

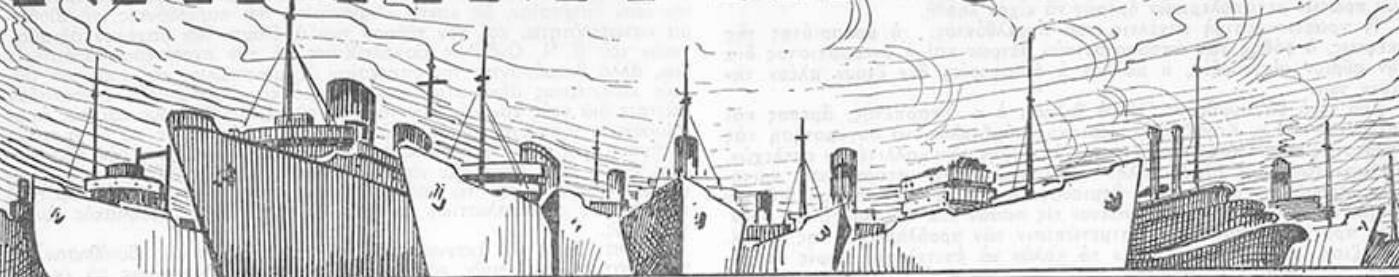
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1950

Αρ. Φύλλου 368/127

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 368)127

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Α. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1950

ТО ДЕКАПЕНОНМЕРОН

‘Η ύστάτη προσπάθεια

Κάποια ἀλλαγὴ παρήγορος ἐσημειώθη τὰς τελευταίας αὐτὰς ημέρας εἰς τὰ πράγματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀφ' ὃν δὲ κ. Κάγτζιας ἀνέλαβε τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Ἡ ὑπόθεσίς της συζητεῖται μὲν κατανούντων, μεταξύ τῶν θέλησιν νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀποφασιστικῶς τὰ ναυτιλιακὰ πρόβλημα. Γενικότερον, πράγματι, οἵχις νὰ προκοληθῆται τὸ ἔνδιαφέρον. Ο. κ. Τσαλδάρης ἐπισκέπτεται τὸ Ὑπουργεῖον, τούτους πρὸς τοὺς Λιμενικούς ἀξιωματικοὺς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀκόνου ὑπὲρ του πλοίου ἥργασίας, ὑποσχεται τὴν ἀνεπιψύλακτον παράστασιν του διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων, ποὺ παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἐποποιοῦ μας Ναυτικοῦ.

Σύντοκεψις, ἐν συνεχείᾳ, πολύωρος λαμπάνει χώραν υπό την προεδρία τοῦ κ. Βενιζέλου, τοῦ δισκρινούμενού διὰ τὴν ναυτιλίαν του συνειδήσιν. Συμμετέχουν οἱ κ. Τσαλδάρης καὶ Παπανδρέου, ὁ κ. Κωστόπουλος, ὁ στοργικὸς καὶ αὐτὸς ύποστηρικτής τῆς Ναυτιλίας καὶ ὁ κ. Κακτζίας. Ἡ σύγκλησις τοῦ Συνεδρίου ὑπέβαλθη, ως μίας ἀνάγκης, ἵνα πράτη Κοινή Γνώμης ἀναλογικού τοῦ ναυτιλιακού προβλήματος καὶ κατανοηθούνται πολλὰ καὶ μεγάλα μειονεκτήματα τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου.

τα πολλά και μεγάλα μενενήθησαν.
“Ολὴ αὐτὴ ἡ δραστηρίος τῶν ιθυνόντων τὸ Κράτος περὶ τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας, αἱ δηλώσεις τῶν κ. κ. Βενιζέλου καὶ Καντζια, τὰ εὑμενῖ, τὰ ἀνεπιφύλακτα ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας σχόλια τοῦ Τυτου, ή κατεσπουσμένη σύγκλησις τῆς Διακομματικῆς Ἐπιτροπῆς, ἵνα ποδοῦλοι οἱ εἰσηγηταὶ τὰ πορίσματα των καὶ αἱ ἐκδηλουμέναι μεταξὺ τῶν ἔφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν κύκλων διαθέσεις συνεννοήσεως ὑπὲρ τῆς κοινῆς σωτηρίας, μᾶς ἐπιτρέπουν τὴν σισιδοῖσιν, τὴν συγκρατημένην δύσιν, μέχρις ὅτου οἱ λόγοι, αἱ ἐπαγγελίαι καὶ τὰ πορίσματα τοι τοῦ Συνεδρίου καὶ αἱ ἀγαθαὶ τῆς Κυβερνήσεως διαθέσεις ἀξιοποιηθοῦν ἀποδῶσουν κάποιον θετικὸν ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἀπότελεσμα.

Διατηρούμεν τάς ἐπιφυλάξεις μας, διότι πολλὰ μέχρι τοῦδε ἔχουμε ἀκούσει καὶ πολλάς ὑποσχέσεις ἀνεκπληρώτους σπηλιώσει. Ὡστε κα- τώρα νὰ μᾶς παρέχεται τὸ δικαίωμα τῆς ἀμφιβολίας. Ὁφείλομεν πάντως, νὰ ὀμολογήσουμε, διτὶ ωρισμέναι οὐσιώδεις διαφο- ραὶ μεταξὺ τῆς σπημερινῆς ὑπέρ της Ναυτιλίας κινήσεως καὶ τῶν προ- γονισμένων, κατὰ καιρούς, ὑποσχέσεων.

Ἐχουμεν τώρα Ὑπουργὸν τὸν κ. Κάντζιαν, γνωστὸν διὸ τὸ θεληματικὸν τοῦ χαρακτῆρος του, τὸ πρακτικὸν τῆς σκέψεώς του καὶ τὴν περιφράν τὴν μακρὰν, δχι μόνον τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, ἀλλὰ γενικῶν τερον τοῦ Ἑλληνικοῦ οἰκονομικοῦ βέματος καὶ τῆς κρατουσθήσεως εἰς τὴν γραφειοκρατίαν νοοτροπίας. Ὁ κ. Κάντζιας δὲν θὰ σταθῇ εἰς τὸ μέσον τοῦ δρόμου ἀναποφάσιστος, δὲν θὰ δροδήσῃ πρὸ τῶν δυσχεσειῶν, θὰ πατάξῃ κάθε ἀντίδρασιν καὶ θὰ ἀγνοήσῃ τὰς ἐπιφυλάξεις της...· πηρεσίας. Θά χωρίηση εὐθέως πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν ἔνοντο μελετημένο προγράμματος. Ἀν τούτῳ, παρ' ἐπίδια, δὲν υἱοθετήσῃ ἀπό τὴν Κυβερνησιν, δὲν θὰ προέλθῃ εἰς συμβιβασμούς, δὲν θὰ προδώσῃ τὸ παρελθόν του, θὰ παραιτηθῇ.

Εγουμενίου Πρόσδορον τῆς Κυβερνήσεως τὸν κ. Βενιζέλον. Τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πρόγαμτα τῆς Ναυτιλίας είναι πλέον ἡ γνωστά εἰς αὐτόν. Καμία πιτκή του ναυτιλιακού προβλήματος δὲν του διαφέγγει. Θέλει να δημιουργήσει στην Ελλάδα μια ναυτιλία που θα μπορεί να στηρίξει την οικονομία της. Στην περιοχή της Αιγαίου θα δημιουργήσει νέα λιμάνια, νέα βιομηχανίες, νέα αποθήκες, νέα πληρωμές, νέα αποστολές, νέα παραγγελίες, νέα εργασίες, νέα ζωή.

Εχουμεν δύο άκομη ἀρχηγούς ισχυρών κουμάτων εις την Κυβέρνησιν, πλειοφορύντων εις τὴν Βουλὴν. Οἱ κ. κ. Τσαλδάρης καὶ Παπανδρέου ἀνεψιουλάκτως παρίστανται εἰς κάθε λογικὸν τῆς Ναυτιλίας αἴτημα. Πιστεύουμεν εἰς τὴν θετικὴν καὶ αὐτῶν ὑποστήριξιν.

Εχομεν, τέλος, ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, τὸν κ. Κωστόπουλον. Αὕτη εὑμενίς διαβέσσεις τοι εἶναι γνωσταῖ. Τὰ αἴτηματα τῆς Ναυτιλίας τὰ ἔχειν νιοθετήσει. Τὸ φορολογικὸν θὰ συναντήσῃ παρ' αὐτῷ κατανόσιν.

χωρίς τάς προκαταλήψεις και τὴν ἀντιδικίαν τοῦ παρελθόντος.
Αὐταὶ οἱ ἄγαθοι προύποθεσίν μαζὶ ἐπίτερους τὴν ἐπίπεδα, διτὶ κάτιτὸ καλὸν θὰ πραέλθῃ ἀπὸ τὸ σημειόνυμο κυβερνητικὸν σχῆμα. Ὡς διαχειρίσις τῆς γαυτιλιακῆς ὑπόθεσεως εώς γίνην ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς ἡ ἀντιπόθεσί την θετικῶν.

ράς ύπό τάς εύμενεστέρας τῶν συνθηκών.
Πρέπει, οὖμα, νὰ ἔνιστησουν τὴν προσπάθειαν τῆς ἐπιλύσεως τῶν ποοβλητάμων αὐτοὶ οὐτοὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, οἱ ἐφοτλισταὶ καὶ οἱ γαυτεργάται. Ἡ ἀδιαφορία τῶν μὲν καὶ ή ήλαττωμένη διάσθεσις πρὸς θετικήν συνεργασίαν τῶν δέ, θὰ καταστήσουν δύνσκολον τὸ ἔργον τοῦ Ὑπουργού και θὰ προκαλέσουν τὴν ἀποτυχίαν τῆς ὑστάτης πύρην προσπάθειας.

Γνωρίζομεν καλώς, ότι τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐνδιαφέρον διὸ τὰ πράγματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἔχει τελευταῖς αἰσθητῶς ἀμβλυνθῆ. Ο- σημέραι, ἔφοστον ὃ ἐφοπλισμὸς ἀπομακρύνεται ἀπὸ τὴν σημαίαν του καὶ ὑπὸ τὰς ἔξαντας σημαῖας καλύπτεται τὴν δραστηριότητά του, τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸῦ θα βαίνῃ ἀκόμη περιοριζόμενον. Γνωρίζομεν, ἀκόμη, ὅτι δικαιώς οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπασαν πλέον νὰ πιστεύουν εἰς τὰς κρατικὰς ἐπαγγελίας, τὰς συμβάσεις, τὰς διατάγματα, ἀκόμη καὶ τοὺς Νόμους τούς ὁποίους αὔριον μία ἄλλη Κυβέρνησις ἡ μπορεῖ μὲ ἐλαφρῶν τὴν συνείδησιν γὰ ἀνατρέψῃ, ὑπὸ την πίεσιν τῆς χθανατῆς δημοκρατίας. Γνωρίζομεν, τέλος, ὅτι θετικαὶ καὶ ἀδιαβλητοὶ πρέπει νὰ είνει αἱ προϋποθέσεις, ποὺ θὰ πείσουν τὸν ἐφοπλιστὸν νὰ μεταφέρῃ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηδόλον τὰ πλοῖα του, ἐγκαταλείψων τὴν ἔξαντας σημαῖαν, ὑπὸ τὴν ὀποίαν ἐλευθέρως διέτεται τὴν περιουσίαν του, ἐλευθερώς τὴν ἐκμεταλλεύεται καὶ ἐλευθέρως

έχει τας χειρας δια κόθε τι, που αναφέρεται εις την ἐπιχειρούσιν του.
Πρὸς τι νὰ ἐπανήλθῃ εἰς την Κυανόλευκον, χωρὶς νὰ είναι βέβαιος, ὅτι
αὐτοῦ δὲν θὰ συναντησῃ τὴν προκατάληψιν, τὴν ἐπίθεσιν καὶ τὴν δι-
ωξιν ἴσως, τὸν ψυχικὸν, τέλος, κάμπτον από τὴν ἀδιάλειπτον μὲ τὸ
Κράτος καὶ τὰ πληρώματα ἀντιδίκιαν;

Παρὰ ταῦτα, ζητούμενον ἀπό τὸν ἐφόπλιστὸν νὰ ἐνισχύσῃ, διὰ τῆς
παραστάσεώς του, διὰ τῆς καλῆς του θελήσεως πρὸς ἔκκαθάρισιν τοῦ
παρελθόντος, τὸν κ. Κάντζιαν. Ζητούμενη τὴν ἀνεπιφύλακτον συνεργα-
σίαν του μὲ τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὴν θυσίαν ἀκόμη, ὅπου αὐτὴ είνει δυ-
νατή, τῶν ἀτομικῶν του συμφέροντων, ἵνα ἀποκατασταθῇ ἡ Ναυτιλία
μος διοικητικῶς. ἵνα πολλὰ τὰ μειονεκτήματά της περιορισθούν, τού-
λαντοστο.

Πρὸς τὸν ναυτεργάτην, τὸν καλὸν "Ελληνα, τὸν ἀποράμιλλον θαλασσινόν, τὸν ἱστορικὸν συνεργάτην τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τὸν μετέχοντα κατὰξιόλογον μοίου εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, δὲν ἔχομεν ἄλλο τι νὰ συστήσωμεν, παρὰ κατανόησιν τῆς προβληματικῆς θέσης τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου.

Πρέπει ο δολος να μάς πιστεύουσαν. Ζωμεν έγγυτατα την ζωήν της Ναυτιλίας μας, ώστε να είμεθα εις θέσιν και να υπόδειξωμεν, ότι ο κίνδυνος του αφανισμού της δὲν είνε απλούν έπιχειρημα, προβαλλόμενον διά να έπικαλεσθώμεν την συναντίληψιν. Είνε όμεσος και άσφαλης κίνδυνος, Τα χάσσωμεν την ναυτιλιακήν μας υπόθεσιν οριστικών και όμετακλητώς.

Η παρούσα προσπάθεια είναι ή τελευταία. Ποτέ, τσως, άλλοτε δὲν θα συναντήσουμεν τάς άγαθάς προϋπόθεσεις της σήμερον: Κυβέρνησην διατεθειμένην όποφασιστικών νά βοηθήσῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ Ὑπουργὸν τῆς θεληματικότητος καὶ τῶν γύνσεων τοῦ κ. Κάντζια.

Αν αποτυχή ή τώρα άναληφθείσα προσπάθεια, σαν τό Συνέδριον διά τὸ ὄποιον ὁ κ. Βενιζέλος ἐπιμένει νὰ συγκλητή τὸ ταχύτερον, Γνώμην δι' αὐτού προέβουν αἱ κατευθύνσεις τῆς ναυτιλίας πολιτικῆς καὶ ἐνημερωθῆ Κοινὴ Γνώμη ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, δὲν προκαλέσῃ γενικώτερον ὅλης τῆς ναυτιλούμενής Ἐλλάδος, τὸ ἐνδιαφέρον ἀν τοῖς ἔφοπλισται καὶ οἱ ναυτεργάται δὲν θελήσουν νὰ παραμερίσουσι κάθε ταξικὴν διαφοράν καὶ τὸ Κράτος δὲν παράσχη τὴν ἀνεπιφύλακτον ὑπόστησί την, πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ θεωρήσωμεν τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικὸν ἔνα θυντιγενῆ ὄργανισμόν, διὰ τὸν ὄποιον ἀργότερον κάθε παρέμβασις πρὸς σωτηρίαν οὐδὲν θὰ ἀποφέρῃ. Η καταστροφὴ θὰ είναι ἀνεπανόρθωτος. "Ἄς ἀνάλογισθούν ὅλοι, οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι ταῖς λαϊσκαῖς τῶν εὐθύνας.

‘Ο Κ. Γενικὸς Αιτευθυντής

‘Ο κ. Σκαρπέτης ἐπανῆλθεν εἰς τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν τοῦ ‘Υπουργείου. ‘Η ἀποκατάστασίς του ἐπεβόλλετο. Τὸ δίκαιον τὴν ὑπήρχοντα

γειου. Η αποκαστασίας του επειδούσαν. Το σκάνωμα της πληρωμής
κύρωσις διοικητική, ώς μη δώφιλεν, έθεωρανή ή πρό μηνών απομά-
κρυνσίς του κ. Σκαρπέτη από την Γενική Διευθυνσιν. Το σκάνωδο
Μπακοπούλου είχε θολώσει την σκέψιν των τότε διοικούντων το "Υ-
πουργείον της Ναυτιλίας". Ο Γενικός Διευθυντής άδικως έθυσιάσθη ει-
τά, βγαλμένος τας σκάνωτες σκανδαλοθρόπισες.

Ἐθλεος, πάντως, ὅπως εἴ τὸν πραγμάτων, ἄλλως τε, ἀπεδείχθη τὴν ὑπηρεσίαν, αὐτὴν ταύτην τὴν παράστασιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τὴν γενικωτέραν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας προσπάθειαν ἡ ἐπὶ τοσοῦ χρόνον παραταθεῖσα διαθεσιμότης τοῦ καὶ Σκαρπέτη. Ὁρθῶς δὲ καὶ Κάντιας ἔτασεν ώς πρῶτον του μέλημα τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ὑπουργείου. Ἀπὸ αὐτὸν θὰ ἐπρεπε νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἀνασυγκρότησις τῶν ὑπηρεσιῶν, ἵνα ἀποδοτικότερον ἐπιτελέσουν τὴν ἀποστολὴν των.

Τώρα, ύπό συνθήκας έξαιρετικώς δυσχερείς, άναλαμβάνει τὴν διεύθυνσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουρείου ὁ κ. Σκαρπέτης. Ἡ «ἀλλαγὴ» δοχεὶ τῶν προσώπων, ἀλλὰ τῆς νοοτροπίας τῶν διοικούντων τὴν Ναυτιλίαν, ἀπό τῆς πρακτικῆς πλευρᾶς, εἶναι πλέον ἐπιταγὴ τῆς ναυτιλλούμενης.

νης 'Ελλάδος. 'Η Ναυτιλία, έξι όλους, δεγκή μηπορεῖ πλέον νὰ περιμένη τα μετρα τῆς διοικητικής ἀποκαταστάσεως της, που θὰ ἔπειπεν ἀπὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ημερῶν νὰ είχον ληφθῆ.

'Η γραφειοκρατή νωχέλεια τοῦ παρελθόντος, ή μακοριότης τῆς σκέψεως, ὁ φόβος τῶν ἀποφασιστικῶν μέτρων καὶ η ἀνερμάτιστος διά τὴν αὔριον αἰσιοδοξία, ή μᾶλλον η ἀδιαφορία, δεν ἔχουν πλέον τὴν θέσιν των.

Δύο τινά θὰ συμβοῦν: "Η θὰ θελήσῃ ὁ κ. Σκαρπέτης, ἄμεσος καὶ ὑπὲυθυνος τοῦ κ. Κάντζια ὑπηρεσιακὸς σύμβουλος, νὰ συγκροτήσῃ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου διὰ τῆς ἐπίλογῆς τῶν καλλιτέρων στελεχῶν, ἀνεξαρτήσας κάθε ὅλου, πλὴν τῆς ὑπηρεσιακῆς καταρτίσεως, κριτήριου, προσδίδων οὕτων πνοὴν δημιουργική, παλὸν ἀνησυχίας διὰ τὴν αὔριον καὶ δραστηριότητα ἔκτακτον εἰς πάσαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν φροντίδα πρὸς ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων της, ή ὁ κ. Κάντζιας, μὴ δυναμένος οὐδὲν τὸ καλὸν νὰ ἐπιτελέσῃ, χωρὶς ὑπερσίας δραστηριώς κινούμενας, θὰ παραιτηθῇ καὶ τὸ 'Υπουργείον θὰ διαλυθῇ, ὡς ἀνίκανον πλέον νὰ ἐκπληρώσῃ τὸ προορισμὸν του, ὡς ἀσκόπως ἐπιβαρύνον τὸν Δημόσιον Προϋπολογισμόν.

'Ο κ. Σκαρπέτης κατέχει, δύον κανεὶς ἵστος ὄλος εἰς τὸ 'Υπουργείον, τὴν ὑπέρθεσιν τῆς Ναυτιλίας. 'Εγκυρον ἡμπορεῖ νὰ διατυπώσῃ γνώμην ἐπὶ ὅλων τῶν ζητημάτων αὐτῆς. Ηύτυχηστο νὰ ἔχῃ ὑπουργὸν θεληματικὸν, ἀσυνηθέας δραστηριότητος, ἀποφασισμένον νὰ ἐργασθῇ ὑπὲρ τοῦ ἔθνους πλοίου.

'Ἐλπίζομεν νὰ ἐπωφεληθῇ ὁ κ. Γενικὸς Διευθυντής αὐτῆς, ἀκριβῶς, τῆς παρουσίας τοῦ κ. Κάντζιας εἰς τὸ 'Υπουργείον, διὰ νὰ κλείσῃ τὴν μακράν καὶ εὐδόκιμον σταδιοδρόμον του, μὲ μίαν ἀκόμη ὑπηρεσίαν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν πλέον, ἴσως, πολύτιμον.

'Η ἔνοχησίς τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ή διοικητική του ἀποκατάστασις καὶ ἡ ἐπανόδος τῆς ἐμπιστοσύνης διὰ τὸ μέλλον ἀποτελοῦν τὰς βασικὰς προϋποθέσεις, αἵτινες, ἐκπληρούμεναι, θὰ μᾶς ἐπιτρέψουν νὲ ἴδωμεν καὶ πάλιν τὴν Ναυτιλίαν μας χωρούσαν τὴν ἀνίουσαν. 'Ο κ. Σκαρπέτης, διὰ τῆς ἀποφασιστικῆς παρεμβάσεως του καὶ τῶν καταλλήλων πρὸς τὸν κ. Κάντζιαν εἰσηγησούν, πολλὰ θὰ ἡδονάτο εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ εἰσφέρῃ. Νὰ πιστεύσωμεν διὰ τὴν παραλείψη οὗτος νὰ πράξῃ τὸ καθῆκόν του; Τὸ παρελθόν δὲν ἔχει τοιούτων τι νὰ μᾶς ὑποδειξῃ.

Διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ 'Υπουργείου

Βασικὴ ἐπιδίωξις τοῦ κ. Κάντζια, ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς ὑπουργίας του, υπῆρξεν ἡ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν του 'Υπουργείου. 'Ανεξήτησε καὶ ἀνάζητε, δυστυχώς, ἀκόμη τους καταλλοτέρους, ἵνα ἡγηθοῦν καὶ πλαισίωσον τὰς ὑπηρεσίας. Πιστεύει καὶ αὐτὸς, διὰ οὐδεμία θετική καὶ ἀποτελεσματική προσπάθεια ὑπέρ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως εἶναι δυνατὸν νὰ ἀναληφθῇ, χωρὶς τὴν πρωτόδουλον, τὴν συντονίσμενην συνεργασίαν ὄλου τοῦ ὑπηρεσιακοῦ συγκροτήματος τοῦ 'Υπουργείου.

Αὐτή, ὅμως, ή ἐπιδίωξις, ή ὁπωδόηποτε πρωρισμένην νὰ ταράξῃ τοὺς κυκλους τῆς γραφειοκρατίκης μακαριότητος, δὲν φίνεται διὰ τὴν θάτη ἐπιτευχθῆ. 'Αντιδράσεις, ἔσωθεν μὲν ἀπὸ αὐτὸς τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ ἔξωθεν ἀπὸ τὴν προκαλούμενή του κομματική παρέμβασιν πολλαὶ ἔγειρονται.

Προβάλλουν ὅμως καὶ ἄλλα στενῶς ὑπηρεσιακῆς φύσεως ἐμπόδια διὰ τὴν ἡρητιμοποιησιν τῶν ἀρτιωτέρων καταρτίσεως στελεχῶν. Θὰ ἔπειπεν, ἐν ἀνάγκῃ, νὰ ὀγκονθῇ ἡ ἱεραρχικὴ διαβάθμισις, ἐφόσον ἥθελεν ἐκ τῶν πραγμάτων καταδειχθῆ — ὅπως καὶ εἶναι γεγονός — διὰ τὰ διάντερα στελέχη τοῦ Σώματος δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἀποδώσουν ἐν ἐπαρκείᾳ ὑπηρεσιακή τοὺς προϊσταμένους τῶν διευθύνσεων καὶ τῶν τημάτων τοῦ 'Υπουργείου, οὔτε καὶ νὰ συγκοτήσουν μίαν ἐπιτροπὴν ὅσιαν τῆς ἀποστολῆς της διὰ τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας. Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἔσωθεν ἀντιδρασιν πρέπει νὰ ἔχῃ τοῦ κ. Κάντζιας.

Μᾶς γράφει σχετικῶς Λιμενικός 'Αξιωματικός, μὲ λαμπρὸν ὑπηρεσιακὸν παρελθόν, μετεξὸν ἄλλων καὶ τὰ ἔξτη:

"Ως πρὸς τὴν σχεδιαζόμενή ὑπὸ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ ἀναδιοργάνωσιν τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου του αὐτῆς ἐξ ἀδρίτου ἀνάγκης ἐπιβαλλομένη ἀπετέλεσε, καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, σοδαρὸν θέμα ἀπαχούλανταις καὶ τοὺς προκατόχους τοῦ κ. 'Υπουργοῦ. Θὰ πρέπει διὸς νὰ ἔχῃ ὑπὸ ὄψιν τοῦ ὁ κ. 'Υπουργός, ὅτι δὲν θὰ ἔχῃ μεγάλην εὐχέρειαν ἐπιλογῆς προκειμένου νὰ ἐπιλέξῃ τὰ κατάλληλα πρόσωπα διὰ νὰ ὁργανώσῃ τὸ ἐπιτελείον ἐκείνον εἰς τὸ ὅπιον ἔχει σκοπὸν νὰ ἀναθέσῃ τὴν μελέτην τῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλίας. Θὰ δισκούλευθῇ ἰδιαίτερος ὁ κ. 'Υπουργός νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐκ τῶν νεωτέρων στελεχῶν τὰ ίκανωτέρων, διότι καὶ ἀντιθεσιν πρὸς διὰ τὰς πολιτικὰς 'Υπουργεῖας, τὸ Υ.Ε.Ν. καὶ τὸ πρωστικόν του διέπονται ἀπὸ στρατιωτικῶν ιεραρχίων καὶ κανονισμούς, οἱ ὅπιοι ἐπιβάλλουν τὴν κατὰ τεκμήριον καὶ στρατιωτική καριέρα (Manni Militari) ἐπιβολὴν τῶν ὀντώτερων στελεχῶν ἐπὶ τῶν κατωτέρων, ἀνεξαρτήτως ἀλλοι ἀντικειμενικῶν κριτηρίων. Εἶναι δυστύχημα ὅτι οἱ ἀποτελέσαντες τὸ Λιμενικὸν Σώμα κατὰ τὴν σύστασιν του ἀξιωματικού, προερχόμενοι ἐκ τοῦ οἰκονομικοῦ κλάδου του Β.Ν.

“BUGSIER,”

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 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.

ἔστερούντο σοδαρᾶς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, διακρινόμενοι μόνον διὰ τὴν γραφειοκρατίκην τῶν επιόδων, ἐνώ παραλλήλως μετέθερον εἰς τὴν νέαν ὑπηρεσίαν, ὡς κακὴν κληρονομίαν τοῦ παρελθόντος, τὸ αἰσθηματικόν του Β.Ν. Οὐδόλως ἀσχοληθεύεται μὲ τὴν περιτέρω κατάρτισιν των, ἀλλὰ θεωρήσαντες τὴν ὑπηρεσίαν ὡς μονοπώλιον καὶ τους μετ' αὐτούς κατωτέρους ἀξιωματικούς ὡς ὑπηρετικόν προσωπικόν ἐπερύλαυντα πάντοτε διὰ τοὺς ἑαυτούς των τοὺς μεγαλυτέρους βαθμούς καὶ τὰς προνομιούχους τοποθετήσεις. Πιθανῶς νὰ ἀνταπεκρινούντο εἰς τὰ ὑποτυπώδη ζητημάτα τῆς πρὸ τριακούσατείας 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, δὲν ἡδυνήθησαν, ὅμως, οὐδέ πάρωραν νὰ παρακολουθήσουν τὴν ἐξελιξιν τῶν ζητημάτων, τὰ ὄποια σύν τῷ χρόνῳ ἐδημιουργήσαν αἱ διεθνεῖς ἐξελίξεις. Η παγκόσμιος συνδικαλιστικὴ κίνησις καὶ ὁ διεθνῆς ναυτιλιακὸς ἀνταγωνισμός.

Ἐπρέπει δημος νὰ ἀναγνωρισθῇ, διὰ πολὺ καλύτερον ἡδυνήθησαν νὰ προσανατολισθούν πρὸ τὰς τάξιδες τοῦ μεγαλυτέρους βαθμούς ταῦτας τὰς προνομιούχους τοποθετήσεις. Πιθανῶς νὰ ἀνταπεκρινούντο εἰς τὰ ὑποτυπώδη ζητημάτα τῆς πρὸ των Λιμενικῶν Δοκιμῶν ἐξελιόντα νεώτερα στελέχη εἰς τὰς προνομιούχους τοποθετήσεις περιοδικῶν περιοδικῶν ἀξιόλογα καθηγητικὰ πρόσωπα, ἔδωκε τὰς ἀπαίτουμένας ἐπιστημονικὰς καὶ τεχνικὰς γνώσεις, αἵτινες τοὺς μετρίους πρόσωπους εἰς τὴν σεριαλιστικὴν προσαρμοσθεῖσαν πλήρως προσαρμοσθεῖσαν πληρέστερον πρὸ τὰς τάξιδες τοῦ μεγαλυτέρους βαθμούς των παραθετήσεων.

»Ἐγένετο καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ιδιαίτερως μάλιστα ἐπὶ τῆς ὑπουργίας Τζίφου, χρηστιμοποιησίς τῶν νεωτέρων στελεχῶν τοῦ 'Υπουργείου διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν σοδαρῶν ἀναγκῶν τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὰς ὄποιας οἱ πολαιότεροι ἀξιωματικοί δὲν ἐκρίθησαν κατάλληλοι μὲ ἀποτέλεσμα μετὰ τὴν ἀποχώρωσιν τοῦ ὑπουργοῦ νὰ ἀλιστεύσῃ ταῦτα εἰς τὴν ἐμπάθειαν καὶ τὸ δικικήτικον πενεύμα τῶν παλιοτέρων στελεχῶν, ἀτίνα κατέχουν ἀπὸ ἀπόφειρας ἀρχαιότητος τὰς πρώτας θέσεις εἰς τὴν ἱεραρχίαν τοῦ Σώματος, ἐκδηλωθεῖσας διὰ τῶν Συμβουλίων κρίσεως τῶν ἀξιωματικῶν τῶν ποτοθετήσεων καὶ τῶν ἄλλων διοικητικῆς φύσεως προσαρμοσθεῖσαν πληρέστερον πρὸ τῶν ἔξυπηρετήσεων εἰς τὴν καλυτέραν ἐπιπλήρωσιν τοῦ ἔργου του. *

»Ιδοὺ καὶ τὸ περιεχόμενον μιᾶς ἄλλης ἐπιστολῆς Λιμενικοῦ 'Αξιωματικοῦ ἐκ τῶν ἀρίστων εἰς ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν καὶ γνώσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. 'Αναφέρεται εἰς τὴν σχετικὴν μὲ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου επιδίωξιν:

»Πλὴρ δόλον τὸ προσωπικόν μου ἐνδιαφέρον — μᾶς γράφει — διὰ τὰς ζητημάτα τῆς περιοδικής ναυτιλίας, τόσον ἔγω, δύον καὶ ἀπαντεῖς οἱ ἐν τῷ Κέντρῳ ὑπηρετούντες, ἔχομεν χάσει τὴν ἐπαφὴν μὲ τὸ κυρίως ἀντικείμενον τοῦ ἐπαγγελμάτος μας, τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, τὸ ὅπιον, καὶ ἔξαρτεσιν πρὸς διὰ τὰς θέσεις εἰς τὴν ιεραρχίαν τῆς Ελλάδος. Πρέπει νὰ γινηται ἀντιληπτόν, διὸ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον δὲν είναι δυνατὸν νὰ διοικηθῇ εἰκὸν τῶν ἔνδον. Τὰ ζητημάτα του ὡς ἀπήχησης η καὶ οὐδόλως φθάνουσι μέχρι τοῦ ὑπουργείου. Τὸ πότιον, δυστυχώς, ἔχει ἐπλακεῖ μὲ μιὰν ἀτέρμονα, καταληπτικὴν γραφειοκρατίαν, ἀνεύ οὐσίας καὶ ἔχει εἰς τὴν πραγματικότητα πεταλθῆση. *

»Οὐδέποτε έξι ημένων είναι θέσιν νὰ κάνη μίαν ὑπερύθρων εἰσήγησιν, ἔχει δην ζῆση καὶ παρακολουθήση ἐκ τοῦ πλησίον τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἀπὸ τὰς μεγάλα Λιμεναρχεία τῆς ἀλλοδαπῆς (Λοιδίνου, Νέας Υόρκης).

»Ἀλλὰ διὰ τὰς ουμέδες ταῦτας θέσεις, νὰ ἔχῃ ἀποδείξει ἐκ τῆς προηγούμενῆς του σταδιοδρομίας, διὰ τὸ ξέπλυμα τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, διὰ εἰς τὴν θέσην νὰ ἔνιμερος τῶν συγχρόνων ἀναγκῶν της καὶ διὰ εἰς τὴν θέσην νὰ ἀντιληφθῇ καὶ ἀφομοιώσῃ τὰ ζητημάτα της.

»Ούτε η ἐπετηρίς, οὔτε ἐπιτυχής ἀστυνομική ὑπηρεσία εἰς Λιμεναρχείου εἰνε, κατὰ τὴν γνώμων μας, τὰς ἀπαίτουμενα διὰ τὰς θέσεις τοῦ Εσωτερικοῦ ἐφόδια, διότι διὰ τὰς θέσεις ταῦτας ἀπαίτεταις εἰς τὴν σχετικήν καὶ οὐχὶ ἀστυνομική η στρατιωτική παράδοσης.

»Η ἀπόφις, διότι οἱ οὐσιωματικοί εἰναι καταλληλοί δι', διὸ τὰς θέσεις εἰνε δι' ἐν Σώμα, ὃς τὸ Λιμενικόν, μὲ τὰς πολυσχιδεῖς καὶ ἐντελῶς διαφόρους μεταξύ των ἀκόλωνταις, οὐ μόνον βασικῶς ἐσφαλμένη, ἀλλὰ καὶ ἐπιβιλαδῆς διὰ τὴν ὑπηρεσίαν.

»Τὸ Λιμενικὸν Σώμα ἔχει δύο διακεκριμένας μεταξύ τῶν ἀποστολάς: Τὴν μίαν ἀστυνομικήν, περιλαμβάνοντας τὴν διοίκησιν τῶν λιμένων καὶ ἀκτῶν καὶ τὴν ἐπιτηρητήσιν τῆς πρώτης ἐκ τῶν ἀποστολῶν τούτων τὸ Σώμα, διότι διαδέστατα, ἔχει ὀργανωθῆσαι στρατιωτικῶς. 'Η τοιαύτη θέσης στρατιωτικῆς ὄργανωσις, ἀπαραιτητος διὰ τὰς ἀστυνομικὰς ὑπηρεσίας, καθίσταται ἐπιβιλαδῆς εἰς τὰς ἀστυνομικὰς ἐκδηλώσεις, διότι, προκειμένης ἐπιστημονικῆς συζητήσεως, τὸ στρατιωτικὸν ἀξιωματικό, διὰ τὸν προσωπικόν του ἔχει διαδέστατα, ἀπὸ τὸν προσωπικόν του 'Υπουργείου εἰς τὸν φθάσωσιν εἰς τοὺς λιμένας παρελθόντων καὶ μὲ γνώσεις ἀπολυτηρίου Γυμναστού.

»Άλλοι δημος ὁ ἀξιωματικοί, οἱ ὁλιγώτεροι, μὲ χαρακτήρα περισσότερον ἀνήσυχοι, μὲ πενεύμα περισσότερον στοχαστικὸν καὶ μὲ προοπτικὴν ἄλλης κατεύθυνσεως, ἐνόμισαν, διότι ἀποκτούσῃ τὸ 'Υπουργείον εἰναι κυρίως ἐπιστημονική καὶ πρὸς τὴν τοιαύτην κατεύθυνσιν ἀνέπτυξαν τὴν δραστηριότητα των.

»Ἐντεῦ δυστύχημα, διότι ἡ ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου δὲν θέλει νὰ κατανοήσῃ τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης διακρίσεως καὶ ἐπιμένει εἰς τὴν ἔνδοματη της πειθαρχίας ισοπέδωσιν τῶν στελεχῶν καὶ τὴν ἐπί την στρατιωτικῶν βάσεων ὄργανων τῆς ἔνιασιν συνόλου, μὲ τὰ πλέον παράδοξα διὰ τὸν προσωπικόν του 'Υπουργείου μὲ ἀφονούσαν ἀστυνομικόν εἰς τοὺς λιμένας παρελθόντων καὶ μὲ γνώσεις ἀπολυτηρίου Γυμναστού.

»Ἐφιστῶμεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Κάντζια. Αἱ ἀσθενεῖς πλευραὶ τῆς συγκροτήσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀναπτύσσονται ἀπὸ τοὺς ποτεῖς τριακούσατείας τῆς Ναυτιλίας, δὲν ἡδυνήθησαν πλήρως παραθετήσεις τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ τὸ 'Επιτελείον του. 'Αξιωματικοὶ μὲ ἐπιστημονικήν κατάρτισιν, μὲ συγκροτημένην τὴν σκέψιν διὰ τὸ ἔλλη-

κην διὰ τὸ Ἑλληνικὸν καὶ τὰ λοιπὰ ἔξοδα (λιμενικά, φορτοεκφορτωτικά, μεσίτειαι, καυστήρια, ἐπισκευαὶ κλπ.) δὲν ἐπιδέχονται καμπίαν μείωσιν, ἐνῷ τὰ ἀσφάλιστρα, ὅπως θὰ ἴδωμεν κατότερο, ἀνέρχονται εἰς τὸ διπλάσιον, τούλαχιστον.

Ίδου πῶς τίθεται ἀπλὰ καὶ μὲν θετικὸς ἀριθμοὺς τὸ ζῆτημα τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος τοῦ φορτηγοῦ μας. "Η ἡ διαχειρίσις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ κατέλθῃ ἀπό τα σημερινά της ψφὴ ἡ η Ναυτιλία μας, ἔχουσα τὰς βάσεις, ὡς ἐπιχειρησίς, ἀντιοικονομικάς, θὰ ἐκλείψῃ. Μᾶς συμφέρει νὰ την ξαστούμεν;

"Ιδου καὶ τὰ ἀσφάλιστρα. Στοιχίζει ἀκριβὰ ἡ ἀσφάλισις τῶν κινδύνων διὰ τὸ σκάφος, τὴν μηχανὴν καὶ τὰς μικρασφωλείας.

Οἱολογίσμος τῆς «London & Overseas Freighters Ltd.» μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι διὰ τὴν ἀσφάλισιν ὅλων τῶν κινδύνων (θαλάσσης καὶ πολέμου) τῶν 9 φορτηγῶν τῆς σκαφῶν, πολεμικῆς ναυπηγῆσεως, καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸ Club, ἑδαπανήσθησαν κατὰ τὸ ἔτος, τὸ ληγοῦ τὴν 31ην Μαρτίου 1950, ἐν δλ. £ 18.101 (8.7 % ἐπὶ τῶν εἰσισπροχθέντων ναύλων). Τὸ Ἑλληνικὸν λίμπερτο, ὑποχρεωμένον, λόγῳ τοῦ εἰς δολλαρία δανείου του, νὰ ἀσφαλίζῃ τὴν ὁξίαν του εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν νόμισμα, πληρώνει διὰ τὴν καλυψίν τῶν κινδύνων θαλάσσης καὶ πολέμου δολ. 35, περίτου, χιλιάδας ἡ £ 12.500 καὶ δι' εἰσφοράς εἰς τὰς μικρασφωλείας τοῦ Λονδίνου £ 2.700 περίπου. Ἡ σύγκρισις εἰναι εὔκολος. Κατά μέσον ὄρον, τὸ Ἀγγλικὸν πληρώνει 9 χιλ. λιρῶν ἐπησίων εἰς γενικὰ ἀσφάλιστρα καὶ τὸ Ἑλληνικὸν λίμπερτο £ 15.200. Δέν εἰναι μικρὰ διαφορά τῶν 6.200 λιρῶν ἐπησίων ἡ £ 17 ἡμεροτίας.

Ἄυτοὶ καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ δὲν δικαιολογοῦν τὴν φυγὴν τοῦ ἔφοπλισμοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος του, χωρὶς νὰ λαδωμεν ὑπὲν ὄψιν τὴν ἀδημαγίαν τοῦ Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὴν ἀναρχίαν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου;

Η ναυτιλία μας νομοθεσία

Ἀνεγράφαμεν εἰς τελευταῖον τεύχος μας τὴν πληροφορίαν περὶ τοῦ ἐπικειμένου συγχρονισμοῦ καὶ κωδικοποίησεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τοῦ Παναμᾶ. Τι, ὅμως, ἀκριβῶς συμβαίνει ἐπὶ τοῦ ιδίου θέματος εἰς τὴν Ἑλλάδα; "Ἄν, ἀναμφισθῆτας, δὲν εἶναι πλέον ἡ ἐποχὴ ἐκείνη, ὅτι τὸ Ρωμαϊκὸν Αὐτοκράτωρ Ἀντωνίνος ἐλέγειν: «Ἐγώ μεν τοῦ Κόσμου Κύριος, ὃ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης τῷ Νόμῳ τῶν Ροδίων κρίνεσθαι τῷ Ναυτικῷ».

Ἐπὶ 120 περίπου ἔτη νομοθετοῦμεν, δῆκιν διὰ νὰ καταστήσωμεν τὸ Ἑλληνικὸν Δίκαιον «Νόμον τῶν Ροδίων», ὅλα διὰ νὰ προσθέσωμεν εἰς τὸ ἄρθρο παραγράφους, εἰς τὰς παραγράφους ἐδαφία, νὰ ἀντικαταστήσωμεν, νὰ καταργήσωμεν καὶ γὰρ καταστήσωμεν πολυχρωμότερον τὸ μωσαϊκὸν καὶ δυσπρόσιτον τὴν Ἑλληνικὴν Νομοθεσίαν εἰς τὸν ἐγδιαφερόμενον κόσμον.

Αἱ δύο, ἐπὶ τῆς ὑπουργίας τοῦ κ. Κιζάνη, τὸ 1948, συγκροτηθεῖσαι ἐπιτροπαὶ διὰ τὴν κατάρτισιν τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικα, ἔχομεν πληροφορίας, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ περαιώσουν τὸ ἔργον των πρὸ τῆς παρόδου ἑταῖρων. Μέχρις οὐ δὲ ἡ ἐργασία τῶν ἐπιτροπῶν αὐτῶν κατατέληκεν εἰς σχέδια, ἐπὶ τὸν ὄπιον, κατ' ἀναποδράστον ἀνάγκην, ὅν, δεδαίως, ἐπιθυμούμενον νὰ ἔχωμεν πραγματικὸν Δίκαιον, θὰ κληθοῦν νὰ ἐκφέρουν καὶ τὰς ἀπόφεις των αἱ ἐνδιαφερόμεναι τάξεις. Καὶ μέχρις ὅτου τὰ

σχέδια συγκροτήσουν τὸν Κώδικα, θὰ παρέλθουν μακραὶ περίοδοι χρόνου. Μὲ τὸν τρόπον καὶ τὸν ρυθμὸν αὐτὸν δὲν προάγεται ἡ ὑπόθεσις τοῦ σαφοῦς καὶ ἕκκαθαρισμένου ἀπὸ τὰς καταργηθεῖσας ἡ τροποποιηθεῖσας ἡ ἀχρήστους πλέον διατάξεις τοῦ Ναυτικοῦ μας Δικαίου. Ἀναγκὴ ἐπιτακτικὴ προσδόλει, ὅπως ἡ ὑφισταμένη σήμερον σύγχυσις, ἀριστεία καὶ ἡ ἐντεύθηση προερχομένη ἀγνοία, τερματισθεῖσαν, τὸ ταχύτερον ὄμως, διὰ μιας κωδικοποίησεως τῆς ίσχυουσῆς Νομοθεσίας. Τότε θεταὶ στὴν εὐχερέστερον νὰ διαπιστωθοῦν ποιοὶ αἱ ἐπιβαλλόμεναι τροποποιήσεις καὶ ποιοὶ καὶ ποιοὶ καινοτομίαι πρέπει νὰ υἱοθετηθοῦν ἀπὸ τὸν Κώδικα.

Νομοθετικὸς ἔχει ὥδη παρασχεθῆ ἡ σχετικὴ ἔξουσιοδότησις διὰ τῆς παραγρ. 3 τοῦ ἄρθρου 7 τοῦ A. N. 1861) 1945. Τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας διαθέτει κατητρισμένους ἐπιστημονικῶν ὀξιωματικούς, οἱ οἵποισι υἱεράς καὶ εἰς βραχὺ σχετικούς χρόνον θὰ ἴδυναντο νὰ παρασκευάσουν κατὰ τὸν ἄρθρον ἀριστείας τῆς ίσχυουσῆς Νομοθεσίας. Τότε θεταὶ στὴν εὐχερέστερον πρέπει νὰ διαπιστωθοῦν ποιοὶ αἱ ἐπιβαλλόμεναι τροποποιήσεις ἀπὸ τὸν Κώδικα.

Σημειεύονταν, ὅτι παρουσιάζεται καὶ ἀπὸ ἄλλης πλευρᾶς ἡ εὐχέρεια. Τὰ θέματα τῆς Νομοθεσίας εἰναι μᾶλλον αὐτοτελή, ὥστε μία κατάτημας θὰ συνετέλει κατὰ πολὺ εἰς ταχυτέραν διολκήρωσιν τοῦ ἔργου. Τότε περὶ πλοίου, λ. χ. (κτητικὴς ἐθνικότητος, ηγολήγια, ὑποθηκολήγια, ναυτιλιακὴ ἔγγραφα, καταμέτρησις, ἀκτοπλοίαι συγκοινωνίας κλπ.), τὰ περὶ ναυτικῆς ἐργασίας (ἀπογραφή, μισθολόγιον, τροφοδοσία, σύνθεσις κλπ.), τὰ περὶ Προνοίας (N.A.T. O.N. κλπ.), τὰ περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας, αἱ συμβάσεις προσενικοί, ναυτιλιακοί κλπ., εἰναι εὔκολον νὰ ἀποτελέσουν αὐτοτελὴ τμῆματα τῆς δῆλης κωδικοποίησεως.

Τὸ ζῆτημα δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς παρωνυχίς. Οὔτε καὶ δικαιολογεῖται νέα παράτοις τῆς υφισταμένης ἀσφαλείας, ἀσφαίσεις καὶ ἀγνοίας. Ἡ ἐργασία αὐτὴ θὰ ὑποδοθῆτο, ὅπωσδήποτε, καὶ τὴν πραγματήγη τοῦ ἔργου τῆς Ἐπιτροπῆς Συντάξεως τοῦ Κώδικας τοῦ Δ. Ν. Δ., διότι θὰ παράσχη ἐν τῷ συνόλῳ της τὴν σήμερον ισχύουσαν νομοθεσίαν, ὥστε νὰ καταστὴ εὐχερής ἡ καταποτίσις τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ η συγκριτικὴ πρός ἄλλους Κώδικας μελέτη τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Προσγειωθῶμεν!

Νὰ μετέχῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον τῶν ἔθνων μεταφορῶν εἰναι ὀρθὴ καὶ συμφέρουσα τοῦ τόπου μας ἐπίδιαιξις. Νὰ ἐνισχύσωμεν ιδιαίτερως τὸ ἔργον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς διὰ τῆς συμμετοχῆς καὶ αὐτοῦ εἰς τὰ ἐξαγόμενα ἐντεύθηση προϊόντα μας, τὸν καπνὸν καὶ τὴν σταφίδα καὶ εἰς τὰ εἰσαγόμενα ἐφόδια καὶ υλικὰ ἀνασυγκροτήσεως εἰναι πράξις κειμένην ἐντὸς τοῦ πλαισίου μιᾶς ὑγιούς ναυτιλιακῆς καινοτομικῆς πολιτικῆς.

Ἄπο τῶν ἐπιδιώκενων ὅμως αὐτῶν μέχρι τοῦ νὸν ἐμφανιζόμεθα ἀνότως καὶ ἀκαίρως διακρίνοντες τὴν ιδίκην μας σημαίαν εἰς βάρος τῶν ξένων, μέχρι τοῦ σημείου ὥστε νὰ ὀρίζωμεν καὶ ποσοστὸν διαφυλάξεως — τὰ 50% — τῶν Ἑλληνικῶν φορτίων ὑπέρ τοῦ ἔθνικον πλοίου, ἡ ἀπόστασις εἰναι μεγάλη. Καταφώρως παραδείποτεν τὸ γενικῶτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἐνῷ εἰς τὴν πραγματικότητα οὐδὲν ἀπὸ τὰ ὅσα σχετικῶς ἐπαγγελλόμεθα θὰ γίνη, η διεθνὴς ναυτικὴ γνώμη θὰ παρασεινὴ μὲ τὴν εντύπωσιν, διότι η Ἐλλάς χώρα κατ' ἔξοχην ναυτικὴ μὲ ἀξιώσεις ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀκολουθεῖ τὴν πολιτικὴν τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Βραζιλίας καὶ τῆς Αίγυπτου. Αύταί, τούλαχιστον, ἐφόρτωσαν νὰ κρατικοποιήσουν καὶ νὰ ἐπιχορηγήσουν τὰ πλοῖα των, ὥστε νὰ ἀδιαφοροῦν διὰ τὰς ζημίας πού ἡμποροῦν νὰ ὑποστοῦν ἀπὸ τὸν πλαισίον μιᾶς μὲ τὰ σκάφη τῆς «Κόμφερανς» ἐξ Ἀγγλίας καὶ τῆς «Προυτένσιαλ» ἐξ Ἀμερικῆς.

Νὰ τοῦ ύποδειχθῇ τὸ καθῆκόν του

Σωρείαν προτίτσωσεν θὰ ήτο δυνατόν νὰ ἀναφέρωμεν καθ' ἀς σκανδαλώδων ἀποκλείεται τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νὰ συμμετάσχῃ κατὰ ποσοστὸν τι, μικρὸν ἔστω, τῶν ἔθνων μεταφορῶν. Αὐτὴ δημος ἡ περίπτωσις τῆς Ἁλεκτρικῆς Ἐταιρίας Παραγωγῆς ἀξίζει νὰ σημειωθῇ δῆλως ιδιαίτερως. Δάνεια ἐκατομμυρίων λιρῶν ἐπέτυχεν ἡ ἐν λόγῳ ένενων συμφερότων ἀταιρία ἀπὸ τὸ πτωχὸν Ἑλληνικὸν κεφάλαιον διὰ νὰ ἀνασυγκροτήσῃ καὶ ἐπεκτείνῃ τὰς ἐγκαταστάσεις της καὶ δημος οὐδὲ τὸν ἀπό τὸ φορτία της ηδέλησης γὰρ φορτώσῃ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς. Μεταφέρονται δῆλα μὲ τὰ σκάφη τῆς «Κόμφερανς» ἐξ Ἀγγλίας καὶ τῆς «Προυτένσιαλ» ἐξ Ἀμερικῆς.

Κάπτοις θὰ ἐπρεπε νὰ καλέσῃ τὸν κ. Κέμπτ καὶ νὰ τοῦ ύποδειχῃ τὰ καθήκοντά του ἐναντὶ τοῦ τόπου, πού φιλοξενεῖ αὐτὸν καὶ τὰ συμφέροντα τῶν μετόχων τῆς ἀταιρίας του.

Διὰ τὴν ἐγκαταστάσιν ναυπηγείων

"Εφθασαν ἐδῶ ἀντιπρόσωποι τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν ναυπηγείων καὶ ἐργοστασίων ἐπισκευῶν τὸν Σύρον ἡ καὶ ἀλλαχοῦ μεγάλου σταθμοῦ ἀποκείμενον μετὰ δεξαμενῆς καὶ δῶλων τῶν συγχρονισμένων μέσων ναυπηγῆσεων. Θέλουμεν νὰ ἐλπίσωμεν ὅτι ὁ κ. Κάντζιας, δόσις καὶ ἐδέχθη ὥδη τὴν ἐπισκεψιν τῶν ἀμερικανῶν τεχνικῶν καὶ δόσις θὰ ἀναλάβῃ νὰ τοὺς ἐνυμερώσῃ ἐπὶ τῆς ἐδωλεύσεως, θὰ διευκολύνῃ παντοιοτόπως της ηδέλησης γὰρ φορτώσῃ ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς. Μεταφέρονται δῆλα μὲ τὰ σκάφη τῆς «Κόμφερανς» ἐξ Ἀγγλίας καὶ τῆς «Προυτένσιαλ» ἐξ Ἀμερικῆς.

Εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πλοίων

Διατηροῦνται υψηλαὶ αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων. Αἱ σημειώναι ἀποδόσεις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δὲν τὰς δικαιολογούον. Οἱ φόδος γενικωτέρων διεθνῶν περιπλοκῶν προεκτάσεως τὴν ανατίμησην, ἐφ' δόσην δὲ θὰ ἀπομαρκύνεται ἡ πιθανότης τῆς διευρύνσεως τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Ἀπο Ανατολήν, θὰ πρέπει ίσως νὰ ἀντιμετωπίζεται καὶ κάποια περιστολή τῆς υψωτικῆς κινήσεως διὰ τὰ παρόλικα τούλαχιστον σκάφη.

Καὶ αὐταὶ μὲν εἰναι αἱ προβλέψεις. 'Ἐν τῷ μεταξύ, δημος, η κρατοῦσα κατάστασις τῶν τιμῶν ἀνατιμητικὴ παραμένει, μὲ ἀγοραστὰς προθύμους νὰ πληρώσουν ἔνα παρόλικον σκάφος 25 ἑταῖρον εἰς τὸ τετραπλάσιον καὶ τὸ πενταπλάσιον ίσως τῆς τιμῆς τοῦ παλαιοισθήρου, καὶ ἔνα Ἑλληνικὸν «λίμπερτο» εἰς οἷς σχέδιον τιμὴν ἐστοίχισε κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ πρὸ τριετίας. Σημειώνονται ὅτι ἐλάχιστα εἰναι τὰ προσφερόμενα πρὸ πλώσιν σκάφη, ἐνῷ εἰς τὴν ἀγορὰν εὑρίσκονται πάντοτε οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ διατεθεῖμον νὰ πληρώσουν πέντε καὶ δέκα χιλιάδας λιρῶν περισσότερον διὰ τὰς ἀνασυνιστωμένας τακτικὰς τῶν γραμμῶν. Αἱ τελευταῖαι πωλήσεις δύο ἀγγλικῶν σκαφῶν τύπου «Εμπάτερ» τοῦ



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

Tά άντιτιθέμενα συμφέροντα

Έλαδομεν και δημοσιεύμεν την κάτωθι έπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Δὲν είναι άσφαλώς άναγκή να σᾶς τονίσω τὴν θέσν, που ἔχει καταλάβει τὸ περιοδικόν σας όχι μόνον μεταξὺ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, τῶν ναυτιλομένων, τῶν πολιτικῶν και κρατικῶν λειτουργῶν, ἀλλὰ ἀκόμα και μεταξὺ τῶν ζένων ναυτιλιακῶν γραφείων.

Τὸ κύρος κατά συνέπειαν μᾶς, τόσον ἐνιαυφερούσας ἑκόδοσεως εἶναι μεγαλύς. Καὶ ὡς ἐπι τούτῳ και τὰ γραφέμενα στὰ «Ναυτικά Χρονικά» λαμβάνονται πολὺ ὑπ' ὄψιν.

Μοῦ ἔκαμεν δύος καταπλήξιν η δημοσιευθέσας ἐπίστολὴ τοῦ ἀσυμματιστοῦ κ. Παπαναστασοπούλου εἰς τὸ τεύχος σας τῆς Ἰης τρέχοντος διὰ τὰς ἀνακρίσεις, που πολὺ ἀπερισκέπτως ἀναγράφει.

Οὐδὲν με συνέδει μὲ τοὺς κυρίους ποὺ προσποέιται νὰ θίξῃ. Οὔτε ἄπαξ συνέφαγα ποτὲ μαζί των. Οὔτε συναλλαγάς ἔχω, οὔτε δοσοληψίας, οὔτε πελάται μου εἴναι, οὔτε πελάτης των είμαι. Ἀλλὰ νομίζω, πός τοι αὐτοὶ ἀδέσπιτοι πληροφορία πρέπει νὰ διαιφεύδωται, ἵνα μη μεταφέρωμεν και εἰς τὸ ἔξωτερον και πρὸ παυτὸς στὴν Ἀμερική τὸ πλουτιστατὸν προϊὸν τῆς πατρίδος μας. Διὰ τοὺς λόγους αὐτούς παίρων ἀπρόσκλητος θέσιν συνηγόρου, οὐχὶ ἀνθρώπων που ἔχουν ἀνάγκην, ἀλλὰ τῆς ἀληθείας και τοῦ γενικοτέρου συμφέροντος τοῦ τόπου μας.

Πρέπει, λοιπόν, ἐν διλογοίς, νὰ μάθη ὁ ἐπίστολογράφος σας τὰ ἀκόλουθα και ἀφοῦ ἀναγγωρίσῃ ἀνδρικῶς τὸ λάθος του, νὰ ζητήσῃ συγγνώμην διότι δέν ἐπετέθη ἀπλώς κατὰ δύο ἀνθρώπων, ἀλλὰ ἔδιαφεν τὰ πολλὰ συμφέροντα τῶν Ἐλλήνων, τόσον τῶν κατοικούντων ἐδῶ ὅσον και τῶν ἐν Ἑλλάδι. Καὶ ἔχησούμεναι: Σύμφωνα μὲ τὴν ἀρχὴν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, τὸ 50% τῶν εἰδῶν, ποὺ θὰ φορτωθοῦν ἐξ Ἀμερικῆς θὰ μεταφερθοῦν διὰ ἀμερικανικῶν σταθμῶν. Τῆς ἀρχῆς αυτῆς ἔκαιε χρήσιν και ἡ «Prudential». Καὶ ἀσφαλῶς εἰναι καλλίτερον νὰ είναι ἰδιοκτήτης τῆς «Prudential» ἕνας ἔλληνικής καταγωγῆς Ἀμερικανός, παρὰ ὁ οιοσδήποτε Νορθρήγος, Δανός, Σουηδός η Ἀγγλός και τώρα Ἀμερικανός πολίτης. Καὶ λέγω καλλίτερον, διότι οι μεταναστεύοντες «Ἐλληνες» διὰ ναύαν τὸ κύρος τῆς φυλῆς μας δὲν πρέπει νὰ ἔχουν εἰδικότητα μόνον εἰς τὰς κατωτέρας ἐπαγγελματικὰς ἀπασχολήσεις. Ως καὶ τούτου κάθε ἔλληνικής καταγωγῆς Ἀμερικανός, που δύνεται εἰς τὸν τεράστιον και διεθνή αὐτὸν στίβον, που λέγεται Ἀμερική, και διακρίνεται, προσφέρει μίαν τεραστίαν ὑπηρεσίαν εἰς δόλκηρον την φυλήν μας. Ο Μητρόπουλος, οι Σκουραίοι, η Νικολαΐδης, ο Παπανικολάου, ο Ζωάπης, οι Γουλανδρήδες, ο Νιάρχος και πλεῖστοι ἄλλοι, έξυψωσαν τὸ δυναμικό της χώρας τῆς καταγωγῆς των. Καὶ ἔδειξαν εἰς τοὺς Ἀμερικανούς πως ο «Ἐλληνες» δὲν είναι μόνον διὰ τὴν πρέστωραν τῆς φρεγάτης μπίζεν.

Αἱ σχέσεις τῶν διακεκριμένων αὐτῶν «Ἐλλήνων μὲ ἔξεχοντας Ἀμερικανούς ὥφελσαν ποικιλότρωτας τὴν πατρίδα μας και ἔξεκλουσθῶν νὰ τὴν ὥφελουν. Εἰδικώτερον η δράσης τῶν κ. κ. Χαρδαλούπα και Στεφανίδη, τόσον ὡς μελῶν τῆς Ἀρχιεπισκοπῆς, δύον καρίων ὡς διακεκριμένων Ἀμερικανῶν πολιτῶν εἰναι τεραστία εἰς παντὸς εἰδούς ἀφελήματα πρὸς ἔχοντας ἀνάγκην πτωχῶν «Ἐλληνας μετανάστας και γενικῶς διὰ τὴν διατήρησην τῆς γλώσσης και τῆς θρησκείας μας ἐν Ἀμερικῇ. Σχολεῖα, ἐκκλησίαι, πατικία κατασκηνώσεις ἀπόρων «Ἐλληνοπατιδῶν, περιθάλψεις τραυματιῶν, παντὸς εἰδούς ἔρανοι τόσον κατὰ τὴν κατοχὴν τῆς Ἑλλάδος δύον και μετ' αὐτήν, είχαν τοὺς ἀνώ καρίων ὡς πρωταγωνιστῶν πρόσωπα. Ασκοπον λοιπον και ἐπιβλαδές νὰ ἐπιτίθεμεν κατ' αὐτῶν. Εἰδικώτερον δέ, ὡς καλῶς και ὑμεῖς γνωρίζετε, ὁ κ. Χαρδαλούπας ἔδοιθησεν οἰκονομικῶς εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῶν πρώτων 100 «εἰμπετράς, δύον και τοῦ 7 «τάκνερος».

Θὰ ἔχεις οὖν πολλά στήλαι ινα ἀπαριθμηθοῦν αἱ καλαὶ πράξεις πρὸς δρέλος τῆς πατρίδος μας τῶν ὡς ἀνώ καρίων και ἐπίπλω, κύριε Διευθυντά, νὰ δημοσιεύῃς η παρούσα μου διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας.

Nέα Υόρκη 21 Σεπτέμβριον 1950

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

SHM. «NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Κανείς, πολὺ δὲ περισσότερον ὁ γράφων τὸ σημείωμα αὐτό, δὲν ήμπορεῖ νὰ αμφιδοθῇ τὰς ὑπηρεσίας τῶν κ. κ. Χαρδαλούπα και Στεφανίδη πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῆς γενετείρας των.

«Ἐτερον, δύμως, ἐκάτερον η πατριωτικῆς, η κοινωνικῆς ὥλως χροιᾶς δραστηρίστης ἀφ' ἐνὸς και αἱ ιδιαῖτεραι ἐπαγγελματικαὶ ἐπιδιώξεις τῶν δύο μογενῶν ἀφ' ἔτερου. Ήμπορεῖ, δητοις συμβαίνει τώρα μὲ τὴν Prudential τοῦ κ. Στεφανίδη, ταὶ οἰκονομικὰ συμφέροντα ἐνὸς «Ἑλληνο-Ἀμερικανοῦ νὰ ἀντιτίθενται πρὸς ὅ, τι ἐπιδιώκει εἰς τὴν Ἀμερικήν μιαὶ ιδική μιας ἐπιχείρησις, λ. x. η «Ἑλληνική», η ἐταιρία των τακτικῶν γραφαίων.

Ο κ. Στεφανίδης, μὲ τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα του, συγγαγνίζεται τὴν ναυτιλιακήν μας προστάθειαν, χωρὶς, δέδουσι νὰ παῦῃ νὰ είναι λαμπρὸς πατριότης και ἀξία πάσσης ἐξόρσεως η καθόλου δραστηριότητος του. Η ἀποστολή, δύμως, τῶν «Ναυτικών Χρονικών» είναι μία και μόνη μία:

Έκληθησαν νὰ προστίθεσαν τὰ συμφέροντα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου οι εναντιοί σιαστήποτε ἐπιβούλης, ἡμετέρας και σένης, και νὰ ἐπιτίχησην τὴν ναυτιλιακήν μας αὐτὴν προσπάθειαν, ειναι και θὰ είναι ἀντικείμενον ἐπικρίσεων, δριμείας, ἀκόμη, ἐπιθέσεως ἀπό μέρους τῶν σπλαντῶν αὐτῶν.

Ἄδιστορούμεν διὰ τὰ πρόσωπα. Ήμπορεῖ νὰ είναι τὰ καλλίτερα, τὰ ψηλὰ κοινωνικῶς η ἐπαγγελματικῶν ιστάμενα, τὰ κοινῆς ἀπολαύσοντα σηματίσησες. Ή διστίστωσις, ὅτι βλάπτουν τὴν Ναυτιλίαν μας, είναι και ἀρκετή, διὰ νὰ δεχθούν τὴν ἐπίκρισην.

«Ινα, δύμως, καταστῶμεν σαφέστεροι, θὰ ὀμιλήσωμεν ἐπὶ γεγονότων. Καὶ πρῶτον: Δέν ἔχειαζετο νὰ μᾶς ὑποδειξῃ ὁ φίλος ἐπιστολογράφος μας, οτι τὰ 50% τῶν φορτίων τοῦ σχεδίου ὑποχρεωτικῶς μεταφέρονται διὰ τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων και συνεπῶς ὁ κ. Στεφανίδης και τὰ σκάφη τῆς Prudential δικαίωμα νόμιμον ἔχουν ἐπὶ τῶν φορτίων αὐτῶν, χωρὶς νὰ τὰ στερήσουν ἀπό κανένα ἄλλον.

Οδ μᾶς ἐπιτρέψει, δύμως, ο κ. Θεοδωρακόπουλος νὰ τὸν πληροφορήσωμεν: «Οτι ὁκινός τα 50% ἀλλὰ τὰ 85% τῶν Ἐλληνικῶν ἐξ Ἀμερικῆς φορτίων ἔφθασαν νὰ μεταφέρωνται διὰ την Ναυτιλίαν σκαφῶν και ὅτι σκληρῶν, ἀχαιρίνα ἀγώνα διεξάγει ὅποιο τριετίας. Καλλιμαόπουλος εἰς τὴν N. Υόρκην, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὰ πέντε μόδις, Ελληνική σκάφη γραμμῆς κάποιας συμμετοχήν, μικράστοι, εἰς τὰς εξ Ἀμερικῆς φοτώσεις, ἐν μέσῳ μηρίων αντιδράσεων, διακρίσεων του Ἀμερικανικού πλοίου και ἐμεσωτα παρεμβάσεων ὑπέρ αὐτοῦ.

«Ἀλλ' ιδού, δύμως, και κάτι τὸ πλέον συγκεκριμένον διὰ τὴν Prudential: Πρὸ μηνών, ἐπρόκειτο νὰ μεταφερθούν εἰς Πειραιά τὰ νέα ὄγκωδη μηχανήματα τῆς βιομηχανίας ταμεντών Χατζηκυριάκου. Ναύλος ὑπερεκατὸν κιλίδων δολλ. θα κατεβαλλέτο. Τι τὸ λογικώτερον νὰ ἐπιτίχηση νὰ τὰ μεταφέρη την Ἀλληλική; Κέρδος θὰ είχε σηματικὸν η Οἰκονομία τοῦ τοπου μας, ὁπού τὰ 25% τοῦ ναύλου θὰ ἐπληρώνοντο εἰς δραχμάς. Ενέργειαι κατεβλήθησαν, ἔδω και εἰς τὴν Νέα Υόρκην. Πάσας ευκολία παρεσχέθη εἰς τοὺς «Ελληνας παραλήπτας, ἵνα προτίμησουν τὰ εθνικὸν πλοίον. Παρὰ τὰς δοθείσας ὑποσχέσεις, ο κύριος ογκος τῶν μηχανημάτων, τὸ δόλον σχεδόν, μετεφέρθη διὰ τὸν Αμερικανικού πλοίου της Prudential. Ο ναύλος εἰς δολλάρια, δέδουσι, κατεβαλλήθη.

Και ὅτι διὰ τὸν Αμερικανικού πλοίου της Prudential η Ελληνική διεμαρτυρίθη διὰ τὴν παραγνώρισιν αὐτὴν τοῦ εθνικοῦ πλοίου γραμμῆς, ήκουσε καταπληκτος τὴν δικαιολογίαν τῶν πασαληπτῶν. Επιέζοντο—τοῦ εἶπον—ἀπὸ τὴν Εθνικήν Τραπέζην τῆς Ελλάδος και τὸν κ. Χαρδαλούπαν γὰρ προτίμησουν τὰ πλοία της Prudential. Ο κ. Χαρδαλούπας, στενός ς γνωστὸν φίλον, ἀν μη συνεργάτης τοῦ κ. Στεφανίδη, διευθύνει τὸν Νέα Υόρκην παράρτημα τῆς Εθνικής Τραπέζης τῆς Ελλάδος!!

Αὐτὸν τὸ γεγονός, ὅπερ ανεγράφη εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἔδωσε λαδήνεις εἰς τὴν υπόνοιαν, ὅτι την «Hellenic Bank Trust» έχει ἀμεσώτερα οἰκονομικά συμφέροντα μὲ τὴν Prudential, ἐκείθεν δὲ και ὡς υποστήριξης της Εθνικής Τραπέζης, ήτις, δύμως, ἀντιστρατεύεται τὰ συμφέροντα τοῦ Ελληνικού πλοίου.

Και διειδεύνει νὰ τελειώνωμεν: Πρέπει νὰ είναι δέδουσιος διὰ ἀγαπητοῦ μας συνεργάτης ο Θεοδωρακόπουλος, ὅτι ούτος αὐτοῦ θὰ φεισθῶμεν, ἀν ποτε— ως ὑπόθεσην παντελῶς ἀπίθανον τὸ ἀνάφερομεν— ηθελεν ὑπόπτεσι εἰς τὴν ἀντίληψιν μας, ὅτι η ἐπαγγελματικὴ του δραστηριότητα παραβλήπτει τὴν Ἑλληνική ναυτιλιακήν υπόθεσιν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπὸ αὐτήν, ὅλως τε, ἀντλούν τὰ μέσα της υπάρχεισαν των. «Οταν ἀπότυχη η προσπάθεια τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀποκαταστάσεως— και θὰ ἀποτύχη, δυστυχῶς—θὰ παύσουν και αὐτά ἐκδιδόμενα. Διεξάγομεν, συνεπάγει, ἐπιτιθέμενοι κατὰ τὸν οιούδηποτε ἀξιοτίμου κ. Στεφανίδη, τὸν ἀγώνα και της ιδικῆς μας επιδιώσεως. Εξηγήθημεν σαφῶς;

Tὸ ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης

Έλαδομεν και κατὰ καθήκον δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι έπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ ἐμβρίθεις κατὰ τὰ λοιπὰ ἄρθρον του τὸ δημοσιεύθειν εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τῆς 15ης τρέχοντος ὑπὸ τὸν τίτλον «Πολυμαθείας ἔγκωμιον», ὁ κ. Κόμπης ἐκρινεὶς ἀπαραίτητον, ἐπεισοδικῶς κατέπιεν, νὰ χαρακτηρίσῃ και τὸ ἡμέτερον ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», διὰ τὸ ὄπιον μᾶς ἔχορηγήθη δάνειον ὑπὸ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ ἐκ δολ. 50.000, ὡς ναυαγάγιον καθ' ὅδον ἀκατάληπτον διὰ τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν. Καὶ, προχωρῶν, ἔσπευσεν ὑπόφανη διὰ τοῦ ποτέ την πρώτην πατριότηταν πράγματος διὰ τὸ ὄπιον ὁ κ. Κόμπης. Φαίνεται ἀμφιβόλως, ὅτι προχωράσσει τὸ πλοίον της Αθηναϊκής θαλάσσης τοῦ Στεφανίδη, στοιχοτάτης κατασκευῆς και ναυπηγείων «The Seattle Construction D.D.C.». Ηγοράσθη εἰς τὴν Αίγυπτον ἀπὸ τὰ συμμαχικὰ Ἀρχάς κατὰ τὸ 1947 και ἔπλευσεν εἰς Πειραιά δι' ιδίων τοῦ μεσον. Δέν είναι ὅρα, οὔτε και ἡτο ποτὲ ναυάγιον, ὡς ἀνάλογης διατείνεται ὁ κ. Κόμπης. Εν Πειραιεῖ ἀφορέθησαν οι λέβητες και ἡ μηχανὴ τοῦ σκάφους. Εἰς τὸ Νεωρείον Αδελφίας Μπλαζάκη εἰς τὸ Πέραμα, ὑπὸ τῆς ἀμεσον ἐπίθεψιν τοῦ «Γερμαν. Λόιδη», χάριν ἀποκτήσεως τῆς ἀνωτάτης κλάσεως, ὑπέστητης τοῦ κανονισμούς οὐλικοῦ και ἀποκτήσαν νέαν πρώρων (Soft Nose). Απαντες οι ναυτηγοί και τεχνικοί, οἵτινες ἔξητασαν τὸ σκάφος, διόλους τοὺς δρους κατὰ τοὺς κανονισμούς τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς ὡς διζελοκινήτου ἀλιευτικού.

«Οι πρὸς τὴν εάκαταλλοτήτη διὰ τὸν σκοπὸν τὸν ὄποιον προορίζεται, τὴν ὁποῖαν τῷ καταλογίζει ὁ κ. Κόμπης, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ τὸν πληροφορήσωμεν διότι δὲν περιωρίσθημεν μόνον εἰς τὴν γνωμάτευσιν τῶν ἐντοπίων τεχνικῶν. Απεστείλαμεν τὰς μελέτας και τὰ σχέδια τοῦ πλοίου εἰς Ιταλίαν, καὶ Γερμανίαν, πρὸς ἐλεγχον και ὑδάσθεν διὰ τοῦ ιακώπους, εἰς τὸν οὐλικόν, και ἔκειθεν γνωμάτευσις, διότι αἱ διαστάσεις τοῦ σκάφους, τὸ σχήμα και ἡ κατασκευὴ ὡς τούτο μετεσκευάσθη, πληρούν δλους τοὺς δρους κατὰ τοὺς κανονισμούς τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς ὡς διζελοκινήτου ἀλιευτικού.

«Οσον αφορά τὸ κόστος, ὁ κ. Κόμπης γνωρίζει ἐπίσης δσον και ἡμεῖς, διότι τὸ γαλλικὸν «Cap Bojador», τὸ ὄποιον κατέπλευσε πρὸ μηνὸς με φορτίον ίχθυων εἰς Πειραιά, χωρητικότητος 500 περίπου τόνων,

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES
ESTABLISHED 1875
Dekytpotter Brothers
WHOLESALE SHIPCHANDLERS
NANTES
4, Rue Mathurin Brissonneau
(Angle Quai Fosse)
Delivery DONGES — ST. NAZARE
Tel. 154.91
Adr. Télegr.: PROVISIONS-NANTES
R.C. 25-64 B.
**FRESH PROVISIONS
WINE AND SPIRITS**

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

Η ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ

Από την Γένοβαν έλαβομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν. Ἐφοτιλιστῆς εἶναι ὁ ἀπόστολεύς. Μᾶς ἐκέθεται ἀπὸ τῆς ἴδικῆς του σκοπιάς τὸ ζῆτημα τῶν οἰκονομῶν εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διαφωνεῖ μὲ τὴν ἀποψιν τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὅτι τὴν οἰκονομίαν θὰ ἔπειπε νὰ τὴν ἀναζητησώμεν πέραν τοῦ ἰσχύοντος μισθολογίου καὶ τῆς τροφοδοσίας τοῦ πληρωματος. Διατηροῦμεν, δέσμαις, τὰς ἐπιφολαξίες μας ἐπὶ τῶν ἀπόψεων τοῦ ἐπιστολογράφου μας, χωρὶς ὅμως τούτῳ νὰ ἐμποδίζῃ καὶ τὴν δημιουρείσιν τῶν παρατηρήσεων του. Δέν παύουν νὰ είνει ἀξίαι προσοχῆς, πάρα τὸ γεγονός, ὅτι περιορίζονται εἰς μόνον τὸ κονδύλιον τῆς τροφοδοσίας, ἐνώ θὰ ἔπειπε νὰ ἀναφέρωνται εἰς τὸ δόλον περὶ οἰκονομῶν τὴν ζήτημα.

Ἡ ἐπιστολὴ συνδεύεται ἀπὸ τοὺς ἐπιστήμους πίνακας τῆς τροφοδοσίας τοῦ Ἑλληνικοῦ, τοῦ Ἰταλικοῦ καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ σκάφους. Ιδού τὸ περιεχόμενό της:

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλούμεν τῷ σχετικὴν μὲ τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτού συζήτησον. Δέν συμφωνῶ ὅτι θὰ πρέπει διὰ λόγους σκοπιμότητος νὰ ἀγνοηθῇ τὸ κονδύλιον τῆς τροφοδοσίας. Είνε σημαντικὸν καὶ ἀξίει νὰ τὸ συζητήσωμεν.

Σᾶς ἀποστέλλω ἔνα ἀντίγραφον τοῦ ἰσχύοντος ἐδεσματολογίου εἰς τὸ Ἰταλικὸν φορτηγὸν καὶ ἔνα πίνακα τροφῆς τοῦ πληρώματος ἀγγλικοῦ σκάφους. Ἡ σύγκρισις μὲ τὸ ἴδικόν μας ἐδεσματολογίου θὰ είνει ἐνδιαφέρουσα. Μήπος οἱ ἔνοιαι ναυτικοῖς εἰνει κατώτεροι τῶν ἴδικῶν μας; Μήπος δὲν τρέφονται καλῶς; Διατὶ πρέπει νὰ ἔχωμεν καὶ εἰς τὴν δαπάνην τῆς τροφοδοσίας τὸ προβάδισμα;

Ίδου καὶ οἱ ἀριθμοί. Τὸ Ἰταλικὸν καὶ τὸ ἀγγλικὸν «λίμπερτο»—διὰ νὰ λάδωμεν ὡς βάσιν συγκρίσεων τὸ διότιον τοῦ σκάφους μὲ ἴσαρθμον περίποιο πληρώματος—έξεδουν διὰ τὴν τροφοδοσίαν τοῦ πληρώματος τῶν 300 περίποιο λίρας Ἀγγλίας μηνιαίως. Τὸ Ἑλληνικὸν «λίμπερτο» ἐπιτιθέμενται μὲ δαπάνην γύρω τῶν 525 λίρων Ἀγγλίας. Διαφορά δηλοῦται διὰ ὅχι εύκαπταφρόντος. «Ἐχομεν κατ᾽ ἔτος ἐπὶ πλανών δαπάνην 2.500 λιρῶν Ἀγγλίας.

Δέν θέλω νὰ ἀμφισθητῆσω τὸ ἀναφάρετον πράγματα δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ νὰ τρέφονται καλῶς καὶ ἄφθονα. Αμφισθητά, ὅμως, τὴν σπαταλῆν, τὴν ἀξίων ὑπερδολικῶν πράγματον εἰς τὸ σιτηρέσιον, ποὺ ἐπὶ τέλους κανεῖς δὲν τὰ ἔχει εἰς τὸ σιτίτι του. Αὐτὰ νὰ περικοποῦν διὰ νὰ περιορίση τὴν τροφοδοσίαν, γὰ γινεῖ οἰκονομία, χωρὶς νὰ θιγῆται καλῶς καὶ ύγειεινὴ τροφὴ τοῦ πληρώματος.

Τὸ Ἰταλικὸν ἐδεσματολογίου διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ τοὺς ὑπαξιωματικούς, περιλαμβάνει τὰ ἔντια καθ' ἐδδομάδα φαγτά:

Ημέραι Πρόγευμα Δευτέρα Τυρὶ & καφές Πάστα σούπα καὶ κρέας βραστό Δεύτην
Τρίτη Αντζούγες ἔλαιος & καφές Συμαρικά σάλτσα, ψάρι φρέσκο
Τετάρτη Σαλάμι & καφές Συμαρικά καὶ φασόδια
Πέμπτη Τόννος & καφές Συμαρικά μὲ κρέας καὶ χορταρικό βραστό
Παρασκευή Αντζούγες ἔλαιος & καφές Συμαρικά σάλτσα, δύο
Σάββατον Τυρὶ & καφές Συμαρικά καὶ κρέας ραγκού
Κυριακή 2 οὐγά βραστά Ζυμαρικά, κρέας φητό μὲ σαλάτα
εἰς τὸ περιεχόμενον τῶν άνωτέρων κατὰ μέλος τοῦ πληρώματος
εἰδῶν διατροφῆς εἰς γραμμάτια ἐδδομαδιαῖς:

Ἄρτος ἡ διπυρητής ἀδιακρίτως ποσότητος. Μακαρόνια γραμ. 1.525. Ρῦζι γραμ. 1.650. Αύγα 4. Βακαλάος γραμ. 225. «Οσπρια γραμ. 440. Πατάτες γραμ. 1.600. Σαρδέλλες γραμ. 60. Καρές γραμ. 105. Ζάχαρις γραμ. 175. Χορταρικά γραμ. 935. «Ελαιοί γραμ. 360. Λίπος γραμ. 80. Πελτές ντομάτα γραμ. 140. Τυρός γραμ. 260. Πίκλες γραμ. 130. Σαλάμι γραμ. 40. Κρεμμύδια γραμ. 215. Οίνος, δλας, σόδος κλπ.

Ίδου τώρα καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ. Ὁ πίνακας ἀναφέρει τὰς ποσότητας, ποὺ λαμβάνει ἔκστασιν μετὸν πληρώματος καθ' ἐδδομάδα. Βάσει τῶν παροχῶν αὐτῶν παρασκευάζονται τὰ φαγητά.

Νερὸς 28 τέταρτα τῆς λίτρας. Ἄρτος 7 λίτρο. Κρέας νωπὸν 4 λ. καὶ 11 οὐγ. Χοιροφέρι ἡ μπεκίνος 8 οὐγ. Ἰχθύς νωπὸι 1 λίτρο. καὶ 8 οὐγ. Αύγα 2 τὸν δριμόν. Πατάτες 7 λίτρες. Ἐπρά ἡ πεπισμένη χορταρικά 8 οὐγ. «Οσπρια 4 οὐγ. Χορταρικά κονσέρβες 1 λίτρο. καὶ 4 οὐγ. Αλεύρι 2 λίτρο. Ρῦζι 6 οὐγ. Βρώμη καὶ δισφορά πετρίτη 6 οὐγ. Τσακί 3 οὐγ. Καρές 2 οὐγ. Κακάο ἡ σοκολάτα 3 οὐγ. Ζάχαρις 1 λίτρο. καὶ 5 οὐγ. Γάλα (τοῦ κουτιοῦ) 9 1/3 οὐγ. Γάλα σκόνη 4 οὐγ. Γάλα διειδητόν (κουτιοῦ) 4 2/3 οὐγ. Γάλα σκόνη 2 οὐγ. Βούτυρο 10 ½ οὐγ. Λίπος 2 οὐγ. Φυτικὸν λίπος 4 οὐγ. Μαρμελάδα 8 οὐγ. Τυρός 4 οὐγ. Πίκλες 1/4 οὐγ. Κάρρυ σκόνη 14 οὐγ.

Σ.η.μ. Πέραν τῶν ἀνωτέρων παρέχεται ἐπὶ πλίον ζάχαρις, βούτυρον, μαργαρίνη ἡ λίπος διὰ τῶν παρασκευῶν τῶν φαγητῶν.

Μία λίδρα = 141.747 δράμαια καὶ 1 οὐγ. = 8.86 τοῦ δραμίου

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ἐδδομαδιάδιον «μενού», ὡς τοῦτο καθωρίσθη διὰ τῆς ἀπὸ 26 Ιανουαρίου τοῦ 1948 ὑπουργικῆς ἀποφάσεως. Είνε τὸ κάτωθι:

ΚΥΡΙΑΚΗ

Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Μακαρόνια μὲ σάλτσα καὶ κρέας μὲ γαρνιτούρα πατάτες.

Δεῖπνον— Κρέας γιασκή μὲ πατάτες ἡ ἀλλή ἐντράδα μὲ χόρτα τῆς ἐποχῆς ἡ κονσέρβας. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

ΤΡΙΤΗ
Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Πόριτζ μὲ γάλα. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Πιλάφι σάλτσα κρέας μὲ γαρνιτούρα πατάτες.

Δεῖπνον— Κρέας μὲ χορτορικὸν ἡ στιφάδο χορηγούμενον εἰς τοὺς κατὰ τὸ ποτό κειμερινούς μηνας μὲ κρόμμια ἡ ἀνάλογη μεγέθους ἡ ἀλλή ἐντράδα. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

ΤΕΤΑΡΤΗ

Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Οσπρια σούπα. Ψάρι διατηρημένον καὶ ἐν ἐλλείφει σολωμὸς μὲ θλιόν καὶ λεμόνι ἡ ξυνό. Ἐλαιά.

Δεῖπνον— Ψάρια διατηρημένα ἡ φάρια φούρου ἡ βραστά ἡ τηγανητά μὲ λαδερό ἡ σαλάτα. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

ΠΕΜΠΤΗ

Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Μακαρόνια, κρέας μὲ γαρνιτούρα πατάτες.

Δεῖπνον— Ψητὸ πατάτες φούρου ἡ μπριζόλες μὲ σαλάτα ἡ λαδερό. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Οσπρια σούπα, ψάρι διατηρημένον καὶ ἐν ἐλλείφει σολωμὸς μὲ θλιόν καὶ λεμόνι ἡ ξυνό. Ἐλαιά.

Δεῖπνον— Ψητὸ πατάτες φούρου ἡ μπριζόλες μὲ σαλάτα ἡ λαδερό. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

ΣΑΒΑΤΟΝ

Πρόγευμα— Δύο αὐγά τηγανητά. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως, νωποῦ βουτύρου καὶ μαρμελάδας.

Γεῦμα— Σούπα πάστα μὲ κρέας βραστὸ καὶ λαδόνιδο πατάτες.

Δεῖπνον— Πιλάφι ἡ τάξις μὲ γαρνιτούρα πατάτες. Τέσσεραν μετὰ ζαχάρεως.

Τέλος Σεπτέμβριος 1950

Μετά τιμῆς
Ε. B.

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

Η ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΑΝΑΡΧΙΑ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ

ΑΡΘΡΟΝ ΕΙΔΙΚΟΥ

Είναι γεγονός ότι το άκτοπλοικόν μας πρόβλημα υπήρχε πάντοτε δυσεπίλυτον. Δεν είναι μόνον η μεγάλη ήλικιά των έπιβατηγών σκαφών, την βασικώτεραν ἀρέτην των δύοιων ἀνευρίσκομενων εἰς τὴν εύθυνην τιμην κτηπώσεων, είναι και μία σταθερά μεταπολεμικών ἐπιτευχθείσα αύξησης της χωρητικότητος τῶν ἀκτοπλοιούντων φορτηγών σκαφών (M/c—Π)K — 1/Φ). Ἐκτὸς δημος ἀπὸ τὰς δυσχερείας, που ἀνευρίσκονται εἰς τὴν φύσιν καὶ τὴν συνδέσιν τῆς ἔσωτερικής ναυτιλίας, ἔνας ἔτερογενής παράγων καθιστά ἐτι δύσκολον τὸν ἐκμετάλλευσιν τῶν θαλασσών τῆς χώρας μας συγκοινωνιών. Ὁ παράγων αὐτὸς πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν ὅσημερα δύγκωμένη μεταφορή τῆς κινότητος τῶν χερσαίων καὶ τοῦ αὐτοκινήτου ιδιαίτερως. Τὴν ἀνάπτυξιν τοῦτον ὑπόδοθει πολὺ η βελτίωσις καὶ ἐπαύξησις τοῦ δικτύου δικτύου τῆς χώρας. Ἀρκεῖ νὰ ἐνθυμηθῶμεν ὅτι πρὸ δύο μόλις ἑταῖν τὸ ωλικὸν εἰς φορτηγά καὶ λεωφορεῖα ήτο ἔξαιρετικῶς πεπαλαιώμενόν, ἐνῷ σημερον καινουργῆ καὶ στήνοντα καὶ πολυτελή φορεῖα διασχίζουν τὴν χώραν εἰς ὀλογένεν αὔξοντα ἀριθμόν, μέχρι καὶ τοῦ δρεινοτέρου χωρίου.

Είναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν χερσαίων καὶ θαλασσίων μέσων ύφισταται. Πρὸ τοῦ πολέμου ὁ ἀνταγωνισμὸς αὐτὸς ἡτο δύνεις μεταξὺ πλοίου καὶ σιδηροδρόμου, δύναι οἱ σταθμάρχαι συνέλεγον τὰ πρὸς μεταφορὰν φορτία, τὰ γεωργικά πρὸ πάντων, ἀπὸ τοὺς τόπους παραγωγῆς τῶν καὶ οἱ ναύλοι εἰς γραμμὰς ἑκυπρετούμενας καὶ ὑπὸ πλοίων, ἥσαν ἔξεντελιστικάς χαρακτηρί. Ὁ ἀνταγωνισμὸς αὐτὸς, βεβαίως, προκειμένου περὶ τοῦ αὐτοκινήτου, εἶναι εύρυτέρας ἐκτάσεως δεδομένου ὅτι, ἔκτος τῶν νήσων, εἰς δόλκηρουν τὴν Ἐλλάδαν καὶ εἰς δῆλους τοῦ ἀξιολόγου κινήσεως τομεῖς συνυπάρχει σύνδεσις συγκοινωνιακή καὶ διὰ πλοίων καὶ διὰ αὐτοκινήτου. Οἱ σιδηροδρόμοι παρεμβάλλονται εἰς ἡπειρωτικάς τινας γραμμάς, μολογόνται καὶ αἱ διοικήσεις αὐτῶν καταφεύγουν σημερον εἰς τὸν συνδυασμὸν τῆς μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμων συρμῶν καὶ ίδιοκτήτων αὐτοκινήτων.

Ἡ διὰ τῶν ἀεροπλάνων μεταφορὰ ἀν σημερον εἶναι περιωρισμένη, οὐδὲν μᾶς προλέγει τὴν διατήρησιν τῆς, εἰς τὰ πλατύτατα αὐτά, ἀλλὰ ἀντίθετας ἡ συγκρότησις καὶ νέων ἀεροδρόμων ἐταιριών προσοινίζει: ἀσφαλῶς τὴν ἐπέτεασιν τοῦ δικτύου τοῦ εἰδούς τοῦτον τῆς μεταφορᾶς.

Ἄπο τοῦ ἀπόφεως μειονεκτημάτων καὶ πλεονεκτημάτων, εἰς γενικά γραμμάς, τὰ τέσσαρα εἰδῶν μεταφορᾶς, παρουσιάζουν τὰς ἔξης διαφοροποιήσεις ἢ διοικήσεις:

1. Τὸ πλοίον καὶ ὁ σιδηροδρόμος μεταφέρουν μεγάλας ποσότητας συγχρόνως πρὸς ὥρισμένα μόνον σημεία, ἐνῷ τὸ πλοίον ἀσυγκρίτων εύθυνοτέρους.

2. Τὸ ἀεροπλάνον, αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμους κατὰ σειρὰν ἔχουν ὑψηλότερους ναύλους, ἐνῷ τὸ πλοίον ἀσυγκρίτων εύθυνοτέρους.

3. Τὸ πλοίον ἔχει πολλάς καὶ λίαν δυσκούσιτους ἐπιβαρύνσεις, λόγω φορολογίας, καταβολῆς ἀσφαλίστρων, φορτωτικῶν ἔχδων καὶ διαφόρων παρασιτικῶν δικαιωμάτων. Αἱ δύκωδεις αὐτῶν ἐπιβαρύνσεις εἰς τὸ ἀεροπλάνον εἶναι ἀλάχισται, εἰς τὸ αὐτοκινήτου μηδαμιναῖ, ἐνῷ οἱ σιδηροδρόμοι παρουσιάζουν παθητικήν κατὰ τὸ μᾶλλον ἐκμετάλλευσιν καὶ προστατεύονται δι' ἐπιχορηγήσεων ἀπὸ τὸ Κράτος.

4. Ἀσφάλειαν μεταφορᾶς ἔκτος τῶν σιδηροδρόμων τὰ λοιπὰ μέσα δὲν ἐμφανίζουν διαφοράς, ὃν καὶ οὐδὲν στοιχεῖον ὑπάρχει διὰ νὰ ἐκτιμηθῇ ὁ παράγων αὐτὸς διὰ τὸ αὐτοκινήτου.

5. Ως ἐπιχείρησις οἱ μὲν σιδηροδρόμοι ἀνήκουν κατ' οὐσίαν εἰς τὸ Κράτος, τὰ ἀεροπλάνα εἰς ἀνώνυμους ἑταῖρας ἐνῷ τὰ πλοῖα εἰς πρωτωπικάς ἐταιρίας καὶ τὰ αὐτοκινήτα εἰς πλήθης ἐπαγγελματιῶν μὲν ἀσφαλτηριστικῶν στοιχείων τὴν πρωτωπικήν ἔργασίαν τῶν ιδιοκτητῶν αὐτῶν. Πρωστική ἔργασία ὑπάρχει καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, περιοριζόμενη, δῆμος, εἰς τὰ πκ) καὶ τὰ Ι)φ καὶ οὐχὶ εἰς δῆμο.

6. Ἀπὸ τοῦ ἀπόφεως διατήμενών, αὐτοκινήτων, ἐνῷ ἀπαιτούνται καὶ διακινθεύονται σημαντικά σχετικῶς κεφάλαια, διὰ τὴν ἀεροπορικήν μεταφοράν, διὰ τὰ πλοῖα τὸ διατήμενον κεφάλαιον εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερον, κατατετμένων εἰς μεγάλα πάντοτε ποσά μεταξὺ δόλιγων σχετικῶν πρωτωπών. Οἱ σιδηροδρόμοι δὲν διακινθεύονται δέν διαθέσεως μέρους τοῦ μικροῦ (ἐλαχίστου συγκριτικῶν) κεφαλαίου, που ἀπαιτείται.

7. Μεγάλη διαφορά παρατηρεῖται εἰς τὸ κόστος συντηρήσεως καὶ κινήσεως ἔκάστου εἰδούς μεταφορικού μέσου. Ἡ διαφορά αὐτὴ εἶναι ἐκδηλωτέρα ἢ ληφθῆ ὑπὸ δύνη, διὰ τὸ πλοίον δὲν διαθέτει ἡ ἐπιστροφής, ὡς οἱ σιδηροδρόμοι καὶ τὸ ἀεροπλάνον ίδιαν ὄργανωσιν, ἐνῷ τοῦ αὐτοκινήτου ἡ συντηρήσις παρουσιάζει ἔξαιρετην τεχνικήν εύχρεειν.

8. Ἐνώ εἰς τὴν κινήσιν τῶν ἀλλών μεταφορικῶν μέσων εἶναι ἄγνωστος κάθε παρεμβατισμός, διὰ τὸ πλοίον εἶναι γνωστή ἡ σειρὰ τροχοπεδικῶν διατυπώσεων, εἰς τὰς δόπιας βασινιστικῶν ὑποβάλλεται τούτῳ.

Καὶ πολλαὶ ἀλλαὶ δύοιπτες καὶ πρὸ παντὸς διαφοράς (π.χ. προτίμησις τοῦ πλοίου διὰ τὸ δύκωδην βάρον, τὰ βαρέα, τὰ ρυπαίνοντα κλπ.

φορτία) ἀνευρίσκονται μεταξὺ τῶν μέσων μεταφορᾶς. Τούτο, δημως, καθιστά ἐναργεστέραν τὴν ἀντίθεσιν καὶ τὴν διαφοροποίησιν ἔκάστου, εἴδους ἐκμεταλλεύσεων καὶ εἰς μὲν ἀδύνατον τούλαχιστον δισχερεστάτην τὴν ἀερομογήν μετρῶν συντονισμού τῆς ἔσωτερικῆς, γενικῶς, μεταφορᾶς. Διότι εἰς τοῦτο, κυρίος, πρέπει νὰ ἀποδέψωμεν διὰ νὰ ἀναζητήσωμεν, ἐν περιπτώσει, ἀδύναμισας ἢ δυσυπερβλήτων δυσχερειῶν, τὴν λύσιν τῶν ἀκτοπλοικῶν προβλημάτων.

Κατ' ἀρχὴν θὰ ἀπαιτηθῇ μέγιστη χρονικὸν διάστημα διὰ τὴν συγκέντρωσιν μελετῶν, ἀξιολόγησην καὶ τελικῶν ἀξιοποίησιν τῶν στοιχείων ἐπὶ τῶν ὄποιων θὰ βασισθῇ μία συγκοινωνιακὴ ἐνοποίησις ἢ συντονισμός. Περὶ τῶν αὐτοκινήτων οὐδὲν σταθερόν. ἐπὶ τὸ παρόντος στοιχείων ἔξαγεται. Ποιοὶ θὰ εἰναι ἡ ρύθμισις τῶν ἱππομάτων ἐπὶ συμπτώσεως γραμμῶν π.χ. ΑΘΗΝΩΝ (ΠΕΙΡΑΙΩΣ) — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ἐξυπηρετουμένη συγχρόνων ὑπὸ τῶν τεσσάρων εἰδῶν μεταφορᾶς. Ποιοὶ δὲ παραμετροῦσθε; Ποιοὶ θὰ προτιμηθῆται; καὶ μὲ ποιον κριτηρίου; (τὸ εἶδος τοῦ φορτίου, τὴν ἀσφάλειαν, τὸ κόστος κλπ.). Ἀλλὰ καὶ ἡ προσπτικὴ τῆς ἀπωτέρας ἐξελίξεως πρέπει νὰ ἐνδιαφερθῇ. Διότι ποιά θὰ εἰναι ἡ μορφὴ μίας συντονισμένης μεταφορᾶς; Θε περιορίσθηται εἰς τὰς γραμμάς, δημον δὲ συντονισμὸς ἡ θὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς τὰς γραμμάς, δημον τὸ αὐτοκινήτου φθάνει ἢ τὰς νήσους, ποὺ ἐξυπηρετούνται μόνον ἀπὸ τὸ πλοίον καὶ ποιον τὸ κριτηρίου; Τὸ πιθανότερον θὰ είναι νὰ ἀναμεινεῖ τὴν ἀπορρόφησιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας, ἀμεσωτέον καὶ λεπτομερεστέον κρατική καὶ γραφειοκρατικήν παρεύσασιν, αὔξησιν τῶν γενικῶν ἔχδων κλπ. τὰ όποια θὰ ἀποδούν πρῶτον εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν «Κροίσων», δημον οι χερσαίοι, νομίζουν τοὺς ἐφοπλιστας.

Ποιοὶ συνεπῶνται ἐπιβαλλόμεναι ἐπιδιώκεις ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς; Εἰναι ἀναμφισθῆτον ὅτι τὸ πλοίον ἀποτελεῖ τὸ προσφορτέον μέσον μεταφορᾶς διὰ τὴν Ἐλλάδαν μὲ τὰς πολυσχεδεῖς ἀκτές τῆς καὶ τὴν ηπιωτικὴν συγκρότησιν τῆς καὶ τὸ μέσον τῆς προτιμήσεως πλήθους φορτίων, τὰ όποια κατ' ἀρχὴν μεταφέρονται εἰς τὰ μεγαλύτερα κέντρα, ποὺ συμπτίποται νὰ είναι καὶ λιμένες. Ὁ πιθανὸν συνεπῶν μίας ἐπιπλούσης κυλοφορίας τῶν ἀγάθων αὐτῶν ὑπάρχει, ἀλλὰ δὲν ὑπάρχει τὸ συντονισμὸς τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς. Εἰναι δυστυχώς, παραπρητόν — σημείον καὶ αὐτὸν τῶν καιρῶν — ὅτι εἰς τοὺς λιμένας μεταξὺ τῶν πρακτόρων ίδιοις, ποὺ ἀνεμίζονται εἰς τὰς χρονοναυλώσεις πλοίοιν τῆς ἀκτοπλοΐας, διεβάγεται ἀνταγωνισμός μὲ ἀπότελεσμα τὴν συγκεκαλυμμένην πτάσιν τῶν ναυλῶν. Ὁ συναγωγισμὸς αὐτὸς ἐπιτείνεται ἀπὸ διάφορα φραγεία μεταφορῶν, τοὺς μετίτας κλπ. οἱ όποιοι ἐν τῇ ἐπιδιώκει μειζονίους πρωτηφέρουσα φυγαδεύουν τὰ φορτία πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ περιστρέποντα τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως δχι βεβαίως ναυτιλιακῆς. Πρῶτον, συνέπως, συμπτίποται νὰ νὰ πάσση τὸ συντομώτερον διάστημα, ποὺ στην προσθέτων διάστημαν διαπερνάει τὸ πλοίον πρὸς ἄλλα μέσα μεταφορᾶς. Εἰς 30% ἀνέρχονται αἱ ἐπιστροφοί ναύλων εἰς τοὺς μεσίτας, ἡ γραφεία παρά, τινος ἐπιχειρήσεως

Αι στατιστικαι διαπιστώσεις

Η δύναμις της Ναυτιλίας μας

338 πλοϊα, 1.304.131 τ. γκρός

Θλιβερά, πράγματι, είναι τα συμπεράσματα από την στατιστικήν άνασκόπησην της δυνάμεως της Ναυτιλίας μας κατά το τρίτον τρίμηνον του τρέχοντος έτους. Τό πάγιον χαρακτηριστικόν της γωρίσμα υπήρξε και πάλι η έλλειψης αξιόλογων μεταδόλων. "Οσαι προσθήκαι πλοίων έσπειρισθησαν, υπήργορεύσθησαν από την άναγκην της προσφυγής εἰς τὴν Κυανόλευκον, διότι ἐπρόκειτο περὶ μικρών ἀκτοποικῶν ἐπιβατηγῶν, μικρῶν ἀκτοπλούντων φορτηγῶν καὶ τινῶν ρυμουλκῶν, σκαφών, δηλονότι, ἀπασχολουμένων εἰς τὰ θέμικα ὑδάτα. Καμία μας δραστηριότητας τοῦ ὡκεανοπόρου κλάδου τῆς ναυτιλίας μας ύπο την θέμικην σημαίαν. Μία μονον προσθήκη φορτηγού 2688 τ. γκρός αναφέρεται οφειλόμενη καὶ αὐτή εἰς τὴν ἀπόδεσμευσιν παρακρατήματος πρὸς ἀντικατάστασιν ἀπολεσθέντος σκάφους.

"Αντιθέτως, οἱ Ἑλληνικὸς ἔφοτλισμὸς δὲ καλυπτόμενος ὑπὸ τὴν σκέπην σημαίων, ἐπέδειξε καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον, ἔξαιρετικὴν δραστηριότητα, ἐπιτυχῶν καθαρὰν προσθήκην εἰς τὴν ὑπὸ τὴν κατοχὴν του χωρητικότητα, ἐκ 14 σκαφῶν, 102.949 τ. γκρός. Ἰδοὺ ἀναλυτικῶν της καθαρὰ αὐξησης τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας υπὸ τὰς τέσσαρας... «ἀποικιακά» μας σημαίας, ὑπὸ τὰς ὅποιας —εὔτυχως— είναι δυνατή ἡ ἀπασχόλησης καὶ Ἑλληνικῶν πληρωμάτων:

Παναμαϊκή	πλοϊα 1 τ. γκρός 20.020
Όνδουριανή	» 7 » 43.881
Λιβεριανή	» 4 » 30.899
Κοσταρίκας	» 2 » 8.149

Σύνολον

» 14 » 102.949

"Εναντὶ τῆς σημαντικῆς ταύτης προσθήκης, ἡ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δύναμις εἶχε μίαν αὐξησην — ώς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων — κατὰ 7 σκάφη, ἀλλὰ παρουσίασεν — ώς, πρὸς τὴν χωρητικότητα — μίαν περαιτέρω μείωσιν κατὰ 1373 τ. γκρός. Ἀσήμαντος, βεβαίως, εἶναι ἡ ἐλάττωσις αὐτῆς. Ἀποκαλύπτει, οὖμας, τὸν μαρασμὸν ἀπό τὸν ὅποιον κατατρύχεται ἡ φίθινουσα ὄσημέραι ἔθιμη καὶ χωρητικότητα. Τὸ μεγεθός τῆς καταρρεύσεως τῆς καθισταται ἑκδιλῶς παραστατικόν, ἀν ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν, διτὶ διαρκοῦντος μόνον τοῦ γ'. τριμήνου Ἐλαδον ἀδείας πωλησίας εἰς ἀλλοδαποῖς τὰς ἀδιαλυτὰς 15 σκαφάς προσθήκη 61.191 τ. γκρός καὶ διτὶ ὅμου μὲ τὰς ἀδείας τῶν προηγουμένων τριμήνων, τελούν σήμερον ὑπὸ πώλησιν περὶ τὰ 25 ποντοπόρα πλοϊα μας, συνολικῆς χωρητικότητας κατὰ τὸ μεγαλύτερον τῶν 120.000 τ. γκρός. Πρόκειται περὶ τῶν παρηρίκων ἑκείνων φορτηγῶν, ἀτινα καταναλούσιουν γαιανθρακα καὶ εἰνε ἥδη ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον παρωπλισμένα εἰς διαφόρους ἔθιμοις λιμένας. Τὰ σκάφη αὐτά, παρὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγράφης, δὲν ἐπανῆλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ εἰνε καταδικασμένα, ἀργά τι γρήγορα, νὰ διαγραφοῦν ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς ἀπήκρους Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Λεπτομερέστερον, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γ', τριμήνου ἐ. ἐ., προστέθησαν εἰς τὴν χωρητικότητα μας 8 σκάφη, 5.870 τ. γκρός, ητο τὸ φορτηγὸν «Μεταμόφωσις» 2688 τ. γκρός, τὰ μικρὰ φορτηγὰ «Κωνσταντίνος Κ.» 437 τ. γκρός καὶ «Πόρος» 470 τ. γκρός, τὰ ἐπιβατηγὰ «Δέσποινα» 863 τ. γκρός καὶ «Κωνσταντίνος Σ.» 962 τ. γκρός καὶ τὰ ρυμουλκά — ναυαγοσωστικά «Ἀρμαντόρες», «Ἄγιος Γεράσιμος» καὶ «Βερνίκιον Εἰρήνη» 150 τ. γκρός ἔκαστον.

"Εναντὶ τῶν προσθηκῶν αὐτῶν, διεγράφη τὸ λίμπερτο — τάκνερ «Χρυσάνθη» 7243 τ. γκρός. Τὸ σκάφος τοῦτο πρὸς στιγμὴν ἑνοιλογήθη κατὰ τὸ β'. τριμήνου ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Εύθυνος κατόπιν, ἐπαναπληθεν, μετεφέρθη εἰς τὴν σημαίαν της Λιβερίας. Ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταδολὰς προέκυψεν αὐξησης μὲν κατὰ 7 σκάφη, μείωσις δὲ κατὰ 1373 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας περιλαμβάνει:

338 σκάφη, 1.304.131 τ. γκρός.

"Η χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	127 τ. γκρός 433.171
Φορτηγά «λίμπερτος»	95 » 683.290
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2 » 7.627
Δεξαμενόπλοια	13 » 92.159
Υπερωκεάνια	1 » 16.991
Ἐπιβατηγά	26 » 40.869
Διάφορα	74 » 30.024

Σύνολον

338 » 1.304.131

Η ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ ή προτιμησις τῆς παναμαϊκῆς σημαίας ἀπὸ τοὺς ἐποιτιστῶν μας δεικνύει μίαν κάψων, ἐν τούτοις ἐπραγματοποιήσεις κατὰ τὸ γ'. τριμήνου καὶ νέαν καθαρὰν αὐξησην κατὰ 1 μόνον πλοϊον, ἀλλὰ — ώς πρὸς τὴν χωρητικότητα — κατὰ 20.020 τ. γκρός. Όσειλετο τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, διτὶ παραλλήλων πρὸς τὴν προσθήκην 8 σκαφῶν, 50.971 τ. γκρός, διεγράφουν ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς — συνεπείᾳ κυρίων ναυαγίων καὶ διαλύσεων — 7 σκάφη, 30951 τ. γκρός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

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

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

Προσετέθησαν — ἀναλυτικώτερον — 3 φορτηγά προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 16.987 τ. γκρός («Ἀκρόπολις» 5133 τ. «Εἰρήνη» 6941 τ. καὶ «Παρθενών» 4913 τ. γκρός), τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Βίκτωρία» 5750 τ. γκρός, τὸ λίμπερτο «Σπάρτο» 7232 τ. γκρός καὶ τρία δεξαμενόπλοια, 21002 τ. γκρός («Ἐλ. Σεγκούντο» 3663 τ. «Τζών» 10.470 τ. καὶ «Τράνσομαν» 6869 τ. γκρός).

Διεγράφησαν ἀφ' ἑτέρου 7 σκάφη, 30951 τ. γκρός, ητο τὰ προπολεμικής ναυπηγήσεως φορτηγά «Γκλωρία» 6348 τ. γκρός, πωληθέν εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς, καὶ «Σίγκνετ» 3726 τ. ὑποστάν ζημίας ἐκ νάρκης καὶ ἐγκαταλείφθεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς του, τὰ λίμπερτος «Ἀγία Αναστασία» 7160 τ. γκρός, ναυαγήσαν καὶ «Φωφώ» 7160 τ. πωληθέν εἰς ἀλλοδαπούς, τὸ δεξαμενόπλοιον «Γίαργις Σ.» 5125 τ. γκρός πωληθέν εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς καὶ δύο σκάφη τῆς κατηγορίας «διάφορα», ητο καὶ κορβέττα «Λασκόνια» 962 τ. γκρός καὶ τὸ γιώτ «Ορίζοντες Αἴολού» 470 τ. διτίαν ἐπαλήθησαν εἰς «Ελλήνας καὶ οὐρανούς την κυανόλευκον μετονομασθέντα «Κωνσταντίνος Σ.» καὶ «Πόρος».

"Ἐπὶ τὴν βάσει τῶν ἀνωτέρω μεταδολῶν, προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη κατὰ 1 σκάφος καὶ 20.020 τ. γκρός, ητο προστιθέμενη εἰς τὴν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκήν χωρητικότητα, τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν 30ὴν Ιουνίου ἐ. ἐ. μᾶς δίδει σημερινὴν τοιωτήν ἀπό:

216 σκάφη, 1.081.711 τ. γκρός.

"Η χωρητικότης αὕτη παρουσιάζει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	78 τ. γκρός 384.400
Λίμπερτος καὶ νεότευκτα	62 » 443.790
Δεξαμενόπλοια	24 » 159.283
Υπερωκεάνια	4 » 44.864
Ἐπιβατηγά	6 » 21.114
Διάφορα	42 » 28.260

Σύνολον

216 » 1.081.711

=====

ΟΝΔΟΥΡΑΣ, ΛΙΒΕΡΙΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ

Καὶ εἰς τὰς τρεῖς ταύτας σημαίας ἐσημειώθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γ'. τριμήνου σημαντικαὶ προσθήκαι. Μία σεβαστὴ χωρητικότης, ἡ ὅποια προωρίζεται κατὰ κανάνα διά την παναμαϊκήν σημαίαν, ἐστράφη — μετὰ τὸν ἐγέρθεντα γνωστὸν θύρων εἰς βάρος τῆς ναυτιλίας του Παναμᾶ — πρὸς τὰς ἀνωτέρω τρεῖς σημαίας.

Ούτω, εἰς τὴν σημαίαν τῆς Ονδούρας προστέθησαν 8 ἐν δῶλῳ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφη, χωρητικούτος 54.782 τ. γκρός. "Ησαν ταύτα, τὰ προπολεμικής ναυπηγήσεως φορτηγά «Πιος» 5627 τ. γκρός καὶ «Τζούλιας» 3526 τ. τα καναδικά λίμπερτος «Ηρων» 7161 τ. «Κούνια» 7190 τ. «Πίνερος» 7190 τ. καὶ «Ράγκερ» 7192 τ. γκρός καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον του ίδιου ἐφαπλιστοῦ «Ολύμπιος Γκέιμις» 10.901 τ. γκρός η δὲ μεταδολὴ αὐτῆς ἀπέτελεσε τὴν μόνην διαγραφὴν ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ονδούρας. Προῆλθε τοιουτούρποτε μία καθαρὰ προσθήκη ἐξ 7 σκαφῶν, 43.881 τ. γκρός, ητο προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 30ὴν Ιουνίου ἐ. ἐ. ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ονδουριανή χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιωτήν ἀπό:

36 σκάφη, 288.460 τ. γκρός

"Η χωρητικότης αὕτη ἔχει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	4 τ. γκρός 11.621
Φορτηγά «λίμπερτος»	20 » 143.836
Δεξαμενόπλοια	10 » 122.155
Φαλανοθρητικά	1 » 10.448
Διάφορα	1 » 400

Σύνολον

36 » 288.460

=====

Εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας ἐσημειώθη ἡ προσθήκη 4 σκαφῶν, 30.899 τ. γκρός, ητο καὶ ἀπέτελεσε καθαρὰν αὐξησην, διότι δὲν ἐγένετο καμία διαγραφὴ. Τὰ προστέθησαν σκάφη ησαν τὸ καναδικὸν λίμπερτο «Κοραΐς» 7239 τ. γκρός, τὸ δόλλανδικὸν λίμπερτο «Ἀγίοι Βίκτωρες» 7167 τ. γκρός, τὸ νεότευκτον τάκνερ «Ἀτλαντικός Ντούτσες» 9250 τ. γκρός καὶ τὸ ἐκ τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας μεταφερθὲν εἰς τὴν Λιβεριανή λίμπερτο — τάκνερ «Χρυσάνθη» 7243 τόνων γκρός. Τοιουτούρποτε, η λιβεριανή σημαία, μετὰ τῆς ὑπάρχουσης τὴν 30ὴν Ιουνίου χωρητικότητος (Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας) ἐμφανίζει σημερινὴν δύναμιν ἀπό:

11 σκάφη, 105.172 τ. γκρός

"Η χωρητικότης αὕτη ἔχει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Φορτηγά νεοναυπηγήτα	1 τ. γκρός 7.310
Φορτηγά «λίμπερτος»	3 » 21.563
Δεξαμενόπλοια	6 » 71.163
Σύνολον	11 » 105.172

Τέλος καὶ ἡ σημαία τῆς Κοσταρίκας είχε μίαν καθαρὰν προσθήκη 2 σκαφῶν, 8149 τ. γκρός (τῶν φορτηγῶν «Δάρα» Π.» 557 τ. γκρός καὶ «Χύν» 7592 τ. γκρός), χωρὶς καμίαν διαγραφὴν. Ομού μὲ τὴν ὑπάρχησην της Κοσταρίκας παρακρατήθησαν αὐξησην διαγραφὴν.

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

χουσαν την 30ήν Ιουνίου έ. ξ. ἑλληνικήν χωρητικότητα ύπό την σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, ή σημειωνή δύναμις αὐτῆς περιλαμβάνει:

6 σκάφη, 13.337 τ. γκρός

Καὶ ἡ χωρητικότης αὐτή παρουσιάζει, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	4 τ. γκρός	12.038
Διάφορα	2 »	1.299
Σύνολον	6 »	13.337
	=	====

KAI Η ANAKΕΦΑΛΑΙΟΣΙΣ

Συμφώνως πρὸς τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς, ή σημειργή δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας ύπὸ τὰς προαναφερθεῖσας πέντε σημαίας, ύπὸ τὰς ὅποιας τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν εἰνε κατὰ κύριον λόγον ἑλληνικά, ἐμφανίζεται ως ἔξῆς:

'Ελληνικά	338 σκάφη τ. γκρός	1.304.131
Παναμαϊκά	216 » »	1.081.711
'Ονδουριανά	36 » »	288.460
Λιβεριανά	11 » »	105.172
Κοσταρίκας	6 » »	13.337
Γενικὸν σύνολον	607 » »	2.792.811
	=	====

Σημειωτέον, ὅτι ἡ δύναμις τῆς παναμαϊκῆς σημαίας εἰνε μεγαλυτέρα τῆς ἀνωτέρω ἀναφερομένης, διότι τελοῦν ύπὸ παραλαβὴν τὰ λίμπερτος «Βικτώρια Κάντυ» 7.158 τ. γκρός καὶ «Λεϊκ Κάμπουτς» 7.165 τ. γκρός, καθὼς καὶ 7 δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου «T. 2», ἀτίνα πήγρασθησαν πάρηταί ἐπατίριας ἑλληνοαμερικανικῶν συμφερόντων καὶ πρόκεται — παραλαμβανόμενα καὶ αὐτὰς — νά ἐπανδρωθοῦν, ἵσως, μὲ ἑλληνικά πληρώματα.

Ἡ σύνθεσις, τέλος, τῆς ἀνωτέρω ύπὸ τὰς πέντε σημαίας χωρητικότητῶν μας, ἐμφανίζεται — κατὰ κατηγορίας σκαφῶν — εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	214 τ. γκρός	846.366
«Λίμπερτς» καὶ νεοναυπήγητα	181 »	1.299.789
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2 »	7.627
Δεξαμενόπλοια	53 »	444.760
Υπερρεκάνια	5 »	61.855
Ἐπιβατηγά	32 »	61.983
Φαλαινοθηρικά	1 »	10.448
Διάφορα	119 »	59.983
Γενικὸν σύνολον	607 »	2.792.811
	=	====

Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης

60 σκάφη, 238.267 τ. γκρός

Αἱ πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν καὶ ἡ ἀπορρόφησις ικανῆς χωρητικότητος — ἀμερικανικῆς κυρίως — διὰ τὰς πρὸς τὰ ἔκει στρατιωτικὰς μεταφοράς, ἔσχον εὐνοϊκὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς, ἐπέδρασαν δὲ ἀντανακλαστικῶς καὶ ἐπὶ τῆς παρωπλισμένης ἑλληνικῆς καὶ παναμαϊκῆς χωρητικότητος. Ἡ σημειωθεῖσα ἀραιώσις τῶν τάξεων τῆς ἀργίας περὶ τὰ τέλη — ἴδια τοῦ β'. τριμήνου — ἐτονώθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γ'. τριμήνου, εἰς τρόπον ὥστε σημεροῦ ἡ ἀργοῦσα ἑλληνικὴ καὶ παναμαϊκὴ χωρητικότης περιλαμβάνει 60 μόνον σκάφη, 238.267 τ. γκρός καὶ ἐμφανίζει μείωσιν ἑναντί τοῦ β'. τριμήνου κατὰ 26 πλοία καὶ 121.108 τ. γκρός, ἑναντί τοῦ Δεκεμβρίου π. Ε. — δὲ ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης εἶχε φθάσει εἰς τὴν ἀνωτάτην αὐτῆς βαθμίδα — μείωσιν κατὰ 71 πλοία καὶ 384.759 τ. γκρός.

Τὰ παρωπλισμένα ἑλληνικά σκάφη κατά τὴν 30ήν Σεπτεμβρίου έ. ξ. ἀνήρχοντο εἰς 37, συνολικῆς χωρητικότητος 139.498 τ. γκρός, ἐξ αὐτῶν δὲ 33, τὸν γκρός 124.717 ἥργουν εἰς τοὺς ἔθνους λιμένας, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 4, τ. γκρός 14.781 εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ως ἔξῆς:

Εἰς Πειραιά	22 τ. γκρός	72.550
Εἰς Σύρον	6 »	28.848
Εἰς Οίνούσας	3 »	13.275
Εἰς Κεφαλληνίαν	1 »	5.182
Εἰς Χίον	1 »	4.862
Σύνολον ἔξωτερικού	33 »	124.717
Εἰς τὸ ἔξωτερικόν	4 »	14.781
Γενικὸν σύνολον	37 »	139.498
	=	====

ESTABLISHED IN 1859

HEAD OFFICE: 9, RUE JACQUES BINGEN, PARIS
JOKELSON & HANDSAEM, S.A.
Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents
DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE
ST: NAZaire - NANTES

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—
C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3
Telegrams: "Fresuprep, Fen."
LIVERPOOL 1
Telegrams: "Pollexfen,"
GLASGOW: THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.
Telegrams: "Linden,"

Τὰ ἐν λόγῳ ἀργοῦντα σκάφη ἐνεφάνιζον — κατὰ κατηγορίας — τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	27 τ. γκρός	119.653
Μεσογειακά φορτηγά	8 »	12.548
Δεξαμενόπλοια	2 »	7.297
Σύνολον	37 »	139.498
	=	====

Δέον ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπαντα τὰ ἐν Πειραιεῖ παρωπλισμένα «λίμπερτος» ἐπανήρχονται εἰς τὴν ὑπερίσειν καὶ ὅτι αἱ τάξεις τῆς ἀργίας φιλοξενοῦν ἡδη κατὰ κανόνα τὰ παρηλικά καὶ ἀντιοκουμοκά τὰ καταναλίσκοντα γαιανάθρακας σκάφη, τὰ ὄπωσδητοτε κατοδικασμένα εἰς τὴν διάλυσιν. Εἰς πίστωσιν τούτου ἀρκεῖ μόνον γά υπομνημόνη, ὅτι περὶ τὰ 25 πλοιά της φορτηγά μας, συνολικῆς χωρητικότητος 120.000 τ. γκρός ἔχουν μέχρι τούτη λάθεισιν πωλήσεως εἰς ἄλλοστα οἰκονομικά.

Εἰς τὸν διάλυσιν τῆς παρωπλισμένης ἐν Πειραιεῖ χωρητικότητος μας δὲ περιλαμβάνονται 10 φορτηγά διαφόρων μεγεθών καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 30.662 τ. γκρός, διότι ταῦτα ἐναυλώθησαν ως πλωταὶ στιπαθητικαὶ.

Τὰ ἀργοῦντα αἱ φορτηγά προπολ. σκάφα τοῦ Σεπτεμβρίου ἐ. ξ. εἰς 23, χωρητικότητος 98.769 τ. γκρός, ἐξ αὐτῶν δὲ 7, τ. γκρός 30.413 τ. γκρόγουν εἰς Ἐλλάδα (Πειραιά καὶ Σύρον) καὶ τὰ ὑπόλοιπα 16, τ. γκρός 68.356 εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικού. Ἡ κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἔχει ως ἔξῆς:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	19 τ. γκρός	77.395
Φορτηγά «λίμπερτος»	2 »	14.389
Δεξαμενόπλοια	2 »	6.985
Σύνολον	23 »	98.769
	=	====

Ἄλλα καὶ ἀπὸ τὴν ἀργοῦντα ταῦτην χωρητικότητα, τὰ μὲν δύο «λίμπερτος» («Κάνοπος» καὶ «Σάρτο») ἀργοῦν ἀναγκαστικῶς, λόγῳ ἐπιποκευῆς ζημιῶν τῶν ἐπὶ προσκρουσίεως ἐπί την ναρκών, ἀπὸ δὲ τὰ 19 φορτηγά ἀνηγγέλθη ἡδη ἡ λήπτησις πληρωμάτων πρὸς ἐπάνωράσιν τινῶν ἐξ αὐτῶν. Βάσει τῶν ἀνωτέρων ἀριθμῶν την παναμαϊκή καὶ ὄνδουριανή χωρητικότητας περιλαμβάνει 60 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 238.267 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθην κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	46 τ. γκρός	197.048
Μεσογειακά φορτηγά	8 »	12.548
Φορτηγά «λίμπερτος»	2 »	14.389
Δεξαμενόπλοια	4 »	14.282
Σύνολον	60 »	238.267
	=	====

Ἡ πορεία αἱ φορτηγά προπολ. σημειωθεῖσαν την χωρητικότητα, δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

1 Αύγουστου	1949 ἥργουν	56 πλοῖα, 192.534 τ. γκρός
30 Σεπτεμβρίου	» »	414.241 »
30 Νοεμβρίου	» »	622.143 »
31 Δεκεμβρίου	» »	623.026 »
31 Μαρτίου	1950 »	489.714 »
30 Ιουνίου	» »	359.375 »
30 Σεπτεμβρίου	» »	238.267 »

Ἡ πρόβλεψις διὰ τὴν περαιτέρω μείωσιν τοῦ ἀργοῦντος τονιάς εἰνε δύσκολος, διότι ἔξαρται ἀπὸ τὰ πιθανά ἔξειλεις τῆς παγκοσμίου καταστάσεως. Δύναται μόνον μετὰ βεβαιότητος νὰ ποστοριθῇ, ἐφ' ὅσον ἔνας παγίος πυρὴν ἀργούσης χωρητικότητος θέλει διατηρηθῆναι, ἐφ' ὅσον ὑπέρχουν εἰς τὰς τάξεις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἀρκετά σκάφη μεγάλης ἡλικίας, τῶν ὀποίων ἡ ἐκμετάλλευσις ἀντενθέκυνται ἀκόμη καὶ υπὸ μίαν βελτιωμένην κατάστασιν τῆς διεθνούς ναυλαγορᾶς.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ο "ΤΡΙΤΩΝ"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ ΚΑΙ ΚΑΘΗΓΗΤΑΙ

Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ Πλοιάρχος Β. Ν. Ε. &

Τέως Καθηγητής Σχολής Δοκίμων καὶ Ναυτοπαίδων.

Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Πλοιάρχος Β. Ν. Ε. &

Τέως Διευθυντής Σπουδῶν, καὶ Καθηγητής Σχολής Ν. Δοκίμων, Πτυχιόχοις Ναυτιλίας, Αεροναυτιλίας, ἐπὶ 15ετίας, Καθηγητής Ν. Δοκίμων καὶ Καθηγητής Σχολής Εμποροπλοίων «ΤΡΙΤΩΝ».

ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΔΙΔΑΚΤΙΚΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Ἐπίλεκτοι ἀξιωματικοί, Μάχημακοί, Μηχανικοί, Λιμενικοί ἀπαντες προερχομένοι ἐκ Σ. Ν. Δοκίμων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ιην ΕΚΠΑΙ-

ΔΕΥΤΙΚΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

Κατὰ τὰς ἔξτασεις Αύγουστου 1950 διὰ διπλώματα Πλοιάρχων Α' Β' καὶ Γ' ἐκ τῶν μαθητῶν τῆς ἓνας Σχολής ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ ΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΑΝΤΕΣ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ. ΟΥΔΕΙΣ ΑΠΕΡΡΙΦΘΟ.

ΕΝΑΡΞΙΣ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ

Πλοιάρχων Α' καὶ Β' 15—20 Σεπτεμβρίου. Εξετάσεις 24 Νοεμβρίου. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

ΛΙΣΣΑ

α) Εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Σχολῆς 5—7 μ. καθ' ἑκάστην, ὁδὸς Βασ. Γεωργίου Α', ἀριθ. 42, Τηλέφ. 40.362, Πειραιάς Εκπαιδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ.

β) Εἰς τὰ κατωτέρω τηλέφωνα:

Οικίας Πλοιάρχου Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑ δόδος Μαυρομιχάλη 92 ΑΘΗΝΑΙ, Τηλέφ. 63.306 8—9.30 π. μ. καὶ 5—7 μ. μ.

Οικίας Πλοιάρχου Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ δόδος Μαυρομιχάλη 67 ΑΘΗΝΑΙ, Τηλέφ. 62.944 11—1 μ. μ. καὶ 5—7 μ. μ.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ

α) Η Βιδιοθήη τῆς Σχολῆς διαθέτει ἀπαντα τὰ ἀπαιτούμενα ἐκπαιδευτικά κείμενα.

β) Αἰτήσατε πάσαν σχετικήν πληροφορίαν εἰς οἰανδήποτε τῶν ως ἓνα. Διεύθυνσεων, ταχιδρομικῶν η τηλεφωνικῶν. Θά σας ἀπαντήσωμεν ἀμέσως.

ΤΟ ΕΕΤΤΟΥΛΗΜΑ

Ο αρχηγός της Αμερικανικής Αποστολής κ. Πώλ Πόρτερ, όμιλων πρό των ήμερών είς τό 10ον Πανελλήνιον Εργαστικὸν Συνέδριον καὶ αναφέρομενος εἰς τὰ τέλη ανασυγκροτήσεως τῆς χώρας μας ζητήματα, μεταξύ ἄλλων εἶπε καὶ τά έξης:

—Τό μεγαλύτερον οικονομικὸν πρόβλημα ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον η Ἑλλάς είνε τὸ πρόβλημα τῆς συγκεντρώσεως κάθε δημιουργικῆς προσπαθείας εἰς τὴν αὐξησιν τῆς πλουτοπαραγωγῆς τοῦ Ἐθνους ικανότητος. Δέν πρέπει νὰ λησμονῶμεν, ὅτι ἀπὸ δόλας τας ἑλληνικὰς εισαγωγὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους τὰ 63 ½ % ἐπληρώθησαν ἐκ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ.

Έκτος από την οικονομικήν ενίσχυσιν, αἱ Ἰωνιμέναι Πολιτεῖαι χορηγούν καὶ ἕνα ἄλλο εἰδὸς βοηθείας, ποὺ σκοπούν ἔχει νὰ ἐξασφαλίσῃ μελλοντικά φωλίηματα. Η βοηθεία αὐτή ἀποτελεῖται ἀπό μηχανήματα, πλοιαὶ καὶ ἄλλα εἰδὴ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ποὺ θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸν Ἐλληνικὸν λαὸν νὰ αὔξητη τὴν παραγωγὴν του, δηλαδὴ τὸν ἔθνικὸν πλούτον τῆς γύρως καὶ ἐπομένως τὸ φιλόδομό του.

πλουτού της χώρας και επομένως το εισόδημα του.
»Η Αμερικανική Αποστολή είναι υπόχρεωμένη νά μη έγκρινη την δαπάνην Δολλαρίων δι' αγόραν μηχανημάτων που ή 'Ελλας δεν είναι έτοιμη νά χρησιμοποιήση. Καί αυτό σημαίνει ότι η έξωστηρική Βοήθεια θα χαρδή, διότι δεν έγινε ή κατάλληλος προεργασία διά την έγκαρον και έπωφελη χρησιμοποίησή της. Πρέπει και οι 'Ελληνες νά καταβάλλουν προσπάθειαν διά νά βοηθήσουν τον διοικητικό πρωτόγονο.

προσπαθείαν διά να βοηθήσουν τους έαυτους των». Αύτα τὰ ὀλίγα ἀντὶ προλόγου.

Εἰς ὅλους τοὺς λόγους πού ἐκφωνοῦνται ἔσχάτως εἰς τὴν χώραν μας ὑπὸ διαφόρων ἐπιστημών, ἔξων καὶ Ἀ' Ἑλλήνων, τὰ σημεῖα πέριξ τῶν ὅποιων ἐπιμόνων στρέφονται οὗτοι καὶ αἱ λέξεις ποὺ ἴδιατέρως Βρυσοτοφωνοῦνται, εἴνε ἡ ἀνασυγκρότησις καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ ἀξήσης τῆς παραγωγῆς. Ἐπάνω εἰς τὰς δύο αὐτὰς προσπαθείας στηρίζεται τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα ὅπερ ἀντιμετωπίζει σημειρον ἡ Κυβερνήσει. Ανασυγκρότησις καὶ αὔξησης τῆς παραγωγῆς εἴνε δύο προσπαθεία στενώς συνδέεμεναι καὶ ἡ καθέ μια ἔξ αὐτῶν συμπληρώνει, ἔπισχει καὶ στηρίζει τὴν ἄλλην. Ανασυγκρότησις σημειρον ὑπονοεῖ αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, καὶ αὔξησης τῆς παραγωγῆς δὲν δύναται νὰ γονιθῇ ἀνέψ της ἀνασυγκρότησεως.

Διὰ τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν τοῦ σκοτού τούτου, ἀλλως τε, μᾶς ἔδόθησαν, δύναμις τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, ὅφους χρήματα καὶ συμπληρωματικῶς, διάφορα κεφαλαιούχικά ἄγαθά, διπάς ἀποκαλούν οἱ οἰκονομολόγοι: τὰ μηχανήματα καὶ τὰ ἐν γένει εἶδη μηχανικού ἔξοπλισμού. „Ολεῖς αὐτά μαζί, χρήματα, μηχανήματα, ἐργάλαια καὶ πλοία, μᾶς δέδηθσαν διὰ νὰ τὰ χρησιμοποιήσωμεν τοπαλήλων, ἐπὶ“ ὀφελεῖς τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας. Νά Ιδρύσωμεν νέα ἐργοστάσια, νά ἐπεκτείνωμεν τὰς ἔγκαταστάσεις πλεκτροπαραγωγῆς, νά συγχρονίσωμεν τὴν γεωργίαν, τὰ ἀρδευτικά ἔργα, νά ὑδρύξωμεν τὰ μεταλλεία, νά ὅργανωσωμεν τὴν ἀλειάν επὶ νέων δλως βάσεων καὶ ἐν γένει νά κινηθήσωμεν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν, προσαρτώντας εἰς τὴν αὔξεσσαν τὰς περιοχῶν μας πηγῶν, που θὰ συντελέσουν εἰς τὴν αὔξεσσαν τὰς περιοχῶν μας πηγῶν.

Μεταξύ τῶν ειδῶν τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ συγκαταλέγονται, ἀναμφισβήτητας, καὶ τὰ διάφορα πλωτά μέσα, τὰ ὅποια μᾶς παρεχωρίθησαν: α) Ὑπὸ τῆς «ΟΥΝΠΑ», β) ἐκ τοῦ πλεονάζοντος συμμαχικοῦ ψεικοῦ, γ) ἐκ τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, δ) ἐκ τῶν ἑπανορθώσεων ή ἄλλων προέλευσεων. Ὁπως τὰ 13 ἀλιευτικά πλοῖα τῆς «ΟΥΝΠΑ», τὸ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ «ΟΔΙΣΥ» πλωτὸν ψεικόν, τὰ ρυμουλικά, οἱ πλωτοὶ γερανοί, οἱ ἔκκραφεις τῶν βυθῶν, οἱ πλωταὶ δεξαμενοί, τὰ πλωτά συνεργεία καὶ τὰ διάφοροι ἄλλα, τῶν ὅποιων δὲν ἔγα πρόσθιοι κατάλογον.

οισφόρα διά, τον σποιών σεν εχο πρόσεξον καταλογον.
Όλα αύτά τα σποδαία πλοία παραγωγής μάς παρεχωρήθησαν
νά τα χρησιμοποιήσωμεν, έαν δὲν άπατωμα, διά τὰς πολλαπλάς μας
άναγκας, ἀλλα ὡς ἐργαλεῖα, ἀλλα ὡς πλωτά μέσα και ἀλλα διά τὴν
ενίσχυσιν τῆς ἀλιείας και διχι διά να ἐκποιηθούν ως ἀχρηστον ὑλικον
η να διαλυθούν. Ολίγα ἐκατομμύρια δραχμών, πρερχομένων ἐκ τῆς
πλωτήσεως ᾠριζμένων πλοίων, ἀναγραφήμενα εἰς τὰ βιβλία τοῦ Γενικοῦ
Λογιστηρίου, διότι δύνανται, βεβαίως, να θεωρηθούν ως σημαντικὸν διά
το Δημόσιον Ταμείον κέρδος. Ενώ η χρησιμοποίησις τῶν σκαφῶν, ώς
ἐργαλείων, εἶτι ὀφελεία τῆς Ἑθνικής μας Οἰκουμενίας και ἐν τῷ πλαισιῳ
τῆς ἀνασυγκρότησεως, ἔχουν ἀπέιρους μεγαλυτέρων σημασίαν, ἀπό οιαν-
δήποτε πλευρά και ἀν ἔξετασθη η σύγκρισις.

Εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ἀνέφερα, ὅτι δύο ἔτη τῶν τριῶν καιαγοσωτικῶν συνεργειῶν, τῶν Ἀ' Απελακίοις ἀπὸ διετίας ἡγυκροδημένων, ἐπωλήθησαν διὰ πλειστηριασμοῦ, ὑπὸ τοῦ «ΟΔΙΣΥ», πρὸς διάλυσιν. Ἡ εἶδησις τῆς πωλήσεως τῶν πλοίων τούτων, ὡς ἀρχικῶς αὐτῆς εἶχε διατυπωθεῖ εἰς τάς ἐφημερίδας, δὲν συνεκίνησε, βεβαίως, κανένα, διότι καθημερινᾶς ἀγοράρχους, καὶ πωλοῦντα πλοῖα. Κατόπιν, ὅμως, τῆς σαφοῦς ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων καταγγελίας, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοία ἐπωλήθησαν ὡς ἄχοη στον ὑλικὸν πρόδ, διὰ ἀλλυ σι ν. ἐνῷ ἥδηναντο καλλιστα να χρηματιστηθούν διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλειφεις, ἡ ὑπόδειξις μου συνετάραξεν ὥρισμένους κύκλους, οἱ ὑπόδιοι τώρα, κατόπιν ἕօρτης, κόπτονται καὶ προσπαθοῦν νὰ ἀποδεῖξουν ὅτι τούτο ἦτο ἀδύνατον καὶ στι καλώ επωληθῆσαν τὰ σκάφη πρὸς διάλυσιν.... «Ἀλλα, ὡς λέγουν, θὰ ἐστήποντο εἰς τὸν λιμένα καὶ θὰ κατεστρέψοντο τελείως, ἐνῷ διὰ τῆς ἑκποιησεώς των, κάτι ὑπωσδήποτε θὰ εἰσπράξῃ τὸ Δη-

μόγονον Ταμείου. Υπερβεμπάτιζων καὶ ἐγώ εἰς τὰς τελευταίας αὐτὰς παραπήρησεις, λέγω: «Εἴναι, πράγματι, παρ' ὅλας τάς προσπαθείας τῶν ἄρμοδιών, δὲν ἔμρεθη τρόπος νὰ χρησιμοποιηθούν τὰ πλοιά διὰ κατί τὸ ὠφελίμου, τότε ζεβαίνοντας καλῶς ἐπράξεν τὸ «ΟΔΙΣΣΥ» ἑκπόνησα ταῦτα πρὸς διάλυσιν. Εἴναι διωγμός μυσθισταί τὸ ἐναντίον, δηλωθαί διτὶ ὑπῆρχε τρόπος γάρ χρησιμοποιηθούν τὰ ναυαγοσωστικά συνεργεία, ἐλάφρως μετασκευαζόμενα, διὰ τὴν περποντίουν ἀλιείαν, ἐὰν ἐζητήθησαν ἐπανιλημμένων πρὸς τὸν σκοπὸν τούτουν, ἐὰν κατεβλήθη κάθε δυνατή προσπάθεια διὰ νέα πεισθούν ὣρ πρόσδοσ, ὡς διευθυντής καὶ τὰ μέσα τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ «ΟΔΙΣΣΥ» διτὶ πρέπει νὰ προτιμήσουν, διπωδόνηποτε, τὴν διάθεσιν τῶν πλοιῶν πρὸς τὸν ερών τούτον σκοπούν ἀπό τὴν ἑκπόνησιν τῶν ὧν ἄχρηστον ὄλικόν. ΤΟΤΕ — διποταὶ θὰ διετυπώσου μία ἐπερώτησις — δὲ «ΟΔΙΣΣΥ», θὰ πρέπει νὰ ἐξετασθῇ ἀν παρέδη τοὺς κανόνας τῆς ἐταφελοῦν διὰ τὴν πειρίσιαν τοῦ Δημοσίου διοικητεως, προβαίνων κατὰ τρόπον αὐθιάρετον, προδηλῶς ἄξιον μορφῆς, ἐν πλήρῃ ἐπιγνώσει τῆς ἐντεύθεν ἐπερχομένης εἰς τὸν διποτόσιον θησαυρὸν ζητίας.

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Διὰ νὰ μὴ νομισθῇ ὅτι ἀδασαγίστως ἔξετάζω τὰ πράγματα, θὰ ἐκθέσων ἐν συντομοῖς τὸ ἴστορικὸν τῶν ὑπὸ συζήτησι πλοιών καὶ ἐν συνεχείᾳ θὰ ἀναφέω πώς τούτου ἰδίου ἀρκίων τύπου σκάφη, ἔχριστοι ποιῆθησαν ἐπωφελῶς εἰς ἄλλα μέρη, διδών ουγκεκριμένα πρὸς τούτο στοιχεῖα, φέρον παραδείγματα, ἀριθμούς καὶ στατιστικά, διὰ νὰ πληροροθῆτῃ ἡ παρὴν Κοινὴ Γνώμη, ὅτι ὁ *ΟΔΙΣΥ*·, ὡς πρὸς τὰ πλοῖα τούλαχιστον, «πολλὰ μὲν ἡπιότατο ἔργα, κακῶν δι᾽ ἡπιότατο πάντα».

"Οταν πρό διετίας περίπου κατέπλευσαν εἰς τὸ Ἀμπελάκι τὰ δύο πρώτα ναυαγοσωστικά συνεργεῖα καὶ τὸ τρίτον ἔφθασε ρυμουλκούμενον, σύνεπεστος νὰ εἴμαι μεταξὺ τῶν πρώτων ποὺ τὰ ἐπεσκέφθησαν. Ήχαρός ἦτο ζωγραφισμένη εἰς τὰ πρόσωπα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων καὶ κάθε ἔνας μὲ τὴν σειρά του καὶ τὴν εἰδικότητά του προσπάθεσε να μάς ἐκηρύξῃ τὰ προτερήματα τῶν πλοίων, την τελεί-
ότητα τῶν μηχανήματων, τὸν συγχρονισμὸν τῆς λειτουργίας των, τὰς σπουδαίας ἐγκαταστάσεις, τὴν θαυμασίαν γυροσκοπικῶν πυξίδα, τὸν
ἀσύρματον, τὰ συνεργεῖα, τὸν τόρον καὶ τὰ μυρία δύσα μηχανήματα.
"Ολοὶ ήσαν σύμφωνοι ότι με αύτα τὰ σπουδαία πλοία θὰ ἐξηρκουντο
οἱ δόκιμοι μηχανικοί μας, οἱ δηλειάσται, οἱ ηλεκτρολόγοι καὶ θά ήσαν
ἔτοιμοι διὰ νὰ ἐπανδρώσουν οιονδήποτε σύγχρονον σκάφος πετρελαιο-
κίνητον, οισθόδοτε ιπποδύναμέως.
"Εξ ὑπαρχός ἔμεινα μὲ τὴν πεποιηθεῖσαν ὅτι ἐδί τυχόν τὰς αὐτές σύν-

Εξ υπαρχής είμεινα με την πεποίθησην, ότι έαν τυχόν τα σκάφη αύτά δεν χρησιμοποιήθουν ώς ναυαγοσωστικά, ο προορισμός των ήτον νὰ μετασκευασθούν εἰς άλιευτικά άνοικτης θαλάσσης. Προς τὸν σκοπὸν τοῦτον ἔγραψα ἀμέσως εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολίτειας καὶ ἐξῆπτα συμπληρωματικά πληροφορίας, ἐπεκγήσης καὶ τά σχέδια. Ἐπὶ μῆνας διλοκλήρους ἐζήσουν γὰ τηλοφορηθώ ποὺ ὑπάρχουν παρόμοια πλοία καὶ πάνω χρησιμοποιουνται. Λι ἔρευναι μου ἐστέφθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας και με εὐχαριστίστησιν ἐμάθα, ὅτι ταύται περισσότερα ἐκ τούτων μετεσκευασθησαν εἰς άλιευτικά, ώς θά αναφέρω κατωτέρω.

Ἐν συνεχείᾳ ἔγραψα εἰς διάφορα Εὐρωπαϊκά ναυπηγεία και ἐργοστάσια διὰ νὰ ἔξετάσω ποια εἶνε, κατὰ τὴν γνώμην των, τὰ καταλλήλοτέρα φυσικά μηχανήματα και πών πρέπει νὰ ἔγκατασταθῶσι ταῦτα, εἰς πλοΐα τοῦ υπό συζήτησιν τύπου και κατασκευῆς. "Οταν ὁ φάκελλός μου ήτο πλήρης και καὶ ἔγγρωτον ἐπακριδῶς τῇ γίνεται ἀλλού και τῇ μη πορεῖ νὰ γίνηται ἐδώ, πρήχτα νὰ κρούσα τας θύρας του ΟΔΙΣΥ". Η ἀπάντησις ἡ ίτο ἀρνητική! Τὴν μίαν φοράν οι ἀρμόδιοι μοῦ ἔλεγον ὅτι τὰ πλοῖα θὰ χρησιμοποιθεύνονται μόνον ως ναυαγοσωστικά καὶ τὴν ἄλλην ὅτι θὰ μείνουν εἰς τὸν Ναυσταθμὸν διὰ τὰς ἀνάγκας του σωτικού μας. Μετὰ παρέλευσιν ὅλιγου καιρού, πάλιν, ἐπληροφορήθησε ὅτι ζένοι διαπραγματεύονται τὴν ἀγοράν των, εἰς λιαν συμφέρουσαν τιμὴν. Παρήλθεν οὕτω ἐν περιόδῳ ἑτος και ὁ ΟΔΙΣΥ δὲν εἶχε καταληξει εἰς συγκεκριμένην ἀπόφασιν.

Πέρυσι, την ίδιαν ἐποχήν, ὑπέβαλα εἰς τὸν «ΟΔΙΣΥ» λεπτομερῆ ἔκθεσιν και τῇ ὑπέδειξα ὅτι, ἐφ' ὅσον τὰ πλοία αὐτὰ δὲν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν παρ' ἡμῖν ὡς ναυαγοσωστικά, ὡς ἐπιβατηγά ή ὡς φορτηγά, ὅπότε πρέπει, απαραίτητως, νὰ μετακευασθοῦν εἰς ἀλλεικαὶ, ὅποτε και ἡ χρησιμοποιηθοῦν λιαν ἐπωφελῶς εἰς τὸν κλάδον τούτου.¹ Αντίγραφα τοῦ ὑπουργιμάτος μου ἀπέστειλα, διὰ τὴν καλην τάξιν, εἰς τὸ «Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν», τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας» καὶ τὸ «Υπουργεῖον Συντονισμοῦ». Ή ἀπάντησις τοῦ «ΟΔΙΣΥ» ἦτο νὰ κάμω μίαν προσφοράν και ἡ «Ἐπιτροπὴ Ήτά» ἔκρινεν ἐάν εἰνε συμφέρουσα ἡ ὄχι. Αἱ λεπτομέρειαι ἦται ισώς νὰ μη παρουσιάζουν γενικώτερον ἐνδιαφέρον, πλὴν τὰς ἀνα-
θέρω διὰ νὰ συνδέσω τὴν ἀφήγησίν μου.

Τόν Νοέμβριον 1949 ἐπεκέρθημεν τὰ πλοῖα εἰς τὸ Ἀμπελάκι μὲ τὸν Ἀρίστ. Ὁπάσσα, δύστη τῇ εἰσήγησει μου ἀπέδεχθη νὰ ἔνδιασφερθῇ εἰς ἣν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν, μὲ ἄγοράση τὰ τρία πλοῖα, καὶ ἡ ιδρυμή με-
γάλην ἀλιευτικὴν ἐταίριαν, μὲ ἔδραν τὸν Πειραιά καὶ νὰ θέσῃ τὸν πυ-
λώνα τῆς πόρς τὴν ἀλιεύειν στρφῆς μέρους τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κό-
που. Ἡτο καὶ τότε ἡ ἐποχή κατὰ τὴν ὥποιαν πολλὰ ἐλέγοντα καὶ ἐ-
ργάφοντο διὰ τὴν προσέλκυσιν ζένων καὶ Ἑλληνικῶν κεφαλαίων εἰς τὴν
ώραν μας. Ἐπομένως ἡτο ἔξαιρετικὰ κατάλληλος ἡ περιστάσις εἰς τὸν
ΟΔΙΣΣΥ[®] ἀφ' ἔνος, καὶ τὰ πλοῖα νὰ παραχρήση διὰ τὴν προσαγωγὴν
τὰς οπουδαίας καὶ ζωτικὴν βιομηχανίας, ὅπως εἰνὲ ἡ ἀλιεία, καὶ νὰ
τυπελέσῃ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ κυberηρητικοῦ προ-
γράμματος, τῆς προσελκυσεως δηλαδή Ἑλληνικῶν κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἐ-
πειροκοῦ.

Κατόπιν ἐπανειλημμένων ἀκάρπων πλειστηριασμῶν, καὶ ἀπὸ ἀνα-
δολῆς εἰς ἀναδολήν, ἐδέησεν, ἐπὶ τέλους, τῇ ἐπεμβάσει τοῦ Ἀμερικανοῦ
προσποντοῦ παρὰ τῷ ΟΔΙΣΣΥ, νῦν γινέται ἡ εἰς τὸν τελευταῖον
πλειστηριασμὸν προσφόρα μας, διὰ τὴν ἄγοράν τῶν τριῶν σκαφῶν. Τό-
τε, δικῶς, πρήσταν αἱ ἀτελείωτοι γραφειοκρατικαὶ δυσκολίαι, τὰ παζα-

DAWOOD & CO

7, Raffles Quay - SINGAPORE

Cables «LATHIPHA» Cedar wood ABC Fib. 6 mm 3.2 m. 1.2 m. 1.2 m.

DUBASHI DEPARTMENT

**Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, Skin Chandlers &c**

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

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

ρεύματα, οι περιορισμοί, οι άκατανόητοι όροι, ή άδικαιολόγητος άξιωσις προσκομίσεως έγγυητικής επιστολῆς Τραπέζης διά την δῆθεν έξασφαλίσιν τῶν συμφέροντων τοῦ Δημοσίου, οι νάν ἐπόρκειτο περὶ ὑπόπτου πτιχείρησεως καὶ δχι περὶ αξιοποίησεως ἐνὸς παραγωγικοῦ κλάδου. Αἱ μύρια δὲ αὐταὶ ἀνέδαφακι δυσκολίαι συνέπεσεν νὰ προβάλλονται εἰς τὸν δυναμικῶτερον τῶν ἐφοπλιστῶν μας, διά τὸν ὅποιον ἀκριδῶς Η Πολιτεία θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιδιαμεύσῃ ἐκμήμων τὰς μεγαλυτέρας τῶν εὔκολιών, δηῶς κάμψουν τοσοὶ ἀλλοὶ λαοὶ διά νὰ κρατήσουν τοὺς δυυμικούς παράγοντας ἔντὸς τῆς χώρας τῶν.

Ο κ. Ωνάσης άποκαρδιώθεις άπεξώρησε. Τὸ ἀποχαιρετιστήριον τηλεγράφημά του θὰ ἐπρεπε ἵσως νὰ δημοσιεύσω, διὰ νὰ μάθῃ ὁ κόσμος τὰς σκέψεις καὶ αντίληψεις του εὖ Ελληνισμού, «περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων εἰς τὴν χώραν μας». Οπωδόποτε η εύκαιρια ἔχασθη διὰ παντας καὶ ὁ «ΟΔΙΣΥ», ώς νὰ μὴ συνέβαινε τίποτε τὸ σημαντικόν. Ἐπανήρχοις τὰς δημοσιεύσεις του διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλαίσiorum. Ἀγοραστοῖς εὐρέθησαν, ἐπὶ τέλους, καὶ τὰ δύο σκάφη ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, τὸ παρελθόντε μῆνα, ἀφοῦ ἔμειναν ἀκίνητα ἐπὶ διετίαν.

Αύτό είνε έν συνομια τό ιστορικόν τών τριών σπουδαίων συνεργείων που μας παρεχωρήθησαν, τό ἀδοξον τέλος τών όποιων θά κλαύση κάθε ἀνθρώπος που ἄγαπα τὴν θάλασσα καὶ τὰ πλοῖα.

Τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον «Pacific Queen» εἶναι ἀκριβῶς τοῦ ίδιου τύπου ὅπως τοῦ τῶν ἐπικοινωνῶν ναυαγωσατικῶν «ΑΓΕΡΩΧΟΣ» καὶ «ΑΛΚΙΜΟΣ». Τὰ χαρακτηριστικά του εἰναι τὰ ἔξιν: Μήκος 185 πλάτος 37' καὶ βάθος 14', τόνων γυρκὸς 952, ζύλινων ναυπηγηθέν τῷ 1943 ἔξαιρετικῶς στερεάς κατασκευῆς. Διπέλο-ἡλεκτροκίνητον. Τέσσαρες πετρέλαιομηχανᾶς ἡμιβαρέος τύπου (400)440 ἵππων κινουν ισαριμούς γεννητρίας προσφαρμοζόμενας εἰς τὸν ίδιον ἀξόνα, σχηματίζουσαι οὕτω σύνδολον κεντρικού σταθμού παραγωγῆς ἡλεκτρικού ρεύματος. Ἀπό τὸν κεντρικὸν πίνακα τροφοδοτοῦνται δύο κινητῆρες (series) 600 ἵππων εκάστος, οἱ ὅποιοι κινοῦν τὰς δύο ἔλικος μὲ 350 στροφαῖς τὸ λεπτόν. Τὸ πλοίον εἶναι τελείως ἔξωπλισμένον καὶ ἐφόδιασμένον μὲ πολλαπλὰ μηχανήματα τῶν ὅποιών ἡ περιγραφὴ ἀπαιτεῖ πολλὰς σελίδας.

Τὸ σημεῖον δπερ μᾶς ἐνδιαφέρει πρωτίστως είνε ὅτι, τὸ σκάφος, με πολὺ μικρὰ δαπάνας μετεπάτη εἰς αλειπτικὸν καὶ ἐργάζεται λιγὸν ἐπιτυχῶς σήμερον εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Ὡκεανόν, μὲν ὀδυμπτήριον τὸ Σηάτλ. Ἐχει μεγάλην ἀκτίνα δράσεως καὶ ἀπομακρύνεται ἐκ τῶν βάσεων του μέχρι τοῦ Βεριγγίου Πορθμοῦ. Πλέι μὲ τακτικὴν ταχύτητα 12 μιλλῶν δύναται, ὅμοις, να αύξηση ταύτην εἰς 14 μιλλιαὶ τῆν ὥραν. Ἰδιαίτερα δῶλας τημασία εδόθη εἰς τὴν διαρρύμισιν τῶν ἀποθηκῶν — ψυγείων, μέρος τῶν, ὅποιών εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ μηχανήματα διὰ τὴν ψυξὶν τῶν ίχθυών καὶ τὸ ὑπόλοιπον μὲ μηχανήματα εἰδικῆς κατασκευῆς διὰ τὴν καταψύξιν. Ἀμφότεραι αἱ ἀποθήκαι — ψυγεῖα ἔχουν χώρων διὰ 600 τόνους κατεμμένην ίχθύων.

Τόποιον χρησιμοποιείται ώς αλίευτικὸν «μάννα» καὶ τροφοδοτεῖται ἀπὸ ἐπτὰ πλοιάρια «Gillnet boats» τὰ οποῖα καὶ μεταφέρει. Εἰς τὴν φωτογραφίαν φαίνονται καθαρά δύο ἐκ τῶν πλοιάριών τουών ἐπὶ τῶν ὑπέρκατασκευασμάτων. Τὰ πλοιάρια αὐτὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦνται καὶ ώς διχύταρικα καὶ διὰ τὰ παραγάδιαρικα καὶ διὰ τὰ κυκλικά δίκτυα. Τὸ «Fleetwood Queen» εἰδικῶς πρωρισθν ὑπὸ τῶν ἔφοτιλιστῶν του διὰ τὴν ἀλίειαν σοδωμῶν εἰς τὴν περιοχὴν «Nushagak» ὅπου ὑπάρχει πλούσιον ἀλίευμα. Τὸ πλοῖον, διωρ, δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ώς «Tuna Clipper» καὶ ώς «Trawlers», συμφωνα μὲ τὰς περιοχὰς ὅπου καλεῖται νὰ ἔσασκηται τὴν κατάλληλον ἀλίειαν.

Σκοπός της διατρίβης μου δέν είνε νά περιγράψω λεπτομερώς τό πλοιόν, τάς έπ' αύτού έγκαταστάσεις και τάς μεθόδους άλιειάς, που δύναται να έχεισκη, αλλά νά υποδείξω ότι τό πρών τουτο ναυαγούσσω στικόν συνεργείον, μετετράπη είς άλιευτικόν και ζηγάλεται λίαν έπιτυχώς άπό έτους και πλέον. "Άλλα δύο παρόμοια πλοῖα μετετράπησαν είς τόν "Αγίου Φραγκισκόν και τήν Τακόμα και άλλο δύο είνη την Βοστώνη, μέ ακτίνα δράσεως πρός τήν Νέαν Γῆν και Βορειότερον πρός τήν Γροιλανδίαν. "Έχω ωτ' θύη μου τά σχέδια τών μετασκευών και τών διαφόρων έγκαταστάσεων, πλήν άλλειψει χώρου μοι είνε άδυνατον νά δημοσιεύσω φωτογραφίας. "Οστις έπιμυει νά έχη λεπτομερεστέρας πληροφορίας, ής τά ζητήσατο άπό τά Γραφεία τών "Ναυτικών Χρονικών".



ΠΩΛΕΙΤΑ

Η ΘΑΛΑΜΗΓΟΣ "ΤΟΣΚΑΝΑ,
ΝΥΝ ΠΛΩΤΗ ΕΚΘΕΣΙΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΜΑΡΣΑΛ

Πληροφορία : Πειραιεύς 41789 Τάκης Χείλαρης
'Αθῆναι 21515 Μιχ. Σμύρος

Εις τὴν Ἀγγλίαν, ἐπίσης, τοιούτου τύπου πλοία μετεσκευάσθησαν εἰς ἀλιευτικά καὶ δροῦν ἐπιτυχῶς εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν καὶ τὰς ἀγγλικάς ἀποικίας. Ἔνα ἑκ τούτων, μάλιστα, διεσκευάσθη εἰδικῶς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς νέου συστήματος γριπίσεως ἐκ τῆς πρύμνης. Ὁχι διώς καὶ τις γνωστὲς «πόρτες» ἄλλα μὲ μίαν νέαν ὅλως επινοήσιν ἡ δοπία, ὡς λέγουν, θὰ ἐπικρατήσῃ τελικῶς. Ἡ ἐπιτυχία τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς νέας μεθόδου ἀλιείας ὑπερέβησαν κάθε προσδοκίαν, ἀφοῦ κατὰ τὴν πρώτην του ἔξόρμησιν τὸ σκάφος, ἐντὸς ἐπτά ἑβδομάδων μόνον, μαζί με τὸ ταξίδιον τοῦ πλαγιανοερχούμονος, ἐπέστρεψεν εἰς Γλασκώνην με 150 τόνους κατεψυγμένων ἵχθυων, αξίας 30.000 λιρῶν.

Μόλις πρὸ δύο ἡμερῶν Ἐλαδον ἀπὸ τὴν Ἀγγείαν τὰ σχέδια τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, καθὼς καὶ λεπτομερὴ ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν ἐγκαταστάσεων, τῶν ψυγείων καὶ τῆς νεάς μεθόδου ἀλιείας. Ἐπειδὴ τὸ ζῆτημα αὐτὸῦ εἶνε ἐ-
αἱρετικά ἐνδιαφέρον, θά προσπαθήσω νά γράψω ολίγα τινα ἐπ' αὐτοῦ
εἰς τὸ προσεχές φύλλον.

Είχον κατά νούν νά δώσω και ἄλλας πληροφορίας, σχετικάς μὲ τὰ διάφορα πλοια τοῦ τύπου τῶν ναυαγοσωστικῶν ποὺ μετεπράσσον εἰς ἀλιευτικά, πλὴν δὲν ἔχουν ἀρκέστον χώρον. Περισσός τοῦ σημείωμά μου θα ἀποτολμήσων ἔνα παραλληλιστὸν μεταξὺ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν νεο-ναυπηγήθεντων ἀλιευτικῶν ἐν Εὐρώπῃ καὶ τῶν τοῦ τύπου «ΑΓΕΡΩ-ΧΟΥ», ἀστέως τὰ μὲν εἶναι ἀτμοκίνητα, τὰ δὲ πετρελαιοκίνητα. Δηλεγούμενοι — πληκτροκίνητα.

Όνομα Πλοίου	Μήκος	Πλάτος	Βάθος
«PRINCESS ELIZABETH»	189'	32'	16'
«BOSTON FURY»	185'	32'	16'
«ANDAMES»	180'	31'	16'
«PRINCE CHARLES»	178'	30'	16'
Γερμανικόν ίντο ναυπηγησιν	184'	30'	16'
«ΑΙΓΑΙΟΧΟΣ»	185'	37'	14'
«SILVERLORD»	190'	34'	16'
«PACIFIC QUEEN»	185'	37'	14'
«LAMMERMOIR»	186'	32'	16'

Ως ἐμφανίζει ὁ πίναξ οὗτος, τὰ ἔσχάτως τὰ ναιπηγθέντα μεγάλα ἀλιευτικά πλοῖοι, ἔχουν τα αὐτά περίπου χαρακτηριστικά μὲ τὸν «ΑΓΕΡΩΧΟΝ» καὶ τὸ «Ιανθίνη Queen» ποὺ εἶνε τοῦ αὐτοῦ τύπου. Τὸ μόνον μειονέκτημα τῶν τελευτών τούτων εἶνε τὰ ὄγκωδη τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, εἰς τὸ κέντρον τοῦ σκάφους, ἐνῷ εἰς τὰ ἀλιευτικά, τὰ ὑπερκατασκευασμάτων εὐρίσκονται μᾶλλον πρὸς τὰ πίσω. Ἀλλὰ τὸ μειονέκτημα τούτο δὲν εἶνε ἀντιπέρθολην ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐπωφελή χρησιμοποίησιν τῶν πλοίων διὰ τὴν ὑπερπόντιον ὄλειαν. Μὲ μικράς σχετικάς διπάνας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μεγάλην ἀξίαν τῶν νεοναυπηγουμένων ἀλιευτικῶν, βὰ ἡτο δυνατὸν νὰ μετατρέψωμεν τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, νά τὰ ἑφοδισμένων το κατάλληλα φυγεία, νά τὰ ἔξοπλίσωμεν καὶ νά τὰ ἕκμεταλλεύθωμεν ἐπωφελώς.

"Οσον δύορδα τὸ ἔκ τῶν διπλῶν ἐλίκων δῆθεν διὰ τὴν γρίπισιν μειονέκτημα, τούτῳ ως φαιδρολογία δυνατάς νὰ αναφέρονται, διότι τὰ ἀλιευτικά εἰς τὴν πρύμνην φέρουν στερεούς προφυλακτήρας ὅπως καὶ τὰ ναρκαλιευτικά. Εἰς τὰ περίπτωσιν τῶν διπλελίκων πλοίων ποὺ μετετράπησαν εἰς ἀλιευτικά, ἐμελετήθη εἰδικῶς ὑπὸ τῶν ναυπτιών, στερεώτατος προφυλακτήρα, δόστις τοποθετεῖται σύμφωνα μὲ τὰ κοιλῶματα τῆς πρύμνης. Τὰ «Frawlers» ή «Chalutiers» γριπίζουν ἐναλλὰξ δεξιὰ καὶ ἀριστερά, μὲ τέσσαρες κρεμάστρες «Potences», δύο ἀνά κάθε τοῦ σκάφους πλευράν. Εἰς πολλά μέρη ἐπεκράτησεν ἡ γρίπισις ἀπὸ τὴν πρύμνην, μὲ δύο κρεμάστρες πρά τὰ πισσω δεξιά καὶ ἀριστερά. Κατόπιν τῶν προφυλακτικῶν μέτρων ποὺ ἐλήφθησαν, εἰς οὐδεμίαν περιπτώσιν ἡ ἐνέργεια τοῦ σκάφους στὴν ἀλιευτικὴν ἀντιδότησιν τὸ ξύνον τῆς γονιπάσεως.

ελίς ή αἱ εἰλίκες τῶν οἰλειτικῶν, μηποιούσα τὸ εργόν της γρήπτωσεν.
Ίδου τώρα καὶ μερικοὶ ἀριθμοὶ ποὺ θὰ μάς δοιπήσουν νά καταγό-
σωμεν πληρέστερον τὴν ἄξιαν τῆς μεγάλης ἀλείας: «Ἐνα τοιούτῳ
πλατίον, δύναται νά πραγματοποιησῃ ὁκτὼ τούλάχιστον ἔξορμοῖςεις
κατ' ἔτος πρὸς τὸν Ἀτλαντικόν. Εἰς κάθε του ἔξορμον πέντε ἔβδομά-
δων με τα τεξίδι μαζί, δύναται νά ἀποκομίσῃ ἀπὸ 80 χιλ. 160 τόνους
ἰχθύων. Μέ τους μετριώτερους ὑπολογισμούς τὰ φάρια θὰ παλινοῦν
τούλάχιστον πρὸς 8—10.000 δραχμάς τὴν ὄκαν. Ἐφήνω λοιπὸν εἰς
τοὺς οἰκονομολόγους τὴν φροντίδα νά κάμουν ἐνα πρόχειρον λογαρια-
σμούν διά νά συλλάδουν.... την στισίαν τῆς μεγάλης ἀλείας. Ως πρὸς
τὰ ἔσοδα τοῦ πλατίου δὲν είνει δυνατόν νά πλανηθών. Μέ τους αὐτό-
τορέτους ὑπολογισμούς ὑπολογίζω, μισθοτροφοδοσίαν 26 ἀνδρών, καυ-
σιμα, ασφαλίστρα, θύρων δικτυών καὶ γενικά ἄλλα ἔξοδα, εἰς 180
ἕκατοντα ώραίς δευτ., περιπτώματα διά κάθε ἔξορμον πέντε ἔβδομαδων.

εκαπτυμαρία σφράχη περίπου δια κατεύθυνσιν θεωρείται ότι τον πόλεμον παρέστησε στην αρχή της περιόδου της επανάστασης της Ελλάς.

Όπως φαίνεται από την παραπάνω παραγγελία, οι Έλληνες πολεμούσαν με την αποφασίστηση να αποτελέσουν την αρχή της επανάστασης της Ελλάς. Τον πόλεμον παρέστησε στην αρχή της περιόδου της επανάστασης της Ελλάς.

να μας τα παραχωρήσου :
Οι ἀρχαῖοι Ἐλληνες, ὅταν ἔνας ἀθλητής, εἰσῆρχε τὸ στίβον καὶ ἐλάμβανε μέρος εἰς ἓνα ἀγώνισμα χωρὶς νὰ είνε προετοιμασμένος καὶ τελίως προπονημένος, ή χωρὶς νὰ ἔχῃ καμπιάν σχέσην πρὸς τὸ ὑπό-ἐκτέλεσιν ἀγώνισμα, δρύθιοι, καὶ μὲ τὰς χείρας ὑψωμένας ἐκράγαζον : «εἴνε ἄειος μαστιγώσωσε». Τὰ ίδια ἔλεγον καὶ εἰς τὸν δημόσιον. βίον, ὅταν κάποιος πήθελε νὰ ἀναμιχθῇ εἰς τὰς Πολιτείας, χωρὶς νὰ είναι καμπιάν εἰδίκευσιν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ συζήτησιν θέματος. Νὰ ζητηθούν λοιπὸν καὶ σημερον, δηπως καὶ τότε, εὐθύνην αἱ νὰ ἐπιβληθοῦν αἱ κυρώσεις :

Telephone: «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.



Άργεντινή

Στροφή από τάς διακρίσεις

Η Κυβέρνησης της Αργεντινής τείνει — κατά τάς έκαστοτε προβαλλομένας αξιών της κατά την διαπραγμάτευσιν έμπορικών συμβάσεων με έναν χώρα, όπως τα θεματικά της σκάφη μεταφέρουν το ημισύνο των εισαγωγών και έξαγωγών των συμβαλλομένων μερών. Πράγματι, είς τάς τελευταίες συναφθείσας συμφωνίας δεν περιελήφθη ο άνωτέρω όρος, τό δέ γεγονός αυτό άποδιδεται είς την έπελθούσα αύξησην της άργεντινής ναυτιλίας μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε νά μή έχη άναγκην της τοιαύτης κρατικής προστατευτικής φροντίδας. Επεροι συντεχούντες λόγοι άνεφεροντα είς τον κρατικόν χαραράπη της άργεντινής ναυτιλίας, διότι διευκόλυνε την άποδοσή της συμμετοχήν της είς τάς έθνικάς μεταφοράς, είς την άντιδρσιν των ένων χωρών έναντιον της σκουμένης καταφωρών διακρίσεως σημαίας, και είς τήν έπιθυμίαν της Αργεντινής, διά μιαν μείζονα προσαρμογήν της πρός τά διεθνώς κρατουντα διά την κίνησιν της ναυτιλίας.

Γερμανία

Αι πρός έξαγωγήν ναυπηγήσεις

Ως άποτέλεσμα της ληφθείσης απόφασής της πάροι τούς ύπουργούς των Εξωτερικών των «Ηνωμένων Πολιτειών», της Αγγλίας και της Γαλλίας, τούς συνελθόντας πρό ήμερων είς Ουασιγκτώνα, όπως άποδοθη πλήρης έλευθερία είς την γερμανική ναυπηγική βιομηχανία διά την κατασκευή πλοίων οισθήποτε μεγέθους, ταχύτητος και άριθμού, προσριζόμενων δι' έξαγωγήν, προβλέπεται μία έξαρτεική δραστηριότης των γερμανικών ναυπηγείων. Είς σχετική δήλωσιν του δήμαρχος της Βρέμης, άφου έτοντες διό της Γερμανοί ναυπηγοί είναι είς θέσην να παραδουν ταχυτέρων τας παραγγελίες των, έναντι οισθήποτες άλλης χωρώς, υπελόγισεν είς 15 έκαστομύρια λιρών τάς ζημιάς, που ύπεστη ή γερμανική ναυπηγική βιομηχανία από την ίσχυν των ηδη άρθρητων περιορισμάτων.

Προβλέπεται, διό τάς 90% ή και έτι περισσότερον της γερμανικής ναυπηγικής ικανότητος θά τεθούν έν απόδοσει, έναντι των σημερινών 60%. Εύθυν μετά την δημοσίευση της σχετικής με την άρσην τών περιορισμών ανακοινώσεως έγνωσθη η παραγγελία έν Γερμανία παρ' άμερικανής έταιριας ένδος δεξαμενοπλοίου 13.000 τόνων.

Η ανακοίνωσης της διασκέψεως των τριών ύπουργών έχει ήδη έχεις : «Οι ύπουροι των Εξωτερικών συνεψόντων, διό μια άναθεώρησης των άπαγορεύσεων και τών περιορισμών, έτινες έχουν έπιλημη είς την γερμανική ναυπηγική βιομηχανία, δένον νά πραγματοποιηθή, χάριν της άναπτυξεως των οικονομικών σχέσεων των ένων χωρών μετά της Δυτικής Γερμανίας. Μέχρις διότου λαβή χώραν ή άναθεώρησης αύτη, οι Σύμμαχοι διειδίσαν τάς καταλήλους δηγίας πρός τάς άρχας Κατοχής νά άρουν τού λοιπού οισθήποτε περιορισμόν είς τό μεγέθος, την ταχύτητα και τόν άριθμον των ναυπηγουμένων έν Γερμανία φορτηγών σκαφών πρός έξαγωγήν και νά έπιτρέψουν την παραγωγήν ξάλιθος πέρι των κρατούντων σήμερον δρομολόγια, άλλα ήπια προσπάθειαν της Δύσεων.

Ην. Πολιτεῖαι

Μεταγωγικά τά ναυπηγούμενα «λάΐνερς»

Οι άμερικανοι έφοπλιστικοί κύκλοι με πικρίαν έπληρφοφορήθησαν την άποφασην της Κυβερνήσεως της Ουασιγκτώνας, διότις τά τέσσαρα έκ τών έξι ναυπηγουμένων είς την χώραν ύπερωκεανίων μή άποδοθη μετά την συμπλήρωσήν των είς την έμπορικήν έκμεταλλευσιν, άλλα μετατρόπουν είς μεταγωγικά, ήπια τη προφοράν άνωμάλου έξελιξεως της διεθνούς καταστάσεως. Ούτω, τό «σούπερ λάΐνερ» των 48.000 τόνων γκρός, διότε έπροκειτο νά διεκδικήση είς τον Βόρειον Άτλαντικόν τόν «Κιουανούν Έπισεινόντα» από τά δύν «Κιουνάρτερς», καθώς και τά τρία υπέρωκεανά των 13.000 τ. γκρός, τής «Πρέζιντεν Λάΐν», δέν ήπια άπασχολθουν είς τά δι' αυτά προβλεπόμενα δρομολόγια, άλλα ήπια προσπάθειαν της Δύσεων.

Bus Telephone:

BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom. Telephone:

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co

ENGINE & DECK SUPPLIES

GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

τούδε θά μετατραπούν είς μεταγωγικά στρατού. Τό πρώτον θά δύναται νά μεταφέρει 12.000 άνδρων με πλήρη έξοπλισμόν, τό δέ τρία άλλα 2.500 έως 3.000 έκαστον. Η σχετική περί μετατροπής της άποδοσής διέθεται είς εισήγησην του ύπουργειού Αμύνης, διότε έξηρεσε τά δύο μανόν ύπερωκεανά τής «Εξπορτ Λάΐν», «Κοντινούσιον» και «Ιντεπέντεντ», τών 24.000 τόνων έκαστον, στινα, ως γνωστόν, προορίζονται διά την γραμμή Νέας Υόρκης — Μεσογείου.

Η όμαδική ναυπήγησις μεταγωγικών

Κατά τηλεγράφημα έξι Ουασιγκτώνος έπαναλαμβάνεται και πάλι ή πληροφορία περί τών καταρτισθέντων σχεδίων άπο μέρους τού έπι της υπαγόμενας «Ομοσπονδιακού Γραφείου» διά την κατά μάζας ναυπήγησην ένων στόλου έμπορικών σκαφών, πρωρισμένων νά χρησιμοποιήσουν ως μεταγωγικά ή περιπτώσει πολέμου. Ο πρόεδρος τού έν λόγω Γραφείου, υπόναυάρχος κ. Κόχραν, άνεκοινωσε σχετικώς, διτι τα πλοια τάυτα θά ναυπηγηθούν βάσει νέων έντελων σχεδίων και θά άναπτυσσουν τοιαύτη ταχύτητα, θάστε νά δύναται να ταξιδεύουν χωρίς την προστατευτική κατά τών ύποδρυμών συνοδείων πολεμικών σκαφών.

Ο κ. Κόχραν προσέθηκε διτι πεντήκοντα τοιαύτα σκάφη πρόκειται νά ναυπηγηθούν, δέν άνεφθη δύμας είς το κόστος έκαστου τούτων. Υπέδεικεν έν συνεχεία διό Αμερικάνος άρμόδιος, διτι διημερινός έμπορικός στόλος τών Ηνωμένων Πολιτειών, άπαρτεται κυρίως άπο «Λίμπερτος», είνε άνεπαρκής διό τάς άναγκας της έμπορης, λόγω της μικράς ταχύτητος των έν λόγω σκαφών και συνεπώς τού έπωροσβλήτου αυτού. Τά ταχύτερα σκάφη τού τύπου «Βίκτορος», τών 161/2 μιλιών, άνέρχονται είς 300, έξι αυτών δέ τά 160 έτεθησαν πήδη / ύπηρεσια διά τάς μεταφοράς πρός την Κορέαν, τά δέ ύπολοιπα σύν τώ χρόνω έφοπλίζονται.

Η ένισχυσις της ναυτιλίας

Τό Κογκρέσον έτερμάτισε τάς έργασίας του, χωρίς νά έπιτύχουν οι έφοπλισται — παρά την άσκησην πίεσιν — τήν έπιψησιν τών προστατευτικών έκείνων τάς άμερικανής ναυτιλίας μέτρων, άτινα περιέληφθησαν είς τάς κατατεθέντα παρά τού γερουσιαστού κ. Μάνιουσον νομοσχέδια. Πάντως, διέπι τών πιστόσεων έπιτροπή παρεχώρησεν ένα ποσόν 105.753.600 δολαρίων διά τήν το συνόλω της άναπτυξιν τάς ναυτιλίας βιομηχανίας, ένων τρία σημαντικά, όπωσδήποτε, νομοσχέδια άναφερόμενα είς την ναυτιλίαν, έπετεχθη νά έγκριθουν παρά τού Κογκρέσου ύπό την πίεσιν τών γεγονότων της Κορέας.

Ούτω ένεκρίθη διά την ναυπηγησην πλοιών ένα ποσόν 64 έκαστομυρίων δολαρίων, διόπεται και θεωρείται έπαρκες διά νά χρηματοδοτήση την κατασκευή δύο νέων «λάΐνερες» και τού δευτέρου προτόπου σκάφους, πού πρόκειται νά άντικαταστήσει, έν περιπτώσει έθνικης άναγκης, τά «Λίμπερτος» και «Βίκτορος» τού τελευταίου πολέμου. Διά τάς έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεων τών πλοίων, τό σχετικον κονδύλιον περιεκόπη άπο 73 είς 26 έκαστομύρια δολαρίων, άλλα και τό ποσόν τούτων κρίνεται ως έπαρκες, διά νά έπιχορηγηθούν 236 πλοία είς τακτικά γραμμάτα.

Σημαντικον νομοσχέδιον ήτο και τό άναφερόμενον είς τάς πολεμικάς άσφαλίσεις, τό Κράτος άναλαμβάνει τάς ασφάλισην δύο νέων «λάΐνερες» και τού δευτέρου προτόπου σκάφους, πού πρόκειται νά θεωρείται έπαρκες διά την έπιτροπή παρεχώρησεν ένα ποσόν 105.753.600 δολαρίων διά την άμερικανής ναυτιλίας, διά την ποσόν 18 έκαστομυρίων δολαρίων διά την συντήρησην τών σκαφών τού κρατικού έφεδροικού έπαρκοικού στόλου.

Σχετικών με τήν δήλη έποθεσιν τής ένισχυσεως τής άμερικανής ναυτιλίας άναφερεται, διό ένθαρρυντικά διά τό μέλλον κρατούν προβλέψεις. Ελπίζεται δηλαδή, διότι κατά τόν προσεχή Νοέμβριον, διότε τό Κογκρέσον δέν έπαναλάβη τήν έργασίας του, θά έχη δόλον τόν άπατούμενον χρόνον, διά νά συζητήση τά προτεινόμενα γενικώτερα μέτρα πρό ένισχυσην τής άμερικανής ναυτιλίας είς ολας τάς κατηγορίας τών σκαφών της.

Αι πρός τήν Κορέαν μεταφοραι

Κατά πρόσφατον άνακοίνωσην τής άρμοδιας ήπια την στρατιωτικών μεταφορών ύπηρεσίας έλαχιστα ένων πλοίων πρόκειται είς τό μέλλον νά άπασχοληθούν διά τάς πρός την Κορέαν μεταφοράς. Όλον και περισσότερον θά διατίθεται πρός τόν σκοπού αυτού, άμερικανής σκάφη. Ήδη μερικά έκ τών ένων πλοίων πρόκειται νά άντικαταστήσουν διό τόν άπατούμενον χρόνον, διά νά λιθούν τής ναυλώσεως και διό έφεξης δέν φαίνεται πιθανή ή ναυλώσεις σκαφών με τήν έφαρμοζομένην μέχρι τούδε πρόβλεψιν τής τετραμήνου άπασχολήσεως.

Νά ένισχυθη ή ίδιωτική ναυτιλία

Η ήπι τόν έμποριον ύπηρεσίας τής άμερικανής Γερουσίας είς δημοσιευθείσαν πρό ήμερων έκθεσίν της άπωδεικνει τήν άναγκην, διότε τά τελούντα ύπό την διαχείρισην τών στρατιωτικών άρχων έμπορικα

σκάφη περιορισθούν είς άριθμὸν καὶ ὅπως — τούναντίον — ἐπιδιωχθῆ μία εύρυτέρα ἀνάπτυξης τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν. Ἡ ὑπέραια στρατιωτικῶν μεταφορῶν ἔχει ἡδη ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς τὰ 14 % τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Αἱ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους ναυλώσεις ἀνέρχονται εἰς 3 % καὶ ταὶ ιδιωτικῆς διαχείρισεως σκάφη εἰς τὰ 83 %.

Ἡ ὑπεριπτόπη διετύπωσεν ὁμοφωνῶς τὴν ἀντίθεσιν της, ὅπως εἰς εἰρηνικᾶς περιόδους τελοῦν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν στρατιωτικῶν ὑπηρεσιῶν ἐμπορικὰ σκάφη εἰς τὸν στημερινὸν, τοὐλάχιστον, δύοκαν. Εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν τονίζεται ἡ ἀνάγκη τῆς προσδοτεῖται ἀναπτύξεως τῆς ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας καὶ ὑπόδεικνύεται ἡ σκοπιμότητα τῆς παροχῆς ἐπιχορηγήσεων ἐκμεταλλεύσεως καὶ γαυπηγήσεως εἰς αὐτὴν, δεδομένου ὅτι ἀποτελεῖ αὐτὴν οὐσίσιμη τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης παράγοντα.

Εἰδικότερον — προστίθεται εἰς τὴν Ἑκθεσίν — ἡ ἐπιχορηγήσις διὰ ναυπηγήσεως θὰ πρέπει νὰ ἔκταθῇ εἰς ὅλα τὰ πλοῖα τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὸ ἔωτερικὸν ἐμπόριον, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν «τράμπτες» φορτηγῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Αὔγουστου

Ἡ ἀξιόλογος δραστηριότης, ἡ ὅποια ἐσημειώθη εἰς τὴν ναυλαγοράν κατὰ τὸν παρελθόντα Αὔγουστον, ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὸν καταρτίζομένον ὑπὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλοτιμάριθμον, δοτις ἀνῆλθεν εἰς 86.6 %, μὲ αὐξήσιν 8 περίπου μονάδων ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς 'Ιουλίου, διε τὸ 78.8 %. Τὸ ἐπίπεδον τοῦ Αὔγουστου εἶνε τὸ ὑψηλότερον ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1949, ὅποτε ἡ ναυλαγορά εἰσῆλθεν εἰς τὴν μεταπολεμικὴν αὐτὴν κρίσιν, ἀπὸ τὴν ὥραν ποιῶν τώρα μᾶλις ἐμφανίζει ἐπίπεδον ἔξοδου. Ὁ ναυλοτιμάριθμος, στηριζόμενος εἰς τὰς εἰς λίρας ναυλώσεις τῶν «τράμπτες» φορτηγῶν ἔξ ολῶν τῶν κατευθύνσεων καὶ ἔχων ὡς βάσιν 100 τὸ ἔτος 1948, δεικνύει τὴν κατέτερα ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου 1948 μέχρι τοῦδε μηνιαίαν διακύμανσιν:

MΗΝΕΣ	1948	1949	1950
'Ιανουαρίος	111.3	87.1	72.8
Φεβρουαρίος	104.5	100.5	75.5
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8
'Απρίλιος	107.7	94.6	74.4
Μάϊος	104.6	99.7	71.4
'Ιούνιος	99.8	86.7	74.3
'Ιούλιος	99.4	73.3	78.8
Αὔγουστος	100.7	70.6	86.6
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	—
'Οκτώβριος	98.8	69.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	—
Ἐπησίως	100.0	82.3	—

Πακιστάν

Πρὸς ἐπαύξησιν τῆς ναυτιλίας του

Τὸ νεοπαγές κράτος τοῦ Πακιστάνος φιλοδοξοῦν νὰ ἀποκτήσῃ μίαν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν μὲ εύρυτέρων εἰς τὸν διεθνῆ στίθιον δρᾶσιν, ἀντιμετωπίει κατὰ τὸν παρόδουσαν στιγμὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητὸς του ἀπὸ 100.000 εἰς 150.000 τόνων, διὰ τῆς ἀγορᾶς ἡ τῆς ναυπηγήσεως ἀριθμοῦ πλοίων. Ἀνεκοινώθη σχετικῶς πρὸ τοῦ παστοποίησης τοῦ κατερίνης ἡδη εἰς συμφωνίαν διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ «λάινερ» καὶ ἐνὸς φορτηγοῦ, μὲ συνοικικὸν κοστὸς 1.000.000 δολαρίων. Λεπτομέρειαὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν δύο πλοίων δὲν ἔγνωσθησαν, πέραν τοῦ ὅτι τὸ πρώτον ἔξ αὐτῶν θὰ εἶναι μετρίων διαστάσεων. Συγχρόνως, ἡ Κυβερνήσις τοῦ Πακιστάνου, διὰ νὰ καλύψῃ τὴν ὑφισταμένην ἐλλείψην ἀνωτέρων στελεχῶν πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν ἔθνων τῆς πλοιῶν, προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἰδρυσεων ναυτικῆς σχολῆς. Ἐν τῷ μεταξὺ ἵκανὸς ἀριθμὸς νεαρῶν δοκίμων μηχανικῶν καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἀποστέλλεται εἰς Ἀγγλίαν πρὸς συμπλήρωσιν τῶν σπουδῶν των.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τὸ Πακιστάνον, εὐθὺς ὡς ἀπέκτησε τὴν ἀνεξαρτήσιαν του, ἐστράφει καὶ πρὸς τὴν ρίζην ἀνακαινίσιν τῶν δύο μεγάλων λιμενικῶν του κέντρων, τοῦ Καράτσιο ἐπὶ τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῆς ἐπικρατεῖσας καὶ τοῦ Τσιτταγούκ στὴ τῆς δυτικῆς Ἐλλείψει σκαφῶν, ἡ μεταξὺ τῶν δύο τοῦτον λιμένων ἐπικοινωνίαν ἀνέτειν διὸ ἐντὸς εἰς τὴν ἐπιτρίπτασαν «Μπρίτις» — Ἰντιάς δι' ἓνὸς σκάφους τῆς ἐκτελεῖ τὴν ἐν λόγῳ γραμμῆν ἀνὰ ἔξ δέδουμάδας. Ἡδη διὰ τῆς προσθήκης καὶ ἐνὸς δευτέρου πλοίου ἡ γραμμὴ αὕτη θὰ καταστῇ μηνιαῖα. Αναφέρεται, τέλος, ὅτι αἱ πρώται μεταφοραὶ τοῦ Πακιστάνου ήσαν φορτία γαιανθράκων ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικήν, ἐπραγματοποιούντο δὲ διὰ τῆς ναυλώσεως ἔνων πλοίων.

Τουρκία

Ἄγορά νορβηγικοῦ φορτηγοῦ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἀντιπρόσωποι Τούρκων ἐφοπλιστῶν ἔθεσαν εἰς Χίον, ἀκολούθως δὲ θὰ ἐπισκεφθῶν τὴν Σύρον καὶ τὸν Πειραιά, προκειμένου νὰ ἐπιθεωρήσουν δύο ή τρία φορτηγά, ἀπίνα την προθεταὶ νὰ ἀγοράσουν. Ἐν τῷ μεταξὺ ἔτεροι Τούρκοι ἐφοπλισταὶ ἡγόρασαν ἐν Νορβηγίᾳ τὸ φορτηγὸν «Dea» 2418 τ., γκρός (τοῦ 1911), τὸ παρέλαδον δὲ εἰς τὸ Φάρσουντ καὶ τὸ μετωνόμασαν «Pehlivani».

A. GORDON & SONS LTD

HEAD OFFICE: 16, PRINCE STREET, MONTREAL, QUE

Grain bags & Separation cloths dry sheathing paper

Cable address: GORDONBAGS, Montreal

Branches: Sorel, Que, Three Rivers, Que, St. John

B, Halifax, NS.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τοῦ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ο φίλος κ. Θεοδωρακόπουλος δὲν εἶναι μόνον τοῦ Κερδῶν 'Ερμοῦ ὁ πιστὸς θεράπων. Ἐπὶ σειράν ἐτῶν ἔγνωρισεν ἔγγυτα καὶ τὴν δημοσιογραφίαν. Θεωρεῖ τακτικὸς παρέμεινε τοῦ δημοσιογραφικοῦ γραφείου καὶ ὅταν πρὸς ἄλλας ἐπιδιωχεῖς ἐτράπη.

Αἱ φίλαι του, συνεπῶς, συστάσεις εἰναι εὐπρόσδεκτοι, ἃξιαι προσοχῆς. Εἶναι καὶ αὐτὸς τοῦ ἐπαγγελματος

Οὕτω μᾶς γράφει τελευταῖς ἀπὸ τὴν Νέαν 'Υόρκην: «Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἡμιποροῦν, ἀσφαλῶς, νὰ συναγωνισθοῦν μὲ τὰ καλύτερα τοῦ εἰδοῦς των εἰς τὸν κόσμον. Ισως ὅμως νὰ ἔπρεπε νὰ μὴ ἡσαν τόσον στενῶς περιωρισμένα εἰς τὰς ναυτικάς εἰδῆσται.

Τῷώρα κάθε ἐφοπλιστὴν καὶ κάθε ναυτιλόδεμον τὸν ἐνδιαφέροντα πολλὰ ἄλλα ζητήματα πολιτικοῦ—οἰκονομικῆς φύσεως. Αὐτὰ σχνά ρυθμίζουν καὶ τὴν ἐργασίαν τῆς ναυτιλίας.

»Ἀπεφάσιστος νὰ σᾶς γράψω ἀνὰ δεκατεύθυμερον μία σειρὰ ἀπὸ σύντομες εἰδῆσεις, γενικοῦ ἐνδιαφέροντος, αγνωστες στὸ πολὺ κοινόν.

»Τὰς περισυλλέγω ἀπὸ πολλὰ περιοδικά, ἐφιμερίδες καὶ παντοῖς εἰδους ἀνακοινωμένας πληροφορίας. Ἐκ πρώτης ὄφεως δὲν ἔχουν ἄμεσον σχέσιν μὲ τὰ πλοῖα, ἐμμέσως ὅμως ἡ κίνσις των ἐπηρεάζεται ἀπὸ αὐτὰς. Πολεμικοὶ ἔξοπλισμοί, δάνεια, χρηματοδοτήσεις ἐργάσια, ἐθομνία, ἀπέργια, ὅλα, ὡς γνωστόν, ἔχουν ἐπιδραστινεὶς τὰς μεταφορὰς καὶ κατ' ἀκολουθίαν καὶ εἰς τὰ πλοῖα. Πιστεύων ἡ στήλη αὐτὴ νὰ εἴναι ἐνδιαφέρουσσα.

Δεξόμεθα εὐχάριστας τὴν ὑπόδειξην τοῦ φίλου συνεργάτου μας καὶ ἀπὸ τοῦ παρόντος, τεχνικοῦ ἀφεύρωνος εἰδῆσην τὴν άνταποκρίσιν αὐτῆν του κ. Θεοδωρακοπούλου.

NEA YORKE, Σεπτέμβριος. — Οι Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ δὲν δύνανται νὰ καλύψουν τὰς κοινωνίας σκάφη ὀφέλους μὲ τὴν συμερινὴν παραγωγὴν δυναμικήτας τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων. Χρειάζονται πλοια 300.000 τ. γκρός ἐπτάσιος διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν καὶ τῶν ἐξ οιαδήποτε αιτίας ἀρχοτευομένων, ἐνώ τὰ ναυπηγεία των δὲν δύνανται νὰ κατασκευάσουν πλέον τῶν 70.000 τ. γκρός.

Παραλλήλως ἐτονεῖτο, ὅτι πολλὰ ἔκτατα τελευταῖς πλοια 6 δεκαετοῦ πλοιού τοῦ 1954–55. Τόσην συμφόρασιν παραγγελιῶν ἔχουν.

• • • Ἡ κρατικὴ ἑταῖρος πετρελαϊκῶν τοῦ Μεξικοῦ ἡγόρασε τελευταῖς 6 δεκαετοῦ πλοια, ηποτέ τούς πάντας ἀμερικανικούς (ἐξ ὧν τέσσαρα είναι τοῦ τόπου ελίπετρο—τάνκερ) καὶ ἔναν ισπανικόν, ἀντὶ συνοικικῆς τιμῆς 4.955.000 δολαρίων. Κατόπιν τούτου, ἡ μεταφορική Ικανότης τοῦ κρατικοῦ Μεξικανικοῦ στόλου τῶν δεκαεμπολίδων ηδη τοῦτο 400.000 δολαρίων.

• • • Ἡ ἀρκετὴ ἀλειφεὶς πρώτων ὅλων προβλέπεται, ὅτι βά παρατηρηθῇ μετρίον χρόνον εἰς τὰς 'Ημερένας Πολιτείας, οἵ δὲ ἐγκρίθεισαι τεράστιαι πιστώσεις δι' εἰσιτηρίους θά δρασθούν μῆνας τινάς τινας, διὰ νὰ μεταβληθοῦν εἰς ὄλικά.

• • • Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀγοραστικὴ Ικανότης τοῦ κρατικοῦ Μεξικανικοῦ λασσοῦ εἴναι τεραστία, συνεπειδὴ δὲ ταῦτης διατηρεῖται στοιχείων τῶν ήλιανδρικῶν.

• • • Ἡ παραγωγὴ δέμασιον εἶναι ἀρχαίας παραγωγῆς ηδη τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ Καναδού καὶ τὰς 'Ηλιανδρικές ίδιας εἶναι τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ 1916 αὐδησιν.

• • • Τὰ 65–70 τῆς παραγωγῆς ηδη τοῦ περιόδου προφορίσασις διὰ τοῦ περιόδου τοῦ 1916 προφορίσασις διὰ τοῦ περιόδου τοῦ 1945 προφορίσασις διὰ τοῦ περιόδου τοῦ 1948 προφορίσασις.

• • • Εν τῷ μεταξὺ ἡ «Ἐπιτροπή Πολεμικῶν Εἰδῶν» διέταξε τὴν αὐξησην τῶν ἀπόθεμάτων φυσικού καυστού. Προβλέπονται συνεπειδὴ διοίσεις τούτου περιόδου τοῦ Μαλαισίου καὶ τὰς 'Ολλανδικές ίδιας.

• • • Αἱ βρετανικοὶ ἀλειφεὶς πρὸς τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν ηδη πρώτην κατὰ τὸ τρέχον ἔτος κατὰ 23% ἀνώτεραι, ἔναντι τοῦ 1949. Η Ρωσία εἰσήγαγεν ἐργαλεῖα, ἥλεκτρο-γεννητρίας, κινητήρας, μηχανήματα τηλεπικοινωνῶν, ἥλεκτρονικά εἴδη, τρακτέρ κλπ., ἐνώ ἡ Ἄγγλια ἡγόρασε πάντα τὰ Σοβιετές ἀγροτικές, κυρίως, καὶ κτηνοτροφικές προϊόντα (σιτηρά, κρέατα, αὐγά, πουλερικά), καθὼς εἴτες και γοναρικά. Σημειώσεων, ὅτι κατ' ἄξιαν εἶναι ἀγγλικάς εἰσαγωγαί.

• • • Η Ρωσία ἔξοδουσινος νὰ προμηθεύεται κατ' αὐξησην τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ 1946 καὶ 67 ἔκτο. Διάτριπτος είρον (ἔναντι 53 ἔκατ. τοῦ 1948 καὶ 19 ἔκατ. τοῦ 1947). Επίσης διὰ τὴν προμηθείαν δέμασιον περιόδου τοῦ 1948 προφορίσασις διὰ τοῦ περιόδου τοῦ 1949.

• • • Διαπραγματεύεται ηδη διεύρυνσης τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ 1948.

• • • Η παραγωγὴ χάλυβος ἔθεσαν ηδη 98 % τῆς δυναμικότητος τῶν ἐργοστασίων τῶν 'Ημερένας Πολιτείων.

• • • Η παραγωγὴ διεύρυνσης τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ 1948.

• • • Κατὰ τὸν πρώτον παγκόσμιον πόλεμον αἱ 'Ημερένας Πολιτείαι εἰκάσιαν διάκαψαν τὰς ἐκτάκτους αὐτῶν πολεμικάς διαίσανς κατὰ ποσοστὸν 28.2 % ἐκ φύρων καὶ 71.8 % διὰ τῆς συνάψεως ἐσωτερικῶν διαίσεων. Κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον τὰς ἀντίτοιχα ποσοστὰ ηδη 44.3 % διὰ τοὺς φύρους καὶ 55.7 % διὰ τὰ διάνεις.

• • • Διὰ τοὺς μετὰ τὸ 1951 προϋπολογισμοὺς προβλέπεται έπιστον Ελλείποντα 10 ἔως

ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΕΤΟΣ ΙΔΑΥΣΕΩΣ 1930

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

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

SVENSKA ORIENT LINIEN
 KAI
A)B ATLANTTRAFIK
ΓΚΟΤΕΜΠΟΥΡΓΚ

ΤΑΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

'Εγγύς 'Ανατολής — Νοτίου 'Αμερικῆς
 'Εγγύς 'Ανατολής—Κόντινεντ—Σκανδιναυΐας—Βαλτικῆς
 Kai τάναπαλιν

ΣΤΟΛΟΣ 1950

Δ/π	Όνομα πλοίων	Γεννήματα	ΚΥΒΙΣΜΟΣ	
			Δέματα	Ναυπηγήσεως
»	HOLMIALAND	624.970	570.830	1946
»	VINGALAND	397.513	378.450	1950
»	V (NEWBUILDING)	do	do	1950
»	V (NEWBUILDING)	do	do	1950
»	V (NEWBUILDING)	do	do	1950
»	NABOLAND	414.000	378.000	1946
»	NORDANLAND	425.000	395.000	1946
»	SAMELAND	362.000	332.000	1943
»	SKOGALAND	362.000	332.000	1941
»	SUNNANLAND	363.000	333.000	1940
»	SAGOLAND	363.000	333.000	1939
»	BORELAND	332.000	310.000	1938
»	BARDALAND	342.000	315.000	1936
»	BIRKALAND	329.000	307.000	1935
»	DALSLAND	288.800	271.000	1932
»	BLUE OCEAN	223.350	223.350	1947
»	ATLANTIC OCEAN	233.875	233.875	1947
»	GOLDEN	213.675	213.675	1947
»	SILVER	213.675	213.675	1948
»	ARCTIC	232.035	232.035	1948
»	ANTARCTIC	232.035	232.035	1948
»	GOTLAND	218.550	203.600	1930
»	ERLAND	193.650	181.850	1943
»	LAHOLM	193.650	181.000	1942
»	TORSHOLM	do	do	1950
»	NEWBUILDING	do	do	1950
»	NEWBUILDING	do	do	1950
»	FERNEBO	152.465	137.500	1945
»	ALBATROS	87.409	79.713	1942
»	INLAND	68.350	64.812	1950

Συνεργαζόμενα σκάφη :

Δ/π	OESTANVIK	91.096	83.390	1949
»	SUNNANVIK	183.770	157.670	1949
»	NORDANVIK	183.770	150.670	1949
»	A. J. FALKLAND	223.119	206.985	1948
»	HELIOS	185.700	172.000	1942

35 Δηζελόπολια 9.506.946 8.908.465

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
 Φιλωνος 51 Α'—Μέγαρον Σπυράκη Πειραιεύς, τηλ. 42-721. 42-856 43-391

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Η φορολογία τῶν πλοίων

Ἐντὸς τοῦ α'. 10ημέρου τοῦ ὁκτωβρίου πρόκειται νὰ συνέλθῃ ἡ Γνωμοδοτικὴ Ἐπιτροπῆς ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τοῦ Α.Ν. 1411 (τοῦ 1950), ἵνα γνωμοδοτήσῃ ἐπὶ τοῦ ποσοστοῦ τῆς φορολογίας, ἥτις θὰ ἐπιβληθῇ εἰς τὰ ἐμπορικά πλοία διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1949—1950. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ θέλει καταρτισθῆναι τοῦ γεν. διεύθυντος τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν κ. Μερτικοπούλου, τοῦ δ) τοῦ τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Μουζάκη, τοῦ γενικοῦ δ) τοῦ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Σκαρπέτη καὶ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» κ. Στρατῆ Ανδρεάδη. Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς γνωμοδοτήσεως τῆς ἐπιτροπῆς θὰ ἐκδοθῇ ἡ σχετική ἀπόφασις τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καθορίζουσα τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων διὰ τὴν χρήσιν 1949—1950.

Αἱ ὄφειλαι ἐκ φόρων

Ἐκ τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν ἀνεκοινώθη, ὅτι μέχρι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου δὲν είχον ἐκτήνησει τὰ φορολογικά τῶν ὑποχρεώσεων τῶν οἰκονομικῶν ἔτην 1948 καὶ 1949 ἐν συνόλῳ 55 σκάφη, τῶν ὅποιων αἱ ὄφειλαι ἀνέρχονται εἰς 650.000 δολαρίων περίπου.

Ἡ ἀνάκλησις τοῦ κ. Μπαχᾶ

Κατὰ τὴν πρὸ μηδενὸν συνεπιστήσιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. εἰς ἣν παρέστη καὶ ὁ Ἀμερικανὸς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου συνταγματάρχης Στρατῆς, ἀνεκοινώθη ἡ ἀποχώρησις τοῦ «Ἐλλήνος ἀντιπροσώπου κ. Μπαχᾶ». Λόγοι κολακευτικοὶ ἠκούσθησαν ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ἀντιπροσώπων, διὰ τὴν πολύτιμην συνεργασίαν τοῦ κ. Μπαχᾶ εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν καὶ τὴν λεπτότητα μεθ' ἣν ἔχειριζετο πάντοτε τὰ ζητήματα τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐν μέσω τῶν συγκρουμένων συμφερόντων. Ο κ. Μπαχᾶς ἐπανέρχεται ἐντὸς τῶν ημερῶν ἐκ Παρισίων.

Ἀπεργία ἐπὶ τοῦ «Καμπέρρα»

Ἐπὶ τοῦ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν ὑπερωκεανίου «Καμπέρρα» ἔξεργαν τὴν 13ην Σεπτεμβρίου ἀπεργία τοῦ πληρώματος, καθ' ὃν χρόνον τὸ σκάφος φέρον ἑπτὸν αὐτοῦ 300 ἑπτάτος ἡτοῖ επιοίμαν πρὸς ἀπόπειραν ἐκ Μόντρεαλ διὰ Σαούθαμπτον καὶ Χερβόργον. Ἡ ἀπεργία αὐτὴ, ἥτις διημετέθη μὲν φιλικῶς ἔχαρακτηρίσθη ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν τύπον ὡς..... «διεθνής», διότι τὸ σκάφος ἔφερεν αὐστηραλίων δύναμα, παναμαϊκήν σημαίαν καὶ ἡτοῖ ἐλληνικῆς ίδιοκτησίας, ἐνώ εἰς τὸ ἔδεικτὸν ἀνδρῶν πλήρωμά του ἀντερποστεύετο ἡμίσεις δυναεκτές εὐρωπαϊκήν ἔθνικοτήτων.

Ἡ ἀπεργία προήρχετο ἀπὸ τὴν ἀξίωσιν καταβολῆς ὑψηλαρέων μισθῶν εἰς τοὺς ἔξιν ἔθνικοτήτος ἀνδρας τοῦ πληρώματος ἔξαιρετέος τῶν Ἐλλήνων. «Ισπανοί», «Ιταλοί», Γάλλοι κλπ. παρεπονέθησαν, ὅτι οἱ ἐπὶ τοῦ σκάφους «Ἐλλήνες συνάδελφοι τῶν ἐπιληρώνοντο περισσότερον». Ο ἐν Μόντρεαλ πρόδειος τοῦ Παναμαϊκοῦ ἀπεδέχθη τὰ αἰτήματα τοῦ πληρώματος καὶ ἐδήλωσεν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ παρέθησαν ὠρισμένα ἀρθρά τοῦ παναμαϊκοῦ Ἐργατικοῦ Κώδικος, ἀνελθὼν δὲ ἐπὶ τοῦ σκάφους συνεννοηθεὶς σχετικῶς μὲν τὸν πλοίαρχον καὶ τοὺς πράκτορας. Διαφορουσὶς τῆς ἀπεργίας δὲν διεπράθησαν βιαστήπτες, ἢ καναδική δύμας ἀστυνομίας διὰ ἀνῆλθεν ἐπὶ τοῦ πλοίου, διὰ νὰ προλάβῃ ἐπαπειλουμένας θυρυβώδεις σκηνάς.

Ο νέος Λιμενάρχης Πειραιῶς

Διὰ προκαλουμένου Β. Διατάγματος, κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιῶς τοποθετεῖται ὁ κ. Αναστ. Μιχόπουλος πλοίαρχος — λιμενικός τοῦ κ. Εμμ. Κανακάκη μετατιθεμένου εἰς τὴν κεντρικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Αἱ ἄγονοι γραμματαὶ

Κατὰ τὸ ἐνεργηθέντες τὴν 30ῆς Σεπτεμβρίου διαγωνισμὸν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ὀγκών γρυμῶν παρέμεναν τελευτοί μειοδόται: Διὰ τὴν γρυμὴν Διαδεκανήσου ἡ ἀπομοίωσις διδόλων Τυπάλδου μὲν ποσὸν 11 ἑκατ. δρχ., κατὰ τοξίδιον, διὰ τὴν γρυμὴν Βορ. Σποράδων ὁ κ. Π. Στεφανίδης μὲ 14 ἑκατ. δρχ., καὶ διὰ τὴν γρυμὴν Παροναξίας ἡ ἀπομοίωσις Εὐσσυ. Τόσια μὲ 8 ἑκατ. δραχμῶν.

Ἡ σύνθετις τῶν «λίμπερτος»

Εἰς ἔξαιρετικὰς περιπτώσεις συγχωρεῖται ἡ Ἑλλειψις ραδιοτηλεγραφῶν εἰς τὴν σύνθετιν τῶν «λίμπερτος». Σχετικὴν γνωμοδότησιν ἔξεδωκεν ὁ νομικὸς σύμβουλος τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κυρδέλος ἐπὶ ὑποβληθέντος αὐτῷ ἡ ἐρωτήση τῆς «Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας» τοῦ Υ.Ε.Ν.

Ἄγοράζουν καὶ οἱ «Ινδοί

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικῶν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «San George» 4672 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπαλήθη ἐις «Ινδούς ἐρωτιστὰς ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν.

Οἱ Δωδεκανήσιοι δύται

Ἡ διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ. προήλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν συνταξιοδοτήσεως τῶν ἐκ Διαδεκανήσου δυτῶν, οἵτινες ὑπέτησαν αὐτύχημα κατὰ τὴν διόρειαν τῆς ἐργασίας τῶν καὶ ἔχουν ἐκπλήρωσις τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρεώσεων, έστοι καὶ ἐν δην ἥσαν ἀπογεμορέμενοι ὡς ἔργαται διδάσκονται. Σημειώσονται, ὅτι εἰς τὴν ἀντέρωτην ἀπόφασιν ὑπάγονται οἱ ὑποστάντες ἀτύχημα ἀπὸ τῆς σπογγολιευτικῆς περιόδου τοῦ 1949 καὶ ἐντεύθεν.

Τὸ πλοίον τῆς νομιμοφροσύνης!

Ἐγνώσθη, ὅτι ἐπὶ τοῦ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγοῦ «Βίλλας Φράγκα» 2035 τ. γκρός (τοῦ 1906) τοῦ συμπλοιοκτήτου καὶ πλοίαρχου κ. Ξεν. Κυριακοῦ (παναμαϊκή ἔπειρα «Αφρικανᾶς»), ὑπέρτενον πέντε ἡγετικῆς κομμουνιστικῆς στελέχη τῆς Ο.Ε.Ν.Ο.

Ἄδειαι ἐγγραφῆς ὑποθήκης

Οἱ πλοιοκτῆται τοῦ φορτηγοῦ «Σταυρὸς» 4853 τ. γκρός (τοῦ 1925) ἔξητησαν παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας τὴν δέσιαν ἐγγραφῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ὑποθήκης, προκειμένου νὰ συνάψουν 100.000 δολαρίων παρὰ καναδικῆς ἔταιρης.

Ἐπίσης οἱ πλοιοκτῆται τοῦ φορτηγοῦ «Μαργαρίτα Χανδρῆ» Θλαδον τὴν δέσιαν συνάψουν δανείου 25.000 λιρῶν, ἐγγραφομένης σχετικῆς ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους.

ΚΑΛΟΥΝΤΑΙ οἱ συγγενεῖς τοῦ **NESTOR ZAROS** διὰ μένοντος 18 Lovaine place, North Shields, Northumberland καὶ ὁποιώνας τὸν πλῷ τὴν 22 Δεκεμβρίου 1942, ὥστα ὁ ποταδοῦν εἰς Treasury solicitor (B.V.) Storey's Gate, St. James's Park, London, S.W. 1 (περιουσία περίπου £ 130).

Τὰ τέλη χαρτοσήμου

Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας δι' ἐγκυκλίου τοῦ πρὸς τὰς λιμενικὰς ὁράς τοῦ Κράτους γνωρίζει, ὅτι ἀπὸ Ιησ. Ιουλίου ἐ. ἐ. τὸ χαρτόσημον ἐπὶ τοῦ μηνιαίου μισθοῦ ἀπάντων τῶν μισθωτῶν συνετέντως καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων — ὠρίσθη εἰς 1% ὁ δολοκλήρου τοῦ μισθοῦ ἀνεβαρτήτως ποσοῦ. «Ἐπίσης κατὰ τὴν καταβολὴν οἰσιθῆπος ποσοῦ — εἴτε ἔναντι, εἴτε πρὸς ἐξόφλισην — τελῶν ναυτολογίου ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ καταβάλλοντος πρὸς ἐπικόλλησιν ἐπὶ τοῦ ἑδίσμενου τριπλούτου τοῦ Ν.Α.Τ. χαρτοσήμου ισης ἀξίας πρὸς τὸ 1% τοῦ εἰσπραττούμενου ποσοῦ ἐκ τελῶν ναυτολογίας, ἀφαιρούμενων τῶν ἀνάλογων τῶν τελῶν τούτων εἰσφορῶν τοῦ πληρώματος πάσας φύσεως, αἵτινες ἀντιστοιχούν περίπου τὰς 50% τοῦ ἔκστατο τούτου περιποτέμενου ποσοῦ.

Νέοι Σημαιοφόροι — Λιμενικοί

Κατὰ τὸν ἐνέργειαν διασημωμένον σημαιοφόρον ἀντιτάξιν διατάσσειν δικτύον τοῦ Κυριακούλου, Γ. Τουρκολάτης, Σπ. Πλυτανόπουλος, Π. Παγουλάτος, Ιω. Ζαμουζάκης, Α. Βλάχος, Ιω. Κόλλας καὶ Π. Κόρακας.

Εἰς τὴν Σχολὴν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

«Ἐπιτυχόντες τὰς ἐξετάσεις τῶν εἰσαγόντων εἰς τὴν α'. τάξιν τῆς σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας οἱ κάτωται 27 μαθηταὶ: Α. Γκίκας, Γ. Ζήσης, Π. Μολλέτας, Η. Σμύρης, Γ. Αντόπας, Ν. Λαντζουράτης, Φ. Χριστοδούλου, Π. Πούντος, Ν. Καραγεώργης, Γ. Κοροσόπουλος, Κ. Κατσάμπας, Β. Κατσούλης, Ο. Κίμπεζης, Θ. Κυριακούσης, Ι. Καρατζᾶς, Α. Ζωνής, Π. Κάδουρας, Ν. Παπαθανασίου, Ι. Σπαλέρης, Γ. Καραδίας, Α. Σταματόπουλος, Λ. Κόπιτσας, Α. Καραθανάσης, Α. Καραμανλής, Σ. Καλεντέρης καὶ Β. Πνευματικάτος.

Οἱ ἐργάται θαλάσσης τῆς Δ.Θ.Μ.

Τὸ α', τημῆτα τοῦ Νομικού Συμβουλίου τοῦ Κράτους, κατόπιν εἰσήγησες τοῦ Κράτους Συμβουλίου τοῦ Κράτους έγνωμοδότησεν, ὅτι διὰ τοὺς ἐπιτάκτους ἔργατος διαλάσσεις τῆς Δ.Θ.Μ. δεν ἔχουν ἐφαρμογὴν αἱ ὑπέρ τῶν στρατεύματος προστατευτικαὶ διατάξεις. Διὰ τὸν προσλαμβανόμενον ὅμως ὑπὸ τῆς αὐτῆς ὑπηρεσίας ἔργατος διαλάσσεις διὰ σχέσεως τοῦ ιδιωτικοῦ δικαίου καὶ οὐχὶ δι' ἐπιτάξεως, αἱ μητρίεσσαι διατάξεις τοῦ ἀντότερων νόμου ἔφαρμοδονται.

Την γνωμοδότησην ταύτην συνεπλήρωσεν ἔπειτα, βάσει τῆς ὁποίας ἡ Δ.Θ.Μ. εἶναι ὑποχρεωμένη εἰς τὴν ἀπαντάρησην τῶν ἀπολύτων τῶν στρατεύματος τοῦ στρατού ἔργατων θαλάσσης, ἐφ' ὅσον οὐτοῦ δὲν είχον προσληφθεὶ τίτην τῶν πλοίων τῆς Δ.Θ.Μ. δι' ἐπιτάξεως, ἀλλὰ διὸ σχέσεως τοῦ ιδιωτικοῦ δικαίου.

Τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ πλοῖα τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ.

Κατόπιν εἰσήγησες τοῦ παρέδρου κ. Κοντογιάννη, τὸ α' τημῆτα τοῦ Νομικού Συμβουλίου τοῦ Κράτους έγνωμοδότησεν, ὅτι καὶ διὸ τὰ πλοῖα τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. τὰ πλέοντα εἰς τὸ ἐπιτερικόν ἔφαρμοδονται αἱ διατάξεις αἱ ισχύουσαι διὰ τοῦ ιδιωτικοῦ σκοπού, συνεπώς καὶ ἡ ὑποχρέωσις τῆς καταβολῆς εἰσφορῶν ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. κλπ. ιδρυμάτων Προνοίας τοῦ Ε.Ν., εἰς ξένον νόμισμα. Τὰ ἀποδεικτικά συναλάγματα (μητρίες) ἀνήκουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ὑπολογίζονται μὲ τὴν τρέχουσαν ἐπίσημην την ημέραν της εἰσφράξεως τοῦ παρέδρου.

Η χορήγησις συντάξεων

Διὰ τὴν ύπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. χορήγησις συντάξεων λαμβάνεται ύπ' οὐφιν καὶ ἡ ὑπηρεσία ἐπὶ ξένων πλοίων, ὑπὲρ τῶν προϋποθέσεων τοῦ σχετικού νόμου επερι συντάξεων τοῦ Ν.Α.Τ., συμφώνως πρὸς τελευταίαν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου γνωμάτευσην τοῦ τοῦ α'. τημῆτα τοῦ Νομικού Συμβουλίου τοῦ Κράτους, ἐκδοθείσης κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ παρέδρου κ. Κοντογιάννη.

Η νηδόλογησις τῶν νεοτεύκτων

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 28ης Σεπτεμβρίου ἐτέλεσθησαν τὰ ἐγκαινία τῶν «Κεντρικῶν Πρακτορείων», τῶν ὀποίων τὰ γραφεῖα ἐγκατεστάθησαν εἰς τὸ νεόδημον κτίριον ἐπὶ τῆς πλατείας Κατερίνας—Αἴτης Τζελέπη. «Ομόρυθμοι ἐταίροι τῶν Κεντρικῶν Πρακτορείων» εἰναιοί εἰναιοί τοῦ κ. Λάζ. Λαζαρίδην ἀντί την 1.400 λιρῶν.

Τὰ προσφάτως ἀγόρασθεντα—Ἑλληνικής πλοιοκτησίας—παναμαϊκοὶ καὶ ὄνδυσιον σκοποί, ὄντες εἰς τὰ καθώτατα ἐταίροις: «Α. στρατ. (δεξαμ.), εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Α. πακάρ. (φορτηγόν), εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 1 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 2 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 3 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 4 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 5 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 6 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 7 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 8 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 9 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 10 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 11 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 12 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 13 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 14 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 15 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 16 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 17 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 18 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 19 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 20 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 21 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 22 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 23 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 24 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 25 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 26 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 27 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 28 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο. ω. 29 αρ. (φορτηγόν) εἰς τὴν ἐταίριαν «Ελλάς», «Ε. τ. ζ. ο.

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πάτρας 12 Σεπτ. καὶ Σφάξ 26
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία I. Χανδρῆ	18	2974	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Ἀπρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	44	10448	διῆλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ἔτ. Γ. Νικολάου	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Αὔγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Αδ. Κ. Χατζηπατέρας	06	2088	ἔφθ. Λοιδίνον 22 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	ἔφθ. Βαλτιμόρων 13 Σεπτ., ἐπισκεψ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Ἄρ. Αναστασάτος	18	2858	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 27 Σεπτ. δι' Ἀρχάγγελον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλεάδης	43	7180	ἀνεχ. Νιού Μπρούνσικ 27 Σεπτ. διὰ Χαδάνναν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Στ. Καναβαριώτης	22	988	ἀργεῖ Ἀμπελάκι 30 Σεπτ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	ἄδ. Κουμάνταροι	17	7777	διῆλθε Παναμάν 13 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΚΤΗ	«ἄδ. Λιβανοῦ» A. E.	44	7176	ἀνεχ. Υόρκην 27 Σεπτ. διὰ Χαδάνναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ἀνδρέαδης	43	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«ἄδ. Λιβανοῦ» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Τσεμπάριεν 25 Σεπτ. διὰ Κόμπτε
ΑΛΙΚΗ	«ἄδ. Λιβανοῦ» A. E.	42	7176	διῆλθε Σουέζ 21 Σεπτ. διὰ Μαντράς
ΑΛΦΕΙΟΣ	A. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμὸς καὶ Πατέρας	42	7177	διῆλθε Μπαλμόπα 27 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	διῆλθε Παναμάν 27 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ.
ΑΝΝΑ	Ἄδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Λάς Πάλμας 23 Σεπτ. δι' Ἰρλαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Γκάλεστον 26 Σεπτ. διὰ Δουβλίνον
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	ἔτ. «Σταθάτος»	18	5685	ἀνεχ. Τροντχάϊ 25 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	600 μίλια ἐκ Πανασά 24 Σεπτ. διὰ Καλλάο
ΑΞΙΟΣ	Λαιμὸς καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 9 Σεπτ. διὰ Κόμπτε
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρίς Εμπειρίκος	21	4786	ἀργεῖ Πέραμα 30 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἀνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΡΓΩ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 2 Αὔγ. 1948
ΑΡΙΕΤΤΑ	ἄδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἀνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	Π. Μπάκιας	92	951	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 11 Ἀπρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	εἰς ταξίδια ἐν Ἑλλάδι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Ἐκτώρ Δρακούλης	43	7176	ἀνεχ. Χούστον 24 Σεπτ. διὰ Βρέμην
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Ἄδ. Κουλουκούντη	43	7176	ἀνεχ. Τάμπαν 19 Σεπτ. δι' Ἀμερίσσαν
ΒΑΣΙΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	υἱοὶ Ν. Βερνίκου	20	7744	ἔφθ. Μακάσσαρ 25 Σεπτ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ἀντ. Παπαδάκης	43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 11 Σεπτ. διὰ Ντάρεν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ἐλληνική» A. E.	44	1923	ἔφθ. Κωνσταντινούπολιν 27 Σεπτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	Ρ. καὶ Π. Ζεργατῆς	20	6343	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ	«Ἀλμπατρός» A. E.	18	4289	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Ἀτλαντίς» A. E.	21	721	εἰς ταξίδια Πειραιῶς — Τεργεστῆς
ΓΕΩΡΓ. Σ. ΓΡΑΤΣΟΣ	ἄδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Πόρτλαντ («Ορεγκον») 23 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	ἐπόδισεν εἰς Κολόμπο 20 Σεπτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	ἔτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 18 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Μόμπιλ 20 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	ἄδ. Ανδρεάδης	43	7176	εἰς Ρίον Ιανείρου 29 Σεπτ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Αὔγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμονοπούλου	44	7176	ἀνεχ. Χαδάνναν 19 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	ἄδ. Συνοδίνη	24	2740	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	ἔφθ. Λάς Γκουλέττη 13 Σεπτ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ίγγλεστ	18	5275	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Νοεμ. 1949
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	ἀνεχ. Σύρον 22 Σεπτ. διὰ Τάιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	«Αίγαιον» A. E.	44	7207	διῆλθε Τρίνινταν 15 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανείρου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 28 Σεπτ.
ΔΙΡΦΥΣ	Διαμ. Πατέρας	19	5253	ἀργεῖ Οινούσας ἀπὸ 10 Νοεμ. 1949
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	ἄδ. Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 26 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 21 Σεπτ. διὰ Τζιμπούτι
ΕΒΡΟΣ	Καδὼν Σιγάλα	25	1412	ἀργεῖ Αμπελάκι 30 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	ἔτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	ἀνεχ. Ντώρμπαν 14 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκιών» A. E.	44	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διὰ Ντεμεράρα
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἀνεχ. Τζιμπούτι 18 Σεπτ. διὰ Χάιφογκ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	εἰς θέσιν 19—41 Β. καὶ 119—56 Α. Σεπτ. 21 διὰ Μόζι
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	ἀργεῖ Αμπελάκι ἀπὸ 31 Σεπτ. 1949
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζάρακη	22	3553	ἔφθ. Μπουζί 23 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	«Ἐλληνική» A. E.	16	2081	ἀνεχ. Αγγείον 18 Σεπτ. διὰ Πόρτ Λυωταί
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμὸς	43	7176	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 27 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ἐλληνική Καλλιμαν	44	7207	εἰς Νέαν Υόρκην 30 Σεπτ. (ἐπισκεψ.)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ἐλληνική» A. E.	43	7176	ἔφθ. Γενόβαν 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ἐλληνική» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Τάξαντον 23 Σεπτ. διὰ Μόμπιλ, 27 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	διῆλθε Βιβραλτάρ 26 Σεπτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Τεργεστήν 20 Σεπτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδὼν Σιγάλα	21	2369	ἀνεχ. Κέπιτ Τάουν 19 Σεπτ. διὰ Τρίνινταν
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	43	7177	ἀνεχ. Μόντρεαλ 16 Σεπτ. διὰ Χάιφαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	«Ἄδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Σεπτ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἔφθ. Σμύρνην 21 Σεπτ. (δι' Ήν. Πολιτείας)
ΗΠΕΙΡΟΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	ἔφθ. Λοιδίνον 20 Σεπτ.
ΗΡΩΝ II	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διῆλθε Σάντα Ροζάλια 22 Σεπτ. διὰ Φορμόζαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἔφθ. Μαντράς 23 Σεπτ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διῆλθε Νόρθ Φόρελαντ 26 Σεπτ. διὰ Νορδηγίαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ἐλευθερίδης - Σκριδάνος	10	5237	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Κοσσίν 22 Σεπτ. δι' Αμπαντάν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	εἰς Αρχάγγελον 25 Σεπτ.
ΘΕΤΙΣ	«Νηρεύε» A. E.	30	4123	ἀνεχ. Γιαγκάτο 27 Σεπτ. διὰ Τάκου Μπάρ
ΘΕΤΙΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	ἔφθ. Βαγκόκ 20 Σεπτ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	εἰς Πειραιᾶ 30 Σεπτ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	ἔφθ. Γλασκώνη 25 Σεπτ.
ΙΓΠΟΡ	Λώς καὶ Πελάς	43	7207	ἀργεῖ Πόρτ Σάιδ ἀπὸ 6 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ	«Ἔκτωρ Δρακούλης	06	3916	εἰς Φιλαδέλφειαν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	εἰς Μπουργκάς 28 Σεπτ., ζημιά
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	διῆλθε Κολόμπο 25 Σεπτ. διὰ Καλκούταν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Ἀθηνώ» κλπ.	44	10441	ἀνεχ. Μπουένος Αὔρες 21 Σεπτ. δι' Ικουκ
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έπιτ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	διῆλθε Σουέζ 28 Σεπτ. διὰ Λοιδίνον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	εἰς Λιμένας Βορ. Νορδηγίας 25 Σεπτ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	ἀνεχ. Αρχάγγελον 26 Σεπτ. διὰ Λοιδίνον
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ	42	7035	διῆλθε Κριστομπαλ 26 Σεπτ. διὰ Κόμπτε

ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	13	4916	άναχωρεί έκ Πειραιώς 5 Όκτ. δι' Αίγυπτου
ΙΩΝΙΑ	'Αρ. Αναστασάτος	19	2323	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Σεπτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. K. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Τούνισταντ 25 Σεπτ. διά Σιδνεϋ (Ν. Σκωτίας)
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ	Στ. Νιάρχος	44	7240	διήλθε Χακοδάτην 15 Σεπτ. διά Ντάιρεν
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	N. Κουμάνταρος	45	7240	έφθ. Κόρκ 15 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 28 Σεπτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» A. E.	39	5215	έφθ. Χάϊφαν 22 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» A. E.	43	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Σεπτ. διά 'Αμπατάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άργει 'Αμπελάκι από 20 ΔΕΚ. 1949
ΚΕΧΡΕΑ	Ο. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Σεπτ. διά Βοστώνη
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Ο. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Σιγκαπούρην 28 Σεπτ. διά Ντάιρεν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3879	άνεχ. Πειραιά 30 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΗΤΗ	Γ. Μόστσος	44	7244	διήλθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΡΙΟΣ	M. 'Εμπειρικός	45	3805	άνεχ. Νουέβιτας 22 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 27
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	εἰς Καδασάκι 20 Σεπτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7537	έφθ. Γένοβαν 27 Σεπτ.
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» A. E.	43	7244	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 Σεπτ. διά Καράτσι
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ., πλωτή σιταποθήκη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	Γ. Καλαφάτης	44	437	έποδισε Πόρτλαντ 14 Σεπτ. (διά Γένοβαν)
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. Μόμπιλ 26 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ	υιοί Κ. Η. Λαιμού	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 Σεπτ. διά Ντουγκούν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Ρότερνταμ 27 Σεπτ. διά Νάρδικ
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 14 Σεπτ. διά Μπαρραγκούΐλα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εἰς Θεσσαλονίκην 20 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	εἰς Γδυνιαν 18 Σεπτ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	εἰς Κόμπη 15 Σεπτ.
ΛΥΡΑΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ., πλωτή σιταποθήκη
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανώς» A. E.	45	7176	έφθ. Τσιτταγκόγκ 11 Σεπτ.
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδιονύ	19	3911	διήλθε Ντόβερ 29 Σεπτ. διά Μπάρρυ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Νάρδικ 28 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ., πλωτή σιταποθήκη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Λίθερπουλ 16 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	έφθ. 'Οσλο 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Ά.	K. Η. Λαιμός	12	4707	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρον 12 Σεπτ. διά Σορέλ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΪΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	έφθ. Νουέβιτας 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Καράτσι 11 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμ. Βιντιάδης	20	2310	διήλθε Ντόβερ 29 Σεπτ. διά Κονάκρι
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Ήράκλειον 23 Σεπτ. διά Σφάξ
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιος	19	5476	διήλθε Ούζαν 28 Σεπτ. διά Σαβόναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΪΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διήλθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Κιασοσιούγκ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	44	7198	διήλθε Ντόβερ 22 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΜΕΝΤΩΡ	"Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	διήλθε Παναμάν 23 Σεπτ. δι' Είρηνικόν
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	Ψυχογιός	20	2688	εἰς Μάντζεστερ 30 Σεπτ. υπό παρασλαβήν
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Α. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδαμαστος» A. E.	43	7207	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άργει Πειραιάς από 21 Νοεμ. 1949
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Λιθέρπουλ 20 Σεπτ. διά Τσάρλεστον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γούλανδρη	22	16991	διήλθε Λισσαβόνα 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 Σεπτ. διά Σάν Αντώνιο
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Αχτζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Δουσκέρχην 25 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Γιοκογάμαν 23 Σεπτ. διά Ντάιρεν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	B. Σ. Ρωσόλυμος	10	4540	έφθ. Πειραιάς 12 Σεπτ., παραμένει
ΝΙΚ. ΚΑΙΤΡΗΣ	άδελφοι Σιτινά	43	7244	διήλθε Παναμάν 27 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	E. Κουλούκ.-I. Καίρης	43	7196	διήλθε Σουάτραν 24 Σεπτ. δι' "Άδεν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	K. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Πειραιάς 23 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Όκεανοντόρος» A. E.	43	7194	εἰς θέσιν 35—23 Β. καὶ 28—21 Δ., Σεπτ. 24 διά Βουβάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεχ. Χούστον 27 Σεπτ. διά Γκαλέστων
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Τεργέστην 25 Σεπτ. διά Θέουταν
ΝΙΚΟΣ Τ.	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 15 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΘΩΝ	«Καφορένας» A. E.	19	5175	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΟΛΓΑ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΟΣ	Έμπορ. - 'Εφοτλιοτική	44	7176	άνεχ. Τεργέστην 15 Σεπτ. διά Μπουενέος "Αύρες
ΟΝΤΡΙ	Κούλουμβρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άργει Σύρον από 26 Ιουλ. 1949
ΟΡΟΣ ΆΘΩΣ	K. Γράτσου	45	7176	έφθ. Σάντος 24 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	Kων. B. Σκαρδέλης	43	7176	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 16 Σεπτ. δι'. Ιαπωνίαν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	άργει Σύρον από 5 Σεπτ. 1949
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Τράμπο Σο	18	5525	άργει Σύρον από 7 Νοεμ. 1949
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	M. Πιάκυος κλπ.	17	3704	άργει Πειραιάς από 30 Ιαν.
ΠΑΝΑΓΗΣ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	άργει Κεφαλληνίαν από 24 Όκτ. 1949
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	άργει Πειραιάς από 13 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	A. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 19 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Ρίον 'Ιανέρον 23 Σεπτ. διά Τακοράντι
ΠΑΡΑΛΟΣ	Hλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	άδ. Γιαννακάρων	20	1130	διήλθε Αδεν 24 Σεπτ. δι' Είθονμάσουθ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων 21 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέρον
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. M. Νικοφόρος	24	5026	έφθ. Ρότερνταμ 28 Σεπτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νούεβιτας 23 Σεπτ. διά Βοστώνη
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ τάνκερ	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Αραδίαν 25 Σεπτ. διά Χείζαμ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί Π. Γούλανδρη	44	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	G. Γούλανδρη	23	4693	άνεχ. Μπενισάφ 12 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ. (είτα Κούβαν)
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηναία»	44	7207	άνεχ. 'Αγιον Φραγκίσκοκου 12 Σεπτ. δι' Απω 'Ανατολήν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	έφθ. Χάρδην 27 Σεπτ.
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βαγιάνης καὶ Σία	16	1765	άργει 'Αμπελάκι από 24 Όκτ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Καράτσι 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	άνεχ. Αλέρειον 25 Σεπτ. διά Πειραιάς, έφθ. 29
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόδ	17	4908	άνεχ. Αμπαύταν 24 Σεπτ. δι' Αδεν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. πλωτή σιταποθήκη
ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγέλση	43	7177	έφθ. Καράτσι 9 Σεπτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 8 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΟΥΓΙΑΙΩΤΗΣ	«Ναυτίλος» A. E.	17	4300	άργει Πειραιά από 25 Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Πειραιά από 14 Απρ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άνεχ. Ξινό από 1 Σεπτ. (διαταγάς)
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	άργει Χίον από 1 Σεπτ. 1949
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» A. E.	25	4853	έφθ. Γένοβην 20 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Σεπτ.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ἰω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λίβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Καράτσι 25 Σεπτ.
ΣΤΥΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλάσσοπουλοι	43	7244	εἰς Ντουγκούν 16 Σεπτ.
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λαιμού	13	4221	άργει Οίνουσας ἀπὸ 11 Σεπτ. 1949
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλουμέρου - Ἐμπειρίκου	18	5687	άργει Σύρου ἀπὸ 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	άνεχ. Πειραιά 20 Σεπτ. διὰ Κύπρου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εὐγενία Ι. Χανδρή	43	10448	ἔφθ. Πόρτλαντ (Μαίην) 27 Σεπτ. (διὰ Βοστώνη)
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Ἐκτώρ Δρακούλης	11	3658	ἔφθ. Αρχάγγελον 17 Σεπτ.
ΤΗΝΟΣ	Ποθ. Μπάικας κλπ.	11	1459	εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 16 Σεπτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Ἀθαν. Κουλούρας	30	4557	εἰς Πειραιά 25 Σεπτ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	ἔφθ. Στεττίνοι 23 Σεπτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά ἀπὸ 2 Ιουλ. 1949
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	ἔφθ. Τεργέστην 21 Σεπτ.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Πειραιά 30 Σεπτ. πλωτὴ σιταποθήκη
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	ἔφθ. Βοστώνη 20 Σεπτ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α.Ε.	45	7247	διῆλθε Ντόντζενες 25 Σεπτ. διὰ Γύνιαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. E.	44	7176	εἰς θέσιν 36 B. καὶ 29 Δ. Σεπτ. 24 διὰ Βαλτιμόρην
ΧΙΟΣ	«Λίβανός» Α. E.	39	5643	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΧΡΥΣΗ	υἱοῦ Π. Γουλανοῦρη	44	7176	ἔφθ. Γιουκάρο 18 Σεπτ.
ΓΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ἔφθ. Σάντος 24 Σεπτ.

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παγαμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Αμπατάν 25 Σεπτ. δι' "Άδεν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	«Ἐλλήνες ἄγορασται	43	7239	εἰς Ρόττερνταμ 27 Σεπτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἀλουέρο»	44	7176	ἔφθ. Καλλίδον 26 Σεπτ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	«Ἐλλήνες ἄγορασται	44	7158	εἰς Χάλιφας 28 Σεπτ. ὑπὸ παραλαβὴν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ἀκρόπολις»	28	5133	ἔφθ. Γύνιαν 13 Σεπτ.
ΑΛΜΑ	έτ. «Ἀλμά»	19	5409	άνεχ. Τουτικόρι 27 Σεπτ. διὰ Κοσσίν, ἔφθ. 28
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ἅγικουάνος	18	8703	άνεχ. Σταύλου 16 Σεπτ. δι' "Άμπατάν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Ἀμαρυλλίς»	45	7201	ἔφθ. Δουδίνον 26 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ὀκεανός»	19	5869	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7207	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 17 Σεπτ. διὰ Τρίνινταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 26 Σεπτ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	διῆλθε Παναμάν 18 Σεπτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Ἀννίτσα»	44	7070	ἔφθ. Μόντφεαλ 20 Σεπτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Γκάριμπ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΔΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Καλκούταν 24 Σεπτ. διὰ Μαντράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονουκάς»	04	4784	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίπιτος»	19	5114	ἐπόδισεν εἰς Μπάρου 5 Σεπτ. (δι' "Αρχάγγελον)
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Ἀλβιόν», .	28	5061	άργει Πειραιά ἀπὸ 22 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Σεπτ. διὰ Χαδάννων
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Σεπτ. διὰ Ντάριεν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆλθε Κριστούπαλ 21 Σεπτ. διὰ Σαδάννων
ΑΡΙΣΤΟΤΟΠΑΙΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἔφθ. "Αγιον Φοργκίκον 16 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	ἄνγι. Λός Αντζελες 14 Σεπτ. διὰ Τέλ Αβίδ
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	19	5672	ἔφθ. Γύνιαν 13 Σεπτ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάτο»	44	7157	διῆλθε Τρίνινταν 22 Σεπτ. διὰ Ρίον Ιανέτρον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούέλ»	28	4809	ἔφθ. Χάϊφαν 17 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ὀκεανός»	15	5751	άνεχ. εἰς Μό. πλ. ἀπὸ 16 Μαΐου
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκός»	18	2224	ἔφθ. Βαλτιμόρην 26 Σεπτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Ἄστρα»	21	8206	έρρυμουλκήθει εἰς Μασσαλίαν 10 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικαν»	21	8207	άνεχ. Κιουρασό 22 Σεπτ. διὰ Μπούνεος "Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διὰ Σαγκούά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ.	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Ντάϊν 11 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Ἀτλάντικ»	49	17094	διῆλθε Σουάν 12 Σεπτ. δι' "Αραδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιβερ.)	έτ. «Ἀτλάντικ»	49	7310	διῆλθεν "Άδεν 28 Σεπτ. διὰ Χάϊφογκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ἀτλάντικ»	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7200	εἰς Οὐέστ Χάρτεπούλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ἀτλάντικ»	50	9250	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. δι' "Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	εἰς Ντάρεν 28 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΑΩΤ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ἀτλάντικ»	48	10928	άνεχ. Σουάν 23 Σεπτ. δι' "Αμπατάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ἀτλάντικ»	49	10908	διῆλθε Σιγκαπούρην 26 Σεπτ. διὰ Σουέζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Νάρδιν 18 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ἀτλάντικ»	43	7176	εἰς Ούέστ Χάρτεπούλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Σεπτ. δι' "Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ἀτλάντικ»	44	7247	εἰς Ντάρεν 28 Σεπτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Ἀρκτούρος»	27	5006	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Σεπτ. διὰ Βομβάνην
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ	έτ. «Κρούζες»	19	5670	εἰς Πόρτ Σαΐδ 25 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	"Ιδε: «ΜΑΡΚΑΡ» σημαία Παναμᾶ
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	έτ. «Λεβάντε»	44	7176	άνεχ. Πόρτ "Αραδίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	διῆλθε Νότερ 22 Σεπτ. διὰ Αραβίαν
ΒΙΛΑ ΔΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	εἰς Τάιν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	εἰς Τάιν 11 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δάρωρας	19	640	εἰς Τάιν 22 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	εἰς Τάιν 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	ἔφθ. Βαλτιμόρην 23 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7216	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΔΗΜΟΣΩΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3322	άργει Πειραιᾶ απὸ 27 Μαρτίου, έναυλώθη
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	εἰς Ρίον Ιανέτρον 26 Σεπτ.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	22	5905	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Αύγ. 1949
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφόλες»	19	812	όγγει Σύρου 30 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	ἔφθ. Μπιέρταν 25 Σεπτ.
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 25 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	έφθ. "Αμπερταν 21 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ἀταλάγια»	21	3345	έφθ. Χόγκ Κόγκ 3 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	διῆλθεν "Άδεν 23 Σεπτ. διὰ Νέαν Ζηλανδίαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Ἀταλάγια»	10	1484	ἔφθ. Πρέστον 29 Σεπτ.
ΕΜΑΝΣ ΙΠΕ·ΙΤ·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διῆλθε Τρίνινταν 26 Σεπτ. διὰ Σάντος
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ἐνσενάτα»	44	7207	άνεχ. Τσιγκάτα 27 Σεπτ. διὰ Σασένπο
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διῆλθε Βαλέτσιαν 20 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	διῆλθε Τρίνινταν 25 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΕΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος Α'Τυχίδης	20	6419	άνεχ. Μασσαλίαν 24 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	ἔφθ. Γκάλβεστων 26 Σεπτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	εἰς Πόντος 20 Σεπτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	έφθ. "Αλεξανδρείαν 15 Σεπτ.

ZAN	έτ. «'Ορινόκος»	44	7165	έφθ. Πόρτ "Άλφεντ 23 Σεπτ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Σεπτ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	διηλθεί Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΘΕΟΓΓΕΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Γένοβαν 26 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρος»	19	5524	άνεχ. Καράτσι 27 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1276	έφθ. Χούλα 26 Σεπτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάτα Πέρλας»	28	5068	διηλθείν Όραν 27 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. 'Αλεξανδρέτταν 23 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 Αύγ. 'Εναυλώθη
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 23 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Μπουένος 'Αϊρες 18 Σεπτ. διὰ Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Βαλτιμόρην 27 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Κιουρασώ 24 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 15 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεατόρ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 18 Σεπτ. διὰ Κόμπε
ΚΑΛΛΙΡΩΝ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	έφθ. 'Αιμούργον 24 Σεπτ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	7710	άνεχ. Σαούθαμπτον 24 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. 'Αιμόργον 22 Σεπτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέυ»	12	3964	άνεχ. 'Αρχάγγελον 18 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλη»	05	4298	έφθ. Μαρακάιμπο 11 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Χούστον 20 Σεπτ. διὰ Μεξικόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Ντεμεράρα 23 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Τακόμα 25 Σεπτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Πούλ 26 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Αλμπάτρος»	40	982	άργει Πειραιᾶς ἀπό 12 'Ιουλ. 1949
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Λίβερπουλ 25 Σεπτ.
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 11 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδων 23 Σεπτ. δι' 'Ολλανδίαν
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άργει Πειραιᾶς ἀπό 16 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	άνεχ. Νέαπολιν 25 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΚΟΡΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	9424	εἰς ταξίδιας Ελλάδος — Μέσης 'Ανατολής
ΚΟΡΣΑΪ-Ρ	Π. Γαστπαριάντος	06	824	έφθ. Λίβερπουλ 27 Σεπτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	άργει Σύρου ἀπό 9 Σεπτ. 1949
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5758	εἰς Χάλιφας 26 Σεπτ. ὑπὸ παραλαβὴν
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	44	7190	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπό 15 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντό»	45	7157	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	«Έλληνες ἄγορασται	44	7165	άνεχ. Λός "Αντζέλες 18 Σεπτ. διὰ Βοστώνην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντό»	43	7207	διηλθεί Παναμάν 19 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 28
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρο»	14	7475	έφθ. Νιουγκούν 6 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	έφθ. Φλανδρίειν 24 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπτ. διὰ Κιουρασώ
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικοῦ»	16	5505	Ίδε: «ΑΣΤΡΑ», σημαία 'Ονδούρας
ΛΟΙΝΤΕΣΤΕ (τάνκερ)	έτ. «Αντόρ»	21	8206	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 Σεπτ. διὰ Καριπίτο
ΜΑΓΚΥ (δεξ.)	έτ. «Πετρολέος»	32	11194	έφθ. Βουδάνη 19 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Καρρέτο»	49	5841	άνεχ. Εξ Αγίου Φραγκίσκου 6 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκος»	19	6040	διηλθεί Πορτ Σαΐδ 21 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΜΑΚΕΝΑ II	έτ. «Ωρίωνα»	44	2883	άνεχ. Μουπάσσα 27 Σεπτ. διὰ Ντώρμπαν
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς Καλκούταν 28 Σεπτ.
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Χούστον 24 Σεπτ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Κάλλιαρη 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλη»	20	3326	άνεχ. Καράτοι 19 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Νιού Μπρούνοβικ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	εἰς Νέαν 'Υόρκην 26 Σεπτ. ὑπὸ παραλαβὴν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	άνεχ. Λομπίτο 22 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έποδις Ρερίφ 31 Αύγ., επισκευὴν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πόρωρας»	01	3568	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 26 Σεπτ.
ΜΕΝΤΕΕ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	άνεχ. Σάν Λορέντζο 21 Σεπτ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυτάλδου	08	4625	έφθ. Ρεσίος ἀπό 5 Αύγ. επισκευὴν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Οκτ. 1949
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Σαράτι»	18	4965	άνεχ. Λομπίτο 22 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έποδις Ρερίφ 31 Αύγ., επισκευὴν
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Αγίου Βικέντιου 25 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Άλφεντ
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	άνεχ. Σαντιάγκο 23 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίουπιαν»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Σεπτ. διὰ Μόμπιλ
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Νοφτόλ»	20	6416	εἰς Κούδαν 25 Σεπτ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	10474	έφθ. Ποιγάκ 19 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτο»	43	7168	άνεχ. Κολόμπο 26 Σεπτ. διὰ Μαντράς
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορούπιτο»	19	2592	άνεχ. Σάν Λορέντζο 24 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΝΙΚΗ	έτ. «Βίκτορια»	29	4386	διηλθεί Αδεν 21 Σεπτ. δι' 'Ινδιας
ΝΟΡΑ	έτ. «Βίστερν Σιφάριγκ»	43	7175	διηλθεί Ριτζέκαν
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σδύν»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 22 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διηλθεί Παναμάν 18 Σεπτ. ἐκ Χιλῆς.
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεβάτ»	44	7207	διηλθεί Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ελαφότολ»	20	7030	έφθ. Ρεσίο (Βραζ.) 26 Σεπτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΑΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάρασλον»	45	7148	διηλθεί Γιβραλτάρ 25 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Τουτικόριν 24 Σεπτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 26 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευπάκος»	25	5531	διηλθεί Σαντιάγκο 24 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπός»	44	7244	έφθ. Σόντερλαντ 2 Σεπτ.
ΟΔΑΓΑ	έτ. «Σάν Ζοέ»	19	2659	διηλθεί Παναμάν 18 Σεπτ. διὰ Μαντράς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-Ι-Μ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	10901	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	διηλθεί Αδεν 21 Σεπτ. δι' 'Αμπαντάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	έφθ. Τουτικόριν 24 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 26 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17724	διηλθεί Σαντιάγκο 24 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άνεχ. έξ Αραδίας 22 Σεπτ. διὰ Πώλομπορρω
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιοσφόρδες»	27	8627	έφθ. Ρές Τανούρα 23 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γουνάρης»	19	5701	διηλθεί Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διὰ Λίβανον
ΟΥΤΑΧΑΝ	έτ. «Γρεβάτ»	19	7031	άνεχ. 'Αρουμπά 15 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διηλθεί Μόμπιλ ἀπό 7 Οκτωβρίου 1949
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Χάιφαν 11 Σεπτ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Σεπτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	21	6230	διηλθεί Γιβραλτάρ 27 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	έφθ. Βαλτιμόρη 26 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Ντέρλαντ 9 Σεπτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	άργει Ρίον 'Ιανέιρον ἀπό 25 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ναδιέρα»	20	6495	άργει Νέαν 'Ορλεάνη ἀπό 10 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	άνεχ. Μόντρεαλ 15 Σεπτ. διὰ Ντεμεράρα
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	6109	άργει Πειραιᾶς ἀπό 27 'Ιανουαρίου
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ»	20	3280	άργει Τεργέστην ἀπό 13 Μαΐου
ΠΟ-ΙΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ	έτ. «Λά. Πλάτω»	44	7163	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 25 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάμα»	36	7104	άνεχ. Καρθαγένην 22 Σεπτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)				

ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	ἔθ. Αδεύ 26 Σεπτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντελ "Εστ»	44	7192	διῆλθε Τρίνινταν 22 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευτρέσσας	42	7176	έθ. Σάντος 15 Σεπτ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	ἀνεχ. Τρίνινταν 24 Σεπτ. διὰ Χάμπτον ρόδς, ρυμουλκούμενον
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	ἀνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 26 Σεπτ. διὰ Βεγγάλην
ΡΙΟ (δύδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	διῆλθε Κολόμπο 22 Σεπτ. διὰ Ντόρμπαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διῆλθε Χονολουλού 17 Σεπτ. διὰ Σίδνευ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόρτ Σαιδ ἀπὸ 19 'Ιουν.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 14 Σεπτ. διὰ Παναμάν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντελ "Εστε»	18	5664	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διῆλθε Κέιπ Τάουν 16 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	ἀνεχ. Βούμπαν 3 Σεπτ. διὰ Μόλι
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζα»	23	5374	εἰς λιμένας Θαλάσσης Καρά 15 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4841	ἔθ. Λιδόρον 23 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	έθ. Κόμπι 22 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Αμέρερσαν 23 Σεπτ. διὰ Νάρβικ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έθ. Ρίον 'Ιανέριον 18 Σεπτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	ἀνεχ. Αρντρόσαν 15 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβιας»	20	2606	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διῆλθε Κέιπ Φρίο 24 Σεπτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ "Αμερικάνα»	44	7212	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Σεπτ. διὰ Ντάριεν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διῆλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	έθ. Μπορντάιλαντ 17 Σεπτ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 22 Σεπτ. διὰ Τάμπαν
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	έθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	K. «Αυτοχίδης	25	5136	έθ. Μασσαλίαν 18 Σεπτ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊλος»	43	7199	εἰς θέσιν 31—38 Β. καὶ 123 Α., Σεπτ. 20 δι' Εύρώπην
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έρρυμασμούλην εἰς Σίενταν 26 Σεπτ. δι' ἐπισκευάς
ΣΥΡΟΥΣ (δεξ.)	"Ελλήνες ἄγορασται	44	10470	"18δε «ΤΖΩΝ», σημαῖα Παναμᾶ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 29 'Οκτ. 1949
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	«Μπλού Λάιν»	30	2480	ἀνεχ. Μάλταν 23 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
TZENNY	έτ. «Οκεανός»	18	7914	άνεχ. Ρεσιφ (Βραζ.) 24 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Σεπτ. διὰ Λουπτίτος
ΤΡΑΝΣΟΜΑΝ (δεξ.)	έτ. «Ναβιέρα»	30	6869	εἰς Ρόττερνταμ 26 Σεπτ. ὑπὸ παραλαβὴν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έθ. Χάϊφαν 21 Σεπτ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντελ "Εστε»	43	7132	διῆλθε Τρίνινταν 25 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αἴσων»	14	3654	έθ. Τσιτταγούκη ρόδς 13 Σεπτ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούστες»	20	6090	έθ. Πιτέα 13 Σεπτ. (δι' 'Αλεξάνδρειαν)
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 Σεπτ. διὰ Τρίνινταν
ΧΟΚ	έτ. «Ντελ "Εστε»	43	7127	έθ. Ρίον 'Ιανέριον 20 Σεπτ. (διὰ Δουσκέρκην)
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ. διὰ Ντάριεν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	ἀνεχ. Μπουένος "Αὔρες 7 Σεπτ. διὰ Κιουρασσώ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ: Έκ της 21ης σελίδου χύτης 10—10½ μιλίων, μέση κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάξιμο τσάρτηρ διατοξίδιον έπιστροφής έξι "Απω Ανατολής εις Εύρωπην, μέσω Βορείου Κίνας, δόλλ. 3,10, παρόδους μέσα 'Οκτωβρίου εις 'Ιαπωνίαν, έπαναπόρρισης εις 'Αγγλίαν—Κοντινέυτ.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 10.865 τ. ή.ώ. (499.000 κ.π. διά δέματα, τούχηπερ 10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 25—26 τ. πετρελαϊού), τάιμ τοάρτερ διά δέματα από «Ημαρένσ» Πολιτείες είτε Εύρωπην δολ. 3, παράδοσης Σεπτεμβρίου είς όμερο πρινκιπικούς λιμένες Κόλπου, έπαναποδομίας εις «Άγγλιαν»—Κόντυνετ.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (Ανδραβίδα), 10.500 τ. ή.ώ. (500.000 κ.π. διά δέματα, τούχηπερ

“ΑΡΓΙΣΤΕΛΗΣ” (Ιωνικόν) 10.500 τ. (l.w. (500.000 κ.π. διότι ομάδα, τοχήπτης
10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 25—26 τ. πετρελαϊού), τάιμ συάρτερ δι’ ένο
ταξιδίου Δυτικών Ινδίων, θέμασις παράδοσης εις λιμενά έγγυς τοῦ Κέιπ Χένρυ.
“ΚΑΠΤΑΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ” 10.500 τ. (l.w. (499.00 κ.π. διά δέματα, τοχήπτης
10—10½ μιλίων, με κατανάλωση 25—26 τ. πετρελαϊού), τάιμ συάρτερ δι’ ένο
ταξιδίου από Ήνωμένους Πολιτειών εις Εύρωπην δόλ. 3.20, θέμασις παράδοσης εις
Νόρδοντος αρίντζ Ιπανησαράδας εις Αγγλίαν—Κάντινγκ.

ΗΛΑΙΑΣ Κ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ 10.000 π. - Δ.ω. (530.000 κ. π. διά δέματα, το χύτην 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαϊδών) τάξιμο τσόφρε δι' ένα ταξίδι ήδη από 'Ημαρένσιας Πολιτείας εις Εύρωπην δολ. 3,20, παρασήσις 'Οκτωβρίου 17-30 εις αμερικανικούς λιμένες Κόπλου, έπαναπαράσσονται εις 'Αγγλίαν—Κοντίνευσιν.

ειςΑΝΗΝΗΣ ΧΑΝΔΡΑΣ 10.500 π. (Ι.Λ. (508.000 κ. π. σε δερμάτια, τοχηματών
10 μιλιάρδ., με κατανάλωσην 26 τ. πετρελαίου), ταύτις τοπέρ διό τυχείσιν επιστρο-
φής έξι Α' Ανοτολής είναι Εύρωπων ή 'Ηνωμένων Πολιτείας 19) — (μένον Ντάϊρια,
παρθένος εἰς 'Ιστονιάνια 1—20 Νοεμβρίου, έπαναπαρθένος εἰς 'Αγγλίαν—Βαρδόνη—
Αρμούρων ράιντη ή εἰς 'Ηνωμένων Πολιτείας (άμερικανικούς λιμένας 'Αλαστι-
κού, δασούς τοῦ Υάγτερας η εισαγωγής Κάλιφού)

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» 10.844 τ. δ.ω. (500.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλών, με κατανάλωσιν 26—27 π. πετροδακτικά), ταύμ του τόπρωτης Εύα Ταξίδην από τάς 'Ημανέκας Πολιτείας εις την Ηράκλειαν δολ. 3.15, παραδόσισις όρχεις 'Οκτωβρίου εις όμερικανικούς λιμενας Κόλπου, έπανωπαράδοσις εις 'Αγ.

«ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ» (δινδυρ.) 10.900 τ. d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, των οποίων 10—10½ μιλάδινων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαϊών) τόιμι τοσφέρτη διά τα οποία διαρκείας 3 έως 6 μηνών άντε την «Υδρόγειον» (υμητρία πλαθανάστων της Βορ. Κίνας) δολλ. 2.10, παράδοσης 5 «Οκτωβρίου εἰς «Αλεξανδρεία, ἐπαναπτεράδοσης εἰς

Αγγλίας - Κόπιντεν.
ΚΑΣΩΣ 9.535 τ. δ.ω. (533.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 11½ μιλλών, με κατανάλωσιν 9½ τ. πετρελαίου), τάχιμ τσάρφερ 5'. Ήνα ταξίδιον Δυτικής Αφρικής 21) ταράδωσις είς Αλεξανδρειαν 4' Οκτωβρίου, έπαναπαρόδοσις είς Αγγλίαν-Κόπιντεν.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΗΛΟΥ» 10.840 τ. δ.ώ. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μίλιαν, με κατανάλωσην 26 τ. πετρελαϊου), τάξις τούρπτερ δι'. Είναι η πλήρεις υπέρτελα-
τικόν των ταξίδιον δολ. 2.15, παρόδοσις είς άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 5—9 'Οκτωβρίου, έπανοπρόδοσης είς άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χταπόρεα).

«ΣΤΡΥΜΩΝ» 8381 τ. d.w. (398.000 κ. π. διά 6 δέματα, ταχύτης 9 μιλών, μία παραδόσιαν 26 τ. και αναθρόκων), ταύτη το πάρτερ δι' 6 μηνάς (τιμήσιδα Ινδιάν) 15-
παταράδοσις είς Καμιαδάρ 28 Σεπτεμβρίου - 7 Οκτωβρίου, ἐπαναπατράδοσις εἰς Τιμήσια
διάς, Ποκιστάν, Κελύνδην ή Μπούρμαρα.
«KNOZA» (πανομ.) 10.700 τ. d.w. (475.000 κ.π. διά 6 δέματα, ταχύτης 10-

10½ μιλιάριαν, μὲ κατανάλωσιν 27 τ. (πετρελαίου), τόσης τούρφης δι. Ένα ταξίδιον δέ
«Ημερών Πολιτειών εἰς Εύρωπην» διόλ. 2.80, παρόδιος εἰς ένα άμερικανικό διάδοχο.
«(βορείων τοῦ Χαττερού) 19—21 Οκτωβρίου, ιπαναπαράδοσις εἰς «Αγγλίαν»
Κοντινέτιν.

στις 20 Οκτωβρίου έως 10 Νοεμβρίου εἰς Αλεξανδρεία και έπαναπαράδοσης.

ΑΛΛΑΣ 10.300 τ. d. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 % μιλλίων, με λωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ τσάρτης δι' ένα ταξίδιον ὥπο Ηνωμένων από εις Εύρωπην δολ. 2,65, παράδοσις 15 Νοεμβρίου έως 31 Οκτωβρίου εἰς ρεντίν, ἐπαναπαρθόσις εἰς Ἀγγλίαν—Κόντινεντ.
ΡΟΖ 10.300 τ. d. w. (475.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 μιλλίων, μὲν λωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ τσάρτης δι' ένα ταξίδιον ὥπο Μεγάλην Βρετανίαν.

τοσσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ τσάρτερ δι' ένα τοξιδίον ἐκ Μεσσηγείου εἰς
τον 1916, παράδοσις εἰς Μασσαλίαν "Οκτώβριον" (θύψιν τῶν ναυλωτῶν διὰ πα-
τέρων εἰς Ρόττερνταμ 30 Σεπτεμβρίου), ἐπαναπάρδοσις εἰς "Ινδοκίναν".

ΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (πανομ.) ή Πόρτ Ζερδ 7.000 τ. γκεζολίνης διά Φρέντς 20)— Ένα λιμένα, 22^ο δύο λιμένες, φόρτωσης όρχες 'Οπτωβρίου'. **ΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ** (πανομ.) ή Μπονένος 'Άυρες 7.000 τ. σπορρέλαια δι' 'Αμ- 105), όφιδον 'Αμβρούγον 110), φόρτωσης Νομέριον.

Ι-ΝΤΑΑ (πανα.) από λιμένας Καραιβικής Θαλάσσης 7.000 τ. πετρελαιοειδών συνεχή ταξίδια) διά Νόρδερν Στέιτς 45 % πλέον τής βάσεως του καυλοδ. Μ. Ο. Τ., εναρξίς Σεπτέμβριον.

ΟΣ ΓΕΡΟΠΓΙΟΣ V.», ἐκ Περιστού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Γαλ-
λαχί $\frac{1}{2}$ % ἐπί τλέον τῆς βάσισης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U. S. M. C., φόρτωσις
προ.

ΣΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» ἐκ Περισκού Κόλπου 8.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Ἰταλίαν πί τλεον τῆς βάσεως τοῦ Ναυλοδογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις Ν' δριον. ΤΟΠΟΙ» (παναρ.) ἐκ Περισκού Κόλπου 9.500 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν πεντε 55 % τλεον τῆς βάσεως τοῦ Ναυλοδογίου Μ.Ο.Τ., φόρτωσις 'Οκτώνεις

ΝΤΑ» (όμερ.) ἀπό δημιεργικούς λιμένας Κόλπουν 9.500 τ. πετρελαιοειδών δι' οικονομία λιμένων «Άτλαντικου 5 % ἐπί πλόν τῆς βάσεως τοῦ Ναυπλούσιου τῆς Ι.Σ.Κ. (ήτοι δύο) 2.99, δύσσιν Νίσιν «Υόρκη», φιδρώσις 17 Σεπτεμβρίου.

ΙΔΙΟ ΠΙΝΕΡΩΝ» (παναυ.) ἀπό λιμένας Καραϊβών θίρας Λάθρασης 9.500 τ. πετρελαιοειδών δι' οικονομία λιμένων «Άτλαντικου 5 % ἐπί πλόν τῆς βάσεως τοῦ Ναυπλούσιου τῆς Ι.Σ.Κ. (ήτοι δύο) 2.99, δύσσιν Νίσιν «Υόρκη», φιδρώσις 17 Σεπτεμβρίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΑΙΔΩΝ» (πατέρων), σύντομη πληρωμή των δαπανών για την εκπαίδευση των παιδιών τους, από την Εθνική Τράπεζα, σε περιόδους τριών μηνών, σε ποσό που διαφέρει ανά οικογένεια, ανάλογα με την κατηγορία της, σε ποσό από 1.000 έως 3.000 δολλαρίου.

ΕΛΛΑΣΙΩΝ Διά Μόντρεαλ 25 % έπι τόπον της δάσσους του Ναυπλίου της U.C., (ήτοι δολ. 5.95), φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου.

ΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.Π.» (άμερ.) ει λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ.ρ. σε βάρος πλούτου (80% πολύτελων τοξιδών), 25 % έπι τόπον της δάσσους

πεισθέντων διά Ρίτερ Πλέιτ (δύο συνεχή ταξιδιώτων), 25 % επι πλεόν της θάσεως, υπόλογους της U. S. M. C., έναρξις Οκτώβριου.
ΠΤΔΑ (όντωση), από λιμένας Καραϊσκίκης Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαιοειδών Ηνήσους 'Ατλαντικών (δύο συνεχή ταξιδιώτων), 65 % πλέον της θάσεως τού

ογίου Μ. Ο. Τ., έναρξης Ιανουάριου.
 ΑΗΔΑ (άμερ.) έχει λιμενών Καρπαθίκης Θαλάσσης 15.000 τ. πετρελαιοειδών λιγύων—Κόντινευτ και είν συνεχείς εί. Περισσού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιο-
 εί. "Αγγίλιαν—Κόντινευτ, 20 % επί πλέον της βάσεως του Ναυλολογίου της

Μ. C., Έναρξης Οκτώβριου.
ΝΤΑ (άμερ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. πετρελαιοιδών
ρικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάρτηρας), 25 % πλέον τής
του Ναυαρχού της U. S. M. C., φόρτωσης Οκτώβριου.

ΡΜΑ (παναγ.) έκ Περισκού Κόλπου 9.500 τ. πτερόλαιοιςδίν διά Ριζέκαν λέσχη της βάσεως του Ναυπλολογίου Μ. Ο. Τ., φόρτωσις Νοέμβριον.
ΑΝΩΣΑΜΑΝ (παναγ.) έκ Περισκού Κόλπου 10.000 τ. πτερόλαιοιςδίν δι' ι- με ψώνια Αγγλίαν—Κόντινεντ, 25 % πλέον της βάσεως του Ναυπλολογίου Σ. M. C., φόρτωσις Νοέμβριον.