῆς ἀνωτάτης ταχύτητος.

Ἐπερατωθῆσαν, ἐπίσης, τὰ τελικὰ σχέδια τῆς γενικῆς διατάξεως τῶν πλοίων, βάσει τῶν δύναμεων ηρχισαν ήδη νὰ καταρτίζωνται αἱ λεπτομερειακαὶ προδιαγραφαὶ διὰ τὴν παραγγελίαν τῶν διαφόρων υλικῶν καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν.

Ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέντων στοιχείων καὶ τῶν προβλέψεων τοῦ κ. Φραγκούλη καὶ τῶν Ἱταλῶν ναυπηγῶν τὰ δύο μεσογειακὰ σκάφα θὰ είνε «σ π ο υ δ α i α», πραγματικῶς, πλοϊα τῆς ἀνωτάτης κλάσεως.

Οσον ἀφορᾷ τὰ ἀκτοπλοϊκά, τὰ ἀρχικά των σχέδια ήσαν τόσον ἐπιτυχημένα, ὃστε νὰ μὴ ὑπάρχῃ καμμιαὶ ἀμφιβολία, διὰ τὰ εἶδος των.

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μανφαλκόνε εἰς τὴν Τεργέστην προβλέπεται διὰ τὰ ἀρχίσουν πρότα τὴν ναυπηγίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν. Εχουν, ἀλλως τε, τὴν βραχυτέραν προθεσμίαν παραδόσεως. Ο πωροδήποτε, δύμας, καθυστέρησις εἰς τὴν παράδοσιν δῶν, τῶν σκαφῶν δὲν θὰ σημειωθῇ, έφόσον, βέβαια, δὲν ἀντιμετωπίσῃ δόκος την πολεμικὴν συμφοράν.

### Ο κατήφορος

Ἐλάδομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὰ ἀγαπητὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διαβάζα τὴν ἐπιστολὴν τοῦ ἀγνώστου μου συναδέλφου Σ.Α.Φ. καὶ τοῦ ραδιοτηλεγραφοῦ Θανάση Π. Επίσης εἰς τὸ φύλλον τῆς 25ης τρέχ. τῆς «Βραδυνῆς» διαβάζω ἀνταπόκρισιν ἀπό τὸ Λοιδίνον, τοῦ κ. Λάσκαρη, ἐπὶ συμνετεύεσθαι ποὺ εἴχεν οὕτως μὲ τὸν ἔκει διαμενούντα ἐφοπλιστὴν κ. Ιωάννην Καρράν καὶ εἰς τὴν διεύθυνσιν προλέγει, διὰ τοῦτο μετὰ ἔξι χρόνια δὲν θὰ ὑπάρχῃ Ἑλληνικὴ ναυτοπλία.

Εἶμαι παλαιὸς θαλασσινὸς καὶ κάπως μεγάλης ἡλικίας. Θὰ ἐπεθύμουν, δύμας, νὰ ζήσω νὰ δῶ ποὺ θὰ φέρουν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν οἱ καλοὶ μας ἀνθρώποι τοῦ λεγούμενου «Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας» καὶ οἱ Προδεινικοὶ του Λιμενάρχαι. Φρονῶ καὶ ἔγω, διὰ τὸν κατήφορο ποὺ πήσαν τὰ ἀμποροναυτικά μας πνεύματα θὰ πρόρρησις τοῦ κ. Καρρᾶ θὰ ἐπαληφεύσῃ.

Βλέπω, διὰ τοῦ πλοίου ἔχει Ιδρυθῆ Ἐπιτροπὴ Ελέγχου Τροφίμων, εἰς τὸν εἶναι υποχρεωμένος δὲ πλοίαρχος νὰ συμμετέχῃ (ἔνα δηλαδὴ καμουφλαρισμένον Σοβιέτ). Ο κ. Σ.Α.Φ. μᾶς λέγει διὰ τοῦ δηλαδὴρος ἔχει γίνει κοπέλη τῶν προσενικῶν λιμεναρχῶν καὶ διὰ μοιράζει φέύγει—βολάν. Πλήρης, δηλαδή, καταρράκωσις τοῦ πλοιαρχικοῦ ἀξιώματος. Ε'ρωτω: Γίνονται καὶ σε καμμιὰ ἀλλὰ σημαῖα τέτοια πράγματα;

Αὐτά καὶ πολλὰ ἀλλὰ φέρουν τὴν Ναυτιλίαν μας κατὰ κορμών. Εἴθε δὲ θεός νὰ βάλῃ τὸ χέρι του καὶ νὰ διαψευσθῶμεν ἔγινε καὶ δ. κ. Καρρᾶς. Κηφισιά, 27 Ιουλ. 1950

Μεθ' ὑπολήψεως  
ΠΑΥΛ. ΣΚΑΜΠΑΙΑΣ

SOL  
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN  
TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBURG  
FAST CARGO-LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST  
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN  
AB ATLANTTRAFIK  
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBURG  
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London



ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

# Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ ΤΗΣ

"Εχει ένδιαφέρον και περιεχόμενον τό έγγραφον που απέστειλε πρό τινων ήμερων ό κ. Κωστόπουλο πρός τόν κ. 'Υπουργόν τού Συντονισμού διά τήν ίνσησην τής Μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας. Οι κατά καιρούς άρμόδιοι υπουργοί δεν μάς είχον συνθήσει είς τοιαύτα έγγραφα, θετικάς περικλείοντα επιδιώξεις. Τό δημοσιεύομεν δόλοκληρον, λόγω άκριδων του ενδιαφέροντός του:

Πρός τόν Κον ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΤΣΟΥΔΕΡΟΝ

'Υπουργόν Συντονισμού

"Έχω τήν τιμήν νά θέσω υπ' όψιν σας τά κατωτέρω:

'Η έλληνική φορτηγός ναυτιλία περιλαμβάνει ένα ίδιον κλάδον, τόν γνωστόν ώς Μεσογειακή Φορτηγόν Ναυτιλίαν, αποτελούμενον από τά πλοία χωρητικότητας μερικά 4000 τόνων ή, w. Τούς έτοις τού κύκλου τών έργασισιν τών μεσογειακών φορτηγών πλοίων, τού τρόπου έκμεταλλεύσεως αυτών και τής διάσημης ιδιαιτέρας σημασίας αυτών διά τήν 'Ελλάδας έπιβάλλεται ή έκδηλωσης ιδιαιτέρας κρατικής μερίμνης υπέρ τού κλάδου τούτου της Ναυτιλίας μας.

Πράγματι, πρόκειται περί πλοίων κινουμένων συνήθως έντος τής Μεσογείου και τυχαίνοντων έντατικής έκμεταλλεύσεως έν τη μορφή τής οικογενειακής έπιχειρήσεως, δι' ής έπιτυχαντα εύρεια ικανότης συναγωνισμού τών ξένων σημασιών, χάροις είς τήν δόπιαν προπολεμικής, ή έλληνική μεσογειακή ναυτιλία άριθμουσα υπέρ τά πεντήκοντα σκάφη, έκυριάρχει κυριολεκτικών τής Μεσογείου, παρέχουσα έργασίαν είς χιλιάδας ναυτικών και σπουδαίων έντασησα τό συναλλαγματικού απόθεμα τής Χώρας. Καὶ ἄλλην, δώμας έθνικην ύπηρείαν παρέχειν ή έλληνική Μεσογειακή Ναυτιλία. Κινουμένη πλησιέστατα τού έθνικον χώρου άπειρεσε, κατά τά διάσημον ήμων άγνωστα, σπουδαϊστάτης σημασίας παράγοντα διά τήν Νίκην, έξασφαλίζουσα τήν άπαραίτητον διά τήν σημαντικήν ταχείαν συγκέντρωσιν τών έλληνικον στρατού είς τά σύνορα και μετά τά πολύτερα τροφοδοτούσα αυτών με παντούν υλικόν. Ούτω, ένων τά βόρεια σύνορα ήμων είνε αείποτε έκτεινεται είς τάς προσβολάς τού έχθρου, έκει δὲ πρέπει νά γίνουν αἱ πρός άπορουσαν αύτού στρατηγικαί συγκεντρώσεις παρεμποδίζονται αύται έκ τής άτελείας και τού εύπροσβλητού τών διδίκων, και στροφροδικών συγκοινωνών. Τήν έλλειψιν τάυτην η άναπτληροι έκσαστο τή μεσογειακή φορτηγής ναυτιλία έπικοντρουμένη και ύπο τών έλληνικών άκτοπλοικών σκαφών. Ή έποποιά τού 1940 παρέχει ήμων πρόχειρον παραδειγμα τών έθνικών ύπηρεσιών τής έλληνικής μεσογειακής ναυτιλίας. Χιλιάδες στρατιωτών, απειρον πολεμικών και άλλο υλικών μετεορέθησαν ταχύτατα πρός Βορράν, άνευ οδημάτος άπωλειας (χάρις, Βεβαίως, είς τήν πρός τό καθηκον άφοσιώσαν τού 'Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού) έπειτεύθη δε ούτω ν' άποκρουσθούται ήτοι Λ. A. 168.000 έπτοις.

Β) Εις τό ποσόν τής προηγουμένης παραγράφου δέον νά προστεθή ποσόν Λ. A. 37.000 έπησίων τό όποιον άντιπροσωπεύει ποσοστόν 22% έπι τού μισθολογίου υπέρ τού Ναυτικού Άπουμαχικού Ταμείου μετά χαρτοσημάτου.

γ) Η πραγματοποίησις ναύλων είς συναλλαγματα είκε μέρους τών πλοιοκτητών και ή μόνιμος αύτών έγκατάστασις και διαδίωσις έν 'Ελλάδαν άποτελούσης πηγήν εισήρσης συναλλαγματος. Έπισης άλλα τάξιδα τών πλοίων έν 'Ελλάδη ήτοι φαρικά τέλη, λιμενικά, ύγειονομικά, προμήθειας υλικών και τοσίμων, πλοηγικά, άπισκευαί κλπ. καλύπτοντα υποχρεωτικώς είς συναλλαγματα.

Τάξιδα τών λόγων τούτων μέλον νά είσαχθη είς τήν Χώραν συναλλαγματα δέον νά ύπολογισθη είς Λ. A. 500.000 έπησίων.

Λαμβανομένων ύπ' όψιν τών άνωτέρων θασίμων δύνανται νά ύποστηριχθή, οτι τό σύνολον τού συναλλάγματος τό όποιον πρόκειται νά είσαχθη είς τήν Χώραν θά ανέλθη είς Λ. A. 700.000 έπησίων.

Ηδη, ώς πρός τούς δρόμους χορηγήσεως τού δανείου, δέον νά ληφθη ύπ' όψιν, οτι τά περί ων πρόκειται πλοία παρέμεινον έπι μακρόν έν παροπλισμώ και ής έτοιμον πρέπει νά τοις δοθῇ ή ευχέρεια κινήσεως έπι τη χρονικόν διάστημα πριν ή άρχιση ή έξιπηρέτησις τών χορηγηθομένων δανείων. Τό διάστημα τούτο δέον νά είνε τούλαχιστον ένιαυσιν μετά τό διότον θά αρχίση ή έξιπηρέτησις τών δανείων.

Ως πρός τήν έξιπηρέτησις τών δανείων τό σχετικόν χρονικόν διάστημα δέον νά είνε μακρόν, διότι, ώς γνωστόν, ή ναυτιλιακή έπιχειρησις τελεί ύπο ιδιαιτέρας συνθήκας έμφανίζουσα συντόμους περιόδους ένημερίας και μακράς περιόδους άπραξίας και κρίσεωρ, ό δε τόκος έλαφρός.

Κατόπιν τών άνωτέρω παρακαλούμενης ζητησης διά τήν έξιπειρησιν ποσόν Δολλ. 1.500.000 έκ τού πιστώσεων άμερικανικής Βοστείας και τήν έγγραφή σχετικής πιστώσεως είς τό πρόγραμμα 'Ανασυγκροτησίας διά τήν χορηγησην δανείων είς τά πλοία τής Μεσογειακής φορτηγού Ναυτιλίας διά την μετασκευή των ώστε νά χρησιμοποιούν ώς καύσιμον υλην πετρέλαιον άντι γαιανθράκων και τήν ένέργειαν τών άπαραιτήτων έπισκευαμά.

Υπό τοιούτους δρους διά τήν θά καταστή δινατή ή άναλωγονησης τής μεσογειακής φορτηγού Ναυτιλίας και ή έξιπηρέτησις και ύπο τας παρουσίας έτι συνθήκας τής ναυλαγοράς, τών δύνανται νά τούλαχιστον ήτοι τού Δημοσίου και τού χορηγηθομένου νέου.

Έαν ήπιθη ύπ' όψιν τό γεγονός, διτι αι γειτονικά μας Χώραι ένισχυσιν και έπιχορηγούν διά παντός δυνατού τρόπου και μέσου τήν 'Εθνικήν αύτών Ναυτιλίαν ή παρ' ήμων παροχή τών άνταγκασιούσων πιστώσεων διά τήν συγγραμμένων τού πλωτού υλικού τής μεσογειακής φορτηγού Ναυτιλίας άποτελεί τό έλαχιστον τό όποιον δύνανται νά πράξη τό Κράτος υπέρ αύτής ήνα έπιζηση και άντεπεξέθη είς τήν άδυτη ποσού πουστησης τών ένενταν είς τόν όποιον άλλως θά ήποκρύψη δρίστικώς.

Αθήναι 7 Αύγουστου 1950

Ο 'Υπουργός Σ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεναφατική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said &amp; Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

### ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταί 'Υλικῶν και Τροφίμων  
'Ελληνικῶν, 'Αγγλικῶν, 'Αμερικανικῶν και  
Σκανδινανικῶν πλοίων.

Κεντρικόν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

'Υποκατάστημα: ΣΟΥΞΕΣ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. 78, Rue Tanta, 1. Worms Street — Bardissi Building  
Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 Ταχ. 31  
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No. 39. Τηλ. 2585 Τηλέφωνα: Port-Tewfik 118 Suez 499

\* Επίσης και εἰς ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ:  
HELLENIC SUPPLY AGENCY (Australia)  
53, Market Street, FREMANTLE.

ΓΝΩΜΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

## TO N.A.T.

Τού κ. ΑΘ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΥ

Οι τελευταίες πληροφορίες είναι πώς και πάλι ή επί του Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου μελέτη παρεπέμφθη εἰς σοδαρούς αναλογιστάς, μετά επί κεφαλής τού ίδιου, πρό του πολέμου μελετήσαντας τά του ιδρύματος, καθηγητήν κ. Νείλον Σακελλαρίου.

Ωστε γιώμες άλλων και μάλιστα της κακής ώρας έμπειρικών, περιττέουν, δεδομένου ότι ο κ. Σακελλαρίου, δημοσίευσε τότε και τώρα, θά αποφανθή αύσιαστικά και θετικά.

Ως τόσο, μια πού αρχίσαμε πάτα τη συζήτηση, ας την τελειώσουμε κάπως. Κακό δεν πρόκειται νά πούμε.

Άπο δύο, λοιπόν, στὸ προηγούμενο ἀραδίασαμε, διαπιστοῦται ότι: Τὸ N.A.T. εἶναι ἔνα ἀσφαλιστικὸ ίδρυμα τοῦ ὅποιοι οἱ μὲν πόροι πήρισαν τὸ 1945, αἱ δὲ ὑποχρεώσεις του ἀπὸ τὸ 1850. Μὲ τὴν ἐλαφράν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν του διαφοράν, τὴν υπάρχειν μερικῶν αἰκινήτων ἄνευ εἰσόδηματος καὶ ἔνος μικροῦ, ἀναλόγως τῶν ἐργασιῶν του, ἀποθέματος εἰς ἀγγειακὰς λίρας καὶ δολλαρίας. "Ολὴ η ἄλλη προπολεμικὴ περιουσία του σὲ μετρητά, σὲ χρεώγραφα καὶ σὲ ἐνυπόθηκα δάνεια, πῆγε περίπατο μὲ τὸ τέλευτα πληθωρισμό.

'Ἐπάνω σ' αὐτές τις προύποθεσεις, πρέπει νά συζητήσουμε γιὰ τὸ μέλλον του.

Ἐχουμε ἀκόμα καὶ τὴ φοβερὴ κληρονομία τοῦ Ισαρίθμου ἀριθμοῦ τῶν συντάξιούχων πρὸς τοὺς ἐργαζόμενους. Κάνω δὲ καὶ μιὰ προφητεία: "Ἄν δὲ ληθοῦν ταχέως — ταχιστὰ τὰ ἀναστατικὰ μέτρα τοῦ κακοῦ, ποὺ σύντομα θὰ ἀντιμετωπίσωμεν διπλάσιον ἀριθμὸν συντάξιούχων ἀπὸ τοὺς ἐργαζόμενους." Άλλα, ἀς ποὺν σὲ διτὸ δὲν πρόκειται νά γίνη καὶ οἱ ἀριθμοὶ θά μείνουν δημοσίευσης εἰνε.

Κατὰ τοὺς ἀσφαλιστικοὺς κανόνας, τὰ ποσὰ τῶν ἐπηρεών συντάξεων πρέπει σὲ κανονικὲς ἐποχὲς νά καλυπτοῦνται ἀπὸ τὰ ποσὰ τῶν εἰσοφορῶν, νά μένη δὲ καὶ ἔνα ὑπόλοιπον στὸ ἀποθεματικὸ Κεφάλαιο ἀπὸ 10 ἑως 20 τοῖς %.

Ωστε, ποὺ καθαρὰ βλέπουμε ἔδω τώρα, δημοσίευσης εἰνε καὶ αἱ συντάξεις, Διαφορὰ καμμία. "Οι τι αφίνουν οἱ ἐργαζόμενοι, τὰ παίρνουν οἱ συντάξιούχοι καὶ φεύγουν." Αν ἐλαττωθοῦν αἱ εἰσοφοραὶ ἀμέσως καὶ χωρὶς ἀναβολὴν θὰ μειωθοῦν καὶ οἱ συντάξεις. 'Αντιθέτα, ἀν ἐπιζητηθῇ αὔξενη συντάξεων, πρέπει νά προηγηθῇ αὔξησης εἰσοφορῶν. Οι ἄλλοι πόροι τοῦ ιδρύματος εἰνε ἀσήμαντοι καὶ δὲν μεταβάλλουν τὴν κατάστασι.

Τὸ φαινόμενο τοῦ τοῦ πληθωρισμοῦ συντάξιούχων, σὲ κανένα ἀλλο ταμείον δὲν παραπέταιται. Σὲ κανένα ἄλλο ταμείον ὁ ἀριθμὸς τῶν συντάξιούχων δὲν ὑπερβαίνει τὰ 30% τῶν ἐργαζόμενων.

Τὸ ἀπέλπιστικό, λοιπόν, κακὸ του ταμείου μας, ευρίσκεται ἀκριῶς ἐκεῖ. 'Η δὲ θεραπεία του ἔκει, κυρίως, ἐπιβάλλεται.

Οὔτε ἀναδολές ἐπιτρέπονται, οὔτε μπαλώματα, οὔτε μισὲς δουλειές, οὔτε μάγια.

Ο εὐεργετισμὸς καὶ ὁ μᾶλλον εὔκολος τρόπος συντάξιοληψίας ὑπῆρξεν ὁ κακὸς δαιμῶν καὶ ὁ ἐκφύλισμὸς τοῦ ταμείου μας. 'Η γάγγραιν, ἀτυχῶς, ποὺ προχώρησε, μέχρι σημείου μάλιστα, δημοσίευσης καὶ προσπάθειας ἀλλων προσανατολισμῶν νά τυχάνῃ συζητήσιμως.

Στὸ φοβερὸ αὐτὸ κακό, συνήργωσαν πολλοί. "Ολοι. 'Η Πολιτεία μὲ τὴν ἀσύμφορον νομοθεσίαν της. Η πολιτικὴ μὲ τὴν χρηματοποίηση τοῦ Γαμείου σὲ δημοκοπίες. Αἱ κατὰ καιροὺς διοικήσεις μὲ τὴν κλασικὴν τους ἀδιαφορία. Αἱ Ναυτεργατικοὶ Ὀργανώσεις μὲ τὸν ἐργατοκαπηλισμὸ τους καὶ τὸ περιωρισμένο τους βλέμμα. Οι ναυτεργάτες δοῦλοι που ποτὲ δὲν τοὺς ἀνησυχήσησης ή τοχὴ τοῦ Ταμείου τους.

Ἐθεωρώσαμε πάντοτε τὸ N.A.T. σὰν κάποια ὀργάνωση μὲ πόρους ἀστείρευτους. Οι δὲ ἀξιώσεις μας, οἱ διαμαρτυρίες μας καὶ οἱ σοφίες μας ἀνακάπτουν μὲ τὸ N.A.T., καὶ τὸ... Κράτος. Ποιό Κράτος; Γιατὶ τὸ Κράτος; Κάτες γύρες. "Ήταν μιὰ διέξοδος στὰ ἀδιέξοδα τῶν συζητήσεων τῶν πεζοδρομίων.

Τὸ N.A.T. ήταν ένας κουμπαράς μας. 'Εκεὶ μέσα ἐρρίζαμε τὰ κέρματά μας, ἐρρίζαν καὶ οἱ ἐργοδότες την μερίδα τους, ἐρρίζει καὶ τὸ κοινωνικὸ σύνολο κατὰ γιὰ ἐνίσχυσι. Αὐτὸ ήταν δὲν. 'Απὸ τὸ κοινόδεμα αὐτό, διαχειρίζομενο σεμνὰ καὶ μὲ στοργὴ ὡστε νά πάρῃ κάποια προσαύξηση, περιμέναμε μιὰ κάποια ασφάλεια τῶν γηρατείων μας καὶ τῶν ἀτυχημάτων.

Άλλα μόλις δοῦλοι νά τὸν τρυγήσουμε πρὶν τῆς ὥρας. 'Ανοίξεμε ἔνα σωρὸ

πόρτες διαρροής. 'Εθεωρήσαμε ἔνα σωρὸ περιπτώσεις δικαιούχων χωρὶς τὸ πρωταρχικὸ ντοκουμέντο τοῦ καταθέτου.

'Ασφυκτιώντες ἀπὸ αἰσθήματα φίλανθρωπίας, ἀλληλεγγύης, φιλίας, συναδελφοσύνης, δημοκοπίας καὶ ἐργατοκαπηλισμοῦ, βρήκαμε νά εξεμάνωμε πάρω στὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικὸ Ταμείο. 'Ως πού, δταν κάποια μέρα τὰ συρτάρια τῶν συντάξιούχων, ίσημη μὲ τὴν τῶν ἐργαζομένων.

• • •  
"Υπάρχουν, ἐν τούτοις, καὶ ἄλλοι σοδαροί λόγοι που ἔφεραν αὐτὸν τὸν τραγικὸ πληθωρισμό.

Αὐτὸ καθ' ἐαυτὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μὲ τὴν δυσανάλογη φθορὰ στὸ ἔμψυχο του ὑλικό, ποὺ δυσανάλογη ἀπὸ κάθε ἄλλο ἐπάγγελμα ἐργαζομένων.

Αἴκημ καὶ τὸ ἀνοικούρευτο τοῦ ναυτικοῦ ἐπάγγελματος.

Γύρω στὶς 15 χιλιάδες της φθάνουν τὰ ἐν κυκλοφορίᾳ ναυτικοὶ φυλλάδια. "Αν ἀναφέρω αὐθιάρετα τὸν ἀριθμὸ ἔξηντα χιλιάδες, ἀσφαλῶς δὲν ἀστοχῷ πολὺ.

"Ολος αὐτὸς ὁ κόσμος, ναυτολογύμενος ἐρασιτεχνικὰ καὶ κατὰ ἀραιὰ διαστήματα, πιάνε κάποτε μιὰ δεκατεία ναυτολογίου. Συνυπολογίζεται η θητεία του στὸ B. Ναυτικό. "Ισως καὶ κάποια ἀμφιβόλη ἔχαγορα. Καὶ ἀρχίζει, ἀντιστάσεως μὴ οὖστης, ἡ προσπάθεια τῆς συντάξιοληψίας, βάσει τῶν εὐεργετικῶν διατάξεων. 'Επικαλεῖται τὴν ἀνικανότητα λόγω γήρατος. Αὐτὸ εἶναι τὸ δλιγάτερο. 'Αλλὰ τὶς περισσότερες φορές, νέοι εἰνε οἱ ἀπαίτηται. 'Ο δὲ λόγος ἀνικανότητος, ἀπὸ ἀσθενεία, εἶνε λεωφόρος ἐλεύθερη. 'Απὸ τὴν καρδιὰ τους. 'Απὸ τὸ σηκωτί τους. 'Απὸ τὸ στομάχι τους. 'Απὸ τὰ μάτια τους. 'Απὸ τὸ αὐτιά τους. 'Απὸ τὰ ἀρθριτικὰ τους καὶ ἀπὸ τὰ ρευματικὰ τους. Καὶ η σύνταξις ἀρχίζει, γιὰ νά κλιροδοτηθῇ σε γυναίκα, σὲ παιδία ἀνήλικα καὶ σὲ ἀγαμα κορίτσια ως τὸ θάνατο τους. Τὴ πέμπτες δὲν καὶ πάλιν τῆς φιλανθρωπίας, τὰ ποσὰ τῶν εὐεργετικῶν συντάξεων κατοχυρούνται μὲ τὴν διάταξιν τοῦ ἐλαχιστοῦ δρίου, τὸ ὄποιον ποὺ λίγο, φεῦ, διαφέρει ἀπὸ τὴν σύνταξη τοῦ πραγματικοῦ συντάξιούχου.

Πρακτικῶς αἱ εὐεργετικαὶ συντάξεις εἶνε ποὺ μεγαλύτερες ἀπὸ τὶς λεγόμενες ΠΛΗΡΕΙΣ. Διότι:

"Ἐνας που θὰ βγή ἀπὸ τὴ θάλασσα, ὑστερα ἀπὸ 25 καὶ 30 χρόνια, ποὺ κοντὰ εἰνε καὶ τὸ τέλος του. Παιδία ἀνήλικα αὐτὸς δὲν ἔχει, οὔτε κορίτσια ἀνύπαντρα. Κι' ἂν υπάρχουν, τούτο θὰ εἰνε ἔξαρτεσι καὶ δχι κανονικαὶ.

"Αντίθετα, οἱ εὐεργετικὲς συντάξεις, χορηγούμενες σὲ μεγαλύτερο ποσοστὸ σὲ νέους, κληροδοτούνται ἐν συνεχείᾳ σὲ νέες συζύγους, σὲ ἀνήλικα καὶ σὲ ἀγαμα κορίτσια. Παρετηρήθη εὐεργετικὴ σύνταξις διαρκεῖσσασα 78 χρόνια!! Δὲν πρόκειται περὶ φαντασίας.

Καὶ γά σκέπτεται κανεὶς, ὅτι ἡ φίλανθρωπία αὐτὴ πληρώνεται ἀπὸ τὸ ισχυρὸ κομπόδεμα τοῦ πραγματικοῦ ἀπομάχου ποὺ τὸ δέρδουν τριάντα χρόνια οἱ 'Οκεανοί, που κατέθεσε σ' αὐτὸν τὸν κομματάρ τὰ μπλοκέφαλα του, ὡστε δταν καμμία φορά ἀπέλθη νά μην ἔχῃ ἔξασφαλισμένα οὔτε τὰ τσιγάρα του....

Σκόπος τοῦ Ταμείου εἶνε η ἀσφάλεια τοῦ γήρατος καὶ τῶν ἔκ του ἐπαγγελμάτων ἀτυχημάτων. Καὶ πῶς τὸ καταντήσαμε; Νά καταθέτουν οἱ ἀνότοι για νά απομούζουν οἱ γνωστικοί....

"Αν, λοιπόν, στὸ ἀνεκδίηγο τοῦτο κακὸ δὲν βρεθῇ θεραπεία, τότε, ἔγω τούλαχιστον, συνιστὼν τὴν ἀνάστολην τῶν ἐργασιῶν τοῦ N.A.T.

"Ο ἀριθμὸς τὸν συντάξιούχων πρέπει σταθερῶς νά ἀρχίσῃ ἐλαττούμενος. 'Η γνώμη ν' αὐτήθουν τὰ ἐπὶ εὐεργετικῶν συντάξεων ἀπὸ 10 ἑως 15 πρέπει ποτὲ συζητητὴν νά ἐπικρατήσῃ. Τὰ δὲ 15 ἑπτα νά εἰνε πλήρη, πραγματικά, χωρὶς συνυπολογισμὸ στρατιωτικῆς θητείας καὶ χωρὶς οἰανδήποτε ἔξαγοράν.

"Η εὐεργετικὴ σύνταξις νά εἰνε αὐτητὴς προσωπικὴ μεταβιβαζομένη, ἔτσι, μόνον εἰς τὴν σύζυγον. 'Οχι σὲ παιδία καὶ ποὺ λίγοι πέραν τὴν σύζυγον.

"Σκληρό, ἀλλὰ δίκαιο καὶ ἐπιβεβλημένον. Δὲν φταίει τίποτε ὁ γερό-ἀπόμαχος, οὔτε ἡ κήρα καὶ τὰ ὄφραντα τοῦ πνιγμένου νά ἐπωιζωνται εύθυνες μη δικαιουμένων καὶ μη καταθετῶν στὸν κομματάρ τους.

Μετά τὴν ἀνακάτιση αὐτῆς τῆς αἰμορραγίας, παρίσταται ἀνάγκη καὶ μιὰς τονώσεως τοῦ N.A.T.

"Ο πλοιαρχὸς κ. Μεταξάς, σὲ προηγηθὲν ἀρθρό του, κάνει μιὰ πολὺ καλή ὑπόδειξη:

"«Κατὰ τὰς ἐποχὰς τῶν καλῶν ἐργασιῶν τῆς Ναυτιλίας, λέγει, μέρος τῆς φορολογίας, σεβαστὸ μέρος τῆς φορολογίας, νά κατευθύνεται πρὸ τὸ Ναυτικὸ Ἀπομαχικὸ Ταμείο». 'Εμείς θὰ λέγαμε κατί περισσότερο συγκεκριμένο. 'Άλλα τὸ παρερχό-

Telephone: Digby 4.5900

Cable Address: POSEIDON

## MAR - TRADE CORPORATION

*Steamship Agents and Brokers*44, WHITEHALL STREET  
NEW YORK 4, N. Y.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## NEOI ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΙ

Πολλά δείγματα έχουμε για τούς νέους προσανατολισμούς της Ο.Ε.Ν.Ο., μετά τό οικτρό τέλος τού έσωτερού της «άγώνα» και τήν άποτυχία της «εύθυγραμμισης» μετώπου Γράμμου — Βίτοι και έλληνικών πλοίων.

Κατά τίς άνακοινώσεις τού δημοσιογραφικού της όργανου, πού έξακολουθεί νά έκδιδεται, φεύ, στή Νέα Υόρκη, ή ήγεσία τής Οργανώσεως περιήλθε στον Νικόλαο Καλούδη τής Νέας Υόρκης. Άπο δε τὸν δημοσιεύμενο συνεχή «Απολογισμό δουλειάς» σου και από αλλες πληροφορίας ή πράξεις, ή νέος προσανατολισμός της είνε μια καλά συντονισμένη έπιθεσις όχι τώρα κατά τού σκάφους τής Κυανολεύκου, άλλα κατά τώρα ύπο δένας σημαίας έλληνικών πλοίων.

Δεν είνε δύσκολο νά έξηγηθή σκοπός τους. «Επιθυμούν οι έπι τών πλοιών αυτών έργαζόμενοι, συντρητικοί Έλληνες ναυτεργάται, διπωδήποτε νά φύουν.

Μία έπιθεσις πού έγινε πρό μηνών στό ΣΑΝ ΦΡΑΝΤΣΙΣΚΟ κατά τού πληρώματος τού ύπο παναμαϊκήν πλοίου «ΦΩΦΩΣ» δικαιώνει απόλυτα τίς ώς άνω ύπονοιες.

Γιατί, ομως, θέλουν νά διώξουν τούς «Έλληνας άπο τά παναμαϊκά; Απλούστατα, ζητούν «νά χτυπήσουν» ήνα σμπάρο δύο τρυγόνιας.

Νά δώσουν δουλειά στους από το μέτωπο έπανακάμπτοντας ή άλλους άνεργους, άλλα και νά πικυώσουν τίς μάλες τών άνεργων στίς νομιμόφορες έλληνικές ναυτεργατικές τάξεις. Και άκομα νά φέρουν σσο μπορούν σε δύσκολη θέσι την υπό ξένες σημαίες έπιχειρησιν. Κάτι είνε και αύτό.

Στό νέο αύτό έγκειρημά τους έχουν και πάλι συμμάχους τίς άμερικανικές Οργανώσεις, οι οποίες έξερουμε ότι δεν διάκεινται φιλικά μέτη την παναμαϊκή. Υπολογίζουν άκομα στήν διδικοφορία τών έλληνικών νομιμόφορων Οργανώσεων (ΠΝΟ) αι διοικήσεις τών θοπούν ίσων νά μην άντελθούσαν τόν έλιγμό, ή και άν τόν άντελθούσαν δεσμεύονται νά έμφανισθούν έκ τού «παραπετάσματος» τής παναμαϊκής.

Ετούς η Ο.Ε.Ν.Ο., άντιδράσεως μη σημαίας και έφανισμένην ώς ή μόνη ναυτεργατική οργάνωσης τού έξωτερού, έπιτυγχάνει ή, τι έπιτυγχάνει. Ή τώρα, τά παναμαϊκά και τά Χοντουράς ήσαν τό καταφύγιο των μελών της Ο.Ε.Ν.Ο., σπάνια δέ ήκουντο έκει έπεισδία. Τώρα, τά πράγματα άλλάζουν. Δυνο οι σκοποί ξαναλέμε. Μονοπάλιο τής έργασιας είναι τά μέλη της. Λύσησης τής άνεργιας στήν Π.Ν.Ο. και κατά συνέπειαν από «ΣΠΟΝΤΑ» έπιθεσις κατά τού έλληνικον πλοίου. Τό δημοσιεύμενο κατωτέρω έπεισμα στή της «ΦΩΦΩΣ» είνε πλήρης έξηγησις τού νέου προσανατολισμού και τής νέας προσπτικής.

Η αντίδρασης κατά τού νέου αυτού φαινούμενου δεν είνε δουλειά κατά άρχη τών έλληνικών οργάνωσεων τής Π.Ν.Ο. πολλά δέ ήλιγτερων τού έλληνικον Κράτους. Έκτος ήτην έμφανισν έκει τής Π.Ν.Ο. τήν ζητούσαν οι έργοδόται. Δυστυχός, κανένα τέτοιο δείγμα διαθέσεως δεν έχουμε. Ήδω άκομα και τών πλοιών της Κυανολεύκου οι έφοπλισται, έχουμε κηρύξει, τών υψηλού πόλεμο κατά της Π.Ν.Ο. Ή κακή αύτή τακτική πολύ σκληρά πληρώθηκε ώς τώρα και με βαρείες συνέπειες για τό πλοίο, για τούς ναυτεργάτες και τό Κράτος.

Βέδασα, ή ύποστασης της Π.Ν.Ο. πολλά παρουσίασε και παρουσιάζει άσθενή και μεμπτά σημεία.

Ποιός, ομως, ένδισαρθηκε πολὺ είλικρινά και ένεργα για τή θεραπεία τους; Αντί νά πιπίλισουμε όνοματα άκαταλήκων, ίσων, προσδώπων και πράξεις καλόσιμες, έκουρασμε ποτέ τό μασλά μας νά δουμε πώς θά δηηγηθή ή νομιμόφορων ναυτικός μας σε καλά συνδικαλιστικά καλούπια;

Τόν άδιαφορία τού έργοδότου έχω ύπο δψιν μου, πού πλανάται νά δύνειρεται ώς μόνη καλή πράξη τό ξερρίζωμα τού συνδικαλισμού άπο τόπο μας.

Ότις, ομως, ένδισαρθηκε πολὺ είλικρινά και ένεργα για τή θεραπεία τους; Αντί νά πιπίλισουμε όνοματα άκαταλήκων, ίσων, προσδώπων και πράξεις καλόσιμες, έκουρασμε ποτέ τό μασλά μας νά δουμε πώς θά δηηγηθή ή νομιμόφορων ναυτικός μας σε καλά συνδικαλιστικά καλούπια;

Τό περιοδήλ, λοιπόν, τής Π.Ν.Ο. μέ στοργήν από τούς έργοδότας πρώτα—πρώτα, θά πρεπει νά είνε πράξη συνεχής και καλόπιστος.

Δεν έννοουμε τόν έξαγορασμό της ή τήν υποδούλωση της, ούτε τήν άναληψιν από τό έργοδότη οιασδήποτε υποχρεώσεως άπεναντι τής Π.Ν.Ο., υποχρεώσεως πού θα αποβαίνη έπιζημιος.

Οι δύο αύτοι συντελεσταί τής Ναυτιλίας δεν πρόκειται νά παύσουν νά είνε αντίδικοι. Άλλα ή αντίδικά τους δά περιστρέφεται σε θέματα έποικοδομητικά. Τά προΐόντα αύτης τής αντίδικιας δεν πρόκειται ποτέ νά ζημιώσουν τήν Ναυτιλίαν έντη της καλή της έννοια. Και περιεχόμενο τής αντίδικιας αύτης δεν πρόκειται ποτέ νά τεθή ή κυριότης ένης περιούσιας ύπο έφανισμός.

Άλλα έφυγαμε σε συνδικαλιστικά κηρύγματα, ένω τό θέμα είναι αλλο. Παρίσταται, λοιπόν, άναγκη στενής, είλικρινούς και άμεσου συνεργασίας της Π.Ν.Ο. μέ τόν έργοδότη τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων έλληνικών.

Είναι ο μόνος δρόμος νά άποφευχθή έπαναληψης τών ύπεισοδίων τής «ΦΩΦΩΣ» του όποιου ή από άμερικανική έφημεριδά έξιστορης, είνε δ σαφέστερος πληροφοριδότης τής Π.Ν.Ο. έπιθεσης.

Ίδου ή πληροφορία («Ατλαντής τής Ν. Υόρκης», 2 Μαΐου 1950): SAN FRANCISCO, Κολιφ.— Τήν 30 Απριλίου καθ' ήν στηγμήν δέ έποιον δημορτιστής τού φορτηγού «ΦΩΦΩΣ» κ. Δημήτριος Ξανθόπουλος έπειχεται νά έξελθη τό πλοίο, τό όποιον έπικετάρετο ύπο ναυτού τής ΔΙ Ήπιον σε θη Pacific Εκπτημή οιοδρόμων είς διάφορη μέρη τής κεφαλής και τού σώματος του. Ο τραυματισμής μετεφέρθη τό Palo Alto Hospital, όπου και νοσηλεύεται μέρι τό σημείον. Λόγω τής άπατασχέτον αιμορραγίας εκ τών κτυπημάτων διά ποταμών και σιδηρών αντικείμενων, τού έγένοντο δύο μεταγγίσεις σίματος. Ή καταστασίς του βελτιώνεται και έπλεζεται συντοκών νά έξελθη τού Νοσοκομείου.

Τό φορτηγόν «ΦΩΦΩΣ» άνηκε είς τόν έποιον καταγόμενον έφοπλιστήν κ. Ιω. Κορμόν αντιπροσωπεύεται δέ ύπο τής Hermes Steamship Agency Inc. Φέρει παναμαϊκή σημαία και τό πλήρωμα του άποτελεται από «Έλληνας ναυτικούς μή άνηκοντας είς Ήπιον». Είνε δέλιμπενισμένον είς τόν λιμένα τής Bedwood City από τής 10 Απριλίου μέ φοτίον γύφου και δέν δύναται νά έκροτωση λόγω τού πικετάρισματος. Τό πικετάρισμα γίνεται διά νά έχαναγκασθή δι ιδιοκτήτης θά προσλαβή ναυτικούς άνηκοντας είς τό Ήπιον.

Τώρα, ποιός είνε, ή κατό τήν γνώμην μου, καλός τρόπος συνεργασίας Π.Ν.Ο. και έργοδότων, χωρίς ούτε αι οργάνωσεις ούτε οι έργοδόται νά δεσμεύωνται, άλλα και ποιές είνε οι ήθικες υποχρεώσεις τών έφοπλων, δών τών έφοπλων, για τά μια ένγιγιασι τής Π.Ν.Ο., θά πούμε έν έκτασης στό προσεχές.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕ

ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ:

**ΠΛΗΡΗΣ**

Ελαττώνεται τό έργον συντηρήσεως είς τό καθάρισμα τών άδων και τής έγκαταστάσεως γενικώς.

Πειριορίζεται ή αιθάλη πορεχόμενος διμοιοφόρου ρευστότητος είς τά καύσιμα και δελτιούμενής τοιουτοτρόπως τής καύσης.

Αποσοβεται τό σβύσιμον τών λεβήτων διατηρουμένων καυσίμων τών προθερμαντήρων τών καυσίμων, εξουδετερωμένων τόν κινδύνου άναρμενας νέρου μέ τό καυσίματον και παρεμποδιζομένης τής άπανθρακώσεως τών καυστηρών προσιτών τών καυσίμων της προκαλούμενης είς τόν ύπολεβητών.

Παρέχεται άσφαλεια διότι τό σημείον άναφλεξεις είνε πλήρως τών θερμαντικών μονάδων, δέν άναθιδονται έρεβασματος καπνοί. Συντελείται ή καθαρισμός τών δίσκων τών καυστηρών, χωρίς νά δλαπωνται τά χέρια.

KAI Πειριορίζεται ή κατανάλωσις καυσίμων με τόν χρησιμοποίησην θερμαντικών μονάδων, δέν άναθιδονται έρεβασματος καπνοί. Συντελείται ή καθαρισμός τών δίσκων τών καυστηρών με πλήρωμα τόν ή περισσότερον τών θερμαντικών μονάδων.

Κοστίζει ήλιγάτερον με δαπάνη μικρότερα τόν ήμισος τού 1 % τής δίσκων τών καυσίμων σας, ή ΥΠΗΡΕΣΙΑ τόν ΠΕΡΟΛΙΝ σας έπιτυγχάνει οικονομίαν πλέον τών 5 %.

Ο καθαριστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σάς έφοδισει με συρτάρια έπενδευμένα μέ τούς δίσκους διά τήν φύλαξης 48 και πλέον δίσκων καυστηρών και διαμερίσματα διά τό καθάρισμα αύτών. Ο διάρθρας δύναται νά άποτληθεί διά τόν διάσκοπον τών καυστηρών με ΠΕΡΟΛΙΝ έντος δίσκων λεπτών. Εύκλων άντικαθιστάμενοι δρειχάλκινοι λεπτίδες καθαρισμού, προλαμβάνουν ξυσίματα και δδαντώματα.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ είς δλ.ους τόν κυριωτέρους λιμένας ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ και ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας και Ιταλίας. Γράψατε ή τηλεφωνήσατε είς τόν πλησιέστερον άντιπροσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

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

μεθα, διότι είμεθα βέβαιοι ότι κατόπιν τής παραπομπής του ζητήματος σε ανάλογοιστάς της διλήνος τού καθηγητού κ. Σακελλαρίου, πολλά θα βρεθούν τά τρωτά και πολλά θα ύποδειχθούν τά έπιβαλλόμενα.

Θέλουμε δέ να πιστεύουμε ότι το Κράτος αναγνωρίζον, έπι τέλους, τὰς πρόσ τους ναυτικούς ύποχρεώσεις του, θα πρέπει το καθηγητού.

## ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

**ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** Ολίγα τινά θά προσθέσωμεν εἰς σάς ανάφερε ό φίλος συνεργάτης μας. Λεπτομερής κατάστασις των συνταξιοδοτουμένων από το Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον πορσώπων. ἀποκαλύπτει: «Οτι ό αριθμός αὐτῶν άνερχεται (1.7—1950) είναι 11.751. Οτι έξι αὐτῶν μόνον 1.790 έχουν συμπληρώσει την 25η συνταξίμον ύπερεσίαν. Οτι μόνον 3.039 είναι οι ίδιοι οι δικαιοπάροχοι, δηλαδή αύτοι ούτοι οι συνταξιούχοι. Οτι μη συμπληρώσαντες δεκαετή ύπερεσίαν και μη δικαιούμενοι συνταξίεων άνερχονται είναι 5.808. Δηλαδή τα 50 % του δύο άριθμου των συνταξιούχων. Αι κατά καιρούς εὐεργετικαί διατάξεις επέτρεψαν είς αὐτούς να ύπεισελθουν είς τους πίνακας των συνταξιοδοτουμένων και τέλος, διό ό μεσος όρος θαλασσίας υπερεσίας των συνταξιούχων έπι του συνδόλου αὐτών δὲν υπερβαίνει τα 14 έτη.

Από ύπερθυνα ἐπίσης πρόσωπα, μετέχοντα τῆς Διοικήσεως τοῦ Ταμείου, ἀπό τὸν κ. Μελέτην, καταγγέλλεται, ότι:

«Πολλά Λιμεναρχία, μηδε και του Πειραιώς έξαιρουμένου, ίσως διότι τὸ Υ.Ε.Ν. ἔγκαιρος δὲν έφοδιάζει αὐτά διά των ὄντας χρημάτων διά τα ξέδα των, καθυστερούν τα χρήματα, ἀτίνα εἰσπράττουν διά τὸ Ν.Α.Τ. ἐπὶ μῆνας δηλαδήρουν, ἀντί ΑΥΓΗΜΕΡΟΝ να κατατίθενται εἰς Τράπεζαν και ἐκ της ὁ ποίας αἵτις και τὸ Ν.Α.Τ. έμπιούται και πολλά ἀπρόσποτα πιθανόν να συμβουν, πάντοτε ἐπὶ ζημιά τουτοκού ούτον ίδρυματος τὸ ποίον, ίσως, νὰ ήξει διώνια ιδιαίτερας μετοχειρίσεως παρά τού Κρατους».

Καὶ διότι το Κράτος και οι ἔκαστοτε ιθύνοντες αὐτὸ δησχημόνησαν και ἀσχημονούν εἰς δέρος τὸ πτωχοῦ ὑστερήματος τοῦ Ναυτικοῦ, διότι αἱσχρά ἐκομιστήθησαν κατό την ἀπονομὴν τῶν συνταξίεων αὐτοὶ οι διοικήσαντες εἰς τὸ παρελθόν τὸ Ταμείον ύπουροι, διότι κανεῖς δὲν ἀπετόλμησε μέχρι σπιέρων τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν συνταξιούχων και τὴν διοικητικὴν ἀνόρθωσιν τοῦ Ταμείου, πρέπει ή Ναυτιλία (ἐργοδόται και ἐργαζόμενοι) νὰ πληρώνουν εἰς τὸ δηγυκές τας θλιβεράς συνεπείας τῶν οἰκτρῶν παρεμβάσεων του κρατικού παρόγοντος εἰς τὰ πράγματα τοῦ Ταμείου. Πρέπει νὰ ἐπαυξάνεται τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου κατά χιλία, τούλαχιστον, λίρισας ἑπτησίας, διὰ νὰ συνταξιοδοτούνται οἱ παρείσακτοι και πρέπει, τέλος, νὰ εισφέρουν ἀπὸ τὸν μόχθον των οι πτωχοὶ θαλασσίνοι μας τὰ σῆσα πολλὰ καταθέτουν, διὰ να λαμβάνουν εἰς τὸ τέλος μίαν σύνταξιν, μη καλύπτουσαν οὐδὲ τὰς στοιχειοδεστέρας τῶν ὄντας των.

Αυτά, δένδια, ἀπὸ ἑτανή ηδη ἀγνωνίζομεθα νὰ καταστήσωμεν κοινὴν συνείδησιν τῶν ἀμέσων ἐνδιφέρομένων, τῶν ναυτεργατῶν. «Έχομεν, θώμας, μίαν ἀπορίαν νὰ διατυπώσωμεν, τὴν ἔξης: Διατὶ αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις, προκειμένου νὰ διεκδικήσουν τὸ αἴτημα τῆς δελτιώσεως τῆς μισθοδοσίας τῶν μελῶν των εἰς τὴν Ἀκτοπλοίαν, λ. χ., κατερχονται εἰς ἀπεργίαν και προκειμένου νὰ δισαφάλισουν τὴν καλὴν συνταξιοδοτήσιν τῶν αὐτισμῶν ἀπομάχων, τὴν ἐν καιρῷ, δηλαδή, ἀπόδοσιν τοὺς αὐτοὺς τῶν τόσον δυσαναλόγως μεγάλων εἰσφορῶν των διὰ τὴν σύνταξιν των, δὲν διαμαρτύρονται ἐντονώτερον και ἀποτελεσματικότερον; Διατὶ δὲν προβάλλουν τὸ αἴτημα τῆς ἐκκεντηρίσεως τοῦ Ν.Α.Τ., ὡς ἀξίωσιν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ὁποίας ἡ ἀπεργία δικαιολογεῖται και ἐπιβάλλεται; Καὶ διατὶ δὲν ὑποδεικνύουν ἔνα σύστημα προσφορῶν εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν, ώστε νὰ σταματήσῃ η καθυστέρησις τῆς ἐξοφλήσεως τῶν ναυτοδογίων, αἱ ὅχι ἀπίθανοι καταχρήσεις και ὁ ἐλεγχος ἀμεσωτερον νὰ διενεργήται;

Υπεδειξαμεν, λ. χ., πρὸ καιροῦ, ὅτι ἀξίζει νὰ μελετηθῇ τὸ σύστημα τῆς διένσημων, διὰ τὸ I.K.A., προεισπράξεως τῶν εἰσφορῶν. Ο πλοϊαρχὸς ή και ὁ ἐφοπλιστής θὰ έχουν εἰς τὴν διάθεσίν των ἀνάλογον ἀριθμὸν ἐνσήμων, τὰ ὁποῖα θὰ ἀγοράζουν ἀπὸ τὰ Λιμεναρχεῖα, διὰ νὰ τὰ ἐπικολλούν εἰς τὴν καλλιληλον στήλην τοῦ ναυτολογίου χωριστὰ δι' ἓνα ἔκαστον μέλος τοῦ πληρώματος. Θά εἰσπράττωνται ούτω ἀ μέσως αἱ εἰσφοραὶ και θὰ ἀποφευχθούν αὐταὶ ὅλαι αἱ ἐπιζημοι καθυστέρησεις.

Ἐπιμένουμε εἰς τὸ ζῆτημα τῆς διοικητικῆς και οἰκονομικῆς ἀνορθώσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Ἐνδιαφέρει ἀμεσώτατα την Ναυτιλίαν μας και τὴν αὐριανήν της θέσιν. Ἀπὸ τὴν ἀνόρθωσιν τοῦ Ταμείου θὰ προέλθουν οἰκονομίαι εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου και θὰ κατοχυρώθῃ γρας τῶν ναυτικῶν. Ισως, αὐτή, ἀκριδῶς, η κατοχυρώσις νὰ διευκολύνῃ και τὴν καλλιτέραν συνενόνθησιν ἐφοπλιστοῦ και ναυτεργάτου εἰς τὰ μισθοδοτικὰ ζητήματα.

## ΤΟ ΜΥΣΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## ΑΙ ΥΠΟΠΤΟΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ

‘Απὸ σχετικάς έξι Ούασιγκτόνος ἀνάκοινώσεις ἀποκαλύπτονται αἱ μυστηριώδεις κινήσεις σεβαστοῦ σγκού σοβιετικῶν πλοίων εἰς τὰ ὄντα τῆς Ἀπω Ανατολῆς. Ἀγνωστον, δένδιας παραμένει ποιὸν σκοτών ἐπιδιώκει ἢ συγκέντρωσις τόσον μεγάλης χωρητικότητος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιστότοκο, 500 μιλά μακράν τῆς Κορέας. Σκάφη πάσης κατηγορίας μέχρι και μικρῶν ἀκόμη ἀλιευτικῶν, ἐκάλυψαν μίαν ἀπόστασιν 9000 μιλίων ἀπὸ τὴν Ὁδησσον εἰς τὰ 12.500 μιλλίων ἀπὸ τὴν Βελτίκην, μέσω τῆς Μεσογείου, διὰ νὰ φθάσουν εἰς τὸ Βλαδιστότοκο. Ήσαν φορτωμένα μὲ σίτον και γενικά ἐμπορεύματα, ἐνῷ και ἐμφόρτα δεξαμενόπλοια κατευθύνονται ἐπίσης πρὸς τὸ Βλαδιστότοκο ἀπὸ τὴν Κωνσταντίνην και τὸ Βατούμι. Φαίνεται διό δὲ υπερσιδηρικός εἶναι πλήρως ἀποσχολμένος διὰ στρατιωτικά πρὸς τὴν Ἀπω Ανατολῆν μεταφοράς.

Παραλλήλως πρὸς τὰ πλοῖα και τρεῖς πλωταὶ δεξαμεναὶ μετεφέρθησαν τελευταίως ἀπὸ τὴν Βαλτικήν και ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν εἰς τὸ Βλαδιστότοκο. Αἱ δύο ἔξ αὐτῶν ἐρρυματικήθησαν ἀπὸ τὴν Ὁδησσον διὰ ναυαγωσαστικῶν και συνωδεύοντο ἀπὸ τὸ ἐμπορικά σκάφη, ἐνῷ ἡ τρίτη ἐρρυματικήθη ἀπὸ τὴν Λιθουανίαν. Αἱ ἐν λόγῳ πλωταὶ δεξαμεναὶ ἐστάθμευσαν ἐπ' ὀλίγον εἰς τὴν Σιγκαπούρην και ἀφοῦ ἀνεψιδηρίσθησαν μεταστίμα κατπ. ἐφόδια, συνέχισαν τὸν πλοῦν διὰ τὸν τελικὸν προσιστόν των.

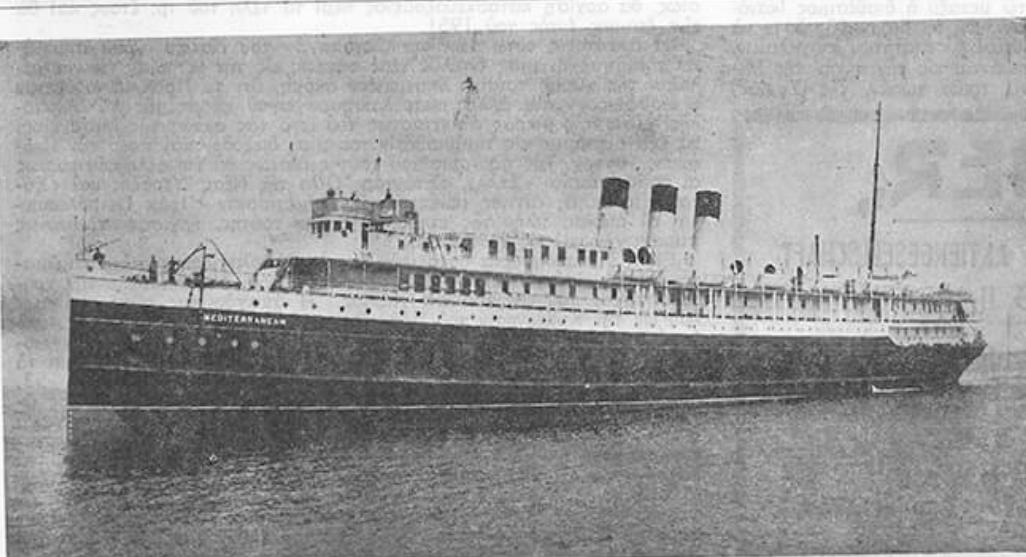
Τὸ «Σιδηρούν Παραπέτασμα» ἐφαρμόζει, ως γνωστόν, τὴν τακτικὴν τῶν «κλειστῶν θυρῶν» εἰς διὰ τὰ πλαίσια τῆς κινήσεως και τῶν ἐπιδιώκεων του, συμπεριλαμβανομένου και τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέων. ‘Εκ τῶν γνωστῶν 510 ρωσικῶν πλοίων, μόλις τοῦ 1/3 είναι αὐτῶν εἰνε γνωστά τὰ ταξίδια. Λ. χ. τὸ ὑπερωκεάνιον «Ασία», ὅπερ παρεχορήθη εἰς τὴν Σοβιετικὴν «Ενωσιν» ἔναντι γερμανικῶν ἐπανορθώσεων, ἐγκατέλειψε τὴν Ἀγγλίαν τὸν Ιανουάριον τοῦ 1947 κατευθύνονταν εἰς Μουρμάνσκ. Μέχρι τοῦ Ιουνίου τρ. ἔτους, δὲτ τὸ σκάφος τούτο διέπλευσε τὸ Γιβραλτάρ μὲ προσρισμὸν τὸ Βλαδιστότοκο, ἥτο ἀγνωστος ή κίνορίς του. ‘Ἐπιστὸ τὸ λάτινον «Ρωσία» εύρισκεται εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἀπὸ τὸν Ἀπριλίον τοῦ 1948. ‘Αφ' ἐτέρου μεταξὺ τῶν ναυλοχούντων εἰς τὸ Βλαδιστότοκο πλοῖων συμπεριλαμβάνονται και πολλὰ ἀπὸ τὰ παραχρημέντα κατὰ τὸ πλόεμον εἰς τὴν Ρωσίαν ἀμερικανικά «λίμπερτο». Βάσει τοῦ γνωστοῦ νόμου «περὶ ἐκμισθώσεως και δανεισμοῦ». Τὰ πλοῖα αὐτά, καίτοι πολλάκις ἐξητήθησαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ούασιγκτόνος, δὲν ἐπεστράφησαν εἰσέτι εἰς αὐτῶν.

Αἱ σχετικαὶ μὲ τὰς ἐν λόγῳ συγκεντρώσεις σκαφῶν πληροφορίαί ἐπεβειδώθησαν και ἀπὸ ἔναν ἐλληνικὸν πλοίον, διότερον μεταξὺ τῶν 28η Μαΐου τὰ ὄντα τῆς Βορείου Κορέας. Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι και εἰς τοὺς λιμένας τῆς ρωσοκρατουμένης Ἀνατολικῆς Γερμανίας ἐντατικαὶ διεξάγονται ἐργασίαι ἐπισκευῆς εἰς ικανὸν ἀριθμὸν πλοίων. Συνεπεία μάλιστα ἀδύναμίας τῶν ἐργοστασίων νὰ ἐπαρκέσουν, ἐστάλησαν μερικὰ ἐκ τῶν ρωσικῶν αὐτῶν σκαφῶν εἰς τὴν Ἀμέρειαν πρὸς ἐπισκευήν.

## ΧΩΡΙΣ ΤΟΝ ΞΕΝΟΔΟΧΟ.....

‘Η δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ προέβη εἰς μίαν «γενναϊόφρονα» χειρονομίαν!.... ‘Αποδεχομένη τὴν ἐκκλησιν τοῦ Συμβουλίου τῶν Ηνωμένων Εθνῶν προτίθεν εἰς τὴν ὀπόφασιν νὰ βοηθήσῃ τὸν ἀγώνα τῆς Νοτίου Κορέας. Εἰς τὴν ἀπάντησιν της πρὸς τὸν Ο.Η.Ε. η παναμαϊκή Κυβέρνησης «προσφέρει ὀλόκληρον τὸν ἐμπορικόν της στόλον διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν πρὸς τὴν Κορέαν πολεμικῶν μεταφορῶν».

Ἐρωτάται, δύως, ὑπάρχουν ούσιαστικῶς παναμαϊκά πλοῖα; ‘Ως εἰναι γνωστόν, η παναμαϊκή ναυτιλία, ἐρχομένη τρίτη κατὰ σειράν εἰν τῷ Κόσμῳ εἰς χωρητικότητα, ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη ξένων συμφερόντων, ἀτίνα διὰ διαφόρους λόγους καλύπτονται ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς μικρᾶς ταύτης δημοκρατίας. Καὶ τὰ περισσότερα ἐκ τῶν παναμαϊκῶν πλοίων εἰνε ἐπηγρωμένα μὲ ἐλληνικά πληρώματα και ἀνήκουν εἰς τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, διότις καλεῖται ἡδη ἀπὸ τὴν «Θετήν» πατρίδα του νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν Νοτιοκορεατικὴν νίκην. Διατί, λοιπόν, η Παναμᾶς θὰ κερδίσῃ τὸ εὔκολον και «ἀνώδυνον δι' αὐτὸν διεθνὲς χειροκρότημα;



## ΑΙ ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

## ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Τὸ πρὸ ημερῶν καταπλεύσαν εἰς Πειραιά νεοαγορασθὲν ἐπιβατηγὸν σκάφος ἔξωτερικῶν γραμμῶν «Μεντιτερράνεαν». Πρόκειται περὶ σκάφους ἑκτάκτου πολυτελείας, τόνων γκρός 4382, ταχύτητος 21.8 μιλλίων, μὲ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἑκτάκτου ἀνέσεως. Διαθέτει κλίνας 142 εἰς τὴν α'. θέσιν, 180 εἰς τὴν β'. θέσιν και 170 εἰς τὴν τουριστικὴν. Θά δροιολογηθῇ εἰς Μεσογειακὰς γραμμάς

ΟΙ ΘΗΣΑΥΡΟΙ ΤΗΣ ΜΕΣΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

# ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΟΥ ΙΡΑΚ

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΝ ΤΩΝ

Ίραν, Ίράκ και Σαουδική Αραβία είναι αι τρεῖς μεγάλαις «άποθηκαι» υγράς καυσίμου ύλης εἰς τὴν Μέσην Ανατολήν. Είς τὰς πετρελαιοπηγάς των τριῶν αὐτῶν χωρών έδραζονται διὰ αἱ προβλέψεις τοῦ κομητού διὰ τὴν εἰς καυστικά ἐπάρκειαν του, μέχρι τῆς ἐποχῆς, καθ' ἥν ἔνας νέος θά σημειωθῇ σταθμὸς εἰς τὴν ιστορίαν τῶν μεγάλων κατακτήσεων τῆς ἀνθρωπότητος, δην δηλαδή θά καταστῇ δυνατὴν ἡ εφαρμογὴ τῆς ἀτομικῆς ενέργειας εἰς τὴν κίνησιν τῶν εἰρηνικῶν ἔργων. Ἀπὸ δὲς διός τας χώρας τῆς Μέσης Ανατολής, τὸ Ίράκ ἐψφανίζει τας πλέον αἰσιοδόξους δυνατότητας μιᾶς ούσιαστηκῆς ἀγδύου τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς του.

Ἡ τρέχουσα ἀπόδοσις τῶν πηγῶν του, παρὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ίράκ διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ πόρου τὴν Χάιφαν ἀγωγοῦ, ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὸν περιορισμὸν τῆς ἔδαγωγικῆς δυναμικότητος τῆς χώρας εἰς τὸ ποσὸν τῶν 5 ἑκατομμυρίων τούνων ἔτηνος. Μία πρόσθετος παραγωγὴ 13 ἑκατομμυρίων τούνων ἔτηνος θὰ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς καταναλώσεως, δην, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1952, θὰ ἔχῃ ἀποπερατωθῆν ὁ νέος πρὸς τὴν Μεσόγειον ἀγωγὸς τῶν 30 ἵντσων διαμέτρου. Πάντως καὶ εἰς ἓνα συντομώτερον χρονικὸν διάστημα μία πρόσθετος ἀναμένεται παραγωγὴ, προερχομένη ἀπὸ τὴν περιοχὴν Ζουμπάρι, παρὰ τὴν Μπάσραν, ητὶς θὰ φθάνῃ δι' ἀγωγοῦ εἰς τὸ Νάρο τὸν ἐπὶ τῷ Περσικῷ Κόλπῳ δρόμον τοῦ Φάσ, πρὸς φόρτωσιν.

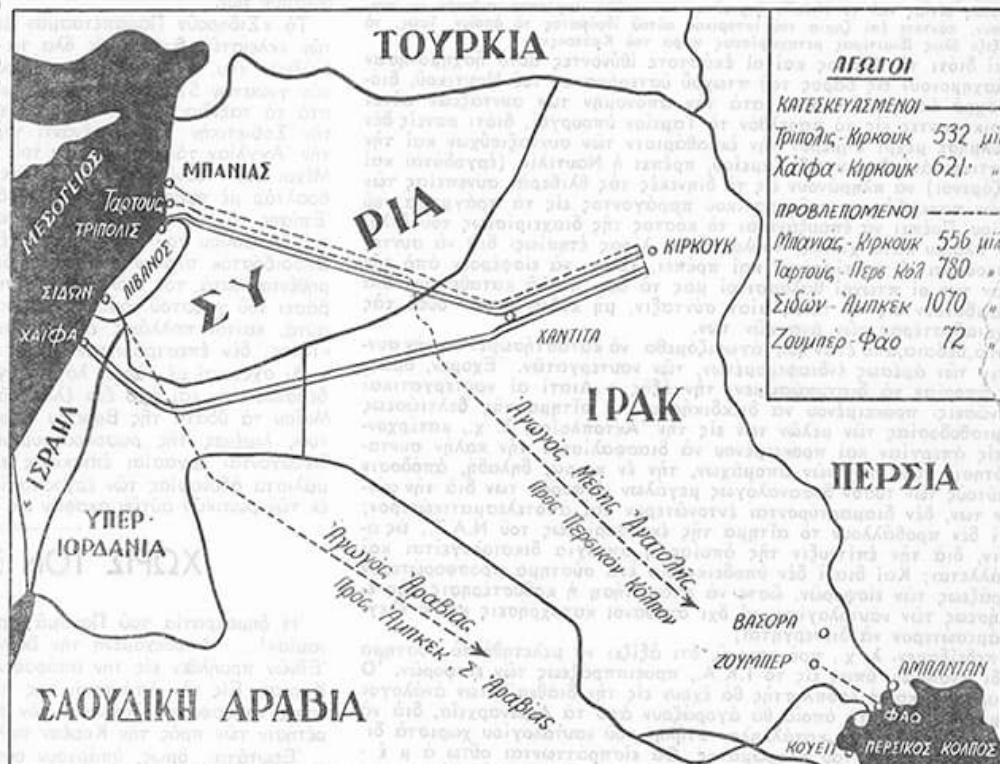
Ἄυται εἶνει αἱ ίκανοποιητικαὶ προδιέψεις διὰ μίαν παραγωγὴν πετρελαίου ἔντος 2 ἢ 3 ἑταῖς, ἐξ εἰκοσι καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τούνων ἔποιάς, μίαν δηλαδὴν παραγωγὴν τετραπλασίαν τῆς σπουρινῆς, ητὶς καὶ θὰ ἀποτελέσῃ ἔνα ἔξαιρητης σημασίας οἰκονομικὸν παράγοντα διὰ τὸ Ίράκ. Τὸ ἔργον τῆς αὔξησεως τῆς παραγωγῆς εἰς τὸ Βόρειον Ίράκ σχετίζεται ἀμέσως μὲ τὸ θέμα τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὴν ἀκτὴν τῆς Μεσογείου. Αφοῦνα κοιτάσματα ἔχουν ηδη ἀποκαλυφθῆν, ἀπὸ τὰ ὅποια τὸ πετρέλαιον εὐκόλως δύναται νὰ ἀντληθῇ ἀπὸ γόνυμα φρέσα μικροῦ σχετικῶν βάθους. Ἡ κυριωτέρα, δῆμως, παραγωγὴ θὰ ἔσκαλουσθῆται νὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ Κιρκούκ. Εἰς τοὺς υφιστάμενους ηδη ἀγωγοὺς τῶν 12 καὶ τῶν 16 ἵντσων, μέσω τῶν ὅποιών διοχετεύονται τὰ πετρέλαια πρὸς τὴν Τρίπολιν τοῦ Λιδάνου, θὰ προστεθῇ ἔτις τρίτος ἀγωγὸς διαμέτρου 30 ἵντσων, μὲ κατεύθυνσιν πρὸς τὴν Μπάσραν τῆς Συρίας, ὅποις θὰ καλύπτῃ ἀπόστασιν 556 μιλίων ἀπὸ τὸ Κιρκούκ. Σωλήνας τόσον μεγάλης διαμέριου διὰ τὸν ἐν λόγῳ ἀγωγὸν μόνον ἡ Αμερικὴ δύναται νὰ προμηθεύσῃ. Πράγματι, εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας τρόπεται ν' ἀρχίσῃ περὶ τὰ τέλη Αὐγούστου ἡ εἰς τὰς ἀρχὰς Σεπτεμβρίου κατασκευὴ των. Ἔν συνεχείᾳ θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ Ίράκ δι' ἐπιτόπιου συναρμολόγησιν καὶ περὶ τὰ τέλη τοῦ 1950 θέλει ἀρχίσῃ η ἐγκατάστασίς των διὰ μέσου τῆς ἐρήμου.

Ἡ ἐναρξίς τοῦ ἔργου θὰ γίνη κατ' ἵντεθον πρὸς τὰς προηγουμένας γραμμὰς διεύθυνσιν, ητὶς ἐκ Διυσμών πρὸς Ανατολάς. Ἀπὸ τὴν ἐπὶ τῶν ἀστῶν τῆς Μεσογείου κειμένην Μπάσραν, ἡ ὅποιας θὰ πλουτισθῇ μὲ νέας ιινεκαὶς ἐγκαταστάσιν πρὸς ἔξυπηρτεσιν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλίων, ὁ νέος ἀγωγὸς θὰ κατεύθυνται πρὸς σημεῖον κειμένου ἔξωθι τῶν συνόρων τοῦ Λιδάνου, ὅποθεν καὶ θὰ ἀκολουθῇ τὸν δρόμον τῶν ηδη ϕισταμένων ἀπὸ τὴν Τρίπολιν ἀγωγῶν τῶν 12 καὶ 16 ἵντσων. Προβλέπεται νὰ φέσσουν αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ νέου ἀγωγοῦ εἰς τὴν Χαντίθα ιεκρί τῶν ἀρχῶν τοῦ 1952 καὶ νὰ ἔχουν συμπληρωθῆν μέχρι τοῦ Κιρκούκ περὶ τὰ τέλη τοῦ ιδίου ἔτους. Ἔν τῷ μεταξὺ δὲ διαθέσιμος ίκανότητας τῶν ἀνταποκτασίας τῶν μηδενικῶν διευρυθμηθεῖσαν, ποσοτήτων πετρελαίων. Σύτω, τὰ πετρέλαια τοῦ Ίράκ θὰ διοχετεύονται εἰς τὴν ἀκτὴν τῆς Μεσογείου πρὸς φόρτωσιν, διερχόμενα μέσω τριῶν χωρῶν, τῆς Συρίας,

τοῦ Λιδάνου καὶ ἐνδεχομένως τοῦ Ίσραήλ. Φρονίμως προεκρίθη ἡ μέσω τοῦ ἐδάφους τριῶν ἐπικρατειῶν μεταφορὰ τοῦ πετρελαίου, διότι, λόγω τῆς κρατούσεως εἰς τὴν Μέσην Ανατολήν ρευστῆς πολιτικῆς καταστάσεως, δὲν ἔπειτερον νὰ θεωρηθῆ ἀσφαλῆς «ἢ τοποθέτησις πολλῶν αὐγῶν εἰς ἓνα καλάθι».

Ἄλλοι νέοι ἀγωγοί, οἵτινες ἔχουν ηδη ἐν σχεδίῳ μελετηθῆ, θὰ τερματίζουν ἐπίσης εἰς τὴν ἀκτὴν τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου. Ὁ ἀγωγὸς ἀπὸ τὸ Ἀμπτκέν (τῆς Σαουδικῆς Αραβίας) πρὸς τὴν Σιδώνιαν (τοῦ Λιδάνου) θὰ ἔχῃ μῆκος 1070 μιλίων καὶ ὁ ἀγωγὸς ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ταρτούν (τῆς Συρίας) θὰ ἔχῃ μῆκος 780 μιλίων. Ὅπολογίζεται αὐτὸς ἔτερος, δῆτι περὶ τὰ μέσα τοῦ 1952 θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἔσχηγη πετρελαίων καὶ ἀπὸ τὴν νέαν περιοχὴν τοῦ Ζουμπάρι, εἰς τὸ Νότον τοῦ Ίράκ, ὅπου κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπεκαλύφθησαν πλούσια κοιτάσματα. Τὸ Ζουμπάρι κείται 20 μιλία Ν. Δ. τῆς Μπάσρας. Δύο φρέατα, ἄτινα ἡνοίχθησαν ἐκεῖ δοκιμαστικῶς τὸ 1948, ἐπειδεδίωσαν τὴν οὐπαρίν πετρελαίου εἰς ποσότητας σεβαστάς, ηδη δὲ ἔνα εὑρύτερο πρόγραμμα διατρήσεων πραγματοποιεῖται εἰς τὴν ἐν λόγῳ περιφέρειαν.

Πηγαὶ πετρελαίων ἀπεκαλύφθησαν τελευταίως καὶ εἰς τὸ Νάρο



Ούμπρη, παρὰ τὸν Τίγρην, 20 μιλία βορείως τῆς Μπάσρας. «Ἐνας ἀγωγὸς πρὸς τὸ Φάσ οὗτος ἔχει σχεδὸν ἀποπερατωθῆ καὶ ἔντος τοῦ θέρους ὁ σταθμὸς τῆς ἔδαγωγικῆς προβλέψεως προστεθεῖται νὰ εἴναι ἐτοιμός πρὸς λειτουργίαν. Ἡ ἀκτὴ τοῦ Φάσ ἀποτελούσα στήμερον ἕνα μικρὸν σταθμὸν τοῦ Ίράκ, ὃ ποταμὸς Σάττ—ἔλ—Άραψ πέρασθε εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, θὰ ἀναπτυχθῇ εἰς ἓνα ἐπαρκὲν, διὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, λιμένα. «Ἐτερος ἀγωγὸς ἀπὸ τὸ Ζουμπάρι πρὸς τὸ Φάσ, μῆκος 72 μιλίων καὶ διαμέτρου 12 ½ ἵντσων, μὲ ἀπόδοσιν 2.000.000 τόνων ἔτησίων, θὰ ἀρχίσῃ κατασκευαζόμενος περὶ τὰ τέλη τοῦ τρ. ἔτους καὶ θὰ είναι ἐτοιμός ἔντος τοῦ 1951.

Ἡ ἀνάπτυξις οὕτω τῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ Νοτίου Ίράκ σημειώνει τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς ἐντελῶς νέας φάσεως εἰς τὴν ιστορίαν τῶν πετρελαιῶν τῆς χώρας ταύτης. Σημειώνονται ἀκόμη, δῆτι τὸ Ίράκ, εύνοούμενον περισσότερον καθέ αἱλλῆς πετρελαιοπαραγωγοῦ χώρας τῆς Μ. Ανατολῆς, λόγω τῆς μικρᾶς ἀποστάσεως τοῦ ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Μεσογείου, θὰ ἔχῃ συντόμως εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ μικροῦ διεξόδου καὶ πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Τῆς προνομιούχου ταύτης θέσεως θὰ ἐπωφεληθοῦν κυρίως αἱ τρεῖς ἑταῖρις «Σέλλα», «Στάνταρ Οίλ» τῆς Νέας Υεροεστίς καὶ «Σόκου Βάκιουμ», αἵτινες μετέχουν εἰς τὴν ἑταῖριν «Ίράκ Πετρόλεουμ» καὶ αἱ ὄποιαι, πλὴν τῆς συμμετοχῆς τῶν ταυτης, πηρχίσαν τελευταίως παραγωγὴν καὶ εἰς τὸ Κατάρο.

Εἰς 12 ἑκατομμύρια στερλίγων ἔτησίως, ὑπολογίζονται τὰ δικαιώματα ποὺ θὰ εἰσέπραττεν τὸ Κυβερνήτη τοῦ Ίράκ, ἐαν ἐπέτρεπτε τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀγωγοῦ τῆς Χάιφας. «Ἡ ἀπαγόρευσις αὐτῆς στοιχίζει ηδη εἰς τὴν Κυβερνήσεων τοῦ Ίράκ 3 ἑκατομμύρια λιρῶν κατ' ἔτος, ἐνώ ἡ χώρα ἔχει ἀπόλυτην ἀνάγκην κεφαλαιών πρὸς τὰς ἀνάπτυξιν τῶν ἔγγειο-βελτιστικῶν τῆς ἔργων. «Ὑπολογίζεται, δῆτι μόνον ἀπὸ τὸ Βόρειον Ίράκ θὰ ἔσχασται 18 ἑκατομ., τόν. ἀπὸ τοῦ ἔτους 1952—53, ἔξαιρουμένης τῆς ἔξδου πρὸς τὴν Χάιφαν, τῆς ὄποιας ἡ πρόσθετος ἀπόδοσις θὰ ἔκαλυπτε ποσότητα 5 ἑκατομμυρίων τόνων. «Ἡ παραγωγὴ αὐτῆς ἔσχει ἀπόλυτην ἀνάγκην δὲν τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου Μάρασλ χωρῶν — αἵτινες, ὑπολογίζονται διὰ τὸ 1952—1953 νὰ φέσσουν τὰ 60 ἑκατομμύρια τόνων. Τονίζεται ἐν κατακλεῖδι δῆτι, ἐνώ αἱ διεξόδοι τῶν πετρελαιοπηγῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον θὰ τροφοδοτοῦν τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, τὰ πετρέλαια ἐπίσης τοῦ Ίράκ διὰ τῶν ἔτερων πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον ή τῆς Ανατολῆς.

**“BUGSIER,**  
REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT  
HAMBURG II.

Johann sbollwerk 10      Telefon: 35 16 31  
Night 52 46 38  
  
Salvage-tugs stationed North Sea  
and Western Baltic  
  
Wireless Call-Signal: D A A B  
All kinds of salvages and towages undertaken.



## Γαλλία

### Τό "Λιμπερτέ," είς τήν ύπηρεσίαν

Μετά ένα δοκιμαστικόν ταξίδιον τριήμερου διαρκείας, τό γαλλικὸν ύπερωρεανίον «Λιμπερτέ», τό τρίτον είς μέγεθος ύπερωρεανίον ἐν τῷ Κόσμῳ, ἀναχωρεῖ τήν 17ην Αύγουστου από τό Χερβούργον διά τό πρώτον δρομολόγιον του πρὸς τήν Νέαν Υόρκην. Τό «Λιμπερτέ», χωρητικότητος 49.500 τόνων γκρός, και μήκους 936 ποδῶν, ἔχει μεταφορικὴν ικανότητα διά 1513 ἐπιβάτες, ήτοι κατά 687 ἐπί έλαπτον τῶν θεσέων του ὡς γερμανικοῦ «Εύρωπη». Οφείλεται πά σε μείσις αὐτή εἰς τό ἐπικράτησαν κατά τήν ριζικὴν διαφράμμασιν του πνεύματος τῆς θυσίας ὠρισμένου ἀριθμοῦ κοιτώνων, χάριν τῆς ἔξασφαλίσεως περισσοτέρων ἀνέσεων εἰς τοὺς ἐπιβάτες καὶ εύρτερών κοινωχρίστων χώρων.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ σκάφους ὑπῆρχαν αὐτόρχωμα ἔσαντλητικαὶ καὶ ἀπέβλεπον εἰς τήν ἀπόδοσιν ἕνος ἑκάστου μηχανήματος καὶ ἔξαρτήματος μεμονωμένων καὶ ἐν συσχετίσει πρὸς ἄλλα. Η δύναμις τῶν μηχανῶν του ὑπολογίζεται τῶν 120.000 ΠΠΠῶν καὶ ἡ ταχύτης του εἰς 23 μίλια. Αἱ σημειωθῆται κατὰ τά πρώτα ἐπί τῆς λήξεως τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, τό «Εύρωπη» ἐκράτησεν ἐπί ἀρκετὸν χρόνον τὸν «Κυανούν» Ἐπισειστα.

Κατά τό τριήμερον ταξίδιον τοῦ σκάφους, ἐδοκιμάσθησαν ἐπιμελεστατα τὰ μηχανήματα προλήψεως καὶ ἐπισημάνσεως πυρκαϊάς, τὰ στεγανὰ αὐτοῦ διασκριτόματα, ἀπίνατα ὑψώματαν κατά ἓνα κατάστρωμα περισσότερον, διὰ νά ἐνισχύουν τό σκάφος, ὅ διερισμός αὐτοῦ κλτ. Μετά τὰς δοκιμαὶς, τό πλοϊον ἐδεξαιμενίσθη ἐκ νέου, ἵνα ὑποστή τήν τελικὴν αὐτοῦ ἐπιθεώρωσιν. Προσθίθεται, διῆται θά ἐκτελεῖ τό ταξίδιον του εἰς δημέρας καὶ διῆται ἡ συμπλήρωσις τῆς διαρρυμάσιεως του ἐπεστρέψθη κατά ἔξι ἔβδομάδας, ἵνα τό σκάφος ἐπωφεληθῇ τῆς ζωηρᾶς κατά τό φθινόπωρον ταξιδιωτικῆς κινήσεως.

## Γερμανία

### Ναυπηγική δραστηριότης

Ἡ διοσπονδιακὴ κυβέρνησις τῆς Δυτικῆς Γερμανίας μελετᾷ νομοσχέδιον προβλέπονταν τήν ὑποστοίχιν τήν ναυπηγικῆς βιομηχανίας διά τῆς παροχῆς εἰς αὐτῶν πιστώσεων μέχρι ποσοῦ 40% τῶν ἀπαιτουμένων διά τήν εὑρισμὸν λειτουργίαν τῆς κεφαλαίων. Αἱ πιστώσεις τοῦ νομοσχεδίου θά παρέχωνται διὰ τήν ναυπηγούν σκαφῶν μέχρι 2700 τόνων γκρός. Ἡ χρηματοδότησις, δημόσια, τῆς ναυπηγήσεως πλοίων μέχρι τοῦ γυναστοῦ δρίου τῶν 7200 τόνων ἀποτελεῖ εἰσέτη ἔνα δισεπιλύτον πρόβλημα διά τοὺς Γερμανούς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυπηγούς.

Ἐν τῷ μεταξὺ τῆς γερμανικῆς κυβέρνησης ὑπέβαλεν εἰς τὰς συμμαχικὰς ἀρχὰς τοκοχώς πρὸς ἔκριστον λεπτομέρει κατάλογον τῶν παραγγελιῶν τὰς ὁποίας ἔξησφάλισαν μέχρι τοῦδε τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, ὑπὸ τῆς αἵρεσιν, φυσικά, τῆς ἀπαιτουμένης σχετικῆς αἵδεις. Μέγα μέρος τῶν ἀλλογά ναυπηγήσεων προέχεται ἀπό τό ἐξωτερικὸν καὶ ἀναφέρεται εἰς ἓνα πλοίον—ψυγεῖον 3000 τόνων καὶ ταχυτήτος 16½ μιλίων, διὰ γαλλικὸν λογαριασμόν, εἰς 15 δεξαενόπλων, ἓνα διελοκίνητον φορτηγό, μίαν βυθοκόρον, τέσσαρα μικτὰ πλοία ποταμοπολίων καὶ θαλασσοπολίων καὶ ἓνα ρυμουλκόν ποταμοῦ. Αἱ περισσότεραι παραγγελίαι δεξαενόπλων ἐδόθησαν ἀπό Νορβηγούς ἐφοπλιστὰς καὶ μία ἀπό Γάλλους ἀναφερομένη εἰς ἓντα τάνκερ 12.400 τ. γκρός καὶ ταχυτήτος 13½ μιλίων. Πέντε διπλά τὰς ἀνωτέρων παραγγελίας ἐνέκριθσαν, δύο δὲ ἄλλαι ἀπερρίθησαν, διότι δὲν ἦσαν ἐντὸς τῶν δρίων τῆς συμμαχίας τοῦ Πλεύρεσμαργκ.

Πέραν τῆς ἀνωτέρως ἐργασίας, διαπραγματεύσεις διεξάγονται διά τήν ἔξασφάλισιν καὶ ἄλλων παραγγελιῶν. Ούτω, ἡ Βραζιλία προτίθεται νά παραγγείλῃ εἰς τά γερμανικά ναυπηγεῖα ἐπτά δεξαενόπλωις, ἐκ τῶν ὅποιων τρίον μεγάλα καὶ τέσσαρα μικρά δι' ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς, ἐπέρας δὲ παραγγελίας πρόκειται νά τοποθετήσουν ἡ Τουρκία, αἱ Ἰνδίαι καὶ τίνες ἄλλαι χώραι. Τονίζεται, διῆται ἡ δυναμικότης τῶν ναυπηγείων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας δύνανται νά φθάσῃ ἐντὸς τριετίας εἰς μίαν ἀπόδοσιν 300.000 τόνων, ὑπὸ τήν προϋπόθεσιν ἀρσεως τῶν ἐν Ισχύι συμμαχικῶν περιορισμῶν.

Οσον αφορά τάς ναυπηγήσεις διά γερμανικὸν λογαριασμὸν πλείσται δοσαι παραγγελίαι τελούν ὑπὸ ἐκτέλεσιν διά σκάφη μετρίων μεγεθῶν, μὲ τὰς ὁποῖας αἱ διάφοροι γερμανικαὶ ἔταιροι προτίθενται νά ἐπαναλάβουν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νά πυκνώσουν τὰς τακτικὰς αὐτῶν προπολεμικὰς γραμμάς.

### Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Πρόσφατοι στατιστικὰ φέρουν τήν ναυτιλίαν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἀριθμούσαν τό 1110 τοῦ προπολεμικοῦ γερμανικοῦ στόλου τονιά. Τό τρίτον Ράιχ κατείχεν, ἔνα ἐμπορικὸν στόλον 4½ ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐνώ στημέρον ἡ «Ομοσπονδιακὴ Γερμανικὴ Δημοκρατία διαθέτει ἐν συνδόλῳ σκάφη 463.000 τ. γκρός. Ἡ χαλάρωσις τῶν συμμαχικῶν περιορισμῶν διά τὰς ναυπηγήσεις πλοίων καὶ ἡ ἀγόρα μεταχειρισμένων σκαφῶν ἀπό τό ἐξωτερικόν, ἐπέτεσσαν κατά τό α'. Ζητοῦν τρ. Ε. μίαν αὔξησιν τοῦ γερμανικοῦ τονιά, δεδομένου ὅτι ἡ γοράσθησαν πλοῖα 89.000 τόνων, παρεδόθησαν ἀπό τά ναυπηγεῖα ἐπερα 30.000 τ. καὶ ἡ διεποιήθησαν ἀπό τά ἀνελκυσθέντα ναυάγια σκάφη 20.000 τόνων.

Ἄφ' ἐτέρου, ἡ τελούσα ὑπὸ κομμουνιστικοῦ ἐλεγχοῦ Ἀνατολικὴ Γερμανία ἀντιμετωπίζει καὶ αὐτή τήν συγκρότησιν ἔνος ἐμπορικοῦ στόλου.

Ἡ προσπάθειά της, δημω, εἶναι τόσον βραδεῖα, ὥστε, κατά τὰς παρεχομένας ἐμμέσους πληροφορίας, θὰ ἔχῃ ἀποκτήσει μέχρι τοῦ 1955, περὶ τά 22 μόνον πλοῖα.

### ‘Ην. Πολιτεῖαι

#### «Εύκαιρια» διὰ ναυπηγήσεις

Οἱ ἀμερικανικοὶ ναυπηγικοὶ κύκλοι, δρατόμενοι τῆς εὐκαιρίας τῶν σεβαστῶν πιστώσεων διά τάς ἑπειρήσεις καὶ διὰ τήν ἐν γένει πολεμικήν τῆς χώρας προπαρασκευήν, ἐπιδιώκουν νά ἐπιτύχουν ἴκανάς από μέρους τῆς κυβερνήσεως παραχωρήσεις καὶ αὔξησιν τῶν κοατικῶν πρὸς αὐτοὺς ἐπιχορηγήσεων διά τήν ἀνάληψιν ἐνός εύρυτέρου ναυπηγικοῦ προγράμματος. Αἱ μέχρι τοῦδε παρασχεθεῖσαι πιστώσεις 180 ἑκατομμυρίων δολαρίων δι' ἐπιχορηγήσεις, θεωρούνται ἀνεπαρκεῖς κατασβάλλεται νά ἔξασφαλισθούν κεφάλαια ἀπό τὰς πιστώσεις τῶν ἐξοπλισμῶν, διά νά πραγματοποιηθοῦν, αἱ ναυπηγήσεις νέων σκαφῶν. Ής οημειωθῆ, διῆται αἱ ἀπό μακρού χρόνου αἰτήσεισαι πιστώσεις 25, ἑκατομμυρίων δολαρίων διά τήν ἐπισκευὴν 124 πλοίων τῶν κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου παρεχεθεῖσαν ἡδη, τὰ δέ ναυλωθέντα μέχρι τοῦδε σκάφη, καθὼς καὶ τὰ ἀποσυρθέντα ἐκ τῶν ἀγκυροβόλων παροπλίσου, διά νά ἐξυπηρετοῦνται τὰ πρός την Κορέαν μεταπολισσά, ἀνῆλθον εἰς 105. Τὰ περισσότερα ἔξι αὐτῶν ἔχουν ἀπό τινων ἔδυμάδων τεθῆ εἰς τήν διάθεσιν τῶν ἀρμόδιων στρατιωτικῶν ἀρχῶν.

#### Μετά τό «ίερὸν ἔτος», ὁ τουρισμός

Ἡ μετά βεβαιότητος ἀναμενούμενή κατά τό προσεχεῖς ἔτος ἔκπτωσις τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως ἀπό τήν Νέαν Υόρκην, πρὸς τήν Μεσόγειον, ἔρχομένη ἑτά τό ζωρότατον ρεύμα τοῦ «ίερού ἔτους» 1950, θὰ δημιουργήσῃ ζητηματα πληθωρισμοῦ καὶ, κατά συνέπειαν, συναγωνισμοῦ μεταξύ τῶν ὑπερωρεανίων, ἀπίνατα ἡδη ἐξυπηρετοῦνται τὰ πρός την Μεσόγειον ταξίδια. Τό κέντρον ὅθεν τοῦ ὑδιαφέροντος κατά τήν χειμερινή περίοδον καὶ τήν ἀνοικίν τοῦ 1951 θὰ προσελκύσουν τὰ ταξίδια, ἀπίνατα ἀναλάβουν πλείστα δοσα μεγάλαι καὶ πολυτελή ὑπερωρεανία. Εἰς τό προηγούμενον τεύχος μας ἀνεγράφαμεν τὰ τῶν τουριστικῶν ταξίδιων μὲ τὰ ὑπερωρεανία τῆς «Χόμη Λαΐνε» «Ἀτλαντικ» καὶ «Ιταλία». Τά ταξίδια τοῦ «Ἀτλαντικ» θὰ είνει διαρκεῖας 38 ἡμερῶν, ἐνώ τά ἀνακοινώθητα τοῦ «Διαφέροντος» τό διάρκειας 62 ἡμερῶν. Τό ἐπίστηση ἀγγλικὸν «Καρόνιας» θὰ πραγματοποιήση τουριστικὸν ταξίδιον τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου, διαρκεῖας 111 ἡμερῶν, μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους Μεσογειακούς λιμένας.

Ἄφ' ἐτέρου, τήν 7ην Φεβρουαρίου θὰ ἀποπλεύσῃ ἀπό τήν Νέαν Υόρκην διά τό νεότευκτον νορθηγικὸν ύπερωρεανίον «Οσλοφιόρδ» διά τουριστικὸν ταξίδιον διαρκεῖας 55 ἡμερῶν, θὰ ἐπακολουθήσῃ τήν 10ην Φεβρουαρίου τό παρθενικὸν ταξίδιον τοῦ ἀμερικανικοῦ «Ιντεπέντενς» μὲ διάρκειαν τουριστικῆς διαδρομῆς 55 ἐπίστησης ἡμερῶν καὶ μὲ προσεγγίσεις εἰς 22 λιμένας. Η πλοιοκτήτρια τοῦ τελευταίου τούτου σκάφους «Ἀμερικανός» «Εξεπόρ Λαΐνος» πρόκειται νά ἀπασχολήσῃ εἰς τουριστικὰς ἐκδρομὰς διαρκεῖας 43 ἡμερῶν καὶ τά τέσσαρα, τύπου «Εξαλιμπουρ», ύπερωρεανία τῆς, μὲ ἀναχώρησιν ἐκ Νέας Υόρκης ἀνά δεκαπενθήμερον. Εἰς τήν πλησίαν τοῦ δέοντος δέοντα νά προστεθοῦν καὶ τά ὑπερωρεανία τῶν τακτικῶν πρὸς τήν Μεσόγειον γραμμῶν, ητοι τό ἀμερικανικὸν «Λά Γκουαρντία», τά ιταλικὰ «Σατούνια», «Βουλκάνια» καὶ «Κόντε Μπιανκαμπάνιο», καθώς ἐπίστηση τά ἐλληνικά «Νέα Ελλάς» καὶ «Νεπτούνιας» καὶ τά αιγαπτικά «Μωχάειτος Αλού—Ελ Κεμπτίρ» καὶ «Κεδίβης Ισμαήλ». Τό δεύτερον λάινο τῆς «Επερτός», τό «Κοντοτούσιον», προβλέπεται νά εἰσελθεῖ εἰς τήν υπερεσίαν τό θέρος τοῦ 1951.

Ἐνας δόλαρης, ἐπομένως στόλος πολυτελῶν ύπερωρεανίων θὰ ἀναλάβῃ τουριστικό ταξίδιον πρὸς τήν Μεσόγειον, μὲ ἐλάχιστον δύοις

Cables:—"GENCOMCO,,

P.O.Box 226

**THE GENERAL COMMERCIAL CO.**

SHIP CHANDLERS

& GENERAL MERCHANTS

Sutton's Chambers, 35, High Street

Phone { Office L3412  
After hours B9609

FREMANTLE  
W. AUSTRALIA

ναύλου 1000 δολλαρίων διά τὴν κυκλικήν διαδρομήν. Τοῦ «Οσλοφιορδ» λ.χ. οι ναύλοι κυμαίνονται γύρω τῶν 1100 δολλαρίων διά ἑκαστὸν ἐπιβάτην μέχρις 11600 δολλαρίων διά ἑκαστὸν πολυτελές διαμέρισμα διά δύο ἑπιβάτας. Οἱ ἀντίστοιχοι ναύλοι τοῦ Ἰντερνεῖζ εξικούνται ἀπό 1500 μέχρι 15.000 δολλαρίων, τοῦ δὲ «Καρόνια» ἀπό 3500 δολλαρίων καὶ ἄνω διὰ τὰ πολυτελῆ διαμερίσματα μὲ θέσεις διά δύο ἑπιβάτας.

### Ο ἀμερικανικός νηογνώμων

Κατὰ τὴν θερινὴν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος, τὴν συγκρητηθεῖσαν πρὸ τὴν ημέρων εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὁ πρόεδρος τῆς ὁργανώσεως κ. Λούκεμπαχ αὐγήγειλε τὴν σύστασιν νέων γραφείων εἰς πολλοὺς ξένους λιμένας καὶ τὴν αὐθησίν τοῦ προσωπικοῦ εἰς υφιστάμενα τοιάυτα, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς. Γραφεῖον τοῦ Νηογνώμονος — εἶπεν διὰ τὸ Λούκεμπαχ — πρόκειται συντόμως νὰ συσταθῇ καὶ εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν, ἀνέφερε δὲ μεταξὺ ἄλλων καὶ τὴν συντελουμένην παρακολούθησιν ὡρισμένων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ νηογνώμονος Ἑργασίου. Οὕτω, ἐλέγονται ἀπὸ τοὺς ἑπιβατηράτας τοῦ Νηογνώμονος αἱ εἰς Ἰταλίαν ἐλληνικαὶ νηογνώμονες, καθὼς καὶ ἡ Ἑρμανία μετασκευὴν ἕνὸς δεῖξαντο πλοίου τοῦ «T. 2», τοῦ κ. Ὁνάστη, εἰς πλωτῶν ἐργοστάσιον κατεργασίας τῆς φαλαίνης καὶ δῶδεκα κορβεττῶν τοῦ ιδίου ἐφαπλοῦ, αἵτινες μετατρέπονται εἰς φαλαίνηθρικά.

### Διὰ τὴν πρόληψιν δοιοφθορῶν

Αὐτοπρᾶ μέτρα ἐλέγχου καὶ ἑπιθεωρήσεως τῶν ξένων πλοίων ποὺ εἰσπλέουν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, ίδια δὲ τῶν πλοίων ἄτινα φέρουν τὰς σημαίας τοῦ Παραπετάσματος, καθιερώθησαν διὰ νομοσχεδίου ὅπερ ἐνέκριθε τὴν 28ην Ὀγούνιον ὑπὸ τῆς Γερουσίας καὶ εἰς τὸ δόπιον ἐδόθη ἡ χαρακτηριστικὴ ὄνυμασία «Δούρειος» Ἰπποτος. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχεδίου παρέχεται εἰς τὰς ὑπηρεσίας τῆς Ἀκτοφύλακῆς εὔρυτάπτη ἔξουσιοδότησις νὰ ἐπιτοπεύσουν τὴν κίνησιν τῶν ξένων πλοίων καὶ νὰ ἐλέγχουν αὐτὴν, ἐνώ ἡ κυβέρνησις θὰ ἔχῃ τὸ δικαιωμα νὰ διατάσσῃ τὴν σύλληψιν καὶ μεταφοράν ἐντὸς ὡρισμένης περιοχῆς τῶν λιμένων, μελῶν τοῦ πληρώματος τῶν ξένων σκαφῶν κατηγορούμενών ἐπὶ κομμουνισμῷ ἢ ὅπωδηπότε θεωρούμενών ὡς ἐπικινδύνων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν.

Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ρηθέντος νομοσχεδίου κατεστρώθη ἡδη ἔνα πρόγραμμα ἑπιθεωρήσεως διὰ τοὺς λιμένας τῆς Νέας Υόρκης καὶ τῆς Δυτικῆς ἀκτῆς. Ἰδιαιτέρα προσοχὴ θὰ διδεται εἰς τὴν ἔρευναν τῶν πλοίων, ἀναφορικῶς μὲ φορτία πολεμοφόδιων ἢ ἀτομικῶν ὀπλῶν κεκρυμμένων εἰς τὰ κύτη τῶν. Εἰδικοὶ ἐμπειρογόμονες καὶ τεχνικοὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας θὰ προσδινούν εἰς τὸν ἐλεγχον, ἐφωδιασμένοι μὲ μηχανήματα ἑξερευνήσεως. Σκοτός τῆς νέας ταῦτης ὑπηρεσίας εἰναι νὰ κατασφαλίσῃ τὴν Συμπολιτείαν ἀπὸ ἐνδεχούμενην ὑπουλον ἔχθρικήν ἢ βακτηριολογικήν ἐπίθεσιν ἀπὸ βαλάσσης. Τὸ νομοσχέδιον ισχύει ἐπίσης διὰ τὴν Ἀλάσκαν καὶ τὰς ὑποσυνές Χαβάη.

Ἡ πρώτη ἐφαρμογὴ τῶν ἀνωτέρω μέτρων ἐπραγματοποιήθη τὴν πρωτιὰν τῆς 5ης Αὐγούστου, ὅπου κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ πολωνικὸν ὑπερωκεάνιον «Μπατάρο». Τὸ σκάφος διετάχθη ὑπὸ τῆς ἀκτοφύλακῆς καὶ παρέμεινε μακράν τοῦ λιμένος, ὑπέστη δὲ ἐπὶ δόλοκλήρους ὡρας ἐδαντητικήν νηοφίαν. Συνεργεία τεχνικῶν ἡλεγχαν τὸ φορτίον εἰς ὅλα τὰ κύτη, ἡρεύνησαν δὲ τὰ διαμερίσματα καὶ μονὸν δῦταν καὶ οὐ τελευταία γωνία τοῦ σκαφοῦ είχεν ἐπιμελῶς ἔρευνθη. Ἐπετράπη εἰς τὸ «Μπατάρο» νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα καὶ νὰ ἀποβιάσῃ τοὺς εἰπόντας.

### Ιαπωνία

#### Ἡ ἀνάγκη παλαιοισιδήρου

Ἔιπονικά πλοῖα μεγάλης ἡλικίας καὶ κατὰ συνέπειαν χαμηλῆς ἀπόδοσεως, συνοικικῆς δὲ χωρητικότητος 600.000 τόνων, πρόκειται, κατ' ἀπόφασιν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο, νὰ διαλυθοῦν, ἵνα ἔξασφαλισθοῦν 200.000 τ. παλαιοισιδήρου πρὸς κάλυψιν ἀμέσως ἀνάσκαν τῶν χαλυβουργείων τῆς χώρας. Διὰ τὸν ίδιον ἀκρόβιον σκοπὸν θὰ διαλυθοῦν καὶ αἱ ἔγκαταστάσεις τῶν ιαπωνικῶν νηοστάθμων. Προστίθεται, διὰ τὸν ίδιον λιμένα τῶν πλοίων θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ προσεχούς Σεπτεμβρίου.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸν ἀναγκαῖον παλαιοισιδήρου, ἕπειτα τῆς πλοιοκτητῆς διαποτύρουνται διὰ τὸν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως καθορισμὸν μικρῶν τιμῶν, ὡς λ.χ. 88.000 δολλαρίων διὰ σκάφος 6.600 τόνων, κρινόμενον ὡς ἀκατάλληλον. Τονίζουν σχετικῶς, διὰ τὸν ἀναγκαῖον παλαιοισιδήρου, ἡ τελικὴ ποσότητα τῶν συμβικῶν τῆς διεθνούς νηολαγορᾶς, ητὶς καὶ ἐπηρέασεν ἀνατιμητικῶς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων.

#### Εύρο τὸ νηογνώμονος πρόγραμμά της

Τὸ νέον ιαπωνικὸν νηογνώμονος πρόγραμμα, ὅπερ ὑπὸ τὸ φῶς, τῶν προσφάτων πολιτικῶν καὶ στρατιωτικῶν ἐξέλιξεν εἰς τὴν Ἀνα-

τολήν, ἔτιχε τῆς ἀρχηρίσεως τῶν ἀρχῶν Κατοχῆς, περιλαμβάνει 59 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 493.000 τ. γκρος, μὲ πρόβλεψιν κόστους 17.410.000 δολλαρίων. Τὸ πλείστον τοῦ κεφαλαίου τοῦτο θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς πιστώσεις. Ἐκ τῶν 59 πλοίων, ἐπτὰ δὲ εἰναι δεσμευότοποια τῶν 12.000 τ. γκρος ἑκαστον, τὸ δὲ ὑπόλοιπο θὰ εἰναι φορτηγὰ γραμμῆς διαφόρων μεγεθῶν ἀπὸ 4.500 μέχρι 10.000 τ. γκρος ἑκαστον, δηλεοκίνητα ἡ ἐφοδιασμένα μὲ ἀποστροφίλους. Προβλέπεται ἀκόμη νὰ νηοπηγηθῇ ἔνα μεγάλο σκάφος κατεργασίας τῶν προϊόντων τῆς φαλαίνης (βάσισι τῶν φαλαίνοθρικῶν στολίσκων), ἐνώ ιδιαιτέρει θὰ παραχωρηθοῦν πιστώσεις διὰ τὴν μεταρρύθμισιν δύο πολεμικῆς νηοπηγησίας σκαφῶν τοῦ τύπου «A.». Ἡ ὑποβολὴ σχετικῶν αἵτισεων ἀπὸ μέρους τῶν ἀνδισφέρων ιαπωνικῶν κατηγορίας τοῦτον τὸ πρόγραμμα.

Τὸ κατὰ τὸν κόστος τῶν προβλεπομένων νηοπηγησίων ὑπόλογοί-ζεται εἰς 77.000 γιενὶς ἡ 214 δολλαρία. «Ἄς σημειωθῇ, διὰ τὸν ιαπωνικὸν νηοπηγησίαν μεταρρύθμισιν διὰ τὴν μεταρρύθμισιν δύο πολεμικῆς νηοπηγησίας σκαφῶν τοῦ τύπου «A.», Ἡ ὑποβολὴ σχετικῶν αἵτισεων διὰ τὸν ιαπωνικὸν νηοπηγησίαν μεταρρύθμισιν δύο πολεμικῆς νηοπηγησίας σκαφῶν τοῦ τύπου «B.», Ἡ προβλεψία τοῦ πρόγραμματος 280.000 τόνων, παραδίδονται μέχρι τοῦ προσεχούς Δεκεμβρίου. Τὸ ἔργον ἀφ' ἐτέρου τῆς ἀνακατασκευής 27 τοῦ τύπου «A.» καὶ πολεμικῆς νηοπηγησίας «στάνταρ» πλοίων, συμπληρουσταὶ ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου, ἐνώ και 11 σκάφη, 90.000 τ. γκρος, νηοπηγησίων διὰ λογαριασμῶν ζένων χωρῶν, πρόκειται νὰ παραδοθοῦν μέχρι τέλους Οκτωβρίου.

### Ιταλία

#### Νηοπηγήσεις διὰ τὴν Ἀνατολ. Μεσόγειον

Ίδιαιτέρως ἐνδισφέρουν τὴν Μεσογειακὴν μαὶ νηοτίλιαν αἱ τελευταῖαι παραγγελίαι πλοίων εἰς τὰ νηοπηγεῖα Ἀνατάλντο, τοῦ Λιδόρνο, ἀπὸ μέρους τῆς «Ἀντριάτικας, δεδομένου, διὰ τὸν λόγω ἐταιρία ἀπασχολεῖ τὸν στόλον τῆς εἰς τὰς ἐπιχορηγουμένας τακτικὰς γραμμάς ἐξ Ἰταλίας πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολῆς Μεσογείου. Οὕτω, ἐνα δηλεοκίνητον ἐπιβατηγὸν σκάφος 5200 τ. γκρος καὶ ταχύτητος 18½ μιλίων παρηγγέλθη, διὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν ἐξ Ἰταλίας γραμμὴν πρὸς τὸν λιμένα τῆς Συρίας καὶ τοῦ Ἰσραήλ, ἐνώ εἰς τὰ ίδια νηοπηγεῖα παρηγγέλθη καὶ ἔνα φορτηγὸν 1600 τ. γκρος καὶ ταχύτητος 14½ μιλίων διὰ τὸν λόγω τῆς Ἀνατολίας γραμμὴν πρὸς τὸ Αιγαίον πέλαγος. «Ἐνα δεύτερον «μότοροπτ» τῶν 5200 τ. γκρος, διαδέλφον τοῦ παραγγελθέντος εἰς τὰ νηοπηγεῖα Ἀνατάλντο, προορίζομενον, καὶ αὐτὸ διὰ τὴν ιταλικὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Εγγύς Ανατολὴν, πρόκειται συντόμως νὰ παραγγελθῇ εἰς τὰ νηοπηγεῖα Τόλι, τοῦ Ταραντος.

#### Τὸ σύστημα ἐπιχορηγήσεων

Ἀνεκοινώθη ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως τῆς Ρώμης εἰς τὸν ιαπωνικὸν νηοτίλιακούς κύκλους, διὰ μελετᾶται ἡ κατάρρυπσις τοῦ ισχύοντος στήμερον καθεοτάτως, σσον ἀφορά τὰς ἐπιχορηγουμένας τακτικὰς γραμμάς. Ὡς γνωστόν, βάσει τοῦ φασιστικοῦ νόμου τῆς 7ης Νοεμβρίου 1936, τὸ Κράτος εἰνε ὑποχρεωμένον νὰ καλύπτῃ τὰς διατάνας ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν καὶ νὰ ἔγγυεται ἐνα ἐλάχιστον μερίσμα 4% ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τῶν τεσσάρων μεγάλων ἐταιριῶν, αἵτινες εἰχον ἀναλέσθε τὴν ἐξυπηρετήσιν τοῦ δικτύου ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Προβλέπεται ἡ καθεοτίσιος τοῦ συστήματος τῶν ἐπιχορηγήσεων τῶν παρεχομένων ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διενεργουμένων δημιοπρασιῶν μεταξὺ ὡρισμένων κύκλου τοῦ φοπλιστῶν, στίνες διαθέτουν τὰ κατάλληλα σκάφη. δι' ἐκάστην τακτικὴν γραμμὴν. Διὸ τοῦ τρόπου τοῦτον ἐπίτει τὸ Κράτος, διὰ τὸν ἀποτέλεσμα τοῦ προτότοπου τοῦτον τὸν προσεχούς περιόδου τοῦ παραγγελθέντος αἴσιον μεγαλυτέον αἱκόμητον παραγγελθέντον τὸν τεσσάρων μεγάλων ἐταιριῶν, αἵτινες εἰχον ἀναλέσθε τὴν ἐξυπηρετήσιν τοῦ δικτύου ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Πληροφορία εἶδεν ὅτι ὅταν οι κανονισμοὶ διὰ τὸν ιαπωνικὸν παλαιοισιδήρου, διὰ τὸν ἀναγκαῖον παλαιοισιδήρου, διὰ τὸν καθορισμὸν μικρῶν τιμῶν, ὡς λ.χ. 88.000 δολλαρίων διὰ σκάφος 6.600 τόνων, κρινόμενον ὡς ἀκατάλληλον. Τονίζουν σχετικῶς, διὰ τὸν ἀναγκαῖον παλαιοισιδήρου, η τελικὴ ποσότητα τῶν συμβικῶν τῆς διεθνούς νηολαγορᾶς, ητὶς καὶ ἐπηρέασεν ἀνατιμητικῶς τὰς ἀξίας τῶν πλοίων.

Οἱ νέοι κανονισμοὶ ἔχουν προσαρμοσθῆ μὲ τοὺς ὄρους τῆς διεθνούς συμβάσεως τοῦ 1948 ἐπερι ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἡ δοποια διὰ πρώτην φορὰν περιέλαβε διατάξεις εἰς τὴν φόρ-



#### TUGS

	H.P.
«MARSDEN»	—950
«BIO-BIO»	—900
«CELSO R.»	—900
«ANGEL GARDELLA»	—766
«CLYDE»	—661
«ENRIQUE»	—600
«TIBER»	—600

\*See Photograph.

#### COMPANIA ARGENTINA DE NAVIGATION

#### (ANGEL GARDELLA LDA)

#### NIGHT AND DAY

#### TOWAGE

Services at

BUENOS AIRES

and La Plata

Sole European Agents :

GEO. C. MOODY & SON,  
38, Gt. St. Helens, LONDON E.C. 3.

τωσιν καὶ στοιχασίαν τῶν εἰς χῦμα μεταφερομένων γεννημάτων. Δέον νὰ προστεθῇ, διτὶ οἱ ἐν λόγῳ νέοι κανονισμοὶ ἔχουν ηδὴ ἐγκριθῆ καὶ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, διτὶ ἐπίσης ἐφαρμόζονται.

## Μεγ. Βρεταννία

### Πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια

Ἄγγελος ἐφοπλιστής δικαιολογών τὴν σημειούμενήν ἑσχάτως στροφὴν τοῦ ἄγγελικοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια ὑπεστήριξεν, διτὶ ἀντὶ προτιμοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ναυπήγησην δεξαμενοπλοίων, πρέπει τοῦτο νὰ ἀποδέψῃ εἰς τὸ γεγονός, διτὶ ἡ ἐπιχειρησίς τῶν σκαφῶν τούτων ἐμφανίζει θετικήτερας προβλέψεις καὶ ἀποτελέσματα. Οἱ παραγγέλλων ἔνα δεξαμενόπλοιον ἔχει ταυτοχρόνως τὴν εὐχέρειαν νὰ τὸ προναυλάσῃ διὰ μάκραν περιόδου 5 ἔως 10 ἑτῶν, μὲ παράδοσιν διτὶ θὰ ἐτοιμασθῇ διὶ ὑπηρεσίαν καὶ μὲ τιμὴν ναύλου, ἡ ὅποια τῷ διασφαλίζει τὴν τε κανονικὴν ἀπόδεσιν τοῦ σκάφους, δῖσσον καὶ τὴν ἔξυπρετησιν τοῦ ἀπασχολούμενου κεφαλαίου. Τὸ παράδειγμα, ἀλλὰς τε τὰς Νοσθρήγων ἐφοπλιστῶν ἀκολουθοῦν ἡδὴ μεταπολεμικῶν οἱ Ἀγγλοι συνάδελφοι των.

Τούναντίον, ὁ παραγγέλλων ἔνα «τράμπο» φορτηγὸν δὲν ἡμπορεῖ νὰ προβλέψῃ ἀπὸ τοῦδε τὴν θέσιν τῆς ἐπιχειρήσεώς του, διτὶ τὸ κατασκευαζόμενον μὲ τὸ κρατοῦν σήμερον ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος πλοίον του, θὰ τῷ παραδοθῇ πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Χρονιοναύλωσιν μάκρας διαρκεῖας δὲν δύναται νὰ ἐπιτύχῃ τὸ «τοάμπο» φορτηγόν, ἀλλὰ καὶ διτὶ ἀκόμη τὸ κατορθώσῃ, ὁ προσφερόμενος εἰς αὐτὸν ναύλου δὲν εἶνε ἀρκετός διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὴν ἔξυπρετησιν τῶν υπελῶν κεφαλαίων, ἀτίνα θὰ ἔχῃ διαθέσει διὰ τὴν ναυπήγησίν του.

### Κρίσις εἰς τὰ ναυπηγεῖα

Ἐκπρόσωπος τῆς ἑταῖρίας τῶν Ἀγγλων κατασκευαστῶν λεόπτων ὑπεγράμμισε τελευταῖς τὴν ἀνάγκην διὰ τὴν ἀναπτυγεῖαν, διπλῶς ἐπιτύχουν ὀπωδόποτε νέας παραγγελίας, διὰ νὰ καλύψουν τὴν παραγωγικὴν τῶν δυναμικότητα, πρίτις ἥρχισεν ἡδὴ νὰ ἐμφανίζῃ τὰ πρώτα σημεῖα κάμψεως. Ἀπὸ τοῦ Μαΐου ἐ. καὶ ἐντεῦθεν οὐχὶ ὅλην τερπεσθεῖσιν 80 ἑσχαρῶν παρέμειναν κεναὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἐνῶ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου 35 ἀλλαὶ προβλέπεται νὰ κενωθῶν. Οἱ ναυπηγοὶ εὐλόγως ἀναμένουν ἡδὴ μὲ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τάξις κυβερνητικάς ἀποφάσεις, τὰς ἀναφερούμενὰς εἰς τὰς ἐπισκευὰς καὶ τὰς κατασκευὰς νέων πολεμικῶν σκαφῶν.

Ἐτοινίσθη ὑπὸ τοῦ προαναφερθέντος ἑκπροσώπου, διτὶ αἱ περισσότεραι τῶν παραγγελιῶν, τὰς ὅποιας εἶχον ἀνὰ χείρας οἱ Βρετανοὶ ναυπηγοὶ, θὰ ἐκτελεσθῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀνεφέρθη δὲ παρ' αὐτοῦ συγκεκριμένως, διτὶ πέντε μικρὰ ναυπηγεῖα διὰ παραμεινόντων ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ὁκτωβρίου ἀνένευρας. Ἀπὸ τοῦ τέλους Μαρτίου 37 ναυπηγεῖα δὲν ἔξησφαλίσαν νέας παραγγελίας, ἐνῶ τὸ σύνολον τῆς μέχρι τότε ἐργασίας — ὑπὸ ἑκτέλεσιν παραγγελιῶν — ἐκάλυπτε μίαν χωρητικότητα 3.250.000 τόνων γκρός. Ἐκ τῆς χωρητικότητας ταύτης, πλοία 1.000 τ. θὰ συμπληρωθοῦν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, ἔτερα 900.000 τ. θὰ καθελκυσθοῦν καὶ θὰ παραδοθοῦν ἐπίσης μέχρι τέλους Δεκεμβρίου καὶ σκάφο 450.000 τ. μόνον θὰ παραμεινούν, ίνα τεθούν υπὸ ναυπήγησιν τὸ 1951.

Οἱ ἑπτάρωπος τῶν Βρετανῶν ἐργοστασιαρχῶν καταλήγων προσέθηκεν, διτὶ λόγω τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἐργασίας καὶ τῶν δημιουργουμένων κεφαλαίων, ἀτίνα θὰ ἔχῃ διαθέσει διὰ τὴν ναυπήγησίν του.

νων κενῶν, οἱ ἡμερομηνίαι καθελκύσεως καὶ παραδόσεως ἀριθμοῦ τίνος σκαφῶν θὰ ἐπιταχυνθοῦν, γεγονός διπέρ θὰ συντελέσῃ εἰς περαιτέρω περιορισμὸν τοῦ ποσοστοῦ ἐργασίας τοῦ ἐπομένου ἔτους.

### Τὸ ναυπηγικόν κόστος

Εἰς τὴν ἔκτακτον θερινὴν ἔκδοσιν τοῦ τὸ «Φαιρπλαίου» δημοσιεύει τὴν καθιερωμένην, ὡς γνωστόν, ἔρευνάν του ἐπὶ τοῦ κόστους ναυπηγίσεως ἐνὸς τυποποιημένου φορτηγοῦ πλοίου τῶν 9500 τόνων δ. w., διζελοκινήτου ή ἀτμοκινήτου. Οἱ ναυπηγικοὶ πρὸς τὸν ὅποιον ἀπιπλωμήθη τὸ Λονδίνιον περιοδικόν, διὰ νὰ ἔχῃ τὴν ὑπεύθυνον ἐπὶ τοῦ θέματος γνωμήν του, ἀπηντησεν ὡς ἔξις: «Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν παρελθόντων διηπών, δεν ἐσημειώθη ἀδιόλογος μεταβολὴ εἰς τὸ ναυπηγικὸν κόστος. Οἱ ναυπηγοὶ, ἐπὶ τὴν ἐπιμόνων προσπαθείᾳ τῶν νὰ προλάβουν μίαν περαιτέρω ὑπωνομίαν τῶν τιμῶν, βλέπουν ἕαυτοὺς ὑποχρεωμένους — ὅπως καὶ ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος — νὰ βαστάζουν τὰς τυχὸν σημειουμένας αὐξήσεις, διτὶ καὶ ὅπου αὖται ἥθελον παρουσιασθῆ. Η ἐπελθόντια, λόγου χάριν, ἀναζητησης εἰδῶν τινῶν, συνεπειαίς της ὑποτιμήσεως τῆς στερλίνας, ἔτυχε τῆς ἀνωτέρω μεταχειρίσεως.

Ναυπηγοὶ τινὲς ἀρχισαν, διοκιστικῶς, νὰ ὑποδάλλουν προσφορὰς μὲ προκαθωρισμένας τιμάς, διακατεχόμενοι ἀπὸ τὴν προβλέψειν μικρᾶς η καὶ οὐδεμίας αὐξήσεως τῆς βασικῆς τιμῆς, προκειμένου, διὰ βραχυπρόθεσμος παραδοσίες. Λαμβανομένων ὑπὸ όψιν τῶν ἀνωτέρων, οἱ Ἀγγλοι ναυπηγοὶ δὲν βλέπουν τὸν λόγον μεταβολῆς τῆς τιμῆς τῶν 400.000 λιρῶν τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου δι. ἔνα ἀτμοκινήτην φορτηγὸν τῶν 9500 τ. d. w. ἢ τῶν 390.000 λιρῶν δι. ἔνα ἀτμοκινήτην τοῦ ίδιου μεγέθους. Αἱ σημειωθῆ, σχετικῶς, διτὶ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1939, ἔνα πάρομον δηζελοκινήτην φορτηγὸν ἐστοχίζεν 145.000 λιρῶν καὶ ἔνα ἀτμοκινήτην 130.000 λιρῶν.

### Τὸ τακτικὸν τῶν διακρίσεων σημαίας

«Η προσεχῆς γενικὴ συνέλευσις τοῦ «Διεθνοῦς Ἐπιμελητηρίου τῆς Ναυτιλίας» πρόκειται νὰ συνέλθῃ τὴν 16ην Δεκεμβρίου εἰς τὸ Λονδίνον, μὲ ἔδομοδιάσιν τὴν διάρκειαν τῶν ἑργασιῶν τῆς. Κατὰ τὴν γαλλικὴν «Ἐφημερίδα τῆς Ναυτιλίας» η συνέλευσις θὰ ἀσχοληθῇ διῶς διατίτερω — ὅπως καὶ κατὰ τὸν Νοέμβριον π. ἐπὶ τῆς διενεργουμένης ἀπὸ διάφορα κράτη διακρίσεων σημαίας. Οἱ μιλῶν ἐπὶ τὸν διέμεστον τοῦ πρόδρομο τοῦ «Ἀγγελικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» σέρ Ρόπτερ ἀφήκε νὰ ὑπονοηθῇ, κατὰ μίαν τελευταῖαν συνεδρίασιν τῆς διοικητικῆς ἑπταπρότητος τῆς ὄργανωσεως ταύτης, διτὶ ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ἐπερθεῖται τὸν διαρκεύμενην νὰ προσταρθοῦν πρὸς τὰς τὰς δινήσκιστικὰς τάσεις. Τις ὅποιας ηδὴ ἐκδηλώνονται ἀπὸ πολλὰς ἔνας χώρας.

Η Μεγάλη Βρετανία, ἐδήλωσεν, εἶνε πεπεισμένη, διτὶ τὸ καθεστώς τῆς πλήρους ἐλεύθερίας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς εἰνε τὸ καλύτερον διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν δύον τοῦ Κόσμου, ἀλλὰ διτὶ δεν θείνεις εἰς θέσιν η Μεγάλη Βρετανία νὰ συνεχίσῃ τὴν τακτικὴν αὐτῆν, ἐνώπιον τῶν προσπαθειῶν τῶν ἀλλών χωρῶν, διτὶ διασφυλάσσουν τὸ εξωτερικὸν τῶν ἐμπόρων ὑπὲρ τῆς έθνικῆς αὐτῶν σημαίας. «Μετ' ὅλιγον η Μεγάλη Βρετανία — εἴπε — θὰ εἰνε, ίσως, η μόνη χώρα, εἰς τὴν ὁποίαν τὰ πλοῖα δύον τῶν έθνικοτήτων θὰ ἔχουν πλήρη ἐλεύθεριαν νὰ προσφέρουνται εἰς τοὺς φορτωτὰς διὰ τὴν μεταφορὰν οἰσουδήποτε εἰδῶν φορτίου. Οἱ ἀριθμὸς τουύναντιον τῶν ξένων χωρῶν, αἵτινες καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἔνασκούν τὴν πολιτικὴν διακρίσεων σημαίας αὐξάνεται καθημερινῶς, ἐνώ ημεῖς εἴμεσται οι μόνοι, ποὺ διατηρούμενοι τὴν πατροπαράδοτον ἀπόλυτον ἐλεύθεριαν ἐργασίας τῆς διεθνῶν ναυτιλίας.

## 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

## 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



φος εἰς Σάν Ζουάν, τῆς Περούδιας, τὴν 2αν Αὔγουστου. Λίτια τῆς ἐλλείφεως πετρέλαιού πότε ή διαρροή. Η ἑταῖρια τοῦ ρυμουλκοῦ ἤξισε τὴν καταδόλην σώστρων διὰ ('Ιουλ. 31—Αὔγ. 3).

«ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΥΜΦΗ» (παναμ.): Μετὰ τὴν προσωρινὴν ἐπισκεψὴν τῶν ἐκ τρικυμίας ἡμιών τοῦ ἐλαστοποιητικὸν ναυσιπλοῖας καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ Κολοθοῦ διὰ τῆς Φορμόδαν (2 Αὐγ.).

«ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ»: Έκ Σεπτέμβριου δι' Ὁζάκαν ἀνέφερεν, ὅτι προσήρχονται εἰς θέσιν πλάτων 11—53 Β. καὶ μηκούς 52—32 Α., τὴν 10,15' μ.μ. τῆς ἡρᾶς Αὔγουστου. Τὸ ναυσιγνωστικὸν «Προτεκτόρο» ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀδεν εἰς βοηθείαν του. Βροδύτερον μετεδόθη, ὅτι τὸ σκάφος ἀνειλύσθη ἀνευ βοηθείας καὶ συνείχεται ὅμαλος τὸ ταξιδίον του. (Αὔγ. 4—5)

«ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ» (λιβεριάνον, τάκερ): Ἀπὸ Βαλτιμόρην διὰ Κιουρούσα, παρεμεινεν ἀνίκινῃσι, συνειτει λίθινος τὸν ἀριθμόν του. Ναυσιγνωστικὸν σπεύσαν εἰς βοηθείαν τοῦ προσέδεσαν καὶ τὸ ἔρμουληστον τὴν δην Αὔγουστου εἰς Σάν Ζουάν, τῆς Περούδιας. (Αὔγ. 8)

«ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ» (ἐπιβατηγόν, παναμαϊκόν): Ἐκ Μασσαλίας καὶ Μάλτας δι' Ἀλεξανδρείαν, κατεψυγε τὸ ἀπόγευμα τῆς ἡρᾶς Αὔγουστου εἰς τὴν Βεγγάλην, λόγω βλάσης ἐνὸς κυλίνδρου τῶν μηχανῶν του. Η ἡμιά ἐπεσκευάσθη καὶ τὸ πλιόνιον συνέχισεν αὐθημέρὸν τὸ ταξιδίον του. (Αὔγ. 4)

## Η Ναυλαγορά

Ἀμεσωτάτην ἔχεν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ὡς ὅλως τε ἀνέμενοτο, ὡς ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς στρατιωτικὰς ὄρχες ἡ ζῆτησις φορτηγῶν διὰ τὴν μεταφορὰν πολεμοφόδων εἰς τὴν Ἀνατολήν. Ενος ἀπὸ τα ἀγκυροβόλια ὄργιας ἀπεύρωθαν μέχρι τῆς 23ης Αὔγουστου 123 ἐν ὅλῳ κρατικᾷ σκέψῃ — κυρίως εἰς τοὺς ἀνεύθυνους καὶ «C», καθὼς καὶ 12 μεγάλα μεταγωγικά — ἐμισθοθησαν καὶ ἀπὸ τὴν ἀλεύθερην ὥρᾳ 100 περίπον πλοῖα, κατὰ τὸ πλεῖστον ἀμερικανικά καὶ τινα ἔξειν. Τὰ τελευταῖα ἐκλείσθησαν δι' 120 ἡμέρας, μὲν ὄψιον ἔτερας 120, πρὸς δόλλ. 1025 ἔως 1125 ἡμερησίας, ἀπὸ μερισμῶν τῶν ναυλωτῶν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν πολεμικῶν ἐπιδιομάτων τῶν πληρωμάτων. Παράδοσις εἰς λιμέναν Ἀτλαντικοῦ, Κόλπου ἢ Ειρηνικοῦ. Η ζῆτησις ἐξηκολούθει μὲν παράδοσιν Σεπτεμβρίου. «Ελληνικον λίμηνος ἐκλείσθη εἰς τὸ δόλλ. 1025 (παράδ. Βόρ. Ειρηνικον) καὶ τὸ παναμαϊκὸν «πλέρειον» δόλλ. 850 ἡμερησίας, ἐνὸς ἀμερικανικὰς ἐπιληρώθησαν 1350 δόλλ., μὲν παράδοσιν Νέαν Υόρκην.

Οἱ τέκης ηπιότεροι πούτης ἀντίκτυποι δέν περιωρίσθη μόνον εἰς τὸ τομέα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Βελτιωμέναι τιμαὶ ναυλῶν ἐπληρώθησαν καὶ ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν «Αγίον Λαυρεντίου» διὰ σιτηρά, σπότο τὸ Κόντινεντ διὰ γαιανθράκας, καθὼς καὶ διὰ «τάπιο—τσάρτερο». Οἱ ἐφόπλιστοι, πάντας, ἀπόβλεπτον εἰς τὴν βελτιωμένην ὑπὲρ αὐτῶν ἐξέλιξιν τῆς καταστάσεως διατρούν τὴν ἐπιφυλακτικότητὰ τῶν καὶ πάρα τὰς προσφόρας φορτιῶν δὲν ἐπίγειον εἰναι τοις διαδικασίαις σκάρη τῶν. Εξ Αγ. Λαυρεντίου (σιτηρά) ἐπληρώθησαν διὰ Χάρφαν δόλλ. 8,50, ἐλεύθεροι τοις καὶ τοῖς πολεμικῶν ἐπιδιομάτων τῶν πληρωμάτων. Παράδοσις εἰς λιμέναν Ἀτλαντικοῦ, Κόλπου ἢ Ειρηνικοῦ. Η ζῆτησις ἐξηκολούθει μὲν παράδοσιν Σεπτεμβρίου. «Ελληνικον λίμηνος ἐπληρώθησαν διὰ Βαγκούνερ (σιτηρά) διὰ Χίλην δόλλ. 10,50, ἐλεύθ. ἐφορτωτικῶν. Μεταλλεύματα διὰ Ρίον διὰ Μόντρεαλ δόλλ. 5,75. Ἐξαιρετικῶν ὑψηλῶτερα τιμαὶ ἐπληρώθησαν εἰς ἀμερικανικὰ σκάρη διὰ σιτηρά δι' Ἀμβούργον καὶ ὅλους πρωρισμούς. Απὸ Κόλπου (σιτηρά) διὰ Ρίον δόλλ. 8,50, Αὔγ. Ζαχάρεις ἀπὸ Κουδαν διὰ Τεργάστην δόλλ. 10,85 φίο, μέσος Αὔγ. καὶ ἀπὸ Β. Ειρηνικον (σιτηρά) δι' Ιαπωνίαν δόλλ. 8,50 φίο.

«Ἀπὸ τὴν Ἀνατ. Αὐστραλίαν ἐκλείσθησαν ὄρκετοι σκάρη δι' Αἴγυπτον 60—βάσιν (σιτηρά χύμα), μὲ αὔξησιν 7/6 ἔναντι π. μ. ἀπὸ δὲ τὴν Δ. Αὐστραλίαν 57). Πολλοὶ διαταγοὶ ἐκυκλοφόρουν δι' Ιαπωνίας καὶ Κενάνην. Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμαρίκου δι' Ιαπωνίαν 35), ὅπερ Βαγκούνερ (ὅρνας) διὰ Κοστίν 32) — καὶ γαιανθράκες ἀπὸ Καλκούτας διὰ Κόλπου 246 καὶ δι' Αὐστραλίαν 46). Απὸ Ντουργούν (μεταλ.) δι' Ιαπωνίαν 26) φίο, ὃντας ὅμως προσφόρας σκαφῶν. Απὸ Ν. Αφρικήν (γαιανόρ.) δι' Αὐστραλίαν 46) καὶ μεταλλεύματα διὰ Νόρδερν ρείντη δόλλ. 6,75 Σμερίου.

Οἱ ναυλοὶ γαιανθράκες ἀπὸ Κόντινεντ ἐσφειρίσων ἐπίσης αὐξῆσιν ἀπὸ 6 πέννας ἔως 2/6. «Ἐπληρώθησαν ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιός 35), Δυτ. Ιταλίαν 25)—καὶ «Αδριατικήν 29). Τὰ μεταλλεύματα Β. Αφρικῆς μὲν ὀρκετὴν ζωρόττητα, ἀλλὰ μὲν ναυλοὺς ἀμεταβόλητους. Η Μεσόγειος ἐν ὄπρεσια.

Τὰ τάιμ—τσάρτερο Βορ. Ἀμερικῆς διὰ ταξίδια Ατλαντικοῦ εἰς δόλλ. 3 (λίμερτος) (λέγεται ὅτι ἐπληρώθησαν καὶ περισσότερα). Απὸ Αγγλίαν δι' Αὐστραλίαν 16/3 μὲν παράδοσιν εἰς Λιβερπούλ καὶ διὰ χρονοναύλωσιν ταξίδια Ατλαντικοῦ, Ειρηνικού 5—6 μηνῶν 14).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΘΕΜΩΝΗ» ἐκ Μπόνας 9000 τ. μεταλλεύματα δι' Ηνωμένας Πολιτείας δόλλ. 8,45, φόρτωσις Αὔγουστου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Μπόνας 9000 τ. μεταλλεύματα δι' ἀμερικανικοὺς λιμένας Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάττερας) δόλλ. 3,50 «γκρός τέρμη», ὅμερος φόρτωσις.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ ὥπερ ἐκ Σφάξ 8000 τ. φωσφάτων διὰ Μπρόνσμποτελ—Κούγκ 22), φόρτωσις 17—25 Αὔγουστου.

## Μετατροπαὶ τοῦ Καυσίμου εἰς Πετρέλαιον ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ FUMIS TRIESTE

Via Coroneo 33 Cables: PSACHAROPULO-Trieste Telef. 23961

ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΥΛΙΑΡΟΣ Μέγαρον Γιαννουλάτου 4ος όροφος Αριθ. τηλ. 43.452 ΠΕΙΡΑΙΕΣ

## Α/π "ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ"

ΧΙΟΥ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ ΒΟΡΕΙΟΥ-ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΑΜΟΥ

## Α/π "ΑΝΑΤΟΛΗ"

ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΒΟΛΟΥ-ΘΕΣΠΙΚΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἀπὸ Ντουγκούν 9500 τ. μεταλλεύματα δι' Ιαπωνίαν 26) φίο, μὲ 900 τ. φόρτωσιν καὶ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 26 Αὔγουστου—11 Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ (λίμπερτο) ἀπὸ Καράτοι 9000 τ. μεταλλεύματα δι' Ιαπωνίαν 35) φίο, ἵνα λιμένες ἐκφόρτωσις, μὲ οφίον 37) δύο λιμένας, 1000 τ. φόρτωσιν, 1000 τ. ἐκφόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΕΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ (παναμ.) ἐκ Μπόνας 8000 τ. μεταλλεύματα δι' Αγγλίαν 20/6, ὅμερος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικόν) ἐκ Ρόττερνταμ 11.800 τ. γαιανθράκων διὰ Σαβόναν 22/6, φόρτωσις 7—9 Αὔγουστου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (λίμπερτο) 10.000 τ. μεταλλεύματα διὰ Βαλτιμόρην ἡ Φιλαδελφείαν δολ. 3,50, καντασέλλο 0, 10 ΑΙΓΥΔΟΥΣΤΟΥ.

ΕΠΑΡΑΛΟΣ II (παναμ.) ἐκ Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Χάιφαν δολ. 8,50, καντασέλλο 15 Αὔγουστου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἀπὸ Ερεβίαν 9200 τ. λιμένες Κολομβίας 9,200 τ. γεννημάτων διὰ Χάιφαν δολ. 9040 τ. ζεύγιας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. δύο δέματα) διὰ τρεῖς ἀμερικανικούς λιμένες λιμένες Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπήν δολ. 93,500, φόρτωσις Οκτώβριου.

ΕΔΕΣΠΟΙΝΑ (λίμπερτο) 5000 τ. μαγγανέζας διὰ Καλαί η Βουλάνην 35) φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΕΧΑΔΙΩΤΗΣ (λίμπερτο) 9000 τ. κριθῆς δι' Αγγλίαν 23) φίο, φόρτωσις 16—31 Αὔγουστου.

ΕΜΑΡΙΕΤΤΑ (σημ. ἀγγλική) ἐξ Αμεριδύρου 9800 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Τζακαρούν δολ. 4,25 φίο, φόρτωσις 10—17 Αὔγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικόν) ἐκ Ρόττερνταμ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Χάιφαν δολ. 500 τ. καντασέλλο 15 Αὔγουστου.

ΠΑΝΑΜΑΙΚΟΝ (λίμπερτο) ἀπὸ Ερεβίαν 9200 τ. λιμένες Κολομβίας 9,200 τ. ζεύγιας γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. δύο δέματα) διὰ τρεῖς ἀμερικανικούς λιμένες λιμένες Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπήν δολ. 93,500, φόρτωσις Οκτώβριου.

ΕΔΕΣΠΟΙΝΑ (σημ. άνωρικόν) 5000 τ. μεταλλεύματα διὰ Βαλτιμόρην δολ. 7,25 φίο, φόρτωσις Αὔγουστου.

ΕΝΤΡΙΠ (λίμπερτο) ἀπὸ Βαρπάν 9000 τ. μεταλλεύματα διὰ Φιλαδέλφειαν δολ. 2 φίο, ὅμερος φόρτωσις.

ΕΝΤΡΙΠΑΓΙΑ (παναμ.) ἐκ Γδύνιας—Δάντσιγκ 9000 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Μπουνένος Αὔρες 57), μὲ 800 τ. φόρτωσιν, 500 τ. ἐκφόρτωσιν, καντασέλλο 25 Αὔγουστου.

ΕΜΑΡΓΚΟΝ (παναμ.) ἐξ Αμεριδύρου 8000—9000 τ. παλαιοιστικά διὰ Απριλίας.

ΕΝΑΠΡΕΑΣ (παναμ.) ἀπὸ Βιττόριαν (Βραζιλίας) 9000 τ. μεταλλεύματα διὰ Μόρπιον δολ. 4,25 φίο, φόρτωσις Αὔγουστου.

ΕΠΗΝΕΩΝΔΗ ΛΙΜΕΝΑΣ (παναμ.) ἐκ Γδύνιας—Δάντσιγκ 9000 τ. τοιμέντων εἰδῶν διὰ Βερείου Βαγκούνερ δολ. 4,85 φίο, μὲ 1 δολ. ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις Οκτώβριου.

ΕΠΗΝΕΩΝΔΗ ΛΙΜΕΝΑΣ (παναμ.) ἐκ Γδύνιας—Δάντσιγκ 9000 τ. τοιμέντων εἰδῶν διὰ Μόρπιον δολ. 4,50 φίο, μὲ 1 δολ. ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριου.

ΕΤΕΔΩΝΩΝ (παναμ.) ἐκ Βαγκούνερ 9000 τ. γεννημάτων διὰ Χίλην δολ. 10,30, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικά, φόρτωσις 25 Αὔγουστου—5 Σεπτεμβρίου.

ΕΠΗΝΕΩΝΔΗ ΛΙΜΕΝΑΣ (παναμ.) ἐκ Βασιλίκη 7800 τ. μεταλλεύματα διὰ Δάντσιγκ, Γδύνιαν ή Σεπτεμβρίου 27), φόρτωσις 10—25 Αὔγουστου.

ΕΠΗΝΕΩΝΔΗ ΛΙΜΕΝΑΣ (παναμ.) ἐκ Βασιλίκη 7500 τ. λιπαράτων διὰ Απριλίας 30 Αὔγουστου.

ΕΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (λιμανού) ἐπὸ Ερεβίαν 9300—9500 τ. ζεύγιας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. δύο δέματα) διὰ Νόρδερν ρείντης κατ' ἀποκοπήν δολ. 100,000 φίο, φόρτωσις 10 Σεπτεμβρίου—10 Οκτώβριου.

ΕΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (λιμανού) ἐπὸ Ερεβίαν 9400 τ. ζεύγιας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. δύο δέματα) διὰ τρεῖς ἀμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) κατ' ἀποκοπήν δολ. 102,500 φόρτωσις Οκτώβριου—Νοεμβρίου.

ΕΒΙΡΤΙΝΑ (λίμπερτο) ἐκ Κούδας 9840 τ. ζαχάρεις διὰ Τεργάστην δόλλ. 10,85 φίο, φόρτωσις μέσα Αὔγουστου.

ΕΣΑΝΤΟΡΠΙΝΗΣ (παναμ.) ἐκ Βαγκούνερ 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8,50 φίο, φόρτωσις 10—28 Αὔγουστου.

## Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΕΠΠΙΣ» 2400 τόννων d. w. τάιμ—τσάρτερ διὰ τρεῖς μῆνας (ταξίδια Μεσογείου, συμπεριλαμβανόμενης τῆς Αδριατικῆς) 85 λίρας ημερησίων, ἔναρξις Αὔγουστου.

«ΒΑΣΙΔΙΑΛΗΣ» 10500 τ. d. w. τάιμ—τσάρτερ δι' ένα τοξίδιον ἐκ Βορείου Αμερικῆς εἰς Εύρωπην δόλλ. 3,25, παράδοσιν Αὔγουστον εἰς ένα ἀμερικανικὸν λιμένα Ατλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάττερας), ἐπαναπαρόδοσις εἰς ένα λιμένα Ηπειρού τοξίδιον 20 Κόντινεντ 20 Αὔγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) 10.500 τ. d. w. τάιμ—τσάρτερ διὰ 220 ἡμέρας, μὲ οφίον έτερας 120 ἡμέρας, δόλλ. 1050 ημερησίων, παράδοσις εἰς "Αγίου Φραγκίσκου" 30 Αὔγουστου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΤΤΕΡ» (σημ. ἀγγλική) 10.500 τ. d. w. τάιμ—τσάρτερ διὰ 220 ἡμέρας, μὲ οφίον ἔτερας 120 ἡμέρας, δόλλ. 1050 ημερησίων, ὅμερος παράδοσις εἰς ένα ἀμερικανικὸν λιμένα Βορείου Ειρηνικού.

«ΝΤΟΡΤΑΝΤΟ» (παναμ.) 10.900 τ. d. w. (499.000 κ. π. δύο δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον ἐκ Νοτίου Αμερικῆς εἰς Εύρωπην, μέσω Χίλης, 16), παράδοσις εἰς Μονεμβάσιον Αὔγουστον, ἐπαναπαρόδοσις εἰς Αγγλίαν—Κόντινεντ Η Μεσόγειον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» (ἀμερικ.) 9500 τ. d. w., τάιμ—τσάρτερ διὰ δύο λιμένες τέσσαρας μῆνες, δόλλ. 44.000 μηνιαίων, παράδοσις Αὔγουστον.

«ΟΥΤΑΧΑΝ» (παναμ.) 9500 τ. d. w. τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον ἀπὸ λιμένας Κόλπου εἰς Μεσόγειον δόλλ. 63.000 φίο, κατ' ἀποκοπήν, Αὔγουστον.

## Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» V.» ἐκ Περσικοῦ Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδῶν διὰ Γαλλίων 15% ἐπὶ θλαττον τῆς θάλασσας τοῦ ναυλοδογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις

## Αἱ Ηλεκτρικαὶ Εγκαταστάσεις τοῦ Θαλαμίγου

## "ΚΥΚΛΑΔΕΣ,"

## Ε

# Τα ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Πλύμουθ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	άργει Σύρον ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά ἀπὸ 11 Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Χάδρην 8 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ. ἐξ Ἐλευσίνος
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Άργω»	06	2088	έφθ. Ούπεπλα 5 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικ. Χατζηπατέρας	43	7176	εἰς Σάντος 4 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άργει Πάτρας ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασίτος	18	2858	ἀνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	διήλθε Κριστομπαλ 7 Αύγ. διὰ Μιτσουεναβεντούρα
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναβαριώτης	22	998	άργει Άμπελάκι 14 Αύγ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Αύγ.
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ντώρμπαν 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατηπ. Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Μορμουγάκα 1 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Ντώρμπαν 27 Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Πρόδιντενς 4 Αύγ. διὰ Κόλπον Μεξικού
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	42	7176	διήλθε Κέυλάνην 3 Αύγ. δι' "Αμστερνταμ"
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζίης	43	7176	διήλθεν "Αγιον Βικέτιον 4 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	εἰς Τάκου Μπάρ 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	άργει εἰς Σύρον ἀπὸ 18 Οκτ.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εἰς λιμένας Δυτ. Αφρικῆς 6 Αύγουστου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	ἀνεχ. Σύμρυπον 2 Αύγ. Γιβραλτάρ 10 διὰ Κάμντεν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Βοστώνην 4 Αύγ. διὰ Πόρτ Σούλφουρ
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σταθάτος»	18	5685	άργει Ρότερνταμ ἀπὸ 11 Απρ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ναγκάσακι 6 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 5 Αύγ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Εμπειρίκος	21	4786	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Πέραμα 14 Αύγ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άργει Σύρον ἀπὸ 11 Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπαΐκας	92	951	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4854	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Μαϊδάν
ΑΣΤΕΡΙΣ	"Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 4 Αύγ. διὰ Τρίνινταντ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Φροτάουν
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	εἰς Τσιταγκόκγι ρόδος ἀπὸ 14 Ιουλ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοί Ν. Βερνίκου	20	7744	διήλθε Κολόμπο 11 Αύγ. διὰ Μαντράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	ἀνεχ. Αλγύεριον 8 Αύγ. δι' "Αμβέρσαν
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	Ρ. καὶ Π. Βεργωτής	20	6343	άργει Ρότερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	άργει Πειραιά ἀπὸ 11 Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντίς» Α. Ε.	21	721	έφθ. Ρόδον 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διήλθε Παναμάν 10 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Καλκούταν 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	έφθ. Καράστι 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	διήλθε Κολόμπο 2 Αύγ. δι' "Αδεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ.	άδ. Ανδρεάδην	43	7176	έφθ. Νάρβικ 5 Αύγ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. διὰ Πειραιά.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλίμο ιωπούλου	44	7176	ἀνεχ. Βέρα Κρούζ 8 Αύγ. διὰ Γκάλβεστον
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινήν	24	2740	άργει Πειραιά 14 Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	ἀνεχ. Ντουάλα 6 Αύγ. διὰ Πόρτ Μπουέ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοί Δ. Ίγγλεση	18	5275	άργει Πειραιά ἀπὸ 13 Νοεμ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άργει Σύρον ἀπὸ 24 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ	«Αιγάλιον» Α. Ε.	44	7207	εἰς Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 24 Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 10 Αύγ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	άργει Οινόντας ἀπὸ 10 Νοεμ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Τζιμπούτι 4 Ιουλ. δι' "Ινδοκίναν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	διήλθε Τρίνινταν 27 Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΕΒΡΟΣ	Καδιώ Σιγάλα	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 Αύγ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Ε. Ε.	43	7244	ἀνεχ. Ντάριεν 3 Αύγ. δι' "Αγγλίαν — Κόντινεντ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	ἀνεχ. Τσιταγκόκγι 9 Αύγ. διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκωνά» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Λουδίνην 7 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Δουγκέρην 1 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	έφθ. Βομδάν 3 Αύγ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 31 Μαΐου 1949
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άργει Πειραιά ἀπὸ 15 Νοεμ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εἰς Ρίον Ιανείρου ἀπὸ 26 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Καλλίμαν.	44	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Νεάπολιν, έφθ. 11
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Όρλεάνην 10 Αύγ. διὰ Πενσακόλαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 Αύγ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Αύγ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΕΠΑΠΣΙΣ	Α. Πριντέζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς Μπέριαν ἀπὸ 16 Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Νεάπολιν, έφθ. 11
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	ἀνεχ. Λίβερπουλ 10 Αύγ. διὰ Νάρβικ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	έφθ. Κόμπι 10 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	έφθ. Σαδάνναν 6 Αύγ. (διὰ Πειραιά)
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρη 5 Αύγ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Καλκούταν 27 Ιουλ. διὰ Πόρτ Μπλαίρ
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	έφθ. Βενετίαν 5 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἀνεχ. Καρταγένα 8 Αύγ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Βενετίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριδάνος	10	5237	ἀνεχ. Αδεν 1 Αύγ. δι' "Αμπαντάν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοί Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Νουέβιτας 2 Αύγ. διὰ Τανάμο
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' "Απω Ανατολήν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» Α. Ε.	30	4123	διήλθε Κολόμπο 6 Αύγ. διὰ Καλκούταν
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	άργει Πειραιά ἀπὸ 7 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	88	1356	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
ΙΑΚΟΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	άργει Χάμπτον ρόδος ἀπὸ 3 Ιουν.
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου
ΘΡΑΚΟΣ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διὰ Γκάλβεστον
	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	ἀνεχ. Χαμίνια 5 Αύγ. διὰ Ζογκούλδακ

ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανὸν» Α. Ε.	15	4724	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Σεπτ. 1949
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	‘Αδελφοί Γουλανδρῆ .	44	7176	διῆλθεν Ισημερινὸν 4 Αύγ. διὰ Ντώρμπαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	άνεχ. Περικόνιον 5 Αύγ. διὰ Χέυζαν
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	‘Εμπ. Ναυτ. Ἐπιχ. Α.Ε.	27	1600	ἔφθ. Γκάρατον 9 Αύγ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶν Νομικός .	28	1594	διῆλθε Χολτενάου 2 Αύγ. διὰ Πιτέα
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος .	12	3442	εἰς λιμένας Λευκῆς Θαλάσσης 6 Αύγ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ .	42	7035	ἔφθ. Μπόναν 8 Αύγ.
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	‘Ελλην. Μεσογ. Γραμματὶ	13	4916	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
ΙΩΝΙΑ	‘Αρ. Ἀναστασάτος .	19	2323	ἔφθ. Βηρρηττόν 9 Αύγ.
K. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	‘Ιω. Χατζηπατέρας .	43	7244	άνεχ. Χάμππτον ρόδος 3 Αύγ. διὰ Βραζιλίαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	‘Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος .	44	7240	διῆλθεν 'Αδεν 3 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος .	45	7240	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην 8 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	ἀδ. Κουλουκούντη .	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. δι' Αμερέσσαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Τεργέστην 10 Αύγ. διὰ Βόρ. Αμερικὴν
ΚΑΣΤΩΡ	ἀδ. Γράτσου .	44	7198	ἔφθ. Λός 'Αντζελες 7 Αύγ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Ντώρμπαν 6 Αύγ. διὰ Βανδάρ Μασούρ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα .	13	3661	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Δεκ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης .	44	7176	εἰς Νακόντκα 4 Αύγ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης .	43	7198	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουλ. διὰ Φορμόζαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (ἐπιβ.).	‘Ελλην. Μεσογ. Γραμματὶ	11	3879	άνεχ. Κόμπε 28 'Ιουλ. δι' "Αγιον Φραγγισκον
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μόστρος .	44	7244	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 Αύγ. διὰ Κούβαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος .	45	3805	άνεχ. Τσιτταγκόγκ 2 Αύγ. διὰ Ντουγκούν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοὶ .	27	4950	ἔφθ. Φρίμαντ 5 Αύγ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	‘Ελλην. Μεσογ. Γραμματὶ	11	7537	έφθ. Νιού Λόντον 7 Αύγ.
ΚΥΜΑ	«ἀδ. Λιδανοῦ» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Τρίνινταν 20 'Ιουλ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	ἀδ. Κ. Πατέρας .	43	7176	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 12 Μαΐου 1949
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος .	05	2527	άνεχ. Βιζαγκαπταῖαν 4 Αύγ. διὰ Μόντπιλ
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδικος .	45	7176	άνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 28 'Ιουλ. διὰ Κοσίν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υἱοὶ Κ. Η. Λαιμοῦ .	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. δι' Αμερέσσαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	ἀδ. Λῶ καὶ Α. Πεζᾶς .	43	7176	διῆλθε Παναμάν 27 'Ιουλ. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος .	43	7176	ἔφθ. Μπέλφαστ 8 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης .	28	4573	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ματράς 10 Αύγ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός .	43	7176	άργει 'Ελευσίναν ἀπὸ 2 Δεκ.
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας .	18	5686	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Αύγ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7176	έφθ. Χαμινία 3 Αύγ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	ἀδ. Συνοδινοῦ .	19	3911	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 10 Αύγούστου διὰ Δουβλίνον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης .	42	7044	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 11 Μαΐου 1949
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός .	89	2187	άνεχ. Λονδίνον 5 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ .	20	5401	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 10 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 22 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.	Κ. Η. Λαιμός .	12	4707	έφθ. Ρίον Ιανείρον 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λῶς καὶ Πεζᾶς .	43	7244	διῆλθε Παναμάν 3 Αύγ. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης .	43	7176	άνεχ. Λορντέζ Μαρκές 6 Αύγ. διὰ Βοιμάνην
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος .	43	7176	έφθ. Καλκούταν 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Πειραιᾶ 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης .	20	2310	έφθ. Όδησσον 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης .	22	1175	εἰς Νοβορωσίκην 6 Αύγ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθίου .	19	5476	εἰς Αμερέσσαν ἀπὸ 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδ. Κουλουκούντη .	38	5548	εἰς Χαδάνιαν 9 Αύγ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	44	7198	έφθ. Βαλταράσο 4 Αύγ.
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλρ. Λ. Καμπάνη .	20	5227	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Αύγ. διὰ Γκάλβεστων
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαματος» Α. Ε.	43	7207	εἰς Καλάμας 4 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου .	44	7176	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Νοεμ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	ετ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Χάμππτον ρόδος 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	‘Ιω. Καρρᾶς .	44	7247	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ .	22	16991	έφθ. Γιοκόχαμαν 7 Αύγ.
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Εὐγενίας .	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 10 Αύγ. διὰ Ντουγκούν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανόν» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Λάς Πάλμας 7 Αύγ. δι' Αμερέσσαν
ΝΗΡΕΥΣ	‘Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	εἰς Καράστοι ἀπὸ 2 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία .	43	7176	εἰς Μπορόλαντ ἀπὸ 14 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Β. Σ. Ρωσλύμος .	10	4540	άνεχ. Χιραχάταν 28 'Ιουλ. διὰ Βαγκούμερ
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	ἀδελφοί Στινία .	43	7244	άνεχ. Ντώρμπαν 8 Αύγ. διὰ Καράτσι
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Κάιρης .	43	7196	έφθ. Λάς Γκουλέττα 8 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος .	13	4342	διῆλθε 1200 μῆλ. ἀπὸ τὸ Λάδσεντ 2 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Λίδερπολ 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου .	44	7240	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διὰ Καρτένας
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου .	27	5525	άνεχ. Σουάν 10 Αύγ. δι' Αμπαντάν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	«Καρφεύς» Α. Ε.	19	5175	διῆλθε Κέιπ Τάουν ἀπὸ 11 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΣ Τ.	Φαφαλιοὶ καὶ Σία .	44	7176	έφθ. Χονολουλοῦ 3 Αύγ.
ΟΛΓΑ	‘Εμπορ. - 'Εφοπλιστική.	44	7176	διῆλθε Ντόπτενες 8 Αύγ. ἐκ Δάντσιγκ
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άργει Σύρον ἀπὸ 26 'Ιουν. 1949
ΟΝΤΡΙ	Κ. Γράτσος .	45	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διὰ Βαμπάνα
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης .	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρη 2 Αύγ. διὰ Κόμπε
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άργει Σύρον ἀπὸ 5 Σεπτ. 1949
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπι» Σο .	18	5525	άργει Σύρον ἀπὸ 7 Νοεμ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ	Μ. Πλάγκος κλπ.	17	3704	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άργει Κεφαλληνίαν ἀπὸ 24 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΗΣ	N. Λυκιαρδόπουλος .	20	5194	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 13 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας .	43	7176	εἰς λιμένα "Απω Ανατολής 1 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	‘Ιω. Λιδανός .	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Αύγ. διὰ Χάμππτον ρόδος
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κ. Κουμάνταρος .	44	7244	άνεχ. Βαγκούμερ 9 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΡΑΛΟΣ	‘Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	εἰς λιμένα "Απω Ανατολής 1 Αύγ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	ἀδ. Γιαννακαρώνη	20	1130	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Δεκ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	‘Ιω. Μ. Νικηφόρος .	24	5026	διῆλθε Κολόμπο 30 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος .	45	3822	άνεχ. Νούεβίτας 2 Αύγ. διὰ Τζιμτάρα
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός .	43	10448	διῆλθε Σουέζ 1 Αύγ. διὰ Περικόνιον Κόλπον
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ .	44	10448	άνεχ. Κιούρασω 3 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	ἀδ. Γουλανδρῆ .	23	4693	άνεχ. Χαδάνιαν 2 Αύγ. διὰ Γένοβαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός .	42	7176	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς» .	44	7207	διῆλθε Παναμάτ 8 Αύγ. διὰ Κρίστομπαλ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης .	43	10193	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Χάβρην
ΠΟΗΗ	Μιχ. Βερνίκος .	96	1594	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 10 Νοεμ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία .	16	1765	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 24 'Οκτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας» .	45	7176	έφθ. Μπέρια 8 Αύγ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιᾶ 10 Αύγ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τραγοσπετρόλ	17	4908	άργει εἰς Τεκίρ Ντάγι ἀπὸ 7 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούπολης -Γ. Τάνες	01	3634	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 18 Νοεμ.

ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Καράτσι 30 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Σιγάλα - Κουλούουκοντή	43	7176	άνεχ. Σασέμπιο 23 'Ιουλ. διά Ντακόντα
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	άργει Πειραιά 14 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Πέραμα από 14 'Απρ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλούουκοντής	44	7176	έθφ. Ναυγκόγια 1 Αύγ.
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίδης	14	3801	άργει Χίον από 1 Σεπτ. 1949
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άργει Σύρουν από 17 'Οκτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Καράτσι 3 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. και 'Ιω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιο από 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	έθφ. Τσιταγκόκγι 3 Αύγ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	αδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διηλθε Ηρμολάτρη 8 Αύγ. δι' Ινδίας.
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	αδ. Λαιμού	13	4221	άργει Οινούσας από 11 Σεπτ. 1949
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Έμπειρικου	18	5687	άργει Σύρουν από 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	έθφ. 'Αλεξανδρείαν 5 Αύγ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	διηλθε Μόνα Πασαζά 9 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	άργει 'Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1949
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάκιας κλπ.	11	1459	άνεχ. Τεργεστών 4 Αύγ. διά Πειραιά—Βόλον, έθφ. 10
ΤΡΙΤΩΝ	αδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Κόβισταν Μπαΐν 5 Αύγ. διά Βοστώνην
ΥΔΡΑΙΟΣ II	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	παρέμεινεν εις 'Αμβέρσαν 9 Αύγ. (δι' Ελλάδα)
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έθφ. Σαφές 8 Αύγ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σιά	20	985	άργει Πειραιά από 1 'Ιουλ. 1949
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάττης	27	757	έθφ. 'Ελευσίνα 3 Αύγ.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άργει Πειραιά από 28 'Ιαν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έθφ. Ρίον 'Ιανέριον 6 Αύγ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έθφ. Βενετίαν 6 Αύγ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. διά Βενετίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	άνεχ. Βιλαγκατατάμ 9 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 4 Αύγουστου διά Τρίνινταν
ΓΑΡΑ	'Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	άνεχ. Βιττόριαν 1 Αύγ. διά Τρίνινταν

Τὰ ύπό σημαίας Παναμᾶ και Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ.	«Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέροι 5 Αύγ. διὰ Ντεμεράρα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ.	«Αρτεμίς»	17	3976	εώς Βομβάρην ἀπὸ 23 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ.	«Αζουέρο»	44	7176	έφθ. 'Οταροῦ 6 Αύγ.
ΑΛΜΑ	έτ.	«Άλμα»	19	5409	διῆλθε Κολόμπο 8 Αύγ. διὰ Μορμουγκάρο
ΑΜΑΝΤΑ (πανάμ. δεξ.)	έτ.	«Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθεν "Άγυούστου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ.	«Άμαρυλλίς»	45	7201	ἀνέχ. Λονδίνον 7 Αύγ. διὰ Κέυ Ούεστ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ.	«Οκεανός»	19	5869	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ.	«Σάμσοκ»	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγουστου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ.	«Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 1 Αύγουστου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ.	«Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	ἀνέχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΙΤΣΑ Ά.	έτ.	«Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Σάντος 6 Αύγουστου
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάνκερ)	έτ.	«Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Σουεζ—Ράς Γκάριμπ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ.	«Μίνιως»	08	1763	έφθ. Μαυρτράς 3 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ.	«Πονούκο»	04	4784	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΑΟΥΡΩΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ.	«Μαριτίμος»	19	5114	όργει Πέναρθ ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ.	«Άλιβινα»	28	5061	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ.	«Αριστομένης»	43	7176	άργει Νέαν 'Ορλεάνην ἀπὸ 26 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ	έτ.	«Αριστομένης»	43	7176	ἀνέχ. Λός 'Αντζελες 30 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ.	«Αριστομένης»	43	7244	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Βαγκούμπερ
ΑΡΙΩΝ	έτ.	«Ντελ 'Εστε»	19	5672	εἰς Βασιλικό 12 Αύγ.
ΑΡΟΖΑ	έτ.	«Πόνκα»	22	1979	όργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	έτ.	«Μίτσαγιάτο»	44	7157	έφθ. Ρίον 'Ιανέντρον 21 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 7 Αύγ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ.	«Ωκεανός»	15	5751	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 6 Αύγ.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ.	«Φρισκό»	18	2224	όργει Μόμπιλ ἀπὸ 16 Μαΐου
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ.	«Φουνταντόρ»	21	3522	άργει 'Αμπελάκι 13 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ.	«Νόρμη 'Αμερικαν»	21	8207	έτις θέσιν 15—33 Β. καὶ 41—43 Α. Αύγ. 6 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Πιουκάρο 22 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ.	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7247	εἰς Κέιπ Τάουν 12 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Ρ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Τζιμπούτι 1 Αύγ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. Λιθ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	17094	έφθ. Περσικὸν Κόλπον 8 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιθερ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	7310	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Χούστον 22 'Ιουλ. διὰ 'Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 2 Αύγουστου διὰ Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7200	διῆλθε Σιγκαπούρην 19 'Ιουλ. δι' Εύρώπην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Κοσσίν 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χάιφαν 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	48	10928	διῆλθε Γινιορτάρ 4 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Σουαζ 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ. διὰ Ντάριεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ	έτ.	«Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βομβάρην 4 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ.	«Μαρίτιμα»	45	7160	εἰς Κέιπ Τάουν ἀπὸ 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ.	«Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουλ.
ΦΡΙΚΑΝΑ	έτ.	«Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν
Α-Ι-ΜΕΑ	έτ.	«Κρούζες»	19	5670	έφθ. Τέλ 'Αβιδ 9 Αύγ.
ΑΣΙΛΗΣ	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΚΤΩΡΙΑ	έτ.	«Λεβάντε»	44	7176	έφθ. Βάλδις Μπαϊν 6 Αύγ.
ΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ.	«Γλασύκος»	18	5836	έφθ. Μεσσηνίαν 2 Αύγ.
ΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ.	«Δώρα»	19	640	έφθ. Τρίπολιν (Λιθίνης) 8 Αύγ.
ΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Ρίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Λίθερπουλ 8 Αύγ.
ΙΩΡΓΙΕ Σ. (τάνκερ)	έτ.	«Ούρουγουάπ»	13	5125	όργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 19 'Απρ. 1949
ΚΛΟΡΙΑ	έτ.	«Άρδουκο»	12	6348	εἰς Βαλτιμόρην 10 Αύγ.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιθ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	17738	έφθ. Περσικὸν Κόλπον 5 Αύγ.
ΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιθ.)	έτ.	«Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Μπωμόν 27 'Ιουλ. διὰ Μπουένος 'Αύρες
ΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Σάμσοκ»	44	7216	διῆλθε Παναμάν 20 'Ιουλ. διὰ Χάιφαν
ΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ.	«Άρτεμις»	17	3322	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΙΩΝΗ	έτ.	«Πάξ»	20	6157	έφθ. Σάν Ζουάν (Περούβιας) 3 Αύγ. ρυμουλκούμενον
ΡΥΑΣ	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	22	5905	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Αύγ. 1949
ΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ.	«Μιραφόρδρες»	19	812	όργει Σύρου 14 Αύγ.
ΑΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ.	«Διεθνής»	20	7631	έφθ. Χούλλ 5 Αύγ.
ΑΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ.	«Αταλάγια»	21	3345	άνεχ. Κολόμπο 2 Αύγ. διὰ Φορμόζαν
ΑΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ.	«Εμμ. Γιανουσούλας.	28	6522	όργει 'Αμοτερούταμ ἀπὸ 20 'Ιουν.
ΑΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ.	«Αταλάγια»	10	1484	εἰς Ρίον 'Ιανέντρον ἀπὸ 23 'Ιουλ.
ΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ.	«Τρανσπασιφίκα»	43	7207	διῆλθε Πάναμάν 7 Αύγ. διὰ Τσιγκάτσα
ΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ.	«Ενεσέναντα»	44	7207	διῆλθε Πάτσαδ 8 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έκ.	«Πομαρόζα»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Αύγ. διὰ Τρίνινταν
ΡΑΤΩ	έτ.	«Διεθνής»	43	7225	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος 'Ατυχίδης		20	6419	

ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη» .	19	2624	έφθ. Σαντιάγκο 7 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας» .	43	7176	άνεχ. Λά Γκουάρα 26 'Ιουλ. διά Πόντσε
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας» .	45	7176	άνεχ. Μολλέντο 7 Αύγ. δι' "Ικούικ
ZAN	έτ. «Ορινόκο» .	44	7165	έφθ. Πόρτα "Αλφρεντ 6 Αύγ.
ΗΓΚΛ	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .	43	7191	διηλθε Σουέζ 9 Αύγ. διά Καράτσι
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .	43	7151	άνεχ. Σατίγκον 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρ» .	19	5524	έφθ. Ντάρμπαν 26 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά .	17	1276	έφθ. Χούλι 8 Αύγ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λας Πέρλας» .	28	5068	είς Θεσσαλονίκη 2 Αύγ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής» .	43	7200	έφθ. Οράν 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβιγκ. Κρίστομπαλ» .	25	5090	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .	29	9086	έφθ. Κοπεγχάγη 8 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .	16	4710	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .	31	9767	έφθ. Ε'κουατόρ 3 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ» .	44	7198	έφθ. Λός "Αντζελες 10 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ» .	43	7176	είς Βοστώνη 12 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΡΩΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα» .	22	8432	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	13	7710	άνεχ. Σαουθάμπτον 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους» .	44	7157	άργει 'Αμστερνταμ άπό 2 Μαΐου, έπισκευή
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέυ» .	12	3964	έφθ. Γκάρτον 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ» .	05	4298	είς Πειραιά 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπάριτ Στάρ» .	19	5771	άνεχ. Ταμπίκο 5 Αύγ. διά Κόρπους Κρίστι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ	έτ. «Στάρ» .	19	3332	άνεχ. Μόρφου Μπαίη 4 Αύγ. διά Τακόμαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο» .	43	7160	έφθ. Χούμπερ 5 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα» .	03	491	άργει Πειραιά άπό 16 Φεβρ.
KATINA	έτ. «Άλμπατρας» .	40	982	άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Σορέλ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος» .	19	6064	είς Πειραιά άπό 29 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Άριγκας» .	43	7176	άργει Σύρον άπό 9 Σεπτ. 1949
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» .	44	7248	είς ταξίδια Πόρτ Σαΐδ—Βεγγάζης
KNOZAKA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» .	44	7160	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Καρντένας
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντια» .	04	3479	έφθ. Πόρτ 'Αλμπέριν 6 Αύγ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	13	9424	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Χερβούργον
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρίνατος .	06	824	έφθ. Τσιτταγκόκ 2 Αύγ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	19	5758	έφθ. Γκάρτον 10 Αύγ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη» .	06	704	είς Νέαν 'Υόρκην άπό 13 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ» .	45	7157	διηλθε Τρίνινταντ 6 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Επέλοραντόρ» .	43	7207	είς Κιουρασώ 8 Αύγ.
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρου» .	14	7475	έφθ. Κολκούταν 3 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Παναμερικάνα» .	44	7176	έθο. Καλκούταν 29 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικά» .	43	7176	έθο. Μομπάσα 1 Αύγ.
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού» .	16	5505	έθο. Καλκούταν 5 Αύγ.
ΛΑΓΚΥ (δεξ.)	έτ. «Άντόρ» .	21	8206	έθο. Ιμιγχαμ 2 Αύγ.
ΜΑΓΗΡΗ	έτ. «Πετρολέρος» .	32	11194	διηλθεν Ούζαν 9 Αύγ. διά Χούλλα
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Καρέτο» .	49	5841	άνεχ. Χάλιφας 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Ωρίωνα» .	44	2883	έφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπετ 30 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Κρούζες» .	17	5924	άνεχ. Τσιτταγκόκ 6 Αύγ. διά Καλκούταν, έφθ. 9
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Φωσίαν» .	44	7176	άργει Μασσαλίαν 14 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Ούλτραμαρίνα» .	43	7160	είς Πειραιά 14 Αύγ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κρουστάλ» .	20	3326	έθο. Ντακάρο 30 'Ιουλ. καὶ άνεχ. 6 Αύγ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» .	20	3483	άργει Βαλτιμόρην άπό 5 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Νόρθ Παστίφικ» .	43	7176	είς Λιμενάς Κόντινεντ 8 Αύγ.
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Πρώρας» .	01	3568	άργει Βενετίαν 6 Αύγ.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	Σ. Γ. Οίκουνομίδης .	43	771	άνεχ. Αμπατάν 2 Αύγ. δι' "Αδεν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου .	08	4625	έθο. Ντάρμπαν 7 Αύγ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χόνδ.)	έτ. «Μοντίζο» .	19	4999	διηλθεν Αδεν 7 Αύγ. διά Ρίτζεκαν
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Άριόνα» .	19	7588	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ζαοάτι» .	18	4965	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 7 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Ούλτραμάρε» .	20	6895	άνεχ. Σαντιάγκο 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι» .	43	7196	διηλθε Κολδάπτον 18 'Ιουλ. διά Σερβίαν
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Άριστας» .	43	7176	είς Κωνσταντινούπολιν 1 Αύγ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιταν» .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλ» .	20	6416	έφθ. Σάν Λορέντζο 30 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	20	10474	διηλθε Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Ζίτα» .	43	7168	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Καρθαγένην
ΝΙΚΗ	έτ. «Πανορμίτης» .	19	2592	διηλθε Κολδάπτον 18 'Ιουλ. διά Εύρωπην
ΝΟΡΑ	έτ. «Βικτώριος» .	29	4386	έφθ. Χούστον 5 Αύγ.
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ» .	43	7175	άνεχ. Καράτσι 25 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σδνα» .	43	7176	άργει Αλεξανδρειαν άπό 8 Νοεμ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ» .	42	7191	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτ» .	44	7207	έφθ. Βοστώνη 7 Αύγ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Εναφότδ» .	20	7030	διηλθε Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Εφρασλούν» .	45	7148	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Αύγ. διά Καρθαγένην
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάρασλον» .	43	7176	διηλθε Κολδάπτον 18 'Ιουλ. διά Σερβίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάρασλον» .	43	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 1 Αύγ.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο» .	25	5531	είς Α'μπερσάν 10 Αύγ. υπό φόρτωσιν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπότ» .	44	7244	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΑΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ» .	19	2659	διηλθε Βοστώνη 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	48	10901	έφθ. Μπάτλεσμπρο 1 Αύγ. διά Χούστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΑΤΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	50	17720	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διά Β. Αμερικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ. διά Πόλιμπορο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	49	17724	έφθ. Ράς Τανούρα 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	50	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. διά Πούντα Καντόν
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ» .	30	11147	άνεχ. Κιουρασώ 26 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αίρες
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιοσαλόρδες» .	27	8627	άργει Μόπιλ άπό 7 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γούναρης» .	19	5701	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Αύγ. διά Χούστον
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτ» .	19	7031	έφθ. Μίδδλεσμπρο 1 Αύγ. διά Χούστον
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ» .	44	7223	άνεχ. Γεράσαλάμ 5 Αύγ. διά Σορέλ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάρασλος» .	18	6049	άνεχ. Γεράσαλάμ 5 Αύγ. διά Καρδίφ
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα» .	21	6230	άργει Πειραιά άπό 7 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα» .	19	5555	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινέταλέ» .	43	7176	άνεχ. Γκάλιεστον 1 Αύγ. διά Ντάρμπαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ» .	44	7212	άργει Φιλαδέλφειαν άπό 29 'Ιουν.
ΠΕΡΛΑ	έτ. «Ναβιέρα» .	19	6040	έφθ. Ρίον Ιανέριον 26 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πλάρο» .	19	6495	άργει Νέαν 'Ορλεάνην άπό 10 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ναβιέρα» .	20	2606	άργει Πειραιά άπό 27 'Ιαν.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	20	6109	άργει Τεργύεστην άπό 13 Μαΐου
ΠΟ-ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Γιουνάιτεντ» .	20	3280	διηλθε Κόμπρι 26 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λδ. Πλάτα» .	44	7163	έφθ. Καρθαγένην 5 Αύγ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα» .	36	7104	άργει Μασσαλίαν άπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταράρούλος	19	2256	έφθ. Μόρμουκάρο 7 Αύγ.
ΠΡΟΣΠΙΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίτο» .	19	5055	είς Νέαν 'Υόρκην άπό 22 'Ιουλ.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα» .	42	7176	άργει Νέαν 'Υόρκην άπό 18 Μαΐου
PENA	έτ. «Πλάξ» .	20	5686	

ΠΙΖΑΚΟΥΑ		έτ. «Πιζάκουα» . . . . .	21	1925	είς 'Αλεξανδρειαν ἀπὸ 18 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Río Grante» . . . . .	44	7176	άνεχ. Κόμπη 21 'Ιουλ. διὰ Βαγκούβερ
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ. «Bérita» . . . . .	19	2632	ἀργεῖ. Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 19 Μαΐου
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ntel' Eoste» . . . . .	18	5664	ἔφθ. Μιτόνα 5 Αύγ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	ἔφθ. Μομπάσσα 5 Αύγ. καὶ Ζανζιβάρην 9
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ		έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	ἔφθ. Μομπάσσα 24 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Ειαδίζα» . . . . .	23	5374	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Βόρκιγκτων
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ		έτ. «Γλαυώς» . . . . .	16	4841	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διὰ Κόμπε
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	44	7220	διῆλθε Τρινιντάντ 3 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7189	άνεχ. Βιττόρια (Βραζ.) 20 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Γιουργκούσας 2 Αύγ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	08	3864	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ		έτ. «Άβια» . . . . .	20	2606	εἰς Σάν Σουάν (Περούβιας) 8 Αύγ.
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Τρέιντερς» . . . . .	22	8964	άνεχ. Νοεμβίτας 1 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΑΠΦΩ		έτ. «Σούντ Αμερικάνα» . . . . .	44	7212	άνεχ. Οζάκαν 28 'Ιουλ. διὰ Βαγκούβερ
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	45	7198	εἰς Πουάν Νουάρ 8 Αύγ.
ΣΟΝΙΑ		έτ. «Μαριάτο» . . . . .	19	5354	διῆλθε Χονολουλού 29 'Ιουλ. διὰ Παναμάν
ΣΟΡΟΛ		έτ. «Λάξ Πέρλας» . . . . .	21	9547	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 17 Σεπτ. 1949
ΣΟΥΕΡΤΈ		έτ. «Βαπτόρες» . . . . .	10	3649	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διὰ Χάϊφαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)		έτ. «Ελλήνες ἀγορασταὶ» . . . . .	25	5136	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ		έτ. «Άδολος» . . . . .	43	7199	ἀργεῖ Βαλτιμόρην ἀπὸ 29 Οκτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Άριόνα» . . . . .	21	7409	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 8 Αύγ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ		έτ. «Μιτλού Λάινα» . . . . .	30	2480	ἔφθ. Γένοβας 27 'Ιουλ.
TZENNY		έτ. «Οικεανός» . . . . .	18	7914	άνεχ. Καρτενάς 3 Αύγ. διὰ Γιουκάρο
ΦΑΙΑΣ II		έτ. «Πόλαρ» . . . . .	44	7060	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλα Εστε» . . . . .	43	7132	άνεχ. Βιζαγκαπτάνι 4 Αύγ. διὰ Καράτοι
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ		έτ. «Άισν» . . . . .	14	3654	ἔφθ. Κάρδιφ 1 Αύγ.
ΦΟΙΝΙΣ		έτ. «Κρούντσες» . . . . .	20	6090	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 2 Αύγ. διὰ Τρίνινταν, ἔφθ. 8
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κριστούπαλ» . . . . .	21	7460	διῆλθε Ντακάρ 28 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Άιρες
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλα Εστε» . . . . .	43	7127	άνεχ. Μπουένος "Άιρες 23 'Ιουλ. διὰ Κιουρασώ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)		έτ. «Λιμπέριαν» . . . . .	43	7243	



## ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Η ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ "ΤΟΣΚΑΝΑ",  
ΝΥΝ ΠΛΩΤΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΑΡΣΑΛ

Πληροφορία : Πειραιεὺς 41789 Τάκης Χειλόρης  
'Αθῆναι 21515 Μιχ. Σμύρος

**E. E. SHARP & SONS, LTD**

ΒΙΟΜΗΧΑΝΟΙ 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.

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

PROVISION, CABIN, DECK, ENGINE STORES

195 EAST HASTINGS STREET

VANCOUVER, B.C - CANADA

Cable : "INTERSHIP."

Telephone  
Day: Pacific 6557  
Night: Cherry 2873

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ο "ΤΡΙΤΩΝ"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΚΑΘΗΓΗΤΑΙ

Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΙΑΣ Πλοίαρχος Β. Ν. ἐ. ἀ.

Τέως Καθηγητής Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων καὶ Ναυτοπαίδων.

Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Πλοίαρχος Β. Ν. ἐ. ἀ.

Τέως Διευθυντής Σπουδῶν καὶ Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων, Πτυχιούχος Ναυτιλίας καὶ "Αεροναυτιλίας, ἐπὶ 15ετίαν Καθηγητής Ναυτιλίας, Κοσμογραφίας καὶ Ν. 'Υπολογισμῶν εἰς Σχολῆς Ν. Δοκίμων καὶ Καθηγητής εἰς Σχολὴν Εμποροπλοίων της ΤΡΙΑΙΝΑΣ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Κατά τὰς ἐξετάσεις Αύγουστου 1950 διὰ διπλώματα Πλοιάρχων Α' Β' καὶ Γ' ἐκ των μαθητῶν τῆς ως ἄνω Σχολῆς ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ.

ΕΝΑΡΕΙΣ ΤΩΝ ΤΗΜΗΜΑΤΩΝ

Κυδρορητῶν καὶ Ναυκλήρων 15 Αύγουστου 'Εξετάσεις 20 Σεπτεμβρίου Πλοιάρχων Α' καὶ Β' 15 Αύγουστου 'Εξετάσεις 24 Νοεμβρίου.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

α) Παρὰ τῷ Αρχιπλοιάρχῳ Έταιρίας «Σ. Λιβανός κ. ΔΙΟΝ. ΓΚΙΟΥΛΗ, Μέγαρον Οίκουνού, Μ. Βρετανίας 8, Πειραιά.

β) Εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Σχολῆς 5—7 μ.μ. καθ' ἐκάστην ὅδος Βασ. Εγρύπον Α' ἀριθ. 42, Τηλέφ. 40.362, Πειραιά 'Εκπαιδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ.

γ) Εἰς τὰ κατωτέρω τηλέφωνα:  
Οίκιας Πλοιάρου Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ δόδος Μουρμιχάλη 92 ΑΘΗΝΑΙ, Τηλέφ. 63.306 8—9.30 π. μ. καὶ 5—7 μ. π.  
Οίκιας Πλοιάρου Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ δόδος Μουρμιχάλη 67 ΑΘΗΝΑΙ, Τηλέφ. 62.944 11—1 μ. π. καὶ 5—7 μ. π.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ

α) Η Βιβλιοθήκη τῆς Σχολῆς διαθέτει ἀπαντά τὰ ἀπαιτούμενα ἐκπαιδευτικά κείμενα.

β) Αιτήσατε πάσαν σχετικήν πληροφορίαν εἰς οἰλανδήποτε τῶν ως ἄνω Διεύθυνσεων, ταχηδρικῶν ἢ τηλεφωνικῶν. Θά σᾶς ἀπαντήσωμεν ἀμέσως.

**YIOΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ**

Τὸ Αρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ἰδρυθέν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

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

'Επισκευαὶ πλοίων πάσας καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. 'Εκτέλεσις πάσης ἐργασίας φορώσης τῆς Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν. — 'Οδυγονοκολλήσεις καὶ 'Ηλεκτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδίου.

'Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. — Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ ΛΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον 27-078 R 591 Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «FRANGSON» ALEXANDRIA

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ  
ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1930

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνῶν ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΚΡΗΤΗΣ, ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ διὰ τῶν πολυτελεστέρων καὶ ταχιτέρων 'Ακτοπλοϊκῶν σκαφῶν «ΑΓΓΕΛΙΚΑ», «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ», «ΙΟΝΙΟΝ».

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