

# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1950

Αρ. Φύλλου 369/128



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΖ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 369/128

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1950

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Μειονεκτήματα και φορολογία

'Από την μεσάραν σειράν των υποδείξεων του κ. Πόρτερ πρός τὴν Κυβέρνησιν ἐπὶ τῶν φορολογικῶν, δημοσιονομικῶν καὶ τῶν γενικωτέρων οἰκονομικῶν ζητημάτων, δύο θὰ πρέπει καὶ τὸν στηλῶν αὐτῶν ιδιαιτέρως νὰ ἔφελκύσουν τὴν προσοχήν. Εἶναι σὶ υποδείξεις αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν λιμεναῖ τοῦ Πειραιῶν.

Ο ἄρχηγὸς τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς, ἀπαριθμῶν τὰς δυνατότητας τῆς κινητοποίησεως τῶν Ἐλληνικῶν πόρων καὶ τῆς τονώσεως τῆς ἑθνικῆς παραγωγῆς, ὑπογραμμίζει τὸ υψηλὸν κόστος τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ υποδεικνύει τὸν υποβιβασμὸν του. Θὰ ἐνισχυθῇ οὕτως ἡ συναγωνιστική ικανότης τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἐργασθῇ αὐτῇ ἀποδοτικῶς περισσότερον καὶ θὰ διευκολύνῃ ἵσως ἡ ἐπάνοδος ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τῷ τόσων υπὸ ξένων σημαίας πλοίων.

Εἰς γενικὰς γραμμάς διατυπώνει, δέδοικα, τὰς υποδείξεις του δ. κ. Ἀρχηγὸς τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς, χωρὶς καὶ νότιο καθορίζῃ λεπτομερέστερον τὰς οἰκονομίας, ποὺ δὲ πρέπει νὰ ἐπέλθουν εἰς τὰς διαπάνως κινήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἵνα τὸ ἔργον αὐτῆς ἐνισχυθῇ. Εἰμεθα, πάντως, εἰς θέσιν νὰ γινωρίζωμεν, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ ἐμπειρογνομονες εἰναι πλήρως ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῆς ὅλης υποθέσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐπί της μέρους ζητημάτων ἐκάστου τῶν κλάδων αὐτῆς ιδιαιτέρως. Δύναται, συνεπῶς, ὁ κ. Πόρτερ εὐχερῶς, πιστεύομεν, νὸν υποδείξηπει καὶ τὰ μέσα τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Δὲν θὰ διαφεύγουν, ὅμως, τῆς προσοχῆς τῶν παρ' ἡμῖν 'Ἀμερικανῶν ὥρισμένα δασικά, — ὄργανικά κατέστησαν πλέον — μειονεκτήματα τῆς ὡκεανοπόρου Ναυτιλίας μας, τῶν ὅποιων ἡ ἀμερικανική εἶναι εξαιρετικὸς δύσκολος διά τινα ἐξ αὐτῶν, ἀνέφικτος δὲ διὰ τὰ πλεῖστα τούτων.

Τὸ πρώτον μειονεκτήμα ἔγκειται εἰς τὴν πλήρη ἀπομάκρυνσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπὸ τὰς ἑθνικὰς του δάσεις. 'Η Αναποτολὴ Μεσόγειος ἐπαύει πλέον, μετατολεμικῶς, νὰ ἀποτελῇ τὴν ἀφετηρίαν ἡ καὶ τὸ τέρμα τῶν ταξιδίων του. Οἱ μακρύνοι λιμένες τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κόντινεντ τὸ φιλοξενοῦν. 'Εκεὶ ἀναζητεῖ τὴν ἐργασίαν του καὶ ἐκεῖ θεραπεύει τὰς ἀνάγκας του. Τὸ μειονέκτημα αὐτὸῦ ζημιάνει σημαντικὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας, διότι δὲν ἐπιτρέπει νὰ διαπανθοῦν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ἀγορὰν κατὰ ἔνα ἔστο σημαντικόν, ποσοστόν, ὅπως συμβαίνει διὰ τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων σημαντικῶν, τὰ δοσὶ τὴν ξένην καταλείπονται εἰς ἐπισκευές, ἀνεφοδιασμούς κλπ. 'Εκ παραλλήλου τὸ μειονεκτήμα αὐτὸῦ ἐπιβαρύνει τὸν διαχειριστὸν τοῦ Ἐλληνικοῦ σκάφους μὲν προσθέτους διπάνας, ἀγνώστους κατὰ πολὺ εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν σηματιών. Τὸ ποντοπόρον φορτηγὸν μας διατηρεῖται ἐπλήρως ἐπανδρώσεις καὶ διὸν ἐπισκευάζεται ἡ καὶ ἀργὴ εἰς τὴν ξένην, ἐνδὸν αἱ συγκαταλήσεις καὶ παλινοστήσεις τῶν πληρωμάτων ἐξ 'Ελλάδος δὲν ἀποτελοῦν ἀσήμαντον κονδύλιον τῶν διπάνων ἐνδὸν φορτηγοῦ σκάφους.

Δεύτερον κατὰ σειράν ἔρχεται τὸ μειονεκτήμα τοῦ υψηλοῦ μισθολογίου. 'Η ἀκρίβεια τῆς ζωῆς ἐν 'Ελλάδι, δὲν ἐπιτρέπει οὐδὲ συγήτησιν ἐπὶ τοῦ υποβιβασμοῦ του, ἵνα ἐξισωθῇ ὡς μισθὸς τοῦ 'Ἐλληνος ναυτικοῦ ποὺς τὰς ἀπολαύσας τοῦ 'Αγγλου, τοῦ 'Ιταλοῦ, τοῦ Γάλλου καὶ τοῦ Σκανδινανοῦ συναδέλφου του. Αἱ περισσότερες εἰς τὸ προηγούμενον τεύχων μας διὰ συγκριτικῶν ἀριθμῶν πόσον μεγάλη εἶναι ἡ διαφορὰ τῆς μισθοφοδοσίας ἐνὸς Ἐλληνικοῦ καὶ ἐνὸς Ἀγγλικοῦ διμοιστού ποτοῦ σκάφους (33 % ἐπὶ τῶν ἐσόδων του διὰ τὸ πρώτον καὶ 17.65 % διὰ τὸ δεύτερον).

Τρίτον μειονεκτήμα, σοβαρὸν ἐπίσης εἰς ἐπιβαρύνσεις τοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, εἶναι ἡ κακοδιοίκησις αὐτοῦ, ἡ συνεχῆς ἀντιδικία ἐφοπλιστού καὶ ναυτεργάτου, λόγῳ ἐλλείψεως σαφῶς προδιαγεγραμμένων συμβασικῶν σχέσεων καὶ κανονισμῶν ἐργασίας καὶ τὰ μεγάλα δάσην κοινωνικῆς πονούσιας (N.A.T. καὶ Clubs), αἱ ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ καὶ ὑπερωρίαι. Τὸ Ἐλληνικὸν πλοίου, δάσει τῆς κείμενης ἀπροσαρμόδοτου εἰς τὴν σημερινὴν πορευματικότητα νομοθεσίας, πληρώνει σημαντικὰς ἀπομιλίας διὰ καθεὶς 'αδικιαστόγητον' ὅποιαν καὶ ὑπόκειται εἰς συνεχεῖς δίκαια — εἰς τὴν Ἀμερικὴν κυρίως — ἀπαιτήσεων παραδόγων.

Τὸ τέταρτον καὶ δχι τὸ τελευταῖον μειονεκτήμα ἀνάγεται εἰς τὴν κακὴν ἀσφαλιστικὴν του θέσιν καὶ τὰς υπερβολικὰς εἰς τὰς μικροσφα-

λείας τοῦ Λονδίνου εἰσφοράς. Τὸ 'Ἐλληνικὸν φορτηγὸν καταντᾶ νὰ πληρώνῃ τὰ διπλάσια ἵσως ἀσφαλιστρα τοῦ ώμοιοτυπου 'Αγγλικοῦ σκάφους.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν: Δεδομένης τῆς περιωρισμένης ἑθνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, τὸ 'Ἐλληνικὸν σκάφος ἀναζητεῖ τὴν ἐργασίαν του εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ἀντιμετωπίζοντας τὸ συναγωνισμὸν τῶν εὐθυνοτέρων εἰς δαπάνας κινήσεως ξένων πλοίων καὶ τὰς διακρίσεις τῶν ιδίων των πλοίων ἀπὸ χώρας μεγάλας, μὲ σημαντικὸν δύκον μεταφορῶν. 'Υποχρεούται, συνεπῶς, νὰ δέχεται τὸν χαμηλότερον ναῦλον καὶ νὰ μεταφέρῃ τὰ πτωχότερα εἶδον φορτίων, ἐνώ, ἀντιθέτως, είναι τὸ πλέον δαπανηρόν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν του. Μειωμένα εἰς τὸ ἐλάχιστον είναι καὶ τὰ κέρδη του, σταν ὑπάρχουν τοιαύτα, ἔναντι τῶν ξένων πλοίων.

Τὸ πτωχότερον, δηλοδή, εἰς ἀπόδοσιν σκάφος, ἀνήκον εἰς τὸ πτωχότερον περιορισμού, δηλιδή, ἐπιπροσθέτως δὲ κακοδιοικεῖται, ἀν μη ἀναρχήται.

"Ολα αὐτὰ τὰ μειονεκτήματα, κληρονομία κακή του πολέμου, — πρέπει νὰ τὰ ἔχουν υπὸ όψι των καὶ τοῦ 'Ἀμερικανοῦ παρατηρηταῖ — δὲν ἡμιποροῦν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην νὰ ἔσαλειφθύνουν, οὔτε καὶ τὰ περιορισθή ἀμέσως ἡ ἀνασχετική ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας ἐπίδιβασίς των. Μὲ σαφῆ κατανόησιν τῆς δυσκόλου θέσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, θὰ μελετηθοῦν ἐνό πρὸς ἔνα τὰ ληπτέα μέτρα. Δι' ἀμοιβαίων υποχωρήσεων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν ἀλλού, καὶ διὰ τῆς ἀποφασιστικῆς τοῦ Κράτους παρεμβάσεως. Θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ ἐπανέλθωμεν σὺν τῷ χρόνῳ εἰς ἔνα καθεστὼς ἀνεκτόν, τείνοντας περιορίση τὰς δαπάνας κινήσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ σκάφους.

'Ο κ. Πόρτερ, διὰ τῆς υποδείξεως του πρὸς τὴν Κυβέρνησην ἐπὶ τοῦ υψηλοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, διέγνωσε τὴν πραγματικότητα καὶ ὅρθως ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνισχυσεως τῆς συναγωνιστικῆς του ικανότητος.

'Ἐφ' σον, δύος, ἀπὸ τὴν ἀνάλυσιν τῶν μειονεκτημάτων, ἀτίνας ἐπιδροῦν ἀμέσως εἰς τὰς διαπάνας διαγειρίσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀπεδείχθη, ὅτι δύσκολος διὰ τίνα ἐξ αὐτῶν, ἀνεφικτος δι' ἄλλα εἶνε ἡ ἀμετοπούσιος ἔχαλεψίς των, θὰ πρέπει καὶ πρὸς τὴν ἄλλην πλευράν τὸν ἐπιβαρύνσεων τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ὃχι ὀλιγώτερον σοβαράν εἰς δυσμενῆ ἀποτελέσματα, νὰ ἀναζητήσωμεν εἰπίσης τὴν μερικὴν ὅρσιν τῶν δυσχερεῖων τοῦ 'Ἐλληνικοῦ σκάφους καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς διεθέσεως του εἰς τὸν συναγωνισμόν. 'Η πλευρά αὐτὴν εἶνε τὸ φορολογικὸν ζῆτημα. 'Ο κ. Πόρτερ εἰς τὰς υποδείξεως του δὲν ἡσχολήθη ἰδιαίτερως ἐπ' αὐτοῦ. Δὲν φάνεται, πάντως, νὰ ἔχῃ ἐπισκοπῶντας ὑπόδομος εἰς τὴν 'Ἐλληνικὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν, στοιχεῖον εἰς προγενεστέρας δηλώσεις του φέρεται τονίζων τὴν ἀνάγκην τῆς συναγωνιστικῆς του ικανότητος.

'Η ἐπιδιώξις αὐτὴ τῆς φορολογικῆς ἀπομαστεύσεως ἔρχεται εἰς πλήρη ἀντίθεσιν μὲ τὴν υπόδειξην τοῦ κ. Πόρτερ περὶ ἐλαφρύσεως τῶν δασών τῆς ἀκματικής διεθέσεως τοῦ πλοίου. Σύγκρισις καμμία δὲν χωρεῖ τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας πρὸς τὴν 'Αγγλικήν, τὴν 'Ιταλικήν καὶ τὰς ἄλλας τῶν διαφόρων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Αὐταὶ δὲν ἔχουν τὰ τόσα καὶ τοσά μειονεκτήματα τῆς 'Ἐλληνικῆς. Διοικούνται καλῶς, προστατεύονται ἀπὸ τὰ Κράτη των, ἔχουν παγίαν τὴν ὑπέρ αὐτῶν νομοθεσίαν καὶ σταθεράν ἐπολλοῖς τὴν ἀπασχόλησίν των, εὐθηνὰ κεφάλαια εἰς τὴν διάθεσίν των καὶ εἰς θηραμόν τούτην τὴν διασχετίσιν τῶν. 'Αν κατόπιν τῶν τόσων πλεονεκτημάτων τὰ κέρδη των φορολογούντων εἰς τὸν πόσοτον 30—40 %, ἀφοῦ ποιηγουμένος δι' ἔκτακτων ἡ ἐλεύθερων ἀποσθέσεων δημιουργήθυνον σεβαστὰ ἀποθεματικά, ἡ τοιαύτη φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις ἀποτελεῖ θωπείαν, ἔναντι τῆς ἐδῶ ἀναδρομικῆς αὐθαιρέτου φορολογίας καὶ τῆς ἐπιδιωκομένης «πληρεστέρας» τοιαύτης.

Καμμία ναυτιλία δὲν ἡμίπορει νὰ βαστάσῃ φορολογίσιν ύψηλην καὶ ἐκ παοαλλῆλου τὰς τόσας ἐπιβαρύνσεις καὶ τὰ τόσα μειονεκτήματα τῆς 'Ἐλληνικῆς.

'Ο κ. Πόρτερ καὶ οἱ 'Ἀμερικανοὶ ἐμπειρογνώμονες θὰ ἡσαν συνεπετεροὶ πρὸς τὰς υποδείξεως των ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἀν ἡ σύντασις περὶ εὐθυνοτέρας διαχειρίσεως τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου ἀνεφέρεται καὶ εἰς τὴν φορολογίαν, ἥτις δὲ πρέπει νὰ είναι ὅπωσδηποτε ἐλαφρόδη διὰ τὰ πρώτα, τούλαχιστον, ἐπη τῆς πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας προσπαθείας, ἵνα, ἀκριβῶς, προέλθῃ τὸ ἀντιστάθμισμα εἰς τὰ τόσα μειονεκτήματα, μὲ τὰ ὄποια, δυστυχώς, κατωρθώσαμεν νὰ ἐπιβαρύνωμεν μέχριστον τὸ θέμικον πλοίον καὶ ἵνα ἀναπτυχθῇ τὸ φορολογικόν, διὰ τὴν αὐριόν, περιεχόμενον.

Αὐτὰ, διὰ νὰ μη μᾶς διαφεύγῃ ἡ ἀπτὴ πραγματικότης, ἀν εἰλικρ-

νως θέλωμεν νὰ ιδωμεν τὴν Ναυτιλίαν ἀνακύπτουσαν τῶν σημερινῶν τῆς δυσχερειῶν.

## Καὶ διὰ τὸν λιμένα

Καὶ ἐπανάληψιν ἡ σχολήθημεν εἰς τὸ παρελθόν μὲ τὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα τὸν λιμένα μας. Ἐπανειλημένως ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἔτοιμοις τὰς παστοῖς φύσεως ἐλλειψεις καὶ αἴγακας αὐτοῦ καὶ ὑπεδεῖξαν σαφῶς τὰς ἑνεικυμένας λύσεις τὰς ἀποσκοπούσας ὅχι μόνον εἰς τὴν διοικητικὴν καὶ τεχνικὴν ἀνύψωσιν αὐτοῦ ἀλλ' εἰς τὴν μειώσιν τοῦ κόστους τῶν φορτεκφορτεων. Ἐξ αὐτῶν τῶν ἀναγκῶν τῆς οἰκονομίας μας ἐπεδάλετο ὅπως ὁ λιμὴν ἀποτὸς ἀξίους τῆς ἀποστολῆς του καὶ τῆς προνομούσου, δύναται τις εἶπεν, γεωγραφικῆς του θέσεως.

Ἡλπίζαμεν διὰ τὴν λιμένος συμπλήρωσις τοῦ μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος καθὼς καὶ ἡ ἀλλαγὴ τῆς Διοικήσεως του ὥστε ἀπετέλουν ἀπαρχὴν βελτιστούς ἄν την λιμενικοῦ προβλήματος.

Εἰς τὴν νέαν, πράγματι, διοίκησιν ἔδωσιμεν πίστωσιν χρόνου ἐπαρκῆ ἵνα τὰς ἀφθόνους ἐπαγγελίας της ἐκπληρώσῃ. Διεψεύσθημεν, δυστυχώς, εἰς τὰς ἐπιλίθιας μας καὶ εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ διαπιστώσωμεν ὅτι ὅχι μόνον δὲν διακρίνομεν τὴν ἀπάρχην μᾶς ἐπὶ τὰ Βελτίων ἀλλαγῆς, ἀλλὰ τούναντον. Βάσιει διαρκῶς ἀρχόμενη ἡ φαιλοκρατικὴ διοίκησις τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας μὲ δῆλο τὰ θλιβερὰ ἐπακόλουθα πρὸς βλάβην τοῦ λιμένος, τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας γενικώτερον.

Ἡ ἐσχάτως ἀποκαλυφθεῖσα εἰς βάρος τοῦ Ο.Λ.Π. κατάχρησις, ἡ φύσις καὶ ἡ ἐκτασίς ταύτης διαπιστώσουν τὴν πλήρη χρεωκοπίαν τοῦ θεσμοῦ τῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος, ἀφοῦ μὲ τὸ τόσον πολυδιάδολον σύστημα ἐλέγουμεν δὲν κατωρθώθη ἀπὸ τὰς ἀρμοδιότητας ὑπερεσίας νὰ ἐπιτευχθῇ ἐπὶ κλείσιμον τοῦ δηλωτικοῦ ὅπου θὰ ἐφαίνετο καθαρὰ τὶ ἐξεφορτώθη ἐκ τοῦ κύτους καὶ τὶ ποσὸν ἐπληρώθη διὰ κομιστικά. Καὶ ὅμως τὸν ἀπλύστατον αὐτὸν συγκριτικὸν συμψηφισμὸν δὲν ἤδυνατο ἐπὶ τόσα ἔτη διενεργήσης ἡ πολυποικίλος καὶ πολυδάπανος ὄργανωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π.

Ἡ θλιβερᾶ ἀυτὴ εἰκόνη τὴν ὅποιαν ἔμφανίζουν αἱ οἰκονομικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π., μὲ διάφορον βέβαια ἔντασιν, παραπτεῖται εἰς δῆλας αὐτοῦ τὰς ὑπηρεσίας. Παντοῦ πολλοὶ ἀρμοδιότητες, πολυυνθέτοι καὶ πολυτελεῖς ὑπηρεσίαι, ἔλλειψις συντονισμού, βραδύτης εἰς τὴν ἀκτέλεσιν καὶ ἀχαλίνωτος κομιστικὸς εἴνει τὰ κυριαρχοῦντα συστατικά εἰς τὸν διοίκητον ὄργανον τοῦ λιμένος.

Καὶ μόνον ὁ ἐργατικὸς παράγων, κατὰ μέγα μέρος, εὐρίσκεται εἰς τὴν θέσιν του. Πέραν αὐτοῦ παντοῦ ἀναρχία. Κάποτε λείπουν οἱ σημειώται τῆς Ζώνης ἢ δὲν ἐργάζονται κατὰ μὴ ἐργασίμους ώρας, μολονότι ὁ Ο.Λ.Π. έιστρέπται καθολικὸς ἡμεραργίας. Συχνὰ δὲν ἔξευρίσκονται διαθέσιμοι γερανοὶ, ἢ μεταβαίνουν εἰς τὸν προορισμὸν των καθυστερημένοι ἢ οἱ διαχειρισταὶ δεν ἔχουν «πατάρια» ἢ καλύμματα. Καὶ βλέπει κανεὶς εἰς τὸν αὐτὸν τομέα ἀλλον ἀρμόδιον διὰ τοὺς ἐργάτας, ἀλλον διὰ τὴν παραλαβὴν εἰς τὴν Ζώνην καὶ ἀλλον διὰ τὴν διάθεσιν τῶν γερανῶν.

Συντονισμὸς εἰς τὰς ἀρμόδιοτητας καὶ τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων ἀπὸ Ἑρᾶς δὲν ὑφίσταται. Τὸ κομιστικὸν δὲν παρακολούθει τὴν ἐργασίαν τοῦ κύτους καὶ παραπτεῖται βραδύτης τῶν ἐκφόρτωσεων, ἥτις καὶ τείνει νὰ καταστρέψῃ τὴν μόνην ἀγάθην φήμην τοῦ λιμένους μας ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν φορτεκφορτώσεων. Αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ σύγχυσις, ἡ πολυτελεῖα καὶ τὸ ἀνειδίκευτον τῶν ἀρμοδιοτήτων, ἡ ἐλλειψις εἰς τὸν συντονισμὸν πλευρίσεων τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἀπὸ Ἑρᾶς διακίνησιν τῶν φορτίων προκαλοῦντας τὰς καθυστερήσεις τῶν πλοίων αἵτινες κάποτε, ἀν δὲν ἥρισαν ἀκόμη, θὰ ἔχουν ἐπίδρασιν καὶ εἰς τοὺς ναύλους τῶν διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶν φορτίων. Αὐτὰ τὰ προεδρέψαμεν καὶ ἰδιαιτέρως τὰ ἔτοιμα παραστατικά.

Αἱ καθυστερήσεις αὐταὶ γνωρίζουμεν διὰ ἐπέσυρον καὶ τὴν προσοχὴν τοῦ Αμερικανοῦ ἐμπειρογνόμονος στρατηγοῦ κ. Κέλε. Ἀπὸ ἡμερῶν οὐτοῦ ἀπῆρθυμεν ἔγγραφον εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ναυτικήν «Ἐνωσιν ζητῶν νὰ πληροφορθῇ τοὺς λόγους τῆς βραδείας ἐκφόρτωσεως ἔνιων ἐκ τῶν πλευριζόντων πλοίων. Καλὸν θὰ ἴσται ὁ κ. Κέλες νὰ ἀπτυθύνεται καὶ εἰς τὰς σχετικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π.

Θὰ ἔλπιζαμεν γλαύκα εἰς. Ἀθήνας, ἐὰν ἔσυνεχίζομεν ἀσχολούμενοι μὲ τὸ κατάντημα τοῦ Ο.Λ.Π. Ο.τι σημεῖον ἀποκαλύπτεται καὶ διὰ τοῦ ἐπιδιεύθυντος, εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ἀπὸ διετίας.

Ἡ βασικὴ ἀσθένεια τοῦ Ο.Λ.Π. ἔγκειται εἰς αὐτὴν τὴν γένεσιν του, ἀφοῦ τὸ κόμμα σύνεκαθεν τὸν δημιύσει καὶ τὸν διευθύνει. Αἱ ἐκάστοτε κρατοῦσαι πολιτικαὶ καταστάσεις εἰς βάρος τῆς καλῆς καὶ τιμῆς διοίκησεως τοῦ λιμένος αἰσχρὸν διεδραμάτισαν καὶ διαδραμάτισαν ρόλον. Ἐδημουργήθη ἀπὸ τὸ κόμμα. Σήμερον μέσα εἰς τὸ πλήθος αὐτὸν τῶν μογίων, καὶ ἐκτάκτων ὑπολλήματος προσλαμβάνονται ἀκόμη μὲ τὴν δικαιολογίαν τῶν «ειδίκων» τὰ πλέον ἐτερόκλιτα στοιχεῖα.

Ἐκεῖ, δῆμως, δημοσίου ἐφθασαν τὰ πράγματα τοῦ λιμένος, μετὰ τὰς ἀποκαλυφθεῖσας καταχρήσεις καὶ τὸ συνειχόμενον κομματικὸν ὄργιον ἀπὸ μέρους καὶ τῆς νέας Διοικήσεως, εἰς οὓδεν ἀλλον ἀσχολουμένης, παρὰ εἰς τὴν σκανδαλοθρήσιαν, δὲν ἔχουμεν ἀλλοτε τινὰ λύσιν ριζίκην νὰ ὑπεριειδῶμεν, ἵνα δὲ λιμὴν ἀνεύρῃ τὴν ἀποκατάστασιν καὶ τὴν διοίκητικὴν ὑμύσιαν, παρὰ τὴν κατάργησιν τοῦ ἀμαρτωλοῦ συγκροτήματος τοῦ Ο.Λ.Π.

Τηλεντραρική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

## THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

### ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων  
Ἐλληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Αμερικανικῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδιναϊκῶν πλοίων.

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ | Υποκατάστημα:

ΣΟΥΣΕ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHEL STREET, NEGIEM Bld.  
Ταχ.Κιβ. 48. Τηλέφ. 119. Οίκου: 201

Ἐν ὅψει τῆς ϕωτίσεως τοῦ νέου νόμου διὰ τὴν ὄργανωσιν τοῦ λιμένος προτείνομεν τὰ ἔξης:

1) Τὴν συγκροτησιν ὀλιγομελοῦν διοικητικοῦ συμβούλιου, ὃς δρίζει τὸ σχετικὸν σχέδιον, τὸ οποῖον νὰ ἐκλέγη τὸν πρόεδρόν του ΜΑΚΡΑΝ πάσης τοῦ πολιτικῆς ἐπιρροῆς, χωρὶς δηλαδὴ νὰ διορίζεται αὐτὸς παρὰ τῶν ἐκάστοτε Κυβερνήσεων.

2) Τὴν πλήρη αὐτοτέλειαν διοικήσεως ἐπὶ δῶλων τῶν θεμάτων καὶ τὴν διοικητικὴν ὑπαγωγὴν τοῦ Ο.Λ.Π. εἴναι ἡ μόνη ὑπουργείου διά νὰ ἀποκτήσῃ τὴν ἀπατούμενην ὑπερεσιακὴν εὐκαμψίαν καὶ ἀπόδοσιν.

3) Τὸν περιορισμὸν τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὸ ἐλάχιστον δι' ἐπιλογῆς τῶν καταστημάτων πρό του παρὰ συμβούλουν αὐτοῖς.

4) Τὴν ἀπλύστατην τῶν μεδόβων ἐργασίας ὡς ἐπανειλημμένως εἰχομεν τονίσει εἰς προηγούμενα ἀρμάτων. Καθορισμὸν τῆς κατὰ τὸν ἔμοιδην εἰς δῆλας τὰς ἐργατικὰς περιπτώσεις.

5) Τὴν εκκαθαρίσιν τῶν αὐθεντικῶν καὶ ὑπερηλικῶν ἐργατῶν καὶ ἀνένων τούτων δι' ἐπιλογῆς τῶν πλέον ικανῶν ικανοποίησην.

6) Τὴν πλήρη παρὰ εἰδικῶν κατάρτισιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τῶν πάσης φυσεως ἔδδων τοῦ Ο.Λ.Π. Ἡτοι ἐργατικῶν, φορτηγίδων, ἐργολαβικῶν, ζωνής, διοικητικοῦ, συντηρήσεως μηχανῶν ἐγκαταστάσεων. Ἀφοῦ καθορισθεῖ μετὰ πάσης διανοτῆς προσοχῆς καὶ οἰκονομίας αἱ ἀπατούμεναι δαπάναι, νὰ καθορισθούν καὶ τὰ πάσης φύσεως δικαιωμάτων τοῦ Ο.Λ.Π.

7) Τὸν πλήρη παρὰ εἰδικῶν κατάρτισιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων την συμπλήρωσιν του μηχανικοῦ ἔδοπλισμου τοῦ λιμενικοῦ διά της ἔξευρέσεως τῶν ἀπατούμενων πρό τούτῳ πόρων ἐπὶ τῆς Αμερικανικῆς Βοηθείας.

8) Τὴν προσπάθειαν πρὸς λειτουργίαν πραγματικῆς Ἐλευθέρας Ζώνης συμφόνων πρὸς τὰ κρατοῦντα εἰς ἄλλους λιμένας, ὡς εἰς προηγούμενα ἀρμάτων πρό τούτων ἀποτείνει.

Καὶ διὰ νὰ τελείωνωμεν τὴν Βασικὴν προϋπόθεσιν τὴν διατήρησην τοῦ λιμένος μακράν πάσης πολιτικῆς ἐπιρροῆς. Ἄλλως η καταβαράθρων τοῦ λιμένος πρέπει νὰ θεωρήσαις ἀφαλῆς καὶ τὸ κόστος τοῦ λιμένος περὶ τοῦ ὑποίου ἀσχολεῖται ὁ κ. Πόρτερ εἰς τὰς πρὸς τὴν Κυβερνήσιν γενικὰς ἀπόφεις του, ποτὲ δὲν θὰ περιορισθῇ, τουναντίον, μάλιστα, θὰ βαίνη διογκωμένων.

Ολοὶ οἱ ἀρμόδιοι παραγόντες, ἐὰν πράγματι πονοῦν τὸν τόπον, ἀνθέουν νὰ ἔρουν τὰς λιμενικὰς πρωτεύουσας τείνοντα νὰ φέρουν τὴν προϋπόθεσιν τοῦ λιμένος πάσης πολιτικῆς προστατεύεται, ποτὲ δέν πονοῦνται πολιτικοὶ δεδομένοι, μάλιστα, ὅτι ὁ κ. Σκαρπέτης μετὰ διμήνων ἀποστρατεύεται καὶ οἱ τεσσαρες Πλοίορχοι, οἱ παραπτείνατες διὰ νόσου χαριστικοὶ τὴν ὑπηρεσιακὴν τῶν ζωην, δὲν ἡμποροῦν νὰ παρεμποδίζουν ἐπὶ πολὺ ἀκόμη τὴν ἀνοδούντων τῶν υποίους εἰς τὴν Ἐπετηρίδα ἀξιωματικῶν. Ὁ πρέπειται ἀντινομίαν ἡ ἀποστράτευσις, λ. χ., τῶν νεωτέρων καὶ η παραμονή εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν τῶν παλαιοτέρων, ποτὲ τούς κατέλαβε τὸ δρίον τῆς ἡλικίας.

Ἡ τοποθέτησι τῶν καλλιτέρων ἀπόδοσεως ἀξιωματικῶν εἰς τὰς ἐπικαρίους θέσεις τοῦ Υπουργείου, παραβλεπούμενης καὶ τῆς μηδένας σκοπὸν τῆς Ναυτιλίας ἔξυπητησης στρατιωτικῆς ἱεραρχίας, ἐπιβόλλεται, ὡς μία ἀνάγκη. Μάς εἰναι ἀδιάφορον, ἀν ὁ ἐπιτελικῆς καταρτίσεως ἀξιωματικοῖς εἰναι κανέωτερος ἀλλού διαθεστούμενος καὶ δὲν εἶναι πλοιαρχοῦς ἡ γαύραρχος. Ἀρκεῖ, ὅτι δὲν θὰ διακρίνεται διὰ μόνην τὴν γνωστὴν νοστροποίαν τοῦ χωροφύλακος τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου. Ἰσως τίνες νὰ πονοῦν, δὲν δέν υφίσταται καν διοικητικὸν πρόβλημα διὰ τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Αὔτοι η συμφέρον θὰ ἔχουν νὰ παραπείνεται η οἰκτρὰ καθίζησις τοῦ συγκροτήματος τῆς δούλοκοτροπήν.

Δὲν ἀμφιβόλουμεν, πάντως, ὅτι διὰ τοῦ Κ. Σκαρπέτης θὰ ἔχῃ ἡδη ὀναγνωρίσει την ἀνάγκην τῆς ἀλλαγῆς. Εἰναι, εὐτυχῶς, τώρα εἰς θέσιν νὰ ἐπιλέξῃ τοὺς ἀριστούς καὶ νὰ καταρτίσῃ τὸ Επιτελείον τοῦ Υπουργείου, ἀπὸ τὸ πόσιον καὶ θὰ προέλθῃ ἡ σκέψις καὶ ὁ κατεύθυνσις μιᾶς ὑγιούς κοστικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα διασθέτει, εὐτυχῶς, τὰ καταλληλα στελέχη. Αἱ κληθούν, παραμεριζούμενων τῶν τύπων, νὰ ἀποδώσουν διὰ τούς οι ναύλων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τόπου.

Τώρα, δῆμως, τὸ δολλαρίον τῶν πιστώσεων περικόπονται. Πρόδηλη μόνιμοι διέσερται πρὸ τῶν ιθυνόντων, ποτὲ θὰ ἔξευρεθῇ τὸ ἐπαρκεῖς συναλλαγματικόν της χώρας εἰς τρόφιμα καὶ πρώτως θύλας, διὰ τὸν προμήθειαν τῶν τόσων ἀναγκαιούντων κεφαλαιούσικων ἀγορῶν καὶ διὰ τὴν πληρωμήν, ἐπιπροσθέτως, τῶν ναύλων διὰ τὸ εἰσαγωγικὸν μας ἐμπόριον. Εἰς 40 καὶ πλέον ἐκάστοτε δολλαρίων ἀνέρχονται καὶ ἔτος οἱ ναύλοι διὰ μόνας τὰς εἰσαγωγας μας.

Ἀπὸ πολλοῦ ἡδη εἶχομεν προβλέψει τὰς δυσχερείας αὐτάς. Προσβάλλονται, μάλιστα, ἐνώριτερον τῶν προβλέψεων μας. «Οταν θὰ ἔλειψη—ἐγράφουμεν πρὸ μηνὸν—τὸ μάνια τῶν Αμερικανικῶν πιστώσεων, στονταν εἰς τὸν προμηθειῶν ἀρμόδιον θὰ παύση υφισταμένην ἡ εὐχέρεια τῶν δολλαρίων, τότε θὰ στραφοῦν, κατ' ἀνάγκην, πρὸ τὸ Ελληνικὸν σκάφος καὶ θὰ ζητήσουν καὶ πάλιν τὰς ὑπηρεσίας

του, τὰς ὁποίας τώρα θέλουν νὰ ἀγνοοῦν».

Ίδου, λοιπόν, πρὸ ἡμῶν ἀκέραιον τώρα τίθεται τὸ πρόβλημα τῆς πληρωμῆς τῶν μεταφορῶν. Αἱ οἰκονομίαι εἰς τὸ συνάλλαγμα θὰ ἐπι-  
βληθοῦν ἐξ αὐτῶν των πραγμάτων. Καμπία, ἀλλως τε, χώρα, γαυτική,  
διαθέτουσα τὴν οἵαν κατέχομεν ἡμεῖς χωρητικότητα, δὲν ἥγνοντε τὸ  
συνάλλαγμα τῶν γαύλων καὶ δὲν ἐπέτρεψε τὴν πρὸ τὰς ξένας σημαίας  
διαρροήν του. "Ολαι ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τὰ ἴδια αὐτῶν πλοιού  
χρησιμοτοῦν εἰς τὰς μεταφορὰς των, χωρίς, δέβαια, νὰ προσάινουν  
εἰς διακριτικάς τινας καταφώρους, ἐνεργείας, οὔτε καὶ εἰς ἀνόητους  
περὶ προτιμήσεως τῶν ἔθνικῶν πλοιών δηλώσεις καὶ ἀνεκπληρώτους ἐ-  
παγγελίας.

Τὸ κονδύλιον τῶν ναύλων, ποὺ διαρέει σήμερον ὑπερμέτρως τοι-  
ζύγιον τῶν πληρωμῶν τῆς Οἰκονομίας μας, είναι δυνατὸν νὰ περιορισθεί  
σημαντικώς. Καὶ δχι μόνον τούτῳ. Ἐκ παραλλήλου δικαιολογείται κά-  
θε πρόβλεψις ἐπαυξήσεως τοῦ συναλλάγματος, ποὺ ἔσοδευται ἀπὸ τὴν  
Ναυτιλίαν μας, διότι χρησιμοποίησις εἰς μεγαλύτεραν κλίμακα τοῦ  
Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τας ἔθνικας μας μεταφοράς σημαίνει συχνὴν προ-  
έγγισιν αὐτοῦ εἰς τοὺς λιμένας μας, θερπεῖσαν τῶν ἀνογκῶν του εἰς  
τὴν ἀγορὰν τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν ἄλλων ναυτικῶν κέντρων (ἐπισκευα-  
δεξαμενισμοί, προμήθειαι, ἀνεφοδιασμοὶ κλπ.). καὶ τὴν ἐπὶ τούτῳ ἀνά-  
λωσιν ὀλοκλήρου τοῦ μισθοῦ τῶν ναυτικῶν μας ὑπὲρ τῶν οἰκογενεῶν  
των.

Μικρόν, μήπως, είνε τὸ κέρδος; Προύποτιθεται, βεβαίως, οτι αύτοι που θα ἀναλάβουν την διαχείρισην του ὅλου ἡγηματος τῶν μεταφορῶν, θα κατέχουν τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίακην πραγματικότητα καὶ θα είναι θεσιν νὰ ἐπιτητῆσουν τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὄσων τὰ ἄλλα Κράτη ἀποκομίζουν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν τῶν πλοιῶν.

## Οι ύπεύθυνοι

Δέν θα πρέπει να αιτιώμεθα τού λοιπού τούς Ἀμερικανούς, διοτι τα πλοιά των μεταφέρουν τό μεγαλύτερον μέρος των πρός την Ἑλλάδα φορτίων του σχεδίου. Ἀπό μηνάν ηδη μάς παρεχώρησαν την δυνατότητα εις αύξουσταιν κλίμακα, μέχρι ποσοστού γύρω τών 50 %, τῆς χρηματοποιήσεως καὶ τῶν ίδικῶν μας, πάσσης κατηγορίας, σκαφών, υπό την προϋπόθεσιν, δέδαισ, τῆς μη πληρωμῆς τῶν ναυλων ἀπό τὰ δολλάρια τῆς E. C. A.

Τὴν δυνατότητα αὐτῆν ἔξεμεταλλεύθσαν όλαι αἱ αλλαὶ χώραι, αἱ μετέχουσαὶ τῶν Ἀμερικανικῶν πιστωσεών, πλὴν ἡμῶν. Ἀπασχολούν ὑδάτα θέμνικά των πλοία εἰς τὰς ἐξ Ἀμερικῆς μεταφοράς καὶ ἐζοικονομοῦν ἀξιόλογα ποσὰ συναλλάγματος εἰς δολλαρία.

Οι διάχειριζόμενοι ταί οικονομικά πράγματα όλων τών ἄλλων χωρῶν ἐσκέφθησαν, δτὶ δὲν διαφέρουν τά δολλάρια τῆς E. C. A. ἀπὸ τά δολλάρια τοῦ Ἐθνικοῦ τῶν ἀποθέματος. Ἐχρησιμοποίησαν τά δεύτερα διὰ τὰς δαπάνας κινήσεως τῶν πλοίων των πρὸς παραλαβὴν τῶν φορτίων ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανικούς λιμένας καὶ ἔκρατησαν τά πρώτα, τά δολλάρια τῆς E. C. A., διὰ νὰ ἀγοράσουν τὰ ὅσα κεφαλαιουχικά ἀγάθα καὶ εἶδη κατανάλωσες χρειάζονται διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν. Ἐδώ τὰ πράγματα ἀλλοίαν καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν προσέλαβον μορφὴν. Ἀλλὰ εἰνὲ τὰ δολλάρια τοῦ ἀποθέματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος καὶ ἄλλα τῶν Ἀμερικανικῶν πιστώσεων. Τὰ πρώτα—λέγουν οἱ ὄφροδοιοι—εἰνὲ ὀλίγα καὶ δεῖ θέλουν νὰ τὰ διαθέσουν διὰ τοὺς ναύλους. Τὰ δεύτερα ἥσαν—δεῖν θὰ εἰνὲ τοῦ λοιποῦ πολλά. Ἀντιμετωπίζομεν δυσχερείας νὰ τὰ ἀπορροφήσωμεν. Ἀπὸ αὐτὰ ἡ πληρώνωνται καὶ αἱ δαπάναι τῆς μεταφορᾶς τῶν ἑφοδιῶν. Καὶ οὕτα ἀγοράζομεν τὰ πάντα τοιφ, ὅπως δαι αἱ χώραι τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, αἱ μὴ διαθέτουσαι ίδιαν ναυτιλίαν. Ὁλιγώτερα, ἄλλως τε, εἰνὲ καὶ αἱ φορτίδες τῶν κοστικῶν ὑπρεστῶν.

Φροντίδες των κρατικών οπηρών.  
 'Αδιάφορον ἄν κατάδηλος είνε ἡ ζημία τῆς Οἰκονομίας μας ἀπό την  
 μη χρησιμοποίησιν Ἑλληνικῶν σκαφῶν. 'Άδιαφορον, ἀκόμη, ἄν τὰ δολ-  
 λαρία τῶν Ἀμερικανικῶν πιστώσεων παταγώνται, εἰς τὴν πληρωμῆν  
 ναυάλων υψηλῶν, εἰσπραττομένων ἀπό τὰ ξένα πλοῖα. 'Άδιαφορον, τέος,  
 ἄν περιορίζεται ἡ δυνατότης τῆς προσφορώτερας τῶν πιστώσεων ἀνα-  
 λόγους γύρων τῆς ἀνασυγκροτήσεως.

λώσεως, χαρίν της αναδοχής τους;  
‘Η ίδική μας, συνεπώς, άγνοια των πραγμάτων θα είνε του λοιπού ύπευθυνος διὰ τὴν μὴ ἀπασχόλησιν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς μας καὶ κοῦ οἱ Ἀμερικανοί. Αὐτοί δὲν πταίσουν, ἀν δὲν είμεθος εἰς θέτους οὐ ἐπωφελούμεθα τῶν περιστάσεων.

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας εἰς ἀπάντησιν ἐγγράφου παρα-  
κλήσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, δῆπας κατὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν  
ἐμπορικῶν συμβάσεων μετὰ τῶν ἔνων Κρατῶν περιλαμβάνονται καὶ  
ὅροι προστατευτικοὶ τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας, διεβίδασε τὰ  
ἥκτοιοι ἐγγράφου:

ΑΚΟΛΟΥΘΟΝ, ΣΥΓΓΡΑΦΕΙ  
ΑΔΕΙΒΟΝΔΩΝ ὅτι τὸ πλεῖστον μέρος τῶν ἐργασιῶν τῆς Εμπορικῆς μα-  
Ναιτιλίας ἀφορᾶ μεταφορὰς μεταξὺ τρίτων χωρῶν καὶ οὐχὶ τοιαύτης  
μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ τρίτων χωρῶν νομίζουμεν, ὅτι θὰ ἔδει νὰ ξετάσσητε  
μήπως τοιούτοι δροὶ τιθέμενοι εἰς τὰς συναπομένας παρ' ήμιν ἐμπορι-

καὶ συμβάσεις ἡθελον ἐρμηνευθῆ ὑπὸ τῶν τρίτων χωρῶν ὃς ἀντικείμενοι πρὸς τὴν παραδεδεγμένην ἀρχὴν τῆς μὴ διακρίσεως μὲν ἀπότελεσμα ἀ-  
κρως ἀντίθετον τοῦ ἐπιτίθεντος, εἰς τῆς ἐνδέχομενης ἐφαρμογῆς ὑπ' αὐτῶν ἀνάλογους μέτρων εἰς βάρος τῆς ἡμετέρας ναυτιλίας.

Πλὴν τοῦ ἀνωτέρῳ λόγου ἡ ἀπόδοχὴ τῶν ὄρων «Φόδμι» ἐπὶ εἰσαγωγῆς καὶ «τσιφί» ἐπὶ ἔξαγωγῆς δὲν πρέπει νὰ διαφένη τῆς προσοχῆς ὑμῶν, διὸ συνεπάγεται καὶ τὴν διάθεσιν παρ' ὑμῶν συναλλάγματος διὰ τὴν πληρωμήν τῶν καύλων τόσον ἐπὶ εἰσαγωγῆς ὅσον καὶ ἐπὶ ἔξαγωγῆς χωρὶς καν νὰ είνει βέβαιον διὸ τὸ συναλλαγμα τούτο πρόκειται νὰ πληρωθῇ διὰ μεταφοράς διὸ Ἑλληνικῶν πλοιών καὶ οὐχὶ διὰ ξένων τοιούτων.

Δεν άποδεικνύει τό ανωτέρω έγγραφον τού 'Υπουργείου τού 'Εθνικής Οικονομίας παρά την πλήρη σύγχυσιν, ήτις έπικρατει εἰς τὰς κατευθύνσεις τῆς κρατικῆς πολιτικῆς διὰ τὰ ζητήματα τῶν έθνικῶν μεταφορῶν και τῆς Ναυτιλίας. 'Ακρως ἀντίθετοι εἰνε αἱ κρατοῦσαι ἀντίληψεις μεταξὺ τῶν δύο 'Υπουργείων μὲ ἀποτέλεσμα τὴν θετικὴν ζημιάν τῆς Οικονομίας τού τόπου και τῆς Ναυτιλίας ιδιαιτέρως.

## Τὸ ἀναφαίρετον δικαίωμα

Δύο Ἰταλικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ συνεστήθησαν ἐσχάτως πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ καὶ αἱ δύο ἐγένοντο ἀμέσως ἀποδεκταὶ εἰς τὴν Διάσκεψιν τῶν προς τὴν Ἀγγλίαν ἐκ τῆς Μεσογείου γραμμῶν. Μία ιδικὴ μας ἀπὸ ἑταῖρων ἐζήτησε τὴν εἰσοδοχὴν της καὶ ἐπιμόνως ἀπέκρουσθαι ή αἰτήσις της ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας τὴν «Κόμφερανς» Ἀγγλους ἐφοπλιστώς.

Θα ήτο, ίσως, περιττὸν γὰ υπομνησθῆ, ὅτι ἐπτὰ ἔκ τῶν ὅκτω σκα-  
φῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ἔταιρίας, ἥτις ἡ τῆστο τὴν συνεργασίαν μὲ τὴν  
Διάσκεψιν Ἀγγλίας — Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀπώλεσθησαν κατὰ  
τὸν κοινὸν συμμαχικὸν κατὰ τῶν Ἰταλῶν πόλεμον;

Εις τὰ Ἰταλικά σκῆφη ἀναγνωρίζεται, λοιπὸν, τὸ δίκαιωμα να μεταφέρουν μέρος τῶν ἐξ Ἰταλίας καὶ δή αὐτὴν προσφεύσουσιν τοῖς φορτίοις. Εἰς τὰ δόλιγα Ἑλληνικά πλοία γραμμή τὸ δίκαιωμα αὐτὸν ἀμφισσητεῖται καὶ, δυστυχώς, όχι μόνον ἀπὸ τοὺς Ἀγγλούς ἐφόπλιστάς, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ ἔπιστομον Ἀγγλικον Κράτος, ἀφοῦ αὐτό, διὰ τοῦ Ὑπουργείου τοῦ Ἐφοδίου, μᾶς ὑποχρέωνει νά πωλήσουμεν «φόμπτ» τὴν σταφίδα, διά να φορτωθῇ μὲν μόνα τὰ Ἀγγλικά σκῆφη γραμμῆς.

Προκαλεῖ τὴν ἀγάνακτησιν τῆς γειτνίαλομένης Ελλάδος η τοιαυτή αδικίας μεταχειρίσιτος του Ἐλληνικού πλοίου. Αὐτήν, ἀκριβῶς, τὴν ἀγάνακτησιν ἔχει υποχρέωσιν ὁ κ. Ὑπουργός νὰ διερμηνεύσῃ ὅπου δεῖ, ἐνοῦ, ἐκ παραλλήλου, ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, ὅστις ἡδη διαπραγματεύεται καὶ πάλιν τὴν τάσθησιν τῆς σταφίδος εἰς τοὺς Αγγλούς, θὰ πρέπει νὰ ἀξιώσῃ, ἐπὶ τέλους, τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἀναφέρετον δικαιωμάτος του Ἐλληνικού πλοίου, ὅπως συμμετάσῃ κατά ποσοτὸν τι, ἔστω καὶ μικρὸν, εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἔθνικων μας προϊόντων.

**Διάκ τὸν κ. Κάντζιαν**

Ξένος ύπεύθυνος παραπηρήτης τών Ἑλληνικῶν πραγμάτων μάς μεταδίδει τὴν καταπλξίν του, ὅταν εἶδεν ἀνέρχομένην τὴν δωδεκαμελῆ ἔνστρον κουστωδίαν λιμενικῶν ὄργανων εἰς τοὺς ἑκ Ζακύνθου καταπλευράντος πρὸ ήμερών εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους. Εἰς ἀξιωματικός, δύο ύποξιωματικοὶ καὶ ἐννέα ναῦται ἐπρόκειτο να φρουρήσουν τὸ πλοῖον!

Μᾶς ἀπηγόθυνε τὸ ἔρωτημα:

—Δέν είνε πολλοί; Και προσευκής; Οταν προ μηνών εφουδόται την Υόρκην, έπιβαίνουν τού «Κουΐν Μάρη», δέν αντέλθησαν επί τού πλοίου κανένα λιμενοφύλακα. Τρεις υπάλληλοι έπι της μεταναστεύσεως ανήλθον έπι αύτου προ της έλευθεροκοινώνιας και τινές τελωνειακές αποστολές περι κατέστησαν εν τού έξτροποικού.

ακοί, εφόσον ἐπροκείτο περὶ καταπόλεων εκ τοῦ εἰσετέρικου· Ο αὐτὸς παραπρητής, περιοδεύων τάς Ἑλληνικὰς νῆσους, ἐπεσκέψθη καὶ τὴν Σύρον. Καὶ ἔκει τὸ αὐτὸ φαινόμενον τῆς πολυμελούς συν-

Θέσεως της δυνάμεως του Κεντρικού Λιμεναρχείου παρατηρείται:

—Δέν διεπίστωσα εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, μᾶς εἴπε, κίνησίγ τινα ἀξιόλογην, δικαιολογούσαν τὴν παραστάσιν τῶν λιμενιούλακων.

Ομολογούμεν, ὅτι δὲν είχομεν ἀπάντησίν τινα νὰ δώσωμεν εἰς τὰς ἀνωτέρα παραπτήσεις. Τὰς μεταδίδομεν, μὲ τὴν σειράν μας, εἰς τὸν κ. Κάντζιαν, ἵνα αὐτὸς ἔξετασῃ προσωπικῶς τὴν ύποθέσιν καὶ ἀπάντησίν εἰς τὰ ἐρώτηματα, τὰ ὅποια ἀρμοδίως καὶ λίαν συντόμως θα τοῦ προβληθῶν.

Περιόδον δεινής οικονομικής καχεξίας διέρχεται τὸ Δημόσιον Ταμείον. Μήπως καὶ ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἴνε δεκτικός οικονομιῶν, προσαρμογῆς εἰς τὴν κατάστασιν; Ἡ ἐποχὴ τοῦ μάνατον τῶν Ἀμερικανικῶν πιστωσεών φαίνεται, ὅτι, δυστυχῶς, ἀρχίζει νὰ παρέσχεται...

Καὶ μία ἄλλη ἀρκετὰ χαρακτηριστική περίπτωσις: Εἰς τὴν Πάρον συνεστήθη τελευτών αιγαίνουκός σταθμὸς. Ἀπὸ καταβολῆς τοῦ Ἑλληνικού Βασιλείου δέν θύσιταν τοιοῦτος. Δόξα τῷ Θεῷ, ή ἀνάγκη του δέν είχεν ἐπιστημανθῆ. Τώρα εἰς ἐποχὴν πλήρους τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν κακεξίας τέσσαρες, νομίζουμεν, λιμενοφύλακες περιδιαβάζουν την ἔρημην παραλίαν τοῦ λιμενίου τῆς Πάρου. Φυρούρι καὶ αὐτοὶ τῶν μικρού ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ τῶν δλίγια λέμβων ἐτάχθησαν....

Προσνειωθῶμεν...

**Ο Κ. Κάντζιας**, συνεχίζων, μὲ γοργὸν ρυθμόν, τὴν ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως τοῦ **Υπουργείου καταδαλομένην** ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας προσπάθειαν, ἀμέριστον ἐστρέψε τὴν προσοχὴν του πρὸς τὴν ρύθμισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος.

τικού προδόμηματος.  
'Η λαδούδα χώρων κατά τάς τελευταίας ήμέρας σύγκεψις ἀντίτρο-  
σώπων τῆς Ἔνωσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π. Ν. Ο., μὲ τὸν σκοπὸν,  
παῖς κατ' αὐτὴν διατιθωμένων αἱ ὑφιστάμεναι διαφοραὶ ἀντιλήψεων, ἀ-  
πετέλεσος τὸ πρότον δῆμα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀνεύρεσεως πεδίου  
συνεννοήσεως. Εἰνε γνωστόν, ὅτι, παρὰ τάς αἰσιοδόξους προβλέψεις τοῦ  
κ. Ὑπουργού, ὑφίστανται σοδαραὶ διαστάσεις γνωμῶν μεταξὺ τῶν δύο  
παραγόντων τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ πολλῶν ζητημάτων, τῶν ὅποιῶν ἡ ρύθ-  
μισις κατέστη μέχρι σήμερον ὀδύνατος. Ἀπὸ τῆς Ἐφοπλιστικῆς πλευ-  
ρᾶς—καὶ ἔννοούμεν τὴν ἐπίστημον καὶ γενικὴν ἐκπροσώπησιν τοῦ ἐφο-  
πλιστικοῦ κόσμου καὶ οὐχὶ τάς ἀτομικὰς γνώμας Ἐφοπλιστῶν τινῶν  
ἀς πρωταρχικὸν αἰτίον τῆς καταπτώσεως τῆς ναυτιλίας μας δραστη-  
ριότητος προβάλλεται τὸ ὑψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνι-  
κοῦ πλοίου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων σημαιῶν. Τὰ πλέ-

# **"BUGSIER,"**

**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.**

ον, δυστυχώς, θεωρημένα κονδύλια του κόστους αύτού έχουν σχέσιν με την έπανθρωπων των πλοίων. Την μειώσιν των κονδύλιων τούτων ζητούν οι έφοπλισται.

Άπο της άλλης πλευράς, τής ναυτεργατικής, καίτοι άναγνωρίζεται ως άκριδης, κατά το μεγαλύτερον, τούλαχιστον, μέρος αύτης, ή διαπιστωτικής περι ύψηλού κόστους, παρατάσσονται έπιχειρήματα πρός υποστήριξην της απόφεως, ότι, υπό τάς έπικρατούσας σημερον συνθήκας εν Ελλάδι, άποκλείεται άξια λόγου μείωσις των κονδύλιων αύτων. Ή τελευταία, άλλως τε, έρευνα τού ζητημάτος άπο τών στηλών αύτων, ή πό των όποιων έξετέθησαν αι γνωμι, αντίπροσωπευτικών παραγόντων των δύο παρατάξεων, άπειρεις περιτράνως την ύφισταμένη μεταξύ αυτών διάστασης απόφεων.

Τό πρόβλημα, έπομένως, έμφανιζεται σαφές ένωπιον τού Κράτους και ειδικώτερον ένωπιον τού κ. Υπουργού της Ναυτιλίας: Είνε γεγονός άναμφισθήτον, ότι το Έλληνικό πλοίον είναι κατά πολὺ άκριδότερον των πλοίων των άντιζήλων σημαιών, άλλας ή μείωσις τού κόστους έκμεταλλεύσεως του πρώτου είς τα έπιπεδα των δευτέρων έμφανιζεται ως άδυντας, λόγω ειδικών συνθηκών, σχέσιν έχουσών με την δληγή μεταπολεμική καταστάσιν της άκριδειας της ζητημάτων Ελλάδος.

Καί ανακύπτει το έρωτημα: Τί πρέπει να γίνη διά την λύσιν του προβλήματος; Καθ' ήμας—καί το έχομεν κατ' έπανάληψιν τονιστεί άπο τών στηλών αύτων—άντι νά πελαγοδρομούμεν προτάσσοντες λύσεις άνεδαφικές, με άποτελεσμα την δισιώνισης της άντιδικίας μεταξύ των δύο παραγόντων της Ναυτιλίας μας, ή μόνη ένδειγμενή κατεύθυνσης είναι ή προσπάθεια έξευρεσεως μεσης τινός λύσεως, άν οχι άπολυτως ίκανοποιητικής, τούλαχιστον, ομως, άποτελούσης το πρώτον βήμα διά την άποκατάστασιν του πνεύματος της ειδικρινους και στενής συνεργασίας έφοπλιστων και ναυτεργατών.

Έαν δὲν είνε δυνατόν σημερον νά φθάσωμεν το χαμηλὸν κόστος έκμεταλλεύσεως των πλοίων των ξένων σημαιών, άς προσπάθησωμεν, τούλαχιστον, νά μειώσωμεν δσον το δυνατόν την ύφισταμένη σημαντικήν διαφοράν. Μέ κοινή ειλικρινή προσπάθειας των έπιχειρήσεων και του ναυτεργατικού κόσμου και με την συνεργασίαν τού Κράτους, δύνανται νά έπιτευχθούν άρκετά ίκανοποιητικά άποτελέσματα έπι το πεδίον τούτου.

Άλλα μια, οχι άπολυτος, σχετική πάντως, έν το μέτρω τού δυνατού, ρύθμισις τού ζητημάτος, δὲν θὰ έπρεπε νά θεωρηθῇ ώς άριστη και μόνιμος. Αι προσπάθειαι διά τον περιορισμόν τού κόστους έκμεταλλεύσεως τού Έλληνικού πλοίου θὰ πρέπει έπιμονα να συνεχισθούν. Κονδύλια, άκομη, φαινομενικῶς μικράς σημασίας θὰ πρέπει να περιορίζωνται και νά περικόπωνται, όταν άποδεικνύνωνται περιττά. Η γνωστή παρομία «φασούλι το φασούλι γειάζει το σακκούλι» έχει κατ' έξοχην έφαρμογήν είς την ναυτιλιακήν έπιχειρήσεων και ή μπορει καινεί νά είπη, ότι ή Έλληνική Ναυτιλία με το πνεύμα αύτο της οικονομίας και των πλέον ασπάμαντων, περιττών έξοδων έδημουργήθη και έπειδιστησε τών συχνών κρίσεων, πού άντεμπτωσε.

Θά χρειασθή, ομως, νά δοθη, τούλαχιστον, είς άντισταθμισμά της μη έξισώσεως των δαπανών κινήσεως Έλληνικού και ξένων πλοίων, σοβαρά άνακονφιστις της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως άπο άλλας δάρη, μη έχοντα σχέσιν με τον ναυτεργατικον παράγοντα. Έννοούμεν, κυρίως, τα υπό διαφόρους μορφάς φορολογικά δάρη. Πρός την κατεύθυνσιν ταυτην δύνανται νά γίνουν πολλά. Εάν είναι άδυνταν νά περικόψη τις τάς άποδοχάς τού Έλληνος ναυτεργάτου, υπό το σημερινόν ύψηλον κόστος διαβιώσεως έν Έλλαδι, δὲν είνε, ομως, έξι ίσου αύτος ή περιστολή της φορολογικής άδηφαγίας. Κάθε πρός την Ναυτιλίαν τοιαύτη παραχώρησης άπο μέρους του Προύτολογισμού ήπερκαλύπτεται με άπειρως σημαντικότερα άφελματα της γενικής έθνικής οικονομίας τού τοπου. Δὲν θὰ πρόκειται περι χαριστικής πράξεως, άλλας περι ένεργειας άναμφισθήτως συμφώνου με τα ίγιη δογματα της οικονομικής έπιστημης.

Ούτω, νομίζουμε, ότι τίθεται σημερον το πρόβλημα της διασώσεως της Ναυτιλίας μας άπο τον έπιπειλούμενον κίνδυνον τού ιστικού άφαντού της, κατά τρόπον ρεαλιστικόν, χωρίς θεωρίας και άνεδαφικάς έπιδιώξεις. Έναπόκειται, τώρα, είς τους τρεις παράγοντας, το Κράτος, τούς έφοπλιστάς και τους ναυτεργάτας, νά θελήσουν νά προσγειωθούν είς την πραγματικότητα. Θά το πράξουν; Θέλομεν νά το έλπιζουμεν.

### «Ας γίνη, έπι τέλους

Επιμένουν οι κυβερνητικοί κύκλοι νά γίνη το Συνέδριον, διασίζοντες είς αύτο πολλάς έπιπλας διά την καλήν πρόδον των ζητημάτων της Ναυτιλίας;

Τάς γνώμας μας έπι το Συνέδριον αύτού διετυπώσαμεν κατ' έπανάληψιν. Η πείρα των συγκαλουμένων έκάστοτε διαφόρων συνέδριων δὲν μᾶς έπιτρέπει νά συμμερισθώμεν τάς προσδοκίας των υποστηρικτών της ίδεας τού Συνέδριον. Ειδικώς, μάλιστα, προκειμένου περι της ναυ-

τιλιακής άποθέσεως, είνε αύτη τόσον σαφής και άπλη, δι' οσους έχουν τόν κοινὸν νοῦν, ώστε νομίζουμεν περιττάς τάς τυμπανοκρουσίας, τάς πομπώδεις παραστάσεις και τάς φλυσαρίας διά την άποστρησιν της.

Αφού, όμως, νομίζουμεν οι ίδιωντες, ότι διά το καλὸν της Ναυτιλίας χρειάζεται το Συνέδριον, ος γινή έπι τέλους και αύτό. Πρώτοι ημείς θά άναγνωρίσωμεν άνεπιφύλακτα τη σκοπιμότητά του, έαν, κατ' έξαρεσιν άπο τά άλλα συνέδρια, καταλήη είς καρποφόρα άποτελέσματα και πρωθητή, έστω και κατά έν βήμα, την υπόθεσιν της Ναυτιλίας μας.

Πρός Θεού, όμως! Ας προσέξουν οι όργανωται τού Συνέδριον, μήπως, άντι καλύ, ζημιαν άποκομίσωμεν άπο την σύγκλησιν του. Υπάρχουν μερικά εύαισθητα σημεία είς το ναυτιλιακόν μας ζητημάτων, τά δόπια χρήσουν ίδιαιτέρας προσοχής πρός την Ναυτιλίαν προσκεκλημένοι.

Υπάρχουν ωρισμένα ζητημάτα, άς τά δύναμάσωμεν οικογενειακά, τά δόπια χρήσουν ίδιαιτέρας προσοχής πρός την Ναυτιλίαν προσκεκλημένοι. Υπάρχουν έγγυτερων πρός την Ναυτιλίαν προσκεκλημένοι.

Άλλα και κάτι άλλο άκομη: Ας καταβληθῇ προσπάθεια, όπως περιορισθούν είς το έλαχίστον αι συνήθειας εις τοιαύτας περιπτώσεις έπιδειξεις ρητορικής εύφραστες και γνώσεων, κενών ούστισας και πρακτικής τινος άξιας. Σοδαρά και σεμνή άναπτυξις τών ναυτιλιακών ζητημάτων, θετικά και πραγματοποιήσμοι προτάσεις και έπιδιώξεις, νομίζουμεν, ότι θὰ ησαν άξια της μεγάλης άποθέσεως της έθνικης Ναυτιλίας.

Εκείνο, ομως, το όποιον θὰ άποτελέσῃ το κριτήριον της σκοπιμότητος τού Συνέδριον, θα είνε το κατά πόσον αι άποφάσεις και τά πορίσματα του θὰ ληφθούν σοβαρώς υπ' οψιν από έκεινους, οι δόπιοι έπιμενους είς την σύγκλησην του. Αύτο, κυρίως, άναμένουμεν νά ίσωμεν.

### Καί μάλιστα ο κ. Κάντζιας...

Δέν θέλομεν νά πιστεύσωμεν, ότι ο κ. Κάντζιας έδήλωσε, πράγματι, τά δσα φέρεται δηλώσας είς πρόσφατον συνέντευξιν του, σχετικήν με τό ύψηλὸν κόστος της διαχειρίσεως τού Έλληνικού πλοίου. Κακώς, άσφαλώς, θὰ άπεδόθησαν αι δηλώσεις τού κ. Υπουργού έπι τού καιριωτέρου αυτού προβλήματος της Ναυτιλίας.

Τά έξοδοι δεν παιζουν τόσον μεγάλον ρόλον είς την άντιμετωπίσην τού συναγωνισμού αύτου, άλλα οι άλλοι συντελεσται τούς δόπιους άναφερα άνωτέρω.

Ο κ. Κάντζιας φέρεται είς τά δηλώσεις του πιστεύων, ότι: «Ο διάγιετος κρατικού παρεμβατισμός δσον αφορά την συναλλαγματικήν κίνησην, την σχέσην έχουμεν με την ναυτιλίαν μας, και η μικροτέρα φορολογική έπιβάρυνσις άρκον διά νά δύσουν είς τόν καλά δον τού τον της οικονομίας μας την δηθσιν διά την πρόσδοσην και την άναπτυξην τους. Κανείς δὲν ημπορει νά γίνηση τούς σχετικούς άρκιθμους, ούτε και νά ύπεκφύγη από την πραγματικότητα, πολύ δὲ περισσότερον ό αρμόδιος Υπουργός και, μάλιστα, ο κ. Κάντζιας.

### Ο φόρος διά τά ξένα πλοια

Κύριε Διευθυντά,

Ορθαί αι παραπρήσεις σας διά τόν φόρον τών ίππο ξένην σημαίαν πλοίων. Θά μού έπιτρέψετε νά τάς συμπληρώσω.

Είνε πράγματα πρωτοφάνης, όν μή σκανδαλώδης, διά κρατικήν έπιτροπήν, έστος και φορολογίκην, ό τρόπος με τόν δόπιον έγινε ή θεδαίσις τού φόρου αύτου. Δέν έπιτριχθοσαν κατά το δυνατόν τα μειονεκτήματα τού Έλληνικού προγρήματος σκάφους, αύτά, πού άναβιθάσουν είς άπηγορευμένα υψη τό κόστος της κινήσεως του. Κανείς δὲν ημπορει νά γίνηση τούς σχετικούς άρκιθμους, ούτε και νά ύπεκφύγη από την πραγματικότητα, πολύ δὲ περισσότερον ό αρμόδιος Υπουργός και, μάλιστα, ο κ. Κάντζιας.

Δεδομένου δι ίδιαιτέρως απόσπασμην με τάς έκθεσεις αύτάς τού Λιμενάρχου Νέας Ύόρκης, είμαι και είς θέσιν νά σάς παράσχω την πληροφορίαν, διά τόν δόπιον έγαρωράς πλειονάρχων τάς άφεσης πετεδώσων είς την άφεση της έγγραφων γνωτών είς την Επιπροπήν δι' έμπιστηκών του έκθεσεων και προφορικών πρός τόν κ. Πρόεδρον αύτης, ότι αι προφορίαις αι δόπιας μετεδώσων είς την Νέας Ύόρκης δέν θὰ πρέπει νά θεωρούνται άκριδεις και υπεδυνόμοι, ώστε νά δικαιολογηται ή βάσει αύτών κατανομή τού φόρου. Τάς έχαρακτήριος μάλιστα ώς πληροφορίας των τριών και ιπνεδίειν ο κ. Γεωργακόπουλος είς την Επιπροπήν, ότι η προσφυγή τού φορολογήθεντος, βάσει τών στοιχείων αύτών, θά εύσταθη, έφόσον το Λιμεναρχείον δέν είνε, ή πρωσδήποτε, είς θέσην νά τάς ισοθετήση.

Παρά τάυτη ή Επιπροπή κατελόγισε τόν φόρον με τά έξης θιλερά άποτελέσματα: Τό Διμόσιον νά μή είσπραχε παρά μικρά τινα ποσά έναντι τού προϋπολογισθέντος συνόλου. Νά διασύγχων πολλοί κάτοχοι ξένων πλοίων, διότι αι άτελεις πληροφορίαι δέν τούς περιέλαβον. Νά έπιβαρυνθούν άδικως με τόν φόρον και είς ποσόν δυσανάλογον πολλοί έλαχίστην έχοντες συμμετοχήν είς έξην πλοιοκτησίαν και τέλος νά έκπατρισθούν πλέον άριστικως, έπι ζημία βέδαια της Οίκονομίας μας, διότι οι είς την έξην διαμένοντες μονίμως ή προσωρινώς έφοπλισται, όσοι περιελήφθησαν άχρεωστητάς είς την κατανομή της Επιπροπής. Θέλουν διοι νά έπανέλθουν είς τον τόπον των, ή φόδος, ομως, τού φορολογίας.

Διασάλως οι περιορικό σας, ότι πρόκειται νά συγκληθῇ τό Ναυτιλιακό Συνέδριον. Με ποιόυς, διερωτώμαι, έκπροσώπους της Ναυτιλίας; Πλήν διλγάνων έξαιρεσεων διοι οι άλλοι αύτοι δέν παραστουν. Τό Συνέδριον θά συζητήση τά ζητημάτα της άκεωσιπόρου Ναυτιλίας έρημην τών δημιουργών της! Δεν είμαι άμεσως ένδιαφερόμενος είς την Ναυτιλίαν και ίσως νά μη

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES

ESTABLISHED 1875

DekytsSpotter Brothers

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

NANTES

4, Rue Mathurin Brissonneau

(Angle Quai Fosse)

Delivery DONGES — ST. NAZARE

Tel. 154.91

Adr. Téleg.: PROVISIONS-NANTES

R.C. 25-64 B.

FRESH PROVISIONS

WINE AND SPIRITS

DUNKERQUE

34-36, Rue du Collège

2-18 Boucherie & Bureaux

2-71 Privé

Adr. Téleg.: PROVISIONS-DUNKERQUE

R. C. Dunkerque 8.913

ALSO CALAIS — Tel. 10.55.

BONDED STORES

DECK AND ENGINE STORES

Έχω τὸ δικαίωμα νὰ προβάσιν καὶ εἰς ὑποδείξεις διὰ τὰ ζητήματα τῆς Τολμῶ, δῶμας, νὰ πιστεύω ὅτι χάριν αὐτοῦ τοῦ συμφέροντος τοῦ τόπου μας, χάριν της ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεώς, ἀν μὴ χάριν τοῦ πνεύματος τῆς δικαιοσύνης, ἐπιβάλλεται ή ἐπανεξέτασις καὶ τὴν πλήρης ἀναθεώρησις τοῦ ζητήματος τῆς φορολογίας τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων.

Ο κ. Κωστοπούλους εἶνε πρακτικὸς καὶ δίκαιος ἀνθρώπος. Θὰ θέλει ἀσφαλῶς, νὰ ίδῃ πραγματοποιούμενοι καὶ τὸ ἔσοδον ἐκ τοῦ φόρου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. "Ἄς ἐπωφεληθῇ τῆς εὐκαριίας τοῦ Συνδίου διὰ νὰ μελετήσῃ μὲ τὰς ὑπηρεσίας του ὑπουργείου του τὴν θεσιν." Ή ζητήσῃ νὰ διαπιστώσῃ μόνος του τὰ περὶ ἀνακριβῶν στοιχείων καταγγελλόμενα καὶ ἂν πράγματι ἔχωνται ἀλληλίες, ἃς ἀποφεσίσιον κατὰ τὴν κρίσιν ἀγαθοῦ ἀνδρός.

Αθήναι, 2 Οκτωβρίου 1950

ΜΕΤΑ ΠΑΟΥΣ ΤΙΜΗΣ

‘Η ἀνάγκη τῆς πληρεστέρας ἐκπροσωπήσεως τοῦ ἐφοπλιστικού παράγοντος εἰς τὸ ναυτιλιακὸν συνέδεμον ὑπέρχεισσα, καθ’ αὐτὸν πληροφορούμεθα, τοὺς ἀρμόδιους νὰ ἐπανειχέστασον τὸ ζῆταμα τῆς ἐκκενουμένης φορολογίας τῶν εὔπορων διὰ τὰ υπὸ ξένας οημαίας πλοῖα. Ή τροποποίησις τοῦ νόμου γόνωσται προσδιορισμὸς επιβαλλεται. Ελάχιστα ἄλλως τε ποσὸς εἰσεπράχθησαν μέχρι τοῦδε ἀπό τὸν Φόρον αὐτὸν, οὐδεμία δὲ πρόθεψις δικαιολογείται διτὶ θάλασσαν εἰσεπράχθων περισσότερα εἰς τὸ μέλλον.

Αὐτούς, κατ' αρχήν, υπῆρχεν ή ίδεα τῆς φορολογίας τῶν ὑπὸ Εἴναι σημαίας πλοίων. Κατὰ τὴν αὐτὴν λογικὴν θά πρέπει νὰ φορολογηθοῦν δόλιοι οἱ "Ελλήνες, οἱ διαμενόντες εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ διατρούντες εἰκῇ οἰνοδήποτε ἐπιχείρησιν. Τὸ πενιχρὸν ἀποτέλεσμα ἐκ τοῦ φόρου αὐτοῦ ἀνεμένετο διὰ τοὺς ἔξης λόγους: "Ἄδικον ήτο γά πληρωσουσιν οἵτινες μία ἀνέξαριδνος πληροφορία νὰ τοὺς φέρῃ κατόχους ἔνος ξένου πλοίου καὶ νὰ διαφύγουν ἄλλοι, διὰ τοὺς ὅπιούς δὲν κατάρθωσαν οἱ προξενικοὶ λιμενάρχαι νὰ συγκεντρώσουν στοιχεῖα. "Άδικον εἶπε οἱ ήτο γά ἔπιδιαρυθμὸν μὲ τεράστια ποσὰ εἰσφοράς ἐφορολογεῖσθαι, δόλιγας βεβαίωμένας μετοχάς ἔχοντες εἰς ἔνα σκάφος, ἀπλῶς καὶ μόνον διότι τὸ εἰστρατέον ποσὸν ἀπὸ τὰ ξένα πλοία ήτο προκαθωρισμένον καὶ ἀφοῦ οἱ ὑπόχρεοι ήσαν δόλιγοι, εἰς αὐτοὺς διπλασιάποτε θά πρέπει καὶ ὁ φόρος νὰ καταλογισθεῖ. "Άδικον, τέλος, ήτο διὸς νὰ φορολογηθοῦν πολλοὶ φέρομενοι οὓς ὑπόχρεοι ήσαν κάτοχοι πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὡς πλοιοκτήται ξένων σκαφῶν. Θὰ ἔπειπε, βέβαια, νὰ εἰσφέρουν καὶ δοῖοι οἱ "Ελλήνες ἐφοτισταί εἰς τὴν φορολογίαν τῶν εὐπόρων, δοῖοι, ὅμως, δὲν ἐκλήθησαν νὰ τὴν πιληράσουν διά τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν σκάφη των, θά πρέπει, βάσει τῶν κατεχομένων παρ' ἔνος ἔκάστου τοννάλ, ἀλλὰ καὶ μὲ στοιχεία ἀδιάβλητον ἔχοντα τὴν πραξείσιν, νὰ καταλογισθῇ ή εἰσφορά κατὰ την ιδίων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα κρατήσασαν ἀναλογίαν. "Ισως τὸ Δημόσιον νὰ εἰσπράξῃ οὕτω πολὺ περισσότερα ἀπὸ τὸν φόρον τῶν εὐπόρων, διευκολυνομένης ἐν ταύτῳ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν γενετέραν τῶν ἀπομακρυνθέντων, λόγῳ αὐτῆς τῆς φορολογικῆς ἀκρεμότητος ἐφοτιλίστων. Εἰνε καὶ αὐτὸς ἔνα βήμα πρὸς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐπαναφορᾶς εἰς τὴν Κυανόλευκον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων.

## Περὶ Κ.Δ.Α.Σ. ὁ λόγος

Τὴν ἀνασύστασιν τῆς ΚΔΑΣ δραματίζονται οἱ πάτρωνες τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἐπίστευσαν, ἀφοῦ ἡθελημένης ἐδημιουργήθησαν διὰ τοῦ πληθωρισμοῦ τῶν πλοίων τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἀδιέξοδον, ὅτι ἔπεστη ἡ στιγμὴ να παρέμονων. Τόδι κατασκευάσμα τῆς δικτατορίας, αὐτὸ ποὺ ἔφερε πρὸς τὴν καταστροφὴν τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησην, τὸν ἔχουν ἔτοιμον. Κάποιας, διώκει, ωύνωδης διαφορά νόοιστασαι μεταξὺ ἕκεινης τῆς ἔποχης καὶ τῆς σημερινῆς. Τότε ἡ ΚΔΑΣ βίᾳ ἐτεβλήθη χωρίος καὶ για ἐπιτραπῆ ἢ ἐλευθέρα συλήπτησις τοῦ μέτρου καὶ ἡ ἐλευθέρα ἐπιτολογία τοῦ ἀπό ὅλους τοὺς ἐφοπλιστὰς. Μάρτιος, διώκει, ὑπὸ τοῦ κοινοβουλευτικοῦ καθεστώς δὲν είνει εύκολον νὰ πειθαναγκάσῃ ὁ οἰσσόποτε τούς πλοιοκτήτας νὰ ἀπειπολήσουν, παρὰ τὴν θέλησιν των, τὰ δικαιώματα ἐπὶ τοῦ διὰ τῶν μοχθῶν καὶ θυτῶν κτηθείσης περιουσίας των. Δὲν πιστεύουμεν νὰ είνει κανεὶς διατεθειμένος νὰ παραδόσῃ εἰς τοὺς ζηλώσαντας τὴν κρατικοποίησην τῆς ἀκτοπλοΐας τὰ πλοῖα τοῦ διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ὅπιών αὐτοῦ, βέδαια, δὲν ἔκοπισαν.

Από μηνών ήδη υπεδείξαμεν πρώτοι ήμεις, τὴν ἀνάγκην τῆς γενικώτερᾶς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλόκων ἐπιχειρήσων. Προεβλέψαμεν στημεριὰς δυσκολίας καὶ τὰς λημάτας τὰς μεγάλας τοῦ λιμένου. Μία συνενέροης οἰσαδήποτε μορφῆς, ἀπορρέουσα ὅμως ἀπὸ τὴν ἀδέσμευτον πρωτοδουλίαν αὐτῶν τούτων τῶν δημιουργῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοΐουσθαις ναυτιλίαις, τῶν καὶ ἁμέσως ἔνδιαφερομένων, ἐπιβάλλεται. Πολλά θά προελθουν τὰ ἔξ αυτῆς ἀγαθά καὶ τὸ μικρότερον δὲν θά είνε ἡ οἰκονομία μηνιάσιως τριών χιλιάδων τόννων πετρελαίου κατά τὴν χειμερινή περίοδον διὰ τοῦ προσωρινοῦ παροπλισμοῦ ὅλων τῶν δαπανηρῶν καυστικοῖς πλοιών.

Το τονίζουμεν, σύμως, καὶ τὸ ἐπαναλαμβάνουμεν, Ἡ περὶ συνεργασίας συμφωνία θὰ πρέπει νὰ προέλθῃ ἀπό την πρωτόδουλον θέλησιν τῶν ἐπιφοτιστῶν, αὐτών καὶ μόνον. Ἡ κρατικὴ παρέμβασις θὰ ίντισχύσῃ δια πλᾶς τὴν προσπάθειαν αὐτήν, χωρὶς τὴν ἑνεργὸν εἰς τὰ τῆς διοίκησεως τῆς ακτοπλοΐας συμμετοχήν τῶν γνωστῶν τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας προσσῳτῶν.

Διὸ τὸ Ἀπομαχικὸν καὶ πάλιν

‘Η Γαλλία ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ πλέον, ἵσως, προοδευτικὴ χώρα τοῦ κόσμου διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τῶν ἐργαζομένων. Ή σχετικὴ νομοθεσία της, καθιερώθεισα ὑπὸ τὴν καθοδήγησιν τοῦ ιθύνοντος τὴν πολιτικὴν ζωὴν τῆς χώρας ἰσχυροῦ σοσιαλιστικοῦ ρεύματος, ἥπτεται νότιεν τὸ ὑπότελεγμα καὶ ἡ βάσις διὰ τὴν σύγκρισιν πρὸς ὅ,τι ἀλλού ἔφασιν.

Ειδίκιώτερον, όσον ἀφορά τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν πρόνοιαν, ἡ Γαλλία ἀναμφισβήτητας εἶναι η πρωτόπορος. Ήταν ιδιόκινον μας, ἀλλώς τε, Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμείον ἔχει όσα ὑπόδειγμα τὸ Γαλλικὸν Ταμείον Ἀπομαχών Ναυτικῶν. Ή σύγκρισις, συνεπώς, μὲ τὰ εἰς αὐτὸν κρα-

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,  
Halifax, NS.

τούντα είνε ένδικαφέρουσα, διδακτική είς συμπεράσματα. Ούτω, τὸ «Εθνικὸν Ἰδρυμα τῶν Ἀπομάχων Ναυτικών, συμφώνως μὲ τὴν μεταπολεμικῶς ἐπελθούσαν ἀνασυγκρότησίν του, περιλαμβάνει καὶ τοὺς δύο κλάδους τῆς ὑπέρ τῶν ναυτεργατῶν προνοίας: Τὴν συνταξιοδότησίν τῶν ἀπομάχων καὶ τὴν προνοίαν τῶν ἐργαζομένων. Αἱ καταβολαὶ τῶν ναυτεργατῶν καθορίζονται εἰς 6 % ἢ ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ των διὰ τὸ Ἀπομοικόν Ταμείου καὶ εἰς 3 % διὸ τὸ Ταμείον Προνοίας, 9 % ἐν συνόλῳ. Οἱ ἐφοπλισταί, ἐξ ἄλλου, καταβάλλουν 6.25 % τοῦ μισθοῦ τῶν πληρωμάτων εἰς τὸ Ἀπομοικόν καὶ 6.75 % εἰς τὴν Προνοίαν. Σύνολον 13 %. Τὰ Ταμεία ἐπίσης εἰσπράττουν μικρὸν τινὰ φόρον ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν εἰσιτηρίων καὶ ἐπιχορηγούνται ἀπὸ τὸ Κράτος.

Μέ τας, ἀνωτέρω εἰσφοράς χρηματοδοτεῖται τὸ ἕρμα τῆς κοινωνίκης προνοίας τῶν ναυτεργατῶν καὶ βάσει αὐτῶν παρέχεται τάξ ἑξήν συντάξεις: Τὸ δικαίωμα τῆς συνταξιοδότησεως ἀποκτάται μετὰ 25ετῆ ὑπηρεσίαν καὶ εἰς ἡλικίαν 50 ἔτῶν. Διά τοὺς ναυτικούς τῆς μεγάλης ναυσιπλοΐας (ώκεανοπολίτα, ἀλιεία ἀνοικτῆς θαλάσσης) ἡ 15ετής ὑπηρεσία εἶναι ἀρκετή προς συνταξιοδότησιν. Ή σύνταξις ἀνέρχεται, διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀποχωρήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος εἰς ἡλικίαν 50 ἔτῶν, εἰς 60 χιλ. φράγκων ἐπησίως διὰ τὸν ναυτὴν τῆς μικρᾶς ἀλιείας, 72 χιλ. φράγκων διὰ τὸν ναυτὴν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν ἢ τῆς μεγάλης ἀλιείας, 317 χιλ. φράγκων διὰ τὸν Πλοίαρχον σκάφους χωριτικότητος ἀνωτέρως τῶν 8.000 τόννων κ. ο. κ. Διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν 55 ἔτῶν, ὁ ναυτὴς συνταξιοδοτεῖται με 108 χιλ. φράγκων ἐπησίως καὶ ὁ Πλοιαρχὸς ὥκεανοπόρος σκάφους μὲ 476.100 φράγκα. Αἱ χῆραι λαμβάνουν τὸ ἡμιστὶ τῶν ἀνωτέρω ποσῶν (περίπτωσις 55 ἔτῶν) καὶ κάθε δρφανού τὸ 10 % μέχρις ἡλικίας 16 ἔτῶν ἢ 18 ἔτῶν ἂν είνει μαθητεύομενος ἢ 21 ἔτῶν ἂν είνει σπουδαστής.

Ἐξ ἄλλου, τὸ Ταμείον Προνοίας καλύπτει πάσαν περίπτωσιν ἀτυχίας, ἀσθενείας καὶ ἀναπτηρίας, ἀφ' ἣς στιγμῆς παύει ἡ εὐθὺνή του πλοιοκτήτου, βάσει τῆς κειμένης ἐργαστικής νομοθεσίας.

Ίσου, τώρα, και η σύγκριση με το ίδιον μας Ναυτικόν Απομακρύνον Ταμείον. Αι καταδόλαι διά μόνην την συνταξιοδότησην τού γήρατος ανέρχονται, ώς γγωστον, εις 20 % έπι τού μισθολογίου (12 % διά τὸν έφοπλιστὴν και 8 % διά τὸν ναυτεργάτην). Σημειώτεον, ότι ὁ μισθός τού Γάλλου ναυτικοῦ είνει κατώτερος τού "Ελλήνος συναδέλφου του. Αι καταδόλαι τού Γάλλου έφοπλιστος διά πάσαν περίπτωσιν προνοίας (συνταξιοδότησης γήρατος, ἀπόχημα, ἀσθένεια καὶ ἀναπτηρία) ανέρχονται εις 13 % καὶ τού ναυτεργάτου εις 9 %. Ή διαφορὰ, πιστεύομεν, νὰ είνει σημαντική.

Καὶ ἐνώ αἱ καταδολαὶ εἰς τὸ ιδίκον μας Ἀπομαχικὸν Ταμείον εἶνε τόσον μεγάλαι· ἐξ ὀντίθετου αἱ παρεχόμεναι συντάξεις εἶνε σκανδαλώδως χαμηλαὶ. Ἄρκει νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι Πλοίαρχος μὲ ὑπερεστίαν τεσσαρακονταετῆ, ζήτημα εἶνε ἂν θὰ κατορθώσῃ, ἀποσυρόμενος εἰς τὰ 65 καὶ ὄχι τὰ 55 τοῦ ἔπι τῆς γεφύρως, νε λάδη μίαν σύνταξην 800 χιλ. δραχμῶν μηνιαίων, ὑπὸ τάξ του εὐνοϊκώτερας τῶν περιπτώσεων. Ὁ Γάλλος συναδελφός του, μὲ δίλιγωτέραν ὑπηρεσίαν — εἰς ἡλικίαν 55 ἐτῶν — συνταξιδιοτείται μὲ 40 περίπου χιλ. φράγκων μηνιαίων ὡς δραχμᾶς μὲ τὴν ἐπίσημην τιμὴν 1.600.000. Η αὐτὴ ἀναλογία συνταξιδιοτείσεως προσβαίνει καὶ δὲλλας κατετάσσεις τοῦ Πλοιάρχου διαθεσμίεσιες.

τησσας τηρειται και οι αλλαξ κατωτερας του ιτιοφαρου σιναδομειον.  
Αυτοι και μονον οι αιθιοι δεν αποδεικνυουν, οτι το 'Απομαχικόν  
μας Ταμειον νοσει βαρύτατας και έχει άναγκην άναδιοργανώσεως έκ  
βαθρων; Πώς συμβαίνει νά πληρώνουν οι ναυτικοί μας περισσότερα δι-  
λων των ξένων συναδέλφων των και νά λαμβάνουν, αποσύρμενοι τού  
παγγέλματος, συντάξεις, που ούτε το φωμι τής οικογενείας των δεν έ-  
ασφαλιζουν;

Ο κ.Κάντιας προθύρευσε πρό τημερών της συνεδρίασεως των Διοικητικών μουσουλμάνων του Ιδρύματος.Αι ἐντύπωσις του ἀπό τὰ δύσα ήκουσε καὶ διεπίστωσε διὰ τὴν ὄργανωσιν τοῦ Ταμείου, τὴν συγκρότησιν τῶν ὑπηρεσιῶν του (τοῦ λογιστηρίου, τοῦ ἐλεγκτηρίου καὶ τοῦ δύναμος συστήματος τῆς λειτουργίας του) ὑπῆρχαν καθαύτω ἀλγειναί. Θὰ ἐπιτηδηθῇ ἀπαγγέλλεται ὁ κ. "Υπουρός" — ἡ ἀνάδοχος ὄργανωσις τοῦ Ιδρύματος ἐπὶ τραπεζιτικῶν καθαρῶν βάσεων; Ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος θὰ παρακληθῇ νὰ παράσχῃ τὰ εἰδικὰ πρόσωπα, που θὰ ἀναλάβουν τὸ ἔργον τῆς ὄργανωσεως τοῦ λογιστηρίου, τοῦ ἐλεγκτηρίου, τῆς ταχυτέρας εἰσπόρευσης καὶ τῆς περιουσιαλογῆς τῶν πόρων τοῦ Ταμείου.

Θὰ παύσῃ, ἐξ ἄλλου, — ὑπόσχεται ὁ κ. Κάντζιας — νὰ θεωρῆται ἀπὸ τοὺς διοικοῦντας τὸ "Ιδρυμα λιμενικούς", ὅτι τὸ "Απομαχικὸν Ταμείον είνει τὸ «Καλπάκι» τῶν ὀχρήστων καὶ ἀνεπιθυμήτων ἀξιωματικῶν, οὐτε κριτήριον τῆς ποσοδήψεως ιδιωτικῶν ὑπάλληλων νὰ είναι τὸ σπικεύωμα τοῦ βουλευτοῦ ή τοῦ κομιστάρχου. 'Η συμβολὴ τοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου εἰς τὴν δληγή ποσοπάθειαν τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας, είναι μεγάλη. 'Ισως νὰ μὴ ἔχῃ γίνει δῆλος ὅτι ἀντίληπτον, ὅτι καλλιτέος ὄργανωσις καὶ πλέον στοργικὴ διαχείρισις τῶν ἀφθόνων εισφορῶν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Ταμείον σημαίνει: Περιορισμὸν ἀφ' ἑνὸς τῆς πρωτοφανοῦς ἐπιβαρύνσεως, τὴν όποιαν ὑφίσταται τώρα τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον, πληρεστέραν δὲ ἀφ' ἔτεον πρόνοιαν ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ μας. Αὐτὴ θὰ δικαιολογή σημαντικῶς τὴν φυσιολογικὴν ἔξοδον τῶν παρακρατικῶν καὶ τὴν ἄνοδον τῶν νεωτέρων στελεχών, τὴν ἀναγένσιν, δηλαδή, τοῦ ἐμφύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

Διὰ τρίτην φορὰν ἀπευθύνουμε εἰς τοὺς διοικοῦντας τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακρικὸν Ταμείον τὰ ἔξης ἐρωτηματα : Τί γίνεται ἡ ἐκκαθάρισης τῆς δισχειρίσεως τῶν ἑσδόμων τοῦ Ταμείου κατά τὸν πόλεμον εἰς τὸ ἐξωτερικόν; Παρέδωσεν ὁ κ. Κουρμπέλης, κληθεὶς μόλις πέρυσι, μετὰ μίαν ὀλὴν τετραστίαν, τοὺς λογαριασμούς του καὶ ἔτυχον οὗτοι τοῦ προ-  
ποτιθέμενού ἐλέγχου; Τὰ ἔξοφλοβέντα ναυτολόγια κατά τὴν πολεμι-  
κὴν περίοδον συνεκεντρώθησαν καὶ ἥλεγχθησαν; Τὰ ὅσα ἔχρεωσαν εἰς  
έπαρσος τοῦ Ταμείου ὀδοιποικά καὶ λοιπὰ ἑσδόμα οἱ δισχειρισθέντες τὰ  
κεφαλαῖα αὐτῷ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ ήσαν δικαιολογημένα καὶ εἰχο-  
ὺν τοῦθι ἀπειλή τοῦ θερμοῦ εἰς Ἀγγλίαν Διοικητικὸν Συμβούλιον;

έγκιοθι άπό το έδερνον είς Αγγλιαν Διοικητικού Συμβουλίου,  
Τά ανωτέρων έωστηματα έπιπλουν νά τύχουν της άμεσου προσοχής  
και τού κ. Κάντζια. "Ας θελήσῃ ούτος νά ύποδειξη εις τὴν διοικησιν  
τοῦ Ν.Α.Τ., τὸ καθηκόν της. Δὲν θὰ πούεται διὰ τὴν διαχείρισιν τοῦ ιε-  
ροῦ ἀπόδεματος τῶν ναυτικῶν μας νά ἀπομένῃ καὶ ή λεᾶχίστη περὶ  
τῆς καλῆς διαχειρίσεώς του ἀμφιβολία.

**Συνεχίζομεν τὰ σφάλματα**

Πρέπει, δύποσθήποτε, νὰ ἔξαιρεθοῦν τοῦ μέτρου τῆς ὄνυμαστικοποίησεως τῶν μετοχῶν αἱ ἀνώνυμοι ναυτικαὶ ἑταῖραι. Αὐτὴ ἡ φύσις τῆς ναυτιλιαστῆς ἐπίχειρήσεως κινουμένης ἐκτὸς τῶν τοπικῶν ὅριών και



νέων κρηπιδωμάτων τών κατασκευασθέντων υπό τής άμερικανικής αιρίας «Στήλας — Γκρόβ», έληφθησαν τά αναγκαιούντα μέτρα υπό Ο.Λ.Π. διά της έκτελέσεως συμπληρωματικών έργων ένισχυσεώς.

?) Διὰ τὴν ἀπόστασιν τῶν νέων γερανῶν ἀπὸ τῆς θαλάσσης, ὄντως θεοῦ οὐτε αὐτὸν εἶναι κατὸ 0,60 μ. μικροτέρα τῆς προπολεμικῆς 20 μ. ἀντὶ 2.80 μ.), λόγω κατασκευῆς τῶν ἀνωδομῶν τῶν υπὸ τῶν ρικανικῶν Ἐπαριστής κατασκευασθέντων κρηπιδωμάτων στενωτέρων ἀ- ἔν μέτρον ἀπὸ τὰ προπολεμικά.

Διαδίδοματα τῶν Τεχνικῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς τὴν ἀμερικήν Αποστολὴν ἐγκαίρως γενόμενα κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν κρηπιδωμάτων περὶ διαπλάνυσεως τῆς ἀνωδομῆς τῶν κρηπιδωμάτων, δὲν γνωτοῦ δεκτὸν ὑπὸ αὐτῶν, διὰ λόγους οἰκονομίας καὶ ταχύτητος κατασκευῆς τῶν κρηπιδωμάτων τούτων.

Λεταγενεύστερως, ἐπίσης, κατὰ τὴν κατασκευὴν τῶν θεμελιώσεων τῶν χιών τῶν γερανῶν, πρόστις τῶν Τεχνικῶν Υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. ι τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας, ἐλληνικὰς καὶ ἀμερικανικάς, γίνεται τοῦ Ο.Λ.Π. διαπλάνυσις τῆς ἀνωδομῆς, ὡστε νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἀνά- ὄς μετακίνησης τῶν τροχίων τῶν γερανῶν πρὸς Ἑηράν, δὲν ἐγένετο τὴ διὰ τοὺς αὐτοὺς ὡς ἀνώ λόγους, ἢ τοι ἀφ' ἑνὸς οἰκονομίας καὶ τα- τῆς κατασκευῆς, ἀλλὰ καὶ διότι δὲν ἐκρίθη παρ' αὐτῶν ἀναγκαῖα ἡ ἀ- μετακίνησις, καθ' ὃντας κατασκευάζονται στήμερον πλοῖα μὲ ἔξ- σας τὰς υπερκατασκευὰς ήγιαν — Βρίζες καὶ ἐπομένος ἡ τοιαυτὴ πάρα καὶ λίαν δαπανηρὰ μετακίνησις δὲν θὰ ἐπέφερεν ἀξία λόγου ἀπο- ἐσμάτων. Κατόπιν τούτου εἰσηγήθησεν τὴν υπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. κατα- σκευὴν ξυλινῶν φυλάκτηρων διπλοῦ πάχους, ὡστε νὰ τηροῦνται τὰ πλοῖα τὴν ἀπαιτούμενην ἀπόστασιν.

Διόδειος ἀξιόλογος στένωσις θὰ ἐπέλθῃ ἐκ τούτου εἰς τὴν θαλασσίαν φάνειαν τοῦ λιμένος, οὐδὲ καὶ δυσκολία τις εἰς τοὺς χειρισμούς τῶν πλοίων.

3) Οσον ἀφορᾶ, τέλος, τὴν ἐπισυμβάσαν τὴν 13ην Αὔγουστου ἐ. ἔ. ιαν εἶναι ἕκ τῶν προπολεμικῶν γερανῶν τοῦ Ο.Λ.Π. (No 3) ἐκ σκρουσεώς τοῦ ὀλλανδικοῦ φορτηγοῦ «ΩΡΙΩΝ» ἐπὶ τοῦ πυλῶνος αὐτῷ, ἀποφείλεται εἰς τὸ ὅτι ἐκ κακοῦ χειρισμοῦ τοῦ ὅπα πάρεμα- ιθη τούτῳ ἐκ τῶν κρηπιδωμάτων κακῶς, λοιστά, εἰς τρόπον ὡστε λόγω σχήματος τῆς πρώτων αὐτού εἰσῆλθεν αὐτῷ, κατὰ 2,5 περίπου μέ- διοισθεν τοῦ κρηπιδωμάτως, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πρόσκρουσιν αὐτῶν τοῦ γερανοῦ. Ἔγενοντο δὲ ἡδη αἱ σχετικαὶ ἐνέργειαι διὰ τὴν ἀπο- ιώσαν τοῦ Ο.Λ.Π. ἐκ μέρους τῶν ὑπευθύνων.

4) Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ πληροφορούμενοι ὑμᾶς, ὅτι υπὸ τῶν Τεχνικῶν Υ- περεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς Διοικήσεως αὐτοῦ καταβάλλεται πᾶσα ἀπόθεσια διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν ταχυτέραν καὶ ἀρτιωτέραν συμ- ἴωσιν τῶν τεχνικῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, οὐτινος ἡ ἀξιοποίησ- ξιντερίου μὲ γοργὸν ρυθμόν.

Αἱ σχετικαὶ ἔργασίαι ἐκτελοῦνται τόσον ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς Βο- χει, δύον καὶ ἕκ τῶν πόρων τοῦ Ο.Λ.Π. ἐλπίζομεν δὲ ὅτι σὺν τῇ προ- ἐργασίᾳ τῆς τακτοποίησεως τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ συμβολὴ τού- τοις εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ λιμένος θὰ βαίνη συνεχῶς ἵναν· ἐν.

5) Μετὰ τιμῆς  
‘Ο Πρόεδρος  
Ε. ΜΠΟΥΖΑΝΗΣ  
‘Η πώλησις τῶν παρηλίκων  
Κύριε Διευθυντά,  
Μένεται τὸ ἔργον συν-  
τηρήσεως εἰς τὸ καθέρισμα τῶν Λύ-  
λαν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.  
Περιορίζεται ἡ αιθάλη παρεχο-  
μένης δυοιμόρφου ρευστότητος εἰς τὰ  
καύσιμα καὶ δελτιούμενης τοιουτοπρόπως  
τῆς καύσεως.

6) Αἱ ποσοστοί τὸ σβύσιμον τῶν  
λεβήτων διατηρούμενων καθαρῶν  
τῶν προθερμαντήρων τῶν καυσίμων, ξε-  
στερεούμενον τοῦ κινδύνου ἀναρμίκης  
νεροῦ μὲ τὸ καυσέλαιον καὶ παρεμπο-  
λόγημένης τῆς παναρμάκοσης τῶν καυ-  
στήρων, τῆς προκαλούμενης ἐκ τοῦ ύ-  
πολειμματος τῶν καυσίμων.

7) Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ  
σημεῖον ἀναφλέγεις εἰναι ὑπεράνω τῶν  
180 Φ. Δὲν ἀναδίδονται ἐρεβιστοικοί κα-  
πνοι. Συντελεῖται δὲ καθαριόμενος τὸν δι-  
σκων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ θλά-  
πτωνται τὰ χέρια.

8) Κοστίζει όλιγωτερον μὲ δαπάνην μικροτέρων τοῦ ἡμίσεος τοῦ 1 % τῆς  
διοίσης τοῦ καυσέλαιον σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σάς ἐπιτυγχάνει οἰκονο-  
μιαν πλέον τῶν 5 %.

9) Οἱ πολιορχοὶ, ἐκτὸς τῶν κατοικούντων εἰς Πειραιά, ποὺ ἔχουν  
διὰ διὰ τὴν Σχολήν, προτιμούν τὴν Σχολήν σ' ἓνα ξερόνησο, σὲ μια  
άνδα, εἰ δυνατόν, καὶ διὰ μέσα στὴν διαφθορά τοῦ Πειραιῶν. Οἱ ύ-  
κινούμενοι ἑθέωρησα σκοτιμώτερον νά στείλω τὸ παιδί μου στὴν  
ὑπὸ παρὰ νά τὸ στείλω στὸ Σχολεῖο τῆς Καστέλλας. Ἐκεῖ, δυστυ-  
μαζευτήκαν δόλα τὰ παιδιά τῶν μὴ ναυτικῶν, δημοσιεύσητε τὴν ἀποδεικνύει ἡ  
πιστική της Σχολῆς. Εἴναι ἡ Σχολὴ παραμένει στὸν Πειραιά θὰ κα-  
τησθῇ, ὅπως ὁρθῶς τὸ ἀποκαλεῖται, φροντιστήριον. Δὲν βλέπουν στὴν  
γλίαν ποὺ εἶναι αἱ Σχολαῖ; Φροντιστήρια ύπαρχουν σὲ δλες τὶς πό-  
της Ἀγγλίας. Σχολὴ, δημοσία, καμία.

10) Εᾶς παραδῶ νὰ δημοσιεύσητε τὴν ἐπιστολήν μου ἵνα ἀκουσθῇ καὶ  
ιωγῇ τῶν πραγμάτων ναυτικῶν.  
Μεθ' ὑπολήψεως  
ΜΙΧ. Γ. ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΙΔΗΣ

## ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλατώνεται τὸ ἔργον συν-  
τηρήσεως εἰς τὸ καθέρισμα τῶν Λύ-  
λαν καὶ τῆς ἐγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται ἡ αιθάλη παρεχο-  
μένης δυοιμόρφου ρευστότητος εἰς τὰ  
καύσιμα καὶ δελτιούμενης τοιουτοπρόπως  
τῆς καύσεως.

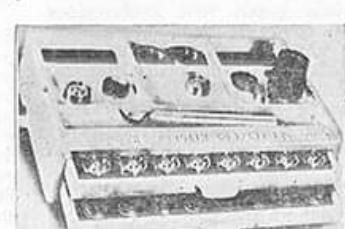
· Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν  
λεβήτων διατηρούμενων καθαρῶν  
τῶν προθερμαντήρων τῶν καυσίμων, ξε-  
στερεούμενον τοῦ κινδύνου ἀναρμίκης  
νεροῦ μὲ τὸ καυσέλαιον καὶ παρεμπο-  
λόγημένης τῆς παναρμάκοσης τῶν καυ-  
στήρων, τῆς προκαλούμενης ἐκ τοῦ ύ-  
πολειμματος τῶν καυσίμων.

· Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ  
σημεῖον ἀναφλέγεις εἰναι ὑπεράνω τῶν  
180 Φ. Δὲν ἀναδίδονται ἐρεβιστοικοί κα-  
πνοι. Συντελεῖται δὲ καθαριόμενος τὸν δι-  
σκων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ θλά-  
πτωνται τὰ χέρια.

**KAI Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων**

μὲ τὴν χρησιμοποίησην θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δοποῖσι δλλως θὰ ἔχαντο. Η Υ-  
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σάς προσφέρει τακτικὰς ἐπιβεβώησεις, τὴν  
ρυθμιστικήν της, τεχνητὴν παρέμβασιν καὶ παρακολούθησην ὀλοκλήρου τοῦ συστήματος  
καύσεως. Επιτρέπεται μας νὰ σάς ἐπιδείξωμεν πάσι δύνασθε νὰ ἀλττώσητε μεγάλην κα-  
τανάλωσιν καυσέλαιον εἰς τὰ πλοῖα σας, ἀνεν σύδεμας ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

Κοστίζει όλιγωτερον μὲ δαπάνην μικροτέρων τοῦ ἡμίσεος τοῦ 1 % τῆς  
διοίσης τοῦ καυσέλαιον σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σάς ἐπιτυγχάνει οἰκονο-  
μιαν πλέον τῶν 5 %.



· Ο καθαριστήρ καυστήρων  
ΠΕΡΟΛΙΝ σάς ἐφοδίαζει μὲ συρτάρια  
ἐπενδεδύμενα μὲ τοσχαν διὰ τὴν φύλαξιν  
48 καὶ πλέον δισκων καυστήρων καὶ δια-  
μερίστομα διὰ τὸ καθέρισμα αὐτῶν. Ο  
ἄνθραξ δύναται νὰ ἀποπλυθῇ ἀπὸ τοὺς  
δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-  
τὸς δλίγων λεπτῶν. Εύκόλως ἀντικαθίστα-  
μενοι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ,  
προλαμβάνουν ξυσίματα καὶ δδυντώματα.

· ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς δλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ.  
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε η  
τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλέοντερον ἀντιτρόσωπον.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**

Manufacturing Chemists since 1904  
10 EAST 40 STREET, NEW YORK 16, N.Y.  
Murray Hill S-6240

ΤΙ ΤΡΕΠΤΕΙ ΝΑ ΓΙΝΗ

ΥΠΟ ΠΕΙΡΑΙΩΤΟΥ

Περισσότεροι ἔντονοι ἀπὸ κάθε ἄλλην φορὰν εἰς τὸ παρελθόν διεξάγεται τελευταίως συζήτησις εἰς τὸν τύπον, τὸ ραδίσθων, τὰ περιοδικά περὶ τῶν ληπτήνων μέτρων διὰ τὴν μεταφορὰν ὑπὸ την Ἑλληνικὴν σημαίαν τῶν ληπτήνων πλοϊοκτήσιας πλοιών ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἐν κρίνεσθαι δὲ κανεὶς ἀπὸ τὸν τόνον τῶν ἐπισήμων δηλώσεων πρέπει νὰ συμπεράνηστι αὐτὴν την φορὰν κάτι προκειται ὅντας νὰ γινη. Τὸ ἀλλιθεῖς εἶνε ὅτι τὸ πρᾶγμα ἔχει πλέον τόσον ἐπείγουσαν τὴν μορφήν, ὥστε δὲν ὑπάρχουν περιθώρια διὰ πολλὰς συζητήσεις και ἀναδολας.

λογία περιστρέψαν την πόλην συντήρησαν και γεννάσθησαν.  
"Αν πρόκειται να γίνη κάτι, πρέπει αυτό τὸ κάτι νὸς ἐκδηλωθῆ ταχέως είτε διά τῶν καταλλήλων νομοθετικῶν είτε τῶν ἀπαραίτησαν συμφωνιῶν καὶ συλλογικῶν συμβάσεων μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ πληρωματιών. Βέδαια οὐ πάρχει καὶ τὸ Ναυτιλιακὸν Συνέδριον. Αἳς μᾶς ἐπιτραπέζιοις νὰ φρονοῦμεν — καίτοι εύχόμεθα νὰ διαψευσθῶμεν — ὅτι από το συνέδριον αὐτὸ τίποτε τὸ οὐσιαστικὸν δὲν ἔχει ἡ ναυτιλιακὴ ὑπόδεσσις νὰ ἀποκομίσῃ. Λόγοι ὥραιοι, ἀσφαλῶν, θὰ ἐκφωνηθοῦν ἀπὸ δλαστάς πλευράς, ἀλλὰ μὲ ποιὸν σκοπόν; Νὰ διευκρινισθοῦν τὰ ἀπαρχοῦ λούντα τὴν ναυτιλίαν ζητήματα; Θὰ ἡτο παράδοξον τούλαχιστον ἑάρη τούδε τὸ Κράτος διὰ τοῦ ὄρμοδιου ὑπουργείου του ἀφ' ἐνὸς καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ ἀφ' ἔτερου δὲν ἐπέτυχαν νὰ ἀποκτήσουν σαφῆ ἀντίληψιν περὶ τῶν ζητημάτων των.

Τά ζητήματα, λοιπόν, είνε γνωστά. Περιορίζονται, κατά τὴν γνώμην μας, εἰς τὴν Βασικήν δύον καὶ λυπράν διατάσσων, ὅτι ἡ Ἑλληνικὸς πρωτόπορος φορτηγὸς ναυτιλία ἀπέλθεσε τὴν συναγωνιστικὸν ἰκανότητά της καὶ ἐργάζεται ὑπὸ οἰκονομικὰς συνθῆκας δυσμενεῖς, αἱ ὁποῖαι δὲν ἔπιτερους ὄχι τὴν ἐπικράτησιν τῆς ἐναυτῆς τῶν ἔνοντων σημαντικοὺς διεθεῖσες μεταφοράς ἄλλῃ οὐδὲ τὴν διατάσσουν τῆς απειροῦντος θέσεώς της.

οιεινες μεταφορας, αλλ ουσε την σιατηρηση της οπηρητησης θεωρεις της.  
Δεν θα αποτελη περιττη επαναληψη γνωστων πραγματων, αν και από της στήλης αυτης τονισθη, δια μίαν άκομη φορά, ότι η έλληνικη φορτηγός ναυτιλία στερουμένη έθνικων μεταφορών, ανάλογων πρὸς τούδικον της και έργαζομένη σχεδόν έν τῷ συνόλῳ της έπι θιεθνούς πεδίου έν δύνατωτα συναγωνισμῷ πρὸς τὰ πλοία ἄλλων σημαίων Ιχευτέρων αυτῆς, στερουμένη δὲ οὐσιαστικῶς και ένεργον κρατικῆς προστασίας, μόνον διὰ της αποκτήσεως πλέον εὐνοικῶν έν τῷ συνόλῳ των οφρών εκμεταλλεύσεως ἀπὸ έκεινους τῶν πλοίων τῶν ἄλλων σημαίων θὰ κατορθώσῃ νὰ σταθῇ και νὰ προσδεμηθῇ.

Από τούς οίκονικους παράγοντας τούς έπιπεραέζοντας τὴν θέσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου δύο μόνον ἡμιποροῦν νὰ τύχουν ἀμέσου ἔξετάσεως καὶ βελτιώσεως καὶ αὐτὸὶ εἶνε αἱ δαπάναι τοῦ πληρώματος ἀφ' ἐνὸς καὶ ἡ φορολογία ἀφ' ἑτέρου.

Αι διά τὸ πληρωματά διαπάναι τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου είνε δυσαναλόγως υψηλοί. Αἱ απόδοχαι τῶν πληρωμάτων είνε σημαντικῶς υψηλότεραι τῶν αὐτοτοίχων ἀπόδοχών οἰσασθήποτε ἐκ τῶν κυρίων εὑρωπαϊκῶν ναυτιλῶν. Είνε, δύμως, εἰς τὸ σύνδολόν των ἀνάλογοι πρὸς τὸ κόστος τῆς ζωῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἀπὸ δῆλας τὰς πλευράς ἀναγνωρίζεται δι τὸ δεῖν διανυτῶν νά γίνεται λόγος περὶ γενικῆς μειώσεως των. Αὐτό, ομως, δεῖν σημαίνει δι τὸ δέν πρέπει νὰ διορθωθοῦν τὰ κακῶς ἔχοντα. Καὶ κακῶς ἔχουν τὰ ἔξης: Ὁ ναυτόπαις, ὁ βοηθός θαλαμηπόλος, ὁ βοηθός μαγειροῦ, ὁ θαλαμηπόλος μηχανᾶς οἱ ὄποιοι ἀπαντεῖς περιλαμβάνονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μαθητευομένων, ἔχουν ἀπόδοχάς ίσας περίτου πρὸς ἔνα τυμπατάρχον Β' τάξεως εἰς εἰσηγητὴν ὑπουργείου, λαμβάνοντες £ 20.16.0 μηνιαίως καὶ τροφήν, καθ' ὃν χρόνον δι μὲν Ἀγγλος μαθητεύομένος λαμβάνει £ 7.00 μηνιαίως, οἱ δὲ μαθητεύομενοι τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐργοστασίων καὶ μηχανουργείων συγκεντρώνουν, ἀν δέν ἀπάτωμα—θερ. Δρχ. 300.000 — 400.000 μηνιαίως. Οἱ δόκιμοι, οἱ ὄποιοι εἰνε καὶ αὐτοὶ μαθητεύομενοι, προστίθενται δὲ συήθως εἰς τὴν ἀπαραίτητον σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτου λαμβάνουν £ 28.0.0 μηνιαίως καθ' ὃν χρόνον ἀσχολοῦνται εἰς τὴν ἐκμάθησιν τοῦ ἀπαγγελμάτος των. Εἰς μόνην ἐξ αἰλου τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, καθ' ὅσον τούλαχιστον ἡμεῖς γνωρίζομεν, ὑπάρχουν ἐτί πορθητὴ πλοίων δύο ραδιοτηλεγραφηταὶ καὶ μάλιστα λαμβάνοντες, ἀν συμβαίην — καὶ συνήθως συμβαίνει — νὰ ἔχουν πλοία Α' τάξεως, μισθόν ἵσον πρὸς τὸν τοῦ ὑποπλοιάρχου ἤτοι £ 63.15.0 ἔκαστος. Ἡ οικονομία ἀπὸ μίαν λογικὴν ρύθμισιν τῶν ἀνωτέρων περιπτώσεων δὲν είνε εὔκαταφρόνητος. Δύναται νὰ υπολογισθῇ εἰς £ 1200 — 1400 ἐπηργούς.

Αἱ πρόσθετοι ἀμοιβαὶ συνιστοῦν μίαν ἄλην ὑπερβάλλουσαν ἐπιβάρυνσιν διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, ἐν σχέσει λ. χ. πρὸς τὰ ὑπὸ ἀγγεικήν, ὅλαινοικίν, νορφάτην ἢ Ιταλίκην σημαῖας πλοῖον. Η̄ περισύλλογὴ ἐπιβάλλεται καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ ἔαν καὶ τὰ δύο ἐνδιαφέρομενα μέρη ἐπιδείξουν πνεῦμα κατανόησεως, οἱ μὲν ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγοντες ὑπερβαλλικάς ἀπατήσεις, οἱ δὲ ναυτεργάται ἐνδίθονται, ἕκεὶ ὅπου τὰ κρατοῦνται εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν κυρίων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν τοὺς ὑποδεικνύουσα φάσης την τοιαύτην τὸν ὑποχρέωσιν. Δι' ἐργασίας περιλαμβανομένης ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν καθηκόντων τῶν πληρωμάτων κατὰ τὰς ἑστίσμους ὥρας ἐκτελουμένας, οὐδεμίᾳ πρόσθετον ἀμοιβὴν δικαιολογεῖται, διὰ δὲ τὰς καθ' ὑπερωρίαν ἐκτελουμένας μόνον ἀμοιβὴν καθ' ὥραν καὶ βάσει τῶν κεκανονισμένων ποσοστῶν ἀποζημιώσεως ἐπιτρέπεται. Ποιαὶ εἶναι αἱ ἐργασίαι αὗται δὲν δύναται εὔκολως νὰ προσδιορισθῆται. Αντιθέτως δύναται εύχερως, καθ' ἡμᾶς, νὰ προσδιορισθῇ ποιαὶ ἐργασίαι βάσει τῶν διεθνῶν κρατούντων καὶ περιοριστικῶν ΔΕΝ περιλαμβάνονται εἰς τὸ πλαίσιον τῶν καθηκόντων τῶν πληρωμάτων. Τότε καὶ τάξις θὰ ὑπάρξῃ καὶ οἰκονομία θὰ ἐπέλθῃ χωρὶς νὰ ἀφεδούμενον ἀπὸ τὰ πληρωμάτα νόμιμα δικαιώματα. Εἰς δοιά αὐτὰ θὰ πάτησητὸν γὰρ προστεθῇ ὅτι ἔξαίρεσιν ἀποτελεῖ ἡ ἐλληνικὴ φορτηγὸς ναυτείλιας καὶ ὡς πρὸς τὸν τρόπον ὑπόλογισμον τῶν ὥρων ἐργασίας τῶν θαλαμητόλων καὶ τοῦ προσωπικοῦ μαγειρεύοντος. Εἰς τὰ ἐλληνικά πλοιάκανῶν εἰνεὶ δῆτι δῆλοι οἱ ἀνώτεροι ἐπὶ πλῷ θεωρούνται ἐργαζόμενοι. 11 ὥρας κατὰ 24ωρον ἐκ τῶν ὅποιων 8 κανονικῶς καὶ 3 καθ' ὑπερωρίαν, ἀμειβομένας προσθέτων. Εἰς τὴν ἀγγεικήν ἀντιθέτως ναυτιλίαν — ἀνάλογος ἔφαρμογι γίνεται καὶ εἰς τὰς ἄλλας σημαῖας — τὸ Βοηθικόν προσωπικὸν ὑποχρεούται ἐπὶ πλῷ εἰς 10ωρον κατὰ 24ωρον ἐργασίαν (μετὰ τὴν ἐπιφύλακον ὅπτα ὥρων συνεχοῦς ἀνταπάσεως), εἰνεὶ δὲ εὐνότητος η̄ εἰς θάρσος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου σπουδατικὴ διασφορά.

Αι εισφορά πρὸς τὰ ἀσφαλιστικὰ ὁρμάστα απότελοῦν ἐπίσης ζήτημα πρὸς ρύθμισιν. Ή εισφορὰ τῶν πλοιοκτηῶν ἐκ 12 % ἐπὶ των μηνιαῖν ἀπόδοχων τῶν πληρωμάτων ἀποτελεῖ ἐπιθέρμανσιν βαρείαν πολλῷ μᾶλλον ἐφ' ὅσσον διατηροῦμεν ὑψηλὰς ἀπόδοχας — η δοπία δυνατῶν νάρας ἀκιναιολογείτο εἰς μίαν ἔκτακτον περιοδὸν ἀνάγκης διὰ τα- μεῖα καὶ καλών ἔργασιῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν, δὲν δύναται, δῆμως, νὰ θεω-

ρηθή ώς δυναμένη να άποτελέσῃ καθεστώς πάγιον.

Αἱ ἀποζημιώσεις τοῦ ἄρθρου 361 τοῦ Ε.Ν. συνιστοῦν μίαν ἀκόμη δικαίαν ἀφορίην διαμαρτυρίων τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸν ὑψος τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου τούτου καθορίζεμένων ἀπόζημιώσεων, εἰς περιπτώσεις ἀδικαιολογήτου ἀπολύτεως εἶχε καθορισθῆναι κατὰ τρόπον ἵσως σοφὸν — ἀλλὰ διά τοῦ 1910, οὐδὲ διά τοῦ 1950. Ἐχομένης την γνῶμην, δητὶ ὅπως ἔχουν ἔξελιχθῆ τα πράγματα περισσότερον δικαιολογεῖται μία σοβαρὰ ἀποζημιώσις, διὰ τὸν ἀπολύτον εὑρέσιον ἐν Ἑλλάδι ἀντί λ. χ. τοῦ ἐν Ν. Υόρκῃ ἡ Ἀγγλία ἀπολύτουμενον. Ο πρώτος, ὁ ἀτυχής, ἀφοῦ ἐπάρκετον ἡ ἀγώνιζεται νὰ τακτοποιῇ τυπικῶς — ἀδειὰ ἀπόδημιας κλπ. — θὰ κινδυνεύσῃ μετὰ ταῦτα νὰ ίδῃ τὰς προθεσμίας τῶν ἀδειῶν του νὰ λήγουν χωρὶς νὰ ἔξερνε ἐργασίαν, ἐνῷ ὁ δεύτερος, μὲ τὴν προϋπόθεσιν διτὶ δὲν εἶνε κατ' ἐπάγγελμα ασθενῆς ή ταρσίας, ταχέως καὶ χωρὶς πολλὴν διαδικασίαν θὰ δυνηθῇ νὰ ἔξερνε καλὴν ἐργασίαν, ἀφοῦ ἔκει κινοῦνται δόλα τὰ πλοία μας. Ἐν τούτοις τοιάσιας ἔχων δυνατότητας ὁ ναυτικός, διεισ τὴν ἀλλοδαπήν ἀπολύτωμενος, ἔξακολουθεῖ λαμβάνων ὡς ἀποζημιώσιν μισθῶν τεσσάρων μισθῶν!!! Νομίζουμε δητὶ τὸ θέμα δὲν χρήζει προσθέτων ἐνγῆτεων καὶ δητὶ δὲν θὰ ὑπάρχῃ κανεὶς ἀμφισβήτων τὴν διανάγκην προσαρμογῆς τῶν σχετικῶν διατάξεων πρὸς τὴν σημερινὴν κατάστασιν.

Διατάξεις τινές, τέλος, τοῦ περὶ συνθέσεως πληρωμάτων νόμου είνει νομίζομεν ἀναμφισθήτως τροποποιητέα. Ἀντιλαμβανόμεθα τὴν σκοπι- μότητα τῆς υποχρεώσεως καταδολῆς εἰς τὸ NAT τῶν μισθῶν τῶν ἐλει- πόντων αὐτῶν. Ἐρωτῶμεν, δύμας, πώς δικαιολογεῖται ή διάταξης ή ἐπι- βάλλουσα τὴν καταδολὴν εἰς τὸ NAT ποσοῦ ἵσου πρὸς τὸ  $\frac{1}{4}$  τοῦ μι- σθοῦ δι’ ἔκστον ἐκ τῶν τυχούν αὐτὸν τυπικῶν προσόντων ναυτολογημένων αὐτῶν. Ἐστο καὶ ἑάν ἀκόπι ή ναυτολόγησις αὐτῶν ἐγένετο ἀδεία τῆς Ἀρχῆς, λόγω ἐλλειψεως ναυτικῶν κεκτημένων τὰ τυπικά προσόντα; Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς συμβαίνει δηλαδὴ τοῦτο τὸ παράδοξον: Ἐλλει- φει διπλωματούχων πτυχιούχων κλπ. ναυτικῶν, οἱ ὄποιοι κατὰ τεκμήριον τούλαχιστον είνει καὶ οἱ πλέον κατάλληλοι διὰ τὰς θέσεις διὰ τὰς ὁποίας προορίζονται, προλαμβάνονται κατ’ ἀνάγκην ναυτικοὶ στερεύμενοι τῷ προσόντων αὐτῶν, μισθοδοτούμενοι, ναυτοί, βάσει τῶν ισχυσούσων ἐκά- στοτε διατάξεων τὸ πλοίον συνεπέως. Ζημιαὶ ἔχει διότι προσέλαβε ναυ- τικούς στερευμένους, κατὰ τεκμήριον, ἀντιστοίχου πρὸς τὰς θέσεις τῶν ικανοτήτων τούτου δὲ ἐν πάσῃ περίπτωσι ἐπράχει ἀδεία τῆς Ἀρχῆς, ἐνίστη δε διαταγὴ αὐτῆς. Ἐν τούτοις πρέπει νό τιμωρηθῇ διὰ τὰ ἀνω- τέρω καὶ οἱ ἐπιβάλλεται ή προαναφερθείσα καταδολὴ εἰς τὸ NAT μέ- χρις ἀπολύσεως τῶν οὕτω ναυτολογηθέντων! Τὸ ἀδικον καὶ ἐπαχθὲς τοῦ πράγματος είνει, νομίζομεν, αὐταπόδεικτον.

Αύτές είναι, κατά την γνώμην μας, τα κύρια σημεία έκ των άφορωσών τό πλήρωμα δαπανών τά όποια δύναται και πρέπει νά τύχουν ταχείας ρυθμίσεως. Ο ναυτικοί, δηλονότι, ότι είναι άποφασισμένοι νά έπιδείξουν πνεύμα κατανοήσεως, προκειμένου νά έπιτύχουν την δριστικήν έπιλυσην τών διαφορών των με τούς πλοιοκήτας και πρέπει νά μην υπάρχη άμφιδολία ότι θα πράξουν αύτό τό διποιού λέγουν. "Ας αρχίσουν, λοιπόν, με την μεσολαβησην ίσως του ΥΕΝ, άμεσως τάς συνενόησεις των με τους έφοπλιστας και οι τελευταίοι αύτοι ής ύποδείξουν άντιπροσώπους έξουσιοδοτημένους άπό τό συνόλον ή τουλάχιστον την μεγάλην πλειονότητα αύτών διά νά διατραγματεύθουν και νά προέλθουν εις συμφωνίας υποχρεωτικάς διά τό συνόλον αύτών.

Διο τών υπόδεικυμένων μέτρων θά ένισχυθή σημαντικώς ή έκειτάλλευσις τών πλοίων. "Ινα, όμως, έπιτευχθή απόφασιστικήν απότελεσμα, πρέπει νά λυθή κατά τρόπον πάργον το έπερον τών οίκουμενών θεατών — το φορολογικόν. Ή έλληπική ναυτιλία, απότελεσσασ τὸ εύθηνὸν κόστος ἐκειταλλέουσεών, ἐπὶ τοῦ ὅποιου ἐστήριξε προτολεμικῶν τὴν ἀνάπτυξιν τις, μάλιν διὰ τῆς ἐπικιούς φορολογικῆς μεταχειρίσεως εἰναι δυνατόν νά βοηθηθή κατά τρόπον σοδαρόν καὶ ἐπιτρέποντα την ἀπτίδα ἔξοφημήσεως πρᾶς νέαν περιόδουν προόδουν καὶ ἀναπτύξεως. Τὰ οίκουμενά καὶ τοῦ Κράτους διέρχονται, βεβαίως, περιόδουν δύσκολον καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ φίλοι μας συνιστοῦν — ἀν αἱ δημοσιογραφικαὶ πληροφορίαι εἰναι ἀκριβεῖς — «πληρεστέρα» φορολογίαν τῆς ναυτιλίας. Παρασέμει ὁμος γεγονός, ὅτι ἐὰν τὸ φορολογικὸν δὲν ρυθμισθῇ ικανοποιητικῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν, ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς θά διπομείνῃ μὲ φορολογικαὶς προβλέψεις μὴ πραγματοποιουμένας; Ἐλλειψει φορολογητέων ἀντικείμενων, τὸ ἐνδέχομενον δὲ τούτῳ δυνατὸν νὰ μὴν ἀπόδητον ιδιαιτέρων δυσάρεστον διὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοτιστάς, θά εἰνε, όμως, πλήγμα βαρύτατον διὰ τὸ ἥδη παθητικὸν ισοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας, τὸν ναυτικὸν πληθυσμὸν τῆς, τους λιμένας τῆς, την οίκουμενάν της τέλος ὄλην.

<sup>οντικής</sup> Ἀποτελεῖ, πιστεύουμεν, τύχην ἀγαθὴν διὰ τὴν ναυτιλίαν τὸ γεγονός, ὅτι ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν εἰς αὐτὴν τὴν ἀπόφασι-  
στικήν διὰ τὴν ναυτιλίαν περιόδον εἶναι ὁ κ. Σ. Κωστόπουλος, διότι ἔχ-  
μεν τὴν πεποιθασίαν, ὅτι τὰ συμπεράσματα εἰς τὰ ὄποια κατέληξεν ὡς  
ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς φορολογίας, δὲν είναι δυ-  
νατὸν παρὰ νὰ ἀποτελέσουν τὴν βάσιν επὶ τὰς ὄποιας θὰ στηρίξῃ τὴν  
πολιτικήν του ὡς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, παραμερίζων τὰς τυχών  
ἀντίθετος εἰσηγήσεις τῶν φορετῶν τοῦ "Ὑπουργείου του", οἱ ὄποιοι  
φάνεται ὅτι δὲν κατώρθωσαν μέχρι τοῦδε νὰ ἀντιληφθούν πόσον εὐπα-  
θεῖς είναι τὸ ἀντικείμενον, κατὰ τοὺς ὄποιους ἔστρεψαν τὸ φορολογικὸν τῶν  
μένος.

Διά τῶν ἀνωτέρω δὲν ύποστηρίζουμεν φορολογικήν ἀσυνδοσίαν. Αἱ σημεριναὶ συνθῆκαι δὲν ἐπιτρέπουν παρομοίας ἀντιλήψεις. Ἡ Ναυτιλία

*Bus Telephone:*

*Hom Telephone:*

BOWLING GREEN 9-4553-3

MAIN 4-3999

**ANDROS SHIP SUPPLY Co.**  
ENGINE & DECK SUPPLIES  
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS

95 BROAD STREET

NEW YORK N.Y.

NEW YORK N.Y.

έχει και αυτή νά είσφερε, είς το κοινὸν ταμεῖον, υπό τὰς ἔξης, δικιας, προϋποθέσεις: "Οτι τὸ ἐπίπεδον τῆς φορολογίας θὰ ἐπιτρέπεται τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπαραίτητῶν διὰ ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν ἀντιμετώπισην δισμενῶν εἰς ἀποτελέσματα περιόδων ἀποθεματικῶν καὶ ὅτι τὸ φορολογικὸν σύστημα καὶ ὁ φορολογικὸς συντελεστὴς δὲν θὰ μεταβαλλωνται καθ' ἡμέραν καὶ ἀναλόγων τῆς στιγμῆς, ἀλλὰ θὰ ἀποτελέσουν καθεστὼς σταθερὸν καὶ μόνιμον παραδεδεγμένον παρ' ὅλων τῶν κομμάτων, πλὴν, ισως, τῶν τῆς ἀκρας ἀριστερᾶς. Ἐπιδιλλεται νά γίνη ἀντιληπτὸν ὅτι δὲν είνει δυνατὸν νά ἀναμένων δχι πρόσδογον ἄλλ' οὐδὲ διστήρησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὅταν ὁ πλοιοκτήτης, ὁ ἄνευ οὐδεμιαῖς κρατικῆς ἢ ὅλης ἐνισχύσεως παλαίων διὰ νά ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ξένων, δὲν είνει εἰς θέσιν νά γνωρίζῃ τὸ οἰκονομικὸν καθεστώς τὸ διέποντον ἐπιχειρούντων τού διὰ νά ρυθμίσῃ ἀναλόγους τὰ καθ' ἐαυτόν. Ἡ ἐπιβολὴ σταθερᾶς κατὰ κόρων χωρητικότητος φορολογίας, ἀνεξαρτήτως τῶν κατ' ἔτος οἰκονομικῶν ἀποτελέσμάτων τοῦ πλοίου, ἀποτελεῖ, καθ' ἡμᾶς, τὴν ἀκολουθήσαντας ὅδον, τὴν ἔξασφαλίσουσαν τακτικήν πραγματοποιησιν τῶν ἔκ τῆς φορολογίας εσόδων τοῦ Κράτους καὶ τὴν ἀπαραίτητον διὰ τὴν Ναυτιλίακην ἐπιχειρίσιν σταθερότητα.

Μὲ τὴν ρύθμισιν τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος ἡ τακτοποίησις τῶν καθαρῶν οἰκονομικῶν θεμάτων τὸ ὅποια είνει ἐπιδεκτικὰ τοιαύτης, ὀλοκληροῦνται. Εἶναι, δικιας, ἀπαραίτητον νά συμπλωθῇ αὐτὴ καὶ διὰ τῆς ἀποκατάσεως τῆς μεταξὺ τοῦ Κράτους καὶ ἑφοτλιστῶν ἐμπιστούσης, τοῦτο δὲ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Κράτους πρέπει νά ἐπιδιωχθῇ καὶ διὰ τῆς λήψεως τῶν ἀπαραίτητῶν διοικητικῶν μέτρων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν ναυτιλιακήν ἐπιχειρίσιν, η μεγίστη δυνατὴ ἐλευθερία ἐνέργειας, ἀνεύ παρεμβάσεων μὴ ἐπιβαλλούμενων ἐκ πραγματικῶν λόγων δημοσίας.

ἀνάγκης. Εἶνε πολὺ πιθανόν, ὅτι ἡ ἐν τῶν πολλῶν ἐκατέρωθεν λαθῶν τοῦ παρελθόντος, προκληθεῖσα ἀμοιβαία δυσπιστία, δὲν εἴνει δυνατὸν ἡ τούλαχιστον, εὔκολον νά ἔξελειφθῇ ἀμέσως. Ἔάν, δικιας, τεθούν αἱ βάσεις μιὰς εἰλικρινούς μελλοντικῆς συνεργασίας, τὸ ἀποτελέσματα δὲν είνει δυνατὸν ἡ νά ἐπέλθουν σύν τῷ χρόνῳ. Εἰς τοῦτο θὰ συντελέσῃ σηματικῶς ἔαν αἱ συναφθεῖσαν συμφωνίαι ἡ τὰ ληφθησόμενα νομοθετικὰ μέτρα περιέχουν σαφεῖς καὶ ἀκριβολόγους μὴ ἐπιδεκτικὰ ἔρμηνιῶν καὶ παρεμπιησῶν, αἱ ὅποιαι ἀποτελούν αὐθορμάς προστριῶν καὶ διαστάσεως γνωμῶν μὲ τὰ γνωστά ἔκ του παρελθόντος ἀποτελέσματα.

Ὑπάρχουν πολλοὶ οἱ ὑποστηρίζοντες διὰ οἰαδῆποτε μέτρα οἰκονομικὰ ἡ διοικητικὰ καὶ ἔαν πλοίοι, τὰ ὅδη ὑπὸ ζένη σημαίαν πλοίοισαν ὅτι διοικητικά καὶ ἔαν πλοίοι, τὰ ὅδη ὑπὸ ζένη σημαίαν πλοίοισαν σκεπτόμενοι σφάλλονται. Δὲν ἐπιθυμούμεν, δικιας, νά τους ἀντικρούσωμεν. Δεχόμεθα πρὸς στιγμὴν τὴν ἀποφιν τῶν ἔχοντων τὴν εὐκαιρίαν νά ὑποστηρίξωμεν, διὰ οἰαδῆποτε καὶ ἔαν εἴνει ἡ στάσις τῶν ἔχοντων πλοίοια ὑπὸ ζένη σημαίαν πλοιοκτητῶν, κατ' οὐδὲν τὰ ἀνωτέρω ἐκτεβέντα μεταβάλλονται. Ἐφ' ὅσον ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ὡς οἰκονομικὸς ὄργανος πάσχει, καθηκον τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ἔτερου τῶν παραγόντων αὐτῆς δηλαδή τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἔργατων είναι νά πράσουν ὅτι ἡ λογικὴ καὶ ἡ ἀντικείμενικὴ τῶν πραγμάτων ἐκτίμησις ἐπιβάλλει εἰς αὐτούς, ἐν τῷ πετοιθῆσει διὰ καὶ ἔαν ἔτι δὲν θὰ ὑπάρχουν ἀμεσα καὶ θεαματικὰ τὰ ἀποτελέσματα, θὰ δημιουργηθῶν, δικιας, συνθήκαι ἐπιτέπουσα τὴν βαθμαίαν ἔξοδον τῆς Ναυτιλίας ἔκ τῆς καταστάσεως τοῦ μαρασμού εἰς τὴν ὅποιαν ἀποδειγμένων πόδη εὐρισκεται αὐτη. Ἐπὶ τέλους ἡ ἐκτέλεσις ἔνος καθήκοντος οὐδέποτε ἔξαρτᾶται αὐτη. Ἐπὶ τέλους ἡ ἐκτέλεσις ἔνος καθήκοντος οὐδέποτε ἔξαρτᾶται αὐτη. Καὶ τὸ καθηκον ἀπὸ τὴν προηγουμένην ἔξασφάλισιν ἀνταλλαγμάτων. Καὶ τὸ καθηκον ἀπὸ τὴν προηγουμένην σοδαρόν καὶ ἐπείγον.

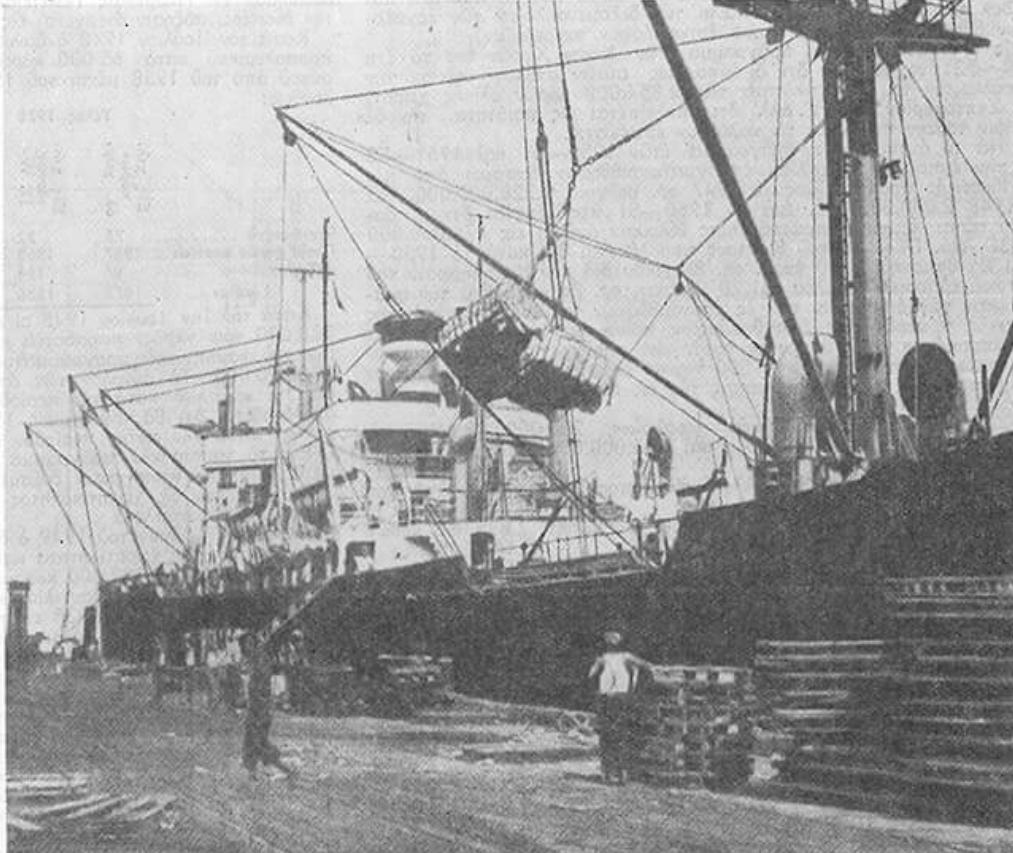
ΠΕΙΡΑΙΩΤΗΣ

## ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Ο τύπος ἐνὸς ἔκ τῶν μεγαλυτέρων ὁμερικανικῶν λιμένων, τοῦ Τσάρλεστον, εύρυτατα ἀπησχολήθη τελευταίων μὲ τὸ φορτίον τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς «Ἐλληνικὸν Κύμα» τῆς ἑταίριας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλληνικὴ Α. Ε. Μετέφερε τοῦτο ἔξ 'Αλεξανδρείας εἰς Τσάρλεστον 17.000 δέματα μακροίνου βάμβακος, ἀξίας 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Διὰ τὸν λιμένα τοῦ Τσάρλεστον, δοτικοὶ ἔρχεται πρώτος εἰς τὰς φοράν εἰς τὴν ιστορίαν τῶν ἔκει εἰσαγωγῶν μετεφέρθη ποσότης βάμβακος δι' ἔνος μόνον πλοίου.

Τὸ «Ἐλληνικὸν Κύμα» κατέπλευσεν εἰς Τσάρλεστον τὴν 15η Σεπτεμβρίου καὶ ἔκατον λιμενεργάται ἀπησχολήθησαν διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ σημαντικοῦ τούτου φορτίου. "Οπως ἐδόλωθη ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος πρὸς τοὺς δημοσιογράφους, τὸ φορτηγὸν ἀντεμπίσειν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ισχυρότατην τρικυπίαν εύρεθεν εἰς τὸ κέντρον ἔνος κυκλώνως. Τὰ κύματα ἀνήρχοντο εἰς ὑψος 100 ποδῶν, τὸ δὲ πλοίον καθυστέρησεν ἐπὶ τριμερῶν, ὑποχρεώθην, διὰ λόγους ἀσφαλείας, εἰς παρέκκλισιν ἀπὸ τῆς πορείας του.

Καὶ εἰς τὰς πέντε μεγάλας ἐσωμέριδας τοῦ Τσάρλεστον ἐδημοσιεύθησαν φωτογραφίαι τοῦ ἐκφορτώντος πλοίου. "Μία ἐξ αὐτῶν είναι καὶ ἡ παραπλεύρως δημοσιευμένη, δεικνύουσα τὸ «Ἐλληνικὸν Κύμα» παρὰ τὰ «ντόκες» τοῦ Τσάρλεστον. "Ἄξιζει νά σημειωθῇ ἀκόμη, διὰ οἱ πραγματογνώμονες εύρουν τὸ φορτίον ἐν ἀρίστη καταστάσει καὶ συνεχάροσαν τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸ πλήρωμα διὰ τὴν καλὴν στοιχείωσίν, δύσον καὶ τὴν ἀριτότητα τῆς δῆλης ἐπιτυχίας μεταφορᾶς.



**SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L TD,**  
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

**Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ**  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασιαι.

"Δυτικόροστοι ἐν 'Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων 'Εργοστασίων τῆς Ἀγγλίας, χρησιμοποιούμενων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ίστων.

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

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεῖ Ἀκτὴ Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479  
» » Αθηναῖς: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»  
» » » Εσωτερικοῦ: «O'UNION»

ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

# ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ Η ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ

“Ας προσέξουν οι άναγνωσταί μας την κατωτέρω συνοπτικήν έκθεσιν έπειτα τών μακράς πνοής προγραμάτων όλων των χωρών του σχεδίου Μάρσαλ διά την ναυτιλιακήν των άνασυγκρότησιν.” Ας μελετήσουν ιδιαιτέρως τους άριθμους των πραγματοποιηθέντων εσόδων καὶ του εἰσ-κομισθέντος συναλλάγματος από την κίνησην των έθνικών πλοίων έκστασης χώρας καὶ ας συγκρίνουν την μεγάλην καὶ πολύτιμην άπόδοσιν του ναυτιλιακού παράγοντος εἰς όλας τὰς ὅλας χώρας, μὲ τὸ πενιχρὸν εσόδον τῆς ιδικῆς μας Οἰκονομίας από τὴν έθνικην ναυτιλίαν.

Η επιδιωκομένη από όλους αυτάρκεια εἰς πλωτά μέσα μεταφοράς είναι κατάδηλης.  
Οι άριθμοι είναι απόλυτως διηκριθωμένοι. Οφείλονται εἰς αὐτάς ταύτας τὰς συγκεντρωθείσας έκθεσις εἰς τὸν Όργανον τὸν Εύρωπα-κής Οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῶν Παρισίων, τὰς ὑπόβαθρος τῆς ιδικῆς μας έμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἐπὶ τῆς όποιας θὰ ἔπειτε νὰ στηρίξουν, από ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, τὴν προσπάθειαν τῆς κινητοποίησεως τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου μας.

## 1) ΒΕΛΓΙΟΝ — ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Κατά τὴν Ιηνίαν 1939 ή διλική χωρητικότης πλοίων Βελγίου — Ολλανδίας άνηλθετο εἰς 3 ἑκατ. κόροις. Κατά τὴν Ιηνίαν 1948 άνηλθεν εἰς 2,9 ἑκατ. κόροις. Τὸ δὲ ἀρχικὸν μακροχρόνιον πρόγραμμα προβλέπει αὐξησην τοιαύτην ὥστε κατά τὴν Ιηνίαν 1952 ὡς φθάση τὸ 3,5 ἑκατ. κόροις, ὡς 0,5 ἑκατ. κόροις θὰ εἶναι δεξαμενόπλοια. Οὕτω ύπολογίζεται ὅτι ὁ βαθμός χρησιμοποιησεως τῆς χωρητικότητος ταύτης εἰς τὰς διεθνεῖς αὐτάς μετά τῆς δεούσης προσοχῆς, θὰ ἴδυναντο εὐχερῶς νὰ ἀνεύρουν τὰ στοιχεῖα καὶ τῆς ιδικῆς μας έμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἐπὶ τῆς όποιας θὰ ἔπειτε νὰ στηρίξουν, από ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, τὴν προσπάθειαν τῆς κινητοποίησεως τῶν παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου μας.

Κατά τὸ 1952—53 τὰ ἑστία τῆς ναυτιλίας ύπολογίζονται εἰς 125 ἑκατ. δολλ. ἔναντι 95 ἑκατ. κατά τὸ 1948—49. Παρά ταῦτα οἱ ἀρμόδιοι τῆς «Μπενελούδη» ύπολογίζουν ὅτι θὰ πληρώσουν 201 ἑκατ. δολλ., κατά τὸ 1952—53 διὰ χρησιμοποίησην πλοίων κατὰ κύριον λόγον ἄλλων μετεχουσῶν τῆς βοηθείας χωρῶν.

Αἱ εἰς συνάλλαγμα εἰστράξεις τῆς έμπορικῆς ναυτιλίας ύπολογίζονται διὰ τὸ 1952—53 εἰς 125 ἑκατ. δολλ. Ἐνώ ἡ ἔξοικον μητρικής συναλλάγματος θέλει ἀνέλθη εἰς 105 ἑκατ. δολλ. (εἰς τὰ ἀνωτέρω ποσά δὲν περιλαμβάνονται αἱ δαπάναι τῶν δεξαμενοπλοίων τῶν ἐργαζομένων διὰ λογαριασμῶν μεγάλων επικειρίσεων πετρελαίων).

Εἰς τὸ ἀναθεωρημένον πρόγραμμα τῶν Κάτω Χωρῶν διὰ τὰ ἔτη 1950—52 ἀναγράφεται ὅτι ὁ ἐμπορικὸς αὐτῶν στόλος ἔφθασε τὴν προπολεμικήν του χωρητικότητα τῷ 2.854.000 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητας. (In Σεπτεμβρίου 1949) ἀλλ᾽ ὅτι ύπολείπεται εἰς ποιότητα, τὴν δὲ ἀλλειψιν ταῦτην πρόκειται νὰ καλυψουν ἐπενδύσεις.

Κατὰ τὸ ἀναθεωρημένον πρόγραμμα ἑταῖρον 1950—51 καὶ 1951—52 διὰ τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν εἰσπραγματοποιήθησαν δαπάναι ἀπὸ μὲν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας τὸ 1947 φρ. Βελγικά 1.220.000.000, διὰ τὸ 1948 2.000.000.000. Διὰ τὸ 1950—51 προβλέπεται ὅτι αἱ δαπάναι αὐταὶ ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας θέλουσι ἀνέλθη εἰς 475.000.000 φρ. Βελγικά. Παρὰ δὲ τοῦ Κράτους προβλέπεται ὅτι κατὰ τὸ 1950—51 θὰ δαπανηθοῦν 80 ἑκατ. φρ. Βελγικῶν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικού στόλου καὶ 70 δισεκατ. φρ. Βελγικῶν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἐπικευμάτων τῶν ἐξ ἐπανορθώσεων πλοίων. Τὸ παρὰ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας διστεμδύσμενον ποσόν θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ναυπηγίαν 10.000 τόνων φορτηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν καὶ κοινῶν φορτηγῶν ἀνά τῶν 500 τόνων ἐκαστον καὶ 26.000 τόνων δεξαμενοπλοίων. Ή κρηματοδότησις τῶν ὡς ἀνά ναυπηγήσεων θὰ γίνη ὡς ἀκύλούμων.

400.000 παρὰ ιδιωτικῶν κεφαλαίων, 250.000.000 ἀπὸ τὸ εἰδικὸν «Κεφάλαιον ἐφοπλισμού» καὶ 115.000.000 ἀπὸ τὰ δημόσια πιστωτικά ιδρύματα.

Η διλική χωρητικότης τῆς διλανδικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν Ιηνίαν 1948 εἶχεν ὡς ἀκόλουθως:

1 Ιανουαρίου 1940 .....	1.230 πλοῖα δλ. χωρητ. 2.895.098 κόρων
1 > 1948 .....	1.116 > > 2.552.165 >
1 > 1949 .....	1.087 > > 2.738.791 >

## 2) ΓΑΛΛΙΑ

Η κατὰ τὴν Ιηνίαν Μαΐου ἐ. Ἡ δύναμις τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήλθετο εἰς 2.530.238 κύρ. δλ. χωρητ. προσθιεμένων τῶν ὑπὸ ναυπηγίων πλοίων τόσον ἐν Γαλλίᾳ ἵναν καὶ εἰς τὰς ἔξαλις χώρας διὰ λογαριασμῶν Γάλλων υπηκόων, τῶν διπλῶν ἡ δλ. χωρητικότης θέλει ἀνέλθη εἰς 804.333 κόρους, ἡ δλ. χωρητικότης τοῦ γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θέλει ἀνέλθη κατὰ τὸ 1952—1953 εἰς 2.334.571 κόρους ἔναντι 2.733.638 τῆς Ιηνίας Σεπτεμβρίου 1939, ἥποι θέλει παρουσιάσῃ αὔξησην 20% τῆς προπολεμικῆς του δυνάμεως.

Τὸ ἔλλειμα τοῦ γαλλικοῦ ισοδύνιου ναύλων κατὰ τὸ 1947 ἀνήλθεν εἰς 330 ἑκατοντάδες δολαρίων μὲ τὴν περιοντήν τιμήν.

Κατὰ τὸ 1949 μόνον τὸ 37% τῶν θαλασσίων γαλλικῶν μεταφορῶν μετεφέρθησαν διὰ γαλλικῶν πλοίων.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρων 3.334.571 κόρων οἱ περίπου 680.000 θέλουσιν ἀντιπροσωπεύση δεξαμενοπλοίων ἔναντι 320.000 τοῦ 1939. Διὰ τῆς προβλεπομένης ὡς ἀνά αὐξήσεως τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπλίζεται νὰ ύπολασθεῖ τὸ ἔλλειμμα τοῦ Ισοζυγίου ναύλων εἰς 180 ἑκατοντάδες δολαρία.

Διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ὡς ἀνά προγράμματος προβλέπεται ἀπενδύσεις 210, δισεκ. Φράγκων (μὲ τιμῶν φράγκου) Ιουλίου 1948.

Εἰς τὸ ἀναθεωρημένον πρόγραμμα 1950—51 καὶ 1951—52 ἀναγράφεται ὅτι ἡ ἐμπορική ναυτιλία ἔφθασε τὴν προπολεμικήν χωρητικότητα, εἰς τινὰς μάλιστα τομεῖς καὶ τὴν υπερέδη.

## 3) ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Εἰς τὸ ὑποβληθὲν παρὰ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας πρόγραμμα δὲν διακρίνονται αἱ δαπάναι διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἡ ἀγορὰν πλοίων, ἔξ ἀλλών οἵας πηγῶν ἐγνώσθη ὅτι ἐπὶ συνόλου διατεθέντων διὰ ναυπηγήσεων ἀκτοπλοίων σκαφῶν 86.250.000 μάρκων διετέθησαν ἡδη 80 ἑκατοντάδες μάρκων διὰ τὸ πρόγραμμα 1949—50. Ἐπίσης ἐγνώσθη ὅτι ἡ γερμανική Κυβερνήσις εύρισκεται εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν EKA διπλῶς τὴν ἐπιτραπήν νὰ διαθέσῃ 58 ἐπὶ πλέον ἐκατομύρια μάρκων διὰ νὰ καλύψῃ προκαταβολὰς ὁμοίων ναυπηγήσεων τοῦ ἔτους 1950—51.

## 4) ΔΑΝΙΑ

Εἰς τὸ μακροπρόθεσμον πρόγραμμα τῆς Δανίας τὰ ἀκόλουθα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐμπορικῆς αὐτῆς ναυτιλίας:

Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ τοῦ στόλου κατὰ τὸ 1939 (ἔναρξης πολέμου) ἀνήλθετο εἰς 1.100.000 κόρους δλ. χωρητικότητος. Αἱ ἀπώλειαι τῆς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀνήλθον εἰς 533.000 κόρους δλ. χωρητικότητος.

‘Απὸ τοῦ Ιανουαρίου 1946 μέχρι τοῦ Ιουλίου 1948 ἐστημειώθη αὐ-

ησης κατὰ 310.000 κόρους δλ. χωρητικότητος ἥπτις ἀναλύεται ὡς ἀκόλουθως:

	Κόροι δλ.	χωρητικότ.
Νεοαυτηρήγητα πλοῖα εἰς Δανικά Ναυπηγεία	123.000	
Νεοαυτηρήγητα πλοῖα εἰς ξένα Ναυπηγεία	21.000	
Γερμανικά ἔξ ἐπανορθώσεων πλοῖα	18.000	
‘Αγοραὶ Second Hand πλοῖαν ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ	210.000	
Σύνολον αὐξήσεως	372.000	
Μείωσις λόγω ἀπώλειαν, παλήσεων ναυαγιών & διαλύσεων	62.000	
Καθαρὰ αὐξήσεις	310.000	

‘Εκ τῶν ἀγορασθέντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πλοίων 135.000 κόρων δλ. χωρητικότητος κατὰ τὰ πλείστον τύπων «Λίμπερτο» ή «Βίκτορο» ἡγοράσθησαν ἐν Ήνωμέναις Πολιτείαις. Η ύπολογίζομένη ἐπένδυσις διὰ τὴν ἀνωτέρω αὐξησην ἀνέρχεται εἰς 75.000.000 δολλάρια.

Κατὰ τὸ Ιουλίου 1948 ὁ δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐπελείπετο τοῦ προπολεμικοῦ κατὰ 65 000 κόρων δλ. χωρητικότητος, ἡ δὲ σύνθεσις αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ 1938 μέχρι τοῦ 1942 εἶχε καὶ ύπολογίζεται ὡς ἀκόλουθως:

Τέλος 1938	Μέσα 1948	Υπολογιζόμενη δύναμις κατὰ τὸ μέσον του 1952
Εἰς ΧΑ. κόρων δλ.	Εἰς Τόνων D.W.	Εἰς ΧΑ. κόρων δλ.
Εἰπιβατηγά .....	73	32
Πλοία ἑρμάνων .....	907	1360
Δεξαμενόπλοια .....	97	144
Σύνολον .....	1077	1536
	1035	1520
		1410
		2050

Κατὰ τὴν Ιηνίαν 1948 οἱ Δανοί ἐφοπλισταὶ παρήγειλαν εἰσόδημα 330.000 τόνων, γκράφων, παραδότεια κατὰ τὸ 1948—52. Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικού προγράμματος θὰ ἀπαιτηθοῦν περίπου δολλάρια 100.000.000. Τὸ συνόλον τῶν ἀπαιτηθούμενων καθαρῶν ἐπενδύσεων διὰ τὴν ναυτιλίαν κατὰ τὴν περίοδον Ιουλίου 1948 — Ιουλίου 1952 ύπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέλθη εἰς 150.000.000 δολλ., τῶν δὲ ἀνεκκαθαρίστων κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον εἰς περίπου 185.000.000 δολλάρια.

Εἰς τὸ ναυπηγικόν πρόγραμμα τῆς Δανίας διέδεται ἔξαιρετη σημασία εἰς τὴν ναυτηρήσην δεξαμενοπλοίων. Έκ τῶν παραγγελθέντων 330.000 κόρων δλ. χωρητικότητος αὐτοῖς δεξαμενόπλοιαν.

Κατὰ τὸ Ιουλίον τοῦ 1949 ὁ δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐφενδύεται τὴν προπολεμικήν του χωρητικότητα καὶ ύπερέδη ταῦτην κατὰ 3.600 κόρους ήπιον εἴτε πρόσθια τοὺς 1.02.600 κόρους δλ. χωρητικότητος.

Τὸ ἔκ της ἐμπορικῆς ναυτιλίας καθαρὸν εἰσόδημα ναύλων εἰς συνάλλαγμα ἀνήλθετο κατὰ τὸ 1938 εἰς περίπου 30.000.000 δολλάρια. Κατὰ τὸ 1947 τὸ καθαρὸν ἐκ ναύλων εἰσόδημα εἰς συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς περίπου 50.000.000 δολλάρια, ἐκεῖνον δὲ τοῦ 16.000.000 ἐκερδήθησαν εἰς δολλάρια 16.000.000 δολαρίων. Ήνωμέναις Πολιτείαι. Επιπροσθέτως περίπου ίσοτιμον 30.000.000 δολλαρίων ἐδομένη διότι τῆς μεταφοράς διὰ δανικῶν πλοίων ἀγαθῶν εἰς Δανίαν. Κατὰ τὸ 1948—49 ύπολογίζεται τὸ καθαρὸν ἐκ ναύλων εἰσόδημα εἰς συνάλλαγμα εἰς περίπου 55.000.000 καὶ κατὰ τὸ 1952—53 ύπολογίζεται ὅτι τούτο θὰ ἀνέλθη εἰς δολλ. 70.000.000.

Διὰ τὴν ἀναθεωρημένην πρόγραμμα 1950—52 αἱ πλοῖα ἐπενδύσεις εἰσιθεμέντων κατὰ τὴν περιοδεύσην καθαρῶν δολαρίων 150.000.000 δοπερά ἐπενδύσεων.

## 5) ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1948 ἡ εἰς τόνους φορτίου (D. W.) χωρητικότητα τῆς Ιρλανδικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀνήλθετο εἰς 50.000 τόνους.

## Μόλις Ιέκυκλοφόρησε

### “ΜΗΧΑΝΑΙ ΝΤΙΖΕΛ,,

‘Αντιπλοιάρχου Μηχαν. ΕΛΛΑΣΙΟΥ ΣΙΔΕΡΗ Β.Ν.

Θερμοδυναμική, Μηχανολογικά στοιχεῖα,

Περιγραφή, Λειτουργία, Επισκευαί,

Συντήρησις, καύσιμα, λιπαντικά.

Σελίδες 800 σχήματα 473

Πωλεῖται εἰς όλα τὰ βιβλιοπωλεῖα



μένων φορτίων των. 'Ο αριθμός των ύπο βρετανικήν σημαίαν τοιούτων πλοίων υπέρεβε ήδη τὸν προπολεμικὸν καὶ θέλουν ἔξακολουθήσαι ναυπηγούμενα εἰς δὲλον αὐξανόμενον αριθμὸν κατὰ τὰ προσεχῆ τρία ἔτη. 'Η δὲλη καρπητικότης τούτων κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1952 θα ἀνέλθῃ εἰς 4,3 ἑκατόν, κόρων πτοι κατὰ 0,9 ἑκατόν, κόρων πέραν τῶν τοῦ 1947 καὶ κατὰ πολὺ πέραν τῶν τοῦ 1939. Αἱ ἀνάγκαι, δῆμος, τοῦ ἐμπορίου δυνατῶν νά ἀπαιτήσουν τὴν ναυπηγήσιν περισσοτέρων, νεωτέρων καὶ ταχυτέρων δεξαμενοπλοίων τῶν ηδη προβλεπούμενων μέχρι τοῦ 1952.

Τὰ παρόντα προγράμματα ἀπαιτούνται ἐπένδυσιν ύπο τῆς ναυπηγίας βιομηχανίας 200 μέχρι 250 ἑκατόν, δολλ., κατ' ἔτος μέχρι τοῦ 1952. Εἰς τὸ ποσὸν τούτῳ καθωρίσθη οὐχὶ βάσει τῆς δυναμικότητος τῶν ναυπηγίων, ἀλλὰ βάσει τοῦ διαθέριου χάλυβος.

Εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν 1952—53 τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου ἀναγράφονται ὡς δαπάναι διὰ τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν 778 ἑκατ. δολλ. καὶ ἡσσοῦ 1.137 ἑκατ. δολλ.

Εἰς τὸ ἀναθεωρηθὲν πρόγραμμα μακρᾶς πνοῆς τῶν ἑταῖρων 1950—52 ἀναγράφεται ὅτι παρὰ τὰ εἰς δολλάρια κέρδη τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἐν τούτοις δὲν ἀναμένεται ὅτι τὰ κέρδη ταύτα θὰ καλύψωσι τὸ εἰς δολλάρια ἐλεύσιμα τοῦ ναυτιλιακοῦ λογαριασμοῦ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1952, προβλέπεται, δῆμος, σημαντικὴ μείωσις τούτου. Αἱ εἰς δολλάρια δαπάναι λιμένων, φορτοεκφορτωτικῶν κλπ. μειώνουν τὸ εἰς δολλάρια κέρδος, αἱ δὲ δαπάναι αὗται κατ' ἀνάγκην βαίνουσιν αὐξανόμεναι λόγω τῆς αὔξησεως τῆς καρπητικότητος.

Ἀπὸ ἀπόφεως ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος τὴν αὔξησιν τῶν εἰς δολλάρια κερδῶν ἔξουστερωνεὶν μέρει ἡ μείωσις τῶν εἰς δολλάρια ναύλων τῶν καθαβαλλούμενών νῦν εἰς στερλίνας ὡς καὶ ἡ ἀνάπτυξη μοργού τῶν εἰς δολλάρια ναύλων.

Τὰ εἰς δολλάρια κέρδη τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἔξαρτῶν ται μεγάλως καὶ ἐκ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν διατάξεων τοῦ περὶ Οἰκουμενικῆς Συνεργασίας 'Αμερικανικοῦ Νόμου. Τοιαυτά διατάξεις δυνατῶν νὰ προκαλέσουν αὔξησιν τῶν εἰς δολλάρια δαπανῶν τῶν πλοίων καὶ ἀντιθέτως νὰ περιορίσωσι τὴν ικανότητα τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του ἀνά τὴν 'Υφηλίον ἐν ἐλεύθερῳ καὶ θεμιτῷ ἀνταγωνισμῷ.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν αὔξησιν τῆς βρετανικῆς καρπητικότητος, προβλέπεται ὅτι προκειμένου περὶ πλοίων ἔχοντων φορτίων, ἡ δὲλη καρπητικότητος τούτων θέλει ἀνέλθη ἀπὸ 12,8 ἑκατόν, κόρων, οἷς ἀναμένεται, ὅτι θὰ ἄντα κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1950, εἰς 10,0 ἑκατόν, κόρων κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1952. Εἰς τὴν καθαρὰν ταύτην αὔξησιν ὑπελογίσθησαν αἱ διαλύσεις, αἱ ἀπώλειαι, ἀλλὰ καὶ νέαι καθαρές.

Κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1952 η βρετανικὴ δὲλη καρπητικότης ἔχοντων φορτίων θὰ ἔξακολουθῇ νὰ ὑπολείπεται ἐνὸς ἑκατομμυρίου κόρων τῆς τοῦ ἔτου 1939.

'Ἐὰν δεχθῶμεν ὅτι αἱ βρετανικαὶ ἔξαγωγαὶ θὰ ἔξακολουθήσωσιν ἐντατικῶς καὶ ὅτι ἡ διεθνῆς κίνησις φορτίων καὶ ἐπιβατῶν θὰ ἔξακολουθῇ στέκεται μέντοι, ὑπολογίζεται ὅτι τὸ καθαρὸν πλεόνασμα λογαριασμοῦ πλοίων ἔχοντων φορτίων κατὰ μὲν τὸ 1950—51 θὰ ἀνέλθῃ εἰς 93 ἑκατόν, περὶ τοῦ 1952, κατὰ δὲν τὸ 1951—52 εἰς 102 ἑκατόν, στερλίνας. Περιοριστικαὶ, δῆμος, διατάξεις τῶν διαφόρων ζένων Νομοθεσίων θέλουσιν, ἀσφαλῶς, ἐπηρέαση δυσμενῶς τὰς συναγωνιστικὰς ικανότητας καὶ συνεπὸς τὰ κέρδη τῆς Ναυτίλιας.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενοπλοία, ἡ καρπητικότης τούτων, ὡς ἀνέφερα ἀνωτέρω, εἰνεὶς ηδη μεγαλύτερα τῆς προπολεμικῆς καὶ ὑπολογίζεται ὅτι αἱ αὐτὴ θὰ φέσση τὰ 4,3 ἑκατόν, κόρων δὲλη καρπητικότητος περὶ τὰ μέσα τοῦ 1952. Παρὰ δῆμος τὴν αὔξησιν ταύτην οἱ βρετανοὶ ὑπολογίζουν ὅτι θὰ πρέπει νὰ συνεχισθῶν αἱ ναυλώσεις πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἵνα ἔξυπηρετθῶν αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ ὑγρῶν καυσίμων.

## 8) ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Κατὰ τὸ ὑποβληθὲν εἰς Ο.Ε.Ο.Σ. ναυρηγικὸν μακροπρόθεσμον πρόγραμμα, ἡ δύναμις τοῦ ναυρηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπὸ τὸ 1920 μέχρι καὶ τοῦ 1948 εἶχεν ὡς ἀκολούθως εἰς τόνιους γκρός:

Έτος	Σύνολον	Δεξαμενοπλοίων
1920	2.430.000	90.000
1930	3.880.000	1.010.000
Δεκεμβρίου 31	— 1938	4.760.000 1.970.000 (α)
Δεκεμβρίου 31	— 1939	4.850.000 1.900.000
Μαΐου 8	— 1945	2.810.000 1.160.000
'Ιουλίου 1	— 1948	4.060.000 1.705.000

Κατὰ τὴν 1ην 'Ιουλίου 1948 Νορδηγοὶ πλοιοκτῆται συνεδλήθησαν μετὰ ναυρηγικῶν καὶ ζένων ναυπηγείων διὰ τὴν ναυπηγήσιν 2,2 ἑκατ. τόνων δὲλης καρπητικότητος, πλοία, ὡς ἡ παράδοσις προβλέπεται κατὰ τὸ 1952—53. 'Υπολογίζεται ὅτι πρὸ τῆς 1ης 'Ιανουαρίου 1953, η ναυρηγικὴ ναυτιλία θὰ ἔισιχθη πλὴν τῶν ἀνωτέρων καὶ διὰ 200.000 τόνων γκρός. Τὸ σύνολον τοῦ ναυρηγικοῦ στόλου περιλαμβανομένων καὶ τῶν ύπο ναυπηγείων πλοίων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 6,5 ἑκατόν. Τόνων δὲλης καρπητικότητος κατὰ τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1953. 'Υπολογίζεται, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἐπιστρατεία μείωσις λόγω πωλήσεων καὶ ἀπώλειῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς περίπου 200.000 τόν. δὲλης καρπητικότητος. Κατ' ἀκολουθίαν ἡ πραγματικὴ δύναμις τοῦ ναυρηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰς ὡς ἀνωτέρως πέμπτην (1.1.53) θὰ ἀνέλθῃ εἰς 5,6 ἑκατόν, τόνων δὲλης καρπητικότητος ἔναντι 4,8 ἑκατόν. τόνων δὲλης καρπητικότητος, εἰς ἥν ἀνήρχετο πρὸ τοῦ πολέμου.

Διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῆς ὡς ἀνωτέρως προβλέπεται ὅτι θέλουσι διατεθῆ ἡ ἀκόλουθα ποσά:

Διὰ ναυπηγείων νέων πλοίων περίπου 2.000.000

δὲλης καρπητικότητος . . . . . 596 ἑκατ. δολλαρίων

Αφαιρουμένων τῶν διαγραφούμενων λόγω ἀπωλείας πωλήσεων καὶ λοιπῶν αἰτίων . . . . . 64 > >

Αξία καθαρᾶς αὔξησεως . . . . . 532 > >

Δι᾽ ἐπισκευᾶς καὶ συντήρησιν . . . . . 208 > >

Σύνολον . . . . . 740 > >

= = = = =

"Ητοι 22% τοῦ συνόλου τῶν ἐπενδύσεων 1948—53. 'Έκ τούτων τὰ

468 ἑκατόν, δολλ., θὰ καταβληθῶσιν εἰς ναυπηγεία ἔξωτερικῶν. "Ητοι περὶ τὰ 185 ἑκατόν, δολλ., ἐπηρημός 207 ἑκατόν, δολλ., κατὰ τὸ 1948. Διὰ τὴν διετίαν 1950—52 ὑπολογίζονται 2.700.000.000 ναυρηγοί καρώναι, ήτοι 540.000.000 δολλαρίων.

Ο μέσος δρος τῆς προμηθείας νεοναυπηγήτων καὶ μὴ πλοίων κατὰ τὴν περίοδον 1949—52 ἀνέρχεται εἰς 133 ἑκατόν, δολλ. ἔναντι 149

(α) 'Ιουνίου 1938.

ἑκατομ., δολλ. τοῦ 1948. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰς ἐπισκευᾶς εἰνεὶς 52 ἑκατομ., δολλ. διὰ τὸ 1949—52 καὶ 59 ἑκατομ., δολλ. διὰ τὸ 1948. 'Ο δὲ μέσος δρος διὰ δαπάνας ἐπισκευῶν καταβλητῶν εἰς συνάλλαγμα ὑπολογίζεται εἰς 30 ἑκατομ., δολλ. ἐπηρημός.

Τὰ ναυρηγικὰ ναυπηγεία θὰ παραδώσουν κατὰ τὸ 1949—52 περὶ του 300.000 τόν. δὲλης καρπητικότητος, τοὺς δὲ ὑπολογίστους 1.900.000 θέλουν παραδώσωται ναυπηγεία ἔξωτερικῶν.

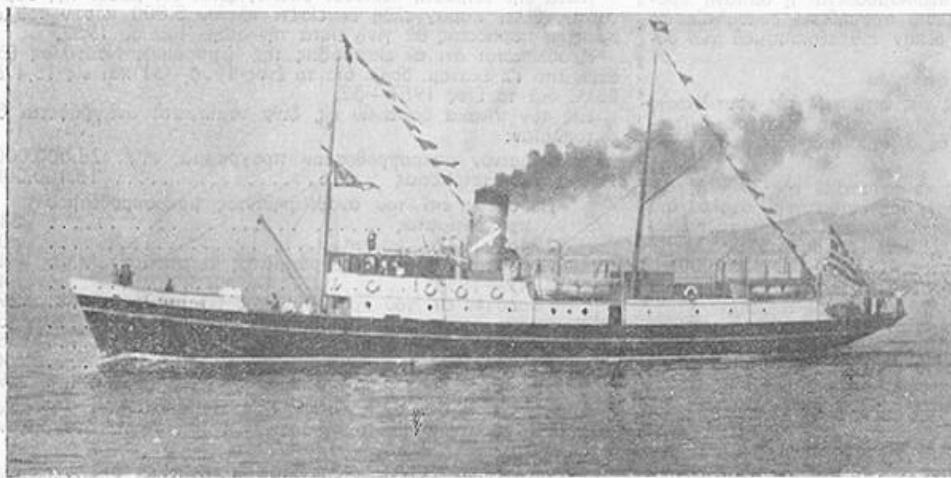
Αἱ δαπάναι εἰς συνάλλαγμα παραδίδονται τὸ 1949—52 ὑπολογίζονται εἰς 392 ἑκατομ., δολλαρία, αἱ δὲ εἰσποράεις ἐπωλήσεων πλατιών πλοίων εἰς περίπου 16 ἑκατομ., δολλαρία. Συνεπῶς ἡ καθαρὰ δαπάνη εἰς συνάλλαγμα παραδίδονται τὸ 1949—52 ἑκατομ., δολλ. Προπολεμικῶν τὰ εἰσδομῆτα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐκάλυπτον τὸ 1) 3 τοῦ συνόλου τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Νορδηγίας. Κατὰ τὸ 1938 τὸ καθαρὸν εἰσδόμητον εἴναι τὸ συνόλου τῶν ποσών της Νορδηγίας. Κατὰ τὸ 1948 τὸ καθαρὸν εἰσδόμητον εἴναι τὸ 27,7 ἑκατομ., δολλαρία, καλύπτον τὸν περίοδον 1947—53.

Προβλέπεται ὅτι κατὰ τὸ 1952—53 η ναυρηγικὴ ναυτιλία θὰ συνιστέσθη εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν περίπου 220 ἑκατομ., δολλ., καθαρά, δηλαδὴ μετά τὴν ἐπιστροφὴν τῶν δαπανῶν ἐπισκευῶν, τῶν ἐπισκευῶν εἰς έναν συνάλλαγμα καὶ μετά τὴν πίστωσιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τοῦ ποσού συνάλλαγματος τοῦ ἀντιπροσωπεύοντος τὰς πληρωμὰς ἀσφαλειῶν, θὰ καλύψῃ 29 % τῶν ὑπολογίζομένων εἰσαγωγῶν 1952—53. 'Ἐκ τοῦ ὡς ἀνα ποσού τούλαχιστον 40 εἰκατομ., δολλ., ἀντιπροσωπεύουν εἰσπράξεις εἰς κορώνας σχετικούς με τὰς εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς τῆς Νορδηγίας. Τὸ καθαρὸν ἐσόδον εἰς δολλάρια εἴκη διὰ τῆς ιορδηγικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰς πότιστρους 8 μῆνας τοῦ 1948 ἦτο 27,7 ἑκατομ., δολλαρία εἴναι τοιαντὶ 36,6 ἑκατομ., δολλ., τῆς αὐτοποίησίου περιόδου.

Κατὰ τὸ 1947 τὸ ἔκ ναύλων καθαρὸν ἐισόδημα εἶναι 19% τοῦ συνόλου τῶν εἰσαγωγῶν 1975 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1948 εἶναι 327 337 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1949 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1950 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1951 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1952 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1953 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1954 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1955 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1956 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1957 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1958 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1959 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1960 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1961 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1962 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1963 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1964 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1965 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1966 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1967 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1968 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1969 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1970 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1971 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1972 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1973 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1974 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1975 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1976 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1977 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1978 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1979 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1980 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1981 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1982 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1983 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1984 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1985 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1986 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1987 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1988 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1989 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1990 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1991 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1992 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1993 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1994 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1995 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1996 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1997 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1998 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 1999 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2000 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2001 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2002 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2003 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2004 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2005 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2006 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2007 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2008 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2009 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2010 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2011 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2012 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2013 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2014 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2015 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2016 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2017 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2018 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2019 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2020 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2021 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2022 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2023 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2024 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2025 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2026 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2027 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2028 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2029 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2030 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2031 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2032 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2033 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2034 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2035 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2036 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2037 εἶναι 36,6 ἑκατομ., δολλ., κατὰ τὸ 2038



# ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΤΟΓΙΑ



ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ  
**"ΚΑΡΥΣΤΟΣ"**

## ΕΚ ΡΑΦΙΝΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10ην π. μ.  
Κάρυστον, Γαύριον, Μπατσί.  
('Επιστροφή έπομένην).

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 10ην π. μ.  
Κάρυστον, Γαύριον Μπατσί.  
('Επιστροφή έπομένην).

ΠΕΜΠΤΗΝ 3.30 μ. μ. Κά-  
ρυστον. ('Επιστροφή Σάβ-  
βατον).

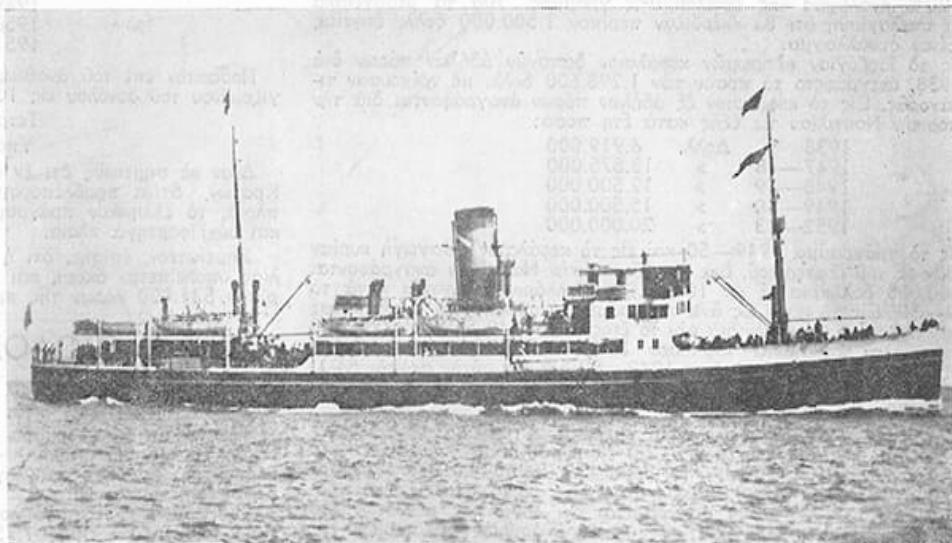
ΣΑΒΒΑΤΟΝ 10ην π. μ.  
Κάρυστον, Γαύριον, Μπατσί.  
('Επιστροφή έπομένην).

## Α)π "ΕΛΣΗ,,

ΤΡΙΤΗ 12 μεσ. ΣΥΡΟΝ,  
ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΚΑ-  
ΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

ΠΕΜΠΤΗ 6ην μ.μ. ΧΙΟΝ,  
ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6ην μ. μ.  
ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

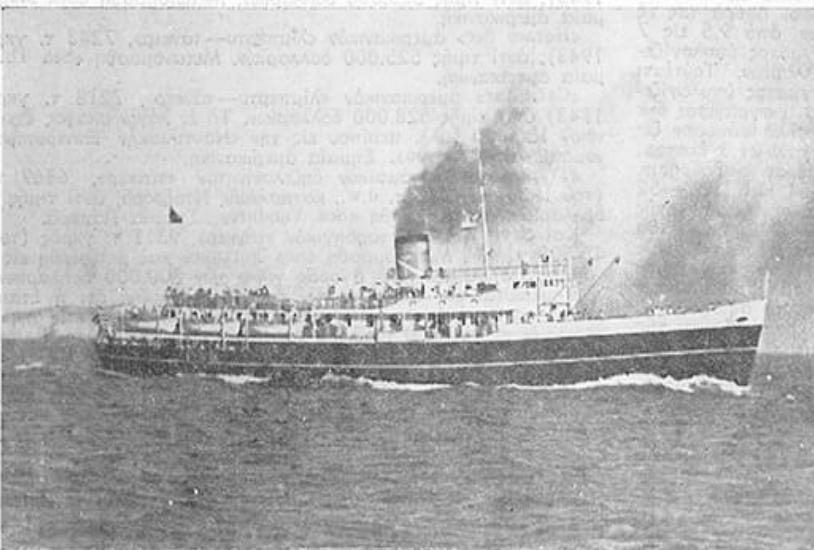


## Α)π "ΚΥΚΛΑΔΕΣ,,

ΤΡΙΤΗ 10ην π. μ. ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑ-  
ΜΗΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ.

ΠΕΜΠΤΗ 12ην μεσημ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗ-  
ΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΝ, ΕΥ-  
ΔΗΛΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟ-  
ΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ 1 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ,  
ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡ-  
ΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.



ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Μεγ. Βρεταννίας 8.—Τηλέφ. 41-728 Πειραιεύς  
Πρακτορεῖον Ε.Γ.Ν.Ε.—Τηλ. 45-652, 44-172, 42-091

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

# ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.** — Τὸ «σῶμα Διαδιβάσεων» τοῦ ἀμερικανικοῦ στρατοῦ, ἐν συνεργασίᾳ μὲν τοῦ περίφημον Ἰντιτούτον «M.I.T.», τῆς Μασσαχουσέτης, ἐπέλειπον τὸ παντὸν διὰ τὴν πρόδηλεψιν τοῦ καιροῦ. Ἐφέξης, τυφώνες, κυκλώνες, καταγίδες καὶ θύελαι θά ἐηνεκολον νὰ προβλέπεται εἰς ἀποστάσεως 200 ἔως 250 μίλιαν.

• «Ἡ Γιουγκοδούνια, συνεπείᾳ τῆς ἐπιστρατεύσεώς της, εἶδε μειουμένην τὴν ἑφετεῖνην εἰς γεννήματα ἰσθμείων της κατὸν 2.000.000 τ., ὡς ισχυρίζεται. Πρὸς κόλυφον ὅθεν τὴν ἐπιστιτικῶν ἀνάστασιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς ἑζήνητος απὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δύος πολιτών εἰς αὐτὴν 500.000 τ. σιτοῦ, 1.000.000 τ. ἀραβοσιτοῦ καὶ 500.000 τ. ἔπειτα εἰδῶν διατροφῆς. Τὰ υπάρχοντα εἰς τὴν Γιουγκοδούνιαν ἀπόδημοι ποτέ ποτέ σιτῶν ἔξοφρούν μονάχοι τέλους τοῦ προσεχούς Ἰανουαρίου. Ἰδού πιονήτο τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ σοσιαλιστικοῦ πειράματος εἰς μίαν πλουσίαν χώραν, ἢ όποια προπολεμικῶς ἔζηγε 3.000.000 τ. γεννηματον.

• Κατὸ τοὺς πρώτους ἐπότι μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ ἑξαγωγαὶ τῆς Ἀργεντίνης οὗδην προστοτοῦνται κατὸν περισσοτέον 54%. Ἀφ' ἔπειτα ἀπὸ τὴν ἐνάρξεων τοῦ πολέου τοῦ εἰς τὴν Κορέαν κεφαλαίοι 300 ἔως 400 ἕκατον δολαρίων μετεφέρθησαν ἀπὸ τὴν Ἀργεντίνην εἰς τὴν γειτονικὴν δημοκρατίαν τῆς Ουργουάνης.

• Τριάκοντα δύο ἐν ἓντος πρώτων ὥλαι τοῦ εἴδους περιλαμβάνεται ὡς ἀρχαὶ τοῦ καρποτούργητην διαθέτει τὴν καρποτούργητην ὁ κάλυψης, ἡ ξυλεία, τὸ καυστόσκο, τὸ νήματα κάνουλον, ἡ καυστικὴ σόδα, τὸ οίνοπνευμα, τὸ ὄλινον, τὸ σίδηρος, ὁ χαλκός, τὰ τσιμέντα, ὁ γύψος καὶ ἄλλα.

• «Ἡ Κίνα εἰσάγει συνήθεως 175.000 τ. βάμβακος κατ' ἔτος διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς κλωστούφαντοργήτην βιομηχανίας της. Τὸ καρποτούργητον σχέδιον προσέδειπτε διὰ τὴν ἑφετεῖνην ἔγχωριον παραγωγὴν μίαν ποστοῦ 650.000 τ. βάμβακος, ἐναντὶ περιστούσης 425.000 τόνων. Ἐπέρα διοικολία, τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζει ἡ ίδια βιομηχανία, προέρχεται ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν ἐλλειψιν πετρελαίων. Ἡ Κίνα εἰσήγει προπολεμικῶς 100.000 τ. πετρελαιούντων κατὸ μῆνα, ἐνώ ἡδη τὰ Σοδίετ καὶ οἱ δορυφόροι τῶν ἀποστέλλουν εἰς τὴν Κίναν 10.000 τ. μηνιαίας μονών.

• Τὸ περιφέρειον «Ἀμυνῆς τῆς Ἐλλείας» προτίθεται νε προμηθεύθη 550 τάνκοις μετρίου μεγέθους διὰ τὴν ὥμιναν τῆς χώρας. Ἡ σχετικὴ δαπάνη προϋπολογίσθηκε εἰς 112 ἑκατομμύρια δολαρίων.

• «Ο ἐπὶ τῶν Ἐσωτερικῶν ὑπουργός τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν συνεδούλευσε τοὺς ἰδιοκτήτας ἀκίνων, ὅπως φροντίσουν καὶ προμηθεύουν ἔγκαιρως τὰ ἀνάγκαιούντα κουσίων πρὸς ἑξαφάλιστην τῆς θερμανσεως, κατὰ τὸν ἐπερχομένον χειμώνα, διότι ἀπὸ τοὺς διοφανεῖς η πιθανότης ἀλλεψέσις τῶν.

• Τὸ μεταξὺ ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Εὐρώπης ἐμπόριον καλύπτει ἐπησίως μίαν συνολικὴν ἀξίαν τριών δισεκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἀξίας τούτης ἀφορᾷ τρόφιμα καὶ πρώτας ὥλαις ἑξαγωγαὶ ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴν πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ μηχανήματα καὶ βιομηχανία προϊόντα μεταφέρομενα πρὸς τὴν ἀντίστημα κατεύθυνσιν. Αν οἱ Ἀμερικανοὶ ἀποφάσισουν τὰ δισκοποῦν τῶν ἐλόγων συναλλαγῶν, ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη θὰ ἀντιμετωπίσῃ μιαν τεραστίαν ἀντίστημαν τῶν εἰδῶν διατροφῆς.

• «Ἡ δημοκρατία τοῦ Παναμᾶ ἔλαβεν ἀπὸ τὰς ιδιωτικὰς Τραπέζες τῆς Νέας Υόρκης δάνειον 10.5 ἑκατομμύρια δολαρίων, μὲ τόκον 3 %.»

• «Ἡ Ιταλία ὑγόρασε προσφάτως ἀπὸ τὴν Σοδίτικην Ρωσίαν 200.000 τόν. σίτου ἐφετεῖνης ἑσδομέας.

• Εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα καταρτίζονται σχέδια διὰ τὴν περιθαλψιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Κορέας καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χώρας. Τὰ ἐν λόγῳ σχέδια θὰ τεθοῦν ὑπὲρ ἐφαρμογὴν εὐθὺς ὡς καταπάσσουν αἱ ἑρμηνείαι.

• Μεταξὺ Σοδίετ καὶ Περούς ἡ περγάρα σύμβασης ἀνταλλαγῆς προϊόντων των συνολικῶν ἀξίας 30 ἑκατομμύρια δολαρίων περίτου.

• Οἱ Ἀμερικανοὶ βιομηχανοὶ βασιζότεροι συνέστησαν εἰς τὴν Κυδένησην τῶν, ὅπως αὐξήσῃ κατὰ τὸ προσεχές ἔτος τὴν παραγωγὴν βάμβακος κατὰ 73%, ἵνα ἑσοδοφόριον ἡ ἀπόρεια τῆς ὄγηρας.

• «Ἡ μεγάλη ἀμερικανικὴ ἀπαρία «Λάινς Μπρόδερερς» ἐσθόται ἐφέτος τὴν πεντηκονταετρία της, ἀλλού ἐτοίης ἀπόδελφων Λάινς είχον ιδρύσει τὸ 1900 τὴν ὑδάνυμον τούτην ἑταίριαν.

• Προβλέπεται, ὅτι τούλαχιστον 3.200.000 ὄνδρων θὰ διατηρηθοῦν ὑπὸ τὰ ὅπλα εἰς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας μετά τὴν λήξην τοῦ πολέου τῆς Κορέας. Ἡ προπτικὴ αὐτὴ προέρχεται ἀπὸ τοὺς ὄρμοδιους στρατιωτικοὺς κύλων. Οἱ ἐπικίνδυνοι μῆνες διὰ τὴν ἐκρήξιν ἐνὸς τρίτου παγκοσμίου πολέου ποτεδούνται μεταξὺ Αὔγουστού καὶ Σεπτεμβρίου τοῦ 1952, ὅποτε ἡ Ρωσία θὰ διασθέτῃ ἐπάρκη ὄριμὸν ἀτόμων καὶ βρεφών τοῦ περιφέρειαν.

• Μεταξὺ Σοδίετ καὶ Περούς ἡ περγάρα σύμβασης ἀνταλλαγῆς προϊόντων τῶν συνολικῶν ἀξίας 30 ἑκατομμύρια δολαρίων περίτου.

• Οἱ Ἀμερικανοὶ βιομηχανοὶ βασιζότεροι συνέστησαν εἰς τὴν Κυδένησην τῶν, ὅπως αὐξήσῃ κατὰ τὸ προσεχές ἔτος τὴν παραγωγὴν βάμβακος κατὰ 73%, ἵνα ἑσοδοφόριον ἡ ἀπόρεια τῆς ὄγηρας.

• «Ἡ μεγάλη ἀμερικανικὴ ἀπαρία «Λάινς Μπρόδερερς» ἐσθόται ἐφέτος τὴν πεντηκονταετρία της, ἀλλού ἐτοίης ἀπόδελφων Λάινς είχον ιδρύσει τὸ 1900 τὴν ὑδάνυμον τούτην ἑταίριαν.

• Τὸ δεύτερον ἔτος τῆς κρατικοποίησεως τῶν βρετανικῶν σιδηροδρόμων κατέλειπεν έλλειμμα 20.761.000 λιρῶν, ὅπερ εἰν αὐτῷ τούτῳ ἀλλείμπει τοῦ πρότου τοῦ δεύτερου 16.000.000 λιρῶν. Τὰ γενικὰ ἔξοδα διαχειρίσεως πολύθηκαν διαρκούντος τοῦ 1949 κατὰ 11 ἑκατομμύρια λιρῶν, ἐνώ ἀντίθετα τὸ έσοδον ἐμειώθησεν κατὰ 11.6 ἑκατομμύρια λιρῶν.

• Τὸ ύπηρον τῆς κατασκευῆς εἰς Ιούνιο τοῦ 1950 προστάτευε τὸν θερμότατον τοῦ πρώτου τοῦ 1950 τοῦ 1951 τοῦ 1952 τοῦ 1953 τοῦ 1954 τοῦ 1955 τοῦ 1956 τοῦ 1957 τοῦ 1958 τοῦ 1959 τοῦ 1960 τοῦ 1961 τοῦ 1962 τοῦ 1963 τοῦ 1964 τοῦ 1965 τοῦ 1966 τοῦ 1967 τοῦ 1968 τοῦ 1969 τοῦ 1970 τοῦ 1971 τοῦ 1972 τοῦ 1973 τοῦ 1974 τοῦ 1975 τοῦ 1976 τοῦ 1977 τοῦ 1978 τοῦ 1979 τοῦ 1980 τοῦ 1981 τοῦ 1982 τοῦ 1983 τοῦ 1984 τοῦ 1985 τοῦ 1986 τοῦ 1987 τοῦ 1988 τοῦ 1989 τοῦ 1990 τοῦ 1991 τοῦ 1992 τοῦ 1993 τοῦ 1994 τοῦ 1995 τοῦ 1996 τοῦ 1997 τοῦ 1998 τοῦ 1999 τοῦ 2000 τοῦ 2001 τοῦ 2002 τοῦ 2003 τοῦ 2004 τοῦ 2005 τοῦ 2006 τοῦ 2007 τοῦ 2008 τοῦ 2009 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ 2012 τοῦ 2013 τοῦ 2014 τοῦ 2015 τοῦ 2016 τοῦ 2017 τοῦ 2018 τοῦ 2019 τοῦ 2020 τοῦ 2021 τοῦ 2022 τοῦ 2023 τοῦ 2024 τοῦ 2025 τοῦ 2026 τοῦ 2027 τοῦ 2028 τοῦ 2029 τοῦ 2030 τοῦ 2031 τοῦ 2032 τοῦ 2033 τοῦ 2034 τοῦ 2035 τοῦ 2036 τοῦ 2037 τοῦ 2038 τοῦ 2039 τοῦ 2040 τοῦ 2041 τοῦ 2042 τοῦ 2043 τοῦ 2044 τοῦ 2045 τοῦ 2046 τοῦ 2047 τοῦ 2048 τοῦ 2049 τοῦ 2050 τοῦ 2051 τοῦ 2052 τοῦ 2053 τοῦ 2054 τοῦ 2055 τοῦ 2056 τοῦ 2057 τοῦ 2058 τοῦ 2059 τοῦ 2060 τοῦ 2061 τοῦ 2062 τοῦ 2063 τοῦ 2064 τοῦ 2065 τοῦ 2066 τοῦ 2067 τοῦ 2068 τοῦ 2069 τοῦ 2070 τοῦ 2071 τοῦ 2072 τοῦ 2073 τοῦ 2074 τοῦ 2075 τοῦ 2076 τοῦ 2077 τοῦ 2078 τοῦ 2079 τοῦ 2080 τοῦ 2081 τοῦ 2082 τοῦ 2083 τοῦ 2084 τοῦ 2085 τοῦ 2086 τοῦ 2087 τοῦ 2088 τοῦ 2089 τοῦ 2090 τοῦ 2091 τοῦ 2092 τοῦ 2093 τοῦ 2094 τοῦ 2095 τοῦ 2096 τοῦ 2097 τοῦ 2098 τοῦ 2099 τοῦ 2010 τοῦ 2011 τοῦ

τείται μόνον διά μισθίους μία δοπάνη 7½ δισεκατομμυρίων δολαρίων.  
⑤ Η παραγωγή συνθετικού καυστούκου είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας κατά τὸ 1951 προβλέπεται νὲ ἀνέλθῃ εἰς 827.000 τ., εἰς οίον, δηδαλό, ἐπίπεδον ἐκυραίνετο καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Τα πλείστα τῶν ἐργοστασίων εἰνε κρατικῆς διοικησίας, τελοῦν ὅμας υπὸ τὴν διαχείρισιν Ιδιωτικῶν ἑταῖρων καιουσούκ.  
⑥ Η Βενεζούελα μελετᾷ τὰ κατασκεύην στρατοδρομικῆς γραμμῆς μήκους 91 μιλίων, προφορισμένης νὲ διευκολύνη τὴν μετεφορὰν ὅπο τὰ ὄρυχεια τῆς ἐνδόχορας εἰς παραποταμοῖς λιμένα τοῦ Ὁρίνοκό πρὸς Φόρτωσιν, τάς μεγάλας προσττοτάς στηριζομέταλλεμάτων, τάς ὅποιας ἡγόρασαν τὰ δύο μεγαλύτερα χαλυβουργεία τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν.

• Τό συνολον των έργατων και έργατριών της άμερικανικής βιομηχανίας άνέρχεται στημέραν εις 15.385.000.  
• Βασική γραμμή τής έμπορικής πολιτικής των 'Ηνωμένων Πολιτειών είναι η διατήρησης του έξαγωγικού έμπορου των εἰς τὸ σημερινὸν αὐτοῦ ἐπίπεδον, περά τας ονάγκας της πολεμικής κινητοποίησες τηρεῖ χώρας. Οἱ ἐκ τούτου δὲ ἐκδηλωνούνται φόδοι ἐλλείψεως των άμερικανικῶν προϊόντων εἰς τὰς ἑνναὶ ὄγρας.  
• 'Η Σοδιετικὴ Ρωσία ἔγναγε τὸν 'Ιούλιον ἐ. ἐ. εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας πρώτας ὅλας ἀξίας 800.000 δολαρίων. Χαρακτηριστικὸν ἡτο, ὅτι ὅλοι οἱ πρώται πάνται ὑπὲρ ήσαν χρηστοὶ διὰ τὴν πολεμικὴν βιομηχανίαν. Αἱ ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ἀξίαν των — ησαν ἀνώτεραι κατὰ 200.000 δολλ., ἀπὸ τὰς εἰσα-

• Τα σφάλματα τής μεταπολεμικής τακτικής των Σοβιέτ, ώς ταῦτα τὰ καθορι-

ουν οι οικονομικοί κύκλοι των Ηνωμένων Πολιτειών, ήσαν κατά σειράν: α) 'Η Ελλάς, β) 'Η αντίθεσης κατά του Σχεδίου Μάρσαλ, γ) 'Ο απόκλεισμός του Βενεζούλινον και δ) 'Η Κορίτσι. Τό τελευταν τούτο σφύλαια ήτο και τό μεγαλύτερον.

Ο νέος σύγχρονος πετρελαιούς από τον Περιστόν Κόλπον πρός την Μεσόγειον έλλιτεται να συμπληρωθεί έντονος τού τρέχοντος έτους. Από την λειτουργίαν του τεραπονών διαπολιτική σύνθεσης είναι τα κάποια τέλευτα μέσα διάταξην.

τια ότι προελθεί οικονομία εις το κόστος της μεταφοράς, δια τας ευρωπαϊκας ιδια  
ώρας, αι δύοιαι καλύπτουν τας άναγκας των άπο των Περσικών Κόλπων. Σημαντι-

ην δώμας μείσωσιν των εισπράξεών της θα έχη ή έταιρια της Διώρυγος του Σουέζ, να και είς τό απασχολούμενον τοννάς των δεξαμενοπλοίων προβλέπεται μεγαλύτερα ισοφροπικά προσφοράς και ζήτησες, λόγω των συνυποτεθέντων έκ Μέσους Αναλήξ ταξιδίων.

Η μεγαλύτερα, άσφαλδω, μετοχική έταιρια του Κόσμου είναι η Τηλεφονική 'Επιρροία των 'Ηνωμένων Πολιτειών. Αριθμεῖ 970.000 μετόχους, έκ τῶν όποιων αἱ 60.000 εἰναι ὑπάλληλοι και ἔργατοι. Τῷ συνολῷ τοῦ προσωπικοῦ της ἀνέρεται εἰς 550.000 αὐθόρνων και γυναικῶν. Σημειωτέον, διό ὅτι τόπος τῆς ἀνώνυμοι ταιρίας υφίσταται εἰς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, διπού αἱ μετοχαὶ δὲλων τῶν ἔται-

• 'Η παραγωγή αυτοκινήτων είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας υπολογίζεται διὰ τὸ

951 είς 6.000.000 έπιβατηγά και 1.000.000 φορτηγά. Αναμένεται θαρρόφ αύξηση της τιμής των.

Πρόσθια στατιστική του 'Αμερικανικού' Ινστιτούτου της Ναυτιλίας άναφέ-  
ει τό ανάλογον κατά χώρας τονιά έχειστης χιλιόδος κατοικών των. 'Ο Πανα-  
ζάς έρχεται πρώτος με 6327 τ. άνα 1000 κατοικους του, δεύτερη η Νορβηγία με  
717 τ., τρίτη η Ονδούρα με 560 τ., άκολουθην δε κατά σειράν η Μεγάλη Βρετα-  
νία με 375 τ., αι Κάτω Χώραι με 348 τ., η Δανία με 322 τ., η Σουηδία με 304 τ.,  
Έλλας με 215 τ., αι Ηνωμέναι Πολιτείαι με 173 τ., ή Καναδάς με 125 τ., ή Φιλ-  
ινίδια με 132 τ., ή Γαλλία με 70 τ., ή Πορτογαλία με 68 τ., ή Ιταλία με 56 τ.,  
ή Βέλγιον με 52 τ., και ή Ισπανία με 49 τόνους. 'Ο Παναμάς, λοιπόν, και δχι  
Νορβηγίαν είναι τα πιο πυκνοκατοικημένα την κόσμου!!!

Εις σχετικήν ανάσκαψιν τῆς ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν στρατιωτικῶν σταφορῶν αναφέρεται, δῆτα κατά τὰς 60 πρώτας ἡμέρας τοῦ πολέμου τῆς Κορεάς στέφθησαν, χωρὶς καύμιαν καυσθέρτωσιν, 200.000 ὅπερα, 1.625.000. φορώναι καὶ 12.250.000 βραχ. πτερελαῖον. Οἱ ἀριθμοὶ οὐτοὶ περιπλανῶνται τά ἔρδοια καὶ φορτωθέντες δῆλοι τὰς ἀμερικανικὰς δυνάμεις τῆς Κορέας, ἀλλὰ και τέρερον περιούσιον. Σημαντέον δῆτα, πέρον τοῦ κατεγγένουν ἀπό τῶν στρατιωτικῶν πρεσβίων ιδίου τονόν, ἔχριστισμοὶ ηθίσαν διὰ τότε μεταφορῆς τούτας καὶ 230 ιωτικά πλοῖα, συνδιλκής χωριτικότητος 2½ ἑκατομ. τόννων, ναυλωθέντα εἰς τὴν εὐθέαν ναυλαγούον.

Εις ταύτην την πόλην γνωστά «λαίνερς» της «Έξπορτ Λάιν» έπραγματοποιήθη ἐπί-  
κυνσίους την πόρο την Μεσόγειον δρομοδόγυον των. Θά διαρκή τούτην ὑφέξη 47  
ετών αντί 43, διότι περιελήφθησαν προσεγγίσεις εις τοὺς λιμένας τῆς Βαρκε-  
νης και τῆς Κωνσταντινουπόλεως.  
Η παραγωγή σιτηρών και σικάλεως θά ἀνέλθη τὸ 1950 — κατό προσφάτους  
αποτικής τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου τῆς γεωργικής παραγωγῆς — εἰς 239 ἑκατομ-  
βία τόννων. Η συγκριδούσα ώρα υπέρβη την μέσην προπολεμικήν της περιόδου  
1935—39 και καθ' εἴνεις ἐλαφρώς μεγαλύτερα τῆς ἀνοδίου τῶν σιτηρῶν τοῦ  
1949, ή ποτία — ὡς ηδη διεπιστοθή — ἀνήλθεν εἰς 236 ἑκατομμύρια τόνων. Ει-  
κόστερον, ἡ παγκόδιμος παραγωγή εἰς μπουσέλες των σιτηρῶν μόνον, ἀνήλθεν εἰς  
410 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 6.270 τοῦ π. ξ., της δὲ οικάλεως εἰς 1.670  
ετών 1947 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ 1949. Ο μέσος δρός της προπολεμικῆς πα-  
ραγωγῆς διὰ τὰ σιτηρά ἀνήρχεται εἰς 6.024 ἑκατομμύρια τόνων και τῆς σικάλεως

Τό πρώτον Ιαπωνικόν σκάφος που διήλθε — μετά το Πέρλ Χόρμπορ — τὴν ροήσην πλήνου τοῦ λιμένος τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου, καταπλέουσαν ἐκεὶ τὴν 25ην πεπεμβρίου, ήτο τὸ «Εὐρόκον Μαρού» 10.780 τόννων d.w. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος δύσκειται νὰ περασθῇ 8500 τ. κρίθῃς διὰ τῶν ἀνάγκας τῆς υπὸ κατοχὴν τελού-*σ* Ἰαπωνίας. Πολλοὶ ἀνδρεῖς ἀπὸ τὸ πλήρωμά του εἰνὶ νεοί καὶ διὰ πρώτην φο-  
διέπλεον τὸν Ειρηνικὸν Ωκεανὸν. Εἰς τὸν «Ἀγίου Φραγκίσκου» οἱ Ἰάπωνες ἔγέ-  
το δεκτοὶ μὲ τὸ ἐκδηλώσεις συμπαθείας. Σημειεύονται σχετικῶς, ὅτι δύσκεια Ιαπω-  
νά σκάφη ὥρισθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν στηρπών καὶ πετρελαιῶν κατὰ τοὺς τρεις

συγείς μήνας ἀπὸ τούς βορειοαμερικανικούς λιμένας πόδη τὴν Ἰαπωνίαν.  
Αἱ αμερικανικοὶ ναυτεργάται κόργανοισι προέβαλον νέας ἀξιώσεις περὶ  
ἡσσως τοῦ μισθολογίου των, λόγῳ τοῦ υφόμενοτος κόστους τῆς ᾧζης. Ἀνοφέρε-  
ἶπεν εὐκαιρία, οἵτινες τοῦ κατώτερον ἐν ισχύι μισθολογίου προβλέπει δολάριο  
0.97 διά τὸν συνηθή ναύτην καὶ τοὺς Βαλαμπόλους, 230.55 διά τοῦ κοινωνίας  
καὶ 233.51 διά τοῦ πυκνιώχους ναύτας, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ δολάρια 7.50  
λιτίων διὰ φθόρον τὸν ἰμάτιον τῶν. Οἱ εμπορικοὶ καταστώματος λαρβάνουν  
λιάσια 258.54, οἱ ἀρχιθεατοποιοὶ 271.75, καὶ οἱ ὄχριμαγειροὶ 258.54.  
Τὸ ὑπὸ πανοματικὴν σημαῖαν ὑπερβακάνιον «Βρεζίλια», τῶν «Χῶμ Λάινες»,  
πουρήθη ἐκ τῆς τακτικῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης — Μεσογείου καὶ ἀπέπλευσε  
τὸν ἡμέρων ἄνευ ἐπιβατῶν ἀπὸ την Νέαν Υόρκην διὰ τὸ Μπρερέγραδεν, προκει-  
νον να παραλᾶσῃ ἐκεῖνην καὶ μεταφέρει εἰς Αὐστραλίαν ἐν οὕριμον ἐκποτισθε-  
ἀπὸ τῶν περιοχῶν τοῦ σιδηρού παραποτάσσομας προσώπων, ἐκ τῶν τελούντων  
τὴν προστασίαν τῆς Διεύθυνσος «Οργανώσεως Προσφύγων». Τὸ  
ἴδιοτερούν τοῦ θεοῦ πατροποιοῦντα Ιησοῦν Ιησούσαντα, λαμπρῶς τοῦ πατροποιοῦντος

·Η Νομική στήλη

— Θαλάσσια ἀτυχήματα. 'Υπολογισμὸς ἀποζημιώσεως. Δικαιούχοι ἀποζημιώσεως μηχανικοῦ πνιγέντος ἐκ τορπιλισμοῦ.

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν ὑπ' ἀριθ. 2699)50 ἀτόφασιν Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, δι' ἣς ἐπιτικάζεται ἀπόζημοισις διὰ τὰ ἔκ θαλασσοῦ ἀτυχήματος ὁ φειλόμενα δυνάμει τοῦ Ν. Δ. 47(47), ὅπερ καθορίζει τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ καὶ ἔξοδήσεως ἀπαίτησεων ἐκ πολεμικῶν ἢ μὴ ἀτυχήματος ἐπισυμβάντων εἰς ἔργατας θαλάσσης. Ὑπὸ ὅψει καὶ προηγουμένων δημοσιεύθησα («Ναυτικά Χρονικά» Τ. 119 σελ. 17) ὑπ' ἀριθ. 148)50 ἀπόφ. δολμενίος Ἀρείου Πάγου, δι' ἣς ρυθμίζονται αἱ προϋποθέσεις καταδολῆς τοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος τῶν πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων κατὰ τὴν ἀπὸ 23.12.1939 συλλογικὴ σύμβασιν.

“Η ἐπίσης κατωτέρω δημοσιευμένη ὑπ’ ἄριθ. 157)50 ἀπόφασις Ει-  
μηδικού Αθηνῶν κανονίζει τὸν τρόπον καὶ τοὺς δικαιούχους ἀποζη-  
μώσεως διὰ θάνατον μηχανικοῦ ἀποπλοίου πιγέντος ἐπειδὴ τοπλισμοῦ.  
Σχετική μὲ ταῦπτη εἶνε καὶ ἡ ὑπ’ ἄριθ. 248)50 ἀπόφασις ‘Ἀρείου Πά-  
γου (Ναυτικά Χρονικά T. 123 σελ. 16) δι’ ής ἐπιδικάζεται ἀποζημιώ-  
σις δι’ ἀπώλειαν ἀποσκευῶν ἐκ πολεμικῆς αἰτίας πληρώματος ἐμπορι-  
κοῦ πλοίου.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

**Α) ΑΡΙΘ. 2699/50 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ**

Πρός καθορισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἄρρθρ. 3 § 5 N. 551 ὡς ἀντικατεστόθη ὑπὸ ἄρρθρ. 1 N. 4700/1930 ἐν περιπτώσει θανάτου τοῦ ἔργαζομένου, τὸ μὲν ἔτος λογίζεται πλήρες, τούτεστιν ὑπολογιζομένους καὶ τῶν μὴ ἔργασίμων ἡμερῶν (Α. Π. 109/1936 Θέμ. MZ. 546, Α. Π. 480/1946 Ε.Ε.Ν. σελ. 263) ὡς ἀντιμισθία δὲ λαμβάνεται ὑπὸ δψει, κατὰ τὸ ἄρρθρ. 4 τοῦ N. 551, ἡ παρασχετίσια εἰς τὸν παθόντα κατὰ τοὺς πρὸ τοῦ ἀτύχηματος 12 μῆνας, εἴτε εἰς χρήματα εἴτε εἰδός. Ἐάν δὲ ὁ παθὼν ἀπησχολήθη ἐπὶ χρονικὸν διάστημα ὀλιγάτερον τῶν 10 μηνῶν πρὸ τοῦ ἀτύχηματος, τότε ὡς βάσις τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως λαμβάνεται ἡ πραγματικὴ ἀντιμισθία, ἣν ἔλαβεν ἀπὸ τῆς προσλήψεως τοῦ ηὔημένη κατὰ τὸ ποσὸν τῆς ἀντιμισθίας, τὴν δόπιαν κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα, τὸ ἀπαιτούμενον πρὸς συμπληρωσιν τοῦ πρὸ τοῦ ἀτύχηματος δωδεκαμηνοῦ, ὥδινα τούτος νό λάβη ἐπὶ τῇ βάσει τῆς μείζης ἀντιμισθίας ἐργάσαντος ἦν ὑπάλληλων, τῆς αὐτῆς κατηγορίας κατὰ τὸ εἰρημένον χρονικὸν διάστημα. Διὰ τὴν ἑξέρεσιν τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἐν θαλασσοῖς ἀτύχηματος οφειλομένων, λαδῶντων δὲ χώρων πρὸ τῆς 10/11) 1944, τὸ ἄρρθρ. I τοῦ N. Δ. 475 τοῦ 21) 10/1947 δῷσεν τοι μετατρέπεται εἰς χαρτίνας λίρας Ἀγγίας ἐπὶ τῇ κατ' Ἀπρίλιον 1941 τιμῇ τῆς λίρας (ἥποι πρὸς δοχ. 530) καὶ ἐξοφλεῖται πρὸς τὰ διαισχούμα τὰ πρόσωπα συμφωνῶν πρὸς τὴν τρέχουσαν τιμὴν ἀγόρας τῆς Γραπτῆς τῆς Ἑλλάδος διὰ συναλλάγματος ὅφεως Λουδίνου κατὰ τὴν μέραν τῆς ἔξοφλήσεως. Διὰ τὴν ἑξέρεσιν τῆς καταβλητέας ἀποζημιώσεως ἐφαρμόζονται οἱ σχετικοὶ κανόνες τοῦ ἄρθρου 24 Ἰουλίου — 25 Αὐγούστου του 1920 Βασιλικοῦ Διατάγματος ὡς ἔτροποποιήθη, προστιθέμενοι εἰδικῶς διὰ τὰ πολεμικὰ ἀτύχηματα καὶ τοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος, τὸ ὄπιον δὲ παθῶν εἰσέπρεπε πραγματικῶς ἡ ἐδίκαιουστο νό εἰστράχη ἐντὸς τοῦ πρὸ τοῦ ἀτύχηματος δωδεκαμηνοῦ, καὶ περὶ τοῦ δοτού προσβλέπει τὸ ἄρρθρον 2 τοῦ A. N. 2171) 1940, ὡς ἡμηνεύθη διὰ σὺν ἄρρθρ. 7 § 1 A. τοῦ A. N. 2355) 1940. Ἐπὶ μὴ πολεμικοῦ ἀτύχηματος δὲν προστίθεται καὶ τὸ πολεμικὸν ὡς ἄνω ἐπίδομα διὰ τὸν υπολογισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως.

Β) ΑΡΙΘ. 157)50 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

‘Η έκ τού κωδ. νομ. 551 ἀπόζημιώσις ἐν περιπτώσει θανάτου τού γαθόντος περιέχεται εἰς τοὺς συγγενεῖς αὐτοῦ πρὸς τοὺς ἐν ἄρθρ. 6 ριζομένους καὶ εἰς βάρος τού παθόντος ἀπόζωντας, οἷοι εἶναι καὶ ἡ υἱόγοι καὶ τὸ ἀνήλικον τέκνον. Τὸ πασὸν τῆς ἀπόζημιώσεως κατὰ τὸ χρόνο 4 κ. ν. 551 ὑπολογίζεται βάσει τῶν ἀποδοχῶν ἃς ὁ παθὼν πράγματι ἔλαβε κατὰ τοὺς δῶδεκα πρὸ τοῦ ἀτυχήματος μῆνας, εἰς τὰς δοσίας, ἐφόσον πρόκειται περὶ ἀτυχήματος ἐκ πολεμικοῦ κινδύνου ἐπιμβάντος ἐκ τοπιλλισμοῦ ἀτυπολοίου εἰς ὃ ὁ παθὼν ειργάζετο. ὡς ἡγιανκὸς μετὰ τὴν Ιην Σεπτέμβριον 1939, προστίθεται, κατὰ τὸ N. 475)1947, ἀρθρ. 2 A.N. 2171)1940 καὶ 7 § 1 A.N. 2355)1940, αἱ τὸ ἔκ πολεμικῶν κινδύνων ἐπίδομα. ‘Εφ’ ὅσον τὸ ἀτύχημα ἔλαβε χώραν τὴν 30ην ‘Οκτωβρίου 1939 λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν τὸ πρὸ τοῦ ἀτυχήματος δωδεκάμηνον χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς 30ης ‘Οκτωβρίου 1938. Κατὰ τὸ δωδεκάμηνον τούτο χρονικὸν διάστημα καταβάλλεται ὁ πολεμικὸν ἐπίδομα διὰ μόνους τοὺς μῆνας Σεπτέμβριον καὶ ‘Οκτώβριον 1939, τὸ νόμου μὲν ἔχοντος ἀναδρομικὴν ισχὺν καὶ διότι δὲν εἰνε ποτὲ πολεμικὸν ἐπίδομα πρὸ τῆς κρύεργες τοῦ πολέμου.

## ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΥΛΑΡΟΣ

Μέγαρον Γιαννουλάτου 4ος ὅροφος  
‘Αριθ. τηλ. 43.452 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## *А) П "АЛЕКСАНДРА"*

**ΧΙΟΥ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΣΑΜΟΥ**

Α)π "ΑΝΑΤΟΛΗ"

БОЛГОР-ДЕЗНИКИ-

# SVENSKA ORIENT LINIEN

KAI

## A)B ATLANTTRAFIK ΓΚΟΤΕΜΠΟΥΡΓΚ

### ΤΑΚΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Έγγυς Ανατολής — Νοτίου Αμερικής

Έγγυς Ανατολής—Κόντινεντ—Σκανδιναυΐας—Βαλτικής  
Και τάναπαλιν

### ΣΤΟΛΟΣ 1950

#### ΚΥΒΙΣΜΟΣ

ΙΟΙΣΤΙΑΟΠ Δ/π	"Όνομα πλοίων	Γεννήματα	Δέματα	Ναυπηγήσεως
	HÖLMIALAND	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	Δηζελόπλοια	9.506.946	8.908.465	

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Φίλωνος 51 Α'—Μέγαρον Σπυράκη Πειραιεύς, τηλ. 42-721. 42-856 43-391



Γαλλία

• H. V. B. R. I. A. P. O. O. P. A. G. E. R.

Έκπρόσωπος του υπουργείου Ναυτιλίας, δύλιων κατά τὴν πρόσφατον ἀπό τὰ ναυπηγεία του Πόρτ ουτέ Μπούκ καθέλκυσιν του φορτηγού «Κατερίνη Σκιαφινό», ἐδήλωσε τὰ ἔντης ἐνδιαφέροντα, ἀναφορικῶς μὲ την γαλλικήν ναυτιλίακην πολιτικήν:

«Εάν το γαλλικόν τουνάς — είπε — ύπερέθη τό προπολεμικόν, δέν πρέπει έν τούτοις να ληστημώνων, διτι κατέχομεν είσοτι πλείστα δισα παρήλικα και ακατάλληλα σκάφη. Κατά τούς μήνας Ίουλίου και Αύγουστον κατωρθώσαμεν διά της προσθήκης νεοεύκτων μονάδων — μή συμπεριλαμβανομένου τού λάινερ «Λιμπέρτες» — νά ανατηληρώσωμεν τάξιδιόν των παρηλίκων. Κατέχομεν, δμως, είσοτι 480.000 τόνοιούτων παλαιών σκαφών, έτι δέ και 500.000 τόν. Λιμπέρτες, ατίνα άν και προς το παρόν παρέχουν καλάς ύπηρεσίας, έν τούτοις, δμως, καθιστάνται δισημέρια ἀπρόσφορα πρός ἔκμετάλλευσιν. Θά πρέπει τα πολιού αυτά νά αντικατασταθούν έντος χρονικού διαστήματος ολίγων έτῶν.

» Ας σημειωθῇ ότι οι άλλοι — συνέχισεν ό διαιτητής — διά τούς έμπορικούς μας στόλους του 1939 δεν ήταν έπαρκες, διά να έχουπετρηστή απάσας τας γαλλικάς μεταφορικάς άναγκας πρός όλα τα σημεία της Ύδρογειου. Τό δοπανώμενον συνάλλαγμα κατά μήνα διά την ναύλωσην έννοιαν πλοίων άντιπροσωπεύει έννοια τη συνούσια του ένα σεβαστόν ποσόν. «Έχουμε συνετως υπόχρεωσιν όπως πανύωμεν νά πληρώνωμεν ύπερθρολικά ποσά εις την έννοια έφοπλισμόν, καθ' όντι χρόνον διαθέτομεν διάκειν τας άναγκαιας προϋποθέσεις, ινα καταστώμεν μεγάλο και απάρκες ναυτικόν έθνος.»

Καὶ προσέθηκε: «Δένν πρόκειται, βεβαίως, νὰ ἐπαναφέρωμεν ἐν ίσχυῖ  
μέτρᾳ διακρίσεων τῆς ἔθνικῆς μας σημαίας. Λένν θὰ πρέπει, όμως, νὰ  
λησμονήσται, ὅτι ἀκόμη καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῶν προσπαθειῶν τῆς οἰκο-  
νομικῆς συνεργασίας, αἴτινες, καταβάλλονται διὰ τὴν εὐρώπων κήπη  
ανασυγκρότησιν, δὲν ἔγειρεται τὸ ζήτημα της μὴ ἀξιοποίησεως τῶν ικανο-  
τήτων μιᾶς εκάστης χώρας. Οταν διαβάνωμεν εἰς τὸν τύπον τας στα-  
τιστικάς του ἐμπορικού μας ίσοζυγίου, θὰ πρέπει νὰ ξέψωμεν ύπ̄ δύσιν  
ὅτι τούτο δὲν ἔμφανεί, είμη μονον τας ὄρατας συναλλαγάς καὶ ὅτι ή  
ἐπιδρασίς τῶν ἀδύνατων πόρων, ὑπὸ τοὺς ὅποιους καλύπτονται καὶ αἱ  
αἱ πόθι θαλάσσης μεταφοράι, σημαντικῶς ἐπιδεινώνουν τὴν παθητικότητα  
του ίσοζυγίου μας.

## Γερμανία

### Τὸ ναυτιλιακόν της πρόβλημα

Διὰ τοῦ τελικοῦ ἀνακοινωθέντος τῆς τελευταίας ἐν Νέᾳ Ὑόρκη διασκέψεως τῶν τριών συμμάχων ὑπουργῶν τῶν Ἐξωτερικῶν κατέστη γνωστή ἡ ἀρσις δύων τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, προκειμένου δια παραγγελίας πλοίων προορίζομένων διά ἔνας χώρας. Οἱ περιορισμοί, δύως, οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὸ δύοκαν καὶ τὸ ταχύτατο τῶν γερμανικῶν πλοίων, οἱ καθορίζοντες διά τῶν συμφωνιῶν τοῦ Πλετερομπεργκ, ἔστικαλούσθιν υψηλάτατοι.

Οι Γερμανοί έφοτλισταί, συνεπές, αντίμετωπίσουν πάντοτε τό δισ-  
επίτυμον πρόβλημα νά αποκαταστήσουν την δι' έθνικών πλοίων έπικοι-  
νωνίαν της χώρας των με τον υπόλοιπον Κόσμον. Θά διαβέσουν αντι-  
κατικών σκάφη κατερέας πιοτικής καταστάσεως, αγίκανα νά αντι-  
μετωπίσουν τὸν ξενικὸν ανταγωνισμὸν. Διὰ τούς έφοτλιστάς τῶν τα-  
κτικῶν γραμμῶν τό πρόβλημα αύτῷ προκαλεῖ τὴν ἀμφιβολίαν, ἂν και  
κατὰ πόσον εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον αἱ ὑπερωκεάνιοι τακτικοὶ  
γραμμαι τῶν ἀλλοτε μεγάλον καὶ ισχυρῶν γερμανικῶν ἕπαιριων θά εἴ-  
χαι δυνατόν νά ἀπανασταθοῦν, ἐστω καὶ διὰ φορτηγῶν πλοίων. Ἀλ-  
λὰ καὶ ἂν ἄκομη — ὡς ἐπλίζεται — πρόστον μελλοντικῶν οἱ συμμαχι-  
κοὶ περιοδισμοὶ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν γερμανικῶν σκαφῶν, αἱ οικο-  
νομικαὶ δυνατότητες δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους Γερμα-  
νοὺς έφοτλιστὰς νά αντιμετωπίσουν ἀπό τοῦδε τὴν ναυπήγησην τῶν κα-  
ταλλῆλων πλοίων, δεδομένου ὅτι αἱ παρεχόμεναι ἀπό τὴν δύμοσπονδια-  
κὴν Κυθέρωντι πιστώσεις θεωρούνται ἀνεπαρκεῖς.

Ως ἐκ τούτου οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταῖ, ἐθόσον δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὸ<sup>ν</sup> ἐπανάλαβον τὰς παλαιὰς τῶν ὑπηρεσιῶν, ἐπεδόθησαν εἰς τὴν ἔκμετ-<sup>τ</sup>αλλεύσιν «τράπατς» φορτηγῶν, ἵνα, τούλαχιστον, ἐπανέλθουν δι' αὐτῶν εἰς τὸ ἐπάγγελμα των. Δεδομένου, ὅτι ή ἐκμετάλλευσις πλοίων «τράπατς» δὲν ὑπήρκε ποτὲ τῆς εἰδικότητος τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ξένοι ναυτιλιακοὶ κύκλοι παραπλούουσθν μετ' ἐνδιαφέροντος τὴν δόλον ἀναπτυσσομένην δραστηριότητά των εἰς τὴν ἐν λόγῳ κατηγορίαν σκαφῶν. Ἀνομολογεῖται, πάντως, ὅτι ή πειρά καὶ ή διακρίνουσα τοὺς Γερμανοὺς ἐπίμονή θὰ φέρουν ἄγαθα υπέρ τῆς προσπαθείας των ἀπο-<sup>τ</sup>ελέματα.

Είτε τὰ ἀνωτέρω ἀξίζει νῦν προστεθούν καὶ αἱ ἐντυπώσεις ξένου δημοσιογράφου ἀπό τὴν ἐπίσκεψιν ἔνος «τράππυ» γερμανικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσας. Ἐπρόκειτο περὶ ἕνος τοῦ προληπτικοῦ σκάφους, πρώτην νορβηγικού, ὅπερ ὑπέστη ωρίμενάς ἐπισκευαῖς εἰς τὸ ἀνωτέρω βελγικὸν λιμένα. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἀπό τὴν Ἀμβέρσαν μὲ πλήρες φορτίον παλαιοσιδίρων, τουτεύντων καὶ τινῶν γενικών εμπρεμάτων διὰ τὴν Βαλτικόπορην, ὅποιες θάλασσα φορτώσῃ σιτηρά διὰ Βέλουπον καὶ Ἀμβούργον. Ὁ πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμά του δὲν ἐκίνουντο βεβαίως ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου μὲ κάθε ἀνεσιν. Ἀριστὸς διώς τοῦτο συντηρούμενον, καθαρὸν καὶ νοικουκωμενίουν τὸ γεγονός δὲ ὅτι παρέ-

λαβεν ἔξ Αμδέρσται και ἄλλων λιμένων τοῦ Κόντινεντ ἔνα πλήρες φορτίον, ἀπόδεικνύει τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν φορτωτῶν, ἔντον και εἰς ἕνα πλοίον ἀκατάλληλον διὰ γενικά φορτία. Τὴν αὐτὴν ἐντύπωσιν ἀπέκουμενον οἱ κατόπιν προσκλήσεως ἐπισκεφθέντες τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν ναυτιλιακοὶ κυκλοὶ τοῦ Αμδέρσται. Οἱ Γερμανοὶ πλοιάρχοι ἀπευθύνοντο πρὸς τοὺς ἐπισκέπτας τοῦ ἔδραυτος υστερητικώς.

μενος προς τους επισκέπτας του εσωλθες χαρακτηριστικως:  
— «Έπειναρχόμεθα οις την θάλασσαν με τα πτωχά αυτά μέσα, ἀλλ' έχομεν πεποιθησιν, οτι θα ἐπιτύχωμεν και οτι ἄργοτερον θα γνωρισώμεν και τα καλύτερα».

‘Ηγ. Πολιτεῖαι

### Οι «άπόγονοι» των λίμπερτυς

Εις άνακοινώσεις του γενομένας πρὸ ήμερών ἐνώπιον τῆς συνελθούσης εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἑτησίας γεγικῆς συνελεύσεως τοῦ «Πρότειλερ Κλάμπ» δὸν ναύαρχος Κόδραν, ἀπέκλιψεν, ὅτι ἡ ἀμερικανική Κυβερνήση ἐπρόκειτο ἐντὸς τῶν πρώτων ἡμερών τοῦ Ὁκτωβρίου νὰ ζητήσῃ προσφοράς τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀριθμοῦ—ἀπροσδιορίστου εἰσέτη — φορτηγών σκαφών 12.000 τ. Ι.Ν. ἔκστοτον και ταχύτητος 20 μιλλίων. προσορίζουμένων νὰ καλύψουν τὰς πρώτας μεταφορές ἡ αὐλάνκας τοῦ ἀμερικανικού στρατοῦ ἐν περιπτώσει κινητοποίησεως. Θ. ζητηθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα, ὅπως συμπληρώσουν τὰς προσφοράς των ἐντὸς 10 ἡμερών, ἐνὸς ὡς μειοδότης θὰ ὑποχρεούνται νὰ ὑποβάλλῃ τὰ σχέδια καὶ τάς προδιαγραφάς ἐντὸς 30 ἡμερών. Διὰ νὰ καταστῇ δυνατήτη τὴηρησις τῶν ἀνωτέρω προθεσμιῶν — αἵτινες, σημειωτέον, ἀποδεικνύουσιν τοὺς κατεπίγοντα χαρακτήρα τῆς παραγγελίας — διενεμήθσαν ἥποτε πρὸ μηνὸς τὰ σχέδια εἰς τοὺς ναυπηγούς, ὅπτε νὰ είνε οὕτωι εἴταιοι ἐν καιρῷ διὰ τὰς προσφοράς των. Ἡ ναυπηγήσις προβλέπεται ν' ἀρχίσῃ διὰ σειράς σκαφών ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ νέου ἔτους, διὰ δὲ τὴν κυματοδότησιν της θὰ ἀποφασίσῃ τὸ νέον Κογκρέσον, διπερ θὰ συνέθη τὸν προσεχῆ Νοέμβριον.

Ο Άμερικανός άφανδιος έδηλωσεν ἐν συνεχείᾳ, δτὶ ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὰ ἐκπτωθέντα διά τὸν νέον τύπον ταχυτάτου φορτηγού σχέδια ἀναφέρονται εἰς σκάφοι μήκους 525 ποδῶν καὶ διπλασίας σχεδόν ταχύτητος, ἔναντι τῶν «λίμπερτος» τοῦ τελευταίου πολέμου, θά δύνανται νὰ μεταφέρουν 2½ φοράς περισσότερον φορτίον ἐντὸς ἑνὸς ἔτους πασὶ δύσσον τα «λίμπερτος». Καὶ ὁ ναυάρχος Κόχραν προσέθετε: Τὰ 1500 «λίμπερτος», ὅπινα παραμένουν στήμερον εἰς τὰ ἀγύρωνοιδά τοῦ παροπλισμοῦ των, δὲν ἥμπορει νὰ θεωρθοῦν ως κατάλληλα — λόγω τῆς μικρᾶς αὐτῶν ταχύτητος — προκειμένου νὰ μεταφέρουν ζωτικῆς στρατιωτικῆς σημασίας φορτία εἰς προκειμόνειαν περιοχάς, ἐνώ κατὰ ταχύτερα «Βίκτορες» τὰ τελούντα ἐν ἐφεδρείᾳ εἰνὲ ἀνέπασκή. «Εκατὸν μόνον ἐν τούτων παραμένουν ἀκόμη ἀχοησιμοποίητα.

Οσον αφορα την εμπορικην ιξιαν του νευτου πορτηγου όν ναυαρχος Κοχραν υπεγραμμισεν, δτι η μεγολι αυτων ταχυτης θα τα καταστηη ασμενιας εύποδοσεκτα προς αντικαταστασιν των θυμεραι πασθλικων και ακαταστηληων σκαφων της αμερικανικης ναυτιλιας, διοτι θι ειναι Ικανα να εινηπετησουν αρτιωτας τασ θεμερας αυθεντημενα, δια τας εις χυμα παρωτας ήλας, μεταφορικας άναγκας. Δια την ναυπηγησης έλλου επιβατηγων πλοιων, ιτινα θι ξερπτημενον ως μεταγωγικα, ο ναυαρχος Κοχραν πειρισθη να δηλωση, ότι ειναι ο αριθμος τοιουτων πλοιων εινε διαθεσιμος, απο την πρωηνημενον πλοευον και παρασενε, ηθη ειν θεοδερια, ένδι βια τας σχετικας άναγκας των θι πρέπει αι Ηνωμεναι Πολιτειαι να βασιζενται και επι των συμμαχων των δια μιαν ισχαν εις μεταγωγικα σκαφη ένισχυσιν, ειναι ηθελεν αιφνιδιως άνακυψη παπομοια ήλαγκη.

Τὸ πρόβλημα τῶν δεσμανοπλοίων, ἔτοντεν ἐν κατακλεῖδι ὁ ὄμιλης,  
τὸν θερεύειται. Βεβαίως, λευμένου, ἂν καὶ ὠραιότατα σκάφη τῶν  
16½ ἔως 17 μιλιάρδων ταχύπτων, καὶ χωρικότητας 26.000 ἔως 30.000  
d.w., χάρις εἰς τὴν Ιδρυτικὴν ποιοτοβουλίαν, τελοῦν ηδὴ ἐν ὑπηρεσίᾳ.  
Δὲν φαίνεται, συνεπώς, ὅτι ἡ περίπτωσις τῶν τάνκερς ἀποτελεῖ τὴν  
πλέον ἀπέγγουσαν ἀνάγκην τῆς παρούσης στιγμῆς.

Ἐπ' εὐκαρίστια εἶνε ἁδισθέον νόο σπουδειώθη. οὗτοί διά τὰς διά τὰς ναυπηγήσεις του κατά τὸν τελευταῖον πολέμου μποχανικός. Κάλυψε ἐνεφανίσθαι καὶ πάλιν ἐπὶ σκηνῆς. Ἔτοισεν, εἰς προσφάτους τὸν τὸν ἀμειοκανικὸν τύπον ἀνακοινώσεις του, οὗτοι προτίθεται νάζηση ἀπό τοὺς μετόχους τῶν ἔταιριῶν των τὴν σφενδόν νά ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ναυπηγικὴν Βιομηχανίαν. Όχι γνωστὸν. ο. κ. Κάλυξε, χωρὶς νά ἔχει ποιησανέντων πιπτηγικήν τινα πείραν. Ἐπέτυχε κατά τὸ τελευταῖον πόλεμον νά πασσοδίδην ἔρῃ τῶν ναυτηγείων του ἑνα «λίμπερτ» ἄντα δέκα ημέρας. «Γίναι ποδόμυο—» εἶπε—νά ξένιπροτάσσω διά μίαν ἀκόμη φορά; τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης εἰς πλοία, ἐπὶ τῇ βάσει καὶ τῆς τείρας μου έκ τοῦ ποιησανέντων πολέμου».

Τά λάϊνερς τῆς «"ΕΞΠΟΡΤ»

Φήμαι τελευταίως ἐκουλφόρθησαν, ἀναφορικώς μὲ τὴν πιθανήν χρησιμοποίησιν τῶν δύο νεοναυπηγουμένων πολυτελῶν ὑπερωκεανίων τῶν 26.000 τ. γκρ., τῆς "Αμερικανί" "Ἐπεπο Λάινς", "Ἐντεύεντρον" καὶ "Κονσιτούσιον", ὡς μεταγιγάνων. Ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖροι ἔπειπον ἀμέσως νὰ διασώσῃ τὰς φήμας ταῦτας καὶ νὰ ἀναγγείλῃ τὴν ἐντὸς τῶν σχοινῶν του 1951 ἔνστρον τῆς θεᾶς διὰ τῶν ἐλόγων σκαφῶν ταχείας υπηρεσίας Βορείου Αμερικανοῦ — Μεσογείου.

Τότε ο 'Ιντελέγεντς' καθιελάκυθρή την Ζηνία Ιουνίου και τό αδελφόν αὐτού τού Κονστιτούσιουν' την Ισήνη Σεπτεμβρίου. Ής και εἰς ποσογούμενα τεύχη μας ἀνεργάφασσεν, πρόκειται πεδί σκαφών μεταφορικής ικανότητος 1.000. Επιπλέον εἰς τούτην προσθέτει θέσης πλατφόρμας προ-







# Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ .....	Φραγκ. Σιγάλας .....	04	2453	ἀνεχ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διά Σφάξ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ .....	Λ. Κεράνης .....	11	3508	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ .....	Εὐγενία I. Χανδρῆ .....	18	2974	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	διῆλθε Σαντορίνη 13 'Οκτ. διά Χάδρην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Αὔγ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ .....	έτ. «Ἀργώ». .....	06	2088	ἀνεχ. Λονδίνον 10 'Οκτ. διά Αμερίκαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	N. & 'Αδ. K. X. πατέρες .....	43	7176	διῆλθε Κόπερβικ 1 'Οκτ. διά Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ .....	Γεώργιος, Χαλκιάς .....	24	3658	ἔφθ. Χαδρίναν 5 'Οκτ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ .....	Άρ. Αναστασάτος .....	18	2858	ἀνεχ. Γκάλεστων 9 'Οκτ. διά Βρέμην
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ .....	Μιχ. Βασιλειάδης .....	43	7180	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ .....	υἱοὶ Γ. Σιγάλα .....	08	2098	ἀνεχ. Σαγκούνα 9 'Οκτ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ .....	Στ. Καναδαριώτης .....	22	988	διῆλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Κόμπιτε
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ .....	άδ. Κουμάνταροι .....	17	7777	ἔφθ. Μαντράς 10 'Οκτ.
ΑΙΚΤΗ .....	«άδ. Λιβανοῦς A. E.» .....	44	7176	εἰς Χαϊφαν 14 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ .....	Στρατής, Ανδρέαδης .....	44	7207	ἔφθ. Λονδίνον 12 'Οκτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ .....	«Θεοφανώ» A. E. .....	43	7176	έφθ. Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΑΛΙΚΗ .....	«άδ. Λιβανοῦς A. E.» .....	43	7194	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ.
ΑΛΦΕΙΟΣ .....	«άδ. Λιβανοῦς A. E.» .....	42	7176	διῆλθε Παναμάν 1 'Οκτ. διά Κόμπιτε
ΑΜΕΡΙΚΗ .....	Α. Λούζης .....	43	7176	ἔφθ. Μαντράς 10 'Οκτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	Λαιμός καὶ Πατέρας .....	42	7177	εἰς Χαϊφαν 14 'Οκτ.
ΑΝΔΡΙΟΣ .....	Ίω. Μ. Γουλανθρῆς .....	22	2038	ἔφθ. Λονδίνον 12 'Οκτ.
ΑΝΝΑ .....	Λικιαρδόπουλος .....	19	5173	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Οκτ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ .....	άδ. Γουλανθρῆς .....	21	4358	ἀνεχ. Ιρλανδία 11 'Οκτ. διά Μάντζεστερ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ .....	N. Κονδύλη .....	42	7191	έφθ. Δουλίνον 13 'Οκτ.
ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	έτ. «Αταθάτος» .....	18	5685	εἰς θέσιν 52—20 B. καὶ 24—10Δ., 'Οκτ. 2 διά Βαλτιμόρην
ΑΞΙΟΣ .....	«Λιδανός» A. E. .....	43	7176	εἰς Καλλάρ 4 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ .....	Λαιμός καὶ Πατέρας .....	43	7176	έφθ. Γιοκοσούκαν 7 'Οκτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ .....	Μαρίς, Εμπειρίκος .....	21	4786	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αὔγ. 1948
ΑΡΓΩ .....	«Ελληνικὸν Δημόσιον» .....	18	5532	άργει Πέρασα 14 'Οκτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	«Λιδανός» A. E. .....	41	7460	διῆλθε Σιγκαπούρην 1 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΑΟΙΑ .....	άδ. Γιανναγά καὶ Σία .....	19	4683	άργει Σύρον ἀπὸ 11 'Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	Π. Μπάτικας .....	92	951	εἰς ταξιδία ἐν Ελλάδι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	«Θηραϊκή» A. E. .....	38	4854	εἰς θέσιν 33—4 B. καὶ 53—36 Δ. 'Οκτ. 6 διά Αμβούργον
ΑΣΤΕΡΙΣ .....	«Εκτώρ Δρακούλης» .....	43	7176	έφθ. Γύνιαν 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ .....	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7176	έφθ. Αιγαίνων 9 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	43	7176	εἰς Μακασσάρ ἀπὸ 25 Σεπτ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	υἱοὶ N. Βερνίκου .....	20	7744	έφθ. Ντάριεν 2 'Οκτ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	«Άντ. Παπαδάκης» .....	43	7176	έφθ. Τεργέστην 10 'Οκτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» A. E. .....	44	1923	διῆλθε Άλγεριον 11 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ .....	P. καὶ P. Ζεργωτῆς .....	20	6343	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. .....	«Άλμπατρος» A. E. .....	18	4289	άργει Πειραιᾶ 11 'Ιανουαρίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ. .....	«Άτλαντις» A. E. .....	21	721	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Οκτ. διά Αττάλειαν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ .....	άδ. Γράτσου .....	44	7176	έφθ. Λός Αντζελες 10 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ .....	«Ηπειρωτική» A. E. .....	13	4044	ἀνεχ. Κολόμπη 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου .....	21	5728	έφθ. Ναγκούρια 2 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	43	7176	διῆλθε Μόμπιλ 6 'Οκτ. διά Γκάλεστων
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	άδ. Ανδρεάδη .....	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 2 'Οκτ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) .....	N. Παταθάτος .....	18	1176	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Αὔγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ .....	Π. Καλλιμα ιστούλου .....	44	7176	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Οκτ.
ΔΑΝΑΝΠΡΙΣ .....	άδ. Συνοδίου .....	24	2740	εἰς Πειραιᾶ 14 'Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ .....	'Ιω. Παράσχος κλπ. .....	06	3016	διῆλθε Ντακάρ 2 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ .....	υἱοὶ Δ. Ιγγλεότ .....	18	5275	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Σεπτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ .....	Π. Α. Κυδωνιεύς .....	26	4862	ἀνεχ. Τάιν 10 'Οκτ. διά Αρχαγγελον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .....	«Αίγασιον» A. E. .....	44	7207	εἰς Ρίον Ιανέριον ἀπὸ 28 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ .....	Π. καὶ Πανταλέων .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Οκτ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ .....	Διαμ. Πατέρας .....	19	5253	άργει Οίνούσας ἀπὸ 10 Νοεμ. 1949
ΔΙΡΦΥΣ .....	άδ. Πατέρα .....	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. (διαταγάς)
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	άδ. Λιβανοῦ .....	37	4839	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 21 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΕΒΡΟΣ .....	Καδιοί Σιγάλα .....	25	1412	έφθ. Μασσαλίαν 13 'Οκτ.
ΕΒΡΟΣ .....	«Θεοφανώ» A. E. .....	43	7244	άργει 'Αμπελάκι 14 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗΣ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ .....	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος .....	27	4163	έφθ. Τσιτταγκόγι 12 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ Δ. .....	«Άλκυων» A. E. .....	44	7176	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Οκτ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	38	5548	έφθ. Σαϊκόν 6 'Οκτ. καὶ Τσιγκάτο 9
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ .....	Δ. Σταθάτος καὶ Σία .....	43	7176	ἀνεχ. Τσιγκάτο 11 'Οκτ. διά Τάκου Μπάρ, ἔφθ. 13
ΕΛΕΥΣΙΣ .....	Τεργιάζος καὶ Λικούρης .....	21	1549	άργει Αιγαίνων 31 Σεπτ. 1949
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	άδ. Μαζαράκη .....	22	3553	έφθ. Μίδδλεμπρο 11 'Οκτ.
ΕΛΛΑΣ .....	«Έλληνική» A. E. .....	16	2081	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΕΛΛΑΣ .....	Γ. Χ. Λαιμός .....	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Οκτ. διά Ολλανδίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ .....	«Έλληνική» Καλλιμαν. .....	44	7207	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 'Οκτ. διά Τζάκοσνβιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ .....	«Έλληνική» Α. E. .....	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ .....	«Έλληνική» A. E. .....	43	7176	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 12 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ .....	«Έλληνική» A. E. .....	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ.
ΕΛΠΙΣ .....	A. Πρίντεζης .....	19	1492	ἀνεχ. Πειραιᾶ 9 Οκτ. διά Τεργέστην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ .....	Νεγρεπ. — Σταθάτος .....	44	7198	διῆλθε Κέιπ Ρόγκ (Βραζ.) 8 Οκτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ .....	Καδιοί Σιγάλα .....	21	2369	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ .....	υἱοὶ Πέτρου Γουλανθρῆ .....	43	7244	έφθ. Χάιφαν 7 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ .....	Εύγ. I. Χανδρῆ .....	43	7177	ἀνεχ. Λός Αντζελες 5 'Οκτ. διά Μπαλμπάσ
ΕΥΘΑΛΙΑ .....	«άδ. Γουλανθρῆ» .....	18	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	Π. Μαρκεσίνης .....	43	7176	ἀνεχ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Βασόρων
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ .....	άδ. Κουλουκούντη .....	38	5548	έφθ. Μόμπιλ 8 'Οκτ. καὶ ἀνεχ. 11 διά Χούστον
ΗΠΕΙΡΟΣ .....	Άρ. Σταυρίδης κλπ. .....	18	5572	έφθ. Καλκούταν 7 'Οκτ.
ΗΡΩΝ II .....	Δημ. Ν. Κουφος .....	44	1923	έφθ. Τροντζέιμ 6 'Οκτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ .....	έτ. «Ιόνιον» .....	44	7198	έφθ. Σαντιγάκο 6 'Οκτ.
ΘΕΜΩΝΗ .....	έτ. Κάσσος A. E. .....	44	7198	ἀνεχ. Γκάλεστων 4 'Οκτ. διά Αιγαίνων
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ) .....	Έλευθεριάδης - Σκριβόνιος .....	10	5237	έφθ. Κοσσίν 13 'Οκτ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ .....	υἱοὶ Σπ. Πολέμη .....	42	2865	εἰς 'Αρχαγγελον 4 'Οκτ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ .....	«Θεοφανώ» A. E. .....	37	4815	ἀνεχ. Τάκου Μπάρ 8 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΘΕΤΙΣ .....	έτ. «Νηρεύη» A. E. .....	30	4123	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 1 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ .....	Μακρή καὶ Φωάρη .....	19	845	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου
ΙΑΚΩΒΟΣ .....	«Θηραϊκή» A. E. .....	43	1356	έφθ. Χάρτλεπου 11 'Οκτ.
ΙΓΟΡ .....	Θ. Επιφανειάδης .....	35	2385	έφθ. Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ .....	Γ. Αγγελίδης .....	01	2107	άργει Πλωτή σιταποθήκη
ΙΛΙΣΣΟΣ .....	Λώς καὶ Πελάς .....	43	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ .....	Έκτωρ Δοσκούλης .....	06	3916	διῆλθε Πειραιᾶ 10 'Οκτ. διά Γδύνιαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ .....	«Θεοφανώ» A. E. .....	15	4724	έφθ. Καλκούταν 9 'Οκτ.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ .....	Άδελφοι Γουλανθρῆ .....	44	10441	έφθ. Ικουΐκ 6 'Οκτ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ .....	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. .....	44	1600	φθάνει εἰς Χούλλ 16—17 'Οκτ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ .....	Έμπ. Ναυτ. Επίχ. A.E. .....	27	1594	ἀνεχ. Οράν 11 'Οκτ., Γιβραλτάρ 12 διά Σουηδίαν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ .....	Λουκάς Νοικόδ. .....	28	1549	έφθ. Μέθηλ 9 'Οκτ. καὶ Λονδίνον 13
	Μάρκ. Φράγκος .....	12	3442	διῆλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διά Κόμπιτε
	Ευγενία I. Χανδρῆ .....	42	7035	

ΙΩΝΙΑ (επίστ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ., Γραμματί	13	4916	άνεχ. Πειραιά 14 'Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ΙΩΝΙΑ . . . . .	'Αρ. Αναστασάτος . . . . .	19	2323	εἰς Νέαν 'Υόρκην 13 'Οκτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	I. & Άδ. K. X' πατέρας . . . . .	43	7244	άνεχ. Σιδηνεύ (Νέας Σκωτίας) 10 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	'Ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ . . . . .	Στ. Νιάρχος . . . . .	44	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 'Οκτ. διὰ Λίθερπουλ
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ . . . . .	N. Κουμάνταρος . . . . .	45	7240	άνεχ. Νάρδικ 11 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Οκτ. διὰ Παραμαρίπο
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσος» A. E. . . . .	39	5215	εἰς Χάιφαν από 22 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	έφθ. Ντεμεράρια 11 'Οκτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) . . . . .	«Κεφαλληνιακή» A. E. . . . .	43	10448	διῆλθε Ντόμπριπαν 10 'Οκτ. δι' 'Αμπαντάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	άργει 'Αμπελάκι από 20 Δεκ. 1949
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Οκτωβρίου
ΚΩΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	διῆλθε Σιγκαπούρην 28 Σεπτ. διὰ Χάιφαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (επίσ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ., Γραμματί	11	3879	άνεχ. Πειραιά 11 'Οκτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΚΡΗΤΗ . . . . .	Γ. Μοάτσας . . . . .	44	7244	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Οκτ.
ΚΡΙΟΣ . . . . .	M. 'Εμπειρικός . . . . .	45	3805	άνεχ. Νασάσου 6 'Οκτ. διὰ Παστελλίλο
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί . . . . .	27	4950	εἰς λιμένας Ισπωνίας 1 'Οκτ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	'Ελλην. Μεσογ., Γραμματί	11	7537	διῆλθε Σουεζ 12 'Οκτ. δι' Αύστραλιαν
ΚΥΜΑ . . . . .	«άδ. Λιβανοῦ» A. E. . . . .	43	7244	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κ. Πατέρας . . . . .	43	7176	εἰς θεῖον 36—13 Β. καὶ 42—57 Δ., 'Οκτ. 8 διὰ Μόντρεαλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. πλωτὴ σιταποθήκη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ. . . . .	Γ. Καλαφάτης . . . . .	44	437	άνεχ. Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	N. Απόδικας . . . . .	45	7176	διῆλθε Μόντπιλ 5 'Οκτ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ . . . . .	υἱοὶ Κ. Η. Λαιμοῦ . . . . .	43	7176	εἰς Ντουγκούν 5 'Οκτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζᾶς . . . . .	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 3 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάλος . . . . .	43	7176	έφθ. Χουέβαν 9 'Οκτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	διῆλθε Ντόρερ 9 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	«Μιχαλινός» A. E. . . . .	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 'Οκτ. δι' Ισπωνίαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. πλωτὴ σιταποθήκη
ΛΥΡΑΣ . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρας . . . . .	18	5686	άνεχ. Τσιταγκόκυ 8 'Οκτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	άδ. Συνδινιοῦ . . . . .	19	3911	έφθ. Μπάρι 1 'Οκτ.
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	διῆλθε Φαρός νήσους 2 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	Στέφ. Σοφιανὸς . . . . .	89	2187	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. πλωτὴ σιταποθήκη
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ . . . . .	Εύγ. I. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	άνεχ. Γιβραλτάρ 11 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ . . . . .	I. Πετσόπουλος κλπ. . . . .	11	1881	διῆλθε Μόντπιλ 5 'Οκτ. διὰ Σουηδίαν
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .	K. Η. Λαιμός . . . . .	12	4707	εἰς Α'μερερούς από 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΔΩ . . . . .	Λώς καὶ Πεζᾶς . . . . .	43	7244	έφθ. Σορδ 9 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκούντης . . . . .	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	άνεχ. Καράστος 4 'Οκτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	«Ειρηνικός» A. E. . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ . . . . .	'Εμμ. Βιντιάδης . . . . .	20	2310	έφθ. Ντακάρ 5 'Οκτ. (διὰ Δυτ. 'Αφρικήν)
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	Μιχ. Καραγεώργους . . . . .	22	1175	έφθ. Φίλοις 6 'Οκτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ . . . . .	N. Εύσταθιον . . . . .	19	5476	έφθ. Σαδόνα 10 'Οκτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	άνεχ. Σιγκαπούρην 10 'Οκτ. διὰ Κιασσιούγκ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	Ρεθυμνη-Κουλουκούντη	44	7198	διῆλθε Ντόρερ 22 Σεπτ. διὰ Μόντπιλ
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	Έκταρ. Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	διῆλθε Μπαλμπάσα 12 'Οκτ. (διαταγάς)
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ . . . . .	Ψυχογίος . . . . .	20	2688	άνεχ. Μάντσεστερ 10 'Οκτ. διὰ Μπάρρυ, έφθ. 12.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	άνεχ. Τάιν 9 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΜΙΧΑΗΑ . . . . .	«Άδαμαστος» A. E. . . . .	43	7207	άνεχ. Τσιγκάρο 9 'Οκτ. διὰ Ντάιρεν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	N. Εύσταθιον . . . . .	44	7176	έφθ. Σαντιάγκο 4 'Οκτ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	άνεχ. Τάιν 10 'Οκτ. δι' Αρχάγγελον
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Καρρᾶς . . . . .	44	7247	άνεχ. Σαδάνναν 10 'Οκτ. διὰ Τσάρλεστον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Οκτ. διὰ Πειραιά
ΝΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Εύγενία» . . . . .	43	7176	έφθ. Σάν 'Αντωνιο 6 'Οκτ.
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» A. E. . . . .	43	7176	έφθ. Κόβιτσαν Μπαΐ 10 'Οκτ.
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. . . . .	37	5205	άνεχ. Δουγκέρκην 4 'Οκτ. διὰ Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Χ. Πατέρας καὶ Σία . . . . .	43	7176	άργει Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Β. Σ. Ρωσόλυμος . . . . .	10	4540	εἰς θεῖον 3—25 Β. καὶ 41—51 Δ., 'Οκτ. 8 διὰ Κέ.π. Τάουν
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	άδελφοι Σιτινία . . . . .	43	7244	εἰς θεῖον 11—10Β. καὶ 56—17 Δ., 'Οκτ. 6 διὰ Μόντπιλ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης . . . . .	43	7196	έφθ. Σέριφον 6 'Οκτ. (διὰ Ρόττερνταμ)
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	διῆλθε Σουεζ 7 'Οκτ. διὰ Βούβανά
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	«Ωκεανοπόρος» A. E. . . . .	43	7194	άνεχ. Γκάλεστον 28 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	διῆλθε Θέουταν 1 'Οκτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	άνεχ. Πουέρτο λό Κρουζ 1 'Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	έφθ. Α'μερερούς 7 'Οκτ.
ΝΙΚΟΣ Τ. . . . .	«Καφηρεύς» A. E. . . . .	19	5175	έφθ. Βρέμην 7 'Οκτ.
ΟΦΩΝ . . . . .	Φαφαλοί καὶ Σία . . . . .	44	7176	εἰς θεῖον 16—19 Ν. καὶ 37—17 Δ., 'Οκτ. 8 δι' Αργεντινήν
ΟΓΑ . . . . .	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	άργει Σύρον από 26 Ιουλ. 1949
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	Κούλουθρος - 'Εμπειρ. . . . .	18	5215	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 11 'Οκτ.
ΟΝΤΡΙ . . . . .	Κ. Γράτσος . . . . .	45	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Οκτ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	άργει Σύρον από 5 Σεπτ. 1948
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ . . . . .	«Ατλαντικός» A. E. . . . .	29	4230	άργει Σύρον από 7 Νοεμ. 1949
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	«Τράππη» Co . . . . .	18	5525	άργει Σύρον από 30 Ιαν. 'Εναυλώθη
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	M. Πλάγκος κλπ. . . . .	17	3704	άργει Κεφαληνίαν από 24 Οκτ. 1949
ΠΑΝΑΓΗΣ . . . . .	«Οκεανός» A. E. . . . .	19	5182	άνεχ. Πειραιά 10 'Οκτ. διὰ Μπόναν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	N. Λυκιαρδόπουλος . . . . .	20	5194	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 'Οκτ. διὰ Μπαλμπάσα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	A. Καραβίας . . . . .	43	7176	έφθ. Τακοράντι 6 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	'Ιω. Λιβανός . . . . .	43	7176	έφθ. Πρόβιτνες 5 'Οκτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	εἰς Τεργέστην 14 'Οκτ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ. . . . .	'Ηλ. Πατέρας κλπ. . . . .	18	4344	διῆλθε Τρίνινταν 29 Σεπτ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1130	έφθ. Φρειδρίσιταν 3 'Οκτ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	«Ιόνιον» A. E. . . . .	43	7176	άνεχ. Πάντρες διάδ 5 'Οκτ. διὰ Χέιζαμ
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	'Ιω. M. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Οκτ. διὰ Πούντρα
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Μαρ. 'Εμπειρικός . . . . .	45	3822	διῆλθε Πόρτρ. Σάιδ 5 'Οκτ. διὰ Χέιζαμ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ) . . . . .	έτ. Α'θηνᾶς . . . . .	44	10448	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 'Οκτ. διὰ Πούντρα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	Στρ. Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Mih. Βερνίκος . . . . .	96	1594	έφθ. Καρντένας 5 'Οκτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ . . . . .	Βαγιάννης καὶ Σία . . . . .	16	1765	διῆλθε Σουεζ 11 'Οκτ. διὰ Περσικόν Κόλπουν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	άργει 'Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949
ΠΟΠΗ . . . . .	«Ελληνική» A. E. . . . .	44	1923	διῆλθε Σιγκαπούρην 5 'Οκτ. διὰ Κόμπε
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 9 'Οκτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	E. Πετρούποτσης - Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. 'Αδεν 4 'Οκτ. δι' Αμπαντάν
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	υἱοί Δ. 'Ιγγλέσπη . . . . .	43	7177	εἰς Πειραιά 14 'Οκτ. πλωτὴ σιταποθήκη
ΡΟΔΟΣ . . . . .	υἱών Σιγάλα . . . . .	43	7176	εἰς Καράτσι από 9 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . . .	«Ναυτίλος» A. E. . . . .	17	4300	άνεχ. Χακοδάπτην 9 Οκτ. διὰ Νταλανύ
ΣΑΜΟΣ . . . . .	Γ. Στρίγκος κλπ. . . . .	43	2400	άργει Πειραιά από 25 Ιουν.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	Mih. Κουλουκούντης . . . . .	44	7176	άργει Πειραιά από 14 Απρ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ . . . . .	Δ. Φαφαλίς . . . . .	14	3801	άνεχ. Χίον από 1 Σεπτ. 1949
ΣΠΥΡΟΣ	«Κάσος» A. E. . . . .	25	4853	έφτασεν Εγνούδαν από 20 Σεπτ. έπισκεψή
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 29 Σεπτ. (διαταγάς)
ΣΤΑΜΟΣ . . . . .				
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .				
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .				

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Π. καὶ Ἰω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λίδανός» Α. E.	19	5250	έφθ. Μπεντί Μπουντάρ 4 'Οκτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	ἀδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας 5 'Οκτ.
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 11 Οκτ. διὰ Γκάλβεστων
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	ἀδ. Λαιμού	13	4221	άργει Οίλιντσας ἀπὸ 11 Σεπτ. 1949
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	Κουλούθρου - Ἐμπειρίκου	18	5687	άργει Σύρουν ἀπὸ 6 Σεπτ. 1949
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	ἀνεχ. Πειραιᾶ 8 'Οκτ. διὰ Κύπρου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρῆ	43	10448	εἰς Βοστώνην 13 'Οκτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρα Δρακούλης	11	3658	εἰς Ἀρχάγγελον 4 'Οκτ.
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. Ἐτ. Πειραιῶς	11	1459	έφθ. Πειραιᾶ 10 'Οκτ.
ΤΡΙΤΩΝ	ἀδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Παναμᾶν 7 'Οκτ. διὰ Μπουεναβεντούρα
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Ἀθαν. Κουλούρας	30	4557	έφθ. Κωνσταντζάν 1 'Οκτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Λισασδάνων 9 'Οκτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιουλ. 1949
ΦΡΕΔ	Θεμ. Σταφιλόπατης	27	757	ἀνεχ. Τεργέστην 7 'Οκτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΦΩΤΕΙΝΗ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	εἰς Κέρκυραν 12 'Οκτ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7176	ἀνεχ. Δάντσιγκ 11 'Οκτ. διὰ Μπάρι
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ. διὰ Πόρτ. Αρθουρ
ΧΙΟΣ	«Κάσσος» Α. E.	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 'Οκτ. διὰ Κούβαν
ΧΡΥΣΗ	«Λίδανός» Α. E.	39	5643	διῆλθε Κρίστομπαλ 7 'Οκτ. δι' Ἰαπωνίαν
ΙΑΙΑ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 11 'Οκτ.
	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	

## Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	ἀνεχ. "Άδεν 8 'Οκτ. δι' Ἀμπαντάν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	«Ἐλλήνες ἄγορασται	43	7239	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Οκτ. διὰ Δάντσιγκ
ΑΖΟΥΕΡΟ	«Ἄλσονέρος»	44	7176	ἀνεχ. Καλλάρ 9 'Οκτ. διὰ Λός Ἀντζελες
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	«Ἐλλήνες ἄγορασται	44	7158	εἰς Χάλιφαν 10 'Οκτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ἀκρόπολις»	28	5133	διῆλθε Ντόρερ 3 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΛΑΜΑ	έτ. «Ἀλμα»	19	5409	ἀνεχ. Κορσίν 7 'Οκτ. δι' "Άδεν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθεν "Άδεν 7 'Οκτ. δι' Ἀραδίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διῆλθε Λίζαρτ 12 'Οκτ. ἐκ Κόρκ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ωκεανὸς»	19	5869	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7207	ἀνεχ. Μόμπιλ 11 'Οκτ. διὰ Γκάλβεστων
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 26 Σεπτ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεργκ»	45	7149	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπὸ 27 Σεπτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 7 'Οκτ. διὰ Βραζιλίαν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς πλόας Ράς Γκαρίμπ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιως»	08	1763	ἀνεχ. Μαντράς 7 'Οκτ. διὰ Τουτικόριν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	έφθ. Παλέρμο 11 'Οκτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Λίδερπουλ 8 'Οκτ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιώνα	28	5061	έφθ. Βρωνδήσιον 9 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Ἀριστομένης»	43	7191	εἰς Νουέδιτας 1 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Ἀριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Λός Ἀντζελες 26 διὰ Ντάρεν
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Ἀριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 7 'Οκτ. διὰ Κέν Ούεστ
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΑΣ	έτ. «Ἀριστομένης»	43	7244	έφθ. Χαδάναν 2 'Οκτ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	19	5672	έφθ. Γένοβαν 13 'Οκτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άργει "Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μιτσαγιάτο»	44	7157	έφθ. Ρίον Ιανείρου 6 'Οκτ.
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 10 'Οκτ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έφθ. Γένοβαν 7 'Οκτ.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 16 Μαΐου
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206	έφθ. Αιδούργον 3 'Οκτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 10 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8207	ἀνεχ. Κιουρασώ 22 Σεπτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Τσεμπάριεν 1 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ.	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 Σεπτ. διὰ Καράτσι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 3 'Οκτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διῆλθε Μάλταν 10 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	ἀνεχ. Κεύλανην 5 'Οκτ. δι' Ινδοκίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Ντουγκούν 6 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 26 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	9250	εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μόζι 6 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ-ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ντάρεν 1 'Οκτ. δι' Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διῆλθε Βαλταράρ 1 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διῆλθε Σουέζ 6 'Οκτ. δι' Αραδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 26 Σεπτ. διὰ Σουέζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χόγκ Κόγκ 10 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	ἀνεχ. "Άδεν 4 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διῆλθε Σουέζ 4 'Οκτ. διά Βούρβαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	έποδισεν "Άδεν 10 'Οκτ. (διὰ Καλκούταν)
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διῆλθε Τρίνινταν 5 'Οκτ. διὰ Πόρτ. "Άλφρεντ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Λεβδάντες	44	7176	εἰς Μπέριαν ἀπὸ 26 Αύγ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	εἰς Σόντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	έφθ. Βαλεντίαν 26 Σεπτ. ἐξ Οδησσοῦ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαυκός»	18	5836	έφθ. Χανελάν 3 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δάρων»	19	640	έφθ. Βεγγαλήν 7 'Οκτ. καὶ Μάλταν 10
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πίο Πάρντο»	43	7166	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διὰ Λός Ἀντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ. δι' Αραδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Χουέλβαν 3 Οκτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3322	διῆλθε Σουέζ 3 'Οκτ. δι' Αμπαντάν
ΔΙΟΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	έφθ. Ρίον Ιανείρου 3 'Οκτ. διὰ Μπαντάν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	22	5905	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Αύγ. 1949
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφόλες»	19	812	άργει Σύρου 14 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	έφθ. Γλασκώνη 11 'Οκτ.
ΕΛΑΣ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	έφθ. Αμπαντάν 10 'Οκτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Διεθνής»	20	7631	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 21 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπὸ 3 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	Έμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	διῆλθε Φρήμαντλ 9 'Οκτ. διὰ Γουέλιγκτων
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι·ΤΟΡ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	ἀνεχ. Πάρτιγκτων 11 'Οκτ. διὰ Σεβίλλην
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Τρανσπασθίκων	43	7207	διῆλθε Τρίνινταν 27 Σεπτ. διὰ Σάντος
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι·Ζ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	έφθ. Τσιγκτά 27 Σεπτ. διὰ Σασέμπτο
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Πιμαρόσα»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Μόντρεαλ 8 'Οκτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	Πέτρος «Ατυχίδης»	20	6419	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Χαδάνναν 6 'Οκτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόντος 9 'Οκτ.
	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	διῆλθε Σουέζ 12 'Οκτ. δι' Ερυθρὰν (διαταγάς)

ZAN . . . . .	έτ. «Ορινόκος» . . . . .	44	7165	άνεχ. Σαβάνναν 7 'Οκτ. διὰ Βρετ. Γουιάναν
ΗΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7191	ΟΤΜΑΡΙ άνεχ. Λορέτζο Μαρκές 6 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΗΡΩΝ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7161	εφθ. Ρόττερνταμ 6 'Οκτ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7151	άνεχ. Χάρρην 10 'Οκτ. δι' "Αμέρισαν
ΘΕΟΔΩΡ . . . . .	έτ. «Θεοδώρω» . . . . .	19	5524	εφθ. Τσιταγκόκυ ρόδι 10 'Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. . . . .	άδ. Σαμωνέ . . . . .	17	1276	εφθ. Βίσμαρ 9 'Οκτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ . . . . .	έτ. «Λάς Πέρλας» . . . . .	28	5068	εφθ. Πειραιά 4 'Οκτ.
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	43	7200	εἰς "Αλεξανδρέτταν 1 'Οκτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	25	5090	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 15 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7176	άνεχ. Ρίον "Ιανέριον 6 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.) . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	29	9086	άνεχ. Κιουρασώ 11 'Οκτ. διὰ Νέαν "Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ) . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	16	4710	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 'Οκτ. δι' "Αρούμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.) . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	31	9767	άνεχ. Νέαν "Υόρκην 8 'Οκτ. διὰ Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	εφθ. Βαγκούμπερ 29 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ . . . . .	έτ. «Κορρεαντόρ» . . . . .	43	7176	εφθ. Κόμπιτε 11 'Οκτ.
ΚΑΛΛΙΡΩΝΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Αρίονα» . . . . .	22	8432	εἰς "Αιμοδύργον ἀπὸ 24 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΚΑΜΠΕΡΡΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	13	7710	εφθ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ . . . . .	έτ. «Κανόπους» . . . . .	44	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Οκτ. διὰ Χάϊφαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ . . . . .	έτ. «Ελγκεδέλη» . . . . .	05	4298	εφθ. Γκάρστον 1 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ . . . . .	έτ. «Μπράιτ Στάρ» . . . . .	19	5771	εφθ. Καρτένας 5 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	3332	άνεχ. Χούστον 7 'Οκτ. διὰ Βέρα Κρούζ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ . . . . .	έτ. «Καρέτος» . . . . .	43	7160	άνεχ. Ντεμέρα 11 'Οκτ. διὰ Τρίνινταν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κατερίνας» . . . . .	03	491	εφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 6 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Άλμπατρος» . . . . .	40	982	εφθ. Σουάν 8 'Οκτ. καὶ Ρουέν 12
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	πωληθὲν μετωνυμάσθι "ΤΕΦΒΙΚ", σημ. Συρίας
ΚΛΕΙΩ . . . . .	έτ. «Αρίγκα» . . . . .	43	7176	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 12 'Ιουλ. 1949
ΚΝΟΖΑΓΚΑ . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7248	εφθ. Νάρδιν 12 'Οκτ.
ΚΟΚΕΡΕΛ . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7160	διῆλθε Τρίνινταν 7 'Οκτ. διὰ Νέαν "Υόρκην
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Κάντια» . . . . .	04	3479	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Οκτ. διὰ Γδυνιαν
ΚΟΡΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	13	9424	άργει Φερνταλά πάπι 16 Φεβρουαρίου
ΚΟΡΣΑ-Ι-Ρ . . . . .	έτ. «Αρίστομαρ» . . . . .	06	824	εφθ. Μόντρεαλ 10 'Οκτ.
ΚΟΥΓΚΑΡ . . . . .	έτ. «Πασπαρίνας» . . . . .	43	7167	εἰς "Αλεξανδρέιαν 2 'Οκτ.
ΚΟΥΗΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	19	5758	άνεχ. Λίμερπουλ 7 'Οκτ. διὰ Νάρδικ
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ . . . . .	έτ. «Σφίγη» . . . . .	06	704	άργει Σύρουν ἀπὸ 9 Σεπτεμ. 1949
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	εἰς Χάλιφας 10 'Οκτ.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ . . . . .	"Ελληνες αγόρασται . . . . .	44	7165	'Αργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 18 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. . . . .	έτ. «Εξπλοραντόρ» . . . . .	43	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. Ούζαν 9 διὰ Γένοβαν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ . . . . .	έτ. «Μπάρου» . . . . .	14	7475	εφθ. Νέαν "Υόρκην 9 'Οκτ.
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	εφθ. Βοστώνη 8 'Οκτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	43	7176	εἰς Νέαν "Υόρκην 6 'Οκτ.
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Ατλαντικό» . . . . .	16	5505	εφθ. Γιανθάτα 6 'Οκτ.
ΜΑΓΚΥ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πετρολέρος» . . . . .	32	11194	εφθ. Νέαν "Υόρκην 10 'Οκτ. διὰ Κιουρασώ
ΜΑΙΡΗ . . . . .	έτ. «Καρέτος» . . . . .	49	5841	έφθ. Βούμπαν 28 Σεπτ. διὰ Μακάσσαρ
ΜΑΚΕΝΑ II . . . . .	έτ. «Ταυτόγκα» . . . . .	19	6040	άνεχ. εἰς "Αγίου Φραγκίσκου ἀπὸ 6 Σεπτ. (διαταγάς)
ΜΑΚΙΚΙ . . . . .	έτ. «Ωρίαν» . . . . .	44	2883	διῆλθε Μαδέρας 8 'Οκτ. διὰ Μόμπιλ
ΜΑΝΤΩ . . . . .	έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	εφθ. Ντώρμπαν 5 'Οκτ.
ΜΑΡΓΚΩ . . . . .	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	εφθ. Καλκούταν 1 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. . . . .	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . . . .	43	7160	εἰς Χούστον ἀπὸ 25 Σεπτ.
ΜΑΡΚΑΡ . . . . .	έτ. «Κρυστάλλη» . . . . .	20	3326	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διὰ Γκάρστον
ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Μάρκαρος» . . . . .	19	5670	εφθ. Τσιταγκόκυ ρόδι 1 'Οκτ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άνεχ. Σαιν Τζών 4 'Οκτ. διὰ Τζάκσονβιλλ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Μάρντορ» . . . . .	20	7641	εἰς Νέαν "Υόρκην 10 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» . . . . .	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν, εφθ. 11
ΜΕΝΤΕΣ . . . . .	έτ. «Πρόρως» . . . . .	01	3568	εφθ. Τσιταγκόκυ ρόδι 9 'Οκτ.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ . . . . .	Σ. Γ. Οικονομίδης . . . . .	43	771	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 24 'Ιουλ. 1949
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ . . . . .	έτ. Τυπάλδου . . . . .	08	4625	εἰς Πειραιά ἀπὸ 5 Αύγ. διασκευὴ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) . . . . .	έτ. «Μοντίζο» . . . . .	19	4999	διῆλθεν Όράν 5 'Οκτ. δι' "Αλεξανδρείαν
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΤΟ . . . . .	έτ. «Αρίονα» . . . . .	19	7588	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 5 'Οκτ. 1949
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ . . . . .	έτ. «Ζαράτι» . . . . .	18	4965	άνεχ. Τακοράντι 1 'Οκτ. διὰ Ταμπού
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	εἰς θεσιν 20—45 Ν. καὶ 36—45 Δ. 'Οκτ. 7 δι' "Αργεντινή
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Χάριος» . . . . .	43	7196	εφθ. Ρίον "Ιανέριον 26 Σεπτ.
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ . . . . .	έτ. «Άριστα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Αιμπαντάν 1 'Οκτ. διὰ Τζιμπουτί
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Καρρίμπιταν» . . . . .	43	7176	εἰς Μπουένος "Αὔρες 1 'Οκτ. (δι' "Ινδίας)
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ναστόδλη» . . . . .	20	6416	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Οκτ. διὰ Ριτζέκαν
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	20	10474	άνεχ. Πειραιά 13 'Οκτ. διὰ Νέαν "Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	έτ. «Ζίτας» . . . . .	43	7168	διῆλθεν Αγίου Βικέντιου 25 Σεπτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΙΚΗ . . . . .	έτ. «Πανορμίτης» . . . . .	19	2592	άνεχ. Ματράς 9 'Οκτ. διὰ Σιγκαπούρου
ΝΟΡΑ . . . . .	έτ. «Βικτώριας» . . . . .	29	4386	διῆλθεν Αδεν 10 'Οκτ. διὰ Ριτζέκαν
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. "Ηστερην Σιηφάριγκ» . . . . .	43	7175	άνεχ. Τακοράντι 10 'Οκτ. δι' "Αγίου Βικέντιου
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σόν» . . . . .	43	7176	διῆλθεν Αδεν 10 'Οκτ. διὰ Ριτζέκαν
ΝΟΡΛΑΓΚΤΙΑ . . . . .	έτ. «Σλέτε» . . . . .	42	7191	άνεχ. Ματράς 9 'Οκτ. διὰ Σιγκαπούρου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	44	7207	διῆλθεν Αδεν 10 'Οκτ. διὰ Ριτζέκαν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ . . . . .	έτ. «Ναστόδλη» . . . . .	20	7030	άνεχ. Τακοράντι 10 'Οκτ. δι' "Αγίου Βικέντιου
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ . . . . .	έτ. «Φάρσαλον» . . . . .	45	7148	διῆλθεν Κολόμπο 5 'Οκτ. διὰ Ντουγκούν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	έτ. «Φάρσαλον» . . . . .	43	7176	εφθ. Βιζαγκοπατάν 10 'Οκτ.
ΝΤΟΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Φάρσαλον» . . . . .	43	7176	εἰς Σύντερλαντ ἀπὸ 2 Σεπτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Κεμπάκος» . . . . .	25	5531	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. δι' "Αλεξανδρείαν
ΟΛΑΓΑ . . . . .	έτ. «Καμπότα» . . . . .	44	7244	άνεχ. Αιμενουρ 6 'Οκτ. διὰ Νεμουρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Σάν Ζολέ» . . . . .	19	2659	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 5 'Οκτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	48	10901	διῆλθε Σουεζ 2 'Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	50	17720	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	49	17722	διῆλθε Σουεζ 12 'Οκτ. διὰ Πόρτλαν (Με.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	49	17724	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Πώλομπορρω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλ» . . . . .	50	17724	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	30	11147	εἰς Τρίπολιν (Λιβάνου) 7 'Οκτ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.) . . . . .	έτ. «Μιοσαφόρες» . . . . .	27	8627	εφθ. Ανδρόσαν 6 'Οκτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ . . . . .	έτ. «Αλέξ. Γούναρτς» . . . . .	19	5701	άργει Πειραιά ἀπὸ 7 'Οκτ. 1949
ΟΥΤΑΧΑΝ . . . . .	έτ. «Γρεβάτη» . . . . .	19	7031	πωληθὲν μετωνυμάσθι "ΦΟΥΤΟΥΡΑ", σημ. Πακιστάν
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Σπιφός» . . . . .	44	7223	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 9 'Οκτ. διὰ Τακοράντι
ΠΑΡΑΛΟΣ II . . . . .	έτ. «Πάρασλος» . . . . .	18	6049	εἰς Χάιδαν ἀπὸ 11 Σεπτ.
ΠΑΡΕΘΟΝΩΝ . . . . .	έτ. «Παρθενών» . . . . .	29	4913	διῆλθε Σεμπρούτης 3 'Οκτ. δι' "Αλεξανδρείαν
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέας» . . . . .	21	6230	εφθ. Βάνδαρα Σαπούρ 4 'Οκτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέας» . . . . .	19	5555	εφθ. Βλαστρίνγκεν 4 'Οκτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝΗ . . . . .	έτ. «Κοντινεντάλε» . . . . .	43	7176	διῆλθεν Αγίου Βικέντιου 9 'Οκτ. διὰ Μόντρεαλ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ . . . . .	έτ. «Πάσφικ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Ντώρμπαν 9 'Οκτ. διὰ Τζιμπουτί
ΠΗΝΕΛΟΠΗ . . . . .	έτ. «Πόλαιος» . . . . .	19	6495	άνεχ. Ρίον "Ιανέριον 3 'Οκτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	20	2606	εφθ. Μόντρεαλ 8 'Οκτ.
ΠΙΟΝΕΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7190	διῆλθε Τρίνινταν 3 'Οκτ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΛΟΒΕΡ . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ» . . . . .	20	3280	άργει Τεργέστην ἀπὸ 13 Μαΐου
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	44	7163	εφθ. Γδυνιαν 9 'Οκτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λάμα» . . . . .	36	7104	διῆλθε Σουεζ 1 'Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα

ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΙΡΟ	Ε. Μπιενβενίντο	19	5055	έφθ. "Άδεν 26 Σεπτ.
ΡΑΓΚΕΡ	Ε. Ντέλ "Εστε"	44	7192	έφθ. Πόρτ "Άλφρεντ 5 Οκτ.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	Ε. Εμπρέσα	42	7176	άνεχ. Σάντος 1 Οκτ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΡΕΝΑ	Ε. Πάξε	20	5686	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Οκτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	Ε. Ριζάκουα	2	1925	έφθ. Βεγγάζην 3 Οκτ.
ΡΙΟ (όνδρ.)	Ε. Ιντερνασιόναλ	19	5627	έφθ. Ντινεύ 7 Οκτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	Ε. Ριό Γκράντε	44	7176	άργει Πόρτ Σαϊδ ἀπὸ 19 Ιουν.
ΡΟΜΠΕΡΤ	Ε. Βέριτας	19	2632	άνεχ. "Αρούμπα 1 Οκτ. διὰ Βοστώνη, έφθ. 10
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	Ε. Κορρεντόρ	21	6448	εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 29 Σεπτ.
ΣΑΜΟΥΑ	Ε. Ντέλ "Εστε"	18	5664	άνεχ. Κέιπ Τάουν 16 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	Ε. Σάν Λεονάρδο	44	7176	άνεχ. Γιαβάτα 1 Οκτ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	Ε. Σάν Λεονάρδο	44	5374	έφθ. Χασουκόχολμεν 8 Οκτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ε. Γιασδίζας	23	16	έφθ. Μπόναν 5 Οκτ.
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	Ε. Γαλάνος	44	4841	διῆλθε Κόμπε 3 Οκτ. διὰ Μανίλαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	Ε. Σάν Μαρίτιμα	44	7220	άνεχ. Νάρβιν 29 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	Ε. Σάν Μαρίτιμα	43	7189	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 6 Οκτ. διὰ Ρεσιφ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	Ε. Σάν Μαρίτιμα	43	7176	εἰς Αρχάγγελον 4 Οκτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	Ε. Σαντιάγκος	08	3864	άνεχ. Αθήνα 22 Σεπτ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΟΥΟΥΤΣ	Ε. Αβίας	20	2606	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 Οκτ. διὰ Κιουρασσω
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	Ε. Τρέιντερς	22	8964	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Σεπτ. διὰ Ντάρεν
ΣΑΠΦΟ	Ε. Σούντ "Αμερικανία	44	7212	άνεχ. Ρόττεονταμ 6 Οκτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΣΗ ΒΕΝΤΟΥΡΕ (δεξ.)	Ε. Μαρτινίκα	30	6869	έφθ. Νέαρην 6 Οκτ.
ΣΙΜΩΝ	Ε. Σάν Λεονάρδο	45	7198	άνεχ. Χούλλα 11 Οκτ. διὰ Χάρτλεπούλ
ΣΙΟΝΙΑ	Ε. Μαριάτο	19	5354	άνεχ. Νέαν Όρλεάνη 9 Οκτ. διὰ Χαδάννων
ΣΙΟΡΟΛ	Ε. Λάς Πέρλας	21	9547	διῆλθε Γιραβράτα 6 Οκτ. διὰ Πειραιά
ΣΟΥΕΡΤΕ	Ε. Βαπτόρες	10	3649	έφθ. Καζαμπλάγκαν 7 Οκτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	διῆλθε Κολόπιο 6 Οκτ. διὰ Αγγλίαν
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ	Ε. Αιολος	43	7199	εἰς Σιένταμ ἀπὸ 26 Σεπτ., ἐπισκευὴ
ΣΠΑΡΤΟ	Ε. Σπάρτο	43	7232	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 29 Οκτ. 1949
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	Ε. Αρίονα	21	7409	άνεχ. Μάλταν 10 Οκτ. διὰ Μασσαλίαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	Ε. Μπλού Λάιν	30	2480	διῆλθε "Αγιον Βικέντιον 1 Οκτ. διὰ Γένοβαν
ΤΖΕΝΝΥ	Ε. Ωκεανός	18	7914	εἰς Αρχάγγελον 6 Οκτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	Ε. Κογκόρτια	20	3526	άνεχ. Φιλαδέλφειον 9 Οκτ. διὰ Λομπίτος
ΤΖΩΝ (δεξ.)	Ε. Όρφας	40	10470	-18E: «ΣΗ ΒΕΝΤΟΥΡΕ»
ΤΡΑΝΣΟΜΑΝ (δεξ.)	Ε. Ναδιέρεα	30	6869	έφθ. Τέλ Αβίδ 7 Οκτ.
ΦΑΙΑΣ II	Ε. Πόλαρ	44	7060	έφθ. Πόρτ "Άλφρεντ 9 Οκτ.
ΦΑΛΚΟΝ	Ε. Ντέλ "Εστε	43	7132	έφθ. Τσιτταγκόκ 8 Οκτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	Ε. Λίσσα	14	3654	έφθ. Χαμιάν 1 Οκτ. (διὰ Αλεξανδρείαν)
ΦΟΙΝΙΣ	Ε. Κρούτες	20	6090	διῆλθε Τρινιτάντ 3 Οκτ. διὰ Σίδηνευ
ΦΡΙΞΟΣ	Ε. Κρίστομπαλ	21	7460	διῆλθε Σαλβαντόρ 3 Οκτ. διὰ Δουγκέρκην
ΧΟΚ	Ε. Ντέλ "Εστε	43	7127	έφθ. Αδεν 8 Οκτ. (διὰ Ντάρεν)
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	Ε. Νεπτούνο	18	7592	άνεχ. Κιουρασσω 29 Σεπτ. (διαταγάς)
ΧΡΥΣΑΝΘ (δεξ.)	Ε. Λιμπέριαν	43	7243	

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 21ης σελίδος)

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όνδρου) ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού 9.200 τ. γεννημάτων χώμα δι' "Ινδίας 9716, φόρτωσις 10—30 Νοεμβρίου. «ΑΚΤΗ» ἔκ Βρετ. Κολομβίας, μὲ φύιν ἀμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού, 9.500 τ. γεννημάτων δι' "Ινδίας 95)—, φόρτωσις 15 "Ιανουαρίου—15 Φεβρουαρίου. «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (ex "Glenora") ἔκ Βρετ. Κολομβίας, μὲ φύιν ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ειρηνικού 9.000 τ. γεννημάτων χώμα δι' "Ινδίας 9716, φόρτωσις 15 Δεκεμβρίου—15 Ιανουαρίου.

«ΗΡΩΝ» (ex "Gigripos") ἔκ Βορ. Ειρηνικού 9800—10.000 τ. ζυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (490.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' "Αγγλίαν 90)— φίο, φόρτωσις 25 Νοεμβρίου—15 Δεκεμβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤ ΕΜΠΡΕΣ» (λιθερ.) ἐκ Δυτικῆς Αὐστραλίας 11.600 τ. σιτηρῶν χῶμα διὰ Βορδόνη 70), φόρτωσις 15—30 Νοεμβρίου.

«ΗΗΚΛΑ» (παναρ.) ἔκ Ντώρμπαν ἡ Λορέντζο Μορκές 9.000—9.500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος "Αὔρες 5716, φόρτωσις 1—20 Δεκεμβρίου.

#### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (παναρ.) 10.800 τ. d.w. (499.000 τ.π. διὰ δέματα, ταύτης της 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ διὰ τρεις ἔως 65 μῆνας (ταξίδια "Απω Ανατολής") δολ. 2.25, παρόδοσις εἰς Ρεσιφ (Βραζιλίας) μέσα "Οκτωβρίου.

«ΕΑΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 10.800 τ. d.w. (475.000 κ.π. διὰ δέματα, ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ διὰ τοξίδιον ἐπιστροφῆς ἐκ τῆς "Απω Ανατολής εἰς Εύρωπην (μέσω Βορείου Κίνας) 21), 3, ἀμέσως παρόδοσις εἰς Μόζι, ἐπαναπαρόδοσις εἰς "Αγγλίαν — Κόντινεντ ἢ εἰς ἀμερικανικούς λιμένας Βορ. Ατλαντικοῦ ή Κόλπου.

«ΕΚΦΑΛΑΛΟΝΙΑ» (σημ. ογγυλική) 10.080 τ. d.w. (470.000 κ. π. διὰ δέματα, ταύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ διὰ τοξίδιον ἐπιστροφῆς ἐκ Βορείου Εύρωπης εἰς Μίσην Ανατολήν, λίρας 340 ἡμερησίων, παρόδοσις εἰς Μπρόνομποτ 3—18 Οκτωβρίου, ἐπαναπαρόδοσις εἰς Ιστροπολίτικον λιμένα.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» 10.480 d. w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ διὰ τρεις ἔως 65 μῆνας (ταξίδια "Απω Ανατολής, συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορ. Κίνας) δολ. 2.20, παρόδοσις "Οκτωβρίου εἰς ἀμερικανικούς λιμένα Κόλπου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» 10.800 τ. d.w. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ διὰ τοξίδιον ἐπιστροφῆς διὰ Βορείων θαλασσών διά Μόντρεαλ 25 % ὅντας της βάσεως τοῦ ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., καντόλιδο 15 Οκτωβρίου.

«ΡΟΔΟΣ» 6500 τ. d.w., συνεκή ταξίδια διὰ μεταφοράς ύγρων καυσίμων, τάιμ—τσάρτερ διὰ δύο δέματα μήνας, 60% ὅντας της βάσεως τοῦ ναυλολογίου M.O.T., ἔνορις Δεκεμβρίου — "Ιανουάριον.

«ΑΜΑΝΤΑ» (παναρ.) εἰς Περσικόν Κόλπου 10.500 τ. πετρελαίουεδύον (τρία συνεκή ταξίδια) δι' Εύρωπην, 110% ὅντας της βάσεως τοῦ ναυλολογίου M.O.T., ἔνορις Δεκεμβρίου.

«FENMANOR» νορθ. 13.500 τόνων γκρός (νεότευκτον) ἀπὸ λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαίουεδύον δι' "Ανατολ. Μεσόγειον 55% πλέον τῆς διάστασης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C. (βάσιν ἀπὸ Ράς Τανούρα δολ. 11.39), φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΒΑΝΤΑ» (σημ. ὄμερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου ἡ Καραϊβικής Θαλασσής 9.500 τ. πετρελαίουεδύον (τέσσαρα συνεκή ταξίδια) δι' ἀμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) 60% πλέον τῆς διάστασης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C. (βάσιν ἀπὸ Κόλπου Νέας Υόρκην, δολ. 4.56) φόρτωσις 8 Οκτωβρίου.

«ΝΤΩΝΗ X.» (σημ. ὄμερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου ἡ Καραϊβικής Θαλασσῆς 9.500 τ. πετρελαίουεδύον δι' "Ανατολ. Μεσόγειον 55% πλέον τῆς διάστασης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C. (βάσιν ἀπὸ Κόλπου Νέας Υόρκην, δολ. 4.13), φόρτωσις 8 Οκτωβρίου.

στροφῆς ἐξ "Απω Ανατολής εἰς Εύρωπην ἡ εἰς Ήνωμένας Πολιτείας, μέσῳ νήσου Σαχαλίν καὶ Αύστραλίας, δολ. 3.35, ἀμέσως παρόδοσις εἰς Ιαπωνίαν, ἐπαναπαρόδοσις εἰς "Αγγλίαν—Κόντινεντ.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 10.910 τ. d.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ τσάρτερ διὰ τοξίδιον ἐπιπορφῆς ἐξ "Απω Ανατολής εἰς Εύρωπη (εξαιρεύμενα τῶν προσεγγίσεων εἰς λιμένας Βορ. Κίνας, Σεβίλης Ρωσίας, Μαντζουρίας κλπ.), 21), παρόδοσις εἰς ιαπωνικούς λιμένα 1—15 Νοεμβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» 10.865 τ. d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ τσάρτερ διὰ 5 ἔως 7 μῆνας δολ. 2.20, παρόδοσις "Οκτώβριον εἰς Αγγλίαν—Βορδώ—Αμβούργον ρέιντης ἢ εἰς ἀμερικανικούς λιμένας Βορ. Ατλαντικοῦ ή Κόλπου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» 10.865 τ. d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ τσάρτερ διὰ 5 ἔως 7 μῆνας δολ. 2.20, παρόδοσις εἰς Αμερικανικό λιμένα Τούρκης δολ. 2.15, παρόδοσις εἴς ιαπωνικούς λιμένα 1—15 Νοεμβρίου.

«ΠΗΝΕΛΟΠΗ» (παναρ.) 6.495 τ. γκρός (κατανάλωσις πετρελαίου), τάιμ τσάρτερ διὰ 3 ἔως 6 μῆνας 14)—, παρόδοσις εἰς Βαλτιμόρην Οκτώβριον — Νοβεμβρίου.

#### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναρ.) ἐκ Βενεζούελας 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' "Αρδέσσος 52% ὅντας τῆς βάσεως τοῦ καυλολογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις Νοεμβρίου—Δεκεμβρίου.

«ΜΑΤΑΠΑΣ» εκ "Mossil" (παναρ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Μόντρεαλ 25 % ὅντας τῆς βάσεως τοῦ ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., καντόλιδο 15 Οκτωβρίου.

«ΡΟΔΟΣ» 6500 τ. d.w., συνεκή ταξίδια διὰ μεταφοράς ύγρων καυσίμων, τάιμ τσάρτερ διὰ δύο δέματα μήνας, 60% ὅντας τῆς βάσεως τοῦ ναυλολογίου M.O.T., ἔνορις Δεκεμβρίου — "Ιανουάριον.

«ΑΜΑΝΤΑ» (σημ. ὄμερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου ἡ Καραϊβικής Θαλασσῆς 9.500 τ. πετρελαιοειδῶν (τέσσαρα συνεκή ταξίδια) δι' ἀμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) 60% πλέον τῆς διάστασης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C. (βάσιν Κόλπου Νέας Υόρκην, δολ. 4.56) φόρτωσις 8 Οκτωβρίου.

«ΒΑΝΤΑ» (σημ. ὄμερ.) ἀπὸ Ηνωμένα Κόλπου η Καραϊβικής Θαλασσῆς 9.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' "Ανατολ. Μεσόγειον 55% πλέον τῆς διάστασης τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C. (βάσιν Κόλπου Νέας Υόρκην, δολ. 4.13), φόρτωσις 8 Οκτωβρίου.

**D. J. PAPADIMITRIOU SONS**  
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS  
**ALEXANDRIA** P. O. Box 1746  
**PORT SAID** P. O. Box 55  
**SUEZ** P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)  
Members of The Baltic and International Maritime Conference.  
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.