

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιανουαρίου 1951

Αρ. Φύλλου 375/134

NAYTIKA XPONIKA

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'.(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 375)134

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1951

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΙΜΕΡΟΝ

Ἡ ἀκατανόητος τακτικὴ

Πλησιάζει νά φθάστε ό ναυλος δι' ὠρισμένα βασικὰ εἶδη εἰσαγόμενα έξι Ήνωμένων Πολιτειών είς τὰ 20 τοις ἑκατὸν τῆς ἀξίας των, ἔναντι τῶν πρὸ μηνῶν 10—12 τοις ἑκατόν.

Η συναλλαγματική επιβάρυνσις της οικονομίας μας — ανέχει την ύψη ποσότητας του κόστους μεταφοράς — αποδίνει πλέον δυσβαστασίας, χωρίς οώμας και να φάεινται ότι άνησυχει τους έδω συντονιστάς και τούς σφούγους έκπονητάς των άλλοτε πενταετών και τώρα τριετών σχεδίων ανάσυργκτησέως.

Διά τα σιτηρά τα 18 πλέον δολλάρια δὲν συζητούνται ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά σκάφη καὶ διὰ τὴν ζάχαριν ἵσως τὰ 22 δολλάρια νὰ μή φέρουν.

φθανουν.
„Αλλού λαμβάνονται ήδη πολλά μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισιγ τῆς συν-
αλλαγματικῆς λόγω τῶν ψηφιῶν ναῦλων διαρροής. Ή εύροτέρα χρησι-
μοποιησὶς τῶν ἐθνικῶν πλοίων παντοῦ ἐπιδιώκεται. Ἐδῶ, εἰς τὸν
πλούσιον Τόπον μας, τὸ αντίθετον συμβαῖνει. Ή προτίμησις εἰς τὰ
ξένα πλοία σκανδαλώδης συνεχίζεται, ἐνῷ τὰ Ἑλληνικά πλοία γραμ-
μῆς καὶ ναῦλον εἰδηνότερον ὑπορρούν νὰ προσφέρουν καὶ ποσοστὸν τι-
πού ναῦλου εἰς δραχμᾶς δέγονται.

Τά παραδείγματα τής άκατανόγύτου αύτῆς τακτικῆς είναι πολλά. Πρό ήμερών, άκομη, προκειμένου νὰ ἀγορασθοῦν είκοσι χιλιάδες τόνων ζαχαρών, ἐζήτησαν τιμai τοιφ καὶ φόμπ. Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ φόμπ ἔστου λιμένος τὸ Κράτος ἐγκαταλείπει εἰς τὸ προμηθευτὴν τὰ τῆς ἑξερέως τοῦ μέσου μεταφορᾶς καὶ τοῦ καθορισμοῦ, φυσικά, τοῦ γαλού. Καὶ αὐτὰ εἰς χώραν κεκτημένην μεγάλην ναυτίλιαν, διαθέτουσαν δὲν ταύτῳ καὶ πλεια γραμμῆς ἀπὸ τὸ Δυτικὸν Ἰμισφάριον, ἵκανα σημαντικῶν νὰ μᾶς διευκολύνουν εἰς τὰς Ἐθνικὰς ἔκειθεν μεταφορᾶς.

Αἱ τόσαι καὶ τόσαι ὑποδείξεις τῶν στηλῶν αὐτῶν, αἱ διαμαρτυρίαι τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ αἱ συστάσεις αὐτοῦ τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἰς οὐδέν μεχρι τούδε ἴσχουσαν διὰ νὰ ἀλλάξουν τὴν σκανδαλώδην νοοτροπίαν τῶν διαχειρίζομένων τὰ τῆς μεταφορᾶς τῶν κρατικῶν εισαγωγῶν. Καποτε, οὖμε, όχι πολὺ ἀργά, δtan τὰ δολάρια τῶν πιστοσέων θὰ παύσουν νὰ καλύπτουν τὴν κάθε ὑπόπτον ἀνοίσησην τῶν μανδαρίνων τῆς διοικήσεως, θὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἐπιτακτικὸν τὸ πρόβλημα τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων εἰς συνάλλαγμα. Θὰ πρόκειται περὶ ὑπόθεσεως πολλῶν δεκάδων ἑκατομμυρίων δολαρίων. Διεργώμενα ποια τότε τὰ βισαστικά θὰ είνει μέτρα, που θὰ συλλάβῃ ἡ νοσηρὰ ἀδημοσιύνη τῶν ἄρμοδων. Τὸ πρόβλημα, βέβαια, είνε γενικώτερον καὶ θὰ ἔπειτε νὰ ἀπασχολήσῃ ἵσως καὶ τὴν Βουλήν. Μία συζήτησις ἐμπρεστατωμένη θὰ ἀπεκαλύπτε τὴν σοδαρά ζημιάν που ὑπέστη καὶ ύφισταται ἀκόμη ὁ Τόπος μας ἀπό την οἰκτράν καὶ τοῦ ζητημάτου αὐτοῦ διαχειρίσιν. Θὰ ὑπεδείκνυε, πιστεύομεν, τὴν ἀνάγκην τῆς συστάσεως ειδικῆς τινος ἐπιτροπῆς διὰ τὰς μεταφορᾶς ἐκ του ἔξωτερον, ἵνα αὐτὴ καὶ μονη ἀναλάβῃ τὴν ἔξευρετον τῶν προσφορωτέρων μεταφορικῶν μέσων καὶ τῶν ευθυνοτέρων ναύλων.

"Εχομεν ούμας και ἄλλην πρὸ ἡμῶν πρόσφατον ἀπόδειξιν τῶν πολυτίμων υπηρεσιῶν, που -τροσφέρουν εἰς κάθε ἔκτακτον μεταφορικὴν ἀνάγκην τοῦ Τόπου μας τα πλοιά τῶν Ἑλλήνων τακτικῶν γραμμῶν, τα ὅποια ὑπὸ τοιαύτην τελοῦν δίωξιν ἀπὸ αὐτὰς ταύτας τας κρατικας υπηρεσίας. Οὕτω μᾶς γράφουν ἀπὸ την Νέαν Υόρκην:

«Αναψιφόδωλα θά σας ένδιψέρητο νά πληροφορηθήτε, ότι τώ αμερικανικού ύπουργειον Γεωργίας έζητησε περι τήν 12ην Δεκεμβρίου προσφάρτις διά πλοιος πρός φόρτωσιν σίτου από τών Κόλπων Μεξικού διά τήν «Ελλάδα, μη μεμρυμπιάνικη φορτώσεως τήν 16ην Δεκεμβρίου, άλλ' ούδε μίαν τοιαύτην προσφοράν έλαβεν. Ακολούθως έζητησε ένα νέου προσφάρτις διά πλοιον με φόρτωσιν μεταξι 18ης και 26ης Δεκεμβρίου, πλήν και πάλιν ουδείς «Αμερικανός έφοτοιστής ένδιερεθτι.

»Τὸ ὑπουργείον ἀπικθυνθῆ κατόπιν πρὸς τὰς ἔταιριάς τακτικῶν γραμμάν. Εἳσ αὐτῶν δὲ ἡ Ἀμερικάν «Εἴσοδος» ἐξέχην — καὶ τοῦτο εἶναι πρὸς τιμὴν τῆς — τὴν μεταφορὰν 3000 τ. σίτου παρ' ἔκστατον ἀναχωρούντος δι'. Ἐλλάδα σκάφους τῆς. Ἐπὶ τοῦ ἀπὸ την «Ντόροθι Στήβενσον» ἐφόρτωθσαν 2679 τόν. σίτου ἐκ Βοστῶνης, ἐνώ και τὸ ἀπὸ την «Νύχορο» (νορθγιγκοῦ) τῆς ἔταιριάς «Κοικόρνιτα» ἐκλειστο ποσδότη 3000 τόν. ἐκ Νέας Υόρκης.

»Δέον να σημειωθή, ότι διά πρώτην φοράν κατανέμεται σίτος πρός φόρτωσιν είς πλοΐα φέροντα άλλην σημαίαν, έκτος της ήμερικανής και της ήλληνικής. Τόσον ή έταιρια «Στέιτς Μαρίν» δύον και ή έταιρια

«Προυντένισιαλ παρεκλήθησαν, δπως ἀναλάβουν φορτώσεις δι'. Ἐλλάδα, ουδεμία δημός έξι αυτών υπέβαλε προσφόραν, είτε έκ λιμένων τοῦ Κόλπου, είτε έκ λιμένων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικού.

»Η «Ελληνική» έταιρια τακτικών γραμμάτων ανέλαβε νά μεταφέρη διά τού ἀτμοπλοίου της «Γρυγόριος Κ. 111» 5700 τ. σίτου, φορτωθέντας δῆπ οικιανός του Κάλπου. Διέταξεν ἐπίσης τό ἀτμοπλοίον της «Ελληνικός Όυρανός», δύπως κατευθυνθώ πρός τον Κάλπον, όπου και ἀναμένεται νά φθαστεί ἐντός τῆς προσεχούς ἑδδομάδος.

πεντε τάχα η φωνή εγών μη προσέξους, ευσύμβουλος,

»Παρά τό γεγονός, ότι ή «Ελληνική είχε κλείσει πρός μεταφοράν, διά τού ὡς είρηται ἀτμοπλοίου της, 1500 τ. γενικού φορτίου δι' Ἰταλίαν, ἐν τούτοις ὑπείκουσας εἰς τὰς ἐπικλήσεις τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας ἀφ' ἐνός καὶ τῆς ἐν Οὐασιγκτών «Ελληνικῆς Πρεσβείας ἀφ' ἑτέρου, μετεβίβασε τὸ ὡς ἀνώ γενικό φορτίον — ὅπερ σημειώθεον καταδάλλει ναύλον κατά πολὺ ἀνώτερον τῶν σιτηρῶν — εἰς ἄλλην ἐταιρίαν, οὕτως ὥστε νὰ δυνηθῇ καὶ μετεφέρει διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου της «Ελληνικός Οὐρανός», εἰ δύνατον, ἔνα πλήρης φορτίον σίτου, πράγμα ὅπερ μεγάλως θὰ ἀνακουφίσῃ τὴν αὐτόθι ἐπιστιοτική καταστασίν».

Ο φόρος τῶν εύπόρων διὰ τὰ ξένα πλοῖα

“Ολη αυτή ή διαδικασία, ή καθιερουμένη διά της τελευταίας άποφάσεως του κ. Υπουργού των Οικονομικών, πρός άνακατανομήν του φόρου των εύπόρων μεταξύ των έφοπλιστων των υπό έναν σημαίας πλοίων, δεν προκειται να έχει πρακτικόν τι άποτελεσμα.

Η ἔρευνα, τὴν ὅποιαν θὰ ἀνάλογη διάκρισις τοῦ Ζάρκος, μεταδόσιν εἰς τὴν Νέαν· Ὅρκην, εἰς οὐδὲμιν διακρίσιν τῶν ιδιοκτήτων τὴν έξινων πλοίων θὰ καταλήξῃ. Πρώτον διότι αἱ πλοιοκτήτραι ἐταιρίαι εἶναι ὅλαι ἀνώνυμοι καὶ δεύτερον διότι κανεὶς ἐφοτιστής, δισέμνενος μάλιστα εἰς έξιν χώραν καὶ ὑποκείμενος εἰς φορολογικας ἐκεῖ ὑποχρεώσεις, δεν θὰ είνει, ὥπωσδήποτε, διατεθειμένος — διατί να τὸ ὄπωκρύψωμεν; — νὰ δηλώσῃ αφ' ἕσσουτον ἡ και νὰ ἀναγνωρίσῃ ὅτι κατέχει πλοία οὐτὸ έξινας σημαίας, ἀφοῦ αἱ μετοχαὶ διὰ τὰ παναμαϊκὰ καὶ τὰ ὄνδυσιανά εἰνε ἀνώνυμοι, εἰς τὸν φέροντα καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔχουν κάθε λόγον τὴν ἀνώνυμιαν οὕτη νὰ τηρήσουν.

Ἐρευνα, λοιπὸν, δὲν θὰ καταδηκή και πάλιν εἰς τὴν ὄριστικὴν Βεβαίωσὺν τῆς εἰσφορᾶς. Αἱ πληροφορίαι τῶν τρίτων, τῶν τριόδων, θὰ ληφθοῦν ὑπὸ ώψιν καὶ ὅταν διὰ τῶν ἐνστάσεων θὰ προσκομισθοῦν αἱ ἀποδείξεις, οὐτὶ οἱ περιορθώντες δὲν εἰνεὶ καὶ οἱ ιδιοκτῆται τῶν πλοίων, τὸ ποσὸν τῶν 40 δισεκατομμυρίων θὰ ἐπιβασούν τους δλίγους, οἱ ὅποιοι, βέβαια, δὲν πρόκειται καὶ νὰ πληρώσουν, ἐφόσον δλοι δὲν συμμετέχουν εἰς τὴν καταδολὴν τῆς εἰσφορᾶς. Δὲν θὰ λείψουν ἀκόμη καὶ αἱ γνωσταὶ σχῆμαὶ τῶν ἀνωνύμων καταγγελιῶν καὶ τῶν ὑπόπτων ὑποδείξεων.

Τό Δημόσιον, δηλοδή, όπερ τώρα θύμισταται και τας δαπάνας της άποστολης εις την Αμερικήν του κ. Ζάρκου και ένος ακόλουθου του, δέν θα είσπραξη τελικώς την εισφόρηση, ένω το κρατικὸν γόντρον θά υποστή νέαν δοκιμασίαν και εις νέαν ἀντιδίκιαν θα προέλθῃ το Κράτος με τὸν ἔξω ἐφοπλισμόν, αὐτὸν ποὺ ἐπιδιώκουμεν, ἐκκαθαριζομένων τῶν διφορῶν, νά φέρωμεν ἔγγυτερον πρὸς τὴν ἡλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

Α' ψυχολόγητος, κατ' ἄρχην, ἥτο ή ἐπιβληθείσα εἰσφορά διὰ τὰ ὑπό^τένας σπουδαίας πλοΐας, ὑπερβολικὸν τὸ ποσὸν καὶ ἀνέψικος ὅπωσδη-^πποτε ἡ βεβαίωσίς και ἡ εἰσπράξις τούτη. "Ἄλλως πως θὰ ἔπειτε νὰ χειρισθῇ ἡ τότε Κυδερηποτής τὴν υπόθεσιν αὐτῆν. Καὶ ἀφοῦ, ὅπως ἄλλως τε ἀνέμεντο, ἀπροθυμίαν ἐπέδειξαν οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ καταβάλ-^λουν τὸν φορον διὰ τὰ ζεῖνα, πλέον προφρούρων οἱ αὐτοὶ ἐφοπλι-^σταὶ πρώτοι ἐπλήρωσαν τὴν εἰσφοράν τῶν ἐλληνικῶν σκαφῶν, θὰ ἔπειτε νὰ σκεφθῇ τὸ υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, ὅτι καποια ἄλλη σοβαρω-^τέρα ἀφορμή καὶ οὐχὶ ἡ κακὴ θέληση θὰ τούς ὑπερχέρωνε νὰ προθύλασουν τὴν ἀρνησιν. Αὐτὴν τὴν ἀφορμὴν ὠφειλον γὰρ διακριθώσουν οἱ ἀρμό-^διοι καὶ νὰ την προσέξουν. Καὶ ἀφοῦ κανεὶς δὲν ήθελπειν εἰλικρίνων και ευθέων νὰ την υποδειξη εἰς τὸ Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν, ἐστώ τα δύο, δὲν νομίζουμε ἀσκοπον ἡμεῖς να ἐνημερώσωμεν τοὺς ἀρμό-^διούς, ἀλλὰ καὶ τὸν κ. Ζάρκον, τὸν ἀναλαβόντα τὴν ἕρεμαν.

Ποτὲ δέν θά θελήσουν οἱ ἐφοτιλίσται τῶν ἔνων πλοίων νό δηλώσουν τὴν πλοιοκτησίαν αὐτῆς οὔτε διὰ τῆς πληρωμῆς τοῦ φόρου νὰ ἀναγνωρίσουν τὴν κυριότητα ἐπὶ πλοίων ἀνηκοντων εἰς ἀνωνύμων ἔταιρις. Λόγοι σοδαροῖ τοὺς ὑποχρέωνταν εἰς τοῦτο, ἐφόσον μάλιστα κανένα ἔγγραφον κυριότητος τοῦ πλοίου δὲν τοὺς ἀναφέρει καὶ καμία μετοχὴ τῶν εἰς τὴν πλοιοκτησίαν δὲν ἀποδεικνυεται. Θά ἐπρεπε, συνεπώς, νά ἐπιζητηθῇ ἄλλος τρόπος εἰσφορᾶς καὶ ὅχι νά βάσει τῆς ιδιοκτησίας τῶν πλοίων.

Ἐξομεν τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἂν τὸ ποσὸν καὶ ἀρχὴν περιωρίζετο, ὅπως ἄλλως τε ἐδόθη καὶ τὸ δικαιώματα εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν νά τὸ πράξην, βάσει τοῦ τελευταίου Ἀναγκαστικοῦ Νόμου, εἰς τὰ 20 δισεκατομμύρια καὶ ἑκατομύντα νά κατανείμουν καὶ νά κατα-

βάλουν τὸ ποσὸν αὐτὸν οἰκειοθελῶς ὡς ἔρανικὴν εἰσφορὰν οἱ ἐφοπλισταὶ ἑκίνειν, οἵτινες δὲν περιελθόθησαν εἰς τὸν κατάλογον τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, θὰ εἰσεράττεται, ἀσφαλῶς, ὁ φόρος τῶν 20 καὶ ὅχι τῶν 40 δισεκατομμυρίων καὶ θὰ ἐλυετο, ἐπωφελώς διὰ τὸ Δημόσιον καὶ ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς.

Δέν θελομένος ποτὲ νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ὁ ὁμογενὴς ἐφοπλισμὸς δὲν θὰ στέρεξε εἰς τὴν καταβολὴν τῆς εἰσφορᾶς τῶν 20 δισεκατομμυρίων δραχμῶν, ἀφοῦ μέχρι τούδε δὲν ἐπλήρωσεν οὐδὲν τὸν ἐλάχιστον φόρον ὑπὲρ τῆς Πατρίδος του, μετὰ τὸν τόσας ἀνάγκας, τὴν τοσὴν δυστυχίαν. Τὸ Κράτος, εἶς ἄλλου, πρότεινε, χάριν τοῦ ίδιου του συμφέροντος, νὰ δεχθῇ τὸν περιορισμὸν τῆς εἰσφορᾶς. Ας καταρτίσουν ἔξι ίδιας τῶν πτωτούσιων μεταξὺ των μειωμένου ποσοῦ, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῶν κρατικῶν ἀπεσταλμένων, τὰς ἐνοτάσεις καὶ τὰς ἀντιδικίας, αἱ ὅποιαι — τὸ ἐπαναλαμβάνομεν — δὲν πρόκειται νὰ ἐσοδεύσουν τι εἰς τὸ Δημόσιον Ταμείον. Τὸν κατάλογον αὐτὸν ἄς τὸν παραδόσουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τῆς ἀνακατανομῆς, μετὰ τὴν δήλωσιν, ὅτι δέχονται τὴν καταβολὴν τῶν ἀναφερομένων διὰ ἔνα ἕκαστον ἐφοπλιστὴν ποσῶν. Τὸ Δημόσιον θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ δεχθῇ τὴν λύσιν αὐτῆς, ήτις καὶ τὸν συμφέρει, ἀφοῦ αὐτὴ ἀνταποκρίνεται καὶ εἰς τὴν πραγματικότητα. Δέν πταιόνιον οἱ ἐφοπλισταὶ ἄν κοκώς ὑπελόγισαν τὸ ποσὸν τῆς εἰσφορᾶς οἱ καθιερώσαντες τὸν φόρο τῶν εὔπορων.

Καὶ ἡ ὄνομαστικοίσις

‘Αλλ’ ἀν ἀψυχολόγητος ἐπὶ τὸ ἐπιεικέστερον χαρακτηρισθῆ ἡ φορολογία τῶν εὐπόρων διὰ τὸ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖος, τὶ νὰ εἴπωμεν διὰ τὴν περίφωνον ὄνομαστικοίσιν τῶν μετοχῶν τῶν Ἀνωμύμων Ναυτικῶν Ἐταιρίων; Πλήγμα βαρὺ κατὰ τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καταφέρεται. Δυσχεραίνει καὶ αὐτὴ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὄλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

‘Αφ ὅτου τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν ἀνήκῃ εἰς τοὺς ὥκεανούς, ἔγκαταλεύματα τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν λόγῳ ἀλλειψεως ἔργασίας, υπερχρεώθη καὶ ὁ Ἐλλην ἐφοπλιστὴς νὰ τὸ ἀκόλουθον. Διὰ νὰ ἐπαρκέσῃ εἰς τὴν παρακολούθησιν τῆς ἔργασίας του καὶ διὰ τὴν ἀποφυγὴν ματαιῶν ἐντεύθεν προσπαθειῶν κατὰ τὴν διεισέρισιν τῶν πλοιῶν του, ἔγκατεστθεὶς καὶ οὗτος εἰς τὸ ἔξωτερον. Εἴδο, ὅμως, πληρώνει ὁ ἐφοπλιστὸς τοὺς φόρους τῆς ἐπιχειρεσίας του καὶ ἔδω ἔχουν ἀκόμη τὴν ἔδραν τῶν ὑπερτριακούντων αἰνῶνυμοι ναυτικαὶ Ἐταιρίαι, τῶν ὁποίων η δραστηριότης εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κυρίως ἀναπτύσσεται, καμμίαν δὲν ἔχει σχέσιν μὲ τὴν ἐπιτελείαν κατανάλωσιν. Κέρδος καὶ ὅχι βέβαια ζημίαν ἔχει ὁ Τόπος πατέος, αὐτὸ τοῦ τὸ Δημόσιον ἀπὸ τὰς ἑταῖριας αὐτάς.

Εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, οἱ ἐφοπλισταὶ βέβαια πληρώνουν καὶ ἔκει φόρους διὰ τὰς πρακτορειακὰς καὶ διαχειριστικὰς ἔργασίας τῶν ναυτικῶν τῶν γραφείων. Η ἔδρα τῶν ἐπιχειρησῶν τῶν ἔξακολουθεῖ νὰ εἴναι ἡ Ἐλλας.

Τώρα, μὲ τὴν ὄνομαστικοίσιν τῶν μετοχῶν, είναι ὑποχρεωμένοι οἱ διαιμένοντες εἰς τὴν ξένην ἐφοπλισταὶ νὰ δηλώσουν καὶ ἔκει τὰς ἑκάτων μετοχῶν τῶν ἔταιρων τὰ προσόδους, διὰ τὰς ὁποίας ἔδω φορολογεῖται καὶ βαρύτατα μάλιστα. Διπλῆ, δηλαδή, η φορολογία, η ὁποία θὰ ἀναγκάσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ νὰ μὴ ἔγκαταλεύσουν τὴν ἔργασίαν των καὶ διὰ νὰ ἀποφύγουν τὰς φορολογικὰς εἰς τὸ ἔξωτερον καταπέτειάς, νὰ διαλύσουν τὰς ἀνωμύμων ἔταιριας τῶν, νὰ μεταφέρουν δριστικά πλέον καὶ ἀμετακλήτως τὴν ἔδραν τῶν ἐπιχειρησῶν των εἰς ξένην, νὰ μεταναστεύσουν.

Θά κάσσων, δηλαδή, καὶ τὴν ἀπομένουσαν ἔδω ἐλαχίστην ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα, χωρὶς τούλαχιστον γὰρ προσποτισθῆ τὸ Δημόσιον οὐδὲ δραχμὴν ἀπὸ ὄνομαστικὰς μετοχὰς τῶν ναυτικῶν ἔταιρων, αἱ ὁποίαι αὐτοῖς δὲν θὰ υφίστανται. Αλλοία παντελῶς είναι η θεσις τῶν ἐπιτοπιών δράσεων τραπεζικῶν, ἐμπορικῶν καὶ βιομηχανικῶν ἔταιριων, τῶν ὁποίων αἱ μετοχαὶ είναι κατεσπαρμέναι εἰς πλούτους μετοχῶν καὶ τὰς διαπραγματεύεται τὸ ἔδω Χρηματιστήριον.

Συνεχίζονται, δηλαδή, τὰ σφάλματα καὶ οἱ προβολλόμενοι δυσχερεῖαι διὰ τὴν ἐπάνοδον: ἀντὶ νὰ περιορίζωνται, μεγαλώνουν.

Κάποιος, μὲ τὸν Θεόν, κακὸς δαιμόνιος ἔχει πλέον ἀναλάβει τὸ ἔργον τῆς καταστροφῆς του ἐλληνικοῦ πλοίου. Ποὺ ἀλλοῦ νὰ ἀποδώσωμεν, ἐπὶ τέλους, αὐτὴν τὴν ἀσύνεπειαν τῶν ἔκαστοτε κυβεργώντων τὸν Τόπον αὐτὸν; ‘Αλλα τὴν ομαρίζονται ἐπιδιώκοντες, ἄλλα ὑπόσχονται καὶ τὰ ἀντίθετα ἀκριδῶς πράττουν.

Τὸ μάθημα

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δὲν διαλύεται. ‘Ενδειξις ἐνθαρρυντικὴ τῶν ἀγαθῶν διαθέσεων τῆς Κυβερνήσεως — τοῦ κ. Προέδρου αὐτῆς — πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Αἱ ἐκκλήσεις τῶν ναυτιλούμενῶν δὲν ἀπεβησαν εἰς μάτην. Χάριτας ὁφείλομεν πρὸς τὴν Κυβερνήσιν. Η ναυτιλούμενὴ Ἐλλὰς ἀκεραίαν διετήρησε τὴν θέσιν της — αὐτὴν τὴν ἀξίει — μεταξὺ τῆς κρατικῆς διαφρώσεως. ‘Εχει τὸ ὑπουργεῖον της.

Δέν πρόκειται, βέβαια, νὰ ἰδωμεν αὐτομάτως καὶ τὰ ζητήματα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου νὰ ἐπιλύνωνται, ἀπλῶς καὶ μονον διότι τὸ διοικητικὸν συγκρότημα τῆς ὁδοῦ Κολοκοτρώνη μαζὶ μὲ τὸ Λιμενικὸν Σώμα δὲν διελύθησαν. ‘Εργάδης προσπάθεια θὰ πρέπει ἀπὸ τούδε νὰ καταβληθῇ διὰ νὰ φάσωμεν εἰς κάποιον ἀνεκτὸν ἐπίπεδον ὄμαλης διοικῆ-

σεως τῆς Ναυτιλίας καὶ νοικοκυρεύματος τῶν κατ’ αὐτήν.

Οἱ κ.κ. Λιμενικοὶ ὄφελοιον νὰ γνωρίζουν ὅτι τὸ ὑπουργεῖον ἔκρατηθῇ μόνον διότι τὰ αἰτήματα τῆς διατροφῆσεως του ἐπίμονον ὑπελθήση ἀπὸ μέρους της ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Δέν είχον, βέβαια, κανένα λόγον νὰ είναι εὐχαριστημένοι οἱ ναυτιλούμενοι ἀπὸ τὴν μέχρι τούδε δρᾶσιν τοῦ ὑπουργείου των καὶ τῶν ἀνθρώπων του. Πολλού γε καὶ δῆ. Επιμένοντες, ὅμως, εἰς τὴν διατήρησην τοῦ ὑπουργείου ἐπίστευον, ὅτι τὸ μὴ χειρὸν βέλτιστον καὶ δῆ τοι Λιμενικὸν Σώμα ἐν πλήρει συναισθήσει τῶν μεγαλούτερων τοῦ τόρα εύθυνῶν πληρεστέρων θὰ ἐπιληφθεῖ καὶ τὸ καθήκον του ἐναντὶ τῆς Ναυτιλίας.

Πρέπει, ἀλλως τε, νὰ ἔχουν ὑπὸ διάθεσιν οἱ αὐτοὶ πολίτες τοῦ ὑπουργείου πλοίου, ὅτι ἀπὸ τὰ ιδιά των ἔργα εξαρτάται καὶ τοῦ μέχρι τούδε διατίθεσιν προήλθεις, ὅπως αὐτὸς καὶ τὴν κακὴν των μέχρι τούδε διατίθεσες του.

Εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα παρέχεται τώρα ἡ εὐκαιρία νὰ ἀποδείξῃ, ὅτι συναίσθησιν ἔχει — πέραν τῆς ἐπετρίδος, τῶν βαθμῶν του, τῆς χρυσοποικίλτου στόλης του καὶ τὸν τοποθετήσεων τῶν ἀξιωματούχων του — τῆς εὔρυτέρας ἀποστολῆς του. Αὐτὴ είναι μία καὶ μονον μία. ‘Η ἀνεπιφύλακτος ἐξυπηρέτησης τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας καὶ δῆ στοργικὴ φροντὶς δι’ ὄπλους τοὺς ἀσχολούμενους ἐπαγγελματικῶς μὲ αὐτήν, ἀδιαφόρως ἀν είναι οὐτοὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ναυτεργαταί. Τὸ ίταμὸν ὑφος, η θυρεωδὸν παράστασις, τὰ εἰσαγγελικὰ καθίκοντα καὶ ἡ στενοκεφαλία τῆς γραφείοκρατίας δέλομεν νὰ ἐπλίζωμεν ὅτι θὰ τεθούν πλέον ἑκάτης ὑπηρεσίας, δριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως.

Η δοκιμασία ὑπὸ τὴν ὁποίαν εἴσησαν οἱ Λιμενικοὶ τὰς ἡμέρας αὐτῶν πρέπει νὰ είναι καὶ ἔνα καλὸν μάθημα. Δέν πιστεύουμεν κάποιαν εἰς τὸ μέλον νὰ ὑποχρεωθοῦν αὐτοὶ οἱ ίδιοι, ποὺ τώρα ἔξητλησαν κάθε προσπάθειαν διὰ τὴν διατήρησην τοῦ ὑπουργείου, νὰ ἀπαλλαγούν των ὑπηρεσιών τουν καὶ τῶν ιუθησουν αὐτάς.

“Εχει, ὅμως καὶ τὴν ἀγαθήν της πλευράν ὅλη αὐτὴ ἡ περὶ τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας συζητήσις. Κατεδείξει τὸ μέτρον τῆς βαθείας ἐκτίμησης πρὸς τὸ Εμπορικὸν μας Ναυτιλόν ἀπὸ μέρους τῶν τε κυβερνώντων καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμης γενικώτερον. Πανταχόθεν ἡκούσθησαν ἔντονοι αἱ διαμερτυρίαι διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ ὑπουργείου καὶ ὅλοι ἔξφρασαν τοὺς φόδους, ὅτι ζημιάν θὰ ἐπιφέρῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καθε διασπορὰ τῶν ὑπηρεσιών τουν. Αὐτὴν τὴν ζημιάν ὅλοι ἀνελογίσθησαν καὶ αὐτὴν ἡ Κοινὴ Γνώμη ὑπέδειξεν, ὅτι πρέπει νὰ τὴν εἴναι.

Τὸ σημερινόν, πράγματι, κλῆμα είναι, πιστεύουμεν, εὐνοϊκὸν διὰ μίαν γενικωτέραν προσπάθειαν ἐπιλύσεως τῶν ζητημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Αὐτὴν τώρα τὴν προσπάθειαν κατεβάλλουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργαταί συνεργαζόμενοι. Πρέπει νὰ ἐπλίσωμεν ὅτι κατὶ τὰς ἑταῖρις.

Η ἔξυγιανσις

“Οσα ἀπὸ τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τοῦ ‘Οἴκου τοῦ Ναύτου’ διαπιστώνται, ἀλλὰ καὶ ὅσα ἀποκαλυπτικὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ ἄρθρον του, τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικο τεύχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν ὡς Κ. Δ. Μελέτης, σχετικῶς μὲ τὸ Απομαχικὸν Ταμείον, ὅφειλουν νὰ προκαλέσουν ἀμέριστον τὴν προσοχὴν ἀπάσης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ιδιαίτερως δὲ τῶν διοικούντων τὰ ἀσφαλιστικά ίδρυματα τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτιλού.

“Ολοὶ ἔχουν ὑποχρέωσιν ιερὰν συντόνως ἀγωνιζόμενοι νὰ ἐκκαθαρίσουν μίαν θλιβεράν, ἀλλὰ καὶ σκανδαλώδην κατάστασιν, ητὶς ἔξερεψε καὶ ἐκτρέψει, δυστυχώδη, ἀκόμη τὰ παράσιτα, ητὶς ἐπιτρέπει τὴν διασπάσιν τῶν πόλων τοῦ Ν.Α.Τ., καθ’ ἧν στιγμὴν οἱ δικαιουμένοι νὰ λάδουν μίαν ἀνάλογην πρὸς τὰς ὑπέροχους καταβάλλας τῶν συντοξειδῶν, οὐδὲ τὴν παροχὴν του ἐπιουσίου δὲν κατορθώνουν νὰ ἔξασφαλίσουν.

Σταυροφόροι πρέπει νὰ ἔγειρουν οἱ βιοπαλαίοντες ναυτεργάται, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ ὁποίαι καὶ κάποιον ἐνδιαφέρον, ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ ἐπιδείξουν καὶ δι’ αὐτὴν τὴν οχι ἀσημαντον ὑπόθεσιν. Ήντας τὸ πράγματα τοῦ Ν.Α.Τ. νοικουκούεθεν, ίντας τὰ σά υπόδεικνει ὁ κ. Μελέτης θεσμοθετηθεύον τὸ ταχύτερον.

‘Η ἀπούσωσις, ητὶς, δυστυχώδη, ἐφοπλιστῶν αἱ κατάστασιν, ητὶς ἐπιτρέψει τὴν διασπάσιν τῶν τούτων τούτων τῶν ἐνδιαφερούντων, γαρίεις εἰς τὴν ουγιά ἀντιδράσιν αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερούντων, γαρίεις τοῦ περιστρόπωτον τοῦ ‘λασού’ καὶ τῆς ὄχλοκρατίας. Πρέπει ὁ ἀπόμαχος νὰ διασφαλίσῃ τὸ γῆρας καὶ τὰ ὄφραντα τὴν στοιχειώδη συντήρησην τῶν ἀνάλογων πρὸς τὰ σά, τὰ τόσον πολλά, ποὺ καταβάλλει η Ναυτιλία ἀπὸ τὸ μόδην της ὑπέρων ταῖς αὐτοῖς, εἴτε διότι τὸ Κράτος, τὴν σημαῖαν τοῦ ὄμαλης διεφέρει τὸ σκάφος, δεν παρέσχε τὴν σημειανήν ἀλλαγῆς τῆς σημαῖας.

Εἰς τὴν δύνακολον αὐτὴν περίπτωσιν εὑρέθησαν καὶ τινες ιδίκοι μας ἐφοπλισταί. Είχον ‘εκλείσει’ τὰ παλαιά τῶν σκάφη μὲ ἀγοραστάς ξένους. Αἱ συμφωνηθεῖσαι τιμαὶ ήσαν χαμηλαί, αἱ πρὸ διμηνίου ἀκόμη κρατοῦσσι. Οὐαὶ ἐπρεπεν, ὅμως, νὰ φάσσουν εἰς τὸ ὄριστον συμβόλαιον τῆς πωλήσεως. ‘Η ἀπόφασις τοῦ ‘Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, διὰ τῆς ὁποίας, λογω τῶν ἐκτάκτων περιστάσεων, ἀκύρωσταν τὰς σκάφων εἰς ξένους, ἐφ’ σοσν δέν ὑπεγράφησαν, τὰ ὄριστοκα συμβόλαια, ητο μία σωτηρία διέξοδος. Τὸ Κράτος ἀπήγορεύσεις τὰς πωλήσεις καὶ φυσικὰ ἀκύρουνται καὶ τὰ προσύμφωνα. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐκράτησαν τὰ τόσον ἀνατιμηθέντα σκάφη

Tel. Address:
NEGRISCO

Tel. No 3877
Priv. 81136

NEGRIS & CO.,
(Established 1902)

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS

NEGRIS BUILDING. YORK STREET, FORT.
P. O. Box. 663.

COLOMBO

CEYLON

των. Ότα πρέπει ίσως να άναγνωρισθή ότι με την άποφασίγ του αύτην τό "Υπουργείον της Ναυτιλίας έξινπρέπεσ τά έφοπλιστικά συμφέροντα και της Ναυτιλίαν γενικώτερον, άφου ύπο τάς καλάς σημειώνας περιστάσεις έχει μερικά πλοία περισσότερα.

Ἡ γραμμὴ τῆς Αὐστραλίας

Άριθμοί τινες σχετικοί μὲ τὴν κίνησιν τοῦ ἐκτελούντος τὴν γραμμῆν Ἐλλάδος — Αὐτοράισας ὑπέρωκεανίου «Κυρήναια», ἐκτοπίσματος τὸν νῦν 11.340, εἰνὲ ἀρκεῖ διὰ νὰ καταδεῖξῃ τὴν πλουτοπαραγωγικὴν σημασίαν τῆς καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπόκτησεως ἀπὸ τὴν «Ἐλμέσα» σκάφους πλέον συγχρονισμένου, ταχυτέρου καὶ πλέον οἰκονομικού εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν του, ἵνα δι᾽ αὐτοῦ ἀντιμετώπιση τὸν ξένον συναγωνισμόν.

Ο τουρισμός και η έπικοινωνία με τὸν ἀπόδημον εἰς τὴν Αὐστραλίαν Ἐλληνισμὸν, τὸν σταθερῶν αὐξανόμενον, ἐπιβάλλουν, πράγματι, τὴν ναυπήγησιν ενὸς καταλλήλου ὑπερωκεανίου ἐκ τῶν ἴταλικῶν ἐπανορθώσων. Προώρισται τούτῳ εἰς τὸ πολλαπλάσιον νὰ ἀποδώσῃ ὑπὲρ τοῦ Τόπου μας τὰ ὄφελη.

Ούτω τὸ «Κυρήνεια» ἔξετέλεσεν ἐντὸς μιᾶς διετίας (1949—1950) ὅκτω ἐν δῶλα ταξίδια, με μέσην ταχύτητα 15—16 μιλίων. Νέοτερον δηλούμενον σκάφος 11—12 χιλιάδων τόννων, μὲ ταχύτητα 18 μιλίων θὰ πόνυνατο ὡς ἐκτέλεση περισσότερα ταξίδια καὶ μὲ περισσότερους, επιβάτας, αὐτοδίδον, βέβαια, καὶ κέρδη μεγαλύτερα. Ή ἐπιβατική κίνησις τῆς γαστριμητρού προβλέπεται ἐπὶ πολλὰ ἔτη να είνε ζωροτάτη. Η Αὐστραλία τελεῖ ἀκόμη εἰς τὸ πρώτον, ἥμπορει τις να ειπη, σταδίου του μεταναστευτικοῦ πρός αὐτὴν ρεύματος ἐν τῆς Εὐρώπης.

Τὸ «Κυρήνεια» μὲ πλήρεις τὰς θέσεις του παρούσαβε 3.066 ἐπιβάτες κατά τὴν 1949 πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ 3.155 κατὰ τὸ 1950. Εἰδικώτερον ἔξι Ἑλλάδος εἰς 255 αὐγῆσθαι οἱ ἐπιβάται διεῖ τὸ 1949 καὶ εἰς 621 διά τὸ ἀπέλθον ἔτος. Ἀπό την Κύπρον δύο μόνον κατὰ τὸ 1949 καὶ 320 κατὰ τὸ 1950. Χαρακτηριστικὴ εἶνε ἡ ὀλονέν αὐξούσιος συμμετοχὴ τοῦ Ἑλλήνος ἐπιβατοῦ, τοῦ ὅπουσιοῦ η μετάβασις πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ η ἐπίσκεψης τῆς γενετείρας διευκολύνεται τὰ μεγιστα μὲ τὴν ὑπαρξιν ἐλληνικῆς ἀτεύθειας γραμμῆς.

Κατά τὴν ἐπιστροφὴν τῆς «Κυρηνείας» ἐξ Αὐστραλίας μετεφέρθησαν τὸ 1949 ἐπιβάται 1180 καὶ τὸ 1950 υπερδιπλάσιοι, 2665 τὸν αριθμὸν. Εἰδικώτερον «Ελλήνες ὡμογενεῖς ἐξ Αὐστραλίας, ἀλλὰ καὶ ξενοὶ πεισθῆται ἐθεᾶσαν εἰς Ἑλλάδα μὲ τὸ «Κυρήνεια» 181 κατὰ τὸ 1949 καὶ 330 κατὰ τὸ 1950.

Ίδου τώρα καί τινα σχετικά μὲ τὴν ἀπόδοσιν τῆς γραμμῆς στοιχεία: Τὸ ἑτέστιον ἔσθοδον ἐκ τῶν 4 δρομολογίων ἀνῆλθεν εἰς λίρας 'Αγγελίας 15.319 καὶ τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν εἰς λίρας 439.615. Οἱ ναῦλοι τῶν Ἑλλήνων μεταναστῶν ἥσαν λίραι 79.153 διά τὸ 1949 καὶ λίραι 79.153 διά τὸ 1950. Ἐκ τῶν ποσῶν τούτων (τῶν ναῦλων μεταναστῶν) εἰσεπράχθησαν εἰς Ἑλλάδι εἰς δραχμὰς € 33.232, τὸ δε ὑπόλιτον εἰς συναλλαγματικὴν πλευράν τῆς γραμμῆς. Ἔχομεν, τέλος, τὴν συναλλαγματικὴν πλευράν τῆς γραμμῆς. Ἡ μισθοδοσία τοῦ πληρωματος (186 Ἑλλήνες καὶ 14 Ἰταλοί) ἀνήλθεν εἰς € 99.353. Τὰ δικαιώματα τοῦ NAT. καὶ τοῦ ΚΑΦ εἰς € 20.450. Αἱ δαπανές εἰς Ἑλλάδι αἱ καταδηληθεῖσαι εἰς δραχμὰς μὲ ἀντίστοιχον εἰσαγώγων συναλλαγματος, ἐπί τινων εἰς € 116.250. Τὸ τοκοχεραύλουσιον τοῦ NAT, ἐπὶ δαγείου € 450.000, ἀναλογίᾳ ἀπὸ «Κυρηνεία», ἐπίσης εἰς € 20.940. Ἔπιστρεψατά τὸ ἔτη 1949 καὶ 1950 ἐδαπανήθησαν ἐν Πειραιεῖ εἰς δραχμὰς € 10.100, ἐπισκευάς καὶ συντήρησην τοῦ ἀπὸ «Κυρηνεία» € 80.856 καὶ ἡ δεξιά τῶν ἀγροαλογένων ἐν Πειραιεῖ ἐφοδίων ἀνῆλθεν κατά μέσον ὅρου ἐπιστρεψας εἰς € 9.830.

Βάσει τών ἀνώτατων ἀριθμῶν, ἀποτελούντων τὴν πλέον εὐγλωττὸν ἀπόδειξιν τοῦ τόσον ὑπὲρ τοῦ Τόπου μας ἀποδοτικοῦ ἔργου τῆς γραμμῆς, ὁ Γενικὸς Διευθυντής του Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας κ. Τοεμπε-
όπολους ἡπιάστη τὴν ἀναγραφὴν τῶν ἀναλόγων πιστώσεων εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν Ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἵνα να Ναυτιλία μας ἀποκτησῃ ἕνα παρόμοιον πρὸς τὰ κατασκευαζόμενα πόρων εἰς τὴν Τεργέστην τρία ὑπερωκεάνια του «Λόῳδ Τριεστίνο» διὰ την γραμμὴν Αὐστραλίας.

Όμολογούμεν, ότι καμίαν άλλην πλέον παραγωγικήν, έθνικήν ακαδημαϊκήν σημασίαν, τοποθέτησιν δὲν βλέπουμεν ίκανήν νά αντισταθμίσῃ τά σος όσα ότι μάς άποδώσῃ ή άπόκτησις τοῦ υπερωκεανού αυτού καὶ σταθεροποίησης τῆς έλληνικῆς γραμμῆς Αὐστραλίας. "Αγ διά τοῦ Κυρηναία" είχεν ότι "Έλληνες" κατά το πρώτον σταδίον τῆς ἐκτέλεσεως τῆς γραμμῆς τά αντούτων ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα, πολλαπλάσια τροβλεύονται νά άποκομίση αυτή, σταν εύτυχηση νά άποκτήσῃ ἔνα ερεύκτον, συγχρονισμένον, μεγαλύτερον καὶ οικονομικώτερον εἰς τὴν ινπούν του πακάφος.

Ἡ ἀπογραφὴ

Μάς παρέχεται από διαφόρους πηγάς ή πληροφορία, ότι δυσχερείας σημαντικας αντιμετωπίζουν οι πλοίαρχοι των ώκεανοτόρων σκαφών — Ελληνικών και παναμακιών — καθώς και οι έδω αντιπρόσωποι των έφοπλιστικών γραφείων του έξωτερου, είς την έξεύρευσης άξιωματικών (ναυτίλων, μηχανικών και άσπρωματιστών) διά την έπανδρωσιν των πλοίων των. Είς την δύναμιν, βέβαια, των άνεργων έκαστης οργανωσεως θὰ έμφανίζωνται ίσων πολλοί σήμερι άπασχολήσεως, ολίγοι, ίσως, έξι αύτών, λόγω κυρίως ηλικίας και έπαγγελματικής άκομη έπιδόσεως, θα κρίνωνται κατάλληλοι.

Ομολογούμενοι, ότι κανένα δέν διάθετομεν στοιχείον, από τὸ ὅποιον θὰ καθίστατο δυνατὴ ἡ διακρίνωσις τοῦ ὄριθμοῦ τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτοδόγησιν ἀξιωματικῶν. Εἶνε πολλὰ τὰ ἔχοντα ιδικά μας πληρώματα σκάφη — ἐλληνικὰ καὶ ὑπὸ ἔνεσι σημαῖαις — πιθανή δὲ κατ’ ἀκόλουθιαν καὶ ἡ σημειουμένη ἐλλειψις. Πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ θυ- φιν, ὅτι ἐπὶ τῶν ὑπερεξακοσίων Ἑλληνικῶν, παναμαϊκῶν, ὄνδουριανῶν καὶ λιθεριανῶν πλοίων, κατὰ μέγιστον ποσοστὸν οἱ ἀξιωματικοὶ — πλὴν τῶν ἀσύμματιστῶν — εἰνε “Ἐλληνες, ἐφόσον, βέβαιας, εὐχερῶς ἔξευρισκονται οὗτοι.

Αἱ ὄχοιαι κατά τὸ ἀπελθὸν ἔτος ἡσαν πολλαί, ἀρκετὸς δὲ ἀριθμὸς Ἐλλήνων ναυτικῶν ἀπεροφθῆ κατὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν νεοαγορασθέντων, ἀλλὰ καὶ πολλοὶ εἶνε οἱ διαφυγόντες εἰς τὴν Ἀμερικὴν λόγω τῆς ἕκει ἐντακτικῆς ζητήσεως ἐργατικῶν χειρών καὶ κυρίως εἰδικεύμενών μηχανικῶν.

Πόσοι πάντως ἀπασχολούνται τώρα, πόσοι οἱ ἄνεργοι καὶ ποίᾳ ἡ ὅλη δύναμις κατὰ κλάδου τῶν στρατευμένων ναυτικῶν μας. οὔτε τὸ υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, οὔτε οἱ ναυτεργατικοὶ ὄργανοι τοῖς πλήν τοιστῶν ἀσυρματιστῶν — ἐπακριῶς τὸ γνωρίζουν. Λείπονται τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα καὶ η ἐνημέρωσις ή τακτική. Παρέλκει, βέβαια, νά

έπανελθωμεν είς δσα, κατά καιρούς, έπιμόνως ύπεδειξαμεν δια τήν διακρίθωσιν τών σχετικών με τό έμψυχον υλικούν τού 'Επορικού μας Ναυτικού στοιχείων. Ή διενέργεια της ἀπογραφῆς — ἐπιβεβλημένη ἐπί τών πραγμάτων — εύχερης είνε καὶ ἀδόπανος, ἐπὶ τέλους. 'Ολιγή καὶ λὴ θέλησις καὶ κάποια πρωτοβουλία σκέψεως χρειάζονται ἀπὸ μέρους των υπηρεσιών τοῦ 'Υπουργείου, αἵτινες, ὡμοί, περιορίζονται εἰς μόνον τὰ γραφειοκρατικά των καθήκοντα καὶ δεν πολυσκοτίζονται μὲ παρομοίας ἐνεργείας. Καὶ ἀφοῦ κανεὶς 'Υπουργός ἢ προϊστάμενος Γενικός Διευθυντής δὲν ἔπειδε τὴν ἀπογραφήν, οἱ κ. κ. τημπατάρχαι καὶ οἱ εἰσηγηταί δὲν πρόσκειται νὰ ταλαιπωρήσουν τὴν υπηρεσιακήν των ζωὴν μὲ κανένα δαιμονία....' Εν τῷ μεταῦ κανένα διοικητικὸν μέτρον καὶ ἀνάκομη τελὴ ύπο μελέτην, δὲν ἡμπορεῖ γὰ στηρίζεται ἐπὶ τῆς πραγματικότητος, ἀφοῦ κανεὶς δὲν γνωρίζει τὴν θέσιν καὶ τας πιθανόν εξελίξεις τῶν ζητημάτων τοῦ έμψυχου υλικού τοῦ 'Επορικού μας Ναυτικού.

Η αντιπροσωπεία της Π.Ν.Ο.

Ανεχώρησαν πρός ήμερων διά την Νέαν Υόρκην δύο άντιπροσωποί της Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας, οι κ.κ. Α. Πλυτάς και Κ. Φουρναράκης. Έχουν την έντολην από τη μόνην συνδικαλιστικήν όργάνωσιν, που περικλείει όλα τα έλληνικά ναυτεργατικά σωματεία και όλην την νομιμόφρονα παράταξιν των θαλασσινών μας νά αντιπροσωπεύουσαν την Π.Ν.Ο. εις την Αμερικήν, νά υποστηρίζουν τὸν ναυτεργάτην εἰς κάθε ζήτησην του και νά διευκολύνουν μὲ κατανόησην τῆς άναγκης την καλὴν συνεργασίαν τοῦ έφοπλιστοῦ και τοῦ πληρόματος.

Πλοιοκτήτα και ναυτεργάτα πρέπει νά υποβοθήσουν τὸ ἔργον της άντιπροσωπείας της Π.Ν.Ο. Τὸ συμφέρον ἀμφοτέρων ὑπαγορεύει αυτὴν τὴν ἐνίσχυσιν τῆς άντιπροσωπείας της Π.Ν.Ο. Τὰ ἐπαναστατικὰ συνθήματα, αἱ ἀνεδοφικαὶ, αἱ ὅχι συνδικαλιστικαὶ, ἐπιδιώξεις και τὸ ταξικὸν μίσος δὲν ἔχουν σχέσιν με τὴν προσπάθειαν τῆς άντιπροσωπείας. Τὴν συνενέρωσιν, τὴν ἀπόνομην τοῦ δικαίου, τὴν ικανοποίησιν κάθε λογικοῦ αἵτηματος τῶν ἐργαζομένων και τὴν πάταξιν κάθε παρεκτρότητος, ἄλλας και κάθε ἐκμεταλλεύσεως, διποθενήποτε προσκομένης, αὐτὸς δε προσπάθησουν νά ἐπιτύχουν εἰς τὴν Αμερικήν οι κ.κ. Πλυτάς και Φουρναράκης.

Οι ἐφοπλισταὶ τῶν Ἑλλήνων, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑπὸ ξέναις σημαίαις Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοιῶν, ἔχουν κάθε λόγον, κάθε συμφέρον νὰ πυντεγασθοῦν μὲ τοὺς Ἕργατικούς ἀντίπροσώπους, ίνα ἡ ὁμαλότης ἐπικρατήσῃ ὡς καθεστὼν πλέον μόνιμον εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ἑρ-
άτων καὶ κεφαλαιού εἰς την Ναυτιλίαν.

„Αντίρρησης είς τάς ανταρέων απόφευξις μας δὲν πιστεύουμεν ἀπό κα-
ένα νοικιμόφρονα ἐργάτην και δίκαιον ἐργοδότην νὰ προβληθῇ. Θέλο-
μεν τούλαχιστον νὰ τὸ ἐλπίζωμεν.

Ἄσ παραδειγματισθῶμεν

Τὸ ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν τῆς Τουρκίας, εἰς τὸ ὅποιον διοικητικῶς ὑπάγεται ὁ κρατικός ναυτιλιακός ὄργανος τοῦ «Ντενιγιολλαρί», κατήρτισεν ἐπιτροπὴν εἰδίκῶν — ναυτηγῶν καὶ μηχανικῶν — οἱ ὅποιοι ἀπειθεωρήσουν τεχνικῶς τὰ ἔκ τῶν ναυπηγείων Ἀνσάλτο, πρὸ έτους ερίπου, καθελκυσθέντα ἐπιβατηγά τοις «Ισκεντερού», «Οὐλούντα» καὶ Σαμσούν.

‘Η ἐπιθεώρησις αὐτὴ ἔκριθο ὡς ἀπολύτως ἐπιβεβλημένη, κατόπιν συγκεκριμένων διαπιστώσεων, οτι δὲν ἐπηρίθησαν πιστώς ὑπὸ τῶν ἀφερθέντων ίταλικῶν ναυπηγείων, οι δροὶ τῶν ὑπογράφεντων συμβοῖαιν. Υποστρίζεται συναφῶς, ὅτι τὰ υπό ἐπιθεώρησιν σκάφη καὶ αυτηγούν τύπουρούν, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ ἐποψίν, τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ μειοεκτούν ἐπικινδύνως διὰ τὴν ἀσφαλῆ πλεύσιν τού. Τὸ ἐνίδιφερομενού, ἀλίστα, ὑπουργείον, εἰς κύρωσιν τοῦ ἰσχυρισμοῦ του αὐτοῦ, ἐπικαλεῖ-
αι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ τρία ἐπισφαλή ναυπηγήματα ἀδρανούν, ἐπὶ
τῆνας, εἰς τὰς δεξαμενὰς πρὸς ἐπισκευὴν τῶν συνεχῶν ζημιῶν των,
πανέρχεται δὲ καὶ εἰς τὴν καὶ ἄλλοτε προβληθεσσαν ἀξίων ἀπόζημι-
σεως τῆς Τουρκίας, από μέρους τῶν ὑποδόγων ναυπηγείων Αὔσταλτο.
Ἐπειδὴ συμβαίνει νὰ ἔχωμεν τοποθετῆσει καὶ ήμεις σημαντικάς
ρατικὰς ἐπιβατικῶν ὠσαυτῶν σκαφάκων παραγγελίας εἰς τὰ ίδια ναυ-
ηγεία, ὑποστημείουμεν ἐγκάιρως τὸ γεγονός, διὰ νὰ μὲ δοκιμάσωμεν
αἱ ήμεις τὸ ίδιον μὲ τὴν Τουρκίαν πικρὸν ποτήριον τοῦ ἐπιμηθέως,
αμβανόντες ἐκ τῶν προτέρων τὰ ἀπαιτούμενα μετρά διὰ τὴν ἀκριβῆ
ποπισμὸν τῶν ὅρων τῶν ίδικων μας κυπριανῶν συνδιδόμενον.

ΑΞΙΩΣΣΟΛΕΝΤΑΣ ΕΡΓΑΤΡΟΙΩΤΑΣ

Είς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» ἐποιηθεῖθη πρὸ μηδῶν ὡς Διευθυντὴς κ. Γ. Δρακόπουλος, Πλωτάρχης—Λιμενικός. Ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς ἀνάληψεως τῶν καθηκόντων του ἐπιστεύσαμεν εἰς τὴν πληροφοριαγράνωσταν τοῦ Ιδρύματος καὶ εὐτυχῶς δὲν ἥπατημενοι. «Οοσι» ἐννήσωσαν τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» πρὸ τοῦ κ. Δρακόπουλου καὶ δόσοι αργηκολούθησαν τὴν προσπάθειάν του καὶ τὰ πρώτα της ἀποτελέσματα ὅμολογον τὴν ἐπέλθουσαν ριζικῶν μεταβολῶν. Ἀπὸ τῶν Γραφείων, ἐν Ιατρείων, τοῦ Φραμκείου, μέχρι καὶ αὐτῶν τῶν κατεύθυνσεων του Ιδρύματος πρόδις ἀναμόρφωσιν τῆς διοικήσεώς του καὶ διεύσυντον τῆς γερεγετικῆς διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν ἀκτινοβολίας του, τὰ ἄντα ἔχουν τώρα ἐντὸς μηδῶν ἄλλην προσλάσθει ὄφιν. Ἄς μη πιστεύθῃ ἐπιδιώκουμεν διὰ τῶν γραφιών αὐτῶν τὸν ὑπεροχάλαντον εἴταιον ν

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

**Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners**

άπαγορεύσεως πωλήσεως πλοίων κειμένους νόμους.

Το «Υπουργείον της Ναυτιλίας ήγνόθησε τὸν νόμον καὶ τὴν πραγματικότητα. Επέτρεψεν αὐτὸν καὶ ὅγνι τὸ «Υπουργείον τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας τὴν διαφυγὴν ἀπὸ τὸν σημαίαν μας ενὸς καλοῦ σκάφους, ὅπερ τώρα θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἀφαλῶς θὰ ἐπισκευασθῇ καὶ θὰ ἀξιοποιηθῇ.

Αὐτά πρὸς τὸ παρόν. Θὰ παρακολουθήσωμεν τὴν τύχην τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἐπανέλθωμεν διὰ νὰ ἐνημερώσωμεν καὶ τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας.

Η ἐπικοινωνία μὲ τὰ ὡκεανοπόρα πλοῖα

Ἐλάθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ποτὲ δὲν πρέπει νὰ δίδεται πρόχειρος λύσις καὶ μάλιστα ἀπὸ μὴ εἰδικούς, εἰς ζητήματα τεχνικῆς φύσεως, διότι η τοιαύτη προχειρότης τὰ περιπλέκει, ἀντὶ νὰ τὰ ἐπιλύῃ. Κάτι τὸ παρόμιον φαίνεται νὰ συμβαίνῃ καὶ μὲ τὸν παράκτιον σταθμὸν ἀσυρμάτου, τὸν ἐπιφορτισμένον νὰ ἐξυπρετησῃ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς ὡκεανοπόρου ναυτιλίας μας μὲ τὴν Γενέτειραν. Ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ πολλὰ ἔχουν κατὰ καιροὺς γραφοῦ. Εἰς τὰ ἔκαστο τοιούτα, τὰ συστάσεις, τὰ παράπονα, ἀκούη δὲ καὶ τὰς παρακλήσεις πρὸς ἄρσιν τοῦ σημερινοῦ ἀπό τοῦ οὐδεμίᾳ ἀπάντηση, παρερχεθῆται καὶ οὐδεμίᾳ θετική ἑνέργεια καὶ εἰδίθητο. Τὸ «Ράδιο—Αθήναις» — ἡ S.V.A., οἷον εἶναι τὸ σήμα τῆς κλήσεως τοῦ — παραμένει κατὰ κανόνα ἀπρόσφορον διὰ τὰς μακρινὰς ἀποστάσεις.

Μὲ τὴν ἀλμάτην ἔξελιξιν τοῦ ἀσυρμάτου, Κράτη μὲ πολὺ μικρότεραν ἀπὸ ἡμέτην ναυτιλίαν, ἔπειτον νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν τηλεπικοινωνίαν μὲ τὰ πλοῖα τῶν εἰς οἰονδήποτε σημείον τῆς Υδρογείου καὶ ἀνεύρισκοντας τάυτα. Αντιθέτως η Πατρίς μας, ἡ Ἑλλάς, η ὁποία δικαίως θεωρεῖται ὡς η τρίτη κατὰ σειράν ναυτιλιακή δύναμις τοῦ Κόσμου, ἔχει τελείως παρασελήση τὴν βελτίωσιν τῶν μέων τηλεπικοινωνίας μὲ τὰ πλοιοπόρα σκάφος της. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τάυτης εὐρισκόμεδα εἰς τὸ χαμηλότερον ἐπίπεδον, ἐναντίον πάσης ἀλλήλης χώρας.

Τὸ πλέον ἀκατανόητον εἰς τὴν θιλιεράν αὐτῆν κατάστασιν εἶναι τοῦτο: Ἀφοῦ ἀπὸ τὰς ἀρχὰς ἀκόμη τοῦ 1950 συνεπληρώθησαν αἱ ἐγκαταστάσεις ἔνος μεγαλύτερους ίσοχούς ποιητοῦ θρασέων κυμάτων — ἐνὸς πομποῦ ποὺ ἐπὶ ἦτη «φιλοστόργως» ἐκράτειτο κλειδωμένος εἰς τὰ κιβώτια — δὲν ἐτέθη ἀκόμη εἰς λειτουργίαν, διὰ νὰ ἐξυπρετησῃ τὰς ἀνάγκας τῶν ἀνὰ τὸν ὡκεανὸν σκαφῶν μας. Πᾶν δ.τι γραφῆ, δὲν δύναται νὰ ἀποδώσῃ τὴν ψυχικὴν ἀγωνίαν καὶ τὸ μαρτύριον καθεὶς ἀσυρματιστοῦ, δυστιθάντα πάσης ἀλλήλης χώρας.

Θὰ πρέπει τὸ πλοῖον νὰ εὔρισκεται εἰς τὴν Μεσόγειον, διὰ νὰ θερηθῇ ὡς σχετικῶς ἐξοφαλισμένη ἢ ἐπαφῇ μὲ τὸ «Ράδιο—Αθήναις». Ὁταν τὸ πλοῖον εύρεθη πέραν τοῦ Γιβραλτάρος ἢ τοῦ Σουεζ, ἡ ἐπιτυχία τῆς συνέδεσης εἰναι ἀνέφικτος καὶ ἡ προσπάθεια τοῦ ἀσυρματιστοῦ μαρτυρική. Πρόκειται περὶ καταδίκης εἰς πολύωρον ἀπασχόλησιν.... Διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν διάλογον λέξεων μὲ τὸ S.V.A., ποὺ ὑπὸ διμάλας συνθήκας θὰ ἀπῆται χρονικὸν διάστημα διάλγων μόνον λεπτῶν, καταναλίσκονται ὧραι ἀτελείωτοι. Ὁ ἀσυρματιστὸς ἀνάστητος συναδέλφους του, ἔτερων πλοιών, ποὺ ταξιδεύουν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τοὺς παρακαλεῖ νὰ στέρεσον, ὅπως χρησιμοποιηθοῦν ὡς ἐνδιάμεσοι διὰ τὴν σύνδεσιν. Εὔτυχως, δὲν ἡ προθυμία καὶ ἡ ἀλληλεγγύη τῶν ραδιοτηλεγραφοφόνων μας εἶναι τόσον ἀνέπτυγμένη, ὥστε στανίστατα συμβαίνει νὰ μὴ φθάσῃ ἔνας ραδιοτηλεγράφημα εἰς τὸν προορισμόν του. Ενδεχομένη διάφορος συμπεριφορά τῶν συναδέλφων μου ἀσυρματιστῶν, θὰ εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ προτιμᾶται ἡ ἀνταλλαγὴ τῶν ραδιοτηλεγραφημάτων μὲ τὴν «Ελλάδα.... δι' ἐπιστολῶν!....

Θὰ ἔπειτε — φρονῶ — νὰ δοθῇ μία ἔξηγησις διὰ τὴν μὴ λειτουργίαν τοῦ ἑτοίμου ἀπὸ μηδῶν ὑδρέων ισχυροῦ πομποῦ. «Ηκουσα νὰ διμιουργῶ περὶ ἐλλείψεων πρωστοκού!» Άλλα τότε, διατί τὸ προσωπικὸν ποὺ χειρίζεται σήμερον τὸν ἀσθενὴ πομπὸν τοῦ S.V.A., δὲν διατίθεται διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ νέου καὶ ισχυροῦ πομποῦ;

Ciemfuegos 21)11150 ἐπὶ s)s «Κάστωρ»

Μετὰ τιμῆς

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΤΣΩΝΗΣ
Ραδιοτηλεγραφοτῆς α' E.N.

Σ.Η.Μ. «NAYTIKON XRONIKON»: Τοῦ κ. Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐφελκύουμεν τὴν ἀμεσον προσφοράν ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς τοῦ ἀσυρματιστοῦ κ. Κατσώνη. Δέγη εἶνε οὔτε η πρώτη καὶ πολὺ φθονείσθατο οὔτε η τελευταία διαμαρτυρία, ποὺ ἀκούεται ἀπὸ τοὺς ταξιδεύοντας ναυτικούς μας, ἀπὸ τὰ ὡκεανοπόρα πλοῖα μας, διὰ τὴν πλημμελή ἐπικοινωνίαν τῶν μὲ τὴν Γενετείραν.

Θέλομεν νὰ ἐφανιζώμεθα ὡς χώρα ναυτική. Αξιούμενη τὴν πρόσδοσον τοῦ Εμπορικού μας Ναυτικού καὶ δὲν κατωρθώσαμεν ἀκόμη οὐδὲ τὴν πληγραφικήν μὲ τὰ πλοῖα μας σύνδεσιν νὰ ἀποκαταστήσωμεν.

Διερωθώμεθα πάνω θὰ ἡτο δυνατή ἢ διαχειρίσις ἐντεύθην ἐνὸς ὡκεανοπόρου σκάφους, διὰ τὸ ἐφοπλιστής του δὲν θὰ ημπορηθῇ οὐδὲ μὲ τὸν

πλοίαρχόν του νὰ ἐπικοινωνήσῃ καὶ νὰ δώσῃ τὰς ἐντολάς του;

Καὶ ὅμως οἱ ὄγνουσύνετες τὰ πράγματα ἀποροῦν διατί ὁ Πειραιεὺς ἐπαυσει πλέον νὰ εἴνε κέντρον ἐφοπλιστικὸν καὶ κέντρον ναυλώσεων, ὅπως πρὸ τοῦ πολέμου καὶ διατί οἱ ἐφοπλισταὶ μετέφερον τὰ γραφεῖα τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Ο. κ. Στεμπερόπουλος πρέπει νὰ ἀναλάβῃ προσωπικῶς τὴν ὑπόθεσιν. Αἵξει τὸν κόπον.

Η παλιννόστησις

Θέμα ἔξοχως ἐνδιαφέρον, καθημερινῆς μάλιστα συζητήσεως μεταξὺ τῶν ναυτιλούμενών είναι τὸ τῆς παλιννόστησεως τῶν ἀπολογισμένων εἰς τὴν ξένην ναυτικῶν. Τὸ ζήτημα αὐτὸν πραγματεύεται ἀπὸ πάσης πλευρᾶς δὲ ὅτρης ἐρευνητῆς τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δικηγόρος κ. Φωκίων Γ. Ποταμιάνος.

Μία ἀπὸ τὰς πλέον ἀσθενεῖς πλευρᾶς τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τοῦ ὡκεανοπόρου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ είναι ἡ διαπάνη τῆς μετακίνησεως καὶ τῆς παλιννόστησεως τῶν πληρωμάτων. Τὸ σχετικὸν κονδύλιον ἐπιβαρύνει τοὺς λογαριασμοὺς τῶν πλοίων μὲ σημαντικὰ ποσά, δεδομένου ὅτι κατὰ μέσον δρον δέκα καὶ πλέον μέλη τοῦ πληρώματος μετακαλοῦνται καὶ ισάριθμα παλιννόστηνται ἐπησίως ἀπὸ κάθε Ἑλληνικοῦ φορτηγού. Σημαντικόν τούτο μίαν δαπάνην δύο περίπου χιλιάδων δολαρίων μηνιαίων ὑπὸ τὰς διμαλωτέρας τῶν συνθηκῶν.

Αἱ διεργασίεις κατὰ μάζας συνενοχήσεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργών διὰ τὰ συναψίν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἔχουν, ἐν συνεχείᾳ, νὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ τὸ ζήτημα τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως, τῶν σχετικῶν κατὰ τὴν ἀπόλυτον ἀποκημάσεων καὶ τῆς παλιννόστησεως. Προσπέσθεις εἰλικρινῆς ἔξι ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν καταβάλλεται ἵνα καὶ αἱ συναψίν παλιννόστησεις ἀποφεύχθουν εἰς τὸ μέλλον. Βαρύνουν πολὺ τὴν διαχείρισιν τῆς πλοιοκτήσιας.

Η πραγματεία τοῦ κ. Ποταμιάνου ἔρχεται ἀκριβῶς τὴν κατάλληλην στιγμήν. Παρέχεται η ἐύκαιρια νὰ ἐνημερωθοῦν οἱ τοῦ ὑπουργείου ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπὶ τῆς ἐπιστημονικῆς θέσεως τοῦ ζητήματος τῆς παλιννόστησεως καὶ περισσότερον κατατοπισμένοι νὰ χωρήσουν εἰς τὴν προσαρμογὴν καὶ τὰς σημερινάς ἀνάγκας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

«Ἀπὸ αὐτῆς ιδιαιτέρως τῆς πλευρᾶς η μελέτη τοῦ κ. Ποταμιάνου ἔξινος πρόθεσιν ἔξοχως ἐνδιαφέρουσαν τὴν Ναυτιλίαν.

Τεχνικὰ ζητήματα

— Αἱ πτώσεις τῶν κλιδάνων εἰς τὸν κυλινδρικὸν λέβητας καὶ τῶν αὐλών τῶν «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ»

Ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν ἔξελιξιν τῆς σιδηροδρομικήσας, η σύγχρονος ἔξελιξις καὶ εἰς τὴν χημείαν μᾶς προμηθεύει τὰς διαφόρους συσκευασίας, αἵτινες χρησιμοποιούνται σήμερον διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν λεβήτων, ψυγείων κλπ.

Μὲ τὴν παλαιὰν μέθοδον χρησιμοποιούνται καὶ τοποθετοῦνται ἐντὸς τῶν λεβήτων, τεμάχια «Ζίγκου» ἢ καὶ μία ἐπάλειψις ἀσβέτου καὶ τοῦτο ὃ ἐπὶ τὸ πλείστον διὰ τὰ προφυλάσσεται ὃ λέβης. «Ηλθον, δημως, οἱ διάφοροι χημικοὶ μὲ τὰ «συσκευασίας» τῶν καὶ τὰς πομπώδεις διαφυμίσεις τῶν νὰ ἐκτοπίσουν τὰς παλαίστρες μεθόδους. Χρησιμοποιουν σήμερον τὰς «χημικάς συσκευασίας», χωρὶς φυσικά νὰ προδέψουν τὰ ἐπακόλουθα. Ἐπὶ παραδείγματι: Λέγει ὁ κατασκευαστής τῆς Α ἢ Β «συσκευασίας» ὃ διὰ πέντε κιλὰ ὑδατος χρειάζεται ημιούντος κιλούς; Ισως ὁ κατασκευαστὴς νὰ υποστηρίξῃ καὶ νὰ λέγῃ, ὅτι ἀπολύτως καμίαν ἐπίδρασιν δὲν ἔχει τοῦτο. Αὐτὸς φυσικά εἰς τὴν θεωρίαν. Εἰς τὴν πράξιν, δημως, βλέπουμεν ἐνίστε αὐτοτέλεσμα. Δι' αὐτὸν καὶ παρατηρούμενοι συχνότερα τὰς πτώσεις τῶν κλιδάνων εἰς τὰ πλοῖα, αἵτινα πεταχειρίζονται χημικάς ούσιας, παρὰ εἰς ἑκατόντα τὰ διπολύτερα κατασκευαστής της Ζίγκους» ἀσβέτοντος τὸ πλείστον τὸ σύνθετος καπάνισμα.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν οἱ μηχανικοὶ καλὸν θὰ εἶναι ν' ἀρκοῦνται εἰς τὴν παλαιὰν μέθοδον, ητὶς ἀπεδείχθη καὶ ώφελιμωτέρα, παρὰ εἰς τὴν χρῆσιν «Φαρμάκων», ταὶς οποίαι σχηματισμούς μιάν βλαβεράν κρούστων ποὺ τὸ λεγόμενον κοινῶς «πουρι» ἐπὶ τὸν ἐλάσματος τοῦ κλιδάνου, διπερ ἔστω καὶ εἰς χηλιστοῦ, εἰνὲ δύσκολον εἰς τὸ κοτάνισμα. «Ἐπὶ πλέον εἶναι δύσκολον ἐπὶ περισσότερον εἰς οἰονδήποτε μηχανικὸν ὄσον δημότη προσεκτικὸς καὶ έαν εἰνὲ οὔτος, νὰ μεταχειρισθῇ ἀκριβῶς τὴν προσδιοριζόμενην ποσότητα. Εκτὸς τούτου, τὰ διαφόρα «συσκευασμάτων» σύν τῷ χρόνῳ δίδουν καὶ διαφόρους «βαφάς» ἐπὶ τοῦ ἐλάσματος τῶν κλιδάνων.

Αὐτὰ διὰ τὸν κυλινδρικὸν λέβητας. Διὰ τὸν λέβητας οὕμως τῶν παλιννόστησεως αἱ χημικαὶ «συσκευασίαι» είναι ἀπαραίτητοι. Αποφεύγονται αἱ πτώσεις οὕμως φυσικά κλιδάνων, ἀλλὰ τῶν αὐλῶν διαμέτρου τεσσάρων ίντσῶν.

«Οταν ἐπὶ τῶν αὐλῶν σχηματισθῇ τὸ λεγόμενον «πουρι», ἐπειδὴ τὸ δύωρ δεῖται λειτουργεῖ κανονικῶς ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ αὐλοῦ καὶ λόγω τῆς ὑπερβολικῆς θερμανσίας ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ μεγάλου μήκους ἀφ' ἐτέρου, οἱ αὐλοὶ τῆς κάτω σειρᾶς, διαμέτρου τεσσάρων ίντσῶν, ἀρχίζουν νὰ κάμπτονται, ἔκει δὲ διπού τὸν κάτω συστήματος μεταχειρίζονται ἐπὶ τῶν αὐλῶν διαφόροι «έξελκώσεις». Ολοι οἱ υποστάτες τὴν ἀνωτέρω φαινόμενα αὐλοὶ ὄφειλον ἀμέσως ν' ἀντικατασταθοῦν, διότι λόγω τῆς κάμψεως των, η αὐλοφόρος πλάξεις ταται ταται ἀνομοιούμορφον διαστολήν.

Εἰς τοὺς ἀνωτέρω λέβητας καλὸν εἶναι εἰς τοὺς ἀκάστοτε λιμένας οἱ μηχανικοὶ νὰ προβαίνουν εἰς καθαρισμόν τῶν αὐλῶν τεσσάρων ίντσῶν διά τῶν «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ» τουρμπινῶν, ἵνα διαπούν αὐτοὺς ὅστι τὸ δυνατὸν περισσότερον χρονικὸν διάστημα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ

Μηχανολόγος Β.Σ.Λ. καὶ

«Αντιπρόσωπος τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν. ἐν Αιγύπτῳ

FAROS & C° (Pty) LTD
Ship Chandlers and General Merchants
Exporters and Importers
90 SIR LOWRY RD.
CAPE TOWN P.O.Box 1293
ALL KINDS OF MEATS, POULTRY,
BACON, HAMS, FISH, GROCERIES, VEGETABLES
FRUIT OF ALL KINDS, PROMPT DELIVERY,
PROVISIONS SUPPLIES AND EQUIPMENT FOR CABIN, DECK AND ENGINE.
Offices: FAROS BUILDINGS—CAPE TOWN (S.AFRICA)

ΤΙ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

‘Ως ήτο ἐπόμενον, αὐτὸ ποὺ σφῶν καὶ εἰκρινάς ἔξθεσα εἰς τὸ προγούμενον σημείωμά μου, ὑπὸ τὸν τίτλον: «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΚΑΛΕΝΔΑΙ» δυσθέρπτοςαν ωρίσμενους κυκλους, προσκειμένους τῷ ὑπουργείῳ «Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τῷ ὑπουργείῳ Συντονισμού». Βεβαίως, δὲν ήτο να δυσαρεστησούσα οιονδήποτε. ‘Ἀσχολούμενος μὲ τὰ ἀλιευτικά τῆς χώρας μας ζητήματα καὶ ἐδψει τοῦ ὑπὸ κατάρτισιν τριετού προγράμματος ἀνασυγκρότησεως, ἔθεωρας σκόπιμον νὰ συμπληρώσω τὰ κενά τοῦ ἀπολογισμού, τῶν διὰ τὴν ὄργανωσιν καὶ προσαγόνην τῆς παρ’ ἡμῖν ἀλλειας, ἐπὶ πενταετιαν πετραγμένων.

Η ἀπαρίθμητις καὶ ἀνασκόπησις τῶν γεγονότων δὲν πρέπει υοιπὸν ιὰ ἐκληφθοῦν ὡς ἐπιχειρήματα ἀντιδικίας, ἀλλὰ μᾶλλον ὡς συντελεσταὶ δομιούργιας, διότι οὐτώ πως θα γνωσθούν καὶ θα ἐκτίμηθον τὰ πλεονεκτήματα η τὰ τυχὸν ἀμαρτήματα τῶν πεπραγμένων. Η ὑπερδολικὴ διαφημιστικὴ μεγέθυνσις τῶν πρώτων καὶ η σκόπιμος σμίκρυνσις, ἀποστρωπησὶς η εξαφανίσις τῶν δευτέρων, ἐδημιουργησαν σύν τω χρόνῳ παρὰ τῇ Κοινῇ Γύναιῃ, ἐσφαλμένας ἐπὶ τῆς πραγματικότητος ἐντυπώσεις, αἵτινες πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ σπουδαιότερου παραγωγικοῦ μηκόντος καλάδου, πρέπει ὀπωδότητε να διασκευάν.

Ἐαν μὲν αὐτὰ που λεπτομέρεις εἰς τὴν ἐκθεσίν μου ανεφέρει εἶναι ακριβῆ, τότε οἱ ἐπὶ τῆς ὄργανώσεως, τοῦ συντονισμού καὶ τῆς ἀναστροφής εἰναιτέλεμνοι, πρέπει ίδιαιτέρως νὰ τὰ προσέξουν καὶ ἀναλόγως νὰ καταρτίσουν τὸ διά τὸν τομέα τοῦ κλάδου τούτου σχέδιον. Ἐαν ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος, τότε πρέπει ἀπάραιτήτως νὰ ἀνασκευασθοῦν μὲ απόδειξις, ἀριθμούς, δικαιολογητικά, ζωτανά παραδειγμάτα καὶ ἀπαρίθμητην γεγονότων. Μέσος ὅρος δὲν χωρεῖ. Ὁ Τύπος εἰς τὴν Ἑλλάδα εἰνεὶ έλευθερος. Ἡ μέχρι στημένος ἀκόλουθωμενή τακτική, τοῦ «πόπιος συμφωνεῖ μαζί μας είνει ἀξιαγάπητος, καλὸς καὶ ἀγαῖος — καὶ ὅποιος δὲν συμφωνεῖ είναι ἀξιος ἀγχόνης», δὲν ἔχει πλέον πέρασι, ἔχει τελείωσις φθαρῆ.

ΔΕΚΑ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ ἔδαπανθησαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν, ὥργανων καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας ἐν Ἐλάδῃ. Οἱ δρῦμοι αὐτοὶ εἰνέ γραμμένοι εἰς τὰ βιβλία τῶν μετεχουσῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ χωρῶν, μὲν ἀναλυτικάς ἐπεκηγήσεις διὰ κάθε κονδύλιον. Τόσα δολλάρια διὰ τὰ ἔφοδια, τόσα διὰ τὰ πετρελαιομηχανῆ, τόσα διὰ τὴν ναυπηγητικὸν ἐξουσίαν, τόσα εἰς πλοία, τόσα εἰς δάνεια πρὸς τοὺς ἀλιεῖς κ.ο.κ. "Οποῖος ἔνος ρίξῃ μιᾶς ματιάς εἰς αὐτοὺς τοὺς ἀριθμούς, θὰ μείνῃ μὲ τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι η χώρα μας ἔτυχεν ιδιαιτέρων δλούς πειριοδικῶν καὶ διτί, ἀσφάλως, διὰ τὰ ἀνόρθωσιν τῆς ἀλιείας, καπτόντων τῶν τόσων δαπανῶν, θὰ ἔγιναν πραγματικά... θαύματα. Μέσα εἰς αὐτὸν τὸν συνωστισμὸν τῶν ἀριθμῶν, τῶν παραβολῶν, τῶν ὑπολογισμῶν καὶ τῶν συγκρίσεων, ὁ τε Ὀργανισμὸς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ οἱ συνέδροι του, κινούμενοι, ἀναμένουν εἰς τὰ 25 τρέχοντα τὸ τριετὲς πρόγραμμα ἀνασυγκρότησεων καὶ τὸν ἀπολογισμὸν τῶν πεπραγμένων, διὰ νὰ κρίνουν πώς ἐχρησιμοποιήθη ἡ χορηγηθεῖσα οἰκονομικὴ βοήθεια, τὶ ἐπωφελές ἔγινε, τὶ ἀναγκαῖον δὲν ἔγινε, νὰ ἐκτιμῆσουν τὰ πεπραγμένα εἰς τὴν θετικὴν τῶν ἀξιῶν καὶ νὰ σκεφθοῦν, ἔτι πρέπει νὰ συνεχιοθῇ ἡ βοήθεια ή δοξῇ.

Είνε, λοιπόν, ἐπειγόντως σκόπιμον ὅπως, ή ἐπὶ τῶν πεπραγμένων ἔκθεσίς μας, τούλαχιστον δι' ὅσα ἀφοροῦν τὴν ἀλείαν, μὴ Βασισθῇ εἰς τὰς ἀπάτηλὰς ἔξαγγελίας καὶ τὰς ὑπερβολικὰς δισφημίσεις τῶν ἄνευ σημασίας γεγονότων, ἀλλὰ νὰ ἀναφέρῃ μὲν πάσαν ἀκρίβειαν τι εἰς τὴν πραγματικότητα ἐπετελέσθῃ, ἕστω καὶ ἐὰν τοῦτο εἰνε εἰς βάρος μας. Είνε προτιμότερον νὰ εἴπωμεν τὴν ἀλήθειαν καὶ νὰ τύχωμεν εὐμενους ἀπόδοχης τῶν ἵσως ἐλαφρυντικῶν προπτώσεων, παρὰ νὰ ἀντικρύωμεν την ἀδιαφορίαν, τὰ σκώματα καὶ τοὺς σαρκασμούς. Ἡ ἀπόκρυψις τῆς πραγματικότητος δὲν ἔχει νόημα αὐτῆν τὴν στιγμὴν, διότι, ὑπάρχοντας ὠρισμένα γεγονότα τὰ όποια εἰνε ἀδύνατον νὰ περάσων ἀπαρατήρητα καὶ νὰ μὴ σχολιασθούν δυσμενῶς. «Οπως π.χ. ή τύχη τῶν ἀλιτευτικῶν πλοίων τῆς «ΟΥΝΠΡΑ», ή διάθεσις τῆς ναυπηγήσιμου ἔμειας εἰς ξένους πρὸς τὴν ἀλείαν σκοπούς, ή σπάνις τῶν ἰχθύων εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ή πώλησις τούτων εἰς τιμάς ἀπροστίους διὰ τὸν ἐργαζόμενον κόσμον, ή συνεχῆς ἔξαγωγή συναλλάγματος διὰ τὴν ἐκ τῆς ἀλιοδαπῆς προμήθειαν νωπῶν ἰχθύων καὶ ἀλιτάστων καὶ πολλὰ ἄλλα.

Πρό τινων ἡμερών ἀκόμη, μὲ τὸ ἀτμόπλοιον «Σπένεν» ἐκομισθῆσαν ἔξι Ἰσλανδίας 1200 τόνιον βακαλάου, ἀξίας 100.000 περίπου λιρών. «Ἐὰν εἰς αὐτὸ τὸ κονύλιον προστεθούν καὶ αἱ ἀξίαι τῶν καθημερινῶν ἑισαγομένων ἔκ Τουρκίας νοτιῶν Ἰχθύων, ὡς ἐπίσης καὶ τῷ ἔκ Πορτογαλίας καὶ ἄλλων χωρῶν εἰσαγομένων ἀπλάστων, κωνσερβῶν καὶ καπνιστῶν ρεγγῶν, εὔκολα δυναμεῖσθα νὰ ὑποστρέψισμεν πόσον χρυσὸν ἔχαγομεν διὰ φάρα καὶ διάφορα ἰχθυόπρα. Ή ἐνοια, λοιπόν, τῆς διά τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ἀλειας βοηθείας ήτο, νὰ προαχθῇ ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὸ ἀνώτατον ὅριον καὶ νὰ καταστῇ ἡ χώρα, ἐν τινι μέτρῳ, αὐτάρκειας εἰς ἵχθυς, οὐτως ὥστε νὰ μη ἔχαγεται πολύτιμον συναλλαγμα διὰ τὴν ἔκ της ἀλλοδαπῆς ἀγοράν ἐνός εἶδους, ποὺ εἰμεθα κάλλιστα εἰς θέσιν νὰ παράγομεν μόνοι ήσας.

"Η διά του μπαντοκρουσίας διαφήμισις, ότι τα «γρί—γρι» φαρέύουν χιλιάδες όκαδες σαρδέλλα, ότι τα ψάρια πωλούνται στους δρόμους είς ευτελεῖς τιμάς, ότι έλυθη τὸ πρόβλημα τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Ἑλλάδα, χάρις εἰς τὰ ληφθέντα μέτρα καὶ πολλὰ ἄλλα ὄντως διαφημιζόμενα αὐτούς σημασίας γεγονότα, δὲν είνει ἀσφαλή κριτήρια, ότι ἡ ἀλιεία ἔχει πράγματι ὄργανωθεί εἰς τὴν χώραν μας. Με μερικούς τόνους σαρδέλλας — περὶ αὐτῶν γάρφα τακτέωρ — καὶ οἄλιγες καλλές σαφριδῶν ποὺ ἀτάκτως ἀλιεύονται, δὲν ἐπιλέγεται τὸ εἰς ἤθυς ἐπιστιτοκόν μας πρόβλημα. Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ γάρ ὑποστηρίξῃ με πεποιθήσιν, διτὶ δὲν ἡληκίος Λαός ἡμπορεῖ διηγεκών νά τρώγη σαρδέλλες καὶ παλαιότερος, δύον θηφάνη καὶ ἀντι πωλούνται. Τὰ καλά ψάρια είνει σπάνια καὶ δοσα σποραδικώς ἐμφανίζονται, πωλούνται πανάκριβα. "Οταν μάλιστα είνει κακοκαιρία, οὔτε λέπι ψαριοῦ εὑρίσκεται εἰς τὴν ἄγοράν. Αὐτὴ είνει ἡ θιλερά πραγματικότης, τὴν δποίαν δόλος δ κόσμος, εξ ίδιας ἀντιληφεως, γνωσίει.

φεούς, γνωρίζει.

Είναι λοιπόν, γενονός ἀναμφισβήτητον, ότι ἀφοῦ ἡ Ἰχθυοπαραγωγή μας είνει μηδαμινή καὶ ἀφοῦ συνεχῶς ἔσχαγομεν συναλλαγμα εἰς τὸ ἑξατερικὸν διὰ τὴν ἄγοράν ἰχθύων καὶ ἰχθυρῶν, αὐτὸ θά πη πώς τίποτε τὸ θετικὸν δὲν ἐπραγματοποιήθη εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας, παρὰ τα δώδεκα ἑκατομμύρια δολαρίων που ἐδιπανθήθησαν πρὸς τὸν σκοτώνυτον. Τώρα πάλιν, ἐὰν μὲ δισταύρωσιμα καὶ τὸ διασκεδαστικό-χινδιάκι τῶν δισφιμίσεων τῆς «δόδοντόπαστας» θέλωμεν νά παρουσιάσουμεν.

μεν τὰ μειονεκτήματα ὡς πλεονεκτήματα, τὴν σπάνιν τῶν ἔχουσαν ὡς ὑπερεπάρκειαν καὶ τὰς ἀστρονομίκας τιμάς ὡς φθῆνειν, αὐτὸς ἐκφεύγει τὸν ἐπιδιώκειν τῶν στηλῶν τουτῶν καὶ πάσαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐκ μέρους μου ἀσχολίαν.

Μοι ἐξητήθη νὰ συνεισώσω τὴν ἀπάρχιμπουσιν τῶν τόδων ἄλλων καὶ διαφόρων ἐδὲ ἐν ἑινεῖ, ποὺ ἐλέψει χώρου διέκοψα εἰς τὸ προηγούμενον σπηλαιόματό μου. Θά ἀποτολμήσω, λοιπὸν νὰ περιγράψω ταῦτα μὲ πάσαν δυνατήν ἀντικειμενικότητα, φοβούμενος μὴ τυχὸν δυσαρέσσων καὶ ἄλλους, ποὺ ἐγκαλούθουν νὰ πιστεύουν εἰς τὸ θαῦμα... τῆς ἀλιευτικῆς μας ἀνασυγκρότησεως.

Εἰς δόλας τας χώρας τού κόσμου, ναυτικάς και μή, ή ἀλιευτική βιομηχανίας ἐμφανίζουμένη είτε ως κρατική υπόθεσις, είτε ως αὐτόνομος ὄγανος μός, είτε ως ιδιωτική πετίχειρος, ἀκολουθεὶς ἀπάρχειλτας τας αὐτάς περίπου κατευθύνσεις, τάς καθιερωθείσας ἀπό αὐτὴν ταύτην τὴν δύναμιν τὰς πραγμάτους, τὴν τριβήν, τὴν πείραν καὶ τὴν δημιουργικήν ἐξελίξιν. Αἱ κατευθύνσεις αὗταί είναι σαφῶς καθηρωμέναι καὶ δὲν ἐπιδέχονται μεταβολάς, διότι ή καθ' δόλου διάρθρωσις τῆς βιομηχανίας ταῦτης είναι ούτως πως συνδεδέμενη, ὥστε, ή παραμικρά ἐκ τῶν βασικῶν γραμμῶν παρέκκλισις νὰ δύναται νὰ θέση ἐν κινδύνῳ δόλοκληρον τὸ σύστημα τῆς ὁργανώσεως.

‘Υπάρχουν ναυτικαὶ χῶραι, δῆπος ἡ Ἑλλάς, ποὺ δὲν ἔχουν ὠργανωμένην τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν καὶ μὴ ναυτικαὶ χῶραι, δῆπος ἡ Πόλις λανιά, τὸ Βέλγιον καὶ ἄλλαι, αἱ ὀποῖαι χάρις εἰς τὴν συστηματικὴν ὁργάνωσιν τοῦ κλάδου τούτου, κατώρθωσαν νὰ προσθέσουν εἰς τὴν Ἐθνικήν των οἰκονομίας ἕνα πρώτης ταξεών εἰσόδημα ἀπό τὸν θάλασσαν, ποὺ δὲν ἔχουν. Διὰ τοῦτο ἐπιμένω καὶ κόπτομαι εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ὁργανώσεως, τῶν κατευθύνσεων, τῶν συγχρονισμένων πλοίων καὶ τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν πληρωμάτων. Δέν ἡμπορούμεν, λοιπόν, νὰ ἀγνοησώμεν τὸ σύστημα ἑργασίας, ποὺ οἱ ἄλλοι λαοὶ ἀκούσθων καὶ προσδοκοῦνται καὶ νὰ τὸ ἀντικαταστήσωμεν μὲ ἄλλη ἐπινόστιν δῆθεν καλυτέραν, «τοῦ κεφαλιού μας», καὶ νὰ ἀποτύχωμεν.

Από οιανδήποτε πλευρά και αν ξέετασθωμεν τὸ ζῆτημα, θέλοντες, και μὴ θὰ καταλήξωμεν εκεί, ἀπὸ διου δοιοι οι ἄλλοι πρήσαν, προσθήθωσαν μὲ ζῆλον και ἐπρόκοψαν, δηλαδὴ τὸ ἐπιτελικὸν σχέδιον ὁργανώσεως μὲ τας κατευθύνσεις του, που είνε δι' ὅλους ἔν και τὸ αὐτό. Ή ἀλιευτικὴ βιομηχανία παντού και πάντοτε διασερεῖται εἰς τρεις τομεῖς, ἐντελῶς ἀττὶς ἀλλήλων κεχωρισμένους ως πρός τὰς ἀκολουθητέας κατευθύνσεις και ἀλληλοδιοθεμουμένους, μόνον διὰ τὸ κοινὸν συμφέρον. Οὕτοι ἔχουν ώς ἔχης: Πρῶτον, ὁ τομεὺς τῆς θαλάσσης ἢ τὸ τεχνικὸν μέρος τῆς δῆλης ὑπόθεσεως, που ἀφορεῖ τὰ πλοῖα ἐν γένει, τὸ ἐξοπλισμὸν των, τὰς πτερελαιομηχανάς, τὰ μύρια δσα μηχανήματα των, τὴν ἀνά τὰς θαλάσσας και τοὺς ὡκεανούς, σύμφωνα μὲ τὰς ἐποχὰς κινήσεων των, τὴν ἔξασκησιν και τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν πληρωμάτων, τὰ ἀλιευτικὰ πεδία δράσεως, τοὺς ιχυολιμένας μὲ τὸν ὄρπιον ἔξοπλισμὸν των, ὅπου τὰ πλοῖα θὰ ζητησουν καταφύγιον μετά τὸ ἐπίτονον ἔργον των και ὅπου θὰ ἐμπιστευθοῦν το πολύτιμον των φορτίον, τὰ ψάρια.

Δεύτερον, ὁ τομέας τῆς ἐπρᾶς ή τὸ οἰκονομικὸν μέρος, που ἀφορᾶ τὴν ἰχθυαγοράν, τὰ ψυγεῖα, τὴν περιποίησιν, διατήρησιν καὶ ἐμπόριον τῶν ἰχθύων, τὴν μεταφοράν τούτων εἰς τὴν ἐνδόχωραν, τὰς ἐν γένει ἐπὶ τῆς ἐπρᾶς ἐγκαταστάσεις, τὰ γραφεῖα τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν, τὰς στατιστικὰς, τὴν οἰκονομικὴν ἐν γένει διαχείρισιν, τὰς ἀσφαλείας τῶν πλοίων, τὴν ἐπὶ τῆς ὄλιειας προπταγμάνδαι κλπ. Τρίτον, ὁ τομέας τῶν ἔρευνών ἢ τὸ ἐπιστημονικὸν μέρος, που ἀφορᾷ τὸν κατατημόν τῶν αἰλιετικῶν χαρτῶν, τὸν καθορισμὸν καὶ διάγνωσιν τῆς ἰχθυολογικῆς πανίδος, τὰς ἔρευνας, τὸν ἐμπλουτισμὸν διὰ γόνου ή ἔξευγενισμὸν τῶν ἰχθύων, ὅπως λέγουν, τῶν ποταμῶν, λιμνῶν, λιμνοθαλασσῶν, τεαγώνων, κοπιῶν καὶ ψυφέδων ἀκόμη. Τὴν περὶ ἀλιείας βιβλιογραφίαν, τὰς ἐπιδημικὰς τῶν ἰχθύων νόσους, ἀν αὐταὶ καθορίζονται καὶ καθε τι ποὺ ἀφορᾷ τὴν ἐπιστήμην, ἰχθυολογίαν, ὑδροβιολογίαν κλπ.

Από τούς τρεῖς αὐτούς τομεῖς, ή κατά ποσοστόν σημασία, καὶ κατάταξις, δηνας αὐτή διεθνώς κατεγγέμηθη, εἶναι ή έξης. Τεχνικήν, μέρος 60 %, οἰκονομικὸν μέρος 25 % καὶ ἐπιστημονικόν 15 %. Εἰς τούς ανά τὴν ύψηλιον ἀλιευτικὸν κύκλους, ή κατάταξις αὐτή δικαιολογεῖται μὲ τὸν θυμωσοφικὸν συλλογισμὸν, δότι τὰ ψάρια εύρισκονται στὴ θάλασσαν καὶ ὅποιος τὰ ψαρέψῃ, αὐτὸς ἔχει τὰ ἄξιαν καὶ τὰ προτείᾳ. Απὸ ἄμηνησεύτων χρόνων ὁ ἀνθρώπος τράγει ψάρια, χωρὶς τὴν πολαιάν ἐκείνην ἐποχὴν νῦν ὑπῆρχον οἰκονομικαὶ ὀργάνωσεις καὶ ἐπιστήμαι. Ο πρῶτος, λοιπόν, τομεῖς ὑπῆρχε, πάλαι ποτὲ, καὶ ήμπορεῖ νά υπάρκει ἀκόμη καὶ σημεῖρον — λέγοντις οἱ ψαράδες — χωρὶς τοὺς ἄλλους δύο τομεῖς. Οι δύο, δημως, αὐτοὶ τελευταῖοι, δὲν ήμπορούν νά υπάρκουν καὶ νά σταθούν οὐδὲν στιγμήν, χωρὶς τὴν μεγαλοπεττὴ παρουσίαν τοῦ προτοτομού. Οπρώδηποτε, αὐτή εἶναι σημεῖρον ή διά τὴν ἐπιτυχῆ ὀργάνωσιν καὶ προαγωγὴν τῆς ἀλιείας τεχνική, οἰκονομική καὶ ἐπιστημονική διάρθρωσις.

σις, τὴν ὅποιαν δὲν πρόκειται, θεωρίας, νὰ αλλάξωμεν.
Τὰς βασικὰς αυτὰς προϋπόθεσεις διὰ τὴν εὐδόμωσιν τοῦ ἔργου τῆς ἀνασυγκροτήσεως, οἱ παρ' ἡμῖν δργανωταὶ ἡγύπτονται καὶ ἀφέθη ἡ ἀ-
λιεία εἰς τὴν τύχην της. Ἰδού, λοιπόν, κατὶ τὸ στοιχεῖόδες, ποὺ έξ-
παρχῆς ἔπειτα νὰ γίνεται καὶ δὲν ἔγινε. Ἀντὶ ἀπὸ τὴν πρώτην στιγμὴν
νὰ συγκροτηθῇ μία υπέρεσια μὲν τὴν ὡς ἀνὰ διάρθρωσιν, δηποτὲ τούτο
συμβαίνει εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ κοσμου καὶ νὰ ἀναλάβουν τὴν δργάνω-

Bus. Telephone: BOWLING GREEN 9-4552-3

Hom Telephone:

ANDROS SHI

MAIN 4-3999

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

95 BROAD STREET
NEW YORK N.Y.

σιν τοῦ κάθε τομέως οἱ ἐπὶ τούτῳ ἐνδειγμένοι εἰδικοί, ἐπιστήμονες, οἰκονομολόγοι, ἐμπειρογνώμονες, τεχνικοί, ὑδροβιολόγοι καὶ οἱ ἐν γέ- παράδοσον, νότιοι ἀλίεις εἰς τὴν διάθεσιν μᾶς ὑπερστίας ποὺ ἡ- σχολεῖτο μόνον μὲ τὴν ἔγγραφην πόσων ὀκάδων νημάτων, δικτύων ἡ- σχοινίων ὑπῆρχον εἰς τὰς ἀποθήκας, τὴν κατάταξιν τῶν πετρελαιομ- χανῶν καὶ τὴν διανομὴν τῶν διαφορῶν εἰς τοὺς φα- ράδες, διόπεις συμβαίνει μὲ τὰς διανομὰς τοῦ μπακάλη. Μιᾶς ἐργασίας ποὺ τοὺς καλλίποτα νὰ διεκπεραιωθῇ ἀπὸ ὑπαλλήλους χωρὶς καμ- μίαν εἰδικότητα. Οὐδεὶς ἡσχολήθη μὲ τὸν κύριον καὶ βασικὸν τομέα τῆς ἀλιείας, δηλαδὴ τὴν θάλασσαν, τὰ πλοῖα καὶ τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν ἀλιεών. Συνέβη οὖτος τὸ κωμικοτραγικόν, ἀντὶ μιας στιβαρῆς καὶ ὑ- πεύθυνης ὑπηρεσίας νὰ διοικήῃ, κατευθυνθῇ καὶ καθοδηγῇ τὴν ἀλιείαν καὶ τοὺς ἀλιεῖς, συνέβη — λέγω — τὸ ἀντίθετον, οἱ ἀλιεῖς νὰ ἐπιβάλλουν δυναμικῶς τὰς θελήσεις τῶν.

Συμβαίνει ἐπίσης καὶ τὸ ἔχει ἀφάντωστον: «Ἡ πτωχή, πτωχοτάτη Ἑλλάς, διὰ τὴν πενιχράν πενιχροτάτην ἀλιείαν της νὰ ἔχῃ τὰς πολυ- πλοκωτέρας καὶ πολυσχιδεῖς ὑπηρεσίας, ποὺ οὔτε αἱ Ἡνωμέναι Πολι- τεῖαι ἔχουν.

Θέλεται νὰ τὰς ἀναφέρω; Μετράτε:

1ον) «Υπουργείον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας — Κεντρικὴ ὑπηρεσία καὶ Διεύθυνσις ἀλιείας, 2ον) Ἀμερικανικὴ Ἀποστολή — Τυμῆμα ἰδιαίτερην ἀλιείας μὲ ἐπόπτην καὶ ὑπαλλήλους, 3ον) Ἀγροτικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος — Εἰδικὴ ὑπηρεσία ἀλιείας, μὲ στρατιῶν ὑπαλλήλων, 4ον) Ἀκαδημία Ἀθηνῶν — «Ὑδροβιολογικὸν Ἰνστιτούον, καὶ τὸ πλοῖον «ἈΛΚΥΩΝΗ». 5ον) «Υπουργείον Συντονισμοῦ — Τυμῆμα ἀλιείας μὲ προϊστάμενον καὶ ὑπαλλήλους, 6ον) «Υπουργείον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας — Ἰδιαίτερον ἐργαστήριον ἐρευνῶν εἰς Πειραιά. 7ον) Θαλασσο- γραφικὴ ὑπηρεσία — Εἰδικὴ χαρτογραφικὴ ὑπηρεσία καὶ θαλάσσαις ερεύναις, 8ον) Ο.Δ.Σ.Υ. — Ἀνετέθη εἰς τὸν ὄργανον τοῦτον ἡ ἐκ- ποίησις τῶν ἀλιευτικῶν ἐφόδων, 9ον) Ἰνστιτούον ἀξιοποίησεως τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τῆς Ἑλλάδος, 10ον) «Υπουργείον Ἐφοδια- σμοῦ — «Ὑπηρεσία εἰσαγωγῶν νηπῶν ιχθύων καὶ ιχθύων, 11ον) Κεντρικὴ Ἐπιτροπὴ Δασείων — Εἰδικὴ ὑπηρεσία διὰ τὰ δάνεια ἀλι- είας, 12ον) «Υπεπιτροπὴ Δασείων ἀλιείας — «Ὑπηρεσία μὲ προϊστά- μενον καὶ ὑπαλλήλους, 13ον) Γκωμοδοτικὸν Συμβούλιον ἀλιείας — «Ἐπανασυνεστήθη καὶ πάλιν ἔσχάτως, 14ον) «Ἀνώτατον Συμβούλιον ἀλιείας — «Ἄσχολεται μὲ τὸ πρόγραμμα ἀλιείας, 15ον) «Ἐπιτροπὴ Κρατικῶν Προμηθεῶν — «Ἄσχολεται μὲ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων τῆς «ΟΥΝΠΡΑ». 16ον) Διεύθυνσις Θαλασσών Μεταφορῶν — Παρέλασθε τὰ πλοῖα τῆς «ΟΥΝΠΡΑ» καὶ ἔκκρεμον οἱ λογαριασμοί, 17ον) «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας — «Προϊσταμένη ἀρχὴ ναυ- τολογίων ἐπὶ ἀλιευτικῶν πλοίων.

Ἴσως νὰ ὑπάρχουν καὶ ἀλλαὶ ὑπηρεσίαι ποὺ δὲν τὶς ἔχω ὑπ' ὄψιν μου. «Οποιος γνωρίζει κάτι, πορακαλὼν νὰ μου τὸ ὑπενθυμίστη.

Εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματος μου, γράφων διὰ τὶς σαρδέλλες, εἰ- ποῦ διὰ τὴν ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου. «Ἡ σαρδέλλα, ὡς γνω- δύο φορὲς τὸν χρόνο. Συμβαίνει, λοιπόν, ὅλα μαζὶ τὰ «γρί—γρι» εἰς τὴν κατάλληλην ἐποχὴν νὰ φαρέουν χιλιάδες ὄκαδές σαρδέλλας. Τὴν κουβελούν, λοιπόν, εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, ὅλα τὰ πλοῖα μαζὶ. «Ἡ τίτη μετὰ τὴν πρώτη φουριά ζεπφέτει, ἀγορασταὶ πρόθυμοι δὲν ὑπάρ- χουν, πατὴν τὴν φθήνειαν καὶ ἀφοῦ την διαλαΐσουν εἰς τοὺς δρόμους, ἀναγκάζονται νὰ τὴν ἔσαρριδουν στὴν θάλασσα. Καλῶς ὡργανωμένα, ἐργοστάσια κονσερβοποίαις δὲν ὑπάρχουν, δυνάμενα νὰ ἀπρόφορουσαν καὶ νὰ ἐπεργασθούν μεγάλας ποσότητας τοιούτων ιχθύων καὶ μὲ τὴν ἀνωμαλίαν αὐτὴν οἱ φαράδες, προτιμοῦν πολλάκις τὰ «ξαναρρίδειαν» τῶν ἀλιευτικῶν τῶν στην θάλασσα. «Υπολογίζεται, διὰ ἄνω τῶν 5 χιλιάδων τόνων σαρδέλλας καὶ παρομίων ιχθύων ἔσριθμησαν εἰς τὴν θάλασσαν ἡ κατεστράφησαν. «Ἐάν εἰς τὸ πρόστητα αὐτὴν προστεθούν καὶ αἱ κατ — ἔτος καταστρεφόμεναι χιλιάδες ὄκαδων παλαμίδας, τὰ διάφορα ἀλίπταστα, αἱ κονσέρβες, οἱ βακαλάοι καὶ τὰ παντοειδῆ ἄλλα φάρια ποὺ πετούνται, ὡς ἀκατάλληλα πρὸς βρῶσιν, τότε θὰ ἀντιληφθῶμεν περισσότεραν μεγάλην εἰναι τὴν σπατάλην τοῦ πλοίουν μεγάλην εἰναι τὴν σπατάλην καὶ κακομοριά μας.... ἀμάθειας ἔνεκεν.

Κατὰ τὴν πλέον στοιχειώδη λογικήν, μόλις ἥρχισεν ἡ προστάθεια διὰ τὴν ὄργανσιν τῆς ἀλιείας, ἡ πρώτη μεριμναὶ τῶν ἀρμοδίων ἐπρεπε νέ εἰναι, πρὸς ἀκόμη ἀρχίσουν νὰ διαγένωνται χρήματα πρὸς περιθωλίων τῶν ἀλιέων καὶ πρὶν ἀκούη ἀρχίσην νὰ γίνεται τόρβης διὰ τὸν ιχθυόσκαλες, ἀφ' ἐνὸς ἡ ἐγκατάστασις μειοκῶν ἀποθηκῶν — ψυγείων τελείων συγχρο- νισμένων εἰς τοὺς πλέον σημαντικοὺς τῆς χώρας λιμένας διὰ τὴν συν- τήρησιν τῶν ἀλιευμάτων, καὶ ὅφ' ἔτερους ἡ ὄργανωσις μεταφορῶν τῶν ιχθύων εἰς τὴν ἐνδόχωραν διὰ καμιονίων — ψυγείων τοῦ τελευταίου τύπου. Οὕτω, οἱ σαρδέλλες, αἱ παλαμίδες καὶ τὰ ἄλλα φάρια, ποὺ ἐλεῖσι φυγεῖσι πρὸς συντήρησιν τῶν ἀλλοιούνται ταχέως, καὶ καταστρέ- φονται, θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ περισωθοῦν καὶ ἐπωφελῶς νὰ χρησιμοποι- θοῦν, ἐνταπτικέουμενα, ἀμά τη ἐκφοτώσιν τῶν, εἰς τὰ φυγεῖσα καὶ ἐγ- καίρως ἀποστέλλομενα διὰ τῶν καμιονίων — ψυγείων εἰς τὸ ἐστωτερικόν, ποὺ λαχταρά νὰ φάγῃ φέρσκο φάρι, ἔστω καὶ ἀνενέστησαν ποὺ ἀ- παλιμία. Αὐτὸν, λοιπόν, τὸ ὄλιγον ποὺ ἐμφανίζει τὴν πλέον μηδαμινήν ὄργανωτοκίντησιν, ποὺ επρεπεν ἀπαραιτήτως νά γίνει, πολυμαθείας ἔνεκεν.... δὲν ἔγινε.

Άλλα καὶ διὰ τὰ ἀλλοιούμενα ἀκόμη φάρια ὑπῆρχε τρόπος ἐπωφε- λούς χρησιμοποιεῖσθαι τῶν. «Ολοὶ οἱ προγιγνένοι λαοὶ θεωροῦν τὰ φά- ρια ὡς πολύτιμον εἶδος, τόσον διὰ τὴν τροφήν του ἀνθρώπου, δύον καὶ διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν των. «Οσα, λοιπόν, φάρια δέν τρώγονται, ἀ- ποτελοῦν πολύτιμον πρώτην ὑλὴν διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν. «Ἐκ τού- των ἔχεται ιχθύεισιν, ιχθύαλευρον, λιπάστασιν διὰ τὴν γεωργίαν, ὅπως ἡ Ἑλλάς, ποὺ ἔχει ἀνάγκην, ἀπὸ 10.000 τόνων ιχθύεισιν ἔτησίσις διὰ τὰς βιομηχανίας τῆς ἀνάγκας καὶ δὲν παράγει οὐτε σταγόνα τοιούτου, ποὺ ἔχει ἀνάγκην ἀπόλυτουν ιχθύαλευρον διὰ τὴν φθίνουσαν κτηνο- τροφίαν της καὶ δὲν παράγει οὐτε δραμή τοιούτου, εἰναι πράγματι ἀπό- καρδιωτικὸν τὸ γεγούνος νὰ ρίπτωνται φάρια — δηλαδὴ πολύτιμος πρώ- της ὑλῆ — εἰς τὴν θάλασσαν. «Ἐνῶ μὲ τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς ἡ δύο ἐργοστάσιων ὑποπροϊόντων ἀλιείας, πλησίον τῶν λιμένων, τὰ χαλασμένα φάρια θὰ ἐσώζονται, οἱ ἀλιεῖς, δημοσδήποτε, θὰ ικανοποιούνται καὶ ἡ Ἐθνική μας οἰκονομία θὰ ἐσημειώνει μίαν νέαν βιομηχανίαν εἰς τὸ ἐνερ- γητικόν της.

«Ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων ἐπὶ μήνας δλοκλήρους ἡσχολήθη μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῶν ὑποπροϊόντων ἀλιείας. «Ἐξεπόνησα μελέτας, ὑπέβαλλα ὑ- πομήματα εἰς τὴν Κυβέρνησην καὶ τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας. (Εὔτυχως τὰ γραμμένα δὲν σύνηνται τόσον εύκολα μὲ τὴν γομαλίστα). «Ἀνε- βοκατέβηκα ποσες φορές τὰ σκαλιά τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας, τυμῆμα

ζωτερχίας καὶ κτηνοτροφίας εἰς τὸ τελευταῖον πάτωμα, διὰ νὰ συνεν- νηθῶ με τους ἀρμόδιους. «Ἐξητήθη ἐπισήμανος ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου ἡ γνωμάτευσις τῶν Ἐμπορικῶν Ἐπιμελητηρίων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶν. Ὅλαι καὶ γνωμάτευσις ήσαν ἐνθαρρυντικαὶ καὶ ἀπεδέχοντο τὴν ἀνάγκην ποιούσιου εἰδούσας μηχανήματα μᾶς χρειάζονται καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀποστολή λὴ ἐπροθυμοποιηθῆ νὰ τὰ παραγεῖται εἰς τὰς Ἰνδίας Πολιτείας. (Ο φάκελλος μὲ δῆλα τὰ δοκουμένα εὐρίσκεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωρ- γίας). «Ολαὶ ησαν ἔτοιμα καὶ ἔνας ὅμιλος κεφαλαιούχων ἐνδιεφέρθη τῶν ἐνδιαφερομένων, εὐρισκόμενος εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονο- μίας καὶ τὴν γνώμην τῆς Διεύθυνσεως Ἀλιείας. «Ιδού, λοιπόν, τὶ τοῦ εἴτον Ξηρὰ καὶ κοφτά: «Ταῖς ὑποπροϊόντων ἀλιείας δὲν είναι δυνατόν νὰ προ- χθοῦν εἰς τὴν χώραν μας, διότι δὲν ὑπάρχει ἀφονος πρώτης ὑλῆ. «Ἐπο- μένως μία τοιαύτη βιομηχανία δὲν είναι βιώσιμης καὶ μᾶλλον ὡς μικρὰ βιοτεχνία δένοντας χαρακτηρισθῆσθαι.

Φαντάζομαι, διὰ καὶ αὐτὸν εἶναι ἄλλο ἔνα «εκτί», ποὺ ἡμπορούσε νὰ γίνει, χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τῶν εἰδικῶν τοῦ ὑπουρ- γείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Εύτυχως ὁ ἐνδιαφερόμενος εύρισκεται εἰς τὸς Ἀθηνῶν καὶ εὐχάριστας θὰ βεβαιωθῇ ἐνδιαφέρομενος τὰς ὁδούς ἀνα- ποτελεστής τοιούτως πρόγραμμα μάνασυσ ποτεστήσεως τῶν προ- παρασκευῆς αφ' ἐνὸς ιχθυελατίων καὶ αφ' ἐτέρους ιχθυελατώρων διὰ τὴν κτηνοτροφίαν. «Ἐπρεπε, λοιπόν, νὰ περάσουν δύο χρόνια, διὰ νὰ ἀντι- ούτως ἡ ἄλλως τὰς ἀλιεύματα καὶ διὰ τοῦ μία τοιαύτη βιομηχανία είναι βιώσιμης εἰς τὴν χώραν μας. Αύτη είναι, διὰ νέκ περιθωρίου τῶν ἀνασυγκροτήσεως.

«Ἐνας ἄλλο μεγάλο πού «δὲν ἔχει» είναι ἡ ὑπόθεσις τῶν ιχθυαγ- ρῶν καὶ τῶν ιχθυολιμένων. Τῶν σπουδαίων τούτων καὶ μᾶλλα ἀνα- γκίων διὰ τὴν ἀλιευτικήν, μας βιομηχανίαν ἔργων, ἐπελήφθησαν οἱ πάν- τούτων γνώμην. Τὸ ἀποτέλεσμα είναι νὰ εὑρεθῇ ὑπὸ τῶν νεοφωτίστων περὶ τὰς ἀλιευτικὰ μία ἐπωφετεριζόμενα λύσις, ή ὅποια οὔτε τὴν ἀνάγ- κην τῆς ιχθυαγράρας ικανοποιεῖ καὶ οὔτε την τοῦ ιχθυολιμένου. «Ἡ λύσις αὐτῆς είναι ἡ ἐγκατάστασις τῆς ιχθυοσκαλῆς. «Ἀπὸ συνεδρίσεις καὶ ἀπεραντολογίας, ἀπὸ ἀναβολὰς καὶ κωλυσιερ- γίας, ὡς μέρος της κατέληξεν, διὰ τοῦ μέσου της ζητήσεως τῶν ιχθυαγ- ρῶν καὶ τῶν ιχθυολιμένων ἐκτεών ἔγραμμα εἰς τὸ φύλλα τῆς 15ης Ιου- λίου, ή της Αύγουστου καὶ της Σεπτεμβρίου 1950. Καθὼς ὑπέδειξα, διὰ νὰ μετατραπή, μὲ πολὺ δύλιγας δαπάνας, εἰς πρώτης τάξεως ιχθυοσκαλῆς Βοηθείας. Τὸ γεγονός περιεβλήθη τὴν στολὴν τῆς Επισημότητος, μύριοι δισσοὶ προσεκλήθησαν ίνα παραστούν εἰς τὴν καθ- ἐλκυσίν, λόγοι εἰςφορήματος, φωτογραφίας ἐλήθησαν, ὡς νὰ ἐπρόκει- το περὶ τὰς ἀλιεύσιν λαού, τοῦ διπέρα τοῦ προγράμματος της προτερι- στικής γεγονότος, τοῦ πόσον οἱ διά την ὄρ- την ἀξίαν τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, τίνην σημασίαν καὶ τίτλους «ἀλιευτικὸν πλοίον» νέου τύπου, τελείων συγχρονισμένου τῶν πλοιαρίων τῶν 18 μέτρων, ναυτηγήνεστος δαπάναις κατά 60 % τῆς Αμερικανικῆς Βοηθείας. Τὸ γεγονός περιεβλήθη τὴν στολὴν τῆς Επισημότητος, μύριοι δισσοὶ προσεκλήθησαν ίνα παραστούν εἰς τὴν καθ- ἐλκυσίν, λόγοι εἰςφορήματος, φωτογραφίας ἐλήθησαν, ὡς νὰ ἐπρόκει- το περὶ καλλιτεχνήματος ναυπτιγκής. «Ἐπι ἐδομάδας αἱ ἐφημερίδες ἐδημοσίευσαν τὰς ἀλιεύσιν τοῦ, μὲ πομπώδεις τίτλους «ἀλιευτικὸν πλοίον» νέου τύπου, τελείων συγχρονισμένου πλοιού, ἡ ἐποχή τῆς ιδίας χωροτικότητος ἀλιευτικὰ πλοία, καλυτέρας περιγράμματος της προκείται περὶ... σκάφους μόνον ἐφωδια- σμένου μὲ πετρελαιομηχανήν. Οὔτε νέου τύπου πλοιούν εἰναι, οὔτε ἀρτίως ἐξωπλισμένουν εἰναι καὶ οὔτε συγχρονισμένας ἐγκατάστασεις ἔχειν.

«Ἀπούντος θόρυβος καὶ τόση δισφαίσις, διὰ νὰ ἐξαρθῇ τὸ διά τῶν χρη- μάτων τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, ἐπιτελουνενον εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας ἔργουν, ἐν διά της εἰς τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. Παρισιών υποδολῆς τοῦ τριετοῦ προγράμματος άνασυγκροτήσεως, ἡ «ερ κ λ ἀ μ α» οικτρῶς ἀπέτυχε. Τὸ πλοίον ἐστοίχισε 55.000 δολαρίων ἦτοι 850.000.000 δραχμῶν, καθόδη, ἡ ἐποχή τῆς ιδίας χωροτικότητος ἀλιευτικὰ πλοία, καλυτέρας περιγράμματος της προκείται περὶ... σκάφους μόνον δραχμῶν 12.000 λίρων, ἦτοι 500.000.000 μόνον δραχμῶν. «Ἡ διασφορά κό- στους δὲν είναι δεδομένης μικρά, ὡςτε νότια πρόκειται περὶ παρωνυχίδος διὰ νὰ ἀποστωπηθῇ. «Ἐάν την πάλιν τὰ διά τὴν ἔνστρωσην τῆς ἀλιείας προ- ορίζουνενα χρήματα τοῦ Σχεδίου Μάρσαλ, διατίθενται διὰ φιλανθρωπί- κους μάλλον σκοπούς... παρὰ διὰ τὴν δύο φράγμασιν καὶ προαγωγὴν ταύ- της, τότε πάσα εἰποῦ τὸν τοῦ θέματος συζήτησης είναι περιττή. Θὰ συνεχιστούν εἰς τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΣ

Τηλεγραφική διεύθυνσης: «ΠΑΠΑΛΟΟ»—ΠΕΙΡΑΙΑ

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

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΜΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΙΑ
24 Νοεμβρίου 1850

'Η αγάπη των Έλλήνων πρός το ναυτικόν ήτο ανέκαθεν μεγάλη μὲν, λόγῳ τῆς φυσικῆς ροπῆς των πρὸς τὴν θάλασσαν, δικαιολογημένη δέ, διότι ἡ ἐμπορική ναυτιλία ἀπετέλεσε πάντοτε πρωτεύοντα πλουτοπαραγωγικὸν παράγοντα διὰ τὴν ἐπὶ τὰ δελτίων ἀνάπτυξιν τῆς πατρίδος μας. Διὰ τοῦτο μολις ἡ Ἑλλάς ἔχθηκε ἀπὸ τὸν ἐπίκον ἐκείνον ἀγώνα τῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1821 ἐδημοσίευσε πρῶτον τὸν Ν. τῆς 4 Ἰανουαρίου 1834 περὶ ὄργανισμοῦ λιμενικῶν ἀρχῶν («Ναυτ. Χρον.» Τ. 92, σελ. 14) καὶ ἀμέσως τὴν 1 Νοεμβρίου 1836 τὸν νόμον περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας («Ναυτ. Χρον.» Τ. 33, σελ. 11), δι᾽ ὃν ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς περαιτέρω καταπληκτικῆς πρόσδου τοῦ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. "Ηδη συμπληρούνται ἑκατόντα ἔτη ἡ ἐδημοσίευθή τὸ πρῶτον τὴν 24 Νοεμβρίου 1850 τὸ Διάταγμα περὶ «ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ» ἐπὶ «Υπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ Πρωθυπουργοῦ τοῦ ναυάρχου Ἀντωνίου Κριεζῆ, διὰ τὸ ὅποιον διδομένον συντοματάτην προεισαγωγήν.

Ἀρχικῶς εἶχε ἐκδοθῆ τὸ ἀπὸ 31 Ιουλίου 1937 Διάταγμα, τὸ πρῶτον ὅρθρον τοῦ ὅποιον ὥριζε τὰ ἔξης:

«Θεωροῦντες τε διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόσδον τῆς ναυτικῆς καὶ τοῦ ἐμπορίου εἰς τὴν Ἑλλάδαν ἡ κατά τὴν θεωρίαν καὶ τὴν πρᾶξιν ἐκπαιδεύσις τῶν μετερχόμενων ναυτικῆς καὶ ιδίως τῶν διευνόντων πλοίων εἰς ἡ τὸν ὅν οὐκ ἀνέντα λαδούτες ὑπὲρ» ὄφιν καὶ τὸ 14 ὅρθρον τοῦ ὅποιον τῆς 15 Δεκεμβρίου 1836 νόμου, ἀκούσαντες καὶ τὴν γνώμην τοῦ ἐπέντεν τῶν Ναυτικῶν καὶ τῆς Δημοσίου Ἐκπαιδεύσεως Ἐργαστείας καὶ κατὸν τὴν ἔννοιαν τῆς ἡμέρας τῆς ἀπόφασεως τῆς 18 Ιουνίου 1837 ἀπόφασίσαντες καὶ διατάπομεν διπάς εἰς ἀκέπτωτον τὸν Ἑλληνικῶν σχολείων Σύρου καὶ Ναυπλίου προσθετὴ ἀνά εἰς διδούσακος τῆς Ναυτικῆς διὰ τοῦ ἐπιθυμούντας νά διδούσασι καὶ θεωρητικῶς τὴν τέχνην ταυτῆν.

Διὰ τοῦ ἀντεροῦ διατάγματος (ἐκ τῶν πρῶτων τῆς Βασιλείας τοῦ «Θεωροῦς» μὲν Γραμμάτων ἀκολούντα τότε οἱ «Υπουργοί») ἐπὶ μὲν τῶν Ναυτικῶν τοῦ ναυάρχου Ἀντωνίου Κριεζῆ καὶ τῆς Δημοσίου τοῦ Ἀναστατίου Πολυάρχου διαθέτεται ἐπίκαιον διδούσακος τῶν ναυτικῶν μαθητῶν εἰς τὰ τότε μόνα σχολεῖα Σύρου καὶ Ναυπλίου (διότι ἡ ἐργαστήρας ναυτικῆς Σχολῆς ιδρύθη ῥεατέρων πρῶτον διδούσακος αὐτῶν διάρισθη διὰ τῆς ἀπὸ 18 Ιουνίου 1837 βασιλικῆς ἀπόφασεως (Ἐφ. Κυβ. σελ. 121)) δὲ Ἀντώνιος Πέτρου Σκάσσης παλαὶς ἀνώτερος ἀξιωματικὸς τοῦ Αυτοκρατορικοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ, δυστικαὶ κατελύνοντες μετὰ τὴν καποιοτερικὴν ναυμαχίαν τοῦ Τραφαλγάρου, εἰς ἡ Ἐλαστρού, ἐν Ἐλλάδι, παρέμεινεν ἐνταῦθα μέχρι τοῦ κατὰ τὸ 1852 Βασιλείου τοῦ. Ἀπό τὸ κατωτέρω δημοσιεύσομενον κείμενον, τοῦ διατάγματος τοῦ κανονισμού τῶν ἑξάταξεων καὶ τῶν ἑξετασεων προσθέτων τῶν ἐμποροπλοιάρχων καταφαίνεται ἡ προσθετεῖα τῶν ἀνεμήσων πρωτωνών ὑπουργῶν τῆς ἀναγεννησίας Ἐλλάδος, διπάς μὲ τὰ ὑποτυπώδη τότε μέσα ἀναδείχων τὸν Ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν Ναυτικὸν, οἱ πλοιάρχοι τοῦ ὅποιον μετὰ ἓνα αἰώνα ἀκμάτων ἐργασίας καὶ ἑκτεταμένων αὐτῶν καὶ τοῖς πληρωμάτων τῶν κατόρθωσαν νὰ τὸ ἀναδιάσωσιν εἰς τὴν ἡλικιανήν θέσιν τὴν ὅποιαν κατέκει σημερινή, περιάρτοντες τὴν γαλανόλευκον ὑπερήφανον ἄνα τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὄκεανούς τῆς οἰκουμένης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΠΕΡΙ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ
Ο ΘΩΝ Κ.Α.Π.

Ἐπὶ τῇ προτάσει τοῦ Ἡμετέρου ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν «Υπουργοῦ καὶ λαδούντες ὑπὲρ διὰ τὸ 14 ὅρθρον τοῦ περὶ «Ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Διατάγματος, κατὰ τὸ ὅποιον ἀπατεῖται οὐ μόνον πρακτικῶς, ἀλλὰ καὶ θεωρητικῶς νὰ γνωρίζῃ τὴν ναυτικὴν τέχνην ὁ πλοιάρχος. «Ἐπιθυμούντες δὲ νὰ χορηγήσωμεν πλείονας ἔγγυησίς εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ ἐμπόριον, ἀπεφασίσασμεν καὶ διατάσσομεν τὰ ἔξης:

1. Τὰ στοιχεῖα τῆς καθομιλουμένης Ἐλληνικῆς.
2. Τὰς ἀρχὰς τῆς Γεωγραφίας.
3. Τὴν πρακτικὴν Ἀριθμητικὴν.
4. Τὴν Πλωτικὴν, ἥτοι ἀναμέτρησιν τοῦ Πλοῦ.
5. Τὰς ἀπαραιτήσους, ἀρχὰς τῆς Ναυτικῆς Αστρονομίας.
6. Τὸν ἔξαρτησμόν καὶ τὴν κυβερνητικὴν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ
7. Τὰ κυριώτερα τοῦ ἐμποροπλοιάρχου καθῆκοντα.

Β'.) Τὴν α'. Μαρτίου καὶ τὴν α''. Σεπτεμβρίου ἑκάστου ἔτους, δὲ Ἡμέτερος ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν «Υπουργοῦ» θέλει διορίζει ἐπιτροπὴν ἐκ τριῶν εἰδιμούντων ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ, συνερχομένην ἐν Ἀθηναῖς πρὸς ἑξετασεῶν τῶν ἐπιθυμούντων νά λάδωσι Πλοιαρχίας Δίπλωμα.

Γ'.) Αἱ αἵτιεσις συντεταγμέναι τῆς προτότητος διαγράφεται διπλῶς πρὸς τὸν μηνομεινέντος περὶ τῆς Ναυτιλίας Διατάγματος ὑποβάλλονται πρὸς τὸ ἐπί τῶν Ναυτικῶν «Υπουργείου» πρὸς ἔνος τούλαχιστον μηνὸς πρὶν ἡ συνέλθῃ ἡ ἑξεταστικὴ ἐπιτροπὴ. Τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν «Υπουργείου», ἀφού προηγουμένως ἔχει λαβεῖν τὰ ἀποδεικτικὰ τῶν ἀναφορμένων, διαδίδεται εἰς τὴν ἐπιτροπὴν κατάλογον τῶν δοτοῦ μεταξὺ αὐτῶν ἔχουσι τ' ἡ ἀπαίτουμενα προσόντα.

Δ'.) Οἱ ἑξεταζόμενοι ἔνώπιον τῆς ἐπιτροπῆς δοθεῖται ν' ἀπαντήση καλῶς, τούλαντον παραπέμπεται εἰς τὴν προσεχὴν ἑξετασίν.

Ε'.) Μετὰ τὰς ἑξετάσεις ἡ ἐπιτροπὴ ὑποβάλλει ἀμέσως εἰς τὸ «Υπουργείον» πρωτόκολλον περὶ τῆς παραδοχῆς ἡ μῆτικῶν.

ΣΤ'.) Τὸ «Υπουργεῖον» λαδὸν ὑπὲρ διψῶν τὰ πρωτόκολλα καὶ τὴν γνωμοδότησιν τῆς ἐπιτροπῆς ὑποβάλλει εἰς τὴν Ἑγκρίσιν. «Υμῶν κατὰ τὸ 21 ὅρθρον τοῦ ἀντεροῦ Διατάγματος, τὰ ὄντων τῶν ἀποδεικθέντων ικανῶν διὰ νὰ λάδωσι τὸ τῆς Πλοιαρχίας Δίπλωμα. Εἰς τὸ δίπλωμα τοῦτο θέλει μηνημονεύσθαι ἡ περὶ τὰ ναυτικὰ θεωρητικὰ τε καὶ πρακτικὰ ικανότητος τοῦ ἑξετασθέντος.

Ζ'.) Τὰ μέχρι τοῦδε ἑκδοθέντα ἐμποροπλοιάρχιας διπλώματα μενούσιν ἐν Ισχῇ ὅσοι δὲ ἐκ τῶν ἔχοντων αὐτὰ Ναυτικοὶ δύνανται καὶ θεωρητικῶς ικανοὶ ν' ἀναδειχθῶσι, διευθύνουν τὴν περὶ τούτου αἴτησιν.

τῶν πρὸς τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν «Υπουργείου» ὑποβάλλονται εἰς τὰς προδιορισθείσας ὡς ἀνιστέρω ἑξετάσεις καὶ λαμβάνουσι τὸ νέον διπλωματικόν.

Η'.) Τὰ διπλώματα ἀποστέλλονται, ὡς μέχρι τοῦδε, πρὸς τοὺς ἀριθμούς Λιμενάρχας, διὰ τὰς ἐνεργηθέοις τὰ περαιτέρω σύμφωνα μὲ τὸ δῆμον τοῦ εἰρημένου Διατάγματος.

Θ'.) Τὸ ἐπὶ τῶν Ναυτικῶν «Υπουργείου» θέλει ἐκδώσει καὶ δημοσιεύσει τὸν ἀντεροῦ Πρόγραμμα τῶν ἀνωτέρω μαθημάτων πρὸς γνῶσιν τῶν ναυτιλομένων, ἀμά δὲ καὶ δόδηγίας πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν περὶ τὸ τούτου τέλος συντάξεως τῶν πρωτοκόλλων.

Ἐν Ἀθηναῖς, τὴν 24η Νοεμβρίου 1850

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Α'.) Τὰ στοιχεῖα τῆς καθομιλουμένης. «Ηγουν τὸ γράφειν εὐχερῶς καὶ εύανάγνωστα, ὑπαγορεύοντος τοῦ ἑξεταστοῦ.

Β'.) Τὰς ἀρχὰς τῆς Γεωγραφίας. «Ηγουν, ἐπιπλαίως μὲν τὴν Πολιτικὴν Γεωγραφίαν, εἰδικῶς τέρος δὲ τὰ παράλια τῶν Εὐρωπαϊκῶν Ἐπικρατείων, τὰ πλεόμενα συνήθως ὑπὸ τῆς Ναυτιλίας μας πελάγη καὶ τὴν θέσιν τῶν ἐπιφανεστέρων λιμενῶν καὶ ἐπινειῶν τῆς Οἰκουμένης.

Ἐκ τῆς μαθηματικῆς δὲ Γεωγραφίας τοὺς ὄρισμούς καὶ τὴν ζωνήν τῶν κύκλων τῆς Σφαίρας καὶ τῶν Ζωνῶν, τὰ περὶ μήκους καὶ πλάτους γεωγραφικοῦ περὶ Πολιτικῆς καὶ Αστρονομικῆς ἀγωγῆς τοῦ χρόνου περὶ μεγέθους καὶ σχήματος Γῆς καὶ περὶ κινήσεως καὶ φάσεων Σελήνης.

Γ'.) Τὴν Πρακτικὴν Ἀριθμητικήν. «Ηγουν, τὰς τέσσαρας πράξεις διὰ παραδειγμάτων ἔκτελουμενάς ἐπὶ ἀκέραιων ἀριθμῶν καὶ κλασμάτων, τῶν μέσον τῶν πρώτων καὶ τῶν διεπιπλωμένων τῶν τερτίων καὶ τῶν τέταρτων τῶν πέμπτων καὶ σταθμῶν.

Δ'.) Τὴν Πλωτικὴν ἡ ἀναμετέρησιν τοῦ Πλοῦ. 1) Τὴν διαίρεσιν καὶ δινοματολογίαν τῶν μερών τοῦ ὄριζοντος. 2) Τὴν διαγραφὴν καὶ χρῆσιν τῆς Πυξίδος, ὡς εὐθυντηρίας καὶ διοπτηρίας (Compass de route et de relevement). 3) Τὴν διόρθωσιν τῆς παραλλαγῆς τῆς Πυξίδος. 4) Πῶς ἀναμετράται ἡ ἐπιπλωτικής καὶ διορθώται ὁ Πλοῦ. 5) Τὴν διαγραφὴν καὶ χρῆσιν τοῦ δρομομέτρου. 6) Τὴν ἀναγωγὴν τοῦ Πλοῦ εἰς διαφορὰν τλάτους καὶ μήκους διο τοῦ Ἀβάκιου (καρτέρι) ἡ διὰ πλωτικῶν πινάκων. 7) Τὸν ημερούσιον λογισμὸν τοῦ Στίγματος (POINT). 8) Πῶς στίζεται ὁ ναυτικὸς χάρτης, πῶς σημειούνται ἐπ' αὐτῷ οἱ πλοιούς οἱ πλάτους τοῦ χάρτου ἐπίλυσιν τῆς ἑξῆς προβλημάτων α) Δοθέντος τοῦ ἀφετηρίου τοῦ χάρτου ἐπίλυσιν τοῦ άντερος τοῦ Στίγματος, τὸ διάφερον πλάτους καὶ τοῦ κατιτηρίου Στίγματος. 9) Τὸν ἀνεύρεσιν τοῦ Στίγματος τοῦ άντερος πλάτους τοῦ Στίγματος. 10) Πῶς σημειώνεται τὸ πλεύσιον τοῦ Πλοῦ τοῦ διάφορου πλάτους καὶ τοῦ αφετηρίου τοῦ Στίγματος. 11) Τὴν ἀνεύρεσιν τοῦ Στίγματος τοῦ άντερος πλάτους τοῦ Στίγματος. 12) Πῶς σημειώνεται τὸ πλεύσιον τοῦ Πλοῦ τοῦ διάφορου πλάτους τοῦ Στίγματος. 13) Τὰς διαφορές απάρσεως (σαρπάσιμα). 14) Τὴν ιστοφορίαν κατὰ τὴν πορτίων στοιβασίαν. 7) Πῶς κερδεύονται τὰς δενούνται εἰς τὰς ἀντένας (σερβίτσια). 8) Πῶς ἐγκυρώνται καὶ ἀμφιδεύονται τὰ πλοιά κατὰ τὰς περιστάσεις. 9) Πῶς ἐκτείνονται καὶ ισχάζονται (πινελάρονται) αἱ ἄγκυραι. 10) Πῶς μετάγεται εἰς τὸ ἐπάνω (καπόνι). 11) Πῶς γριπίζονται αἱ ἀποκεκομέναι ἄγκυραι καὶ ἀλύσεις. 12) Πῶς ἀφέλονται — ἐπωμίζονται (κοπανάονται) καὶ ἔχμαζονται (μποτάρονται) αἱ ἄγκυραι εἰς πλούν. 13) Τὰς διαφορές απάρσεως (σαρπάσιμα). 14) Τὴν ιστοφορίαν κατὰ τὰς πλεύσεις (ἀμφιεντίσια). 15) Τὰς ἀντοιχίσεις (πῶς περιούνται βόλταν) καὶ διαδρόμας (βολετόπλάσια). 16) Τὰς ἀνακωχεύσεις (ἀλακάπτα). 17) Πῶς ἀποσώζονται τὸν πεσόντα εἰς τὴν θάλασσαν. 18) Τὰς ἀντοπλοίας (κακοκαρία) προφυλάξεις τοῦ σκάφους καὶ τῶν φορτίων. 19) Περὶ ἀντλίας (ὅταν κάνη νερά). 20) Περὶ πυρκαΐας. 21) Περὶ καθηματού καὶ διερείσεως (ὑποστηρίξεως) κατὰ παλίρροιαν. 22) Περὶ συγκρούσεως πλοίων ἀμεριζόντων κανῶν πρὸς ἀποφυγὴν αὐτῆς. 23) Περὶ αποβολῆς ιστῶν (ἔξαρτορίσια), αὐτοσχέδιοι ιστοί (πρόστυχα κατάρτια). 24) Περὶ ναυαγίας καὶ δισκωσίας. 25) Περὶ ἐπιθόλης καὶ δριμίσεως (πῶς ἀτακάρουν τὴν στεριά καὶ ἀράζουν). 26) Περὶ ρυμούλκιας καὶ παρολκῆς (γετέκι). 27) Περὶ ἐπισκευῆς ἐμπορικῶν πλοίων διατοιχισμοῦ (καργάρισμα).

Ζ'.) Τὰ καθηκόντα τοῦ «Εμποροπλοιάρχου».

«Ηγουν, ἐν περιληπταῖς ταῖς 14ης Νοεμβρίου 1836, περὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς 15ης καὶ 27ης Δεκεμβρίου 1836 περὶ Αστυνομίας τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ταῖς ὅποιαι οἱ «Εμποροπλοιάρχοι» δοθεῖσιν νὰ σπουδάζωσι μετά προσοχῆς.

Ἐν Ἀθηναῖς, τὴν 24 Νοεμβρίου 1850

T. & C. PAPADOPOULOS
SHIPPING AGENTS
LATTAKIA—SYRIA

Tel. Address: PAPADOPOULOS

Telephone 542



Γαλλία

Τὰ φορτία τῆς Μεσογείου

Εἰς τὰ ἐν Μασσαλίᾳ Γραφεία τῶν «Μεσσεζέρη—Μαριτίμ» ἀπεφασίσθη τὴν 13ην Δεκεμβρίου, εἰς σχετική συνάντησιν ἀντιπροσώπων δῶν τῶν ἑνίσαφερομένων ἔταιριών, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγοντο ἡ «ΕΛΜΕΣ» καὶ ἡ τουρκικὴ «Ντενιζιόλλαρί», ἡ σύστασις μᾶς «Διασκέψεως» διὰ τοὺς ναύλους ἐκ Νοτίου Γαλλίας πρὸς τὴν Ἑγγύς Ἀνατολήν. Σημειώτεον, ὅτι αἱ σχετικαὶ διάπραγματεύεις εἶχον πρὸ πολλοῦ διεξαχθῆ.

Ἐγγώσθη, ἐπίσης, ὅτι καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς ἐπιδιώκεται ἡ σύστασις μᾶς ἄλλης ἁλὸς τῆς «Κόμφερας» διὰ τὴν Ἑγγύς Ἀνατολήν, εἰς τρόπον ὥστε τρεῖς «Διασκέψεις» θὰ συνεργάζωνται διὰ τὴν ἀντιμετώπιον τοῦ συναγωνισμοῦ, ὅστις ἀσκεῖται ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Ἡπειρωτικοῦ Κόντινετ καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης κατὰ τῶν λιμένων τῆς Δυτικῆς Μεσογείου. Ἀνεφέρετο, σχετικῶς, ὅτι αἱ κρατικοποιημέναι γραμμαὶ τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς Ρουμανίας προσέφερον εἰς τὴν Οὐγγαρίαν καὶ τὴν Αύστριαν ναύλους διὰ μεταφορὰς πρὸς τὴν Ἀλεξάνδρειαν, μέσω Κωνσταντζῆς ἢ Βάρης, κατωτέρους, ἔναντι τῶν προσφερομένων ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς καὶ κυρίως τῆς Τεργέστης.

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχοργήσεις

Εἰς τὸ σχετικὸν μὲ τὰς δαπάνας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νομοσχέδιον τὸ κατατεθεῖν εἰς τὴν γαλλικὴν Ἐθνοσυνέλευσιν ἀναφέρονται αἱ κατωτέρω πρὸς τὴν γαλλικὴν ναυτιλίαν ἐπιχοργήσεις: Διὰ τὴν «C.G.D.»: Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν τῆς κατὰ τὸ 1951 ἐμφανίζονται ὀλιγάτερον εὐνοϊκόν ἢ κατὰ τὸ 1950, τοῦ ὅποιου τὰ ἀποτέλεσματα θὰ χρειασθοῦν τὴν καταβολὴν κρατικῆς ἐπιχοργῆσεως, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ισοζυγίον δαπανῶν καὶ ἐσδόων. Τὸ γεγονός τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Λιμπερτέ», καὶ ἔτερων 6 ἢ 7 σκαφῶν, θέλει προκαλέσει αὐξῆσιν τῶν συμβατικῶν προβλεπομένων κατὰ τὸ 1951 ἀπόσεδεων εἰς 3500 ἑκατομμ., φράγκων, ἔναντι 2000 ἑκατομμ. φράγκων διὰ τὸ 1950. Καὶ ἔφοδον δὲ λογαριασμὸς τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν πλοίων δὲν καταλήπτη ἀπόδοτικός, τὸ Κράτος θὰ χρειασθῇ — ὡς ὑπολογίζεται — γὰ καταβάλῃ εἰς τὴν ἔταιρίαν, ὑπὸ μορφῶν ἐπιχοργῆσεως, ἵνα ποσὸν 500 ἑκατομμ., φράγκων.

Ἐξ ἀλλοῦ, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Κορικῆς, προϋπολογίζεται ἔνα ποσὸν 190 ἑκατομμύρια φράγκων. «Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὰς Μεσσαζέρη—Μαριτίμ», προβλέπεται ἡ ἀκανοποιητικὴ κατὰ τὸ 1951 ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων των, ὅπως καὶ κατὰ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη. Βάσει τῶν προβλέψεων αὐτῶν, δὲν φαίνεται πιθανὸν νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸ Κράτος, ὅπως καταβάλῃ ἐπιχοργῆσιν τινὰ εἰς τὴν ἐταιρίαν.

Νέα συλλογικὴ σύμβασις διὰ τοὺς μισθούς

Ὑπεγράφῳ πρὸ τινῶν ἔβδομάδων εἰς Παρισίους μεταξὺ τῆς κεντρικῆς ἐπιτροπῆς τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ὁργάνωσεων ἀξιωματικῶν τοῦ E. N. ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις ἐργάσιας. Ἀναφέρεται αὐτὴ εἰς τὰ ἄνω τῶν 250 τόν. γκρός σκαφὴ — ἔξαιρετε τῶν ρυμουλκῶν — καὶ θὰ ἔχῃ ἀνδρωρικὴν τὴν ίσχυν ἀπὸ 1ης Νοεμβρίου. Ἡ παραχωρηθεῖσα αὐξῆσις ἀνέρχεται εἰς 8 % περίπου καὶ εἶνε ἡ αὐτὴ μὲ τὴν δοθεῖσαν εἰς τὰ κατώτερα πληρωμάτα. Οἱ καθορίζοντες μισθοὶ ἔνεχουν τὸν χαρακτήρα ἐλαχίστων δρίων, ἀναγνωρίζονται δὲ οἱ τυχὸν ωφιστάμενοι υψηλότεροι μισθοὶ εἰς διαφόρους ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις.

Τὸ μισθολόγιον ἀναφέρεται εἰς τρεῖς ζώνας, ἡ πρώτη τῶν ὅποιων περιλαμβάνει τοὺς γαλλικοὺς καὶ βορειοαφρικανικοὺς λιμένας, ἡ δευτέρα τὰ διεθνῆ ἀκτοπλοικὰ ταξίδια καὶ ἡ τρίτη τὰ ὑπερωκεανικὰ τοιστά, ἔχει δὲ ὡς ἔξης: (ἡ Α' στήλῃ ἀφορᾷ τὰ φορτηγὰ καὶ ἡ Β' τὰ ἄνω τῶν 8000 τόν. γκρός ἐπιβατηγά).

	ΖΩΝΗ 1		ΖΩΝΗ 2	
	A.	B.	A.	B.
Γλοιαρχος	Φρ. 49.700	70.200	51.700	74.500
Α'. μηχανικός	» 44.700	63.200	46.500	67.100
Α'. ναυτίλος ἀξιωματικός	» 36.500	44.800	37.800	47.000
Β'. μηχανικός	» 36.500	44.800	37.800	47.000
Β'. ναυτίλος ἀξιωματικός	» 27.000	27.000	28.100	28.100
Γ'. μηχανικός	» 27.000	27.000	28.100	28.100

Ἀξιωματικοὶ φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 5000 τ. γκρός ὑπηρετοῦντες ἐπὶ σκαφῶν κινουμένων ἐντὸς τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1 ζώνης θὰ λαμβάνουν τὸ μισθολόγιον τῆς 2ας ζώνης καὶ ἀξιωματικοὶ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ φορτηγῶν ἄνω τῶν 8000 τόν. γκρός θὰ λαμβάνουν ὀπωσδήποτε τὸ μισθολόγιον

PHONES : 31478,25889

TEL./ADD. HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED GENERAL SHIP CHANDLERS

Τρόφιμα, Υλικά Μηχανῆς, Καταστρώματος

καὶ «Τράνσιτ»

Γενικοὶ ὄντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ
2 SELKIRK STREET
CAPE TOWN

τῆς 3ης ζώνης. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια προβλέπεται αὔξησις 10P. «Ἐνα εἰδικόν ἐπίδωμα ίσον πρὸ τῆς βασικῆς μισθοδοσίας θὰ καταβάλλεται εἰς δόλους τοὺς ἀξιωματικούς, ὡς ἀπόζημοις διὰ τὰ πρόσθετα καθήκοντα, ἀτίνα εἰς κάθε περιστασιν καλούνται νὰ ἐκτελέσουν. Δικαιούνται αἴτιος καὶ ἐνός δώρου 210 ἔως 310 φράγκων, ἀναλόγως τοῦ παρ' αὐτῶν κατεχομένου διπλώματος. «Οσον ἀφορά τέλος τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφῆς, ὑπόλογοίζεται τοῦτο εἰς 650 φράγκα ἡμερησίως διὰ τὰς ἐνιμένη παραμονὰς καὶ εἰς 470 φράγκα διὰ τὰς ἕορτὰς καὶ τὰς ἀδείας, λόγῳ ἀσθενειας.

Ἡ σχέσις μήκους καὶ ταχύτητος

Διάφορα πειράματα καὶ συγκρίσεις τῶν τεχνικῶν κατέδειξαν, διὰ μεγάλο σκάφος μὲ ἀρκετὸν μῆκος εἰνεὶ οἰκονομικώτερον εἰς τὴν πρώτων του, διότι ἡ προβαλλόμενη ἀντίστασις κυμαίνεται κατ' ἀντίστροφον ἀναλογίαν πρὸς τὸ μῆκος του. Αἱ παρατηρήσεις αὗται ἀναφέρονται εἰς πρόσθιτον ἀνακοινώσιν Γάλλου τεχνικοῦ ἐσχέσει πρὸς τὰ σύγχρονα ἐπιβατηγά πλοῖα μὲ διάφορον μῆκος, ἀλλὰ μὲ παραπλησίον ταχύτητα. Οὕτω, τὸ λαίνερ «Λόντον», μῆκος 100 μέτρων, χρειάζεται 15 ἵππους κατὰ τὸν τόνον, διὰ νὰ πραγματοποιήσῃ μίαν ταχύτητα 25—26 μιλίων. Τούναντίον, τὸ «Καΐνικ» «Αλμπερτ» τῆς γραμμῆς «Οστάνδης—Ντόβερ», μὲ μῆκος 110 μέτρων χρειάζεται δύναμιν 5 ἵππων κατὰ τὸν τόνον, διὰ νὰ ἀντιτύθῃ ταχύτητα 25 μιλίων. Τὸ «Ιμαλάιας» τῆς «Πεινίνσουλαρ», μὲ μῆκος 210 μέτρων, χρειάζεται μόνον 1½ ἵππον κατὰ τὸν τόνον διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 25½ μιλίων. Καὶ τὸ «Νορμανδίας, τέλος μῆκος 300 ποδῶν, ἔχειαζετο 2 ἵππους κατὰ τὸν τόνον (ητοί 0.5 τοῦ ἵππου πειροσότερον ἀπὸ τὸ «Ιμαλάιας», διὰ νὰ πλέε μὲ ταχύτητα 30 μιλίων, ἔναντι τῶν 25 μιλίων τοῦ ἀγγλικοῦ.

Γερμανία

Ναύλωσις ὑπερωκεανίων

«Ἐκ Νέας Ύόρκης μετεδόθη ἡ πληροφορία, καθ' ἣν Γερμανοὶ ἐφοπλίσται γνωστῆς μεγάλης προπολεμικῆς ἐπιχειρησεως ἐπιβατηγῶν γραμμῶν διαπραγματεύονται τὴν ναύλωσιν παρὰ τῆς «Χόμ Λάϊν» τῶν δύο υπερωκεανίων τῆς «Αρτζεντίνας» 11.065 τόν. γκρός (τοῦ 1913) καὶ «Βραζιλίας» 11.055 τόν. γκρός (τοῦ 1905). Τὰ ἀλγῷ πλοῖα θὰ ὑποτεθοῦν ὡρισμένας μετασκευάς εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα, δεδομένου ὅτι ἀκανοποιητικὰ διὰ τὴν πειρατερία ἐργασίαν τῶν ὑπηρέων τὰ συμπεράσματα ἑκ τῆς γενομένης ἐπιθεωρήσεως τόσου τῶν σκαφῶν, δύον καὶ τῶν μηχανῶν των. Ἀμφότερα θὰ παραμείνουν ὑπὸ τὴν γερμανικὴν διαχείρισιν, καθόδον οἱ Γερμανοὶ ἐπείγονται νὰ ἐπαναλάβουν διὰ τῶν δύο τουτων σκαφῶν τὰς προπολεμικὰς γραμμάς των πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Αἱ φορτώσεις ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας

«Ο ἀμερικανικὸς τύπος ἀναγράφει τὴν πληροφορίαν, διὰ πυκναὶ προσγίγγεις γιογκοσλαβικῶν σκαφῶν θὰ σημειωθοῦν κατ' αὐτὰς εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ πρὸς παραλαβὴν φορτίων τροφίων καὶ ἐφοδίων διὰ τὴν Γιογκοσλαβίαν. Εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορὰς ἡ Κυβέρνησις τοῦ Βελιγραδίου ἐπιδιώκει νὰ ἐξασφαλίσῃ μίαν κατὰ 50% συμμετοχὴν τῶν ἑνίκητων πλοίων. Πράγματι, δέκα σκάφη 55.000 τόνων γκρός, θὰ διατεθοῦν διὰ τὸν ἀνωτέρω σκοπόν, μὲ πρόδηλην μεταφορὰ φορτίων 100.000 τόνων. Ως γνωστὸν δηλαδάριαν, πλὴν τῆς πιστότερας τῶν 32 ἑκατομμυρίων δολαρίων, πρόκειται νὰ λάβῃ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν καὶ νέαν ἐνίσχυσιν ἐκ 38 ἑκατομμυρίων δολαρίων. «Η σχετικὴ πρὸς τὸν ἀπόφοιτον συντόμων θέλει ληφθῆ παρὰ τοῦ Κογκρέσου. Διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν φορτίων Βοηθεῖς διετέθησαν ήδη τὰ γιογκοσλαβικά σκάφα «Μπάντισα», «Μπέογκραντ», «Μπιόκοβ», «Κορέντα», «Λοσσίνι» καὶ «Μιχάκ», πέραν τῶν τεσσάρων σκαφῶν «Σερβία», «Μακεδονία», «Ριτζέκα» καὶ «Χαδάρτσκα», ἀτίνα ἐξυπερτοῦν τὴν τακτικὴν γραμμὴν Τεργέστης — Φιούμε — Νέας Ύόρκης. «Ἐν τῷ μεταξὺ 68.000 τόνοι τροφίων — κυρίως ἀλευρός — μετεφέρθησαν ήδη εἰς τὴν Γιογκοσλαβίαν ἀπὸ τὴν Ιταλίαν, τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν καὶ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας.

Ἡν. Πολιτεῖαι

Ἐπὶ τῇ προόψει πολέμου

«Ἡ Ὀμοσπονδιακὴ Ναυτιλιακὴ Διοίκησις», ἀντιμετωπίζουσα τὴν ἐν περιπτώσει πολέμου μέλλουσαν νὰ ἐκδηλωθῇ ἐντατικὴ ἀπὸ μέρους τῶν ρωσικῶν ὑποδρυχίων ἀπειλήν ἐντὸς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πρήσιεν ἀπὸ τοὺς διενέργειαν τῶν πλοίων μεταφορῶν, δεδομένου διὰ τὰ «Δίουπερτούς», τοῦ τελευταίου πολέμου θεωρούνται πλέον ὡς ἀκατάλληλα διὰ παρομοίων ἐργασίαν. «Ο πρόεδρος τῆς ἀντιτέων τοῦ πλοίου τοῦ Διοίκησεως ναυάρχος κ. Χόραν δηλώσας, σχετικῶς, διὰ δένθη ἐπέρπετη νὰ ὑπερεκτιμοῦν αἱ ἀκρωτεροὶ εὐνοίκαι συνθῆκαι καὶ τῆς ἀποβάσεως εἰς τὸ Ίντσον τῆς Κορέας, διότι δὲν ὑπῆρχον ἐκεῖ νάυλωσια διὰ νὰ παρεμποδίσουν τὴν συγκέντρωσιν τόσων σκαφῶν. «Ἐναντὶ τῶν συγχρόνων ὑποδρυχίων τὰ «Δίουπερτούς» θεωροῦνται ἐκ τῶν

προτέρων καταδικασμένα. Δεν ήμπορούν, άλλως τε, ωδε νὰ συγκροτήσουν νηποπομπή μὲ τὰ ταχύτερα σημειώνη πλοία. Έξειρεσιν ἀπότελούν τὰ «τάνκερς», τῶν ὅποιών η ταχύτης ὑπερβαίνει τὰ 15 μῆλλα. Δέον νὰ προστέθῃ ἀκόμη, ὅτι ἐκ τῶν 2000 πλοιών, τῶν τελούντων ηδη ἐφεδρεία, τὰ 1500 ἀνάφερονται εἰς «Λίμπερτς», ἐνώ οι ιδιώται ἐφοτλισταὶ ἔχουν ἀγόρασει 1800 περίπου ἐκ τῶν καλυτέρων τοιούτων πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφων. Μόνον 75 σκάφη τοῦ τύπου «βίκτορων» και ταχύτητος 15 μῆλλων κρατούνται εἰσέτι ἐν ἐφεδρείᾳ καὶ πρόκειται ηδη νὰ ἐπισκευασθούν ἀντί μιας συνολικῆς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν δαπάνης 18 ἐκαπομπών δολλαρίων.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι κατ' ἀπόφασιν τῆς «Διοικήσεως Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν» καὶ ὅταν ἀκόμη ἡ ἐπικείρωσις τῆς Κορέας πῆθεν ὄπωσδήποτε τερματισθῇ, προβλέπεται ὅπως τὰ ἀποσυρθέντα ἔκ τῆς ἀργίας καὶ χρησιμοποιηθέντα διὰ τὰς πρὸς τὰ ἔκει πολεμικὰς μεταφορὰς σκάφη τύπου «βίκτορων» παραμείνουν ἐν σχετικῇ ἐπανδρώσει, ἵνα ὀντις ἔτοιμος διὰ κάθε περιπτωσιν ἀνάγκης. Κατὰ τὸν ναυάρχον κ. Κόχραν, ἡ μόνη ἐνδειγμένη λύσις ἔγκειται εἰς τὴν ναυπηγήσην φορτηγών πλοιών ταχύτητος 20 μῆλλών καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην στρέφονται σῆμερον αἱ προσπάθειαι παρὰ τῷ Κογκρέσω τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας.

Τό έν ύπηρεσίᾳ τοννάζ

Εἰς δηλώσεις του, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ νέου ἔτους, ὁ πρόεδρος τοῦ ἀμερικανικοῦ «Ινστιτούτου τῆς Ναυτιλίας» κ. Ταϊλόρ ἐτοίσεν, ἀνασκόπων τὰ περαγμένα τοῦ 1950, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία εὐρίσκεται σήμερον εἰς τὸν ίκανο ποιητικὴν θέσιν, ὥστε δύναται γένεσθαι ἀναλάβην ἐπιτυχῶς οἰανδήποτε κληθῆ νὰ παράσχῃ πρὸς τὸ ἔθνος ὑπηρεσίαν ἐντὸς τοῦ πλαστού τῶν μεταφορῶν. Τὴν ἀλήθειαν ταύτην, εἶπεν, ἐμπραγμάτως ἀπέδειξεν ὁ ἐν Κορέᾳ πόλεμος.

Πρὸ τῆς ἐν Κορέᾳ εἰσβολῆς, ἐτέλουν ἐν κινήσει 1145 ἀμερικανικὰ πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 13.820.000 τόνων δ.ω. Ἡ ἐπικρατούσα τότε αἰσθητὴ ἔκπτωσις τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν εἶχεν, ὡς γνωστόν, περιορίσει καὶ τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούν ἀμερικανικὸν τοννάζ. Ἐν συνεχείᾳ ὅμως καὶ λόγῳ τῶν παγκοσμίων γεγονότων, ἐτέλουν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη, ἀντί προσωπευσούντων μίαν ἐπὶ πλέον 1.600.000 τόν., ἔναντι τῶν μέσων τοῦ ἔτους.

Πέρανων δὲ κ. Ταϊλόρ ἔξηρεν ιδιαίτερώς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς δυνάμεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ἀμερικανικῆς ναυτιλίας διὰ τοῦ ναυπηγουμένου «σούπερ—λάινερ» καὶ διὰ τῶν δύο νέων ὑπερωκεανῶν τῆς «Ἀμερικανοῦ Εξπόρτ Λάινες».

«Ἐλεγχος ἐπὶ τῶν ναύλων;

Ἡ σύστασις εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας τῆς οἰκονομικῆς ἐπιτροπῆς σταθεροποιήσεως» τῶν τιμῶν, πῆται ἀποβλέπει εἰς τὴν διατήρησιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν ἀρχῶν Δεκεμβρίου — τῆς ἑκουσίας, κυρίως, συμφωνίας τῶν παραγωγῶν — προβλέπεται, διὰ ὅμετον θά ασκήσῃ ἐπιδρασιν καὶ ἐπὶ τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰ πετρέλαια. Δεδομένου τοῦ σημειώνυ ὑψους εἰς τὸ κόστος μεταφορᾶς κάποιος ἔλεγχος ἐπὶ τῶν ναύλων πιθανολογεῖται, ἐντὸς βέβαια τῶν δριών τοῦ δυνατού καὶ ἐφόσον οἱ γάλλοι συνεχίσουν τὴν ἀνιούσαν πορείαν τῶν ὑπεράνω τῶν ηδη κρατούντων ἐπιπέδου.

Αἱ συγέπαια τῆς «έκτακτου ἀνάγκης»

Μεταξὺ τῶν μέτρων ποὺ ἐκπηγάδουν ἀπὸ τὴν κήρυξην τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν» εἰς κατάστασιν ἔκτακτου ἀνάγκης τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ναυτιλίαν, καταλέγεται καὶ ἡ πρόδεψις ἀπαγορεύσεως τῆς κυριότητος οἰουδῆποτε συμφέροντος ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἡ ναυπηγικῶν ἐκαταστάσεων εἰς ξένους, χωρὶς τὴν ἀπαγορεύσεων πρὸς τοῦτο ἔγκρισιν τῆς «Ομοσπονδιακῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας». Ἡ ἀπαγόρευσις ἐκτείνεται καὶ εἰς τὴν ναύλων, ἐνοικιασθῆται ἡ μεταφορὰν συμφέροντων οἰασδήποτε μορφῶν διόν αὐφόρη τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα καὶ τὰ ναυπηγεῖα. Ἡ ἀπόκτησις τῆς πλειοψφίας διὰ τῆς μεταβιβάσεως μετοχῶν μίας ναυτιλιακῆς ἡ ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως εἰς ξένους ὑπερκόδους ἀπαγορεύεται εἰπίστις. Τὰ μέτρα ταῦτα βασίζονται εἰς τὸ ὄρθρον 37 τοῦ «περὶ Ναυτιλίας νόμου» τοῦ 1916, διόπειρας ἀκριβῶς προβλέπει τὴν τοιαύτην παρέμβασιν ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Αἱ φορτώσεις πετρελαίων

Ἐντὸς τῶν ἐννέα πρώτων μηνῶν τοῦ 1951, καὶ διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σταθμῶν ἀντλήσεως, ὑπολογίζεται, ὅτι ὁ ἀμερικανικῆς ἰδιοκτησίας νέος πετρελαιαγόρας, ὁ καταλήγων εἰς τὴν Σιδώνα, θά διοικήσῃ ὑμερσίων 550.000 βαρελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου. «Ἄς σημειωθῇ, σχετικῶς, ὅτι εἰς τὴν ἀκτὴν τῆς Σιδώνας δὲν ὑφίσταται φυσικὸς λιμνός. Ενας προβλήτης μόνον κατεσκευάσθη εἰς μῆκος 1000 ποδῶν ἀπὸ τὴν ἀκτὴν, μὲ τεσσάρας θέσεις πλευρίσεως τάνκερ καὶ μὲ μεγίστην δυνατήν φόρτωσιν 80.000 βαρελίων καθ' ὥραν.

Πετρελαιαποθήκαι κατεσκευάσθησαν ἐν δλω 13, μὲ περιεκτικότητα 180.000 βαρελίων, δύο ἔτεραι 180.000 βαρελίων προορίζονται διὰ μπλάνκερ, ἐνώ μία ἀλλή τοῦ ίδιου μεγέθους, ως ἐφεδρικὴ καὶ 4 μικρότεραι βοηθητικαὶ. Ἡ Σιδών, κατόπιν τούτου, κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ Λιβάνου διὰ τὰς ἔξαγωγάς πετρελαίων. Εἰς τὴν Τρίπολιν σημειούνται ηδη μία κίνησις 6.000.000 τόνων ἐτησίως διὰ τὴν φόρτωσιν τῶν πετρελαίων τοῦ Ιράκ ἀπό τὸ Κιρκού.

Εὐνόητον ἀποδούνει, ὅτι ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ θὰ αἰσθανθῇ τὸν ἀντίκτυπον τὸν ἐξ Σιδώνος φορτώσεως. «Υπολογίζεται, ὅτι ὅταν ὁ νέος ἀγωγὸς φύσησε εἰς τὴν πλήρη στάυρον ἀπόδοσιν τῶν 15 ἐκαπομπών τόνων πετρελαίου, θά ἔξοικον μεθούν 14 ἐκαπομπήσια δολλαρίων ἀπό μόνην τὴν δαπάνην διὰ δικαιώματα τῆς διώρυγος Σουέζ, λόγῳ τῆς οἰκονομίας τοννάζ, ὑπολογίζομένη εἰς ἐκατόν τάνκερς τοῦ τύπου «Τ.2», θέλει προέλθη ἐπησίως, διότι τὰ σκάφη θὰ καλύπτουν μίαν συντομωτέραν διαδρομήν.

Ίταλία

«Ο ἀνταγωνισμὸς τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων

Εἰς συνέντευξίν του πρὸς τὴν ἐφημερίδα «Κορριέρε τελέ Πότολο», τῆς Γένοβας, ὁ «Ιταλός υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἐτοίσεν, ὅτι διὰ ν' ἀντιμετωπίσῃ ἡ Ιταλία τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἀμερικανικῶν «λάινερ» εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ—Μεσογείου, ἀπεφασίσθη ὅπως προωθηθῇ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἡ ναυπηγησις ἐνὸς δευτέρου ὑπερωκεανοῦ τῶν 25.000 τόν. γκρος, κινουμένου δι' ἀτμοστροβίλων, καθὼς καὶ ἐνὸς δηλεξοκίνητου «λάινερ» τῶν 10.000 τόνων, τύπου «Εσπερία», διὰ τὴν ταχείαν γραμμῆς Ιταλίας—Αιγαίουπου. Οὕτω, τὰ δύο νεότευκτα πλοῖα τῆς Ιταλίας θὰ καλύπτουν τὴν ἀπόστασιν Νέας Υόρκης—Γένοβας ἐντὸς 7 ημερῶν καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν σκαφῶν τῆς γραμμῆς Γένοβας—Αλεξανδρείας (διαδρομὴ 3 ½ ημερῶν) θὰ συντομεύσουν τὴν μεταξὺ Αιγαίουπου—Νέας Υόρκης, μέσω τῶν ιταλικῶν λιμένων, διαδρομήν, εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν 12 ημερῶν, ἔναντι τῶν 15 ποὺ χρειάζονται οἱ τέσσαρες τῶν «Ἀμερικανοῦ Εξπόρτ Λάινες».

Αἱ δηλώσεις αὗται τοῦ «Ιταλοῦ υπουργοῦ δὲν ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰς ἐπιδώξεις τῆς «Ιταλίας», ἡ διόπια ἔχουσα ὑπ' ὄψιν ὅτι τὰς τούτης υπερωκεανῶν σκαφῶν τῆς Βορείου Ατλαντικοῦ—Μεσογείου, καὶ τοῦ Κόπτην τοῦ Μεσογείου προβλήθησαν εἰς τὴν πλήρη στάυρον ἀπόδοσιν τῶν 15 ἐκαπομπών τόνων πετρελαίου, θά διοικήσῃ ὑμερσίων 550.000 βαρελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου. Οὕτω, τὰ δύο νεότευκτα πλοῖα τῆς Ιταλίας θὰ καλύπτουν τὴν ἀπόστασιν Νέας Υόρκης—Γένοβας ἐντὸς 7 ημερῶν καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν σκαφῶν τῆς γραμμῆς Γένοβας—Αλεξανδρείας (διαδρομὴ 3 ½ ημερῶν) θὰ συντομεύσουν τὴν μεταξὺ Αιγαίουπου—Νέας Υόρκης, μέσω τῶν ιταλικῶν λιμένων, εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν 12 ημερῶν, ἔναντι τῶν 15 ποὺ χρειάζονται οἱ τέσσαρες τῶν ἀμερικανικῶν γραμμῶν.

* * *

«Ἐξ ἀνταποκρίσεως ἀφ' ἐτέρου Αμερικανῶν δημοσιογράφων πρὸς τὰς ἐφημερίδας τῆς Νέας Υόρκης, ἐγνώσθη ὅτι τὸ «Αλόνδ Τριεστίνον προβλήθησε εἰς συμφωνίαν μὲ τὴν σουσδίκην γραμμήν, τὴν νορδηγικὴν καὶ τὴν ὀλανθικὴν πρὸς τὸν Κόπτην τοῦ Μεσογείου καὶ πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Πακιστάνου. Ίνα ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετωπίσουν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῆς γραμμῆς Γένοβας—Αλεξανδρείας (διαδρομὴ 3 ½ ημερῶν) θὰ αἰσθανθῇ τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἀμερικανικῶν γραμμῶν, πρὸς τὰς δύο ταύτας κατευθύνσεις. Παρεπήρηθη, πράγματι, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, ἐλλείψει χώρου εἰς τὰ ιταλικά, τὰ σουηδικά καὶ τὰ νορδηγικά πλοῖα, ἐπωφελήθησαν τὰ ἀμερικανικά καὶ παρέλασθον ἀρκετὰ φορτία εἰκῇ τῆς Μεσογείου πρὸς τὸν Κόπτην τοῦ Μεσογείου καὶ τὸ Πακιστάν.

«Ἡ ναυπηγησις τοῦ τρίτου λάινερ

Εἶχομενος ἀποτῆλμας εἰς προηγούμενον τεῦχος μας τὰ τῆς ἀπεργίας τῶν διευθύνοντων τὰ ναυπηγεῖα. Σέστρη, τῆς ἑταῖρίας «Ἀναστότο» καὶ τὰς ἐνάρδησες τῆς ναυπηγήσεως — πρωτοδουλίας τῶν ἐργαστῶν — τοῦ τρίτου λάινερ τῆς «Ιταλίας», περὶ τοῦ διόπιον γράφουμεν ἀνωτέρω. «Ἄξειει νὰ σημειωθῇ σχετικῶς, ὅτι οἱ ἐργάται προέτρεξαν οἰασδήποτε κυβερνητικῆς ἀποφάσεως διὰ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, δεδομένου ὅτι δὲν εἰ-

**stop
rust**

WITH NO-OX-ID

Prevent costly damage through corrosion with NO-OX-ID Rust Preventives. Dearborn's consistencies protect ballast, and water tanks, brine tanks, rigging, chain lockers, cargo areas, shaft alleys, bilges, life boats. Easily applied, long service life.

Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY
205 E. 42nd St., NEW YORK 17, N.Y.

χον καταλήγει είς συμφωνίαν αἱ σχετικαὶ συνεννόσεις μὲ τὴν Ἰταλίαν. Η Κυβέρνησις εύρεθείσα πρὸ τετελεσμένου γεγονότος, ύπερχρώθη νόμος παρέθη εἰς τὴν διένεξιν καὶ νὰ καταδῆῃ εἰς τὴν ἑταῖρον «Ἀναστάτω» 150 ἑκατομμύρια λιρεπτῶν, ἵνα δι' αὐτῶν ἔξοφληθοῦν αἱ ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολογεμένων ἐργάτων, ἔτι δὲ νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν ἀραιάνην ναυπηγησιν καὶ νὰ χρηματοδοτήσῃ ἀνάλογως ταῦτην. Κατόπιν τῆς οὕτω ἐπελθούσης πρὸ τινῶν ἔβδομάδων συμφωνία, ἡ διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων ἀνέλθει καὶ πάλιν ἀπὸ τῆς 12ης Δεκεμβρίου τὰ καθήκοντά της.

Αἱ πρόδοι τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας

Ἄπὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἑταῖρῶν η προσοχὴ τῆς Ἰταλικῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας ἐστράφη πρὸ τὴν ἀλείσιν τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ ίδια τὰς πέμπτας τοῦ Γιρβαλτάρ ἀλιευτικᾶς ἐπιχειρήσεις ἀνὰ τὸν ὥκεανόν. Αἱ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἐπιχειρήσεις τῆς «Τζενεπέσκα» ὑπῆρξαν ἀρκτέα ἐνθαρρυντικά, ὡστε νὰ παράσχουν τὴν δινατότητα ἔξευρεσεως καὶ νέων πιστώσεων διὰ τὴν ἀπόκτησην μεγάλων καὶ συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν. Ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερών, δῆτα εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βιαρέτζιο ἔτεθη ἡ τρόπις διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε ἀλιευτικῶν σκαφῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὡκεανοῦ, μὲ κόστος 100 ἑκατομμυρίων λιρεπτῶν δι' εκαστον. Θά ἔχουν ταῦτα διαστάσεις μῆκος 35 μέτρων καὶ πλάτους 7 μέτρων, θά ἔφοδισθοῦν μὲ υπηκόας Ντῆζελ δυνάμεως 370 ἵππων, θά ἀναπτύσσουν ταύτην 9 μιλλίων καὶ θὰ πλουτισθοῦν μὲ ψυγεία διὰ τὴν ταχείαν κατάψυξιν καὶ ἐναποθήκευσιν τοῦ ἀλιεύματος.

Μεγ. Βρεταννία

Ναυπηγική δραστηριότης

Ἄπὸ ἀνακοινώσεις τοῦ προέδρου τῆς ναυπηγικῆς διασκέψεως διαποτύπωται, δῆτα αἱ παραγγελίαι τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων ἡσαν κατὰ τὸ 1950 τριπλασιαὶ τῶν του 1949, φθάσασι εἰς τὸ 1.500.000 τόν. γκρός, ἔναντι 500.000 τόν. του 1949. Τὸ ἥμισυ τοῦ ἐν λόγῳ τονῶν ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τράπτης, φορτηγά—λαίνων κλπ. κατηγορίας πλοίων. Τὴν ἀθρόαν ταύτην προσέλκυσιν παραγγελίῶν προεκάλεσαν ἡ διεύθησις κατάστασις καὶ ἡ αἰσθητὴ βελτίωσις τῆς ναυλαγροφάς.

Σήμερον ἡ ναυπηγική βιομηχανία τῆς Ἀγγλίας ἔχει ἀναγεγραμμένας εἰς τὰ βιδίλια τῆς παραγγελίας πλοίων διὰ συνολικήν χωρητικότητα 5.000.000 τόν. γκρός, μὲ κόστος ὑπολογίζομενον, κατὰ προσέγγισιν, μεταξὺ 280 ἔως 300 ἑκατομμυρίων λιρών. Τὸ 1/3 τῶν ἀνωτέρω παραγγελίων προεκτέσαι πρὸς ἔξαγωγήν. Προστίθεται, δῆτα τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα ἐξησφάλισαν ἡδη πλήρη ἀπασχόλησιν μέχρι τέλους του 1952, ἐνώ καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἑτοῖς συνεπλήρωσαν τὴν ἔργασιαν διὰ πλοία 1.400.000 τόνων γκρός.

Προσπάθεια ἡδη καταβάλλεται, ὅπως αἱ τιμαὶ παραμείνουν, κατὰ τὸ δυνατόν, χαμηλότερα, ἄν καὶ τὰ προγράμματα ἐπανεξοπλισμοῦ θὰ ἐπρεάσουν ὅπωσδηποτε ταῦτα. Ὑψηλαὶ ἐπίσης εἰναι καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πράτων ὑλῶν, οἵ δὲ ναυπηγοὶ ἔξαντλουν τὰς ἐνέργειας τῶν, προκειμένου νὰ ἔξασφαλίσουν ἐπάρκεια διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ποσότητας.

Αἱ μεταφοραὶ γαιανδράκων

Τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» τοῦ Λονδίνου ὑπέδειξεν εἰς τοὺς Ἀγγλοὺς ἔφοπλιστάς — κατὰ τρόπον προκαλέσαντα τὴν ἐκπλήξιν τοῦ κυκλοῦ τῶν ναυλωτῶν τῆς Νέας Υόρκης — νὰ παύσουν προσφέροντες πλοία διὰ φορτωσίων γαιανδράκων ἐκ Βορείου Αμερικῆς εἰς Ἀγγλίαν, τούναντίον δὲ νὰ διαστένουν ταῦτα διὰ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἐκ Κόλπου καὶ ἐνδείσις ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολουμβίαν διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἢ γεννημάτων ἀπὸ τὴν Βόρειον Αμερικήν διὰ τὰς ἴνδιας. Τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» βεβαίως δὲν ἀποτελεῖ ἐπίσημον ὄργάνωσι, ἀλλὰ φαίνεται, δῆτα ἡ μέσω αὐτοῦ γενομένη ὑπόδειξης προηρχετοῦ ἐμμέσως ἀπὸ τὸ ὑπωρευόντων τῶν Μεταφορῶν. «Ἄσ τημειαθῆ, δῆτα οἱ Βρετανοὶ ἔφοπλισται ἔχον τελευταίων ἀνησυχήσεις ἀπὸ τὴν πρὸς στιγμὴν ἀπειλήθεισαν ἐπιτάξιν τῷ πλοίον τῶν, εἰς ἣν περιπτώσιν ἰθελεῖ συνεχίσθη ἢ σπάνις χωρητικότητος. Ὁ πωσδήποτε, ἡ τοιαύτη τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριου» ὑπόδειξις φαίνεται νὰ ἔχῃ καποιαν σχέσιν μὲ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, ὅπως ἀποσύνη 25 σκάφη ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ, ἵνα ἔνισχύσουν τὰς μεταφορὰς ἀμερικανικῶν γαιανδράκων πρὸς τὴν Εύρωπην.

Ἡ παγκόσμιος χωρητικότης

Ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα περὶ τῶν μεταβολῶν, ποὺ ἐστι μειώθησαν μεταπολεμικάς εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, περιέχονται εἰς τὴν προσφάτως δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν τοῦ «Λόουδ' Ρέτζιστερ» διὰ τὴν περίοδον Ἰητοῦ 1949 μέχρι 30ῆς Ιουνίου 1950. Αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ εὑρυτέρας μορφῆς, ἀναφέρονται εἰς τὰ σχέδια τῶν πλοίων τὴν κατασκευὴν τῶν, τὰ πρωστήρια αὐτῶν συστήματα, τὴν πλοιοκτήσιαν καὶ τὴν ρητορισμοῦ τῶν σώματων. Σημειούται ἀκόμη, δῆτα μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιο πόλεμον, εἶχεν ἐπικρατήσει μεταξὺ τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων πνεύμα ἀδικαιολογήσιον αἰσιόδοξιας, ἐνώ μετὰ τὴν λήξιν τῆς δευτέρας παγκοσμίου σύρραξεως ἐξεδηλώθη μεταξὺ τῶν ἴδιων κύκλων μια τακτικὴ ψυχραίμου καὶ ρεαλιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν πολεμικῶν ἀπωλειῶν ἀπηγόρευτο τοὺς ἔφοπλιστικούς κύκλους μὲ θρεπτάν, ἀπτάλαγμαντην ἀπὸ τὰς ἀνησυχίας ἐκείνας, αἴτινες δημιουργοῦν τὰ στασιμοδικάς ἐνεργείας. Ἀποτελεσματικής αὐτῆς πολιτικῆς ὑπῆρξεν δημορικός στόλος, δῆστις ἀριθμεῖ 31.000 μονάδων, συνολικῆς χωρητικότητος 84.6 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ δὲ ὅποιος εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερος — καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀπόδοσης — ἔναντι τῶν παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου τοῦ 1939, δῆστις ἥριθμει 30.000 μονάδων, συνολικῆς χωρητικότητος 68.5 ἑκατομμυρίων τόνων.

Ἔδειτέρως ἐνδιαφέρουσα ὑπῆρξεν ἡ ἐξέλιξις τῶν μεταπολεμικῶν πλοίων, δῆστον ἀφορᾶ τὸ μέγεθος καὶ τὴν οἰκονομικήν αὐτῶν ἐκμετάλλευσιν, ἀκόμη δὲ καὶ ως πρὸ τὴν κατανομὴν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Οἱ ἔμποροι στόλοι τῆς Γερμανίας, τῆς Ἰαπωνίας, ἔτι δὲ καὶ τῆς Ἰταλίας, ἀποτελοῦν σήμερον ἔνα τμῆμα μόνον τῆς πρωτοπλεμικῆς τῶν δυνάμεως, ἐνώ αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι (θαλάσσης) ἔτι διατηροῦσι τὴν ἀναλόγως ταῦτην. Κατόπιν τῆς οὕτω ἐπελθούσης πρὸ τινῶν ἔβδομάδων συμφωνία, ἡ διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων ἀνέλθει καὶ πάλιν ἀπὸ τῆς 12ης Δεκεμβρίου τὰ καθήκοντά της.

Αἱ ἔτεροι ἡ μεταπολεμική κατανομὴ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐμφανίζεται, ἔναντι τῆς πρωτοπλεμικής, εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, κατὰ ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς %, μὲ τὴν δευτέραν στήλην περιλαμβάνουσαν

ὅλοκληρον τὴν χωρητικότητα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, τὴν δὲ τρίτην μὲ ἀφειδείσαν τὴν ἐφεδρεία χωρητικότητα, ἦτις ὑπολογίζεται εἰς 14 ἑκατομμύρια τόνων γκρός:

ΧΩΡΑ	1939, %	1950, %	1950, %
Βρετανική Κοινοπολιτεία	30.66	26.15	31.3
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι (θαλάσσης)	13.19	29.82	15.9
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι (λιμνῶν)	3.58	2.71	3.2
Σύνολον Ηνωμένων Πολιτειῶν:	16.77	32.53	19.1
Λοιποὶ Χρόνοι 1939, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950,	Λοιποὶ Χρόνοι 1939, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950,	Λοιποὶ Χρόνοι 1939, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950,	Λοιποὶ Χρόνοι 1939, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950, οὗ 1950,
Ἀργεντίνη	0.42	1.08	1.3
Βενεζερίου	0.60	0.57	0.7
Βραζιλία	0.71	0.83	1.0
Κίνα	0.38	0.96	1.2
Δανία	1.72	1.50	1.8
Φινλανδία	0.86	0.59	0.7
Γαλλία	4.28	3.79	4.5
Γερμανία	6.54	0.54	0.7
Ελλάς	2.60	1.59	1.9
Ολλανδία	4.33	3.68	4.4
Ουδούρας	0.12	0.62	0.7

Εἰς τὴν ἔκθεσιν περιλαμβάνονται καὶ πίνακες ἐμφανίζοντες τὴν ναυπηγικὴν ἔργασιαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησην 12μηνον (1 Ιουλίου 1949 ἕως 30 Ιουνίου 1950). Αἱ πότε τὸν ἀνάλογον τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν προκύπτει, δῆτα ἀπὸ τὰ συμπληρωμένα σκάφη, πέντε μόνον ἡσαν ἐπιβατηγά, δεδομένου δῆτα τὸ ναυπηγικὸν ἀγγλικὸν πρόγραμμα διὰ πλοία τῆς κατηγορίας ταῦτης είχε περατωθῆ κατὰ τὰ προγνούμενα ἔτη, δῆστος ἀφορᾶ τὰς ἀντικαταστάσεις τῶν κατὰ τὸν πλόεμον ἀπολεθρεύστων. Αὐτίθετος, αἱ κατηγορίαι τῶν φορτηγών γραμμῆς καὶ τὰν τράπτης ἐμφανίζουν εἰσέτι ἐλλειμμα καὶ ὡς ἔκ τούτου ὁ ἀριθμός τῶν ὑπὸ ναυπηγησιν πλοίων τὸν ἐλάχιστον τὸν ἀριθμόν των παραγγελιών.

Ἄξιοσημείωτος εἶναι ἡ μεταπολεμικὴ αὐξησης τῆς ζητήσεως σκαφῶν μὲ χώρον ψυγείου δι' εὐπαθή φορτία. Αἱ ποδεικύνεται τοῦτο τὸ γεγονός, δῆτα κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησην 12μηνον, εἰς 85 νεοναυπηγήγητα πλοία ἐγένετο ἐγκαταστάσεις συκτικῶν μηχανών. Σημαντική δῆστος παραπορθείσα αὐξησης εἰς τὰς παραγγελίας δεξαμενοπλοίων, εἰς τρόπον ὡστε ἡ παραγωγικὴ δυναμικότης τῶν ναυπηγείων δὲν κατώθεται οὐσίας τὸν ἀνταποκριθῆ εἰς τὴν ζητήσιν. Σημειώται, δῆτα ἡ παραπορθείσα αὐξησης εἰς τὰς παραγγελίας δεξαμενοπλοίων τὸν ἀριθμόν 600 σκαφών, 2.042.000 τόν. γκρός, τὰ 81 ἡσαν τάνκερα, συνολικῆς χωρητικότητος 791.000 τόν. γκρός, μὲ αὐξησην 25% ἔναντι τοῦ ἀμέσως προηγουμένου δωδεκαμήνου.

Οοσοὶ ἀφορᾶ εἰδικώτερον, τὸ ἔργον τοῦ «Λόουδ' Ρέτζιστερ» (καὶ τοῦ μετ' αὐτοῦ συγχωνευθέντος «British Corporation») ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν, δῆτα κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησην 12μηνον 960 σκάφη, 34.5 ἑκατομμυρίων τῶν γκρών, ὡστε ἡ προστεθοῦσα σκάφη πλοίων 100 διατηρεύεται, δῆτα ἡ δοκιμὴ τοῦ τόλμου, δῆστος χρονικῶν πλοίων, ἀπὸ τὴν παραπορθείσα παραγγελίας τῆς ζητήσεως, δῆστος χρονικούς 135.000 τόνων, ἐπειθεωρήθησαν δὲ 123 ἀγγλικὰ χαλιδωρυγεία καὶ 323 ἔναντι τοιαύτων. Αἱ ἔτεροι, λόγω τῆς διαρκῶς αὐξανομένης χρησιμοποίησεως τῆς ήλεκτρικούς σημασίας εἰς τὰς ναυπηγικὰς κατασκευας, δῆσονται πάπεροθέτησης εἰς τὴν ἔργασιν τούτων.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Νοεμβρίου

Ο παρὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος διά τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπτες» περιλαμβάνεται τὸν Νοεμβρίου 100 διά τὸ έτος 1948.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ο "ΤΡΙΤΩΝ"

ΕΔΡΑ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Ἐκπαιδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ, Όδος Βασιλέως Γεωργίου Α', ἀριθ. 42, Τηλ. 40-362

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Α. ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΕΠΙΔΡΟΜΟΙΟΥ, Β. Ν. έ. α., τέως Διευθυντής Σπουδῶν καὶ Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων.

Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ, Πλοιάρχος Β. Ν. έ. α., τέως Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων καὶ Ναυτοπαίδων.

ΚΑΘΟΓΗΤΑΙ:

Οι ἀνώτεροι, δοθούμενοι ἀπὸ ἐπιτέλειον ἐπιλέκτων 'Αξιωματικῶν.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ:

Υπὸ τὴν Σχολῆς διοικούνται διά τὸν παθῆ τοῦ πλοίου αὐτῆς:

Πλοιάρχος Β. Ν. έ. α. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ:

—Ναυτιλίας ἐξ 'Αναμετρήσεως καὶ 'Ακτοπλοΐας.

—Ν. Υπολογισμοί, Ν. εξ 'Αναμετρήσεως καὶ 'Ακτοπλοΐας.

—'Αστροναυτιλίας καὶ Ραδιοναυτιλία.

—Μαγνητικαὶ Πυξίδες.

—Ν. Υπολογισμοί 'Αστροναυτιλίας, τοῦ ιδίου.

—Τριγωνιμετρία ('Εφαρμογαὶ τῆς Ναυτιλίας) Πλοιάρχου Β. Ν. έ. α.

Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ, Πλοιάρχος Β. Ν. έ. α., τέως Διευθυντής Σπουδῶν καὶ Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων.

—Πλοιάρχου Β. Ν. έ. α. Β. Κ. ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ.

—Πλοιάρχου Β. Ν. έ. α. ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ.

—Πλοιάρχου Β. Ν. έ. α. ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ.

—Πλοιάρχου Β

έμβριον είς 97.6%, έναντι 95.8% τοῦ προηγουμένου μηνὸς 'Οκτωβρίου, 66.5% τοῦ Νοεμβρίου 1949 καὶ 88.8% τοῦ Νοεμβρίου 1949. Θά πρέπει, βεβαίως, νὰ σημειωθῇ — όπως καὶ ιδιαιτέρως τονίζεται από τοὺς συντάκτας τοῦ ναυλοτιμαρίθμου — ότι ἡ τῆς υψηλώσεως τῶν ναύλων ηγένεμη ἀπόδοσις τῶν πλοίων περιορίζεται, λόγω τῆς ἐπελθούσης ἐν τῷ μεταξὺ αἰσθητῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς καύσιμα, ψιλικά, ἔφδια καὶ εἰς λιμενικά τέλη. 'Η κατὰ μῆνα πορεία τοῦ ναυλοτιμαρίθμου κατά τὸ 1950, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δείκνυται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

	1948	1949	1950
'Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8
Φεδρουάριος	104.5	100.5	75.5
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8
'Απρίλιος	107.7	94.6	74.4
Μάϊος	104.6	99.7	71.4
'Ιουνίος	99.8	86.7	74.3
'Ιουλίος	99.4	73.3	78.8
Αύγουστος	100.7	70.6	86.6
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	89.0
'Οκτώβριος	98.8	69.8	95.8
Νοέμβριος	88.8	66.5	67.5
Δεκέμβριος	86.8	72.8	—
Επήσιος:	100.0	82.3	—

'Επήσιος:

Nordhav

Διά τὴν ἐπάρκειαν πληρωμάτων

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεων τοῦ νορβηγικοῦ Κοινοβουλίου συνελήφθη ἡ ὑπόθεσις τῆς ἀνέπαρκειας τῶν Nordhav των ναυτεργατῶν, ὅπως ἐπανδρώσουν τὴν σταθερῶν αὐδανομένην δύναμιν τῶν νορβηγικῶν ναυτιλίας. Πράγματι, ἔνας ἀριθμός 5000 ἔων 6000 ἔνων ἐργατῶν θαλασσῆς στήμερον ἐπὶ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπασχολούμενων νορβηγικῶν πλοίων, ἐπὶ συνολικοῦ ἀριθμοῦ ἐργαζομένων 30.000 ναυτεργατῶν. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι 30 ἑκατομμύρια κορωνῶν, τούλαχιστον, καταβάλλονται διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν ἔνων ναυτῶν, οἱ πλεῖστοι τῶν ὅπιώνα μάλιστα ἀξίουν τὴν πληρωμὴν των εἰς ἔνων νόμισμα. Τὸ γενούς αὐτὸ ἥγαγε τὴν Κυβέρνησιν τοῦ "Οσλο εἰς τὴν ἀπόφασιν, διπάς τὸ διάμηνον αὐτὸ — προεξάρχοντος τοῦ 'Ιουλίου — ὕστε, ἐλλείψει προκυμαιῶν πλευρίσεως, νὰ παραστὴ ἀνάγκη καὶ ἐπ' ἀγκύρα ἐκφορτώσεως πλοίων τοῦ ἔξωτερικοῦ. Παραλλήλος καὶ ἡ κίνησις μικροτέρων σκαφῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπῆρξε τόσον ζωηρά, ὕστε ἔχωλαινον — ως παρατηρεῖ ἡ ἐφημερίς «Χουρίετ» — αἱ λιμενικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ὑπηρεσίαι διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν.

Touarkia

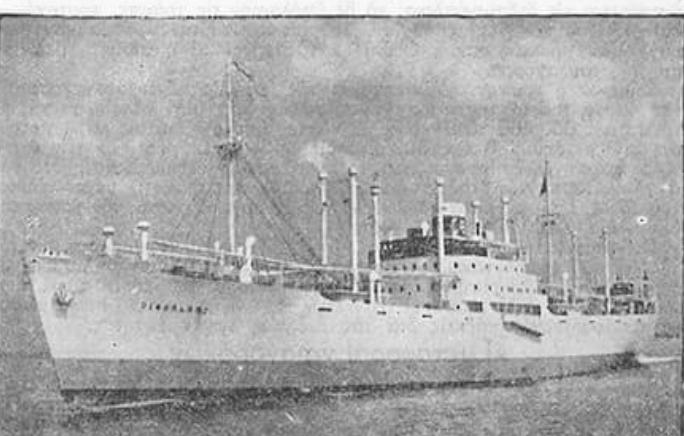
Ο λιμὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως

Εἰς τὸν τουρκικὸν Τύπον δημοσιεύεται ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρων στατιστικὸς πίνακας, σχετικῶς μὲ τὴν ὅλην εἰσαγωγικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως, διαρκοῦντος τοῦ 1950. Συμφώνως πρὸς τὰ δεδομένα τοῦ πίνακος τούτου, οὐ κατὰ τὸ διαρρέουσαν ἔτος ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ πρώτου τουρκικοῦ λιμένος ὑπερέδη πάσσαν προηγούμενην, κατὰ τὰ μετά τὸν πόλεμον ἔτη. Οὔτω, κατέπλευσαν εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν συνολικῶς 980 διαφόρων σηματῶν σκάφη, τὰ ὅποια πετέφερον 742.747 τόνους ἐμπορευμάτων.

Τὸ μεγαλείτερο κίνησις τοῦ λιμένος ἐσημειώθη κατὰ τοὺς μῆνας Ιούλιον καὶ Αὔγουστον. Τὸ ἀντίστοιχος εἰσαγωγικὴ κίνησις ὑπῆρξε τὸ σον πυκνὸν κατὰ τὸ διάμηνον αὐτὸ — προεξάρχοντος τοῦ 'Ιουλίου — ὕστε, ἐλλείψει προκυμαιῶν πλευρίσεως, νὰ παραστὴ ἀνάγκη καὶ ἐπ' ἀγκύρα ἐκφορτώσεως πλοίων τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Παραλλήλος καὶ ἡ κίνησις μικροτέρων σκαφῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπῆρξε τόσον ζωηρά, ὕστε ἔχωλαινον — ως παρατηρεῖ ἡ ἐφημερίς «Χουρίετ» — αἱ λιμενικαὶ καὶ τελωνειακαὶ ὑπηρεσίαι διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν.

Διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως αἱ σχετικαὶ προβλέψεις δὲν εἶναι καὶ τόσον εύοινοι. Εφόσον, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, θὰ συμπληρωθοῦν τὰ ἔργα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν δύο θασικωτέρων ἐν τῷ Μ. Θαλάσσος-τουρκικῶν λιμένων — τῶν λιμένων τῆς 'Αμισοῦ καὶ τῆς Τραπεζούντος — διατοπής λιμήν τῆς Κωνσταντινούπολεως θὰ δην διαρρέουσαν τὴν δραστηριότητά του, δὲν εἶναι δὲ ἀπίθανον, μετὰ πάροδον τόσων αἰώνων, νὰ παραχωρήσῃ καὶ τὰ σκήπτρα τῶν πρωτείων τοῖς τὸν λιμένα τῆς 'Αμισοῦ ἢ τῆς Σμύρνης.



Όλλανδία

Νέον ὑπερωκεάνιον

Καθειλκύσθη πρό τινων ἡμερῶν ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Σίενταν τὸ νέον δλλανδικὸν ὑπερωκεάνιον «Ρίνταμ», ὅπερ προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, εὐθὺς δ' ἀμέσως ἡρχεται νὰ τοποθετηται ἐπὶ τῆς κενωθείσης ἐσχάρας ἡ τρόπις τοῦ ἀδελφοῦ λάγεντος «Μάσανταμ». Τὸ «Ρίνταμ» ἔχει διαστάσεις μήκους 144.88 μέτρων καὶ πλάτου, 21.03 μέτρων, μὲ χωρητικότητα 15.000 τόν. γκρός, διαθέτει δὲ 4 κύτη περιεκτικότητος 3000 τόν. διὰ συνήθη ἐμπορευμάτων ἡ 4.500 τόν. διορθία εἰς χύμα, χώρων ψυγείου δι' εύπαθη ἐμπορεύματα καὶ γκαράζ διὰ 40 μάτοκινητά. Εν ὑπηρεσίᾳ προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς θέρους.

Πρόκειται περὶ δλων νέου τύπου σκάφους μὲ δύο μόδιαν κατηγορίας θέσεων καὶ μὲ διατίθεμενων περισσότερων χώρων διὰ τὴν «Τούριστ κλάση», δεδομένου δὲτη ἡ πλοιοκτήτρια ἐταίρια ἀποδέπει νὰ ἐμπυρετήσῃ τὸν μετρίας οἰκονομικῆς δυναμικότητος ἐπιβάτην. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ διατίθενται 860 κλίναι — ἐπὶ τῶν δύοτοιν 60% εἰς θαλασσίσκους μὲ δύο μόδιαν κλίναις — διὰ τὴν τουριστικὴν θέσιν, μὲ τιμὴν εἰσιτηρίου 160 δολλαρίων, ἐνώ εἰς τὴν α' θέσιν θὰ ὑπάρχουν 40 μόδιαν κλίναι, μὲ τιμὴν εἰσιτηρίου 250 δολλαρίων. Σημειωτέον, δὲτη οἱ ἐπιβάταις ἀμφοτέρων τῶν θέσεων δὲν θὰ στερούνται οὐδεμίας ἀπὸ τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, ποὺ παρέχουν τὰ μεγάλα υπερωκεάνια τῆς πρώτης κατηγορίας.

Οσον ἀφορῇ τὸ πρωστήριον αὐτοῦ σύστημα, θὰ ἐρδιασθῇ δι' ἀτμοστροβίλων μὲ πρωστήρας στροφῶν, δυνάμεως 8.500 Τίππων.

Σουηδία

Καὶ πρὸς τὴν φαλαινοδηρίαν

Οι Σουηδοὶ σκέπτονται νὰ εἰσέλθουν καὶ αὐτοὶ εἰς τὴν φαλαινοδηρίαν, παρὰ τὴν ἀντιμετωπίζουμενη ἴσχυραν ἀντίδρασιν ἀπὸ μέρους τῶν γειτόνων τῶν Nordhav. Κατὰ τὰς ἑκατοχλόμητης πληροφορίας προβλέπεται ἡδη ἡ απηγνοίσης ἐνὸς πλωτοῦ ἐργαστασίου κατεργασίας τῆς φαλαίνης, χωρητικότητος 18.000 τόνων καὶ ἐνὸς φαλαινοθηρικοῦ στολίσκου, ὑπολογίζεται δὲ δητὸ τὸ ἐπήσιον ἀκάθαρτον προϊὸν τῆς ἐπιχειρήσεως ταύτης θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 45 ἑκατομμύρια κορωνῶν (3 ἑκτ. λιρῶν), μὲ καθαρὸν κέρδος 20—25 ἑκατ. κορωνῶν.

Θὰ ἀπαιτηθούν, βεβαίως, διὰ τὰς ναυπηγείων τοῦ πλωτοῦ ἐργαστασίου καὶ προτάσεις ἡδη ἔχεντο πρὸς ιδιώτας ἐφοπλιστάς καὶ διαφόρους ἡμικρατικοῦς ὁργανισμούς, διπάς συμμετάσχουν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Οι Nordhav, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν τῶν τὴν εἰσόδου εἰς τὴν φαλαινοδηρίαν, τὸν Ωνάστη καὶ τὸν ἀργεντινὸν πλωτοῦ ἐργαστασίου στολίσκον, προσαγορεύεται ωπῶν ἡ πρόσληψις Nordhav. Τοῦ Σουηδικοῦ στολίσκου, δὲτη οἱ Σουηδοὶ δὲν εἶναι ἀκόμη εἰδίκευτιν τινοὶ εἰς τὴν φαλαινοδηρίαν, θὰ χρειασθούν τὴν Βοηθείαν τῶν Nordhav. Επὶ τὸν σημείον αὐτοῦ ἀκριδῶς θὰ ἐκδηλωθῇ ἡ νορβηγικὴ ἀντίδρασις. Βάσει τοῦ ὑφιστάμενου ἐν Nordhav οὐλοῦ ἀπαγορεύεται ωπῶν ἡ πρόσληψις Nordhav. Τοῦ Σουηδικοῦ στολίσκου, δὲτη οἱ Σουηδοὶ διὰ τὴν ἔξειρεσιν τοῦ κ. Ωνάστη, δοστις ἐστράφη πρὸς τὴν Γερμανίαν διὰ τὴν ἔξειρεσιν ἐμπειρέρου προσωπικοῦ.

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEMURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEMURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

NEA YOKH, Ιανουάριος. — Τὸ 1951 θὰ είνε τὸ ἔτος τῶν μεγάλων ἐλέιψεων, τῶν ἐλέγχων καὶ τῶν ἀνατιμήσεων ὅλων γενικῶς τῶν εἰδῶν. Διὰ τὴν ναυτιλίαν, ὅμως, ίδια δὲ διὰ τὸ τράπεζ τοῦ φορτηγοῦ καὶ τὰ ἐλεύθερα υπόχρεώσεων δεξαμενόπλοια, θὰ είνε ἔνα ἀπὸ τὰ καλύτερα ἔτη τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Ἀσχέτω τῆς διαθέσεως ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν 27 «βίκτορος» διὰ τὴν ἔξυπηρτεστιν τῶν μεταφορῶν γαιαυθράκων καὶ γεννημάτων καὶ τῆς ἀγορᾶς 85 περίπου κρατικῶν φορτηγών ἀπὸ διαφόρους ἀμερικανικάς ἑταῖριας, τὸ παγκόσμιον τοννᾶς δὲν. Θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ Κόσμου, κατόπιν μάλιστα τῶν τελευταίων μεγάλων ἄγρων στιπράνων, γαιαυθράκων καὶ μεταλλευμάτων. Δεν πρέπει σχετικάς νὰ λησμονῆται, ὅτι κατά τὸ 1947—48 ὑπῆρχον χρονονισλωμένα (*heat boats*) εἰς διαφόρους ἀμερικανικάς ἑταῖριας 1300 λίμπερτς καὶ βίκτορος καὶ ὅτι παρὰ τὸ γεγονός τούτο οἱ ναῦλοι διετηρούντο εἰς ἀνώτερα τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων. Πάντως μιὰ αἰσιόδοξια πρός τὰ ἀνών τείνει δικαιολογημένη, διότι μὲ τὴν συνέχεισιν τῶν ἔξοπλισμῶν θὰ συνεχισθῇ ἐντατικῶς καὶ ἡ δημιουργία παντὸς εἰδούς ἀποθέματου, κατὰ συνέπειαν δὲ ζωηρὰ θὰ διατηρηθῇ ἐπ' ἀρκετὸν ἡ ζήτησις χωρητικότητος διὰ τὰς ἀνάγκαιας μεταφοράς. Τὰ ἀποθέματα τῶν στρατιωτικῆς ἀξίας, πρώτων ὅλων εἰς ὅλον τὸν Κόσμον ἐπαρκούν μόνον δι' οὐλίγας ἔβδομάδας, ἐνώ οἱ εὑρύτατοι σημερινοὶ ἔξοπλισμοὶ ἀπαιτοῦν τὴν ὑπαρξίαν ἀποθέματον διὰ μῆνας καὶ ἐτή. Διακοπὴ τῆς μεταφορικῆς ζωηρότητος καὶ συνεπῶς μειώσις τῶν ναυλών, προϋποθέτει τὸ τέλος τῶν ἔξοπλισμῶν.

- Ή «Στάνταρ Οίλ Κόμπανι» προεκπήρυξε άμοιδην 25.000 δολαρίων υπέρ παντός, διπλάς ήθελε παράσχει είς αύτην την πληροφορίας διάτινη όγκωσταν σαμποτάρη των έγκαταστάσεών της. Μικρότερα ποσά θα δίδωνται και δι' οσους ποικιλότροπάς θα έδιδούσαν διά τὴν έγκαιρον ἀποκαλύψιμη δολιοφθορών.
- Η Βιομηχανία τῶν πετρελαίων θὰ διαθέσῃ κατά τὸ ἀρδάμενον ἔτος 2300 ἑκατοντάδες δολαρίων πρὸς ἐπέκτασιν τῶν δεξαμενῶν καὶ γενικῶς τῶν έγκαταστάσεών της. Πάντως, ἡ προοπτικὴ αὐτῆς θὰ ἔχαρητη ἀπό τὸ ἐπάρκειαν τῶν ἀπαιτουμένων ὑλικῶν. Ή πραγματοποίησις τῶν ἐν λόγῳ ἔργων θὰ παρδόξῃ ἱκανοποιητικὴν ἀπασχόλησιν εἰς σοιδαράν χωρητικότητα ἐπὶ μῆνας, ἀν μη ἐπὶ ἔτη.
- Εἰς τὸ νέον ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Μεσογείῳ κέντρον ἔξαγωγῆς πετρελαίων, τὴν Σιδώνα, τέσσαρα τάνκερας ἐπέτυχον νὰ φορτώσουν ἔντος 24 ὥρων 723.334 βαρέλια πετρελαίων.

● Τὸ συμβούλιον τῶν πρώτων ὑλῶν συνεχίζει τὴν κατάστρωσιν σχεδίων διὰ τὴν κατανομὴν τῶν πρώτων ὑλῶν τοῦ Κόσμου μεταξὺ τῶν Δυτικῶν Συμμαχῶν. Σημειώτεον, ὅτι ὁ ἐν προκειμένῳ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν θέλει συμβασθῆ καὶ μὲν ἔλεγχον ἐπὶ τῶν θαλασσινῶν μεταφορῶν. Προδιέπεται, πάντως, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἐν λόγῳ μέτρων θὰ βραδύνῃ ἐπὶ τίνας εἰσέτι μῆνας.

● Το μεγαλύτερον ἐργοστάσιον κατασκευής χάλυβος, ἐλασμάτων, σιδηροσωληνών κλπ. πρόκειται να ίδρυθη ύπό της ἑταίριας «Χάλυβος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παρὰ τὸ Τρέπον τῆς Πενσούλβανιας καὶ ἀντί μᾶς δαπάνης 400 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Τὸ νέον ἐργοστάσιον θά είναι ἔτοιμον περὶ τὴν τέλη τοῦ 1952, θά ἀπασχολή 4400 ἐργάτας και θά ἔχῃ παραγωγική ικανότητα 1.800.000 τόνιων ἀκατεργάστου σιδηροχάλυβος. Κατά τὸ 1950 ή ἀμερικανική παραγωγή ἀνήλθεν εἰς 101

έκαπον μύρια τόννων.
Νέον δενιόν 35 έκαπον. δολαρίων έχορθησεν η Τράπεζη Εισαγωγών και Έξαγωγών εις τὸ Κράτος τοῦ Ἰσραὴλ διὰ τὴν προμήθειαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀγροτικῶν καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων.
* Ιππωνίας ἑταῖρα παρήγειεν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας μηχανήματα διὰ τὴν ἐγκατάστασην νέας ὑφισκείουν. Η σχετική δαπάνη θὰ φθάσῃ τὸ ἔνα έκαπον μύριον δολαρίων. Ας σημειωθῇ σχετικῶς, διτὶ ἡ Ιππωνία, ὡς γνωστόν, στερείται παντελῶς σιδηρομεταλλεύματος και ἄνθρακος, ἀλλὰ παραλλήλως στερείται καὶ.... σοσιαλιστῶν καὶ συνταγματιστῶν!

• Έπεκτάσεις άξιας 21 δισεκατομμυρίων δολλαρίων πρόκειται να πραγματοποιήσουν αἱ ἀμερικανικαὶ ἐπιχειρίσεις, ἔφοδον θὰ κατορθώσουν νὰ ὑπερνικήσουν τὰς ὀνσκολίας διὰ τὴν ἔξευστην πρώτων ὡλῶν. Αἱ προβλέψομέναι ἐπέκτασεις θὰ εἰνε κατὰ 21% ἀνώτεραι τοῦ 1950 καὶ 14% ἀνώτεραι τῶν τοῦ 1948. Τὸ ἥμισυ του ἀνώτερω ποσοῦ προέρχεται ἀπό τὰς διαφόρους βιομηχανίας.

• Ή Βραζιλία θα διαθέση 200 έκατομμύρια δολλαρίων διά τη δημιουργίαν άποδεμάτων πρώτων υλών πρός χρήσιν των βιομηχανιών της. Τότε ημισυ του ποσού τουτού θα διατεθή διά την προμηθείαν άνθρακος και πετρελαίων, ένώ όλοι οι ισχύοντες πειριοδισμοί διά την είσαγωγήν πρώτων υλών και ημικατειργασμένων προϊόντων θα άρθουν. Τήν ναυτιλίαν ένδιαφέρει Ιδιαίτερως ή μεταφορά του γαιάνθρακος είς την Βρα-

Οι ήγεται τών προτεσταντικών έκκλησιων τών 'Ηνωμένων Πολιτειών συνηγορούν θερμώς παρά τη Κυβερνήσει τῆς Ουσταγκτώνος διά τὴν παραχώρησιν εἰς τας 'Ινδιας 2.000.000 τόν. ἀπὸ τὰ πλεονάσματα τοῦ πόρου πρὸς ἀποτροπή του ἀπειλουμένου λιμού του Ινδικοῦ λασοῦ. Πιστεύεται δὶ η ἐπιθυμία αὐτή θὰ πραγματοποιηθῇ καὶ δὶ 200 τούλαστον σιτοφορτία θὰ μεταφερθούν κατὰ τους 2 ή 3 προσεχεῖς μῆνας οι τὰς 'Ινδιας

Η συνολική παραγωγή βάμβακος είστη τάξης «Ηνωμένας Πολιτείας» κατά το 1950 ανήλθεν είστη 9.800.000 δεμάτων, ενώ κατά τό 1951 προβλέπεται να φθάσει τάξη 16 εκατομμύνων δεμάτων. Έκ της περιουσίνης παραγωγής 1.000.000 δεμάτα παρήχθησαν είστη την Καλιφορνίαν επί το καλλιεργηθείσης έκτασεως 650.000 εκταρίων, ενώ έφεστος θά καλλιεργηθῇ έκτασις 1.000.000 εκταρίων.

Η «Πένσιλ Μότορς» ή πενταλύτερος βιομηχανικής της τάξης Κάρτα

Η «Εινερέας Μοτόρες», η μεγαλύτερη βιομηχανίκη εν τω Κοσμώ παπιέριστος, άπεκμόδιες κατά το 1950 καθαρά κέρδη 900 έκατομμυρίων ολλαρίων. Τὸ ποσὸν αὐτὸν είνε τὸ μεγαλύτερον ἐξ ὅσων ποτὲ εδήλωθην απὸ οἰνοῦνθε πεταίριαν. Κατά τὸ 1950 κατεσκευάσαν ή ἔν λόγῳ ταρίφια 3.325.000 ἑπιβατηγά αὐτοκίνητα, 647.800 φορτηγά, 2300 εσωφρεῖτα, 2000 ντῆζελ μηχανὰς σιδηροδρόμων καὶ ἔκατομμύρια δόλα υεγένων, ραδιοφωνῶν, μηχανημάτων ἀρεισμού, ἑξαρτημάτων σερόπλα-ων, ἐλίκων, καυτορόπων κλπ. Τὸ σύνολον τῶν παλαιόσεων τῆς ἀνὴρθεν εἰς δισεκατομμύρια δόλαρίων καὶ οἱ καταβλήθεντες παρ' αὐτῆς φόροι

εις 800 έκατομ. δολαρίων, ένώ και είς τους 410.428 μετόχους της

• Το γαλλικόν επιβατηγόν λάινε «Λεκόμ ντέ Λίλ» 10.000 τόννων έ-πεστράφη από την ιαπωνικήν Κυβέρνησην είς την γαλλικήν παρά της όποιας και απέδοθη εἰς την πλοιοκτήτριαν έπαρισιν «Μεσοζαρέπ». Τό έν λόγω σκάφος εύρισκετο τό 1942 εἰς Σαϊγκόν, ή δὲ Κυβέρνησης τού Βισύν τό σκάφων εισήγαγε την 'Ιαπωνίαν, ήτις καὶ τό έχρησιμοποιήσεν ως μεταγυγικόν υπό τό ίδιον όνομα «Τείριστον Μαρού». Τόν Ιούλιον τού 1945 ναυλοχούν εἰς μίαν ιαπωνικήν ναυτικήν βάσιν ήμειθυσθή κατά τινα δεροπορικόν θυμαρδισμόν, ανειλκύθη δὲ την ἀνοίξιν τού 1947. Συνεπεία τουφώνη, έδυθισθή ἐκ νέου εἰς την θέσιν τού ἀγκυροδόλιου και ἀνειλκύσθη περὶ τά μέσα τού 1948. "Ηδη ἐπισκευασθὲν καὶ ὑποστάτρικάς Βελτίωσεις ἔδρομολογήθη εἰς την γραμμὴν Μασσαλίας — 'Ιδυκίας

Αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίων εἰς τὴν Γερμανίαν ἔφθασαν ηδη εἰς τὸ ποσόν τῶν 3.000.000 τόνων ἐπέσιως καὶ ἐδημιουργήσαν τὴν ἀνάγκην, δῆπος ὑπάρκειας ἵνας ἐπαρκὲς ὑπὸ τὴν γερμανικὴν στηματικὴν στόλος δεξαμενοπλοίων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν συναφών εἰσαγωγῶν, ἐπὶ ὀφελεῖᾳ τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας. Η δημιουργία ὅμως ἐπαρκούς στόλου τάνκερς προσκρούει εἰς τοὺς συμμαχικοὺς περιορισμούς, οἵτινες ἔχουν θέσει τὸν φραγμὸν διὸ τὸ μεγέθος μέχρι 12.000 τόν. d.w. καὶ διὰ τὴν ταχύτητα μέχρι 12 μιλιάδων. Ή γερμανικὴ Κυβέρνησις ὑπέδειξεν ηδη εἰς τὰς ἀρχὰς κατοχῆς, δῆπος ἐπιτρέψουν τὰς ναυπηγήσεις μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων, μέχρι χωρητικότητος 16.000 τόν. d. w. τούλαχιστον καὶ ταχύτητος 14 μιλιάδων. Προστίθεται σχετικῶς, διτὶ τὰ ὑπάρχοντα εὐάριθμα γερμανικά τάνκερς προέρχονται ἀπὸ ἀγορᾶς ἀγγλικῶν καὶ νορβηγικῶν μεταχειρισμένων τοιούτων σκαφῶν, ναυπηγήσεως 1918 ἡστὸς 1925 καὶ χωρητικότητος οὐχὶ μείζονος τῶν 10.000 τόνων. Τὰ σκάφη αὐτὰ μόλις τὸ $\frac{1}{4}$ τῶν εἰσαγωγῶν εἰς καύσιμα δύνανται νῦν καλύψουν.

• Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν λαμβάνονται ἀπὸ τοῦντε τὰ ἐνδιεκυρώμενα μέτρα διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν ἑμπορικῶν σκαφῶν ἐν περιπτώσει πολέμου καὶ σχεδίου ἡδη ἐξεποθῆσαν διὰ τὴν ἔγκατταστιν ἐπ' αὐτῶν βάσεων τηλεόδωλων ἀντιεροπορικῆς ἀμύνης, καθὼς καὶ διὰ ἐκσεφνδόνσιν βομβῶν θυεῖν πρὸς ἀμύναν ἐναντίον τῶν ὑποβρυχίων.¹ Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸ φραύριον «Ἐφερτίνα» ἤρχισεν ἡ τυμπατική ἐκπαίδευσις τῶν Ὀλλανδῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν τοῦ E. N. εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν ἀντιεροπορικῶν τηλεόδωλων κλπ. Αἱ δαπάναι διὰ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν πλαιών θὰ Βαρύνουν τοὺς προϋπολογισμούς τῶν ὑπουργείων Ναυτικῶν καὶ Συγκοινωνῶν.

“Η διεύθυνσις τών αίγυπτιακών Τελωνείων άπηγόρευσε τὴν ἔξαγωγὴν ἀλούμινου, χαλκοῦ, ψευδαργύρου, μαγνησίου καὶ ἑτέρων τινῶν πράτων ἀλλού, χρηστίμων διὰ τὰς βιομηχανικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας.

* Ή πορτογαλική Κυβερνησίς έγνωστοποίησεν εἰς τὴν Ἰαπωνικήν, μέσω τοῦ στρατηγοῦ Μάκ “Αρθουρό, ὃτι ἐφέξῃς ἐπιτρέπεται εἰς τὰ Ἱαπωνικά πλοιά νὰ καταπλέουν ἐλεύθερος εἰς τοὺς μητροπολίτικους καὶ τοὺς ἀποικιακούς λιμένας τῆς Πορτογαλίας. Ή Πορτογαλίας εἶνε ἡ 35η χώρα, ἢ ὅποια ἀνοίγει τοὺς λιμένας τῆς εἰς τὰ Ἰαπωνικά σκάφη.

Τὸ ἀμερικανικὸν ὑπερωκεανὸν «Γέωργιος Οὐάστικτων» 29,627 τόνοι γκρός πρόκειται νὰ καταπλεύσῃ τὴν 22αν ἰανουαρίου εἰς τὰ λιμένων

τού Ρότερνταμ, προκειμένου να μετάσχη τής Εκθίεν ζωράς μετανα-
στικής κινήσεως πρός τον Καναδάν και τας Ήνωμένας Πολιτείας.
Το σκάφος δε παραλάβη ένα σεβαστὸν ἀριθμὸν γεωργῶν καὶ ἐργατῶν
διὰ Χάλιφας καὶ Νέαν Υόρκην.

Τόποι μικρόν αγγλικὸν ἀτμόπλοιον «Λαίδη Βόλμερ» ύπεστη ἐπίθεσιν Κινέζων πειρατῶν εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Γερσού, βορείων τοῦ Βενεζού. Οἱ πειραταὶ, ἀφοῦ ἀπέκομισαν πλουσίων λείαν ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ

τλήρωμα, ἀφῆκαν ἐλεύθερον τὸ σκάφος νὰ συνεχίσῃ τὸ πλύνον του πρὸς τὴν Σαμογήν. Πρόκειται περὶ τοῦ δευτέρου πειρατικοῦ κρούσματος που σημαίωθη ἑνὸς τῆς πρώτης, ἔδδομαδός του τὸν Ιανουαρίου. Τὸ πρῶτον τοιούτον ὅπερ ὑπέστη παρομοιαν ἐπίθεσιν, εἰς τὴν ίδιαν περίπου θέσιν, τὸ πανασικαϊκόν ἀμπότιον *«Αἴλας Βισσαγίας»*.

Ἐδαίνια κατέκει σημεῖον ἔνα εμπορικὸν στόλον δλ. χωρ. 1.208.000 γκρός, οὐτινος τὰ 40% αναφέρονται εἰς σκέψη ἡλικίας κάτω τῶν πεντέ τῶν. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται περαιτέρω αὔξησις κατὰ 200.000 δν. γκρός.

‘Αντιρρωπωπεῖαι τῆς αὐστραλιανῆς Κυβερνήσεως εὑρίσκονται ἀπό ιως εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Εὐρώπην μὲ τὴν ἔξουσιοδότησιν ἄγορᾶς αἱ παραγγελίες πλοίων. Οἱ πανόρδιοι Αὔγουστοι δὲ ἀπέντανε καὶ μερι-

αι παραγγελίας πλοιών. Ο αρμόδιος Αύστραλος υπουργός και γερουσιαστής κ. Μάκ—Λη έδήλωσε σχετικώς, ότι η Αύστραλια αισθάνεται

Cables: "GENCOMCO," P.O.Box 226
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
THE GENERAL COMMERCIAL CO.

SHIP CHANDLERS
& GENERAL MERCHANTS

Sutton's Chambers, 35, High Street

P.O.Box 226

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
THE GENERAL COMMERCIAL C°

SHIP CHANDLERS
& GENERAL MERCHANTS

Phone { Office L3412
After } WM 1201
hours } WM 3047

FREMANTLE
W. AUSTRALIA

τὴν ἀνάγκην ἐνισχύσεως τῆς χωρητικότητός της διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας, τῆς διὰ τὰς μεταφοράς γαιανθράκων καὶ σιδηρομεταλλεύματος.

● Τὸ Ἰσραὴλ ἀπόκτη καὶ ἀεροπορική σύνδεσην μὲ τὸν Νέον Κόσμον. Ἡ ἔνθική ἀεροπορική ἐταῖρια τοῦ Ἰσραὴλ παρέλαβεν ἡδη τὸ πρώτον ἀεροσκάφος της τῶν 60 θέσεων, τύπου «Κονστελέσιον», διὰ τοῦ ὅποιου θὰ ἐγκαινιάση μίαν διεθεματισίαν πρὸς τὸ παρὸν γραμμὴν Ἰσραὴλ—Λοιδίνου—Νέας Υόρκης.

● Τὰ ἱαπωνικά ναυπηγεῖα δέχονται ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ παραγγελίας· οὐδοῦποτε εἰδος πλοίων, δεδομένου ὅτι ἀνέκτησαν ἡδη μέγα ποσοστὸν τῆς προπολεμικῆς των διναμικότητος. Ἡ ἱαπωνική ἐπίσης βιομηχανία σιδήρου καὶ χάλυβος ἐλασθε σημαντικά ἀμερικανικάς παραγγελίας καὶ ἔχει ἡδη ἀνάγκην σιδηρομεταλλεύματος. Προβλέπεται, ὅτι τὰς τους προσεχείς μῆνας θὰ πραγματοποιηθοῦν μεγάλαι φορτώσεις γαιανθράκων καὶ μεταλλεύματων διὰ τὴν Ἱαπωνίαν.

● Αἱ εἰς πλασιοσθήρα ἀνάγκαι τῶν ἀμερικανικῶν χαλυβουργείων προβλέπονται ἀρκετά πηγμέναι κατὰ τὸ 1951. Τὸ παρελθόν ἔτος ἔχειασθησαν 61 ἑκατομ., τῶν, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸς ἀπέτελεσθε πεκόρ διὰ τὴν ἱστορίαν τῆς χαλυβουργίας. Διὰ τὸ 1951 προβλέπεται νὰ χρειασθῇ 5 ἑκατομμύρια τῶν, ἐπὶ πλέον, ἔναντι μόλις 55 ἑκατομ., τῶν του 1943. Ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν εἰσόχθησαν πέρυσι 535.000 τὼν καὶ ἔξηχθησαν 340.000 τὼν.

● Εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἐνόπλους δυνάμεις ἔχοργηνθησαν αἱ κατωτέρω πιστώσεις διὰ τὴν αὔξησην τῶν εἰς καυστικά ἀποθεμάτων των καὶ βελτίων τῶν δεξαμενῶν των: Διὰ τὴν ἀεροπορίαν 95.3 ἑκατομ., δολαρίων, διὰ δὲ τὸν στρατὸν 48.7 ἑκατομ., δολαρίων, πέραν ἑτέρων 31.1 ἑκατομ., δολαρίων διὰ τὴν ἀγορὰν βαρέλων βενζίνης.

● Ἡ ἔξαγωγή καπιτώνων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἦτο, κατὰ τὸ 1950, ἡ μικρότερη τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας. Τὸ υπουργεῖον Γεωργίας ἀποδίδει τοῦτο εἰς τὴν ἀγγλικὴν προσπάθειαν, διὰ τοῦτο τὰς τοὺς καπιτώνων ἀνάγκας τῆς ἀπὸ χώρας τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας.

● Οἱ Βασιλεὺς τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας Ἰμπρ Σαουδὸν λαμβάνει 34 σέντς διὰ τὴν κάθε βαρέλιον πετρελαίου, ποὺ ἀντλεῖται ἀπὸ τὸ ὑπέδαφος τῆς χώρας του. Ἐπὶ πλέον ὑπέρχεστος τοὺς Ἀμερικανοὺς ἔνοικαστάς τῶν πετρελαιοπηγῶν, ὅπως τῷ καταβάλλουν τὰ 50% τῶν καθαρῶν κερδῶν των ἐπὶ τῆς πωλήσεως τῶν πετρελαίου του. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι θὰ εἰσπράττῃ ἑτησίων 35 ἑκατομ., δολαρίων, πέραν τῶν 65 ἑκατομ., δολαρίων ἀπὸ τὴν κατὰ βαρέλιον ἀμοιβὴν του. Σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν ἀνωτέρω εἰσπράττεων θὰ τῷ κατατίθεται εἰς χρυσᾶς λίρας.

● Κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη ἡ εἰσαγωγὴ καφέ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ηὔξηθη κατὰ 45% περίοδου.

● Τὸ κόστος τῆς ζωῆς ηὔξηθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τὸ τελευταῖον διάσημον κατὰ 31%. Τὴν μεγαλύτεραν ἀνατίμησην, φέρεσσασαν τὰ 9.2% εἶχον τὰ εἰδὸν οικιακῆς ἐπιπλώσεως.

● Ἡ περίσσεια διαθεσίμων Γερμανῶν ἔργατων καὶ τεχνιτῶν θὰ παίξῃ σημαντικὸν ρόλον διὰ τὰ Κράτη τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, εἰς τὰς πολεμικὰς βιομηχανίας τῶν ὅποιων, σπανίζουσαν ἡδη οἱ εἰδικευμένοι ἔργαται. Ἡ περίσσεια αὕτη ὁφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἥρθησαν εἰσεῖται — ὡς συνέδη μὲ τὴν Ἱαπωνίαν — οἱ συμμαχικοὶ περιορισμοὶ τῆς γερμανικῆς διομηχανίας διὰ τὴν ἐλευθέραν παραγωγὴν χάλυβος, τὰς ναυπηγήσεις, τὸ συνθετικὸν καυστόσυκ, τὰ χημικά προϊόντα κλπ.

● Οἱ ἀνθρακευτικοὶ σταθμοὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ, οἱ ἀνήκοντες εἰς ἀγγλικούς προμηθευτικούς Οἴκους, ἐφωδιάσθησαν ἡδη μὲ ἀμερικανικοὺς γαιανθράκας, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν εἶνε ἔξαιρετικῶν ὑψηλαῖ. Εἰς Λας Πάλμας, Μαδέρας, Τενερίφαν καὶ Ντακάρ, ὡρίσθη ἡ τιμὴ τῶν 150) — κατὰ τὸν ίας καὶ εἰς Σαΐν Βίνσεντ 152). Εξ ἀλλού εἰς τοὺς δόλαρδικοὺς λιμένες ἡ τιμὴ τῶν 94) — φόμπτ, κατὰ μετρικὸν τὸν καθωρίσθη διὰ τὰς ἀνθρακεύσεις μὲ ποσὸν 500 τόνων καὶ ἀνω, μὲ μιαν αὔξησιν 3), — ἐὰν ἡ ἀνθρακεύσις λάβῃ χώραν εἰς τοὺς ὑδατοφράκτας τοῦ Ὑμούντεν, τοῦ Βέλσεν καὶ τοῦ Ντώρτρεκτ Ζιλχάρεν.

● Ἄν καὶ τὸ δεύτερον ἔτος τῆς διεθνοῦς περὶ σίτου συμφωνίας λήγει μετὰ ἐπτάμηνον, αἱ εἰσαγωγικαὶ χώραι εἰχον ἀγόρασει τὸ ημισυ περίπου ἀπὸ τὰς κατανεμάνεται διὰ αὐτὰς ποσότητας δι' δόλοκληρον τὸ ἔτος. Πράγματι, καὶ ἀνακοίνωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ υπουργεῖον Γεωργίας αἱ 39 ἐνδιαφερόμεναι χώραι ἡγόρασαν ἀπὸ τῆς Ιης Αύγουστου μέχρι τῆς 8ης Δεκεμβρίου 1950 ποσότητας 283.840.000 μπούσελς σιτοῦ καὶ ἀλευρων. Τὸ σύνολον τοῦ πρὸς ἔξαγωγὴν ποσοῦ ἀνέρχεται εἰς 643.743.000 μπούσελς διὰ τὰν μέχρι τῆς Ιης Ιουνίου 1951 περίοδον. Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης ἐπιταχύνσεως τῶν ἀγορῶν ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ ζητηθῇ ἡ αὔξηση τοῦ διετοῦ τῆς συμφωνίας προβλεπόμενου δι' ἐκάστην χώραν ποσοῦ. Ἐξαγωγικαὶ χώραι εἰνε αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ἡ Αὐστραλία, ὁ Καναδᾶς καὶ ἡ Γαλλία.

● Περισσότερα τῶν 100 πλοίων, συνολικῶν 100 πλοίων, κατασκεύαζονται εἰς τὰ ἱαπωνικά ναυπηγεῖα, ἐνῷ ἔτερα πλοία, 100.000 τόνων, τελούν ὑπὸ παραγγελίαν διὰ ἱαπωνικὸν λογαριασμὸν εἰς ναυπηγεῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἡ δύναμις τῆς ἱαπωνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας περιλαμβάνει στομερὸν 1146 σκαφῶν, 1.192.000 τόν., γκρός, καὶ πάρα τὴν σημειώθεισαν κατὰ 30% αὔξησιν τῆς ἔναντι τοῦ 1939, διεριθούμενη κυρίως εἰς τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλοδαπῆς, ὑστερεῖ αὐτὴν ποιοτικῶς, διότι μόνον 150.000 τόν. ἀναδέρονται εἰς συγχρονισμένα πλοία.

* Τὰ σιτηρᾶ, ποὺ πρόκειται νὰ φορτωθοῦν πρὸς ἔξαγωγήν, ὑπολογίζεται νὰ φέρουσαν ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου καὶ ἐπέκεινα εἰς τὰ 30 ἑκατομμύρια τούς τοὺς τόνους μεχρι τοῦ Σεπτεμβρίου π. ε. ὁ μέσος δρός τῶν εἰς τὴν σχετικῶν φορτώσεων ἀνήλθεν εἰς 16½ ἑκατομμύρια τόνων. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῆς Ε.Ε.Α. κύκλῳ ὑπολογίζουν, ὅτι ἐκατὸν σκάφη δένον ἀπὸ ποσούριον ἀπὸ τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας των, ἵνα ἔξαρκουσον εἰς τὴν ζωηρὰν μεταφορικὴν κίνησιν γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν.

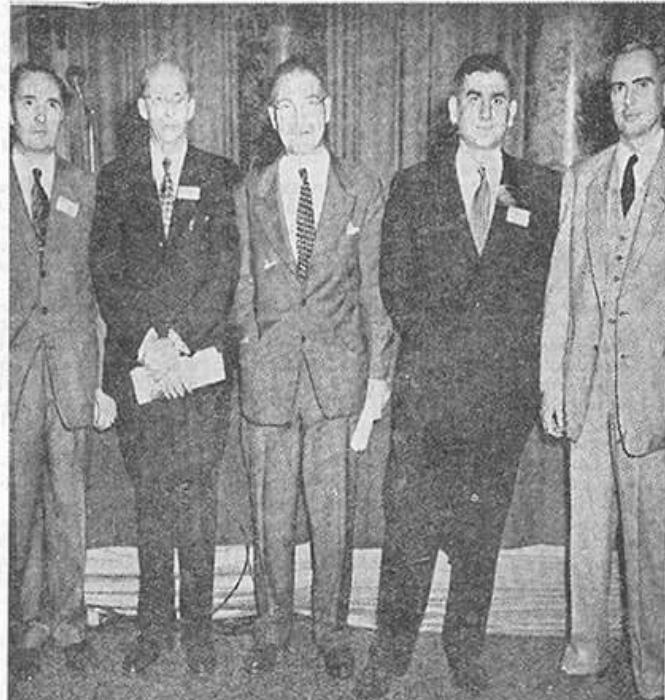
● Εἰς τὸν Ἰαπωνικὸν λιμένον τοῦ Κάδιξ ἐτελέσθησαν πρὸς ἡμερῶν τὰ ἔγκαινια τῆς κατασκευασθείσης ἐκεὶ μονίμου δεξαμενῆς. Ἐχει αὐτὴ διατάσσει μῆκος 234.72 μέτρων καὶ πλάτους 36.30 μ., μὲ βύθισμα 8.6 μέτρων, δύναται δὲ νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 36.000 τόνων.

● Εἰχομεν ἀναγγείλει τὴν ἀγορὰν παρὰ Τούρκων ἐφοπλιστῶν τοῦ γαλλικοῦ φορτηγοῦ «Cap Tefelne» 2239 τ. γκρός (τοῦ 1920), ὅπερ παρελθήθη εἰς τὴν Δουκέρκην καὶ μετωνομάσθη «Kandilli». Πρόκειται περὶ πλοίου ταταλλήλου διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ οίνων εἰς χύμα. Πρὸς τὸν σκοτὸν αὐτὸν εἰχεν ὑποστη τὸ 1946 ριζικὰς μετατροπας, τὸ δὲ κύτος του Νο 2 διηρέθη εἰς ἑνδεκά εἰκαστάς παραλίτρων. Τὸ «Kantilli» μετὰ τὴν παραλαβὴν του ἔπλευσε εἰς τὴν Καλαί πρὸς ἐκτέλεσιν εἰς τὰ ἔκει γαλλικὰ ναυπηγεῖα διαφόρων ριζικῶν ἐπισκευῶν καὶ βελτιώσεων.

● Η τελευταῖς ἔγκαινιασθείσα τακτικὴ τουρκικὴ γραμμὴ ἐκ Κωνσταντινούπολεως πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ ἐπεξετάσθη ἡδη καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, μὲ προσεγγίσιν εἰς τὸ Λονδίνον, ἡ δὲ πρώτη ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς πρωτεύουσῆς ἀναχώρησις ἐπραγματοποιήθη εἰς τὰς ἄρχας τοῦ Ἰανουαρίου διὰ τοῦ ἀπ' «Μαλάτια». Τὴν ἐν λόγω γραμμὴν ἔχουπετον τέσσαρα σκάφη, ἢτοι τὸ προαναφερθέν καὶ τὰ «Κασταμόνου», «Κάρα» καὶ «Ρίζε». Μεταξὺ τῶν διαμέρων προσεγγίσεων συμπεριλαμβάνονται καὶ οἱ λιμένες Σμύρνης καὶ Πειραιῶς.

Π. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΟΥ κ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ



‘Η ύποδειχθείσα παρὰ τοῦ Συνεδρίου τῶν ἀμερικανῶν Ναυτικῶν Ἀρχιτεκτόνων ἐπιτροπὴ ἐκ τεχνικῶν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ιδιωτικῶν ὄργανων σεων διὰ τὴν πρακτικὴν ἐφαρμογὴν τῆς θεωρίας τοῦ Ἐλλήνος τεχνικοῦ κ. Παναγόπουλου, περὶ τῆς θραύσεως τῶν ἀρχῶν τῶν πολεμικῆς ναυπηγῆσεως πλοίων. Οὓς γνωστόν, ὁ κ. Παναγόπουλος ἀνέπτυξε πρὸ τῶν εἰκόνα διὰ τοῦ θεωρίαν του εἰς τὸ ἐν λόγῳ συνεδρίον. Εἰς τὴν εἰκόνα διὰ τοῦ θεωρίαν του εἰς τὸ σειράν ἐκ δεξιῶν.

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO LTD.
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

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

‘Αγιτόφσωποι ἐν ‘Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων ‘Εργοστασίων τῆς Αγγλίας, χρωματουσιμένων ἀπὸ τῆς τρόπως μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPER TROPICAL καὶ TROPICAL.

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»
> > 'Εσωτερικοῦ: «OUNION»

Νομολογία Ναυτικοῦ Δικαίου

ΑΡΙΘ. 521)1950 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

— Σύμβασις μεταξύ γαύτου και πλοιάρχου, καθ' ḥν ἡ ἀντιμεσθία βὰ καταδάλλεται εἰς ξένον νόμισμα εἰνε ἔγκυρος παρὰ τὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις τῶν νομισματικῶν νόμων.

«Επειδή ως σαφώς συνάγεται έκ τού συνδυασμού τῶν διατάξεων τού ἄρθρου 11 τού Ν. 5422)1932, τού Α. Ν. 149)1935, τού Διατάγματος τῆς 31)33)37 καὶ τοῦ Α. Ν. 2064)39 ἡ σύνθεσις μεταξὺ ναυτοῦ καὶ πλοιάρχου, δι' ἣς ὁ ναύτης ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ προσφέρει τὰς ὑπηρεσίας του ἐν πλοιῷ, τὸ ὅποιον ἔκτελει πλόας εἰς τὸ ἔξωτερον, ἐπὶ ἀντιμεθίᾳ δριζομένη εἰς ξένουν νόμισμα ἢ συνάλλαγμα μὴ ἀποστίας πρὸς τὸ ἔχωριον νόμισμα εἰς τὴν ὑπονόμευσιν αὐτοῦ, ἀλλ' ἔχουσα τὸν χαρακτήρα διεμφούς συναλλαγῆς, ἐφόσον αἱ ὑπηρεσίαι προσφέρουνται εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ κατὰ συνέπεια θὰ καταβάλλοται εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα ἢ ἀντιμεθίᾳ, εἶναι, καὶ ἂν ἐν τῇ ἡμεδαπῇ κατηρτίσθη, ἔγκυρος, μὴ ὑποκειμένη εἰς τὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 11 τού Ν. 5422)1932, καὶ διὸ ἀπαγορεύεται ἡ συνυμολόγησις ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ὑποχρέωσεων εἰς ξένουν νόμισμα ἢ συνάλλαγμα διὰ δανείων ἢ ἀλλων συμβασεων. Ἐπὶ τοιάυτης ἔγκυρου, κατὰ τὴν συνυμολογηθεῖσαν εἰς ξένουν συναλλαγμα τάντιμοθίαν, συμβάσεως, συνυμολογηθεῖσας συνεπεία δόλου τοῦ ἀντισυνθηλθέντος, ἐάν ὁ ἔκπατηθεὶς ἀνεψη τῆς ἐπανατήσεως οὐδαμῶς θὰ συνήπητε τὴν δικαιοπραξίαν, ἔχει τὴν ἐπιλογὴν, νὰ ζητησῃ ἢ τὴν ἄρσιν τῆς ἐνοχῆς, καὶ ἀνόρθωσιν τῆς προσγενομένης οὐτῷ ζημίας ἢ μόνον ἀποζημίωσιν διατηρουμένης ὅμως τῆς ἐνοχῆς. Ἔπειτα παρεπομένουν ὅμως δόλου, ητοι ἔκεινου, οὐ μὴ ὑπάρχαντο ἡ σύμβασις θὰ κατηρτίζετο ὑπὸ εὐνοικωτέρους διὰ τὸν ἀπατηθεῖντα ὄρους, ὁ ἔξαπτηθεὶς μόνον τὴν ἀνόρθωσιν τῆς ζημίας δύναται νὰ ζητησῃ, ἐφ' ὅσδε αὕτη συνίσταται εἰς ξένουν νόμισμα ἢ συνάλλαγμα, ἀφοῦ κατὰ τὸ σημείον τούτῳ ἡ σύμβασις θὰ κατηρτίζετο ὑπὸ εὐνοικωτέρους ὄρους, δύναται νομίμως εἰς τοιούτον, καταδηλητοῦ ἐν 'Ἐλλάδι εἰς δραχμάς, νὰ ζητηθῇ, διὰ ἐκ τῆς συμβάσεως ἀγωγῆς, ἢ καταδίκη τοῦ τὸν δόλον μετελθόντος, σκοπὸς τῆς ἀγωγῆς ταύτης, εἰναι νὰ μετατεθῇ ὁ ἐνάγων εἰς τοιάυτην περιουσιακὴν καταστασιν, εἰς ἥν θὰ εὐρίσκετο, ἀν μὴ ἐλάμβανε χώραν ἢ ἔξπατησις. 'Οθεν τὸ δικάσαν 'Ἐφετείον, δεχθεν, ως ἔτις προσθαλλομένης ἀπόφασεως δείκνυται, ὅτι ἡ ἀγωγή, δι' ἣς ἐξητεῖτο παρὰ τῆς ἀναιρεσιθῆτού ἐναγούσης ἡ καταδίκη τῶν ἐνάγουμένων εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς ὁξίας 80 λιρῶν Ἀγγλίας, κατὰ τὴν νόμιμον διατίμησιν των ἐν 'Ἐλλάδι, αἵτινες ἀπετέλουν τὴν ζημίαν αὐτοῦ ἐκ τοῦ δόλου, ὃν μετήλθον οἱ ἐναγόμενοι παραπείσαντες τὸν ἀρχικῶν ἐναγούσαντα διὰ φευδῶν παραστάσεων, ὅτι τὸ πλοϊον ἐφ' οὐ ἐναυτολογήθη ὡρὰ ἐπλευει ἐξ 'Οδησσοῦ εἰς Μασσαλίαν καὶ δι' ἀποκρύψεως τῆς ἀληθείας, ὅτι τὸ πλοϊον ἐπρόκειτο νὰ ἔκτελεσθη πλοῦν ἐξ 'Οδησσοῦ εἰς Ἰσπανίαν μὲν φορτίον πολεμικού ὑλικοῦ, προφοριζόμενου διὰ τούν ἐμθύρων, νὰ συνομολογήσῃ ἀντιμοιθίαν 8 λιρῶν καὶ 15 σελ. ἐνώ ἂν δὲν ἔξπατάτο θὰ συνήπητε μὲν τὴν σύμβασιν, ἀλλ' ἐπὶ ἀντιμοιθίᾳ τῶν αἰτουμένων 80 λιρῶν, εἰναι νόμιμος καὶ ἀπορρίψιαν τὴν ἐπὶ ἐναντίας ἐδόκησεις ἐρειδουμένην ἔφεσιν αὐτῶν ὄρθως τὰς διαλογθεῖσας διατάξεις ἡμρήνευσε καὶ ἐφόρμοσε καὶ οὐδείμιαν ἀλλην παρεδίσσει καὶ δη τὰς διατάξεις τῶν Νόμων 18)1944 καὶ 1073) 1946 ὡς οἱ αἵτινερειδούτες διατείνουνται, αἵτινες δὲν ἔχουσιν ἐν προκειμένῳ ἐφαρμογούν, ἐφόσον δὲν πρόκειται περὶ ἀπατηθεως εὐθέως γεγενημένης εἰς δραχμάς πρὸ τῆς ἰσχύος τῶν Νόμων τούτων. Εἰναι ἐπομένως ἀπορριπτέοι οἱ περὶ τοῦ ἐναντίου λόγοι οἵτινερειδος, 1ος, 2ος καὶ 3ος λόγοις τοῦ ἀναιρετηρίου καὶ 1ος τῶν προσθετῶν ὡς ἀβάσιμοι.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Άπο της έποχής του Νόμου 5422 του 1932 περὶ παγκορεύσεως συνομολογησεως υποχρέωσεων εἰς ξένου νόμισμα ή ομολογία τών δικαιοτήτων μας προστεπάθησε νὰ ξεσηρέσῃ ἐκ τῶν πολυωνύμων καὶ ποικιλωνύμων νομισματικῶν νόμων τὰς ναυτικὰς ἀτατησεις, κατωτέρῳ δὲ πειμούμεν τινάς ἐκ τῶν ἀποφέρεται σύτται.

Α) Ο Αρειός Πάγος διό αριθμ. 2431949 απόφασεως απέφανθή διτί απόημισσεις τών πληρωμάτων κατ' άτυχημάτων έπισυμβάντων μεταπέ την 14)1940 (Α.Ο.Π.Κ.) κατά νόμους 475 και 731 μεταπέ τονται εις χαρτίνια λίρας Αγγλίας και έδοφουνται συμφώνων πρός πρέξουσαν τιμην της άγυρας της Τραπέζης της Ελλάδος όψεως Λονδίνου κατά την ημέραν της έκδοσης του.

Β) Το 'Εφετείον Αθηνών δι' αριθ. 905)1949 άποφάσεως έκρινεν τη συμολόγους απόδοχών εις ξένον νόμισμα έργατων θαλάσσης προσλαμβανομένων εἰς Εμπορικά πλοία προς εκτέλεσην υπερποντίων πλόων καὶ ναυτολογούμενων εἰς λιμένας ή μεδεπής ἐπιτέρων πέπειται δι'. Α. 149)1936 ή δὲ πληρωμήν εἰς άλλοδαπή ένεργείται εἰς οπιον τῆς Έλληνικῆς Προξενίκης Ἄρον.

Γ) Το Πρωτοδικείον Σύρου δι' ἀριθ. 5)948 ἀποφ. ἐρρύθμισε τὰς ποικιλίωσεις ἐξ ἀτυχημάτων ἐργαστῶν θαλάσσης πρὸ τῆς 10ης Νοεμβρίου 1944 κατὰ N. Δ. 475(47 ὑπόλογοιζόμενου τῶν οὐδὲ πολεμικοῦ πιόδουτος τοῦ N. 2171)940 μετατρέπομένων τὰς χαρτίνια λιρικούς ἢ δραχμαὶς κατὰ τὴν ἐπίσημον τιμὴν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος κα- τὰ τὸν N. 879146 μὲν αὐτοπλανήσαντα τὸ RONS.

Δ) Τὸ Πρωτοδικεῖον Χίου δι' ἀριθ. 28147 ἀποφάσεως ἐδέχθη ὅτι

οι μισθοί, ἔξοδα, νοσηλείας καὶ παλιννοστήσεως κατ' ἄρθρ. 357 καὶ
361 ἐμπορικού νόμου συμφωνηθέντα εἰς λίρας Ἀγγλίας πληρώνονται
εἰς ισότιμον εἰς δραχμάς κατά χρόνον πληρωμῆς.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ Δικηγόρος

Αγγλική Νομολογία

— Καταβολή σώστρων εἰς κρατικὰ πλοῖα

Ένδιαφέρουσα ύπόθεσης έξεδικάσθη πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὰ δευτεροβάθμια ἀγγλικά δικαστήρια, σχετικὴ μὲ τὴν ἀπονομὴν στρωτῶν εἰς σκάφο τοῦ Πολεμοῦ. Ναυτικοῦ. Τὸ ὁμερικανικὸν φορτηγὸν «Σουζάν Λούκεππαχ», ἐκτιμηθείσης ἀξίας 150.000 λιρῶν, ὑπέστη τὴν 10ην Ἀπριλίου 1942 σο-
βαρὸν ρῆγμα εἰς συγκρούσεων τῶν εἰς τὸ Σουεζ μὲ τὸ υπερωκεάνιον «Νέα· Ἐλλάς», ὅπερ ἔτελει τότε ὑπὸ ναυλωσον παρὰ τοῦ ἀγγλικοῦ Υ-
πουργείου τῶν Πολεμικῶν Μεταφορῶν. Τὸ σκάφος ἐγκατελεῖθη ἀπὸ τὸν
πλοιορχὸν καὶ τὸ πλήρωμά του καὶ ἔξωκειλεν εἰς τὴν δυτικὴν ὄχθην τῆς
διώρυγος. Ἀπὸ τὴν ἀδικίαν τῆς οὕτω δημιουργηθείσης ύποθεσεως ἐ-
θεωρήθη τὸ «Νέα· Ἐλλάς» ὡς τὸ μόνον ὑπεύθυνον διὰ τὴν σύγκρουσιν
σκάφος.

Κατά την πρωτόδικον ἐκδίκασιν τῆς ὑποθέσεως τῆς ναυαγιαρεσίας ἀνεγνώρισθοσαν σώστρα 24.000 λιρών εἰς τούς λόδους του Ναυαρχοῦ διά τὰς παρασχεθείσας εἰς τὸ «Σουζάν Λούκεμπαχ» ὑπηρεσίας ἀπό τὸ ἐπίτακτον παρά τοῦ ἄγγλικον στόλου δανικῶν ναυαγοσωστικού «Κομφεντερέιτ», καθὼς ἐπίσης ἀμοιβή 700 λιρών διὰ τὰς παρασχεθεῖσας ὑπηρεσίας ἀπό μέρους τοῦ πολεμικού σταφούς «Ἀρφα» και 300 λιρών διὰ τὸν κυβερνήτην καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ «Ἀρφα», ητοι ἔνα συνολικὸν ποσὸν διά σώστρα ἔξ 25.000 λιρών.

Οι πλοιοκτήται τούν διασωθέντος άμερικανικού σκάφους ύπεστηριεαν τότε οτι, έφουσαν το πλοίον των υπέστη ζημιάς έξι αμελειας σκάφους ναυλωμένους από τό αγύγλικον Κράτος, τό Στέμμα δεν ήδυνατ να άξιωση αμοιδην διά τάς προσφερθείσας ναυαγοσωστικάς ύπερσειας εις τό πλοίον των. Ή πρωτόδικος απόφασις έφεσιβλητή από τούν Άμερικανούς πλοιοκτήτας, κατό δὲ την ένωπιον τού Εφετείου έδκισαν της υποθέσεως ο συνήγορος αύτών υπεστήριεν, διτι τό Δικαστήριον είχε κυρίως νά σχοληθή και απόφασθή επι ζητημάτων ἀρχῆς.

Δεν επιθέτησα ηγημά — είπεν — αν ό πλοιαρχός και τὸ πλήρωμα ἐνός πολεμικού σκφους θά μελμανού μίαν μικράν αμοιβήν διὰ τάς ὑπηρεσίας των, ἀλλὰ θά ἐτίθετο ὑπὸ κρίσιν ἡ ἀποψίς, εἴαν τὸ Ναυαρχεῖον ἤδυνατ να λάβῃ ἀμοιβήν ναυαγιατηρείας ὑπὸ τάς περιστάσεις, τῆς προκειμένου ὑποθέσεως, ἐφόσον τὸ *Νέα Ἑλλάς* προεκάλεσε τὴν ἀνάγκην παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν.

Έκδιδων τὴν ἀπόφασιν του ὁ λόρδος δικαστής ἐτόνισεν, διτὶ τὸ «Σου-
λάν Λούκεμπαχαί» ἔδεχθη τὰς ὑπηρεσίας τοῦ δανικοῦ ναυαγοσωστικοῦ
Κομφεντερέτη, ὅπερ ἐτέλει ὑπὸ τοῦ ἐλεγχοῦ τοῦ Ναυαρχείου, καθὼς
καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ πολεμικοῦ «Ἀρφα». Δὲν ἡμφεσθήτη διὸ τὸ δικαί-
ωμα τοῦ Ναυαρχείου νὰ προβάλῃ ἀξίωσιν ἀμοιβῆς διὰ τὰς ὑπηρεσίας
τοῦ ναυαγοσωστικοῦ, τὸ δὲ γεγονός διτὶ τὸ «Κομφεντερέτη» ἥτο πράγ-
μα ναυαγοσωστικοῦ πλοίου, ἔχειν ἐπαρκῶς διατί τοῦ πλεκτῆ
χωριστὴ ἀξίωσις ἀμοιβῆς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος του,
λέν ἀμφισθεῖται ἀκόμη ἀπὸ τὸ δικαστήριον, διτὶ αἱ ναυαγοσωστικαὶ
πηρεσίαι, διὰ τὰς δόπιας ήδιούτο ἡ ἀποζημιώσις, κατέστησαν ἀναγ-
ασταῖαι, λόγω τῆς συγκρύσεως μὲ τὸ «Νέα Ελλάς», ὅπερ ἥτο ναυλωμέ-
ον ἀπὸ τὸ Στέμμα.

Ο Αγγλος δικαστης ανεφέρθη περαιτέρω εις σα διεπύωσεν δ λόρδος οίτι κατά την απόφασιν της Βουλής των Λόρδων, ήτις έξεδόθη το 1938 πι της υποθέσεως του πλοίου «Καφιρίσταν». Κατ' αυτήν είχε ζητηθή πολεμιώσις διά παρασχείσας ύπηρειας από το άτομπλοιον «Μπίπερφορτ», μετά την σύγκρουσιν του «Καφιρίσταν» με το υπερροκεάνιον «Εμπρες δφ Μπρίτανος. Το «Μπίπερφορτ» και το «Εμπρες δφ Μπρίτανον» ανήκον αμφότερα εις την «Καναντίν Πασιόφικ». Η απόφασις των αιτιητών — υποστηρίχεισα και από το «Εφετείον — καθώριζεν, ότι πλοιοκτήτρια έταιρια δεν έδικαιουτο σώστρων. Ή απόφασις αυτή υπέρταρη εις την Βουλήν των Λόρδων, δε δικαστης λόρδος Ράιτ είχε ότε είπει κατά την άγριευσιν του: «Δένεν Βλέπων κανένα λόγον, έντον ώριων του δικαίου, διατί να μη πληρώσῃ τό διασωθέν σκάφος την νάλογον ναυαγοσωτικήν απόζημιώσιν, όπλων και μόνον, διότι τό δικός ο πέρη προσέφερε τάς ύπηρειας του άνηκε εις τους ίδιους πλοι-κτήτας με τό συγκρουσθέν».

Περαιτέρω ὁ Ἀγγόλος δικαστής εἶπεν, ὅτι, ως φρονεῖ τὸ δικαστήριον, ἀνωτέρω παράγραφος τῆς ὁμίλιας τοῦ λόρδου Ράιτ ἔξουδετεροι τὸν χυρισμὸν τῆς ὑπερασπίσεως ὅτι οἱ ἐνάγοντες δὲν ἐδίκαιουντο νὰ λά-
ουν ἀμοιβὴν διὰ σκάφους τελούν ὑπὸ τὴν αὐτὴν κατοχὴν μὲ τὸ ὑπεύθυ-
ν διὰ τὴν σύγκρουσιν πλοίουν.

Προεδρήθη, επίσης, ἀπό τὴν ὑπέρασπισιν τὸ ζῆτημα: τῆς μὴ κατα-
ληγῆσσαν σώστρων ἀπό τὸ κινδυνεύσαν πλοῖον, ἐφόσον αὐτά θὰ συμπειε-
μέναντο ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν περὶ ἀποζημιώσεως ἀπάτησιν. Πράγ-
ατι, ὑπέδειπνον ὁ ἔρετης δικαστής, ὁ λόρδος Ράιτ καθώρισεν, ὅτι, ἐν ᾧ
επιτίπωσει οἱ ιδιοκτήται του ναυαγοστικοῦ, ἐτύγχανον νὲ εἰν̄ επίσης
ιοκτήται του υπευθύνου διὰ τὴν ζημιάν πλοίου καὶ τὰ σώστρα περιε-
χιδόναντο ὡς ιδιαίτερον κονδύλιον εἰς τὸ ποσὸν τῶν ἀπαίτησεων διὰ

Με άλλους λόγους οι πλοιοκτήται του ἀμερικανικού σκάφους θά ώφι-
αντο μίαν ζημιά έπειτα από 14.700. Αύτη θά ήτο ή θέσις των ήν διερι-
θρώσει τόσον τὸ ναυαγοσωστικὸν δύον καὶ τὰ συγκρουσθέντα σκάφη
ηκον εἰς διαφόρους πλοιοκτήτας. Ο Λόρδος Wright προσέθεσεν, έν
τούς, ὅτι συνιδιοκτησία είναι σχετικός πρὸς τὸ ὠφέλιμον τοῦ χαρα-
κτῆρος, τῶν παρεχομένων πράγματον ὑπερστῶν νιναγαιαρέσεως.
Τὸ Ἔφετειον, τέλος, ἀπέδειχθη ὅτι εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς ὁ ἀξιών
στρατ πλοιοκτήτης είναι καὶ ὁ ἐναγόμενος ὑπεύθυνος τῆς συγκρουσεως
ἢ ἐφόδους ζῆτημα περιορισμοῦ τῆς εὐθύνης δὲν προκύπτει, ἡ καταδο-
σώστρων ὑπὲρ τῶν πλοιοκτήτων τῆς συγκρουσθέντος καὶ ὑπεύθυνου
οίους καὶ τοῦ ἔτερου τοῦ ἀξιούντος αὐτά, θὰ ἦτο περιπτ., ὅταν τὸ
γκρουσθέν πλοιού ξέν ολοκλήρου κρίνεται ὑπεύθυνον τῆς συγκρου-
σεως.

Μέ τὸ σκεπτικὸν αὐτὸν ἡ ἔφεσις ἀπερρίφθη μετὰ τῶν ἔξοδων. Ἡ ύπό-
ισσως νὰ φθάσῃ μέχρι τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων διὰ τὴν πλήρη τῆς
μοδογιάς κατονύμων.

ΚΟΙΝΟΠΡΑΚΤΟΥΣΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

ΤΥΠΑΛΔΟΥ - ΣΙΓΑΛΑ

Πλήρες δίκτυον συγκοινωνιών ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΚΡΗΤΗΣ, ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΝΗΣΩΝ ΙΟΝΙΟΥ, ΚΥΚΛΑΔΩΝ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ «ΑΕΓΕΑΙΚΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΑ»

ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΟΙΚΑΦΩΝ «ΑΙΓΑΙΟΝ», «ΑΙΓΑΙΟΙ», «ΤΕΤΗ» «ΗΑΙΟΥΠΟΛΙΣ - ΙΩΝΙΟΝ».

Α) υπό Μέγαρου Ε. Η. Σ. 6' κάμπιν π. 100-101.

σαν μικρότεροι. 'Αρμότερα τὰ σκάφη ἑκτελοῦν ἥδη τὰς ὑποδειχθείσας παρὰ τῶν ἐ-
πιθερῶν ἐπισκευές.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ II» (παναμ., δεξ.): Προσήραξεν εἰς τὸ 80ν χιλιόμετρον τοῦ Σκουόνα,
ἐνῷ ἔτεχειρις ν' ἀποφύγη σύγκρουσιν πρὸς ἔπειρον σκάφος. 'Ανελκυσθὲν ἄνευ ζημιῶν
ἔξηκολούσθη τὸν πλοῦν ἀπὸ Ρουάν δι' 'Αμστερδαμ. (Δεκ. 28)

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» (παναμ.): 'Εκ Σφέσ, με φωσφάτα, προσήραξεν, ἐνῷ εἰσέπλεψεν
εἰς 'Αμβούργον, ἀλλὰ ἀνειλκύσθη ἄνευ ζημιῶν.

«ΔΡΥΑΣ» (παναμ.): 'Ερθασεν ὑπὸ ιδίου ἀπὸδειραίς εἰς Γιβραλτάρ, ὅπου και ἑκτελεῖ
ἐπισκευές εἰς τὰς οὐληνώτες τοῦ λεβητοστασίου του.

«ΔΙΡΟΦΥΣ»: Κατευθυνόμενον εἰς Γκότερπουργκ συνεκρούσθη παρὰ τὸ Λάσπεγκρουν
μὲ τὸ σουηδικὸν μοτρ-τάκερ «Σόγιας», ἐν καιρῷ δημιουργίας. Τὸ «Δίροφυς» ἐπλεύ-
σεν εἰς Ρόττερνταμ, ὅπου ἐπιθεωρήθη ὥστε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ συνέ-
χος τὸν πλοῦν του.

«ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ» (παναμ.): 'Επόδισεν εἰς 'Αμβέρσαν, συνεπειά διαρ-
ροής. Διετάχθησαν ἐπισκευαί, μετὰ τὰς δόπιας θύες ἀναχωρήση διὰ Τέλ Αρίθ.

(Δεκ. 31) «ΕΥΑΝΘΙΑ» (παναμ.): 'Εφθασεν εἰς 'Αμβέρσαν ἐκ Γκάλεστον μὲν ὑδατούς θύες
9 ποδῶν εἰς τὸ φόρτικ καὶ 3 ποδῶν εἰς τὸ No 1 κύτος του. Διετάχθη ἐπιθεωρησης.
(Ιαν. 3)

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ.»: Προσέκρουσεν εἰς Μυτιλήνην ὑποστάν ρήγμα εἰς τὰ ὕ-
φαλα τῆς πρώρας. Μετὰ προσωρινάς ἐπισκευές παρεσχέθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιη-
(Ιαν. 7—10) τικὸν ναυσιπλοΐας.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Κατέφυγεν εἰς Σάν Πέντρο καὶ ἀφοῦ ἐπεσκευάστηκε
τινάς τοῦ λεβητοστασίου του, ἀνέκόρησε διὰ Μολέντο.

(Δεκ. 29) «ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ» (παναμ.): 'Εφθασεν εἰς Σαδάνναν ρυμουλκούμενον πρὸς
ἐπισκευήν ζημιῶν εἰς τὰς μηχανάς του.

«ΜΕΡΟΠΗΝ» (όνδωρος.): 'Εκ Χάμπτον ρόδες διὰ Βόρ. 'Αφρικήν ἐπόδισεν εἰς Σαιν
Μιχέλ, πρὸς ἐπισκευήν ζημιῶν τῶν λεβητών του.

(Ιαν. 4) «ΩΓΑ» (σημ. Κοσταρικα): 'Εν Ρωσίᾳ ἐμφόρον μὲν πισσαν διὰ Σέτταν προσ-
ραξεν εἰς τὸ προλιμένον τοῦ Νικολάεφ, ἀνειλκύσθη δὲ μετὰ τετραπλήρων καὶ ἀφοῦ
(Ιαν. 7—7) ἔξφρωτως τημῆσαν τὸ φορτίον του.

«ΨΑΡΑ»: 'Απώλεσεν εἰς Καζαμπλάγκαν μίαν τῶν ἀγκυρῶν του, ἐν ὦ χρόνῳ ἐξε-
τέλει ἐλιγμὸν πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως.

Η ναυλαγορά

'Η ζήτησις χωρητικότητος ὀπὸ διους σχέδιον τοὺς τομεῖς ὑπῆρξε καὶ κατὰ τὸ α'.
150ήμερον τοῦ 'Ιανουαρίου ζωρά, χωρίς, διατάξη, καὶ αἱ πληρωθεῖσαι τιμαὶ νὲ σημει-
ώσουν περιετέρα υψώσιν, ἔχαιρετο τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ ἐν τίνι μέτρῳ τῆς
Ἀλστραλίας. 'Η Βόρ. 'Αμερική μὲν ἀδρός φορτώσεις γαιανθράκων καὶ γεννημάτων.
'Ἐπιληρώνοντο ἀπὸ Χάμπτον ρόδες περὶ τὸ μέσον τοῦ 150ήμερου δολλ. 11 δι' 'Αγγλίαν
(εἰς ἀμερικανικὰ πλοῖα), 10.25 'Αμβέρσαν, 15 διὰ Σάντον, 12 διὰ Βόρ. 'Αφρικήν
καὶ 18 δι' 'Ιαπωνίαν, Φριον—Μάρτιον. Περὶ τὸ τέλη τοῦ 150ήμερου κάμψις τις ἐσ-
πειρώθη καὶ ἐπιληρώνοντο δολλ. 9.50 δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, 17.75 δι' 'Ιαπω-
νίαν, 60—διὰ Μπρίστον Τσανέντα καὶ 62) διὰ Γιβραλτάρ.

'Απὸ Νόρδερν πέντε (γεννημάτα) δι' 'Αμβέρσαν δολλ. 11, ὅμεσον φόρτωσιν καὶ
δι' 'Αγγλίαν — 'Αμβούργον δολλ. 16.50 (ἀμερικανικὰ πλοῖα), 'Ιαν.—Φριον. 'Απὸ
Βαλτιμόρην διὰ Μάλταν δολλ. 18, καὶ ἀπὸ Κόλπου (σιτηρά) δι' 'Αμβέρσαν δολλ.
13.25, 'Αλεξανδρεία δολλ. 17 καὶ δι' 'Αγγλίαν — 'Αμβούργον ρέιντζ
εἰς ἀμερικανικά σκάφη δολλ. 17.75 ἥσα 18.50, Φριον—Μάρτιον. 'Απὸ Κόλπου
(θείον) δι' 'Αγγλίαν 90)— καὶ ἀπὸ Κούδαν (τοχόρεις) δι' 'Αγγλίαν 120)—, Μάρτιον
— 'Απρίλιον. 'Ο Βόρ. Ειρηνικός (γεννημάτα) εἰς τὰ 140— δι' 'Αγγλίαν διὰ
φορτίου μέχρι καὶ τέλους Μαΐου, διὰ δὲ τὴν 'Ιαπωνίαν (κριθή) δολλ. 18, Φριον.
Τὸ Πλέιτ μὲν ζωρτέραν κίνησιν φορτώσων, κυρίως δι' 'Ιταλίαν καὶ 'Ινδίας. 'Ε-
πιληρώνοντο ἀπὸ Σάν Λορέντζο 85)— διὰ Βόρ. Γαλλίαν, 'Ιανουαρίου—Φριον
καὶ 88)— δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, Μάρτιον. Δι' 'Ιταλίαν ἐκλείσθησαν ἀπὸ Πλέιτ
ἄρκετα σκάφη εἰς τὰ δολλ. 13 διὰ Νέονδαν καὶ 13.40 δι' 'Ιταλίαν, 'Ιανουαρίου—
Φεδρουάριον, καθας καὶ δι' 'Ινδίας εἰς τὰ 130)—, Φεδρουάριον—Μάρτιον.

'Η Μεσόγειος μὲ σχετικὸς ικανοποιητικὴν ἥρασταις διά πεταλλέματα, ἀλλὰ μὲ
τιμᾶς ναύλων ἀμετάβλητους. Διὰ Κριθήν ἐπιληρώνοντο ἐκ Καζαμπλάγκας διὰ Λονδίνον
55)6, ὄρχας Φεδρουάριον, ἐκ Μαύρης Θαλάσσης (σιτηρά) δι' 'Αγγλίαν 8113, Φε-
δρουάριον καὶ ἐξ Αίγυπτου (θείον) δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 15.50, 'Ιανουαρίου.
Διὰ γαιανθράκων ἐπιληρώνοντο ἐκ Κάρδιφ διὰ Μπουένος 'Αὔρες 70)— καὶ ἀπὸ
Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 30)— καὶ διὰ Πειραιά 47)6. 'Απὸ 'Αμβούργον (πότα-
σα) διὰ Κελλόγκ δολ. 18.50 φιο, δι' ὅμεσον φόρτωσιν.

Τὰ τάιματα—τόστερες μὲ Ικανήν ζήτησιν. Διὰ ταξίδιον Βόρ. Ειρηνικοῦ—'Αγγλίας ἐ-
πιληρώθησαν 32)— καὶ εἰς δηξεροκίνητον σκάφος 36)3 διὰ Μάτιον, ἐνῷ διὰ ταξίδια
Ἀυστραλίας—'Αγγλίας, μέσω Βόρ. Ειρηνικοῦ, ἐπιληρώθησαν εἰς δηξεροκίνητον φο-
ρτηγὸν 42)6, ἐναρξιν Μάρτιον. Εἰς χαρακτηριστικὸν, διὰ παναραϊκὸν λίμπετο
κλείσθη δι' 9 ἔως 10 μῆνας εἰς τὴν τιμὴν τῶν δολλ. 5.25, μὲ σρεσον παράδοσιν εἰς
Κόντινεντ.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἐκ Λορέντζο Μαριάς 7500 τ. γαιανθράκων διὰ
Γεννημάτων 84)6, Μάρτιον (καὶ οὐχὶ 100)— ὡς προανεφέρθη ἀπὸ σχετικὴν ἀνακοίνω-
σιν τῆς πλοιοκτητρᾶς ἑταρίας).

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ Τσιγκάτο 7500 τ. κυάμων κλπ. εἰς σάκκους
δι' 'Αγγλίαν—'Αμβέρσαν—'Αμβούργον 160)—, διφύον Δάντσιγκ ή Γεννημάτων 165)—
Φόρτωσις 25 Φεδρουάριον — 10 Μάρτιον.

«ΤΕΛΑΜΩΝ» εἰς «Livia» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ.

γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δολλ. 16, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτω-
σις 15 'Ιανουαρίου — 22 Φεδρουάριον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἐκ Καζαμπλάγκας 7000 τόν. φωσφάτων δι' ἀνατ. Ἀγγλίας
(εξαιρεόμενοι λοιδίνοι) 42)6, φόρτωσις 1—20 Φεδρουάριον.

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ια-
νουαρίου δολλ. 13.25, φόρτωσις 'Ιανουαρίου — Φεδρουάριον.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Σαδόναν δολ.
10, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 'Ιανουαρίου—15 Φεδρουάριον.

«ΠΑΡΑΛΟΣ» ἀπὸ Αμπού Τζένια 7500 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβέρσαν ἡ
Ρόττερνταμ 60)—, φόρτωσις 15 'Ιανουαρίου—15 Φεδρουάριον.

«ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ» (παναμ.) ἐκ Βιττόριας (Βραζιλίας) 5000 τόν. μεταλλευμά-
των διὰ Βαλτιμόρην δολλ. 6.35, φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΑΟΥΡΟΠΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παναμ.) ἐκ Νόρδερν πέντε 8500 τόν. γαιανθράκων διὰ Βόρειον
Βορίου Γαλλίαν δολλ. 10.00, φόρτωσις 15 'Ιανουαρίου—10 Φεδρουάριον.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διὰ Ντακό-
ναρό δολλ. 10.50, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 10—25 'Ιανουαρίου.

ΠΑΝΑΜΑ Ι·ΚΝ (λίμπετο) ἐκ Πόρτλαντ 9000 τόν. σιτηρῶν δι' 'Ιαπωνίαν δολλ.
13.75, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 10—25 'Ιανουαρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ» (παναμ.) ἀπὸ Τζένια 9000 τόν. ἀλατος δι' 'Ιαπωνίαν δολλ.
12.25, ἀμέσως φόρτωσις.

«ΙΘΑΚΟΣ» ἀπὸ ένα δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 6000 τόν. γεννημάτων δι'
ένα λιμένα 'Αγγλίας (ἡ ἑνα λιμένα Βορείου 'Ιρλανδίας) 75)—, μὲ 1000 τόν. ἐκ
φόρτωσιν οφίον 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον πέντε 72)6, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν,
'Ιανουαρίου 15—31.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικόν) ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τόν. γεννημάτων διὰ Νορ-
δίγιαν 77)6 φιο, ἔνα λιμένα φόρτωσιν, ἔνα ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 2—20 'Ια-
νουαρίου.

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (παναμ.) ἐκ Βαγκούνερ 9000 τόν. σιτηρῶν εἰς χύμα δι' 'Ιαπω-
νίαν δολλ. 13.75, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις Φεδρουάριον—Μάρτιον.

«ΠΕΡ ΣΕΦΟΝΗ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 7500 τόν. γαιανθράκων διὰ Σαδόναν δολλ.
10.50, φόρτωσις 5—25 'Ιανουαρίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.) ἐκ Λορέντζο Μαρκές 8500—8700 τόν. γαιανθράκων
διὰ Τοιταγκού 85)—, φόρτωσις 'Ιανουαρίου — Φεδρουάριον.

«ΕΛΛΑΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ» (παναμ.) ἀπὸ δύο λιμένας Κοροτίκης 1700 τ. ξυλείας
διὸ Δουσδίνον κατ' ἀποκοπήν 5.500 λίτρας, καντσέλλο 17 'Ιανουαρίου.

«ΜΑΙΡΗ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων
δολλ. 14.65, μὲ 900 τόν. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις 'Ιανουαρίου — Φεδρουά-
ριον.

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων
διὰ Ρίον 'Ιανέριον δολλ. 15, φόρτωσις 'Ιανουαρίου — Φεδρουάριον.

«ΕΝΤΕΡΠΑΙ-Ι·Ζ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. γαιανθράκων διὰ Σαδό-
ναν δολλ. 12 (50% τοῦ ναύλου εἰς λίρας 'Αγγλίας), μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρ-
τωτων, οφίον 3000 τόν. διὰ Νεαπόλιν δολλ. 12.25, φόρτωσις 15—31 'Ιανουαρίου.

«ΦΛΩΡΑ Κ.» (άμερ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων δι'
Αγγλίαν δολλ. 18.50, φόρτωσις Φεδρουάριον.

«ΦΑΙΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων δι'
Ιαπωνίαν δολλ. 15 φιο, ἔνα κριθήν 16.25, φόρτωσις 1—10 Φεδρουάριον.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» ἀπὸ Λόγκ Μπητόν 9000 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Ιανουαρίου.

«ΔΑΝΙΚΟΝ» ἀπὸ Βασιλικό 7000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 53)6,
φόρτωσις 15—31 'Ιανουαρίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικόν) ἐκ Χαυέλας 5500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Γάνδην
43)6, φόρτωσις 15—31 'Ιανουαρίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολ.
17.50, φόρτωσις Φεδρουάριον — Μάρτιον.

ΔΑΝΙΚΟΝ ἀπὸ Δαντσίτη—Γεννημάτης 9500 τόν. γαιανθράκων διὰ Γενεβαίαν
η Σαδόναν 52)6, φόρτωσις 19—31 'Ιανουαρίου.

«ΑΡΙΩΝ» (παναμ.) ἀπὸ Στροτών 7700 τόν. μεταλλευμάτων δι'
Αμβέρσαν 55)—, φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΔΕΞΕΠΟΙΝΑ» ἐκ Ρόττερνταμ 5600 τόν. γαιανθράκων δι'
Ελλάδα 47)6, φόρτωσις 20—31 'Ιανουαρίου.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τόν. γαιανθράκων διά Βόρειον Γαλλίαν
δολ. 10.75, φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐκ Βαγκούνερ 9200 τόν. σιτηρῶν εἰς χύμα διά Μόζι —
Γιοκούμαν δολ. 14.25 ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις
1—31 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» (β' τοξίδιον) — Βετανικῆς Κολομβίας η ἔξι 'Αγιου
Φραγκίου—Σηπάτη 9200 τόν. γεννημάτων χύμα διά Μόζι — Γιοκούμαν δολ.
14, ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 25 'Ιουλίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπὸ Τζένια 9500 τόν. ἀλατος δι'
Ιαπωνίαν δολ. 12.75, φόρτωσις 25 'Ιανουαρίου — 10 Φεδρουάριο.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. σιτηρῶν εἰς χύμα διά Μόζι —
Γιοκούμαν δολ. 14.25 ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις
1—31 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» (β' τοξίδιον) — Βετανικῆς Κολομβίας η ἔξι 'Αγιου
Φραγκίου—Σηπάτη 9200 τόν. γεννημάτων χύμα διά Μόζι — Γιοκούμαν δολ.
14, ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο 25 'Ιουλίου.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπὸ Τζένια 9500 τόν. ἀλατος δι'
Ιαπωνίαν δολ. 12.75, φόρτωσις 25 'Ιανουαρίου — 10 Φεδρουάριο.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9200 τόν. σιτηρῶν εἰς χύμα διά Μόζι —
Γιοκούμαν δολ. 14.25 ἔνα λιμένα, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις
1—31 Μαΐου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝ

«ΟΛΥΜΠΙΚ» (σημ. άμερ.) έκ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν δολλ. 17.50, φόρτωσις Φεδρουάριον—Μάρτιον.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 17.75, φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΚΡΑΝΤΟΦΟΡΝΤ» (σημ. άγγλ.) από Σάν Λορέντζο μέση συμπλήρωσιν είς Μπούεν-νος Αύρες 9000 τόν. γεννημάτων διός Βορμάν — Μαρτάς 140)—, έξαν συμπλήρωσιν έκ Μιτάχιας Μπλάγκας 142)6, όψιν πλήρες φορτίον έκ Μιτάχιας Μπλάγκας 140)—, 15 Φεδρουάριον.

«ΠΕΛΟΨ» εκ «Γαλισσ» (λιβεριανόν) ή έπερν λίμπερτο, έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τόν. γαιανθράκων διός Σαβδάνων δολλ. 10.50, με 3000 τόν. έλευθεράν έκφόρτωσιν, φόρτωσις 28 'Ιανουαρίου—20 Φεδρουάριον.

«ΣΤΑΜΟΣ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 81)3, όψιν Α' Μαρτρον—Αμβούργον 78)9 φόρτι και στόσεντ, φόρτωσις 25 'Ιανουαρίου — 10 Φεδρουάριον.

«ΝΙΚΟΣ» (εχ «Sarah Orne Jewett») έκ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν, 'Αρδέρσαν, 'Αμβούργον ρέιντζ δολλ. 16.50 διά το α'. ταξίδιον και δολλ. 16 διά το β'. ταξίδιον, όψιν 'Αρδέρσαν—Ρόττερνταμ 50 σέντς διλγώτερον, έναρξη μέχρι 15 Φεδρουάριον.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδος 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλγέριον, 'Οράρη ή Μπόναν δολλ. 12 (δύο λιμένας) με 1.500 τ. έκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιανουαρίου—5 Φεδρουάριον.

«ΚΛΑΙΩ» (δύνουρ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 17.60, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΟΛΥΜΠΟΣ» από ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7200—7800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης Βορ. Ιρλανδίας) 81)3 με 1000 τ. έκφόρτωσιν, όψιν 'Αρδέρσαν—Αμβούργον ρέιντζ 78)9, με 2000 τ. έκφόρτωσιν, Φεδρουάριον 10—15 Φεδρουάριον.

«ΑΖΤΕΡΙΣ» έκ Χάμπτον ρόδος 9200 τ. γαιανθράκων διά Ρίον 'Ιανέριον ή Σάντος δολλ. 14.50 ένα λιμένα, 15 άμφοτέρους, φόρτωσις 29 'Ιανουαρίου—15 Φεδρουάριον.

«ΡΕΖΟΛΟΥΝΤ» (δύνουρ.) έκ Νέας Ορλέανης 9000 τ. σύγιος δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 18.75 φίο, με 1.800 τ. φόρτωσιν, 10.000 τ. έκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—25 'Ιαν.

«ΜΑΝΤΟ» έκ Δυτ. Αύστραλίας 9500 τ. γεννημάτων δι' 'Ινδιας 82)6, φόρτωσις 15—28 Φεδρουάριον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπερτο) από Μαρμαγκόδο 9.000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν 87)6 φίο, καντσέλλο 20 'Ιανουαρίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ» έκ Καζαμπάγκας 5000 τ. κρήθης διά Λονδίνου, Λίνερπουλ, Χεύλη ή Μπλέφαστ 55)6, φόρτωσις 'Ιανουαρίου 22—Φεδρουάριον 5.

«ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ» (παναμ.) ήξεν 'Αμβούργου και 'Αρδέρσανς 7600 τ. ποτάσσης χώρα διά Κελλόγκ δολλ. 18.50 φίο, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδος 9000 τ. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολλ. 11, φόρτωσις 12—20 'Ιανουαρίου.

«ΝΟΡΑ» («ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ») έκ Νέας Ορλέανης 9000 τ. γαιανθράκων έκαστον δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 18 τό πρώτον, Φεδρουάριον και 17.75 τά υπόλοιπα, Φεδρουάριον — Μάρτιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) έκ Βορ. Ελρηνίου 9.000 τ. κρήθης δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 18 (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης Φεδρουάριον.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ήξεν 'Αγίου Φραγκίου 9.000 τ. κρήθης δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 18, όψιν από Βαγκούρη δολλ. 17, διά το α'. ταξίδιον, με καντσέλλο 31 'Ιανουαρίου και δολλ. 17.25 (έαν σιτηρά, δολλ. 16) διά το β'. ταξίδιον, Μαρτίου 10.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» έκ Σπαλάτου 3.000 τ. τοιμένου εις σάκους διά Χάιφαν 45)—φίο, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» έκ Τυνησίας 2.000 κρήθης διά Χάιφαν 62)—φίο, 'Ιανουάριον.

«ΜΑΡΙΑ» από Μοσταγκανέμ και 'Οράν 3.300 τ. κρήθης διά Λίνερπουλ κατ' αποκοπή 6.250 λίρας, φόρτωσις 'Ιανουάριον.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΑΛΚΗΣ» (σημ. άγγλ.) 10.384 τόν. d.w. (489.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μίλια, με κατανάλωσιν 24—25 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά τοξίδιον έπιστροφής ήξεν 'Απω 'Ανατολής εις Εύρωπην, μεσω Βορ. Ελρηνίου, 26)6, παράδοσις εις Μαλαισίαν 4—15 'Ιανουαρίου, έπαναπαράδοσις εις 'Αγγλίαν.

«ΣΙΡΑΜ» (εχ «Ραφαήλ») παναμαϊκό, 10.490 τ. d.w. (465.000 κ.π. διά δέ-

ματα, ταχύτης 10 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 24 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά δέκα μήνας δολλ. 3.70, παράδοσις 8 'Ιανουαρίου εις Γκρηνοκ, έπαναπαράδοσις εις άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) ή εις άμερικανικούς λιμένας Κόλπου ή εις 'Αγγλίαν—Κόντινεντ.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» 10.865 τ. d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 25—27 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά έπιστροφής ήξεν 'Ιαπωνίας εις Εύρωπην 35)—, παράδοσις εις 'Ιαπωνίαν 10—31 'Ιανουαρίου, έπαναπαράδοσις εις Τρίπολην (Λιβανόν), ταξίδιον μεσω Βορείου Ελρηνίου.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» (παναμ.) 10.700 τόν. d.w. (497.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 25 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής ήξεν 'Απω 'Ανατολής εις Εύρωπην, μεσω Βορ. Ελρηνίου, 29)—, παράδοσις εις Τσιγκάτο 5—25 Φεδρουάριο, έπαναπαράδοσις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» (παναμ.) 10.800 τόν. d.w. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλιά, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά 4—5 μήνας δι' υπεραπλανικά ταξίδια δολλ. 4.25, παράδοσις εις 'Αμβέρσαν 5—15 'Ιανουαρίου.

«ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ», (παναμ.) 10.865 τόν. d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—11 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής ήξεν 'Απω 'Ανατολής εις Εύρωπην, μεσω Βορ. Ελρηνίου, 32)6, παράδοσις εις Τσιγκάτο 25 'Ιανουαρίου — 15 Φεδρουάριο, έπαναπαράδοσις εις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ» (παναμ.) 10.275 τόν. d.w. (470.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—11 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά δέματα, διά ταξίδιον έπιστροφής ήξεν 'Απω 'Ανατολής εις Εύρωπην, μεσω Βορ. Ελρηνίου, εις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΠΙΟΝΕΡ» (δύνουρ.) 10.750 τ. d.w. (490.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου) τάιμ—τοάρτερ διά ταξίδιον Χιλής — Μεσογείου δολλ. 6, παράδοσις εις Καλλάδο 25 'Ιανουαρίου—10 Φεδρουάριο, έπαναπαράδοσις εις Μεσογείου.

«ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ» (λιβερ.) 10.976 τ. d. w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλιά, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου) τάιμ τοάρτερ διά 9 έως 10 μήνας δολλ. 5.25, παράδοσις Ρόττερνταμ 15—25 'Ιανουαρίου.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΛΟΙ-ΙΝΤΑ» (παναμ.) 8820 τόν. d.w. τάιμ—τοάρτερ διά δύο έπη (μεταφορά πετρελαίου) δολλ. 3.90, έναρξης όρχος τρ. έπους.

«ΒΑΝΤΑ» (σημ. άμερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 125 % σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (δύνουρ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 17.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 130 % σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 10—15 'Ιανουαρίου.

«ΑΣΤΡΑ» (δύνουρ.), έκ Περσικού Κόλπου 12.500 τόν. πετρελαιοειδών δι' 'Αγγλίας — Κόντινεντ 100% σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΜΑΝΤΟ-Ι-Λ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 130% σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ» (δύνουρ.), από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 9000 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 92 1/2% σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 10—15 'Ιανουαρίου.

«ΜΑΝΤΟ-Ι-Λ» (σημ. άμερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 130% σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσις 'Ιανουαρίου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 6500 τόν. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 90% σών της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C. (συνεχή ταξίδια μερικής έπους Απριλίου), έναρξης 'Ιανουαρίου.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: MANON KARABIAN — ΘΗΡΑΠΑΝ

Γενικαὶ Ναυτικαὶ καὶ Ἐκτελωνιστικαὶ Ἐργασίαι
(Πρακτορεύσεις — Ναυλώσεις — Ἐκτελωνισμοὶ
'Αποθηκεύσεις — Τροφοδοσίαι — Ἀντιπροσωπείαι — Μεσιτεῖαι).

Διάθεσις Θηραϊκῶν προϊόντων εἰς οἰανδήποτε ποσότητα.
(Θηραϊκὴ Γῆ — Ἐλαφρόλιθοι — Οἴνοι — Τοματοπολῖτος)

ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Α. ΚΑΡΑΒΙΑΣ

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΘΗΡΑ (Σαντορίνη)

Ἐτος ιδρύσεως 1904

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: MANON KARABIAN — ΘΗΡΑΠΑΝ

Γενικαὶ Ναυτικαὶ καὶ Ἐκτελωνιστικαὶ Ἐργασίαι
(Πρακτορεύσεις — Ναυλώσεις — Ἐκτελωνισμοὶ
'Αποθηκεύσεις — Τροφοδοσίαι — Ἀντιπροσωπείαι — Μεσιτεῖαι).

Διάθεσις Θηραϊκῶν προϊόντων εἰς οἰανδήποτε ποσότητα.

(Θηραϊκὴ Γῆ — Ἐλαφρόλιθοι — Οἴνοι — Τοματοπολῖτος)

“BUGSIER”

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannishöllwerk 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

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.
NEW YORK BROOKLYN HOBOKEN NEW ORLEANS
GALVESTON HOUSTON LOS ANGELES SAN FRANCISCO
ALAMEDA SEATTLE BARRANQUILLA LONDON

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Σφάξ 9 'Ιαν. διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	άνεχ. Σφάξ 9 'Ιαν., 'Οράν 11 διά Γάνδην
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	έθ. Λουδίνον 6 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δες)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Ιαν. διά Χέζαμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοι Δ. Παπατέλοντος	11	4248	διήλθε Μουζέλ 23 Δεκ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Αργώ»	06	2088	εις Σαούθαμπτον από 26 Δεκ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. Κ. X' πατέρας	43	7176	διήλθε Σουέζ 22 Δεκ. διά Ισπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκίδης	24	3658	έφθ. Νορρέζουντπου 4 'Ιαν.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασίτος	18	2858	άνεχ. Χάλιφας 10 'Ιαν. διά Τζάκοσονθιλλ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Μόμπιλ 8 'Ιαν. διά Γκάλεστων
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοι Γ. Σιγάλας	08	2098	εις Πάτρας από 15 'Οκτ.
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	εις Γιοκοχάμαν από 7 Δεκ.
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Λονδίνον 1 'Ιαν. διά Οδησσόν
ΑΚΤΗ	έαδ. Λιβανούν A. E.	44	7176	έφθ. Οζάκαν 9 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Σαδάνναν 1 'Ιαν. διά Γλασκώνη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφαώ» A. E.	43	7176	διήλθε Χονιολουλού 27 Δεκ. διά B. Αμερικήν
ΑΛΙΚΗ	έαδ. Λιβανούν A. E.	43	7194	διήλθε Σοκότρα 1 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΦΕΙΟΣ	έαδ. Λιβανούν A. E.	42	7176	διήλθε Σιγκαπούρη 28 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λουζης	43	7176	έφθ. Γιβραλτάρ 6 'Ιαν.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμούς καὶ Πατέρας	42	7177	διήλθε Ούάτ 9 'Ιαν. διά Θέουταν
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ	I. Λυκίδης	09	888	άνεχ. Τεργέστην 13 'Ιαν. διά Πάτρας—Πειραιά
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. M. Γουλανδρής	22	2038	διήλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιαν. διά Μάντζεστερ
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Χούλλ 6 'Ιαν.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 5 'Ιαν. διά 'Αγγλίαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Χούστον 6 'Ιαν. διά Εύρώπην
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	διήλθε Τζιμπούτι 28 Δεκ. διά Ισπωνίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμούς καὶ Πατέρας	43	7176	έφθ. Βομβάνη 7 'Ιαν.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Έμπειρικός	21	4786	άργει Αμπελάκι από 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	Έλληνικό Δημόσιον	18	5532	άνεχ. Αμπαντάν 4 'Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	έποδισεν εις Ρόττερντα 6 'Ιαν., ζημιάι
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	εις ταξίδια έν Ελλάδι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	εις θέσιν 12—8 B. καὶ 47—47 Δ. Δεκ. 25 διά Ουέλλιγκτων
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Τακόράτι 4 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. M. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιαν. διά Ισπωνίαν
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υιοι N. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Ιαν. διά Βενεζουέλαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	διήλθε Ούάτ 11 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	διήλθε Ντώτζενες 7 'Ιαν. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρος» A. E.	18	4289	έφθ. Χάιφας 28 Δεκ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντίς» A. E.	21	721	εις ταξίδια Πειραιῶς — Μερσίνας
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 9 'Ιαν. διά Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Κωνστάντζαν 3 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικου	21	5728	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Βίζαγκαπατάμ 2 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	«Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Ρεσίφ 2 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΓΡΑΜΜΟΣ (δες.)	N. Παπαδάτος	18	1176	εις μεταφοράς έν Ελλάδι.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμαντούλου	44	2740	έφθ. Πειραιά 8 'Ιαν.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Συνοδινών	24	3016	εις Πειραιά 14 'Ιαν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	06	5275	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιαν. διά Λονδίνον
ΔΗΜ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	υιοι Δ. Υγγλέη	18	4862	άργει Πειραιᾶ από 3 Σεπτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίες	26	7207	έφθ. Κάρδιο 13 'Ιαν.
ΔΗΜΟΣ ΣΩΘΕΝΗΣ	«Αλγαίσιον» A. E.	44	7176	άνεχ. Χάρον 12 'Ιαν. διά Αμβέρσαν — Βαλτιμόρην
ΔΗΜΟΣ ΣΩΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ B. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Σιένατα 1 'Ιαν., ζημιάι
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρη 11 'Ιαν. διά Λίβερπουλ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	άργει Αμπελάκι 14 'Ιαν.
ΕΒΡΟΣ	Καδίω Σιγάλα	25	1412	έφθ. Ταυτόπιο 1 'Ιαν.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	άνεχ. Βίζαγκαπατάμ 6 'Ιαν. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικός	27	4163	άνεχ. Τεργέστην 12 'Ιαν. διά Πειραιᾶ — Θεσσαλονίκην
ΕΛΕΝΗ	Πετόσπουλος & Σία	22	988	διήλθε Ντώτζενες 9 'Ιαν. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών» A. E.	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιαν. διά Κοπεγχάγην
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έφθ. Αινδούργον 1 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ	«Ηπειρωτική» A.E.	18	4300	έφθ. Γκότεμπουργκ 30 Δεκ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 'Ιαν.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	έφθ. Γλασκώνην 5 'Ιαν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Μπέλφαστ 7 'Ιαν. (διά Πειραιᾶ)
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	έφθ. Αδεγ 25 Δεκ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιαν. διά Σεβίλην, έφθ. 4
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιαν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιαν. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Χούστον 1 'Ιαν. διά Μεσόγειον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Μασσαλίαν 3 'Ιαν. διά Τεργέστην
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεπης	19	1492	έφθ. Καράτσι 9 'Ιαν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	διήλθε Τρινιτάν 5 'Ιαν. διά Χόγκ Κόδυκ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διήλθε Σούεζ 8 'Ιαν. διά Σεβίλην, έφθ. 4
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	διήλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιαν. διά Νέαν Υόρκην
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοι Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιαν.
ΕΥΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 'Ιαν. διά Πειραιᾶ
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Σούδα 12 'Ιαν. διά Τύνιδα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Ιαν., Γιβραλτάρ 12 διά Χόγκ Κόδυκ
ΕΥΡΩΤΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιαν.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Νευρεπ.	44	7198	διήλθε Τρινιτάν 10 'Ιαν. διά Καλκούταν, έφθ. 11
ΗΠΕΙΡΟΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	εις Πειραιά 14 'Ιαν. υπό έκφρωσιν
ΗΡΩΝ II	υιοι Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιαν.
ΘΑΡΡΟΣ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Κοστίν 2 'Ιαν. διά Μπαναγκάρ
ΘΕΜΩΝΗ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Σούδα 12 'Ιαν. διά Τύνιδα
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Ιαν., Γιβραλτάρ 12 διά Χόγκ Κόδυκ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5548	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιαν.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διήλθε Τρινιτάν 10 'Ιαν. διά Ρίον Ιανέτρον
ΘΕΤΙΣ	Z. καὶ M. Λαιμός	19	5253	διήλθε Τρινιτάν 9 'Ιαν. διά Μπέλεμ
ΘΕΤΙΣ	έτ. Ιονιού	44	7198	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιαν.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	έτ. Κάσσος A. E.	44	7198	εις Πειραιά 14 'Ιαν.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Ελευθερίαδης - Σκριβάνος	10	5237	παρέμενεν εις Θεσσαλονίκην 14 'Ιαν.
ΙΑΚΩΒΟΣ	υιοι Σπ. Πολέμη	42	2865	άργει Πόρταντ (Ορεγκού) 3 'Ιαν. διά Αδελαΐδα
ΙΓΟΡ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έφθ. Πειραιά 12 'Ιαν.
ΙΘΑΚΟΣ	έτ. Νηρέας A. E.	30	4123	έφθ. Τουτικόριν 9 'Ιαν. (διά Καλκούταν)
ΙΛΙΣΣΟΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	άνεχ. Ρουέν 6 'Ιαν. διά Βρέμην
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	διήλθε Γιβραλτάρ 12, 13 'Ιαν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	έφθ. Ματάντι 6 'Ιαν.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Νικολάειφ 12 'Ιαν.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λώδις καὶ Πεζάς	43	7207	έφθ. Τουτικόριν 9 'Ιαν. διά Καλκούταν
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	άνεχ. Νικολάειφ 12 'Ιαν.
	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Τουτικόριν 9 'Ιαν. διά Καλκούταν
	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Ρουέν 6 'Ιαν. διά Βρέμην
	έτ. Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	διήλθε Γιβραλτάρ 12, 13 'Ιαν. διά Περσικὸν Κόλπον
	Έπιτ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	έφθ. Ματάντι 6 'Ιαν.
	Λουκᾶς Νουκός	28	1594	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 11 'Ιαν.
	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έφθ. Νικολάειφ 12 'Ιαν.

ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ				
ΙΩΝΙΑ (έπιβατος)				
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ				
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ				
ΚΑΠΤΑΙΝ Ι. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ				
ΚΑΣΟΣ				
ΚΑΣΤΩΡ				
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)				
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ				
ΚΕΧΡΕΑ				
ΚΟΝΙΣΤΡΑ				
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)				
ΚΡΙΟΣ				
ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΣ				
ΚΥΡΗΝΕΙΑ				
ΚΥΜΑ				
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.				
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ				
ΚΩΣΤΗΣ ΛΑΙΜΟΣ				
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ				
ΛΕΟΝΤΙΟΣ				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ				
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ				
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ				
ΜΑΙΟΤΙΣ				
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ				
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ				
ΜΑΡΙΑ				
ΜΑΡΙΑ ΛΩ				
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ				
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ				
ΜΑΡΙΑΜ				
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ				
ΜΑΡΙΟΣ II				
ΜΑΡΠΗΣΣΑ				
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ				
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ				
ΜΕΝΤΩΡ				
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ				
ΜΙΧΑΛΑ				
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ				
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ				
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ				
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ				
ΝΕΔΩΝ				
ΝΕΣΤΟΣ				
ΝΗΡΕΥΣ				
ΝΙΚΟΛΑΣ				
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ				
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ				
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ				
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ				
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)				
ΟΘΩΝ				
ΟΓΛΑ				
ΟΛΥΜΠΟΣ				
ΟΛΥΜΠΟΣ				
ΟΝΤΡΥ				
ΟΡΜΟΣ				
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ				
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ				
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ				
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ				
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ				
ΠΑΝΑΓΗΣ				
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ				
ΠΑΡΑΛΟΣ				
ΠΑΥΛΟΣ Γ				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ				
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ				
ΠΕΤΑΛΟΙ				
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)				
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)				
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ				
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ				
ΠΗΝΕΙΟΣ				
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)				
ΠΟΗΗ				
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)				
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΟΝΣ				
ΡΟΔΟΠΗ				
ΡΟΔΟΣ				
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ				
ΣΑΜΟΣ				
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ				
ΣΠΥΡΟΣ				
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ				
ΣΤΑΜΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ				
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ				
ΣΤΡΥΜΩΝ				
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ				
ΣΥΡΟΣ				
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ				
ΤΑΥΓΕΤΟΣ				
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ				
Εύγενίας Ι. Χανδρή	42	7035	διηλθε Κολόμπο 3 'Ιαν. δι' Αμβούργον	
Έλλην. Μεσού. Γραμματι	13	4916	ανάχωρει έκ Πειραιώς 18 'Ιαν. δι' Αγύπτιον	
Ι. & Άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	διηλθε Σουεζ 2 'Ιαν. δι' Ισπανίαν	
'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	αργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949	
Στ. Νιάρχος	44	7240	εις θέσιν 48—33 Β. και 33—33 Δ. 'Ιαν. 9 διά Βαλτιμόρην	
Ν. Κουμάνταρος	45	7240	εφθ. Πόρτλαντ (Με.) 26 ΔΕΚ.	
άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Αμέρεσαν 12 'Ιαν.	
«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Λάγυκος 1 'Ιαν.	
άδ. Γράτσου	44	7198	διηλθε Θέουταν 10 'Ιαν. διά Πειραιά	
«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Μοντεδίδεο 9 'Ιαν. δι' Αμπαντάν	
ιοι. Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	αργει 'Αμπελάκι από 20 ΔΕΚ. 1949	
Θ. Επιφανειάδης	44	7176	επλώ έκ Βαγκούβερ 20 ΔΕΚ. διά Βαλτιμόρην	
Θ. Επιφανειάδης	43	7198	αργει Πειραιάς από 6 ΔΕΚ. 'Επισκευή	
Έλλην. Μεσού. Γραμματι	11	3879	εφθ. Σιεψουέγκος 28 ΔΕΚ.	
Μ. Εμπειρίκος	45	3805	διηλθε Σουεζ 19 ΔΕΚ. διά Κόμπη	
Δ. Πατέρας και Υἱοί	27	4950	διηλθε Κολόμπο 7 'Ιαν. διά Ανταραλίαν	
Έλλην. Μεσού. Γραμματι	11	7537	διηλθε Φορμόζαν 7 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ	
άδ. Λιβανός	43	7244	αργει εις Πειραιά 14 'Ιαν.	
άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	άργει Πειραιά 14 'Ιαν.	
Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Αλγερίου 6 'Ιαν. και Μπενισάφ 11 ΔΕΚ.	
Γ'. Καλαφάτης	44	437	ΕΝΑΥΑΓΗΣΣΕ παρά τάς Φιλιππίνας μήσους	
Ν. Απόδιακος	45	7176	έφθ. Ήστ Λόντον 4 'Ιαν.	
ιοι. Κ. Η. Λαιμού	43	7176	έφθ. Καλλάς 4 'Ιαν.	
άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	έφθ. Τορκίαν 27 ΔΕΚ. διά Βαλτιμόρην	
Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	εις Καζαπτάλαγκαν 11 'Ιαν. ύπο φόρτωσιν.	
Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 9 'Ιαν. διά Νάρδικ	
«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Μολέντο 8 'Ιαν. (διά Καλλά).	
Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιαν. (διά Καλκούταν)	
«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	εις Ραθέναν 2 'Ιαν.	
άδ. Συνοδινού	19	3911	άνεχ. Σαούθαμπτον 28 ΔΕΚ. διά Χάμπτον ρόδς	
Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εις Πειραιά 14 'Ιαν. ΕΝΑΥΑΓΛΩΘΗ	
Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Γαλλίαν 27 ΔΕΚ. διά Βαλτιμόρην	
Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	εις Μοσταγκανέμ 12 'Ιαν. ύπο φόρτωσιν.	
Ι. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 24 ΔΕΚ.	
Λώ και Πεζάς	43	7244	έφθ. Μιλάνη 3 'Ιαν.	
Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιαν. διά Χάδρην	
Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Γκάλεσταν 5 'Ιαν.	
«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	εις θέσιν 48—9 Β. και 5—3 Δ. 'Ιαν. 7 διά Γένοβα.	
Έμμι. Βιντιάδης	20	2310	άνεχ. Ντακάρ 8 'Ιαν. διά Σασσάντρα	
Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Φιλιππίδηλ 8 'Ιαν. (διά Αλγερίου)	
Ν. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Λονδίνον 6 'Ιαν.	
άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Κριστούπαλ 4 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς	
Ρεθύμην-Κουλουκουντή	44	7198	εις Πειραιά 14 'Ιαν. ΕΝΑΥΑΓΛΩΘΗ	
Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Πόρτεργκλαντ 8 'Ιαν. διά Ινδίας	
κλρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διηλθεν Αδεν 10 'Ιαν. διά Καράτσι	
«Αδάμαστος» Α. Ε.	43	7207	έφθ. Μαυρτάς 11 'Ιαν. (διά Καλκούταν)	
Ν. Εύσταθιον	44	7176	διηλθε Σιγκαπούρων 9 'Ιαν. διά Ευρώπην	
έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	18	5202	άνεχ. Γκάλεσταν 1 'Ιαν. διά Ιταλίαν	
Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Τογκάκταν 27 ΔΕΚ.	
άδ. Γουλανδρή	22	16991	διηλθε Σιγκαπούρων 12 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου	
έτ. Γ. Εύγενιας	43	7176	έφθ. Χάιφόγκ 5 'Ιαν.	
«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Σιδενέυ (Ανταραλίας) 9 'Ιαν.	
Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μπελφαστ 3 'Ιαν.	
Χ. Πατέρας και Σία	43	7176	διηλθεν Ούζαν 11 'Ιαν. διά Αιγαίνιας	
Ε. Κουλούκ-Ι. Καΐρης	43	7196	έφθ. Λίβερπουλ 3 'Ιαν.	
Κ. Μίχαλος	13	4342	διηλθεν Λισσαράνων 10 'Ιαν. διά Αγγλίαν	
«Οκεανός» Α. Ε.	44	7240	άνεχ. Μπελφαστ 6 'Ιαν. διά Ισραήλ	
Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	έφθ. Λίβερπουλ 10 'Ιαν.	
Κων. Β. Σκαρδελής	43	7176	διηλθεν Λισσαράνων 10 'Ιαν. διά Αγγλίαν	
«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Μπελφαστ 6 'Ιαν. διά Ισραήλ	
«Τράπτη» Σ.	18	5525	έφθ. Μαντράς 9 'Ιαν.	
Μ. Πάιακος κλπ.	17	3704	άνεχ. Μπαράνιαν 3 'Ιαν. διά Μαρμουργάκο	
«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Μπάρεντριν 11 'Ιαν. διά Λιβάταν	
Ν. Λυκαρδόπουλος	20	5194	έφθ. Λίβερπουλ 12 'Ιαν. διά Βαγκούβερ	
Α. Καραδίας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949	
Ίω. Γ. Λιβανός	44	7244	άργει Αμπελάκι από 24 'Οκτ. 1949	
Ηλ. Πατέρας κλπ.	20	1130	έφθ. Αμπούργον 3 'Ιαν.	
«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιαν. διά Λονδίνον	
Ιω. Μ. Νικόφρος	24	5026	άνεχ. Αδεν 5 'Ιαν. διά Αμπαντάν	
Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	έφθ. Σιγκαπούρη 8 'Ιαν. διά Σασσάντρα	
Μ. Νομικός	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 3 'Ιαν. διά Σπέτζαν	
ιοι. Π. Γουλανδρή	44	10448	έφθ. Νέαρ 'Ορκην 8 'Ιαν.	
άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε Ντακάρ 2 'Ιαν. διά Σάντα Φέ	
Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Α' Αμέρεσαν 10 'Ιαν.	
έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Καλκούταν 12 'Ιαν. διά Λονδίνον	
Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	έφθ. Νοδοράπσακάν από 30 ΔΕΚ.	
Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άνεχ. Τογκάκταν 8 'Ιαν. διά Σασσάντρο	
Βαγιάντης και Σία	16	1765	έφθ. Σιεψουέγκον 3 'Ιαν. διά Αιγαίνιας	
έτ. «Γαλαξίας»	45	2400	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
«Ελληνική» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
έτ. «Τραπανεπτέρδη	44	1923	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
Ε. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	17	4908	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
ιοι. Δ. Ιγγλέση	01	3634	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
υιών Σιγάλα	43	7177	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	
Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	έφθ. Εβενίνκ Νυνι	

ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ
ΤΗΝΟΣ
ΤΡΙΤΩΝ
ΥΔΡΑΙΟΣ II
ΥΔΡΟΥΣΣΑ
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ
ΦΛΩΡΙΝΑ
ΦΡΑΓΚΙΣ
ΦΡΕΔ
ΦΩΤΕΙΝΗ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ
ΧΕΛΑΤΡΟΣ
ΧΙΟΣ
ΧΡΥΣΗ
ΓΑΙΑ

Εύγενία I. Χανδρή 43 10448
Έκτωρ Δρακούλης 11 3658
Ναυτ. Έπ. Πειραιώς 11 1459
δδ. Γράτσοι 44 7207
Άθαν Κουλούριας 30 4557
έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» 44 7244
Λουκάς Νομικός 21 1783
Κ. Παπαγεωργίου & Σία 20 985
Θεμ. Σταφυλόπατης 27 757
Κ. Δ. Καλαφάτης 07 4043
Ι. Μ. Καρράς 44 7176
«Κάσσος» Α.Ε. . . . 45 7247
«Κάσσος» Α. Ε. . . . 44 7176
«Λιβανός» Α. Ε. . . . 39 5643
υἱοί Π. Γουλανδρή 44 7176
Αναστασίου - Φασαλίδης 45 7247

εἰς Άρούμπαν 10 Ιαν.
διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ιαν. διὰ Βαλέντσιαν
ἀνεχ. Αλεξανδρούπολιν 12 Ιαν. διὰ Κωνσταντινούπολιν
διῆλθε Κέιτ Τάουν 7 Ιαν. διὰ Πόρτ Ελίζαμπετ
έφθ. Μελδούρην 6 Ιαν.
ἀνεχ. Μπουένος Αὔρες 30 Δεκ. διὰ Ντώρμπαν
έφθ. Σέτταν 2 Ιαν.
άργει Πειραιά 14 Ιαν.
έφθ. Αλεξανδρείαν 8 Ιαν.
διῆλθε Μπόναν 9 Ιαν. διὰ Μογκαντόρ, έφθ. 11
ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 Ιαν. διὰ Γαλλίαν
διῆλθε Μπάτα 11 Ιαν. ἐκ Βενετίας
διῆλθε Σουέλ 29 Δεκ. διὰ Σαΐγκον
εἰς Λονδίνον ἀπὸ 21 Δεκ.
διῆλθε Σουέλ 11 Ιαν. διὰ Κοπεγχάγην
διῆλθεν ξενώθι Βρέστης 7 Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ

Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ
ΑΖΟΥΕΡΟ
ΑΘΗΝΑΙ
ΑΙΟΛΙΑ
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ
ΑΛΜΑ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ
ΑΝΝΙΤΣΑ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ
ΑΟΥΡΟΡΑ (διάδορ.)
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΔΑΛΙΣ
ΑΡΕΤΗ Σ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)
ΑΡΙΣΤΟΠΑΙΣ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ
ΑΡΙΩΝ
ΑΡΟΖΑ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λίθινος)
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ
ΑΣΗΜΙΝΑ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΩΡ (λίθινος)
ΑΣΤΟΡΙΑ
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-ΑΡ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λίθινος)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΣΕΣ (δεξ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ'-ΛΟΤ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ
ΒΑΣΙΛΗΣ
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΩΡ (λίθινος)
ΒΙΚΤΩΡΙΑ
ΒΙΛΑ ΦΡΑΝΚΑ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)
ΓΙΑΝΝΗΣ
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)
ΓΚΡΑΝΒΙΛΛ
ΓΚΡΑΝΠΟΝΤ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)
ΔΙΩΝΗ
ΔΡΥΑΣ
ΔΟΔΕΚΑΝΗΣΑ
ΕΙΡΗΝΗ
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)
ΕΛΕΝΗ
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΩΡ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ
ΕΡΑΤΩ
ΕΥΑΝΟΙΑ
ΕΥΓΕΝΙΑ

έτ. «Ντέλ Μάρ» 44 7158
έτ. «Αρτεμισ» 17 3976
έτ. «Λάζ Πλάτα» 43 7239
έτ. «Άζουέρο» 44 7176
έτ. «Τούλω» 25 4954
έτ. «Ντέλ Ατλάντικ» 18 4249
έτ. «Ιμπέρια» 44 7158
έτ. «Ακρόπολις» 28 5133
έτ. «Άλια» 19 5409
έτ. «Ιγκουάνο» 18 8703
έτ. «Αμαρύλλις» 45 7201
έτ. «Σάμοσκ» 44 7207
έτ. «Σάντα Κρούζ» 29 4913
έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» 45 7149
έτ. «Ανιτσσα» 44 7070
έτ. «Διεθνής» 14 4164
έτ. «Μίνωας» 08 1763
έτ. «Πονουκά» 04 4784
έτ. «Ηγκλα» 44 7176
έτ. «Μαρίτιμος» 19 5114
έτ. «Άλδιον» 28 5061
έτ. «Αριστομένης» 43 7191
έτ. «Αριστομένης» 43 7176
έτ. «Μιραφλόρες» 38 10277
έτ. «Αριστομένης» 43 7176
έτ. «Αριστομένης» 43 7176
έτ. «Αριστομένης» 43 7244
έτ. «Αριστομένης» 19 5672
έτ. «Πόνκα» 22 1979
έτ. «Ταλαμάγκα» 43 7176
έτ. «Μιταγιάνο» 44 7157
έτ. «Σάν Μιγκουέλ» 28 4809
έτ. «Ωκεανός» 15 5751
έτ. «Ντιάμοντ» 44 7210
έτ. «Φρισκό» 18 2224
έτ. «Αστρα» 21 8206
έτ. «Φουσταντόρ» 21 3522
έτ. «Νόρθ Αμερικαν» 21 8207
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 44 7247
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 49 17094
έτ. «Ατλάντικ» 49 7310
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 44 7176
έτ. «Ατλάντικ» 43 7200
έτ. «Ατλάντικ» 50 8679
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 48 10928
έτ. «Ατλάντικ» 49 10908
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 43 7176
έτ. «Ατλάντικ» 45 7160
έτ. «Ατλάντικ» 44 7247
έτ. «Αρκτούρος» 27 5006
έτ. «Κορονάντο» 43 7067
έτ. «Οσεανικά» 43 7244
έτ. «Ντιάνα» 50 5750
έτ. «Αφρικάνα» 06 2035
έτ. «Γλαύκος» 18 5836
έτ. «Δώρα» 19 640
έτ. «Πίο Πάρντο» 43 7166
έτ. «Οθερσ Τάνκερ» 43 10448
παναμαϊκή έταιρία 20 6343
έτ. «Ντέλ Εστε» 43 7933
έτ. «Ντέλ Εστε» 49 17738
έτ. «Διεθνής» 49 10892
έτ. «Σάμοσκ» 44 7216
έτ. «Αρτεμισ» 17 3322
έτ. «Πάλε» 20 6157
έτ. «Ντέλ Εστε» 22 5905
έτ. «Μιραφλόρες» 19 812
έτ. «Πούντα Αρένας» 29 6941
έτ. «Στέλλα» 12 3663
«Ελληνες άγνορασται» 22 2480
έτ. «Διεθνής» 20 7631
έτ. «Αταλάγια» 21 3345
έτ. Γιαννουλάτος 28 6522
έτ. «Αταλάγια» 10 1484
έτ. «Τρανσποσάφικα» 43 7207
έτ. «Ενεργενάτα» 44 7207
έτ. «Πομαρόδια» 43 7176
έτ. «Διεθνής» 43 7225
Πέτρος Ατυχίδης 20 6419
έτ. «Ειρήνη» 19 2624

εἰς Βέρα Κρούζ ἀπὸ 23 Δεκ.
έφθ. Αδεγ 9 Ιαν.
ἀνεχ. Βούδαν 6 Ιαν. δι' "Αδεν"
έφθ. Χούλλ 29 Δεκ.
έφθ. Στεττίνον 2 Ιαν.
εἰς Πειραιά ἀπὸ 21 Δεκ. Διασκευὴ
έφθ. Αμέρερσαν 8 Ιαν.
ἀνεχ. Μπούένος Αὔρες 27 Δεκ. διὰ Ντώρμπαν
διῆλθε Κολόμπο 20 Δεκ. διὰ Πορμπαντάρ
διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Ιαν. διὰ Πορτ ντε Μπούκ
ἀνεχ. Σαΐγκον 15 Δεκ. διὰ Βαγκούνερ
έφθ. Κοϊλοτότταμ 27 Δεκ. (διὰ Β. Αμερικήν)
ἀνεχ. Λορέντζ Μαρκές 3 Ιαν. διὰ Τσιτταγκόκ
διῆλθε Κιουρασώ 28 Δεκ. διὰ Λονδίνου
διῆλθε Τρίνιταν 5 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέτρου
εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σούεζ
διῆλθε Μασσάβαν 7 Ιαν. δι' Αλεξανδρείαν
εἰς Πειραιά ἀπὸ 16 Δεκ.
διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 4 Ιαν. διὰ Νέαν Υόρκην
διῆλθεν άνοικτά Φινιστέρου 27 Δεκ. διὰ Βαλτιμόρην
έφθ. Ροζάριο 29 Δεκ.
έφθ. Βουδάνη 8 Ιαν.
έφθ. Λιέρερπουλ 23 Δεκ. ΕΠΟΛΗΘΗ εἰς Βέλγους
εἰς τὰ θάτα τοῦ Αντακτικοῦ
εἰς Μανιλάνη ἀπὸ 11 Δεκ.
εἰς Βαλτιμόρην 12 Ιαν. ΕΠΟΛΗΘΗ εἰς Βέλγους
διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Δεκ. διὰ Βαγκούνερ
έφθ. Πειραιά 24 Δεκ. Εναύλωθ
άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950.
ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 6 Ιαν. διὰ Βραζιλίαν
έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 Ιαν.
ἀνεχ. Βιζαγκαπτάμ 22 Δεκ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 Ιαν. (δι' Αύστραλιαν)
διῆλθε Λάδσεντ 12 Ιαν. διὰ Ρόττερνταμ
άργει Νέαν Όρλεαντην ἀπὸ 9 Νοεμ.
ἀνεχ. Κιουρασώ 3 Ιαν. διὰ Μπούένος Αὔρες
άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 10 Σεπτ. Επισκευὴ
έφθ. Αμπερτόραν 25 Δεκ. (διὰ Κιουρασώ)
έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 4 Ιαν.
έφθ. Ντόρμπαταν 3 Ιαν.
διῆλθε Σιγκαπούρην 3 Ιαν. διὰ Τσιγκτάσ
διῆλθε Σούεζ 1 Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ἀνεχ. Κοσσείν 1 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ἀνεχ. Σπάττηλ 9 Δεκ. διὰ Βασόραν
ἀνεχ. Βούδαν 27 Δεκ. διὰ Τζιμπουτί
έφθ. Λονδίνου 1 Ιαν.
ἀνεχ. Αμπαντάν 5 Ιαν. διὰ Σουάνλ
έφθ. Βοστόνην 5 Ιαν.
διῆλθε Σιγκαπούρην 3 Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ἀνεχ. Πούντα Καρπόντ 7 Ιαν. διὰ Β. Αμερικήν
διῆλθεν Αδεν 7 Ιαν. διὰ Χόγκ Κόγκ
ἀνεχ. Αμπαντάν 20 Δεκ. δι' Αδεν
έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 28 Δεκ. (διὰ Λονδίνου)
έφθ. Βαγκούνερ 7 Ιαν.
διῆλθεν Αδεν 4 Ιαν. διὰ Βαλτιμόρην
έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Δεκ.
ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
έφθ. Μπανιάλι 10 Ιαν.
άργει Κωνσταντζαν ἀπὸ 19 Σεπτ.
έφθ. Αμβούργον 23 Δεκ., έπισκευὴ
έφθ. Βεγγάζην 3 Ιαν.
εἰς Τρίπολιν (Λιδάνου) 12 Ιαν.
ἀνεχ. Χάλιφας 5 Ιαν. διὰ Καριπίτο
εἰς Ρόττερνταμ 10 Ιαν.
άργει Μπαρόρου ἀπὸ 26 Ιαν. 1949
διῆλθε Σούεζ 29 Δεκ. διὰ Μένα ἐλ. Αχμάντι
διῆλθε Σούεζ 8 Ιαν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ἀνεχ. Αμπαντάν 7 Ιαν. διὰ Χάϊφαν
ἀνεχ. Αμπαντάν 6 Ιαν. διὰ Τζιμπουτί¹
άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 16 Δεκ.
έφθ. Κόρη 7 Ιαν.
άργει Σύρου 14 Ιαν.
διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Ιαν. διὰ Βρέμην
ἀνεχ. Αμπαντάν 7 Ιαν. διὰ Κοσσούν
εἰς Ρόττερνταμ 10 Ιαν.
εἰς Λιμένας Ιαπωνίας 10 Ιαν.
ἀνεχ. Φορματλ 5 Ιαν. διὰ Μελδούρην
διῆλθεν Αλγέριον 6 Ιαν. διὰ Χάϊφαν
ἀνεχ. Ρίον Ιανέριον 3 Ιαν. διὰ Χάμπτον ρόδις
διῆλθεν 900 μίλια άνοικτά Λάδσεντ 7 Ιαν. δι' Αλγέριον
διῆλθε Λίσαρπ 1 Ιαν. (διαταγής)
έφθ. Κοϊλοτότταμ 5 Ιαν.
εἰς Αμέρερσαν ἀπὸ 25 Δεκ.
διῆλθε Παναμάν 26 Δεκ. (διαταγής)

ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόντος 25 ΔΕΚ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	διηλήθε Κρότον 23 ΔΕΚ. διά Λονδίνου
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Μασσαλίαν 2 'Ιαν.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Μπουνέος "Άυρες 8 'Ιαν.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Ιαν. διά Αγγλίαν
ΘΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	διηλήθε Σουέζ 6 'Ιαν. διά Χόγκ Κόγκ
ΘΕΟΔΩΡΩ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	άνεχ. Καλκούταν 9 'Ιαν. διά Μοριούγκα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	έφθ. Μάλιο 4 'Ιαν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάξ Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Όραν 8 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεύθης»	43	7200	έφθ. "Άγιον Φραγκίσκον 5 'Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βρέμην 1 'Ιαν. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιαν. διά Βαλτιμόρου
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιαν.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιαν. διά Κοβένας
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Μπουνέος "Άυρες 28 ΔΕΚ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διηλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιαν. διά Ελεύσικη
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνω	22	8432	έφθ. Μοντεβίδεο 8 'Ιαν.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	διηλήθε Ντακάρ 6 'Ιαν. διά Μασσαλίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διηλήθε "Άδεν 8 'Ιαν. διά Κίναν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964	είς Γένοβαν από 30 Νοεμ., επισκευή
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	άνεχ. Χούσταν 4 'Ιαν. διά Μεξικόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	διηλήθε Τρίνινταν 4 'Ιαν. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Γκάλιεσταν 5 'Ιαν. διά Βομβάν,
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άργει Πέναρθ από 29 Νοεμ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	διηλήθε Μπαρραγκουίλα 27 ΔΕΚ. διά N. Αμερικήν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ελληνες άγυρασται	44	7124	άνεχ. Βομβάν 6 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λίδερ.)	έτ. «Στήματη»	43	7246	άργει Βαλτιμόρην 10 'Ιαν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διηλήθε Μαντράς 8 'Ιαν. διά Καλκούταν
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίογκας	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 29 ΔΕΚ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλήθε Τρίνινταν 2 'Ιαν. διά Ρίον 'Ιανέιρον.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άργει Πέραμα 14 'Ιαν.
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντια»	04	3479	έφθ. Γένοβαν 2 'Ιαν.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	έφθ. Πόρτ Σουδάν 2 'Ιαν.
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρινάτος	06	824	έφθ. Βομβάν 3 ΔΕΚ.
ΚΟΡΣΑ-Ι-Ρ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	διηλήθε Ντόμερ 8 'Ιαν. διά Δουγκέρκην
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5758	άνεχ. Λίθερπου 3 'Ιαν. διά Κέν Ούεστ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Τρίπολιν (Λιδύνις) 3 'Ιαν.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 28 ΔΕΚ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Βρέμην 5 'Ιαν. διά Χαδάνην
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναδάρρας»	44	7165	διηλήθε Αγιον Βικέντιον 30 ΔΕΚ. διά Μίτουενος "Άυρες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Επηλόρωντόρ»	43	7207	διηλήθε Κολόπο 2 'Ιαν. διά Αυστραλίαν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρο»	14	7475	άνεχ. Αμέρεραν 7 'Ιαν. διά Τσιγκτάρο
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιαν. διά Τσαρλεστών
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Α'τλαντικά»	43	7176	άνεχ. Αρούμπαν 2 'Ιαν. διά Νέαν 'Υρκην
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Α'τλαντικού»	16	5505	άνεχ. Αρούμπαν 26 ΔΕΚ. διά Σελλχάσεν
ΜΑΓΚΥ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλερος»	32	11194	έποδισεν είς Ρόττερνταμ 6 'Ιαν., ζημίαι
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Καρρέτο»	49	5841	διηλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπούγκας»	19	6040	έφθ. Μοντεβίδεο 24 ΔΕΚ.
ΜΑΙΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Κεελόγκ 4 'Ιαν. διά Ινδίας.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	είς θέσιν 15—21 Β. και 31—50 Α. 'Ιαν. 9 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Ούλτρασμαρίνα»	43	7160	είς θέσιν 15—21 Β. και 31—50 Α. 'Ιαν. 9 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	είς θέσιν 15—21 Β. και 31—50 Α. 'Ιαν. 9 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ ΛΕΤΙΤΣΙΑ Ρ. (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγυρασται	26	8624	είς θέσιν 15—21 Β. και 31—50 Α. 'Ιαν. 9 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2323	είς Πούερτο λά Κρούζ 1 'Ιαν.
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άργει Νέαν 'Υρκην από 29 'Οκτ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάντη Γκεράσιμο»	20	3483	είς Χάμπτον ρόδς 12 'Ιαν.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρστορ»	20	7641	έφθ. Τζάκοσον 7 'Ιαν.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διηλήθε Αδεν 8 'Ιαν. διά Περσικόν Κόλπου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πόρωρο»	01	3568	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιαν.
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκουνομίδης	43	771	άργει Μασσαλίαν από 24 'Ιουλ. 1949
ΜΕΝΤΙΤΕΡΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	άργει Πειραϊά από 5 Αύγ. Διασκευή
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Μαδέρας 4 'Ιαν. διά Χουέλβαν, έφθ. 8
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διηλήθε Αδεν 29 ΔΕΚ. διά Τσιγκτάρο
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Σαιν Μιχελ 3 'Ιαν.
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρου 1 'Ιαν.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Φρόπτουν 4 'Ιαν.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρες»	20	6895	έφθ. Σαδάνναν 29 ΔΕΚ. ρυμουλκούμενον
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Νάρβικ 3 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστος»	43	7176	έφθ. Γκρειντένιανδουθ 11 'Ιαν.
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Καρρόμπιταν»	43	7176	διηλήθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Μένα έλ Αχμάτι 7 'Ιαν. διά Μπάρι
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	άργει Πειραϊά από 4 'Ιαν., επισκευή
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτας»	43	7168	έφθ. Ρόττερνταμ 21 ΔΕΚ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Τάμπιαν 4 'Ιαν. διά Χαδάνναν, έφθ. 5
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώριας»	29	4386	είς Τέλ Άδι 1 'Ιαν.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άζόρες»	45	7023	έφθ. Σαδάνον 12 'Ιαν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστεον Σιφάριγκ»	43	7175	έφθ. Κοιλδοττάμ 5 'Ιαν.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	διηλήθε Φλώσιγκ 7 'Ιαν. διά "Άμπο
ΝΟΡΙΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Σόνα»	43	7176	Ίδε: «ΣΗΤΡΕΖΑΡ», σημαία Παναμά
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετς»	42	7191	διηλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιαν. διά Αμέρεραν
ΝΟΡΛΑΓΚΟ	έτ. «Γρεδάτη»	44	7207	Ίδε: «ΣΥΡΑ», σημαία Παναμά
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διηλήθε Αδεν 30 ΔΕΚ. διά Βανδάρ Μασρύρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Κόβιτσαν Μπαίν 5 'Ιαν. (διά Αγγλίαν)
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Καζαπτάλγκαν 5 'Ιαν.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Μπόναν 5 'Ιαν.
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκο»	25	5531	έφθ. Νοβορωσίσκην 9 'Ιαν.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπτόσ»	44	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 ΔΕΚ. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζ»	19	2659	έφθ. Οδησσόν 6 'Ιαν. (διά Σέπταν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	10901	άνεχ. Σάν Λορέντζο 4 'Ιαν. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 ΔΕΚ. διά Πούερτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Σιδών 4 'Ιαν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	διηλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	είς Μένα έλ Αχμάτι 4 'Ιαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	είς τά ίδατα τού Ανταρκτικού
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17724	έφθ. Αρούμπαν 27 ΔΕΚ. διά Ρόττερνταμ
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	είς Περσικόν Κόλπου 6 'Ιαν.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξιά)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Σάντος 27 ΔΕΚ.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γουνάρης	19	5701	έφθ. Σιγκαπούρην 8 'Ιαν.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ικαρά»	20	3280	διηλήθε Σουέζ 24 'Ιαν. διά Οζάκαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφό»	44	7223	διηλήθε Τρίνινταν 2 'Ιαν. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Καλκούταν 21 ΔΕΚ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθένων»	29	4913	έφθ. Ρόττερντα 7 'Ιαν.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα»	21	6230	είς Νέαν Ορεάνην 12 'Ιαν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα»	19	5555	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 ΔΕΚ. διά Βαγκούνερ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	

ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	έφθ. Βαγκούνερ 6 'Ιαν.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμποκ»	45	7148	έφθ. Σπέτζιαν 10 'Ιαν.
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Βαγκούνερ 5 'Ιαν. διά Ταϊγκτάο
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	έφθ. Σαντιάγκο (Χίλια) 2 'Ιαν.
ΠΛΟΒΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	20	6109	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιαν.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λάμας»	44	7163	διηλθε Σουέζ 8 'Ιαν. διά Ταϊγκτάο
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας»	36	7104	άνεχ. Αμέρεσαν 7 'Ιαν. διά Καραϊβικήν Θάλασσαν
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενένιντο»	19	5055	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 2 'Ιαν. διά Όραν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	άνεχ. Σιγκαπούρην 30 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μάτ Τρέιντ»	19	8374	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιαν. διά Περιτοκόν Κόλπον
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άνεχ. Λονδίνον 1 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδος
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	εἰς Ρίον 'Ιανέριον από 19 Δεκ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	2	1925	άνεχ. Βούρταν 8 'Ιαν. διά Πόρτ Όκκα
ΡΙΟ (διδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	άνεχ. Καράτσι 5 'Ιαν. διά Ντώρμπαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διηλθ. Πόρτ Σαΐδ 21 Δεκ. διά Β. Αμερικήν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόρτ Σαΐδ από 19 'Ιουν.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	άνεχ. Ταμπίκο 30 Δεκ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	άνεχ. Γδυνιαν 4 'Ιαν. διά Ιταλίαν
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. "Αγιον Βικέντιον 4 'Ιαν.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εἰς λιμένας Ανταράλιας 2 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζας»	23	5374	άνεχ. Κάρδιφ 28 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝ ΤΖΕΟΡΤΖΙΟ	έτ. «Γαλανός»	16	4841	άργει Μπαρόρού από 24 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμο»	44	7220	έφθ. Λός Αντζελες 7 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμο»	43	7189	διηλθε Σουέζ 5 'Ιαν. διά Ισπανίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμο»	43	7176	άνεχ. Τσιγκτάο 8 'Ιαν. διά Μόζι
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Ραγούζαν 1 'Ιαν.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Τσάρλεστων 6 'Ιαν. διά Νέαν Υόρκην
ΣΑΞΕΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	έφθ. "Αγιον Βικέντιον 4 'Ιαν.
ΣΑΠΑΦΟ	έτ. «Σουντ Αμερικάνα»	44	7212	εἰς λιμένας Ανταράλιας 2 'Ιαν.
ΣΗ ΒΕΝΤΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Κάρδιφ 28 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΗ ΤΡΑ-Ι-ΟΥΜΦ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	έφθ. Φλαδελφειαν 1 'Ιαν.
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	7176	διηλθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιαν. διά Σταύλου
ΣΗ ΦΟΡΤΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9311	άνεχ. Αρούμπαν 1 'Ιαν. διά Νέαν Υόρκην
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλαρ»	44	7116	έφθ. Σαβανάν 6 'Ιαν.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιαν. διά Πούντα Καρντόν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	διηλθεν Αδεν 24 Δεκ. διά Πενάγκ
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτσο»	19	5354	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Ιαν. διά Αμέρεσαν
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	άνεχ. Γκρήνοκ 4 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπόρες»	10	3649	έφθ. Κούπε 25 Δεκ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Χουέλθαν 8 'Ιαν.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αἴσολος»	43	7199	άνεχ. Λιμπρεδίλ 2 'Ιαν. διά Ρόττερνταμ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Σιγκαπούρην 8 'Ιαν.
ΣΥΡΑ	έτ. «Γκρεβάτε»	45	7204	έφθ. Μοντεβίδεο 3 'Ιαν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	διηλθ. Κουεχάφεν 30 Δεκ. διά Βαλτιμόρην
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Οκτ. 1949
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάινα	30	2480	άνεχ. Λονδίνον 29 Δεκ. διά Χάμπτον ρόδος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Μακασαλίαν 5 'Ιαν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Νάρδικ 2 'Ιαν. διά Βαλτιμόρην
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Όκεανός»	18	7914	έφθ. Χάδιφαν 1 'Ιαν.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρτια»	20	3526	έφθ. Γένοβαν 21 Δεκ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόφων»	40	10470	άνεχ. Γάνηη 6 'Ιαν. διά Καζαμπλάκαν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έν πλώ από Ριτζέκα διά Περιτοκόν Κόλπον, 'Ιαν. 6
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	διηλθεν Αρούμπαν 1 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	διηλθ. Κολόμπο 22 Δεκ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αΐσνα»	14	3654	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Δεκ. (διαταγάς)
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούντσες»	20	6090	έφθ. Σιγκαπούρην 3 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Τοκοτίλαν 2 'Ιαν.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	διηλθε Ντακάρ 3 'Ιαν. διά Μπουένος Αϊρες
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. από Κιουρασώ 28 Δεκ. (διαταγάς)
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνος»	18	7592	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Δεκ. διά Βαγκούνερ

Telephone: WHitehall 3-7733

Cable Address: "ORIONSHIP",

ORION SHIPPING & TRADING CO., INC.

MANAGERS

OPERATORS

80, BROAD STREET

AGENTS

BROKERS

NEW YORK, N.Y.

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Αναχωρήσεις άνα πενδήμερον. Γίνονται δεκτά φορτία
έξ ολών τῶν Ελληνικῶν Λιμένων διὰ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ

Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον :

"N. E. P."
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μέγαρον Ήλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.812