

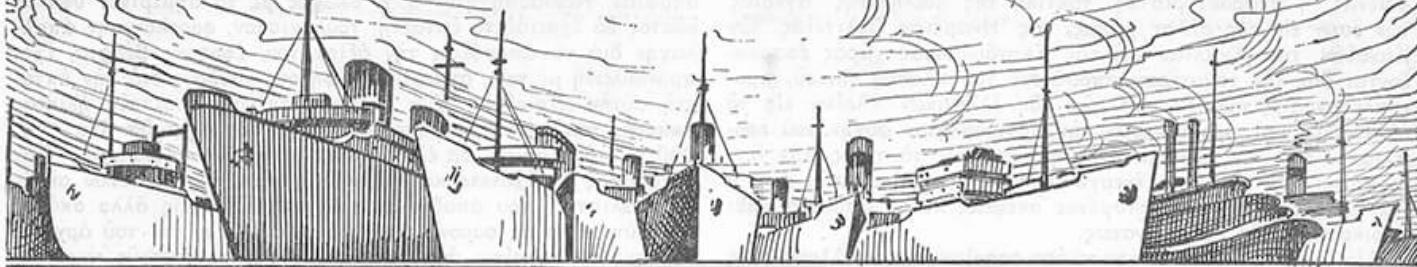
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1951

Αρ. Φύλλου 379/138

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 379/138

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1951

ΑΙ ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΑΝΟΔΟΥ

ΝΑ ΑΝΑΓΕΝΝΗΘΗ Η ΠΙΣΤΙΣ

Τοῦ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Συχνά, από τού 1947, άκούεται ή κατηγορία τής φυγής τῶν ἐφοπλιστῶν από τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των. 'Ἐμφανίζονται ἐπιδιώκοντες τὴν ἀσυδοσίαν ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμά, τῆς Χονδούρας καὶ τελευταίως τῆς Λιβερίας. Δέν εἰνε, βέβαια, οἱ 'Ἑλληνες οἱ μόνοι ἀνὰ τὸν κόσμον ἐφοπλισταί, ποὺ ἔκαλυψαν τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητὰ τῶν ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω σημαίας, ὡς προσδήποτε, ὅμως, η ἐνέργεια τῶν αὐτὴ πιστεύει, οἵτι εἶνε πλήρως δικαιολογημένη ἐξ αὐτῶν τῶν μεταπολεμικῶν εἰδικῶν περιστάσεων.

Θὰ πρέπει νὰ ρίψωμεν ἔνα βλέμμα εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν. 'Ἐκεῖ θὰ ἀνέύρωμεν καὶ τὴν δικαιολογίαν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου, κατὰ τὸ 1945, αἱ συμμαχικαὶ ναυτιλίαι εύρεθησαν μὲ ἀρκετὰ περιωρισμένον ἀριθμὸν πλοίων, λόγω τῶν ἐκτάκτων μεγάλων ἀπωλειῶν τῶν πρώτων ιδίᾳ πολεμικῶν ἐτῶν. 'Ἐπιδίωξις κάθε χώρας ήτο ή αὔξησις τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας τῆς διὰ τῆς ναυπηγήσεως ή τῆς ἀγορᾶς πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

Τότε αἱ μόναι ἐλπίδες διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων ἐναπέκειντο εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Ἐκεῖ ἔλαβε χώραν ἡ ἀνευ προηγούμενον ναυπηγήσεως κατὰ τὸν πόλεμον ἐνὸς καταπληκτικοῦ εἰς ὅγκον ἐμπορικοῦ στόλου. 'Ἐκείθεν καὶ αἱ πιθανότητες νὰ πληρωθοῦν τὰ κενὰ τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν, τὰ δημιουργηθέντα κατὰ τὸν πόλεμον.

Κατὰ τὸ 1946 ἐφηφίσθη ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσον ὁ νόμος Μπλάντιν διὰ τοῦ ὄποιου καθωρίζετο ὁ τρόπος τῆς πωλήσεως τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοίων εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς καὶ τοὺς συμμάχους ἐφοπλιστάς, πρὸς τὸ τέλος δὲ τοῦ ἔτους ἐκείνου ἥρχισαν πραγματοποιούμεναι καὶ αἱ πωλήσεις.

'Ο νόμος προέβλεπε τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ἀγοραστάς μακροπρόθεμων πιστώσεων μὲ χαμηλὸν τοκοχρεωλαύσιον. 'Ἡτο μία καλὴ εὐκαιρία διὰ τὴν ἀναγέννησιν καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐάν ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων ποὺ θὰ παρεχωρούντο ήτο ἐπαρκής. Δυστυχώς ἐκατὸν μόνον σκάφη ἐδόθησαν ἐπὶ πιστώσεις εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Εἰς 330 ἀνήρχοντο, τούναντίον, τὰ ἀπολεσθέντα κατὰ τὰ ἔτη 1939—1945 ἐλληνικὰ φορτηγὰ καὶ δεδομένου ὅτι αἱ εἰσπραχθεῖσαι ἀσφαλιστικαὶ ἀποζημιώσεις ήσαν εἰς λίρας Ἀγγλίας, τὰς ὁποίας δὲν ἀπεδέχθησαν οἱ Ἀμερικανοὶ διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν λίμπερτος, μόνον ὅσοι εἶχον διοθέσιμα δολλάρια ἐπέτυχον νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν πρώτων ἑκατὸν σκαφῶν.

Αἱ προσπάθειαι διὰ νὰ μεταπεισθῇ ἡ «Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» καὶ ἐπαυξήσῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν πρὸς παραχώρησιν πλοίων ἀπέτυχον. Καὶ ἀφοῦ αἱ πωλήσεις τοῖς μετρητοῖς ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ήσαν ἀκόμη δυναταί, ὅσοι ἐφοπλισταὶ δὲν εἶχον καλύψει τὰς εἰς τοννάς ἀνάγκας τῶν ήτο φυσικὸν νὰ στρέφουν τὴν προσοχὴν τῶν πρὸς τὰ ἔκει. 'Ηγόρασαν πλοῖα τοῖς μετρητοῖς ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

Κατ' ἕκείνην τὴν περίοδον ἡ ἀπότομος αὔξησις τῆς ζητήσεως ἀμερικανικοῦ γαιάνθρακος ἀπὸ τὴν Εὐρώπην ἔφερεν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τὰς ἐπιτροπὰς προμηθειῶν διαφόρων χωρῶν διὰ ναυλώσεις μὲ συνεχῆ ταξίδια καὶ ναύλους ἀρκετὰ ἐλκυστικούς. Οὕτω οἱ ἀγορασταὶ τῶν ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν σκαφῶν ἐπέτυχον νὰ χρηματοδοθοῦν μὲ προεξόφλησιν τῶν ναυλοσυμφώνων τῶν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς Τραπέζας. Τὸ σύστημα αὐτὸ

τῶν ἀγορῶν διὰ δανείων ἐσταθεροποιήθη ἔκτοτε καὶ συνεχίζεται μέχρι σήμερον εἰς εύρυτάτην κλίμακα. 'Ἐξαιρετικῶς σημαντικὰ τοιαῦτα δάνεια συνήθησαν ἀπὸ δύο η τρία μεγάλα ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα διὰ τὴν ναυπηγησιν κυρίως δεξιμενοπλόιων, η ἐκλογή, ὅμως, τῆς σημαίας ποὺ θὰ ἔφερον τὰ πλοῖα δὲν ἔχητάτο ἀπὸ τὸν θέλησιν τῶν ἐφοπλιστῶν. Δὲν ἔχομεν συνεπῶς καὶ τὸ δικαίωμα νὰ καταλογίσωμεν εἰς αὐτοὺς τὴν κατηγορίαν τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τῶν. Αἱ ἀμερικανικαὶ Τραπέζεις καὶ αἱ 'Ασφαλιστικαὶ 'Εταιρίαι εἰχον λάβει τὴν ἀπόφασιν νὰ μὴ δανείζουν κεφάλαια ἐπὶ πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν διότι δὲν ἡσαν εἰς θέσιν καὶ νὰ ἔχασφαλίσουν: α'. Τὴν καθαρὰν ἀπόδοσιν τοῦ σκάφους κατὰ μίαν καθωρισμένην περίοδον, ἀφαιρουμένων τῶν φόρων. β'. Τὴν ἐλευθερίαν τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν νὰ ἐκποιήσουν τὸ πλοίον εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν μὲ ἐλευθέραν τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας, ἐὰν η τοιαύτη πλωτήσις, ἐπισπεύσει τῶν δανειστῶν, ἐκρίνετο ἀναγκαῖα, λόγω μὴ ἐκπληρώσεως τῶν δανεικῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ γ'. Τὴν ἀποφυγὴν τῶν συνεχῶν περὶ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων ἐναλλασσομένων νόμων καὶ τὴν ἀναδρομικὴν τούτων ἐφαρμογὴν. Οὕτω τὰ δάνεια ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων, ἀπὸ τῆς ἰδιῆς τῶν πλευρᾶς ἔθεωρούντο ἀπὸ τοὺς τραπεζίτας, ὡς προσδήποτε, ἐπισφαλῆ.

'Ἡ μὴ παραχώρησις ἐπὶ πιστώσει καὶ ὅλων πλοίων εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἐκ παραλλήλου δὲ τὸ ἀδύνατον τῆς χρηματοδοτήσεως νέων ναυπηγήσεων εἰς ἐνίσχυσιν τῆς δυνάμεως τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, αὐταὶ εἰνε αἱ βασικαὶ ἀφορμαί, αἵτινες ἤγαγον τὸν ἐφοπλισμὸν εἰς τὴν φυγὴν ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν τοῦ σημαίαν. 'Ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπαγγελματικῆς αὐτοσυντηρήσεως κατέστησεν ἐπιτακτικὴν τὴν προσφυγὴν εἰς τὰς ξένας σημαίας, ἥτις, ὅμως, εἰς τὸ τέλος εὐεργετική, πιστεύω, ὅτι θὰ ἀποθῇ καὶ διὰ τὸν τόπον μας, ἐάν στοργικὴ καὶ σύντονος καταβληθῇ ἡ φροντὶς ἵνα τὸ «ἀπόλωλὸς πρόβατον» ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ἔδια.

Εἰνε ἀναμφισθήτητον γεγονός, ὅτι ὁ διεθνῆς ἐφοπλισμὸς πλείστα ὅσα πλεονεκτήματα, τὴν ἀνεσίν του ἐν ἐνὶ λόγῳ ἐκέρδισε μὲ τὰς «ἀσυδότους», ὅπως τινὲς ἀρέσκονται νὰ τὰς ἀποκαλοῦν, σημαίας. Διότι ἐκτὸς ἀπὸ μίαν μικράν, σχετικῶς, φορολογίαν κατὰ τὴν νηολόγησιν, δὲν ἔχει τίποτε νὰ πληρώσῃ ἡ πλοιοκτησία η ἐμφανίζεται ὑπὸ μορφὴν ἐταιρικὴν. Αἱ μετοχαὶ δὲν δημιουργοῦν εἰς τὸν φέροντα καὶ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταβολῆς προσωπικοῦ φόρου εἰσιδόματος (συνθετικοῦ) βάσει τῶν ἀποδόσεων τοῦ πλοίου. Πολλοί, ἔφοδον θὰ ἡσαν ὑποχρεωμένοι νὰ πληρώσουν φόρον κατὰ τὴν διανομὴν τοῦ μερίσματος, ἀποφεύγοντας τούτο διὰ τῆς ἐπενδύσεως τῶν κερδῶν των εἰς νεοαγοραζόμενα πλοῖα, εἰς τρόπον ὥστε ἔνας σημαντικὸς ἀριθμὸς σκαφῶν φέρει τώρα τὰς «ἐλευθέρας» αὐτὰς σημαίας.

* * *

'Ἄπὸ τοὺς ἔκαστοτε ἀρχηγοὺς τῆς ἐλλάδος ἀμερικανικῆς 'Αποστολῆς ἐπεκρίθη πῶς η τοιαύτη πρὸς τὰς ξένας σημαίας στροφὴ τοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Ἀλλὰ ταύτοχρόνως ἀποφάσεις τινες τῆς αὐτῆς 'Αποστολῆς ἐπέτειναν τὴν ὀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τῶν ὑγιεστέρων στοιχείων τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Ἡ ἀσκηθεῖσα πίεσις, κατὰ πλήρη παραγνώρισιν τῆς

έλληνικής ναυτιλιακής πραγματικότητος διὰ τὴν ἐπιβολὴν παραδόγων φορολογικών ἐπιβαρύνσεων εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ή ἀπειληθεῖσα κατακράτησις τῶν ἔλληνικων πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας, ή ἀχαρακτήριστος τακτική τῆς ήθελημένης ἄγνοιας τῶν ὄσων εἰς τὰς ἄλλας χώρας, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὸν Καναδάν, τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Σκανδιναϊκὰς χώρας ἐφαρμόζοντας διὰ τὴν ταχυτέραν ἀπόσβεσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, προεκάλεσαν τὴν πώλησιν πολλῶν ἦδη ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ προεκάλεσαν τὴν πανικόδηλην φυγὴν τοῦ ἐποπλιστοῦ ἀπὸ τὴν ἔθνικήν του σημαίαν. Εἰς τὸ τέλος πάντοι, διακρίνει τὰς κρατικὰς ἐνεργείας τῶν τελευταίων ἐτῶν εἶνε ἡ παντελής ἔλλειψις συντονισμένης σκέψεως καὶ ἡ ἀπουσία κάθε ἐποικοδομητικῆς κατευθύνσεως.

Δεν ζητούμεν, βέβαια, τὴν πλήρη φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν τῆς Ναυτιλίας. Δὲν εἰνε τοῦτο οὔτε δυνατόν, ἀλλ' οὔτε καὶ ἐπιθυμητόν. Διὰ νὰ εἶνε, ὅμως, ἐπωφελῆς διὸ τὸν ἐφοπλιστὴν ἡ ἐπάνοδος τῶν πλοίων του εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν, θὰ πρέπει νὰ προϋπάρξουν αἱ προϋπόθεσεις ἑκεῖναι, ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις θὰ δύναται νὰ ἀναπτυχθῇ, πώς καὶ εἰς τὸ πατερθόν, κατὰ τὴν περίοδον τοῦ 1930. Μία τοιαύτη βασικὴ προϋπόθεσις ἔγκειται εἰς τὴν ἐπιβολὴν φορολογίας, ίκανης νὰ διευκολύνῃ τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ διευρύνῃ τὴν δραστηριότητά του, καλυπτόμενος ἀπὸ τὴν σημαῖαν τῆς Πατρίδος του καὶ ἐπιτελών τὸ καθῆκόν του ὡς καλοῦ πολίτου καὶ συνειδητοῦ φορολογουμένου ἐπιχειρηματίου.

Παράδειγμα πρό ήμων ή 'Εργατική Κυβέρνησις της 'Αγγλίας. Εἰς αὐτὴν θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ὁ τίτλος τιμῆς διὰ τὴν ἄνευ προηγουμένου μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν τῆς βρετανικῆς Ναυτιλίας κατὰ μίαν μάλιστα περίοδον πρωτοφανούς βαρυτάτης φορολογίας τοῦ ἀτομικοῦ εἰσοδήματος. Κυρίᾳ ήτο ἐπίδιωξις τοῦ ἐπισήμου Κράτους διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ τὴν διατερεῖσην τῆς ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ τῆς οικονομικῆς της ἀνέχαρτοσιάς. Σαφῆς δὲ τῆς ἐπιδιωξεως αὐτῆς ἐκδήλωσις ή καθίερωσις τῆς ἑκτάκτου ἀποσθέσεως τῶν 40 τοῖς ἑκατὸν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, πέραν τῆς τακτικῆς ἀποσθέσεως τῶν 6 ¼ τοῖς ἑκατόν. 'Ἐπιτρέπεται οὕτω εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ ἀναλάβῃ ἀπὸ τὰ κέρδη τὰ 40 % τοῦ ἀρχικοῦ κόστους τοῦ πλοίου του, πρὸ τῆς καταβολῆς σίουδήποτε φόρου, δημιουργούμενης τῆς προϋποθέσεως τοῦ δανεισμοῦ ἀπὸ τὰς Τραπέζας. 'Η ἀποπληρωμὴ τοῦ δανείου εἰνὲ περισσότερον ἔξησφαλισμένη, ἐφόσον ἡ φορολογία ἔπειται μιᾶς κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ἀποσθέσεως τῆς ύψηλῆς ἀξίας ἐνὸς νεοαυτηγήτου σκάφους.

Τὸ Κράτος εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡθέλησε τὴν σταθεροποίησιν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τῆς ἐνισχύσεως τῆς ὅπως δημιουργῆσῃ ἀποθεματικά. Ἕγετο ἀπὸ τὴν ὑγιά ἀναμφισθητῶς σκέψιν, ὅτι μετὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων, τὸ σύνολον πλέον τῶν κερδῶν των θὰ ὑπέκειτο εἰς τὴν φορολογικὴν εἰσφορὰν καὶ συνεπῶς τὸ Θησαυροφυλάκιον ἔδεχτο τὴν ἀπλῆν ἀναβολὴν τῆς εἰσπράξεως τοῦ φόδου ἐπὶ τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας. Τὴν αὐτὴν πολιτικὴν ἡκολούθησαν αἱ πλείσται τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Ἀξίζει, νομίζω, νὰ ἔχῃ τις τούτῳ ὑπ' ὄψιν του καὶ διὰ τὴν ιδικὴν μας περίπτωσιν.

'Αντιμετωπίζομεν, πράγματι, ύπό διπλήν μορφὴν τὸ πρόβλημα τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας. 'Αποβλέπομεν κατὰ πρῶτον εἰς τὸ νὰ προσελκύσωμεν τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἔθνικὸν νηολόγιον καὶ δεύτερον εἰς τὸ νὰ δημιουργήσωμεν εὐνοϊκὰς προϋποθέσεις ἐπίτυχους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ τὸ καθεστὼς ἔνος ὀλονέν τούτου ἀντεινομένου διεθνοῦς συναγωνισμοῦ. Τὴν ἐπίλυσιν ἀκριβῶς τοῦ ἀνωτέρω προβλήματος θὰ διευκολύνουν: α' . 'Η παροχὴ πληρούς καὶ ἀδιαβλήτου φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς ἐπὶ μίαν χρονικὴν προκαθωρισμένην περίοδον διὰ τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον σκάφη. 'Η ἀπαλλαγὴ αὐτὴ νοεῖται, βέβαια, ὑπὸ ὡρισμένας προϋποθέσεις καὶ ὑποχρέωσις ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστοῦ, χωρὶς καὶ νὰ δοθῇ ἡ ἐντύπωσις τῆς ἐπανόδου τοῦ ἀσώτου νιοῦ, διὰ τὸν ὅποιον ὁ μόσχος ὁ σιτευτὸς θὰ προσεφέρετο, εἰς βάρος τῆς «νομιμοφρονος», οὔτως εἰπεῖν, ἐφοπλιστικῆς παρατάξεως, ἥτις καθ' ὅλην αὐτὴν τὴν περίοδον ὑπεβλήθη εἰς

ΘΕΟΔ: ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλεγραφική διεύθυνσης: «ΠΑΠΑΛΟΟ»—ΠΕΙΡΑΙΑ

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

τὴν φορολογικὴν εἰσφοράν. Οὐ χρόνος πάντως τῆς φορολογικῆς αὐτῆς ἀπαλλαγῆς θὰ κυμαίνεται ἀναλόγως τοῦ τύπου τοῦ πλοίου καὶ τῶν συνθηκῶν τῆς ἐπανόδου του εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Νεοναυπήγητον π. χ. σκάφος μὲ τὸ σημερινὸν ὑψηλὸν κόστος θὰ ἔχειαί τοι ἐπταετῆ, τούλαχιστον, φορολογικὴν ἀπαλλαγὴν διὸς νὰ ἀποσβέσῃ τὴν ἀξίαν του, ἐφόσον, βέβαια, ἔχει προναυλωθῆ μὲ τοὺς σημερινοὺς ὑψηλοὺς ναύλους διὰ τὴν ἐπταετῆ αὐτὴν περίοδον. "Ενα μεταχειρισμένον δεκαετοῦς ἡλικίας σκάφος, τοῦ πλοίου ἡ σημερινὴ τρέχουσα ἀξία θὰ ἥτο λ. χ. 800 χιλ. δολαρίων, θὰ ἐδίκαιουτο πενταετοῦς ἀπαλλαγῆς. 'Ἐὰν τὸ σκάφος θὰ ἔχαντο κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου αὐτῆς ἡ ἀσφαλιστικὴ του ἀποζημίωσις θὰ ἐπενδύθει εἰς ἄλλο σκάφος η θὰ υπέκειτο εἰς φόρον ἑτήσιον 5 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ ἀρχικού κόστους τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τῆς πενταετοῦς περιόδου μέχρι τῆς ήμέρας τῆς ἀπωλείας του. Μετὰ τὴν πάροδον τῶν 5 ἑτῶν τὸ σκάφος θὰ έθεωρείτο ἀποσβεσθὲν καὶ διὰ τὰ κέρδη του θὰ ἐπιληφνετὸ δισχύων κατὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην φόρος. Προϋποτίθεται εἶς ἄλλου πλήρης ἐλευθερία εἰς τὴν πώλησιν πρὸς ἀλλοδαποὺς τῶν οὕτω εἰσερχομένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον πλοίων, μὲ τὴν πρόσθετον, ὅμως, ὑποχρέωσιν τῆς ἀντικαταστάσεως τοῦ ἑκποιουμένου πλοίου ἐντὸς μιᾶς πενταετίας δι' ἄλλου μικρᾶς πενταετοῦς, φέρ' εἰπεῖν, ἡλικίας, εἰς τρόπον ὃστε νὰ βελτιωθεῖται σταθερώς καὶ η ποιοτικὴ κατάστασις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Αἱ ἔξαιρέσεις αὐταὶ θὰ θεωρηθοῦν, ἵσως, ὡς παροχαὶ πρὸς τὰ ἀπολωλότα πρόσβατα. Ἀπὸ δὲ οἵας αὐτούς ἔχαρτάται νὰ ἀναζητήσωμεν τὰ μέσα διὰ τῶν ὅποιων καὶ διὰ τῶν πλαισικής ἑλληνικοῦ σκάφους θὰ τύχῃ ὑπὸ ἄλλην, ἐστω, μορφὴν, ὥρισμένων διευκολύνσεων. Δυνατὸν λ. χ. νὰ παραχωρῇ πενταετῆς φορολογική ἀπαλλαγὴ εἰς τὰ ὑψιστάμενα ἑλληνικὰ πλοία, ἐφόσον οἱ ἐφοπλισταὶ των θὰ ἀνελάμβανον νὰ ναυπηγήσουν νέον τι πλοίον κατ' ἀναλογίαν δύο πλαιών πρὸς ἕνα νεότευκτον. Οἱ ἐφοπλιστὴς δύο «λίμπερτς» θὰ ἔχῃ τὰ σκάφη του ἀπαλλαγμένα φόρου επὶ πενταετίαν, ἐὰν παρασχείη νέον πλοίον, παραδοτέον ἐντὸς πενταετίας, χωρητικότητος ὅχι γιαγιώτερας τῶν 50% τῆς χωρητικότητος τῶν δύο πλοίων. Τὸ νέον ἐπίσης σκάφος θὰ ἀπολαμβάνῃ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν, ὅπως ὅλα τὰ νεοεισερχόμενα εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλιστὴς ἑλληνικοῦ σκάφους, διστις ἥβελεν ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον ἐπὶ σκάφους ἥλικίας κάτω τῶν δέκα ἑτάων, θὰ δικαιούνται τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς διὰ μίαν πενταετίαν.

Η σημερινή ικανοποιητική ναυλαγορά παρέχει μίαν καλήν εύκαιριαν είς την Έλληνικήν Κυβέρνησιν διὰ νὰ ἔφαρμόσῃ μίαν τοιαύτην ἐποικοδομητικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικήν. Δὲν θὰ ἀποτύχῃ ἡ προσπάθεια τῆς ἐπανόδου, θὰ ἔχῃ ἄμεσα εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα ἔστω καὶ ἀν δὲν ὑψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τὰ 100 τοῖς ἑκατὸν τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων. Θὰ ἐπανέλθουν σχεδὸν ὅλα, πιθανὸν δὲ καὶ ἡ ὀλότης. Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ διογκοῦται τὸ ρεῦμα τῆς ἐπανόδου, εὐθὺς ὡς τὰ συναφθέντα ναυλοσύμφωνα καὶ τὰ βασεὶ αὐτῶν ὑφιστάμενα ἐνυπόθικα δάνεια ἀπὸ τὰς Τραπέζας καὶ τὰς Ἀσφαλιστικὰς Ἐταιρίας ἔξοφλουνται. Τὸ πλέον σημαντικὸν σημεῖον τῆς ὑποθέσεως θὰ εἴνει ὅτι οἱ "Ἐλληνες θὰ ἀρχίσουν καὶ πάλιν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ἀνάπτυξιν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος τῶν καὶ αἱ Τράπεζαι θὰ ἀρχίσουν νὰ θεωροῦν ἀσφαλῆ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἡ πίστις πρὸς αὐτὸ θὰ ἀποκατασταθῇ.

Έκτομμύρια δολλαρίων έδαπανήθησαν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀπό τὴν Ἀμερικανικὴν Ἀποστολὴν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς πρὸς ἀνασυγκρότησιν προσπαθείας, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ τὴν ἀναστύλωσιν τῆς δῆλης οἰκονομίας. Οὐδεμία τούναντίον θυσία δολλαρίων θὰ ἀπαιτηθῇ ἀπό τὴν Ἀμερικανικὴν ἡ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν διὰ νὰ πραγματοποιηθῇ ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις καὶ ἐπαυξηθῇ ἡ πλουτοπαραγωγικὴ ικανότης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Η μεγάλης άκτινος δράσεως ναυτική έπιχειρησις θὰ ένθαρρυνθῇ καὶ ἀντὶ τοῦ μικροῦ, τοῦ οἰκονομικῶν ἀσθενοῦς ἐφοπλιστοῦ, δύστις τώρα κατέχει ἔνα πλοίον παρηλικὸν υπὲτην Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὡπωδῆποτε, λόγω τοῦ ἀσημάντου τῶν κεφαλαίων του, δὲν ἔνέχει διὰ τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν φορολογικὸν τι ἀξιόλογον περιεχόμενον, μία εύρυτατης δράσεως ναυτική βιομηχανία θὰ ἐδραιωθῇ, ήτις ἐν καιρῷ θὰ διαδραματίσῃ πρωταρχικὸν ρόλον εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἀδήλων πόρων καὶ τὸ ἴσοζυγίον τῶν ἔξτατηρικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας, μὲ ἀπτὸν πρὸ ημών παράδειγμα τὴν Νορβηγίαν.

Η Αμερικανική Αποστολή θά ήμπορη νὰ προβόλῃ άντιρρησίν τινα εἰς τὸ ἀνωτέρω ἐν γενικαῖς γραμμαῖς διαγραφόμενον πρόγραμμα θετικῆς ἐνεργείας. Πιστεύεται, πράγματι, ὅτι μέχρι τοῦδε δὲν ἔχει μήθη ἐπαρκῶς ή λύσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικότηος. Ἐκ προκαταλήψεως ἀντιδράσεις

προεκλήθησαν καὶ ἐπλήγη ὅχι ὁ μεγάλος ἔφοπλιστής, τοῦ ὁποίου ἐπεζητήθη νὰ περιορισθῇ ἡ δραστηριότης, ἀλλ' ὁ μικρὸς ἔφοπλιστής, τοῦ ὁποίου ἀνεστάλη ἡ πρόδοσις, λόγῳ τοῦ ὅτι περιήχθη εἰς τὴν ὁδυναμίαν νὰ ἔξεύρῃ τὴν χρηματοδότησιν.

* * *

Κατὶ, ὅμως, θὰ πρέπει νὰ γίνη καὶ διὰ τὸν μικρὸν ἔφοπλιστήν. Ὑπάρχει μία κατηγορία πλοίων κρατικῆς ἀμερικανικῆς ἰδιοκτησίας, ἀκαταλλήλων διὰ τὸν ποιοτικῶς ἀνώτερον ἐμπορικὸν στόλον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὰ πλοῖα αὐτὰ φεύρονται παραπλισμένα εἰς τὰ ἀγκυροδόλια τοῦ ἑφεδρικοῦ στόλου. Αὐτὰ ἥσαν ἵκανα νὰ ἔχουν περιηρέτησον τὰς ἐπαγγελματικὰς ἐπιδιώξεις τοῦ μικροῦ "Ἐλληνος ἔφοπλιστου", ἐὰν μετεφέροντο πρὸς ἐκμεταλλευσιν εἰς τὸ ἴδιον μας νηολόγιον καὶ τὴν ἑλληνικὴν διαχείρισιν. Πρόκειται περὶ τοῦ μικροῦ στόλου τῶν «Φόρτων» φορτηγῶν σκαφῶν, ναυπηγηθέντων εἰς τὴν Καναδάν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ παραχωρηθέντων εἰς τὴν Ἀγγλίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων. Τὰ πλοῖα αὐτὰ δὲν ἡμποροῦν νὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, διότι τὸ κόστος τῆς κινήσεως των θὰ είνει ἀπαγορευτικόν. Καταναλίσκουν γαιάνθρακα καὶ ἔὰν ἐπανήρχοντο εἰς τὴν ναυλαγοράν, θὰ συνέτεινόν πως εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ὅρων τῆς σημερινῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος.

Ἐὰν ἔξευρεθῇ κάποιος τρόπος, διὰ τοῦ ὁποίου τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ πωληθοῦν ἢ ἔστω θὰ παραχωρηθοῦν ὑπὸ τύπου μισθώσεως ἢ δανεισμοῦ εἰς τοὺς μικρὰς ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας "Ἐλληνας ἔφοπλιστάς", κατὰ προτίμησιν εἰς ἕκεινους, οἵτινες μέχρι τοῦδε δὲν ἐπέτυχον νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν διανομὴν τῶν πρώτων ἑκατὸν «λίμπερτος», μέγαν βῆμα θὰ ἔχῃ ἐπιτελεσθῆ διὰ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνασυγκρότησεως. Θὰ ἀπαιτηθοῦν μερικὰ κεφάλαια διὰ νὰ τεθοῦν ἐν κινήσει τὰ σκάφη αὐτά. Ἐπὶ πλέον θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ δαπάνη τῆς μετατροπῆς τοῦ καυσίμου ἀπὸ γαιάνθρακος εἰς πετρέλαιον. Πιστώσεις τοιούτου εἴδους δὲν θὰ πρέπει νὰ περιμένῃ τις ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν. "Ολαι αὐταὶ αἱ δαπάναι θὰ γίνουν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς ἢ τοὺς bare—boat ναυλωτάς. Εἰς ἣν περίπτωσιν ἡ πωλησία, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας σχετικῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως καταστῆ ἀδύνατος, οἱ ναυλωταὶ θὰ πιστωθοῦν μὲ τὰ ἔξοδα τῆς ἑκκίνησεως καὶ μετατροπῆς καὶ θὰ ἐπρεπεῖ νὰ μὴ πληρώσουν ἐνοίκιον διὰ μίαν περίσσον δεκαοκτάμηνον.

Τριετὴ ὑπολογίζω τὴν ναύλωσιν. Ἐν περιπτώσει, ὅμως, πολεμικῆς ἀνάγκης τὰ πλοῖα θὰ τεθοῦν ἀμέσως εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας, ἵνα χρησιμεύσουν ὡς μεταγωγικά. Ἡ διαχείρισις τῶν 14 λίμπερτος ἀπὸ τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν N. Υόρκης παρέχει τὸ καλὸν παράδειγμα, πῶς τὰ πλοῖα θὰ παραμείνουν ὑπὸ τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, προσφέροντα ἐν ταύτῳ τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὴν ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν.

Τὸ σύστημα, βεβαίως, τῆς διαχειρίσεως θὰ είνει κάπτως διάφορον ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἐφόσον θὰ πρόκειται περὶ καθαρῶς ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, στηριζομένης ἐπὶ τῶν κερδῶν, τὰ ὁποῖα

δυνατὸν τὰ πλοῖα νὰ ὀποδώσουν. Διὰ τῆς παραχωρήσεως τῶν πλοίων αὐτῶν κεφάλαια παραγωγικὰ δανείζονται. Θὰ ἐνισχύσουν τὴν ἑλληνικὴν ἀνασυγκρότησιν. Δὲν θὰ πρόκειται περὶ δώρων. Τόκος θὰ καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τῶν ὑπὸ μορφὴν ἐνοικιῶν, ἀν παραχωρηθοῦν bare—boat, διατηρουμένης τῆς ἀμερικανικῆς κυριότητος ἐπὶ σκαφῶν τελούντων ἐν κινήσει μὲ βελτιωμένους τοὺς ὅρους τῆς ἔκμεταλλεύσεως των, λόγῳ τῆς μετατροπῆς τοῦ καυσίμου.

* * *

"Ολαὶ βέβαια τ' ἀνωτέρῳ ἔχουν ὡς προϋπόθεσιν ὅτι καὶ αἱ συνθῆκαι ἔκμεταλλεύσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, αἱ ὁποῖαι τώρα εἰνεὶ ἔξαιρετικὰ δύσκολοι, θὰ βελτιωθοῦν. "Ἐκδηλος, πρόγματι, εἶνε ἢ ἐπιθυμία ἑκατέρωθεν, μεταξὺ ἔφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἵνα καταλήξουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα αἱ διεξαγόμεναι συνενοήσεις μὲ σκοπὸν τὴν ἐπιβίωσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Νέα συλλογικὴ σύμβασις, ἱκανοποιητικὴ δι' ἀμφότερα τὰ μέρη, τελεῖ ὑπὸ μελέτην. Ἐπὶ πλέον τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἡμπορεῖ νὰ βοηθήσῃ διὰ τῆς καταργήσεως κάθε ἰσχύοντος ἀφυχολογήτου διοικητικοῦ ἢ νομοθετικοῦ μέτρου καὶ διὰ τῆς παραχωρήσεως περισσοτέρας ἐλευθερίας ἐνεργείας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν εἰδικῶν περιστάσεων, ὑπὸ τὰς ὁποίας τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ἐργάζεται τόσον μακρὰν τῶν ἔθνικῶν του βάσεων. "Ἐπιβάλλεται ἐπίσης νὰ περιορισθοῦν αἱ βαρύταται εἰσφοραὶ πρὸς τὸ N.A.T. Μεγαλύτερος, ὅλως τε, ἀριθμὸς πλοίων θὰ συνεισφέρῃ εἰς ἀντιστάθμισμα τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ποσοστοῦ τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Δὲν θὰ πρέπει νὰ παραβλέψωμεν τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ὑπέρμετροι ἐπιβαρύνσεις ὀδηγοῦν εἰς τὴν ἀπώλειαν τῆς συναγωνιστικῆς ικανότητος μιᾶς σημαίας, εἰς τὴν κρίσιν καὶ τὸν παροπλισμὸν τῶν πλοίων. Τότε καὶ αἱ εἰσφοραὶ πρὸς τὰ Ταμεῖα Προνοίας θὰ διακοποῦν ἢ θὰ περιορισθοῦν αἰσθητῶς.

Θέλω καὶ ἐλπίζω μὲ κάποιαν καλυτέραν ἐμπιστοσύνην νὰ ἀποβλέψωμεν εἰς τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιτυχίας τῆς ἀνωτέρω προσπαθείας. "Ἄς ἀναγεννηθῇ ὁ ἐνθουσιασμός. Ἡ ὑπερφάνεια διὰ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὴν ἑλληνικὴν θαλασσινὴν ἐπίδοσιν πρέπει νὰ ἀποδῇ μία πραγματικότης καὶ ὅχι μία πλατωνικὴ ἐπιτίθισης.

"Ἡ συμβολὴ μιᾶς ισχυρᾶς Ναυτιλίας εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Χώρας μας δὲν δύναται νὰ ἀγνοηθῇ. Ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν σημαντικὰ ποσὰ συναλλάγματος ἀπὸ τοὺς μισθωτοὺς τῶν πληρωμάτων, τὰς εἰσφορὰς εἰς τὸ N.A.T. καὶ τὰς δαπάνας τῶν ἔφοπλιστῶν θὰ εἰσκομίζωνται. Προϋποτίθεται, ὅμως, πρόγραμμα μακρὰς πνοῆς ἀποφασιστικὸν καὶ ἐντὸς τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος κείμενον. Θὰ ἀποβλέψωμεν εἰς τὸ μέλλον, εἰς τὴν ἔδραίωσιν μιᾶς Ναυτιλίας ισχυρᾶς καὶ ἀποδοτικῆς. Αἱ δυνατότητες τῆς ἐπιτυχίας ὑφίστανται. Κανεὶς "Ἐλλην πολιτικὸς δὲν ἡμπορεῖ καὶ δέν πρέπει νὰ τὰς ἀγνοήσῃ.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα Υόρκη Φεβρουάριος 1951

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS : A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΜΠΗ

Αἱ πολύμηνοι διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, ἐκπροσω-
πούσης τάς κλαδικάς ναυτικάς Ὀργανώσεις, ἔλλειται τὴν παρελθόνταν
ἔβδομαδά διὰ πλήρους συμφωνίας ἐπὶ βασικῶν ζητημάτων, ἀφορώντων
τὰς σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτησίας καὶ ἔργασίας. Τὰ ἄποτα κοινῶν ὑπο-
γράφεντα κείμενα, δημοσιεύμενα εἰς ἄλλην θέσιν τοῦ παρόντος τεύ-
χους, ἐπέδοθησαν τὴν 7ην τρέχοντος, ἐν ἐπισήμῳ τελετῇ, εἰς τὸν Υ-
πουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μαλαμίδαν, παρουσίᾳ καὶ τοῦ Προ-
έδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Βενιζέλου, ἐπιτυγχάνεται δὲ ὑπὸ τῆς Κυβερ-
νήσεως ἡ ἔδοσις τῶν σχετικῶν νομοθετημάτων.

Πάντες οι ένδιαφερομένοι διά την «Ελληνικήν Ναυτιλίαν χαιρετίζουν τό εύπτωτό γεγονός, ως άξιοσπειθών στοθόν εις την ίστοριάν της και ἀπό οὐσιαστικής ἀλλή ίδιως ἀπό ήθικής πλευράς.

Τὰ σπημαὶ περὶ τὰ ὅποια περιεστράφησαν αἱ μακραὶ καὶ ἐπίμοχθοι διαπραγματεύσεις, ὑπῆρξαν πολ-
λά, τινα δὲ ἐκ τούτων πολύπλοκα
καὶ ἀκανθώδη.

Ως οι γνωστον, εν έκ των μεγαλων μειονεκτημάτων της μεταπολεμικής 'Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας είνε το υψηλότερο κόστος έκμεταλλεύσεως του 'Ελληνικού πλοίου, ον συγκρίσει πρός τα πλοία των αγύτερων σημαδιών. Πολλοί και διάφοροι παραγοντες συντελούν πρός τούτο, έκ των όποιων άλλοι, όπως το μισθολόγιον, είνει μοιραία συνέπεια του ύψηλου τιμαρίθμου της διαδιώσεως εν 'Ελλαδι, άλλοι, όμως, είνει άπότοκοι μιας κακής κληρονομίας της πολεμικής έποχης.

πρό της πολεμικής εποχής.

Πρό τηγ κατεύθυνσιν, λοιπόν, τῆς βελτίωσεως τῶν συνθηκῶν ἐκμετάλλευσίων, τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐστράφησαν αἱ προσπάθειαι τῶν ἀναλαβόντων τὴν διεξαγωγὴν τῶν διαπραγματεύσεων ἐκπροσώπων τῶν Ὀργανώσεων ἀπὸ τὰ δύο μέρη.

Ισως τινὲς θεωρητικοί, ἀρκούμενοι εἰς τὴν μακρόθεν ἀσκησιν μιᾶς στείρας καὶ στενοκάρου πρικτικῆς, νά μη εὔρουν ικανοποιητικά τὰ ἐπιτευχθέντα. Ἀλλ' έαν εἴχον τὴν ἀντοχὴν να συμμετάσχουν εἰς τὰς ἔξαντλητικάς ἀναλυσεις τῆς πληθύσους τῶν ἀνακυψώντων κατό τὰς συζητήσεις ζητημάτων καὶ έαν εἴχον τὴν δύναμιν νά ἔσφροδον ὑπερασπάω μυωτικών καὶ στενῶν ἀντιληφεων, θά ἀνεγνώριζον, ὅτι τὸ θέμα τῆς διόπτρεκεως περικοπῆς τῶν δαιτανῶν ἐπανόρθωσεως τοῦ Ἐλληνικού πλοίου δὲν είνει οὕτας ἀπλούν, οὕτε δίκαιον, οὔτε εὔκολον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν.

Δέν ἀπέμενεν, ἐπομένως, παρὰ μία ὁδός, τὴν ποιὸν ὧφειλον γὰς ἀκόλουθοντας οἱ διεξάγοντες τὰς διατραγματεύσεις. Ἡ ὁδὸς τῆς καλοπίστου μελέτης τῶν ζητημάτων, τῆς ἀπόδοχῆς τῶν δικαίων καὶ λογικῶν ἀποφευκής ἐκτέαρας τοῦ πλευρῶν, τῆς προσγειώσεως εἰς τὴν πραγματικότητα καὶ τῆς εὑρέσεως λύσεων, δι᾽ ἀμοιβαίων ὑποχρηστεῶν καὶ διὰ συμβίσα- σμῶν τῶν ἀντιθέτων γνωμῶν. Καὶ

ομών των αντιστοιχών γνωμών. Κατόπιν δύναμεθα νά διαπιστώσωμεν, ότι ἐπετεύχθη. "Ο, τι ήτο δυνατὸν νά γίνη έξι ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ἔγενετο. Ἐὰν αἱ εἰδίκαι οἰκονομικαὶ συνήθαι τῆς Χώρας δὲν ἐπιτέρπουν τὴν μείωσιν ὥρισμένων δοτικῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα ἄλλων εὐτυχεστέρων χωρῶν, τούτῳ ἀποτελεῖ ἀμειλικτὸν παράγοντα, τὸν δόποιον δὲν δύναται νά κατανικήσῃ τις, ὅσπρη δηποτε καλὴν θέλησιν καὶ ἄν ἔχῃ. Πάντως, ἐκ τῆς λεπτομερούς μελέτης τῶν κειμένων τῶν συφωνιῶν, λαμβανομένων ἐν τῷ συνόλῳ των, ἀποκομίζεις οἵ τιν ἐντύπωσιν, ὅτι, ἐφ' οσον αυτῶν θὰ τηρηθοῦν ἀπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν καὶ ἐφαρμοσθοῦν, σημαντικὴ δελτίωσις θὰ ἐπελθῇ ἐν τελευταῖς ἀναλύσεις, ἐκ τῆς γέας ρυθμίσεως τῶν ζητημάτων. Βεβαίως, τὸ θέμα δέν ἔξηγνηθῆται έξ οῶλα των πλευρῶν καὶ ἡ προσπάθεια πρὸς δειτίωσιν τῶν ὅρων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, πρέπει νά συνεχισθῇ καὶ πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις.

Αἱ διαπραγματεύσεις, ὅμως, σύνται, μὲ τὸ εὔτυχες τέρμα τῶν, ἀπέδωσαν κάποιου ἄλλον καρπὸν πολὺτιμον, τοῦ ὅποιού, κυρίως, τὴν ἁξι-
αν πρέπει νὰ ἔχωραμεν. Διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ἴστορίαν τῆς Ἑλ-
ληνικῆς Ναυτιλίας οἱ δύο δημιουργοὶ παράγοντες, οἱ πλοιοκτήται καὶ οἱ
ναυτεργάται, ἐκάθησαν γύνων ἀπὸ μίαν τράπεζαν δι' ἐπιστημάν ἐκ-
προσώπων, ἀντεμπότισαν ἀλλήλους, οὐχὶ ως ἀντίπαλοι, ἀλλ' ως συν-
γράται καὶ εἰς μακρᾶς καὶ ἐπικοχύων συζητήσεις ἐμέλετησαν ἀπό-
κινού πλειστας ζητήματα, ἀφορώντα τας σχέσηταις των καὶ εὑρὸν μόνοι
των τάς λύσεις, ἀνευ πιέσεως ή παρεμβάσεως ἐν μέρους τοῦ Κράτους
ἢ Ἰλληρῶν.

Ἐχθροί, θεοίσιώς, δὲν ύπηρξαν ποτὲ οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται καὶ οἱ ναυτικοὶ μας. Εἰς τὴν ναυτικὴν σίγουρένειαν ἀνήκουν πάντες. Ἰδιωτικῶς, ναυτιλικοὶ ἐπιχειρηματίαι συνδέονται μὲ τὰ πλήρωμάτα των καὶ τάναποι. Ἀλλ' οἱ νεοί καιροὶ καὶ αἱ νέαι ἰδεολογίαι εἰνει γωστον, δι

έδημοι ούργησαν ἔν χάσμα μεταξὺ κεφαλαίου καὶ ἐργασίας καὶ ὁρύτων πολλακίς διαφοραὶ ἀνέκυψαν μετεξύ των. Τῆς παγκοσμίου αὐτῆς μεταβολῆς δὲν διέφυε καὶ η Ναυτιλία μας. Είναι γνωστάι αἱ μεταλλείκαι περιπτέται καὶ ταλαιπωρίαι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐπί τῶν ἀνωμαλίῶν ἐξ αἰτίας τῶν πληρωμάτων. Είναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι μία ἀτμόβαρη παραχρότητος, ἀντιδικίας, ἀκόμη εἴς τινας περιπτώσεις καὶ ἔχθρότητος, πήρισε δημιουργουμένην καὶ ἐπεκτεινομένην εἰκόνη, τοὺς ναυτιλιακούς μας κόλπους, μὲ καταστρεπτικὰ διά την Ἑλληνικήν ἐμπορικήν σημαίαν ἀποτελέσματα.

Τὴν ἀποτικτικὴν αὐτὴν ἀτμόσφαιραν διέλυσαν αἱ διεῖσαχθεῖσαι δια-
πραγματεύουσις μὲ τὴν εὐτύχη κατακλείδα τῆς ἐπιτευχείσης συμφωνίας.
Πιστεύομεν, ὅτι τὸ γεγονός αὐτὸ θὰ ἀποτελέσῃ τὸ θεμέλιον διὰ τὴν
στρέψωσιν μιᾶς στενῆς και σταθερᾶς συνεργασίας μεταξὺ τῶν δύο
ναυτιλιακῶν παραγόντων, ἀνευ τῆς ὁποίας τὸ ὅλον ναυτιλιακὸν μας
οἰκοδόμημα εἶνε μοιραίων κατα-
δικοσμένον εἰς τὴν ὄριστικὴν κα-
τάρρευσιν.

Τό δημιουργικόν, ὅμως, αὐτὸ^ν
ἔργον μόλις ἡρχισεν. "Ἡ ἐπιδίβι-
σίς του καὶ ή ἀνάπτυξίς του ἀ-
παιτεῖ τὴν συνέξιστν τῶν προ-
παθειῶν, μὲ πίστιν καὶ φανατι-
σμόν. Θὰ ὑπάρχουν, ἵστω, ἐμφα-
νεῖς ἢ συγκεκαλυμμέναι ἐπιθέσεις
καὶ ὑπονομεύσεις ἀπό διαφόρους
κατευθύνοντεις καὶ διὰ διαφόρους
λόγους. Οἱ πρωτεγάται τοῦ ἔρ-
γου τούτου καὶ ὅσιοι, ἐμπνεόμενοι
ἀπό την ιδίαν πίστιν, θὰ τοὺς δι-
αδεχθοῦν, πρέπει νὰ παρακολου-
θοῦν ἀγύρπινως τὸ ἀναπτισσόμε-
νον καὶ ἀνδρούμενον τέκνον, νὰ τὸ
προστατεύσουν ἀπό τοὺς ὑπονο-
μευοντας τὴν ζωὴν του καὶ νὰ τὸ
καταστήσουν ισχυρὸν καὶ ἀσάλευ-
τον διὰ τὸ καλὸν καὶ τὸ μέλλον
τῆς Ναυτιλίας μας.

Καὶ ἀφοῦ ἐγένετο λόγος περὶ πρωτεργατῶν, θεωρούμεν σκόπιμον νὰ ἀπονείμαμεν φόρου τιμῆς δι' ἔκεινους, οἱ ὅποιοι ἐπωμισθησαν τὸ βάρος τῆς ὅλης προσπαθείας καὶ τὴν ἡγαγον διὸ μέσου πλείστων ἐμποδίων εἰς τὸ εὔτυχες ἔργον. Καὶ πρώτων αἱ Διοικητήσεις τῶν Ὀργανώσεων ἔξι ἀψφοτέρων τῶν πλειρῶν εἰνες αἱ πιστεύεσσαι εἰς τὴν δυνατότητα τῆς στενωτέρας μεταξὺ των ἑπαφῆς, τῆς ἔξομαλύνσεως τῶν ὑπαρχουσῶν δισφορῶν καὶ τῆς εὐρέσεως λύσεων δι' ἄπ' εὐθείας μεταξύ των συνενοήσεως. Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἔνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐπέδειξε πλήρη κατανόησιν ἔναντι τῶν ναυτεργατικῶν αίτημάτων καὶ στοργικὸν ἐνδιαφέρον τόπεναντι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ἀρέθεν ὑπεράνω στενῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων. Οἱ Πρόεδρος τῆς Ἔνωσεως, ὁ σεβαστὸς κ. Ν. Λυκιαρδόπουλος, μία ἀπὸ τὰς πλέον ἔξεχούσας φυσιογνωμίας εἰς τὸν κύκλον τῶν δημιουργῶν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, παρὰ τὸ βάρος τῶν ἑτῶν, δὲν παρέλειπε νὰ παρίσταται εἰς τὰς μακρὰς διασκέψεις, παρέχων τὰς πολυτίμους συμβουλάς του, προϊὸν μακρᾶς

πειράς και θασείς γνώσεων των ηγητών.
Τά προεδρεία α' έτέρου των Ναυτικών 'Οργανώσεων, χωρίς, βεβαίως, νά όπειμπολήσουν τα συμφέροντα των μελών των, έσταθησαν δρισταί εις τό ύψος τών περιστάσεων και ύπεστηριξαν τά λογικά αιτήματα τών κλάδων των, με πειστικότητα και σωφροσύνη, μέσα εις τα πλαίσια τής καλής πίστεως και με τό πενήντα του συμβιβασμού διά τὴν ἐπίτευξιν δικαίων λύσεων.

Δύο, δώμας, κυρίως, πρόσωπα ἐπωμιόθησαν τὸ μεγαλύτερον βάρος
τῆς ὅλης προσπαθείας. Ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς ὁ Ἀντιπρό-
δος τῆς Ἐνωσεώς Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κ. Στρατῆς Ἀνδρέαδης και
αἱ πλευραὶ ἑτέρας ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὁ-
μοσπονδίας κ. Μάνθος Πετρουλᾶς.

Ο κ. Ανδρέαδης, τού όποιου ή δημιουργική έμφανσις είς τὸν στί-
δον τῆς ἐνέργου διοικήσεως τῆς Ἐφοπλιστικῆς Ὑργανώσεως δὲν είνε-
πολαις, αὐτάλαβεν, ὅπως καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις, καὶ τὸ ἔργον τοῦ
τοῦ μὲ στιβάραντα χειρά, μὲ πίστιν, μὲ ἐνθυσισμὸν καὶ μὲ τὴν ὀποια-
σιστικότητα νὰ τὸ φέρῃ εἰς εύτυχές τέρμα, παραμερίζων πᾶν τυχὸν
πρόσοκμα. Ἔγκαταλείψας, σχεδὸν παντελῶς, τας ἄλλας σοσαράς ἀ-
σχολίας του, ἀφωτισθέντης ὁ δόλκηρον εἰς τὴν μεγάλην αὐτῆν προσπά-
θειαν ἐπὶ σειράν μηνών, παρασκευάζων πολλάκις ὁ ἴδιος κείμενα καὶ
διεξάγων τὰς συζητήσεις ἀκόμη καὶ μέχρι τῶν τελευτῶν λεπτομερί-
ῶν. Ἡ ἀτμόσφαιρα τῆς καλῆς πίστεως, τῆς εἰλικρινείας καὶ τῆς ἀμοι-
βαίας ἐμπιστοσύνης, ἡ όποια ἐπέκρατσε κατὰ τὰς μακρὰς διασκέ-
ψεις, οφείλεται κατὰ πρῶτον λόγον εἰς τὸν κ. Ανδρέαδην, τού όποιου
τὸ διαλλακτικὸν πνεύμων ἡμβλυνε τὰς δόξυτας, λόγω τῶν όποιων πολ-
λάκις ἐνεφάνισθη ὁ κίνδυνος διακοπῆς τῶν διαπραγματεύσεων καὶ
εὔρισκε τὰς λύσεις τῶν διαφορῶν.



‘Ο κ. Στρατῆς ’Ανδρεάδης

Τραχύ, βεδοίως, τό έργον, λόγω δασικών διαφορών είς πολλά σπιριτικού της «Ελληνικής Φυλής, τού πνεύματος της άσυνεννοησίας και της — πολλάκις άδικαιολογητού — άντιδικίας. Άλλα τό δύσκολον τούτο έργον κατώθωσε νά φέρη ό κ. Ανδρεάδης είς εύτυχες τέρμα, κατά τρόπον, άληθως, άξιον πάσης τιμής.

Άλλα καὶ ὁ ἔτερος πρωταγωνιστής ἐπειδή τῆς ἄλητης πλευρᾶς, ό κ. Πετρουλῆς, ἐδείχθη ἀντάξιος διαχειριστής τῶν μεγάλων συμφέροντων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Μὲ τὴν συμπαράστασιν τῶν Προεδρείων τῶν κλαδικῶν Ἐνώσεων, διεχάγεται τὰς διαπραγματεύσεις, μὲ πολιτισμένον τακτ., σωφροσύνην, συγκρατημένην μαχητικότητα, σταθερότητα και πειστικήν ἐπιχειρηματικότητα, ὑποστηρίξας κατά τὸν καλλίτερον δυνα-

τὸν τρόπον τὰ δίκαια και λογικὰ αἰτήματα τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως. Εἶχε καὶ οὗτος νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀντιρρήσεις και διαφορὰς γνωμῶν μεσαὶ εἰς αὐτοὺς τούτους τὸν κόλπους τῆς τάξεως, τὴν ὅποιαν ἔξεπρωσε. Άλλ' εἶχε τὸ σθένος νὰ δόσῃ ταῖς λύσεις, ἐκείνας, τὰς ὅποιας ἐπίστευεν ὡς λογικὰς και δικαίας και ἔξυπρετούσας τὸν ναυτεργατικὸν κόσμον εἰς εύρεα πλασίσια και μὲ μακρότερον προοπτικήν. Ο κ. Πετρουλῆς ἐδείχθη, πράγματι, ἄξιος ἐργατικός ηγέτης.

Ἀνεξαρτήτως, όμως, προσώπῳ, τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον ἀνήκει εἰς δικαίου τὴν ναυτιλιακὴν οἰκογένειαν η ὅποια πρέπει νὰ τὸ περιβάλλει διο τὴς στοργῆς της και τῆς διόκνου φροντίδος της. Μία μεγάλη ἀρχὴ ἔγινεν. Η ὥραία προσπάθεια πρέπει νὰ διλοκληρωθῇ διὰ τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας μας.

Η ΕΠΙΔΟΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ Υ.Ε.Ν.

Κατά τὴν ἐπίδοσιν τῶν συμφωνιῶν εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. παρὰ κοινῆς ἀντιπροσωπείας τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» και Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων, παρίστανται και ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Σ. Βενιζέλος. Πρώτος ωμίλησεν ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» κ. Σ. Στρατῆς Ανδρεάδης, ώς ἔξι:

— Η Ἐνώσεις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν μοὶ ἀνέθεσε, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συμφωνίας, νὰ σᾶς ἐκφράσω τὰς εὐχαριστίας δῶν μας, διότι, κ. Πρόεδρε τῆς Κυβερνήσεως, ἐφροντίστε και ἐμοχθήστε πάντοτε διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

»Εἶναι ἀληθές, ότι πρὸ καριού συνετάγη μία σύμβασις πολὺ ἀπέχουσα ἀπὸ τὰ σημερινὰ ἔγγραφα, τὰ ὅποια σᾶς ἐπειδίδομεν. Αἱ ὑπογραφεῖσις σήμερον συμφωνία εἰναι πραγματικοὶ και προηλθον ἀπὸ τὴν ἐλεύθεραν δουλήσην τῶν ἐνδιοφερομένων. Η συμφωνία αὕτη, ητοις ἀρχισεν ἐμπνεύσει τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπραγματοποιήθη μετὰ πολλοὺς ἀγώνας και συζητήσεις. Ετεθίσαν ἐπὶ τάπτοτος διὰ πρώτην φορὰν ὅλα τὰ ζητήματα τὰ ἀπασχολοῦντα τὰς δύο τάξεις.

»Πρέπει, συνέχισεν ό κ. Ανδρεάδης, νὰ ἔξαρι ιδιαιτέρως τὰς προσπαθείας και τὴν κατανόησην τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας και τῶν ἐπι μέρους ὄργανων σε, η ὅποια ἐπειδίχθη κατὰ τὰς συζητήσεις.

»Ἐπειδήσην θεωροῦμεν ἀπαρχὴν τοῦ δουλειανού ναυτικοῦ ζητήματος. Διότι, ἔαν δὲν προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἐπίλυσιν και τὸν ἄλλων ζητημάτων, δὲν θα δυνηθῶμεν νὰ ἴδωμεν λαμπρὰς ἡμέρας διὸ τὴν Ναυτιλίαν μας. Εἳν δὲν συνειδοῦθη ἡ ἀναλόγθεια προσπάθεια, μὲ τὴν ίδικην σας ὑποστήριξιν και δὲν συμπληρωθῇ τὸ ἔργον, δὲν θα ἀξιωθῶμεν νὰ ἴδωμεν κυματίζουσαν τὴν Κυανόλευκον εἰς τὰς θαλάσσας και τοὺς οὐρανοὺς ἐπὶ τὸν πλοίων μας.

»Ἐπιτρέψατε μας νὰ σᾶς ἔγχειρισώμεν τὰ κείμενα τῶν συμφωνιῶν και νὰ σᾶς παρακαλέσωμεν, ὅπως τὸ ταχύτερον καταστούν Νόμος τοῦ Κράτους και ὁρίσῃ ἡ ἐφαρμογή τῶν.

Ομιλήσειν ἀκόλουθος ὁ κυρίκος γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. ἐκφράσασ τὴν συγκίνησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου διὰ τὰς ἐπιτευχθεῖσας συμφωνίας. «Η προσπάθεια — εἶπεν — ήταν κολοσσιαία και ἐξεράσθησαν μακραὶ συζητήσεις, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ αἰσιόδοξον τέρμα. Αἱ ὑπογραφεῖσις συμφωνία αἰσιόδοξην κτύπησε τοὺς τομούμενού, διότι, αἱ ἀποφάσεις ἐλήφθησαν και ἀπὸ ἐλέκτους συνδικαλιστάς. Καταλήγω ό κ. Πετρουλῆς, ἐξέφρασε τὴν πεποιθήσιν, ότι η Κυβερνήσεις θα ριθμίσει και τὰς «μνήμονας σχέσεις» Κράτους και πλοιοκτητῶν, εἰς τρόπον ὅπετε τὸ συντομώτερον τὰ ὑπὸ ξένων σημάσιας σκάφων νὰ ψώλησουν τὴν Κυανόλευκον.

Ο πρόεδρος τῶν πλοιάρχων κ. Μελέτης, ἀφοῦ ἐξέφρασε τὴν ικανοποίησιν τοῦ διὰ τὰς συμφωνίας, προσέθεσε: «Θέλομεν νὰ πιστεύσωμεν, ότι η Κυβερνήσεις θα στραφή και πρὸ τοὺς ἄλλους τομεῖς πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας. Είμεθα Βέβαιοι, ότι ό κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ο ὅποιος ἐξεδίλλωσε πάντοτε ζωηρὸν ἐνδιαφέρονταν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, θα μεριμνήσῃ διὰ τὸν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἀναλόγθειτον ἔργου. Ωμιλήσανταν κατόπιν δι' ὀλίγων διὸ τὸν Πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Μεσογειακῶν Εφοπλιστῶν» κ. Λουκᾶς Νομίκος και διὰ τὸν Πρόεδρος τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μαλαμίδας, μεθ' ὁ θλαβε τὸν λόγον διὸ Πρωθυπουργός κ. Σ. Βενιζέλος εἰπὼν τὰς ἔξις:

«Αἰσθάνομαι ιδιαιτέρως δῶλας χαράν, διότι ἐπὶ τῶν ἡμερῶν μου συνετελέθη τὸ σημαντικὸν αὐτὸν γεγονόν τῆς συμφωνίας τῶν δύο παραγόντων τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

»Μόνον διὰ μιᾶς συνεργασίας εἰλικρινοῦς τῶν δύο ἐνδιαφερομένων τάξεων, ημέρει μὲν γραπτῷ και εμπιστεύσει σημερινούς δρους, που διατελοῦν τὴς «Ελληνικῆς Ἐμπορικῆς πλοίων, εἰναι ἀδύνατον να συναγωνισθοῦν τοὺς ξένους. Εἳν δὲν νοικοκυρεύθωμεν κατὰ τρόπον ποὺ ἐπιβάλλουν αἱ καταστάσεις, δὲν θὰ ἡμπορέσωμεν νὰ φθάσωμεν εἰς τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν, νὰ ἴδωμεν τὰ ὑπὸ ξένην σημάσιας σκάφων νὰ ψώλησουν τὴν Κυανόλευκον.

μαίαν πλοιὰ ύψωνταν τὴν «Ελληνικὴν σημαῖαν. Η Ναυτιλία μας ἀποτελεῖ ἔνα τῶν σημαντικωτέρων κλάδων τῆς Χώρας, ὁ ὅποιος, χωρὶς προστασίαν, προσπορίζει τόσα ἀγάδια εἰς τὴν πατρίδα μας.

»Η πολιτική μου εἶναι νὰ πείσωμεν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ φέρουν τὰ πλοιά των ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Η σημερινὴ υπογραφὴ τῶν συμφωνιῶν εἶναι απάρχη και βάσις, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸν ἐπιδιωκόμενον σκοπόν.

»Εἴμαι ἐγαντίον οἰασδήποτε δεσμεύσεως, ἐγαντίον οἰωνόδηποτε δεσμευτικῶν ὄρων, ὅπως τὸ παρακράτημα, τὸ ὅποιον ἐξηνέμισε τὰ περιουσία τῶν πλοιοκτητῶν.

»Θά κάμω πάντα τὸ διανυτόν, διὰ νὰ ἀποκτήση μεγαλυτέρων ἀκόμη ἐμπιστούσην ὁ ἐφοπλιστικὸς και ναυτεργατικὸς κόσμος διὰ τὴν λύσιν και τῶν ὑπολοίπων ζητημάτων, ὡστε νὸ φθάσωμεν εἰς τὸ εὐχάριστον γεγονόν νὰ φέρουμεν τὰ πλοιά ὑπὸ τὴν Ελληνικὴν σημαῖαν.

»Συγχαίρω και χαιρετίζω τοὺς τόσον εἰλικρινῶς συνεργάσαντας διὰ τὴν ἐπιτευχήν τῶν συμφωνιῶν. Καὶ εἰμαὶ δέδαιος, ότι ἐφ' ὅσον μὲ τὸ αὐτὸν πνεῦμα συνεχισθῇ η συνεργασία, θὰ φθάσωμεν εἰς αἰσιόν τέρμα.

Τὸ Βασιλικὸν ἐνδιαφέρον

Η Α. Μ. δι Βασιλεὺς, μέσα εἰς τὸν εὐρὺν κύκλον τοῦ ύψηλου ἐνδιαφέροντος Του δι' ὅλα τὰ εθνικὰ ζητήματα, περιέβαλε πάντοτε μὲ ιδιαιτέρων στοργῆς τὴν «Εθνικὴν Ναυτιλίαν, τῆς ὅποιας η ὑπαρξία συνδέεται τόσον στενῶς μὲ τὴν Ἑλληνικὴν θάλασσαν και τὴν ὅποιαν ὁ «Αναδότος τόσον ἀγάπατ.

Λίαν πρόσφορος, ἐπομένως, ὥτοι ἡ ἀποστολὴ εἰς τὴν Αὔτου Μεγαλειότητα, πρότα τοῦ κατωτέρω κοινοῦ τηλεγραφήματος τῶν συναφασῶν τὰς συμφωνίας «Οργανώσεων. Τὸ ἐπίσης δημοσιεύμενον κατωτέρω απαντητικὸν τηλεγράφημα τοῦ «Ανακτος καθιστᾷ ἐκδήλων τὸ κατωτέρω απειστήσεις πρόστις ἐπιδειχθεὶν υπὲρ τῆς «Εθνικῆς Ναυτιλίας στοργικὸν βασιλικὸν ἐνδιαφέρον, ἐκ τοῦ ὅποιου ἀντέλλεται αὐτὴ τὴν διεξαγόμενον σκληρὸν ἀγάντων πρὸς ἐπιδιωτισμόν.

Πρὸς τὴν Α. Μ. τὸν Βασιλέα

Μεγαλειότατε,

«Ἐπ' εὐκαιρίᾳ συναφείων συμφωνίας, ἀνακοινωθείσης σήμερον Κυρένησην, μεταξὺ «Ἐνώσεως Πλοιοκτητῶν Φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἐκπρωτοπούσης τὸ μεγίστον μέρος τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας και Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, ἐκπρωσαπούσης ὀλόκληρον ναυτεργατικὸν κόσμον, ἐπὶ τοῦ πλοιοκτητῶν και βασικῶν ζητημάτων διεπόντων σχέσεις μεταξὺ αὐτῶν τηλεγράφων και ναυτικῶν, διὰ τὴς ρυθμίσεως τῶν ὅποιων θεμελιούνται στερεαὶ δάσεις δι' ἐπιδιωτισμὸν τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας, υποβάλλομεν εὐλαβῶς. Υμετέραν Μεγαλειότητα θερμὰς εὐχαριστίας ὀλόκληρον ναυτιλιακού κόσμου δι' εὔμενες ἐνδιαφέροντας πρόστις πάντοτε υπὲρ Εθνικῆς Ναυτιλίας. Αθηναὶ τὴν 7η Μαρτίου 1951

ΝΙΚ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ Πρόεδρος «Ἐνώσεως Ελλήνων Εφοπλιστῶν Λ. ΝΟΜΙΚΟΣ Πρόεδρος «Ἐνώσεως Εφοπλιστῶν Μεσογ. Ατμοπλοίων Μ. ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ Γεν. Γραμματεὺς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας

* * *

Η τηλεγραφικὴ ἀπάντησης τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως εἰς ἔνα ἔκαστον ιδιαιτέρως τῶν ἀνωτέρω, ἔχει ὡς ἔξις:

ΕΚ ΤΩΝ ΑΝΑΚΤΟΡΩΝ 8 ΜΑΡΤΙΟΥ 1951

Εὐχαριστῶ ἐγκαρδίως δι' ὑμέτερον τηλεγράφημα, τοῦ ὅποιου περιέχομενον μοὶ ἐπρόξενης μεγάλην χαράν. Μὲ τὴν δεδαιότητα, ότι αἱ τεθεῖσαι νέαι δάσεις θέλουσιν ἀποδῆ ἐπ' ὠφελεῖα τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας και γενικῶς κόσμου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εὐχομαι εἰς ὅλους καλην πρόσδοσην.

ΠΑΥΛΟΣ Β.

Ο κ. Βενιζέλος πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά»,

«Ο Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Σοφ. Βενιζέλος, διμιλῶν ἐπ' εὐκαιρία τῶν συμφωνιῶν πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐπὶ τῶν γενικῶν ζητημάτων τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἐξεδήλωσε τὴν αἰσιοδοξίαν τοῦ διὰ τὸ μέλλον αὐτῆς:

— Θά πράξωμεν, εἶπε, πάντα τὸ δυνατόν, διὰ νὰ δοηθήσωμεν ἔνα κλάδον τῆς Εθνικῆς μας δραστηριότητος, ὁ ὅποιος, χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνῃ τὸ Κράτος οὐδὲ κατ' ἀλλοιού, συνεισφέρει πολύτιμον συνάλλαγμα και παρέχει ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας, δύσκαις η Πατρίς μας ἔχει τὴν ἀνάγκην τοῦ κλάδου τούτου.

«Ἐν συνεχείς, δι' Κ. Βενιζέλος ἔχηρος τὴν συμβολὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν και ιδιαιτέρως τοῦ Διευθυντοῦ αὐτῶν κ. Δημ. Κωττακή εἰς τὴν πρόσδοσην και τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας:

— Κανεὶς δὲν μπορεῖ νὰ παραγνωρίσῃ, εἶπε, τοὺς συνεχεῖς ὄγώνας και τὰς προσπαθείας του διὰ τὴν προκοπὴν τῆς Εθνικῆς Ναυτιλίας. Αὐτὸς ἀναγνωρίζεται ἀπὸ ὅλους τοὺς παρακολουθήσαντας ἔγγυτερον τὰ ἐμποροναυτιλιακὰ μας ζητήματα.

Τέλος, δι' Κ. Πρωθυπουργούς μᾶς ἐδήλωσεν, ότι κατὰ τὴν τελευταίαν σύσκεψιν του μετὰ τοῦ Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας και τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, ἀπεφασίσθη, ὅπως εἰς τοὺς πλοιοκτητὰς τῶν σκαφῶν, τὰ όποια είναι μελίκιας μειζονος τῶν 35 ἑταν χορηγῶνται ὅδεισι αἱ παλαισταὶ, εὐθὺς ὡς ἡθελε τοῦτο ζητηθῇ. Εἴναι σήμερον — εἶπε — μοναδικὴ εὐκαιρία, ὅπως δυνηθῶμεν νὰ ἀπαλλαγῶμεν ἀπὸ τὰ ἀντιοικογνομικὰ

CONTRACTORS TO THE MAIN SHIPPING COMPANIES

ETABLISHED 1875

Dekytspotter Brothers
WHOLESALE SHIPCHANDLERS

NANTES

4, Rue Mathurin Brissonneau
(Angle Quai Fosse)
Delivery DONGES — ST. NAZARE
Tel. 154.91
Adr. Téleg.: PROVISIONS-NANTES
R.C. 25-64 B.

FRESH PROVISIONS
WINE AND SPIRITS

DUNKERQUE

34-36, Rue du Collège
2-90 Boucherie & Bureaux
TEL. 2-71 Privé
Adr. Téleg.: PROVISIONS-DUNKERQUE
R. C. Dunkerque 8.913
ALSO CALAIS — Tel.: 10.55.

BONDED STORES
DECK AND ENGINE STORES

παλαιά μας σκάφη, λόγω τῆς ζωρότητος τῆς ναυλαγορᾶς. 'Επ' εὐ-
καριές έπιθυμῶ να σᾶς δισεβειώσω, ότι είμαι κεκηρυγμένος ἐναντίον
κάθε δεσμεύσεως τῶν πλοιοκτητῶν».

Μία συνέντευξις μετά τοῦ Στρ. Ἀνδρεάδη

Εύθυς μετά τὴν ἑπτίδοσιν τῶν συμφωνιῶν ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Ἑ-
νώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, παρακλήθεις
ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», προέδη εἰς τὰς ἀκολουθίσις ἀνακοινώσεις:

—Οτε, πρὸ τίνων μηνῶν, ἡρίσαμεν τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ρύ-
μισιν τῶν μετεῦσθαι ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὥργανωσεων ἐκκρε-
μούντων ζητημάτων, ἐκράτει παρὰ πολλοῖς ἡ ἐντύπωσις, ότι ἡ περαίω-
σις τοῦ ἔργου τούτου θὰ προσέκοπτε εἰς ἀνυπερβλήτους δυσχερείας,
λόγω τῆς πληθύνου τῶν υψητομένων διαφορῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐν πολ-
λοῖς ἀνεδαφικῶν ἐκπατέρων ἀντιλήφεων ἐπὶ τῶν καθ' ἔκστατα ζητημάτων.
Καὶ ἐφαίνοντο, πράγματι, τὸν διαμέτρου ἀντίθετοι αἱ ἀπόψεις
τῶν διαφόρων κλάδων τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ὃστε νὰ δικαιολογοῦν
ἐν τίνι μέτρῳ τὰς ἀνωτέρας ἀπαντισθέδος προβλέψεις.

Ἐχειάζετο, ἐπομένως, ὅχι μόνον ἐντὸνος προσπάθειας διὰ τὴν προ-
έγγισιν τῶν διισταμένων ἀπόψεων, ἀλλὰ, πρὸ παντός, πίστις ἐπὶ τὴν
ἀνάγκην τῆς ἐπιτεύξεως συμφωνίας καὶ καθρεισμοῦ τῶν βάσεων, ἐπὶ
τῶν ὅποιων δέοντας νὰ ἐδράζηται ἡ ἀσκησης τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος
καὶ αἱ ὅποιαι νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὴν συνέχισιν τοῦ
ἄγωνος διὰ τὴν κατάληψιν τῆς θέσεως, ποὺ, τῇ ἀληθείᾳ, τοῦ ἀνήκει μέ-
σα εἰς τὸν διεθνῆ θαλασσίον στίβον.

Οπως εἶνε γνωστόν, ότι, ἀν κατὰ τὸ ἀπότερον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἐγ-
γὺς παρελθόν, τὸ Ἑθνικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἐμεγαλούργησε, τοῦτο
όφειλεται, ὅχι μόνον εἰς τὸ ἐπιχειρηματικὸν πνεῦμα τοῦ Ἑλληνικοῦ
ἐφοπλισμοῦ καὶ τὰς ικανότητας τοῦ Ἐλλήνος ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ εἰς
τὴν ὄρμονικὴν συνεργασίαν ἀπάντων τὸν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ
πλοίου μετεχόντων παραγόντων, οὕτω δὲν πρέπει νὰ δισφεύγῃ τὴν ἀν-
τίληψιν ἡμῶν, ὅτι ἐξ ἀφορμῆς τῆς παγκοσμίου ἀναταραχῆς τῆς παρ-
ελθούσης δεκεστίας τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας ταύτης εἶχε χαλαρω-
θῆ τόσον, ὃστε νὰ κλονίσῃ πρόσριζα αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τοῦ
Ἑλληνικοῦ πλοίου. Διότι εἶνε γεγονός, ότι σειρά ὅλη δυσαρέστων πε-
ριστατικῶν, ἐσυνδυασμῷ πρὸς ἄλλας ἀστόχους, ἀπὸ Κρατικῆς πλευ-
ρᾶς, ἐνεργείας, κατέστησε διστακτικὸν τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον εἰς
τὴν πρὸς ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἑθνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δρα-
στηριότατο του.

Ἡ ἀναμφισθῆτος αὐτὴ πραγματικότης κατενόηθη ἐξ ὅλων τῶν
πλευρῶν καὶ ἔχαριστως διεπιστώθη ἡ πανταχόθεν ἐκδηλωθείσα ζωρᾶ
κατανόησις τῆς ἀνάγκης πρὸς ὄριστηκήν ρύθμισιν τῶν ἀπασχολουμένων
ἡμᾶς ζητημάτων.

Οτε, λοιπόν, ἐπελήθημεν τῆς προσπάθειας, δὲν ἔχητάσαμεν τὶ
ἔγινεν ἢ τὶ δὲν ἔγινε καὶ τὶ ἡμιπορῶντες νὰ γίνηται τὸ παρελθόν, ἀλλ'
έμελετήσαμεν μόνον τὶ πρέπει νὰ γίνηται εἰς τὸ μέλλον πιστοὶ δὲ εἰς τὴν
ὑψηλήν ἀποστολήν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐβαδίσαμεν κατ' εὐθείαν
πρὸς τὴν ἀκτήν τοῦ σκοποῦ τούτου.

Εἰμις εὔτυχης, ότι ὅλα τὰ ζητήματα τὰ ἀφορῶντα εἰς τὰς σχέσεις
ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ ναυτικῆς ἐργασίας ηὗταν ἡ πόλη τοῦ
αὐτῶν τοποθέτησαν καὶ ὅτι, ὅχι μόνον ὁ ἐφοπλισμός, ἀλλὰ καὶ αἱ ναυ-
τεργατικαὶ Ὁργανώσεις, διείδον ποὺ κείται τὸ πραγματικὸν συμφέ-
ρον τῆς Ναυτιλίας. Χάρις δὲ εἰς τὴν τοιαύτην ὑγιὰ ἀντίληψιν τῶν δι-
οικούντων τὰς Ὁργανώσεις καὶ τῶν ἐκπροσώπων αὐτῶν, ἐπετεύχθη
ἡ συμφωνία, τὴν ὅποιαν χαιρετίζομεν σήμερον.

Ἡ ἐπελθούσα συμφωνία ἐκτείνεται, ὅχι μόνον ἐπὶ τῆς συνθέσεως
τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων καὶ τῶν ἀποδοχῶν αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ ἐφ'
ὅλων ἐν γένει τῶν ὅων τῆς ἐργασίας ἐπὶ τούτων.

Ἐν τῷ καθορισμῷ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων ἐλήφθησαν ὑπ'
ὅψιν αἱ πραγματικαὶ ἀνάγκαι τῶν πλοίων, ὡς καὶ ὁ ἀπαντούμενος κατ'
εἰδικότητα ἀριθμὸς μελῶν διὰ τὴν εὔρυθμον διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

Αἱ ἀπόδοσις καθωρίσθησαν διὰ συγχωνεύσεως τῶν μέχρι σημερον
χρονηγμένων ἐπιδημάτων πρὸς τοὺς διασκούμενος μισθούς, ἀνεγνωρίσθη
δὲ καὶ λογικὴ σύζητσις ἀνάλογος πρὸς τὰς σημερινὰς διοικήσεις ἀνάγ-
κας τῶν τε πληρωμάτων καὶ τῶν οἰκογενειῶν αὐτῶν.

Συνυμολογήθησαν, ἀκόμη, ἐν πάσῃ δυνατῇ λεπτομερείᾳ τὰ χρονικά
ὅρια τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰ κατὰ ταύτην καθηκόντα τοῦ
πληρωμάτος, ὡς καὶ αἱ περιπτώσεις παροχῆς ἐκτάκτων ἀμοιβῶν, ἢ καὶ
ὅφειλονέων ἀποζημιώσεων. Εἳ δὲ καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ὑπέρ τοῦ
ναυτεργάτου προνοίας, προσδιορίσθη ἡ ἔκτασις περιθάλψεως αὐτῶν
εἰς περιπτώσεις ἀσθενειῶν ἢ ἀτυχημάτων, ὡς καὶ εἰς ἔτερας ἐκτάκτους
τοιαύτας.

Ἐξεπονήθη, δηλαδή, καὶ ἐγένετο ἐκατέρωθεν ἀπόδεκτὸς ὁ καταστα-
τικὸς χάρτης, διστις θὰ διέπη ἐφεῆς τὴν ἐργασίαν καὶ τίθενται οὕτω
ἐκποδῶν αἱ ἀφορμαὶ ἐκεῖναι, αἵτινες τόσα κακὰ ἀδημούργησαν κατὰ τὸ
παρελθόν.

Δικαιούμεθα, ἐπομένως, νὰ εἴπωμεν, ότι διὰ τῆς ἐπιτευχείσης συμ-
φωνίας ἐγένετο τὸ πρώτον καὶ σταθερὸν δῆμα διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ
Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν κακήν κληρονομίαν τῆς τελευταίας ἀνωμά-
λου περιόδου, ἀρκεῖ ὡς συμφωνία αὐτή νὰ μὴ παραπεινὴ ὡς καλλίγραμ-
μον ἔγγραφον μόνον, ἀλλὰ νὰ ἐφαρμοσθῇ μὲ τὴν μεγίστην ἀκρίβειαν
καθ' ὅλας αὐτῆς τὰς διατάξεις.

Τὸ Κράτος ὑπεσχέθη νὰ κυρώσῃ διὰ τῆς σφραγίδος αὐτοῦ τὴν συμ-
φωνίαν, ὁ ἐφοπλισμὸς ἀνεπιφύλακτως υἱοθετεῖ ταύτην καὶ ὁ ναυτεργά-
τικὸς κόδος θὰ δεσμοί τὸ πλεύσιον δῆμα πρὸς δῆμα — εἴμαι δέδαιος περὶ τούτου
— τοῦ δι' αὐτῆς χαρασσόμενον νέον δρόμον. Καὶ διὰ τοῦτο συμβῖ, δὲν
εἶναι τολμηρόν νὰ εἴπωμεν, ότι πολὺ καλλίτεραι ήμέραι πρέπει νὰ ἀνα-
κένουν τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν.

Δὲν πρέπει, ὅμως, νὰ νομισθῇ, ότι διὰ τῆς συμφωνίας αὐτῆς ἐλύθη
καὶ τὸ ὅλον ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα. Ἐγένετο ἐν μονον — τῇ ἀλη-
θείᾳ σταθερὸν — βῆμα επὶ τὰ πρόσω, πλὴν ἀπαυτούτων πολλὰ ἀκό-
μη μέχρις ὃτου φθάσωμεν εἰς τὴν λύσιν αὐτοῦ. Καὶ θὰ φθάσωμεν εἰς
ταύτην, τότε μόνον, ὃταν τὸ πνεῦμα μετριοπαθείας καὶ ὁρθοφροσύνης,
ὅπερ ἐπεκράτησε κατὰ τὰς διὰ τὴν προκειμένην συμφωνίαν τὴν παραγ-
κατεύσεις, ἐπεκταθῆ καὶ ἐφ' ὅλων τῶν λοιπῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων.

Ἡ ναυτιλιακὴ εἰναιὲ ιδιόρυθμος ἐπιχειρήσις, τῆς διοίσεως οἱ τομεῖς
δράσεως δὲν περιορίζονται εἰς τὰ στενά δρόμου τοῦ πατρίου ἐδάφους,
ἀλλ' ἐκτείνονται ἀνά τὴν ὑδρόγειον, διὰ νὰ διοχετεύουν εἰς τὴν Ἔθνη-
κὴν Οἰκονομίαν, εἴτε ἐν εἰρήνῃ, εἴτε ἐν πολέμῳ, πλουσίαν τὴν εἰσφο-
ράν αὐτῆς. Οὐδὲν ἔχει τὸ κοινόν πρὸς τὰς ἀλλας ἐν ξηρᾷ ἐπιχειρήσεις,
οὐδέποτε — εἶναι γεγονός — εἴτε της ἐλαχίστης στοργῆς ἀπὸ με-
ρους τῆς Πολιτείας καὶ ἐνώπιον ποικιλομόρφως προστατεύομενοι ἀντίπαλοι ἀσκοῦνται κατ' αὐτῆς. Καὶ διὰ νὰ δύναται νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τούτο, δὲν εἶναι πολὺ, ὃταν ζητῇ
νὰ σταματήσουν τὰς ἀπόστολος τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Καί τοι δικαιούομεν, δὲν ἐξήτησεν, ἐν τούτοις, ἡ Ναυτιλία ιδίαν ὑπὲρ
αὐτῆς μετασείρισιν, ἀξιοῦ, ὅμως, νὰ παύσῃ η κατ' αὐτῆς ἄδικος τοι-
αυτήν. Γνωρίζει τὴν Ναυτιλία τὰς ὑποχρεώσεις της καὶ θέλει ἀπαλλαγήν, ζητεῖ, ὅμως, δικαιούσην. Εχει, δηλαδή, ἀνάγκην υγιούς, στα-
θεράς, μονίμων ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ητίς νὰ ἐπαναφέρῃ τὸν ἐκλι-
πόντα παράγοντα τῆς ἐμπιστούσης καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν υπὸ τὴν Γα-
λανόδευκον ἐλευθέρων ἀνάπτυξιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας.

Καὶ ὅταν ἡ ἀνάγκη αὐτή καταστῆ κοινὴ συνείδησης καὶ κινηθῇ πρὸς
τὴν κατεύθυνσιν ταύτην τὸ Κρατικὸς μηχανισμός, δικαιούμενη θετικῶς
νὰ ἀναμένωμεν, ότι ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς Ναυτιλίας θὰ εἰσθῇ εἰς νέον
τοστὸν καὶ ἡ ἀνάπτυξις αὐτῆς θὰ πλουτίσῃ μὲ νέους χυμούς τὸν πρω-
τεύοντα τούτον κλάδον τῆς Ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Εὐτυχῶς, ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, δέξις παρατηρητής, καὶ ὁ
κ. Υπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διείδον ποὺ κείται ἡ λύσις τοῦ
προβλήματος καὶ ὑπεσχέθησαν τὴν συνδρομήν των διὰ τὴν ἐπίτευξιν
αὐτῆς.

Ἄς, ἐλπίσωμεν, λοιπόν, ότι ἡ ἐπιτευχείσα συμφωνία είνε πρόδρο-
μος νέου ζωγόνου ἀνέμου, δόσις εὐχόριεσθαι νὰ πνευσθῇ πρὸς τὸ καλὸν
τῆς Ναυτικῆς οἰκογενείας καὶ τὸ συμφέρον τοῦ "Ἐθνους".

Τὸ κοινὸν ἔγγραφον τῆς ἐπιδόσεως

Τὴν ἐπίδοσιν τῶν συμφωνῶν εἰς τὸ Y.E.N. συνώδευσε τὸ κατωτέρω
κοινὸν ἔγγραφον τῆς Ἐπιτευχείσης συμφωνίας της Επιτευχείσης της Επιδόσεως
καὶ τῶν Ναυτεργατικῶν Οργανώσεων.

Κύριος Υπουργέ,

Ὦ Εἰς εἰναιὲ γνωστὸν 'Υμῖν, πρὸ τινῶν μηνῶν εἰχον λάβη χώραν συσκέ-
ψεις ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ προκατόχου σας κ. Π. Κάντεια, ἀντιπρ-
οσώπων τῶν ἡμετέρων Οργανώσεων πρὸς ρύθμισιν τῶν συμφωνῶν μὲ τὰς
σχέσεις πλοιοκτητῶν τῆς φορτηγού Ναυτιλίας καὶ τῶν ναυτεργατικῶν
ζητημάτων. Ἐν συνεχείᾳ τῶν συμφωνῶν τούτων παρεδόθησαν εἰς ἡμᾶς
τέσσαρα σχέδια, συνταχθέντα ὑπὸ τῆς περιστερίας τοῦ καθ' "Υμᾶς" Υ-
πουργείου, ποτί:

α) Σχέδιον Νόμου περὶ συμβάσεως ναυτολογίας.

β) Σχέδιον B. Διατάγματος περὶ συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν
φορτηγῶν πλοίων D.W. καὶ ἄνω.

γ) Σχέδιον B. Διατάγματος περὶ συμβάσεως τῶν ραδιοτηλεγραφη-
τῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ

δ) Σχέδιον Σύλλογικῆς Συμβάσεως διὰ φορτηγά πλοίων ἄνω τῶν
500 κόρων διλίκης χωρητικότητος, ὃπως αἱ ἡμέτεραι Οργανώσεις με-

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO. SAVANNAH, GA

Cable address: SAVDRYDOCK

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ητίς ἔχασφαλίζει πλέον ίκανοποιη-
τικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διὰ τὰς καλυτέρας συνθή-
μισις τοῦ πυθμένος είναι μεγίστης σημασίας.

TAXYTHΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ
κλίματος.

KΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, λόγω εὐνοϊκῶν συνθη-
μῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING Co, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC
LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι 'Ελληνικαὶ καὶ 'Ελληνο-'Αμερικανικαὶ έταιρίαι.

έπεστρεψεν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ ἔξεφορτώθη.

8) Αὐτοδικίας, ἐάν ὁ ναυτικός δὲν ἐπιβαίνη τοῦ πλοίου κατὰ τὸν ἀπόπλουν ἐξ οἰουδήποτε λιμένου, ἢ ἐάν τὸ πλοῖον ἀποτελεῖ (πικρυχθῆ λεία πολέμου) ἡ ἀποβάθη τὴν ἐλληνικήν σημαίαν ἢ ἐκποιηθῇ ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ.

ε) Αὐτοδικίας, ἐάν ὁ ναυτικός παρεμποδισθῇ ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς.

ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ: ΑΡΘΡΟΝ 16.—1. Ἐάν ἡ Σύμβασις λυθῇ: α) διὰ καταγγελίας τοῦ Πλοιάρχου, ἀλλ' οὐχὶ λόγω πταίσματος τοῦ ναυτικοῦ, β) διὰ καταγγελίας τοῦ ναυτικοῦ λόγω παραδάσεως τῶν πρός αὐτὸν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ γ) ἀυτοδικίας, διότι τὸ πλοῖον ἀπέδει τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, διειλετεῖται εἰς τὸν ναυτικὸν ἀποζημιώσις.

2. Ἡ ἀποζημιώσις συνίσταται εἰς ποσὸν ἵσον πρὸς τὸν μισθὸν 15 ἡμέρων.

3. Ἐάν ἡ λύσις τῆς Συμβάσεως ἔγενετο εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἡ ἀποζημιώσις αὐτῆς αὐτῆς διπλασιάζεται μὲν προκειμένου περὶ ὑδάτων τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὔξεινος Πόντου, τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης ἢ τῆς Εὐρώπης, τριπλασιάζεται δὲ εἰς πάσαν ἄλλην περίπτωσιν.

ΑΡΘΡΟΝ 17.—Ἐάν ἡ σύμβασις λυθῇ λόγω ἔκποιήσεως τοῦ πλοίου ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ ἢ ἐπὶ καταγγελίᾳ τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ λόγω ἀνικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοὺν ἡ κατασχέσεως ἢ παραποτήσιμοῦ διαρκείας πέραν τῶν 15 ἡμερῶν, ἡ ἀποζημιώσις τοῦ προγονουμένου ἀρθρου μειούται εἰς τὸ ἥμισυ, οὐδέποτε δύως δύναται νὰ είνει αὐτὴ μικρότερα τοῦ μισθοῦ τῶν 15 ἡμερῶν.

ΑΡΘΡΟΝ 18.—Ἐάν ἡ σύμβασις λυθῇ λόγω ναυαγίου τοῦ πλοίου, ὁ ναυτικός λαμβάνει τοὺς μισθοὺς δι' ὅσαν ἡμέρας είργάσθη συντρέχων εἰς τὴν διάστασιν αὐτοῦ, τὴν ἐπιβατώντων ἢ τοῦ φορτίου, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τοῦ μισθοῦ δύο μηνῶν, ἐφ' ὃσον δὲν ἔξεμισθωσε τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἀλλαχοῦ.

ΑΡΘΡΟΝ 19.—Πρὸς ὑπόλογισμὸν τῶν ἀποζημιώσεων, εἰς ἣν περίπτωσιν ὁ μισθὸς ἔχει συμφωνηθῆναι κατὰ πλοὺν, γίνεται ἀναγνωριστικὸν τοῦ εἰς ποσὸν κατὰ χρόνον ἀναλόγου τῆς πιθανῆς διαρκείας τοῦ πλοίου.

ΣΙΩΠΗΡΑ ΠΑΡΑΤΑΣΙΣ: ΑΡΘΡΟΝ 20.—1. Ἐάν ὁ ναυτικός, μετὰ τὴν λήξιν τῆς συμβάσεως του, ἔξακολουθὴ παρέχων τὰς ὑπηρεσίας του, δὲ δὲ Πλοιάρχος ἀποδέχεται ταῦτα καὶ τὸ πλοῖον ἀναχωρήσῃ, ἡ Σύμβασις λογίζεται ὡς παραταθεῖσα δι' ὀλόκληρον τὴν διάρκειαν τοῦ ἀκτελουμένου πλούτου.

2. Ἐάν ἡ ἀρχικὴ Σύμβασις εἶχε συμφωνηθῆναι δι' ὥρισμένον χρόνον, λογίζεται ὡς παραταθεῖσα δι' ὕστον χρόνου.

ΛΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ: ΑΡΘΡΟΝ 21.—1. Ἡ λύσις τῆς Συμβάσεως, ὀπωσδήποτε ἐπερχομένη, βεβαιούνται ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς καὶ καταχωρίζεται εἰς τὸ ναυτολόγιον τοῦ πλοίου.

2. Ἡ καταχωρίσις γίνεται διὰ σημειώσεως τοῦ τόπου καὶ χρόνου τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως, ἀν ἐπῆλθεν αὐτῆς αὐτοδικίας ἢ τῆς καταγγελίας τίνος καὶ διὰ τίνος λόγουν, καὶ ἀν ἔξετελέσθωσαν αἱ ἐκατέρωθεν υποχρεώσεις ἢ ἀπέμεινον ἔκκρεμεῖς ἀπάτησεις. Ἡ σημείωσις γίνεται καὶ ἐν τῷ φυλαρχῷ τοῦ ναυτικοῦ.

3. Μὴ ὑπαρχούσης ἐπὶ τόπῳ Λιμενικῆς Ἀρχῆς ἡ λύσις τῆς Συμβάσεως καταχωρίζεται ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου εἰς τὸ ναυτολόγιον ὑπὸ τῆς Ἀρχῆς τοῦ λιμένος τοῦ ἐπομένου κατάπλου.

ΑΡΘΡΟΝ 22.—Λυθείστης τῆς συμβάσεως καὶ καταβληθέντος, τοῦ ὀφειλομένου μισθοῦ, ὁ ναυτικός δοφείλει νὰ παραδώσῃ τὰ εὐρισκόμενα τῆς τὴν κατοχήν του πράγματα τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἀποδιδοθεῖσθαι εἰς τὴν ἦράν.

ΝΟΣΟΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑ: ΑΡΘΡΟΝ 23.—1. Ὁ ναυτικός, ἀσθενήσας διαρκούστος τοῦ πλούτου ἢ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου, πληρώνεται τοὺς μισθοὺς του καὶ νοσηλεύεται δαπανάς τοῦ πλοίου.

2. Οσάκις διὰ τὴν νοσηλείαν τοῦ ναυτικοῦ ἀπαίτεται ἡ ἀποδιδασία τοῦ εἰσιτήριου καὶ μισθούς πέραν τῶν 4 μηνῶν ἀπὸ τῆς ἀποδιδιάσεως.

3. Ἐάν συντρέχῃ περίπτωσις ἔφαρμογος καὶ τῶν εἰδικῶν διατάξεων περὶ ἀποζημιώσεων τῶν ἔξι ἀποτημάτος παθόντων ἐργαστῶν καὶ ὑπαλλήλων, συμψηφίζεται πρὸς τὴν ἔξι αὐτῶν ἀπαίτησιν πᾶσα γενομένη κατὰ τὰς προγονουμένας παραγράφους παροχῆ.

4. Πρὸς ὑπόλογισμὸν τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἀρθρου ἀπαίτησεων καὶ προκειμένου μόνον περὶ φορτηγῶν πλοιῶν δολίκης χωρτῆ, μείζονας τῶν 500 κόρων, ἐπιτρέπεται νὰ συμπεριλογήθηται εἰδίκος μισθος διάφορος τοῦ συμφωνουμένου τοιούτου διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου παροχὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ναυτικοῦ.

ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ: ΑΡΘΡΟΝ 24.—1. Ὁ Πλοιάρχος, λυθείστης τῆς συμβάσεως εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ὑποχρεούται εἰς τὴν παλινόστησιν τοῦ ναυτικοῦ, ἔκτος ἐάν: α) ἡ σύμβασις, συναρθεῖσα δι' ὥρισμένον πλούτου, ἐλύθη εἰς τὸν συμπεφωνημένον λιμένα, ἢ ἐάν, β) ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐπῆλθεν ἐξ ὑπαίτιού τοῦ ναυτικοῦ πρὸ τῆς κατ' ἄρθρου 13 κανονικῆς αὐτῆς λήξεως.

ΑΡΘΡΟΝ 25.—Ο Πλοιάρχος ὑποχρεούται τὸ βραδύτερον ἐντὸς 5 ἡμέρων ἀπὸ τὴν λήξεων τῆς συμβάσεως νὰ ἔγυειρίσῃ εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτήριον ἐπὶ συγκοινωνικοῦ μέσου φέροντος εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐκλεγομένου ἀναλόγως τῶν εἰδικῶν περιστάσεων, καὶ νὰ καταβάλῃ τὰ διπάτης τῆς διατροφῆς τοῦ ναυτικοῦ μέχρι τῆς ἐπανόδου του.

ΑΡΘΡΟΝ 26.—1. Ὁ ναυτικός, συνάψας μετὰ τὴν ἀπόλυτην του νέαν σύμβασιν ναυτικῆς ἔργασίας, στερεῖται τοῦ πρὸς παλινόστησιν δικαιώματος.

2. Ὁ ναυτικός δύναται νὰ ζητήσῃ εἰσιτήριον πρὸς ἄλλην χώραν ἀντὶ τῆς Ἑλλάδος, ἐάν τούτο δὲν συνεπάγεται μείζονας δαπάνας.

ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ: ΑΡΘΡΟΝ 27.—1. Αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἔφαρμοζονται καὶ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ὑπὸ τὸν δρόνον τῆς ἀμοιβαϊότητος.

2. Τὸν ἀλλοδαπὸν ναυτικὸν ὁ Πλοιάρχος δύναται νὰ παλιννοστήσῃ εἴτε εἰς τὸν λιμένα τῆς συνάψεως τῆς συμβάσεως εἴτε εἰς λιμένα τῆς ίδιας αὐτοῦ χώρας ἢ τῆς κατοικίας του.

Ἡ σύνθεσις εἰς τὰ φορτηγὰ 450I τ. γκρός καὶ ἄνω

Χωρητ. d.w.	Πλοιάρχος	'Υπ.)ρχος	'Ανθ.)ρχος	Δόκιμος Πλοιάρχος
450I—6500	1	1	2 (α)	—
650I—9000	1	1	2	—
900I—13000	1	1	2	1
1300I—17000	1	1	2	1

(α) 'Εφ' δύον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἔργασίαν κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὅρους διπλωματούχος ἀνθυπολοιπού, ἡ σύνθεσις λογίζεται κανονική, ἐάν προσληφθῇ δόκιμος πλοιάρχος, στοις θά ναυτολογήται καὶ θά μισθοδοτήται ὑπὸ τοῦ δοκίμου) καὶ θά παραμένῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ἄποσαν τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως του, πλὴν ἐάν τὸ πλοίον καταπλεύσῃ εἰς λιμένα, ὅπου, προσφερομένου διπλωματούχου ἀνθυπολοιπού, λύτηται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ δοκίμου πλοιάρχου, ὅπερα θά παραμένῃ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ δοκίμου πλοιάρχου.

Ἡ διάταξις αὐτὴ ισχύει μόνον διά τὸν ἔνα ἐκ τῶν δύο ἀνθυπολοιπούρων.

Β' ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Χωρητικ. d.w.	Ναύληρος	Ξύλουργός	Ναύται	Ναυτόποιες
450I—6500	1	—	7	—
650I—8000	1	1 (β)	7	—
800I—11000	1	1 (β)	8	—
1100I—13000	1	1 (β)	8	1
1300I—17000	1	1 (β)	9	—

(β) 'Εφ' δύον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἔργασίαν κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὅρους ξύλουργος ἡ σύνθεσις λογίζεται κανονική ἐπροσληφθῇ ναυτής ἀδειούχος, στοις θά ναυτολογήται καὶ θά μισθοδοτήται ὑπὸ τοῦ διόδιτηα ταύτην (τοῦ δοκίμου) καὶ θά παραμένῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ἄποσαν τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως του, πλὴν ἐάν τὸ πλοίον καταπλεύσῃ εἰς λιμένα, ὅποτε, προσφερομένου ξύλουργού, λύτεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ δοκίμου πλοιάρχου.

(γ) Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια η πρόσληψη ξύλουργού δὲν είναι ὑποχρεωτική.

(γ') Εἰς τὴν κατηγορίαν 450I—6500—1600 η πρόσληψη ξύλουργού είναι προαιρετική.

Γ' ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

Χωρητ. d.w.	Μηχανικός Α'	Μηχανικός Β'	Μηχανικός Γ'	Δόκ. Μηχανικός
450I—6500	1	1	2 (β)	—
650I—9000	1	1	2	—
900I—13000	1	1	2	1
1300I—17000	1	1	3 (δ')	1

(δ), (δ') 'Εφ' δύον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἔργασίαν κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὅρους διπλωματούχος μηχανικός, στοις θά μισθοδοτήται ὑπὸ τὴν διόδιτηα ταύτην τοῦ δοκίμου καὶ θά παραμένῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου καθ' ἄποσαν τὴν διάρκειαν τῆς συμβάσεως του, πλὴν ἐάν τὸ πλοίον καταπλεύσῃ εἰς λιμένα, ὅποτε, προσφερομένου μηχανικού μηχανικού, λύτεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τοῦ δοκίμου πλοιάρχου.

Ἡ διάταξις αὐτὴ ισχύει μόνον διά τὸν ἔνα τριῶν εἰς τὴν περίπτωσιν (δ').

Δ' ΚΑΤΩΤΕΡΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΛΕΒΗΤΟΣΤΑΣΙΟΥ

Χωρητικότης d.w.	Άρχιμόρασται	Λιπανταί
450I—7000	1	1
700I—13000	1	2
1300I—17000	1	3

Εἰς τὰ δεξαμενόπλοια διά πλούτου λεβητοστάσιον διπλωματιάζεται διά ὄριθμός των θερμαστών οὐχί σημάς καὶ τῶν καθαριστῶν.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Διευκρινίζεται ὅτι οι καθαρισταί δίεσον νὰ είναι ἀπορίαστοι.

Ε' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Χωρητικότης d.w.	Θαλαμηπόλος	Βοηθός θαλαμηπόλου
450I—6500	1	1
650I—9000	1	(ε) 1 (Πτυχιούχος
900I—13000	1	(ε) 2 (ἴξ ὡς εἰς πτυχιούχος η μὲ 12μηνον θαλαστήν υπηρεσίαν).
1300I—17000	1	(ε) » » »
450I—17000	1	(ε) Βοηθός μαγείρου 1 (ἀδειούχος μάγειρος Γ').

(ε) 'Εφ' δύον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἔργασίαν κατὰ τοὺς συνήθεις καὶ νομίμους ὅρους διπλωματούχος κακτηπτήνος προσόντα, η σύνθεσις λογίζεται κανονική ἐπροσληφθῇ διαναφόρεμένος προσόντα, η σύνθεσις λογίζεται διαναφόρεμένος προσόντα προσφερομένου θαλαμηπόλου, ὅποτε, προσφερομένου θαλαμηπόλου, η σύνθεσις λογίζεται διαναφόρεμένος προσόντα προσφερομένου θαλαμηπόλου.

(ε') 'Εφ' δύον εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολογίας δὲν προσφέρεται πρὸς ἔργασίαν τῶν καθειρωμένων διατάξεων τοῦ θερμαστού.

ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Όπου η προσφορά διανέπειν διατάξεων διατάξεων τοῦ θερμαστού, η σύνθετη διατάξη διατάξεων τοῦ θερμαστού προσφέρεται πρὸς τη

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Διά τὴν Σύρον καὶ πάλιν

Οσοι εἴησαν κατὰ τὸ ἀπότερον παρελθόν τὴν ζωρὰν κίνησιν τοῦ μεγάλου διὰ τὴν ἐποχήν του ναυτικού κέντρου τῆς Σύρου καὶ ὅσοι τῷ ρά αντικρύζουν τὴν ἔριμωσιν τοῦ λιμένος τῆς καὶ τὰ ἐρείπια τῶν υπχανουργείων της, εἰνε εἰς θέσιν γὰ τὸ ἀντιληφθὲν πόσον αἱ πρᾶς ιηνὸς δοθεῖσαι ὑποσχέσεις του κ. Βενιζέλου πρὸς τὸν λόσον τῆς Σύρου ἀνέπτερον τὰς ἐπίδιας διὰ μίαν καλλιέραν αὔριον, ἀνάλογον πρὸς τὸ παρελθόν τῆς πρώις Πρωτευούσης τῶν Κυκλαδῶν καὶ τὴν ἐπίκαιρον γεωγραφικὴν τῆς θέσιν.

Ἐπιδίωξις μακρά, μιᾶς ὀλοκλήρου πεντηκονταετίας, ὑπῆρξεν ἡ ἐγκατάστασις μιᾶς δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου καὶ ἡ ἀνασύστασις τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Γενεὶς Συριανῶν ωρατίσθησαν τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου αὐτοῦ. Ἐπίστευον, καὶ πολὺ δικαίως, ὅτι ἡ Σύρος θὰ ἐπανέκτα πως τὴν κίνησιν τοῦ λιμένος της, τὴν οικονομικὴν τῆς ἀνθησιν, μὲ τὴν προσέλκυσιν τῶν πλοίων πρὸς ἐπισκευήν της θέσιν.

Ἄτυχώς, καὶ συνεχεῖς ἀνωμαλίαι τῶν τελευταίων δεκαετηρίων ἐμάραντα πρωτοβουλίαν, δὲν ἐπέτρεψαν εἰς τὸ Κράτος καὶ τοὺς ιδιώτας ἐπιχειρηματίας νὰ σκεφθοῦν τὸ δυνατὸν τῆς ἐκπληρώσεως τοῦ διακασούς αὐτοῦ πόθου τῶν Συριανῶν. Οἱ πόλεμοι, ὡς οἰκονομικὴ ἀστάθεια καὶ ὁ φόβος διὰ τὴν αὔριον καθίστων τὸ κεφαλαίον διοτακτικὸν καὶ τὸ Κράτος ἀδιάφορον διὰ τοιαύτα παραγωγικά, γενικωτέρας πρωτοβουλίας, ζητήματα.

Εἰς τὴν πρόσκτησιν, κυρίως, τῆς δεξαμενῆς ἐνέκειτο ἡ μεγαλυτέρα δυσκολία. Αὐτή, ἀκριβώς, τώρα παρακάμπτεται, κάρις εἰς τὰς πολεμικὰς ἀπονομάσιες. Ἡ χώρα μας διασθέτει περισσότερας, ἵσσας, δεξαμενάς ἀπὸ ὅσας διὰ τὸ ἀμένων, τούλαχιστον, προστεθεῖσαν μὲλῶν χρειάζεται. Ἡ Σύρος, συνεπῶς, — τὸ δικαιούται, ἄλλως τε, — ἔχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀποκτήσῃ τὴν δεξαμενήν. Μετ' αὐτὴν ἔρχεται τὸ ζῆτημα τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὴν ἀγκυροθόλιαν της καὶ τῶν σιδηροδιομηχανικῶν τοιούτων.

Δὲν πρόκειται νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς ὅσα κατὰ καιρούς ἐλέχθησαν καὶ ἐγράφησαν εἰς τὴν σητήσας αὐτά διὰ τὸν λιμένα τῆς Σύρου, τὴν δεξαμενήν καὶ τὸ Νεώριον της. Ὑπάρχουν, ὡμῶς, νεώτεραι τινὲς σχετικαὶ πληροφορίαι ἀρκετά ἐνθαρρυντικαὶ, αἵτινες καὶ ἐμφανίζουσαν τὸ καίριον αὐτὸν ζῆτημα τῆς Σύρου, ὡς πρωθούμενον πρὸς τὴν ἐπίλυσιν, ἐφόσον, δεδομένης ἀπὸ τὸν καίριον καὶ ἀρχαίον τοῦ πατριαρχείου, τὸ ἀπεικονύσμενον, ἔστω καὶ ἀργά, κοστικὸν ἐνδιαφέρον δὲν ἥθελεν ἔξαπισθη μὲ τὸν καίριον καὶ ἐφόσον τὸ ιδιωτικὸν κεφαλαίον θὰ προσπήρξετο ἀργάν της προσπαθείας.

Αἱ πληροφορίαι μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὸν ἐγκατεστημένον εἰς τὴν Νέαν Ὑδρίνην ἐφοτιστὴν κ. Ν. Ρεθύμνην, δόστις δὲν ἐλίσημόνησε ποτὲ τὴν Σύρον καὶ δὲν ἔπαυσε νὰ τὸφει καὶ αὐτὸς τὴν ἐλπίδα τῆς ἀνασύστασεως τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως κάποιας κινήσεως εἰς τὸν λιμένα της.

Ο κ. Ρεθύμνης, εἶχεν ἀπὸ πολλοῦ προκαλέσει τὰ ἐνδιαφέρον τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν ναυτηργείων. Todd διὰ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ συγκεκριμένων εἰς τὴν Σύρον, συγχρονισμένου ἐργοστασίουν ἐπισκευῶν καὶ μικρῶν ναυτηργίσεων, υπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς παραχώρησεως ἀπὸ πέμπτον τοῦ Κράτους μιᾶς δεξαμενῆς καὶ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν συσταθμούμενην ἑταίριαν καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ιδιωτικοῦ κεφαλαίου.

Οι Ἀμερικανοί, κατὰ τὸ φινίριπων τοῦ πασελθόντος ἔτους, ἀπέστειλαν εἰς τὴν Ἐλλάδα ἐπιτρόπην ἔξι εἰδικῶν, ἡτις, ἔχουσαν ὑπὲρ τὰς, μελέτας τῶν κ. κ. Β. Φραγκούλη περὶ τῆς ἐν Ἐλλάδι σιδηροδιομηχανίας καὶ τοῦ λιμενολόγου κ. Πίππα περὶ τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 12.000 τόνων εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, κατέληξαν εἰς δρισμένα συμπεράσματα διὰ τὴν ἰδρυσιν εἰς τὴν Ἐλλάδα ἐνός συγχρονισμένου ναυτηργίου. Ἡ ἀποστολὴ ἐπεσκέφθη τὰ προσφρότερα σημεῖα τῶν ἀκτῶν τῆς Ἀνατολής. Ἐλλάδος καὶ ἡ κρίσις τῶν ἀνεπιφύλακτων ἐστράφη πρὸς τὴν Σύρον.

Εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τῆς λεπτομεροῦς ἐκθέσεως των καὶ τῶν γενικῶν παρατηρησέων των ἐπὶ τῆς καταλληλότητος ἐκάστης τοποθεσίας γράφουν, μεταξὺ ὅλων, καὶ τὰ ἔξι: «Εἶναι ἀρκετή μία ἐπιφανεική μόνον ἐπιθεώρησις τῶν ἐρείπων τῆς ναυτηργίας βιομηχανίας καὶ τῶν ἐργοστασίων ἐπισκευῶν ἀνά τοὺς λιμένας τῆς Ἐλλάδος καὶ ίδιαιτέρως εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, διὰ νὰ ἀντιληφθῇ τις. ὅτι ἡ Ἐλλὰς ἡτο, εἰς τὸ ἐγύπτερον ὀδύκων παρελθόν, τὸ ἐμποροναυτικὸν κέντρον ὀλοκλήρου τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

»Ο, τι τώρα ἀπομένει ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν ναυτηργίαν βιομηχανίαν, ἔχει συγκεντρωθῆ ἐις τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν, ἐνῷ ὁ λιμὴν τῆς Σύρου χρησιμοποιεῖται μόνον διὰ μίαν περιωρισμένην ἐργασίαν ναυτηρήσεων καὶ ἐπισκευῶν μικρῶν υλίνων πλοίων καὶ τῶν πρωτογόνων πρωστηρίων μέσων των.

»Ἐξ ὅλου, αἱ τελευταῖς σκέψεις τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, αἱ ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν μεταφορὰν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 12 χιλ. τόνων ἀπὸ τὸν Πειραιᾶν εἰς τὴν Σύρον, διήγειρον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν περὶ τὸν λιμένα τῆς Σύρου κύκλων καὶ τῶν ἄλλοτε ἐκεῖ ἐγκατεστημένων.

Περιστέρω ἡ ἔκθεσις, ἀφοῦ περιγράφει τὰ μειονεκτήματα ἐκάστου λιμένος καὶ δρόμου διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ναυτηργίου (λιμὴν Πειραιῶν, ὅρμος Ἀγριγόνου, ἀκτὴ Περάματος, ὅρμος Ἀμπελακίων, Σκαραμαγκά, λιμὴν Λαυρίου καὶ λιμὴν Σύρου), καταλήγει εἰς τὰ ἔξι: «Ἡ πλέον καταλληλότητα τοποθεσίας διὰ τὴν ναυτηρήσιν καὶ ἐπισκευήν μικρῶν καὶ μεγάλων πλοίων, εἰνε, ἀναμφισβήτητως, ὁ λιμὴν τῆς Σύρου, χρησιμοποιούμενων πρὸς τὸν τὸν ἡριτημένων ἐγκαταστάσεων τοῦ Νεώριου καὶ τὸν πατριαρχεῖον χώρων. Τὰ κτίρια τοῦ Νεώριου χρειάζονται μόνον στέγην, ἐπισκευάς τινας καὶ τοποθέτησιν παραθύρων, πρὶν ἢ γίνεται ἡ ἐγκατάστασις τῶν υπχανυμάτων.

»Ἡ ἕκει ὑπάρχουσα ποσθῆ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἀγκυροθόλιαν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς καὶ ἐπιμηκυνθῇ, διὰ νὰ χρησιμεύσῃ εἰς τὴν ἀσφαλή πλεύρισιν μεγάλων πρὸς ἐπισκευὴν σκαφῶν. Ἡ ἡλε-

τρογεννήτρια, ἡ εὐρισκούμενή τώρα εἰς τὸν Σκαραμαγκά, δυνατὸν νὰ πράσσῃ τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὴν κίνησιν τῆς δεξαμενῆς ρεύματος, ἐπιλυσούμενον κατὰ ὄρχησην ὅσον διαθέτει τὸ πρόσωπον τῆς δεξαμενῆς.

»Τὰ βαρέα μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα, κείμενα τώρα εἰς τὸν Σκαραμαγκά, δυνατὸν νὰ διασωθοῦν καὶ νὰ μεταφερθοῦν πρὸς ἐγκατάστασιν τῆς Σύρου. Θὰ προληφθῇ οὐτά καὶ ἡ χρησιμοποιησίς τῶν ἀπό ἄλλα ἐργοστάσια εἰς ἄλλον λιμένα.

Τὴν μελέτην τῆς ἐπιτροπῆς τῶν ναυτηργείων Todd συνοδεύουν σχεδιαγράμματα, φωτογραφίαι τῶν τοποθεσιῶν καὶ σχέδια διαμορφώσεως τῶν πάρα τὸ Νεώριον Σύρου κρητιδωμάτων. Ἡδη, οἱ ἀρμόδιοι τεχνικοί εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καταρτίζουν τὸν λεπτομερῆ προϋπολογισμὸν τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως, εἰς χρηματοδοτήσεις τοῦ ἔργου καὶ τοὺς ὄρους τῆς συστάσεως τοῦ ἑταϊρικοῦ ὄργανου. Αύται αἱ πληροφορίαι μᾶς ἔρχονται ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Ο κ. Ρεθύμνης παρακολουθεῖ ἀμεσώτατα τὴν ἐξέλιξιν τῆς συστάσεως τοῦ πλοέσθεως ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς, ἐπέτυχε δὲ καὶ τὴν τεχνικὴν ἀνάμειξιν τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, τοῦ ὄποιον ὁ πρεσβεδός κ. Λούκεμπταχ ἐπρόκειτο νὰ ἐπισκεφθῇ κατ' αὐτὰς τὴν Ἐλλάδα.

Ἐχομεν, ὅμως, καὶ ἐντεῦθεν νεωτέρας πληροφορίας ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς Σύρου. Ούτω, ἡ ἡλεκτρογεννήτρια τοῦ Σκαραμαγκά, ἐνώ πρωίζετο διὰ τὴν Σύρον, παρὸ τὰς ὑποσχέσεις τῆς Κυβερνήσεως, καὶ αὐτὸν τὸ Προέδρου αὐτῆς, ἔξεχωρήθη εἰς τὸ Ήράκλειον τῆς Κρήτης. Παρηγέλθη, εύτυχως, ἄλλη εἰς τὴν Γερμανίαν, μὲ κόστος 120 χιλ. δολαρίων. Ή δοτάνων περιελθόθη εἰς τὸ τριετές πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως προέβλεψε τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων διὰ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὴν Σύρον τοῦ ναυτηργείου καὶ τῆς δεξαμενῆς, μὲ τὰς ἔξης, ἐν γενικαῖς γραμματίσαις, δαπάνας:

Διὰ τὸ ἔτος 1950—51. Προηγεία ηλεκτρογεννήτριας δολ. 120.000 καὶ δραχ. 250 ἑκατ. Διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, τὴν ἀγκυροβολίαν τῆς κλπ. δραχ. 350 ἑκατομμύρια. Διὰ κεφαλαίου κινήσεως δρχ. 300 ἑκατομμύριον. Διὰ προμήθειαν πρώτων ύλων δολ. 100 χιλ.

Διὰ τὸ ἔτος 1951—1952. Μηχανήματα δολ. 480 χιλ. Ἐργαλεῖα δολ. 200 χιλ. Υλικά δρχ. 3.500 ἑκατομμύρια. Μετασκευαὶ εἰς λιμενοβριχίαν, πετίσεις, πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως προέβλεψε τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων διὰ τὸν Πειραιά. Κανεὶς ἄλλος λιμενούς διὰ τὸν δικαιούσατο νὰ τὴν ἀποκτήσῃ παρὸ τὸ λιμενούς τῆς Πρωτεύουσας τῶν Κυκλαδῶν. Η ἐπίκαιρος, θέσις του καὶ τὸ παρελθόν του δικαιολογοῦν τὴν ἀξίωσιν. Γεγονός, ἐπίσης, εἰνε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν καὶ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ιδιαιτέρως τοῦ κ. Ρεθύμνην. Ισως διότι ὑπάρχει η πλωτὴ δεξαμενή καὶ θὰ πρέπει καπού νὰ τοποθετηθῇ, ἀφοῦ ἔχουμεν τὰς δύο μονίμους εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὴν νεότευκτον τῶν γερμανικῶν ἐπανορθώσεων προσωρινῶς ἐγκατεστημένην εἰς τὸν Ναυταθμόν, κάποια, επὶ τέλους, φροντίς καὶ διὰ τὸν Σύρον νὰ ληφθῇ.

Ομολογούμεν, ὅτι δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύωμεν εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν δῶν διὰ τὸν σχεδίου ἀνασυγκροτήσεως ἐμφανίζεται ἐπιδιώκουσα τὴν Κυβερνήσεις. Ἐχομεν, δυστυχῶς, πειραν πικράν ἀπὸ τὰ σχέδια αὐτῶν καὶ τὰς πολλὰς ὑποσχέσεις. Γεγονός, πάντως, εἰνε ἡ υπαρξίας τῆς δεξαμενῆς καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς μεταφορᾶς τῆς ἀπὸ τὸν Πειραιά. Κανεὶς ἄλλος λιμενούς διὰ τὸν δικαιούσατο νὰ τὴν ἀποκτήσῃ παρὸ τὸ λιμενούς τῆς Πρωτεύουσας τῶν Κυκλαδῶν. Η ἐπίκαιρος, θέσις του καὶ τὸ παρελθόν του δικαιολογοῦν τὴν ἀξίωσιν. Γεγονός, ἐπίσης, εἰνε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν καὶ τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ιδιαιτέρως τοῦ κ. Ρεθύμνην. Ισως διότι ἡ πλωτὴ δεξαμενή καὶ θὰ ἐπανέλθουμεν εἰς τὴν προπολεμικήν των φυσιολογικὴν ζωηρότητα της ἐπίκαιρων θέσην της. Θὰ είνε ὁ προσφορώτερος

DAWOOD & CO

7, Raffles Quay - SINGAPORE

Cables «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 681

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, Ship Chandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom: JONES ROBERTS & CO
26, Chapel Street.
LIVERPOOL 3

πραξίαι δὲν ἐπίστευσεν εἰς τὴν ἑντασιν καὶ τὴν ἔκτασιν τοῦ ἀγώνος, τὴν δόποιαν προϊόντος τοῦ χρόνου προσέλαβεν. Εύθυς δὲς ὁ πόλεμος ἐνετάθη ἐλήπτερος τὴν ἔφαρμογήν τοῦ 1400 σου καὶ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου του. Τέλος ὁ διαιτητὴς διὰ τῆς πολυσελίδου ἀποφάσεως του, ητος καθορίζει σφέστατα τὰ γεγονότα, ἀναφέρομενος εἰς τὴν κρατούσαν νομολογίαν, ἀμερικανικήν καὶ ἀγγλικήν, ἀπεφανθῆ διτὶ αἱ Ἡνωμέναι. Πολιτεῖαι τελούν πράγματι ἀπὸ τῆς 16ῆς Αὐγούστου 1950 εἰς κατάστασιν πολέμου καὶ διτὶ κατ' ἀκόλουθιαν ὁ 14ος ὅρος τοῦ ναυλοσυμφάνου ἔχει πλήρη τὴν ἔφαρμογήν του. Διὰ τῆς ἀποφάσεως του ὁ διαιτητὴς διστάσει: τὴν ἀπόδοσιν του πλοίου εἰς τὴν ἐφοπλιστὴν καὶ τὴν ἴσχαλον πρὸς τὴν κρατούσαν πόλην κατάστασιν εἰς τοὺς ναυλαγοράν ἀναδρομικὴν ἀποκίμωσιν αὐτοῦ ἀπὸ τῆς 20ῆς Νοεμβρίου διὰ τὴν κατακρατησιν τοῦ πλοίου.

Πράγματι τὸ σκάφος θὰ ἐπρεπε, κατὰ τὸν διαιτητήν, να παραδοθῇ τὴν 20ῆν Νοεμβρίου, διτὲ ἔληγεν ἡ χρονονάυλωσίς του ἀπὸ μέρους τῶν ναυλωτῶν εἰς τὸν Οἶκον Ἰσμηράντεον.

ΤΙ έχειάζετο;

Ἄπεκτησε καὶ τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸν Γενικὸν Γραμματέα του. Δὲν πρόκειται περὶ τοῦ προσφόπου, ἀξιολόγου ἵσως εἰς ἄλλον τομέα δράσεως, ἀλλ' ἀγνώστου εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Πρόκειται περὶ τοῦ θεμάτου, ὃ δόποις καὶ ἐπὶ Κυβερνήσεως Μεταξά ἐφημοσύδη δί- ἔνα φεγγάρι εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. Καὶ διερθατάς ὁ ναυτικὸς κόδμος: Εἰς τὶ πρόκειται νὰ ἔξυπρετήσῃ τὴν Ναυτιλίαν ἢ πρόσθιτη ἐνὸς Γεν. Γραμματέως εἰς τὴν διοίκησιν; Θὰ βοηθήσῃ, μήπως, οὗτος τὸν ὑπουργὸν εἰς τὴν καταστόποιν του εἰς τὰ νοιτιλιακὰ ζητήματα, ἀφοῦ καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματέας ἔχει ἀνάγκην ναυτιλιακῆς ἐκπατιδεύσεως, ἵσως μακροχρονίου, διὰ νὰ δυνηθῇ καποτε καὶ οὗτος νὰ γίνη καλὸς εἰσηγητής τοῦ ὑπουργοῦ του;

Τὸ πλέον περίεργον εἶναι διτὶ, ἐνῷ εἰλεῖ τεθῆ ζήτημα καταργήσεως τοῦ ὑπουργείου διὰ λόγους οἰκονομίας, δημιουργεῖται μια πρόσθετος δαπάνη, ἀσκόπος, κατὰ τὸν γνωμῆν ὅλων ἔκεινων, οἱ δόποιοι κάτι γνωρίζουν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν.

Ἡ Ναυτιλία δὲν πάχει ἀπὸ ποσοτικῶς ἐλλιπῆ ἐπάνδρωσιν τῆς διοίκησεως, ὡστε νὰ χρειάζεται αὐτὴ ἐπαύξησιν τοῦ προσωπικοῦ της καὶ δὴ διὰ προσώπων διὰ πρώτην φοράν ἐρχομένων εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Δόξα τῷ Θεῷ ύπαρχουν εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας ὑπεραρκετὰ στελέχη, τὰ δόποια, μετὰ μακρῶν ὑπηρεσιῶν, καὶ τὴν γνωστὴν προσώπων καὶ πραγμάτων ἔχουν ἀποκτητεῖσαν, τὰ ναυτιλιακὰ προδήματα, κατέχουν ἀπὸ δῆλας τῶν τὰς πλευρὰς καὶ εἰς θέσιν εἰναι νὰ ἔξερουν καὶ προτείνουν λύσεις. Εἰς τὸν ὑπουργὸν ἐναπόκειται νὰ ἀκούσῃ, νὰ κρίνῃ καὶ νὰ υιοθετήσῃ ἢ ἀπορρίψῃ τὰς εἰσηγήσεις τῆς υπηρεσίας. Εἴναι δὲν είναι εἰς θέσιν ὁ ίδιος νὰ τὸ πράξῃ. δὲν βλέπουμεν κατὰ τὶ θὰ ὀφελήσῃ τὸ «δεύτερο χέρι».

Σύγχρονιν, μᾶλλον, δικαιοδότιν θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν ἡ ἀναδίωσις τοῦ θεμάτου τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. Ακόμη καὶ σύγχρονιν εὐθυνῶν καὶ περιπλοκὴν εἰς τὸ σύστημα τῆς διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας, τὸ δόποιον, τούναντίον, ἔχει ἀνάγκην ἀπλουστεύσεως καὶ περιορισμοῦ τῆς γραφειοκρατίας.

Κατ' ἐπανάληψιν ἔχει τοινοτῆτα καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, διτὶ ἡ βασικὴ παρεκήγησις εἰς τὸ ζήτημα τῆς διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας ὑπῆρχεν ἡ ἀγορά του γεγονότος διτὶ ἡ Ναυτιλία εἰς «busines». Ἐπιχειρήσις, ἀπαιτούσα ἐκ μέρους τοῦ Κράτους διασχείρισται μὲ ἀποτύλως Ἐμπορικὸν πνεύμα καὶ οὐχὶ μὲ τὴν γνωστὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν τῶν ἄλλων κλάδων τῆς διοίκησεως. Ετοι, τούλακιστον, διοικούν τὴν Ναυτιλίαν τῶν τὰ μεγάλα ναυτικὰ Κράτη. Περιορισμὸς τῶν διατυπώσεων καὶ τῆς γραφειοκρατίας εἰς τὸ ἐλάχιστον, ταχεῖς λήψις ἀποφάσεων, ἀμεσος ἐπαφὴ μὲ τὰ ζητήματα, μείωσις εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν ἔγγραφων καὶ τῶν πολυπλοκῶν νομοθετήσιμων, τῶν συμβουλίων, ἐπιτροπῶν, ὑπεοπτηροπών κλπ. Τηλέγραφον καὶ τηλεφωνον. Ετοι διοικεῖται μίας ἐπιχείρησης ὁσάν τὴν Ναυτιλίαν, διτὶ δόποια εἰς πλείστας περιπτώσεις ἔχει ἀνάγκην ταχείας ρυθμίσεως ἀκόμη καὶ πολυπλοκῶν ζητημάτων.

Κατὶ παρόμοιον ἀνέμενεν ἡ Ναυτιλία ἀπὸ τὴν νέαν, ἐποχὴν τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ οὐχὶ πολλαπλασιασμὸν τῶν δυσκινήτων τροχῶν τῆς διοίκησεως.

Πτυχία καὶ διπλώματα

Κατηρτούσθη ὑπὸ τῆς ἀρμοδιός ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. σχέδιον Νόμου, διὰ τοῦ δόποιου, ὃς λέγεται, κωδικοποιούνται αἱ διάφοροι διστάσεις περὶ πτυχίων καὶ διπλωμάτων τῶν ναυτικῶν καὶ ἐπιφέρονται τροποποιήσεις εἰς τὰ μέχρι τοῦτο ισχύοντα.

Δὲν ἔχουμεν ὑπὸ δόψιν τὸ περὶ οὐ πρόκειται σχέδιον διὰ νὰ μορφώσωμεν ἑστάτη καὶ γενικήν γνώμην περὶ τοῦ κατὰ πόσον διτὶ αὐτοῦ ἐπιτυχάνεται ἡ κατάλληλος ρυθμίσις ἐνὸς ζητήματος μεγάλης σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὸ δόποιον ἔχει ἐμφανίσηται εἰς τὸ παρελθόν σοφαρά μειονεκτήματα.

Τὸ ζήτημα δὲν είναι βεβαίως ἀπλοῦν καὶ χρήζει βαθείας μελέτης ἀπὸ πολλῶν πλευρῶν. Τὰ τυπικὰ καὶ σύστασις προσφέρονται διὰ τὴν χορηγήσιν πτυχίου καὶ διπλωμάτος, διαφοροποίησης τούτων κλπ. ἀποτελοῦν εἰδικὰ θέματα, τὰ δόποια θὰ ἐπρεπε νὰ μελετηθοῦν μετὰ προσοχῆς, λαμβανομένων ὑπὸ δόψιν ἀφ' ἐνὸς τῶν ισχύοντων εἰς ξένας ναυτιλίας καὶ ἀφ' ἐτέρου τῆς διοίκησης συνθήσεως καὶ τῶν συνθηκῶν ἔργασίας τῆς ίδικῆς Ναυτιλίας.

Ίδιως ἀπὸ ἀπόψεως καταμερισμὸν τῆς ναυτικῆς ἔργασίας εἰς πολλὰς ἡ δίλιγας εἰδικότητας τὸ ζήτημα εἶναι ἐξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντας καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπαιτεῖται ἡ προσεκτικὴ μελέτη τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν συγκροτήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀποτελούμενου κατὰ μεγίστου ποσοτὸν ἀπὸ φορτηγά τράπτημα, δηλαδὴ ἀπὸ πλοῖα τῆς κατωτέρας κατηγορίας, ἡ δόποια κυρίων καὶ ψιφίσταται ἀποτόμους μεταπτώσεις καὶ μεταστροφές. Υπερβολικὸς, καὶ πολυτελῆς καταμερισμὸς τῆς ναυτικῆς ἔργασίας εἰς εἰδικότητας μὲ συστηρῶς καθωρισμένα δρίσια εἶναι δυνατόν νὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν τὸ κλείσιμον τοῦ δρίσιον των πραγμάτων τῶν γνώσεων των καὶ τῆς πειράς των τῆς Ελληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, διότι,

μαζὶ μὲ τὰ ὄλλα ζητήματα, τοῦτο ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὰ βασικὰ σημεῖα τῆς δόψης ναυτιλιακῆς μας πολιτικῆς.

Άσφαλιστικὰ παράδοξα

Ἐφθασαν μέχρις ἡμῶν παράπονα, διτὶ ὁ Α.Ο.Κ.Π. ἐν τῷ εἰσιπράξεως διεβούλων πρὸς αὐτὸν προβαίνει εἰς τὴν λῆψιν πιετῶν, κατασχέσεων δηλαδὴ ἀκινήτων καὶ πλοίων, ἀκόμη καὶ κηπῶν, ὡς εἰς πτώχευσιν ναυτιλιαστῆς ἐπιχειρήσεως. Άλλ' ἐκεῖνο, κυρίως, τὸ δόποιον τούτου οἱ μεταδίδοντες τὰ παράπονα εἶναι τὸ διτὶ αἱ ἀπατητήσεις αὐτοῖς τοῦ Α.Ο.Κ.Π. εἰναι ἀμφισθητοί μετοικούσι, χωρὶς δύων νὰ παρέχεται εἰς τοὺς δικαίους των, λόγω τῆς νομοθετικῆς κατοχυρώσεως τοῦ Α.Ο.Κ.Π. κατὰ τρόπον πειριζόντα τὴν ἔκ μερους τῶν προσαρισμένων χρησιμοποιητῶν ἀποδεικτικῶν μέσων.

Δὲν δυνάμεθα ἐκ τῶν ἐνόντων νὰ λάβωμεν θέσιν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ὑπὲρ τῶν παραπονουμένων ἡ ὑπὲρ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. Ἐκεῖνο, δημω, τὸ δόποιον νομίζουμεν, διτὶ εἰναι ἀξίον νὰ ἐλκύσῃ τὴν προσοχὴν εἶναι τὸ γεγονός, διτὶ καθὼς ἀλλοὶ παρά πόροδον μετοικούσιον διὰ τὴν ιδέαν τῆς δημιουργίας καὶ λειτουργίας κρατικῶν ἀσφαλιστικῶν ὀργανισμῶν εἶναι τὸ φαινόμενον χρησιμοποιητῶν μετοικούσιων μέτρων εὐναντίον τῶν ἡσαφαλισμένων εἰς τὸν πρωτάκουστον τούς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἰστορίαν.

Ημεῖς, τούλακιστον, δὲν γνωρίζουμεν περίπτωσιν, πρόσφυγης εἰς τοιαύτα πιεστικά μέσα ἐκ μέρους οὐδεμίας ιδιωτικῆς ἀσφαλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, μικρὰς ἡ μεγάλης, τοῦ ἐστωτερού διὰ τὸν ἐξωτερικὸν. Διαφορα, βεβαίως, πάντοτε ἐμφανίζονται μεταξὺ ἀσφαλιστῶν καὶ ἀσφαλισμένων, ἀλλ' αὐταὶ ἐπιλύνονται εἰτε διὰ τῆς δικαστικῆς δόδυν εἴτε διαιτητικῶν. Τὸ νὰ ἀποφασίζῃ, δημω, ὁ ἀσφαλιστής κατ' ιδίαν κρίσιν ἐπὶ τῆς διαφορᾶς καὶ νὰ χρησιμοποιητὴν κρατικὴν ἐξουσίαν διὰ τὴν ἔφαρμογήν του, πρωτάκουστον τούς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἰστορίαν.

Κατὰ μείζονα λόγου ἡ τοιαύτη τακτικὴ τοῦ Α.Ο.Κ.Π. εἶναι παράδοξος, λαμβανομένου ὑπὸ δόψιν διτὶ ἡ ἐμπλοκὴ εἰς αὐτὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δὲν ὑπῆρξε προαιρετική, ὅποτε οἱ συναλλασσόμενοι θὰ ἐγνώριζον ἐκ τῶν προτεράνων τὰς συνεπείας τῶν διενέξεων των καὶ θελματικῶν διὰ τὰς παρεδέχοντα, ἀλλ' ἀναγκαστικὴ διὰ τὸν νομοθετικὸν μέτρου, τὸ δόποιον ἐπέδειλον ὑποχρεωτικῶν τὴν ἀσφάλιστην τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. Οὕτω, ἡ δράσις τοῦ κρατικοῦ αὐτοῦ ἀσφαλιστικὸν υγαντικόν διὰ τὸν ἀσφαλιστικόν μετρού συγνωμένον, ἀλλ' νὰ καταστοκαὶ ἐπιχειρήσεως, δηλαδὴ ἐξέφυγε τελείως τῶν δρομοδόδων καὶ παγκοσμίους ἐφαρμοζόμενους ἀρχῶν περὶ ἀσφαλισμένων.

Ἐπαναλαμβάνομεν, διτὶ εἰναι αἱ διαφαλιστικὲς ἐπιχειρήσεως, διτὶ τὸ γεγονός, διτὶ νὰ καταστοκαὶ ἐπιχειρήσεως, ἀλλαζεῖ τὴν μορφὴν μιᾶς ἐπανατολῆς καὶ βιαίας ὑποχρεώσεως, δηλαδὴ ἐξέφυγε τελείως τῶν δρομοδόδων καὶ παγκοσμίους ἐφαρμοζόμενους ἀρχῶν περὶ ἀσφαλισμένων. Επαναλαμβάνομεν, διτὶ εἰναι αἱ διαφαλιστικὲς ἐπιχειρήσεως τοῦ Α.Ο.Κ.Π., οἱ δόποιοι, πιθανὸν νὰ ὑπερίσκωνται καὶ ἐπὶ τὰς ουμάδας συμφώνων πρὸς τὴν διέτουσαν τὸν Όργανισμὸν νομοθεσίαν, οὔτε νὰ κατηγορήσωμεν τὴν διοίκησιν τοῦ Α.Ο.Κ.Π., διτὶ δόποια εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ συμμορφωθῇ μὲ τὴν νομοθεσίαν ταύτην, κακὴν ἡ καλή. Εκεῖνο ποὺ ένδισφέρει, εἰτε τὸ γεγονός, διτὶ τὸ παρουσιασθενέμονον τῆς ληψεως τοιούτων πιεστικῶν μέτρων ὑπὸ τῆς κρατικῆς ἀσφαλιστικῆς ἐπιχειρήσεως ἐναυτίον τῶν ὑποτιθέμενων πελάτων τῆς διοίκησης τοῦ Κράτους, περὶ τὴν θελήσιμην της ιδέαν, διτὶ δόποια ψιφίστατο εἰς τις κύκλους, περὶ προσπαθείας δημιουργίας καὶ ἐπὶ τὸν Ελλαδίδι ναυτιλιακῆς ἀσφαλιστικῆς ἐπιχειρήσεως εναυτίον τῶν κινδύνους ἀσθενειῶν, ἀτυχημάτων κλπ. εἴτε διτὶ προκτέσθεται τὴν δράσην τοῦ Α.Ο.Κ.Π. εἴτε ἀλλως πως. Μὲ τοιαύτης μορφῆς δύντητας μεταξὺ αὐτοῦ καὶ τῶν πελατῶν του, ἀδιαφόρως ἀδιλίγων ἡ πολλῶν, οὐδεὶς ἔκεφρων ἐπιχειρηματίας θὰ θελήσῃ προσιτεί-

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

κῶς νά ἀσφαλισθῇ εἰς παρόμοιον ὄργανισμόν. "Υπάρχει, Βεβαίως, ἀνοικτὸς καὶ ὁ δρόμος τῆς βιαίας ἀσφαλίσεως εἰς κρατικούς ὄργανισμούς διὰ νομοθετικού ἔξαγακασμού. 'Αλλ' ἐν τοιάσθι περιπτώσει εἰς τὰ τόσα ἄλλα αἴτια, τὰ ὅποια ἀπεδίωξαν, τὴν Ἑλληνικὴν γαυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν, θὰ προστεθῇ ἐν ἀκόμῃ.

Πρὸ παντὸς καλὴ πίστις

Δέν είνε, ὅλως τε, ἡ μοναδικὴ περίπτωσις χρησιμοποιήσεως τῆς κρατικῆς ἔξυσισας εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα κατὰ τρόπον δημιουργούντα τὴν ἐντύπωσιν ὅτι δ' αὐτῆς ἐπιβάλλονται ἄδικοι ρυθμίσεις ζητημάτων.

Είναι γνωστόν, αιφνιδια, ότι ο κατοχικός νόμος 240/1941, διά του οποίου έτεβλήθη τότε είς τους πλοιοκτήτες ή πληρωμή είσοφοράς διά την παροχήν οικογενικής όργανης είς τας οικογενείας τών εύρισκουμένων είς τὸ ἔωτερικὸν ναυτικῶν, ἐρμηνευθεῖς κατὰ τρόπον αὐθαίρετον ἔχει προκαλέσει ἐντύπωσιν, ότι τὸ Ν.Α.Τ., ἐταφελούμενον τῆς νομοθετικῆς καταχρήσεως της ἑσδόθης του, ἐπιζητεῖ νά είσπραξη χρήματα, τὸ οποίον ἐν τῇ πραγματικότι δέν τῷ ἀνήκει!

Είναι γνωστή ή ιστορία τού κατοχικού αύτου γομοθετήματος: Διά νά παρασχεθεί οικονομική άρωγή είς τάς οικογενείας τών άπουσιαζόντων εἰς τό έξωτηρικόν κατά τὴν κατοχήν ναυτικών ἐκ τού Κεφαλαίου Ἀνεργίας τού Ν.Α.Τ., παρέστη ἀνάγκη γά παρακαμφθῆ ἢ ἀντίρρηστις τῶν κατακτητῶν, οἱ ὅποιοι είχον τότε τὸν οικονομικὸν ἔλεγχον τῆς χώρας καὶ ἀντετίθεστο εἰς τὴν πληρωμὴν ταύτην, διότι ἑθέωντος τούς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν Συμμάχων ναυτικούς, ὡς ἔχθρους τού "Ἀδενος. Κατεσκευάσθη ὁ Ἀναγκαστικὸς Νόμος 220(1914)], διὰ τοῦ ὅποιου, ὡς ἀντικρυσμα τῆς δαπάνης ταύτης, ἐπεδήλωθη εἰσόφορά εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. "Οσοι ἔκ τούτων εὐρέθησαν ἐν Ἑλλάδι ἐξεπλήρωσαν τάς ὑποχρεώσεις των, συγχρόνως δὲ τὸ Ν.Α.Τ. Ἐλασε καὶ δανειοῖ ἀπό τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος ἐναντὶ τῶν ἔσδόβων ἐκ τῆς εἰσφορᾶς ταύτης καὶ ἔκ τῶν ὄρων τούτων κατέβαλε τὰ βοηθήματα εἰς τάς οικογενείας τῶν ναυτικῶν. Μετὰ τὴν ἀπέλευθερωσιν αἱ ὑποχρεώσεις τού Ν.Α.Τ. πρὸς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος ἀπῆλειφθησαν διὰ τοῦ σχετικοῦ ψηφίσματος καὶ ἐνώ τὸ ζῆτημα θὰ ἔπειτε νά θεωρῇθη ὡς ληξαν, ἔρχεται τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἀναβοιδι τούτοικον νόμον καὶ δοῖ μόνον ζητεῖ τὴν πληρωμὴν τῆς εἰσφορᾶς καὶ ἀπό τοὺς μὴ πληρώσαντας ταύτην πλοιοκτήτας, ἀλλὰ προκαλεῖ παράδοσον ἐρμηνείαν τού νομοθετήματος καὶ ζητεῖ καὶ ἀπό τοὺς πληρώσαντας νὰ πληρώσουν ἐκ νέου κατόπιν ἀνθίστρετου προσαρμογῆς τῆς εἰσφορᾶς μὲ τὴν μεταπολεμική τιμὴν τῆς ἀγγλικῆς λίρας. Ούτω ἀγνοείται ὁ σκοπὸς τού κατοχικού νομοθετήματος καὶ χρησιμοποιεῖται τούτο διὰ λόγους ταμειυτικούς καὶ σύχι οἵ διὰ νὰ καλύψῃ δαπάνας τού Ν.Α.Τ., αἱ ὅπουναι οἰδέσθε ἔγενοντο ἐκ τῶν πλώων του.

οποια δε συδέποτε εγένοντο έκ των πορών του.

Διά τῆς αὐθαίρετης ταύτης ἐμφύειας τοῦ κατοχικοῦ νομοθετήματος ἐπίβαλλοντα καταθλιπτικά χρεώσεις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἐπιδιώκεται ἡ εἰσπραξὶς τῶν ἐν τῇ πραγματικότητι ἀνυπάρκων φειλῶν διά παντὸς τρόπου. Είναι μοιραῖον μια τοιαύτη τακτικὴ να διπλωματικὰ βαθείαν δυσαρέσκειαν ἔναντι ιδρύματος, τὸ διότιον ἐπτρέπει νὰ ἀπολαμβάνῃ τῆς στοργῆς, τῆς ἐκτίμησεως καὶ τῆς ἐμπιστούμηνος ὄλου τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρησεων.

„Άλλο φαινόμενον καταχρήσεως τῆς κρατικῆς έξουσίας ένεφανίσθη με τὴν εἰσφοράν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸν λεγόμενον «έραυνον Παπανδρέου». Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἐνῷ ἡ Ναυτιλία, πρώτη καὶ καλύτερη ἀπό τὰς ὅλας παραγωγικάς τάξεις, εἰλές στεύση νηὶ πληρώσα τὴν ἀνάλογίαν της τῶν 10 δισεκατομμυρίων δραχμῶν, ἔρχεται ἡ ἀρμόδιος κρατικὴ υπηρεσία καὶ δι' ἑνὸς αὐθαίρετου νομοθετήματος μετα-

βάλλει την ρητώς είς δραχμάς ἀναλογιθέσαν ὑποχρέωσιν εἰς ἀπαίτησιν εἰς λίρας Ἀγγλικάς καὶ ἀξιοῖ οὕτω την πληρωμὴν 15 περίπου δισεκατομμύριών ἀντί τῶν συμμαχηθέντων 10. Νέατα ταλαιπωρίαι τῆς Ναυτιλίας ἐκ τῆς κρατικής ταυτης κακοπιστίας.

Κάτι παρόμοιον συμβαίνει έπισης με κάποιαν προπολεμικήν απαίτησην εισφοράς της Ναυτιλίας εἰς τὸ τότε λειτουργούν Ταμείον Ἀρτου, ὃ οποία άνευδιάσεις καὶ γίνεται σήμερον ἀπαιτητὴ ἀνευ οὐδεμίας νομίμου δικαιολογίας.

Και δεν είναι μόνον τὸ κρούσματος ταῦτα χρησιμοποίησεως τῆς κρατικῆς ἔξουσίας δι- ἐπίβολην ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἀπαίτησεων, μὴ στηριζομένους εἰς τὴν καλὺν πιστὸν.

Μεγάλα, Βεβαίως, είνε τὰ κενά εἰς τὰ Ταμεία τοῦ Κράτους καὶ τῶν ὑπὸ τὴν προστασίαν του δρογιασμῶν. 'Αλλ' η προσπάθεια πληρώσει
ἡ μειώσεως αὐτῶν διὰ τοιούτων μέσων, ἀσχέτως τού ἐαν ἐπιτύχη η ὄχι,
ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὸν βαθὺν κλωνισμὸν τοῦ γοյητρίου ἔκεινων, οἱ δι-
ποιοὶ χρηματοποιούν τὰ μέσα ταῦτα. Διερωτᾶται, οὖτω, κανεὶς ἔαν ἀ-
ξίζῃ τὸν κόπον; ή δὲ λίγους χρῆμα νὰ καταρράκων ἀνεπανορθώτως τὸ
γογτρόν του καὶ νὰ δημιουργή τὴν ἐντύπωσιν τῆς κακοπιείας εἰς τὰς
σχέσεις του καὶ τὰς δοσοληψίας του.

Οταν δημιύρωμεν περὶ προσελκύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ ξένου κεφαλαίου εἰς Ἑλληνικάς ἐπίχειρησις, ὅταν κοπτώμεθα ὑπὲρ ἐπανόδου ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τὴν ὑπὸ ξένης σημαίας ναυτιλιακῆς ἐπίχειριματηρίας τῶν Ἑλλήνων, πρέπει νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι πρωταρχικὸς ὄρος διά τὴν ἐπιτυχίαν τῶν προσπάθειῶν μας εἶναι ἡ υπάρκεια ἐμπιστούντης καὶ σχέσεων καλοπίστων. Διότι ἀνεύ της βασικῆς αὐτῆς προϋποθέσεως κάθε προσπάθεια είναι καταδίκασμένη εἰς ἀποτυχίαν.

Διὰ τοὺς ἐφέδρους ἀξιωματικοὺς τοῦ Β.Ν.

Κύριε Διευθυντά,

Προσφεύγουμεν εἰς τὰς φιλοξένους στήλας τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας, γνωρίζοντες τοὺς φιλοτίμους ἄγνως σας διὰ τὴν πρόσθον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας καὶ εὐπλετούντων, ὅτι βάθε εὑρώμεν ἔνθερμον ὑποστήριξιν δί' αὐτῶν, τοῦ δικαίου αἵτηματός μας.

Μεταξύ τῶν ἄλλων κακῶν, ποὺ σήμερον μαστίζουν τὴν ναυτιλίαν μας, μὲν εἰνὲ ή ἐλέψιψι πληρωμάτων καὶ δὴ ἀνθυποπλοάρχων, διαπιστωθὲν πολλάκις, ἔτι δὲ καὶ τελευταίως ὑπὸ τοῦ περιοδικοῦ σας, ἔτερον δὲ εἰνὲ τὸ τῆς ἀνάγκης τοῦ συγχρονισμοῦ τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως.

Μία λύσις τών άνωτέρω δύο σοδαρῶν ζητημάτων είνε, κατά τὴν τα-
πεινή μας γνώμην, ἡ ἀμεσος χρησιμοποίησις ὑπὸ τοῦ E.N. τῶν ἐκ τοῦ
B. N. ἀπόλυτομένων ἔφεδρων ἀξιωματικῶν. Οἱ νέοι αὐτοὶ καὶ ναυτικῆν
πεῖραν ἔχουν ἀποκτήσαι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ B. N. θητείας
των, (ἢ νῦν ὑπάρχουσα ἀρχαιοτέρα σειρά ὑπῆρει συνεχῶς ἐπὶ τε-
τρετιάν) καὶ γνωσταὶ τῶν τελευταίων ὄργάνων ναυτικοῖς εἰναι.
διότι, ὡς εἶνε γνωστὸν τοῖς πάσι, ἐπὶ τῶν πολεμικῶν πλοίοις τὸ πρώτον
ἐποπθετήθησαν αἱ συσκευαὶ τῶν «ραντάρ», «γυροποτίδων», «ηχοβολι-
στικών» κλπ., ἐδόθη δὲ εἰς αὐτοὺς ἡ εὐκαιρία τῆς πρακτικῆς ἔξασκη-
σεως, ἔκτος τῆς θεωρητικῆς, ἣν εἰς τὴν σχολὴν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς
ἐκπαίδευσεώς των. Ἐλάσσον.

Δυστυχώτερα, ούτως ούτοι δὲ δύνανται, συμφώνικας πρὸς τὴν Ισχύουσαν στήμερον νομοθεσίαν, νὰ εἰσέθουν εἰς τὸ E. N.: παρὰ μόνον ὡς... ναυτόπαιδες, διότι ἀπὸ τὸ 1.150 καὶ ἐντεῦθεν ἡ θαλασσίστος αὐτῶν ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίων του B. N. ὑπολογίζεται οὐχὶ ὀδόληρος ἄλλα καὶ σημεῖα. Οὕτω, ἐνώ ὑπηρεσίουν ἐπὶ τρεπταίν καὶ πλέον ἐπὶ πολεμικῶν πλοίων, οὐδὲ τριετὶ θαλασσίστον ὑπηρεσίαν διαθέτουν. Παρούσιά εἶται οὕτω τὸ θέαμα ἀξιωματικοῖ δεδοκιμασμένης πείρας χρονιτίσαντες κιβερνήται ἢ ὑπάρχοι περιπολικῶν ἢ γαρκαλιευτικῶν ἢ καὶ ἀξιωματικοί ναυτίλιας ἐπὶ ἀρματαγγώνων καὶ μάλιστα κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ διαντροπολέμου, νὰ ὑπηρετοῦν ὡς ναυτόπαιδες καὶ οὐτέ τάς διαταγάς τῶν ἐκ τῆς Σχολῆς τῆς Υδρας ἔξελθοντων γεοσσῶν τῶν 17 ἐώς 18 ἔτη, οἵτινες ἔλαθον, μετὰ διετὴ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἀνεύ ἐξετάσεων, τὸ δίπλωμα τῶν.

Πάντες, λοιπόν, οὗτοι, ἀπολυμένοι, ἐνῷ ἐπιστρέφουν εἰς τὸν πολιτικὸν τῶν Βίον, ἥσυχοι ὅτι ἔπρεψαν τὸ πρὸς τὴν Πατρίδα των καθηκόντων ἀντιμετωπίζουν τὸ διλήμμα ποὺ νὰ ταρπώσι πρὸς ἄλλα χερσά εἴσαγγέλματα, ἐφόδον προστατεύονται ὑπὸ τοῦ Νόμου 751 καὶ νὰ ἀρχίσουν μίαν νέαν ἐργασίαν εἰς ἡλικίαν 27—28 ἐτῶν ἢ νὰ ναυτολογηθούν, ὡς ναυτόπαιδες, ἐπὶ πλοίων τοῦ E.N.

Ἐντεῦ ἀγέκτον οἱ νέοι αὐτοὶ, ποὺ προσέφερον καὶ προσφέρουν ἀκόμη, κάθε ἰκμάδα τῶν καλλιτέρων των χρόνων, διὰ νὰ κρατήσουν ὑψηλὰ τὴν Κυανόλευκον, νὰ ζητούν σκέπτην καὶ σωτηρίαν. ὑπὸ ένεας σημαίας; Δὲν αἰσθάνεται δὲ λύπην αὐτῆς βλέπομασα αὐτοὺς ποὺ προέταξαν τὰ στήθη των διὰ τὴν ὑπεράσπισιν της, νὰ μὴ ήμποροῦν νὰ εύρουν μιαν θέσιν ὑπὸ τὰ πιτυχία της τάρας ποὺ δίκινον ἔξειλον;

Πρέπει, λοιπόν, νὰ ληφθῇ ἐν μέτρον καὶ δι' αὐτοὺς καὶ νὰ δοθῇ συγχρόνιας καὶ μία λύσις εἰς τὰ προαναφερθέντα κακά, ποὺ μαστίζουν τὴν Ναυτιλίαν μας.

Περιορίσμας τῆς θαλασσίου ὑπηρεσίας εἰς τριετή, ἀντὶ τετραετοῦ, διὰ τοὺς προσανθερέντας ἀξιωματούς τοῦ Β. Ν., δῶς λάδουν τὸ δικαιώματα συμμετοχῆς εἰς ἔετας δι' ἀπόκτησιν διπλώματος γ' τάξεως ἡ ἐὰν τοῦτο δεῖν εἴνει δυνατόν, ἐπέκτασις τοῦ Νόμου 1637, δῶς καὶ ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ ἐντεῦθεν ἡ θαλασσίας ὑπηρεσία ἐπὶ Β. Πλοίων λογίζεται δόλοκληρος, εἰνὲ τὰ μόνα ἔνδειγμένα μέτρα, ποὺ πρέπει νὰ ληφθοῦν, διὰ τὴν ἀμεσον ἐπίλυσιν τῶν προσανθερέντων δύο προδηλωμάτων. Θά ἐπιτευχθῇ οὐτών η εἰσοδος εἰς τὸ εὐγενές σώμα τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. νέων ἀνδρῶν, πεπειραμένων, μὴ ἀντιμετωπίζοντα διὰ πρώτην φορά τὸ ύγρον στοιχείον καὶ τελείων καταποτισμένων ἐπὶ τῶν τελευταίων ναυτιλιακῶν ἐφευρέσεων.

Έλθηναι 6)3)51 Έφεδρος Αξιωματικός B. N.

Bus. Telephone:

Hom Telephone:

BOWLING GREEN 9-4552-3

MAIN 4-3999

ANDROS SHIP SUPPLY Co
ENGINE & DECK SUPPLIES
GROCERIES, MEATS & PROVISIONS
95 BROAD STREET
NEW YORK N.Y.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάρτιος.—*“Η ναυλαγορά κατά τό α’ δεκαπενθήμερον τού Μαρτίου παρουσιάσεις μιαν σταθερότητα διά πρότην φοράν κατά το τρέχον έτος.* Εφοτισταὶ καὶ ναυλωταὶ προτιμούν ήδη τάς μακροχρονίους ναυλώσεις. Συνεχῇ τοξίδια προσεφέρθησαν, κυρίων διά κάρδουνα, εἰς την Δυτικήν Εύρωπην καὶ 5 ἔως 6 ἀμερικανικά σκάφη ἐκλεσθησαν (συνεχῇ ταξίδια διά Β. Γαλλίαν) μὲν ἔναρξιν Ἀπρίλιου—Μάιου καὶ ληξὶν εἰς τὸ τέλον τοῦ 1951. Βάσις οἱ ναυλοὶ τῆς W. S. A. (δόση 12.15 μὲν 1000 τόν., ἐκφόρτων καὶ 11.75 μὲν 2500 τόν.). Διὰ τὰ ἔνα σκάφη προσεφέροντο 2 δολλάρια ὀλιγώτερον. Γενικῶς δοι οἱ τοιεις παρουσιασαν σταθερότητα, ἐξαιρέσει τοῦ Ντάιρεν (Κίνας), που ὑπετιμήθη κατά 2—3 δολλάρια. Ἀντιθέτως πρὸς τὰ φορτηγά, τὰ δεξαμενοπλοιοί ἐνεφάνισαν καὶ τάς μεγάλας ἀμερικανικά ἑταῖριας ἐνδιαφερομένης διά μακροχρονίους ναυλώσεις διαρκείας ἐνὸς ἔως δύο, μέχρι καὶ πέντε ἔτων. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἐπὶ 18 μῆνας πιλόρωνται στήμερον 50% ἄνω τῆς βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., ἐνώ δι’ ἕνα ἔως δύο συνεχῆ ταξίδια ἐξακολουθούν πάντοτε νότι πιλόρωνται 200% ἄνω, μεν ἔναρξιν Μαρτίου — Ἀπρίλιου. Σημειωτέον ἀκόμη, ὅτι διά τὰ δεξαμενοπλοιαὶ οὐδέμια πρὸς τὸ παρὸν υφισταται ἐνδείξις, ὅτι ἡ ναυλαγοράθη μεταβλήθη. ἔστι καὶ ἀν τὸ θέρος ἀρούσιν ἐνωπότεον!

• Η Ἰσπανία και ἡ Μεγάλη Βρετανία υπέγραψαν ἐμπορικήν συμφωνίαν αὐξησεώς τῶν συναλλαγῶν των. Ἡ Ἀγγλία θὰ εἰσαγάγῃ σιδηρομεταλλεύματα, πυρίτην, πότασσαν και φρουτα, η δὲ Ἰσπανία ἀνθρακας, προϊόντα σιδήρου και χάλυβος, χημικά και διάφορα ἄλλα βιομηχανικά προϊόντα.

- Μεταξύ των γνωστών γερμανικών έργοστασίων Κρούπτ και μιας βιο-μηχανικής έταιρης χάλυβος του Καναδά υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας. Οι Κρούπτ θα ιδρύσουν εις Καναδάν έργοστασιόν, τὸ δόπιον θά-κατασκευάση σιδηράς γεφύρας και μηχανάς Ντζέλ.
- Προσέλθηκε στην Ελλάδα ο Αλέξανδρος Καραϊσκάκης, Πρόεδρος της ΕΠΕ ΔΕΗ, που απέτισε 1.710.000

- Παρά το γεγονός, στις υπάρχουσες εις τὰς Ἡμέρας. Πολιτείας 1.718.000 φορτηγά Βαγόνια είς τὴν ὑπέρεσιαν τῶν διαφόρων στοιχοδρομικῶν ἑταῖρων (ἔξαιρεται τῷ Βαγονίῳ—δεξαμενών καὶ ψυγείων), ἐν τούτοις δὲ ἀριθμός των είνει ἀνεπαρκής, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς αὐξηθείσας μεταφορικὰς ἄναγκας τῆς χώρας. Χρειάζεται ἀκόμη 750.000 τούλαχιστον. Πολλαὶ φορτηδοῖς μεταλλεύμάτων καὶ ἀνθράκων καθυστεροῦν εἰς διαφόρους ἀμερικανικοὺς λιμένας ἐκ τῆς ἄνωτέρω αἰτίας.

• Εἰς τὴν Κούδαν πρόκειται ὑ' ἀρχίσῃ κατ' αὐτάς ἡ ἐκμετάλλευσις πλουσιωτάτων κοιτασμάτων μὲ παπλέλλευσι τριών χωριών, μαγγανέλας, Βαρίτου καὶ ἁμιάντου. Λόγω της γειτνιάσεως της Κούδας μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ χάρις εἰς τοὺς στενούς πολιτικούς καὶ οἰκονομικούς δεσμούς τῶν δύο χωρῶν, προβλέπεται ταχυτάτη ἡ ἔναρξις τῶν ἔργαστων ἀνορθωδειῶν.

• Η Κυβέρνησης τοῦ Ἰσραὴλ ἀπεφάσισε τὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς κλωστούφωνικών προϊόντων ἀπὸ 47 ἑκατομμύρια δολλάρια ἐπίστις, ποὺ ἀνέρχεται σήμερον, εἰς 62 ἑκατόν, δολλαρίων. Πρὸ τοῦ σκοποῦ αὐτὸν θὰ διατεθούν 9 ἑκατομμύρια δολλαρίων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ψιφιστέμαντων ἐργοστασιῶν. Αἱ ἐπέκτασίες θὰ ἀφοροῦν τὰ βιομηχανίας βάρβαρος, ἔριου, ιούτης, καθὼν καὶ τὴν ταπποτυργίαν. Τὸ Ἰσραὴλ βασιεῖται ἐπὶ τῶν ἀνώνερων βιομηχανιῶν πρὸς αὔξησιν τῶν ἑκαγωνῶν του·

- Η Ήμερη πολιτική των Ήγουμενίων Πολιτειών πρόκειται κατ' αυτάς να ζητήσει παρά του Κογκρέσου την αδειαν ασκήσεων με γαλυτέρου ελέγχου επί των έμπορικων πιστώσεων, πρός τον σκοπὸν τῆς μειώσεως τῆς αγοραστικῆς ικανότητος τῶν διαφόρων ἐπιχειρήσεων. Διά τού τρόπου τούτου θέλει ἐπιδιώκθητι καταπολέμησης τοῦ πληθωρισμοῦ.
- Δέκα όκτω ἐν δύο έθνη προδεδηλώσαν τὴν πρόσκλησιν τῶν Ήγουμενίων Πολιτειών, τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας δια συνομιλίας ἐπὶ τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς διαθέσεως τῶν πρώτων υἱῶν.
- Αὐτὸς πάλιν φασὶ ἀπό τοῦ τέλους τοῦ διηγέροντος πανεπιστήμου τοῦ

Δια πρώτη φορά από του τελούς του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τη γερμανικά έμπορικά πλοία ήρθισαν ταξιδεύοντα υπό την σημαίαν της δημοκρατίας της Δυτικής Γερμανίας, ηπίς φέρει τα χρώματα μαύρου, έριθρου και χρυσού.

- Η Διεθνής Επιτροπή διαδέσεσα της γαιανθρακοπαραγωγής του Ρούρ περιέκοψε τὴν πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητα ἀπὸ 6.830.000 εἰς 6.280.000 τόν., διὰ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ τρέχ. ἔτους. Διὰ τὴν ίδιαν περίοδον ἀπεφασίσθη ἡ εἰσαγωγὴ 200.000 τόν. ἀμερι-

κανικού ἄνθρακος.
Παρά τὰ μεγάλας παραγγελίας πολεμικῶν εἰδῶν, τὰς ὅποιας ἔλα-
βον αἱ Βιομηχανίαι αὐτοκινήτων καὶ παρά τὴν περικοπὴν τοῦ χάλυβος,
Ἐν τούτοις ἡ παραγωγὴ αὐτοκινήτων κατά τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται
ὅτι δεῖν θα είναι μικρότερά των πάντες ἑκατομμυρίων τεμαχίων.
Ἡ κατανάλωσις ἀκατέργαστον ἐρίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας
ὑπὲλθει κατόπιν τῆς περιόδου ἦτος εἰς 142.46 ἔκατα λιβρών καὶ ποτὲ ἀντέτο-

ανήλικες κατά το παρελθόν είσιν 624.6 έκατ. λιθρών κατ' ήπια ανωτέρα της κατού 1949 κατά 100 έκατον. λιθρών. αφ' έτέρου ή κατανάλωσις τους άνηλθεν είσιν 1.246.286 τόν. καὶ ήπια 11% ανωτέρα του σημειώθηντος κατά τό 1947 ρεκόρ.

• "Η 'Αργειντίνη είσηγατε το παρεθόν έτος 1.437.838 τόν. γαιανέβρακτων, ήτοι μίαν ποσότητα κατά 86.072 τόν. άνωτέρων, έναντι τών είσαγωγών του 1948. Τας κυριωτέρες ποσότητας έπρομηθεύθη από την 'Αγγλική (976.213 τόν.) από την Νότιον 'Αφρικήν (130.452 τόν.) και από την Πολωνίαν (117.340 τόν.).

• Ἐνδείξεις υπάρχουν, δτι αἱ Ἕνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ πωλήσουν μεγάλας ποσότητας ἀνθράκων εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Ἐύρωπην μέχρι τέλους τοῦ τρέχ. ἔτους. Ὑπολογίζεται, δτι θὰ φορτωθούν 10 ἔως 15 ἑκατομ., τῶνων, εναντί μόνον 500.000 τόν., ποὺ ἀπεστάλησαν κατό τὸ 1950. Ἡ παραγωγὴ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν υπολογίζεται εἰς 500 ἑκατομμύρια τόνων καὶ πλέον, μὲ τὴν σημερινὴν δὲ κατανάλωσιν θὰ υπάρχει μία διαθέσιμος πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότης 55 ἔως 70 ἑκατομμύριον τόνων.

πιανούντων τού.
Κατό τὸ τέλος τοῦ τρέχ., μηνὸς τὸ σύνολον τῶν ὀκεανοπόδρων φορτηγών καὶ τάκερων τῆς Ἰσπανίας τὸ θέμαστα τὰ 124 πλοῖα.

Τῶν ἴσων πεντακοσίων τριών ἔχους ἐπιπλεόντα τὰ 12 διλικεῖαι ἀπόδειξιν σκα-

Τόν Τανούσιουν τρέχ. Στους εσπειρωθσαν 12 σύλικι απώλεια σκοφών και 715 περιπτώσεις αδιάβριων. Απώλειας ναυτιλίουμενών, έυπυκών, δεν έπιμειώθησαν. Αι δίλικαι απώλειαι αναφέρονται εἰς τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν (ἀπότεφρωσις τοῦ ὑπερωκεανοῦ Γέωργου. Οὐάσιγκτων) εἰς τὴν Βαλτιμόρῳ), τὴν ἄγγιλκην, ισπανικὴν καὶ Ιαπωνικὴν μὲ δύο πλοῖα δι' ἐκάστην καὶ τὴν βραζιλιανήν, αὐτροπλασιάνην, δλανιδικήν, ἐλληνικήν καὶ καναδικήν μὲ ἐν πλοϊοῖς δι' ἐκάστην. Τὸ ἀπόλεσθεν ἔλληνικὸν ἦτο τὸ μι-

«ρὸν φορτηγὸν «'Αρίων» 835 τόν. γκρός

• Τό γραφειον σταθεροποιησεως των τιμων ανήγγειλεν, ότι καθώρισε σταθερας τιμας δια την έσχατην, ινθρακος έκ των Ημιμένων Πολιτειών, με κέρδος 50 σέντς κατά τόννον, έαν ο φορτωτής είνε και παραγωγός και 60 σέντς, έαν ο φορτωτής είνε άγοραστης έκ των άνθρωπων κωρυχείων. Εύτυχως εις την σταθεροποιησην δὲν συμπεριλαμβάνονται οι ναυαροι.

⁶ Η Αιγύπτιος έξακολουθεί γάρ εμποδίζη εἰς τοὺς λιμένας της κάθε παροχής εύκολιας δι' ἐπισκευάς, ἀνθράκευσης καὶ ἐφόδιασμόν, εἰς δοσοπλοΐα τερρίαιμβανούται εἰς τὸν γνωστὸν μαυροπίνακα, διότι εἴχον ἔνεργον μεταφοράς πρὸς τὸ Ἰσραήλ.

⁷ Οἱ περιόδοι ἔργων τῆς Ἑλλάς τῶν Ἀρχαίων ἢ Φερεύες

• Ο περιφόρμος αρχήγος της «Ενώσεως των Αμερικανών ανθρακωρχών», ότι διασπορέας, σάφαλος, μαρφόη έργατικού γένουτον και πατριώτη, ό Τζών Λιούις, συνεκέντρωσεν από τα μέλη της «Ενώσεως» του ποσού 8.000.000 δολαρίων, μέν θα δόπιον καθηματοδότησεν, έρευνας διά την χρηματοποίησην του ανθρακού, ως κινητηρίου δυνάμεως, αντί του πετρελαίου και τών φυσικών αέριών.

• Η πολιτική θεωρείται σημαντική. Πολλοί πολιτικοί

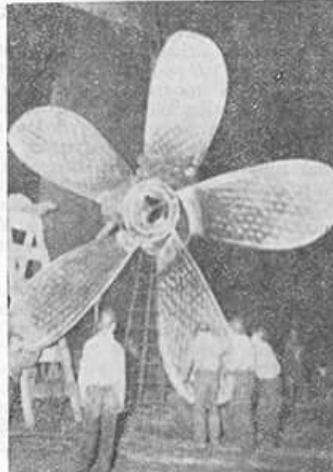
• Η πολεμική Βιομηχανία των Ηνωμένων Πολιτειών παραγει στηρίζοντας 7% μόνον της ολης Βιομηχανίας παραγωγής της χώρας. Μετά έγινε τό ποσοστό αύτο έδω ανέλιξη είς 20% περίπου. Η ανάλογια αφορά τα παυτικά είδη που παράγονται στην Αμερικανική δύναμης έχει στηρίζει την

• Ή μεγαλυτέρα ἐλλειψις είς τὰ προϊόντα τοῦ χάλυβος είνε τῆς τῶν γαλυνδοφύλλων. Τό είδος τοῦτο γορεάζεται προσπότερον ὥ δὲ απηει-

χαλινούφων. Το ειδός τουτο χρειάζεται περισσότερον, ν οε σημερινή παραγωγή του δεν καλύπτει τάς άναγκας της ζητήσεως.

Είς τα ναυπηγεία τού Τόντ τού Μπρούκλιν κατεσκευάσθη τελευταίως και έποιθετήθη ἐπί ἐνὸς φορτηγοῦ τῆς «Ισθμια Λάιν» νέα ἀσύνθητη

και επικοινωνήσεις επί της φορτηγής της πόλης θα μπορεί να γίνει συνοδευτική έλιξ με πέντε πτεράνια αντί τών κοθιερωμένων τεσσάρων.



δάς ἐπώλησε 177 χιλ. τόν. ἐκ τῶν ὅποιων 149 χιλ. τόν. εἰς τὴν Ἰταλίαν. Τὰ πωλήθεντα εἰς τὰς Ἰνδίας σιτηρά δὲν περιλαμβανούνται εἰς τὸ δώρον τῶν 2 ἑκατομ. τόνων. Καὶ μια ἀπόδειξις τῆς σπουρινῆς ζωρότητος τῆς ναυλαγορᾶς: Τὰ πρὸς ἔξαγωγὴν φορτιά ἀπό τὰς Ἰνδίωνας Πολιτείας ἔφθασαν τὰς 686 χιλ. τόνων καὶ αἱ πωλήσεις τοῦ τελευταίου διμήνιου ἔχονταν πρὸς τὰς πραγματοιηθείσας κατὰ τοὺς χιλ. εἰς τὴν Ἰταλίαν. Ο Κανα-

- Παρά τάς ἑστερικάς ἀνάγκας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς ὑλικά παντὸς εἶδους, ἐν τούτοις τὸ ἔξεγωνικόν ἡμέτοιρον θὲ ἔξακολουθήσῃ καὶ οἱ ἔξαγωγεις τὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νά ἔφοδιάζουν τοὺς πελάτας των, ὅπως καὶ πρότερον. 'Ακόμη καὶ διὰ τὰ λιπάσματα, τῶν ὅποιων σημαντική προβλέπεται ἐλλειψις διὰ τοὺς Ἀμερικανούς γεωργούς, οἱ ξένοι συνάδελφοι των θὰ δυνηθοῦν νά ἔξασταίσουν ικανή ποσότητα. Τὴν ἀρχὴν ταῦτην ἄκολουθούν οἱ Ἀμερικανοί, ίνα μὴ παρουσιασθῇ ἐλλειψις εἰς τὰς ἀλλας χώρας, ἡ ὁποία πιθανῶς νά γίνη αἵτια μειώσεως τῆς παραγωγῆς των, έστω καὶ ἀν παράγουν οἰνόπνευμα, ὡς ἡ Γαλλίη μεταλλέυματα, ὡς λ.χ. ἡ Χιλή. Ἡ γεωργική καὶ βιομηχανική παραγωγὴ τοῦ οἰνοθέρου κόσμου καὶ τῶν δύο ήμισφαιρίων είναι τὴν ἀνωτάτην αὐτῆς ἀπόδοσιν. Θεωρεῖται εἰς ἑκάτην της εἰρήνης.

• Περισσότερον του 113 τών είσαγωγών τών "Ηνωμένων Πολιτειών προέρχεται από την Λατινικήν "Αμερικήν. "Εκείθεν εισάγονται τα 96% του καφέ, τα 86% της ζάχαρεως, τα 61% τών πτερόσιών, τα 46% των έριων και τα 25% τών μεταλλευμάτων. "Αφ' έπειτα οι έδαφοι για πρόσθια είδους αυτοκίνητα, 40% είναι κλουστούφαντουργικά προϊόντα, 38% είναι χημικά ποιαντά, 30% είναι μηχανήματα και 30% είναι προϊόντα σιδήρου και χάλυβας.

λυδος.

Ο «Ενα άδραυσικόν ἔργον ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα ἐν τῷ κόσμῳ πρόκειται ν' ἀρχίσῃ πραγματοποιούμενον κατ' αὐτάς. Αἱ Κυβερνήσεις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ ἀπέστισαν, ὅπως μία ὑδατίν ὁδὸς συνδέσῃ τὰ μεγάλας λίμνας μὲ τὸν Ἀτλαντικὸν Ὡκεανόν. Μέσω τούτου Ποταμού τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου θά δύνανται ὡκεανοτόφα φορτηγά νά φθάνουν μέχρι τῶν παραλιών των Βιομηχανικῶν πόλεων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν μεταφέροντας κατ' εὐθεῖαν μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Νέαρικ, τὸ Βιζαγκαπτάνιον καὶ τὸ Λαμπράτον. Θά συσταθῇ μία καναδομερικανικὴ ἐπαριθμία, ή δοπία θά ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων, ἀτίνα, παραλλήλως πρὸς τοὺς ἐμπορικούς σκοπούς, θεωροῦντας ὡς ἔχοντα καὶ στρατηγικήν ἀξίαν διὰ τὴν ἀμμυντινὴν τῆς Ἀμερικῆς, διότι μειώνουν διὸ τὰ πλοιά τὸ κινδυνον ἐκ τῶν ὑποθυρηκίων. Τὰ πλουσιότατα μεταλλεύματα τοῦ Λαμπράτον θὰ μεταφέρονται, μὲ ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας, εἰς τὰς θύρας τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῶν καναδικῶν χαλυβουργείων. Πέραν τῶν εἰσαγωγῶν, ή νέα αὐτὴ ὁδὸς θά ἔξασφαλίσῃ καὶ σημαντικάς ἔξαγωγάς στηρών καὶ πετρελαίων ἀπὸ τὰς περιοχὰς τῶν λιμνῶν καὶ

τοῦ Ἀνατολικοῦ Καναδᾶ, καθὼς καὶ γενικῶν φορτίων ἀπὸ τὰς πλουσίας βιομηχανικάς περιοχάς τοῦ Σικάγου, τοῦ Ντιτρόϊτ, τοῦ Τολέδου, τοῦ Μπούφαουλ καὶ ἄλλων. Τοῦ δόλου ἔργων προϋπολογίζεται, δητὶ θάτα στοιχίου 500 έκατομμύρια δολλαρίων, δητὶ θάτα συμπληρωθῆ ἐντὸς 4½ ἑτάν καὶ δητὶ ἡ σχετική δαπάνη θέλει ἀποσεβασθῆ ἀπὸ τὰ διδίκια τῶν πλοίων ἐντὸς μιᾶς 50ετίας. Κατὰ τὸ 1955 ωρίεν δυνατότη τὰ νέα μεταλλεύματα του Κεντέπε καὶ τοῦ Λαμπραντόρ να φθάνουν κατ' οὐθείαν εἰς τὰ ἀμερικανικά ἔργοστάσια. Ἀντίδρασις διὰ τὸ ἔργον τούτο ἔξεδηλώθη κυρίως ἀπὸ τὰς σιδηροδρομικάς ἀεταρίας καὶ απὸ τὰς διοικητούς τῶν ἀνατολικῶν λιμένων, δεδομένου δητὶ ἡ πραγματοποίησις τού θα ἐπιφέρει ἐν καιρῷ μιαν σημαντικὴν μεταδολήν εἰς τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῶν ἄνω τοῦ ἀκρωτηρίου τοῦ Χάττερος λιμένων, με-ἀποτέλεσμα την μείωσιν τῶν ἔργασιών της Νέας Υόρκης, τῆς Φιλαδέλφειας, τῆς Βαλτιμόρης, τῆς Βοστώνης, τοῦ Νόρφολκ καὶ τοῦ Νιούπορτ Νιούς.

¶ Ένιδιος τού τρέχοντος έτους αμερικανικά στρατεύματα 300.000 ανδρών περίπου (συμπεριλαμβανομένης και τής αεροπορίας) θά σταλούν πράξη στάθμευσιν είς την Εύρωπην. Σημαίνει τότε σημαντικά μεταφοράς δι' αμερικανικών σκαφών παντός είδους έφοδων διά τὸν ἐν λόγῳ στρατόν. Ως γνωστόν, οἱ «Αμερικανοὶ δὲν έφοράζουν κανένα είδος τροφίων ἀπό τὰς χώρας ποὺ σταθεύουν, καταναλίσκουν δέ, ὡς στρατοί, τετραπλάσιο τῶν δοσῶν χρειάζονται ώς πολίται.

• Η ἡρις μεταξύ "Αγγλων και' Αμερικανών διά τὴν ἡγεσίαν τῶν στόλων τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀπεκάλυψε μερικοὺς ἀριθμοὺς διά τὴν σημειώνην δυναμιῶν ἀμφοτέρων. Οἱ ἐν λόγῳ ἀριθμοὶ ἔνεχουν διάσηφέρων ἀπό της πλευρᾶς τῆς καταναλώσεως πετρελαίων και' τῆς θεοβαίας πλέον ἐργασίας τῶν δεξαμενοπλοίων διά τὰ δύο ή τρία προσεκή ἐπι. Η "Αγγλία ἔχει ἔτοιμα δι' ἐπιχειρήσεις 168 σκάφη και' ἡ Αμερική 600. Η "Αγγλία διαθέτει 9 ἀεροπλανοφόρα και' ἡ Αμερική 25. Η Αμερική διαθέτει 3000 ἀεροπλάνα γαυτικῆς συνεργασίας, ἔναντι μὴ γνωσθέντος ἀντιστοίχου ἀγγλικοῦ ἀριθμοῦ. Ἐν ύπηρεια διατηρεῖ ἡ "Αγγλία 135.000 ἀνδρῶν και' ἡ Αμερική 500.000, ἡ δὲ "Αγγλία ἔχει ὅπλα ναυπήγησιν πολεμικά σκάφη ἄξιας 540 ἑκατοντ. δολλαρίων και' ἡ Αμερική ἄξιας 6000 ἑκατοντ. δολλαρίων. Μετὰ ἐν τοῖς προβλέπεται αἱ κατωτέρω αὐδῆσεις; "Αγγλία 200 πλοῖα και' 145.000 ναῦται, Αμερική 1200 σκάφη 800.000 ναῦται, 6000 ἀεροπλάνα γαυτικῆς συνεργασίας, 40 ἀεροπλανοφόρα και' διπάνη 10 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

- Οι Ρωσοί θυρούδουν από τίνος, ότι έπειταχον μειώσιν τών τιμών τών τροφίμων και ότι οι έργαταις των άγοράσουν εύθυνότερον τα τρόφιμά των παρ' όσον οι 'Αμερικανοί έργαταις. 'Ιδουν ἐν προκειμένῳ ἡ ἀλήθεια: Μίαν λίτραν ἄρτου ἐν Ρωσίᾳ τὴν ἀγοράσει δὲ εἰδικευμένος ἔργατης με ἔργασίαν 16 λεπτών, ἐνώ ὁ 'Αμερικανὸς τὴν ἀγοράσει μὲ ἔργασίαν 6 λεπτών. Διὰ μίαν λίτραν γάλακτος αποτείται ἐν Ρωσίᾳ ἔργασία 16 λεπτών καὶ ἐν 'Αμερικῇ 9 λεπτών, διὸ μίαν λίτραν βοείου κρέατος ἐν Ρωσίᾳ ἔργασία 41 λεπτών καὶ ἐν 'Αμερικῇ 35 λεπτών καὶ διὰ μίαν λίτραν λαχανῶν ἐν Ρωσίᾳ ἔργασία 58 λεπτών καὶ ἐν 'Αμερικῇ 4 λεπτών. Εἰς τὰ ἐνδύματα ἢ σύγκοισις καθίσταται ἀπίστευτος. 'Ο ἴματσιμὸς ἐν Ρωσίᾳ είνει κατὰ 20 φορὲς ἀκριβώτερος ἀπὸ τὰς ἀντιστοίχους ἐν Αμερικῇ τίμας.
- Η 'Αγοράς ἔχει σύμφωνον ἀλιγάτορον ἀποθέματα τοσούτην καὶ πολὺ

- Η Αγγλία έχει σπουδέαν διλγόνωτα απόβεμάτα τροφίμων και πρώτων υλών, άπό δεκατέσκε πάνω το 1938, ένων δι πληθυσμός της κατηνάλωσε κατά το 1950 άσυγκρίτως μεγαλύτερα ποσόστητας, ένων συγκρίσει πρός το 1938. Έφοδον δεν θά καταστή δυνατός δι σημαντικού περιορισμούς της κατανάλωσεως τροφίμων. Θά πρέπει κατ' άναγκαν νό γίνουν μεγάλαι είσαγωγαι τροφίμων είς την Αγγλίαν, καθώς έπισης και πρώτων υλών, ίνα αφ ένος μεν σχηματισθούν επαρκή απόβεμάτα και αφ άλλου ικανοποιηθή ή λίπτησις. Προβλέπεται, συνεπώς, διτι θέλει συναθροή συμφωνία με την Αργεντινήν διά την προμήθειαν κυρίων σιτηρών και κρέατων.

• Η παραπρέσου κατά τας αρχές του 1730 η πόλη της οποίας
νας δεν θά είναι διανοτάν για έπανωρθή και έφετός, λόγω τών μεγάλων
αγγλικών άναγκων εις πρώτας υλας και τρόφιμα. Αι είσαγογαι θά εμ-
φανισθούν και πάλιν άνωτερα των έξαγωγών και το άγγλικον νόμισμα
θά κλονισθή απαξ έτι, έκτος έαν παρασεχθή σημαντική έξι Αμερικής
βοηθεία.

• Η γερμανική γραμμή της Βορ. Αμερικής άνασυστάται. Τὸ παν-
μακόν «Χόμελαν» (τέος «Βραζίλια»). Θά έπανωρθή με γερμανικόν
πληρώμα και θά άρχιστον ἀπό την Ιη., Ιουνίου τὰ τακτικά δρομολόγια
ἀπό το Αμερικούν. Μακράς μετακευάς θά ύποστη τὸ σκάφος εἰς τὴν
Γενισβαν, ἵνα ἀποκτήσῃ τὴν μεταφορικήν του, ικανότητα εἰς 1838 ἐπιδά-

τας διὰ τὴν ταυριστικὴν θέσιν καὶ 85 μόνον διὰ τὴν πρώτην.
① Νέον εἶδος σκωρίας, τῆς ὅποιας ἀνεξήγητος εἶναι ἀκόμη ή προέλευσις, ἀπειλεῖ καὶ περιοριστικά την σημαντικῶν τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐφετεινῆς συγκομιδῆς του γάιου εἰς τὰς Ἰωνικές Πόλεις. Λεβητοῦντος ὅτι ἡ Βόρειος

Ως του σίτου εις τας μνημειας πολιτειας, δεσμωτευον οτι η Βορειο-

¹ Αμερική παράγει τό τρίτον και συχνά τό πημισυ της παγκοσμίου παραγωγής, η καταστροφή κατά ένα ποσοστόν της έσοδειας τού 1951 θά προκαλέσῃ δυσχερείας μεγάλας είς τόν άνεφοδιασμόν τών διαφόρων χωρών κατά την νέαν έξαγωγικήν περιόδουν (1951)52.

● Τό ύπερωκεάνιον «Μπρεζίλ» των «Χόμ Λαίνες» άρχιζε από της 1ης Ιουνίου τα δρομολόγια του από το 'Αμβούργον διά την Νέαν Ύόρκην με προσεγγίσεις είς το Χερβούργον και το Σαουθαμπτον. Οικονομικαί τιμαί ναυλών καθωρίσθησαν — δολ. 140 καὶ 155 — ίνα διευκολυνθούν τά τελείων τών φοιτήτων καὶ τῶν μεταναστών. Ή διασείρισης τῆς νέας γραμμής ἀντέθη ἵει τὴν 'Αμβούργον—'Αμερικάνιαν.

● 'Η ἑδραϊκή γραμμή' Ισραὴλ — Β. Αμερικής (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) ὑγόρασε τὸ πέμπτον σκάφος τῆς. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ γραμμῆς «Βεργκράιν», γερμανικής ναυπηγήσεως τοῦ 1928, φέροντος ἥδη τὴν βρετανικήν σημαίαν, 12,800 τόν. Δ.ω. καὶ ταχύτητος 14 μιλλίων.

● Κατὰ τὸ μέχρι Σεπτεμβρίου 1950 δεκαεκτάμηνον διάστημα τὰ 25% τῶν φορτίων του σχεδίου Μάρσαλ, τῶν ἔξαρχετων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, μετέφερθησαν δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Η ἀυτὴ ἀναλογία διετηρήθη καὶ διὰ τὰς τρεῖς κατηγορίας τῶν φορτίων (τράμπς, τάνκερς καὶ λάνερς). Εἰς 65 καὶ πλέον τοῖς ἐκατόν ἀνήλθεν ἐπίσης ἡ συμμετοχὴ κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τὰς πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰσαγωγας.

Ο Μερόληγος αρίθμους καθίσταται αντιτιλπτών τὸ-τεράστιον μεταφορικών έργων όπερ επέβαλθη εἰς τὴν ἀμερικανικήν ναυτιλίαν ἀπό τὰς ἐπιχειρήσεις τῆς Κορέας. Μεταξὺ τῆς Ἰησούλου καὶ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1950 ἡ κίνησις τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν μεταξὺ Βορ. Ἀμερικής — Ιαπωνίας — Κορέας καὶ τάναπλων ἀνήλθεν εἰς 600 χιλ. ἐπιβάτων (στρατιώτας) 6.250.000 τόνων, πορφύρων καὶ 20 ἑκατομμυρίων βαρελίων πετρελαίου. Ἡ κίνησις αὐτὴ δύσημεραι ἔντεινεται μὲν ἀποτέλεσμα τὴν συνεχὴ ζήτησιν καὶ νέας χωρτικότητος. Δι' ὀδόληρων τὸ παρελθόν ἔτος αἱ ἀμερικανικαὶ στρατιωτικαὶ μεταφοραι ἐθέσαν τὰ 12 ἑκατοντά, τόνων εἰς Ἐρνά πορτιά, τὰ 72 ἑκατοντ. βαρελ. εἰς ύγρα καύσιμα καὶ τοῦ 1.200.000 εἰς ἐπιβάτας.

- Προβλέψεις διά την νέαν έσοδειαν σιτηρών των Ηνωμένων Πολιτειών

δερά διετυπωθήσαν ακούσι. Ή αγόραι σαν έχουν ακούσει αρχιές; Η Αυτοδιαλικά πάντας προφέρουσα δύο έκαπτομύρια μπούσες στόιου. Ο «Η κίνησις της διώρυγος τού Σουέζ κατά τό 1950 ένεφαντος νέον ρεκόρ». Ή συμμετοχή των τανκερών υπόρρεε μεγαλύτερα έναντι οιουδήποτε προηγουμένου έτους. Είς 81.795.000 τρ., υπολογίζεται ή χωρικότητος

τών διελθόντων πλοίων έναντι 68.861.548 διά το 1949. Τὰ δεξαμενόπλοια ανήλθον εἰς 52.078.000 τόν. Κατά τὸν μῆνα Δεκέμβριον ἥρχισαν νὰ συμπιούται η πρώτη Ἐλαφρά κάμψις τῆς κινήσεως τῶν τάνκερος, λόγω τῆς λειτουργίας τοῦ ἀγωγοῦ τῶν πετρελαίων πρὸς τὴν Σιδώνα εἰς τὴν Μεσόγειον. Η Ἀγγλικὴ σημαία ἐκράτησε τὴν πρώτην θεοῖς εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ κίνησις τῶν φορτίων μεταλλεύματων ἀπό τὰς Ἰνδίας καὶ τὸν σιτηρὸν ἀπό τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν. Κατὰ μῆνα Δεκέμβριον ἡ κίνησις ἀνῆλθεν εἰς 7.393.000 τόν., ἐκ τῶν δηποτῶν 4.366.000 τόν., ἥσαν δεξαμενόπλοια. Τὰ διελθόντα ἄγγλικα ἥσαν 2.565.000 τόν., τὰ νορβηγικὰ 1.047.000 τόν., τὰ παναμαϊκά 582.000 τόν., τὰ ἀμερικανικά 516.000, τὰ ιταλικά 515.000, τὰ ὅλλανδικα 456.000 καὶ τὰ λιβεριανά 177.000 τόν.

Ο. Ενα παναμαϊκόν λίμνερτο ἐπένδυσθαι εἴς τὴν Γερμανίαν μὲ γερμανικὸν πλήρωμα. Τὴν πλοιαρχίαν ἀνέλαβε Γερμανὸς ἀξιωματικὸς τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. Τὸ μισθολόγιον ἀνέρχεται δι' ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα εἰς 1008 λίρας Ἀγγλίας. Αἱ ὑπερωρίαι πληρώνονται μὲ 1.50 μᾶρκον τὴν ὥραν.

Ο. Ο γνωστὸς Ἀργεντινὸς ἐφοπλιστὴς Ντοντέρο ἀπέθανε πρὸ δημερῶν εἰς ἥλικιαν 64 ἑταν ἀπό συγκοπὴν τῆς καρδιᾶς. Η ἐπαγγελματικὴ τοῦ δραστηριότητος ὑπέρθενε ευρύτατη. Ολόκληρον στόλου πλοίων πάστος κα-

οριστήρια της περιφέρειας ευρυτάτη. Οπλικόν τουλού πλοιού, παρθεν κατηγορίας κατείχε, καθώς και άστροπορικά γραμμάτια. Κατά το 1949 έπωλησεν εις την άργεντινή Κυβέρνησην τὰ πλοιά του και διετέρρος υπόν τα σερόπλανα.

Εἰς 1.350.000 τόν. ἀνήλθον τὰ ἔχαχθεντα ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων σιτοφορτία κατά τὸν μῆνα Φεβρουαρίου. Ρεκόρ ἔνσαντι κάθε προηγουμένου θεωρεῖται ὁ δύκος αὐτὸς τῶν φορτίων καὶ ἀνώτερος τῶν προ-
βλέψεων τῶν ἀρμόδιον τοῦ ὑπουργείου τῆς Γεωργίας κατά 450 χιλ.
τόνων. Τὸ γεγονός ὅτι μία τόσον μεγάλη μεταφορά ἐπραγματοποιήθη,
χωρὶς τὸν ἐλέγχον τῆς κρατικῆς διοικήσεως, ἀπόδεικνει ὅτι δὲν εἶναι
ἀναγκαῖοι κατὰ τοὺς ἔξαγωγεις καὶ οἱ ἐπιβληθέντες περιορισμοὶ εἰς
τὴν διακίνησην τῶν ἔξαγομένων σιτοφορτίων ἀπό ξηρᾶς καὶ ἀπό θα-
λάσσης.

Προτεραιότης είς τάς φορτώσεις δίδεται διὰ τὴν μεταφορὰν σίτου είς τάς Ἰνδίας, τὴν Ἑλλάδα, τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Γερμανίαν.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"
HELENIC LINES LTD.

Тактика Граматики:

Έκ Λιμένων Κόλπου Μεξικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν

Έκ Λιμένων Βορείου Ατλαντικοῦ-Έλλαδος-Τουρκίας και τάναπαλιν

Ἐκ Λονδίνου — Ἀμβούργου — Ρόττερδαμ και Ἀμβέρσης
δι' Ἑλλάδα—Τουρκίαν και τάγνάπαλιν

Γενικοί Πράκτορες:

HELLENIC LINES Ltd.

25, BROADWAY,
NEW YORK 4, N.Y.

THE FENTON STEAMSHIP CO. Ltd.

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.
ALGERIA HOUSE 33/34 Bury Street.
LONDON E.C. 3.

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

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 'Ι. Δροσοπούλου 17, ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφωνα: 43-027 — 42-870



Γερμανία

Η ναυτιλιακή της άποκατάστασης

Εις 798.500 τόν. γκρός έφθασεν ή δύναμις της γερμανικής ναυτιλίας εις το τέλος τού 1950. Αφ' όσου, κατά τάς άρχας τού 1949, μέθισαν οι περιορισμοί τής συμφωνίας Πέτερσμπεργκ διά τήν άναπτυξήν του έμπορικου στόλου της Δυτικής Γερμανίας, η χωροτάξη του έδιπλασίασθη. Οι Γερμανοί έφοπλισται πήγασαν έκ τού έξωτερικού σκάφος 379.500 τόν. γκρός καὶ έναυτηγίσαν αλλά 101.000 τόν. γκρός. Εντος δλίγων μηνών προσβλέπεται διτί ο γερμανικός στόλος θά άριθμη δύναμιν 1.498.000 (14.4%).

Τὰ μελλονταὶ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς γερμανικῆς σημαίας σκάφος θά εἶνε νεοναυτήγητα, δεδομένου διτί αἱ πιστώσεις διὰ τὴν άγορὰν παρηλίκων ξένων ἔξηντήθησαν. Ενενήκοντα πλοῖα 169 χιλ. τόν. γκρός ναυπηγούντας ήδη εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεία ἐκ τῶν ὅποιων 61 τόνων γκρός 159 χιλιάδων εἶνε φορτηγά, χωρὶς νὰ περιλαμβάνωνται αἱ διὰ λογαριασμὸν ξένων έφοπλιστῶν ναυπηγήσεις.

Αἱ γερμανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπικινήσεις πρήσσουν ἀποκαθιστῶσαι τὴν δύναμιν τῶν εἰς χωροτάξητα. Πρώτον οἱ έφοπλισται τῶν «τράμιτς» πήγασαν ἀρκέτη σκάφη ἐκ τού έξωτερικού καὶ μετέχουν τῶν τῆς έθνης μεταφορικῆς κινήσεως. Αἱ μεγάλαι ἐταῖρια δὲν ἐπανῆλθον εἰσέτι εἰς τὸ πλῆρες δίκτυο τῶν προπολεμικῶν τῶν γραμμῶν. Ολίγης δρομολογίας πρὸς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας, τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν, τὴν Βόρ. Αμερικὴν καὶ τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς λιμένας ἐκτελοῦνται τώρα, ἐνῷ προβλέπεται, ὡς λίαν προσεχής, ἡ ἀποκατάστασις διὰ φορτηγών πλοίων τῶν γραμμῶν τῶν Αγαστολίκων Ἰνδίων, τῆς Αφρικῆς, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Εύδοδονται ἐπίσης αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναύλωσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς γραμμῆς Βόρ. Ατλαντικοῦ.

Ἄς σπειριθῇ διτί η διὰ τῶν γερμανικῶν λιμένων ἔμπορική κίνησις κατά τὸ 1951 ἀνήλθεν εἰς 26.130.000 τόν., ἐκ τῶν ὅποιων 12.300.000 τόν. μετεφέρθησαν διὰ γερμανικῶν πλοίων, ἐναντὶ 6.240.000 τόν. τοῦ 1949.

Εἰς 920 ἑκατομμύρια μάρκα ἀνήλθον τὰ ποσὰ τῶν καταβληθέντων ναύλων εἰς τὰ ξένα πλοῖα εἰς συνάλλαγμα διὰ τὴν συμμετοχήν τῶν εἰς τὴν γερμανικήν μεταφορικήν κίνησιν (εἰσαγωγαὶ—ἔξαγωγα). Δυσδιστάκτος θεωρεῖται διὰ τὴν οικονομίαν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἡ διαρροὴ αὐτῆς ξένου συναλλάγματος καὶ οἱ ἐπιζητεῖται διὰ παντὸς μέσου καὶ ὅσῳ τὸ δυνατὸν ταχύτερον διὰ περιορισμὸς τῆς διατάξης αὐτῆς.

Ἡ αὔξησις τῆς γερμανικῆς χωροτάξητος προϋποτίθεται. Κατὰ τὸ 1950 αἱ εἰσπράξεις τῆς έθνης ναυτιλίας εἰς ξένους συναλλαγμάτων έφθασαν τοῦ 98.5 ἑκατόν. μάρκων, μὲ διπάνας τῶν πλοίων εἰς τὸ έξωτερικὸν 28.5 ἑκατομμύριων. Τὸ καθαρόν, συνεπῶς, εἰσόδημα ἀνήλθεν εἰς 50 ἑκατομ. μάρκων. Διὰ τὸ τρέχον ἐπὶ σμαρτική προσβλέπεται αὔξησις, ἀφοῦ καὶ τὸ διατεθὲν εἰς ἔξωτερικοὺς πλόας τοννάλια εἶνε ἀνάτερον τοῦ περυσινοῦ, ὑπολογιζόμενου εἰς 335 χιλ. τόν. γκρός. Ἀν συνεπῶς ἀρθοῦν δλοὶ οἱ περιορισμοὶ εἰς τὴν ναυπηγούσιν πλοίων διὰ τὴν γερμανικὴν ναυτιλίαν, τὸ ἐξ αὐτῆς εἰσόδημα θά αὔξηθῃ καὶ τὸ διαρρέον εἰς τὰ ξένα πλοία συναλλαγμάτων περιορισθῇ.

Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Ἀποζημιώσις ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν (Supreme Court) ἔξεδων πρὸ ημέρων τὴν ἀπόφασίν του ἐπὶ μᾶς ἔξαιρετικῶς ἀνδιαφρούσης ὑπόθεσεως, μὲ τὴν ὄποιαν τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἐπὶ μίαν ὅλην ἔξαστιαν ἀπτοχολήθησαν. Ἡ ὑπόθεσις ἔχει ὡς ἔδεις: 'Ο θαλαμπόλος ἐνὸς ἀμερικανικοῦ λίμπερτου ἐνῷ κατά τὸ 1944 ἐτέλει ὑπὸ ἀδειαν ἔξδου τοῦ πλοίου εἰς τὴν Νεόπολιν τῆς Ἰταλίας, κατέπεσεν ἀπὸ τὸ υψός 35 ποδῶν ἐνὸς ἔξδου τοῦ χορευτικοῦ τίνος κέντρου καὶ ὑπέστη κάταγμα τοῦ ποδός.

Οἱ παθῶν ἐστράφη κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν — τοῦ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου — καὶ ἐξῆτησε τὰ ἔξοδα τῆς συντήρησεώς του, ἐνῷ ἐτέλει ὑπὸ θεραπείαν διαρκέσσασαν ἐπὶ δικτὸ μῆνας. Ο συνήγορος τῶν ἐναγομένων ὑπεστήριξεν, διτὶ η πάτωσις τοῦ θαλαμπόλου ὥφειλοτε εἰς ίδιαν του ἀμέλειαν καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οὕτως ἐτέλει ἐν καταστάσει μέθης.

Τὸ πρωτόδικον δικαστήριον μετὰ τὴν δίκην, διαρκέσσασαν ἐπὶ μίαν διετίαν, κατεδίκασε τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν καταδόλην ἀποζημιώσεως εἰς τὸν παθόντα. Προσέψυγον σύντοιχον εἰς τὸ δευτεροδάμιον δικαστήριον, διπέρ καὶ ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν.

Ἡ σχολή, τέλος, τὸ ἀκρωτηικὸν μὲ τὴν ὑπόθεσιν καὶ αὐτὸ διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ καθώρισεν διτὶ οἱ πλοιοκτῆται εἶνε ὑπεύθυνοι διὰ τὰ ἀτυχήματα τοῦ πληρώματος εἰς τὴν Ἑπράν, ὅταν τοῦτον εύρισκεται ἐκτὸς τοῦ πλοίου ὑπὸ ἀδειαν ἔκτος ἀν. τὸ ἀτυχήματα προήλθεν ἀπὸ «έκουσίαν κακήν συμπτειροφάσην» (willful misbehavior). Τὸ δικαστήριον ἀνέφερθη εἰς τὴν διεθνή σύμβασιν τοῦ 1936 περὶ εὐδύνμονος διὰ τὴν ἀσθενεῖαν ἢ τὸ ἀτύχημα, τού θὰ ἐλάμβανε χώραν, μεταξὺ τῆς ἡμέρας καθ' ἥν θὰ ἐτέλει ἐν πρεσείᾳ ἡ ναυτεργάτης καὶ τῆς λήξεως τῆς ναυτολογίας του.

Ἡ ἀδειαν ἔξδου εἰς τὴν Ἑπράν θεωρεῖται, κατὰ τὴν ἀπόφασιν, «στοιχεώδης ἀνάγκη διὰ τὴν κίνησιν ἐνὸς πλοίου, ἐναὶ μέρος τῆς ὑπηρεσίας ενὸς ναυτεργάτου καὶ διχὶ ἀπλὴ προσωπική ἔκτος τῆς ὑπηρεσίας καταστάσεως». Καὶ ἀκόμη: «Ἡ ἀποψίς αὐτῆς ἀναφέρεται διχὶ μόνον εἰς τὰ

ἀτυχήματα, ποὺ θὰ ἐλάμβανον χώραν κατὰ τὴν ὥραν τῆς ψυχαγωγίας τοῦ ναυτεργάτου εἰς τὴν Ἑπράν, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην, καθ' ἣν θὰ ἀπεβιβάζετο ἐκ τοῦ πλοίου εἰς τὴν Ἑπράν ὁ ἀδειούχος».

Τὰ πετρέλαια κατά τὸ 1950

Ρεκόρ παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου ἐστομεώδην κατά τὸ 1950. Εἰς 10.400.000 βαρελίων ὑπολογίζεται ἡ ἡμεροσία παραγωγὴ ἔναντι 9.300.000 τοῦ 1949, μὲ αὔξησιν 11.4 τοῖς ἑκατόν. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι παρήγαν 5.405.000 βαρ., τὰ 52% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς. Η Μέσης Ἀνατολὴ 1.802.000 βαρ. (17.4%) καὶ ἡ Βενεζουέλα 1.498.000 (14.4%).

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἐταῖρια πετρελαίων πλευροῦν 800 χιλ. βαρ. ἡμεροσίως τῆς παραγωγῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τὸ σύνολον τῶν πετρελαίων τῆς Βενεζουέλας, τῆς περιφερείας τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης καὶ μεροῦς τῶν Ολλανδικῶν Ίνδιων.

Τὰ δρατά παγκόσμια ἀποθέματα πετρελαίου ὑπολογίζονται εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 εἰς 86.000 ἑκατομ. βαρελ., ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 46.5% εὑρίσκονται εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν, τὰ 31.4% εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας καὶ τὰ 10.5% εἰς τὴν Βενεζουέλαν. Τὰ διωτικά ἀποθέματα ὑπολογίζονται εἰς 6.400 ἑκατομ. βαρελ.. Τὰ ἀποθέματα τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου ὑπελογίζονται εἰς 38.750 ἑκατομ. βαρελ., περιλαμβανομένων 27.500 ἑκατομ. βαρ., τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, 1.500 ἑκατομ. βαρελ. τοῦ Καναδᾶ καὶ 2.250 ἑκατομ. τῶν ἄλλων περιφερειῶν.

Κατὰ τὸ 1950 ἡ παραγωγὴ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ηγέηθη κατὰ 25% ἔναντι τοῦ 1949. Η παγκόσμια παραγωγὴ τῶν διυλιστηρῶν πηδήθη παραλλήλως πρὸ τὴν ἀπότισην τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου. Εἰς 10.200 ἑκατομ. βαρελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνήλθεν ἡ ἐπεξεργασία εἰς τὰ διυλίστηρα. Τὰ 56.5% τῆς διυλίσεως θλαβεῖ χώραν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας, ἐνώ ἡ παραγωγὴ τῶν Εὐρωπαϊκῶν διυλιστηρῶν ηγέηθη κατὰ 48.5% ἔναντι τοῦ 1949.

Νέον ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισται θεωροῦν πλέον τὸν ἐφεδρικὸν στόλον τῶν «λίμπερτζ» ὡς ἀχροστὸν πρωρισμένον νὰ τροφοδοτήσῃ μὲ παλαιοσίδηρον τὰ χαλκουργεία. Ζητοῦν ἀπὸ τὴν Κυβερνησιν τὴν ἐναρπάν ένος νέου εύρυτάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος διεκαστούς διαρκείας δυναμένου νὰ συντομευθῇ ἀν αἱ περιστάσεις καταστήσουν τοῦτο ἐπάναγκες.

Πεντακόσια φορτηγά σκάφη ταχύτατα, διαβέντατα σφραγίδων τὰ μέσα ταχείας φορτοεκφόρτωσεως, θά πρεπει νὰ ναυπηγηθοῦν μὲ κόστος ὅκτω ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἑκατοντά, ἐπὶ πλέον δὲ νὰ ἐπισπευσθῇ περιπολεύσεις διαμαρτυρίας τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ηγεμονίαν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας. Θά ἀπετέλει τοῦτο κίνδυνον ἀμεσον διὰ τὸν 'Αμερικανικὸν Ναυτιλίαν.

Ο κίνδυνος ἀπὸ τὴν Ιαπωνικήν ἀνασυγκρότησιν

Ο γνωστὸς προστάτης τῆς ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας γερουσιαστὴς Μάνιονος μεταβαίνει εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἵνα μελετήσῃ τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ἀξιούμενήν ἀπὸ τὴν Ιαπωνικήν Κυβερνησιν εύρυτάτην ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ της Ναυτιλού. Τὸ ταξίδιον τοῦ ἀμερικανοῦ ἐπιστοῦ ὑπηροεύρεν ἀπὸ τὰς ὑποβολθείσας διαμαρτυρίας τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἀνάτερον δικτυού γραμμῶν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας. Θά ἀπετέλει τοῦτο κίνδυνον ἀμεσον διὰ τὸν 'Αμερικανικὸν Ναυτιλίαν.

Υπολογίζεται, διτὶ τὸ Ιαπωνικὸν ἐμπορικὸν Ναυτικόν, μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔγκριθέντος ναυπηγικοῦ προγράμματος, θὰ φέσῃ τὰ 2.317.000 τόν. γκρός εἰς σκάφη 2 χιλ. τόνων καὶ ἄνω.

Δεδουλένου διτὶ ἡ ἔμπορικη μεταφορική κίνησις τῆς Ιαπωνίας φθάνει σήμερον εἰς τὰ 14.400.000 τόν. περιστότερα πλοῖα δὲν χρειάζονται διὰ νὰ ἐξηπερηθῶνται αἱ ἔθνικαι της ἀνάγκαι. Κάθε περιστέρω διόγκωσις τῆς Ιαπωνικῆς χωροτάξητος θὰ ἀποβιλεῖται, κατὰ τοὺς ἀμερικανούς, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν δικτυού γραμμῶν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας, διὰ τὸν πλοίον ἀπασχολεῖται.

ΥΙΟΙΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ ἀρχαιότερον καὶ τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. Ιδιούθεν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.
Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυπαρχείου.
Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

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

Ἐπισκευασὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἔργων αἴφορών την Μηχανουργείαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν. — Οἰνογονοκαλλήσεις καὶ Ἡλεκτροσυγκλήσεις — Χυτηρίου Ορείχαλκου καὶ Χιτοσιδήρου.

Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον R 591 Τηλεγραφική Διεύθυνσις: FRANGSON ALEXANDRIA

Η ἑλλειψις παλαιοσιδήρου

Τὴν κατὰ μῆνα διάλυσιν δέκα, τούλαχιστον, φορτηγῶν σκάφων ἐκ τῶν παρωπλισμένων τοῦ ἑφεδρικοῦ στόλου ζητοῦν τὰ ἀμερικανικὰ χαλυβουργεῖα διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν συμπλήρωσιν τῶν μεγάλων τῶν εἰς παλαιοσιδῆρος ἀνάγκων. Δέκα πέντε ἔως εἴκοσι πέντε χιλιάδες τόνων ὑλικοῦ θὰ συγκεντρώθουν ἀπὸ τὰ σκάφη αὐτά.

Κατὰ τὸ 1950 παρελήφθησαν ἀπὸ τὰ χαλυβουργεῖα 23—25 ἑκατ. τόνων παλαιού υλικοῦ. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ χρειασθοῦν 5—7 ἑκατ. τόνων ἐπὶ πλέον, ἐνῷ αἱ δυνατότητες ἔξευρέσεως τοῦ δύγκου αὐτοῦ τοῦ παλαιοσιδήρου καθίστανται ὅσημεραι ὀλιγότερα.

Ἄπο τὴν Γερμανίαν πλέον ἡ εἰσαγωγὴ ἀποκλείεται καθὼς ἐπίσης ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν. Τὰ ἑκεῖ χαλυβουργεῖα ἐντακτικῶς ἐργάζονται. Κάθε τόνων διαθέσιμου παλαιοσιδήρου τὸν χρειάζονται διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς παραγωγῆς των. Οἱ Ἀμερικανοὶ πάντως θὰ ἐπιδιώσουν νὰ μεταφέρουν ἐκ τοῦ Ἑξατερικοῦ 1 ἑκατομ. τόνων παλαιοσιδήρου.

Ἐν τῷ μεταξὺ προετοιμάζεται μία παναμερικανικὴ ἑκστρατεία διὰ τὴν συγκέντρωσιν παλαιών υλικῶν σιδήρου, ἀνευ τῶν δποιῶν δὲν θὰ ἐπιτύχουν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι τὴν παραγωγὴν τῶν ὑπερεκατὸν ἔκατομμαρίων τόνων χάλυβος.

Οἱ ναυτεργάται

Ἐλλειψις σοθαρά πληρωμάτων σημειούται καὶ εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Κατὰ σχετικάς ἀγάκοινώσεις τῶν ἑκτροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα 142 σκάφη ἀντιμετώπισαν τὴν ἀναδολὴν τοῦ ἀπόπλου των, λόγω τῆς ἀνεπαρκούς συνθέσεως τοῦ πληρώματός των καὶ 125 ἄλλα ἀπέπλευσαν μὲν ἐλλιπῇ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν.

Προτείνεται ὅπως ἡ Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας υιοθετήσῃ ἔνα εὑρύτατον πρόγραμμα προπαγάνδας διὰ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ἐπάγγελμα ἀντός τῶν προσεχῶν ἔξι μηνῶν εἴκοσι τούλαχιστον χιλιάδες νέων ναυ-

τικῶν, οἵτινες, ἐν καιρῷ, νὰ εἰδικευθοῦν εἰς τὰς διαφόρους κατηγορίας τοῦ ἐπαγγέλματος.

Αἱ δυνάμεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας αὐτῆς ἐξαίρονται ιδιαίτερως, λόγω τοῦ γεγονότος τῆς ἑλλειψεως ἐργατικῶν χειρών εἰς τὰ χερσαῖα ἐπαγγέλματα καὶ κυρίως εἰς τὴν ἀσχολουμένην μὲ τοὺς ἑπταπλισμούς βιομηχανίαν.

Ἄς οημειαθῇ, δητὶ ἡ συνεχιζομένη ἔξοδος ἀπὸ τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας ὀλονεν καὶ περισσοτέρων κρατικων πλοίων ἐπιτείνει τὰς δυσχερείας εἰς τὴν ἔξευρεσιν πληρωμάτων.

Ἐν ὄψει τῶν ἔκτακτων περιστάσεων

Ἡ νέα κρατικὴ ὑπηρεσία, ηπις θὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν «War Shipping Administration», τοῦ προηγουμένου πολέμου, συνεστήθη διὰ προεδρικοῦ Διατάγματος, πρὸ ἡμερῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. «Ονομάζεται «National Shipping Authority» καὶ πρόεδρος αὐτῆς θὰ εἰνε ὁ Νάυαρχος Κόρχαν. Δὰ τῆς νέας ὁργανώσεως θὰ παραδοθοῦν ὑπὸ πρακτορευτικῶν στάσισι πλοία θὰ ἔξερχονται τοῦ λοιποῦ τῶν ἀγκυροβόλων τῶν, ἵνα ἔξυπρετήσουν τὰς ἔκτακτους μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς E.C.A. τοῦ Στρατοῦ καὶ τῶν Ἰνδιῶν (σιτοφορτία).

Ἰαπωνία

Περιορισμός τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ἀναπτυξέως

Οἱ Ἀμερικανοί, ὅπως καὶ οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταί, ναυτηροὶ καὶ ναυτεργάται ἀντιτίθενται εἰς τὴν ἀπεριόριστην ἀνάπτυξιν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας. Εἰδίκαι ἐπὶ τὸν ζητήματος τούτου θὰ λάθον χωρὶς συσκέψεις εἰς τε τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Οὐασιγκτώνα μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων κυκλών, καὶ τοῦ διαπραγματευμένου τοῦ σχέδιον τῆς Εἰρήνης με τὴν Ἰαπωνίαν Ἀμερικανού κ. Ντάλλας.

Ἡ δύναμις τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας θὰ πρέπει, κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, νὰ περιορισθῇ ἐντὸς τῶν ὄρων τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας καὶ ὡς προσπάθεια τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκροτήσεως νὰ πρόσχῃ ἀπὸ τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν μικρᾶς ἀκτίνος δράσεως ναυτιλίαν, ἐντὸς τῆς κινεζικῆς θαλάσσης, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ χωρήσῃ πρὸς τὰ ὁκεανοπότα πλοῖα ἐν συνδυασμῷ πάντοτε πρὸς τὰ ἐπιτελούμενα ἀπὸ τὴν χερσαίαν βιομηχανίαν καὶ τὸ ἐμπόριον τῆς γύρας βήματα ἀναπτύξεως.

Κάθε ὑπέρμετρος αὐξήσις τῆς Ιαπωνικῆς χωρητικότητος θὰ σημάνῃ τὴν απαρχὴν ἐνὸς δέντατου ἀνταγωνισμοῦ, ἀπὸ τὸν ὅποιον τὸ ἀμερικανικὸν κυρίων πλοίον θὰ ζημιωθῇ, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως του.

Υπὸ τὸ πενήμα αὐτὸς ἐπεδόθη πρὸ δημερῶν ψήφισμα διαμαρτυρίας πρὸς τὸν Πρόεδρον Τρούμαν, ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν, ναυπηγικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων.

Ἡ ἑλλειψις πλοίων

Δυσκολώτατον ἀντιμετωπίζει πρόβλημα ἡ μόλις τώρα εἰσερχομένη εἰς τὴν ἀνάρρωσιν Ιαπωνικὴ οἰκονομία απὸ τὸν ὑψηλούς ναύλους διὰ τὰς εἰσαγωγάς της καὶ ὀπὸ τὴν ἑλλειψιν ἐπαρκούς έθνικού τοννά. Ὁ ναύλος λ.χ., τὸν καναδικὸν σίτου ἀπὸ τὸ Βανκούβερ ἀπὸ 9 δολλ. τὸν τόνων, ἔφθασε τὰ 17 δολλ. καὶ τὰ μεταλλεύματα ἀπὸ τὰς Ἰνδίας τὰ 17 καὶ πλέον. Οἱ ναύλοι, ἐπίσης, διὰ τὰ πετρέλαια ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν τὴν αὐτὴν καὶ μεγαλύτερα αὔξησιν σημειώνουν.

Προσπάθειαι σύντονοι καταβάλλονται διὰ τὴν ἔξευρεσιν πιστωσῶν καὶ ἀγοράν πολιοίων οἰσαδόποτες κατηγορίας καὶ καταστάσεως. Πρὸ ἡμερῶν ἀνεκοινώθη, ὅτι νέα πίστωσις 8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων θὰ παρασχεθῇ διὰ τὴν ἀγοράν τάκερες. Ὁ φόδος κυρίως τοῦ πολέμου καὶ ὁ ἀποκλεισμὸς τῶν Ιαπωνικῶν νήσων, λόγω ἑλλειψεως πλοίων, φέρει τὸ ζήτημα τῆς Ιαπωνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν θέματων προβλημάτων.

Ίταλία

Νέαι ναυπηγήσεις

Ο ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἀνέκοινωσε πρὸ δημερῶν τὴν ἐπίστευσιν τῆς ναυπηγήσεως τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ — τοῦ τρίτου κατὰ σειρὰν — τῶν 25 χιλ. τόνων. Ἐπίτελεται ἐντὸς τοῦ 1952 ἥ περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1953, νὰ ἀναλάθῃ ὑπηρεσίαν.

Πρόκειται ἐπίσης νὰ τεθοῦν κατ' αὐτὰς αἱ τρόπιδες εἰς τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα πολλῶν ἀλλών πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν, μεταξὺ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται: Ἀδελφὸς σκάφος τοῦ «Εσπέριας» διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Ιταλίας—Αιγαύπτου, δώδεκα μικτὰ σκάφη γραμμῶν, ἔξι δεξαμενόπλοια καὶ ἀρκετά μικρότερα σκάφη.

Ἡ Ιταλικὴ ναυτιλία τήρησε προπολεμικῶν δύναμιν 3.400.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὴν ἀνακωχῆν ἀπέμειναν σκάφη 373.000 τόνων καὶ τώρα ἡ Ιταλικὴ σημαία κατέχει χωρητικότητα 2.793.000 τόνων γκρός.

Τὰ Ιταλικά σκάφη διέτρεψαν 3.625.000 μιλλία κατὰ τὸ 1950, ἔνατι 1.788.000 τοῦ 1947. Εἰς 120 ἑκατομ., δολλαρίων ὑπολογίζεται τὸ ναυτιλιακὸν εἰς συνάλλαγμα εἰσόδημα τῆς Ιταλίας.

Μεγ. Βρεταννία

Αὔξησις τῶν ἀσφαλίστρων

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Λόυδης καὶ τῶν ἀσφαλίστρων ἑταῖρων τοῦ Λούδηνου αὐξάνονται κατὰ 10 τοῖς ἑκατόν τὰς σκάφες εἰς τὰς καλυψών τῶν ναυτιλών τῶν θαλασσῶν κινδύνων. Ἡ αὔξησις εἶνε τὸ ἀμερικανικὸν ἀποτέλεσμα τοῦ διαφαινομένου πλέον νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ. Πράγματι αἱ ἀποκευαὶ τῶν πολίων κοστίζουν τώρα περισσότερον, τὰ ἡμερούσια καὶ τὰ ὀλικά, ἀναπτυγχάνονται λόγω τοῦ ἐπανεκτολισμοῦ, ἐνῷ πλεισταὶ δοσαὶ ἀποκευαὶ διενεργούνται μὲ δολλάρισσα εἰς τὸ Ἑξατερικόν, μὲ ἐπιβάρυσσιν κατὰ 40% μεγαλυτέραν, ἀφότου ἡ λίρα ἔξεπεσεν ἀπὸ τὰ 4 δολ. εἰς τὰ 2.80.

Δὲν εἶνε, πάντως, δικηριωμένη πούσα ἡ δυσμενής ἐπίδρασις ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν ἀσφαλίστρων ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω ἀφορμάς, δεδουμένου, ὅτι ἡ ἐκκαθάρισις ἐνὸς ἀσφαλίστρου ἔτους χρειάζεται τριετῆ καὶ τετραετῆ περίοδον διὰ νὰ συντελεσθεῖ.

Φορολογία καὶ ἀντικατάστασις

Διαμαρτυρούνται οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν βαρεῖαν φορολογίαν τῶν κερδῶν τῆς ναυτιλίας. Εἰς τὸ ψήφισμα τῆς γενικῆς συνελεύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου τονίζεται ὁ κίνδυνος τῆς ἀναστολῆς τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος πρὸς ἀντικατάστασιν. τῶν παρ-



ηλίκων σκαφών, έφόσον διά τῶν φόρων ἀπομαστεύεται ἡ οἰκονομικὴ τῶν ἐπιχειρήσεων δυναμικότης πρὸς ἀνανέων τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ.

Ο Σὲ Οὐλίλια Κάρρου ἐδήλωσε σχετικῶς, ὅτι τὸ ἄγγιλικὸν πλοῖον δὲν ἀπειλεῖται μόνον ἀπὸ τὴν ψηφῆν τοῦ φορολογίαν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸν ξενικὸν ἀνταγωνιστὸν τὸν ἐπιχειρογούμενον ἀπὸ τὰς Κυβερνήσεις καὶ τὰς ἐργατικὰς εἰς τοὺς λιμένας ἀναμολίας. «Ποτὲ ἀλλοτε, ἐδήλωσεν ἀλλος Ἡγγελος ἐφοπλιστής, ἡ ἀπειλὴ τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ δὲν ἔτο μεγαλύτερος».

Εἰς τὴν σχετικὴν μὲ τὰ προβλήματα τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας ἀπόφασιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναφέρεται ὅτι τὰ δύο τρίτα τῆς ὁκεανοτόπου ἄγγιλικῆς ναυτιλίας ἀποτελοῦνται ἀπὸ σκάφη ναυπηγῆσεως πολεμικῆς (1940—45), ἡ ζωὴ τῶν ὅποιών εἰναι Βραχεῖα, δῆλον πέραν τῶν δέκα εῶς δέκα εῶς ἑταῖρων. Τὸ πέμπτον τῆς φορτηγοῦ τρέπτη ναυτιλίας εἶναι ἡλικίας ἀνά τῶν εἴκοσι ἑταῖρων.

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγῆσεις κατὰ τὸ 1950

Εἰς τὰς προσφάτως δημοσιευθείσας στατιστικὰς τοῦ «Λόδως' Ρέτζιστερ» περὶ τῆς πορείας τῶν παγκοσμίων ναυπηγῆσεων κατὰ τὸ 1950, σημειούνται, ὅτι εἰς ὅλας τὰς χώρας αἱ ὅποιαι κατέχουν ναυπηγῆσειν βιομηχανίαν (ἔξαιρετε τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς Κίνας, ὅποθεν δὲν ὑπάρχουν συγκεκριμένα πληροφορία) καθειλύσθησαν 1013 πλοῖοι, (100 τον. γκρός καὶ ἀνά ἕκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 3.492.876 τόν., γκρός, ἔναντι καθελκύσεως 926 πλοίοιν κατὰ τὸ 1949, συνολικῆς χωρητικότητος 3.131.805 τόν., γκρός, (ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Γερμανίας). «Ἐκ τοῦ ἀνωτέρου τονιάς, ποσοστὸν 45.5% ἀνεφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια, διὰ τὰ ὅποια τὸ ἀντιστοιχὸν ποσοστὸν τοῦ ἔτους 1949 ἦτο 42.8%. Διὰ τὰ ἄγγιλικά ναυπηγεία εἰδικῶς, διὰ τὰ ὅποια τὸ 1950 ὑπῆρξε τὸ καλλίτερον ἔτος ἀπὸ τῆς λίπειας τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, αἱ καθελκύσεις περιελάσθησαν 275 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 1.324.570 τόνων γκρός, ἔναντι 320 σκαφῶν, 1.267.617 τόν., γκρός, τοῦ 1949. «Ἐξ αὐτῶν, ποσοστὸν 46.6% τῆς χωρητικότητος ἀνεφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια, ἔναντι ἀντιστοιχού ποσοστοῦ 34.3% διὰ τὸ 1949.

Ἡ μεταπολεμικὴ δραστηριότης τῶν παγκοσμίων ναυπηγῆσεων καὶ ιδιαιτερῶς τῆς Ἡγγλίας (μετα τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἄγγιλικῶν ναυπηγῆσεων ἐπὶ τὸ παγκοσμίου συνόλου) δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτὸν πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1938, προκειμένου διὰ τὰς καθελκύσεις:

	Παγκ. σύνολο.	Ἐν Ἡγγλίᾳ Ποσ. %
1938	3.033.593 τ. γκρός	1.030.375 34.0
1946	2.114.702	> 1.120.526 53.3
1947	2.102.621	> 1.192.759 56.7
1948	2.300.743	> 1.176.346 50.9
1949	3.131.805	> 1.267.467 40.5
1950	3.492.876	> 1.324.570 37.9

Ἄπο τὰς ίδιας στατιστικὰς τοῦ «Λόδως' Ρέτζιστερ» διαπιστώνται, ὅτι τὸ 1) τῶν ἐν Ἡγγλίᾳ καθελκυσθέντων κατὰ τὸ 1950 σκαφῶν πρωρίστο δι' ἐφοπλιστὰς διαφόρων ζένων χωρῶν. «Οσον ἀφορᾶ τὰ δεξαμενόπλοια αἱ διά λογαριασμῶν Νορδηγίας ἐφοπλιστῶν ναυπηγῆσεις, ἥσαν ίσων μὲ τὰς δι' ἄγγιλικὸν λογαριασμὸν κατασκευάς. Σημειούνται ἀκόμη, ὅτι ικανὸς ἀριθμὸς δεξαμενόπλοιών, ἔτοντας ναυπηγείσθεντων διὰ λογαριασμὸν ζένων, ἐτέθη ὑπὸ τὰς σημασίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας.

Ἐνδιαφέρονταν ἐνέχει καὶ ὁ κατωτέρω πίνακας δοτικούς δεικνύει τὰς ναυπηγῆσεις κατὰ τὸ 1950 εἰς τὰς διαφόρους χώρας ἀτμοκινήτων πλοίων καὶ τῶν ἔξ αὐτῶν χρησιμοποιούντων αἱ καυσίμων θύλη τὸ πετρέλαιον.

Ἀτμοκίνητα πλοῖα Α' πετρέλαιον

Χώρα	Σκάφη	τ. γκρός	Σκάφη	τ. γκρός
Ἡγγαλία — Ιρλανδία	124	527.758	106	497.167
Χώραι Ἡγγ. Κοινοπολ.	10	55.658	7	45.016
Βέλγιον	2	22.858	2	22.858
Δανία	2	5.096	2	5.096
Φιλανδίδια	11	10.161	1	1.739
Γαλλία	7	28.000	4	22.110
Γερμανία	63	73.282	25	41.273
Όλλανδία	6	23.858	5	23.663
Ιαπωνία	27	159.669	24	151.124
Νορδηγία	16	24.415	15	23.920
Ισπανία	7	6.234	5	5.704
Σουηδία	7	7.322	2	4.562
Ηνωμ. Πολιτείαι	28	430.296	28	430.296
Σύνολον:	310	1.374.607	224	1.274.528

Ἐκ τῶν καθελκυσθέντων ἐν Ἡγγαλίᾳ ἀτμοκινήτων σκαφῶν τὸ μεγαλύτερον μέρος ἥτο ἐφοδιασμένον μὲ ἀτμοστροβίλους, ἔνων καὶ τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεία κατεσκεύασαν κατὰ τὸ πλείστον ἀτμοκινήτα σκάφη μὲ πρωστήριον σύστημα τοὺς ἀτμοστροβίλους.

Σουηδία

Ο Οἶκος Μπρόστρομ

Αἱ τελευταῖαι στατιστικαὶ ἐπὶ τῆς συμβέσεως τῆς Σκανδιναվικῆς ναυτιλίας φέρουν τὸν γνωστὸν Οἶκον Μπρόστρομ, εἰς τὸν ὅποιον ἀνίκει καὶ ἡ «Σουηδικὴ Ἀνατολικὴ Γραμμή» ὡς τὸ μεγαλύτερον ἐταιρικὸν ναυ-

τιλακὸν συγκρότημα εἰς τὴν Σκανδιναվιαν. «Ἄπο τοῦ 1890 ἴστορεῖται ἡ δράση του. Κατέχει τώρα ἔνα στόλον 75 σκαφῶν, 449.683 τόν. d.w. καὶ περιλαμβάνει πάσις κατηγορίας πλοίοι καὶ ἐπιχειρήσεις ἀπὸ τῶν ὑπερωκεανίων μέχρι τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν γραφείων ταξιδίων.

Ο Οἶκος Μπρόστρομ ἔχει ὑπό ναυπηγήσειν 18 σκάφη, στηνακά στόλου τοῦ 592.783 τόν. Μετά τὴν προσθήκη καὶ τοῦ ναυπηγουμένου εἰς «Ολλανδίαν ὑπερωκεανίου διὰ τὴν γραμμὴν B. Ἀμερικῆς ἡ δύναμις τοῦ ἐταιρικοῦ στόλου θὰ ὑπερβῇ τὰς 600 κιλ. τόνων.

Tourkia

Ἡ σύνθεσις τῶν πληρωμάτων

Ἄπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ Μαρτίου, ὡς ἓκ Κωνσταντινουπόλεως μᾶς πληροφορούν, ἐτέθη ἐν ισχύι ὁ νέος κανονισμός, διὰ τοῦ ὅποιον ωμοίζεται ἡ σύνθεσις τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῷ πάσης φύσεως σκαφῶν. Λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπερπρετώντων ἐπὶ τῷ πλοίοιν ἐργαστῶν θαλάσσης, εἰς μόνην τὴν κρατικὴν ὑπηρεσίαν τῆς «Ντενιζιολλαρίας» ἐτέθησαν ἑκάτεις ὑπηρεσίας 150 ναυτεργάταις ἐξ ὀλων τῶν κλάδων.

Τὸ παραμένει ἀνέ πασαχολήσεως προσωπικὸν ἀπελύθη προσωπικόν, νομίμως δὲ ἀποκηπιώθεν, ἀνεγνωρίσθη ὡς ἡ κατὰ προτίμησιν ἐφεδρεία διὰ τὴν καλύψιν τῶν μελλόντων φυσιολογικῶν νὰ προκύψουν κενών, μεταξὺ τῶν πληρωμάτων τοῦ κρατικού ἀμοιβολού δργανισμοῦ τῆς Τουρκίας.

Ο νέος κανονισμὸς περὶ πληρωμάτων θὰ ἐπεκταθῇ κατ' ἀναλογίαν καὶ εἰς τὰ σκάφη τοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ο Οργανισμός τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης

Παρὰ τὰς περὶ τὸν ἀντιθέτου προβλέψεις τῶν ἀρμοδίων ναυτικῶν κύλων τῆς Τουρκίας, καθηστερεῖ εἰσέτι ἡ εἰς τὴν «Ἐθνοσυνέλευσιν τῆς Ἡγγαλίας ὑποβολὴ καὶ ἔγκρισις τοῦ πρὸ διμήνου καταρτισθέντος ὀργανισμοῦ τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης («Ντενιζιολλαρία»), ἡ ὅποια, ὡς γνωστόν, προκειται νὰ διαδεχθῇ τὴν «Ντενιζιολλαρία», ἐν τῷ διαχειρίσει τοῦ σύνολου ναυτιλιακοῦ προδήματος τῆς χώρας ἐπὶ νέων — ἐμπορικωτέρων — βάσεων. Κατόπιν τούτου, παρατείνεται ὡς βίσον παλαιού δργανισμοῦ τῆς «Ντενιζιολλαρίας», εἰς τὴν ὅποιαν, δημος, διενηργήθησαν εύρυτατα διοικητικά μεταβολαί, κατώπιν ταῖς τόν κλάδον γραμμῶν καὶ ἐκμεταλλεύσεως.

Ἐν τῷ μεταξύ, πρὸς μείσων τῶν διοικητικῶν ἔξδων τῆς «Ντενιζιολλαρίας», συνεχίζονται ἀθροίσι τὰς πληρωμάτων καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ τῆς προσωπικοῦ. Κατὰ τὰς σχετικὰς ἀνακοινώσεις, ἐντὸς ἑλαχιστού χρονικοῦ διαστήματος — συντεινούσης καὶ τῆς μειώσεως τῆς συμβέσεως τῶν πληρωμάτων — ἀπελύθησαν περὶ τὰ 300 πρόσωπα.

Δύο ἀγοραὶ μικρῶν πλοίων

Οι Τούρκοι ἐφοπλισταὶ, οἵτινες κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐποματοποιήσαν ἀρκετὰς ἀγοραὶ μεταχειρίσμενά φορτηγῶν ἔκ της ἀλλοδαπῆς ποτησίας πρόθυμοι νὰ συνεχίσουν τὴν πρόσκτησιν χωρητικότητος, ἀπεισύρθησαν ἀπὸ τὸν ἀγοράν, κατόπιν τῆς ραγδαίας ἀνατιμήσεως τῶν ἀξιών τῶν πλοίων. Μή διαθέσαντες ἱκανὰ κεφαλαία, συναζητοῦντο πότι μηριακά ἀκτοπλοικά φορτηγῶν παλαιά τοις ἀλικίας, ἐπέτυχον δὲ ποτὶ τίνος νὰ γαρούσσουν ἔνα ἄγγιλικον καὶ ἔνα γαλλικόν. Τὸ ἄγγιλικὸν ἥτο τὸ «Πολεύτης» 535 τόν. γκρός, 720 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, τὸ γαλλικὸν ἥτο τὸ «Les Issers», μὲ ἕκαστρη πλάτη, 726 τόν. γκρός, 1042 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919. Τὸ πρώτων ὑπώρε την τουρκικὴν σημασίαν εἰς τὸ Λίβερπουλ καὶ μετωνυμάσθη «Meltene», ἐνώ τὸ δεύτερον παραληφθέν εἰς Μασσαλίαν μετωνυμάσθη «Girolstein».

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Ο "ΤΡΙΤΩΝ,"

ΕΔΡΑ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ, «Ἐκπαιδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ, Όδός Βασιλέως Γεωργίου Α', ὀρθ. 42, Τηλ. 40—362 2ον ἔτος λειτουργίας — 3η ἐκπαιδευτική περίοδος.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, Πλοιάρχος Β. Ν. ἀ. ἀ., τέως Διευθυντής Σπουδῶν καὶ Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων.
Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ, Πλοιάρχος Β. Ν. ἀ. ἀ., τέως Καθηγητής Σχολῆς Ν. Δοκίμων καὶ Ναυτοπαίδων.

ΚΑΘΗΓΗΤΑΙ:

Οι ἀνώτεροι, δοθεύμενοι ἀπὸ ἐπιτελείον ἀξιωματικῶν.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ:

Κατὰ τὰς ἑξετάσεις ἀγούστου καὶ Δεκεμβρίου 1950 διὰ διπλώματα Πλοιάρχων Α', Β. Ν. ἀ. Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ: Εξετάσεις (έφαρμογή ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ)

Πλοιάρχος Β. Ν. ἀ. Δ. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ:

—Ναυτιλία ἐξ Αναμετρήσεως καὶ Ακτοπλοΐας.

—Ν. 'Υπολογισμοί, ἐξ Αναμετρήσεως καὶ Ακτοπλοΐας.

—Αστροναυτιλία καὶ Ραδιοναυτιλία.

—Μαγνητική Πυξίδες.

Υπὸ έκδοσιον:

—Ν. 'Υπολογισμοί 'Αστροναυτιλίας, τοῦ Ιδίου.

—Ν. Δίκαιοιον, Πλωτάρχοιο Λιμενικού Β. ΓΡΑΒΑΡΗ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ:

α) Παρὰ τὸ 'Αρχιπλοιάρχον τῆς Εταιρίας «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» κ. ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ ΓΚΙΟΥΛΗ, Μεγάρον Οίκονομού, Μεγάλης Βρετανίας 8, ΠΕΙΡΑΙΑ.

β) Εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Σχολῆς 5—7 μ. μ. καθ' ἑκάστην.

γ) Εἰς τὰ κατωτέρω τηλέφωνα 2—4 μ. μ. καθ' ἑκάστην:

—Οικίας Πλοιάρχου Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ, Μαυρομιχάλη 92, Τηλ. 63—306.

—Οικίας Πλοιάρχου Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, Μαυρομιχάλη 67, Τηλ. 62—944.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ:

Αἰτήσατε πάσαν σχετικήν πληροφορίαν εἰς οἰανδήποτε τῶν ἀνωτέρω διεύθυνσεων ταχυδρομικῶν ή τηλεφωνικῶν. Θά σας ἀπαντήσωμεν ὅμεσως.

TIDEMANN & DALTON, INC.
(Successors to Hansen & Tidemann, Inc.)
STEAMSHIP AGENTS
U.S. GULF PORTS Cables: «HANDT»
GULF - TIDE STEVEDORES, INC.
CONTRACTING STEVEDORES
U.S. GULF PORTS Cables: «HANDT»
LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & Co., Ltd.
Telex phone: LONDON WALL 4209. 46, Bishopsgate, E. C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Τό παραγγελθέν υπερωκεάνιον

'Αναφορικώς με τὸν παραγγελίαν ἐνὸς ἑπιβατηγοῦ υπερωκεάνιου παρ' Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Νέας Υόρκης, πληροφορούμεθα, δῆτα ἡ ἐπὶ τοῦ ἀρχοῦ σκάφους ὑψώσας τῆς ἐλληνικῆς σπουδαῖς θέλει ἔξαρτητη ἀπὸ τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐν καιρῷ συνομιλιῶν μεταξὺ τῆς Κυθερίστεως καὶ τῆς ἐνδιαφερούμενῆς ἑταῖριας. Τὸ ἐν λόγῳ υπερωκεάνιον παραγγελθὲν εἰς τὰ ἀγγελικὰ ναυπηγεῖα Ἀλεξάντερ Στέφεν, τοῦ Γκρόβαν, ἀντὶ τιμῆς 2.750.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952. Θὰ εἰνεὶ δολελοκίνητον, χωρητικότητος 20.000 τ., γκρός καὶ θά ἀναπτύσσῃ ταχύτητα ἀνωτέραν πως τῶν 20 μιλλίων. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἀνεκοινώθησαν.

Αἱ ναυπηγήσεις

Εἰς τὰ δόλανθικὰ ναυπηγεῖα παραγγέλθη διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν δεξαιμενόπλοιον χωρητικότητος 28.000 τόν. d.w., μὲ μηχανὰς ἀποστροφίδους καὶ ταχύτητος 17 μιλλίων, ἀντὶ 3.500.000 δολλαρίων, (θεσμικὴ τιμὴ), μὲ παράδοσιν περὶ τὸ 1955.

—Ἐξ ἄλλου παρὰ τοῦ κ. Μάρκου Π. Νομικοῦ παραγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Scotts (τοῦ Γκρήνοκ) δολελοκίνητον δεξαιμενόπλοιον χωρητικότητος 17.000 τ. d.w. καὶ ταχύτητος 14 μιλλίων, μὲ παράδοσιν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1953. Αἱ μηχαναὶ θὰ εἰνεὶ κατασκευῆς «Scotts—Doxford».

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

'Η παρ' Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν πρόσκτοις καὶ θέας χωρητικότητος ἔξικολούθησε καὶ κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Μαρτίου, παρὰ τὴν σημειώθεισαν περαιτέρω ἀνατίμησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. Οὕτω, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ὀράϊον», τῆς Νέας Υόρκης, ἡγοράσθησαν τὰ κατόδιο σκάφος:

—*«Temple Yard»*, ἀγγελικόν, μὲ «λόγο—μπρίτζ», 5234 τόν. γκρός, 9500 τόν. d. w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1937 καὶ μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1950, μὲ ἀφονούν κυδισμὸν (62 πόδες), καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρώσιν τοῦ γαιάνθρακα. Τιμὴ ἀγορᾶς 230.000 λιρῶν, μὲ παραλόθην τὸν προσεχῆ Ιούλιον. Θὰ μετονομασθῇ «Μελέτειμ».

—*«Haintris»* νορθριγκὸν τάνκερ, 7923 τόν. γκρός, 13.000 τόν. d.w., μὲ μηχανὰς M.A.N. ναυπηγήσεως 1931, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1949. Τιμὴ ἀγορᾶς 525.000 λιρῶν, μὲ πληρωμὴν τοῦ 1/4 εἰς δολλάρια. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον τὸν προσεχῆ Ιούνιον, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ θὰ μετονομασθῇ «Σήπτετρο».

—Καὶ *«Falketje»*, δολελοκίνητον νορθριγκὸν δεξαιμενόπλοιον, 7927 τόν. γκρός, 13.000 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1951. Τιμὴ ἀγορᾶς 575.000 λιρῶν, μὲ τὸ 1/4 πληρωτῶν εἰς δολλάρια. Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ παραλόθη τὸν προσεχῆ Ιούλιον, μεταφέρομενον δὲ εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν θὰ μετονομασθῇ «Στρέλαιμ».

—Τὸ δανικὸν λίμπερτο *«St Thomas»* 7192 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 928.000 δολλαρίων, θὰ παραλόθη δὲ τὸν προσεχῆ Αὔγουστον.

—Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη τὸ καναδικὸν λίμπερτο *«Lake Manitou»* 7162 τόν. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀντὶ τιμῆς 790.000 κανδικῶν δολλαρίων, μὲ παραλόθη τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον.

—Τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτο *«Tini»* 7163 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὀπερ εἰχε πρὸ καὶρου ὑπεστὶ ζημιάς ἐκ προσαράξεων καὶ θεωρηθῆ ὡς «διλκὶ ἀπώλεια», ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρισ τὸν ἐλληνικὸν συμφερόντων εἰς Ἀμερικήν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετωνομάσθη «Στρέλαιμ».

—*«Hymaros»* τέλος πρὸ τινῶν μηνῶν παρ' Ἑλλήνων καὶ ἀνεκοινώθη ἡ γόρδη τοῦ, τὸ ἀγγελικὸν φορτηγὸν *«Goose Point»* 4225 τ. γκρός (τοῦ 1928) ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραλαμβανόμενον ἐντὸς τοῦ τρέχ. μηνὸς εἰς Μεσογειακὸν λιμένα, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—*«KATE N. A.»* (δεξ.): «Ἐμφόρον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου μὲ 15.000 τόν. πετραλαίων προστράξεν ἐπὶ λασπώδους βυθοῦ ἐγγὺς τοῦ Σουάνκ. Ἡ ἀνέλκωσις ἐπετεύχθη, οὗτη ζημιάν, μὲ τὴν παρρίσαιον τοῦ βοηθείας πέντε ρυμουλκῶν καὶ τῆς προγύιδος «Ράγκε Μπέκι» καὶ ἄρουραν τοῦ βοηθείας τοῦ παρόπλοιου τοῦ Λαγκόντειον.

—*«KATIGKΩ ΖΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ»*: «Ἐπισκευάσαν ζημιάς τινάς εἰς Λισσαδωνάν ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν δι' Ἀμέρετον.

—*«NOYEBA ΦΟΡΤΟΥΝΑ»* (δύοδος): «Ἐκ Νιούπορτ Νιούς μὲ γαιάνθρακος δι'. Αμεριδύρον, προστράξεν εἰς τὰ ἀδαμᾶ, ἐγγὺς τοῦ δευτέρου λιμένου, ἐν καὶ ὕδε τοῦ παρόπλοιου τοῦ Βοηθείας τοῦ παρόπλοιου τοῦ Βοηθείας πέντε ρυμουλκῶν. Ζημιάν, δὲν υπάρχουν.

—*«ΠΑΡΑΛΟΣ»*: «Ἐπεσκεύασεν εἰς Αμέρετον δισφόρους ζημιάς τοῦ καταστρώματος τοῦ ἐκ τρικυμίας.

—*«ΣΑΝ ΛΕΩΝΑΡΝΤΟ»* (πανομ.): «Ἐδεξαμενίσθη εἰς Μελβούρνην καὶ ἀντικατέστησε τὰς σωσιδίους λεμδούς του (Μαρτ. 3)

—*«ΣΗΤΡΕΖΑΡ»* (πανομ. δεξ.): «Συνεπεία ζημιάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον του ἐκ πυρκαϊᾶς παρέμεινεν ἀκούσητον εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν εἰς θέσιν πλάτους 37—35 β. καὶ μηκούς 39—14 Δ. Κύητον δὲ δοθεῖσαν. Πλησίον του ἐπειπούσεν το παναμαϊκὸν λίμπερτο *«Καδοντόφορος»* (οχ. *«Cliffside»*) καὶ ηρχεις νὰ τὸ ρυμουλκή μὲ ταχύτητα 4 μιλλίων. Εγ τὸ μεταξὺ κατέφθασε τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μάριον Μόραν» καὶ ὄντες πέντε τὴν περιστέρα πυρωδήσην. Ζημιάν, δὲν υπάρχουν.

—*«ΣΑΝ ΓΙΩΡΓΙΕ»* (πανομ.): «Ἀπώλεσεν εἰς Ροζάριο μίαν τῶν ἀγκυρῶν του μετάρκετης ἀλύσιας. Δυτικὴ τὴν ἀνέσυραν καὶ τὸ σκάφος τὴν παρέλασε καὶ ὀπέπλευσε διὰ Σάντο Φέ.

—*«ΣΤΑΜΟΣ»*: «Ἐκ Μπέλφαστ διὰ Στεπτίνον ὑπέστη μικράς τινας ζημιάς ἐκ προσκύρωσεως εἰς Μπρόσμποτελλ.

Εἰς τὸν «'Αγγωστον' Ἀμερικανὸν Στρατιώτην»

Εἰς τὴν «'Ατλαντίδα» (τῆς Νέας Υόρκης) διαβάζομεν, δῆτα οἱ ἀμερικῆς ἀντιπρόσωποι τῆς Π.Ν.Ο. κ. κ. Κ. Φουρνόρας τοῦ Α. Πλατός κατέθεσαν ἐν τελετῇ εἰς τὸν τάφον τοῦ «'Αγγωστον' Στρατιώτου» εἰς τὸ ἐθνικὸν νεκροταφεῖον τοῦ «'Αρλίγκιτων», στέφανον, εἰς εὐλαβίκην ἐκδίλωσιν τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενων πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν Συμπολίτειαν. Κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ στεφάνου παρίσταντο ὁ ναυτικὸς ὄντεος τοῦ οἰκιστής της οἰκιστής της Φ. Σγουρόδασιος.

Νέα ναυτικὴ ἑταιρία

Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «'Εμπορικαὶ καὶ Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις — Εὐάγγελος Π. Νομικός» συνεστήθη ἐν Ἀθήναις νέα ἑταιρία, μὲ σκοπὸν ποσαν ναυτιλούμενη ἐργασίαν. Κεφαλαία 100 ἑκατόν. δρχ. καὶ λοῦδα Ε. Νομικοῦ 50 ἑκατόν. δρχ. Την πρώτην διοίκησιν ἀπέτελεσαν οἱ κ. κ. Μιχ. Καρογέρης, διευθύνων σύμβουλος, Εὐάγγ. Νομικός, Στυλ. Τεγόπουλος, Μιχ. Χριστόπουλος, Χαρ. Ποταμιάνος, Βασ. Παλιαστέας καὶ Ιωάν. Αναγνωστου.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Διὰ Β. Δ. ὥρισθη εἰς τέσσαρας ὃς ἀριθμὸς τῶν χορηγηθησομένων κατὰ τὸ 1951 προσωρινῶν διπλωμάτων ραδιοτηλεφόρων β'. τέσσερας τοῦ Εμπορικού Ναυτικοῦ.

—Η παράδοσης εἰς τοὺς «Ολλανδούς ἀγροστάτους» τοῦ φορτηγοῦ «Θεοκήτωρ» 2865 τόν. γκρός (τοῦ 1942) δὲν ἐπραγματοποιήθη, συνεπεία ὀκυρώσωσης τῆς ὀδείας πωλήσεως τοῦ πλοίου.

—Τὰ ἀγορασθέντα παρ' ἀμερικανικῶν ἑταῖρων ἐλληνικῶν συμφερόντων λίμπερτον «John P. Harris» 7198 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραλόθεντα εἰς ἀμερικανικούς λιμένας μετωνόμασθαις «Feregreen».

—Τὸ πωληθὲν εἰς «Αγγλους ἀγροστάτας φορτηγὸν «Φρίντωρ» 7060 τόν. γκρός (τοῦ 1942) παραδοθέντα εἰς τὰς ἀγροστάτας του μετωνόμασθαι «Feregreen».

—Τὸ ἀγορασθέν παρ' Ἑλλήνων ὡραγόλικον γορτηγὸν «Ramsay» 7111 τ. γκρός (τοῦ 1941) παραλόθεν εἰς ἀγγελικόν λιμένα, ἐπειδὴ ὑπὸ παναραπίκην σημαίαν καὶ μετωνόμασθαι «Στόρκ».

—Τὸ πωληθὲν εἰς «Αγγλους ἀγροστάτας φορτηγὸν «Φρίντωρ» 7060 τόν. γκρός (τοῦ 1942) παραδοθέν εἰς τὰς ἀγροστάτας του μετωνόμασθαι «Feregreen».

—Εἰς τοὺς πίνακας μας περιελάσθην καὶ τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγόν «Ερέντη» 5175 τόν. γκρός (τοῦ 1919), οὐτινος ἡ πρὸ παιρού πωλήσης εἰς Ιάπωνας δὲν ἐπραγματοποιήθη τελικῶς.

—Τὸ παναμαϊκὸν ύπερωκεάνιον «Brasil» (της «Χόμ Λάΐν») 10.043 τόν. γκρός (τοῦ 1919) πατωνόμασθαι «Homeland», ἀπὸ δῆ της Ιησούνιου ἀναλογεύει τὴν τοπικὴν ὑπερσειρανή μεταξὺ Νέας Υόρκης—Αμεριδύρου, μὲ προσεγγίσεις κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἐξ Εὐρώπης εἰς τὸ Χάλιφες καὶ κατὰ τὴν ἐξ Ποταμούν.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) ἀντικατέστησε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν διὰ της λιμενικής παρατηρησίας παναμαϊκούς πολεμόδρους.

—Εγνώσθη, δῆτα τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) ἀντικατέστησε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν διὰ της λιμενικής παρατηρησίας παναμαϊκούς πολεμόδρους.

—Εγνώσθη, δῆτα τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

—Τὸ φορτηγόν «Maiρίρ» 5841 τόν. γκρός (τοῦ 1949) παραλόθη δὲν ἐγνώσθη τον Βοτσάνην, μὲ πλησίους τὴν Βοτσάνην.

ΕΙΣ ΤΗΝ NEAN YΩΡΚΗΝ

Αντιπρόσωπος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» εἰς τὴν
Νέαν Υόρκην είναι ὁ κ. ANT. KARATZAS

12, Graywood Road. PORT WASHINGTON, N.Y.

τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν (σιτηρά) διὰ Νότ. Αφρικήν 170)—, Ιούλιον. 'Η Αργεντινὴ μὲ σποραδικὰ διαταγὰς δι' Αμέρισαν—Ρόττερνταμ 140)—, Μάρτιον καὶ δι' Ινδίας 180)—, Απρίλιον.

'Η Μεσογείος μὲ καλὴν ἐργασίαν. 'Εκ Μπόνας διὰ φωράτα 56)— διὰ Δουβλίουν, Απρίλιον καὶ ἀπὸ Σφάς 80)— διὰ Τάουνον—Νότρηπταμ, Μάτιον. 'Απὸ Γιουγκούσιαν (μεταλλεύματα) διὰ Ρόττερνταμ 46)— καὶ ἀπὸ Χουλδαν δι' Ιφού-
ίτης 47)—, Απρίλιον. 'Απὸ τὴν 'Αλεξανδρείαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἐκλείσθησαν ὄρ-
κετὰ σκάφη δι' 'Ιαπωνίαν (ἄλλος) δολ. 20 (καὶ ὅρυζα) σελ. 143)9, Απρίλιον, ἐνῷ
καὶ ἀπὸ τὴν Βερελώνην ὑπῆρχεν ἐργασία ποτάσσεις δι' 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ δόλλ. 21,
Μάιον—Ιούνιον.

'Η Μάυρη Θάλασσα μὲ σποραδικὰ διαταγὰς σιτηρῶν εἰς τὰ 85)— δι' 'Αγγλίαν,
Απρίλιον, ἐνῷ διὰ μικρὰ σκάφη ὑπῆρχεν ἐργασία ποτάσσεις ἀπὸ Νικολάτες διὰ Σέ-
ταν 55)— φίο καὶ κῶν ἀπὸ Χερσόνησον διὰ Βενετίαν 62)—, Μάρτιον.

Οἱ πέραν τὸν Σοῦζες τομεῖς μὲ διαταγὰς ἀπὸ ὅλα σχεδὸν τὰ ἔξαγωγικά κέντρα καὶ δι' ὅλα τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων. Διὰ γαιανθράκας ἐπιληρώνοντο ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές—
Ντιόνταν 127)6 Διὰ Γενόβαν, 'Ιουλίουν καὶ ἀπὸ Καλκούταν 140)— διὰ Συρίαν, 'Ι-
ούνιον. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Μορμούγκα δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 17, 50, Μάιον καὶ Ντάρερν—Τοικάτο (σόγια, ἀράβδοσιτος κλπ.) δι' 'Αμερισύργον 205)— καὶ διὰ Δάν-
τογκ—Γδύνιαν 245)— φίο, Απρίλιον. 'Απὸ τὴν Νότ. Αύντραπίον ἐκλείσθησαν
σκάφη δι' 'Αμέρισαν — 'Αμερισύργον (σιτηρά) 165)— καὶ διὰ Φιλλαδενίαν 175)—,
'Ιουλίουν καὶ δι' 'Αγγλίαν 150)— 'Οκτώβριον.

Διὰ γαιανθράκας 'Αγγλίας—Κόντινεντ τιμαὶ σταθεραί. 'Απὸ Τάουν διὰ Γενόβαν
36)3, Μάρτιον, ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιά 50)—, Απρίλιον καὶ ἀπὸ 'Αμερισαν
(κῶν) διὰ Σάντος 170)—, Απρίλιον.

Τὰ κτάμη—τοστέρες εἰς νέαν ζωρότητα, ἀρκετὰ δὲ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ τα-
ξιδία Μεσογείου 40)—, Απρίλιον καὶ διὰ ταξίδιος Δυτ. 'Αφρικῆς 41)— ἔως 42)—,
ἐνῷ μικρὰ σκάφη (3000—4000 τ. d. w.) ἐπετύχοντο 50)—.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΝΤΟΜΙΝΑ» (παναρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδς 8500 τόν. γαιανθράκων δι' ἔνα ή δύο
λιμένας 'Αλγερίας δολ. 14, 25 ἐν λιμένα, ὅφιον 14, 50 δύο λιμένας, φόρτωσις 20
Μαρτίου—15 Απρίλιον.

«ΖΑΝΝΙΚΟΛΑ» (παναρ.) ἀπὸ Σούσα καὶ Ράς Ντίμας 7000 τόν. ὀλατος δι'
ἔνα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 22, φόρτωσις Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ» (παναρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδς 5500—5800 τόν. γαιανθράκων διὰ
Μοντεβίδεο δολ. 20, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» ἐκ Κούδας 9000 τόν. ζαχάρεως δι' ἔνα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ.
30, 50, ἐπετύχοντο ἐκφορτωτικά, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ» ἀπὸ Μορμούγκα 9300 τόν. μαγγανίζας δι' 'Ιαπωνίαν δολ.
17, 50, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐκ Νικολάεφ 3300 τόν. ποτάσσεις διὰ Σέτταν 55)— φίο,
φόρτωσις Μάρτιον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐκ Χερωνίας 3300 τόν. κῶν διὰ Βενετίαν 62)—, φόρτωσις Μάρ-
τιον.

«ΑΣΧΙΝΙΑ» ἐκ Βηρυττοῦ 1100 τόν. ἐλαιοπλακούντων διὰ Μόλταν 45)—, φόρ-
τωσις Μάρτιον.

«ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ» ἐκ Γιουγκούσιαν 1100 στάνταρς ξυλείας δι'
ἐκλεκτοὶ λιμένας 'Αγγλίας 300)—, καντσέλη 3 Απρίλιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναρ.) ἀπὸ 'Αδριατικῆς 6500 τόν. μεταλλεύματον
διὰ Ρόττερνταμ 43)— φίο, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Σπαλάτα 3000 τόν. τοιμέντων διὰ Χάιφαν 42)6, φόρ-
τωσις Μάρτιον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐκ Γιουγκούσιας 1800 στάνταρτς ξυλείας δι'
ἐκλεκτοὺς λιμένας 'Αγγλίας 300)—, φόρτωσις 1—21 Μαρτίου.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Κατάνης 1250 τ. θειού διὰ δύο λιμένας 'Ελλάδος 35)—,
φόρτωσις Μάρτιον.

«ΗΡΩΝ ΙΙ.» ἐκ Τύνιδος 3100 τόν. κριθῆς δι' ἔνα λιμένα 'Αγγλίας 66)—, φόρ-
τωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἐκ Ρόττερνταμ 6000 τόν. γαιανθράκων δι' ἔνα ἐλληνικὸν λιμένα
50)—, φόρτωσις 5—15 Μαρτίου.

«ΚΟΚΕΡΕΛΑ» (παναρ.) ἐκ Νικολάεφ 5000 τόν. ποτάσσεις διὰ Σέτταν 57)6, φίο,
φόρτωσις Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἀπὸ Ντάρερν, Τάκον Μπάρ, Τοικάτοντά η Τοικάτον
10.000 τόν. σόγια, ἀράβδοσιτον κλπ. διὰ Τεργέστην 25, 50 δολ., ὅφιον 'Αμερισαν
η Ρόττερνταμ δολ. 28, ἐπὸν 'Αμερισύργον 28, 75, φόρτωσις 25 Μαρτίου—20 Απρίλιον.

«ΒΑΙ-ΙΜΕΑ» (παναρ.) ἐκ Φιλιππίτων νήσων 9300 τ. χρωμάτων διὰ Νόρθερν
ρείντζ δολ. 14, 75, μὲ 750 τ. φόρτωσιν, 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις μέσα Μάρτιον.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἀπὸ Νταλάν, Τοικάτοντά, Τοικάτον η Τάκον Μπάρ 9000 τόν.
κυαύμων, ἀράβδοσιτον κλπ. διὰ Τεργέστην δολ. 25, 50, ὅφιον 'Αμερισαν 28.75 φίο
καὶ στόνευτον, 1000 τόν. φόρτωσιν, φόρτωσις Μάιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἀπὸ Ντάρερν, Τάκον Μπάρ, Τοικάτοντά η Τοικάτον
10.000 τόν. γενικῶν εἰδῶν 476.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δάντογκης 65)—, φόρτωσις
5—30 Απρίλιον.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.» (σημ. ἀγγ.) ἐκ Χάμπτον ρόδς 7200 τόν. γαιανθράκων διὰ Δυτ.
'Αγγλίας 95)—, φόρτωσις 5—25 Απρίλιον.

«ΠΕΛΑΨ» (λίθερ.) ἐκ Κούδας 9000 τόν. ζαχάρεως δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 30, 50,
ἐπετύχοντο ἐκφορτωτικά, φόρτωσις 10—10 Μαΐου.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ» ἐκ Κούδας 9000 τ. ζαχάρεως δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 30, 50,
ἐπετύχοντο ἐκφορτωτικά, φόρτωσις 1—30 Απρίλιον.

«ΣΗΓΗΤΟΥΝΤΣ» (ἀρμερ.) ἐκ Βορείων Ειρηνικῶν 10.000 τ. ξυλείας (499.000 κ. π.
διὰ δέματα) δι' 'Αγγλίαν δολ. 23.75 φίο, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (λίμπερτο) ἀπὸ Μορμούγκα 9300 τόν. μεταλλεύματον δι'
'Ιαπωνίαν δολ. 17.50 φίο, φόρτωσις 1—25 Μαΐου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΤΕΡ» (σημ. νοισοφέρ) ἀπὸ ένα δύο λιμένας Ντάρερν,
Τοικάτον 10.000 τόν. γενικῶν εἰδῶν (476.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Δάντογκης 65)—, φόρτωσις
1—30 Απρίλιον.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ» ἐκ Κούδας 7000—7700 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν (συμπειλαμβα-
νόμενης τῆς Βορ. 'Ιρλανδίας) 160)—, ὅφιον ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο 155)—, φόρτωσις
2—30 Απρίλιον.

«ΜΑΙΡΗ» (παναρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδς 8.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανέρην
δολ. 17, φόρτωσις 5—20 Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑ-Ι-ΠΑΤΡΑΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδς 9.000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερισαν
—Ρόττερνταμ δολ. 13, 50, ὅφιον 'Αμερισύργον δολ. 14, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναρ.) ἀπὸ Μορμούγκα 9000 τόν. μεταλλεύματον δι'
'Ιαπωνίαν δολ. 17, 50, φόρτωσις Μάιον.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (λίμπερτο) ἐκ Πόρτα Σαΐδη 9000 τόν. δλατος δι'
'Ιαπωνίαν δολ. 20, ὅφιον ἀπὸ Αλεξανδρείας 20, 25, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναρ.) ἐκ Ρόττερνταμ 6.500 τόν. γαιανθράκων διὰ
Πάτρας, Πειραιώς 1—50, καντσέλη 10 Απρίλιον.

«ΕΒΡΕΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 9000 τόν. σιδηρωτον διά Κάλδεσταν
δολ. 22, 75 φίο, 900 τ. φόρτωσιν, 900 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21—31 Μαρτίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑΣ» (παναρ.) ἀπὸ Σάντα Λορέντζην ἀπὸ Συμπλάγκας 175)—, φόρτωσις 1—25 Απρίλιον.

«ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ» (ἐλληνικό) ἐκ Κούδας 10.000 τ. ζαχάρεως έκαστον δι'
'Ελ-

λάδα δολ. 27, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΙΛΕΝΑΟΥ» (εκ «Γίνις», παναρ.) ἐκ Καζαπτλάκας 10.000 τόν. μεταλλεύμα-
των διὰ Μπρίστολ Τσανέλ 42)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΠΑΤΣΕΣ» (εκ «Αετοίλι», παναρ.) ἐκ Μπόνας 8500 τ. μεταλλεύματον δι'
Αγγλίας 45)—, φόρτωσις άρχας Μάρτιον.

«ΝΕΡΙΚΑΗΣ» ἀπὸ Βιζαγκαπτάμ 9000 τόν. μαγκανέζας δι'
ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 17.50, φόρτωσις 10—16 Απρίλιον.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναρ.) ἐξ 'Αλεξανδρείας 8000 τόν. δρῦζης εἰς σάκκους
δι'
Ιαπωνίας 145)—, μὲ 12 φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 14—
Απρίλιον.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (ἐλληνικόν) ἐκ Γιουγκούσιαν 1300 στάνταρς ξυλείας δι'
Αγγλίας 300)—, φόρτωσις 20 Μαρτίου—10 Απρίλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΗΛ» ἐκ Ρόττερνταμ 7500 τόν. γαιανθράκων δι'
ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 20, φόρτωσις 1—10 Απρίλιον.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9200 τόν. γαιανθράκων δι'
Αμέρισαν—Ρόττερνταμ (τρία συνεχῆ ταξίδια) δολ. 14.50 τὸ α', 12.50 τὸ β', καὶ
11.50 τὸ γ', ταξίδιον, ὥσπερ διὰ ταξίδια δι'
Εμπειρίας ή 'Αμερισύργον 25—15 Μαρτίου.

«ΕΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» (άρερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500
τόν. γεννημάτων διὰ Βορεάδαν δολ. 23.25, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Μάρ-
τιον.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (λίμπερτο) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων
διὰ Βορεάδαν δολ. 23.25, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (ἐλληνικόν) ἐκ Γιουγκούσιαν 6500 τ. βωξίτου διά Ρόττερνταμ
43)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (παναρ.) ἐκ Μπόνας 10.000 τ. μεταλλεύματων διά Γλασκώδην 46)—
φόρτωσις 1—20 Μαρτίου.

«ΕΛΕΟΝΤΙΣΣΑ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν
Ιταλίαν δολ. 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΕΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» ἀπὸ Χάμπτον δολ. 13.50, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΙΔΩΝΗΣ» (παναρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (λίθερ.) ἐξ Χάμπτον ρόδης 13.50, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΕΛΕΑΣΑΝΔΡΟΣ

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φράγκ. Σιγάλας	04	2453	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. υπό έκφρωσιν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	έφθ. Γένοβαν 10 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	διῆλθε Ντόμερ 8 Μαρτ. δι' "Ιψουΐτς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διῆλθε Θέουταν 8 Μαρτ. διὰ Χάδρην, έφθ. 12
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Οδησσόν 12 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Άργω»	06	2088	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαρτ. διὰ Σφάξ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X.; πατέρας	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολομβ.) 12 Μαρτ. διὰ Χάιφαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άνεχ. Γένοβαν 10 Μαρτ. διὰ Σφάξ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Πουέρτα Καμπέλλο 5 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Μαρτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 10 Μαρτ. διὰ Μομπάσα
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	διῆλθε Νίτον 1 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	44	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 14 Φεβρ. διὰ Κεϋλάνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Τάκασονβιλ 8 Μαρτ. καὶ Νέαν Όρλεάνην 10
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	διῆλθε Παναμάν 23 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 7 Μαρτ. διὰ Βοιβάνην
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	42	7176	διῆλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαζαρίδης καὶ Πατέρας	42	7177	άνεχ. Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. Λυκίδης	09	888	διῆλθε Σουέζ 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 6 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΝΑ	όδ. Γουλανδρή	21	4358	άνεχ. Μελίλλαν 3 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ, έφθ. 13
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	K. Κουδύλη	42	7191	διῆλθε Ντακάρ 20 Φεβρ. διὰ Ροζάριο, έφθ. 11 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	διῆλθεν "Αγίου Βικέντιου" 7 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν, έφθ. 13
ΑΞΙΟΣ	Λαζαρίδης καὶ Πατέρας	43	7176	εἰς Ντάριεν ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	I. Λυκίδης	22	2038	άνεχ. Γιαβάτα 8 Μαρτ. διὰ Βαγκούμερ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Εμπειρίκος	21	4786	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αὔγ. 1948
ΑΡΓΩ	Έλληνικον Δημόσιον	18	5532	διῆλθε Σουέζ 11 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	άνεχ. Πόρτ Εδεργκλαντ 6 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 11 Μαρτ. διὰ Πενσακόλαν, έφθ. 12
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Τρόπιτσ»	44	7240	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 6 Μαρτ. διὰ Τακοράντι
ΑΣΗΜΙΝΑ	P. Μπάκιας	92	951	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θορπάκι» A. E.	38	4854	εἰς λιμένας Νέας Σηλανθίας 1 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκταρ Ζρακούλης	43	7176	έφθ. Σάντος 1 Μαρτ. καὶ Ρίον Ιανείρον 11
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Βαγκούμερ 9 Μαρτ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοί N. Βερνίκου	20	7744	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 12 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Αλμπατρού» A. E.	18	4289	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Τεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άτλαντις» A. E.	21	721	εἰς ταξίδια Μαύρης Θαλάσσης
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν, έφθ. 11
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 7 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 10 Μαρτ.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτης	18	1176	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	P. Καλλίπαν ιωπούλου	44	7176	έφθ. Γάλαζεστων 1 Μαρτ.
ΔΑΝΑΠΑΡΙΣ	άδ. Συνοδινιών	24	2740	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Δεκ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	06	3016	εἰς Έλευσίνα 4 Μαρτ. υπὸ φόρτωσιν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Μάρπορ 1 Μαρτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	P. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Κάρδιο 3 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίνων» A. E.	44	7207	έφθ. Λός Αντζέλες 25 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	P. καὶ B. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Αμδούργον 6 Μαρτ. διὰ Κούβαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	4839	διῆλθε Σουέζ 2 Μαρτ. διὰ Βοιβάνην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	7176	έφθ. Λίβερπουλ 2 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	Έλληνικον Δημόσιον	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	διῆλθεν 'Οράν 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ	Πετόπουλος & Σία	22	988	εἰς Στρατών 14 Μαρτ. υπὸ φόρτωσιν
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A. E.	18	4300	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΕΛΕΝΗ Δ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Άλκυών» A. E.	44	7176	διῆλθε Παναμάν 23 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Αμστερνταμ 20 Φεβρ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	έφθ. Γλασκώνην 3 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Τεργιάλος καὶ Λυκούρης	21	1549	άνεχ. Τύνιδα 10 Μαρτ. διὰ Σφάξ
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Τάιν 9 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. δι' Αμδέρσαν, έφθ. 9
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμπός	43	7176	εἰς Τσιμαγκάτο 2 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν	44	7207	έφθ. Πειραιᾶ 11 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Χούστον 21 Φεβρ. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 11 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 11 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΕΠΙΣΙΣ	A. Πρίντεπης	19	1492	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 3 Μαρτ. διὰ Κροτόνε
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοί Σιτινά	43	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Κάμπυτεν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Μόζι 6 Μαρτ. διὰ Τοκουγιάμα
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. υπὸ έκφρωσιν
ΕΥΑΝΓΙΑ	υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Μόζι 13 Μαρτ. διὰ Βακαμάτσου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	διῆλθε Σουέζ 14 Μαρτ. διὰ Τοκουγιάμα
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	εἰς Χούλλα ἀπὸ 5 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαμπός	18	5687	έφθ. Γιουνίνα 7 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	P. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Νάρβικ 6 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Μαρτ. διὰ Κούβαν
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Ντουσκόν 3 Μαρτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταύριδης κλπ.	18	5572	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. N. Κουφός	44	1923	άνεχ. Τύνιδα 10 Μαρτ. διὰ Ληθ
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαμπός — Π. Ποντικός	19	5253	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 13 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΟΣΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Ναγκόρα 9 Μαρτ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάστορ» A. E.	44	7198	διῆλθε Κριστούπαλ 7 Μαρτ. διὰ Κόμπη
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	εἰς Αμπαντάν 11 Μαρτ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Πόρτλαν (Με.) 8 Μαρτ. διὰ Χάντσορπ
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	διῆλθεν "Αγίου Βικέντιου" 1 Μαρτ. διὰ Μόσπιλ
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» A. E.	30	4123	διῆλθεν "Αγίου Βικέντιου" 11 Μαρτ. διὰ Λονδίνον
ΘΕΤΙΣ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 13 Μαρτ. (διὰ Θεσσαλονίκην)
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θορπάκη» A. E.	88	1356	ΕΠΩΛΗΘΗ Πόρδας διάλυσιν
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	διῆλθεν 'Οράν 2 Μαρτ. διὰ Βιουττόν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Λόνς καὶ Πεζάς	43	7207	έφθ. Σιδένιον 20 Φεβρ. (εἶτα 'Αδελαΐδα)
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκταρ Ζρακούλης	06	3916	διῆλθεν 'Αλγέριον 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Μιανθαναγκάρ 1 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοί Γουλανδρή	44	7176	διῆλθεν 'Αδεν 7 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Μονρόβια 7 Μαρτ. (δι' Αμπτερούταμ)
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	εἰς ταξίδιον Νικολάειφ — Νατ. Γαλλίας, Μαρτ. 12
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νοικός	28	1594	εἰς Δάντσιγκ 6 Μαρτ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	

Ω. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Βιστώνην 12 Μαρτ. διὰ Ναγκόγια φθάνει εἰς Μασσαλίαν 16 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμμαὶ	13	4916	έφθ. Βαγούκοβρ 6 Μαρτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	άργει 'Αμπελάκι απὸ 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 27 Φεβρ. δι' 'Αλγερίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	έφθ. Νέαν Ορλέανην 9 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	διῆλθε Παναμάν 6 Μαρτ. διὰ Τακόμαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Αμέρισαν 7 Μαρτίου διὰ Βρέμην, έφθ. 9
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 12 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διῆλθε Χουσουλοῦν 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άναχωρεῖ ἐκ Πειραιῶς 17 Μαρτίου διὰ Μασσαλίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμμαὶ	11	3879	άνεχ. Χαδάνων 8 Μαρτίου διὰ Παστελλίλο
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Επιπειρίκος	45	3805	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 10 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοὶ	27	4950	άνεχ. Νέαπολιν 10 Μαρτ. δι' Αύστραλίαν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσού. Γραμμαὶ	11	7537	άνεχ. Αμπερτανταμ 4 Μαρτ. διὰ Γκάλβεστων
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7244	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 7 Μαρτ. δι' 'Αμέρισαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έπλω ἐκ Σπαλάτα διὰ Τζέδδαν, Μαρτ. 6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	Γ. Καλαφάτης	44	437	έφθ. 'Άλγεριον 5 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. Βαγκούσερ 6 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Πόρτ 'Αλπιτέριν 27 Φεβρ. διὰ Κόμπη
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλεος	43	7176	άνεχ. Χούλη 9 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινὸς» Α. Ε.	43	7176	εἰς λίμενας 'Ιαπωνίας 8 Μαρτ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	διῆλθε Σουεζ 14 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	3911	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 9 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινοῦ	19	3911	άνεχ. Δουγκέρκην 27 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 13 Μαρτ. διὰ Χερσώνα
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Τέλ 'Αΐσι 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετόπουλος κλπ.	11	1881	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 24 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (βεε.)	Λ. Νομικός	33	486	διῆλθε Κριστούπαλ 10 Μαρτ. διὰ Κρίστοπαλ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 5 Μαρτ. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Τύνιδα 7 Μαρτ. δι' 'Αγκώνα
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	20	2310	έφθ. Τάραντα 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Γδυνιάν 7 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5476	άνεχ. Χούστον 8 Μαρτ. διὰ Πενσικόλαν, έφθ. 11
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	διῆλθε Ντώρμπαν 10 Μαρτ. διὰ Βούβαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεχ. Τζάκονδιλ 7 Μαρτ. διὰ Κρίστοπαλ, έφθ. 13
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Γλασκώνη 24 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλπ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.). 1 Μαρτ. διὰ Τρίνινταν
ΜΙΧΑΛΑ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	έφθ. Λομε 21 Φεβρ. (διὰ Χάρρην)
ΜΙΧΑΛΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 23 Φεβρ.
ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Επιπειρίκου	18	5202	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καράδας	44	7247	διῆλθε Κριστούπαλ 12 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υρκην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. (δι' 'Ιαπωνίαν.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εὐγενίας	43	7176	διῆλθε Αδεν 9 Μαρτ. δι' 'Αμέρισαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανῶς» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Γκάλβεστων 8 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΗΡΕΥΣ	ΗΑ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Φράμπατλ 12 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 12 Μαρτ. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Κάτρης	43	7196	εἰς θέσιν 35—36 B. καὶ 7—14 Δ. Μαρτ. 2 διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Σάντα Φέ 1 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Οκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Πούλο Μπάκουμ 11 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 4 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Αμέρισαν 5 Μαρτ. (δι' 'Ισραήλ)
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διῆλθε Λαδσεντ 2 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	άνεχ. Νάρδικ 7 Μαρτ. δι' 'Ιμιμχαν
ΟΛΓΑ	Έμπτο. - 'Εφοπλιστική	44	7176	«Ιδε «ΠΑΝΤΕΛΗΣ», ὡς μετωνομάσθη
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Τεργεστην 2 Μαρτ.
ΟΝΤΡΥ	Γ. Δ. Καλαφάτης	43	260	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 10 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κ. Γράτσος	45	7176	διῆλθε Μπαλάπα 10 Μαρτ. δι' 'Αμέρισαν
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	άνεχ. Σουαζ 8 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Φράμπατλ 12 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ατλαντίκος» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Γένοβαν 12 Μαρτ. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Τράπτο Σο	18	5525	εἰς τοπικά ταξίδια 'Ινδοκίνας
ΠΑΝΑΓΗΣ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. ἀπό "Αγιον Φραγκίσκον 17 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	N. Λυκιαρδόπουλος	20	5182	εἰς τοπικά ταξίδια 'Ινδοκίνας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	A. Καραβίας	43	7176	έφθ. Αδελαΐδα 9 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Γ. Π. Λιδιανὸς	43	7176	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 4 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Αμέρισαν 5 Μαρτ. (δι' 'Ισραήλ)
ΠΑΡΑΛΟΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194	διῆλθε Λαδσεντ 2 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άνεχ. Ελευσίνα 14 Μαρτ. ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Δ. Νίτσος	20	1130	διῆλθε Ντώρμπαν 24 Φεβρ. διὰ Ναβαλάκι
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	«Ιόνιου» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Γιβραλτάρ 12 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Ίω. M. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Νοεύτιας 3 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III τάνκερ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Χείζαι 6 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	εἰς Πούντα Καρπού 8 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διὰ Βούβαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Τάπαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Μορμούγκα 5 Μαρτ. διὰ Μόζι
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Μπάχρειν 11 Μαρτ. διὰ Τενερίφαν
ΠΟΠΗ	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 19 Νοεμ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 24 Οκτ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	άνεχ. Δουβλίνον 2 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 10 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΔΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Απαντάν 11 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσποτέρολ»	17	4908	άνεχ. Ρουέν 12 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΣΑΜΟΣ	Ε. Πετρούτσης - Γ. Τάνες 01	01	3634	άνεχ. Αμέρισαν 3 Μαρτ. διὰ Μεσσηνῆν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	43	7177	εἰς Μόζι ἀπὸ 18 'Ιαν.
ΣΠΥΡΟΣ	υἱόν Σ. Ιγγλά	43	7176	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	διῆλθε Πούλο Μπάκου 11 Μαρτ. διὰ Κόμπε
ΣΤΑΜΟΣ	M. Ιων. Κουλουκουντῆς	44	7176	έφθ. Στεττίνον 9 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	Δ. Φασαλίδης	14	3801	έφθ. Στεττίνον 9 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Λάγκος 9 Μαρτ. (διὰ Λονδίνον)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Μαντράς 8 Μαρτ. διὰ Καλκούταν, έφθ. 11
ΣΤΡΥΜΩΝ	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 9 Φεβρ. 1950
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεχ. Πόρτ Όκκα 6 Μαρτ. διὰ Κάντιας
ΣΥΡΟΣ	άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	διῆλθε Παναμάν 5 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Αμπερτανταμ 2 Μαρτ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	άδ. Λαιμού	13	4221	εἰς ταξίδια ἐν 'Ελλάδι.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Λουκάς Νομικός	20	844	έφθ. Ερυθράν Θάλασσαν 8 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
	Εύγενία I. Χανδρῆ	43	10448	

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	Έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιώς	11	1459	εἰς Τεργέστην 15 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν ἀνεχ. Βαλτιμόρην 12 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΤΡΙΤΩΝ	Δδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Σουέζ 8 Μαρτ. (δι' Αλεξανδρείαν) ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	ἀργεὶ Πειραιά 14 Μαρτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7244	εἰς Τεργέστην 15 Μαρτ. —τοάρτερς ἀνεχ. Βαλτιμόρην 12 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Σουέζ 8 Μαρτ. (δι' Αλεξανδρείαν) ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	ἀργεὶ Πειραιά 14 Μαρτ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς ταξίδια Μεσογείου τάξις μ—τοάρτερς ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 4 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην διῆλθε Χονολουλού 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	ἀνεχ. Βαγκάκι 23 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμι 10 Μαρτ. δι' Αμερικήν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΧΙΟΣ	«Λιβανάς» Α. Ε.	39	5643	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΧΡΥΣΗ	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	7176	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΙΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Αμερικήν

Τὰ ύπο σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διῆλθε Γορθαλάταρ 5 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος ἀνεχ. Αμπαντάν 6 Μαρτ. δι' Αθεναίων
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	έφθ. Σαβόναν 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	έφθ. Γένοβαν 13 Μαρτ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερό»	44	7176	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 3 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλος»	25	4954	άργει Πειραιά ἀπὸ 21 Δεκ. διασκευὴ ἀνεχ. Τεργέστην 6 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΙΓΑΙΙ	«Ελλήνες ἀγόρασται	29	5218	έφθ. Μορμούγκαρο ρόδος 2 Μαρτ.
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Άτλαντικ»	18	4249	άνεχ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διὰ Πόρτ Ρεντί
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	διῆλθεν Αθεναίων 4 Μαρτ. δι' Αθεναίων
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	άνεχ. Βαγκάκι 23 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμι 10 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 5 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Λίβερπουλ 1 Μαρτ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	44	7207	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαρτ. διὰ Τσιτταγκόκυ διῆλθε Χονολουλού 23 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμιτ Τσάρτεριγκ»	45	7149	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Μασσαλίαν 5 Μαρτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	άνεχ. Βαγκούμπερ 3 Μαρτ. διὰ Τάιν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ. «Μίνως»	08	1763	διῆλθε Χονολουλού 23 Φεβρ. διὰ Καθασάκι
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Ντάρτουμουθ 7 Μαρτ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	έτ. «Πονούκα»	04	4784	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διὰ Βιζαγκαπατάμι εἰς τὰ υδάτα τοῦ Ανταρκτικού
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 9 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Λίβερπουλ 1 Μαρτ.
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Άλβιδιόν»	28	5061	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 26 Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Σουέζ ἀπὸ 10 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 10 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστόλεντ»	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαρτ. δι' Αμερικήν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διῆλθε Ντακάρ 3 Μαρτ. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	έφθ. Τσάρλεστον 10 Μαρτ.
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλασάνκα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διῆλθε Χαλκούταν 12 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άνεχ. Σιδηνεύ (Αυστραλ.) 7 Μαρτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 Μαρτ. (εἴτα Σάντος)
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	άργει Νέαν Όρλεανην ἀπὸ 9 Νοεμ.
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206	έφθ. Ρούεν 11 Μαρτ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταπάτορ»	21	3522	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διὰ Δουγκέρκην
ΑΤΤΙΚΗ	«Ελλήνες ἀγόραστοι	27	5214	άνεχ. Βρέμην 9 Μαρτ. δι' Υμεσύντεν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8207	άνεχ. Σαΐν Μικαέλ 10 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Μάντζεστερ 9 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ.	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Κοσσερί 25 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρων 24 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	διῆλθε Σουέζ 10 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 10 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Τζίμπουτι 2 Μαρτ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	εἰς Ντάριεν 1 Μαρτ. διὰ Σουάν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	διῆλθε Σουέζ 10 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	έφθ. Τζίμπουτι 2 Μαρτ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	εἰς Ντάριεν 10 Μαρτ. διὰ Σαΐγκοκόν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΑΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Χονολουλού 10 Μαρτ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	διῆλθε Κέ-ταουν 9 Μαρτ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	διῆλθε Ηγετών 26 Φεβρ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Γιοκογάμαν 7 Μαρτ. διὰ Ντάριεν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Τάιν 10 Μαρτ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Μαντράς 8 Μαρτ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	έφθ. Σουάνλοκ 7 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	5006	έφθ. Μάζινλοκ 7 Μαρτ.
ΒΑΙ-ΜΕΑ (όνδ.)	«Ελλήνες ἀγόρασται	44	7178	διῆλθεν αγορικῶν Κοίτης 6 Μαρτ. διὰ Χέντζαμ
ΒΑΣΙΛΗΣ	«Κορούάντο»	43	7067	έφθ. Βιττόριαν (Βραζ.) 3 Μαρτ.
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΩΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	εἰς Ιαπωνίαν 1 Μαρτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 7 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	άργει Κωνστάντζαν ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	έφθ. Βαλτιμόρην 9 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δόλωρ»	19	640	εἰς ταξίδιον Πόρτ Σουδάν — Μάλτας
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	άνεχ. Μόλι 3 Μαρτ. διὰ Γιαβάτα
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ. «Οθερσυ Τάνκερ»	43	10448	εἰς Πούερτο λά Κρούν 6 Μαρτ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ (λιβ.)	έτ. «Γουορλγκαστάντ»	20	6343	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διὰ Βιλίφ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Πώλσιμπορω
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμασοκ»	44	7216	έφθ. Αυτουρί Τζενίμα 2 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Αρεν 5 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 4 Μαρτ. διὰ Τρίνινταντ
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	διῆλθε Φινιστέρων 7 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρου 14 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	έφθ. Μιτόναν 6 Μαρτ.
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλωτ»	12	3663	εἰς Αμπαντάν 5 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρο Μιτέλλο»	22	2480	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Λάγκο

ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθε Κολόμπο 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διήλθεν "Άδεν 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ. καὶ Χάμπτον ρόδς 10
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέρντε Λινέα»	19	5175	διήλθε Νότοβερ 11 Μαρτ. έξ. Αμέρεσης.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος 'Ατυχίδης	20	6419	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 10 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρινη»	19	2624	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ. διὰ Χαδάνναν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Αμέρεσην 1 Μαρτ. διὰ Περούβιαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 19 Φεβρ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διήλθε Σουέλ 12 Μαρτ. διὰ Μαντράς
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Μοντεδίδε 20 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	διήλθεν 'Αλέρας 4 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΕΟΓΕΝΗΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	διήλθε Κόμπη 11 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρ»	19	5524	άνεχ. Καλκούταν 5 Μαρτ. διὰ Μαντράς, έφθ. 10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1276	εἰς Αμερερνταμ ἀπὸ 22 Φεβρ. (διὰ Κόρκ)
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διήλθε Ντακάρ 5 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	εἰς Χαδάνην 1 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΙΛΕΝΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Καζαμπλάγκαν 2 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 27 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Ντακάρ 1 Μαρτ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. διὰ Καρπίτο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	έφθ. Βουβάνη 5 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	22	8432	άνεχ. Χάρρην 25 Φεβρ. διὰ Κιουράσω
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άργει Εΐνενοβαν ἀπὸ 16 'Ιαν. διάσκευὴ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Μόζι 2 Μαρτ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέϋ»	12	3964	εἰς Στεττίνον 1 Μαρτ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' Αγκώνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βοστώνην 10 Μαρτ. διὰ Κουβάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Ρίον 'Ιανέιρον 1 Μαρτ. διὰ Ντουκούν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτος»	43	7160	άνεχ. Κάρδιο 8 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	εἰς θέσιν 39—5 Β. καὶ 42—35 Δ., Μαρτ. 8 διὰ Βίλμιγκτων
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	«Ελληνες άγορασται	44	7124	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανιμάρ»	43	7246	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 5 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθε Τρίνινταν 4 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	εἰς Πειραιά 14 Μαρτ. ὑπὸ έκφρότωσιν
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντιο»	04	3479	έφθ. Χαλιφας 5 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	εἰς Αμεριούγον 10 Μαρτ. διάσκευὴ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	έφθ. Πόρτ Σατδ 2 Μαρτ.
ΚΟΡΑ	Π. Γασπαρινάτος	06	824	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. καὶ ἀνεχ. 10
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	άργει Εΐνενοβαν ἀπὸ 31 'Ιαν. επισκευὴ
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5758	διηλθεν "Άδεν 4 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Βεγγάζην 4 Μαρτ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγγη»	06	704	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Γκάλιεστων 3 Μαρτ.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Νασβάρρα»	44	7165	έφθ. Τάιν 11 Μαρτ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 19 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άργει Φράμπαντ ἀπὸ 19 'Ιαν., ζημίαι
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	έφθ. Τσιγκάτο 7 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διηλθεν "Άδεν 4 Μαρτ. διὰ Μαντράς
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικού»	16	5505	άνεχ. Πόρτ "Εθεργκαλαντ 6 Μαρτ. διὰ Βουβάνη
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 2 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταυτόγκα»	19	6040	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Γκεράλτον 3 Μαρτ. διὰ Βομβάνη
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Φωσίανα»	44	7176	άνεχ. Χώστον 9 Μαρτ. δι' Εύρωπων
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διηλθε Σουέλ 8 Μαρτ. διὰ Σαφάγκα, έφθ. 9
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΕΤΙΤΣΙΑ Ρ. (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	έφθ. Είδονμάσου 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΓΟ Λ.	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7281	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίανα»	43	7059	άργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 29 Οκτ.
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα Αλτα»	19	2323	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ελληνες άγορασται	20	6109	άνεχ. Νεκοτοάε 9 Μαρτ. διὰ Μοντεδίδεο
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Σαβανάνην 1 Μαρτίου διὰ Κουβάν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	διηλθε Νότερ 7 Μαρτ. διὰ Αμπαντάν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρτορ»	20	7641	άνεχ. Πόρτ "Αλμπέρνι 3 Μαρτ. διὰ Σίδνευ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διηλθεν 'Άλγεριον 9 Μαρτίου διὰ Κοτεγχάγην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 24 'Ιουλ. 1949
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οικουνούδης	43	771	Ίδε: «ΦΑΝΤΗΣ Α.»
ΜΕΛΙΝΕ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	18	7019	άργει Πειραιά ἀπὸ 5 Αύγ., διάσκευὴ
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	άνεχ. Μπάρων 5 Μαρτ. διὰ Λισασάνων, έφθ. 10
ΜΕΝΤΟΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Βαγκόκ 6 Μαρτ. διὰ Κόντινεντ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διηλθε Νότερ 7 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίονα»	19	7588	έφθ. Τζάκσονβιλ 5 Μαρτ.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Σάν Λεονάρτο»	20	2606	άνεχ. Λός "Αντζέλες" 7 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (διδ.)	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 4 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαρότι»	18	4965	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	εἰς Ρόττερνταμ 10 Μαρτ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	16	3528	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 6 Μαρτ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	διηλθε Σουέλ 12 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Μασσαλίαν 8 Μαρτ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρούμπιαν»	20	6416	διηλθε Νότερ 10 Μαρτ. διὰ Σταυλόου
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	10474	άναχωρεί Πειραιά 16 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7168	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. διὰ Βέλγιον
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	εἰς Ρίον 'Ιανέιρον 12 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Βαλτιμόρη 9 Μαρτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	εἰς Ρόττερνταμ 8 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Ελληνες άγορασται	21	4979	άνεχ. Λιβρόν 8 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άλζρες»	45	7023	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερην Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 Μαρτ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διηλθε Σουέλ 5 Μαρτ. διὰ Περισκόν Κόλπον
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	έφθ. Αμέρεσην 7 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φέραρολν»	45	7148	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 8 Μαρτ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φέραρολν»	43	7176	άνεχ. Αμβούργον 3 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φέραρολν»	43	7176	διηλθε Φαρός νήσους 7 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκιο»	25	5531	εἰς Τρίπολιν (Συρίας) 10 Μαρτ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	εἰς Χορύλλο Μπάιν 6 Μαρτ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όλη»	48	11298	άνεχ. Σασέμπτο 6 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όλη»	50	17720	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Σασέμπτο 3 Μαρτ. διὰ Μπάχρειν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα»	49	17722	έφθ. Σασέμπτο 1 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολυμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	εἰς τὰ ίδια τοῦ Ανταρκτικού, φαλαινοθήρια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι·Μ	έτ. «Ολυμπικ "Οίλα»	50	17724	ἐν πλώ ἐξ Ιαπωνίας διὰ Μπάχρειν, Μαρτ. 6
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	εἰς τα ίδια τοῦ Ανταρκτικού
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Ούναρης	19	5701	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 4 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκάρα»	20	3280	άνεχ. Κοσσίν 6 Μαρτ. διὰ Παλεμπάγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	άνεχ. Ναγκασάκι 2 Μαρτ. διὰ Ντάρεν
ΠΑΝΑΓΟΣ	έλληνες ἀγορασταὶ	17	992	διῆλθεν 'Οράν 9 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 9 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	άνεχ. Βιζαγκαπτάμι 5 Μαρτ. διὰ Κοσσίν, έφθ. 11
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Πλαναμ. -Ευροπέα»	21	6230	άνεχ. Σιγκαπούρην 27 Φεβρ. διὰ Κεελόγκ
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Πλαναμ. -Ευροπέα»	19	5555	διῆλθε Σανι Μικαέλ 6 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινένταλε»	43	7176	έφθ. 'Αμερέσαν 4 Μαρτ. καὶ Ντάρεν 11
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	έφθ. Βουβάνη 4 Μαρτ.
ΠΑΤΑΣ	έλληνες ἀγορασταὶ	26	5937	εἰς Γένοβαν 8 Μαρτ.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμοσκο»	45	7148	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εἰς Τσιγκάτο ἀπὸ 17 Φεβρ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διῆλθε Παναμάν 20 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλα Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Τσιγκάτο 7 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	άνεχ. Εσμπεργκ 24 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2258	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενενίντο»	19	5055	έφθ. Γένοβαν 12 Μαρτ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Βιττόριον (Βραζ.) 3 Μαρτ. διὰ Μάντζεστερ
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	διῆλθεν 'Αδεν 6 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάς»	20	5686	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	2	1925	άνεχ. Βουβάνη 5 Μαρτ. διὰ Πόρτ "Οκκα
ΡΙΟ (διδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	έφθ. Μοριουγκάο 5 Μαρτ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Φεβρ. διὰ Σαβόναν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἀργεῖ Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 19 Ιουν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρετόρ»	21	6448	έφθ. Κιουρασώ 8 Μαρτ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. καὶ Λονδίνον 10
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μπουένος 5 Μαρτ. διὰ Πόρτ "Οκκα
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εἰς Μελβούρνην 6 Μαρτ., ἐδεξαμενίσθη
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασδίζα»	23	5374	διῆλθε Βαλένσιαν 2 Μαρτ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ..	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διῆλθε Κιουρασώ 5 Μαρτ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Όζακαν 21 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 Μαρτ.
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	εἰς Αιγαίνσαν ἀπὸ 2 Φεβρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διὰ Κάρδιφ
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα»	44	7212	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
ΣΗ ΒΕΝΤΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διὰ Στανλόου
ΣΗΚΕΣΤΑ Λ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	30	11147	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΣΗΛΑ-Ι-ΟΝ (δεξ.)	έλληνες ἀγορασταὶ	31	8205	εἰς Αρούμπαν 6 Μαρτ.
ΣΗΤΕΜΠΕΣΤ (δεξ.)	έλληνες ἀγορασταὶ	27	6023	έφθ. Ρουέν 7 Μαρτ.
ΣΗΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έλληνες ἀγορασταὶ	31	7923	εἰς Βενετίαν 10 Μαρτ.
ΣΗ ΤΡΑ-Ι-ΟΥΜΦ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντες»	38	10455	έφθ. Αρούμπα 1 Μαρτ. καὶ Σαβάνναν 9
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	ρυμουλκεῖται ἐκ Β. Ατλαντικοῦ εἰς Σαβάνναν
ΣΗΦΛΕ-Ι-Μ (δεξ.)	έλληνες ἀγορασταὶ	31	7927	εἰς Σιγκαπούρην ἀπὸ 3 Φεβρ., ἐπισκεψην
ΣΗ ΦΟΡΤΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9311	εἰς Πούντα Καρτόν 5 Μαρτ.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	ἐν πλώ ἐκ Σιγκαπούρης διὰ Βαγκούνερ, Μαρτ. 4
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. διὰ Μπόκα Γκράντε
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 9 Μαρτ.
ΣΙΝΙΑ	έτ. «Μαριάτα»	19	5354	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 8 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΣΙΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας»	21	9547	εἰς Κόπειρ απὸ 25 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 9 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. Αυτοχίδης	25	5136	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 11 Φεβρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	άνεχ. Τσιγκάτο ἀπὸ 13 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Αιστερτάμ 3 Μαρτ. καὶ Αιμέρσαν 9
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Μπρεμερχάρεν 1 Μαρτ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέττικαρ»	45	7204	άνεχ. Ρουέν 1 Μαρτ. διὰ Τάμπαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριονας»	21	7409	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδόν»	43	7176	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μιτλού Λάτιο»	30	2480	εἰς ταξίδια Αίγαυπτου—Μασσαλίας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7134	έφθ. Γάνδη 2 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικο»	43	7134	έφθ. Μόζ. 5 Μαρτ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Μελβούρνην 7 Μαρτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόριτια»	20	3526	έφθ. Στεττίνον 9 Μαρτ.
ΤΖΟΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διὰ Πόρτλαντ (Β. Αμερ.)
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	διῆλθε Σουέζ 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Σητάττλ 7 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	διῆλθε Αλέδας 6 Μαρτ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λιβ. δεξ.)	έλληνες ἀγορασταὶ	18	7019	έφθ. Φάλμουθ 6 Μαρτ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Άισνο»	14	3654	διῆλθε Σουέζ 11 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	διῆλθε Πούλο Σάμπουτο 6 Μαρτ. διὰ Κόντινεντ
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπλ»	21	7460	διῆλθε Παναμάν 25 Φεβρ. διὰ Χιλῆν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 11 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάρον 5 Μαρτ. διὰ Κιουρασώ
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	διῆλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διὰ Χούλλ

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD}.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως έμποροναυτικαὶ ἔργασίαι.

'Αγυγγίας προμηθευτῶν τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων 'Εργο-

στασίων τῆς 'Αγγλίας, χρηματοοικονόμων ἀπὸ τῆς τρόποδος μέχριτῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν «NELSON» καὶ «EM-PIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεία: ἐν Πειραιώ 'Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479
 ►►► 'Αθηναῖς: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

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