

# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1951

Αρ. Φύλλου 378/137



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 378)137

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣΣΔ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΖΩΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1951

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Αι προϋποθέσεις

Μάς γράφουν από την Νέαν 'Υόρκην: «Αύτα πατατώνται οι πιστεύοντες είς το δυνατόν της αθρόης επανόδου εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον τών ύπό ξένας σημαίας πλοίων, έφόσον αἱ προϋποθέσεις, αἱ ἐπανειλημένως ἐντεῦθεν υποδειχθεῖσα δὲν ἐλήφθησαν ὑπ' ὅψιν αἱ τό Κράτος.

«Αἱ προϋποθέσεις αὐταὶ συνοφίζονται: Μικρά, σταθερά, καὶ ἀποκοτήν φορολογία, δεδομένης τῆς ἀνάγκης τῆς ταχείας ἀποσέσεως τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων καὶ ὀμαλότης σχέσεων κεφαλαίου καὶ ἔργασίας. Η δευτέρα προϋπόθεσίς φαίνεται ὅτι πολὺ ταχέως θα καταστῆ πραγματικότης. Απομένει ἡ πρώτη, ητίς καὶ ἔξαρτοταί ἀπό μόνην τὴν καλὴν θέλησιν, τὴν καλὴν πίστιν καὶ τὴν κατανόσιν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους τοῦ ιδιαιτέρου του συμφέροντος.

«Οἱ ἐφοπλιστῆς λ.χ. τοῦ παναμαϊκοῦ νεοτεύκτου τάνκερ, δύσον καὶ ἄνθα ἐπεθύμει νὰ ἴδῃ τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος του κυματίζουσαν ἐπὶ ἔνος τόσου υποδειγματικοῦ πλοίου, δὲν θὰ ἀπετόλμα νὰ σκεφθῇ τοιούτον τι, χωρὶς τὴν πεποθησίν, ὅτι δὲν θὰ συναντησῃ ὑπὸ τό 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, περιπτετεῖσας πρωρισμένας ἵσας νὰ καταστρέψουν διὰ τὸν πόλην τὴν ξένην σημαίαν ἐδημούρησε. Δάνεια εἰς ἀμερικανικὰς Τραπέζας ἔχουν συνάψει δόλιο σχέδιον οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν νεοτεύκτων παναμαϊκῶν τάνκερος καὶ φυσικά η συγκατάθεσι τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν θὰ ἔχεισθετο. Διὰ νὰ δοθῇ θὰ πρέπει οἱ δόριοι τῆς ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν νὰ μὴ είνει διάφοροι ἀπό τοὺς κρατούντας εἰς τὸ παναμαϊκόν.

«Τὰ αὐτὰ δυνατὰ νὰ λεγθούν καὶ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τῶν παναμαϊκῶν φορτηγῶν. Διατὶ διὰ θελθουσαν νὰ περιοδίσουν τὴν συναγωνιστική ικανότητα τῆς ἐπιχειρήσεως των, ἐπιβαρισμένοι μὲ δαπανὰς περισσότερας (ἀπομαχικὸν 20%, μετακλησίες πληρωμάτων κλπ.) καὶ ψιθύρευντο τὸν κίνδυνον τῶν ἀναδρομικῶν φορολογιῶν, ἀφοῦ εἶνοι τώρα θῆσοι καὶ διευθύνουν τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν ἀνενόχλητοι καὶ μὲ καμπλότερον κόπτος;

«Αὐτὰ πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὅψιν τοὺς οἱ κατὰ κόρον ὀμιλούντες τελεταίων περὶ ἐπανόδου τῶν ύπο ξένας σημαίας πλοίων. Τὸ πάντα ἔξαρταί ταῖς ἀπό τό Κράτος καὶ τὴν καλήν του θέλησιν πρὸς ἀναγνώρισιν τῆς πραγματικότητος. Οἱ αἰεμνηστοὶ Διομήδης ὀρθότατα διέγνωσε καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν τὴν κατάστασιν. Εγραφεν εἰς τὰς τελευταίας του σκέψεις: «Μόνον ἀν παράσχη ἡ ἐλληνικὴ σημαία τὴν αὐτὴν μεταχείριστον τῶν πλοίων, οἵσαν καὶ η παναμαϊκή, τότε θὰ ἡμπορῷ τις νὰ περιμένη τὴν αὔξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ».

### Η φορολογία τῶν εύπόρων

Φαίνεται ὅτι πρὶν ἡ φθάση ὁ κ. Ζάρκος εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην καὶ ἐπιληφθῆ τοῦ ἔργου τῆς ἀνακατανομῆς τῶν ὑποχρέων διὰ τὴν φορολογίαν τῶν ύπο ξένας σημαίας πλοίων, θὰ κλείσῃ καὶ ἡ ὑπόθεσις αὐτὴ κατὰ τὸ πλέον ικανοποιητικόν διὰ τὸ Δημόσιον τόπον.

Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς Νέας 'Υόρκης, χωρὶς βέδαια νὰ ἀναγνωρίζουν τὸ δικαίωμα τοῦ Κράτους νὰ φορολογῇ ὡμογενεῖς εἰς τὸ ἔξωτερικόν, διὰ τὰς τοποθετήσεις τῶν κεφαλαίων τῶν εἰς ξένας παντός εἴδους ἐπιχειρήσεις καὶ χωρὶς νὰ παραδέχωνται οἰσανδρήποτε συμμετοχήν τῶν εἰς τὸν πλοιοκτήσιαν ξένων σκαφῶν, απεφάσισαν νὰ συγκεντρώσουν διὰ μᾶς ἐπὶ τούτῳ ὁρισθεῖσας ἐπιτροπῆς καὶ νὰ ἀποστέλουν πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν διὰ ποσὸν θὰ προέλθῃ ἀπό τὸν ἔρωναν που κατ' αὐτάς θὰ διενεργθῇ.

Οὐτέ ἐπέλθη οὕτως ἡ πλήρης ἐκκαθαρίσιας τοῦ παρελθόντος, θὰ σταματήσῃ καὶ αὐτὴν ἡ ἀντιδικία μὲ τὸ Κράτος καὶ θὰ δύνανται πλέον οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ ἔξωτερικού, ἐπειδή τοῦ ξένου τοῦ ἔτους τοῦ ἀποδήμου 'Ελληνισμοῦ, γὰρ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν γενέτειραν, χωρὶς τὸν φόβον τῶν φορολογικῶν ἐνταλμάτων. «Οπως καὶ ἀλλοτε υπεδείξαμεν η φορολογία τῶν ύπο ξένας σημαίας πλοίων ήτο μία ἀτυχὴ σκέψης. Δὲν ἐπαύσαμεν, δύμα, πιστεύοντες, ὅτι καὶ αὐτή θὰ ἐκκαθαρισθῇ. Χαίρομεν διότι οἱ ἐφοπλισταὶ, χωρὶς καμμίαν ἀλλην παρέμβασιν ἐκπληρώνουν καὶ πάλι τὸ καθήκον των.

### Η συνεργασία

Μάς γράφουν από τὴν Νέαν 'Υόρκην: «Η πρώτη ἐπαφὴ τῶν ἀπεσταλμένων τῆς Π.Ν.Ο. μὲ τοὺς ἔφοπλιστάς υπόδειξε λίγαν ἐνθαρρυντικὴ διὰ τὴν ἔδρασιν μιᾶς μονίμου συνεργασίας τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, πρὸς ἐξηπόρησην κοινῶν συμφέροντων.

Οἱ κ.κ. Φουρναράκης καὶ Πλυτᾶς ἀνέπτυξαν τὰς ἀπόψεις τῶν ναυ-

τεργαστικῶν ὄργανωσεων καὶ ἔξηρον τὴν ἀνάγκην τῆς πλήρους κατανοήσεως τῶν δικαίων ἐπιδιώκεντάν τούς ναυτεργάταν ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν. Συγκεκίμενας ἐζήτησαν τὸν καθορισμὸν ἐνός ἐπιδόματος, ὃντας τύπων δώλους τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένους καὶ τὴν ἀποφυγὴν ἀναμίξεως τριτῶν — μεσιτῶν καὶ ἄλλων ἀναρμόδιων προσώπων — κατὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας.

«Ἀπεφασίσθη κατ' ἀρχήν, ὅπως οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπευθύνωνται εἰς τὸ τμῆμα Νέας 'Υόρκης τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὰς εἰς πληρόματα ἀνάγκας τῶν πλοίων των, συνεργατής δὲ καὶ μία μικτὴ ἐπιτροπή, ητίς καὶ θὰ μελετήσῃ τὰ προσφοράτερα μέτρα, ἀτίνα καὶ τὴν θέσιν τῶν ναυτεργάτων θὰ βελτιώσουν καὶ τοὺς πλοίους τὴν καλὴν διοίκησιν θὰ διστάλλουν. Ή αὐτή ἐπιτροπή θὰ καθώριζε τὸ ποσοστὸν τοῦ ἐπιδόματος πρὸς τὰ πληρώματα, κοινῶν διὰ τὰ ἐλληνικὰ καὶ τὰ παναμαϊκά ἐλληνικῆς ιδιοτητούς σκόπῳ.

» Αν ἀπό μέρους δῶλων τῶν ἐφοπλιστῶν πρυτανεύση ἡ κατανόησις τῆς ἀνάγκης πρὸς συνεργασίαν καὶ ὑποστρίξην ήθικῶν τὰς συνδικαλιστικάς ἐπιδιώξεις τῆς Π.Ν.Ο. πολλὰ τὰ καλὰ ἐλπίζεται νὰ ἐπιτευχθούν διὰ τὴν πρόσδοσην τῆς Ναυτιλίας μας.

» Εν τῷ μεταξύ οἱ ἔδω ἐφοπλισταὶ πληρώματα ὑπὸ τύπου ἐκτάκτου ἐπιδόματος, ἀφοῦ 20% μισθὼν εἰς τὰ πληρώματα ὑπὸ τούπον ἐκτάκτου ἐπιδόματος, λόγω τῶν βελτιώμενων ναύλων.

» Ανεγνωρίσθη παρ' ὄλων νὰ ἀνάγκη τῆς υψηλοτέρας μισθοδοσίας, ἀφοῦ τὰ πλοία ἀποδίδουν καὶ ἡ ἀκρίβεια τῆς ζωῆς εἰς τὴν 'Ελλάδα καθιστᾶ δύσκολον τὴν στοιχειώδη συντήρησιν μιᾶς δλιγομελούς ἔστω οἰκογενείας.

### Αι ἀποστολαὶ πληρωμάτων

Συγκεκριμένα μᾶς ὑποδάλλονται παράπονα ἀπὸ μέρους Χίων καὶ 'Ανδρίων ναυτεργάτων, διότι δὲν συμπεριλαμβάνονται καθ' οἷαν θὰ ἐπτερπεντανόνται οἱ ἀγνοούνται παντελῶν κατὰ τὰς εἰς τὸ ἔωτερικὸν ἀποστολάς τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

Τὰ αὐτὰ παράπονα μᾶς ἔρχονται καὶ ἀπὸ ἐφοπλιστὰς Χίους καὶ 'Ανδρίους τῆς Νέας 'Υόρκης. Μὲ ἐκπληξίν των παρατηροῦν, διότι ἀποκλίονται τοὺς ἀποστολῶν τὰ πληρώματα ἀκοίνων ἐκείνα ποὺ δικαίωσις θεωρούνται ώς τὰ καταλλότερα διὰ τὴν ἐργασίαν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων. Δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν γὰρ ἐκτιμήσωμεν τὸ βάσιμον τῶν ἐγιρμένων παραπόνων. Τὸ γεγονός, δύμα, ὅτι ἐπαναλαμβάνονται καὶ ἀκάστην ἀποστολὴν καὶ ἀναφέρονται εἰς συγκεκριμένας περιπτώσεις, μᾶς ἐπιτρέπει νὰ πιστεύσουμεν, διότι καποταὶ ἀρρυθμία ἰσως νὰ λαμβάνῃ χώρων καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς.

Θὰ ἐπρεπει, νομίζουμεν, πρὸ πάσης ἀποστολῆς νὰ ζητοῦνται ἀπὸ τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς 'Εργασίας πληροφορίαι περὶ τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτολόγησιν ναυτεργάτων εἰς τὰς νήσους Σύρου, 'Ανδρον καὶ Χίον, τὰς κατ' εξοχήν, δηλαδή ναυτικὰς περιφερείας. Οἱ διαμένοντες εἰς τὴν Πρωτεύουσαν κατ' ἀναλογίαν καὶ οὐχὶ κατ' ἀπόδυτον ποσοστὸν θὰ πρέπει νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς αὐτές αποστολάς.

Η προστατευτικὴ ἀκτινοδολία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» στενῶς πρὸς τὰς ἔδω καὶ μόνον κατοικούντας ναυτικούς στρέφεται, ἐνώ συμπαγεῖς εἰνει αἱ μᾶς καὶ πολλαὶ αἱ ἀνάγκαι τῶν ναυτικῶν, ποὺ διαμένουν εἰς τὰς αὐτές επαρχίας.

Καὶ ἀφοῦ αὐτοὶ στερεύονται, πάσης ἀπὸ μέρους τοῦ «Κεφαλαίου 'Ανεργίας» περιθλάψεως, ἀς μὴ ἀγνοούνται τούλαχιστον εἰς τὸ ἀναφάρετον δικαίωμά των, ὅπως περιλαμβάνονται, αὐτοὶ κυρίως, εἰς τὰς αὐτοστολάς πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων εἰς τὸ ἔωτερικόν.

«Ἄς προσέδουν οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι τὰς ἀνωτέρω υποδείξεις. Ας θελήσουν εἰς τὸ μέλλον νὰ καταστήσουν τὰ παράπονα ὀλιγώτερα τουλάχιστον.

» Άλλα ἡ ἀνωτέρω υπόδειξεις εἰς τὰς συνθέσεις τῶν ἀποστολῶν δὲν είναι καὶ ἡ μόνη διὰ τὴν τρεχουσαν περίοδον. Αἱ εἰδήσεις, ποὺ λαμβάνονται ἀπὸ τὸ ἔωτερικόν, μᾶς πείθουν διότι ἐπιτακτικὴ εἶνε ἡ ἀνάγκη πληρωμάτων διὰ τὰ ἐλληνικά, κυρίως, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ παναμαϊκά σκάφη.

Τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς 'Εργασίας θὰ πρέπει νὰ προέλθῃ εἰς γενικωτέρας συνεννοήσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, καὶ τὰς ναυτεργατικάς ὄργανωσεις καὶ νὰ πυκνώσῃ τὰς ἀποστολάς. Πρέπει νὰ ἐπωφελθῶμεν ἀπὸ τὴν σημερινὴν περίστασιν. Ανεργος ναυτεργάτης δὲν δικαιολογεῖται ὑπὸδομήποτε περὶ αὐτού. Αἱ εἰδήσεις, ποὺ λαμβάνονται διὰ τὸν Τόπον μας καὶ ἐνεργητικώτατα διὰ τὴν ναυτικήν οἰκογένειαν νὰ ἐργασθοῦν. Οἱ μισθοί τωρα εἰναι καὶ οἱ ἐπίδεις διὰ μίαν ἐντατικήν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας διαγράφονται θετικά.

Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατί νὰ μὴ διενεργηθῇ μία εὐρυτέρα ἀπό-

γραφή τῶν ἀνέργων εἰς τὰς νῆσους καὶ τὸν Πειραιά, εἰς ὅλας τὰς ναυτικές περιοχέας καὶ διατί νὰ μη ἀποσταλούν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρὸς ναυτολόγησιν καὶ ναυτικοὶ ἀπασχολούμενοι συνήθωσαν εἰς τοπικὰ ταξίδια ἐπὶ ἀποτοποιῶν φορτηγών, ιστιοφόρων ἢ καὶ ἀλιευτικῶν ἄκομη. Θά κερδίσουν σύτοντας περισσότερα συνάλλαγμα θά εἰσαγάγουν· θά γίνουν παραγωγικότεροι.

Ἡ Ναυτιλία τῶρα ἡμέροι ἀνέτων νὰ δεχθῇ σχιζήσην καὶ ἀλλὰ χιλιάδας ἵσως ναυτεργατῶν. "Ολα τὰ σκάφη κινοῦνται καὶ πολλὰ ἀγοράζονται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστούς. Αὐτοὶ ἐδὲ ἀλλοῦ ἔχουν κάθε συμφέρονταν νὰ ἐπιτηδεύσουν τὴν συνεργασίαν τοῦ Ἑλληνος ναυτικοῦ. Χάριν αὐτῆς τῆς συνεργασίας ἡμποροῦν οἱ ἔνδιαιφερόμενοι ἐφοπλισταὶ νὰ πληρώσουν καὶ τὰς ἔξοδα τῆς μετακλησίας πληρωμάτων. Ἀρκεῖ αἱ ἑδὼ ἀρχαὶ νὰ διευκολύνουν τὴν ἀναστροφήν των.

Καθ' ἥν στιγμὴν αὐξάνονται ἐπικινδύνως οἱ ἀνέργοι, ἀνακούφισις θά είναι ἡ ἐντεύθεν ἔξοδος σῶς τὸ δυνατὸν περισσότερων θαλασσινῶν. Τὸ ζῆτημα είναι γενικῶτερον καὶ ἐπικαλούμενος ἐπ' αὐτοῦ τὴν προσοχὴν τοῦ Κράτους.

### Εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Ναυτικὸν

Τὰ κατακάθια τοῦ Πόρτο—Ρίκο καὶ τῶν «μπόρουνεν—χάουζ» τοῦ Νόρφολκ καὶ τῶν λιμένων τοῦ Νότου ἐπιστρατεύονται τῷρα διὰ νὰ ἐπανδώσουν τὰ ἀδρῶντας ἔπειρομένα τῶν ἀγκυστοβούλων τῆς ἀργίας «λίμπερτος». Ἡ Ἑλλεψίς πληρωμάτων εἴναι αἰσθητή. Θά χίνη σοδαρωτέρα, ὅταν θὰ ἀναζητηθοῦν καὶ σᾶλοι ναυτικοὶ διὰ τὰ νέα, ὑπὸ ναύλωσιν «boat—boat» σκάφη.

Εἰς μίαν χεσσαίαν ἀπασχολησίαν ἡμπορεῖ ὁ Ἀμερικανὸς ἀνειδίκευτος ἐργάτης νὰ κερδίσῃ τόσα, σᾶσα καὶ εἰς τὴν θάλασσαν, χωρὶς σματοῦνται καὶ τὰς τολαιπωρίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματος. Ἡ ζῆτημα τῷρα ἐργατικῶν χειρῶν εἰς τὴν χεσσαίαν βιομηχανίαν, λόγω τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ, εἴναι μεγάλη, ἀνευ προγονούμενου. Αὐτὴ ἀκριβῶς δημιουργεῖ τὴν Ἑλλεψίν τῶν πληρωμάτων.

Κατὰ τὸν πόλεμον δεκάδες χιλιάδων Ἀμερικανῶν εἶχον εἰσέλθει εἰς τὸν θαλασσαν. Ἡτο ποτιστότερον τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα, ὡς περικλείον, ἴσως, ὀλιγωτέρους κινδύνους, πασὸν τὸ μέτωπον τοῦ πολέμου, δεδομένου, ὅτι οἱ ναυτεργάταις ἐθεωροῦντο ἐν ἐπιστρατεύσει ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Μετὰ τὸν πόλεμον, ἡ ἐπιστροφὴ τῶν πολλῶν πλοίων εἰς τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας καὶ ἡ Ἑλλεψίς ἐργασίας διὰ τοὺς τόσους ναυτεργάτας τῆς πολεμικῆς πειδόδου, ὑπερκέστων πολλοὺς νὰ ἀναζητήσουν τὴν χερσαίαν ἀπασχόλησιν. Νὰ ἐπανέλθουν τῷρα εἰς τὰ πλοῖα, θά είναι δύσκολον.

Ἀπὸ τοὺς ξένους ἔνικότητος ναυτεργάτας θὰ συμπληρωθοῦν, κατ' ἀνάγκην, τὰ κενά τοῦ ἀμερικανικοῦ ἡμπορικοῦ ναυτικοῦ. Οἱ μισθοὶ εἴναι διπλάσιοι καὶ τριπλάσιοι ἀκόμη ἔναντι τῶν ἔξων πλοίων. Πολλοὶ θὰ θελήσουν νὰ ναυτολογηθοῦν εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν ναυτικόν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ μιγάδες, οἱ μαυροὶ καὶ οἱ Ἰστανο—Ἀμερικανοὶ ναῦται δὲν συμβιβάζονται εὐκόλως μὲ τοὺς Εὐωπαίους συναδέλφους των. Διάφορος ὁ τρόπος τῆς ζωῆς των. Οἱ «Ἐλληνοὶ ὁ Ἰταλὸς καὶ ὁ Γερμανὸς ναυτικός θὰ ἔσοικον μήποτε τὸν διὰ νὰ συντηρηστὴ τὴν οἰκογένειάν του εἰς τὴν πατείδα. Οἱ Ποστορικανὸς μεθύσκεται ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὴν ηπαγ. Ἐπιστορικῶν μετὰ ἓν ταξίδιον θὰ απολύθῃ διὰ νὰ δαπανήσῃ τὰ σᾶσα τὰ περισσεύσουν ἀπὸ τὸν μισθοδοσίαν του.

Ἐλληνες πολλοὶ ὑπηρετοῦν τῷρα ἐπὶ ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ κερδίζουν ἀρκετά. Τὰ διακόσια δολλάρια εὐκόλως ἔξοικον μοῦνται κατὰ μηνα ἀπὸ τὴν μισθοδοσίαν, χωρὶς τὰς ὑπερωρίας. Δὲν θὰ μᾶς φανῇ περιέργον, ὅτι μετὰ ἔξαμηνον, καὶ ἔφοδον διατηρηθῇ ἡ ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς, δισχίλιοι καὶ πλέον «Ἐλληνες ναυτεργάται θὰ ὑπερτεύουν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων.

Αὐτή, ἀλλάς τε, ἡ σκέψις τῆς πασαχωρήσεως εἰς Ἀμερικανο—Ιαπωνικήν ἔταιριαν δεκάδων τινῶν «λίμπερτος» προσέρχεται καὶ ἀπὸ τὴν σημειούμενην τῷρα Ἑλλεψίν, Ἀμερικανῶν ναυτικοῦ. Οἱ Ἰάπωνες περισσεύουν καὶ τὸ μισθολόγιον τῶν εἴναι χαμόλον. Ἐκ παραλλήλου πλοίοι πολλὰ χρειάζεται η ναυλαγορᾶ διὰ νὰ κατέλθῃ ἀπὸ τὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα, εἰς τὰ σῦντοια σφραγίδας.

### Ο. Κ. Λούκεμπαχ

Ἐνας ἐπιφανῆς φίλος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὁ πρόεδρος τοῦ Ἀμερικανοῦ Νηογνώμονος κ. Λουκέμπαχ, ἐπισκέπτεται κατ' αὐτὰς τὴν Ἐλλάδα. Παρέχεται εἰς τὸν ἑδὼ ἐφοπλισμὸν καὶ εἰς ὅλους τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινουμένους ἡ σύκαιοισια νὰ διαδηλώσουν πρὸς αὐτὸν τὰ φιλικά των αἰθίματα καὶ νέα τὸν ἔνισχυνσαν εἰς τὴν προσπάθειάν του διὰ τὴν συνεργασίαν τοῦ ἐλλήνικον ναυτιλιακοῦ παράγοντος μεγάλης διογάνωσιν τῆς ὁποίας ὁ κ. Λούκεμπαχ προϊσταται.

Πόσον ὁ ἀλληλικὸς ἐφοπλισμὸς ὡς στοιχεῖον πρόσδοτον ἐκτιμᾶται ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι

ἥη τέσσαρες "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἔξελέγησαν, εἰς τὴν Νέαν Υόρκην μέλη τῆς Διοκήσεως τῆς ὄργανωσεως. "Ἄλλοι ἔνοι Νηογνώμονες ποτὲ δὲν ἀντεμετώπισαν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκπροσωπήσεως εἰς τὰς ὄργανωσίς των καὶ τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ.

### Οι Ἑβραῖοι καὶ ἡμεῖς

Ὑπερικαέαντος θὰ ναυτηρήσουν οἱ Ἑβραῖοι εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Θὰ ἔπρεπε νὰ τὸ περιμένωμεν. Ή πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἀνήσυχος δραστηριότης τῶν νέων οἰκιστῶν τοῦ Παλαιστίνης δὲν θὰ ἰδυντο πόριδην τὸ πρωταρχικὴν ἀνάγκην τοῦ ὑπερωκεανοῦ σκάφους. Πέντε ἀποτομώμενα εὔημερούντων Ἑβραίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ ἀποτελέσουν τὸ πολυτύπον τοῦ στοιχείου τῆς τουριστικῆς πρὸς τὸ Ισραὴλ μεγάλης κινήσεως. Τὸ ὑπερωκεανὸν ἀκριβῶς θὰ είναι τὸ πορθμεῖον διὰ τοῦ ὅποιου ὅλη αὐτὴ ή κινήσις θὰ διοχετεύεται πρὸς τὴν Παλαιστίνην.

Ἐντός τῶν ἡμερῶν ἐκδίδεται εἰς τὴν Νέαν Υόρκην εἰς δημοσίαν ἐγγραφὴν μεταξὺ τῶν Ἑβραίων τῆς Ἀμερικῆς ὡμολογιούχων δάνειον 500 ἑκατόμ. δολλαρίων. Τὰ κεφαλαῖα αὐτὰ θὰ χρησιμεύσουν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Ἰσραὴλ καὶ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν μεγάλων καὶ ἡ ἀπόκτησις συνχρονισμένων μεταφορικῶν μέσων περιλαμβάνονται εἰς τὸ πρόγραμμα.

Τὸ δάνειον, δικαὶ, διὰ τὸν Παλαιστίνην τοῦ Ηρακλείου τοῦ Κωπροτέρου ἐνδιαφέροντος τῶν Ἑβραίων τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὸ νεοταγείς κράτος. Τὸ κληθόριον οὗτον νὰ τὸ ἐπισκεφθοῦν καὶ ὡς διεγερτικὸν τοῦ ζωηροτέρου τοῦ Κωπροτέρου διάφορον στοιχεῖον τῆς τουριστικῆς πρὸς τὸ Ισραὴλ μεγαλύτερον στοιχεῖον τοῦ ηρακλείου.

Θὰ πρέπει καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ ὑπερωκεανοῦ νὰ παραδειγματισθῇ ἡ Ἑλλὰς ἀπὸ τὸ Ισραὴλ; Πλησιάζουν τὸ ἐκατομμύριον οἱ Ἑλληνες τῆς Ἀμερικῆς, "Ολοὶ θέλουν νὰ ἐπισκεφθοῦν τὴν γεννετείραν. Προϋποτίθεται, δικαὶ, ὅτι θὰ είμεσα εἰς θέσιν νὰ τούς δεχθῶμεν, ὅτι θὰ ἔχων ξενοδοχεῖα εἰς τὰς ἀπόκτησις τῆς ἀθηναϊκῆς ἀπό την ἀπαρχής, ἀνέπτυγμένην τουριστικὴν συνειδήσιον καὶ ἡ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανὸν μὲ ναύλους χαμηλούς, κατὰ τὸ δυνατόν, προκειμένου νὰ ἐχτηρηθῇ ἡ κίνησις αὐτὴ τῶν διογενῶν τῆς Ἀμερικῆς. Τὸ «Νέα Ἐλλάς» πρέπει ἐν καιρῷ νὰ ἀντικατασταθῇ. Τούχερον σκάφος μᾶς κοιτάζεται, πλέον συγχρονισμένον.

Αὐτὸς μαρκοῦ ἡ «Γενικὴ Ἀποτοποία τῆς Ἐλλαδος» ἐξῆτησε τὴν σύναψιν δανείου ἐνὸς ἐκατομμυρίου λιρῶν διὰ νὰ προδῷ εἰς τὴν παραγγελίαν τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ. Πρὸ ἐτοῦ τοῦ νεανού τοῦ ηρακλείου, τὸν θά ἐστοιχεῖσαν 2½ ἐκατομμύρια λιρῶν, τῷρα τὰ 3½ ίσως νὰ μη φθάνουν καὶ ὁ χρόνος τῆς παραδοσίας θὰ είναι μαρκός, περὶ τὸ 1955, ἀν δεκατούντων τοῦ παραγγελίων.

Ἴσως, δικαὶ, τὸ ἔβραικον ὑπερωκεανὸν νὰ είναι ἐν προπεσίᾳ πρὸ τοῦ 1955 καὶ ἴσως νὰ πειολάθῃ εἰς τὸ δρομολόγιον του καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν. Μὲ αὐτὸν ἀρά γε θὰ ἐπιτηδησουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς τουριστικῆς μᾶς κινήσεως μὲ τὴν Ἀμερικήν; "Ολα θὰ πρέπει νὰ τὰ πειριμένωμεν...

### Οι παράγοντες τῆς ζωηρότητος

Εἰς 15—20 ἐκατομμύρια τῶννων ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθουν αἱ ἀναγκαῖαι ἀνειδίκευτοι γαιανθρακοί διὰ τὸ ἔξωτερον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔναντι 2.357.514 τοῦ πασελόντος. Αἱ φορτωτείαι μόνον τοῦ Ιανουαρίου ἔφθασαν τὸ 1.257.307 τὸν, καὶ τοῦ Φεβρουαρίου εἰς 2 ἑκατό.

Ο γραμματεὺς τῶν Ἀμερικανῶν ἔξαγωνέων γαιανθράκων ἔδηλως πρὸ τῆς ἡμέρας εἰς τὴν Οὐδαϊκήνων, ὅτι η Ἑλλεψίς ἐπισκοποῦς χωροπικότητος καὶ οἱ υψηλοὶ ναύλοι πασεποδίζουν τὸν ἀνεφοδιασμὸν ὀλῶν τῶν χωρῶν μὲ γαιανθρακούς. Εἰς 24 δολ. ἀνέρχεται τὸ κόστος ἐνὸς τῶν ναύλων ἀμερικανοῦ γαιανθρακούς, παραδότεος εἰς δρεπανικού λιμένα.

Μονη ἡ Ἀγγλία θὰ ἐσταγήσῃ κατὰ τὸ πότον τού πρίμην τοῦ τρέχ. Εἴτε 1.5 ἑκατόμ., τῶννων γαιανθρακῶν καὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία θὰ ζητήσῃ, ἐπίσης, διὰ τὸ τρέχον ἔτος 1.5 ἑκατόμ. τὸν, γαιανθρακος—κώκ διὰ τὴν Βιομηχανίαν του χάλυβος.

Ο Ἀμερικανὸς ὑφιόδης ἐποδέιξε τὴν ἀνάγκην τῆς ὑποτιμήσεως τῶν ναύλων, διὰ τῆς ἔξδου καὶ ἀλλων πλοίων ἀπὸ τὰ παρωπλισμένα καὶ ἐτόνισεν, ὅτι η ζητησία γαιανθρακούς, ὁσημέρα, καθίσταται ἐπιτακτική ἀπὸ σὸλον τὸν κοσμον. Τὸ Πακιστάν λ. χ. ζητεῖ 100 χιλ. τόνων διὰ τοὺς τοῦ σιδηροδρόμους τους καὶ αἱ χώραι τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς ἔδιπλασίασαν τὰς εἰς στερεὰ καύσιμα ἀνάγκας των, λόγω τῆς αὐδανούμενης βιομηχανικῆς των διαστηριότητος καὶ τῆς παντελούς ἐλλειφεως τοῦ ἀγγλικοῦ γαιανθρακος.

Διὰ τὰ ἔξ Αμερικῆς σιτοφορτία ὑπολογίζεται ὅτι μεταξὺ 9ης Φεβρουαρίου καὶ 31η Μαρτίου θὰ ἀνέλθουν εἰς τὸν 2.728.000, ρεκόρ, δηλαδή, ἔξαγωγοι ἔναντι οἰσοδημάτων ἀπὸ τὰς προγονούμενης περιόδου.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι παραπορεῖται Ἑλλεψίς ὅχι μόνον πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν σιτοφορτίων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀπὸ ένηράς μεταφορικῶν μέσων διὰ τὰς φάσους μέχρι τῶν λιμένων φορτώσεως τὰ σιτηρά. Αἱ ἀποτηκήαι εἰς τοὺς λιμένας δὲν είναι πλήρεις, λόγω ἀκριβῶν τῆς Ἑλλειψεως.

Η ἀπόφασις τῶν ἔξαγωγέων τῶν σιτηρῶν νὰ ἀποσυρθοῦν κάθε περιατέων συνάφεων παλλήσεων προέρχεται ἀπὸ τὴν ἐπιδεικνυμένην ἀποσθυμίαν τῆς Κυβερνητικῆς τοῦ ηρακλείου ἔνισχυτη τὴν περαιτέρω ἔξαγωγήν. Μέχρι τῆς 31ης Ιουλίου ὑπολογίζεται, ὅτι, ἀν ἐκτελεσθοῦν ὅλα τὰ συναφέντα συμβόλαια θὲτε 7.825.000 τόν. σίτου ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν, μὲ ἔξαγωγά τοις 900 χιλ. τόν. διὰ τὸν Φεβρουαρίον καὶ 1.100.000 τόν. διὰ τὸν Μάρτιον.

Αἱ ἀνωτέρω καὶ μόνον διαπιστώσεις ἐπεξηγοῦν ἐπαρκῶς τὴν κρατούσαν ζωηρότητα εἰς τὴν ναυλαγορᾶν.

### Αἱ μεταπτώσεις

Τὰ κέρδη τὰ πολλὰ ἀπὸ τὴν ζωηράν κίνησην τῆς ναυλαγορᾶς δὲν τὰ ἔγνωρισαν ἀκόμη ὅλα τὰ σκάφη. Ποσοστόν τι μικρόν — τὸ πέμπτον ἰσως — ἐκ τῶν διακοσίων φορτηγῶν μας εὐρέθη μέχρι τούδε εἰς τὴν πλεονεκτικήν θέσιν νὰ είνει διαθέσιμον, μὲ ἡμερομηνίας φορτώσεως τοῦ Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου. Πολλά ήσαν καὶ εἰνε ἀκόμη χρονιαλούμενά διὰ πολύτιμην χρονικῶν διάστημα μὲ ναύλους χαμηλούς, 2.50—3 δολ. τὸν τόνον, ἀλλὰ είναι προναυλαμένα διὰ ταξίδια μέχρι τοῦ Μαΐου καὶ τοῦ Ιουνίου.

Λεπτομερεστέρα παρακολούθησις τῆς κινήσεως τῶν ἔλληνικῶν φορτηγῶν μᾶς πήγαγε εἰς τὴν ἀνωτέρω διαπιστώσιν. "Απὸ τοῦ Ιουνίου καὶ ἔντεύθεν — ἔφοδον βέδαια οἱ ναύλοι διατηρηθοῦν μέχρι τότε υψη-

### 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)

Telegons: FAROSCO  
Telephones: 2-8829 & 31339 BUSINESS  
4-2656, 44994 & 45452 AFTER HOURS

BANKERS:  
STANDARD BANK S.A

λοί — θά έχουν πλέον μετάσχει όλα τα σκάφη εις την πανδαισίαν της ναυλαγορᾶς.

\* \* \*

Άπό μακράν περίοδον άπροσκόμια και ζημιών έξηρχετο η φορτηγός ναυτιλία, όταν αἱ πρώται πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν ἤρχισαν ἀναπτυσσόμεναι. Μὲ τὴν μικρὰν καὶ ἀσχας σημειωθεῖσαν τὸτε ἀνατίμησιν τῶν ναύλων, οἱ ἐφοπλισταὶ ἐνέθαψαν καὶ ἐσπευσαν νὰ προσαύλωσουν τὰ σκάφη τῶν. Δὲν ἐπίστευσαν εἰς τὴν διάρκειαν τῆς πολεμικῆς περιπτετείας καὶ δὲν ἀνέμενον τὴν σημειριὴν ἔντασιν τῶν εξοπλισμῶν. Καὶ ὅταν οαγδαία πῆροισεν ἡ ὑποχώρησις τῶν δυγάμεων τῶν Ἕνωμέων. Εθῶν ἀπὸ τὰ συνοραὶ τῆς Μαντζούριας, η ναυλαγορᾶ ἐνέφανες κάποιαν χαλάρωσιν, χαρακτηριστικὴν τῆς ἀδύναμίας τῆς νὰ χωρῆσῃ πρὸς τὰ ἄνω. Τότε αἱ περισσότεραι χρονοναυλάσεις καὶ τὰ «τάιμ—τσάρτερ» ἐκλείσθησαν. Τὸ σημερινὸν «θοῦμον» δὲν ἀνέμενετο.

\* \* \*

Όλιγαι πράγματι ἐπιχειρήσεις ἐνέχουν τόσον τὸ στοιχεῖον τῆς κερδοσκοπίας, σύνον ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν «τράμπ». Κάθε ἀνωμαλία πολιτικὴ καὶ οικονομικὴ εἰς οἰονόθποτε νευραλγικὸν σημεῖον τοῦ Κόσμου δυνατὸν νὰ ἐπιδράσῃ ἀμέσως εἰς τὰς διακυμάνσεις, τὰς συχνὰ ἀποτόμους τῆς ναυλαγορᾶς. Πολλοὶ εἰνὲ οἱ ἀστάτημοι παραγοντες, ποὺ δυνατὸν νὰ προκαλέσουν τὴν καλὴν η κακὴν τῶν ναύλων πορείαν. Αἱ καλαὶ ἐσοδεῖαι, ὅπως καὶ οἱ θεομνήσιαι, οἱ κυβερνητικοὶ κατὰ χώρας κρίσεις, η κακὴ διαχείρισις τῶν οικονομικῶν προβλημάτων, αἱ ἀπεργίαι, αἱ ἐπαναστάσεις, οἱ ἀποκλεισμοὶ, αἱ πολεμικοὶ παρασκευαὶ καὶ ὁ πόλεμος, τέλος, δὲν τὰ διειδή μεγάλα καὶ τὰ μικροτέρα σημεισίας γεγονότα προκαλοῦν τὴν αὐξησιν ἢ τὴν ἐκπτωσιν τῆς μεταφορικῆς κινησεως καὶ πρώτον τὸ φορτηγὸν πλοιον δὲν αἰσθανθῇ τὸν ἀντίκτυπον.

Οἱ ναυτικοὶ ἀκόμη παραδέχονται ὅτι ὑπάρχουν πλοῖα τυχηρὰ καὶ πλοῖα ἀτυχα. Διὰ τὸ τυχηρὸν η ναυλαγορᾶ καὶ αἱ περιστάσεις ὑπὸ τὰς ὅποιας θὰ ναυλωθῇ εἰνε πάντοτε ουνοϊκαί. Διὰ τὸ ἀτυχον, ἔνα ταξίδιον καταληγεῖ, συχνά, εἰς ζημιάν, ἐνῷ τὸ κέρδος μὲ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐθεωρεῖτο ἐξοφαλισμένον. Δυνατὸν δύο πλοῖα μὲ τὰ αὐτὰ χαρακτηριστικά, μὲ τὴν αὐτήν ἀφετηρίαν, τὸν αὐτὸν ἀκόμη προσορίσμον καὶ τὸν ίδιον ναύλον διαφοροῦν νὰ ἔχουν ἀπόδοσιν. Τὸ μὲν νὰ κερδίσῃ τὸ δὲ νὰ ζημιώσῃ η μικρὸν τὸ κέρδος νὰ ἀποφέρῃ.

Μία προναύλωσις, μὲ τὴν προσπτικὴν τῆς ἡμέρας ποὺ ἀλειπεῖσθι, ἡμέρει περὶ να ἐβωράψῃ πρὸς στιγμὴν ἐπιτυχῆς, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ μετ' ὀλίγας ἡμέρας ἐπίζημια, μὲ διαφυγὴν κέρδους σημαντικοῦ.

Σκάφος ἀμέσως ἐτοιμοπαράδοτον ἐπωφελεῖται συχνά, εἰς περιόδους ζωρᾶς κινησεως, ναύλοι καλύπτονται, υπὸ τὴν προϋπόθεσην, βέβαια, ὅτι τὰ νεύρα τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀνέχουν εἰς τὴν κερδοσκοπίαν, εἰς τὴν ἀδεδαίοτητα τῆς ἡμέρων καὶ ἰδεομάδων, ἐνῷ τὸ σκάφος του θὰ ταξιδεύῃ ἀναύλωτον.

\* \* \*

Η σημερινὴ ναυλαγορᾶ μὲ τὴν ἀμεσον τὴν ζήτησιν σκαφῶν καὶ τὴν ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἀπότομον ἀνατίμησιν τῶν ναύλων, παρέχει διὰ τὸν παραπτηρητὴν τῶν ἔξελιξεν τῆς δῆλας τὰς ἀπόδειξεις διὰ τὸ ἀστάθεις τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, τῶν «τράμπ» ιδίᾳ φορτηγῶν. Πρὸ ἐπτὰ μολις μηνῶν ὁ ἐφοπλισμός ἐτέλει ὑπὸ καταστασιν πλήρους ἀπογνωσίας. Αἱ πτωχεύσεις διὰ τοὺς ἀσθενεστέρους τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἀπεκλείσοντο. Οἱ ναύλοι ήσαν ὄσυμφοροι. Τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους δὲν ἐκάλυπτον σχέδιον τὰ ἔξοδα κινησεως καὶ αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων εἶχον ἀπέκεισει εἰς σημεῖον ἀνευ προηγουμένου. Τὰ ἀμερικανικὰ λ. χ. «λίμπερτς» προσφέροντα ἀθρώσας χωρὶς ἀγοράσεις. Χίλια δολλαρία ἀπληρώθησαν εἰς «Ἐλλήνας ἐφοπλιστην», διότι ἔδειχθη νὰ ἀγοράσῃ ἔνα «λίμπερτς» καὶ ἀνέλασεν οὕτω τὸ χρεος τῆς «Μαριταΐμ Κομμίσιον». Διὰ τὰ καναδικά, μὲ τὸ ἀλάσιον τὸν τίμημα τῶν 270 χιλ. δολλαρίων, τὸ καταβλητόν εἰς δόσεις καὶ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, δὲν ὑπῆρχον ἀγορασταὶ, ἐνῷ ἐπωλεῖτο καναδικῆς κατασκευῆς φορτηγὸν ὑπὸ παναμαϊκῆ σημαίαν ἀντὶ 385 χιλ. δολλαρίων, μὲ εὐκολίας μάλιστα πληρωμῆς!

Τώρα τὸ ἀμερικανικὸν «λίμπερτς» εἶνε περιζήτητον. Αἱ 650 χιλ. δολλαρίων ἔναντι τῶν πρὸ μηνῶν 375 εὐχερῶς ἐπιτυγχάνονται καὶ τὸ παναμαϊκὸν δὲν ἀγοράζεται με 950 χιλ. δολλαρίων, ἐτοιμοπαράδοτον. Η διαφορὰ εἶνε, πιστεύομεν, μεγάλη καὶ ἀφετά χαρακτηριστική.

Δὲν ἀποκλείεται ὅτι αὔριον νὰ ἐμφανίσηται ἀκόμη καὶ ἄλλας ἐκπλήξεις. Η πρὸς τὰ κάτω καὶ πάλιν πορεία τῶν ναύλων δυνατὸν νὰ ἐπανευθανισθεῖ, ὅν τὰ διειδή πολιτικὰ πράγματα σημειώσουν καποτοίν τρόπην πρὸ τὸν κατευνασμόν. Ρευστὴ ὑπῆρχεν ἀνέκαθεν ἡ ἐργασία τοῦ φορτηγοῦ πλοίου καὶ καμμία δι' αὐτὴν βάσιμος πρόδηλεψις δὲν δικαιολογεῖται. Τὰ πολλὰ κέρδη καὶ αἱ μεγάλαι ζημιαὶ εἰνε γνωρίσματα χαρακτηριστικά καθε κερδοσκοπικοῦ ἔχειρηματος. Τῆς Ναυτιλίας η τυχὴ δὲν ἔπαισε ποτὲ νὰ είνε πολύτοφος. Αἵδιωμα εἶνε ἡ διατίστωσις αὐτῆς καὶ όλοι πρέπει νὰ τὸ ἔχουν υπὸ ὄψει των κατὰ τὴν διαχείρισιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως.

### Σημεῖα τῆς καταστάσεως

Ἐπειγόντως ἀναζητεῖ ἡ ἱστιωνία πλοῖα διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀμέσους μεταφορικὰς τῆς ἀνάγκας. Τὸ αἴτημα διὰ τὴν παραχώρησιν 100 ἀμερικανικῶν «λίμπερτς» συνεζητήθη κατὰ τὰς τελευταῖς συνομιλίαις εἰς τὸ Τόκο μὲ τὸν ὀπεσταλμένον τοῦ Στείτι Ντηπάρτμεντ κ. Ντάλας, φάνεται δὲ ὅτι συνήντησεν εὐνοϊκὴν τὴν διάθεσιν τῶν Ἀμερικανῶν ἐπισήμων.

Θὰ χρειασθῇ πάντως νὰ ψωφισθῇ νέος νόμος ἀπὸ τὸ Κογκρέσον, ἔξουσιοθῶν, τὴν Κυβερνήσιν νὰ παραχωρήσῃ τὰ πλοῖα. Δεδομένου, δέ, ὅτι θὰ καθιστερήσῃ ὡπωδόποτε ἡ ληψὶς τοιούτου νομοθετικοῦ μέτρου καὶ θὰ συναντήσῃ τὴν ἀντίδρασιν τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, προετβῇ ἡ σύστασις «Ἀμερικανὸν—Ιστιωνίαν» ἑταῖρισας, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ παραχωρθῶν πρὸς ἀκμετάλλευσιν τὰ σκάφη, ἐπανδρούμενα μὲ ἵστων πληρωμάτα, ὀθρώσας ἡδη προσφερόμενα πρὸς ἐργασίαν. Η λύσις αὐτῆς κρίνεται προσφορτέρα καὶ ἀμέσους ἐφαρμογῆς.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ στρατηγὸς Μάκ Αρθουρ ἐνέκρινε τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν ἱστιωνίκην Κυβερνήσιν πιστώσεως 12 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ ναύλωσιν ἔνευ πλοίων. Προβλέπεται νὰ ἔγορασθων 10—15 πλοῖα τῶν 10 χιλιάδων τόνων (λίμπερτς) καὶ νὰ γενιαλούν «τάιμ—τσάρτερ» 15 ἄλλα. Η ἔξευρεσις τῶν πλοίων αὐτῶν θὰ ἀνακουφίσῃ πως τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν ἱστωνικῶν μεταφορῶν.

\* \* \*

Η δύσκολος, σμως κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν, λόγω τῆς ἐλ-

λείψεως ἐπαρκούς χωρητικότητος ἵνα ἔξυπηρετήσῃ τὰς μεταφορὰς πρώτων ύλῶν καὶ ἐφοδίων, ἥρχισε νὰ προκαλῇ τὰς γενικωτέρας ἀντιδράσεις καὶ τῆς ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς τὸ μήνυμα του πρὸς τὸ Κογκρέσον διὰ τὴν παραχώρησιν τῶν δύο ἑκατομμυρίων τόνων σίτου εἰς τὰς Ἰνδίας, ὁ Πρόδρομος Τρούμαν προτείνει τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μερικῶν παραπλισμένων σκαφῶν.

«Διὰ νὰ ἔξευρεθῇ — τονίζει — ἡ ἀναγκαιούσα χωρητικότητος πρὸς ἔγκαιρον μεταφορὰν τῶν σιτοφορτίων εἰς τὰς Ἰνδίας, θὰ χρειασθῇ νὰ ἀποσυρθοῦν ἀπὸ τὰ ἀγκυροθόλια τῆς ἀργίας των ἀριθμούς τις σκαφῶν. Τὰ πλοῖα αὐτὰ, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν των, θὰ παραληφθοῦν φορτία καὶ θὰ ἀνακουφίσουν πως τὰς δισκολίας διὰ τὴν μεταφορὰν πρότων ύλῶν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας».

Ἐν τῷ μεταξὺ η ζήτησις χωρητικότητος διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλευμάτων ἐκτείνεται ποῦ μέχρι καὶ τοῦ Αύγουστου καὶ διὰ πρώτην φοράν ἐστημένη κατέστηται πολλαὶ πλοίων ἀπὸ τὸ Πλείστιον διὰ συνεχῆ ταξιδία!

Η πασόμβασις τῶν ἐνδιαφερούμενων Κυβερνήσεων, τῆς ἀμερικανικῆς κυρίως, ἥρχισεν εύρυτατα γὰ συζητῆται, κατόπιν αἰτήσεως τῆς E.C.A., δεδομένου ὅτι οἱ κρατουμένες ναύλοι ὑπερκαλύπτουν πλέον τὸ ποσοστόν των παραχωρεμένων εἰς τὴν πρώτην ύλην πρὸς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Ἐπίσης διὰ τὸ ἀμέσως προσεχεῖς πρόσωποι κατέδειπνοι εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

Ἐξήρευντα περίπου οἱ αἰτητοὶ προσφέρουν τὰ ἔφοδα εἰς τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μαρσαλ.

## 'Η Ναυτική πίστις

Εις έμπειριστατωμένους, ύπόμνημα περὶ ὄργανώσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως διὰ τῶν κεφαλαίων τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων, ὁ κ. Χρ. Ἀχῆς, ἀντιπλοίαρχος—λιμενικός, καταληγεῖ εἰς τὴν ἑξήν ἐν συντομίᾳ συμπεράσματα: Ἀποκρούει τὴν ὄργανώσιν ναυτικῆς πίστεως διὰ τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν, διότι τὰ διαθέσιμα εἰς λίρας κεφαλαιαὶ εἰνὲ μικρὰ καὶ διότι ὁ τοκὸς δὲν ἡμπορεῖ νὰ εἴνε χαμηλός. Δὲν ἐνδείκνυται ἐπίσης ὡς διὰ δανείων ἐνθάρρυνσις τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας διὰ τὴν πρόσκτησιν πλοίων διὰ τὴν μεσογειακὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, δόγω της περιωρισμένης τῷρα ἀκτίνος τῆς δράσεως τῶν, καὶ τέλος δὲν θεωρεῖ ὁ κ. Ἀχῆς ἐπωφελὴ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἀκτοπλοικῆς ἐπιχειρήσεως, δόγω του πληθωρισμοῦ τῶν ἀκτοπλοιούσιν σκαφῶν, μετὰ τὴν προσθήκην καὶ τῶν ἔξι Ἰταλίας νεοεύκτων.

Ο 'κ. Ἀχῆς τούναντον προτείνει ἀντὶ τῆς ὄργανώσεως τῆς ναυτικῆς πίστεως τὴν χρηματοδότησιν ἀπλῶς τῶν παροπλιστῶν, ίνα ἔκτελον τὰ Ἑλληνικὰ πλοιαὶ τὰς ἐπισκευάς των εἰς τὴν ἕγχωριον σιδηροδιοχανίαν.

Τὸ ὑπόμνημα τοῦ κ. Ἀχῆς ἔρχεται ἀκριβῶς νὰ ἀπαντήσῃ εἰς ὅσα πρὸ μηνῶν αἱ στῆλαι αὐταὶ ὑπέδειξαν διὰ τὴν πλέον ἀποδοτικὴν χρηματοποίησιν τῶν κεφαλαίων τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων. Υπεστρέφεται τότε ὅτι, κατὰ τὸ σύστημα τῆς Κτηματικῆς Πίστεως, θὰ ηδύναται νὰ λειτουργήσῃ καὶ ἡ ναυτικὴ ποιατίδη διὰ τῆς παροχῆς πιστώσεων, ὅπωσδηπότε μακροπροθέμων — 4 ή 5 ἑτῶν — μεχρις ὥρισμένου ποσοστοῦ ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν ἀγοράζομένων πλοίων καὶ ὑπὸ ὀρισμένων προϋποθέσεων, διασφαλιστικὰς τῶν ἐνυπόθηκων δανείων.

Ο 'κ. Ἀχῆς ἀποφαίνεται διὰ ἡ σύστασις τῆς ὄργανώσεως αὐτῆς δὲν προκείται νὰ ἀποδῷ σοδαρά ἀποτέλεσματα διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Διὰ νὰ καταλήξῃ, δῶμα, εἰς τὸ συμπέρασμα αὐτὸν στρίζεται ἐπὶ προϋποθέσεων αἵτινες δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν αὐτὴν πραγματικότητα.

Οι 'Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ — γράφει ὁ κ. Ἀχῆς — ἔχουν σήμερον ἀνάγκην πιστώσεων εἰς δολλάρια ποσοῦ γύρω τῶν 50 ἑκατομμυρίων, διότι εἰς δολλάρια, κατὰ κανόνα, πωλοῦνται εἰς τὴν διεθνὴν ἀγορὰν τὰ πλοῖα. Ἐπὶ πλεὸν μὲν δικαιώματα ἀλλαγῆς σημαίας σπανιώτατα, κατὰ τὸν κ. Ἀχῆς, προσφέρονται πλοῖα ἀγγλικά καὶ μόνον τὰ περιπτώσεις παλαιῶν καὶ ἀντιοκονομικῶν σκαφῶν.

Θὰ πρέπει, λοιπόν, κατὰ πρώτων νὰ ἐνύμερώσωμεν τὸν φίλον συγγράφεα τοῦ ὑπομνήματος ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ ἀγγλικὴ λίρα ἀπὸ πολλοῦ ἡδὲ ἔχει πλήρως ἀποκατασταθῆ ὡς σύναλλαστικὸν μέσον τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ ἥπισυ περίπον τῶν ἐισπραττούμενων ναύλων προέρχονται ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς στελίνας. "Ολαι αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ, καθὼς καὶ ὅλος τὰ ἔξοδα τῆς κινησεώς των, εἰς λίρας καταβάλλονται. Εἰς ἀγγλικὸν, ἐπίσης, νόμισμα πληρωνόντων δολαρία, αἱ πολλαὶ ναυπηγήσεις διὰ λογιστικὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ἀγοραὶ πολλῶν, ὑπερτριάκοντα σκαφῶν ἀγγλικῶν καὶ σκανδιναϊκῶν κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας ἐτραγματοθίσαν, ἀπὸ ἀλληγορικῶν ναυτικᾶς ἐπιχειρήσεις καὶ τὸ τίμημα αὐτῶν εἰς λίρας κατεβλήθη. Κακῶς, συνεπώς, πιστεύει ὁ κ. Ἀχῆς, διὰ τοῦτο τὸ δολλάριον δὲν κινεῖται εἰς τὴν διεθνὴν ἀγορὰν ἡ ναυτιλία.

'Ἄλλ' ἀκόμη καὶ τὸ ποσοστὸν τῶν 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ὅπερ προβάλλεται ὡς κεφαλαιον τῆς ναυτικῆς πίστεως, εἶναι διὰ τὰ πρώτα βῆματα τῆς ὄργανώσεως ὑπερβολικόν. Τὰ τρία ἔστω ἑκατομμύρια λίρων Ἀγγλίας θὰ ἥσαν πρὸ μηνῶν ἀκόμη — πρὸ τῆς ἀποτομῆς τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων ἀνατιμήσεως — ὑπεραρκετά διὰ νὰ χρηματοδοτήσουν τὴν ἀγορὰν τεσσαράκοντα τούλαχιστον φορτηγῶν πλοίων διοφόρους ἡλικίας, ἀπὸ τοῦ τύπου «Ἐμπάτερ» ναυπηγήσεως κατὰ τὰ ἔτη 1943 καὶ 1944, μέχρι τῶν παλαιῶν τοῦ 1926 ἔως 1930.

Τὰ σκάφη αὐτά ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλούς", τοὺς "Ολλανδούς" καὶ τοὺς Νορβηγούς καὶ ἡγοράσθησαν ἀπὸ "Ἐλλήνας" ἐφοπλιστὰς μὲ ἀλλαγὴν σημαίας. Ή ὑπαρξὶς κεφαλαίων ἐλληνικοῦ διὰ τὴν μέχρι τοῦ ήμισεος τῆς ἀξίας των χρηματοδότησιν μερικῶν ἐκ τῶν ἀγορῶν αὐτῶν, ἵσως νὰ ἐνθάρρυνε τὴν ὑψωσιν καὶ τῆς Κυανολεύκου, ἐφόσον, βέβαια, τὰ φορολογικὰ καὶ τὰ διοικητικὰ πράγματα τοῦ Ἑλληνικοῦ

πλοίου ἀποκαθίσταντο.

Πιστωτικὸς τάρος ὄργανισμός, ὅπως προπολεμικῶς, εἰς τὸ Λονδίνον, κανεὶς πλέον δὲν ὑφίσταται, διὰ νὰ χρηματοδοτησῃ τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν, μὲ τὰ περιωρισμένα οἰκονομικὰ μέσα. Τὰ Γραφεῖα τοῦ Λονδίνου εἰνὲ πλέον, κατὰ κύριον λόγον, μεγάλα ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα, ἀπασχολούμενα εἰς τὴν διαχείρισιν στενοῦ κύκλου παλαιῶν καὶ οἰκονομικῶν ἀνεξαρτητῶν ἐφοπλιστῶν.

Καὶ οὓς ὁ πιστωτικὸς αὐτὸς ὄργανισμὸς ἀποτελεῖ μίαν αἰσθητὴν ἀνάγκην διὰ τὴν ναυτιλίαν μας. Τὸ κεφαλαιον τῶν τριῶν ἔστω ἑκατομμυρίων λίρων, παρεχόμενον εἰς ἐνυπόθηκα δάνεια μὲ ἔνα τόκον γύρω τῶν 6%, θὰ ἀπέτελει κίνητρον διὰ πολλοὺς μικροὺς ἐφοπλιστὰς, μὲ δυνατότητα οἰκονομικὰς περιωρισμένας, νὰ ἐπαυξήσουν τὸν στόλον των καὶ νὰ προτιμήσουν τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ήτις παντελῶς τῷρα ἀγνοεῖται καὶ ὅσημέραι ἐπέπτει εἰς δύναμιν τοννᾶς.

Ο τόκος, βέβαιως, τῶν 6% εἶνε, ὀπωσδήποτε, ύψηλός διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισην. Θὰ εἶνε, οὖμας, ἀνεκτός, δὲν θὰ εἴνε ἀνώτερος τοῦ κρατούντος διὰ τὰ παρεχόμενα ἡδη δάνεια εἰς τοὺς μικρὰς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλιστὰς.

Ἡ ὄργανωσις συνεπεῖ τοῦ ἐλληνικοῦ πιστωτικοῦ ναυτικοῦ ὄργανου, μικρὰς ἔστω κατ' ἀρχὰς ἀκτινοβολίας, θὰ ἀπέφερεν ἀξιόλογα ἀποτέλεσματα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ὅσα προσερεύει ὁ κ. Ἀχῆς.

Ἡ ἀπόκτησις, ἐπίσης, φορτηγῶν τινῶν πλοίων μεσογειακῶν οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσιν τῶν, δηζελοκινήτων, ἐπιβάλλεται καὶ τῷρα ἀκόμη, παρὰ τὸ κλείσιμον τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως καὶ τῆς Μαυρῆς Θαλασσῆς, χωρὶς, οὖμας, νὰ χρειάζεται νὰ ναυπηγώσουμεν τὰ πλοῖα αὐτὰ, ὥστε νὰ μάς στοιχίσουν ἀκριβά. Πολλά, πάμπολλα ἡσαν πρὸ μηνῶν τὰ προσφερόμενα μεταχειρισμένα διλανδίκα καὶ Σκανδιναϊκά, καταλήλα διὰ τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς, εἰς τιμᾶς προστίσαι. Οι 'Ιταλοί, μὲ τὸ οἰκονομικά αὐτὰ δηζελοκινήτων σκάφη, κατέκτησαν καὶ πάλιν τὴν Ἀνατολικὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον.

Τὸ ἰδρυμα, οὖμας, τῆς Ναυτικῆς Πίστεως θὰ ἡδύνατο νὰ χρηματοδοτήσῃ καὶ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ πρωτωτηρίου συστήματος εἰς τὰ ὑπάρχοντα μεσογειακὰ μας σκάφη, ἀφοῦ βέβαιως ἐπιλυθῇ τὸ ζῆτημα τῶν θεοφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον διὰ τὰ ἔξι ἐπανορθώσεων προερχόμενα καὶ αφοῦ θεοπισθῇ μὲ ἐπάνωρωσις ισταριθμός πρὸ τὴν κρατούσαν διὰ τὰ ἰταλικὰ παρόμιο πλοῖα.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀκτοπλοΐαν δὲν ἔχομεν τι νὰ προσθέσωμεν εἰς ὅσα ὁ κ. Ἀχῆς παρατερεῖ εἰς τὸ ὑπόμνημά του. Τὰ πρὸς αὐτὴν δάνειας ἀποτελουμένα πλέον ἐπικίνδυνον τοποθετησίν.

Διὰ τὴν προτεινόμενην, τέλος, ἀπὸ τὸν κ. Ἀχῆν χρηματοποίησιν τῶν κεφαλαίων τῶν ναυτικῶν εἰς πιστώσεις πρὸς ἐνέργειαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἐν 'Ἐλλαδί, περιοριζόμεθα νὰ παστηρόσωμεν τὸν κ. Ἀχῆν, ἐν γνωσεὶ τελούντων τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, ὅτι παρὰ τὰς πιστώσεις, δὲν προκείται σοδαρά ἐργασία ἐπισκευῶν νὰ συγκεντρωθῇ εἰς τὸν Πειραιά, ἐφ' οὗ δὲν ἔχοται σθενή τεχνικῶν η σιδηροδιοικήν μας, διὰ νὰ ἀποδιδούμενος ταχύτερον ρυθμὸν καὶ δὲν ἀπολαγῆι αὐτὴ τοῦ φόρου τῶν γραφειοκρατικῶν τῶν φορολογικῶν καὶ τῶν πάσης ἄλλης φύσεως ἐπιβούντων, αἵτινες ἀκριβῶν τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν καθιστούν ἀπροσπέλαστον, αἰσθητῶς ὑψηλότερον τῶν ἄλλων ξένων λιμένων.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν: "Ἡ ὄργανωσις τῆς ναυτικῆς πίστεως παρὸμην, ἐφόσον, βέβαια, καποιαὶ ἀνησυχίαι διὰ τὴν αὔριον τῆς ναυτιλίας ὑπόθεσεως ὑπῆρχεν εἰς τὴν σκευήν τῶν κρατικῶν ὄρμοδιών, θὰ ἐπρεπενται ἀπὸ ἑταῖς ἡδη νὰ εἴχε μελετήθη καὶ θεσμοθετήθη. Μὲ πυρῆνα τὰ κεφαλαιαὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων, τὰ κακῶς, κακιστα τοποθετηθέντα εἰς σανταρίδια καὶ ὄμφιδολοι ἀποδοσεως κτήματα καὶ ἐνυπόθεσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως καὶ τὸν πόθον τοῦ πατέρου τοῦ Κράτους τὸν πόθον τοῦ συμφέρου καὶ νὰ συμμετείχειν εἰς τὰ κεφαλαιαὶ αὐτά, ἵσως δὲ καὶ οἱ ἐφοπλισταί.

"Ἀλλὰ δι' ἀλλα αὐτὰ προϋποτίθεται νὰ ἀνήσυχος σκέψις τοῦ δημιουργοῦ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὴν βαθείαν κατανόησιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Αὕτας ἀκριβῶς αἱ προϋποθέσεις ἐλειψαν ἀνέκαθεν ἀπὸ τοὺς κρατικοὺς μας παραγόντας.

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938

1951



MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.



την Ναυτιλίαν τακτική τῶν προχείρων και σπασμωδικῶν μέτρων, τῶν σμελετών αναγκαστικῶν νόμων, τῶν πιέσεων και τῶν αντιναυτιλιακῶν κυρώσεων.

Μὲ τὴν κτηθείσαν πεῖραν ἀπὸ τὰς δοκιμὰς τῶν διαφόρων φορολογικῶν συστημάτων θὰ ἡτούντων μετὰ ψυχραίμονι και ἀντικειμενικήν μελέτην τῶν ὑπέρ και τῶν κατά τῶν συστημάτων τούτων νά εὑρέθη, ἐπὶ τέλους, τὸ καταλληλότερον, διὰ τοῦ ὅποιου και τὸ Δημόσιον νά εἰσ-πράττῃ εὐχερῶς τοὺς φόρους του και ἡ Ναυτιλία νά μῆ ταλαιπωρᾶται μὲ διατυπώσεις πρακτικῶν δυσεφαρμόσουτους— ἀν μη ἀνεφαρμόσουτους— λόγω τῶν ιδιοτύπων συνθηκῶν, ύφ' ἃς ἐργάζεται.

Ἐφ' ὅσου εὐρεθῇ τὸ καταλληλότερον σύστημα, θὰ ἀπομένουν αἱ ἄλλαι λεπτομέρειαι, τοῦ φορολογικοῦ συντελεστοῦ κλπ., αἱ ὅποιαι διὰ πρέπει νό καθορισθούν κύριων μακράν πάστης ἐπιφρόνης ἀπὸ προσκαίρους ἔντυπωτακας περιόδους ευημερίας ἢ ἔστω και δισπραγίας τῆς Ναυτιλίας. Τὸ στογίν ταξιευτικὸν πνεῦμα, τὸ ὅποιον προεκάλεσε τὸν φορολογικὸν πόλεμον μεταξὺ Ναυτιλίας και Κράτους κατὰ τὴν ρύθμισιν τῆς φορολογίας τῶν ἑτοῖ 1947—1948, πρέπει νὰ ἀποστοκάρισθη παντελῶς. Οὔτε τὸ Κράτος οὔτε ἡ Ναυτιλία ζῶν διὰ σήμερον και μόνον ἡ διὰ χρέων και αὔριον. Μία φορολογικὴ πολιτικὴ δὲν θὰ πρέπει νὰ καθορίζεται διὰ μίαν βραχεῖαν περίοδον, ἀλλὰ πρέπει νὰ εἴνει κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττὸν παγία μὲ μακροχρόνιον προοπτικήν. Και κύριος σκοπὸς μᾶς ἔπιστημονικὴς και πράγματις ἀπόδοτικὴς φορολογίας πρέπει νὰ εἴνει οὐχὶ ἡ ἀπόστραγγίστις μέχρι θανάτου τοῦ φορολογουμένου, ἀλλ' ἡ λελογισμένη φορολογία, διὰ τὴν ὅποιας θὰ ἐπιτραπῇ εἰς αὐτὸν νὰ συνεχίσῃ τὴν ἐργασίαν του και τὴν ἀνάπτυξην, ὅποτε τὸ Κράτος θὰ ἀποκομίσῃ, συν τῷ παρόδῳ τοῦ χρόνου, ἀπέριως περισσότερα ἔσοδα. Εἰνε τόσον κλασικῶν παραδεδεγμέναι αἱ ἀρχαι αὐταὶ, ὥστε δὲν χρήζει νὰ ὑπογραμμισθούν ιδιαίτερως.

Ἐν ὅψει, λοιπόν, τῆς γενικωτέρας καταστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας και μέσα εἰς τὸ πλαίσιον μιᾶς υγίους ναυτιλιακῆς πολιτικῆς εἴνει δυνατὸν νὰ ρυθμισθῇ τὸ ζήτημα τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, διὰ νὰ ἡρεμῇ αὐτὴ τούλασθαιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταυτὶς και νὰ ἐκλειφθῇ ἡ ἀγωνία ἀπὸ ἕνα σοβαράτατον τομέα τοῦ ἑπατερικοῦ της μετώπου.

Λόγω μάλιστα τῆς ιδιοτύπιας τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας ἔνδεικνυται ὅπως τὸ ὑπουργείον Οἰκονομικῶν, ἀποφέυγοντας τοὺς αὐτοσχεδιασμοὺς και τὴν κατ' ἀπομίμησιν τῶν δσων γίνονται εἰς ἀλλούς φορολογικοὺς τομεῖς, ἐφαρμογοῦν ἀκτοπλήλων διὰ τῆς Ναυτιλίαν συστημάτων, συμβουλήτη και ἔκεινοις, οἱ ὅποιοι γνωρίζουν καλῶς τὰ τῆς Ναυτιλίας μας και ἔκεινοις οἱ ὅποιοι θὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὴν φορολογίαν. Δὲν πρόκειται νὰ ὑποστῆ μείωσιν τὸ ὁγήτρων τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν ἐκ τῆς συνεργασίας ταύτης. Ἐς ἀκολούθηση τὸ παράδειγμα τοῦ Βρετανικοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τὸ ὅποιον προσφάτως ἀκόμη ἐζήτησε τὴν γνώμην τῶν παραγωγικῶν τάξεων ἐπὶ τοῦ ἐφαρμοζούμενου ἐν Μεγ. Βρετανίᾳ φορολογικοῦ συστήματος και ἐπὶ τῶν ἐπιβεβλημένων τροποποιήσεων ἡ μεταβολῶν αὐτοῦ.

## Γιὰ τὰ μάτια τοῦ κόσμου

Ἐλάβομεν και εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ο γνωστός σας ἀπόμαχος ἔχει κατοιαν γνώμην νὰ διατυπώσῃ. Ἐλπίζω νὰ τὴν καταχωρίσετε. Συμφέροντα ἐπαγγελματικὰ δὲν ἔχουν πρετεῖ. Νομίζω, δύμως, ὅτι και ἡ γνώμη τῶν γηραιοτέρων πρέπει νὰ ἀκούεται, ἔστοι και ἀν οι νεώτεροι επροχώρησαν τόσον και μὲ τὰ πολλὰ τῶν σκάφης ἀπόδοσις πολὺ καλύτεροι ήμων.

Παρακαλούμεθ, λοιπόν, εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰς πολλὰς ἀγορὰς και ναυπηγησεις διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν και υπερηφανεύομει διὰ τὴν θεματιστὴ των ἐπίδοσιν. Ὁνόματα δὲν ἀφέρονται και πολὺ σωτάτα, ἀφοῦ τὸ ἀνόντων Κράτος νομίζει, ὅτι πιμπορεὶ μὲ τὸν χοροφύλακα νὰ διευθύνῃ και τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα τῶν Ἐλλήνων εἰς τὸ ἔξωτερον.

Ἀπορίας, δύμως, ἄξιον εἶνε: Δὲν ἐσκέφθη κανεὶς ἀπὸ τοὺς πολλοὺς ἐφοπλιστάς, ποὺ ἀγοράζουν τὰ πολλὰ πλοῖα, νὰ σκηνώσῃ, ἔστω και γιὰ τὰ μάτια τοῦ κόσμου, σὲ ἔνα σκάφος του τὴν Ἑλληνικὴν σημασίαν; Ἐπὶ τέλους, ἀν ὁ κ. Χέλμης και ἡ παρέα του στὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ἐπέδιξαν κατοιαν ἔχθροπτα και προκατάληψιν, δὲν θὰ πρέπει νὰ μὲ ἀπόδοσθον ευθύναι. και εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, διότι δὲν ἐφρόντισαν ἐγκαίρως νὰ ἐνημερώσουν τὴν ἐδῶ Κοινὴν Γνώμην γιὰ τὰ ζητημάτα των.

Ἡ στάσις αὐτῆ, νὰ ἀγνοοῦν παντελῶς τὴν σημασίαν τῆς πατρίδος των, δημιουργεῖ κακάς ἔντυπωσεις και σύτας, νομίζω, ὅτι πρέπει νὰ ἀποφέυγουν οἱ ἐφοπλιστάς, ἔστοι και ἀν δὲν ἔχουν πλέον ἀνάγκην τὴν καινότερον, παρὰ τὸν πόνον μας, ἀφοῦ διακόσια είνε τὰ Ἑλληνικὰ και ὀκτακόσια τὰ ἔνα πλοῖα των και τὰ 100 «λίμπερτος» ἔξεχασθησαν.

Πληροφορούμεις ὅτι ὑπάρχουν ἐφοπλισταὶ ποὺ ἔχουν 10, 20, 30 και 40 ἀκόμη πλοῖα. Ἐλληνικά, πολλοὶ ἀπὸ αὐτούς, δὲν ἔχουν. Ἐκείνος ποὺ δὲν ἔχει κανένα Ἑλληνικόν, ἀς ἐγγράψων δύο ἀπὸ τὰ δέκα εἰς τοὺς Ηηολόγιον τοῦ λιμένος Πειραιῶς, ἔκεινος ποὺ ἔχει περισσότερο ἀπὸ δέκα ὑπὸ ἔνας σημασίας και δύο Ἑλληνικά, ἀς ὑψώστη τὴν σημασία μας

σε ἄλλα δύο. Κάθε τόσο, ἃς ἀγοράζουν, και κανένα Ἑλληνικό. Δὲν ἔχουν, ἐπὶ τέλους, νὰ κάσουν τὴν περιουσίαν των. Ἄς μη φοβούνται. Θα κερδίσουν, ισως, ὀλιγάτερα. Θα βοηθήσουν, ώμως και τὸν Τόπον των, που τοσας ἔχει αναγκας. Είνε, ἄλλως τε, ἐλεύθεροι, ἀν θέλουν, νὰ πωλήσουν, τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τὴν σημασίαν, χωρὶς ἀδειαν τὸν πουργείου. Ἐτσι θὰ ἀποδέισουν οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι σκέπτονται τὴν σημασίαν, ὑπὸ τὴν ὅποιαν αὐτοὶ και οι γονεῖς των ἀνεπτύχθησαν και ἐπιλογήσαν.

Απὸ τὰς συζητήσεις ποὺ κάνω, φαίνεται ὅτι ἡ Κοινὴ Γνώμη διὰ ζητηματικά, μᾶλλον ἔνδικον γοήτου, εἴνε τρομερὰ δυσπρεπημένη. Θίγεται, διότι οἱ ἐφοπλισταί ἐφυγαν ὅλοτε ἀπὸ τὴν σημασίαν μας. Δέν γνωρίζουν, ἀλλως τε οἱ πολλοὶ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, για νὰ καταδιογκήσουν και τὴν πυγήν.

Ἡ συστασίς μου αὐτὴ πρὸς πλασιοὺς συγναδέλφους πρόερχεται, ἀπὸ ἀγνὸν ἔνδικοφέρον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, διὰ τὸν Τόπον μας και ἐπὶ τέλους δι' αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλισταί, οἵτινες ἀνέκαθεν ἀνεδείχθησαν ἀπό την πατρίδος των. Ποτὲ δὲν θέλω νὰ πιστεύσω, ὅτι ἡ λαμπρὰ ιστορία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ και τῶν καοδόκων πειρατών εκλείσε μὲ τὴν παρερχομένην τῶρα ιδιαίτερην μας γενεάν.

"Ολως ύμετέρος  
Γ. K.

## Περὶ τὴν φαλαινοθηρίαν

Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῆς φαλαινοθηρίκης ἐπιχειρήσεως τοῦ κ. Ὁνάση ἀπὸ μέρους τῶν. Νορβηγῶν, ὑπῆρχε μεγάλη. Λύτη. ἡ νορβηγικὴ Κυβερνήσεις ἐκινήθη πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν μημετοχὴν τοῦ στόλου τῆς «Ολύμπικας» εἰς τὴν ἀλίειν τῆς φαλαινῆς. Ὁ νορβηγικὸς νόμος ἐστράφη τιμωρὸς κατὰ παντὸς, διότις ηύνοσην, ἢ ἐξητήση νὰ ἀναλάβῃ ἐργασίαν εἰς τὴν νέαν ἐπιχειρίσιν, χωρὶς νὰ ὀρωκαίσουν οἱ ἐνδισφέρομενοι. Νορβηγοί και πρὸ τὸ διαφημιστεως την προσπάθειαν του κ. Ὁνάση.

Μὲ τὴν ἐκστρατείαν αὐτὴν σχέσιν ἔχει και τὸ κατωτέρω ἄρθρον, τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὸ τεύχος τοῦ Νοεμβρίου τῆς νορβηγικῆς «Επιβεωρήσεως τῆς φαλαινοθηρίας» («The Norwegian Whaling Gazette») ἔχον οὕτω :

«Εἰς τὴν Ἀνταρκτικὴν περίοδον τοῦ 1949)50 δέκα ὀκτὼ πλωτὰ ἐργοστάσια και τρεῖς ἀπὸ ἔρηδος σταθμοὶ ἐλειτούργησαν. Κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον τὰ ἐργοστάσια ἀνέρχονται εἰς 19 και οι σταθμοὶ εἰς 3. Τὸ νέον ἐργοστάσιον δυνομάζεται «Olympic Challenger» και ἀνήκει εἰς τὴν «Olympic Whaling Co». Ὁ Ἑλληνικὴς καταγωγῆς ἐφοπλιστὴς κι Αριστος Ὁνάσης, διότις τώρα είνε Ἀργεντινὸς ὑπήκοος, διαμένων εἰς τὰς Ηνωμένες Πολιτείες, είνε ὁ χρηματοδότης.

»Η ἐπιχειρίσης διωργανώθη εἰς τὴν Γερμανίαν και οἱ ἔκει πράκτορες τῆς ἑταίριας είνε οι «Erste Deutsche Walfang g. m. b. h.», διευθυντής τῆς ὅποιας είνε ὁ κ. Δ. Μένκε. Ούτε πλέονται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πόλεμου, οἱ ἐκπρόσωποι τῶν Γερμανῶν, τὰς νορβηγικὰς φαλαινοθηρίας ἔπιχειρήσεις.

»Ο διευθυντής τῆς νέας ἐπιχειρήσεως είνε ὁ Νορβηγὸς εἰδικὸς Λάρς Αντερερος, διότις πρὸ τοῦ πόλεμου ἦτο διευθυντής τοῦ πλωτοῦ γερμανοῦ ἐργοστασίου «Walter Rau» και μετέβη κατὰ τὸν πόλεμον τοῦ νορβηγικοῦ ἔθνουσσασιαλιστικοῦ κόμματος. Ἡ ἐπιχειρίσης καλύπτεται ἀπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημασίαν και ἔχει πλήρωμα 504 Γερμανῶν και 15 Νορβηγῶν, κατὰ τὸν γερμανικὸν Τύπον. Τὸ «Olympic Challenger» είνε ἓνα πρώτην ἀμερικανικὸν τάκερ τύπου «T2» και μετεκευάσθη διὰ τὴν νέαν του ἀπόστολην. Τὰ φαλαινοθηρικὰ είνε 12 κορβέτται ἀνακατασκευασθεῖσαν.

»Ἐπιδίδεις μιᾶς νέας τοποθετήσεως κεφαλαίων, μεγάλων μάλιστα, εἰς μίαν βιομηχανίαν είνε ἡ αὐκησία τῆς παραγωγῆς. Εἰς τὴν προκειμένην, δύμως, περίπτωσιν δὲν συμβαίνει τοιστὸν τι. Είνε γνωστόν, διότι ἡ ἀλιεία εἰς τὸν Ἀνταρκτικὸν είνε περιωρισμένη εἰς 16 χιλιάδας μονάδας κυανῶν φαλαινῶν και ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς και τοῦ ἔξαγομένου ἐλαίου θὰ πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ κατανέμεται μεταξὺ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν ἀλιείαν ἐπιχειρήσεων.

»Κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον 19 τοιστοὶ εἰς ἐπιχειρήσεις θὰ μετάσχουν τῆς διανομῆς 16 χιλ. φαλαινῶν — μονάδων ἔναντι 18 κατὰ τὸ 1949)50. Τὸ συνολον τῶν φαλαινῶν ποὺ θὰ ἀλιεύσουν, δὲν θὰ είνε μεγαλύτερον, ἡ περίοδος, δύμως, διάσημη, διότι θὰ ξριεασθῇ ἀπὸ τὰς 19 ἐπιχειρήσεις ὀλιγάτερων φαλαινών χρόνος ἀπὸ δύον θὰ ἔχειανοτα 18, τις ἀλιεύσουν τὰς 16 χιλιάδας μονάδας φαλαινῶν.

»Εἶνε γνωστὸν τοιστοὶ ὅτι ἡ φαλαινα καθίσταται παχυτέρα μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου. Κατὰ τὸν πρώτον μῆνα τῆς ἀλιευτικῆς περίοδου, τὸν Δεκέμβριον, ἡ μέση παραγωγὴ διὰ μίαν μονάδα μπλέ—φαλαινες είναι περίποτον 90 βαρέλιας ἀλισίου, ἔναντι 150 διὰ τὸν Μάρτιον, τὸν τελεταῖον μῆνα τῆς περίοδου. Υπόλογίζοντες ὅτι τὸ «Olympic Challenger» κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον θὰ ἐπιτύχῃ τὸ 1119 τῆς ποσότητος τῶν ἐπιτρεπομένων 16 χιλ. μονάδων—φαλαινῶν, τούτο θὰ ισούται πρὸς 850 μονάδας—φαλαινῶν. Τὸ «Olympic Challenger» θὰ τὰς 16 χιλιάδης φαλαινῶν.

## SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO. SAVANNAH, GA

Cable address: SAVDRYDOCK

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἔξασφαλίζει πλέον Ικανοποιητικὴν ἔκτελεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰ «λίμπερτος» ίδιως, διὰ τὰ σημασίας.

TAXYTHS EKTELESEWS ERGASION ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων και κλίματος.

KOSTOΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ἀτλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING Co, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL και αἱ μεγαλύτεραι Ἐλληνικαι και Ἐλληνο-Ἀμερικανικαιέταιραι.

Δεκεμβρίου μέχρι τοῦ Μαρτίου. Ἡ μέση παραγωγὴ ἑλάσιου κατὰ μονάδα—φάλαιναν είναι 120 βαρέλια. Ἐάν συνεπώς τὸ «Olympic Challenger» δέν ἔσπειστέλλετο νό μετάσχι εἰς την φαλινοθρίαν τοῦ 1950)51, αἱ ἀνωτέρω 850 μονάδες—φάλαιναι θὰ ἥλιεύνονται ἀπό τὰς ὑφιστομένας καὶ πέρυσι 18 ἐπιχειρήσεις καὶ μάλιστα εἰς τὸ τέλος τῆς περιόδου, σταν τὸ ἄλιευμα θὰ ἦτο παχύτερον.

Το «Olympic Challenger» θά παραγάγει από τας 850 φαλαίνας μὲ 120 δαρ. κατά μέσον δρου, 102 χιλ. βαρέλια έλαιου, ένω ἀν πλιεύσοντο από τα ἀλλα 18 έργοστασία εἰς τὸ τέλος τῆς περιόδου, θά ἐκήγετο έλαιου 127.500 βαρέλια, μὲ ἀπόδοσιν 150 δαρ. κατά φαλαίναν. Τοῦτο σημαίνει ὅτι, ἡ παραγωγὴ έλαιου από τας 16 χιλ. μονᾶδας—φαλαίνας θὰ φθάσῃ τας 25.500 δαρ., ἦτοι θὰ είνε 4267 τόν. ολιγώτερον και τοῦτο ὡς αποτέλεσμα τῆς συμμετοχῆς 19 πλωτῶν έργοστασίων ἀντί τῶν 18 περουσινῶν.

»Οταν τὸ πρόγραμμα τῆς ἀλιείας φαλαίνης ἐδημοσιεύθη κατά τὸ 1945, ἐφαίνετο ὅτι ἐντὸς οὐλίγων ἑτῶν θά ἦτο ἀρκετὸν γὰρ στηρίξει τὴν βιομηχανίαν μὲν τάξ 16 χιλ., μονάδας. Ἐκριθή, συνεπώς, ὅτι καμμία άναγκή δέν ἦτο νὰ αὐξηθῇ τὸ πλωτὸν οὐλίκον, δεδουλέμενον ὅτι δὲν θά προσκάλει τοῦτο καὶ αὔξεσσιν τῆς παραγωγῆς.

Τό νορβηγικόν Κοινοδούλιον διά νά προλάβη ἀκριβῶς τὸν πληθωρισμὸν αὐτὸν ἐψήφισεν εἰδίκον νόμον κατ' Ἰούλιον τοῦ 1945, διὰ τοῦ οποίου ἀπροβέλτησε τὸ περιορισμὸν τῆς κρατικῆς ἀδείας διὰ τὴν φαλαίνωθρικήν ἐπιχειρήσιν. Ταύτοχρονα ἀνέκουστον ὅτι νέας νορβηγικῆς φαλαινοθρητικής ἐπιχειρίσις δὲν θά ἐπετρέπετο νά μετάσχῃ τῆς ἀλιείας τοῦ Ἀνταρκτικοῦ. Εἰς τοὺς Νορβηγοὺς συνεπῶν ὑπέκουον τότε νόμοι ἀπηγγειρευμένοιν γάρ ἀρχίσουν ἔκμεταλλεύμονι νέαν φαλαινοθρητικήν ἐπιχειρήσιν υπὸ την νορβηγικὴν σημαίαν. Καὶ ἐπειδὴ ὑπῆρχε φόδος, μὴ τυχὸν Νορβηγοὶ ὑπάκουοι προσληφθοῦν εἰς ἔνας φαλαινοθρητικὰς ἐπιχειρήσεις, εἰς τὸν σχετικὸν νόμον προσετέθη κατὰ Δεκέμβριον τοῦ 1945 ἡ ἀκόλουθος διάταξις:

»Απαγορεύεται είς, νορβηγικάς έταιρίας, πολίτας και διαμένοντας είς την Νορβηγίαν εμέσως ή άμεσως νά άναλάβουν ή νά παρασταθούν είς την πρωθυπόθυτον φαλακρούθηρικής έπιχειρήσεως με πλωτόν έργοστάσιον, υπό ξένην σημαίαν.

» Ο Βασιλεὺς ἡ ὁ ἀντιπρόσωπός του δύναται νὰ παράσχῃ ἄδειαν διὰ τὴν τοιαύτην συμμετοχήν, ὅταν πρόκειται περὶ ἔνης ἐπιχειρήσεως, η̄ς ἡ ἀποσχολεῖτο κατὰ τὴν τελευταίαν ἀνταρκτικὴν περιόδον, τὴν πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1939, ή περὶ πλωτοῦ ἐργοστασίου ὑπὸ ἔνην σημαῖαν, τὸ ὅποιον πρὸ τῆς ἀνωτέρω ἡμερομηνίας ἔχρισμα ποιήθη εἰς τὴν φαλαινισθηρίαν.

»Βάσει της άνωτέρω νομοθετικής προβλέψεως Νορβηγός ύπτιος δεν έπιπτεται νά αναλάβει υπέρσειάν με την νέαν Γερμανο—Παναμανήν έταιριαν. Παρά ταύτα ὁ Λάρς «Αντερσέν έδέχθη νά γίνει διευθυντής του «Olympic Challenger». Οι προϊστάμενοι της έπιχειρήσεως αυτής έγκαιρως έτελουν έν γνώσει της νομοθετικής ταυτής προβολήσεως και διώρας οι πράκτορες των έν Νορβηγίας έπειτησαν την πρόσληψην Νορβηγών πυροβολήτων. Οι πυροβοληταί παρεσύθισαν, λόγω των υψηλών μισθών που προσεφέροντα είς δολáρια. Καθ' όσον, διώρα, γνωρίζουν από το δέλεαρ των μεγάλων μισθών δύλιοι Νορβηγοί πυροβοληταί έδεχθησαν νά παραδουν τὸν νόμον της πατρίδος των.

**ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:** Θά έπειτεν δύμως νὰ προσθέσεται ὁ ἀρθρογράφος καὶ τὰ ἔξις ἀκόμη διὰ νὰ συμπληρωθοῦν ὡρίσμενα κενά της; δῆλος ὑποθέσεως; α': "Οἳ ὁ φαλαινοθηρικὸς στόλος τοῦ κ. Ὁνᾶστα εἰνὲ ὁ τελείωτος εἰς τὸ εἶδος του. Τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον παρέχει κάθε σύγχρονον τεχνικὸν τελείωτον διὰ τὴν ἐπένδυσαν τοῦ ἀλιεύματος καὶ τὴν πληρεστέρων διὰ νέων μεθόδων ἀπόδοσιν καὶ ἀκόμη δῆτι αἱ μετασκευασθεῖσαι κορβέτται εἰναι τὰ καλύτερα καὶ τὰ ταχύτερα ἀλιευτικὰ τοῦ Κόσμου, τὰ προσφορώτερα διὰ τὴν ἀλιείαν τῆς φαλαίνης ἥτις, ὡς γνωστόν, εἰναι ὑψηλότατον ζῶντος καὶ τρέχει πολὺ διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὸ καταδικτικὸν σκάφος.

αποφυγή το καταστατικό ούρων.  
β'. "Οτι ο κ. Λάρκς Αντερσεξ ἔσπειστάλη ἀπό αὐτοὺς τοὺς Νορβηγὸν πρὸ τοῦ ποδέμου γὰρ ἀναλάβῃ τὴν διεύθυνσιν τοῦ γερμανικοῦ πλωτοῦ ἔργου στασίου καὶ δὲν θα ἦτο, Βεβαίως, ἔργον τοῦ κ. Ωνάστη νὰ ἀνερευνήσῃ ποιοὶ καὶ πόσοι Νορβηγοὶ είχον προσχωρήσει εἰς τὸ Ἐθνικοσιαστισμόν.

γ'. "Οτι την κατάπληξιν προκαλεῖ ο νορδηγικός προστατευτισμός, τὸ ἐπιδιωκόμενον μονοπώλιον μᾶς ἐπιχειρήσεως τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης, κοινῆς δι' ὅλους, δταν ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν κόπωνται οἱ Νορδηγοί υπὲρ τῆς ἐλευθερίας τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου ἀνὰ τὴν 'Υδρογείον.

Καὶ τέλος, διτὶ διαφανῆς πλέον καθίσταται δι' ὅλους ἡ πρὸς δυσφέ-  
μοις τῆς ἐπιχειρήσεως Νόστη προσπάθεια, κίνητρος ἔκσυστα τὸ συ-  
νέβαντον. Ήτις ὁμώς ἀπέτυχεν ἦδο καὶ πολλὰ θάτα πάποδαν οἴς τὸ μέλλον.

## ΑΙ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

## Ο ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΣ ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ

Δημοσιεύουμεν κατώτερω λεπτομερείας ἐπὶ τοῦ ναυλοτιμαρίθμου τοῦ καταρτιζομένου κατὰ μῆνα ἀπὸ τὰ «Νορβηγικά Ναυτιλιακά Νέα». Οἱ υπόλογοι στορίζονται ἐπὶ τῶν ναυλώσεων τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς (Λούδινου καὶ Κέσι Υόρκης) εἰς λίρας καὶ δολλάρια, διὰ τὰ φορτηγά καὶ τὰ δεξαμενόπλοια.

Ο γαυλοτιμάριθμος άναφέρεται χωριστά είς τὰς ναυλώσεις διὰ τὰς τράπτες κατὰ ταξίδιον, μεταξύ τῶν πλέον ἀντίρρηστων τῆς διεθνοῦς μεταφορικῆς κινήσεως λιμένων δι' ὠρισμένα φορτία καὶ εἰς τὰς χρονοναυλώσεις (τάμ.—τσαρτέρες). Διὰ τὰ δεξαμενόπλοιος ὁ γαυλοτιμάριθμος καταρτίζεται χωριστά διὰ τὴν περιοχέαν τοῦ δολλαρίου, μὲ βάσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολόγιου (U.S.M.C.) καὶ χωριστά διὰ τὴν περιοχήν τῆς στερλίνας μὲ βάσιν τὸ ναυλολόγιον τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν (M.O.T.).

Διὰ τὴν βάσιν 100 τοῦ γαυλοτιμαρίθμου λαμβάνονται σι ναυλώσεις τῶν φορητῶν κατά μέσον ὅρον κατά τὴν περίοδον Ἰουλίου—Δεκεμβρίου τοῦ 1947 διὰ τὰ «τάιμ—τσάρτερς» καὶ τὰς ναυλώσεις κατά ταξιδίου.

Διά τὰ δεξαμενόπλοια ἡ βάσις 100 τοῦ ναυλοτιμάριθμου λαμβάνεται από τὸν ναύλον τῶν δύο ναυλολογίων (ἀγγλικοῦ καὶ ἀμερικανικοῦ) καιροτάτη διά τὴν λίστα καὶ κατατάτη διά τὴν διεύθυνσην.

Ούτω δημιουργία την περίοδο της Επανάστασης της Ελλάς στην οποία απέβησε η Ελληνική Δημοκρατία.

Ωπένεις ήταν τα 137.9 διά τη φορτηγά κατά ταξιούν και 147.1 διά τας χρονισμούλωσεις. Διό τόδι Δεκέμβριον ήσαν 120.9 ό πρώτον και 117.5 ό δεύτερος. Διά τὸν Φεβρουάριον ἡ αὐξησις προβλέπεται μεγαλυτέρα. Διά τὰ δεξαμενόπλοια ό ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἰανουαρίου ήτο 330.9

**ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΩΜΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ**

Ιανουάριος	120.0	105.5	90.9	75.0	139.6
εβρουάριος	125.1	100.2	93.6	73.3	—
άρτιος	126.1	98.7	91.8	74.0	—
Απρίλιος	125.0	91.5	91.6	75.2	—
άιος	119.1	88.5	91.2	76.6	—
συνιος	118.1	90.0	87.2	75.8	—
υλίος	102.5	88.6	81.7	77.0	—
γυρυστος	96.1	84.9	70.9	90.1	—
επτέμβριος	99.3	84.8	68.3	89.8	—
Ακτωβριος	99.6	81.0	67.3	92.4	—
σερβριος	98.9	83.8	70.4	99.1	—
εκεμβριος	102.5	87.8	75.6	120.9	—

ΝΑΥΛΟΤΙΜΑΡΙΩΜΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ «ΤΑΙΜ-ΤΣΑΡΤΕΡΣ»  
1917-1918-1919-1920-1921

	1947	1948	1949	1950	1951
ανουάριος . . . . .	103.8	103.8	82.9	65.6	147.1
εβρυωρίος . . . . .	103.8	103.2	93.0	64.5	—
άρτιος . . . . .	105.3	103.8	93.8	63.3	—
απρίλιος . . . . .	102.3	97.8	93.9	64.3	—
άιος . . . . .	105.9	97.3	90.2	64.7	—
συγνιός . . . . .	102.7	99.4	85.7	64.2	—
σύλιος . . . . .	101.5	97.3	75.4	66.9	—
γευστός . . . . .	100.5	95.2	68.1	78.3	—
επτέμβριος . . . . .	102.2	91.3	65.6	84.9	—
οκτώβριος . . . . .	—	89.7	68.3	87.6	—
δεκέμβριος . . . . .	100.5	88.1	64.3	91.4	—
χειρινός . . . . .	95.1	88.6	63.4	117.5	—

..... 95.1 88.6 83.1  
NAYACTIMARIONE TANKER

U.S.M.C. = 100

M.O.T. = 100	U.S.M.C. = 100
Σεπτεμβρίου 1949 . . . . .	96.5
Οκτώβριος . . . . .	100.4
Νοέμβριος . . . . .	105.4
Δεκεμβρίος . . . . .	112.7

	1950	1951
Ιανουάριος	108.9	78.8
Φεβρουάριος	99.6	60.4
Μάρτιος	102.7	66.9
Απρίλιος	105.6	62.1
Μάιος	106.1	64.0
Ιούνιος	101.8	64.5
Ιούλιος	105.1	70.5
Αύγουστος	125.2	86.7
Σεπτέμβριος	180.7	123.6
Οκτώβριος	231.8	153.1
Νοέμβριος	264.4	169.9
Δεκέμβριος	301.8	210.6

Ιανουάριος ..... 330.9 262.9  
 Πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1949, ὁ γνωστικότερος τῶν τάνκερ,  
 στην 100 δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις λίρας και δολλαρία είχε

Έξης:	1947	1948	1949
'Ιανουάριος	100.0	330.0	100.0
Φεβρουάριος	130.0	355.0	90.0
Μάρτιος	120.0	229.7	82.5
'Απρίλιος	120.0	193.5	78.9
Μάιος	120.0	149.1	69.5
'Ιούνιος	108.8	100.0	57.6
'Ιούλιος	100.0	92.1	58.9
Άγυστος	111.9	84.7	59.1
Σεπτέμβριος	125.4	80.0	74.6
'Οκτώβριος	148.3	100.0	—
Νοέμβριος	270.5	110.0	—
Δεκεμβρίος	302.5	105.0	—

Πάν ο,τι γράφουμε εἰς ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος τεύχους διὰ τὴν ἀστάθειαν καὶ τὸ ἄκρως κερδοσκοπικὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν διὰ τὰ ὑγρά καὶ τὰ ἔνρα φορτία, εἶχε πλήρη τὴν ἀπόδειξιν εἰς τοὺς ἀνώτερους ἀριθμοὺς τῶν διακυμάνσεων τοῦ ναυλοτιμάριθμου. Πρὸ μηνῶν μολίς, τὸν Ἰουλίου τοῦ 1950, ἐπὶ ἔτος καὶ πλέον ὁ ναυλοτιμάριθμος ἐκμαίνετο γύρω τῶν 70 ἐναντὶ τῶν 100 τῆς Βάσεως κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ 1947. Τώρα ἔφθασεγ εἰς τὸ ἀνώτατον σημεῖον, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται μετά τινα χρόνον ἢ πτώσης τοῦ.

νεῖται ή διεθνής ναυλαγοράς όρχίζουν νά διαδέλπουν τάς πρώτας τάσεις πρός την κατιόνσαν. Γράφει σχετικώς εἰς πρόσφατον ἑγκύλιον του γνωστὸς ναυλομεσιτικὸς Οἶκος τῆς Νέας Υόρκης: «Εἶναι παντοτε δύσκολον να προβλέψῃ πότε μία αγορά σταθερῶς ἀκολουθούσα τὴν ἀνατολικὴν πορείαν ἐφθασειν εἰς τὸ ἀνώτατον σημείον τοῦ ὑψηλού. Πιστεύουμεν δῆμως ὅτι οἱ ναῦλοι οἱ πληρωθέντες τὴν παρελθόνταν ἔδομαίδα (16–23 Φεβρουαρίου) ήσαν οἱ ὑψηλότεροι, ὅσον ἀφορά τὰ σιτηρά καὶ τοὺς γαιάνθρακας. Πολλὰ ἀπὸ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῶν ναυλωτῶν ἐκαλύφθησαν καὶ οἱ φορτωταὶ ἀνθίστανται εἰς τὰς προσπαθείας τῶν ἐφοπλιστῶν νά ἐπιτύχουν δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας τοὺς ναῦλους πού ἐπλήρωσαν διὰ τὰ ἑτοιμοπαράδοτα πλοῖα. Τονάς ἦδη δὲ ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φαίνεται νά προσφέρεται. Οἱ ἐφοπλισταὶ ίσως νά ὑπερεξειμησαν τὴν θέσιν των. Ἡ ἀγορά ὁμως, εἶναι τόσον ζωηρά, ὥστε δῆλαι αἱ προβλέψεις ἡμπορεῖ νά ἀστοχήσουν ἀπὸ μίαν νέαν ἀθρόαν κυκλοφορίαν διαταγών.

«Η μελέτη πάντως τῶν διακυμάνσεων τοῦ ναυλοτιμαρίθμου καταδεικνύει καὶ τὰς μεταπτώσεις εἰς τὴν διεθνή πολιτικό—οἰκονομικὴν κατάστασιν. Η Κορέα ὑπῆρξε τὸ ἔναυσμα διὰ τὴν σημερινὴν πυρετώδη μεταφορικὴν κίνησιν.

#### Η ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΦΡΕΓΑΤΑΣ «ΓΑΛΑΤΕΙΑ»

## Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΦΙΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

«Ἄπο τίνος καιροῦ ή δανική φρεγάτα «Γαλάτεια» ἐκτελεῖ ἓνα μεγάλο ταξίδι ὥκεανογραφικῶν ἀνά τὸν κόσμον ἐρευνῶν. Οἱ κύριοι σκοποὶ τοῦ ταξιδίου εἰναι νά ἐρευνήσουν καὶ η ἐπιστήμασις τῶν μεγάλων γύρω τῆς ἀφρικανικῆς ἡπείρου Βιθύνων, ἀγώνων των κατὸ μέγα μέρος μέχρι σημερον. Ἐκτὸς ἀπὸ τὰ πολλαπλὰ ἐπιστημονικὰ μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα μὲ τὰ ποτίσια εἰς ἀφοδιασμένον τὸ σκάφος, φέρει καὶ ἓνα στερεωτὸν βαρούλκον μὲ σύρμα χαλινίδινον Βάρους 30 τόνων, διὰ βιθύνους μέχρι 12.000 μέτρων. Δένδρα, σταργάσσαι, ἀλγοειδῆ, φύκια, τύφων, πλαγκτόν καὶ οισσόπιτο φύσεως, πανὶς τῆς ἀδύσσους δύνανται νά ἀνασυρθοῦν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μὲ εἰδίκης ἐργαλεῖαν πρὸς ἔξετασιν. Ἐκτὸς τούτων, οἱ Δανοὶ ἐπιστήμονες καὶ ὥκεανογράφοι εἰναι ἐφοδιασμένοι μὲ βυθοσκάφος τῆς ἐπινόησεών των, διάφορον τοῦ Πικάρ, διὰ τὴν ἐρευνῶν τῶν βιθύνων, ληψιν φωτογραφιῶν διὰ προβολέων η κινηματογράφησιν τῆς ἀνά τὴν ὑγράν ἀδύσσου — ἃς ποτὲ — ζωῆς καὶ κινήσεως καὶ τὴν ἐκτέλεσιν μαγνητικῶν πειραμάτων.

Ἄυτὴ τὴν στιγμὴν η φρεγάτα «Γαλάτεια» εὐρίσκεται εἰς Μαδαγασκάρην συνεχίζουσα τὸν ἀνά τὰς ἀφρικανικὰς θαλασσὰς πλοῦν της, οὐδεὶς δὲ λόγος θὰ ἐγίνετο γύρω ἀπὸ τὸ ταξιδίον της, ἔαν δὲν ἐγνωστοποιεῖτο, διαφορικὴ μιστικῶς πως, διτι μαζί μὲ τὰς ὥκεανογραφικὰς ἐρεύνας, πρήστης καὶ τὴν ἀνάγνωστιν τῶν θαλασσῶν διερεύνει, οἵτινες, ὡς πιστεύεται, ἔαν ποτε ὑπῆρχαν. ἐξηρνίσθησαν πρὸς χιλιάδων ἔτον. Ἡ ἐμφάνισις τῆς δανικῆς ἐξερευνητικῆς ἀποστολῆς εἰς τὰ ὑδάτα τῆς Ἀνατολικῆς Αφρικῆς, ἔτυχε νά συμπέσῃ καὶ μὲ τὸν δημιουργηθέντα θόρυβον, ἀπὸ διαδόσεως ἔκ μέρους ναυτικοῦ, διὰ τὸ κάποιον θαλάσσον τέρας, που οἱ θαυμαστοὶ οἰνομάρουν «Κιλινιδίνη» περιφέρεται εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Ταγκανίκας καὶ προξενεῖ, ὡς λέγουν, τρομεράς καταστροφάς.

Δὲν εἶναι, θεβαίως, η πρώτη φορά πού τοιαῦται ἀδέσποτοι φῆμαι περὶ ἀφανίσεων θαλασσῶν, ἔχοντας τεράτων κυκλοφορίου μεταξὺ τοῦ ἀμαθοῦν καὶ ἀφελούν τῆς Αφρικῆς πληθυσμοῦ. Σήμερον, δύομας, πειριστότερον ἀπὸ κάθε ἄλλην φοράν, εἴτε λόγω τῆς εἰδήσεως ὅτι τὸ «Γαλάτεια» ἀναζητεῖ θαλασσῶν δοφεις, εἴτε λόγω σύμπτομον δοφεως ποὺ χιλιάδες γαυτικῶν ἐνόμισαν διτι εἰδον καθαρά εἰς τὸν Νότιον Ατλαντικὸν Ήκεανόν. Τὸ πειρεγον, δύως, εἶναι, διτι εἰς τὴν ἐποχήν μαζ ποὺ φωτογραφίζονται ἀστέρες εἰς ἀπόστασιν ἑκατομμυριών χιλιομέτρων, δέν κατωθήτην νά ληφθῇ ἔστω καὶ μία φωτογραφία τοῦ θαλασσίου δοφεως ποὺ κινηματογραφηθῇ τούτο, ἐφόσον ἐπὶ ὥρας παρακολουθοῦνται, ὡς λέγουν, αἱ κινήσεις τοῦ ἔπι τῶν πλοίων. «Ἄς ἐπιστήμων, διτι οἱ ἐπιστήμονες τοῦ ἔξετασιν τῆς προστασίας της Ζαυτζίδρας μέχρι τῶν ἀκτῶν τῆς Ιταλικῆς Σομαλίας. Οἱ θαυμαστοὶ, κατατραμαγμένοι, φαντάζονται διτι εἰδον τὸ τέρας αὐτὸ ἀπὸ μακρὰ νά ἀνεβοκατεβάζῃ τὸ φερόδο του κεφάλι στὴ θάλασσα, νά φυση, νά κουλούριασται, νά πηδᾶ καὶ κατόπιν νά χάνεται. «Ἄλλοι πάλιν θαυμαστοὶ, θεβαίωνουν μὲ πεποιθήσιν — ἃς μοι ἐπιτραπεῖ αὐτὴ ἡ ἔκφασις — διτι τὰ θαλασσίο φειδί ἀνέτρεψε μιά πιρόγα πλησίον τῶν ἐκβολῶν τοῦ ποταμοῦ Τάνα εἰς τὸ Κιπίνι καὶ κατεπάραξε τοὺς ριφέντες εἰς τὴν θάλασσαν νέγρους.

«Ολα αὐτὰ ἔγιναν ἀφορμὴ νά διαφημισθῇ τὸ ἐξερευνητικὸ ταξίδι τῶν Δανῶν ἐπιστήμονων καὶ τοῦ πλοίου των. Οὔτως ἐγνώσθη, διτι τὸ «Γαλάτεια» ήτο φρεγάτα τοῦ ἀγγλικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ ἡγοράσθη διὰ χρημάτων ἐξερεύνητων διὰ τοῦ ἔχης πρωτοτύπου τρόπου:

Μετὰ τὸν πόλεμον, διτι Δανὸς δημοσιογράφος Χασάκων Μίελχε ἔσχε τὴν πρωτοβουλία νά δογανώσῃ μαζὶ μὲ ἀλλούς, ἐπιστήμονας, φυσιοδιφας, ὥκεανογράφους καὶ ὑδροβιολόγους, ἔνα μεγάλο ἐξερευνητικὸ ἀνά τοὺς ὥκεανους ταξίδι. Πρὸς ἐξεύρεσιν τῶν ἀποτομένων πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτων χρημάτων, ἐξητησαν ἀπὸ τοὺς εἰς τὸ ἐξωτερικὸν διαδιούντας Δανούς, νά στείλουν εἰς τὴν ποτιδίαν των, καφέ, λάχαρη, καπνό, ἀποικιακὰ προϊόντα καὶ φρούτα, εἴδη πού μετά τὴν ἀνακαρχὴν ἐσπάνιον εἰς τὴν Δανίαν, διὰ τῆς παληόσεως τῶν ὅποιων θὰ ἐσχηματίζετο τὸ διὰ τὴν ἐκστρατείαν ποσόν. «Ἐντὸς ἔνος ἔτους 100.000 λιρῶν συνεκτρώθησαν. Εἰς τὸ βασικὸν αὐτὸ κεφάλαιον προσετέθη καὶ μία κυβερνητικὴ οἰκονομικὴ ἔνισχυσις καὶ οὕτως ἡγοράσθη τὸ «Γαλάτεια», ἔξωπλοισθείδικος καὶ τώρα ταξιδεύει.

«Ἡ εἰδησίς τῆς ἔκ μέρους τῆς δανικῆς ἐξερευνητικῆς ἀποστολῆς ἀναζητήσεως θαλασσῶν δοφεις, ἔξεπληξε πράγματι τοὺς διεθνεῖς ἐπιστημονικοὺς κύκλους, διὰ τὸ ἀπολύτωτον λόγον. διτι θαλασσίοι δοφεις δὲν ὑπάρχουν... Διὰ τὰ τέρατα αὐτὰ ὡς καὶ ἀλλὰ παρόμοια φανταστικὰ ζῶα, τόμοι διόλκορη ἐγράφοσαν, δλιγώτερον ἔκ μέρους ἐπιστημονικῶν καὶ πειριστότερον ἔκ μέρους ἡμιωπαθῶν κληρικῶν, οἱ δοποὶοι θήλεησαν, συμβολικῶν, νά ἀναπαραστήσουν καὶ ἐπειγηγήσουν τὴν δύναμιν ή ἔνοιαι τοῦ... κακοῦ διὰ νά ἐκφοβίζουν τοὺς ἀμαρτάνοντας. «Ο Ὁλανδὸς φυσιοδίφος Ούντεμαν Σού μέλος τῆς ζωολογικῆς ἐταιρίας τῆς Όλανδίας καὶ διευθυντής τοῦ ζωολογικοῦ κήπου τῆς Χάγης, ἔγραψε κατὰ τὸ 1892 ἔτος ὄγκωδες βιβλίον: «Τὸ φειδί τῆς θαλάσσης». Ο ἐπισκόπος του Μπέργκεν, Ερρικ Ποντιπιντάν, ἔγραψε πολλὰ καὶ διάφορα καὶ διέκριψε διτι εἰναι τὸν παράλογον νά ἀρνούμεθα τὴν ὑπαρξίαν τοῦ θαλασσίου δοφεως, δον παράλογον θὰ ήτο νά ἀρνούμεθα τὴν ὑπαρ-

ξεις.

Κατόπιν τοῦ δημιουργηθέντος θορύβου γύρω ἀπὸ τὰς ἔκ Ταγκανίκας εἰδήσεις καὶ τὰς ἐρεύνας τῆς φρεγάτας «Γαλάτεια», ήναγκάσθη καὶ

ἔνολ νά ἀνατρέψω εἰς τὰ περὶ τοῦ θαλασσίου δοφεως συγγράμματα. «Ἐχω ὑπ' ὄψιν μου σειράν Βιβλίων, περὶ τεράτων τῶν θαλασσῶν, περὶ γιας κλπ. «Όλα αὐτὰ ποὺ γράφονται εἰναι μῆδοι καὶ δημιουργημάτα τοῦ σκοτούς καὶ τῆς ἀμαθείας διὰ μέσου τῶν αἰώνων. Η δὲ σύγχρονος περιγραφὴ τοιούτων τεράτων είναι δημόσιαν τῶν θαλασσῶν δοφεως ποὺ υπερβαίνουν τὸν Κόσμου. Αξιωματικοὶ τοῦ πολεμικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ διαφόρων χωρῶν, Βεσσαρίων καὶ σημερον κακόμη, διτι εἰδον καθαρά διόπλιστα τὸν θαλάσσην.

«Ηκουσα ἐπανειλημένω τοὺς ναυτικοὺς μαζ νά δηηγοῦνται, διτι εἰς τὰ μακρύν των ταξιδίων ἀνά τὸν Ήνδικὸν Ήκεανόν πλησίον τῶν νῆσων Σέσελ, εἰδον καθαρά τεράστιον δοφεων νά ἀναδέται καὶ νά καταδεται επὶ ὥρας, δχι μακρά τοῦ πλοίου των. Αὐτά, λοιπόν, τὰ θαλασσία φειδίστηματα ποὺ νομίζουν διτι εἰδον τὸν θαλάσσην οι θαλασσίαι φειδίστηματα καὶ εἰδονογραφίες τοιούτων τεράτων. Ἐπὶ τῶν ἀρχαίων νομισμάτων τῆς Φοινικικῆς Τύρου εύρισκομεν εἰκόνας παρομοίων θαλασσίων τεράτων, εἰδον τὰ πολλὰ διέκοπτα τοῦ πλοίου των πολιτών της Αίγυπτου (Ορος καὶ Μονήν τοῦ Σιναί εἰς Αίγυπτον) είναι ζωγραφισμένα θαλασσία φειδίστηματα καὶ δράκοντες κ. ἀλλα μεταστίρησην.

«Οπως κάθη θρύλος καὶ κάθη μήθος ἔχουν μίαν μεσαιωνικὴν εἰκονογραφίαν, ούτω καὶ διόπλιστος δοφεως καὶ η ιστορία τοῦ παραδόσου δοφεως ποὺ χιλιάδες γαυτικῶν ἐνόμισαν διτι εἰδον καθαρά εἰς τὸν Νότιον Ατλαντικὸν Ήκεανόν. Τὸ πειρεγον, δύως, εἶναι, διτι εἰς τὴν ἐποχήν μαζ ποὺ φωτογραφίζονται ἀστέρες εἰς ἀπόστασιν ἑκατομμυριών χιλιομέτρων, δέν κατωθήτην νά ληφθῇ ἔστω καὶ μία φωτογραφία τοῦ θαλασσίου δοφεως ποὺ κινηματογραφηθῇ τούτο, ἐφόσον ἐπὶ ὥρας παρακολουθοῦνται, ὡς λέγουν, αἱ κινήσεις τοῦ ἔπι τῶν πλοίων. «Ἄς ἐπιστήμων, διτι οἱ ἐπιστήμονες τοῦ ἔξετασιν τῆς φωτογραφίσουν τὸ θηρίον αὐτό, πρὸς δόξαν καὶ τιμὴν τῆς δανικῆς οἰκεανογραφικῆς ἀποστολῆς.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

**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.



ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΜΑΣ

"Έχουμε τὸν Ποινικὸν καὶ Πειθαρχικὸν Κώδικα, ποὺ προβλέπει τὶς περιπτώσεις καὶ τὶς κυρώσεις σὲ κάθε κακὴ πρᾶξη ἢ ἀμέλεια στὴν ναυτικὴ ἐργασία.

Δὲν εἶναι δὲ εύκαταφρόντες οἱ ἐπιβαλλόμενες ποινές. Ἀρχίζουν ἀπὸ τὴν ἐπιτίληξην, γιὰ νὰ φθάσουν ὡς τὴν δριστικὴ στέρηση τοῦ δικαιώματος περιατέρων συνεχίσεως τῆς εἰδίκης, τοῦ καθενὸς, ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ κάποτε ἔως τὴν δλοσχερή ἀπόπομπή ἀπὸ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Δὲν ξέρουμε, δικαίως, νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὁ ἀντίστοιχος Κώδικς ποὺ νὰ διακρίνεται καὶ νὰ ἐπιβραβεύεται τὸ τέλος πολλὲς πράξεις τῶν ναυτικῶν, ποὺ ἀποδίνουν ὥφελίες καὶ πλειστάκις σωτήριες στὸ κοινωνικὸν σύνολο καὶ στὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

"Έχουμε π.χ. τὴν περίπτωσι τῶν 27 ἡμέρων τοῦ φορτηγοῦ μας «Ἀγίον Σπυρίδων». Διέσωσαν δλόκληρο βαπτίστη ἀπὸ βεβαίωτον χαροῦ. Διέσωσαν ἀκόμη καὶ τὴ ζωὴ ἐστῶν καὶ ἀλλήλων. Κέρδος θετικώτατο καὶ τοῦτο, μέγα, γιὰ τὸ Κράτος, γιὰ τὴν Κοινωνία, γιὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς πληρωμάτων, γιὰ τὰ βαρυφορτωμένα ἀσφαλιστικὰ καὶ συνταξιοδοτικά μας ἰδρύματα.

'Ος τόσο, μέχρι στιγμῆς, τίποτα δὲν ἡκούσθη. Η ἀλήθεια εἶναι, διτὶς συνεχῆς μας ἀπούσια ἀπὸ τὰ κέντρα, μᾶς στερεῖ πληροφορίων. Ωστε δὲν ἀποκλείεται καὶ θέτουμε ζήτημα, τοῦ δόπιου νὰ ἔχῃ τεθῆ πρὸ πολλοῦ ἢ λύσις.

'Ἄλλα δὲν πρόκειται μόνο γιὰ τὴν περίπτωσι τοῦ «Ἀγίου Σπυρίδων». Υπάρχουν ἀμέτρητες περιπτώσεις, ποὺ πέρασαν στὴ λησμονιά μὲ ίκανοτοίσι μόνον τὸ λαϊκὸν χειροκρότημα καὶ τὸν θαυμασμό. Ἐπιβεβλημένη, δὲν, εἶναι ἡ θετικὴ ἀναγνώρισις καὶ ἡ θετικὴ ίκανοτοίσις τῶν ὡραίων διακρίσεων. Ἀσφαλῶς περισσότερον ἐπιβεβλημένη ἀπὸ τὴν ἀντίθετη περίπτωσι τῶν τιμωριῶν.

Καὶ τοῦτο γιὰ πολλοὺς λόγους: 'Απὸ ἀναγνώρισι πρὸς τὰ ὥφελιματα τῶν ὄπιων γίνονται οἱ φορεῖς. 'Απὸ ἀναγνώρισι τῶν κόπων, τῶν θυσιῶν καὶ τῶν κινδύνων πρὸς τοὺς δόπιους ὑποδάλονται. 'Απὸ ἀναγνώρισι πρὸς τὸ ωραῖο παράδειγμά τους τὸ τόσο δραστικὰ διδακτικό, γιατὶ εἶναι ἀλήθεια, διτὶς τὸ παραδείγμα εἶναι ὁ ἀσφαλέστερος καὶ ὁ πειστικώτερος τρόπος διδασκαλίας. 'Απὸ ὑποχρέωσι, τέλος, πρὸς τὶς ὡραίες συγκινήσεις ποὺ μᾶς κάνουν νὰ δοκιμάζουμε καὶ ἀπὸ τὶς τόσο συνασποτικές ιστορίες, ποὺ μᾶς χαρίζουν καὶ μᾶς κάνουν νὰ τὶς λούμε μαζὶ τοὺς.

'Εδώ πληρώνουμε εὐχαρίστως τὸ εἰσιτήριο μας, γιὰ νὰ ζήσουμε λίγες ώρες θεάτρου καὶ νὰ συγκινθούμε ἀπὸ κάποια πλαστικὴ ιστορία. Πληρώνουμε γιὰ νὰ διαβάσουμε ἔναν βιβλίο, ποὺ πολὺ καλά ἔρεμοι, διτὶς εἶναι προὶὸν τῆς φαντασίας κάποιου λογοτέχνη. Πληρώνουμε γιὰ νὰ παρακολουθήσουμε ἔναν ἀκροβάτη ἢ ἔναν ἀθλητή, τοὺς δόπιους η ἐιδικὴ ἔξαστος καὶ ἡ ἐπιμονὴ ἡξίσους νὰ πετυχαίνουν καὶ νὰ μᾶς παρουσιάζουν κάποιες ἔχωριστες ἐπίδειξης. Πληρώνουμε γιὰ νὰ ζήσουμε λίγες στιγμές σὲ τοσες καὶ τόσες ψευδοισθήσεις τιπποτένεις, ἀσήμαντες καὶ χωρὶς περιεχόμενο.

Καὶ ἡδηνούμε νὰ μὲν ἀπὸ λαμπραντικό μέσον, μὲν ἔνα ἀπὸ λαμπρό σχόλιο, τὴν ίδια τὴν χειροπιαστὴ καὶ τὴν καταπληκτικὴ πρᾶξη, ποὺ μᾶς ἀποδίδει ἐπίσης χειροπιαστά καὶ θετικὸ τόσα καὶ τέτοια ωφελημάτα. Γιατὶ νὰ μὴν προβλέπεται καὶ ἔνα τέτοιο Συμβούλιο, διποὺ νὰ ἀναψηλαφῇ καὶ νὰ ἔχωριζῃ καὶ σὲ συνέχεια νὰ ίκανοποιῇ ὑπόλογοισιμα αὐτές τὶς περιπτώσεις;

Ποὺλον φοδούμεθα, διτὶς καὶ οἱ ἀσφαλείες πλοίου καὶ φορτηγοῦ τοῦ «Ἀγίου Σπυρίδων», διποὺ τὸν ὀπαληθήσαν ἀπὸ τὸν 27 ναυτικούς, θὰ κάνουν επὸν τὸν κορόδιο τῷρα ποὺ ἔξασφαλισθηκαν τὰ συμφέροντά τους. Θὰ ἀρχίσουν νὰ ξεχασθῇ ἡ πρᾶξης τῶν ἡμέρων. Τοὺς ὕμους τους θὰ σηκώσουν μὲ ένισμο.

— Πληρώμα, θὰ πούν, ήσαν καὶ τὸ χρέος τους ἔκαμαν.

— Τὴν ζωὴ τους, θὰ Ισχυρισθούν, διέσωσαν καὶ ἡ ίκανοποίησις γιὰ τὴν ἐπιτυχία των αὐτῆς εἶναι ὑπεραρκετή.

Φυσικά, τέτοιες ὑπεκφυγές δὲν εύντασθούν σὲ ἀκροατήριο, ποὺ ἔγινε καὶ ἔξειμησε τὴν ιστορία αὐτῆς καὶ τὴν ούσια της. 'Άλλα, κάτσε γύρευε ναὶ νῦν θρῆς τὴν ἄκρη.

Ποὺς μπορεῖ νὰ ὑποχρεώσῃ; Ποὺς μπορεῖ νὰ ἀξιώσῃ; Ποὺς μπορεῖ νὰ ἐπιβληθῇ; Λείπει δὲ Κώδικας, λείπει τὸ σχετικὸ ἄρθρο, λείπει συνχώνεια καὶ δὲ τὸ «ΤΥΠΟΣ».

Καὶ πάσι, φεῦ, περίπατο ἢ ούσια. Διότι κανεὶς δὲν «προβλέπεται» νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τέτοια ψιλοποάμματα. Τὸ πολὺ πολὺ κάποιος ὑπουργικὸς ἐπικαιος νὰ κλείσῃ τὴ συζήτηση, ἀνὴρ οὐ σύντομος ἐπαινεούμενος πρᾶξες δὲν συντάγεται κάποιο μυημόνιον καὶ κάποια στέφανον στὸ κύμα. Τὸ δὲ χρονοτούλαπο τὸ λήθης θὰ κλείσῃ τὰ ἔειδος τοῦ, ἀφίνοντας τὸ σίστημα τῆς ἀχαριστίας γ' ἀναπτηρώσῃ δῆλα τὰ ἄλλα ὄφειλόμενα.

Σαφές δεῖγμα τῆς χωλῆς μας τῆς δικαιοσύνης, ὅπως χωλεῖ καὶ ἀδικητεῖ ἀχάριστη καὶ ἔσαιε τῶν τύπων, εἶναι ἡ δικαιοσύνη τῶν ἀνθρώπων. Σοῦ τινάζει ἔνα χειροκρότημα, σοῦ κάνει ἔνα φθηνὸ σχόλιο καὶ τῆς κακῆς ώρας κριτική. Δὲν ἀποκλείεται καὶ καμμία φορά νὰ σοῦ κρεμάσῃ καὶ εὐθύνεις, πώς δὲν πρόσερες νὰ φανῇς περισσότερο τέλειος, ἀκόμη ἀνώτερος καὶ περισσότερο ἀποδοτικός, ἀλλὰ παρουσίασες μερικὲς ἀτέλειες καὶ μερικὲς ἀδύναμιες. Λέεις καὶ ἔπαιξες θέατρο ἢ ἔδωσες ἔξειτά σεις στὸ μάθημά σου.

Μὲ τὴν εὐκαιρία τοῦ ἡρωϊσμοῦ τῶν 27 τοῦ «Ἀγίου Σπυρίδωνός», πρέπει νὰ κινηθῶν τὰ Ναυτεργατικὰ Σώματα. 'Έχουν καὶ αὐτὰ τὸ δικαιόωντας, διτὶς ἀδειοίσι ἀπὸ τὸ ούσιαστικὸ τὸ περιεχόμενο. 'Άλλως τε ζόμεις μιὰ ἐποχὴ ἀπροσπελάστων ἀναγκῶν. Η δὲ υλικὴ ίκανοποίησις τῶν καλῶν μας αὐτῶν συναδέλφων.

Δὲν κρείσονται τὰ χειροκροτήματα, οὗτε οἱ ἔπαιξοι διαφέρουν ἀπὸ τὴν εἰρωνείαν, διτὶς εἶναι ἀδειοίσι ἀπὸ τὸ ούσιαστικὸ τὸ περιεχόμενο. 'Άλλως τε ζόμεις μιὰ ἐποχὴ ἀπροσπελάστων ἀναγκῶν. Η δὲ υλικὴ ίκανοποίησις τῶν εἰδῶν τῆς ἀμοιβῆς.

— 'Η ἀνθρωπότης συνηθίζει νὰ τιμᾷ καὶ νὰ ίκανοποιῇ παντοιοτρόπως τοὺς ἀνθρώπους ποὺ τὴν καταστρέφουν. 'Άλλα ἔκεινους ποὺ τὴν σώζουν;....

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΕΤΕΙΟΣ ΤΟΥ Ε. Ν.

## ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΝ

Συμπληρούνται 130 ἔτη ἀπὸ τῆς ήμέρας κατὰ τὴν ὁποῖαν, εὐθὺς ἀμέσως μετά τὴν κήρυξην τοῦ ιεροῦ καὶ ἐνόδου Αγῶνος (25 Μαρτίου 1821) ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μας Παλιγγενεσίας ἔξεδοθη ὑπὸ τῶν τριῶν ναυτικῶν τῆσσαν μας 'Υδρας, Σπετσών καὶ Ψαρῶν ἡ ἀπό 30 Μαρτίου 1821 διάταξις πρὸς ὅλα τὰ Ἑλληνικὰ ἐμπορικὰ πλοιάσια διὰ τὴν διανομὴν τῶν λειών, οἵτις ἀπετέλεσε καὶ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τῶν μέχρι στήμερον ψιφισταμένων δικαστηρίων λειών, ἀτίνα Βραδύτερον μετωπισθήσαν εἰς τὸν ηθελοντικὸν πλοεύμαν.

ΔΙΑΤΑΞΙΣ ΠΕΡΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΛΕΙΩΝ (30 Μαρτίου 1821)

«Ἡ διανομὴ τῶν θαλασσίων λειών θέλει μερίζεσθαι ὡς ἀκολούθως:

»Α) Τὸ ἔτι τρίτον θέλει μερίζεται εἰς τὰ διαιμαχόμενα πλοῖα, τὸ ἔτερον τρίτον εἰς τοὺς ναύτας καὶ τὸ διαιμένον ἐν τρίτον θέλει ἀποταμεύεται εἰς τὸ τοιὸν θέλειας πολιτείας, τὰ δὲ λάφυρα διόπου ηθελον πορισθῶσιν οἱ ναύται μας εἰς τὴν πρώτην κατὰ σειρὰν τοῦ ἔχθρου προσβολὴν, ὥσαν ὅρματα, ρούχα καὶ ἀλλὰ τοιαύτα μικρά πράγματα, μὴ ὑπερβαίνοντα τὴν ποσότητα τῶν 100 γροσίων, αυτὰ ἀναλογούν εἰς ἑκίνα μόνον τὰ καράδια, ὅπου ηθελον ἐφορμήσει κατὰ τὸν ἔχθρον πλεούμενά.

»Β) Τὰ πλοῖα ὅπου παραδίδονται καράδια ἔχουν εἶναι τῆς κοινότητος.

»Γ) Οσαι λεῖπαι γίνονται, αὐταὶ νὰ εἰναι κοιναὶ εἰς δλᾶ τὰ πολιορκίας καὶ καταστροφάς, ἔξαιρούμενα δσσα μένουν ἀκίνητα.

»Δ) Οσα καράδια περιφέρονται διὰ καταδρομὴν μετὰ παρέλευσιν ἐνὸς μηνὸς νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν πατρίδα, διὰ νὰ ἀλλάσσουν τὰ διαβατηρίας τῶν, διευθυνόμενα ἐνέργειας της πατρίδος προσβολήν πολιτείας τῶν προσδιορίσουν οἱ ἔφοροι, ἀν δὲ δέν ἐπιστρέψουν εἰς τὴν αὐτὴν προθεσμίαν ἀνευ λόγου, θέλει λογίζονται οἱ πλοιάρχοι τοιτων ὑπεύθυνοι.

»Ε) Ο πατώθων μαχόμενος νὰ ζωστέρει ταὶ διὰ τὸν θάνατον τοῦ θαυμάτων πλεούμενον.

Τὴν ἀνωτέρω διάταξιν (διὰ τῆς Ε') παραγράφου τῆς ὁποίας διὰ πρώτην φορὰ χορηγεῖται Βοήθημα καὶ ἀπονεμεῖται σύνταξις εἰς δλᾶ τὰ πολιορκίας μετὰ προσβολήν πολιτείας τῶν ηθελον πορισθῶσιν (Μινιστέριον τῶν Ναυτικῶν, δπως ἐκαλείτο κατὰ τοὺς χρόνους τῆς 'Ἐπαναστάσεως'), δπερ συνεκροτήθη διὰ πρώτην φορὰν ἐν Κορίνθῳ τὴν διανομὴν τοῦ 1822 καὶ ἀπετελέσθη ἐκ τῶν 1) N. Παντελῆ Νικολάκη, 2) Ιωάννη Νικόλα Λαζάρου καὶ 3) X. Ανδρέα Χ. 'Αργυρη (ἐνὸς ἔξι ἐκάστης τῶν τριῶν τησσαν).

Βραδύτερον καὶ εἰς ἑκτέλεσιν σχετικοῦ ψηφίσματος τοῦ ἀπὸ 15 Ιανουαρίου 1822 πρότου Ελληνικοῦ Συντάγματος τῆς ἐν 'Ἐπιδαύρῳ πρώτης Εθνικῆς τῶν Ελλήνων Συνελεύσεως, κατηπρισθη διὰ τὴν διανομὴν τῶν λειών τὸ ἀποκλήθεν «ΒΑΛΑΣΣΙΟΝ ΚΡΙΤΗΡΙΟΝ», δπερ ἀπὸ τῆς 17ης Απριλίου 1823 καὶ ἐφεξῆς συγκείμενον ἐκ πέντε μελῶν ἐξεδικαζε τὰς εἰς λείαν ἀναγομένας ὑποθέσεις καὶ ὅπερ, σημειωτέον, τὸ πρώτον Ελληνικὸν Δικαστήριον, διοτί τὰ λοιπά τῆς διατικῆς καὶ ποινικῆς δικαστηρίας ιδρύθησαν Βραδύτερον.

Ο Καποδιστρίας διὰ νὰ προσδοκᾷ μείζον κύρος εἰς τὰς ἀποφάσεις τοῦ δικαστηρίου τούτου συνέστησε καὶ ἀνακρίσεως τῶν ἀπὸ άρχοντας σεων τὸ θαύματος Κριτηρίου, συγχρόνως δὲ διότι τοῦ K.B. τῆς 8ης Φεβρουαρίου 1829 ψηφίσματος τῆς Κυβερνήσεως τοῦ «Πλανελληνίου» ἐθεσπισθη, ἵνα ἔκ των λειών τὸ 1)3 περιέρχεται εἰς τὴν Κυβερνησιν, τὸ 1)3 εἰς τὰ πληρώματα, διανομέμενον ἀναλόγως τοῦ μισθοῦ ἀπὸ τοῦ πλοιάρχου μέχρι τοῦ ναυτοπταίδος.

Λεπτομερεστέραν ἔρευναν περὶ τοῦ συλοδικείου τῆς Ελλάδος τόσης: Βλ. Μάμουκαν τὰ κατά τὴν 'Αναγέννησην τῆς Ελλάδος τόμος ΣΤ' σελ. 73—84 καὶ τὸ μόνον IA', σελ. 519.

Ἐπὶ τῷ ημερῶν μας διὰ ἀπὸ 22 Απριλίου 1921 διάταξις καὶ τὸ KB' τοῦ 1829 ψηφίσματα ἐνεσωματώθησαν εἰς τὸν ΔΡΜ' νόμον τοῦ 1913 πετρίστασες διασφαλίζεται διὰ τὸν διευθυνόντα λειών, δστις 174 τοῦ 1914 καὶ τοῦ N.D. τῆς 8ης Νοεμβρίου 1922, ἀπαντά δὲ τὰ νομοθετήματα ταῦτα ἀντικατεστάθησαν ὑπὸ τοῦ Α. N. 831 τῆς 12ης Ιανουαρίου 1946, διὰ τοῦ δόπιου νῦν ρυθμίζονται τὰ τῶν «συλοδικέων» τοιτων κατά τὸν μισθόν της Λογινθίας.

Διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ σπουδαιότης τῶν δικαστηρίων τούτων τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διὰ τῶν διακριώνα τοῦ Διεμνούς Δικαίου, τὸ δικαστήριον τῶν λειών ὄφειλε τότε νὰ μη τοὺς ἐφαρμόσῃ, διότι τὰ δικαστηρίων τῶν λειών δὲν διέπονται διὰ τὸν κρίσιν τῶν ἀπὸ τὸ έσωτερούν δόμστον δίκαιον, ἀλλὰ ἀπὸ τὸ Διεθνὲς Δίκαιον.

Καὶ οἱ 'Ελλήνες ναυτικοὶ κατὰ τὴν μακραίωνα ιστορίαν τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐφαρμόζονται μετ' αὐστηρᾶς προστήλωσεως, δητὶς πολλάκις φθάνει μέχρι ριψοκινδύνου αὐτομοτούς, τοὺς γραπτούς καὶ ἀγράφους κανόνας τοῦ Διεμνούς Δικαίου, συντελούν, ὡστε ἡ γαλανόλευκος νὰ περιάγηται ὑπερήφανος ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀκεανούς τῆς Οἰκουμένης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

# ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τού κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Φεβρουάριος.** — Τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α'. 20 ἡμέρων τοῦ Φεβρουαρίου ἡτοὶ ἡ συνεχῆς ἀνατίμησης τῶν ναυλῶν, ἀλλὰ μόνον διὰ σκάφων παρέχοντα φόρτωσιν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου. Διὰ γαιανθρακας ἀπὸ Βαλτικόν ἡ Νόρφολκ διὰ Δυτικής Εὐρώπης ἐπληρώθησαν αἱ υψηλότεραι τιμαι. Οὐδὲμια πλέον γίνεται διάκρισις τῆς σημασίας τῶν πλοίων, τὰ δὲ ἀμερικανικά σκάφα εἰσπράττουν τοὺς αὐτοὺς ναυλῶν μὲ τὰ παναματικά, ἐνώ παραπλήλας δὲν λαμβάνονται ὑπὸ δψιν οὔτε καὶ ἡ ἡλικία, οὔτε καὶ ἡ χωρητικότης τοῦ πλοίου. Ἐν τῷ μεταδύν αἱ Ἰνδιαναὶ Πολιτεῖαι ἔξακολουθοῦν νὰ παροχορύων «βικτόρες» καὶ «λίμπετρες» τοῦ ἑσεδρικοῦ στόλου εἰς ἀμερικανικά ἑταῖρας ὑπὸ μορφὴν χρονοναυλῶσεως. Πεντηκόντα περιποιοῦνται πάντοτε διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων τούτων εἰς ἄλλας ἀγορὰς, δι' ὃ καὶ αἱ καλαὶ ἐργασίαι θὰ ἔξακολουθησον εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, τῶν Ἰνδιῶν, τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Οἱ Εἰρηνικοὶ μὲ στασιμότητα καὶ οἱ ἔξ αὐτοῦ ναυλοὶ παραμένουν εἰς τὰ πρὸ διμήνου περίποτε ἐπίπεδα τῶν. Οφείλεται τούτῳ εἰς τὸ πληθωρικὸν τονικόν ποὺ ὑπάρχει εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν καὶ εἰς τὰ πολλὰ πλοῖα, ἀτίνα ἡγοράσθησαν τὸν Ἰανουαρίου καὶ παρελήφθησαν εἰς Ἀγίου Φραγκισκού, Πόρτλαντ («Ορεγκον») καὶ Σημᾶττο. Ἀντιθέτως οἱ ναυλοὶ οἱ τῶν λιμενῶν Ἀτλαντικοῦ καὶ Κόλπου ὑψώθησαν κατὰ 2 ἔως 3 δολλάρια. Εἰς τὸν Εἰρηνικὸν προβλέπεται ἐπὶ μεγαλύτερα προσφορὰ χωρητικότης, εὐθὺς ὡς λήσουν τὰ συμβολαῖς τῶν πλοίων, ἀτίνα εἶχε ναυλώσει καὶ «Υπερσία Στρατιωτικῶν Μεταφορών» διὰ τὴν Κορέαν. Τὰ ἐν δόγα πλοῖα ἐπιστρέφοντα ἡδη ἀντικαθίστανται δι' ἄλλων, τὰ δόποια παραχωρεῖ ἡ Κυβέρνησης ἐκ τοῦ ἑσεδρικοῦ στόλου. Φόβοι ὅθεν κρατοῦν, ὅτι ἡ περιοχὴ τοῦ Εἰρηνικοῦ καθίσταται καὶ πάλιν λίγαν ἐπικινδύνουν.

• Τὰ θαλάσσια ἀτυχήματα κατὰ τὸ 1950 ἥσαν διλγύρωτα τῶν τοῦ 1949. Ἀγῆλθον εἰς 6873, ἔναντι 7063 τοῦ 1949, 7739 τοῦ 1948 καὶ 7403 τοῦ 1947. Εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς δὲν περιλαμβάνονται τὰ ἐκ ναρκῶν ἀτυχήματα ἀτίνα ἀγῆλθον κατὰ τὸ 1950 εἰς 27, ἔναντι 24 τοῦ 1949, 27 τοῦ 1948 καὶ 50 τοῦ 1947. Αἱ κατὰ τὸ 1950 δύλικαι ἀπώλειαι περιέλαβον 88 πλοῖα, 240.283 τόν. γκρός, ἔναντι 98 πλοίων 223.898 τόν. γκρός κατὰ τὸ 1949 καὶ 71 πλοίων, 189.178 τόν. γκρός κατὰ τὸ 1948. Οἱ οἰκιαὶ ἀπώλειαι εἰκὸν ναρκῶν ἐσημειώθησαν τὸ παρελθόν εἰς 10 πλοίων, 14.691 τόν. γκρός, ἔναντι 4 πλοίων, 8501 τόν. κατὰ τὸ 1949 καὶ 9 πλοίων, 12.738 τόν. κατὰ τὸ 1948. Μεταξὺ τῶν ἀπολογίσθεντων σκαφῶν καταλέγεται καὶ τὸ ἔξοειδέα εἰς τὰ ὑδάτα τῆς «Ἀπωλοτῆς Ἑλληνικοῦ λίμπετρου «Κωστῆς Λαιμοῦ».

• Οἱ πόλεμοις εἰς τὴν Κορέαν δὲν προβλέπεται νὰ λήξῃ ταχέως. Τούτῳ πάντως θὰ ἔξερπτη ἀπὸ τὰς ἀποφάσεις τῆς Κίνας ἡ μᾶλλον τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας. Αἱ ἀπώλειαι τῶν Κινέζων ὑπολογίζονται κατ' ἐλάχιστον εἰς 10 πρὸς 1 καὶ κατ' ἀνάτολαν δρόνον — τὸ καὶ σύνθετον — εἰς 30 πρὸς 1 τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν. Πέραν τῶν εἰς κρήματα δαπανῶν, δὲν λογώ πόλεμος στοιχίζει εἰς τὴν Ἀμερικὴν 200 νεκρούς καθ' ἑδδομάδα. Αὐτὸς εἰναι δὲ μέσος δρος τῶν τελευταίων ὅπων ἑδδομάδων. Οι τραυματίαι φθάνουν τοὺς 1000 ἑδδομαδιάων. Οι μέριοι τοῦδε ἀνακοινώθησαν διὰ τὰ διάφορα ὅπλα ἀριθμοὶ εἰναι οἱ ἔχεις: Νεκροὶ: Στρατὸς 5891, πεζωανοὶ 1148, ναυτικοὶ 73, αεροπορία 138. Τραυματίαι: Στρατὸς 24.711, πεζωανοὶ 6227, ναυτικὸν 426 καὶ αεροπορία 31.

• Ἐπέκτασις τοῦ πολέμου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος μὲ τὴν Ρωσίαν δὲν προβλέπεται. «Ολαι αἱ πληροφορίαι συμπίπτουν, εἰς τὸ διτὶ τὰ Σοβιετικά δὲν προτίθενται νὰ ἐπιτεθοῦν κατὰ τὸ 1951, ἐπὶ δ' ἀκόμη καὶ κατὰ τὸ 1952. Αἱ πληροφορίαι αὗται ἀναγραφόμεναι ὑπὸ πολλῶν ἀρθρογράφων καὶ σχολιαστῶν θεσινοῖς κυριοὶ εἰναι τὸ διτὶ οὐδεμία στρατιωτικῆς φύσεως προπαρασκευὴ παραπρέπειται εἰς τὴν Ρωσίαν.

• Ἡ οἰκονομικὴ εὐημερία τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν, ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῆς κατάστασιν, προβλέπεται νὰ διατηρηθῇ, τούλαχιστον, κατὰ τὰ προσεχῆ πέντε ἔτη. «Ισως μάλιστα καὶ διὰ 10 ἔτη, ἐφόσον τὸ πρόγραμμα τῶν ἑσπειλισμῶν θὰ συνεχισθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ὅπτα ἔτη. Ἡ Κυβέρνησης καὶ οἱ στρατιωτικοὶ υπευθύνονται διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν ἔχουν καταστρώσει σχέδια ἀμύνης, ἐπὶ τὴ βάσει τῶν κάτωθι στρατιωτικῶν δαπανῶν διὰ μίαν εἰσέτι ὀκταετίαν: 1951 35 δισεκατ., δολλαρίων, 1952 52.9 δισεκατ., 1953 50 δισεκατομ., 1954 37.8 δισεκατ., 1955 35 δισεκατ., 1956 35 δισεκατ., 1957 35 δισεκ. καὶ 1958 35 δισεκατ. δολλαρίων.

• Αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ τῆς Ἀγγλίας μετὰ τῆς ἐρυθρᾶς Κίνας συνεχίζονται κατ' αὐδούντα ρυθμούν. «Ενώ αἱ Ινδιαναὶ Πολιτεῖαι διέκουσαν σχέδιον ἑντελῶς κάθε συναλλαγήν, ἡ Ἀγγλία, μέσω τοῦ Χόγκ Κόγκ, πύρησε τὰς πολήσεις καὶ τὰς ἀγορὰς τῆς μὲ τὴν Κίναν. Αἱ στατιστικαὶ τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου ἐψφανίζουν αὖθεστον τὸν πρὸς τὴν Κίναν ἀγγλικῶν ἐξαγωγῶν χάλυβος, ἐρών, υπηναμάτων, αὐτοκινήτων, μαλλίων ὑφασμάτων καὶ καρυτούσων. Οἱ ἀμερικανοὶ παραπτώνον, σχετικῶς, ὅτι ὁ Δεκέμβριος ἦτο ὁ μίν τῶν μεγαλυτέρων ἀπώλειῶν τοῦ ἀγγλικοῦ ἐκτραπετικοῦ σώματος εἰς τὴν Κορέαν! «Ἐπιύωσαν ἔξ ἄλλου προκαλοῦν καὶ αἱ Ἀγγλιαῖς φορτώσεις καρυτούσων δι' ἀγγλικῶν πλοίων. Κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ 1950 δὲ μέσος μηματος δρός τῶν φορτώσεων ἀγῆλθον εἰς 910 τόν. ἔνων κατὰ τὸ β. ἔξαμηνον ἐφθασαν εἰς 9514 τόν. Κατὰ τὸν παρελθόντα διδούμαδα ἐφθασαν, μόνον εἰς τὴν Καντόνα, 10.000 τόνων!.... Ἐν συνόλῳ ἡ Ρωσία καὶ ἡ Κίνα ἡγόρασαν καὶ παρέλαβον ἑκατοντατοσούκ τὴν ιστορίαν ποσότητα καούτσου. Αἱ κατὰ τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀγοραὶ τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν ἔκ τῆς ιδιαίς περιοχῆς ἐφθασαν εἰς τὸ ημισύ μόλις τῶν σοδιε-

τικῶν καὶ κινεζικῶν ἀγορῶν. Μεγάλαι ἐπίσης ποσότητες μεταφέρονται καὶ διὰ Ἑρακλέα πρὸς τὴν Κίναν, μέσω τοῦ Σιάμ καὶ τῆς Ἰνδοκίνας.

• Μὲ τὴν πεποίθησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ κοινωνίου, δτὶ δὲν ὑπάρχει κατὰ τὸ τρέχον ἔτος φόδος ἐκρήξεως πολλέμου ἐν Εὐρώπη, πρίξοι τὸ κλείστιμο θέσεων εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ δεροπλάνα διὰ τὰ ταξίδια τοῦ προσεχοῦς θέρους. «Τούλογιζεται, δτὶ ὁ ἐφετεινὸς ἀριθμὸς τῶν ταξιδιωτῶν θὰ εἴνε μεγαλύτερος τοῦ παρελθόντος εἶται, δὲν ἐστιμώθηται περισσότερα.

• Ἡ ἀγγλικὴ κρατικὴ αεροπορικὴ ἑταῖρια B.O.A.C. εἰχε κατὰ τὸ 1950 αὐσησιν τοῦ ἑλλείμματος της. Αἱ ζημιαὶ τῆς ἀνῆλθον εἰς 5 ἑκατοτό. λιρῶν, ἔναντι 3 ἑκατομμύριων λιρῶν τοῦ 1949. Ἀντιθέτως, δται σχεδόν τοῦ παρεπορικοῦ ἑταῖροι τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν — ιδιωτικοὶ ἐπιχειρησίες γενικῶς — παρουσίασαν σημαντικά κέρδη, παρὰ τὸ γεγονός, δτὶ ὑπολογίζουν ἀπόστεσιν τῶν ἀεροσκαφῶν τῶν ἐντὸς δύο ἑταῖρων. Ἡ σύγκρισις μεταδύν κρατικῆς καὶ ιδιωτικῆς ἐπιχειρησεως εἴνε τόσον καθαρός, ὥστε νὰ περιπτεύουν τὰ σχόλια....

• Τὸ σύνολον τῶν ἐργαζομένων ἀμερικανῶν καὶ ἀμερικανίδων ἀνέρχεται σημερινὸν εἰς 59 ἑκατομμύρια, ὑπολογίζεται δὲ δτὶ κατὰ τὸ θέρος δτὶ φθάση εἰς τὰ 62 ½ ἑκατομμύρια.

• Ἡ Κυδέρνησης τῆς Ἀργεντινῆς ἐτοιμάζει ἔνα δεύτερον πενταετὲς πρόγραμμα βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας. Θά ιδρυθοῦν ὑψηλά μέρη, ἐργοστάσια ἀλουμινίου καὶ ἐργοστάσια αεροπλάνων. Τὸ δεύτερον τοῦτο πρόγραμμα θὰ τεθῇ ὑπὸ ἐφαρμογὴν τὸ 1952, δὲ λήγει τὸ πρώτον.

• Τὰ μεγάλα ἐργοστάσια αεροπλάνων Boeing, τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν καὶ Bristol, τῆς Ἀγγλίας, ὑπέγραψαν συμφωνίαν συνεργασίας ἐπὶ τῷ μελλοντικῷ ἐφεύρεσσαν, βελτιώσεων καὶ τελειοποίησεων. Ἡ συνεργασία μεταδύν τῶν ὑφειδῶν ἐπιχειρήσεων, δστα καὶ ἀν συναγωγῆς λουταται, θεωρεῖται κατὰ κανόνας ὡς ἡ βάσις τῆς προδόσου.

• Αἱ κατὰ τὸ 1950 ἐξαγωγαὶ τῶν Ἰνδιαναὶ Πολιτεῶν ἥσαν κατὰ 15% κατώτεραι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1949, ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ ἥσαν κατὰ 33% ἀνώτεραι, ἔναντι τοῦ 1949 εἶται. Τὰ ἐν λόγῳ ποσοστά ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀξίαν τῶν εἰδῶν εἰς δολλάρια. Τὸ σύνολον τῶν ἐξαγωγῶν ἥσαν 10.274.800.000 δολλαρίων. Οἱ ἀντιστοίχοι διὰ τὸ 1949 ἀριθμοὶ ἥσαν 12.051.100.000 δολλαρίων ὡς πρὸς τὰς ἐξαγωγαὶ εἰς 8.839.800.000 δολλαρίων. Οἱ πρὸς τὰς ἐξαγωγαὶ εἰς 10.274.800.000 δολλαρίων καὶ τῶν εἰσαγωγῶν εἰς 8.839.800.000 δολλαρίων. Οἱ πρὸς τὰς δολλαρίων ὡς πρὸς τὰς εἰσαγωγαὶς.

• Αἱ ἐξαγωγαὶ ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν πρὸς τὰς Ἰνδιαναὶ Πολιτεῖας ἔφθασαν κατὰ τὸν τέσσαρας περίοδος τοῦ πρώτου μετασεμενού προσδότης τῆς παραγγελίας γίνεται ἐκ τῶν πιστώσεων τοῦ σχεδίου Moran.

• Τὸ Περού κατηρρησε πρὸ τὸν τέσσαρας περίοδος τοῦ συναλλαγματικού περιορισμού. «Ηδη διετηρήθησαν μόνον ωρισμένοι υψηλοὶ δασμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὰς εἰσαγωγαὶ εἰδῶν πολυτελείας.

• Αἱ ἐξαγωγαὶ καθέδων ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν ἀνῆλθον κατὰ τὸ 1950 εἰς

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



Docking, undocking and moving ships in New York harbor is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, - NEW YORK. - CABLE: "MORANTOW",  
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS • SAN FRANCISCO

T. & C. PAPADOPOULOS  
SHIPPING AGENTS  
LATTAKIA-SYRIA  
Tel. Address: PAPADOPOULOS  
Telephone 542

14.800.000 σάκκων, έναντι 19.7 έκατομμυρίων σάκκων τοῦ 1949. Παρὰ τὴν μείωσιν ταύτην, ἡ ἀξία τοῦ καφὲ ἦτορα 60 % ἀνώτερα, ἀπέδωκε 1000 έκατομ., δολλαρίων κατὰ τὸ 1950, έναντι 625 έκατομ. δολλαρίων, τοῦ 1949.

• Ὁ μέσος δρος τῶν τιμῶν ἐνίων εἰδῶν ἐμφανίζει τὴν διαφορὰν ποὺ ἔστημειώθη κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν πλουσίαν Ἀμερικήν: Κρέας φιλέτο 29 σάντες τὸ πάσον τὸ 1939 καὶ 1.05 δολ., τὸ 1951. Ἀνδρικαὶ ενδυμασίαι ἐξ ἑριοῦ ἀπὸ 25 δολ., (1939) ἔφθασαν εἰς 56 δολ., τὸ 1951, καφὲς ἀπὸ 21 σάντες ἡ λίτρα εἰς 81 καὶ τὰ λαϊκὰ αὐτοκίνητα ἀπὸ 778 εἰς 1720 δολλάρια.

• Η εἰσαγωγὴ ἀκαβάτων πετρελαίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐνέφαστες τὰς τεσσάρας τελευταίας ἔδημοις ἔνα μέσον δρον 938.500 βαρελίων ἡμεροτίων.

• Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας σιδήρους καὶ χάλυβος ἔφθασε καὶ πάλιν εἰς τὰ 98.5 % τῶν προπολεμικῶν ἐπιτέδων κατὰ τὴν ἔδημοδα 12—17 Φεβρουαρίου, κατόπιν μιᾶς μικρᾶς ὑποχρήσεως, ἥτις ἔστημειώθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀπέργιας τῶν σιδηροδρομικῶν ὑπαλλήλων. Ὑπελογίζετο, ὅτι μέχρι τέλους Φεβρουαρίου ἡ παραγωγὴ θὰ ἔφθανεν ἐκ νέου εἰς τὸ ἐπίτευχθὲν καὶ προηγουμένων ἐπίπεδον τῶν 100 %.

• Εξ ἄλλου ἡ παραγωγὴ δημοσιογραφικοῦ χάρτου εἰς τὸν Καναδάν ἀνήλθε, κατ' ἴανουάριον εἰς 453.019 τόν., εἰς δὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς 92.691 τόν., με αὔξησην 8.6 % διὰ τὸν Καναδάν καὶ 24.8 % διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, έναντι τῆς ἀντιστοίχου παραγωγῆς τοῦ Ιανουαρίου 1950. Ἀνάλογον αὐξήσιν παρουσίασε καὶ ἡ κατανάλωσις.

• Τὸ πρόγραμμα τῆς βιομηχανικῆς ἐπιστρατεύσεως τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ευρίσκεται, σχέδιον, ἐν πληρεὶ ἀναπτύξει. Σκοπὸς αὐτοῦ είνειν ὡς ἔτοιμασθούν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι δι' ἓνα ὀλοκληρωτικὸν πόλεμον καὶ νὰ παραμείνουν ἔτοιμοι. Τὸ κόστος τῆς προετοιμασίας αὐτῆς ὑπολογίζεται εἰς 130 δισεκατομμύρια δολλαρίων, τὸ δὲ δόλον πρόγραμμα διαιρεῖται εἰς τρία μέρη; α) Μετατροπὴν τῆς βιομηχανίας εἰς πολεμι-

κήν. β) Διατήρησιν ἐνόπλων δυνάμεων 3.500.000 ἀγδρῶν «ἐν καιρῷ εἰρήνης». Καὶ γάρ οἱ δημιουργίαν ἐπαρκῶν ἀποθεμάτων. Ἡ μετατροπὴ τῆς βιομηχανίας εἰς πολεμικήν προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς δύο στάδια. Κατὰ τὸ πρώτον στάδιον, ἡ παραγωγὴ ἀεροπλάνων θὰ αὔξηθῃ κατὰ 400 %, τῶν τάκης καὶ στρατιωτικῶν ὄχημάτων κατὰ 300 % καὶ τῶν ὑλικῶν ὁσυρμάτων καὶ παρεμφέρειν εἰδῶν κατὰ 350%. Ἰνα δεόντως ἐκτιμούμονοι οἱ ἀνάτεροι ἀριθμοί, πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου οὐδέποτε ἡ παραγωγὴ ἀεροπλάνων ὑπέρεβε τὸ τριπλάσιον τῆς συνήθους παραγωγῆς τῶν εἰρηνικῶν περιόδων, έναντι της πενταπλασίου, που προσδέπεται διὰ τὸ πρώτον μόνον στάδιον τῆς σημερινῆς ἐπιστρατεύσεως.

• Τὰ ἀπόρροπα ἀτυχήματα εἰς τὰς μηχανὰς καὶ διὰ τὰ μεγάλα ὑπερωκεάνια δέν ἀποκλίνονται. Τὴν 20ήν Φεβρουαρίου ἐνώ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀμερικα» ἀπέπλεε τοῦ λιμένος τοῦ Σαουθάμπτον με 233 ἐπιβάτας διὰ Χάροπον καὶ Νέας Υόρκης ὑπέστη θραυσιν τοῦ ἀξονος τοῦ ἐνὸς ἀτμοστροβίλου μεταξὺ κυρίας μηχανῆς καὶ τοῦ μειωτῆρος τῶν στροφῶν. Ὑπερτριακόσιοι ἀλλοὶ ἐπιβάται ἀνέμονον νὰ ἐπιβούν τοῦ σκάφους εἰς τὴν Χάροπην.

• Περιορίζονται διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον αἱ ἔξαγωγαι τῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, κατ' ἀπόλυτον προτεραιότητα τῶν χωρῶν ἑκείνων, ὅπως αἱ Ἰνδίαι, αἵτινες ἔχουν τὴν μεγαλυτέραν ἀνάγκην. Οἱ ἔξαγωγεις ὄφειλον γὰρ διακανονίσουν τὰς φορτώσεις τῶν, σύμφωνα με τὰς παρεχομένας ἀδείας ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας. Τὸ γεγονός τῆς ἀνευ περιορισμοῦ ἔξαγωγῆς, προεκάλεσε — κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἀρμόδιων Ἀμερικανῶν — δυσκολίας εἰς τὰ ἀπὸ ἔπρας μεταφορικά μέσα, τὰς ἀπόθηκας καὶ μεγάλην ζήτησιν ἐν ταύτῳ πλοιών. Προβλέπεται κατόπιν τῶν περιοριστικῶν μέτρων κάποια καλάρωσις καὶ εἰς τὴν ναυλαγοράν.

• Πέντε ημέρας μετὰ τὴν ἐθνικοποίησιν τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἔρχεται ἡ ἀναγγελία τῆς πρώτης αὐξήσεως εἰς τὰς τιμάς. Ἡ ἀνάτιμησης δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν ὑψωσιν τῶν τιμῶν τοῦ γειτάνηρας καὶ τοῦ κώκου. Οὕτω ἡ τιμὴ τοῦ χυτοσιδήρου ἀπὸ £ 10.19.6 τὸν τόνον καθηρώσθη εἰς £ 10.19.0 καὶ τοῦ χάλυβος εἰς φύλλα ἀπὸ £ 33.0.0 εἰς £ 33.12.6.

• Φορτία γαιασθάκαν προορίζομενα διὰ τὴν Ἀγγλίαν θὰ ἐκφορτωθοῦν εἰς τὸ Ρόττερνταμ.

• Εκείθεν διὰ μικρῶν φορτηγών πλοιών μεταφερθοῦν εἰς τοὺς αγγλικοὺς λιμένας, ὅπου τὰ μεγάλα σκάφη καθυστεροῦν ἐπὶ πολὺ. Η μεταφόρτωσις μαθητευομένων ἐπὶ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοιών, ἵνα ἐπὶ τρίμοντον τούλαντον δόκιμοι ἀποκτήσουν τὴν πρακτικὴν ἀσκήσην εἰς τὰς στροβίλο—πλεκτρικά μηχανάς.

• Κάποιαν ἐπίδρασιν πιθανῶς θὰ ἔχῃ εἰς τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἡ πρὸ ημέρων ἀνακοινώθεσται ἀπόφασις τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας, ὅπως σταματήση τὰς φορτώσεις σίτου, βάσει τῆς διεθνούς σχετικῆς συμφωνίας. Τοῦ λοιποῦ αἱ ἔξαγωγαι δὲν θὰ ἐπιχρησιούνται ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον δι' ὅσα Κράτη εἰνε ἐκτὸς τῆς συμφωνίας ἢ δι' ὅσα ἔχουν λάβει τὸ ἀναλογούν εἰς αὐτὰ μεριδίον των. Αἱ πωλήσεις βάγινονται βάσει τῶν τιμῶν τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι εἰχον ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἔξαγωγῆς 248 έκατομ., μπούσελ. Μέχρι τῆς δησ Φεβρουαρίου, είχον φορτωθή, βάσει τῆς συμφωνίας 184 έκατομ., μπούσελ. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔξαγθη μὲν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, τῆς διαθέσεως τῶν φορτίων, εἰς χώρας, αἵτινες πράγματα ἔχουν ἀμεσον ἀνάγκην ἀνεφδιασμοῦ καὶ οὐχὶ δημιουργίας ἀποθεμάτων. Αἱ προβλέψεις πάντων διὰ τὴν δῆλην ἔξαγωγήν κίνησιν τῶν σιτηρῶν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν καθορίζουν τὴν ποσότητα τῶν σιτοφορτίων κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον εἰς 350 έκατομμύρια μπούσελ.

• Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας οἱ ἔξαγωγεις ἐπώλησαν περισσότερα φορτία σιτηρῶν, ἀπὸ δοσα δυνατῶν παραδόσουν, λόγω τῆς ἐλλείψεως μεταφορικῶν μέσων. Εν τῷ μεταξὺ τὰ ἀποθεμάτα σιτίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχοντο τὴν Ἰη Φεβρουαρίου εἰς 766 έκατομ., μπούσελ. Εναντίον τοῦ διαθέσεως τῶν φορτίων, εἰς χώρας, αἵτινες πράγματα ἔχουν ἀμεσον ἀνάγκην ἀνεφδιασμοῦ καὶ οὐχὶ δημιουργίας ἀποθεμάτων. Αἱ προβλέψεις πάντων διὰ τὴν δῆλην φορτηγά.

• Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας οἱ ἔξαγωγεις ἐπώλησαν περισσότερα φορτία σιτηρῶν, ἀπὸ δοσα δυνατῶν παραδόσουν, λόγω τῆς ἐλλείψεως μεταφορικῶν μέσων. Εν τῷ μεταξὺ τὰς διεθνούς σχετικῆς συμφωνίας. Τοῦ λοιποῦ αἱ ἔξαγωγαι δὲν θὰ ἐπιχρησιούνται ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον δι' ὅσα Κράτη εἰνε ἐκτὸς τῆς συμφωνίας ἢ δι' ὅσα ἔχουν λάβει τὸ ἀναλογούν εἰς αὐτὰ μεριδίον των. Αἱ πωλήσεις βάγινονται βάσει τῶν τιμῶν τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι εἰχον ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἔξαγωγῆς 248 έκατομ., μπούσελ. Μέχρι τῆς δησ Φεβρουαρίου, είχον φορτωθή, βάσει τῆς συμφωνίας 184 έκατομ., μπούσελ. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ ἔξαγθη μὲν ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, τῆς διαθέσεως τῶν φορτίων, εἰς χώρας, αἵτινες πράγματα ἔχουν ἀμεσον ἀνάγκην ἀνεφδιασμοῦ καὶ οὐχὶ δημιουργίας ἀποθεμάτων. Αἱ προβλέψεις πάντων διὰ τὴν δῆλην φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀνήρχεται τὸ περιπτώσει πολέμου τῆς Δυτικῆς Γερμανίας 115 σκάφη 101 χιλιαδῶν τὸν, γκρός. Ηδη ναυπηγούνται 90 σκάφη 169 χιλ., τούνων γκρός, ἐκ τῶν ὅπιων τὰ 61, τὸν, γκρός 159 χιλιαδῶν, ἥσαν φορτηγά.

• Οἱ ολίγοι ἀριθμοὶ ἐπαρκῶν καταδεικνύουν τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῆς καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν. Η παραγωγὴ εἰς τὰς Ἡνωμένας Π

καταναλώσεως, προβλέπεται σύν τῷ χρόνῳ σταθερώς νὰ αύξηθούν. Ή ίδιωτη ἡμεροσία κατανάλωσις, ἣν δὲν περιορισθή, θὰ φθάσῃ ἐφέτος εἰς 6.900.000 πετρελαιοειδῶν, 7 δηλαδὴ τοῖς ἑκατὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1949. Ἐν περιπτώσει αὐξῆσεως τῶν στρατιωτικῶν ἀναγκῶν προβλέπεται ἡ ἐπίδοτη περιορισμῶν εἰς τὴν ίδιωτικὴν κατανάλωσιν. Ἀς σημειωθῇ, ὅτι καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν, κατὰ προσφάτους ἀνακοινώσεις, προβλέπεται ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως κατὰ 33% διὰ τὸ 1954 ἐναντὶ τοῦ 1949. Εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐπίσης, ἡ κατανάλωσις ἀκοβάτου πετρελαιού ἔφθασεν εἰς 3.274.000 τόν., κατὰ τὸ 1950, ἐναντὶ 1.708.000 τόν. τοῦ 1949.

• Διὰ τῆς ἐπελθούσης συμφωνίας μεταξὺ τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρῶν πετρελαίων, σί τελευταῖς θὰ δύνανται τοῦ λοιποῦ, ἐν πλήρει ἰσοτιμίᾳ εἰσαγωγικῶν δικαιωμάτων μὲ τὰς ἀγγλικὰς ἑταῖρις, καὶ παλούν τὰ προϊόντα τῶν εἰς λίρας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ὑπερλίνας. Τὰ πετρέλαια θὰ μεταφέρωνται ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν, ἀπὸ τὴν περιοχὴν δηλαδὴ τῆς λίρας καὶ ἐπὶ πλοιών, ναυλωμένων μὲ λίρας. Θὰ διιλύζωνται ἐπίσης εἰς τὰ διυλιστήρια τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρῶν, τὰ ιδρύματα εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς ἄλλας χώρας τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας. Ἡ ἀνωτέρω συμφωνία δικαιολογεῖ τὰς προσφάτους ἀφράτας ναυλώσεις παναματικῶν τάνκερων μὲ ναύλους καταβλητέους εἰς λίρας.

• Νέον σύστημα μακροχρονίων ναυλώσεων δεξαμενοπλοίων καθιερώθη τελευταίως. Καθορίζεται ἔνα ἐλάχιστον καὶ ἔνα μέγιστον ὥριον ναύλου. Ἐάν ἡ ναυλαγορά ἐπέστη κάτω τοῦ ἐλαχίστου, ὁ πλοιοκτῆτης εἶναι διησφαλιμένος μὲ τὸ ἐλάχιστον τοῦ ναυλόσυμφωνου του. Ἐάν ἀνατιμήθονται τούναντιον οἱ ναύλοι πέραν τοῦ καθορίζομένου μεγίστου, ὁ ναυλωτὴς προστατεύεται. Ἡ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ μεγίστου καὶ τῆς ὑψηλότερας τιμῆς τῆς ναυλαγορᾶς διαιρούλεται μεταξὺ ἐφόπλιστοῦ καὶ ναυλωτοῦ. Ἐκείσθησαν τελευταῖς σκάφη διὰ 5 ἥ και 7 ἵπτη, μὲ ἐλάχιστον 25% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου καὶ μέγιστον 25% ἀνά τοῦ ἀγγλικοῦ ναυλολογίου καὶ 125% ἀνά αὐτοῦ εἰς μέγιστον ὥριον.

• Ἡ Τουρκία ἐνεφάνισεν εύνοικον ἴσον γιον ἔξωτεροι πληρωμῶν κατὰ τὸ Δεκέμβριον τοῦ 1950. Αἱ ἐξαγωγαὶ τῆς ἀνήλιθου εἰς 41.840.000 δολ. ἐναντὶ εἰσαγωγῶν 25.093.000 δολ. Διὰ τὸ σύνολον τοῦ 1950 αἱ εἰσαγωγαὶ ἔφθασαν τὰ 283.150.000 δολ., καὶ αἱ ἐξαγωγαὶ τὰ 261.097.000 δολλαρίων.

• Πρὸ τοῦ ἀπόπλου ἐνέστη τὸ Νέας Υόρκης διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον τοῦ «Ιντιπέντεν», ὁ Ἀρχιεπίσκοπος Μιχαήλ ἐτέλεσεν τὴν 10ην Φεβρουαρίου λειτουργίαν ἐπὶ τοῦ σκάφους. Κατὰ τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ταξίδιον τοῦ νέου ὑπερωκεανού 400 «Ἐλλήνος—Ἀμερικανοὶ πρόσκειται νὰ ταξιδεύσουν πρὸς ἐπίσκεψιν τῆς γεννετέρας.

• Διὰ τὰς ἐπισκευὰς ἔνος ἀσκεκίλαντος ἀμερικανικοῦ «Λίμπερτο» ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐξέπιθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Μπέθλεμ 200 χιλ. δολλαρίων, μὲ χρόνον παραδόσεως 40 ἑργασίμων ἡμέρων καὶ ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα 65 μόνον χιλ. δολλαρίων, μὲ χρονικὸν δριούν 25, ἡμέρων. Τὴν ἑργασίαν, βέβαια, ἔξησθλίσαν τὰ γερμανικά ἐργοστάσια.

• Χαρακτηριστικὴ τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγοράν καταστάσεως εἶναι ἡ πρὸ ἡμέρων χρονοναύλωσις ἐνός ἱαδικοῦ «λίμπερτο» διὰ τρία ἑταῖρα. Θὰ μεταφέρει μεταλλέυματα ἀπὸ τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας εἰς τὸν Καναδάν. Τιμὴ ναύλου δολ. 4.45, διὰ τὸ πρώτον ἔτος, δολ. 4.15 διὰ τὸ δεύτερον ἔτος καὶ δολ. 3.35 διὰ τὸ τρίτον ἔτος.

### 1. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

## Ἀμερικανική Νομολογία

— Πολεμικοὶ κίνδυνοι

Αἱ δύο πρὸ τοῦ ιανουάριου ἀπόφασεις τοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῶν Ἑνωμένων Πολιτειῶν, ἀναφορικὰς μὲ τὴν κάλυψιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων, εἶναι ἀρκετά ἐνδιαφέρουσαι, ἐπὶ εὐκαίρια μάλιστα τῆς κρατούσης ἀνωμάλου καταστάσεως. Ἐπρόκειτο περὶ ἀπαίτησεως κατὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου πρὸς ἀπόκλημισιν διὰ τὴν ἀπώλειαν πλοίων, ἀπίνα έκαλυπτοντο πότε ἀσφαλιστήριον συμβολαίων κατὰ κινδύνου πολέμου.

Τὸ Ἀνωτάτον Δικαστήριον ἀπέφανθη διὰ ψήφων 6 ἐναντίον 3, διὰ μόνου ζημιαὶ προερχόμεναι ἀπὸ πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις η παραπλησίους τοιωτάς, δύνανται νὰ τύχουν απὸ πολεμικάς ἐπιχειρήσεις η παραπλησίους τοιωτάς, δύνανται νὰ καταστήσουν.

Εἰς τὴν μίαν ὑπόδεσιν, ή «Στάνταρ Οἴλ Κόμπανυ» ἀπήτει ἀποζημίωσιν 150.000 δολλαρίων, διότι τὴν 16ην Δεκεμβρίου 1942 ἐντὸν ναρκαλιευτικὸν ἑργαζόμενον πρὸ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης συνεκρύσθη μὲ τὸ δεξιεμενόπλοιον «Τέλων Γουώρθιγκτων», διπέρη ἡ ναυλωμένον ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβερνητικὴν Τάκην 180. Δεν ἀναδίδονται ἐρεθιστοκοι καπνοί. Συντελεῖται δὲ τὸ προκαλούμενό του καυστήριον πολέμου πάντας νὰ δέξεται διατάσσητης μεγάλης καταστάσεως τῆς πολεμούμενης ἀπὸ τὰ πλοῖα σας, διότι οὐδεμίας ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

Τὸ Ανωτάτον Δικαστήριον μετέπειτα προσέταξε τὸν ήμισο τοῦ καυστήριον πολέμου πάντας νὰ δέξεται διατάσσητης μεγάλης καταστάσεως τῆς πολεμούμενης ἀπὸ τὰ πλοῖα σας, διότι οὐδεμίας ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

Τὸ Δημόσιον ἔφεσθαλε τὴν ἀπόφασιν εἰς τὸ «Ἐφετεῖον τῆς Νέας Υόρκης, ὅπερ δῆμος ἀπέφανθη, ὅτι η σύγκρουσις δὲν ἀνερέπεται εἰς πολεμικής φύσεως ἐπιχειρήσεις τοῦ ναρκαλιευτικοῦ καὶ δὲν συνεπεῖ τὸ Κράτος δὲν ἡτο τοῦ κατὰ κινδύνου πολέμου ἀσφαλιστήριον συμβολαίων τοῦ δεξιεμενόπλοιου. Ἡ «Στάνταρ» ἐστράφη, μὲ τὴν σειράν της, εἰς τὸν «Ἀρειον Πάγον, δῆστις, χωρὶς νὰ καθορίσῃ ποίας ζημιαὶ θὰ ἐπρέπει νὰ πληρώσῃ ἡ ἑταῖρα αὐτή διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ναρκαλιευτικοῦ, ἀπεφόνη, διὰ τὴν σύγκρουσις δὲν ἡτο ἀπότοκος πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ συνεπῶς δὲν ἐπέπιπτεν εἰς τὸ πλαίσιον τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Εἰς τὴν δευτέραν ὑπόδεσιν, τὸ φορτηγὸν «Ντάβιντ Μπράντς ζέωκειε κατ’ Ιανουάριον τοῦ 1942 εἰς τὴν ψηφίδα, καθ’ δὲν χρόνου κατεψηνετο ἀπὸ τὸ Σηπτέμβριον τοῦ Αλάσκαν. Ἡ εὐθύνη διὰ τὸ ἀτύχημα ἀπεδόθη εἰς τὸν προδαΐον, δῆστις ἐστοεψε τὸ προδάλιον ἀριστερά, ἀντὶ νὰ τὸ στρέψῃ δεξιά. Διὰ τὴν ἐπισκεψιν τοῦ πλοίου ἔδαπανήθη ποσόν 345.000 δολλαρίων, διπέρη καὶ εἰσέπραξαν οἱ πλοιοκτῆται ἀπὸ τοῦ ἀσφαλιστήρας τῶν συνήθων κινδύνων, ὑπὸ τὴν προϋπθέσιν, δῆμος, διότι θὰ ἐστρέψοντο κατὰ τὸν Δημοσίου, διὰ τὸν εἰσπράξουν ποσόν τοῦ ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ συμβολαίου τῶν πεοί πολεμικῶν κινδύνων. Τὸ ποσόν, διπέρη θὰ εἰσέστρεψαν οἱ πλοιοκτῆται ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστήρας τοῦ σκάφους των.

Μετὰ διαδοκικὰς ἀποφάσεις μέχρι καὶ τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστήριου, δικαιούσθη ἀπέφανθη, διότι τὸ ἀτύχημα δὲν προήλθεν ἐκ πολεμικῆς ἐπιχειρήσεως καὶ διότι συνεπῶς οὐδεμία εὐθύνη καταβολῆς ἀπόκλημισεως ἀπὸ μέρους του ἀμερικανικοῦ Δημοσίου ἐδίκαιολογεῖτο.



## ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΞΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

**Ἐλατώνεται τὸ ἔργον συν-** **Προστατεύεται ἡ ἐγκατά-**  
**τηρήσεως** εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐ-**στασίς** διότι παρεπομένης διάβρωσις τῶν ΤΑΝΚΣ, τοῦ καυστήρου καὶ τῶν θερμαντικῶν στοιχείων (Κόλλη), λόγω τῆς ἐπιτυγχανομένης ὀπαλλαγῆς τῶν καυστήρων ἀπὸ τὴν δύνητα, διότι ἐλαττώνεται ἡ διάβρωσις τῶν καπνοβάλων ἀπὸ τὰ θειούχα δέξα τὰ προκαλούντα ἀναφλέξεις εἰς τοὺς ἀφροβε-  
ματηράς.

**Παρέχεται ἀσφάλεια** διότι τὸ σημείον ἀναφλέξεως εἶναι ὑπέριων τῶν 180. Δεν ἀναδίδονται ἐρεθιστοκοι καπνοί. Συντελεῖται δὲ τὸ καυστήριος τῶν δι-  
σκων τῶν καυστήρων, χωρὶς νὰ βλά-  
πτωνται τὰ καυστήρων.

**KAI** **Περιορίζεται ἡ κατανάλωσις καυσίμων**

με τὰν χρησιμοποίουσιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ δοποῖαι δόλλων, θὰ ξάνθοντο. Ἡ Υ-  
ΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέται τοκτικὸς ἐπιβορήστες, τὴν ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικῆς παρέβασιν καὶ παρακολούθησιν ὀλοκλήρου τοῦ συντήματος καυστήρων, τῆς προκαλούμενης ἐκ τοῦ πλοίου σας, διότι οὐδεμίας ὑποχρέωσεως ἐκ μέρους σας.

**Κοστίζει ὀλιγώτερον** μὲ διπάνη μικροτέραιο τοῦ ήμισος, δολ. 1% τῆς δέξιας τοῦ καυστήρου σας, ή ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οικονο-  
μιαν πλέον τῶν 5%.

**Ο καθαριστήρ καυστήρων**  
**ΠΕΡΟΛΙΝ** σᾶς έφοδιάζει μὲ συρτάρια ἐπενδυμένα μὲ τούχαις διὰ τὸν φύλαξις 48 καὶ πλέον δίσκων καυστήρων καὶ δια-  
μερίσματα διὰ τὸ καθάρισμα αὐτῶν. Ὁ διάρθρα δύνανται νὰ ἀποτυλοῦ ἀπὸ τοὺς δίσκους τῶν καυστήρων μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐν-  
τός δίλγων λεπτῶν. Εὐκόλως ἀντικαθιστά-  
νεται δριεύοντας λεπτίδες καθαρισμοῦ,  
προλαβάνονται δισκίατα καυστήρων καὶ δδοντώματα.

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ** εἰς δόλους τοὺς κυριωτέρους λιμένας HN,  
ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Πρόσφατες εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιτρόπου.

**The PEROLIN COMPANY, Inc.**  
Manufacturing Chemists since 1904  
10 EAST 40 STREET, NEW YORK 16, N.Y.  
MURRAY HILL 5-5940



## Αίγυπτος

### Οι περιορισμοί της διώρυγος Σουέζ

Κατόπιν έπανελημμένων δισμαρτυριών τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν πρὸς τὴν αἰγυπτιακὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν συνέχισιν τῆς ἐπιβολῆς περιορισμῶν εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, που ἐπεδήμησαν, πήρισσεν ἀπὸ τῆς ἑποκῆς τῆς ρήσεως μεταξὺ Αιγύπτου καὶ τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραήλ, ὑπεδήμητο πρότασις ὑπὸ τοῦ Αἰγυπτίου ὑπουργοῦ τῶν Ἐνωτερικῶν πρὸς τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον αὐτῶν.

Ως δικαιολογητικὰς ἡδεῖσαν αἱ ἀναφέρεται τὸ γεγονός, ὅτι τὸ κράτος τοῦ Ἰσραήλ ἀνεφοδιάζεται εἰς καυστήρα καὶ πολεμικὸν ὄλικὸν ἐκ τῶν Μεσογειακῶν λιμένων καὶ ἐπομένως δὲν συντρέχει περίπτωσις διατηρήσεως τῶν περιορισμῶν.

## Γερμανία

### Νεαί τακτικαὶ γραμμαὶ

Τὸ δίκτυον τῶν γερμανικῶν τακτικῶν γραμμῶν πυκνοῦται τελευταίως, κατόπιν τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν ἀλλοδαπήν μιᾶς ἱκανῆς χωρητικότητος μεταχειρισμένων μέν, ἀλλὰ καταλλήλων εἰσέτι σκάφων, δυναμένων ἀποδοτικῶν ἔργων στὸν πρὸς ἀνασύνδεσμον εἰνῶν τῶν κυριωτέων γερμανικῶν προπολεμικῶν ὑπηρεσιῶν. Δύο νέαι γραμμαὶ ἐτέθησαν ἐν λειτουργίᾳ κατὰ τὸν ἀπέλθοντα μῆνα. Ή μία ὠργανώθη ὑπὸ τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδιο» καὶ συνδέεται τὴν Βρέμην καὶ τὸ Ἀμβούργον μὲ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Βραζιλίας, ἡ δὲ ἐπέρα ὠργανώθη ὑπὸ τῆς «Οστεαν Λίγιες καὶ συνδέει τὸ Ἀμβούργον καὶ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης μὲ τὴν Χαδάνην καὶ τὸ Μεξικόν. Αἱ πρώται ἀναχωρήσεις εἰς ἀμφοτέρας τὰς γραμμὰς ἐπραγματοποιήθησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Φεβρουαρίου.

### Ἡ κίνησις τῶν γερμανικῶν λιμένων

Αἱ προσφάτως δημοσιευθεῖσαι στατιστικαὶ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῶν κυριωτέρων γερμανικῶν λιμένων κατὰ τὸ 1950, παρέχουν τὴν κατώταρην εἰκόνα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς ἀντίστοιχου ναυτιλιακῆς κινήσεως τοῦ ἑτού 1949:

	1950	1949
Ἀμβούργον .....	11.100.000 τ. νέτ	9.352.000 τ. νέτ
Βρέμη .....	5.906.000 »	6.600.000 »
Ἐμδεν .....	1.927.000 »	4.169.000 »
Λύμπεκ .....	1.442.000 »	811.000 »
Νόρτυτεχκα .....	1.373.000 »	1.247.000 »
Μπράκε .....	827.000 »	1.300.000 »
Κίελον .....	547.000 »	443.000 »

Τὸ Ἀμβούργον ἐνεφάνισεν αἰσθητὴν Βελτίωσιν τῆς ναυτιλιακῆς τοῦ κινήσεως, μὲ σύνολον 11.543 σκαφῶν, ἐναντὶ 8974 τοῦ 1949 καὶ μὲ αὐξησιν κατὰ 1.748.000 τ. νέτ. Εἰς τὴν κίνησιν ταῦτα ἡ γερμανικὴ σημαία ἀντεπροσωπεύετο μὲ 6408 πλοῖα, 1.500.000 τ. νέτ., καλύπτουσα ποσοστὸν 13.4% τῆς γαυτιλιακῆς κινήσεως, ἐνώ αἱ ξέναι σημαίαι, 34 ἐν δῶλω χωρῶν, ἐνεφάνισαν ποσοστὸν συμμετοχῆς 56.6%.

## Ἡ. Πολιτεῖαι

### Τὰ νέα φορτηγά

Ναυπηγικὰ συμβόλαια διασκούσιων ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν 25 τοῦ νέου τύπου «Μάρινερ» φορτηγῶν σκαφῶν ὑπεγράφουσαν πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνη. Πέντε εἶναι τὰ συμβόλαια συντηγεία: Τοῦ Νιούπορτ Νιούς, τῆς Μπέθλεμ εἰς τὸ Σπάρρον τοῦ Πόντου, τῆς Μπέθλεμ εἰς τὴν Μασαχουσέτην, τοῦ Σάντας τὸ Τσέστερ καὶ τοῦ Ἰγκαλλῆς τῆς Πασκαγούλας καὶ ἀνὰ πέντε ἀνέλαβεν ἔκστον ναυπηγεῖον νὰ κατασκευάσῃ. Η μέση Βασικὴ τιμὴ διὰ κάθε σκάφους ἀνέρχεται εἰς 8 ἑκατομ. δολλαρίων. Παράδοσις 480 ἡμέρων.

Η πιθανὴ ὑψωσις τῶν τιμῶν, λόγω τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ὄλικῶν, δὲν θὰ συνεπιφέρει καὶ τὴν κατ' ὄναλογίαν αὐξησιν καὶ τοῦ κέρδους τῶν

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO

MICHAELIDES & C<sup>E</sup>

7, Rue Beauvau

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING SALE & PURCHASE

SUB - AGENT AT PORT - DE - BOUC  
AND ALL PORTS SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION

Telephones: Colbert 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH

Telegrams: "MICAL,"—Marseilles

ναυπηγείων. Ή ὅλη πίστωσις τοῦ Κογκρέσου ἀνέρχεται εἰς 350 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὰ σκάφη, ὡς γνωστόν, θὰ είναι μεταφορικῆς ίκανότητος 12.500 τόνων φορτίου καὶ ταχύτητος 20 μιλίων,

### Ἡ καταμέτρησις τοῦ «Ιντεπέντε

Τέσσαρα διάφορα συστήματα καταμετρήσεως τῶν πλοίων καταλήγουν εἰς διάφορα ἀποτέλεσματα, ὅσον ἀφορά τὴν χωρητικότητα τοῦ νέου ὑπερωκεανού «Ιντεπέντε».

Ἡ πλοιοκτήτια ἐταιρία ὡμοίει περὶ σκάφους 26 χιλ. τόν. γκρός. Κατὰ τὴν καταμέτρησιν τοῦ, βάσει τῶν κανόνων τοῦ ἀμερικανικοῦ συστήματος, καθιερώθησεν ἀπὸ τοῦ 1865, τὸ «Ιντεπέντε» εἰνῶν ύγρος 23.719 καὶ νέτ 11.166. Οἱ ἀγγλικοὶ κανονισμοὶ ἀναβιβάζουν τὴν χωρητικότητα τοῦ σκάφους εἰς 29.496 τόν. γκρός καὶ νέτ 18.480. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῦ θὰ χρησιμοποιηθούν, ἵνα τὸ σκάφος προσεγγίσῃ ποτὲ εἰς ἄγγλικὸν λιμένα.

Κατὰ τὴν καταμέτρησιν τῆς διώρυγος Παναμᾶ τὸ «Ιντεπέντε» ἔχει χωρητικότητα 29.965 τόν. γκρός καὶ νέτ 14.326. Αὐτὴν θὰ ληφθῇ ποτὲ διάπλους τῆς διώρυγας.

Καὶ τέλος διὰ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ τὸ σκάφος θὰ είναι 30.105 τόν. γκρός καὶ 21.769 τόν. νέτ.

Αὐτὴν ἀκριβῶς ἡ συγχώσις δυοῦ ἀφορᾷ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ δύκου ἐνὸς σκάφους ὑποχρέωνται τὰ διάφορα ναυτικὰ Κράτη νὰ ἀντιμετωπίσουν διὰ διεθνούς πλέον συμβάσεως τὸ ζήτημα τοῦ ἐνὸς καὶ μόνον συστήματος καταμετρήσεως τῶν πλοίων.

### Αἱ δύοσις τῶν «λίμπερτυς»

Δισχερεῖας ἀντιμετωπίζει τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον εἰς τὴν εἰσπράξιν τῶν ὄφειλομενῶν ἀπὸ ζένα Κράτη καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν ἐνυπόθηκων δανείων διὰ τὰ ἀγορασθέντα παρ' αὐτῶν πλοῖα. Κατὰ σχετικὴν ἐκδίνειν πρὸς τὸ Κογκρέσον τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας τὰ ὄφειλα δανείων ἀνέρχονται εἰς 175 ἑκατομ. δολλαρίων. Τέσσαρα Κράτη δὲν ἔφανταν μέχρι τοῦδε συνεπή εἰς τὰς δανεικάς των ὑποχρέσεων. Τρία εἴς αὐτῶν, παρὰ τὴν ἀσκήθεισαν πιεσιν, δὲν ἔδοθησαν εἰσότα τὰ ληξιτόδεσμα γραμματιά των.

Διὰ 446 σκάφους τὰ ἀρχικὰ ἐνυπόθηκα δάνεια ἀνήρχοντο εἰς 229. ἑ. κατομ. δολλαρίων. Η Ἰταλία μὲ 123 πλοῖα ὥφειλει τῷρα 52.841.650 δολ. Ἡ Γαλλία μὲ 98 σκάφη ὥφειλει 44.306.050 δολ. καὶ ἡ Ἑλλὰς μὲ 100 σκάφη ὥφειλει, ὅχι αὐτή, ἀλλ' οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς 30.967.619 δολλαρίων. Αἱ σημειωθῆσαι διὰ οἱ «Ελληνες ἐφοπλισταὶ δὲν καθιστάσαν τὴν πληρωμὴν τῶν δόσεων, ἀκόμη καὶ διὰν δεινὴ κρίσις ἐμάστιζε τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος.

### Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον

Τὸ ἀμερικανικὸν σοῦπερ—λάινερ τῶν 60 χιλ. τόνων, τὸ ναυπηγούμενον εἰς τὸ Νιούπορτ Νιούς θὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ Ιούνιον. Τὰ 90 τοῦ ἑκατόν τοῦ σκάφους μέχρι τοῦ καταστρώματος περιπάτου ἔχουν δῆμη συμπληρωθῆ. Οταν θὰ καθελκυσθῇ θὰ ἔχουν τοποθετηθῆ ἐπὶ τοῦ σκάφους δῆμας τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ αἱ δύο ἀκόμη καπνοδόχοι. Τὸ τρόπις αὐτοῦ ἐτέθη πρὸ έτους ἀκριδῶν, τὴν 8ην Φεβρουαρίου 1950. Τὸ δέρος τοῦ 1952 θὰ είναι ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Πλέονται δοσι τεχνικαὶ εἰπὶ τοῦ νέου ὑπερωκεανού. Εἶναι μυστικὰ τῆς ἀμύνης τῶν Ἕνων Πολιτειῶν, δεδομένου ὅτι τὸ σκάφος προώρισται νὰ ἀποτελέσῃ τὴν κυριωτέρα μονάδα τοῦ μεταγωγικοῦ στόλου. Θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 14 χιλ. στρατιωτῶν, ἐπ' ὀπλίσμῳ καὶ θὰ ἔχῃ ἀκτίνα ταξίδιου, χωρὶς νὰ ἀνερδιστοῦν εἰς καύσιμα καὶ ὅδωρα, 10.000 μιλλίων, μὲ ταχύτητα 30 μιλλίων.

Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως τοῦ νέου «σοῦπερ—λάινερ» θὰ ἀνέλθῃ εἰς 70 ἑκατομ. δολλαρίων. Τὸ Κράτος θὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν δαπάνην μὲ τὸ ποσὸν τῶν 23 ἑκατομ. δολλαρίων.

### Προστατευτισμός καὶ ναυπηγήσεις

Ψήφισμα τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν Ἀμερικανῶν Ἀπομάχων τῶν δύο πολέμων ὑποδεικνύει πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀμεσον ναυπηγήσιν

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

46 μικτών πλοίων, ταχύτητος 22 μιλίων και μεταφορικής ίκανότητος 2.500 στρατιωτών ένα πλήρει διπλισμό και 50 τούλαχιστον δεξαμενοπλοίων, ταχύτητος 20 μιλίων, φορτίου 250 χιλ. Βαρελίων.

Το ψήφισμα έπισης ζητεί την προστασίαν του αμερικανικού πλοίου, μέχρι τού σημείου, ώστε νόμιμα να διαφυλαχθούν υπέρ αύτού τά 75% των μεταφορών του έξωτερικού έμπορικου τών Ηνωμένων Πολιτειών.

### Ἐν ὄψει πολέμου

Οι Αμερικανοί έφοπλισταί, τών «τράμπις» κυρίων φορτηγών πλοίων, προσπαθούν να πείσουν την «Διοίκησης της Ναυτιλίας» ότι θά πή προσφορώντερον να έφαρμοσθεί από τούδιν, έπειτα προσφέρει νέου πολέμου, τὸ σύστημα τῆς πρακτορεύσεως παρά τῶν διαφόρων έφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν κρατικῶν πλοίων ἀντί τῆς ιαυλώσεως τῶν «bare-hulls».

Η πρακτορεύσης ἀπαλλάσσει, πράγματι, τοὺς έφοπλιστάς τῶν πιθανῶν ζημιῶν ἀπό τὴν χρονοναύλωσιν, τῶν δαπανῶν εἰκαίησεως τῶν πλοίων, τῶν ἐλέγχων καὶ τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων. Θά πρακτορεύσουν ἀπλῶς τὰ ἔερχομενα τῶν ἀγκυροβολίων τοῦ παροπλισμοῦ σκάφη, ἀπίστα καὶ θά ἀπασχολούνται εἰς τὰς μεταφοράς τῆς E.C.A. ή τῆς στρατιωτικᾶς.

Τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον διὰ τὴν ἔφαρμογήν τοῦ συστήματος τῆς πρακτορεύσεως τελεῖ τώρα ὑπὸ τὴν ἐπέεργασίαν τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ἀμφιβολῶν, δύων, εἰναι καὶ ἄν τὸ φάστη τώρα μέχρι τοῦ Κογκρέσου, δεδομένου ὅτι ἀντιδούμενοι οἱ ἔφοπλισταί τῶν μεγάλων ἐταιριῶν γραμμῶν, διότι τὸ θεωρούν πρόωρον καὶ ἡ ὄντας πλοίων εἰνεὶ ἐπειγούσσα, ἀμεσος πρὸς ἔξυπηρετίσιν τῶν μεταφορῶν τοῦ στρατοῦ καὶ τῆς βιομηχανίας.

### Ἀπὸ τὸν ἔφεδρικὸν στόλον

Περισσότερα πλοία ζητοῦν αἱ ἀμερικανικαὶ στρατιωτικαὶ ἀρχαὶ διὰ τὰς μεταφοράς τῶν. Πέραν τῶν ὅσων «Βίκτορος» ἀπασχολούνται ἡδὲ, παρεχωρίθησαν πρὸ τοῦ μερῶν δώδεκα ἀκόμη τοῦ αὐτοῦ τυπου σκάφη, προβλέπεται δὲ ἐντὸς τῶν μερῶν 22 ἀκόμη νὰ ναυλωθοῦν ἀπό τὰ ἐάργια τελούντα. Εν συνόλῳ 159 κρατικαὶ «Βίκτορος» — πλὴν τῶν ἀλλών μεταγωγικῶν — θά ἔξυπηρετούν τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς. Αἱ σημειωθῆσαν περὶ τὰ 1800 ἀκόμη σκάφη παραμένουν ἀργούντα εἰς τὰ ἀγκυροβολία τοῦ ἔφεδρικον στόλου.

### Ἰαπωνία

#### Ἡ ἀνασυγκρότησις

Ἄπὸ τοῦ παρελθόντος Ἀπριλίου, διὰς ὁ Ἰδιωτικὸς ἔφοπλισμὸς ἀνέλαβε τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας, μέχρι τοῦ τέλους Ἰανουαρίου ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐν ὑπερείᾳ ἰαπωνικῶν πλοίων ἐδιπλασίσθη. Εἰς 124 ὑπολογίζονται τὰ ὀκεανοπόρα πλοῖα — τάνκερς καὶ φορτηγά — ἔναντι μόνων τεσσάρων κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀνακώχης (1945). Τὰ ἰαπωνικὰ πλοῖα ἡμποροῦν τώρα ἐλευθέρως νὰ προσεγγίζουν εἰς τοὺς λιμένας 40 χωρῶν, τακτικαὶ δὲ γραμμαὶ ἀνασυνιστῶνται πρὸς δλα τὰ νευραλγικὰ διὰ τὸ ἰαπωνικὸν ἐμπόριον σημεία τῆς Υδρογείου.

#### Ἡ ἐπάνοδος εἰς τὴν ὁμαλότητα

Πλήρης ἐλευθερίαν κινήσεως καὶ ἀπρόσκοπτον ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐζήτησεν ἡ ἰαπωνικὴ Κυβέρνησης ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν ἀπεσταλμένον διὰ τὰς συνομιλίας τῆς εἰρήνης κ. Ντάλλας. Μεταξὺ ἀλλων ὑπεδείχθη ὅτι ἡ ἔγχωρις ναυπηγικὴ βιομηχανία θὰ πρέπει νὰ ἀφέψῃ ἐλεύθερα νὰ κατασκεύασται πλοῖα διὰ τοὺς ἰαπωνικοὺς ἔφοπλιστας ἀδιακίτως δύκου, ταχύτητος καὶ μηχανῶν προσδεσεως. Η συμμετοχὴ τῆς ἰαπωνικῆς εἰς τὰς διεθνεῖς ναυτιλιακὰς διασκέψεις προϋποτίθεται καὶ ἡ ἔφαρμογή δικαιώματος ἀνελκύσεως δλων τῶν βυθισμένων εἰς τὰ ἰαπωνικὰ υδάτα μικρῶν καὶ μεγάλων σκαφῶν, ὑπολογίζομένων εἰς 2 χιλιάδας.

## ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ", ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

Τὰ μαθήματα τῶν ὑποφήφιων Πλοιάρχων Α', Β', καὶ Γ'. τάξεως ἄρχονται τὴν 22 Ἰανουαρίου.

Ἀποτελέσματα τῶν ἑξετάσεων Δεκεμβρίου 1950 διὰ διπλώματα Α'. καὶ Β'. Πλοιάρχου:

α) ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α': Επὶ 12 συνολικῶν ὑποφήφιων οἱ 8 ἡσαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. «Ποσειδῶν» καὶ ἐπέτυχον ἀπαντες.

1ος κατὰ στιράρων ἐπιτυχίας δ. κ. Ἐλ. Μαστρογιάννης τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

2ος δ> δ> δ> δ. κ. Γεώργ. Καΐρης δ> δ> δ>

3ος δ> δ> δ> δ. κ. Παύλ. Ἀμπατιέλλος δ> δ> δ>

4ος δ> δ> δ> δ. κ. Νικ. Χαζάπης δ> δ> δ>

5ος δ> δ> δ> δ. κ. Οβων. Πετρῆς δ> δ> δ>

6ος δ> δ> δ> δ. κ. Κυρ. Λιακόπουλος δ> δ> δ>

β) ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β': Επὶ 34 συνολικῶν ὑποφήφιων οἱ 26 ἡσαν μαθηταὶ τῆς Ν. Σ. «Ποσειδῶν» καὶ ἐπέτυχον ἀπαντες.

1ος κατὰ στιράρων ἐπιτυχίας δ. κ. Ιωάν. Κουτσοδόνης τῆς Ν. Σ. Ποσειδῶν.

2ος δ> δ> δ> δ. κ. Ἀντ. Τάντουλας δ> δ> δ>

3ος δ> δ> δ> δ. κ. Μιχ. Καλογερᾶς δ> δ> δ>

4ος δ> δ> δ> δ. κ. Νικ. Φουκᾶς δ> δ> δ>

5ος δ> δ> δ> δ. κ. Πολ. Σφρᾶς δ> δ> δ>

6ος δ> δ> δ> δ. κ. Ιωάν. Παππᾶς δ> δ> δ>

7ος δ> δ> δ> δ. κ. Ζαν. Πικούλης δ> δ> δ>

8ος δ> δ> δ> δ. κ. Νικ. Μουζάκης δ> δ> δ>

9ος δ> δ> δ> δ. κ. Σεφ. Κουλουμπῆς δ> δ> δ>

10ος δ> δ> δ> δ. κ. Αλέξ. Λουλούδης δ> δ> δ>

11ος δ> δ> δ> δ. κ. Νικ. Διακάτος δ> δ> δ>

12ος δ> δ> δ> δ. κ. Φίκαρης δ> δ> δ>

Πληροφορία: Αἴγαλεω 41, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

### Ίταλία

#### Ο ἐλβετικὸς ἐμπορικὸς στόλος

Πρὸ ἡμερῶν ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Γένοβας τὸ ἐν Μασσαλίᾳ ἀπὸ ἀρκετῶν μηνῶν ἀρχούν ἐλβετικὸν δεξαμενόπλοιον «Σερτενάγκο» 6404 τὸν γκρός (τοῦ 1920), διπερ ἀνήκεν εἰς τὴν ἑταῖραν «Ναυτίλος», τοῦ Λογκάνο. Ἐπ' εὐκαρίσ τῆς πωλήσεως ταῦτης ὁ ἵταλικὸς ναυτικὸς Τύπος ἀναγράφει ἐνδιαφερούσας τινὰς πληροφορίας περὶ τοῦ ἐλβετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ή δύναμις αὐτοῦ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους περιελάμβανε 20 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 70.559 τὸν γκρός, εἰχεν, δύως, ἀγραρισθῆται καὶ ἐτέλει υπὸ παραλλαγῆς ἓντος 5000 τὸν δ. w. καὶ ταῦτης 12 μιλίων. Παραλλήλως τριά μεγάλα φορτηγά τῶν 8000 ἔως 10.500 τ. δ. w. ἔκαστον ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἡπειρωτικῷ Εύρωπῃ δι' ἐλβετικὸν λογαριασμὸν, ἐνῷ καὶ διατραγούμενοις διεξάγονται ἡδη διά τὴν ἀγορὰν δύο ἀκόμη μεταχειρισμένων φορτηγῶν, ηλικίας κατωτέρας τῶν 10 ἐτῶν καὶ διὰ τὴν παραγγελίαν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐνῷς ἐτέρου ὀκεανοπόρου φορτηγοῦ τῶν 10.000 τόνων φορτίου.

### Μεγ. Βρεταννία

#### Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἰανουαρίου

Ο παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτίζομενος ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτίλιας (μὲν βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948) ἔθασε κατ' Ἰανουαρίον τρέχ. ἔτους εἰς 151.9%, μὲ αὔξησιν 36.2, ἐναντὶ τοῦ Δεκεμβρίου π. Ε. Ἡ σημαντικὴ αὕτη αὔξησις ὑφίελεται κυρίως εἰς τὰς ἀδράς φορτώσεις στηρῶν καὶ γαιανθράκων, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν Ἑλλειψιν ἐπαρκούς διαθεσίμου χωρητικότητος. Ή κατὰ μῆνα πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατά τὴν τελευταίαν τριετίαν δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πρίνακας:

Μήνες	1948	1949	1950	1951
Ιανουαρίος	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεβρουαρίος	104.5	100.5	75.5	—
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8	—
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4	—
Μάιος	104.6	99.7	71.4	—
Ιούνιος	99.8	86.7	74.3	—
Ιούλιος	99.4	73.3	78.8	—
Άυγούστος	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	97.6	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	115.7	—
Ἐπήσιος	100.0	82.3	84.0	—

#### Ἄδροιαν ναυπηγήσεις τάνκερος

Ἡ Μπρίτις Τάνκερα ἀνήκουσα, ως γυνωστόν, εἰς τὴν Ἀγγλο-Ιρανιανὴν παρηγγελίεν ἐν δῶλ 21 δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν 32 χιλ. τόνων. Θὰ κατασκευασθούν εἰς τὰ Βρετανικὰ ναυπηγεῖα μὲ συνδικούν κόστος 21 ἐκατομμυρίων λιρῶν στερλίνων.

#### Διά τὴν γραμμὴν Αύστραλίας

Δύο ὑπερωκεάνια τῶν 28 χιλ. τόνων πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν ἀπὸ τὴν «P & O» διὰ τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Θὰ εἰνεὶ δύοις εἰς τὰς γενικάς γραμμάς, τὰς διαστάσεις καὶ τὸν δύκον πρὸς τὸ «Ιμαλαΐα» τὸ πρὸς 18 μήνους ναυπηγεῖν. Η ἐπιτυχία ἀκριβέως εἰς τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ὑπερωκεανού τούτου, ἔφερε τὴν «P & O» εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς παραγγελίας των σκάφων. Τὰ Σκωτικά Ναυπηγεῖα Μπράουν καὶ τῶν Χάρλαντ—Βόλφο τοῦ Μπέλφαστ θὰ ἀναλάβουν τὴν ναυπηγήσιν.

#### Τὸ νέον μισδολόγιον

Εἰς ἐπτά μόνον χιλιάδας ὑπελογίζονται οἱ ὑπερηγελθοῦντες πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν ἀπὸ τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Θὰ εἰνεὶ δύοις εἰς τὰς γενικάς γραμμάς, τὰς διαστάσεις καὶ τὸν δύκον πρὸς τὸ «Ιμαλαΐα» τὸ πρὸς 18 μήνους ναυπηγεῖν. Η ἐπιτυχία ἀκριβέως εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς παραγγελίας των σκάφων ταῦτα διὰ τὴν ἀπόφυγήν τῶν διατοχικῶν τοῦ σκάφους.

#### Τὸ νέον μισδολόγιον

Εἰς ἐπτά μόνον χιλιάδας ὑπελογίζονται οἱ ὑπερηγελθοῦντες πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν ἀπὸ τὴν γραμμὴν Αύστραλίας. Θὰ εἰνεὶ δύοις εἰς τὰς γενικάς γραμμάς, τὰς διαστάσεις καὶ τὸν δύκον πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Παρεπήρθη, πράγματι μετά τὸν πόλεμον, ἡ ἐπικινδυνός ἀπροθυμία τῶν διπλωματῶν.

## 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

πλωματούχων άξιωματικών — μηχανικών και ναυτίλων — νὰ ἐπίβονται τῶν πλοίων. Αἱ χερσαῖαι ἀπασχολήσεις εἰναι ἐπωφελέστεραι καὶ ὀλιγώτερον ἐπίμοχθοι.

Ἡ αὔξεσις κατὰ 20 τοῖς ἔκατὸν τῆς μισθοδοσίας ἀναφέρεται εἰς τὸ πρότον μηχανικὸν καὶ φθάνει εἰς τὰ 4 τοῖς ἔκατὸν διὰ τὸν τέταρτον ἡ πεμπτον ἀνεῦ διπλώματος μηχανικόν. Εὐνοοῦνται περισσότεροι οἱ μακροετὴ ὑπρεσία καὶ πείραν ἔχοντες ἄξιωματικοί, ἵνα παραμείνουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα.

Παρὰ τὴν δοθεῖσαν αὔξεσιν ἡ μισθοδοσία ἐγός "Ἄγγελος α". μηχανικοῦ φορτηγοῦ πλοίου 7—9 χιλ. τόνων γκρός ὑπολογίζεται εἰς 162 μόνον δολλάρια, μὲν σσα μισθοδοτεῖται, χωρὶς τὰς ὑπερωρίας, δὲ Ἀμερικανὸν ναύτης.

Διὰ τῆς ἀποφάσεως τῆς διαιτητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ «Maritime Board», καθιερώνται ἐπίσης ἡ ἑδδομάς τῶν 48 ὥρων. Ἡ ἐργασία δηλαδὴ διὰ τὴν Κυριακήν ἐν πλῷ θὰ πληρωνεται ἴδιαιτέρως.

## Nορβηγία

### Αἱ ναυπηγήσεις

Συνεπείᾳ τῶν ὑπὸ τῆς νορβηγικῆς Κυβερνήσεως ἐπιβιθέντων περιορισμῶν εἰς τὴν διάθεσιν συναλλάγματος διὰ ναυπηγήσεως εἰς τὸ ἔξωτερικόν, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ περιώδισαν τὰς παραγγελίας, τῶν κατὰ τὸ 1950 εἰς 146.000 τόνους. Ἡ νορβηγικὴ Κυβέρνησης παρέχει ἀδειας ναυπηγήσεως εἰς τὸ ἔξωτερικόν μόνον ὑπὸ τὸν ὄρον ἀναληφεως ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ὑποχρέωσεως τοῦ ἀναγκαιούντος συναλλάγματος, εἴτε διὰ πολήσεως παλαιῶν πλοίων, εἴτε διὰ δανειῶν, τῶν ὁποίων ἡ ἔξοφλησις θὰ γίνη ἐκ τῶν ἐσόδων τῶν παραγγελλούμενων σκαφῶν.

Κατὰ τὰς σχετικὰς στατιστικάς, ὑπῆρχον ὑπὸ ἐκτέλεσιν παραγγελίαι διὰ λογαριασμῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὴν Ιανουαρίου 1951 διὰ πλοία 1.346.000 τόνων γκρός, κατανεμόμεναι ὡς ἀκολούθως:

Εἰς νορβηγικὰ ναυπηγεῖα 320.000 τόν. γκρός, εἰς ἀγγλικὰ 518.000 τόν., εἰς σουηδικά 398.000 τόν., εἰς δανικά 53.000 τόν., εἰς δλλανδικά 45.000 τόν., καὶ εἰς γερμανικά 10.000 τόν. γκρός.

Τὰ δύο τρίτα τῆς χωρητικότητος ταυτῆς δέοντο νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος έτους καὶ τὸ ὑπόλοιπον βραδύτερον.

### Ἡ ἐργασία τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Κατὰ τὰς σχετικὴν ἀναλυτικὴν στατιστικὴν τῆς Ιανουαρίου λήξαντος ἔτους δὲ φορτηγὸς ἐμπορικὸς στόλος τῆς Νορβηγίας ἐχρησιμοποιεῖται ἡ έξις:

Εἰς ἐργασίας τράμπες 730.000 τόν. δ. w., εἰς τακτικὰς γραμμὰς 2.050.000 τόν., εἰς τάιμ—τσάρτερς καὶ συνεχῆ ταξίδια 1.178.000 τόν., ἐνώ τὰ παραπλισμένα καὶ ἐπισκευαζόμενα ἀνήρχοντο εἰς 85.000 τόν. δ. w., ηποὶ συνόλου 4.043.000 τόν. δ. w.

‘Αφ’ ἐτέρου ἐκ τῶν τάνκερων, συνολικῆς χωρητικότητος 3.678.000 τ. δ. w., διπλοχολούντο εἰς ἐργασίας τράμπες 426.000 τόν. δ. w. καὶ εἰς τάιμ—τσάρτερς καὶ συνεχῆ ταξίδια 3.252.000 τόν. δ. w.

Οὕτω, ἐκ τῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν 51% τῆς χωρητικότητος αὐτῶν ἐχρησιμοποιεῖται εἰς τακτικὰς γραμμὰς, 29% εἰς τάιμ—τσάρτερς καὶ συνεχῆ ταξίδια καὶ 18% εἰς ἐργασίας τράμπες. Διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν τάνκερων τὸ ποσόστον τῆς χωρητικότητος τῆς χρησιμοποιουμένης εἰς ἐργασίας τράμπες ἀνήρχετο, εἰς 11.6%, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς ναυλώσεις τάιμ—τσάρτερς καὶ συνεχῆ ταξίδια.

## Όλλανδια

### Ἡ δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου

Κατὰ προσφάτους στατιστικάς, δὲ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Όλλανδιας κατὰ τὰς ἀρχαὶ τοῦ τρέχ. έτους περιελάμβανεν 1170 πλοία πάσης κατηγορίας, συνολικῆς χωρητικότητος 3.082.000 τόνων γκρός. Ἡ δύναμις αυτῆς διὰ πρώτην φοράν εμφανίζεται εἰς τὴν ιστορίαν τῆς δλλανδικῆς ναυτιλίας.

Κατὰ τὸ 1950 προσετέθησαν πλοία 261.000 τόνων γκρός, διεγράφησαν δὲ, παλαιά κυριώς σκάφη, πωλήθησαν εἰς ζένους, 133.000 τόνων, οὕτως διὰ τελικῶν ἡ δύναμις τοῦ στόλου ηὔθητη κατὰ 127.000 τόνους γκρός.

Ἡ μέση ἡλικία τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εἶναι 15½ ἔτῶν, ἐνώ ἔκ τῶν φορτηγῶν γραμμῆς 69 εἶναι ἡ ἡλικίας κάτω τῶν 11 ἔτῶν. Ἡ μέση ἡλικία τῶν τάνκερων εἶναι ἡ τῶν 12 ἔτῶν.

Ἡ σύνθεσις ἔξι δλλανδού τοῦ δλλανδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ κατηγορίας τοιούντων εχει ὡς ἀκολούθως:

Κατηγορία	ἀριθ. πλοίων	τόνων γκρός
Ἐπιβατηγά	35	365.000
Μικτά	31	134.000
Φορτηγά	403	1.771.000
Τάνκερς	114	619.000
Διάφορα (κάτω τῶν 500 τόνων)	587	193.000
Σύνολον	1170	3.082.000

ESTABLISHED IN 1869

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

Agents for the United Kingdom (Liverpool and Glasgow excepted):—  
C. P. FRESHWATER, 101, Leadenhall Street, London, E.C. 3  
Telegrams: "Fresupply, Fen.", Telephone: AVEnue 4773.  
LIVERPOOL | POLLEXFEN & CO., LTD., Chapel Chambers North,  
Telegrams: "Pollexfen," Telephone: CENTRAL 72067  
GLASGOW : THOMAS BROCK & CO., 29, Waterloo Street.  
Telegrams: "Linden," Telephone: CENTRAL 1914

### Οἱ λιμήνες τοῦ "Ἀμοτερνταμ"

Ἡ ναυτικὴ κίνησις τοῦ "Ἀμοτερνταμ" ὑπερέβη κατὰ τὸ 1950 τὴν ἀντοστοιχίαν κίνησης τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους 1938. Ἀνὴλθεν αὐτὴ εἰς 4480 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 4.698.562 τόν. νέτ. εναντὶ 3891 σκαφῶν, 4.139.463 τόν. τοῦ 1949 καὶ 3305 σκαφῶν 3.348.504 τόν. νέτ. τοῦ 1948. Κατὰ τὸ 1938 ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ "Ἀμοτερνταμ" εἶχε περιλάβει 3464 πλοία, 4.664.049 τόνων νέτ., ἢτο δὲ αὐτὴ ἡ μεγαλύτερα σημειώθεισα κατὰ τὰ τριάκοντα πρὸ τοῦ 1938 ἐπτα.

## Touρκία

### Οἱ ὄργανοι τοῦ ναυτεργάτη

Ἡ Τουρκικὴ Δημοκρατία δὲν εἶχεν εὐνόησει μέχρι τούδε, ἃν μὴ καὶ παντελῶς εἰχεν ἀπαγορεύει, τὴν δημιουργίαν ναυτεργατικῶν ὄργανων. Ἡ δὲ ἀπαγόρευσις δὲν ἀνέφερε μόνον εἰς τὰ πληρώματα τῶν σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ ὄργανισμοῦ τῆς «Ντενιγιολλαρί», ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς ἔργαζομένους εἰς τὰ παντοῖα πλωτὰ μέσα τοῦ τουρκικοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ ναυτικούς. Εἶνε γνωστόν, ὅτι τὸ 1934 διελύθη, μετά δλλογισμένων Βιού, μὴ νομιμοποιηθεῖ, τὸ πρώτον ναυτικὸν συνδικάτον τῆς Τουρκίας, τὸ ὅποιον εἶχε συσταθῆ παρὰ τῶν πλοιάρχων καὶ μητρικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἡδη, δὲ, ὑπὸ τὸ κοινωνικῶν ἐλευθεριώτερον καθεστώς τοῦ τρίτου Προέδρου τῆς Τουρκικῆς Δημοκρατίας, ἡ συνδικαλιστικὴ ὄργανωσις καὶ κίνησις πρήστης θετικῶν νὰ ἐνθαρρύνεται, μέλη τοῦ διαλυθέντος συνδικάτου τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν τῆς Τουρκίας προέδησαν εἰς ἀνασύστασιν τῆς ὄργανωσίδεων των, ἡ ὅποια, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, ἔγκατεστάθη εἰς τὰ ἐν Γαλατά (Ὀμέρ 'Αμπιτ Χάν, 4ος ὄροφος) γραφεῖα τῶν Τούρκων ναυτολομεστῶν ἀποτοπίον καὶ ιστιοφόρων.

Ἡ νέα ὄργανωσις, ἔγκρινασσα, κατὰ τὴν πρώτην συνεδρίασιν αὐτῆς, τὸ καταστατικόν της καὶ ἐκλέξασσα τὴν διοίκησιν της, ἐπελήθη τῆς οὐλογικῆς ρυθμίσεως τῶν ἐκκρεμῶν διεκδικήσεων τοῦ συνόλου τῶν Τούρκων ναυτικῶν.

### Οἱ τουρκικοὶ λιμένες

Διὰ κοινοῦ ἀνακοινώθησαν, τὸ ὅποιον ἐξεδόθη εἰς τὴν "Αγκυραν καὶ εἰς τὴν Κοπεγχάγην, ἀνηγγέλθη ἡ ὑπογραφὴ τῆς σημαντικωτέρας τῶν μεχρι τούδε συμβάσεων ἐκτελέσεως λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν Τουρκίαν. Ἀνάδοχος τῆς νέας συμβάσεως εἶναι ἡ δανικὴ ἐταιρία «Κάμπταν Κίερουλφ», ἡ ὅποια πρόκειται νὰ ἐκτελέσῃ σημαντικά ἔργα, συμφωνηθεῖσης ἀξίας 200 ἑκατομ., κορωνῶν, καὶ τὰ κυριώτερα λιμενικά κέντρα τῆς Τουρκίας.

Κατὰ τὰς συναφεῖς πληροφορίας, μεταξὺ τῶν κέντρων τῶν συγκαταλέγονται οἱ λιμένες τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τῆς Αμισοῦ καὶ τῆς Τραπεζούντου, εἰς τοὺς ὅποιους θὰ κατασκευασθοῦν μόνιμα κοππιδόματα, καταλλήλως ἐξοπλιζόμενα μὲν ὅλα τὰ σύγχρονα φορτοεκφορτωτικά μέσα, ἱδιαιτέρω προσοχὴ καταβάλλεται διὰ τὴν ἀριστεράν ὄργανων τοῦ λιμένος τῆς Αμισοῦ, ἡ ἐνδοχώρα τῆς ὅποιας — εἰς τὰς μακρινάς βεβαίως, ἀποστάσεις — ἐτροφοδοτεῖται μέχρι τούδε ἀπό τὰς πολυδαπάνους πρωτηγήσεις ἀγαθῶν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινουπόλεως, κυρίως, καὶ κατὰ δεύτερον λόγον καὶ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Τραπεζούντου.

ECONOMY AND EFFICIENCY  
IN  
QUICK  
TURNAROUND  
VOYAGE REPAIRS  
AND DRYDOCKING  
**TODD**  
SHIPIARDS CORPORATION  
I Broadway, NEW YORK 4  
Cable: ROBIN New York

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

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





«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» έκ Ρόττερνταμ 6200 τόν. γενικών ειδών διά τρεις λιμένας 'Ελλάδος 62)6, φόρτωσις Μάρτιον.  
«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» έκ Σπαλάτου 4000. τόν. τοιμέντων διά Τζέζιδαν 53)—φίο, φόρτωσις Φεβρουάριον.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» έκ Τύνιδος 2000 τόν. κριθής διά Χάιφαν 60)—, φόρτωσις Μάρτιον.  
«ΑΜΕΡΙΚΗ» έκ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων διά Λάς Πάλμας και Τενερίφεαν 100)—, έλευθερον έκφρωτων, φόρτωσις 15—31 Μάρτιον.  
«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γενιημάτων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν δολλ. 22.50, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ» (δινδυρ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά 'Ολλανδίας δολλ. 17.50, φόρτωσις Φεβρουάριον.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» (λιθερ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ριον Ιανείρων δολλ. 16.40, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΠΕΛΑ» (σημ. άμερ.) έκ Φιλαδελφείας ή Βαλτιμόρης 9000 τόν. γενιημάτων διά ισπανικού λιμένας 'Ατλαντικού δολλ. 18.75, όψιον ισπανικού λιμένας Μεσογείου 19.75, με 1000 τόν. έλευθερον έκφρωτων, φόρτωσις 26 Φεβρουαρίου—10 Μάρτιον.

«ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» έκ Βορ. Ειρηνικού 8500 τόν. κριθής διά 'Ιαπωνίαν δολλ. 17.50, φόρτωσις 15 'Απρίλιον—10 Μάιον.

«ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ» (παναμ.) έκ Βαγκούρη με συμπλήρωσιν εις Κοτσιτσάγκ 7000—7800 τόν. όρθινης εις σάκκους διά Κοσσίν 70)—, λίστερ τέρμης, φόρτωσις 15 Μαρτίου—5 'Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ απ' έκ Στεττίνου 6200 τόν. λιπασμάτων διά 'Αλεξάνδρειαν 70)—φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Βέροιαν Γαλλίας δολλ. 15.25, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΙΟΛΟΣ» (εχ. «Λύρας») έκ Βαλτιμόρης ή Χάμπτον ρόδης 7700 τόν. γαιανθράκων διά Δουδλίνον δολλ. 15, όψιον δευτέροφτον ταξίδιον δολλ. 14.50, έναρξης 10 Μαρτίου—  
«ΑΠΡΙΛΙΟΣ και καντσελλο διά το β'. ταξίδιον 25 Μαΐου.

«ΚΝΟΖΑΓΚΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά 'Αρμέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 11.25, διά τέσσαρα συνεχή ταξίδια από όρχην 'Απρίλιον μέχρι 31 Αύγουστου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» (εχ. «Κάπταιν Ι. Ματαράγκας») έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά 'Αμεριτσάνης ή Ρόττερνταμ δολλ. 12 (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 'Απρίλιον. (Ναυλεύεντον από τους 'Ελλήνας πλοϊκήτης πρός δολλ. 3 μόνον, διά πολύμηνον «ταΐζει—ταρτέρες»).

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.» (εχ. «Algorgas») έκ Δουκυχέρκης 8600 τόν. θεικής άμμωνίας διά Χόγκ Κόγκ 175)— φίο και σπουδεον, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΣΑΝΝΙΚΟΛΑΑ» (εχ. «Brownning» παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 7500 τ. γαιανθράκων διά Γένοβαν, Σαβονάν, Σπέτζαν, ή Λιδόρνο δολλ. 14, όψιον Μπανιόλ, ή Πιούπτινο 14.25, με 2000 τόν. έλευθερον έκφρωτων, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΕΥΑΘΙΩΝ» (παναμ.) έκ Μπανιόλης 'Αυρες ή Μπανιάς Μπλάγκας 9000 τόν. γενημάτων διά Γένοβαν, Λιδόρνο, Νεάπολιν δολλ. 18.20, φόρτωσις 1—25 Μαρτίου.

«ΣΗΡΑΜ» (οχ. «Εραφάνη», παναμ.) σχι άνω του Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένες 'Αυρες, ή Πλάταν ή Μοντεβίδεο 9000 τόν. γενημάτων διά Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν δολλ. 18.50, με πλήρες φερτίον έκ Μπανιάς Μπλάγκας δολλ. 18, φόρτωσις 1—25 Μαρτίου.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» έκ Χάμπτον ρόδης 7000 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν άκτην 'Αγγλιας 100)—, φόρτωσις 10—21 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» από Βικτωρίαν (Βραζιλίδιος) 9200 τόν. μεταλλευμάτων διά 'Αμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολλ. 7, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΕΧΡΕΑ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γενημάτων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν δολλ. 22.50, φόρτωσις 1—15 Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΩΡΑΣ» από 'Αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τόν. σόγια εις σάκκους διά 'Ιαπωνίαν δολλ. 24.25, με 1000 τόν. έλευθερον έκφρωτων, καντέλο 12 Μαρτίου.

«ΤΑΝΤΑΡΑ» (παναματικόν, ύπο μετονυμασίαν) έκ Στόκτων 9000 τόν. κριθής διά 'Ιαπωνίαν δολλ. 17.75, φόρτωσις 20 Μαρτίου—15 'Απρίλιον.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» έκ Δάντσιγκ ή Γρύνιας 7500 τόν. γαιανθράκων διά Τσιταγκόν 150)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΑΡΑΛΑΟΣ» από Δάντσιγκ ή Γρύνιας 7500 τόν. γαιανθράκων διά Τσιταγκόν 150)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΤΑΤΟΣ» έκ Στεττίνου 6400 τόν. λιπασμάτων διά 'Αλεξάνδρειαν 70)— φίο, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γενημάτων διά Δυτικήν 'Ιταλίαν δολλ. 22.50, φόρτωσις 1—25 Απρίλιον.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από έκ Καστραπλάγκας 7000—7500 τόν. φωσφάτων διά Ντάρμπιαν 683), φόρτωσις 12—20 'Απρίλιον.

«ΔΕΠΣΟΠΙΝΑ» έκ Ελευσίνος 4700 τόν. βωξίτου διά Ρόττερνταμ 50)—, σμεσος φόρτωσις.

«ΤΖΕΝΝΥ» (παναμ.) έκ Σίδνευ Νέσος Νοτίου Ουαλλίας 3600 τόν. άλευρων (τημά φορτίου) διά 'Αγγλιπον ή Πόρτ Σουδάν 135)—, φόρτωσις 10 Μαρτίου—10 Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) από Νταλόν ή Τσεντράκιος 9000 τόν. άραδίστου διά 'Αμερίσαν—Ρόττερνταμ 195)—, όψιον 'Αμβούργου 200)—, έναν 'Οσλο ή Κοπεγχάγη 220)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 6500 τόν. γαιανθράκων (τρία συνεχή ταξίδια) διά 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 12, έναρξης Μάρτιον—'Απρίλιον.

«ΗΡΩΩΝ» (δινδυρ.) από 'Αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τόν. σόγια διά 'Ιαπωνίαν δολλ. 26.50, φόρτωσις 16—29 Μαρτίου.

«ΡΙΟ» (δινδυρ.) από Μαρμαγκόν 8500 τ. μεταλλευμάτων διά 'Ιαπωνίαν 110)—, σμεσος φόρτωσις. (Έν 'Ιαπωνία θά παραδοθή εις τους 'Ιαπωνίας όγκοφατάς του).

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» από Μαρμαράσα 3000 τόν. γενικά ειδή διά 'Ερμούρων Θάλασσαν κατ' όποκοπή 20.000 λίρας φίο, φόρτωσις όρχης Μάρτιον.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (έτ. «Κεπισάιντ») από Μαρμαγκόν 9.200 τόν. μεταλλευμάτων διά 'Ιαπωνίαν δολ. 15.40, φίο, φόρτωσις 15 Μαΐου—16 'Ιουνίου.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» από Ντάρμπιαν ή Λορέντζο Μαρκές 7500 τ. γαιανθράκων (τρία συνεχή ταξίδια) διά Καράτοι 97)6, έναρξης 20 Μαΐου—20 'Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεβ.—Κουλ.) από Ντάρμπιαν ή Λορέντζο Μαρκές 9000 τόν. γενημάτων διά Τσιταγκόν διά Τσιταγκόν (τρία συνεχή ταξίδια) διά Καράτοι 102)6, όψιον διά Καράτοι 95)6, έναρξης 'Ιουνίου—Ιουλίου.

«ΠΡΟΣΠΕΡΟ» (παναμ.) έκ Σικελίας 7000 τόν. άλατος διά 'Ιαπωνίας δολ. 21, φόρτωσις Μάρτιον—'Απρίλιον.

«ΜΕΡΟΠΗ» (παναμ.) έκ Βρέμης δολ. 15.25, φόρτωσης 1000 τόν. ποτάσσης εις σάκκους διά ένα δύο λιμένες φόρτωσις.

«ΑΚΡΟΝ» (δινδυρ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Πιούπτινο δολ. 14.50, φόρτωσις 20 Μαρτίου—10 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τόν. γενημάτων και κυνώνας διά 'Ιαπωνίαν δολ. 25.50 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΣΗΦΟΡΤ» (σημ. άμερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9900 τόν. ζελείας και γενικών 'Εργαλίων 49.000 κ.π. διά δέρπατα διά 'Αγγλιαν δολ. 25.25 φίο, φόρτωσις 8—14 'Απρίλιον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (έτ. «Οράιον») έκ Αγίου Λαυρεντίου 9200 τόν. γενημάτων ηπείρου Καρπάθου διά Γένεσαν, Λιδόρνο, Νεάπολιν δολ. 15.25, ωφιόν διά Τεργιστήν 17.10, με 1000 τόν. έλευθεραν.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παναμ.) έκ Ηπειρούν "Αύρες ή Μπλάγκας 9.200 τόν. γενημάτων διά Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν δολ. 15.25, έναν Βενετίαν ή Τεργιστήν 17.10, φόρτωσης 15.60, έναν Βενετίαν ή Τεργιστήν 17.10, φόρτωσης Μάιον—'Ιουνίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παναμ.) έκ Ηπειρούν "Αύρες ή Μπλάγκας 9.200 τόν. γενημάτων διά Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν δολ. 15.25, φόρτωσης 15 Μαΐου—'Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» (εχ. «Πλανάγκη») έκ Κούβας 7500 τόν. ζαχάρων διά Δουδλίνο δολ. 25, με 750 τόν. έλευθερον έκφρωτων, φόρτωσης 15—31 Μαΐου.

«ΕΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΡΑΝΤΖΑ» (παναμ.) έκ Μπλάγκας 9600 τόν. γενημάτων διά Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν δολ. 18.50, φόρτωσης 15 Μαρτίου—10 Απρίλιον.

«ΜΑΝΤΟ» (παναμ.) έκ Δυτικής Αστραβίλας 9500 τόν. γενημάτων χύμα διά 'Ινδιας 90), φόρτωσης 25 Μαρτίου—25 'Απρίλιον.

«ΤΡΙΤΩΝ» από Λορέντζο Μαρκές 9200 τόν. χρωμάτων διά άμερικανικούς λιμένες διά Απρίλιον.

«ΕΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Βιλγκαποτάμ 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά 'Ιαπωνίαν δολ. 17 φίο, φόρτωσης 5—30 'Απρίλιον.

«ΝΕΣΤΩΤΟΣ» από 'Αδεν 9000 τόν. άλατος διά ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 15.75, φόρτωσης 20 Αύγουστου—20 Σεπτεμβρίου.

«ΕΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Βιλγκαποτάμ 9200 τόν. διά Τζιμπούτι 9200 τόν. διάτος διά 'Ιαπωνίαν δολ. 18.90, φόρτωσης 15 Μαρτίου—άρχας 'Απρίλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΟΣ» από Ένα δύο λιμένες Μάρτιος 10.00 τόν. μεταλλευμάτων διά ένα λιμένα 'Αγγλιας 10.00 τόν. φόρτωσης 1—25 Μαρτίου.

«ΦΑΡΓΚΙΣ» 1100 τόν. π.ω. τάιμ—τσαρτέρ διά τρεις μήνας, με όψιον έτερους τρεις μήνας (Μεσογειακά ταξίδια) 2650 λίρας μηνιαίως, άμεσος παρόδοσης εις Γένοβαν.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» έκ Νικολάεφ 2500 τ. πίσης διά Σέπτεμβριον 56)— φίο, φόρτωσης Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (άγγελικον) έκ Ρόττερνταμ 9000 τόν. γαιανθράκων διά Πειραιάς 50)—, φόρτωσης 1—15 Μαρτίου.

«ΚΟΡΣΑΙ·Ρ.» (δινδυρ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μπρίτιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΝ.» από Καραϊβηκού Θαλάσσης 10.000 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλιαν—Κόντινεντ (τεσσάρα συνεχή ταξίδια), έναρξης Μάιον—'Ιουνίου (τερηντούν διά ονεικονιώθη).

«ΣΗΤΕΜΠΕΤΣ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβηκού Θαλάσσης 8500 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλιαν—Κόντινεντ (πέντε συνεχή ταξίδια), έναρξης Μάρτιον (τιμή ναύλου διά ονεικονιώθη).

«ΣΗΚΕΣΤΑ» (σημ. άμερ.) από Περσικόν Κόλπο 9000 τόν. πετρελαιοειδών διά 'Αγγλιαν—Κόντινεντ 240% όπως της βάσεως του Ναυλολογίου Μ.Ο.Τ., φόρτωσης Απρίλιον—Μάιον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (παναμ.) έκ Κούβας 7500 τόν. μελάσσης διά 'Αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού ή Βορείων του Χάττερες 175% άνω της βάσεως του Ναυλολογίου της U.S.M.C., φόρτωσης 15 Αύγουστου.

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

(HELLENIC LINES LTD.)

Τακτικαὶ Γραμματαὶ:

Ἐκ Λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ-Ἐλλάδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν

Ἐκ Λιμένων Βορείου Ἀτλαντικοῦ-Ἐλλάδος-Τουρκίας καὶ τάναπαλιν

Ἐκ Λονδίνου — Ἀμβούργου — Ρόττερδαμ καὶ τάναπαλιν δι' Ἑλλάδα-Τουρκίαν καὶ τάναπαλιν

Γενικοὶ Πράκτορες:

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

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

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

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

## Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἔφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Δ. Κεράνης	11	3508	διηλθεν Ούατι 25 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εὐγενία I. Χανδρή	18	2974	διηλθεν Λάδσεντ 21 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Ν. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 19 Φεβρ. διά Χάδρην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Ἀργώ»	06	2088	ἔφθ. Ζογκουλδάκ 17 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X <sup>o</sup> : πατέρας	43	7176	ἔφθ. Πόρτ Αλμπέρι 21 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιδᾶς	24	3658	άνεχ. Βατιλιμόρη 18 Φεβρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Αγιον Βικέντιον 19 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ.. δι' Εριθράν Θάλασσαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ΠΩΛΗΘΕΝ μετωνόμαστο «MONTESEA», παναματικὸν
ΑΙΚΑΤ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ	άδ. Κουμάνταροι	17	7777	άνεχ. Τάιν 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Βαγκούθερ 19 Φεβρ. διά Κευλάνην
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανοῦ» A. E.	44	7176	άνεχ. Αμέρεσαν 17 Φεβρ. διά Τζάκσονβιλλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ανδρεάδης	44	7207	διηλθεν Κριστούπαλ 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανῶ» A. E.	43	7176	διηλθεν Βερμούδας 20 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανοῦ» A. E.	43	7194	άνεχ. Λόδς Αντζελες 17 Φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	42	7176	ἔφθ. Γιβραλτάρ 23 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαπιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Τορρεβίζαν 14 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	I. Λυκίδης	09	888	ἔφθ. Μυτιλήνη 23 Φεβρ.
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	Ιω. Μ. Γουλανόρης	22	2038	άνεχ. Τάιν 24 Φεβρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΑΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	άνεχ. Μιταρρόου 21 Φεβρ. διά Μελλίλαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανόρη	21	4358	διηλθεν Ντακάρ 20 Φεβρ. διά Ροζάριο
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κουδύλη	42	7191	διηλθεν Κωνσταντινούπολιν 25 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	ἔφθ. Ντάρεν 19 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαπιμός καὶ Πατέρας	43	7176	διηλθεν Σιγκαπούρην 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρῆς Έμπειρικός	21	4786	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948 εἰς Αμπαντάν 12 Φεβρ.
ΑΡΓΩ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἔφθ. Γκάλβεστων 22 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	διηλθεν Λάδσεντ 7 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Ρίον Ιανείρων 18 Φεβρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἔφθ. Σινένε (Αντιτραλίας) 19 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	ἔφθ. Κωνστάντζαν 25 Φεβρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	διηλθεν Κιουρώπην 16 Φεβρ. διά Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948 εἰς Αμπαντάν 12 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκταρ Ντρακούλης	43	7176	ἔφθ. Οινέλλιγκτων 9 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διηλθεν Τρίνινταν 12 Φεβρ. διά Σάντος
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ N. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Γιαβατά 5 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς Λά Γκουατίραν 10 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ Ελλάς	«Ελληνική» A. E.	44	1923	άνεχ. Αμέρεσαν 18 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος διηλθεν Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. δι' Αμβούργον εἰς Πειραιά ἀπὸ 2 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλιπατρός» A. E.	18	4289	ἔφθ. Κωνστάντζαν 25 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Ατλαντίς» A. E.	21	721	διηλθεν Κιουρώπην 16 Φεβρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΡ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΡ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	άνεχ. Ιμιμιχαν 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος διηλθεν Κιουρώπην 16 Φεβρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΡ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΡ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Ιμιμιχαν 13 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος διηλθεν Κιουρώπην 16 Φεβρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδη	43	7176	ἔφθ. Οδησσὸν 16 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	άνεχ. Πάντανη 14 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμα ιωπούλου	44	7176	διηλθεν Πάντανη 1 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδίνιν	24	2740	άργει Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παρασόχος κλπ.	06	3016	διηλθεν Λάδσεντ 23 Φεβρ. διά Δουδλίνον
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Γένοβαν 20 Φεβρ. δι' Όραν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αλγαῖον» A. E.	44	7207	διηλθεν Οδησσὸν 16 Φεβρ. δι' Όραν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	διηλθεν Πάντανη 20 Φεβρ. διά Ήρκην
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Χαμπτον ρόδος 15 Φεβρ. δι' Εύρωπην εἰς ταξίδια Ελλάδος — Μέσης Ανατολῆς
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανοῦ	37	4839	ἔφθ. Ληθ 23 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	ἔφθ. Αιγαίνη 17 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανῶ» A. E.	43	7244	διηλθεν Κάρδιφ ἀπὸ 2 Ιαν. ἐπισκευὴ
ΕΛΕΝΗ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικός	27	4163	διηλθεν Παναμάν 14 Φεβρ. διά Λόδς Αντζελες, έφθ. 25 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ	Πετόσπουλος & Σία	22	988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Ηπειρωτική» A. E.	18	4300	διηλθεν Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Βουβάνη
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Αλκυωνί» A. E.	44	7176	διηλθεν Λάδσεντ 26 Φεβρ. διά Δουδλίνον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 20 Φεβρ. δι' Όραν
ΕΛΙ ΣΑΒΕΤ	Τεργιάζεις καὶ Λυκούρης	21	1549	διηλθεν Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Αιγαίνη 17 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	διηλθεν Κάρδιφ ἀπὸ 2 Ιαν. ἐπισκευὴ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Ναγκόγια 17 Φεβρ. διά Τσιδαγκτάο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Ύρκην 12 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Χούστον 21 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρεταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διηλθεν Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος διηλθεν Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	εἰς Σικελίαν 20 Φεβρ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 25 Φεβρ. διά Κάμντεν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρύτ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Νέαν Ύρκην 12 Φεβρ. διά Τσιδαγκτάο
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ. Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Αμπελάκι 28 Φεβρ. διά Σφάξ, έφθ. 27 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανόρη	43	7244	άνεχ. Χούστον 21 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρεταν
ΕΥΤΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	έγ. Ι. Χανδρή	43	7177	διηλθεν Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδος διηλθεν Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανόρη	18	3553	εἰς Σικελίαν 20 Φεβρ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργυς Χρ. Λαιμός	18	5687	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Αμπελάκι 28 Φεβρ. διά Σφάξ, έφθ. 27 Αύγ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	Ι. Κουμάνταρος	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Βατιλιμόρη 9 Φεβρ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	έφθ. Σιγκαπούρην 21 Φεβρ.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφος	44	1923	διηλθεν Αθενῶν 25 Φεβρ. διά Γένοβαν εἰς Βόλον 27 Φεβρ. ὑπὸ ἐκφόρωσιν
ΘΑΡΡΟΣ	Ζ. Λαιμώς — Π. Ποντίκος	19	5253	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 21 Φεβρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Λόδς Αντζελες 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	διηλθεν Αζόρας 12 Φεβρ. διά Τάμπαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	διηλθεν Σουέζ 22 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	διηλθεν Σαΐν Μικάελ 13 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Me.)
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανῶ» A. E.	37	4815	άνεχ. Τακοράντι 21 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» A. E.	30	4123	έφθ. Καμπεντέλο (Βραζ.) 24 Φεβρ. (διά Λονδίνον)
ΘΕΤΙΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	έφθ. Ελευσίνα 11 Φεβρ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	εἰς Πειραιά 28 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	άνεχ. Αμπέρσαν 21 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Λώνς καὶ Πεζᾶς	43	7207	έφθ. Σίνευ (Αντιτραλίας) 20 Φεβρ.
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκταρ Ντρακούλης	06	3916	έφθ. Οδησσὸν 10 Φεβρ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανῶ» A. E.	15	4724	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 18 Φεβρ. διά Μπανιγκάρ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανόρη	44	7176	άνεχ. Σιγκαπούρη 23 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνῶς» κλπ.	44	10441	διηλθεν Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Περιτικὸν Κόλπον
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Έπιχ. A.E.	27	1600	άνεχ. Πόρτ Χάρκουτ 25 Φεβρ. διά Λισσαδῶνα
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νουκίκος	28	1594	ἐν πλῷ ἔξ Ελλάδος διά Νικολάτεφ, Φεβρ. 28

ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ		Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Μπέρυκεν 21 Φεβρ. διά Βάκσταλ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Αμβούργον 13 Φεβρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΙΩΝΙΑ (έπιστ.)		Έλλην. Μεσού. Γραμμαῖ	13	4916	εφθ. Πειραιά 7 Φεβρ. ἐπισκεψ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	άνεχ. Ναυγούγια 16 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	ἀργεῖ. Αυτελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		Ν. Κουμάνταρος	45	7240	εφθ. Χάμπτον ρόδις 23 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		αδ. Κουλουκούντη	43	7176	εφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Φεβρ. (διά Βαλτιμόρην)
ΚΑΣΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	διηλθε Φλόρες 21 Φεβρ. διά Νέας Υόρκην
ΚΑΣΤΩΡ		αδ. Γράτσου	44	7198	διηλθε Θέουταν 15 Φεβρ. διά Τακόμαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνική» Α. Ε.	43	10448	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Σουάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		ιού Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Λισσαδώνα 26 Φεβρ. διά Αμερισαν
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. Έπιφανειάδης	44	7176	εφθ. Καλκούταν 7 Φεβρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. Έπιφανειάδης	43	7198	διηλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιστ.)		Έλλην. Μεσού. Γραμμαῖ	11	3879	αναχωρεῖ έκ Πειραιώς 8 Μαρτ. διά Αλεξανδρειαν
ΚΡΙΟΣ		Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Αθάναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	άνεχ. Κόμπε 15 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		Έλλην. Μεσού. Γραμμαῖ	11	7537	εφθ. Σουέλ 24 Φεβρ. (διά Πειραιά)
ΚΥΜΑ		«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	εφθ. Αμστερνταμ 25 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		αδ. Κ. Πατέρα	43	7176	εφθ. Ντάρεν 8 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	εις Σπαλάτον 24 Φεβρ. υπό φόρτωσιν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.		Γ. Καλαφάτης	44	437	εις ταξίδια έν 'Ελλάδι
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Ν. Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 16 Φεβρ. διά Αλγύριον
ΚΩΣΤΑΣ ΛΩΣ		άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	εφθ. Αγίου Φραγκίσκου 23 Φεβρ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 16 Φεβρ. διά Κόμπε
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εφθ. Χούλλ 23 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιβανώς» Α. Ε.	45	7176	άνεχ. Βιζαγκαπτάμ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΩΤΙΣ		αδ. Συνοδιού	19	3911	εφθ. Λονδίνον 18 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εφθ. Δουγκέρκην 20 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Στέφ. Σφιανός	89	2187	εφθ. Χάιφαν 16 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύ. I. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Μπαρρόου 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ		I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	διηλθε Θέουταν 17 Φεβρ. διά Χάιφαν, έφθ. 27
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		Λώς και Πεζάς	43	7244	διηλθε Κρίστοποταλ 23 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 23 Φεβρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Λ. Νομικός	33	486	εις μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑΜ		«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	εφθ. Βιττόριαν (Βραζ.) 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ		Έμμ. Βιντιάδης	20	2310	εις Γένοβαν άπό 19 Ιαν.
ΜΑΡΙΟΣ II		Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	εφθ. Μπιζέρταν 11 Φεβρ. (διά 'Ελλάδα)
ΜΑΡΗΣ ΣΑ		Ν. Εύσταθιος	19	5476	εφθ. Χούλλ 9 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		αδ. Κουλουκούντη	38	5548	διηλθε Ντόρερ 13 Φεβρ. διά Κόλπον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Ρεθύμνη-Κουλουκούντη	44	7198	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 17 Φεβρ. διά Ινδίας
ΜΕΝΤΩΡ		«Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διηλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Εύρώπην
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ		κλπρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Κλάύδ 24 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΛ		«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	εφθ. Ρίον Ιανέυρον 13 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Ν. Εύσταθιος	44	7176	άνεχ. Λάγκος 21 Φεβρ. διά Χάρορην
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	5202	εφθ. Λονδίνον 23 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		Ίω. Καρρᾶς	44	7247	εφθ. Σπαλάτον 11 Φεβρ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	φθάνει είς Πειραιά 2 Μαρτίου
ΝΕΔΩΝ		άτ. «Εύγενία	43	7176	εφθ. Κατάνην 16 Φεβρ.
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βοιμάνην 21 Φεβρ. διά 'Αδεν
ΝΗΡΕΥΣ		ΗΛ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	εις θέσιν 30—7 Β. και 45—30 Δ. Φεβρ. 21 διά Γκάλεστων
ΝΙΚΟΛΑΣ		Χ. Πατέρας και Σία	43	7176	διηλθε Σιγκαπούτον 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ		Ε. Κουλουκ.-Ι. Κατρής	43	7196	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ		Κ. Μίχαλος	13	4342	εφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ		«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διηλθε Ούζάν 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	εφθ. Αδεν 23 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 23 Φεβρ. διά 'Αμμέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)		Φαφαλοί και Σία	27	5525	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Γκρείντζενμάσουθ
ΟΘΩΝ		Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	εις Λιμένας Αύστραλίας 2 Φεβρ.
ΟΛΓΑ		Κούλουθρος - Εμπειρ.	18	5215	άνεχ. Γούνιαν 14 Φεβρ. Γιβραλτάρ 27 διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΟΣ		Γ. Δ. Καλαφάτης	43	260	εις τοπικά ταξίδια Ινδοκίνας
ΟΛΥΜΠΟΣ		Κ. Γ. Γράτσου	45	7176	εφθ. Μελβούρνην 16 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ		Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	εφθ. Οδησσόν 22 Φεβρ.
ΟΡΜΟΣ		Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	εφθ. Λονδίνον 21 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Αν. Φραγκίσκου 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ		«Τράμπη» Σο	18	5525	εις Λιμένας Αύστραλίας 2 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ		Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	εφθ. Νιούπορτ 23 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	εφθ. Πατέρας 2 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		Ν. Λυκιαρδόπουλος	20	5194	εφθ. Γούνιαν 14 Φεβρ. Γιβραλτάρ 27 διά Γένοβαν
ΠΑΝΑΓΗΣ		Α. Καραδίας	43	7176	εις θέσιν 35—41 Β. και 15—45 Δ. Φεβρ. 19 διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Ίω. Γ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Νιόπορτ 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	— Ρόττερνταμ 20 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Κ. Π. Λαιμός	20	5194	διηλθε Ντόρερ 25 Φεβρ. διά 'Αμμέρσαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άνεχ. Τεργιάστην 27 Φεβρ. διά Ελευσίνα
ΠΑΡΑΛΟΣ		Δ. Νίτασος	20	1130	άνεχ. Ντάρερ 25 Φεβρ. διά Νασαλάκη
ΠΑΥΛΟΣ Γ.		έτ. Ιόνιον Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		Ίω. Μ. Νικόφορος	24	5026	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Φεβρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	διηλθε Τύνιδα 25 Φεβρ. διά Χέντζαι
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μ. Νομικός	43	10448	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)		ιού Π. Γουλανδρῆ	44	10448	διηλθε Ντάρερ 25 Φεβρ. διά Αμμέρσαν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άνεχ. Τεργιάστην 27 Φεβρ. διά Ελευσίνα
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Ντάρερ 25 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Άθηναι»	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άνεχ. Μοντεδίθε 22 Φεβρ. διά Βόμβανη
ΠΟΠΗ		άτ. Δ. Ιγγλέση	96	1594	εφθ. Όραν 22 Φεβρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		Βαγιάννης και Σία	16	1765	εφθ. Μορμούγκα 13 Φεβρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	διηλθε Ντάρερ 24 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΡΟΔΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άργει 'Αυτελάκι από 24 Οκτ. 1949
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	εφθ. Δουλβίνον 19 Φεβρ.
ΣΑΜΟΣ		Ε. Πετσούτης - Γ. Τάνες	01	3634	διηλθε Κιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Βόλον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		ιοί Α. Δ. Ιγγλέση	43	7177	εφθ. Αδεν 21 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ		μήδων Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Λισσαδώνα 24 Φεβρ. διά Δουγκέρην
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Μόζι από 18 Ιαν.
ΣΤΑΜΟΣ		Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	εφθ. Καράτσι 17 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		Δ. Φαφαλίς	14	3801	διηλθε Σταθηστού 25 Φεβρ. διά Λάδσεν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Σαπτέλε 25 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διηλθε Χανούλουλο 3 Φεβρ. διά Μαντράς
ΣΤΡΥΜΩΝ		Π. και Ίω. Σαμωνά	04	646	άργει Κάρδιφ από 9 Φεβρ. 1950
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	εφθ. Πόρτ Οκκα 13 Φεβρ.
ΣΥΡΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 18 Φεβρ. διά Μπουένος Αύρες
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 26 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΤΑΥΓΕΤΟΣ		άδ. Λαιμού	13	4221	εφθ. Μπέλφαστ 18 Φεβρ.
		Κουλουθρου - Εμπειρίκου	18	5687	ίδε: «ΕΥΠΛΟΙΑ», ώς μετωνυμάσθη

ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	εἰς ταξίδια ἐν Ἑλλάδι
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	εἰς Πόρτν τέλη Μπούκ 25 Φεβρ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	διῆλθε Γιδραλάτρης 26 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. Έτ. Πειραιώς	11	1459	εἰς Σύμηρην 27 Φεβρ. ὑπὸ φορτωσιν
ΓΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	ἀνεχ. Λαρέντζο Μαρκές 2 Φεβρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	διῆλθε Κολόμπη 22 Φεβρ. δι' Ἀδεν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	44	7244	διῆλθε Τρίνινταν 17 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην, ἔφθ. 25
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκάς Νομικός	21	1783	ἀνεχ. Χά. φαν 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΦΡΑΓΚΙΣ	Κ. Παπαγεωργίου & Σιά	20	985	άργει Πειραιᾶ 28 Τερό.
ΦΡΕΔ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Γένοβαν 27 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆλθε Ντώβερ 25 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	I. Μ. Καρράς	44	7176	ἀνεχ. Τακοράντι 24 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7247	διῆλθε Παναμάν 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	ἔφθ. Μπαγκόκ 14 Φεβρ. (διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	ἀνεχ. Κοπεγχάγην 11 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΑΡΑ	Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ἀνεχ. Αμερέσαν 14 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος

## Τὰ υπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	ἔθ. "Αδεν 17 Φεδρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίσια	17	3976	διῆλθε Σιγκαπούρην 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἄλσουέρο»	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλας	25	4954	ἀνεχ. Οζάκαν 8 Φεδρ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΙΓΑΙ	«Ελληνες ἀγόρασσται	29	5218	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Δεκ., διασκευὴ
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλάντικ»	18	4249	διῆλθε Θέουταν 19 Φεβρ. διὰ Τεργεστην
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	ἔθ. Νοβαλάκι 14 Φεδρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	ἀνεχ. Κολόμπη 16 Φεδρ. διὰ Πόρτρ Ρεγτί
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμας»	19	5409	εἰς Μονφαλκόνι ἀπὸ 24 Ιαν., ἐπισκευὴ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δέξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθε Κιουρασώ 10 Φεδρ. δι' Εύρωπην
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεδρ. δι' Ιτολίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκος	44	7207	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 13 Φεδρ. διὰ Ντόμπταν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	ἀνεχ. Λονδίνον 9 Φεδρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς θέσιν 22—56 Β. καὶ 60—51 Δ., Φεδρ. 20 διὰ Βαλτιμόρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	εἰς μεταφοράς Ράς Σουύτρ—Σουέζ
ΑΝΤΙΩΝ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	ἀνεχ. Πόρτρ Σουύτρ 19 Φεδρ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνιας»	08	1763	διῆλθε Παναμάν 4 Φεδρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ἔθ. Νόρτεγχα 22 Φεδρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	ἀνεχ. Ρόττερταν 18 Φεδρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκας	04	4784	εἰς μεταφοράς Ράς Σουύτρ—Σουέζ
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνοντ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	διῆλθε Κείπ Τάουν 18 Φεδρ. δι' Ινδίας.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμα»	19	5114	ἔθ. Σουέζ 19 Φεδρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβινία»	28	5061	εἰς τὰ θύπατα τοῦ Ανταρκτικοῦ 20 Φεδρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔθ. Φιλαδέλφειαν 11 Φεδρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δέξ. δύν.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἔθ. Βαγκούνερ 15 Φεδρ. (δι' Αμερέσαν)
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	ἀνεχ. Αιστερόταν 18 Φεδρ. διὰ Τσάρλεστων
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διῆλθε Κείπ Τάουν 15 Φεδρ., 1950
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	ἀνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 13 Φεδρ. διὰ Τρίνινταν
ΑΡΙΩΝ (δέξ. λιβ.)	έτ. «Πόνκα»	22	1979	διῆλθε Αγίου Βικεντίου 9 Φεδρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	ἔθ. Σιδηνεύ 17 Φεδρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μιταγιάνος»	44	7157	ἔθ. Μπρεμερχάφεν 11 Φεδρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	ἔθ. Αιστερόταν 18 Φεδρ. διὰ Τσάρλεστων
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	διῆλθε Τενερίφαν 14 Φεδρ. διὰ Σάντος
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	πάνει Νέαν Ορλεάνην ἀπὸ 9 Νοεμ.
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Φρούκο»	18	2224	ἔθ. Αρούμπαν 15 Φεδρ.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Αστρα»	21	8206	ἔθ. Πόρτρ νιέ Μπούκ 21 Φεδρ.
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δέξ.)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	ἔθ. Σιδηνεύ 19 Φεδρ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Ελληνες ἀγόρασσται	27	5214	ἔθ. Μπρεμερχάφεν 11 Φεδρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Νόρδ Αμερικαν»	21	8207	πάνει Αιστερόταν 19 Φεδρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Τενερίφαν 14 Φεδρ. διὰ Σάντος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7247	διῆλθε Κοσσερί 15 Φεδρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ταϊβαγκάτα 13 Φεδρ. διὰ Κόντινεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δέξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεδρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Φεδρ. δι' Αγίου Φραγκισκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Τανόπαρα 11 Φεδρ. (Είτα Μπάχρειν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	ἀνεχ. Μόζι 16 Φεδρ. διὰ Ντάρεν (ἐπόδισε)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἀνεχ. Λονδίνον 16 Φεδρ. διὰ Βασσόραν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δέξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	εἰς Σουάντ 26 Φεδρ. Σημίατι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Μασσαλίαν 13 Φεδρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Πόρτρ νιέ Σουάντ 18 Φεδρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δέξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	ἔθ. Λά Πλάταν 21 Φεδρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δέξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 17 Φεδρ. διὰ Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 13 Φεδρ. διὰ Ντάρεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔθ. Γιοκοχάμαν 22 Φεδρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	45	7160	διῆλθε Κιουρασώ 16 Φεδρ. διὰ Τάϊν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διῆλθε Χονδουλούν 4 Φεδρ. διὰ Κεϋλάνην
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	ἔθ. Μανίλαν 21 Φεδρ.
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δύν.)	έτ. «Ελληνες ἀγόρασσται	44	7178	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 20 Φεδρ. διὰ Χεύζαμ
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δέξ.)	έτ. «Κορονάντος»	43	7067	εἰς Ρίον Ιανείρον 26 Φεδρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Οσεανίκα»	43	7244	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 24 Φεδρ.
ΒΕΝΕΡΕ-Ι·ΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	εἰς θέσιν 29—33 Β. καὶ 49—31 Δ., Φεδρ. 21 διὰ Ν. Ορλεάνην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	ἄργει Κωνσταντζαν ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	ἔθ. Λονδίνον 19 Φεδρ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Μαρτές»	19	4653	ἀνεχ. Θεούταν 17 Φεδρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Δώρω»	19	640	εἰς ταξίδια Μέσης Ανατολής
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διῆλθε Σιγκαπούρην 14 Φεδρ. διὰ Γιαβάτα
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ. (δέξ.)	έτ. «Οδερσού Τάνκερ»	43	10448	ἀνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 10 Φεδρ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ (λιβ.)	έτ. «Ουορλντσάϊντ»	20	6343	ἔθ. Σφάξ 21 Φεδρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δέξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 18 Φεδρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δέξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	ἀνεχ. Μένα ἐλ Αχμάτι 19 Φεδρ. διὰ Πώλσμπωρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμασκο»	44	7216	παρέμεινε Χάιφαν 10 Φεδρ. διὰ Πώλσμπωρ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	ἀνεχ. Αιτανάνταν 15 Φεδρ. δι' Αδεν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	6157	ἔθ. Ρίον Ιανείρον 16 Φεδρ.
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	ἀνεχ. Λίβερπουλ 17 Φεδρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	ἄργει Σύρον 28 Φεδρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Στέλλας»	12	3663	ἔθ. Γένοβαν 22 Φεδρ.
ΕΛΑΣ ΣΕΓΚΟΥΝΤό (δέξ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	ἀνεχ. Σουέζ 21 Φεδρ. δι' Αιπαντάν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Διεθνής»	20	7631	ἔθ. Χά. φαν 13 Φεδρ. (Είτα Τέλ Αδί6)
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 Φεδρ. δι' Αργεντινήν. ΕΠΟΛΗΘΟ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Γιανουσάτος»	28	6522	ἔθ. Βακαμάτου 16 Φεδρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ				ἔθ. Νεάπολιν 9 Φεδρ.

ΕΛΛΗΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Μασσαλίαν 17 Φεβρ. διά Δουβλίνον
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασιφίκα»	43	7207	άνεχ. Σφάλη 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ένσενάντα»	44	7207	διήλθε Σουέζ 18 Φεβρ. δι' Ιταπινάσ
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ		έτ. «Πλομάρόζα»	43	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 22 Φεβρ.
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Διεθνής»	43	7225	διήλθεν Άγρεριον 11 Φεβρ. διά Νέαν "Υόρκην
ΕΥΑΝΘΙΑ		Πέτος «Ατυχίδης	20	6419	διήλθε Τρίνινταντ 17 Φεβρ. διά Μπουένιος "Άύρες
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ειρήνης»	19	2624	άνεχ. Σαντιάγκο 20 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Αμερίσαν 22 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ.
ΖΑΝ		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Χουστόν 8 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	διήλθε Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	44	7161	έφθ. Γλασκώνη 12 Φεβρ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Μανιλλαν 21 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡ		έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	έποδισεν Υμαύτεν 22 Φεβρ. (διά Κόρκ)
ΘΕΟΔΩΡΟΡΟΣ		άδ. Σαμωνά	17	1276	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. δι' Αργεντινήν
ΘΕΟΣ ΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Χαδάνιαν 19 Φεβρ.
ΦΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Διεθνής»	43	7200	άνεχ. Ρεσιφ 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΩΝΙΑΝ ΕΞΠΛΑΟΡΕΡ (τάνκερ)		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	είς Ρίον 'Ιανέριον από 25 Ιαν.
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Ματάμι 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Αρούμπαν 17 Φεβρ. διά Νέαν "Υόρκην
ΙΩΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	διήλθε Ντάρμπαν 16 Φεβρ. διά Βομάπην
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	διήλθε Ποδλ Πόιντ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ ..		«Νασιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Χάρον 21 Φεβρ.
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	είς Γένοβαν ἀπό 16 Ιαν.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρίονα»	22	8432	έφθ. Τσιγκάτ 6 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	έφθ. Λαντσκρόνα 16 Φεβρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ ..		έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ		έτ. «Ντέλ Ρέυ»	12	3964	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. διά Μπαραχόνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ ..		έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Μαντράς 22 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ..		έτ. «Στάρ»	19	3332	άργει Καρδίο ἀπό 20 Ιαν. ἐπισκευὴ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..		έτ. «Καρέτο»	43	7160	διήλθε Νόρθ Φόρελαντ 21 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ..		έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ ..		"Ελληνες ἄγορασται	44	7124	άνεχ. Αρούμπαν 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)		έτ. «Πανιάρ»	43	7246	διήλθε Νόρθ Φόρελαντ 17 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ..		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΛΕΙΩ ..		έτ. «Αρίγκας»	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Φεβρ. διά Νέαν "Υόρκην
ΚΝΟΖΑ ..		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διήλθεν Αγίου Βικέντιου 22 Φεβρ. διά Πέπελ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ ..		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ.
ΚΟΚΕΡΕΛ ..		έτ. «Κάντια»	04	3479	άνεχ. Πειραιά 17 Φεβρ. διά Σφάξ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ ..		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	άνεχ. Νεσπόλιν 22 Φεβρ. διά Χάλιφαξ
ΚΟΝΔΩΡ ..		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	είς Αυδούσογυν 20 Φεβρ. διάσκευη
ΚΟΡΑ ..		Π. Γασταρινάτος	06	824	έφθ. Καραβοστάσι 15 Φεβρ.
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ ..		έτ. «Αρίστοιμαρ»	43	7167	είς θέσιν 18—38 Ν. κατ 10—12 Δ. Φεβρ. 12 διά Ν. "Υόρκην
ΚΟΥΓΚΑΡ ..		έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5758	άργει Σούεζ 21 Φεβρ. δι' Αμπου Τζενίμα
ΚΟΥΗΝ ..		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	είς ταξίδι. Πόρτ Σαΐδ—Βεγγάζης
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ ..		έτ. «Σφίγης»	06	704	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ..		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	είς Χαδάνιαν 16 Φεβρ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ ..		έτ. «Νασάρρα»	44	7165	άψεχ. Αρούμπαν 15 Φεβρ. δι' Αμουσίν Μπαίν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) ..		έτ. «Μιτάλιτικο»	43	10195	άνεχ. Μπουένος "Άύρες 19 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ ..		έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άργει Φρήμαντλ ἀπό 17 Ιαν. ζηταῖ
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ ..		έτ. «Μίτραρος»	14	7475	είς θέσιν 12—48 Δ. καὶ 113—37 Α. Φεβρ. 22 διά Ντάριεν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ ..		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διήλθεν Όράν 18 Φεβρ. διά Μαντράς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ ..		έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Μπαγίον (Ν. "Υερσένης)
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)		έτ. «Ατλαντικού»	16	5505	διήλθεν Αζόρας 10 Φεβρ. διά Χούστον
ΜΑΙΡΗ ..		έτ. «Καρέτο»	49	5841	διήλθε Τρίνινταντ 14 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΜΑΙΡΗ ..		έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	έφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
ΜΑΚΙΚΙ ..		έτ. «Κρούζες»	17	5924	έφθ. Γκέραλτον 17 Φεβρ.
ΜΑΝΤΩ ..		έτ. «Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
ΜΑΡΓΚΩ ..		έτ. «Ούλτραμαρίνα	43	7160	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Γ ..		έτ. «Επιλοραντόρ»	20	3326	έφθ. Πόρτο Ευπεντόκλε 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΕΤΙΤΣΙΑ Ρ. (δεξ.) ..		έτ. «Μίτραρος»	26	8624	έφθ. Αρούμπαν 15 Φεβρ.
ΜΑΡΙΓΩ Λ.		έτ. «Φωσίαν»	44	7281	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 14 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ..		έτ. «Πούντο Αλτα»	19	2323	διήλθε Σαούθαμπτον 5 Φεβρ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΜΑΡΖΟΡΥ ..		έτ. «Ελληνες ἄγορασται	20	6109	άργει ορθομάντλ ἀπό 25 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ..		έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Λιβόργα 14 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΟΝ
ΜΑΡΚΑΡ ..		έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Μπουένος "Άύρες 22 Φεβρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ ..		έτ. «Μάρντορος»	20	7641	άνεχ. Τζάκσονιδηλ 13 Φεβρ. διά Τσεμπάριεν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.) ..		έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Γκρειντζεμάουθ 22 Φεβρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.) ..		έτ. «Πρώσο»	01	3568	άνεχ. Βαγκούδερ 21 Φεβρ. διά Σίδνευ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ..		Σ. Γ. Οίκουνοίδης	43	771	έφθ. Σούεζ 21 Φεβρ.
ΜΕΛΙΝΕ (δεξ.) ..		έτ. «Ελληνες ἄγορασται	18	7019	άργει Εμασσαλίαν ἀπό 24 ίουλ. 1949
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ ..		άδ. Τυπάλδου	08	4625	Ίδε: «ΦΑΝΤΗΣ Α.», σημαία Λιθερίας
ΜΕΝΤΟΡ ..		έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Πειραιά ἀπό 5 Αύγ. διάσκευη
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ..		έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Λεϊδέσ 21 Φεβρ. διά Μούμπλες ρόδς
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.) ..		έτ. «Αρίόνας»	19	7588	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Φεβρ. διά Κοτσιτσάγκ
ΜΙΓΚΕΤ ..		έτ. «Κραύτσα»	20	2606	έφθ. Σενταμπάνητα 15 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δονδ.) ..		έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 15 Φεβρ. διά Γιουκάρο
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ ..		έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διήλθε Παναμάν 22 Φεβρ. διάσταγμα
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ ..		έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	διήλθε Νίτον 22 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΜΥΚΟΝΟΣ ..		έτ. «Ελληνες ἄγορασται	16	3528	άνεχ. Σαβάνην 17 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΡΙΑΜ ..		έτ. «Εχάρι» ..	43	7196	είς Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ) ..		έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Αρντρόσαν 21 Φεβρ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ ..		έτ. «Καρύμιταν»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 13 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλα»	20	6416	διήλθεν Αδεν 13 Φεβρ. δι' Αμπαντάν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ ..		έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	άργει Πειραιά ἀπό 4 Ιαν. ἐπισκευὴ
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ ..		έτ. «Ζίτα» ..	43	7168	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ ..		έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	διήλθε Τρίνινταντ 17 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΝΙΚΥ ..		έτ. «Βικτόριος	29	4386	έφθ. Βερμουδας 20 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α ..		έτ. «Ελληνες ἄγορασται	21	4979	διήλθε Τρίνινταντ 21 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΝΙΚΟΣ ..		έτ. «Αζόρες»	45	7023	διήλθε Ηγραλάταρ 18 Φεβρ. δι' Αιμούργον
ΝΟΡΑ ..		έτ. «Ηστερόν Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ ..		έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	διήλθε Βαλτιμόρην 25 Φεβρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ) ..		έτ. «Σίλετ» ..	42	7191	έφθ. Αρντρόσαν 21 Φεβρ. διά Νέαν "Υόρκην
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ ..		έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	έφθ. Αρντρόσαν 23 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ ..		έτ. «Φάρσαλον»	45	7148	έφθ. Χούλλ 25 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ ..		έτ. «Φάρσαλον»	43	7176	διήλθε Τρίνινταντ 21 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΝΤΟΜΙΝΑ ..		έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	διήλθε Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ. δι' Αιμούργον
ΝΤΟΡΑΝΤΟ ..		έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	άνεχ. Λουδίνον 20 Φεβρ. διά Νάρβικ
ΟΛΓΑ ..		έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Μασσαλίαν 10 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	48	10901	άνεχ. Σάν Λορέντζο 6 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.) ..		έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	50	17720	άνεχ. Μπάρχεριν 5 Φεβρ. διά Σασέμπη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.) ..		έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17722	άνεχ. Μπάρχεριν 14 Φεβρ. διά Σασέμπη

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα" . . . . .	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 12 Φεβρ. διά Σασέμπιο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ» . . . . .	49	17724	διηλθε Πιρβαλτάρ 21 Φεβρ. διά Πώλσμπορω
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ . . . . .	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα" . . . . .	43	10448	εις τά υδατα τού Ανταρκτικού πρός φαλαινοθρίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι·Μ . . . . .	έτ. «Ντέλ Μόρ» . . . . .	50	17724	άνεχ. Μπάργρε 1 Φεβρ. διά Γιοκοσούκαν
ΟΡΙΟΝΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	30	11147	"Ιδε: «ΣΗΚΕΣΤΛ», ώς μετωνυμάσθι
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.) . . . . .	έτ. «Άλεξ. Γούναρης» . . . . .	27	8627	εις τά υδατα τού Ανταρκτικού
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΑΝΗΡ . . . . .	έτ. «Ιρκαρ» . . . . .	19	5701	έρθ. Χάμπτον ρδς 18 Φεβρ.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ . . . . .	έτ. «Σαπφώ» . . . . .	20	3280	διηλθε Σιγκαπούρη 20 Φεβρ. διά Κοσσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ . . . . .	έτ. «Πάραλος» . . . . .	18	6049	άν.χ. Όζακαν 5 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΠΑΡΑΛΟΣ II . . . . .	έτ. «Παρθενών» . . . . .	29	4913	έρθ. Σάν Πέντρο 10 Φεβρ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα» . . . . .	21	6230	έρθ. Καλκούταν 7 Φεβρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ . . . . .	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα» . . . . .	19	5555	διηλθεν "Άδεν 10 Φεβρ. διά Κεελόγκ
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ . . . . .	έτ. «Κοντινεντάλε» . . . . .	43	7176	άνεχ. Γκάλεστων 11 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .	έτ. «Πάσιφικ» . . . . .	44	7212	διηλθε Παναμάν 10 Φεβρ. δι' Αμδέρσαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ . . . . .	έτ. «Ελλήνης άγορασται . . . . .	26	5937	έρθ. Γιοκοχάμαν 9 Φεβρ. (διά Βομβάνη)
ΠΑΤΣΕ . . . . .	έτ. «Σάμποκα» . . . . .	45	7148	εις τά Γεννόβαν από 12 Φεβρ.
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.) . . . . .	έτ. «Πόλαρη» . . . . .	19	6495	άνεχ. Χάμπτον ρδς 10 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΠΗΝΕΑΟΠΗ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7190	διηλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' Αίγυπτον
ΠΙΟΝΕΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	20	6109	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑΝΝΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΠΛΟΒΕΡ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	44	7163	έρθ. Τσιγκάτα 11 Φεβρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λάμα» . . . . .	36	7104	έρθ. Ευπερεγκ 21 Φεβρ.
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.) . . . . .	Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	2256	άργει Μασσαλιαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ . . . . .	έτ. «Μπιενβενίντο» . . . . .	19	5055	άνεχ. Χάμπτον ρδς 13 Φεβρ. διά Σαβάναν
ΠΡΟΣΣΕΡΟ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7192	έρθ. Κόβιτσαν Μπαίν 21 Φεβρ. (δι' Αγγλίαν)
ΡΑΓΚΕΡ . . . . .	έτ. «Μάρ. Τρείντ» . . . . .	19	8374	άνεχ. Γενόβαν 20 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Ευπρέσσα» . . . . .	42	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Πλάξ» . . . . .	20	5686	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 16 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΡΕΝΑ . . . . .	έτ. «Ριζάκουα» . . . . .	21	1925	ανεχ. Βομβάνη 11 Φεβρ. διά Πόρτ "Οκκα
ΡΙΖΑΚΟΥΑ . . . . .	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	19	5627	έρθ. Καρπάτοι 17 Φεβρ.
ΡΙΟ (δυδ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Γκράντε» . . . . .	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρδς 21 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ . . . . .	έτ. «Βέριτας» . . . . .	19	2632	άργει Πόρτ Σαΐδ από 19 Ιουν. 1950
ΡΟΜΠΕΡΤ . . . . .	έτ. «Κορρεπόρ» . . . . .	21	6448	άνεχ. Ντακάρ 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	18	5664	διηλθεν "Οράν 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΜΟΥΑ . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	έρθ. Σάντα Φε 18 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	44	7176	εις Πόρτ Φιλίππ (Αύστροαλίας) 22 Φεβρ.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ . . . . .	έτ. «Γιαβίζα» . . . . .	23	5374	έρθ. Γλασκώνη 14 Φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	44	7220	άνεχ. Βαγκούθερ 10 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ . . . . .	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7189	έρθ. Όζακαν 11 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΥ . . . . .	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 13 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ . . . . .	έτ. «Νίγκους» . . . . .	28	4944	έρθ. Αμδέρσαν 2 Φεβρ.
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ . . . . .	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	08	3864	έπόδισε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. (διά Κάρδιφ)
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ . . . . .	έτ. «Άδια» . . . . .	20	2606	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 6 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ . . . . .	έτ. «Τρέιντερς» . . . . .	22	8964	εις Κιουρασώ 23 Φεβρ.
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Σουντ "Αμερικάνα» . . . . .	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρδς 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΠΙΦΩ . . . . .	έτ. «Μαρτινίκα» . . . . .	30	6869	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 16 Φεβρ. διά Στανλόου
ΣΗ ΒΕΝΤΟΥΡέ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Οράιον» . . . . .	30	11147	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΚΕΣΤΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. Ελλήνης άγορασται . . . . .	31	8205	διηλθε Σαιν Μιχέλ 19 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΣΗΛΑ-Ι-ΟΝ (δεξ.) . . . . .	έτ. Ελλήνης άγορασται . . . . .	27	6023	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 15 Φεβρ. διά Ρουέν
ΣΗΤΕΜΠΕΣΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ορίεντες» . . . . .	38	10455	έρθ. Οριάλειαν 21 Φεβρ.
ΣΗ ΤΡΑ-Ι-ΟΥΜΦ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαλλόρκα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Στανλόου 15 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Νόρθεστ» . . . . .	30	9311	εις θέσιν 34-47 Β. και 49-28 Δ. Φεβρ. 16 διά Πούντα Καρνυτόν
ΣΗ ΦΟΡΤΟΥΝΕ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ινσουάλαρ» . . . . .	44	7116	άνεχ. Σιγκαπούρη 3 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ . . . . .	έτ. «Σάν Λεονάρδο» . . . . .	45	7198	άνεχ. Ιωνιγκαμ 2 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΙΜΩΝ . . . . .	έτ. «Σίραμ» . . . . .	42	7146	διηλθε Τρίνινταντ 5 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΙΡΑΜ . . . . .	έτ. «Μαρίάτος» . . . . .	19	5354	έρθ. Μπαρρόου 19 Φεβρ.
ΣΟΝΙΑ . . . . .	έτ. «Λάς Πέρλας» . . . . .	21	9547	άνεχ. Κόμπο από 25 ΔΕΚ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΟΡΟΛ . . . . .	έτ. «Βατόρες» . . . . .	10	3649	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 19 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ . . . . .	Κ. Ατυχίδης . . . . .	25	5136	έρθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Αϊόλος» . . . . .	43	7199	άνεχ. Τσιγκάτα 13 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ . . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . . .	43	7232	διηλθεν "Ογιον Βικέντιον 20 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΣΠΑΡΤΟ . . . . .	έτ. «Βέτμαρ» . . . . .	45	7204	έρθ. Ρουέν 21 Φεβρ.
ΣΥΡΑ . . . . .	έτ. «Αρίονας» . . . . .	21	7409	άνεχ. Ρουέν 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρδς
ΣΩΚΡΑΤΗΣ . . . . .	έτ. «Διδώ» . . . . .	43	7176	έρθ. Αλεξανδρειαν 19 Φεβρ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Μπλού Λάιν» . . . . .	30	2480	εις Αλεξανδρειαν 20 Φεβρ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ . . . . .	έτ. «Οσεανίκη» . . . . .	43	7134	άνεχ. Σταντ Σαΐδ 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΤΖΕΝΕΡΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Οσεανίκη» . . . . .	43	7134	διηλθε Σιγκαπούρην 17 Φεβρ. διά Μόζι
ΤΖΕΝΕΡΑ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Οικεανός» . . . . .	18	7914	διηλθεν "Άδεν 7 Φεβρ. διά Μελβούρνην
ΤΖΕΝΝΥ . . . . .	έτ. «Κογκόρντια» . . . . .	20	3526	έρθ. Υμουίντεν 23 Φεβρ.
ΤΖΟΥΔΙΑ . . . . .	έτ. «Ωρόρα» . . . . .	40	10470	άνεχ. Σουάν 22 Φεβρ. διά Σιδώνα
ΤΖΩΝ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Πολύνια» . . . . .	43	7162	διηλθε Σουέν 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	44	7060	έρθ. Σηπάττλ 18 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ II . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	43	7132	έρθ. Υμουίντεν 18 Φεβρ.
ΦΑΙΛΟΚΟΝ . . . . .	έτ. Ελλήνης άγορασται . . . . .	18	7019	άνεχ. Κιουρασώ 12 Φεβρ. διά Φάλμουθ
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Άϊσν» . . . . .	14	3654	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 13 Φεβρ. δι' Αλεξανδρειαν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ . . . . .	έτ. «Κρούστες» . . . . .	20	6090	άνεχ. Ντάϊνεν 18 Φεβρ. (διαταγας)
ΦΟΙΝΙΣ . . . . .	έτ. «Κρίστουπταλ» . . . . .	21	7460	άνεχ. Χάμπτον ρδς 16 Φεβρ. διά Χιλήν
ΦΡΙΞΟΣ . . . . .	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	43	7127	έρθ. Μοντεβίδεο 10 Φεβρ.
ΧΟΚ . . . . .	έτ. «Λιμπέριον» . . . . .	43	7243	άνεχ. Αρούμπαν 10 Φεβρ. διά Χάρην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Νεπτούνιον» . . . . .	18	7592	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 Φεβρ. διά Λονδίνον

## ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ-ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

Αναχωρήσεις άνα πενδήμερον. Γίνονται δεκτά φορτία  
έξ 6λων τῶν Έλληνικῶν Λιμένων διὰ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ  
Διὰ πληροφορίας ἀπευθυντέον:

"Ν. Ε. Π.  
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τηλέφωνα: 40.143, 41.496, 43.812

Μέγαρον Ήλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων