

NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1951

Αρ. Φύλλου 380/139



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 380/139

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΑΝΗ ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1951

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ούσια και τύπος

Καὶ αἱ μὲν ἐνδιαφέρομεναι ὅργανώσεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν συνεψώνασσαν ἐπὶ τῆς οὐσίας τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὰς βάσεις τῶν μεταξὺ τῶν σχέσεων, ἀπομένει, δῆμος, ἡ ἐκπλήρωσις καὶ ὠρισμένων τυπῶν, διὰ νὰ τεθοῦν αἱ ἐπιτευχθεῖσαι συμφωνίαι ἐν ίσχυι.

Ἡ διμοσίευσις τοῦ Νόμου, δι' οὗ τροποποιοῦνται αἱ περὶ συμβάσεως ναυτολογίας διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἀποτελεῖ ἀναγκαῖαν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ὑπαρξίαν ισχύος τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐκδόσεως τούτου ἔχει ὑποχρέωσιν νὰ ἐπιδιώῃ τὸ ἄρμοδιον Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

"Υπάρχει, λέγουν, μιᾶς Ἐπιτροπῆς ἡ ὅποια ἔχει ἀσχοληθῆ μὲ τὴν σύνταξιν τοῦ σχεδίου τοῦ νόμου αὐτοῦ καὶ ἡ ὅποια, μετὰ πολύμηνον ἐργασίαν, συνέταξε κάποιον σχέδιον, τὸ ὅποιον πιθανῶς απὸ νομοτεχνικῆς πλευρᾶς νὸ ήτο καλὸν, ὑπελείπετο, δῆμος, κατὰ τὴν γνώμην τῶν ἀρμοδίων ναυτιλιακῶν κύκλων, εἰς σαφήνειαν διατυπώσεως καὶ εἰς σαφῆ ἀντιμετώπισιν ὠρισμένων περιπτώσεων τῶν ὄρων ναυτολογίας τῶν ναυτικῶν. Ἔπι τοῦ σχεδίου αὐτοῦ, αἱ δῆμεσσας ἐνδιαφέρομεναι ὅργανώσεις διεπιπτοῦσσαν τὰς ἀπόψεις τῶν ἀπὸ οὐσιοτεκνικῆς πλευρᾶς. Ἐάν πρέπει ἀποραιτήτως νὰ ἐπεξεργασθῇ ταύτας ἡ ἐν λόγῳ Ἐπιτροπή, εύκολον εἶναι νὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἐργασίας ταύτης καὶ νὰ τὴν τελειώσῃ τὸ ταχύτερον, διὰ νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἐντὸς τοῦ δραχαρτέρου χρονικοῦ διαστήματος φήμισις καὶ δημοσίευσις τοῦ Νόμου.

Καλὸν θὰ ἡτο νὰ παραμερισθοῦν οἱ δυζαντινισμοὶ καὶ αἱ ἀτελεύτητοι συζητήσεις γύρω απὸ ἑκάστην λέξιν καὶ ἀπὸ τὰ κόμματα καὶ τὰς τελείας. Ἔκεινο, τὸ ὅποιον ζητοῦν οἱ δύο παράγοντες, ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἔχαρταται η ὑπαρξία τῆς Ναυτιλίας, οἱ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι καὶ οἱ ναυτικοί, εἶναι, πρὸ παντός, ἡ σαφῆς διατύπωσις τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρέωσεων των, κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατή ἡ κατανόησίς των ἀπὸ τὸν ἀπλούν ἀνθρώπον, μὲ τὴν ὀλίγην μόρφωσιν.

Ἡ ἀπλότης καὶ η σαφήνεια εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν κειμένων εἶναι ἀπαραίτητος, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας καὶ δι' ἐναὶ ἄλλον σοβαρώτατον λόγον: Εἴναι γνωστόν, ὅτι πολλακίς διαφοραὶ μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν ἐπιλύνονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ύπὸ ξένων δικαστῶν καὶ δῆμος διὰ Ἀγγελοσάδων, οἱ ὅποιοι οὔτε τὴν διάθεσιν, οὔτε τὸν χρόνον, οὔτε τὴν νοοτροπίαν ἔχουν διὰ τὴν ἐρμηνείαν τους στρφων καὶ περιπτελεγμένων νομοθετημάτων. Οὔτε εἶναι δυνατὸν νὰ ἀνατρέψουν εἰς ἐρμηνευτικά νομολογίας η εἰς ἄλλους νόμους, τῶν ὅποιων αἱ διατάξεις παρεμβάλλονται κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν του ναυτικού κώδικος.

Ἄσις θυσιασθοῦν, λοιπόν, μερικοὶ ξηροὶ καὶ ἄγονοι τύποι χάριν τῆς οὐσίας. Ἀρκετὰ ἔχει πάθει η Ναυτιλία ἀπὸ τοὺς τύπους καὶ τὴν ἐμπλοκήν της μέσον εἰς τὸ νομοθετικόν δίκτυον, που τὰς κατέπινε την ζωτικότητα καὶ τὴν δημιουργήν της πνοιάν. Εάν οι νομοθετάν μας θέλουν νὰ δείξουν τὴν νομοθεσίαν τῶν δυζαντινολογούντες ἐπὶ μῆνας καὶ ἐπειρηνεύοντες ἐπὶ μῆνας, καὶ τὴν ἀπό τὸν ἀριθμὸν τῶν πρωτοβουλίων ἀπὸ τὸν ναυτιλιακὸν, τὴν ἐκκλησίαν ταύτην κάμνει η Ναυτιλία πρὸς τὸ Κράτος. Νὰ τὴν ἀφήσῃ νὰ ἀναπτεύεται ἀπὸ τὴν ἀσφυκτικὴν περίπτωξιν τοῦ ὑπερβολικοῦ δι' αὐτὴν ἐνδιαφέροντος του.

Η ἐπίλυσις τῶν διαφορῶν

"Ἐν ἑταῖς τῶν σπουδαιοτέρων ζητημάτων, η ρύθμισις τοῦ ὅποιου θὰ πάσῃ σημαντικὸν ρόλον εἰς τὴν ἐμπέδωσιν ἀγαθῶν καὶ σταθερῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, εἶναι ὡρὸς τὸ πρότοις ἐπίλυσης τῶν μεταξὺ τῶν ἀναψυμένων διαφορῶν κατὰ τὴν ἐρμηνείαν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως. Καὶ προβλέπεται μὲν ἐν αὐτῇ ἡ ἰδρυσις τριῶν πρωτοβουλίων διαιτητικῶν ἐπιτροπῶν, ἔξι δῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ μιᾶς ἐν Πειραιεῖ καὶ μιᾶς δευτεροβουλίου ἐν Ἀθήναις, ἀλλὰ δὲν φαίνεται, μέχρι τῆς στιγμῆς τούλαχιστον, νὰ ἔχουν καθορισθεῖ αἱ λεπτομέρειαι τῆς συγκροτήσεως καὶ λειτουργίας τούτων.

Θὰ ἡτο, δεβαίως, εὐχῆς ἔργον, εἴαν οἱ ἐνδιαφέρομεναι ὅργανώσεις κατώρθωνται νὰ μεταφυτεύσουν καὶ ἐν 'Ἐλλάδι τὸ ἀγγλικὸν πρότυπον τῶν National Maritime Board, διὰ τοῦ ὅποιον ἐπετεύχθη ἐν Ἀγγλίᾳ η ἐπίλυσις τῶν μεταξὺ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν διαφορῶν, ἀποτελεστικῶς ὑπὸ τοῦ σώματος αὐτοῦ, ἀποτελουμένου, ὡς γνωστόν, ἔξι ἀντιπροσώπων τῶν δύο τάξεων, ἀνευ συμμετοχῆς κρατικῶν ὄργανων ἢ ἄλλου τρίτου. Ἀλλὰ δὲν γνωρίζουμεν, κατὰ πόσον ὁ ἀγγλικὸς οὐτός θεσμὸς θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἐπιτύχῃ ἐν 'Ἐλλάδι, τούλαχιστον κατὰ τὴν

πρότην περίοδον ἐνός τοιούτου πειραματισμοῦ.

Καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ, πρὶν ἡ φάσσουν αἱ δύο τάξεις, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, εἰς τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ θεσμοῦ τοῦ National Maritime Board, διηλθοῦ μακρὸν στάδιον προσδευτικῶν ἐπαφῶν καὶ ἀλληλοσυνηψεύσεων, τὸ ὅποιον ἐπηκολυμένης μακρὰ περίοδος ἀλληλομαχίας, ἡ ὅποια εἶχεν ἀρχίσει ἀπὸ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος αἰώνων καὶ διηρκεσεν ἐπὶ δεκαετηρίδας ὀλοκλήρου.

"Ἐπερπετεῖ σιγά-σιγά νὰ χαλαρωθῇ ἡ δύστης εἰς τὰς μεταξὺ τῶν δύο τάξεων σχέσεις, γά την πενηση ἔνας νέος ἀμοιβαίς ἐμπιστοσύνης καὶ νὰ δημιουργηθῇ καὶ καλλιεργηθῇ ἡ πίστις ἀπ' ἀμφοτέρων των πλευρῶν εἰς τὸ ὅτι δὲν ὑπάρχει καρματική διαφορά, ἡ ὅποια νὰ μὴ δύναται νὰ ἐπιλυθῇ, ὅταν οἱ διστάμενοι καθήσουν γύρω ἀπὸ μίαν τράπεζαν, μὲ τὴν ἀπόφασιν νὰ τὴν ἐπιλύσουν μόνοι των, διὸ τῆς ψυχρικούς καὶ τοῦ πνεύματος τῆς εἰλικρινούς συνεργασίας, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ διέπῃ τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο ἀλληλοσυμπληρουμένων ναυτιλιακῶν παραγόντων.

"Ἐτοι, μετὰ μακρὰς προσπάθειας, κατώρθωσαν οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάταις νὰ δημιουργήσουν ἔνα πρωτότυπον θεσμόν, ὡρὸς εἰς οὐδένα ἄλλον τομέα τῆς ἀγγλικῆς δραστηριότητος ὑπάρχει, ἀλλ' οὔτε καὶ εἰς ἄλλην χώραν, ὑπὸ τὴν ἀπλῆν καὶ ὀλοκληρωμένη μορφὴν τοῦ Βρετανικοῦ Εθνικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλίου.

Προκειμένου περὶ τῆς ίδικης μας Ναυτιλίας, τὸ ἐνθαρρυντικὸν διὰ μιαν τοιαύτην προσπάθειαν, εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ μας κόμμου οὐδέποτε ὑπῆρχεν ἀποτέλεσμας κατάστασις ὑπὸ γενικήν καὶ ὀργανωμένην μορφήν. Τούναντίον, παρ ὅτα τὰ συμπτωματικά καὶ μεμονωμένα κρούσματα ἀντιθέτειν καὶ διαφοράν, τὰ οὗτα ἐφενίσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα, ιδίως, ἔτη, οὐδέποτε ἐξέλιπτον οἱ στενοί μεταξὺ τῶν δύο ναυτιλιακῶν μας παραγόντων, κληρονομίας καὶ πασαρδοσίου ἀκόμη στενοτέφων παλαιῶν δεσμῶν, χάρις εἰς τοὺς ὅποιους ἐδημιουργήθη καὶ ἀνεπτύχθη η Ναυτιλία μας. Επάνω, λοιπόν, εἰς τὸ δάσκον αὐτὸν εἶναι δυνατή η θεμελίωσις ἐνός θεσμού κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ ἀγγλικοῦ τοιούτου, προσαρμοζόμενου, φυσικά, πούς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα.

Ἐπειδή, δῆμος, πρόκειται περὶ σοβαροῦ πειραματισμοῦ εἰσαγωγῆς ἐνός νεωτεριστού πρωταρφούντος διὰ τὴν χώραν μας, τὰ πρώτα δημόσια ποέτει, νομίζομεν, νὰ γίνουν μὲ κάποιαν συντηρητικότητα καὶ σύνεσιν, διὰ νὰ μη πέσωμεν διὰ ποτόμου ἀλλαγής εἰς τὸ κενόν. Τὰ ὄργανα, αἵφνης, τῆς διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν θὰ πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ, ὅπως καταρτισθοῦν κατὰ τὸν καλλιτερόν δυνατῶν τρόπον, οὕτως, ώστε νὰ ἐμπεύσουν ευθὺς ἔξι ἀρχῆς ἐμπιστοσύνης εἰς ἀμφοτέρες τὰς πλευρὰς περὶ τῆς γνωστεως τῶν ζητημάτων, τῆς ἀμεροληψίας καὶ τῆς ἔξαρσεως ὑπέραντα τῶν συμφερόντων τῶν τάξεων, ἔξι δὲν πρόχρονται. Πρέπει νὰ ἐμποτισθοῦν ἀπὸ τὸν ψηφίλον πνεύμα τού ἀκέραιον καὶ ἀντικειμενικοῦ δικαστοῦ, ὡρὸς δὲν κρίνει πρόσωπα συμπαθῆ η ἀντιστοθή.

Θὰ ητο, ἵστο, οὐσία, μεγάλη ἀπαίτησις νὰ ἀξιώσωμεν, τούλαχιστον κατὰ τὴν πρότην περίοδον, τοιαύτην ψυχικήν καὶ πνευματικήν αἰενεργητίσιαν καὶ σθένος ἀπὸ τὸ δρόγανα, τὰ ὅποια θὰ ἐπωμισθοῦν τὸ δυσχερή καθίκουντα τοῦ διαιτητικοῦ δικαστοῦ. Θὰ ὑπάρξουν, δεβαίως, ἀδύναμιαί καὶ ἔξαρτήσεις ἀπὸ τὸ ἀπεργελαστικόν πειρούλλον. "Ἄς ἐπίσωπον, δῆμος, οὕτως, οὖτε τὸν δύο χώραν, θὰ κατορθωθῇ ὁ σχηματισμός ἐνός πυρήνου, γύρω ἀπὸ τὸν ὅποιον θὰ διαμορφωθῇ ἔνας εύρυτερος κύκλος προσπών, τὰ ὅποια θὰ ἀπολαμβάνουν τῆς κοινῆς ἐκτιμήσεως καὶ τῆς κοινῆς ἐμπιστοσύνης ἔξι δύον τῶν πλευρῶν καὶ εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν ὅποιων.

"Ἐὰν ἐπιτεύχῃ τοῦτο, ὁ δρόμος ποὸς τὴν ὀλοκλήρωσιν καὶ ἐν 'Ελλάδι ἐνός θεσμοῦ πασούμοιον ποὸς τὸ Ἀγγλικὸν National Maritime Board, δεν θὰ είναι πλέον μάκρος, οὔτε δύσκολος.

"Ἀλλὰ καὶ κάτι ἄλλο θεωρούμενον σκόπιμον νὰ προσθέσωμεν ἐπὶ τοῦ προκειμένου: Νομίζομεν, ὅτι, εὐθὺς ἔξι ἀρχῆς, προκειμένου νὰ καταρτισθοῦν αἱ διαιτητικαὶ ἐπιτροπαί, θὰ πρέπει νὰ τεθῇ ὡς προπτική καὶ ὡς κυρία κατεύθυνσις ἡ εἰς τὸ ἔγγυς ἢ ὀπώτερον μέλλον ἐπίλυση τῶν διαφορῶν ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενων τάξεων καὶ ἐπομένως ἡ μορφή, ἡ διαιδικασία καὶ ὁ τρόπος λειτουργίας τῶν νεοσυσταθμούμενων ἐπιτροπῶν θὰ πρέπει, ἀφ' ἐνός νὰ είναι ἀπλλαγμέναι, ὅσως τὸ δύνατον, τῶν δικονομικῶν διατυπώσεων, εἰς ὅποιαι τόσον πολύπλοκοι εἴναι ἐν 'Ελλάδι, καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ ἀρχήσουν εἰς τὰ διαιτητικά ὅργανα εὐρέα πλασίσια ἐλευθέρως κρίσεως ἐπὶ τῆς οὐσίας τῶν ὑποθέσεων, οὕτως, ώστε νὰ ἔχουν ταῦτα τὴν συνάσπισην τῆς δικαιοτικῆς εὐθύνης, χωρὶς τὴν ὅποια δὲν είναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ καλὸς δικαστής.

"Ἀλλὰ τὸ θέμα είναι τόσον εύρυ, ώστε θὰ πρέπει να ἐπανέλθωμεν ἐν καιρῷ.

ΑΙ ύποδειξεις

Θά προσέξουν, πιστεύομεν, οι κυβερνητικοί παράγοντες τὰ ὅσα ὡς Κανώλης Κουλουκούντης, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν ἀνωτερότητα σκέψεως, ὑπόδεικνει εἰς τὸ δημοσιευθὲν πρὸ δεκαπενθήμερον ἄσθρον του. Ισως νὰ εἶνε καὶ ἡ τελευταῖς προσπάθεια, που κατεβάλλει ὡς ἐκλεκτὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ ἡγέτης διὰ τὴν ναυτιλιακῆς ἀποκατάστασιν.

Κίνητρον τῶν σκέψεων του δὲν εἶνε τὸ ίδιον συμφέρον. Ο κ. Κουλουκούντης ἥλθε καὶ πάλιν εἰς τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διὰ τὰς ἐπιτελέσην ἔναν καθῆκον πρὸς τὴν καθαύτῳ ἔθνικον ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας. Προσπαθεῖ νὰ μεταδῷται εἰς τοὺς διαχειρίζομένους τὰ ναυτιλιακὰ μᾶς πράγματα ἀπὸ τῆς Κρατικῆς πλευρᾶς τὰ ὅσα ἡ βαθεῖα γνωστὶς, η μεκρά πειραι καὶ ἡ στοργικὴ πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον διάθεσις τοῦ ὑπαγορεῦον.

‘Αφ’ ὅτου, ἀπὸ τὸν 1921, ο κ. Μανώλης Κουλουκούντης ἐνέργως ἀγεμίχητος εἰς τὰς ἀναπτύξεων τῆς Ναυτιλίας μας, αἱ ἀπόψεις του ἐδικαιώθησαν, ἔγνωρισαν τὴν ἐπιτυχίαν. Διεῖται καὶ τώρα νὰ μὴ πιστεύσωμεν εἰς τὸν βαθμαίαν ἐπάνοδον τῆς ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἐλληνικῆς πλοϊκτησίας, ἢν η Κυβέρνησις λάθη υπ’ ὄνμιν τῆς τὰ ὅστα εἰς αὐτὴν εἰσηγεῖται ὁ κ. Πρεδρός τῶν ἔφοπλιστῶν τῆς Νέας Ύρκης;

Τὰ φορολογικὰ μέτρα, που ὑπόδεικνει ὁ κ. Κουλουκούντης, δὲν εἶνε κατὰ δάσιν καινοφανή. Εἰς τὰς λεπτομερεῖς των μόνων διαφέρουν ἀπὸ τὰ ἔφαρμοζόμενα πρὸ πολλοῦ ἥδη εἰς τὰς Σκανδινανικὰς καὶ ἄλλων χωρῶν τὰς ναυτιλίας, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ζηλευτὴν συγκρότησιν των εἰς πλωτῶν ὑλικῶν, ἀσυναγώνιστον ποιοτικῆς ἀνωτερότητος.

‘Υπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν οἱ ἔφοπλισται ἔχουν ἀπόλυτον τὴν ἐλευθερίαν εἰς τὰς διαχειρίσεως τῶν πλοίων. Ἀγοράζουν καὶ πωλοῦν, ὅσας καὶ αὐτὸς τὸ κρίνουν πρόσφορον, πληρώνουν τὴν ἐλαφρὰν φορολογίαν κατὸ τόννων καὶ εἰνὲ ἀπλαγμένοι πάστης ὀξλήσεως, τῶν γνωστῶν διώξεων, τῆς ἀντιδικίας ἀπὸ τοὺς ἀναδρομικούς νόμους καὶ τῶν δημοκρατικῶν ἐπιθέσεων.

Καί, ὅμως, παρὰ τὰ ἀναμφισβήτητα αὐτὰ πλεονεκτήματα, θέλουν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των. Θέλουν νὰ πληρώνουν φόρους περισσοτέρους, δέχονται τὰς μέχρις ἐνὸς λογικοῦ ὅριου μεγαλύτερας δαπάνας τῆς Ελληνικῆς σημαίας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, ὅτι δὲν θὰ ἔχουν καὶ τὴν ἐπιχειρηματικήν των εὐελιξίαν, τὴν συναγωνιστικήν των ικανότητα.

Θά πρέπει, κατὰ συνέπειαν καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος νὰ συμμορφωθῇ μὲ αὐτὴν τὴν πραγματικότητα. Νὰ δεχθῇ τὴν φορολογικὴν μεταρρύμνισιν, ἀπὸ τὴν ὄποιαν, εἰς τὸ τέλος ἔχει νὰ κερδίσῃ καὶ νὰ ἀπαλλάξῃ τὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν τῶν περιορισμῶν καὶ τῶν πολλῶν παρεμβάσεων.

‘Ο κ. Κουλουκούντης παρέχει καὶ πάλιν τὴν εὐκαρίσιαν εἰς τὴν Κυβέρνησιν νὰ συζητήσῃ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας σοδαρῶν καὶ ἀποφασιστικῶν. Τὸ κρατικόν, κυρίως, συμφέρον, καὶ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας θὰ ξεπιπρέπηση νὰ συζητήσησι αὐτή.

Τὸ κέρδος

‘Απὸ τὸν γηραιόν Μέντορα τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐλάδουμεν καὶ δημοσίευμεν τὸν κάθισθαι ἐπιστολὴν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

“Επιστασὶ τὴν πέννα γὰς σᾶς γράψω τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν, μετὰ τὴν ἀνάγνωσιν τοῦ ὀραίου ἄρθρου τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη.

Ἐκανα ἔνα πρόχειρον ὑπολογισμὸν τὶ θὰ ἔκεδοις τὸ Δημόσιον, τὸ Απομακιχὸν Ταμείον, οἱ συνταξίουχοι του καὶ η Ἑλληνικὴ Οἰκονομία, ἀν ποτὲ θὰ καθίστατο δυνατὴ η ὑψώσις τῆς σημαίας, μας εἰς τὰ τόσα Παναμαϊκά καὶ τὰ πάσης ἀλλης χώρας Ἑλληνικὸς σκάφη.

Ἐπῆρα ὡς δάσιν τὴν φορολογίαν ἐπὶ Μεταξᾶ — £ 3.500 τὸν χρόνον κατὰ πλοίον καὶ μέσον ὄρον, καὶ ὑπελόγισα μόνον τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον καὶ τὰ φορτηγά καὶ τὰ τάνκερς τοῦ Παναμᾶ, τῆς Χονδούρας καὶ τῆς Λιβερίας ἀπὸ τὰς στατιστικὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ Δημόσιον θὰ εἰσέπρεπται ἀπὸ τὸν ἐμπορικὸν αὐτὸν στόλον περὶ τὰ δύο ἑκατομμύρια λιρῶν στερλινῶν ἐπηστίων. Επίσης τὰ προξενικά δικαιώματα, τὰ διάφορα τέλη καὶ τὰ χαρτόσημα ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν ὑπερπεντακοσίων αὐτῶν πλοίων θὰ ἀνήρχοντο, τούλαχιστον, εἰς 250 χιλ. λιρῶν κατ.’ ἔτος.

Τὸ Απομακιχὸν Ταμείον θὰ ἐπήνξεις σημαντικῶς τὰ ἔσοδα του καὶ θὰ κατώρθων νὰ αὔξηση καὶ τὴν σύνταξιν τῶν ἀπομάχων εἰς σημείον ἀνεκτόν. Εἰς £ 1.250.000 ὑπελόγισα τὰ ἔσοδα τοῦ Ν. Α. Τ. ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς πλοϊκτητῶν καὶ ναυτεργατῶν, ὅφου ὑπεδίβασα τὸ ποσοστόν ἀπὸ τὸ δυσδιάστατον 20 τοὺς εἰκότων εἰς 12 %.

Καὶ ἔρχομαι εἰς τὴν γενικωτέραν ὠφελειαν τῆς Οἰκονομίας μας. Τὰ πολλὰ Ἑλληνικὰ πλοίαν θὰ φέρουν καὶ μεγαλυτέραν κίνησιν εἰς τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας. Τὰ πληρωματικὰ τῶν Παναμαϊκῶν καὶ τῶν πλοίων τῶν ἄλλων σημαίων θὰ παύσουν νὰ εἶνε διενοῦς προελεύσεως, πάσης φυλῆς καὶ θρησκεύματος. Θὰ ἐπανδρωθοῦν μὲ ‘Ἐλληνας ναυτικούς. Κέρδος μεγάλος. Εἰς 20 χιλιάδας ὑπολογίζων τοὺς ναυτεργάτας, ποὺ μονίμως θὰ ἀπασχοληθοῦν. Η μισθωτικὰ τῶν θὰ ἀνήρχεται εἰς 25 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπηστίως. Απὸ τὸ ποσὸν αὐτὸν τὰ 60% ἡμπορεῖ, ἀσφαλῶς, μὲ μίαν κολὴν πολιτικὴν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς τιμῆς τῶν ναυτεργατῶν ἐμβασμάτων, νὰ τὰ κερδίσῃ τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα τῆς χώρας μας.

Ἐν συντομίᾳ καὶ εἰς δίλιγους ἀριθμοὺς Κράτος, Ν. Α. Τ. καὶ Οἰκονομία θὰ είχον κατ’ ἔτος ἔνα πάγιον ἔσοδον εἰς συνάλλαγμα, ἀπολύτως δεισιδαιμονεύοντα, ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν, ἀνεξάρτητη ἀπὸ τὰς ἐμβασμάτων, τὰς ἀδόλους λεγομένας — ὠφελείσας, τὰς προσεγγίσεις εἰς Ἐλληνικοὺς λιμένας τῶν πλοίων, τὴν μεταφορὰν ἐθνικῶν φορτίων καὶ τὰς ἐπισκευασίες, ἔξι καὶ πλέον ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ ποσὸν αὐτὸν θὰ ἔδι-

πλασιάζετο, ἀσφαλῶς, ἃν ἀκολουθήσῃ καὶ ἡ Ἑλλὰς τὰς κατευθύνσεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, που τὰ ἄλλα κράτη ἔχουν πρὸ πολλοῦ θεοπίστει.

Αὐτὰς τὰς ἀπλᾶς σκέψεις μου ηθελα διὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρᾶς τοὺς κρατικούς παράγοντας νὰ διατυπώσω. Τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Κουλουκούντη πρέπει νὰ τὸ προσέξωμεν σλοι.

Μετά τιμῆς

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΑΠΟΜΑΧΟΣ

Πρὸς φίλους σύστασις

‘Επικαλούμεθα τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Βενιζέλου καὶ τοῦ κ. ‘Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ κάτωθι ζητήματος, ἀμεσώτατα ἐνδιαφέροντος τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν: Παραπτηρεῖται ἀπὸ τίνος χρόνου μία ἀνεγήγητος ἀπροθυμία τῶν ἀρμόδιων Ἀγγλικῶν Προξενικῶν Ἀρχῶν κατὸ τὴν θεώρησιν τῶν διαστητῶν Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν, προτιθέμενων νὰ μεταδούνεις εἰς τὸ Λονδίνον δι’ ὑπόθεσεις των. Ή ‘Ἀγγλικὴ Μητρόπολις ἔξακολουθεῖ νὰ εἴνε τὸ κέντρον τῆς διενοῦντος ναυτιλιακῆς καὶ ἀφαλιστικῆς κινήσεως. Εκεῖ, ἀνέκαθεν, ὁ Ἐλληνικὸς ἔφοπλισμός είχε καὶ ἔχει ἐναπόθεσθει τὰ συμφέροντά του. Εἰς τὸ Λονδίνον ναυλώνονται, ἀσφαλίζονται τὰ Ἐλληνικὰ φορτηγά κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν. Εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Τραπέζας κείνται αἱ καταθέσεις τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Ναυτιλίας.

Προεβλήθησαν τελευταῖς δυσκολίαι διὰ τὴν προσωρινὴν ἐπί τινας μῆνας παραμονὴν εἰς τὸ Λονδίνον γνωστῶν ἔφοπλιστῶν, διαχειρίστων πολιών, τῶν ὅποιων η παρουσία εἰς τὴν Ἀγγλίαν δεν εἴχε σκοπὸν τὴν ψυχαγωγίαν, ἀλλὰ τὴν ἔξυπρετήσιν ἀμέσους ἐπαγγελματικῆς ἀνάγκης. Κάποιος θὰ ἐπρεπε νὰ υποβάλῃ τὸ δίκαιον αὐτὸν παράσταν τὸν ‘Ἐλληνικὸν ἔφοπλιστον, τοῦ ἐπαρδόσεως φίλου τῆς Μεγάλης Βρετανίας, διὰ τὴν τοιύτην μεταχείρισιν. Ο κ. ‘Υπουργὸς τῶν Εξωτερικῶν καὶ οἱ πρεσβυτεῖς μας εἰς τὸ Λονδίνον είναι οἱ ἀρμόδιωτοι. Τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν έξυπηρετοῦν διὰ τῆς φιλικῆς αὐτῆς παρα τὴν Βρετανικὴ Κυβερνήσει.

Αἱ ναυπηγήσεις

Διὰ μίαν 4ετίαν σχέδον αἱ ἐσχάραι τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων είνε ἕδη κατειλημέναι. Δέν είνε μένον αἱ ἀθρῷα παραγγελίαι τῶν τάνκερων καὶ τὰ φορτηγά, αἱ ἀνερχόμεναι εἰς σκάφη 4.500.000 τόνων, που θὰ ἀπασχολήσουν τοὺς Ἀγγλούς κατασκευαστὰς πλοίων, ἀλλὰ καὶ ὁ ἐπανεζητούμενος τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Πρὸ τὴν ἀνεκοινωθῆν ἀπὸ τὸν Τούρκον Ναυαρχεῖον, διὰ τὰς πολέμων ἀγνώστων ἔργων ἔχουν είναι τὰ 30 τῶν 200 χιλιάδων εἰδικευμένων ἔργων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας θὰ ἀπασχοληθῶν μὲ τὰς ναυπηγήσεις τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Κατὰ τοὺς δύο μόνον τελευταῖς μῆνας τὰ ἄγγλικά ναυπηγεῖσαν ἐδέχθησαν παραγγελίας δι’ 120 σκάφων, χωρητικότητος 1.500.000 τόνων. Η παραδοσίας των κυμαίνεται μεταξὺ τοῦ 1954 καὶ τοῦ 1955. Οι ἔφοπλισται ἐπαυσανὸν οὐταὶ θὰ ἔνδιψερνται διὰ τὴν ἀπωτέρας παραδόσεις, δεδουμένου ὅτι καθίσταται πλέον ἀδέβαιον τὸ κόστος μιᾶς ναυπηγήσεως μετὰ μίαν τριετίαν, ἀπίθανος δ’ ἵσως καὶ αὐτὴ η παράδοσις, δεδουμένης τῆς ἀνωμάλου διεθνούς πολιτικής καταστάσεως. Εἰναι πλέον τὸ ἀγνῶστον.

Μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν παραδοσίες προσφέρονται καὶ τὰ ναυπηγεία τῶν ἄλλων χωρῶν. Οσοι ἔφοπλισται ἀποβλέπουν εἰς τὴν ταχυτέραν παρασλαβὴν τῶν νεοτεκτῶν πλοίων των στρέφονται καὶ πάλιν — ὅπως καὶ πρὸ τῶν ἔτῶν — εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεία. Η ἀκρίβεια τοῦ κόστους αντιστοιχίεται πολὺ πάτηται τοῖς ἄπο τὴν ταχυτέραν παράδοσιν.

Εἰς 220 δολλαρία θὰ ἐπρεπε λ. x. νὰ υπολογισθῇ τὸ κατὸ τόννον φορτιού κόστος ἐνὸς μεγάλου δεξαμενούπολον, μὲ μηχανὰς ἀπαντροδίλους καὶ μεγάλην ταχύτηταν τοῦ πληθωρισμού, τῶν 130—140 δολλαρίων τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, μὲ παράδοσιν 36—40 μηνῶν. Αμφοτέραις αἱ τιμαὶ ὑπόκεινται εἰς τὰς διὰ τὴν ἀπιθάνους αὐξήσεις τῶν ἔργατων, ισχεῖ τοῦ διαφορού.

Τὰς ἀμερικανικά, διάφορας πλοαρχίων, διέρχεται τῶρα εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν παραχώρων τοῦ χάλυβος διὰ σκάφη ὑπὸ ἔνεας σημαίας. ‘Ἐλλην. ἔφοπλιστης ὅστις επέτειον τὸν παραγγελεῖ πρὸ τὴν διεμέρων δύο σούτερ—τάνκερ, τῶν 29.500 τόνων εἰς τὸν Μπέθελμε, ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀπασχολήσεως τῶν εἰς τὰς διὰ τόπους σκάφη.

Ο ἔλλησις θὰ χρειασθῇ διάστημα 30 ἡμερῶν καὶ κόστος 300 χιλ. δολλαρίων. Τὸ σκάφος θὰ χάσῃ ¾ τοῦ μιλλίου ἀπὸ τὴν ταχύτητά του καὶ τὸ διθιούμα του θὰ φθάσῃ εἰς τὸν 31 πόδας. Λεπτομερεῖας τῆς μετασκευῆς θὰ δημοσιεύσωμεν προσεχῶς.

Διὰ τὴν μετεκπαίδευσιν

Σκάφη πολλὰ, φορτηγὰ καὶ δεσμευτόπλοια, ναυπηγούνται διὰ λογαριασμὸν ‘Ἐλληνων ἔφοπλιστῶν καὶ θὰ ναυπηγηθοῦν σὺν τῷ χρόνῳ περισσότερα. Αἱ μηχαναὶ πρώσεως θὰ είνε δῆκη καὶ ἀπαντροδίλοι. ‘Ἐλληνες μηχανικοὶ πρόκειται νὰ ἀναλάβουν τὸν χειρισμόν των, ἔστω καὶ ἀνέψωσιν τῆς Παναμαϊκῆς.

Οι μηχανικοὶ μας ἀπέδειχθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων ὅριστοι χειρισταὶ τῶν νεωτέρων πρωστηρίων μέσων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι εἶνε αὐτοδίδακτοι. Τοῦτο, δημος, δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκλείσῃ κάθε δυνατότητα συγχρόνισμον τῶν γνώσεων των. Εὰν ἐκαλούντο, λ. x., νὰ παρακολουθήσουν τὴν κατασκευήν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μηχανῶν ἐπὶ τῶν νεωτέρων πλοίων, πολλὰ θὰ ἀπεκόμιζον. ‘Αρτιώτερον θὰ κατη-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc

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

BALTIMORE, Md. U.S.A.

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

τίζοντο καὶ ἀποδοτικότερον θὰ ἦτο, ἀγρύότερον, τὸ ἔργον των ὑπὲρ τῆς πλοιοκτησίας. Δὲν θὰ ἦτο, συνεπώς, ἀσκοπός η ἐπιλογὴ δύο ἔστω ἀπό τοὺς νεωτέρους, γλωσσομαθεῖς εἰ δυνατόν, μηχανικούς, μὲν καλὸν ἐπαγγελματικὸν παρελθόν, οἵτινες θὰ παρέμενον ἐργάζομενοι εἰς τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὰ κατασκευὴν τῶν μηχανῶν ἔκστατου πλοίου, παρακολουθοῦντες ὅμεσωτα τὰ τῆς τοποθετησεώς των.

‘Ορισμένοι έκ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀνεγνώρισαν τὴν ἀνάγκην τῆς μετεκπαιδεύσεως αὐτῆς καὶ ηδη, ὅπως πληροφορούμεθα, ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπόστολῆς μηχανικῶν εἰς τὴν ναυπηγεῖαν. Δύο ἀναχωροῦν μετά τινα χρόνου εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, διὰ νὰ ἔργασθοῦν ἐπὶ ἔνος ναυπηγουμένου ἑκεὶ δεξαμενοποίου τῶν 18 χιλ. τόννων. Τὸ παραδειγμά των θὰ πρέπει καὶ οἱ ὄλλοι νὰ τὸ ἀκολουθήσουν. Θὰ δημιουργήσωμεν θεωρίαν πουρήνα εἰδικευμένων μηχανικῶν διὰ τὰς δῆζελ μηχανικὰς καὶ τοὺς ἀποστροφίους, πυρήνα, στοιχία θά εἰσιγγήσῃ καὶ τῶν ἄλλων, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν τεχνικὴν κατάρτισιν. Αἱ δαπάναι πολλαπλάσια θὰ ἀποδώσουν. Σφαλλόμεθα, μήπω;

Αἴ ξέναι σημαῖαι

Περιζήτητος κατέστη ή έλληνική πλοιοκτησία δύ' όλα τα Κράτη τῆς Κεντρώας Αμερικῆς και της Αφρικῆς ένων συνεχίει. Τὸ παράδειγμα του Πανουμά, δότις συγκοτάλεγεται πλέον μεταξύ τῶν μεγάλων ναυτικών χωρών, διεγείρει και τον γειτόνων του οπόια διάφορων διὰ τὴν ναυτιλίαν.

Ἐκπρόσωποι τοῦ Κράτους τῆς Νικαράγουας ἔχησαν τελευταῖς νοσηντήθουσιν μὲν "Ἐλλήνας ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. Πρότειναν εἰς αὐτοὺς τὴν ψωσιν τῆς σπηλαίας τῆς Νικαράγουας εἰς τὰ πλοϊά των, δεχόμενοι νά παράσχουν κάθε νομοθετικὴν ἔξασφάλισιν τῆς πλοιοκτησίας. ἀκόμη δὲ καὶ τὸν διορισμὸν "Ελληνος ὑπουργοῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν!"

Η Αιθιοπία, έπιστε, μετά τὴν Λιβερίαν, θέλει διὰ τῆς συνεργασίας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ δημιουργήσῃ ναυτιλίαν. Εἰς προηγούμενον τεῦχος μας ἀνέγραψαμεν λεπτομερείς τῆς ἑκεὶ ἀπόστολῆς του κ. Μελισσινού. Ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην μας πληροφορούν, ὅτι Ἀμερικανὸς δικηγόρος ἀπῆκε πεντήνη εἰς τὴν Ἀντίς Ἀμπέμπα κατ' ἐντολὴν ζένης ἐφοπλιστικῆς ὄργανωσεως καὶ ὑπέδειξε τὴν πλήρη συμβατικὴν ἔξομοιώσιν τῶν ζένων καὶ τῶν Αιθιοπικῶν πλοίων κατὰ τὴν προσεγγισίν των εἰς λιμένας τῆς Αιθιοπίας. Θά δύνανται οὕτω εἰς ἀντάλλαγμα καὶ τὰ φέροντα τὴν Αιθιοπικὴν σημαῖαν ὠκεανοπόρα σκάφη νὰ εισπλέουν καὶ νὰ διενεργούν φορτεκφορτώσεις εἰς τοὺς ζένους λιμένας ἐπὶ ἴσοις όροις μὲ τὰ ἑθνικὰ ἔκστατη χώρας πλοία. Ἡ ὑπόδειξης απεσκόπεύει εἰς την διεύθυνσιν τῶν ζένων κακούς λαγούς κεφαλαιούν να ἤμπατε τὴν Αιθιο-

οικείουσκοντιν του γενον ναυτιλιακού κεφαλαίου να μπωσῃ την Αιγαίην-
κήν σημαίαν επί μεγάλων σκαφών.

Οι αρρεδόις της 'Αθυσσηναϊκής πρωτεουόντης ἔσπευσαν νὰ ἀπαντήσουν, ὅτι ευχάριστως θὰ δέχοντο τὴν ἀνώτερω σύντασιν, ἐφόσον δὲν θα παρεβλάπτοντο τὰ ἐ λ η ν i κ α ναυτιλιακά συμφέροντα, διὰ ταῦτα
ὅποις ὅλως ιδιαιτέρως ἐνδιδάσκεται προσωπικῶς ὁ Αὐτοκόπατ!

Αὐτή, ομως, ή σπουδή των διαφόρων, γνωστῶν καὶ ἀγνώστων, Κρατῶν, ίνα δεχθούν καὶ καλύψουν μὲ τὴν σημαίαν των τὴν ξένην ναυτιλιακῆν δραστηριότητα, εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων δικαιολογημένη. Αἱ ἐλαφραὶ ἐστοῦ φορολογίαι, τὰ προξενίουν κονδύλιον ἀξιόλογον καὶ μᾶλιστα εἰσ-πραττόμενα ἀπὸ τὰ πλοῖα, ἀποτελεῖ τὸν κονδύλιον ἀξιόλογον καὶ μᾶλιστα εἰς συνάλλαγμα. Τοῦ Παναμᾶ, λ. χ., τὸ ἔσοδον ἀπὸ τὰ ὑπερεπτακόσια πλοῖα, ποὺ φέρουν τὴν σημαίαν του, δὲν εἶναι κατώτερον τῶν τριῶν ἐκα-τομμυρίων δολλαρίων. 'Η φορολογία εἶναι μικρά. "Ενα δολλάριον τὸν τονόν διὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς νηολογίσεως ἐπὶ τῆς καθαρᾶς χωρι-κοτητος τοῦ πλοίου καὶ δέκα μολίς σεντό τὸν τονόν κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη. Το λίμπερτο, δηλαδή, πληρώνει 4.380 δολλάρια περίπου, ὅμα τῇ νηολογίσει του καὶ 450 δολ., κατ' ἔτος. Τὰ μεγάλα τάνκερς τὰ διπλα-σια. Πλὴν αὐτῶν, εἰς κάθε λιμένα ὁ Πρόξενος τοῦ Παναμᾶ εἰσπράττει δικαιώματα θεωρήσεως ἡμερολογίου, ναυτολογίου κλπ., ἐνώ δῆλα τὸ ἔν-τυπα τοῦ πλοίου εἶναι διατετημένα. Κάθε προσέγγισις πλοίου εἰς λι-μένα, ὅπου ἔδρεύει Πρόξενος τοῦ Παναμᾶ, ὁ λογαριασμὸς τῶν θεωρή-σεων καὶ δοιπτῶν τελῶν δὲν εἶναι κατάτετος τῶν 80—100 δολλαρίων.

σεων και λοιπων τελων δεν είναι κατωτερος των 80—100 οδολαριων.
"Ας σημειωθή, ότι ο Παναμας είνε μία χώρα 500 χιλ. κατοικιων. Τό-
eisόδημα από την ναυτιλίαν άποτελει κονδύλιον του κρατικού προϋπο-
λογισμου απαντικού.

Δεν θέλουμε με τὰ ἀγωτέρω ἀπλός νὰ πληροφορήσωμεν τοὺς ἀναγνώστας τῆς στήλης αὐτῆς τὶ εἰσπράττουν τὰ ξένα, χωρὶς ιδίαν ναυτιλίαν, κράτη καὶ τὶ πληρώνουν οἱ „Ελλήνες ἐφοπλισταὶ εἰς τὰς ξένας αὐτὰς σημαίας. Θέλουμε νὰ καταδείξωμεν τὶ ξάνθι ὁ τόπος μας εἰς συν-
άλλαγμα καὶ ιδιαιτέρως τὸ Δημόσιον Ταμείον, τὸ Ν. Α. Τ. καὶ τὰ λοι-
πὰ Ταμεία Προνοίας ἀπὸ τὰ ὑπερπετακόσια Ἑλληνικά σκάφη, ποὺ ἔ-
χουν καταφύγει εἰς τὰς ξένας σημαίας. „Εκεὶ ἐκτιμούν τὸσον τὴν ὑπό-
θεσιν αὐτῆν, ὅπτε καὶ „Ἐλλήνης ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας θεοῦ ἐδέχοντο! „Ἐδώ τὰ πάντα μηχανεύονται οἱ καλοπροσάρτεοι ιθύνοντες, διὰ γὰ κα-
τατέσθουν τὴν φυγὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς
Πατρίδος του διοικητικῆς.

Αύτά, λοιπόν, τὰ ὑπερπεντακόσια πλοῖα θὰ ήδυναντο ἀνέτως γὰς εἰσ-

Φέρουν συνοδικώς είς τὴν Ἑλλάδα περὶ τὰ δέκα ἑκατομμύρια δολαρίων απὸ μίαν μικράν κατ' ἀποκοντήν φορολογίαν, ἀπὸ τὰ Προξενικά τέλη, τὰ λοιπὸ δικαιώματα καὶ τὴν καθαράν πρόσοδον ἐπὶ τὰ μισθώματα του ἀνωτέρου πληθωράτος, χωρὶς νὰ συνυπολογίσωμεν τὰς συχνάς, τὰς ἀναποφεύκτους ἐφόπλιτικάς εἰσφοράς εἰς ἔναγες σκοπούς.

Και ταπελήνουν εἰς τὰ συντελέσσαντα ἡγεμονίας τὸν πολέμον

Καὶ καταληγόμεν εἰς τὸ συμπέρασμα, οτι μία απὸ τὰς πλεὸν παραγωγικάς προσπάθειάς διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ τόπου μας, περὶ τῆς ὅποιας τόσα, ἀνευ θετικού τινος ἀποτελέσματος, λέγονται καὶ γραφούνται, ὕσκειται εἰς τὴν νωστηλικήν υπόθεσιν, τὴν ὅποιαν ἡ ἀγνοούντος ιδύνοντες ή ἐκ προκαταλήψεως δὲν θέλουν γά την προσέξουν, μὲ τὴν προϋποτιθέμενην κατανόσιν.

Τὸ ἔμφυχον ὑλικὸν

Ό.κ. Μανόλης Κουλουκούνης μάς άποστέλλει έκ Νέας Υόρκης την κάτιανή έξαιρετικώς ένδιαφέρουσαν έπιστολήν. «Αναφέρεται εἰς τό βασικώτερον των προβλημάτων της Ελληνικής Ναυτιλίας:

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ μέλλον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ κεῖται, κυρίως, εἰς τὸ ἐμψυχον ὑλικόν. Αὐτὸ δημιουργύρους τὴν Ναυτιλίαν, αὐτὸ πιστεύω ἀκραδάντως, ὅτι θὰ τὴν ἀποκταστήσῃ καὶ τώρα.

"Αν χαρῇ ἡ ναυτικὴ παράδοσις, ἀν παραλύσῃ ἡ συνοχὴ τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ἀν παύσῃ ὁ 'Ἐλλην ναυτικός νὰ προσβλέπῃ μὲ τὴν γνωστὴν φιλότιμον φροντίδα πρὸς τὸ πλοῖον, πρέπει νὰ εἰμεθα ὑπερβέδαιοι, οἱ ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις, ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἐπιχείρησις, εἴτε ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, εἴτε καὶ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν καλύπτεται, δὲν θὰ σταθῇ, δὲν θὰ προκόψῃ. Ἀξιώματα δι' ὅλους — τοὺς ἐφοτιλιστὰς καὶ κρατικοὺς ίθυνοντας — πρέπει νὰ είνε τὰ ἀνωτέρω. Τὰ 'Ναυτικά Χρονικά' δὲν ἔπιασαν νὰ ὑπογραμμίζουν τὴν ἀλήθειαν αὐτήν. 'Εγὼ τὴν προσπεικυρώνω ὡς ἐφοπλιστής, δότις ἐγγύτατα ἐγνώρισε τὰ πράγματα τῆς 'Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἐξεταστέον, ὅμως, πώς θὰ διατηρήσωμεν πάντοτε τὸ ἔμψυχον ὄλι-
κὸν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν περιόδον ἐκείνην θέσιν τῆς ἐπαγγελμα-
τικῆς ἱκανότητος, ἥτις θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ βαστάσῃ τὰς τοῦ
Ἐλληνικοῦ πλοίου και πως θὰ ἀντιτίξωμεν ἀκόμη περισσότερον τὸ
θός και τάς γνωσεις τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ὡστε νὰ
είναι ἀντόξιοι τῶν παραδόσεων και τῶν προσδοκιῶν ὅλων μας, ισάξιοι,
ὅτι μη ἀντεποοι τῶν ἔννυν συναρρέων ταῦτα.

Δύο πρόσεχουν, κατ' ἑπέ, προπούτεροίς διά τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἐπιδιώξεων αὐτῶν: Ἡ κατάρτισις ἐν σχολαῖς τῶν νέων καὶ ἡ καλὴ τοῦ ναιτικοῦ διοίκησις, διὰ τῆς ἀδιάβολην νομοθεσίας καὶ διὰ τῆς καλοπίστου συνεργασίας μὲν τὸν ἐφοπλιστηγ.

“Η πρώτη μάς φέρει εἰς τὴν σύστασιν, τῶν σχολῶν. Ἡ δευτέρα εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, τὴν σοφῆ τῶν ὑποχρεώσεων καὶ τῶν δικαιωμάτων ἐνὸς ἔκστοτον προδιαγραφήν, τὴν καλοπροαίρετον διαχείρισιν ἀπό τῆς κρατικῆς καὶ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς τῆς ναυτεργατικῆς ὑποθέσεως.

‘Η παρούσα μου ἀποσκοπεῖ, ἀκριβῶς, νὰ ὑποδεξῇ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῶν σχολῶν, ἀφοῦ, χάρις εἰς τὴν πρὸ τίνος ὑπογραφείσαν συλλογικὴν σύμβασιν, ὃ δρόμος ποὺς τὴν συνεργασίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτεργάτου ἐλέυθερος πλέον διανοίγεται.

Μας χρειάζονται δύο ναυτικά σχολαί, συγχρονισμένα, ικανά να συγκεντρώσουν τὴν πόρο ἐκμάθησιν ἀνησυχίαν δῶλα τῶν νέων, που θα στραφούν ποτὲ τὸ βαλασσοτόνον ἐπάγγελμα. Οἱ αὐτίσινοι Πλοιάρχοι καὶ οἱ Μηχανικοὶ τῶν πλοίων μας, ἐκεὶ θὰ ἀποκτήσουν τὰς βασικὰς γνώσεις τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης, ἐκεὶ θὰ πρόπειται καὶ τὸ ηήδος των νάυα χαλιθδόσουν. Ισως, κατόπιν τῶν ὅσων ἔγραφησαν κατά καιρούς ἀπό τὰ «Ναυτικά Χρονικά», νὰ θεωρηθῶ, ὑποστριῶν τὸ περὶ σχολῶν αἴτημα, ὅτι κομίζω γλαῦκα εἰς Ἀθήνας. Οὐδὲ αὐτὴν, δύνατος, δὲν ἡμπορῶ, δυστυχώς, νὰ φέρω προσωπικός εἰς τὴν Πατρίδα μου. διὰ λόγους ἀνεξέρτητους τῆς θελήσεως μου.

Ένα πάσχα περιπτώσει, ύποστηρίζω καὶ ἐγὼ τὴν ὑπόθεσιν τῶν σχολῶν, διότι πιστεύω, ὅτι ἀποτελεῖ τὸ ἄλφα τῆς ἐπιλύσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος. Ὡς ἔφοπλιστής προσφέρομαι νὰ πράξω τὸ ἐπί μοι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Ή θλεψίαι σχολῶν ναυτιλιῶν καὶ μηχανικῶν ἀποτελεῖ κενῶν διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν, τὸ ὁποίον πρέπει ὅπωσδήποτε νὰ πληρωθῇ.

Πληροφορούμαι από τον έδω παρεπιδημούντα κ. Κωττάκη, ότι τα κεφάλαια διὰ την σύστασιν τῶν σχολῶν αὐτῶν ψίστανται ἀκέραια εἰς τὴν διάθεσιν του Υπουργείου καὶ, μάλιστα, εἰς λίρας Ἀγγίλας. "Ισως νὰ ἔλειψε μέχρι τούδε η καλή θέλησις μὲν ἡ μᾶλλον, λόγῳ τῶν περιστάσεων, ἢ πρόθυμος σκέψις τῶν ιθύνοντων." Ισως γάρ πταί καὶ η διηγεκῆς τῶν Υπουργών καὶ τῶν Κυβερνήσεων ἐνασθλαγή. Πῶς ἄλλως νὰ ἔξηγηθῇ παράλειψις μιᾶς ὑποχρέωσεως ποσὸς τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὁποίαν ούτε οἱ Ἐβραίοι, ούτε καὶ οἱ Ταΐμανοι, δὲ Σ. Εὐαγγέλιον.

οι Εραρίοι, σύτε και οι Τουρκοί δεν διέπραξαν;
"Ολοι οι συνάδελφοι μου, όπως και οι ήδη οι ναυτικοί, θὰ συμφωνήσουν, πιστεύω, μὲ τὴν γνώμην μου, ὅτι η σχολὴ — μία τουλάχιστον — πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ συσταθῇ καὶ ὅτι οἱ οἶκοι πρέπει νὰ βοηθήσουν, διὰ νὰ δρυαγάνθῃ ἄριστα, διὰ νὰ ἀποδώσῃ ἔργον θετικόν, ἐποικοδομικόν.
Η Ναυτιλία ἔμεγέλασεν. Η σύνθεσίς της δὲν ἔχει καμίαν σχέσην πλέον εἰς τοννάς μὲ τὴν προπολεμικήν. Διῆρνοις νέους δρόμους ή ἐφιλιστική δραστηριότης. Ἐστράφη καὶ πρὸς τὰ τάνκερα, πρὸς τὰ μεγάλα νεοτευκτά σκάφη μὲ τὰ συγχρονισμένα πρωστήρια μέσα. «Εχομεν ἀνάγκην νέων πολλῶν ναυτικών, ἄριστων, δημως, κατηρτισμένων, μη υστερούντων ἐπαγγελματικῶν τῶν, ξένων συναδέλφων των. Εύρυτότθα είναι η σταδιοδρομία των. Μὲ τὴν προχειρολογίαν του παρελθόντος καὶ μὲ τὴν γνωστήν μεθόδον τῆς αὐτοδιδαχῆς, δὲν θὰ κατορθώσωμεν νὰ κινήσουμε τὰ νεώτερα σκάφη, σύτε καὶ νὰ ἀνταποκριθῶμεν εἰς τὰς συγχρόνους ἀξιώσεις τοῦ διεθνοῦς μεταφορικοῦ ἔμπαριου.

Δέν θα πρέπει, άκουμε, νὰ παρίδωμεν τὴν κατάρτισιν καὶ τὸν κατωτέρων πληρωμάτων καὶ τὴν ἐπάρκειάν των εἰς τὴν ἐπανδρώσιν τῶν πλοίων. Οἱ Ἀγγλοὶ καὶ οἱ Νορβηγοὶ ἀντιμετωπίζουν ἡδη τὸ πρόβλημα μὲ ἀποφασιστικά μέτρα. Θά πρέπει νὰ τοὺς ἀκολουθήσωμεν.

Ἐπικαλούμενοι τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων ὑπὲρτρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ τούτου ζητήματος. Ἀργά, ἵσως, τὸ ἐσκέφθημεν δόλοι. Ἐστω, δύως, καὶ τώρα, ἀξίζει τῆς ιδιαιτέρας ἡ μῶν φροντίδος.

**Μετά τιμῆς
ΜΑΝΩΛΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ**

Νέα Υόρκη, Μάρτιος

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannisbollwerk 10 Telefon: 35 16 31
 Night 52 46 38
**Salvage-tugs stationed North Sea
and Western Baltic**
Wireless Call-Signal: D A A B
All kinds of salvages and towages undertaken

Περὶ τὴν ναυλαγορὰν

Ολίγοι ἀριθμοί, ἀνακοινωθέντες πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὴν Διοίκησιν τῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῆς Οὐασιγκτόνος, ἀπεικονίζουν τὴν σημερινὴν ζωροτάτη τῆς διενοῦς ναυλαγορᾶς καὶ ἐπειχγούν τὴν ἔκτακτον μεταφορικὴν κίνησιν.

Κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον τοῦ 1949 ἐφόρτωσαν σιτηρὰ καὶ γαιάνθρακας ἑξήνταν εἰς τὸ Λίμπερτον. Εἴκοτε σημειουμένη ἡ ἐκπτωτικὴ τῶν φορτώσεων. Οὐασιγκτόνος καὶ τῆς οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῆς Οὐασιγκτόνος, ἀπεικονίζουν τὴν σημερινὴν ζωροτάτη τῆς διενοῦς ναυλαγορᾶς καὶ ἐπειχγούν τὴν ἔκτακτον μεταφορικὴν κίνησιν.

Κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον τοῦ 1949 ἐφόρτωσαν σιτηρὰ καὶ γαιάνθρακας ἑξήνταν εἰς τὸ Λίμπερτον. Εἴκοτε σημειουμένη ἡ ἐκπτωτικὴ τῶν φορτώσεων. Οὐασιγκτόνος καὶ τῆς οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῆς Οὐασιγκτόνος, ἀπεικονίζουν τὴν σημερινὴν ζωροτάτη τῆς διενοῦς ναυλαγορᾶς καὶ ἐπειχγούν τὴν ἔκτακτον μεταφορικὴν κίνησιν.

Εἰς 39 μόλις ἀνήλθον τὰ κατ' Ιούλιον τοῦ 1949 μεταφερέντα ἑκατὸν τῆς Βορ. Αμερικῆς φορτία σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων, μὲν μέσον ὄρον 66 φορτίων τύπου «Λίμπερτον», τῶν 10 χιλ. τόννων, μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1950. Η κρίσις ὁδύτατη εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἐπεκράτει. Ακόμη καὶ ὅταν αἱ ἐπιχειρήσεις τῆς Κορέας ἐπεισόδησαν πλοῖα μεταγωγικά, ἡ ἀναγκαιότατη ζωροτάτης ἐξευρέθη εὐχερῶς. Οἱ ναῦλοι εἰς τὸν σχεδίου Μάρσοα ὑπῆρξεν, ἐπίσης, ἰκανοποιητικά.

Κατὰ Δεκέμβριον ἡρχίσαν καὶ πάλιν αἱ φορτώσεις γαιανθράκων διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ ἀνεκοινώθη τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῆς Δύσεως. Η κίνησις τῶν εἰς χώμα φορτίων — σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων — ἑξήνταν Πολιτειῶν ηγήθη ἀμέσως. «Ἐφθασε τὰ 200 κατὰ μῆνα τῶν 10 χιλ. τόννων. Εντὸς διμηνού 325 φορτία γαιανθράκων ἐφορτώσαν διὰ τὰς χώρας τοῦ σχεδίου Μάρσοα.

Αἱ Εὐρώπη ἀνέδειξαν εἰς τὸν Αμερικανικὸν γαιάνθρακος, οἱ ὑπεύθυνοι ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου Μάρσοα. Αἱ Αμερικανοί πιστεύουν, ὅτι, χωρίς καμμίαν προσθήκην πλοίων ἀπὸ τὰ παραπλισμένα, ἡ ἐπηρεσία παγκόσμιος χωροτάτης φορτηγῶν τρόμπης θὰ ἐπήρκει εἰς τὴν ικανοποίησιν ὅλων τῶν ἀλλων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἀκομὴ καὶ τῶν πολεμικῶν εἰς τὴν Κορέαν.

Ο γαιάνθραξ, συνεπώς, ἡμπορεῖ νὰ θεωρηθῇ ὁ κύριος παράγων τῆς ἀνατιμῆσεως τῶν ναῦλων, χωρίς, ὅμως, νὰ παρορᾶται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι σημαντικαὶ φορτώσεις σιτηρῶν προκειται ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος νὰ γίνουν εἰς μακρύν, μάλιστα, ἀποστάσεις (Ινδία), διὰ τὰς ὁποῖας πλοῖα πολλὰ θὰ χρειασθοῦν.

Η αὐξούσα, ἑξήντα, παραγωγὴ τῶν Αμερικανικῶν καὶ Εὐρωπαϊκῶν χολυδυρεγίων καὶ ἡ ἐπερχομένη, σὺν τῷ χρόνῳ, πλόντος ἀποκατάστασις τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς Ιαπωνίας, προϋποθέτουν τὴν εἰσαγωγὴν πρωτῶν ὅλων (μεταλλευμάτων καὶ γαιανθράκων). Οἱ Αμερικανοί παρατηροῦται τῆς ναυλαγορᾶς διατυπώνουν τὴν ἀποφίνησην, ὅτι ἡ ζητητική χωροτάτης θὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, εἰς μικρότεραν, ὅμως, τῆς σημερινῆς ἐντασίας, λόγω τῆς μετάτριμπης συγκομιδῆς τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τῆς μικρότερας πας καταναλώσεως γαιανθράκων, λόγω τῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

Ο Πρόεδρος Τρούμαν ἔζητησεν ἀπὸ τὸ Κογκρέσον πίστωσιν 25 ἐκατομμύριών δολαρίων διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν ἑκατὸν ἀκόμη ἐκ τῶν παραπλισμένων σκαφῶν λίμπερτος, πέραν τῶν ἥδη ἐξερχομένων. Εἰς τὸ σχετικὸν μήνυμα τοῦ ὁ Πρόεδρος τονίζει τὴν ἐπειγουσαν ἀνάγκην πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων βοηθείας εἰς τὰς ἀλλας χώρας καὶ τῶν πρώτων ὅλων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν ἔκτελεσιν τοῦ προγράμματος τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ.

Υποδεικνύεται, ἐπίσης, ὅτι, διὰ τῆς προσθήκης καὶ ἀλλων πλοίων εἰς τὴν προσφερομένην εἰς τὴν ναυλαγορὰν χωροτάτην, θὰ συγκρατηθοῦν οἱ ναῦλοι εἰς χαμηλότερη ἐπίπεδα.

Τὰ πρώτα 12 «Λίμπερτος» ἔκ τῶν 40 ἐπανεξοπλισθέντων ἐφόρτωσαν ἡδη γαιανθράκας καὶ σιτηρὰ τῆς E.C.A. Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ Απριλίου τὰ ὑπόλοιπα θὰ είνει διαθέσιμα. Οἱ ναῦλοι δι᾽ αὐτὰ θὰ καθορισθοῦν σύμφωνα μὲ τὸ γνωστὸν ναυλολόγιον τῆς W. S. A. (12.15 γαιανθράκες διὰ Βόρ. Γαλλίαν δάσις). «Ἄν τι ναυλαγορὰ κρατήσῃ τὴν σημερινὴν ὑπὲρ τὸ ναυλολόγιον θέσιν της, ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν

ναῦλων θὰ καταστῇ δραστικώτερος διὰ τοῦ συστήματος τῶν ἀδιειών φορτώσεως (warrants). Εἳς τὸ μεταξὺ θὰ συνεχισθῇ ἡ ἔξοδος καὶ ἀλλα πλοίων απὸ τὰ ἀγκυροδόλια τῶν ποταμῶν.

Η ἀγορά, πάντως, ἀπὸ τοῦ τρίτου δεκαημέρου τοῦ Μαρτίου ἥρχισε νὰ ἐπιδεικνύει σταθερότητα ἀπαραίτητων καὶ διὰ τὸν Απρίλιον. Τὰ διαθέσιμα σκάφη ολίγα καὶ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων πολλά. Ολιγάτερα είνε τὰ σιτοφορτία, λόγω καθιστερήσεως τῆς μεταφορᾶς τῶν εἰς τὰ κέντρα φορτώσεων.

Η κρίσις τῶν μεταφορῶν

Τὰ πρώτα 41 λίμπερτος ἔκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ἔξηλθον τῶν ἀγκυροδόλων τῆς ἀργίας καὶ ἐπεκυασθένταν ἐπειγόντως εἰς τὰ διάφορα ναυπηγείατα. Πολλὰ ἔτεσθον ἥδη υπὸ φόρτωσιν καὶ ἥρχισαν ταξιδεύοντας. Γαιάνθρακες καὶ σιτηρὰ είναι τὰ φορτία ὅσων χρηματοδοτοῦνται ἀπὸ τὰς πιστωτικές τοῦ σχεδίου. Η E.C.A. διέθεσεν 20 ἑκατόμ. δολαρίων ἐπὶ πιστοφορή απὸ τοὺς ναῦλους διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν ἐλόγων σκαφῶν. Θά δαπανήσει ἀλλα 39 ἑκατόμ. δολαρίων ἐν συνεχείᾳ διὰ ὑπόλοιπα πεντήκοντα ἑνέκα.

Πράγματι ἔντος τοῦ Απριλίου θὰ ἐγκαταλείψουν καὶ αὐτὰ τοὺς ποταμούς, ὅπου εἶναι κατὰ μάζας παραπλισμένα τὰ πλοῖα τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. Θά συμπληρωθῇ οὕτω ὁ ἀριθμός τῶν ἑκατόν, ὅσα ἔζητησεν ἡ Διοίκησις τοῦ Σχεδίου Μάρσοα διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἐπειγούσας μεταφορικάς της ἀνάγκας καὶ διὰ νὰ προκαλέσῃ τὴν χαλάρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ σκάφη αὐτὰ ἐπιστρέφονται θὰ παραλαμβάνουν μεταλλεύματα καὶ ἀλλας πρώτας ςτάλας διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Εὐθὺς ὡς ψηφισθῇ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον η πίστωσις διὰ τὸν σίτον τῶν Ινδίων, ἀλλα «λίμπερτος» θὰ ἐφοπλισθούν, ἵνα ἀναλάβουν τὴν μεταφορὰν τοῦ ένος ἢ δύο εκατομμυρίων τόνων. Ο ἀριθμός των, πάντως, δεῖν θὰ είνει κατώτερος τῶν ἑκατίων. Θά ἔσαρπτηθῇ ἀπὸ τὸν δύκον τῶν σιτοφορτίων, πού θὰ δοθοῦν εἰς τὰς Ινδίας.

Αἱ προβλέψεις τῶν ἀρμοδίων τῆς Οὐασιγκτόνος δημιούρων περὶ προσεχούς ἑξάδους ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ὑπερδιακοσίων σκαφῶν. «Ολα τὰ «Βίκτωρος» ἔτεσθον ἥδη ἐν υπερεσίᾳ. «Ἀλλα μὲν ἔχυπερετούν τὰς ἀνάγκας τῆς E.C.A. καὶ ἀλλα τοὺς στρατού.

Τα οὔτε ἐπανεκτολίζοντα «λίμπερτος» θὰ ἐργάζωνται διὰ λογαριασμῶν τῆς Κυβερνήσεως, μὲ ναῦλους σταθερούς, τοῦ γνωστοῦ ναυλολογίου τῆς War Shipping Administration. Θά πρακτορεύουνται ἀπὸ διαφόρους ἀμερικανικάς ἐφοπλιστικάς ὄργανωσεις, μὲ ἀμοιδήν πρακτορείαν 100 δολαρίων ήμερητών θα ἔκαστον σκάφος, ἔναντι τῶν 60 δολ. τοῦ τελευταίου πολέμου.

Οι δυνάμεινοι, πάντως, νὰ ἔχουν καπτοιαν ὑπεύθυνον γνώμην διὰ τὰς προσεχεῖς ἔξελιξεις τῆς ναυλαγορᾶς, δεῖν θεωροῦν ἐπαρκή τὴν βραδεῶν ἐπανερχομένην εἰς τὴν υπερεσίαν χωροτάτητα, διὰ νὰ ἀνατρέψῃ τὴν κρατουσαν κατάστασιν εἰς τὴν προσφοράν καὶ τὴν ζήτησιν πλοίων. Καπτοια καλάρωσις κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας πιθανὸν καὶ προέλθῃ. Η ἀνάγκη τονῶν είνει ἐμφανής. Διὰ μόνη την μεταφορὰν τῶν 5 ἑκατομ., τόνων γαιανθράκων ἔξι Αμερικῆς διὰ τὴν Εὐρώπην θὰ χρειασθοῦν κατὰ τὸ δεύτερον τριμήνον τοῦ τρέχ. Ετούς 500 όλα σκάφη ἡ 250 «λίμπερτος», ἀν υπόλογοισιων εἰς 45 ὥμερας τὸ ταξίδιον πρὸς τὴν Βόρ. Εὐρώπην η τὴν Ιταλίαν. «Ηδη περισσότεραι ναυλάσεις διὰ συνεχῆ ταξιδίου διὰ γαιανθράκας ἀναφέρονται εἰς τὴν ναυλαγοράν. Δεῖν συντολογίζονται τὰ στάση σκάφη θὰ χρειασθοῦν διὰ τὰ γαιαθρακοφορτία πρὸς τὴν Νότιον Αμερικήν.

Οι ἔτι τὸν μεταφορῶν τῆς E.C.A. ἀρμόδιοι, ἔχοντες ὑπ' δύνι των τὰ δεδουλεύεντα τῶν μελλοντικῶν φορτώσεων γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν, πιστεύουν διὰ τὰ διακόσια σκάφη θὰ ἐπιδράσουν κατευναστικῶς εἰς τὸν πυρετὸν τῆς ναυλαγορᾶς. «Εξεταστέον, ὅμως, πόσον χρόνον θὰ χρειασθοῦν τὰ διακόσια σκάφη νὰ ἐτοιμασθοῦν καὶ νὰ τεθούν εἰς τὴν υπερεσίαν. Οχι ὀλιγάτερον τοῦ έξαμηνού.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ γνωστὸς εἰδικός διὰ τὰ ναυτιλιστικά ζητήματα γερουσιαστής Μαργουσόν κατέθεσεν εἰς τὸ Κογκρέσον δύο νομοσχέδια σχετικά μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Διὰ τὸν πρώτον καθορίζεται διὰ κανὼν τῆς δια-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

σφαλίσεως υπέρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων τῶν 50 τοῖς ἑκατὸν δῶν τῶν δημοσίου πόστοις χρηματοδοτούμενών ἀπὸ ταῖς 'Ηνωμένας Πολιτείαις φορτίων. Διὰ τοῦ δευτέρου δῆλα τὰ βεβαρυμένα δι', ὑποθήκης υπέρ τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου πλοίου ὑπόκεινται εἰς τοὺς αὐτοὺς μὲ τὰ ἀμερικανικά σκάφη νομοθετικούς περιορισμούς, ἐνώπιον τοῦ 'Ἀμερικανικοῦ Ναυαρχείου (ἐπιτάχεις κλπ.), δῶν εὔρισκωνται εἰς τοὺς διμένας τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Πώς προκαλοῦνται αἱ ταραχαι

Μυστικὴ ἔγκυλιος τῆς «Κομινφόρμ», εἰς τὴν ἀγγλικὴν συντεταγμένη, ἀνεκαλύθη τελευταῖς εἰς τὴν Νεάπολιν τῆς Ἰταλίας ἐπὶ ἐνὸς 'Ἄγγλου ναυτικοῦ ναυτολογημένου ἐπὶ τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Περιδίλ». Ἀπειθύνεται πρὸς τοὺς ἑπταίνοντας τῶν πλοίων καθοδηγητὰς ναυτεργάτας. Φέρει ἡμερομήνιαν τοῦ Δεκεμβρίου 1950 καὶ τόπον ἀποστολῆς τὸ Λονδίνον. Τίτλοφορεῖται: «Ἀπλαὶ καὶ στοιχειώδεις μέθοδοι πρὸς πρόκλησιν ἀναταραχῶν καὶ ἐνίσχυσιν τῶν ναυτεργάτων ὅπως ἀπαλλαγοῦν τῶν καπιταλιστικῶν πιεσμάτων». 'Η ἔγκυλιος ἀναφέρεται εἰς τὸ πειρεξόμενον τοῦ 'ἀριθ. 10 βιβλίου', τὸ ὅποιον παρὰ τὰς προσπαθείας τῶν ἀρμόδιων ἀστυνομικῶν ἀγγλικῶν καὶ Ἰταλικῶν 'Ἀρχών δὲν ἀνευρέθη. Θά ἀναφέρεται, ἀφαλῶς εἰς τὰς γενικὰς περὶ δολοφορῶν μεθόδους καὶ εἰς τὰς δόηγιας πρὸς διέγερσιν τῶν πληρωμάτων καὶ καθυστέρησιν τῶν μεταφορῶν. Τὸ κείμενον τῆς ἔγκυλιος ἔχει ὡς ἔξης:

1. Οἱ πράκτορες θὰ πρέπει νὰ περιορίζωνται εἰς πλαγίας μόνον ὑποδείξεις πρὸς διαμαρτυρίαν, χωρὶς νὰ ἐμφανίζωνται πρωτοστατούντες καὶ ἀντίπρωσηπευνόντες τὸ δυσπρεπετήμενον πλήρωμα.

2. Μεταξὺ τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ τοῦ πλοίου, τῶν μαγείρων, θαλαμηπόλον κλπ., θὰ ὑπάρχουν, ἀσφαλῶς, νέοι μὲ περιωρισμένην μόρφωσιν, χαμηλού διανοητικού ἐπιπέδου. Αὗτοί εἰνε τὸ πρόσφορον ὥλικον τῆς προπαγάνδας διὰ τοὺς πράκτορας. Μὲ αὐτοὺς ἡ στενότης φιλοκανθάρων σχεσέων ἐπιβάλλεται. Θά εἶναι ἔυχερές διὰ τοὺς καθοδηγητὰς νὰ τοὺς πεισουν, λόγω καὶ τοῦ νεαροῦ τῆς ἡλικίας τῶν, διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ σκάφους τοὺς ἐκμεταλλεύονται καὶ τοὺς ὑποχρεώνουν νὰ ἔργαζωνται περισσότερον χωρὶς νὰ τοὺς πληρώνουν. Κατὰ γενικὸν κανόνα οἱ πράκτορες αὐτοὺς τοὺς νέους θὰ χρησιμοποιοῦν ὡς τὰ ἀμετά δργανα τῶν ἀνωμαλιῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Οἱ θαλαμηπόλοι, οἱ ὑπηρετούντες τοὺς ἀξιωματικούς θὰ πρέπει νὰ μεταφέρουν εἰς τοὺς πράκτορας τὰς συζητήσεις τῶν ἀνωτέρων τῶν κατὰ τὰς ὀρᾶς τῆς συγκεντρώσεως τῶν εἰς τὴν αἰθουσαν τοῦ φαγητοῦ. Θά πρέπει, ἐπίσης, νὰ πιστεύσουν οἱ θαλαμηπόλοι, διὰ τοὺς προσφέρουν σημαντικήν ὑπηρεσίαν παρακολουθούντες καὶ μεταδίδοντες τὰς συνυπολίας τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν.

3. 'Αριθμός τις ἐπιφρέπων εἰς τὴν μέθην ναυτεργάτων εὐρίσκεται συνήθως μεταξὺ τοῦ πληρώματος ἑκάστου πλοίου. Αὗτοὶ εἰνε τὰ εὑρητικά δργανα εἰς χεῖρας τῶν πράκτορων καὶ αὐτοὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν πρόκλησιν συγχύσεως καὶ ἀναπτυξέως τοῦ ταξικοῦ μισθοῦ. Συστηματικῶς θὰ ἀποστέλλονται εἰς τὰ κέντρα, ποὺ συνχάνουν κατὰ τὴν ἔξοδον τῶν οἱ ναυτικοί, μὲ τὴν διαθεσίαν, διὰ τοὺς ὑποδείξεις, διὰ τοὺς ὑπερωρίας πουν ὑπελογίσθησαν εἰς αὐτὸν. 'Εξ ἄλλου συνεχῶς θὰ προσπάθουν οἱ πράκτορες νὰ προκαλοῦν τὴν χαλάρωσιν τῆς ἐργασίας καὶ τὴν πλημμελή συντήρησην τοῦ πλοίου, τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἔδαφητάτων τοῦ. 'Η κακὴ συντηρησία θὰ προκαλῇ ζημιάς, τῶν δόπιων θὰ διακριθοῦν γὰρ διακριθωθῆ.

5. Οἱ πράκτορες ἐμέμενος θὰ ὑποδείκνυνται συνήθως ὅταν αὐτοὶ θὰ εἰνε ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ δὲν θὰ παρίστανται εἰς αὐτά. 'Εάν τυχον παραστούν, θὰ ἀποφεύγουν νὰ συμμετέχουν εἰς τὰς συζητήσεις πηδανούσιας διατήσης καὶ αἵτηματα. Θὰ περιορίζωνται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῶν λαμβανομένων ἀπὸ τὴν συνέλευσιν ἀπόφασεων.

6. Πρὸ τῆς συνελεύσεως οἱ πράκτορες πρέπει νὰ συστήσουν εἰς τοὺς θαλαμηπόλους τοῦ πλοίου, διῶπτας ἀνακοινώσουν εἰς τοὺς ἀρμόδιους ἀξιωματικούς, διὰ ἔξαρτηματά τινα εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου δὲν λειτουργοῦν καλῶς καὶ διὰ τοὺς πράκτορες. Δὲν θὰ πρέπει ποτὲ νὰ πιστεύσῃ νὰ ναυτεργάτης, διὰ τοὺς προκαλούμενους εἰς τὸ ζημιαὶ νὰ μη ἀποδίδωνται εἰς δολοφορῶντας καὶ ἀντίτοπονα ἀπὸ μέρους τοῦ ἐν ἔξεγέρσει πληρώματος. Οἱ πράκτορες θὰ πρέπει νὰ διαπιστώνουν τὰς προκαλουμένες ἀνωμαλίας εἰς τὰ ψυγεῖα, τὰ αὐτόματα μηχανήματα τοῦ μαγειρείου, τοὺς σωλῆνας ἔξατμίσεως κλπ.

7. Τὸ πλήρωμα τοῦ μηχανοστάσιον θὰ πρέπει νὰ υφίσταται τὴν αὐτὴν καθοδηγησίν, διῶπτας μὲ τοὺς εἰς τὸ κατάστρωμα ἀσχολουμένους. 'Εάν μετὰ προσοχῆς γίνονται διοικητικοὶ εἰς τὸ πηδανούσιον, αἱ ζημιαὶ θὰ εἰνε σοδαρεῖ καὶ αἱ ἀνωμαλίαι αἱδίλογοι. Οἱ πράκτορες διφείλουν νὰ φροντίζουν ποτὲ νὰ μη παρίστανται εἰς τὸ πηδανούσιον, διὰ τοὺς ζημιαὶ θὰ ἀνακαλυφθῆ. Αἱ δηγίαι τοῦ ὑπ. ἀριθ. 10 βιβλίου θὰ πρέπει πιστῶς νὰ τηροῦνται.

8. Οἱ πράκτορες ἐναὶ μόνον ταξίδιον θὰ ἑκτελοῦν ἑ' ἑκάστου πλοίου καὶ κατὰ τὴν ἀπόλυτην τῶν δηγίων εἰς τὸ κατάστρωμα ἀσχολουμένους. 'Εάν μετὰ προσοχῆς γίνονται διοικητικοὶ εἰς τὸ πηδανούσιον, αἱ ζημιαὶ θὰ εἰνε σοδαρεῖ καὶ αἱ ἀνωμαλίαι αἱδίλογοι. Οἱ πράκτορες διφείλουν νὰ μη παρίστανται εἰς τὸ πηδανούσιον, διὰ τοὺς ζημιαὶ θὰ ἀνακαλυφθῆ. Αἱ δηγίαι τοῦ ὑπ. ἀριθ. 10 βιβλίου θὰ πρέπει πιστῶς νὰ τηροῦνται.

9. Οἱ πράκτορες ἐναὶ μόνον ταξίδιον θὰ ἑκτελοῦν ἑ' ἑκάστου πλοίου καὶ κατὰ τὴν ἀπόλυτην τῶν δηγίων εἰς τὸ κατάστρωμα ἀσχολουμένους. 'Εάν μετὰ προσοχῆς γίνονται διοικητικοὶ εἰς τὸ πηδανούσιον, αἱ ζημιαὶ θὰ εἰνε σοδαρεῖ καὶ αἱ ἀνωμαλίαι αἱδίλογοι. Οἱ πράκτορες διφείλουν νὰ μη παρίστανται εἰς τὸ πηδανούσιον, διὰ τοὺς ζημιαὶ θὰ ἀνακαλυφθῆ. Αἱ δηγίαι τοῦ ὑπ. ἀριθ. 10 βιβλίου θὰ πρέπει πιστῶς νὰ τηροῦνται.

Κάποτε θὰ διαλυθῇ

'Ἐπερπετε νὰ φάσῃ ἡ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶν εἰς τὸ σημερινὸν οἰκτρὸν κατάντημα διὰ νὰ συναισθανθοῦν τὰς εὐθύνας τῶν καὶ νὰ ἐμφανισθοῦν αἴσθησις τοῦ λιμένος οἱ ἀνόητοι ἐπὶ μηνας τῷ κατηδίκοντες λιμενι-

κούς καὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν μεταφορτώσεων ἀπηγόρευε κάθε διαμετακομιστικὴν διὰ τοῦ Πειραιῶν λιμένος κίνησιν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ φαλαγγεῖς τῶν μισθοδοτούμενων ἀπὸ τὸ φαγεδαινικὸν καρκινωμα τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπικυνοῦντο καὶ διὰ παρασιτισμὸς βαθύτατα δόλονέν εἰσεχούνται εἰς τὰ ἔργα τοῦ λιμένος. Τὰ δημιουργήμενα συμφέροντα τάξεων καὶ ἀπό μων κυριαρχοῦν διεργάτην κόπον κατά τὴν διασχείσιν τῶν λιμενικῶν

Τώρα βλέπουν δῆλην τὴν λιμενικὴν ἐρήμωσιν, διότι τὰ ταμεῖα εἶναι κενά, τὰ εἰσοπτρόμενα διὰ τοῦ Φεράνου οὐδὲ διὰ τοῦ ἐργαζομένους. Ποῦ οἱ δραματιστοὶ τοῦ κ. Μπουζάνη περὶ οἰκονομικῆς εύρωστιας.

Δέν ἔχειαλετο, δημω, νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ Μάρτιον διὰ νὰ διαπιστωθῇ θὴ ὑποχώρωσις τῆς λιμενικῆς κίνησεως. Βαθμιαία ὑπῆρχεν αὐτὴ καὶ θὰ ἐπέπει πολὺ ἐνάρτερον νὰ τὴν ἀντιληφθοῦν. 'Ἀπλὴ συγκρίσις τῆς προπολεμικῆς κίνησεως καὶ τῆς σημερινῆς κατὰ κατηγορίας εἰσαγωγῶν καὶ ξεαγωγῶν θὰ κατεδίκειν τὴν ὑποχώρωσιν. Τὰ ὑγρὰ λ.χ. καύσιμα, ἀπὸ τὰ ὄπια κανένα δὲν ἔχει σεδονὴν διὰ λιμένον, ἀφοῦ δὲν ἀπασχολοῦνται ἐργατικαὶ χειρεῖς, ἀναφέρονται εἰς τὰς στατιστικὰς τῆς κίνησεως τοῦ 1950 μὲ 1.029.595 τόνους. 'Ἀν αὐτὰ ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ τὸ σύνολον τῆς εἰσαγωγῆς κίνησεως τῶν 2.299.984 τόν. διαπιστούται πόσον ἐμειώθησαν τὰ εἰσαγόμενα, τὰ ὄπια δὲλλας τοῦ πλήρεαν ή βάσις τῆς κίνησεως τοῦ Πειραιῶν λιμένος.

Οἱ ἀνεφόδισμός, ἐπίσης, τῶν πλοίων τοῦ ἔξωτερου, αἱ ἐσαγωγαὶ καὶ τὰ εἰσαγόμενα ἀπὸ τὸν ἔσωτερον καὶ οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἀπὸ πολλοῦ ήδη ἐνεφάνιζον μίαν χαρακτηριστικὴν τῆς λιμενικῆς ἐκπτώσεως ὑποχώρωσιν.

'Ἔτος δῶμας καὶ τώρα μέτρα ἀποφασιστικὰ θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν. Τὸ κόπτος τοῦ λιμένος αὐτὸν ἀναποδράστως ἐπιβάλλεται κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν νὰ ὑποδειξάθῃ. 'Η σημερινή, δημω, διοίκησις, δημοσίες καὶ ἀποχωρησίας, διαπένθεται τὴν προέλευσιν, δὲν είνειεθείσθων τὸ πράσον.

'Ὕπ' αὐτοὺς ή διάλυση τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος ἀκατασχέτωσαν σύνεισθι. Κάποτε, ὑπὸ τὴν γενικὴν κατακραυγήν, θὰ πρέπει πρῶτων ποστῶν νὰ ἔκκαθαρισθῇ. Ριζικὰ λύσεις σωστικὰ διὰ τὴν λιμενικὴν ὑπόστασην δὲν ἡμέρωπον νὰ ὑποδειξόνται οἱ ἀνθρώποι, πολλοὶ ηθελοῦνται πάροιλον προθλήθων μίαν κατακραυγήν, καὶ τὰ κελεύσματα τῶν κρατούμενων κομμάτων ὑπακούονται.

'Ὕπ' αὐτοὺς ή διάλυση τοῦ λιμενικοῦ συγκροτήματος ἀκατασχέτωσαν σύνεισθι. Κάποτε, ὑπὸ τὴν γενικὴν κατακραυγήν, θὰ ἀποχωρησούνται πολλοὶ ἀνωρίς, δημω, πρόκειται νὰ συμβῇ τὸ πρῶτον δρόμον ή διαλυθοῦν ὡς ἀκρηστον τὸν ὥλικόν. 'Αν πρόκειται νὰ συμβῇ τὸ πρῶτον δρόμον ή διμοπράσια κατεκυρώθη εἰς τοὺς 'Ελληνας ἀγοραστάς. 'Αν, δημω, πρόκειται νὰ διαλυθοῦν, δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατί νὰ μη πωληθοῦν εἰς ἀλλοδαπούς εἰς τιμήν, μάλιστα, διπλασίαν τῆς ἐπιτεχθείσης κατὰ τὴν δημοπρασίαν.

Πρὸ μηνῶν πολλῶν ὁ κ. 'Ωνάσης ἐπεδίωκε νὰ ἀγοράσῃ τὰς τρεῖς κορέττας καὶ ή πρότασίς τοῦ, ἔξαρτηματά συμφέρουσα, ἀπεριφίθη, διότι δὲν θήθειν οἱ ἀρμόδιοι νὰ πωληθοῦν τὰ σκάφη εἰς ζένην ἐπαιρίαν. Τώ-

ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUICK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING TODD SHIPIARDS CORPORATION

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

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

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

ρα ἐπωλήθησαν εἰς τὸ ήμισυ τῆς τιμῆς διὰ νὰ διαλυθοῦν Ἰσωά καὶ νὰ ἔξαχθοῦν ἐντεῦθεν ὡς παλαιοσιδίρα. Ἡ πώλησις συνεπώς αὐτὴ διαφέρει ἀπό τὴν ἄλλην ἀπό μόνον τὸ γεγονός, διτὶ τὸ Δημόσιον εἰσπράττει ἁγιάζωτα χρήματα.

Τὰ ἐμβάσματα τῶν ναυτικῶν μας

Μάς γράφουν άπό τὴν Νέαν Ὑόρκην: Παραπονοῦνται, καὶ πολὺ δικαίως, οἱ ναυτεργάται διά τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῆς ἐλευθέρας καὶ τῆς ἐπιστήμου τιμῆς τοῦ δολαρίου. Κατά 20 περίπου τοῖς ἑκάτον περικόπτονται αἱ δραχμαὶ τῶν ἔμβασιμάτων τῶν ναυτικῶν μας, ἀνθείσανται οἰκογένειαι τῶν νὰ ἔξοφλήσουν τὰς ἐπιταγάς των εἰς τὴν Τράπεζαν. Οἱ λαθρέμποροι τοῦ συναλλάγματος εἶνε πρόθυμοι νὰ πληρώσουν περισσότερα.

«Δύνανται τούτου τὸν πλούτον τῶν συστρεψάντων μας: Διατὶ τὸν

«Διερωτώνται, λοιπόν, τα πρωμάτα των φορητών μας: Διατί την αυτήν τιμήν της Ελεύθερας άγοράς να μη πληρώνεται και ή Τράπεζας της Έλλαδος η και μικροτέραν έστω κατά τι, δια να μη υποχρεούνται αι οίκογενειαί τῶν ναυτικῶν νὰ προσθέγουν εἰς τοὺς διάφορους λαθρεμπόρους, μὲ κινδύνον νὰ ύποστούν και τὴν ποινικὴν δίωσιν;

»Αφελής θά ήτο η ἀξίωσις ἀπό πτωχούς βιοπλαστάς νά περιφρονήσουν την διαφόραν αυτήν, ικανην πολλάς οἰκογενειακάς ἄναγκας νά καλύψη. Ορθότερον και δικαιότερον θά ήτο αν η Πράτεια τῆς Ἑλλάδος ἐπέληρων εἰς τα ναυτεργατικά ἐμβάσματα κάποιαν καυλιτέραν τιμην. «Εκατομμύρια, ἵσως, δολλαριάν, μετακινησών και ναυτεργατών, θά συνεκέντρων, τά δότοια τώρα τῆς διαφεύγων. Ή 'Ιταλία αύτό το σύστημα έχει ἔφαρμόσει λίγην ἐπιτυχῶν».

Συζητήσιμος προτάσις

Ἐξιότιμε κ. Διευθυντά,
Εἴδο τελευταίς νῦ γίνεται συχάκις λόγος εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά»
διά τὴν ἀνέπαρκειαν πηληρωμάτων καὶ τὴν ἀνάγκην ἐξευρέσεως νέων
στελεχών μὲ ἀρτίον ἐπαγγελματικήν κατάρτισιν. Ἐπ' αὐτοῦ καὶ εἰδι-
κότερον ἀναφορικῶς μὲ τὴν Ἐλειψιν ἀξιωματικῶν Ε. Ν. θὰ ηθελα νὰ
ἔκφερο τὴν γνωμήν μου.

Ἐπὶ τὰς ἑμέρων πλοίων υπήρχον αρκετοί πτυχιούσι οντατών τοῦ Κράτους ίδιμάτων, ὡς λ.χ. Πανεπιστήμιον, Πολυτεχνείον, Ἀνωνόητον Εμπορικής, Παντείου κλπ., οἵτινες ναυτολογούμενοι, ὡς δόκιμοι ναυταὶ τῇ ναυτόπαιδες, εἶναι ύποχρέοι τετραστοῖς θαλασσῶν τέλεσθαις ὑπέρσεις της προκειμένου ν' ἀπόκτησσον τὸ δικαίωμα συμμετοχῆς εἰς ἔξετάσεις διά δίπλωμα ἄνθρωποι) κλπ. Ἐνῷ εἰς τοὺς μόλις ἀποφοιτήσαντας ἐκ τῆς Σ.Ε.Ν. πρακτικῶς ἀπέιρους καὶ μὴ εἰσέτι ἐκπληρώσαντας τὰ πρὸς τὴν Πατριδία των ὑποχρεώσεων ἔφθιον, ἐπίτερεται ή ναυτολόγοις των ὡς ἀξιωματικῶν ἀπ' εὐθείας, μολονότι ή θεωρητική των κατάτοιςι, εἰδίκειον, δὲν ἀντιστοιχεῖ παρὰ πρὸς στοιχειώδη τὸ πολὺ μέσην ἐκπαιδεύειν.

Ο έχων έπιστημονική συνείδησην ναυτικού αντιλαμβανεται τα της ύπηρσεις του με εύρυτερον πενθεύα, δεν μετέρχεται δέ το έπαγγελμα καθαρών βιοπορισμόν, ἀλλά και ἀπό ιδεολογίαν και ζήλων πρὸς τὸ ναυτικὸν στάδιον, ἔγκαταλείπων τὰς ἀνέσεις, που θὰ τοῦ προσέφερον τὰ προσόντα του, εἰς τὴν ἐπράν.

Θά ήτο, λοιπόν, ἐνδειγμένον, μὲ τὴν σημερινὴν εἰλεύσιν ἐμψύχου ὑλικοῦ, νὰ δοθῇ ἐν προνόμιον εἰς τοὺς κατόχους πτυχίων Ἀνωτάτων Σχολῶν συμφιλίων πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὅπως Ἀνωτ. Ἐπιπολῆς, Φυσικομαθητικῆς, Νομικῆς, Οἰκον., Ἐπιστημῶν κλπ. νὰ μειωθῆται ἡ υπηρεσία θαλάσσης κατὰ δύο, ἔστω καὶ ἕνα ἐτών, προκειμένου νὰ τυγχάνουν τοῦ δικαιώματος συμμετοχῆς εἰς τὰς ἔξτασεις.

Πειραιεὺς 6)3)51 ΜΕΤΑ ΠΑΙΩΝ ΠΡΑΞ
ΞΕΝΟΦΩΝ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
Τοῦ ἀπὸ «ΔΕΣΠΟΙΝΑ»

‘Η κατανόησις τῶν “χερσαίων,,

Είς «άναρμόδιος χερσαίος», ώς δὲ ίδιος αὐτοτιτλοφορεῖται, ο πρώην βουλευτής κ. Ιω. Λαμπρόπουλος, δικηγόρος, μάς απέστειλεν ἐκ Πολυγύρου τῆς Χαλκιδικῆς, τὴν κατόπιν ἐπιστολήν ἔπι τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Τὴν δημοσιεύσθηκεν, διότι ὁ «άναρμόδιος χερσαίος» ἴμφανίζει μίαν χαρακτηριστικὴν ἀλήθως κατανόησιν τοῦ δόλου θέματος:

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,
Έπιπρέφω εἰς ἔνα εχερσίου πολίτην, ἔχοντα τόσην σχέσιν μὲ τὰ
ναυτιλιακά ζητήματα, δοην ὁ μηχανικός μὲ τὸ ἐνοικιστάσιον τοῦ
ὑπουργείου Δικαιούντης ἡ ὁ λατρὸς μὲ τὴν στρατηγικὴν τοῦ Γενικοῦ Ἐ-
πιτελείου Στρατοῦ, νὰ λάβῃ μέρας εἰς τὸν ἀπὸ πολλῶν ἑταν... θρῆνος
τῶν ἀρμόδιων καὶ ἀναμόδιων, διὰ τὸν συνεχίζομενον ἀφανισμὸν τῆς
Ἑλλάς την προσέχει ἄπο τοὺς ὑπερασπόμενούς

Ελληνική σημαίας από τους ωκεανούς.
Είχα την ατάχια ή ίσως την τύχην ό μόνος υιός μου, νά μη θέλη Πανεπιστήμια ἢ έργασιάν έκτελονταν μέ τα τρία δάκτυλα της δεξαίας χειρός, αλλά θήβλος νά έργαζεται με τὰ δέκα δάκτυλα. Και ἑτράπτη μὲ τὸν ἐνθουσιασμὸν τῆς νεώτερος, πρὸς τὰ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀπὸ διετίας δὲ περίπου ὑπῆρετε, ὡς ναυτοπάτας εἰς ποντοπόρον φορτηγὸν "Ελλήνος ἐφόπλιστον", ὑπὸ Ξένην, δικαίως, σημαίαν. Διὰ τὸν λόγον τούτου παρακολουθῶ τὰ "Ναυτικά Χρονικά" ἀπὸ διετίας περίπου.

Είχα ἐπίστης τὴν τιμὴν ἐπὶ τρειτίαν νὰ είμαι μέλος τῆς κοινωνούλευτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορίου Ναυτιλίας εἰς τὴν προηγουμένην Βουλήν, δικὶ βέβαια διὰ νὰ προσφέρω τὰ φῶτα μου, ἀλλὰ διὰ νὰ... πανταπλάρωσά τὸν κεκανονισμένον ἀριθμόν (ἔται, δυστυχώς, καταρτίζονται κατὰ κανόνα αἱ ἐπιτροπαί). Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ταύτην παρακολούθων πάντοτε τὰς συζητήσεις και ἀκουων, οὐδέποτε ὅμως ὄμιλῶν, ἔλαθον ἀμυδράν τινα ίδεαν τοῦ ὄλου ναυτιλιακού μας προβλήματος.

Είς τὴν κοινοθουλευτικὴν ἐπιτροπὴν ἡκουσα τούς κοπετούς καὶ τοὺς θρήνους διάφορων κατὰ καιροὺς ὑπουργῶν καὶ πολλῶν εἰσηγητῶν. 'Ἐμελέτησα (δὸ λόγος τὸ λέει, διότι τέρα πολλὲς λέεις ἔνικες μὲ Ἑλλήνων κοῦς χαρακτήρας γράμμειν, μού ήσαν ἀγνωστες καὶ ἀκατάληπτες). τὰς εἰσηγητικὰς ἔκθετις τῶν 4 τότε εἰσηγητῶν. Καὶ τὶ εἰσηγήσεις σαν ἔκεινες!!! 'Ολόκληρα παλισέλιδα συγχράμματα, διὰ τὰ ὅποια σεβαστοῦ μοι φίλος πρώτης ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, αὐθεντία τῶν ζητημάτων τοῦ κλάδου, ἐλεγε: 'Αντέγραψαν θεωρίες, χωρὶς νῦ μᾶς προτείνουν πρακτικὲς λύσεις, πώς θὰ ἐπανέθουν τὰ πλοια τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν'. Ἐμελέτησα, ἐπίσης, ἐσχάτως τὰς 4 εἰσηγήσεις τῆς Διακομματικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς παρούσης Βουλῆς. Καὶ αὐτῆς χώρινα δάκρυα διὰ τὸ κατάντημα, εὔτυχως, οιως, εἰς δίλιγας σελίδας, μὲ κάποιας συγκεκριμένας προτάσεις καὶ εύχας διορθώσεως τοῦ κακοῦ.

Παρὰ ταῦτα, δὲ εἰδα νῦν ἐπακολουθήσῃ κανὲν θετικὸν μέτρον πρὸς βελτίων. Δὲν εἰδα κανὲν νεογαρύπανόμενον πλάιον τῆς προποκτῆς νῦνών την Ἑλληνικὴν σημαῖαν. Δὲν εἰδό αὐξῆσαι τῆς χωρικοτόπου κατὰ τὸ ληξαν ἔτος, ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν. Ἀντιθέως, ἡ κατά-

στασις χειροτερεύει και δπως βαίνουμεν, μετ' ολίγα χρόνια, αφού άχρηστευθούν τά 100 λίμπερτς, πού έχουν την κρατικήν έγγυησιν, δεν θα απομείνει τίποτε άλλο, έκτος του υπουργείου της... αύπαρκτου "Εμπορικής Ναυτιλίας, με τὴν πλουσιώτατην στέλεχωσιν του!!! Καὶ οἱ ἀδομβροί (ἄν υπάρχῃ, κανεὶς) παρακολουθούν τὸν ἀφανισμὸν τῆς σημαίας μας με συστηθῆ μοιραλειάν, παρακολουθοῦντες καὶ οὐχὶ ἡγουμενοὶ η κατευθύνοντες τὴν σοφαράν προσπάθειαν τῆς ἔξασφαλισθείσος ήδη διά τῶν γνωστῶν συμφωνιῶν στενῆς συνεργασίας μεταξὺ ἑφόπιστον καὶ ναυτεργατῶν.

Σημειώνω τα ¾ των ελληνικών πλοίων (Ελληνικής πλοϊκτησίας) ευρίσκονται υπό έξινα σημαίας, διαφόρων κρατών μεγάλων ή μικρών. Τώσων μάλιστα μικρών των περισσοτέρων, ώστε διά νά μάθω που ευρισκεται π.χ. ή Βερεία, συνεβούλευθη την "Εγκυλοπαίδειαν !!!". Τάπλωρώματα τούτων, κατά την αύτην περίπου αναλογίαν, απαρτίζονται από "Ελληνας ναυτικούς, οι οποίοι έργαζονται άδια μαρτυρήτως υπό τας προστατευτικά διατάξεις των νομών της Εθνικότητος τους. Και θα έξακολουθούν να έργαζονται υπό τούς δίδιους όρους είς τό προσεχὲς καὶ ἀπότερον μέλλον, έφόσον δὲν πρόκειται νά ύψωσουν την Κυανούλευκην ἄλλα πλοία ἀλλὰ καὶ ἔφοσον θα ἐπιτρέπουν αἱ ένεια σημαίας τὴν ἐπάνδιωσιν τῶν πλοίων τους μὲν "Ελλήνας

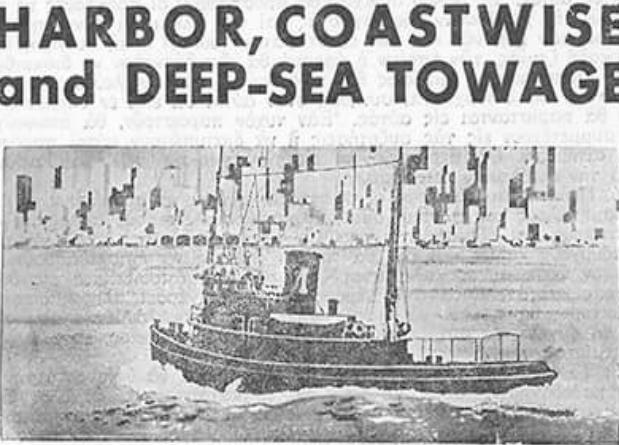
Οι ἐφοπλισταὶ καταφέγγουν εἰς τὰς ξένας σημαῖας, κυρίως διότι εὐ-
ρίσκουν ὑπὲρ αὐτὰς εὐνοϊκώτερούς οικονομικούς όρους κινήσεως καὶ δια-
χειρίσεως. «Οχι διότι τοὺς ἀπέλιπεν ὁ πατριωτισμός, ἀλλὰ διότι ἀπέ-
λιππεν ἡ φύρωντις ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους». Πολλοὶ ἔξ αὐτῶν δὲν ἐπίζουν
καιμάτιαν ἐνίσχυσιν τῆς ξένης σημαῖας, οὔτε καν τηνήθηκαν, διότι παίσαν
ὑποστητήριν θά περιμένουν ἀπὸ τὴν Λιβερείαν π.χ. Δέχονται γάρ πληρώ-
νουν τόσους φόρους, σούσους πληρώνουν εἰς τὰ ξένα Κράτη. Δέχονται τὰ
ἔδεσματολόγια τῶν Ἑλληνικῶν πλοιούν. Δέχονται, τέλος, μὲ ίσην ἐπι-
βάρυνσιν τῶν πλοιών των, να ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ἑλληνικήν σημαῖαν.

Κατόπιν τούτων είνε νά έκφραση ρώσως έγω ό «Ανάμρωδίος χερσαίος», κανεις την απορίαν του και ίδιαστέ-
την όποιας πολλάκις, πλήν δειλά-
ξεις, να μην θέλεις να την λέις.

δεῖλαι καὶ χαυπιλόφωνας, διετύπωσα εἰς τὴν κοινοθύουλευτικήν ἐπίτροπην. Ποιά μάγια διαβολικά μεταχειρίζονται τὰ ζένα ἄγνωστα τραπέδια καὶ προσελκύουν τάς σημασίας των τὰ Ἑλληνικά πλοια; «Αν τὰ γνωρίζουν οἱ ιδίοι μας, «ἄρμοδιοι», διὰ ποιὸν λόγον δὲν τὰ ἐφαρμόζουν; »Αν, δῆμως, τὰ ἀγνοοῦν, τότε δὲν μᾶς ὑπόλειπεται ἀλλο τι, παρα μαζὶ μὲ τὰς τοσας πολυανύμους καὶ πολυλιθίμους ἀπόστολας μας τοῦ ἔξερεικον, νὰ στείλωμεν καὶ μίαν εἰς τὴν Λιβερίαν. «Φέρω αὐτὴν ὡς παραδείγμα, διότι τὸν Οκτώβριον του 1949 τὸ πρώτον ὑψώθη ἡ σημαία της εἰς πλοϊον καὶ αὐτὸν Ἐλληνικόν, σημερον δὲ τὴν φέρουν ὑπέρ τα 20 Ἑλληνικά!!! ». Νὰ ἀντιγράψουν — τονίζω νὰ ἀντιγράψουν καὶ δχι νὰ μελετήσουν — τοὺς οικείους νόμους της καὶ νὰ τοὺς ἐφαρμόσωμεν ὡς Ἐλληνικούς. «Ἐπλίξως, μετὰ πεποιθήσεως, ὅτι σχεδὸν ἀμειώσως θὰ στραφοῦν πρὸς τὴν κυανοδελευκον, δχι μόνον οι... ἀπάτοιδες Ἐλλήνες ἐφοπλισταί, ἀλλὰ καὶ πολλοὶ ἄλλοι ξένων κρατῶν, διότι, δπως λένε, μόνον τὸ χρημα δεν ἀγάνωριζει Πατρίδα. Οι δέ ναυτιλόδεμοι Ελλήνες δὲν θὰ ικετεύουν ἐπὶ μήνας τὰ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ τοὺς «μπαρκάρουν» ὅπως δπως, ἀλλὰ θὰ εὐρίσκουν ευκολα πλοιον. «Εκείνοι που ἐργάζονται σημερον ὑπό ζένα σημασίας (της Λιβερίας λ. χ.) δέν έχουν ἀπόλυτως τι πετε νὰ χάσουν, ἀν ἀντὶ της Λιβερίας υψώσουν τὴν Ἑλληνικήν. Θὰ κερδίσουν, δῆμως, τὴν Γαλανοδελευκον μὲ δλα τὰ ἀμεσα καὶ ἐμμεσα ὠφεληματα δι, αὐτοὺς καὶ τὸ Κράτος.

Τὴν ἀπόριαν μου αὐτὴν ἐπαναλαμβάνω διὰ τῆς παρούσης μου πρὸς τοὺς ἄμροδιους καὶ εἰδικούς.

I. ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Δικηγόρος



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

ΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ

Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εις συμπλήρωσιν της «Συλλογικής Συμβάσεως 'Εργασίας» της ύπογραφείσις την 3η Μαρτίου μεταξύ της «Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της «Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Ατμοπλοίων αφ' ένός και τῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσων ὅφ' ἔτέρου τῶν ἀντικουσῶν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Π. Ν. Ο., τὴν ὥποιαν ἐδημοσίευσεν εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας, υπεγράψη τὴν 22αν Μαρτίου καὶ ἡ «Συλλογική Συμβάσις Πλοιαρχών». Ήχει αὐτὴ ὡς ἔξις:

'Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν 22αν Μαρτίου 1951, οἱ κάτωθι ύπογεγραμμένοι, ἀφ' ἔνος μὲν οἱ:

1) ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ, ἐκπροσωπῶν νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἔνταθα ἔδρεύσουσαν ἀνεγνωρισμένην ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν : «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» και ειδικῶς ἔδουσιοδοτημένος.

2) ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ, ἐκπροσωπῶν νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἔνταθα ἔδρεύσουσαν ἀνεγνωρισμένην ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν : «ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ» και ειδικῶς ἔδουσιοδοτημένος.

'Ἄφ' ἔτέρου δὲ ὁ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ, ἐκπροσωπῶν νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἔνταθα ἔδρεύσουσαν ἀνεγνωρισμένην ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν : «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ», και ειδικῶς ἔδουσιοδοτημένος.

Συνελθόντες ἐν Ἀθήναις, ὅπως κοινὴ συμφωνία δρίσωμεν· τὸν μισθόν, ειδικᾶς ἀμοιδίας καὶ λοιπούς δρους ἔργασίας τῶν πλοιαρχῶν τῶν φορτηγῶν ἀτυπολοίων ἀνὰ τῶν πεντακοσίων (500) κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος (Gross Tonnage), τῶν ἐκτελούντων πλάσας ἔξωτερικοῦ: Συμφωνοῦμεν ἐπὶ τῶν κάτωθι:

'Ἄρθρον 1.— 1. 'Ο μηνιαῖς μισθὸς τοῦ πλοιαρχοῦ δρίζεται εἰς λίρας 'Αγγλίας ὅγδοκοντα πέντε (85.0.0) διὰ τὰ πλοία μέχρι 3500 τόννων φορτίου (d.w.), εἰς λίρας δὲ 'Αγγλίας ἓννεκόντα (90.0.0) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος ἀνά τῶν 3500 τόννων d.w., ὡς καὶ διὰ τὰ κάτω τῆς χωρητικότητος ἀνά τῶν 3500 τόννων d.w., ὡς καὶ διὰ τὰ κάτω τῆς χωρητικότητος ταῦτης, ἐφόσον ἔξερχονται τῆς Μεσογείου.

2. Εἰς τὸν πλοιαρχὸν παρέχεται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του μηνιαῖς ἀπίδιμα διοικήσεως ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας εἴκοσι πέντε (25.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος μέχρι 3500 τόννων d.w. και ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας τριάκοντα (30.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος ἀνά τῶν 3500 τόννων d.w., ὡς καὶ διὰ τὰ κάτω τῆς χωρητικότητος ταῦτης, ἐφόσον ἔξερχονται τῆς Μεσογείου.

3. Εἰς τὸν πλοιαρχὸν παρέχονται ἔξοδοι λιμένος, δι' ὅσας ἡμέρας τὸ πλοίον παραμένει ἐν λιμένι, πρὸς κάλυψην τῶν λόγων τοῦ ἀδινάμωτος τοῦ ἀτομικῶν δαπανῶν του, ὡς καὶ τῶν μικρεσδῶν τῶν σχετικῶν μὲν τὴν ἔντυπητην τοῦ πλοίου, ἐπὶ ἀπόδοσις λογαριασμοῦ.

4. Εἰδίκως προκειμένου περὶ πλοιαρχῶν διοικούσων πετρελαιούρον πλοίον, ὡς καὶ πλοίον μεταφέρουσαν εύφελους ὑγράς ἢ ἔκρηκτικάς ὅλας, ἀνεξαρτήτως ποσότητος φορτίου, καταβάλλεται ἐπίδιμος τούς πρὸς τὰ δέκατα πέντε ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (15%) τοῦ μισθοῦ του.

Ἄρθρον 2.— 1. Καθορίζεται ειδικὸς μισθὸς διὰ τὸν ἀσθενοῦντα πλοιαρχὸν καὶ νοσηλεύουμενον ἑκτὸς τοῦ πλοίου ὡς κατώθι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νοσηλείας του:

α) 'Εάν νοσηλεύεται ἐν νοσοκομείῳ, λίραι 'Αγγλίας πεντάκοντα μία (51.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος μέχρι 3500 τόννων d.w., λίραι δὲ 'Αγγλίας πεντάκοντα τέσσαρες (54.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος τοῦ τῶν 3500 τόννων d.w.

β) 'Εάν νοσηλεύεται ἑκτὸς νοσοκομείου, λίραι 'Αγγλίας ἑξήκοντα (60.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος μέχρι 3500 τόννων d.w., λίραι δὲ ἀγγλίας ἑξήκοντα τρεῖς (63.0.0.) διὰ τὰ πλοία χωρητικότητος ἀνά τῶν 3500 τόννων d.w. (συμπεριλαμβανούμενον καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς).

Ο πλοιαρχὸς δικαιούνται νοσηλείων Α' θέσεως ἐν κλινικῇ ἢ νοσοκομείῳ.

2. 'Εν περίπτωσει ναυαγίου, ἀσχέτως τῶν ἀλλων ἀποζημιώσεων τῶν δόπιον δικαιούνται συμφώνως πρὸς τοὺς κειμένους νόμους, παρέχεται εἰς τὸν πλοιαρχὸν καὶ ειδικὴ ἀποζημιώσις ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας ὅγδοκοντα (80.0.0.).

Ἄρθρον 3.— 1. Εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν δὲ πλοιαρχὸς εἶναι ὑπόχρεων νά ταξιδεύει, ὅπως συντάχηση τὸ πλοίον, διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ δόπιον προσελθόντη, δικαιούνται σύντος εἰσιτηρίου Α' θέσεως πλοίου, στιδηρόδρομον ἢ οἰδιόποτε ἀλλού μεταφορικοῦ μέσου, ὡς καὶ τῶν ἔξδον τροφῆς καὶ ὑπονομαῖς εἰς ξενοδοχεῖον καὶ τῶν ἔξδον μεταφορᾶς καὶ ἀσφαλίσεως τῶν ἀποσκευῶν του.

3. Ο μεταβαίνων ὅπως συναντήσῃ τὸ πλοίον πρὸς ἀνάληψην τῆς διοίκησεως τοῦ πλοιαρχοῦ, ἐὰν ὑπόστη ἀτύχημα, τυχάνει τῆς αὐτῆς προστασίας, οἵας καὶ ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 4.— 1. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν ἔνος ἔτους συνεχοῦς ὑπηρεσίας από τὴν ἔνσαρδεων τῆς ισχύος τῆς παρούσης συμβάσεως ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου η πλοιού τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου, ὁ πλοιαρχὸς δικαιούνται εἰς ἄδειαν, ὑπολογιζούμενην εἰς μίαν καὶ ήμεσιαν ὑμέραν δι' ἕκαστον μῆνας ὑπηρεσίας.

2. 'Εφόσον ὁ πλοιαρχὸς συνεπλήρωσεν ἔξαμηνον ὑπηρεσίαν, ὡς ἀνα πολυλιθή, οὐχὶ ἔξ ὑπαιτιότητος του, πρὸ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως του, δύναται νὰ λάβῃ ἄδειαν δι' ὅσους μῆνας ὑπηρέτησε τὴν ἔτη την ἐποχή συνεργασίας τοῦ πλοιοκτήτου.

3. Κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ἄδειας του ὁ πλοιαρχὸς δικαιούνται εἰς τὸν ἀναλογούντα εἰς ταῦτας μισθὸν τῆς παραγρ. I τοῦ ἀρθρου 1 τῆς παρούσης συμβάσεως, ὡς καὶ εἰς τὸ ἀντίτιμον τροφῆς, καθ' ὅσον οὗτος παραμένει καὶ διατρέσεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 5.— Οι πλοιαρχοί παρεπεμπούνται στον πλοιαρχὸν πρὸς ἀνάληψην τῆς παροχῆς τῆς ἄδειας τοῦ πλοιοκτήτου, κατ' ἐπιλογὴν τοῦ πλοιαρχοῦ, εἴτε ἀναβάλλεται ἡ παροχὴ τῆς ἄδειας διὰ τὸν κατάλληλον χρόνον, εἴτε θεωρεῖται ὡς παρασχεθεῖσα, καταβαλλούμενη ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει τοῦ ἀναλογούντος μισθοῦ, ἀνευ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, καθ' ὅσον οὗτος παραμένει καὶ διατρέσεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 6.— Πάσσα διαφορά, προκύπτουσα κατὰ τὴν ἔφαρμογήν καὶ ἔμηνείσαν τῶν δρων τῆς παρούσης συλλογικῆς συμβάσεως, ἐπιλύεται

διαίτηπτικῶς, συμφώνως πρὸς τὰ καθοριζόμενα ἐν Κεφαλαίῳ ΙΖ' τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς 3ης Μαρτίου 1951, τῆς συναφθείσης μεταξὺ τῶν ὡς ἀνω δργασίσεων τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικοῦ Όμοσποδίου.

Ἄρθρον 7.— 1. 'Η ἐναρξίς τῆς ισχύος τῆς παρούσης συλλογικῆς συμβάσεως δρίζεται ὡς καὶ ἐν Κεφαλαίῳ ΙΗ' τῆς ἐν τῷ προηγουμένῳ ἀρθρῷ μηνιονοειδέντης τοιαύτης, θά παραμένη δὲ αὐτῇ ἐν ισχύι μέχρι τῆς ἀνανεώσεως τῆς.

2. Κατὰ τὸ διάστημα τῆς ισχύος τῆς παρούσης συλλογικῆς συμβάσεως δύναται αὐτὴ νὰ τροποποιηθῇ μόνη κατόπιν κοινῆς συμφωνίας τῶν συμβαλλούμενών μερών.

3. Καταγγελία τῆς παρούσης συλλογικῆς συμβάσεως δύναται νὰ γίνῃ πάρ' ενὸς τῶν συμβαλλούμενών μερών, θά παραμεινή, διμω, αὐτῇ ἐν ισχύι ἐπὶ τηρίμων ἀπό τῆς μημέρας τῆς καταγγελίας.

'Η παρούσα συλλογική συμβάσης συνετάγη εἰς τριπλούν, ἐδὲ ὃν ἀνὰ ἐντίτυπον Ἐλάδων τὰ συμβαλλούμενα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατατητοῦ παρά τῷ 'Υπουργείῳ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογράφεται δὲ ὡς ἐπεται:

Διὰ τὴν «Ἐνωσιν 'Ελλήνων Εφοπλιστῶν»: ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ

Διὰ τὴν «Ἐνωσιν Εφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Ατμοπλοίων»: ΛΟΥΚΑΣ ΝΟΜΙΚΟΣ

Διὰ τὴν «Πανελλήνιον 'Ενωσιν Πλοιαρχών 'Εμπορικού Ναυτικού»: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Διὰ τὴν «Πανελλήνιν Ναυτικήν Ομοσποδίαν»: ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ

'Ο Πρόεδρος τῶν 'Ηκαμένων Πολιτειῶν ἀντιμετώπισε αὐτὴ τὴν ἐποχὴν ἀρκετὰ σοβαρά προβλήματα. Δύο, διμω, ἵσταν τὰ κυριώτερα. 'Η καλλιέργεια μέσα σ' αὐτὰ τὰ δύο περιλέσσονται οἵας τὰ δευτερεύοντα ἀλλα.

1) 'Η ὑπερέντασις τῆς β' ομηρανικῆς παραγωγῆς, πολεμικῆς καὶ εἰρηνικῆς, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ ἡ προσπτική. Καὶ 2) 'Η παράλληλη φορολογικὴ ὑπερέντασις, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ εἰρηνικῆς, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ ἡ προσπτική. Καὶ 2) 'Η παράλληλη φορολογικὴ ὑπερέντασις, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ εἰρηνικῆς, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ ἡ προσπτική. Καὶ 2) 'Η παράλληλη φορολογικὴ ὑπερέντασις, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ εἰρηνικῆς, ὅπως τὴν σείσινει καὶ καταστασίς καὶ ἡ προσπτική.

Τι σημαίνουν δὲ δόλια αὐτά, ἐμεῖς ποὺ τὰ γεγονήκαμε τόσο ἐντονα καὶ τόσο παρατεταμένα. Εξουσίους καλά, πολὺ καλά. Καὶ τώρα δὲν θὰ είναι ἀνωφέλες νὰ παρακολουθήσουμε τὸν Πρόεδρο στὶς πρώτες τοῦ ένεργειες. 'Ἄς περιεργασθούμε τὶς βάσεις τῶν πρώτων του πράξεων.

Αφοῦ δὲ πρόκειται περὶ 'Αμερικῆς, ὅπου καὶ βιομηχανικὲς ἔγκατα-

στάσεις ὑπάρχουν ἀπέραντες καὶ γόνιμος ἔδαφος καὶ υπέδαφος παραγωγῆς προϊόντων διατίθεται πλουσιώτατο καὶ ἐπαρκές, εὔκολα συμπεριφύνουμε πόσο τὰ προεδρικὰ μέτρα καὶ φροντίδες είνε ἀπαραίτητα καὶ χρήσιμα σ' ἐκεῖνος τοὺς παπτώντας ἀλλούς, διότι αἱ μονιμεῖς καὶ παντοτινές εἰναι ἀνάγκες τοῦ παραδικούς.

Περὶ εὐρείας βιομηχανικῆς κινητοποίησεως πρόκειται. Καὶ ἐκλήθη ὁ ἔνδειγμένος 'Εκλήθη ἐκεῖνος, ποὺ ἀνάλωσε τὴν ζωὴν του ἀνάμεσα σὲ βιομηχανικὲς προσπάθειες καὶ στὸν ὅποιον οἱ ἀλλεπάλληλες καὶ συνεχεῖς ἔπιτυχες ἔδωσαν τὴν ἀνδρό καὶ τὸ μεσούραντνα. 'Εκεῖνος ποὺ περιγράμμησε τοῦ εἰναι δύγκος τῶν προϊόντων τῆς ἔργασίας του καὶ ἡ ποιότητα τῶν προϊόντων τῆς ἔργασίας του, ποὺ ἔχει κατακλύστι τὸν κοσμό ὅλοκληρο.

Ο Γενικός Διευθυντής τῆς Τζένεραλ 'Ελεκτρικ. 'Ο Πρόεδρος τὸν ἐποτάρτειο, τὸν πρέπει ἀπό τὸ Γραφεῖο του, τὸν περέβαλε μὲ ἐκτίμηση, τὸν ὄπλισε μὲ δικαιούματα καὶ τοῦ ἀνέθεσε τὶς μεγάλες εὐθύνες, ιως τὶς μεγαλύτερες ἀπό δόσες ἔχει ἀναλάβει ὡς τὰ σήμερα ἀνθρωποῖς ἐπὶ τῆς Γῆς. Ποὺς ἀλλος ἀπό τὸν Διευθυντή τῆς Τζένεραλ 'Ελεκτρικ ἔγγυαται τὴν ἔπιτυχία στὸ ἀσύληπτα κολοσσιαῖο ἐν δψει ἔργο;

Σὲ συνέχεια, δὲ Πρόεδρος, ἔσπευσε νὰ ἔρευνηστη καὶ γιὰ τὸν ἀντίστοιχο ἄλλο συνεργάτη του. 'Εκεῖνον ποὺ πρέπει νὰ καταστρώσῃ τὰ σχέδια τοῦ φορολογικοῦ προγράμματος καὶ νὰ κατευθύνῃ τὴν ἔφαρμο-

CANAROPA LIMITED

Exporters — Shipchandlers

MONTREAL — HALIFAX — ST. JOHN

CANADA

Tηλέφωνον PL. 1139—Οίκιας WA 7308

PROVISIONS CABIN - DECK

& ENGINE SUPPLIES

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις : ORANAC-Montreal
351 PLACE-ROYAL MONTREAL - CANADA

γη τού μεγάλου φορολογικού προγράμματος, που θα έξυπηρετήσῃ τις ανάγκες του δαπανηρού παρόντος και του πιθανού μέλλοντος. Εκείνον που θα κατανείμε με δικαιοσύνη τα οικονομικά βάρα στον πληθυσμό της χώρας. Εκείνον που ζέρει τὸν τρόπο, ώστε η εισφορά αυτή να φθάνει στα κρατικά ταμεία.

Καὶ ἀνέζησε τὸν ἀντίστοιχο ἐπιχειρηματία. «Οχι τὸν τραπεζίτηκο. Οχι τὸν οἰκονομολογικὸν ἄστο, σύντονος τὸν λογιστικὸν ἡ μαθηματικὸν σοφό. Τὸν παραγωγό, ἐλήτησε καὶ ἔδω. Τὸν συναλλασσόμενο. Τὸν ἐμπόρο. Σὰν τέτοιο, δὲ, ἐπεστράψεται ἐναὶ ἀπὸ τοὺς κινηματογραφικοὺς παραγωγοὺς τοῦ Χόλλυγουντ. Ἐκρέμεσε καὶ σ' αὐτὸν τὶς ἀνάλογες εὐθύνες, ἀρμάτωσε καὶ αὐτὸν μὲ τὰ ἀνάλογα δικαιώματα.

Ποιὸς ἄλλος θὰ μπορούσε νὰ θοηθῇση καλλίτερα τὸν Πρόεδρο; Ό πετραχώτης δικηγόρος, ποὺ καταφέρει νὰ φθάνῃ τὸ Κογκρέσο, ὁ πολιτικάντης ποὺ ἀναλίσκεται σὲ δημαγωγικοὺς διασφισμοὺς τοῦ πεζοδρομοῦ καὶ τῆς καρριέρας τοῦ καφενείου ἡ ἀριστοτελής τῶν ἀπεράντων ρουσφαρικῶν συναλλαγῶν, ἡ ἐπιτυχία τῶν ὅποιών του κρατεῖ πάντα ἀνοιχτὴ τὴν πόρτα τῆς Βουλῆς;

Ο μιθός δηλοὶ... Καὶ πόσα, ἀλλεισι, δὲν δηλοὶ δὲ μῆθος.

Νὰ ψαχτοῦμε; Νὰ κυττάσουμε τὰ καθ' ἥμας; Ν' ἀναρωτηθοῦμε ποιοὶ καὶ πόσοι ἀνεμίζουμε καὶ νέμονται καὶ βαραθρώνουμε τὶς δικές μας τὶς ὑπηρεσίες; Νὰ προσπαθηθούμε νὰ βρούμε πῶς καὶ γιατὶ ἔσθυμαίνουμε καὶ χαντακώνονται καὶ πηγαίνουμε ἐπὶ ματαίῳ δλεῖ, γενικά δλεῖ, οἱ δικές μας ὑπερεντάσεις ἀπὸ τὶς μεγαλύτερες καὶ τὶς σοβαρώτερες ὡς τὶς τοινές καὶ τὶς ὑπηρεσίες τὰς ρουτίνας;

Δὲν ὑπάρχει λόγος μακρών ἔρευνών καὶ ισχυρᾶς μήνης. Ζοῦμε ἔνα διηγέκες ξεχαράδλωμα, ἀπὸ τὸ δόπιον ὅλα ἔγγονούται. Τὸ κατάντημά μας καὶ τὰ ἀνέξαντλητα σκάνδαλα εἰνεὶ οἱ ἀδιάφευστοι κήρυκες τῆς μόνιμης, τῆς μεγάλης καὶ ἀθεράπευτης ἀρρώστωσι μας. Οφειλόνται τὰ πάντα στὴν ἀτζαμωσύνη καὶ στὸ ἀπειρο καὶ ἐν συνεχείᾳ στὴν ἀνικανότητα τῶν εφαρμοστῶν τῶν διοικητῶν μας προγράμματων, τῶν οἰκονομολογικῶν μας προγραμμάτων καὶ τῶν ποικίλων ἄλλων ἔθνικῶν μας προγραμμάτων.

Εἶναι, θὰ πούν, τὸ πολιτικό μας σύστημα τέτοιο, ποὺ δὲν δίνει τὴν εὐέρειαν κινήσεως, πέραν αὐτῆς ποὺ ἐπιβάλλει δὲ κοινοβουλευτισμός. Κατὰ συνέπειαν τὰ διοικητικά μας ἐφέτεια δὲν μπορεῖ νὰ ἀνακηρύχθων μακρύτερο ἀπὸ τὰ ὄρια τῶν παραγόντων τῆς πολιτικῆς. Οἱ δὲ ἐτσικές της κινήσεως εἶναι δικτατορικά φαινόμενα ἀσύμβιαστα μὲ τὴν ἔποχή μας.

Καὶ νά, δώμας, τώρα, τὸ δημοκρατικότερο Κράτος καὶ ἡ ἀλληνιώτερη δημοκρατία καὶ ὁ δημοκρατικότερος Πρόεδρος τοῦ Κόσμου, δίνουν τὸ πρώτο καὶ καλλίτερο καὶ δημοκρατικότερο μάθημα.

Καλοὶ οἱ Κόγκρεσμεν καὶ οἱ Βουλευταί. «Ἄεισα καὶ ἐπωφελής ἡ γνώμη τους καὶ ἡ συμβολή τους στὴν πρόδοση, στὴν καλὴ διοίκηση καὶ στὸν πολιτισμό. Ἀλλὰ ἡ ἀποστολή τους νὰ ἀρχίζει καὶ νὰ τελειώνῃ ἔκει μέσα στὸ Κογκρέσο καὶ στὸν τέσσαρες τοίχους τῆς Βουλῆς. Ἐκεῖ νὰ καταστρώνυμε γενικά σχέδια, νὰ κατευθύνουμε τὴν γενικὴ πολιτική, νὰ μιλούν, νὰ χειρορύχονται καὶ νὰ ἀποδικιάζουν. Ἀλλὰ ψηλὰ τὰ χέρια ἀπὸ τὴν ἔφαρμογη. Οὔτε πειραὶ διασθέουν, οὔτε ίκανότητες, οὔτε ἄλλα χαρίσματα, ποὺ νὰ ἔγγυωνται ἐπιτυχίες.

«Ἡ ἔφαρμογη καὶ οἱ πράξεις θέλουν τὰ ἀρχιτέκτονά τους. Σὲ κάθε ζήτημα. Μόνο ὁ δοκιμασμένος παραγωγός, ὁ δοκιμασμένος ἀπὸ τὰ ἔργα του καὶ ἀπὸ τὴν ζωή του εἶναι δικτάλλος. Κατάλληλος ὁ Κόγκρεσμαν δὲν εἶναι. Δική του ἀφετηρία εἶναι τὸ ἐπαρχιακό δικαστήριο, οἱ προθάλαμοι προηγηθέντων ἄλλων πολιτικῶν, τὰ καφενεῖα καὶ συχνά τὰ πεζοδρόμια.

Ο Πρόεδρος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, περισσότερο ἀπὸ τὶς δάφνες τοῦ κόμματος του, ἐνδιαφέρεται γιὰ τὶς ἔθνικες δάφνες. Γ' αὐτὸν καὶ σὰν γνήσιος δημοκράτης καὶ Ἀμερικανὸς δὲν διστάζει νὰ καινοτομήσῃ καὶ νὰ ἀκόλουθησῃ τὸν πραγματικὸ πρὸς τὴν ἐπιτυχία δρόμο.

Τὶ ὥραια ποὺ θὰ ἦταν, ἀν τοῦ Προέδρου, τὸ παραδείγμα γινότων μόδα καὶ εὑρίσκει μιμήτας καὶ κατέληπτος σὲ σύστημα μόνιμο. Τὶ θυμασίο θὰ ἦταν, ἀν δόλου, τοῦ Κόσμου οἱ λαοπόδητοι περιώριζαν τὴ δρᾶστις τους στὸ κοινοβούλιο μὲ θέμα τὴ γενικὴ πολιτική καὶ νὰ ἀφονοῦν τὴν ἀρχιτεκτονικὴ τῶν ἔφαρμογῶν στὰ χέρια τῶν εἰδικῶν καὶ τῶν χιλιοδρικοσμένων, τοὺς ὅποιους νὰ ἀναζητοῦν καὶ νὰ ἐπιστρατεύουν μέσα ἀπὸ τὸ καζάνι τῆς ζωῆς καὶ εἰδικά ἀπὸ τοὺς περιωρισμένους κύκλους ἐκείνων που ἔδωσαν τὶς πρακτικές τους ἐξετάσεις καὶ ἀρρέεινα, διγνωρίζουν πολὺ καλά τοὺς δρόμους, ποὺ ὅδηγουν πρὸς τοὺς θριάμβους.

Διαφορετικὰ δὲν θὰ πάψουμε ποτὲ νὰ ἀκούμε τὰ «σκάνδαλα», νὰ ἀξιώνωμε ἀρσεῖς σύστηματα καὶ τελικά νὰ τὸ παίρνουμε μοιρολογικά ἀπόφασι, διτὲ δὲν ἀξίζουμε, δχι μόνο γιὰ δημοκράτες, ἀλλ' οὔτε καν γιὰ ἔλευθερο!!

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

“TRITON”

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΕΔΡΑ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ — «Ἐκπαιδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ
‘Οδός Βασιλέως Γεωργίου Α’. ἀριθ. 42. Τηλέφ. 40—362

Ζον ἔτος λειτουργίας — 3η ἐκπαιδευτικὴ περίοδος.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

A. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ Πλοίαρχοι B.N. ἔ.ά.
τέως καθηγηταὶ Σχολῆς N. Δοκίμων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ: Ἐπιτυχία 100%.

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ: Πλοίαρχοι Α', Β', 9ης Μαΐου. Πλοίαρχοι Γ' 5 Ιουνίου. Διὰ τοὺς μὴ ἐγκαίρως προσερχομένους καταρτίζονται ίδιατερα τημάτα.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΣΧΟΛΗΣ

Διατίθεται διὰ τοὺς μαθητὰς τῆς Σχολῆς Ναυτιλία ἐξ Ἀναμετρήσεως — Ἀκτοπλοΐα — Αστροναυτιλία — Ραδιοναυτιλία — Πυξιδεῖς — Τύποι N. Υπολογισμῶν — Τριγωνομετρία — Σημειώσεις Γεωμετρίας — N. Δίκαιον.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

α) Παρὰ τῷ ἀρχιπλοάρχῳ τῆς Ἐταιρίας «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» κ.
ΔΙΟΝΥΣΙΩΝ ΓΚΙΟΥΛΗ, M. Βρετανίας 8, Πειραιᾶ.

β) Παρὰ τῷ Ναυτικῷ Πράκτορι ἐν Χίῳ κ. ΞΕΝΟΦ. ΞΕΝΙΩΝ.

γ) Εἰς τὰ κάτωθι τηλέφωνα: 63.306 (κ. Μουραμπά) 62.944
(κ. Παπαβασιλείου), ἀπὸ 2 ½ — 5 μ. μ. Εἰς τὸ Γραφεῖον τῆς
Σχολῆς 40.362 ἀπὸ 5 ½ — 10 ½ μ. μ.

Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις

‘Η δύναμις τῆς ναυτιλίας μας

321. σκάφη, 1.244.794 τ. γκρός

Στερεότυπος ἀπὸ μακροῦ ἦδη χρόνου παραμένει ἡ εἰς τὸ τέλος ἐκάστου τριμήνου διαπιστωτικὸς ἀπὸ τὸν στατιστικοὺς ἀριθμούς, διτὶ μείωσιν τῆς χωρητικότητὸς τῆς ἐμφανίζει, σχεδὸν κατὰ κανόνα, ἡ δύναμις ἡ ἐμπορικὴς μας ναυτιλίας, ἀντιθέτως πρὸς τὴν ἐπιδεικνυμένην ἐλληνικήν, ὑπὸ τὰς ένασις σημαίας, δραστηριότητα. ‘Η ἀλήθεια αὐτῆς ἐπανελήφθη καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α'. τριμήνου τοῦ 1951. Εἰναι ταῦτα δύναμιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς πλοιαρίου τοῦ Πανατά, τῆς Ονδούρας, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας κατὰ τὸ α', τριμήνου τοῦ τρέχους, ἔτους, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς σημαίας τοῦ Πανατά, τῆς Ονδούρας, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας.

Διαφοραὶ ἔτους 1950 Διαφοραὶ α' 3μίνου 1951
‘Ελληνικὴ Ναυτιλία 36.535 τ. γκρός 20.183 τ. γκρός
Παναματική + 121.954 » + 312.418 »
Ονδουριανὴ + 158.489 » - 17.055 »
Λιβεριανὴ + 80.639 » + 77.579 »
Κοσταρικαίς + 12.182 » + 14.457 »

‘Εκδήλως καθίσταται ἡ πρὸς τὰ κάτω πορεία τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότης, ἐνῷ ἡ τῶν λοιπῶν σηματῶν διογκοῦται. ‘Ἐντος τοῦ α'. τριμήνου ἡ δύναμις τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος ἐμειώθη κατὰ 20.183 τόν. γκρός, ἐναντὶ μείωσεως 36.535 τόν. γκρός δι', ὀλόκληρον τοῦ 1950. ‘Ερχεται τὸ γεγονός τοῦτο εἰς καθαληπτικὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὰς τέσσαρες σημαίας, διότι, ἐνῷ ἡ ἐλληνικὴ σημαία κατὰ τὸν τελευταῖον 15 μῆνας παρουσίασε μειωσιν δυνάμεως κατὰ 56.718 τόν. γκρός, ἐναντὶ μείωσεως 14.103 τόν. γκρός, ἡ λιβεριανὴ κατὰ 434.372 τόν. γκρός, ἡ ονδουριανὴ κατὰ 141.034 τόν. γκρός, ἡ ηδεριανὴ κατὰ 26.639 τόν. γκρός.

‘Αναλυτικότερον, ἡ ἐλληνικὴ σημαία δὲν ἐπραγματοποίησε διαρκοῦτος τοῦ α', τριμήνου τρέχους, ἔτους, καμίαν νέαν προσθήκην πλοιού. ‘Από τὸν ἀποτέλεσμα τοῦ 1865 τόν. γκρός, λόγῳ τῆς γνωστῆς ἀκυρώσεως ἀπασῶν τῶν ἀδείων πωλήσεως. Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν εἰχομεν διαγράψει κατὰ τὴν τοπικήν μας τῆς Ιης Ιανουαρίου ἐ. ἐ, καὶ ἡδὸν τὸ προσθέτομεν ἐνένοι εἰς τὴν δύναμιν μας. ‘Αν δὲν είχομεν, δύναμις προσθήκης, είχομεν διαγράφας. Οὐαὶ, ἐναυάγησε τὸ λιμπερτοῦ «Κωστῆς Λαμπεῖς» 7176 τόν. γκρός εἰς τὰ θέστα τῆς Απωλεῖας διεγράφησαν δὲ περαιτέρω καὶ 5 ἀκόμη φορτηγά μας, 15.872 τόν. γκρός, τὰ ἔξεις: «Ἀρίων» 835 τόν. γκρός ναυαγήσαν πλησίον τῆς Καζαμπλάγκας. «Ἄγιος Διονύσιος» 2088 τόν. γκρός καὶ «Γεράσιμος Βεργατῆς» 6343 τόν. γκρός πωλήθηντα εἰς ἀλλοδαπούς, «Θηρασία Νομικού» 1356 τόν. γκρός πωλήθηντες εἰς Ιταλούς πρὸς διάλυσιν καὶ «Στρυμών» 5250 τόν. γκρός πωλήθηντες εἰς Ιάπωνας.

Προήλθεν, οὕτω, μία καθαρή μείωσις τῆς χωρητικότητος, πλοιούς ἀπό τὸν οπαδόν της 1ης Ιανουαρίου ἐ. ἐ, μάς δίδει σημειωτὴν τοιαύτην ἀπό:

321 σκάφη, 1.244.794 τόνων γκρός

‘Η σύνθεσις ἀφ' ἔτερου τῆς ὡς ἀνω σημειωτὴν τοιαύτην:

Φορτηγὰ προπολεμικῆς ναυτηγήσεως	113 τ. γκρός	383.250
Φορτηγὰ «Λίμπερτος»	94 »	676.114
Φορτηγὰ τύπου «Κριός»	2 »	7.627
Δεξαμενούπολια	13 »	92.159
Υπερωκεάνια	1 »	16.991
Ἐπιβατηγά	25 »	40.612
Διάφορα	73 »	28.041
Σύνολον	321 »	1.244.794
	= =	= = =

Καὶ οἱ ἀνωτέρω, δώμας, ἀριθμοὶ τῆς δύναμεως τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ὑπόκεινται συντοῦμος εἰς μίαν περιστέρων ἐπὶ θάλασσαν ἀλλοιοσημείου, τὸν ἀπό την οπαδού του παλαιοσδήμου, ἀπότολευντον εὐκαιρίαν, διώσιμον μάς στόλον ἀπαλλαγῆ ἀπὸ μίαν πεταλαισιμένην καὶ παθητικὴν χωρητικότητα. Δέον, συνεπώς, νὰ προβλέπεται βασίμως μία πεταλεία μείωσις τῆς τοποσερεχείας εἰσόδου της Κυανόλευκου νέων πλοιῶν, ἀνεύδημον εἰς τὴν δρᾶστις της θελίωσης τῶν στόλων των, διὰ τῆς διαγράψεως εἰς Ιάπωνας — πολλῶν ὑπερλίκων μονάδων των καὶ διὰ τῆς ποτοθετήσεως παραγγελιῶν διὰ καινούργησης πλοίων εἰς διάφορα ἀγγλικά, ισπανικά, ἀμερικανικά, δλαβανικά, γερμανικά καὶ βελγικά ναυτιλίας.

Δηλωτικά της δραστηριότητος που τρέχει στοιχείων τοῦ 1951.

‘Η γοράσθησαν καὶ ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Πανατά 49 ἐν δῶμα σκάφη διαφόρων καπηγοριῶν, συνοικικῆς χωρητικότητος 392.612 τόν. γκρός καὶ διεγράφησαν, δῶμα σκάφη 16 σκάφη σταθμούς της Κυανόλευκου τοῦ 1951.

φη συνολικής χωρητικότητος 80.194 τόν. γκρός. Τὰ ἀγορασθέντα πλοῖα είνε τά ἀκόλουθα:

Όκτω «Λίμπερτος», χωρητικότητος 57.396 τόν. γκρός:			
«Ἄζιαν	7223	«Βατιμέα	7198
«Άντρε	7176	«Ιλεύας	7163
«Άντώνιος	7126	«Μαρία Τερέζα	7223
«Αρχάγγελος	7176	«Στόρκ	7111
Δέκα τέσσαρα φορτηγά τράμπις,		Λίμπερτος 8	57.396
«Άγιας	5218	61.255 τόν. γκρός:	
«Άττικη	5214	«Μιγκέτη	2606
«Γεωργιάννα	4653	«Μύκονος	3528
«Ελένη	2480	«Νικόλαος Α.	4979
«Ερνέτος	5175	«Πανάγος	992
«Μαριέττα	7059	«Πάτας	5937
«Μέντωρ	1395	«Σαννικόλα	4943
		«Σπικόπου	7076

Και 27 δεξαμενόπλοια 273.961 τόν. γκρός:		Φορτηγά 14	61.255
«Γκερδάις	10.448	«Σητόρτης	7.923
«Λάκυσταρ	10.195	«Σητρέσαρ	7.176
«Σπλάγκουν	7.229	«Σηρόλιμη	7.927
«Σηλάτιον	8.205	«Τζών Φλανγκαν	10.448
«Σηλάουρελ	8.066	10 τύπου «T2»	120.916
«Σηητόντζερ	7.246	6 τύπου «T2»	62.159
«Σηητέμπεστ	6.023		

Τάνκερς 27 ... 273.961

Είς τὸν πίνακα τῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνονται καὶ 16 τάγκερς τοῦ τύπου «T2», συνολικῆς χωρητικότητος 183.075 τόν. γκρός, ἀτινα ὑγοράσθησαν ὡδαίκως περὶ τὰ τέλη του 1950 παρὰ δύο παναμαϊκῶν ἐταιριῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Διεγράφησαν ἀφ' ἔτερου κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον 16 ἐν ὅλῳ σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 80.194 τόννων γκρός, ὡς ἔχει :

Φορτηγά «τράμπις» προπολεμικῆς ναυπηγήσεως: «Ακρόπολις» 5244 τόν. γκρός καὶ «Αρουράδα Μπορέλις» 5114 τόν., πωλήθησαν εἰς Ἱάπωνας, «Αρόδα» 1979 τόν., πωλήθηνε εἰς Φιλιππίδους, «Δρυάς» 5905 τ. πωλήθηνε εἰς Ἱάπωνας, «Μαίρη» 5841 τόν., μεταφερθένε εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας «Μποναβεντούρε» 6895 τόν. καὶ «Νίκη» 4386 τόν. πωλήθησαν εἰς Ἱάπωνας, «Πλόδερε» 6109 τόν. πωλήθηνε εἰς Ἰταλίαν, «Σάν Τζερτζίος» 4841 τόν. πωλήθηνε εἰς Ἀγγλίαν διαλυτάς, «Σοφόδα» 9547 τόν. καὶ «Φοίνιξ» 6090 τόν. γκρός, πωλήθηνε εἰς Ἱαπωνίας. «Ητοι 11 φορτηγά, 61.951 τόνων γκρός.

Λίμπερτος: «Ρέινολδς» 7281 τόν. καὶ «Τελαμών» 7176 τόν. γκρός, ύψωσαντα τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας. «Επιβατηγά: «Αἴτζιαν Στάρ» 1937 τόν. γκρός, πωλήθηνε εἰς Ιταλίαν πρὸς διάλυσιν. Καὶ διάφορα : «Δώρα Π.» 557 τόν. γκρός καὶ «Κ. Ραπανός» 1292 τόν. γκρός, ύψωσαντα τὴν σημαίαν τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Ἐνόδεως. Ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολάς προτίθεται μία καθαρὰ προσθήκη 33 σκαφῶν, 312.418 τόν. γκρός, ἢ ὅποια προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. Ε. δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινή τοιαύτην ἀπό :

257 σκάφη, 1.460.098 τόννων γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, παρουσιάζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά διαφόρων τύπων	83	τ. γκρός	392.213
Φορτηγά «Λίμπερτος»	72	»	516.893
Δεξαμενόπλοια	53	»	460.226
«Υπερωκεάνια	4	»	44.864
«Επιβατηγά	5	»	19.491
Διάφορα	40	»	26.411
Σύνολον	257	»	1.460.098
	=	=	=

‘Ονδούρα, Λιβερία, Κοσταρίκα

Πέραν, δύος, τῆς παναμαϊκῆς σημαίας, ἡ ἐλληνικῆς πλοιοκτησία ἐνδιάφερεται καὶ διὰ μίαν ἱκανήν χωρητικότηταν ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Ονδούρας, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας. «Υπὸ τὴν ὄνδουριανὴν σημαίαν δὲ ἀπολογισμὸς τοῦ α'. τριμήνου τρέχ. ἔτους, ἐμφανίζει μείωσιν. «Ἐναντὶ μίας προσθήκης (Λίμπερτος «Μάριος Κ.» 7176 τόν. γκρός), ἐστιμέωθησαν 5 διαφοραὶ σκαφῶν, 34.786 τόν. γκρός, ἥτοι :

Δύο λίμπερτος («Αριστογείτων» καὶ «Αριστοκράτης» 7176 τ. γκρός ἔκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 14.352 τόν. γκρός, πωλήθησαν εἰς Βέλγους ἔφοπλιστάς. Δύο φορτηγά, 13.258 τόν. γκρός, πωλήθησαν εἰς Ἱαπωνίας «Ελλενικός» 7631 καὶ «Ρίος» 5627 τόν. γκρός πωλήθησαν εἰς Ιαπωνίας ἔφοπλιστάς. Καὶ ἔνα τάνκερ, τὸ «Σητρέσαρ» (εκ «Νορίτσα») 7176 τόν. γκρός, μεταφερθὲν ἀπὸ τὴν ὄνδουριανὴν σημαίαν εἰς τὴν παναμαϊκήν.

Προῆλθεν οὖτα μία καθαρὰ μείωσις (σὺν τῷ ὑπολογισμῷ καὶ ὀρισμένων διαφορῶν ἐξ ἀνακαταμετρήσεων) ἀπὸ 4 σκάφη καὶ 17.055 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. Ε. δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινή τοιαύτην ἀπό :

51 σκάφη, 352.086 τόννων γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κατωθι σύνθεσιν:	
Φορτηγά διαφόρων τύπων	1 τ. γκρός
Φορτηγά «Λίμπερτος»	24 » 172.624
Δεξαμενόπλοια	12 » 151.186
Φαλαινοθηρικά	13 » 20.288
Διάφορα	1 » 400
Σύνολον	51 » 352.086

‘Ενδιαφέρουσα ἀφ' ἔτερου ἦτο ἡ κίνησις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὸν λιθεριανὴν σημαίαν. Προσθήκαι μόνον ἐστιμέωθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς, ἀναφέρομεν εἰς 10 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 77.579 τόννων γκρός, Αἱ προσθήκαι αὕτη ἥσαν αὐτὰ τὴν κατωθι :

Φορτηγά διαφόρων τύπων 3 τόν. γκρός	19.763, ἥτοι «Γκρήνιδιλλος»
6343 τον. «Κένταυρος»	7579 τόν. καὶ «Μαίρη» 5841 τόννων γκρός.
«Λιμπερτούς» 3, τόννων γκρός 21.586, ἥτοι «Κασπιάνα» 7276 τόν. «Πέλοψ» 7148 τόν. καὶ «Τράβελσταρ» 7162 τόν. γκρός. Καὶ δεξαμενόπλοια 4, τόν. γκρός 36.230, ἥτοι «Αρίων» 10.388 τόν., «Βαλιέντε» 10.449 τόν., «Ραμάπο» 8374 τόν. καὶ «Φάντης Α.» 7019 τόν. γκρός.	
«Η καθαρὰ αὕτη αὐθησις ἔκ 10 σκαφῶν καὶ 77.579 τόν. γκρός, προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν κατὰ τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. Ε. δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινή τοιαύτην ἀπό:	

25 σκάφη, 211.234 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔχει, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, τὴν ἀκόλουθην σύνθεσιν:	
Φορτηγά διαφόρων τύπων	6 τ. γκρός
Φορτηγά «Λίμπερτος»	9 » 64.579
Δεξαμενόπλοια	10 » 107.234

Σύνολον 25 » 211.234

Καθαρὰν τέλος αὔσησιν ἐστιμείωσε καὶ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας ἐλληνική πλοιοκτησία, μὲ τὴν προσθήκην δύο «Λίμπερτος» 14.457 τόν. γκρός. Ἡσαν ταῦτα τὰ «Σαίν Νικόλας» (εκ «Ρέινολδς») 7281 τόν. γκρός καὶ τε «Τελαμών» 7176 τόν. γκρός. Μὲ τὴν ὄντωτέρω καθαρὰν προσθήκην εἰς τὴν ὑπάρχουσαν δύναμιν τῆς Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. Ε. ἔχουμεν σημειρινή τοιαύτην ἀπό:

9 σκάφη, 28.588 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔχει, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν κατωθι σύνθεσιν :	
Φορτηγά διαφόρων τύπων	5 τ. γκρός
Φορτηγά «Λίμπερτος»	2 » 12.182
Διάφορα	2 » 1.949

Σύνολον 9 » 28.588

‘Η δύναμις τῶν πέντε σημαῖων

Οὕτω ύπὸ τὴν Κυανούλευκον καὶ ύπὸ τὰς σημαῖας τοῦ Παναμά τῆς Ονδούρας, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας, ύπὸ τὰς ὄποιας ἡ ἐπάνδρωσις τῶν πλοίων εἰνε ἐφικτή, κατὰ κύριον λόγον, δι' ἐλληνικῶν ἔφοπλιστών μίαν δύναμιν 663 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 3.296.800 τόν. γκρός. Ἡ χωρητικότης τῆς αὕτη εἰνε πόζημην, ἔναντι τῆς Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. Ε. κατὰ 36 σκάφη καὶ 36.216 τόν. γκρός, παρουσιάζει δὲ κατὰ κατηγορίας σκαφῶν τὴν κατωθι σύνθεσιν:	
Φορτηγά διαφόρων τύπων	208 τ. γκρός
Φορτηγά «Λίμπερτος»	201 » 1.444.667
Φορτηγά τύπου «Κρίδος»	2 » 7.627
Δεξαμενόπλοια	88 » 810.964
«Υπερωκεάνια	5 » 61.855
Φαλαινοθηρικά	13 » 20.288
«Επιβατηγά	30 » 60.103
Διάφορα	116 » 56.801

Γενικὸν σύνολον 663 » 3.296.800

Εἶναι ἐνδιαφέροντα πάντα σημειωθῆναι, ὅτι ἡ ὑγοράσθησαν τελευταίων παρ' «Ἐλληνικῶν ἔφοπλιστῶν καὶ θά παραληφθούν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας 13 εἰσέτι σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 91.506 τόνων γκρός. «Ἐξ αὐτῶν 6 εἰνε «Λίμπερτος», 43.087 τόν. γκρός, 4 εἰνε συγήθη φορτηγά 19.608 τόν. γκρός καὶ 3 εἰνε δεξαμενόπλοια 28.811 τόν. γκρός. «Ἀπαντᾷ τὰ σκάφη ταῦτα πρόκειται νὰ τεθοῦν ύπὸ τὰς σημαῖας τοῦ Παναμᾶ — κυρίως — καὶ τῆς Λιβερίας.

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

Cable address—“SHIPSTOR,”—Montreal

HEAD OFFICE: 715 Victoria Square
MONTREAL, Quebec, CANADA
 Tel: Harbour 2896

VANCOUVER, B. C. CANADA
 Tel: Tatlow 3221

GENERAL MERCHANTS AND SHIPPERS

‘Εξυπηρετούμεν δλους τούς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ ‘Αγ. Λαυρεντίου, τοῦ ‘Ανατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οι πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς τὰ καναδικά λιμένας.

Η άργησασα χωρητικότης μας

17 σκάφη, 40.608 τ. γκρός

Η Ιανουαρίου του 1951 εύρε τὴν ἑλληνικὴν καὶ παναμαϊκὴν χωρητικότητα νὰ ἀριθμῇ 35 μόνον παρωπλισμένα σκάφη, 115.488 τὸν γκρός, ἐπει τῶν ὅποιων ἑλληνικὰ ἡσαν 20, χωρητικότης 54.752 τὸν γκρός καὶ παναμαϊκὰ 15, χωρητικότης 60.736 τὸν γκρός. Ὁ περιορισμός ἔκεινος — ἔνατον τῶν προπηγμένων τριμήνων — ωφεῖλετο εἰς τὴν ἑναπόντιαν τοῦ ἐν Κορέᾳ πολέμου καὶ εἰς τὴν ἀπέτιλην γευνικωτέρας ρήξεως, λόγω τῆς ὅποιας αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ γενικῶς αἱ χώραι τοῦ Δυτικοῦ συνασπισμοῦ προέβαντον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν εὔρυτάτων προγραμμάτων ἐπανοπλισμοῦ.

Ἐκτοτε καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ παγκόσμιαι μεταφοραὶ προσέλαθον μίαν ἕκτακτον δραστηριότητα. Συνέπειαν εἰς ταῦτην, πήλη τῶν ἀνεφοδιαστικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐν Κορέᾳ ἑκταροτευτικού σώματος καὶ τῶν φορτίων βοηθείας πρὸς τὴν Εὐρώπην, αἱ εἰς εὐρέαν κλίμακα φορτώσεις ἀμερικανικῶν γαιαυδράκων δι' Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ καὶ σιτηρῶν δι', Ινδίας, Ἰαπωνίαν καὶ ἀλλαχοῦ, καθὼς ἔπιστης καὶ αἱ ἀπετελεμέναι μεταφοραὶ μεταλλευμάτων καὶ πρώτων ύλων εἴς ὅλων σχεδόν τῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων καὶ δι' ὅλους τοῦς περιορισμούς, πρὸς καλύψιν τῶν κατὰ χώρας ἀναγκῶν τῆς πολεμικῆς παραγωγῆς καὶ πρὸς δημιουργίαν ἐκσταχοῦ ἐπαρκῶν ἀποθεμάτων.

Τόση ἥτον ἡ ζήτησις χωρητικότητος, ὥστε αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ὑπερχρώσθισαν πρὸς κάλψιν ἀφ' ἑνὸς τῶν ἀνάγκων τῶν, ἀλλὰ καὶ πρὸς συγκράτησιν ἀφ' ἑτέρου τῆς ἀναπτυξέως τῶν ναυλῶν, νὰ ἀπαντήσεων ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν μίαν σεδοστὴν χωρητικότητα τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτῶν τῆς γενικωτέρας ἀναθέωσες τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ἐπόμενον ἥτο νὰ μειωθῇ ἡ περιτέρω καὶ ἡ παρωπλισμένη ἐλληνική καὶ παναμαϊκή χωρητικότητα.

Προγματι, πολλὰ σκάφη μας ἔγκατελέων τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας των, ἀκόμη καὶ τιγαήλικα 50 καὶ 61 ἑτῶν, τὰ ὅποια ἐθεωροῦντο καταδίκασμένα νὰ πλεύσουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον πρὸς τὰ ἔργοστασία τῆς διαλυσεως καὶ οὐδέποτε πρὸς ἐργασίαν. Τοιστοτέρως, εἰς τὸ τέλος τοῦ τριμήνου ἡ παρωπλισμένη ἐλληνικὴ χωρητικότης περιελάμβανε 10 μόνον πλοῖα, 22.624 τὸν γκρός. Ἐξ αὐτῶν 8 σκάφη, 19.871 τὸν γκρός ἑτέλουν ἐν ἀργίᾳ εἰς Πειραιᾶ καὶ Ἀμπελάκη, τὰ δέ ὑπόλοιπα 2, χωρητικότητος 2753 τὸν γκρός εἰς τὸ ἔξωτερον («Ιάκωβος» εἰς τὸ Πόρτο Σαΐδ καὶ «Στέφανος, Σ.» εἰς τὸ Κάρδιφ). Τὰ 10 ταῦτα ἄργοντα ἐλληνικὰ σκάφη κατενέμοντο εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας:

Φορτηγά ἀκανοπόρα	4	τ. γκρός	13.822
Φορτηγά Μεσογειακά	5	»	7.037
Καὶ δεξαμενόπλοια	1	»	1.765
Σύνολον	10	»	22.624
		= = =	= = =

Παναμαϊκὰ ἀφ' ἑτέρου σκάφη, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, εὐρίσκοντο παρωπλισμένα εἰς τὸ τέλος τοῦ αἱ τριμήνου ἐ. ἐ. 7 μόνον, 17.984 τὸν γκρός. Ἐξ αὐτῶν, ἔνα μόνον μικρὸν φορτηγὸν ἥργειν ἐν Ἐλλάδι (τὸ ἀ) π. «Δωδεκάνησος» 812 τὸν γκρός, ἐν Σύρῳ, τὸ δὲ ὑπόλοιπα 6 φορτηγά, 17.172 τὸν γκρός, εἰς διαδόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερου. Ἐπρόκειτο, κυρίως, περὶ σκαφῶν κάτω τῶν 3000 τὸν γκρός, ἡ ἀργία τῶν ὅποιων ὀφεῖλετο εἰς διαδόρους λόγους καὶ οὐχὶ εἰς ἐλλειψιν ἐργασίας.

Συμφώνως πρὸς τὰ ἀνάτερω στατιστικὰ δεδουλέα, ἡ ἀργύρως στήμερον ἐλληνικὴ καὶ παναμαϊκὴ χωρητικότης πριναπέμπτην, 17 σκάφη, συνολικὴς χωρητικότητος 40.608 τὸν γκρός. Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ἀκόμη, ὅτι ἡ πορεία τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μας (ἐλληνικῆς καὶ παναμαϊκῆς) ἀφ' ὅπου τῆς ἀνοίξιν τοῦ 1949 ἐξεδηλώθη μὲν ἔντονον ρυθμὸν ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις, μέχρι σήμερον, ὅτε ἐπέκραττεν ἢ τάρον γνώριμος δραστηριότης. Ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατωτέρω στατιστικὸν πίνακα:

1 Αύγουστου	1949	ἡργουν	56	πλοῖοι	192.534	τ. γκρός
30 Σεπτεμβρίου	1949	»	93	»	414.241	»
30 Νοεμβρίου	1949	»	140	»	622.143	»
31 Δεκεμβρίου	1949	»	131	»	623.026	»
31 Μαρτίου	1950	»	115	»	489.714	»
30 Ιουνίου	1950	»	86	»	359.375	»
30 Σεπτεμβρίου	1950	»	60	»	238.267	»
31 Δεκεμβρίου	1950	»	35	»	115.488	»
31 Μαρτίου	1951	»	17	»	40.608	»

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Η διεύθυνσις τοῦ Φροντιστηρίου Α. ΛΑΜΠΡΟΥ ειδοποιεῖ τοὺς δοκίμους μηχανικούς Ε. Ν. ὅτι αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Γ', τάξεως ἀτομομηχανικοῦ καὶ Μ.Ε.Κ. θα γίνουν τὴν 4ην Ιουλίου ἐ. ἐ. Αἰτίσεις μετὰ τῶν πιστοποιητικῶν θὰ γίνωνται δεκταὶ εἰς Υ.Ε.Ν. μέχρι καὶ τῆς 4ης Ιουνίου. Η Ἱατρικὴ ἔξετασίς την 19ην Ιουνίου. Μαθήματα (Φροντιστηρίου μοῦ) ἀρχίζουν τὴν 2αν Απριλίου. Η ἐπιτυχία ἡ ἔξετασίας μετατρέπεται σε διπλόματος Γ', 1949—50, ἐκ τῶν 97 ἐπιτυχόντων ἀτομομηχανικῶν οἱ 68 ἵσαν τοῦ Φροντιστηρίου μοῦ· ἐξ αὐτῶν οἱ 9 ἐλάδον σειρῶν ὡς κάτωθι: Παπαδοβαστάλακης Π. 1ος, Καφαντάρης Γ. 2ος, Μαρκέτος Θεοφ. 4ος, Ἀργυρός Χρ. 5ος, Σορόκος Θεοδ. 7ος, Κουτασάύτης Θεοδ. 8ος, Δρίτσας Ν. 9ος, Πέτσης Θεοχ. 11ος, Φραγκόπουλος Διον. 14ος. Επίσης καὶ 23 ΜΕΚ ἵσαν τοῦ Φροντιστηρίου μοῦ.

Τοὺς ἀπόρους δεσχόμεθα δωρεάν, ὡς πάντοτε. Πληροφορίαι καθ' ἔκστην Αλκιβιάδου 104β Πειραιᾶ. 8—11 π.μ. καὶ 3—5 π.μ.

Η διεύθυνσις ἀναλαμβάνει τὴν τακτοποίησιν τῶν πιστοποιητικῶν.

Ἐκ τῆς Διεύθυνσεως
Ἐν Πειραιεῖ τῇ 20—3—1951

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΛΛΟΥ

ΔΗΖΕΛΟΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Ἐὰν κανεὶς ἔχει τὴν υπομονὴν νὰ συγκρίνῃ τὰς μετὰ τὸν πόλεμον 1914—18 μελέτας καὶ ἀντιληφθεὶς ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων ἀλιευτικῶν πλοίων, μὲ τὰς ἔχρησιν νῦν τοιστας, θὰ παρατηρήσῃ, ὅτι ἡ προσπέθησι τῶν ναυπηγών καὶ μηχανολόγων στρέφεται καὶ συγκεντρώνται εἰς τὸ αὐτὸν πάντοτε σημείον, δηλαδὴ εἰς τὸ ζήτημα τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἐλέγχου τῶν δικτύων συμάσια, χωρίς, Βεδαίως, διατάσσεται τὸ πλοίον νὰ παραμορφωθῇ, χωρὶς νὰ φορτωθῇ μὲ υπέρμετρας μεγάλην μηχανήν, χωρὶς νὰ μεταφέρεται αἰσιώνιας ἐναντίον βάρους λόγῳ κακῆς ζυγοσταθμίσεως καὶ ἐσφαλμένων ὑπολογισμῶν.

Μιὰ ματιὰ εἰς τὰς πρὸ τοῦ πολέμου 1930—1940 ναυπηγήσεις, αἰτινές έθεωρούντο τότε θαύμα τελειότητος καὶ ἡσαν δῆθειν ἀντιπερόβλητον. Δύναται νὰ μᾶς κατατοπίσῃς ὡς πρὸς τὴν ἔξελιξιν τῶν ναυπηγήσεων καὶ νὰ μᾶς διαφωτίσῃς ὡς πρὸς τὴν διαφοράν τῆς ἐπιτευχθείσης ταχύτητος. Βάσει τῶν ίδιων πάντοτε ἀνάλογων καὶ δεδομένων. Η ταχύτητα τῶν ἀλιευτικῶν ἀπό δέκα μηλία τότε, που ἐθεωρείτο ικανοποιητική διὰ φαρδίκια, ἔφθασε τὰ 12½ — 14 σήμερον. Ἐπετεύχθη, δηλαδὴ, ὡς μᾶλλον ἐνομισθῆ ὅτι ἐπετεύχθη, ὡς μεγαλύτερα οἰκονομικά ταχύτητα διὰ πλοίων αὐτού μηκούς καὶ βάρους. Αἱ τελευταῖς, δημος, ναυπηγήσεις ἔγινεν ἐπιφυλάσσουν ἐπέτητης, χωρίς, Βεδαίως, το πλοίον νὰ ξάπτη τὰ ναυτικά του πλεονεκτήματα καὶ τὰς διατάσσεταις οἰκονομικής ἐκμεταλλεύσεων.

Αἱ ἔσχατα ληφθεῖσα εἰδίσησις ἀπό τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἀναφέρουν τὴν στροφὴν τῶν ναυπηγῶν πρὸς τὰ δηζέλο—λεκτροκίνητα ἀλιευτικά. Μετρούνται λόγος, διὰ τὴν ναυπηγήσην εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν, οὔτε λίγος, οὔτε πολύ, 200 πλωρές 600 τόνων γκρός ἔκαστον, δηλαδὴ λίγος—τὸ λεζέκροικον τῶν μηχανῶν των, ως λέγουν, θὰ συγκεντρώνων όλα τὰ δυνατὰ ναυτικά πλεονεκτήματα. Ταχύτητα, στερεότητα, εύσταθεια, εύκολον χειρισμόν, οἰκονομική ἐκμεταλλεύσιν, εύκολον ἐπιδιόρθωσιν τὰς αἰνιατάστασιν τῶν μηχανῶν των, μεγάλην ἀκτίνην διάρεσες καὶ τὸ σπουδαιότερον πάντων, μικρὸν κόστος ναυπηγήσεως. Εἶναι εύνόητον, ὅτι εἰδηστοις συνεκίνησην ἀπό ἀκρους εἰς ἀκρους τοὺς διεθνεῖς ναυπηγικοὺς κύκλους, διότι, ως ἀπεδειχθή, δὲν πρόκειται πλέον περὶ πειραματισμῶν, κατόπιν πολιτῶν σοθαρῶν μελετῶν καὶ ικανοποιητικῶν ἐκ τῶν δοκιμῶν.

Τὶ ἐπακριβῶς γίνεται εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν, δὲν είναι γνωστόν, ἀπό τὰς ἐκ σκαφῶν μηχανῶν, δημος, πηγῶν εἰδίσησεις καὶ ἀπό τὰ σχόλια τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγικῶν κύκλων, προκύπτει, ὅτι τὰ δηζέλο—λεκτροκίνητα ἀλιευτικά είναι πλοία ἐξαιρετικῆς ἐπιτυχίας καὶ θὰ θητείται. Οἱ Ἀγγλοί, μάλιστα, δὲν ἀποκρύπτουν τὴν δυσφορίαν των καὶ ἀπορούν, «πῶς ἐπετράπτη εἰς τὴν Γερμανίαν νὰ ναυπηγήσησι τοισύτων σκαφῶν». Οπωσδήποτε, τὰ δηζέλα είναι ἀλιευτικά ἀδύοντα ναυπηγούνται εἰς τὰ δύο γερμανικά ζώνας, Ἀνατολικὴν καὶ Δυτικὴν. Τὰ σχέδια τῶν ναυπηγήσεων τούτων, ως φαίνεται, δὲν είνει σημειρινά, ἀλλ' είχον τελειοποιηθεῖ κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πλοέμοντος τοῦ Γερμανικοῦ Ναυτικοῦ Επιτελείου. Διὰ τούτο, δῆλως τε, τὰ ναυπηγεῖα ἀμφοτέρων τῶν ζωνῶν, κατέχοντα ἐξ υπερχῆς τὰ σχέδια, προέβησαν εἰς τὰς καθελκύσεις τῶν πλοίων, μόλις ηρθησαν οἱ πειρισμοί.

Ἐὰν δὲν ἔγνωσθη εἰσέτι τὶ ἐπακριβῶς ἐπιτελεῖται εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν, ἐν ἀντίθεσι, δηλαδὴ είναι εἰς τὴν Δυτικὴν ζώνην εἰναι γνωστὸν καὶ παρακολουθεῖται μετά προσοχῆς ὑπὸ τῶν Συμμάχων. Τὸ πρότον, λοιπόν, δηζέλο—λεκτροκίνητον ἀλιευτικόν, ἐκ τῶν τριών παραγγελθέντων τοῦ αὐτού τύπου, ἐναυπηγήθη εἰς τὸ Βρέμην καὶ παρεδόθη εἰς τὸν ίδιοκτήτας του πρό τοιού καιρού. Εἶναι τὸ «Γερμανικό—Γερμανικός»—τὸ «Nordische Deutsche Hochseefischerei A. G.». Τὸ δεύτερον ὑπὸ περάτωσιν πλοίον εἶνε τὸ «Tubingen», καὶ θὰ παραδοθῇ δηζέλος ὑπὸ διλόγου, τὸ δέ τριτόν εἰναι τὸ «Darmstadt» τοῦ ὅποιου νὰ ναυπηγήσηται προχωρεῖ μὲ γοργὸν ρυθμόν.

Τὰ χαρακτηριστικά τοῦ «Φρέιμπουργκ» είναι τὰ ἔχη: Μῆκος διλόγον 169 πόδας, μῆκος εἰς τὰς καθέτους 148, πλάτος 28 καὶ βάθος 15 πόδες, χωρητικότης 449 τόνων γκρός καὶ ἑκτόπισμα 935 μετρικῶν τόνων. Τρεῖς έξακτιλινδροί πετρελαιομηχαναί, τύπου Μπρέμερ—Βούλκαν Μ.Α.Ν. 300 ίππων ἑκάστη, κινούν ίσαριθμούς γεννητρίας, ἀπότελουσαι εἰτώ τηνετρικούς λεκτρικούς σταθμούς παραγωγῆς ρεύματος. Ἀπό τὸν πίνακα τροφοδοτεῖται ἔνας λεκτρικός κινητήρος (series) 700 ίππων δύστικες κινεῖ τὸ δεπτόν. Η τακτικὴ οἰκονομική ταχύτητος τοῦ πλοίου είναι 13 κόμβοι. Εν περιπτώσει βλάβης της διατάσσεται νὰ διατηρηθῇ εἰς 11 κόμβους, χωρὶς τὸ πλοίον νὰ διακόψῃ τὴν ἀλιευτικήν του ἔξόρμησην. Εν περιπτώσει δὲ βλάβης καὶ τῆς δευτέρας μηχανῆς, η ταχύτης δύναται νὰ ἐλαττωθῇ εἰς 8 κόμβους.

Tel. Address:
NEGRIS & CO.,
(Established 1902)
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS
NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.
P. O. Box. 663.
COLOMBO
CEYLON

Tel. No. 3877

Priv. 81136

9 κόμβους, χωρίς καὶ πάλιν νὰ διακοπή ἡ ἐργασία. Ἀλλὰ καὶ ἡ τρίτη μηχανὴ ἀκόμη ἄν καὶ χαλάσῃ, τότε τὸ μηχανοστάσιον δύναται νὰ τροφοδοτθῇ εἰς ρεύμα ἀπὸ ἕνα δονθητικὸν σύνολον (πετρελαιομηχανῆς—γευνητρίας) καὶ τὸ πλοῖον νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν λιμένα μὲ μικράν ταχύτητα. Αἱ ἀποθήκαι—ψυγεία εἶναι 17.390 κυβικῶν ποδῶν.

Αἱ ἐπὶ τὸν πλοῖον πολλαπλαὶ ἔγκαταστάσεις εἰναι αἱ τελειότεραι ποὺ δύναται νὰ φαντασθῇ κανεὶς. Σκοτός, πάντα, τοῦ συνυπτικοῦ τούτου σημειώματος μου δὲν εἰναι νὰ περιγράψω ἐν πλάτει τὸ πλοῖον καὶ τὰ ἐν αὐτῷ — μία τοιάυτη ἐπειγματικὴ περιγραφὴ θὰ ἀπαιτούσε πολλὰς σελίδας — ἀλλὰ νὰ ἀναφέρω πληροφοριακῶν πως τὴν πρᾶξ τὰ δηλελο—ηλεκτροκίνητα στροφον μεγάλης μερίδος ἔκ των δυναμικωτέρων διεισθινῶν ἀλιευτικῶν κύκλων. Οἱ “Ἄγγελοι ναυπηγοί, οἱ εἰδικώτεροι πάντων εἰς τὴν ναυπήγησιν ἀλιευτικῶν πλοίων, ὡς ἐπίσης καὶ οἱ μηχανολόγοι καὶ οἱ ἡλεκτρολόγοι οἱ εἰδικευθέντες εἰς τὰς ναυτικὰς ἐν γένει μηχανὰς καὶ τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων μηριαὶ τεχνικὰς ἔγκαταστάσεις, παραδεχονται ὅτι ἡ δι—ηλεκτροισμοῦ κινησὶς τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων εἰναι ἡ λογικωτέρα καὶ ἡ πράκτικωτέρα ὅλων. Εἳναι δὲν ἐπεδόθησαν εἰς τὸ σύστημα τούτο καὶ δὲν τὸ ἐφόρμοσαν μέχρι σήμερον, λέγουν, τούτῳ ὅφελεται αἱ ἐνὸς εἰς τὸ υψηλὸν κοστὸν τῶν πολλαπλῶν ἐπίσης τὸν σκαφῶν ἔγκαταστάσεων καὶ αἱ ἐπέρα τὸν δύσκολον ἔξευρεσιν καταλλήλων δηζελομηχανο—ηλεκτροτεχνιτῶν, διὰ νὰ τὰ κινησουν.

Οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ καὶ ἡλεκτρομηχανοὶ ἀντικρούουν τὰ ἐπιχειρήματα αὐτὰ καὶ λέγουν, ὅτι τὸ κόστος τῶν δηζελοηλεκτροκινήτων ἀλιευτικῶν πλοίων εἰναι κατώτερον τῶν συνήθων τοιούτων, οιασδήποτε κατασκευῆς καὶ τρόπου προσωρίσεως ἄν εἰναι καὶ ὅτι, αὐτοὶ πρῶτοι θὰ ἀπεφευγοῦν νὰ ἐπιδοθοῦν εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν, ἔναν πράγματι ἐστοχικῶν περισσότερων, ἀφοῦ μάλιστα αἱ πρῶται ὑλαὶ εἰς τὴν Γερμανίαν εἰναι περιστριμέναι. Οσον ἀφορᾶ τὸ σπουδαιόν ζῆτημα τῶν δηζελο—μηχανο—ηλεκτροτεχνιτῶν, λέγουν, τούτῳ λιαν ἐπιτυχῶς ἐπελυθῆ διὰ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων διὰ πληρωμάτων τοῦ πρώτην πολεμικοῦ τῶν ναυτικοῦ, ιδίᾳ διὰ τεχνικῶν τῶν ὑποδρυχίων τελείων κατηρισμένων εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν πετρελαιομηχανῶν καὶ τῶν ἡλεκτρικῶν ἔγκαταστάσεων.

Τὰ ἀπὸ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν δηζελοηλεκτροκινήτων ἀλιευτικῶν πλευρεκτήματα, ὡς τὰ παραδεχονται οἱ διατρέπετεροι ‘Ἄγγελοι, Α—μερικινοί, Γάλλοι, Γερμανοί, Ρώσοι καὶ ἄλλοι τεχνικοὶ εἰναι τὰ ἔχεις:

Ιον) Ἡ δυνατότης χρησιμοποίησεως πολυυπόρων πετρελαιομηχανῶν μετὰ τῶν γεννητριῶν τῶν, εἰς συνολὸν εὐκόλως συνφρυμολογούμενον καὶ μεταποτίζομενον, ἀφοῦ δὲν ὑφίσταται πλέον τὸ πολλυπλοκὸν ζῆτημα τῆς εὐθυγραμμίσεως τοῦ ἀδυνοτοῦ κλπ. Ως γνωστὸν αἱ πολυυπόροι πετρελαιομηχανῶν εἰναι κατὰ πολὺ ἐλαφροτεραι τῶν ὀλιγοστρώφων, καταλαμβάνουν μικράν βέσιν καὶ στοιχίουν τὸ τρίτον τῆς ἀξίας τῶν πετρελαιο—μηχανῶν βαρέος τύπου ίσης ἵπποδυνάμεως.

Ζον) Ἡ δυνατότης εὐχεροῦς αὐδομειώσεως τῶν στροφῶν τῆς Ἐλληνικῆς κατὰ τὴν διάρκειαν γριπτισεως καὶ ἡ ἀκριβὴς προσαρμογὴ τῶν στροφῶν τῆς κατὰ τὸν πλοῦν μὲ πλήρη ἀπόδοσιν. Οἱ ἡλεκτρικοὶ κινητῆρ (series) εἰς τὸν ὄπιον εἰναι προσηρμοσμένη ἡ Ἐλληνική, κινεῖται ἀπὸ τὸν πινάκο εἰς τὴν γεωργία τοῦ πλοίου, μὲ εὐχέρειαν καὶ ἀσφάλειαν, ὅπως ἀκριβῶς κανονίζεται μὲ τὸ ρεόστατον ὃ κινητῆρ τῶν ἡλεκτροτροχοιδρόμων. Τὸ ίδιον δὲν συμβαίνει δῆμως καὶ μὲ τὴν Ἐλληνική ὅπως εἰναι ἀπ’ εὐθείας προσηρμοσμένη εἰς τὸν ἀδυνοτοῦ πετρελαιομηχανῆς, διότι αἱ αὐδομειώσεις τῆς στροφῶν εἰναι δυσκαλώτεραι καὶ ἡ φθορά τῶν πετρελαιομηχανῶν εἰναι πολὺ μεγάλη. Τὸ ζῆτημα τούτο εἰναι ίσως τὸ σπουδαιότερον ποὺ ἔπειτε νὰ μελετηθῇ.

Ζον) Ἡ εὐχέρεια κινήσεως τοῦ βαρούλου ἀπ’ εὐθείας ἔκ τῆς γεφύρας, καὶ συγχρονισμὸν ἐλέως τῶν δικτύων καὶ πρώσεως τοῦ πλοίου συνάμα εἰς κατὰ βούλστην ταχύτητα.

Ζον) Ἡ χρησιμοποίησις τοῦ παραγομένου ἐν τῷ μηχανοστασίῳ ρεύματος διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν συμπιεστῶν τῶν ψυγείων, διὰ τὴν ψεύδην κατάψειν.

Ζον) Εὐκόλος ὁ ἐλεγχος τῆς καθ’ ὅλου ἐπὶ τὸν πλοῖον κινήσεως ἔκ τῆς γεφύρας δι’ εἰδικοῦ πινάκος. Πρώσισται ἀσφαλής, αὐδομειώσις τῆς ταχύτητος εὐχερεστάτη, γριπτιστές τελείαι, χειρισμός τοῦ βαρούλου ακριβέστατος, ἐλεγχος καὶ κίνησης τῶν πολλαπλῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων εὐκόλος ἀνά πάσαν στιγμήν, λειτουργία τῶν ψυγείων πλήρης, κουζίνα, φωτισμός καὶ θέρμανσις ἀπολύτως συγχρονισμένα.

Οἱ “Ἄγγελοι τεχνικοὶ, μὲ τὴν εἰδικήρινειαν καὶ σοβαρότητα ποὺ τοὺς χαρακτηρίζει, παραδεχονται ὅτι τὰ νέα δηζελο—ηλεκτροκινήτα ἐλαφρά ἀλιευτικά πλοία, δὲν ὑπολείπονται εἰς πλεονεκτήματα ἀπὸ τὰ ἑσχάτως ναυπηγηθέντα βαρέα τρώλερ, εἴτε πετρελαιοκίνητα εἰναι, εἴτε ἀτόκητα. Πρόσθισται, μάλιστα, εἰς τὴν ἀλεπομερίαν συγκρίσεις, τόσον ὡς πρὸς τὸ κόστος τῆς ναυπηγησεως, διότι καὶ τὸ κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Συνέκριναν μάλιστα πλοία κατὰ τὶς μεγαλύτερες εἰς χωρητικότητα καὶ ἴπποδυνάμων μηχανῶν, ὅπως τὸ Ισλανδικό “Hallveig”· ή τὸ ἀγγλικόν “Lammetmerryt” καὶ τὸ “Πριγκίπισσας Ελισάβετ” καὶ ἄλλα καὶ ἀνέφεραν, ὅτι τὰ νέα αὐτὰ ἡλεκτροκινήτα ἀλιευτικά, εἰναι ἔξι ίσου ἀποδοτικά εἰς ἀλιευμα, μὲ τὸ πλεονέκτημα, ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν εἰναι οἰκονομικώτερον.

Εἰς τὴν ἀπαριθμησιν τῶν πλεονεκτημάτων τῶν νέων τούτων πλοίων, ἔχεισκουν ἀπὸ τὴν ναυπηγικής πλευρᾶς θέσιν κατέχει, τὸ ζῆτημα τοῦ νεκροῦ βάρους τὸ ὄπιον, μὲ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς πετρελαιομηχανῆς πρώσεως, δὲν ὑφίσταται πλέον. Πράγματα, ἔναν μία πετρελαιομηχανῆς ὀλιγοστροφος 1000 ή 1200 πτώπων ἢ ἄλλη ἀνάλογος πρὸς τὸ σκάφος, λιγιζή μὲ τὰ ἑσχάτωματα τῆς 80—100 τόνων καὶ ἀνώ, διὰ νὰ προσδώσῃ στοὺς τὸ πλοίου ταχύτητα 13 κόμβων, μὲ τὴν ἔγκαταστάσιν μηχανοστασίου ὡς κεντρικοῦ ἡλεκτρικοῦ σταθμοῦ, τὸ βάρος τῶν μηχανῶν καὶ μηχανημάτων εἰναι σχέδιον τὸ ημίσυο, ἡ δὲν ἀπόδοσις εἰναι ἡ ίδια. Ἐπομένως, ἔναν υποθέσωμεν, ὅτι τὸ μεγαλύτερον τοῦ κόστος τῆς πετρελαιομηχανῆς καὶ τῶν πρώτων ἔξοδων τῆς ημέρας, διὰ τὸ μεγαλύτερον κονδύλιον διὰ τὰ σύγχρονα ἀλιευτικά πλοία εἰναι τὸ κόστος τῆς πετρελαιομηχανῆς καὶ τῶν περι αὐτῶν ἔγκαταστάσεων, διαπάντη αὐτῆς σημαντικῶν περικόπτεται διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος πρώσεως δι’ ἡλεκτρισμοῦ. Ἐπιπροσθέτως προκύπτει ἔξοικον μηχανισμοῖς χρησιμού χώρου καὶ διαρρύθμισις τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον ἐπωφελέστερον.

Ἐπειδὴ περισσότεραι ἐπειγματικαὶ λεπτομέρειαι δὲν ἔδημοσιεύθησαν εἰσέτη, ἐξῆτησαν ἀπὸ τὰ διάφορα ναυπηγεῖσα συμπληρωματικὰς πληροφορίας, τὰ σχέδια τῶν πλοίων καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῶν πρώτων ἔξοδων τῶν. Μόλις τὰ λάδων, θὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τὸ σπουδαιόν τούτου ζῆτηματος, τὸ ὄπιον ἀπὸ ἀλληλικῆς πλευρᾶς παρουσιάζει ἔξαιρετικόν

ΙΔΟΥ ΤΙ ΕΝΝΟΟΥΜΕΝ ΜΕ ΤΗΝ ΛΕΣΙΝ: ΠΛΗΡΗΣ

Ἐλατώνεται τὸ ἔργον συντηρήσεως εἰς τὸ καθάρισμα τῶν Αὐλῶν καὶ τῆς ἔγκαταστάσεως γενικῶς.

Περιορίζεται η ἀιθάλη πορεύματος διαποτίζομένης πευτότητος εἰς τὰ καύσιμα καὶ βελτιστούμενής τοιουτοτρόπων τῶν καυστηρῶν τοιούτων.

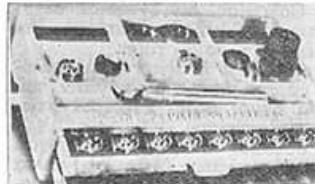
Αποσοβεῖ τὸ σβύσιμον τῶν λεβήτων διαπροσεύκλων καθαρῶν τῶν προβερματών τῶν καυστηρῶν τῶν καυστήρων, ἔξουσιον τοῦ κινδύνου ἀναμίζεων νερού μὲ τὸ καυστηρόν καὶ παρεμποδιζόμενης τῆς ἀπανθρακώσεως τῶν καυστηρῶν, τῆς προσκαλούμενης διαποτίζομένης τοιούτων καυστηρῶν τοιούτων.

Παρέχεται ἀσφάλεια διότι τὸ σημεῖον ἀναφένεις εἰναι ὑπεράσπιση τῶν 180 Φ. Δὲν διαδίστονται ἐρειστικοὶ καπνοί. Συντελεῖται ἡ καθαρισμὸς τῶν δισκών τῶν καυστηρῶν, χωρὶς νὰ βλαπτούμεται τὰ καυσίμων.

KAI Περιορίζεται η κατανάλωσις καυσίμων

μὲ τὴν χρησιμοποίησιν θερμαντικῶν μονάδων, αἱ διότια διάλως θὰ ἔχαντον. Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΥΣΕΩΣ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς προσφέρει τακτικάς ἐπιμεράσεις, τὴν ρυθμιστικὴν τῆς τεχνικὴν πορέμβασιν καὶ παρακολούθησιν διαλογήν τοῦ συστήματος καυστηρῶν. Επιτρέψατε μας νὰ σε ἐπιδείξουμεν πῶς δύνασθε νὰ ἐλαττώσητε μεγάλην κατανάλωσιν καυστηρῶν εἰς τὰ πλοία σας, ἀνών οὐδεμίας ὑποχεώσεως ἔκ μέρους σας.

Κοστίζει ολιγώτερον μὲ δεσπόνην μηροτέραν τοῦ ημίσεος τοῦ 1 % τῆς ἀξίας τοῦ καυστηρού σας, η ΥΠΗΡΕΣΙΑ τοῦ ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἐπιτυγχάνει οἰκονομίαν πλέον τῶν 5 %.



Ο καθαριστήρ καυστήρων ΠΕΡΟΛΙΝ σᾶς ἔρθισται μὲ συρτάρια ἐπενδεύμενα μὲ τοδχαν διὰ τὴν φύλαξιν 48, καὶ πλέον δίσκουν καυστήρων καὶ διαμηρίστα διά τὸ καθάρισμα ματών. Ο διάλορας δύναται νὰ ἀποπλύσῃ ὅπο τοὺς διοικούς τῶν καυστηρῶν μὲ ΠΕΡΟΛΙΝ ἐντὸς διλίγων λεπτῶν. Εὔδολας ἀντικαθιστάμενοι δρειχάλκιναι λεπίδες καθαρισμοῦ, προλαμβάνουν ξυστήματα καὶ δρυντώρατα

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ εἰς διότια τοὺς κυριωτέρους λιμένας ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ καὶ ΚΑΝΑΔΑ, Γαλλίας καὶ Ιταλίας. Γράψατε η τηλεφωνήσατε εἰς τὸν πλησιέστερον ἀντιπρόσωπον.

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists since 1904
10 EAST 40 STREET, NEW YORK 16, N.Y.
MURRAY HILL 5-6940

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάρτιος. — 'Η έξέλιξης τοῦ πολέμου εἰς τὴν Κορέαν καὶ ὁ ἐπανεξοπλισμός τῶν 'Ηνωμένων' Εθνῶν καὶ ιδίᾳ τῆς 'Αμερικῆς, προεκάλεσαν τελευταῖς μίαν χαλάρωσιν τῆς διεθνούς ἐντάσεως, μὲ ἀντίκτυπον ποιῶν τινὰ ἐπιβράδυνσιν εἰς τὸν ρυθμὸν τῶν ἐξοπλισμῶν. Μολονότι κανένα ἀπό τὰ γνωστὰ προγράμματα δὲν πρόκειται νὰ ἀνασταλῇ, ἐν τούτοις ἡ ἐφαρμογὴ τῶν υφίσταται κάποιαν ὑποχώρησιν εἰς τὰ κοινῶλιτα τῶν δαπανῶν. Οφείλεται τούτο εἰς τὴν ἐκδήλων σοβιετικὴν προσπάθειαν νὰ ἀπόδειξῃ εἰς τὸν κόσμον, ὅτι δὲν τρέφει ἐπιθετικοὺς σκοπούς. Οἱ πήγέται τοῦ δυτικοῦ συνασπισμοῦ πιστεύουν, κατόπιν τούτου, ὅτι θὰ ξεχουν εἰς τὴν διάσειν τῶν ἀρκετά σοβαρούν περιθώριον χρόνου πρὸς ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῶν καὶ ὅτι συνεπῶς δὲν υφίσταται ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη νὰ ὑποστοῦν αἱ χώραι τῶν τὸν οἰκονομικὸν ἔκεινον τραυματισμόν, δοσίς πρὸ τινῶν μόλις μηνῶν ἔθεωρετο ἀναπόφευκτος. Διὰ τὴν ναυτιλίαν ἡ στροφὴ αὐτῆς θὰ εἴη ίδιατέρων σπουδῶν, ἡ ἀξία τῆς ὅποιας οὐδόλως πρέπει νὰ παραγνωρισθῇ. Οπωδήποτε, τὰ πάντα ἔξαρτωνται σήμερον ἀπὸ τὰς ωσικακές προθέσεις. Ἐπιθετικὴ προσποτικὴ θά προκαλέσῃ ἐπιτάχυνσιν τῶν ἐξοπλισμῶν, εἰρηνικὴ δὲ τοιάντη ἐπιβράδυνσιν τῶν.

● **Χάρις εἰς τὰ ἀντιπληθωρικὰ μέτρα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν**, τὴν αὔξησην τῶν φόρων καὶ τὸ μικρὸν ἐλλείμμα τοῦ προϋπολογισμοῦ, τὸ δολλάριον ἔξακολουθεῖ νὰ διατηρητὴ πὴν ἀξίαν του, μὲ προοπτικὴν περιστέρω βελτιώσεως, ἐφόσον ἥθελεν ἀπόφευχθῆ ὁ πόλεμος. 'Ακόμη καὶ ἐν περιπτώσει ρηγέως τὸ δολλάριον θὰ ἔξακολουθεῖ νὰ εἴνε τὸ σταθερώτερον καὶ ασφαλέστερὸν νομίσμα διότι δὲν βασίζεται ἐπὶ οἰκονομίας, ἡ ὅποια συμπληρώνει τὸ συναλλαγματικὸν τῆς ἐλλείμματος διάσδικον. Ἐκ οὖν κεφαλαίων καὶ καταθέσεων, ἀλλ' ἐπὶ οἰκονομίας ἡ ὅποια κατέχει τὰ 75% τοῦ χρυσοῦ διού τὸν κόσμου, ἐμφανίζει οἰκονομικὸν καὶ συναλλαγματικὸν ισοζύγιον πάντοτε μὲ πλεόνασμα, διαθέτει τεραστίαν βιομηχανικὴν καὶ γεωργικὴν παραγωγὴν καὶ ἀφθονίους πρώτων υλῶν, οὐδόλως δὲ ἔξαρτᾶται ἐκ τῶν ἐδαγωγῶν της. Αὐτὴ αὐτὴ ἡ φύσις τῆς οἰκονομίκης τῆς ζωῆς βασίζεται, κυρίως, ἐπὶ τῆς πίστεως τῶν πολιτῶν τῆς εἰς τὸ δολλάριον. Κατὰ τὴν φυσικὴν δύθεν συνέπειαν καὶ ἀσχέτως τῶν συμπλωματικῶν διακυμάνσεων τοῦ νομίσματός της, ἡ ἀξία τοῦ δολλαρίου οὐδένα διατρέπει κίνδυνον ὑπὸ οἰστρού ποτε κατάστασιν.

● **Μία 'χονδρικὴ' ἐκτίμησις τὰς παραγγῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν** κατά τὰ προσεχῆ τρία ἔτη ἀναβίνει αυτὴν — βάσει τῶν σημερινῶν τιμῶν — εἰς 325 δισεκατομμύρια δολλαρίων. 'Εξ αὐτῶν πολεμικὴ παραγωγὴ ἀναβίνεται εἰς 50 δισεκ., δολλαρίων, ἔνδεχται δὲ νὰ μειώθῃ κατὰ τι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952. Αναφέρεται σχετικῶς, ὅτι αἱ νέαι ἐφευρέσεις θὰ καταστήσουν ζωῆς τὸ κατασκευασμένον σήμερον πολεμικὸν ύλικὸν ἀπτρηγώμενον καὶ ὅτι ὡς ἐκ τούτου νέος δῆλος θὰ χρειασθῇ κατασκευασθῶν καὶ ὅτι αἱ πέραν τῶν ἔτων 1952—53. Θὰ συνεχισθῇ, δηλαδή, ἐπ' ἀρκετά ἀκόμη ἐπὶ ὁ φαύλος αὐτὸς κύκλος, ἐκτὸς ἐάν η πολιτικὴ κατάστασις ρυθμίστηκε ταῖς σχέσεις 'Ανατολῆς καὶ Δύσεως καὶ οὕτως ἀνακοπούν οἱ ἀπόστολοι. Τοιάντη, δύμως, αἰσιόδοξος πρόβλεψις δύνεται νὰ ἐπιτευχθῇ μονον μὲ διεθνῆ κατάργησιν τοῦ κομμουνισμοῦ, μὲ διεθνῆ ἐλεγχον τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας καὶ μὲ εἰλευθέρων ἐκλογῶν εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὰς δορυφόρους χώρας. Δύσκολον, ἀσφαλῶς, διὰ τοὺς σοβιετικοὺς ἡγέτες νὰ παραδοθούν, ἀμαχητεῖ. 'Άλλα καὶ τὴν ἔνοπλον εἰρήνην δὲν εἴνε ἀπόφασισμένοι οἱ 'Αμερικανοί νὰ τὴν ἀνέχουν ἐπί την πρεσβύτερον. 'Εξ αὐτῆς τῆς ίδιοσυγκρασίας τῶν θὰ ἐπιδύουν ἐπίλυσιν τῶν προδηλημάτων. Καὶ ἔσσονται ἀπέφασιστοι τὴν ἐν λόγῳ ἐκκαθάρισιν, θὰ τὴν ἐπιτύχουν ὀπωδήποτε καὶ ἀντὶ πάσης θυσίας.

● **'Ἐν περιπτώσει λήξεως τοῦ πολέμου εἰς τὴν Κορέαν οἱ 'Αμερικανοί θὰ ξέχουν ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν διατροφὴν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς καὶ τὴν στοιχειώδη στέγασιν τῶν κατοικῶν τῆς.** Σημαίνει τοῦτο, ὅτι θὰ ἀπαιτηθοῦν σημαντικὰ μεταφοραὶ, ιδίᾳ δὲ στηρών. Πλὴν τῆς Κορέας, δύμως, βασίζονται ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν στηρῶν διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον ή Γιουγκοσλαβία καὶ αἱ Ινδίαι.

● **Τὰ ἀποθέματα τῶν πάντων εἶδους βιομηχανικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνήρχοντο κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιανουάριον, ὡς πρὸ τὴν ἀξίαν των, εἰς 64 περίπου δισεκατομμύρια δολλαρίων.**

● **Κατόπιν ἐμπειριστατωμένων μελετῶν καὶ συζητήσεων ἐπὶ πολλὰς ἐθνοδασίας, ἡ υπερεσία σταθεροποίησεως τῶν τιμῶν ἔκρινε, ὅτι ἐπρεπε νὰ σταθεροποιηθῇ ὁ βάμβακος εἰς μίαν «καλὴν τιμὴν» διὰ τοὺς γεωργους. 'Εξελήπτη, μεταξὺ τῶν ἀλλών εἰδῶν, ὁ βάμβακος, διότι οὕτως ἐπρεάζει ἀμέσως τὰς τιμὰς πλειστῶν εἰδῶν. 'Η πόλη τῆς Κορέας τιμὴ τοῦ βάμβακος μέσης ποιότητος (μίντλιγκ) ἐκ 30 σέντων ἐσταθεροποιήθη ἡδη εἰς τὸ 45.67. Σημειούται σχετικῶς, ὅτι κανένας ἄλλο γεωργικὸν προϊόν ἐκ τῶν παραγομένων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἔνδια γένων μέχρι τούτου τοιάντην ὑπερτίμησην. 'Ο αἰγυπτιακὸς βάμβακος, ἀνωτέρας, βεβαίως, ποιότητος καὶ δι' ἄλλων χρῆσιν, ἔχει διπλασίαν τιμῆς.**

● **Φήμαι κυκλοφοροῦ ἀπό την έναν 'Αμερική, διὰ τὴν αἰγυπτιακή κυδένησης προτίθεται νὰ ἀγοράσῃ καὶ νόμον πωλήσῃ τὴν διάθεσιν τοῦ βάμβακος τῆς προσεχούς παραγωγῆς.** Αἱ φήμαι αὐτοὶ ἐπέφερον πτώσην τῆς τιμῆς τοῦ κατὰ ποστού 7 ἔως 10% περίποτε.

● **Εἰς τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν σοβαραὶ ἐπικρατοῦντα ἀνησυχίαι ἀπὸ τὰς ἀπερτιμήσεις καὶ τὴν σπάνιν πολλῶν πρώτων ψηφίων.** 'Η Γαλλία φοβεῖται, κυρίως, ὅτι ἀν δὲν ληφθούν μέτρα ἀποκτήσεως ικανῶν ποσοτήτων πρώτων ψηφίων ἀλλών καὶ ἀν δὲν ἔσασφασθῶν σταθεραὶ ὑπωδήποτε τιμαί, θὰ εἴνε ἀδύνατον ν' ἀποφευχθῇ ὁ πληθωρισμός. 'Ηδη, ἐκ τῶν τριῶν ἐργατικῶν διωστημάτων αἱ δύο, αἵτινες εἴνει καὶ ἀντικομμουνιστικαί, ἥρχισαν νὰ ἐπιδιώκουν αὔξησιν τῶν ὑμερομισθίων κατὰ τὰς τιμαριθμικὴν κλίμακα, ἔκ δὲ τῆς ἐπιτυχίας τῶν συνενοήσεων των θὰ ἔξαρτηθῇ τὸ μέλλον τοῦ γαλλικοῦ φράγκου.

● **Τὴν 'Αγγλίαν, ἀφ' ἔτερου, ἀνησυχεῖ ἡ ἐλλειψις βάμβακος καὶ θείου. Αἵτησις τῆς ἀγγλικῆς κυδερήσεως διὰ τὴν προμηθείσαν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 30.000 τόνων θείου, ἀπερρίφθη, καίτοι ἡ ποσότης αὐτῆς θεωρεῖται ἀστημάτος, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ἀμερικανικὴν παραγωγὴν, ἥπτη ἀνέρχεται εἰς 4.5 ἑκατομμύρια τόνων.**

● **Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι πρόκειται νὰ τοποθετήσουν προσεχῶς σοβαρὰς παραγγελίας πολεμικοῦ ὑλικοῦ εἰς τὴν Ιαπωνικὴν ἀγοράν. Θὰ συνίστανται αὐτοὶ εἰς τὴν μηχανήματα ἀκριβείας, ὑπτικά, ραντίρ καὶ προϊόντα πολλῶν χάλυβος διὰ τὸν ἀμύναν τῆς Δύσεως. Διὰ τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν ἀστι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ἀποβλέπουν εἰς τὴν ταχυτέραν οἰκονομικὴν**

νόρθωσιν τῆς 'Ιαπωνίας.

● **Σχεδόν ἀθρούνδως ἐπραγματοποιήθη πρὸ τοῖς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας μία ἀξιόλογος μεταβολὴ εἰς τὴν «Διεθνῆ Ὀργάνωσιν 'Εργασίας Μεταφορῶν».** 'Η δργάνωσις αὐτῆς περιλαμβάνουσα τοὺς 'Αμερικανοὺς λιμενεργάτας, ἐπαύσην ὑπακούουσα εἰς τὰς Ἐγύπτους Μόχας ἐντολάς. 'Η επιτυχία ὑφίλεται εἰς τὴν 'Αμερικανικὴν 'Εργαστικὴν Ομοσπονδίαν A.F.L., ηπὶς κατώρθωσεν ν' ἀποσπάσῃ τὸν τοὺς λιμενεργάτας ἀπὸ τὴν κομμουνιστικὴν καθοδίην ὑπηργησίν. 'Ηδη, οἱ ἔργαται οἱ λιμενικοὶ τῶν Ἀιγαίου πλέον εἰς τὸ ἀντικομμουνιστικὸν στρατόπεδον.

● **Τὸ Πακιστάν πρόκειται νὰ δαπανήσῃ δι' ἐξοπλισμοὺς 53 ἑκατομ. δολλαρίων κατὰ τὸ ἔτος 1951—52.** 'Ο ἀρμόδιος ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπουργὸς ἀνήγγειλεν εἰς τὴν Βούλην, ὅτι τὸ τρίτον ἔτος τῆς ἀνεξαρτησίας τῆς χώρας ἐκλείσει μετρισμένης πρώτων 100 εκατ. δολλαρίων καὶ διὰ τὸ προϋπολογισμὸς τοῦ ἔτους 1951—52 θὰ ἔκφη ένα 62 εκατ. δολλαρίων.

● **Πλουσία προβλέπεται νὰ ἔναι παγκόσμιος ἐσόδεια σίτου, βράδης, ἀραβοσίτου, σόγιας, σπαρελάσιου, καὶ βάμβακος, μὲ συνέπειαν τῶν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν ἀπὸ τὰ σημερινὰ ὑψηλά των ἐπίπεδα.**

● **'Η βιομηχανικὴ ἀνάπτυξης τῆς Γερμανίας σημαντικῶς παρεμποδίζεται ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν πρώτων ψηφίων ὑπαλλήλων.** Οἱ Γερμανοὶ σύμμαχοι, καὶ αὐτοὶ δυσκολίας εἰς τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν, δὲν εἰναι εἰς θεῖον, παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν τῶν, νὰ παράσχουν ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν εἰς τὴν Γερμανίαν. 'Επιπροσθέτοις, οἱ Γερμανοὶ σύμμαχοι συναντοῦνται μεγάλας δυσκολίας διὰ τὴν κρησιμότερον δολαρίων καὶ πιστωσῶν πρὸς ἀγοράν πρώτων ψηφίων, ἐνώ οἱ ἐλεγχοὶ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν πρόκειται νὰ καταστοῦν αὐτοτρόπεροι, προκειμένου νὰ ἔσοδοι μηδέτεροι πρώτης οἰκονομιμοῦ συναλλαγμάτων διά τοὺς πλειστούς της ψηφίων.

● **'Η 'Ιαπωνία ἔχει την πόλη τοῦ 1950 πλέον τοῦ ἔνος δισεκατομμυρίου υπαρδῶν βαμβακερὰ ύψηστα.** Οἱ ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι ὁ μεγαλύτερος ἀπὸ τὰς τιμές της 'Αγγλίας. Τὰ βαμβακερὰ ύψηστα την πόρσηστα περισσότερα τὸ 1/3 διλον τῶν Ιαπωνικῶν ἐδαγωγῶν, θὰ ήτο δὲ μεγαλύτερά της κίνησις των, ἀν οἱ βιομήναι διέθετον ἀρκετὸν βάμβακα. Οἱ δυσκολίαι ἀποκτήσεως του, λόγω τῶν περιορισμῶν ποὺ ἐπέβαλον οἱ 'Αμερικανοὶ καὶ τὰς τούς τελευταίους μῆνας τοῦ 1950, ἐμείωσαν τὴν Ιαπωνικήν παραγωγὴν. 'Επέρασται τοιάντη δυσκολία της ιαπωνικής βιομηχανίας διὰ τὴν σημερινήν παραγωγήν.

● **Εἰς 1.208 ἑκατόν, μπούσελς ὑπολογίζεται ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας νὰ ἀνέλθῃ ἡ παραγωγὴ σίτου εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τὸ 1951, ἔναντι 1.026 τοῦ παρεβόλητος ἔτους καὶ 1031 τοῦ μεσοῦ ὅρου τῆς τελευταίας δεκαετίας.** Διὰ τὸν ἀραβοσίτουν ἐπόπειρον αἰσιόδοξος. Εἰς 3.050 ἑκατομ. μπούσελς προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ η συγκομιδή, ἔναντι 3.500 ἑκατομ. ποτὲ χρειάζεται διὰ νὰ κρατήσῃ εἰς τὸ σημερινὸν τῆς ἐπίπεδον τὴν κτηνοτροφικὴν παραγωγὴν.

● **Εἰς 11.294.300 βαρέλια ήμερησίας ἀνήλθει η ἀνά τὸν Κόσμον παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸν μῆνα 'Ιανουάριον, ἔναντι 11.190.200 τοῦ μηνὸς Δεκεμβρίου καὶ 9.502.500 βαρέλ., τοῦ 'Ιανουαρίου 1950. Μόλις τὸ 1/12, τοῦ συνόλου, ήτοι 909100 βαρέλ. ήμερησίας παραγκήσανται εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τοὺς δορυφόρους της, ἔναντι 851.000 βαρέλ., τοῦ μηνὸς 'Ιανουαρίου 1950. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας η παραγωγὴ τοῦ 'Ιανουαρίου 1950, έναντι 5.935.000 βαρέλ. ήμερησίας έφθασε τὰ 4.922.200**

ESTABLISHED IN 1869
HEAD OFFICE: 9, 1st RUE JACQUES BINGEN, PARIS
JOKELOSON & HANDTSAEM, S.A.
Licensed Stevedores; Ships, Shipping and Forwarding Agents
DUNKERQUE - CALAIS - HAVRE
ST: NAZARE - NANTES

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

τού άντιστοίχου μηνός του 1950. Τής Βενεζουέλας ή παραγωγή άνηλθεν τις 1.634.400 βαρ. Είς τὴν Μέσονταν 'Ανατολήν ('Ιράκ, 'Αραβία) παρήχθησαν ήμερσίσις 1.391.000 βαρέλια, εἰς τὸ 'Ιράν 647 χιλιάδες καὶ τὴν 'Απών 'Ανατολήν 279 χιλ. βαρέλιαν.

● Από τὸ Τσιταγκόκ τοῦ Πακιστάν ανακοινώται, δῆτι σημαντικοί βελτιστώσεις έγένοντο εἰς τὰς ἑκεῖ λιμενικάς έγκαταστάσεις. Δέκα πέντε πλοία ταυτόχρονα ήμπορουν τώρα νὰ ένεργουν φορτοεκφορτώσεις, χάρις εἰς τὰς συντονισμένας ένεργειάς τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, τῶν σιδηροδρόμων καὶ τῶν ναυτικών πρακτόρων.

● Μηχανικοὶ δῆλοι θὰ κατασκευάζονται εἰς τὸ 'Ισραήλ. Τὸ Ιδρύμενον ἐργοστάσιον θὰ είνει παράρτημα τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν συνεργείων ἐπικεφαλῶν τοῦ Τελ—'Αδιβ. Τὸ έταιρικόν συγκρότημα τῶν ναυπηγείων συνεστήθη διὰ τῆς συγχαίρουσας δύο προηγουμένων. 'Υπολογίζεται νὰ άπασχολήῃ 500 ἐργάτας εἰς μόνας τὰς γαυπιγικάς ἐργασίας.

● Τρικυμιαν «ἄνευ προγονουμένου» συνήντησε τὸ ὑπερωκεάνιον «Βουλκάνια» κατὰ τὸ τελευταῖον τοῦ ταξίδιον ἐκ Νέας 'Υόρκης πρὸς τὴν Μεσόγειον. Τὸ σκάφος, αἱ ὑπερκατασκευαὶ καὶ τὸ πηδάλιον ὑπέστησαν δλάδας ἐνώ 12 μέλη τοῦ πληρώματος ἐτραυματίσθησαν. Τὸ ταξίδιον ἐπιστρέψει τοῦ υπερωκεάνιου ἀνεβόλθη. Τὸ σκάφος ἔδειξεν ισθήτη εἰς τὴν Γένοθαν πρὸς ἐπισκεύην.

● Δεξαμενόπλοια τῶν 50—60 χιλ. τόν. φορτίου πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν. Η ἑταῖρια «Νάστιοναλ Μιτάλκ Κέρριερ» πρόκειται νὰ παραγεῖται δύο σκάφη τῆς μεγάλης αὐτῆς χωρτικότητος εἰς τὰς ιαπωνικὰ ναυπηγεία. Η ἀνωτέρω ἑταῖρια κατέχει ἡδη 25 ἐν δλω δεξαμενόπλοια T 2 καὶ τινὰ δλλα μεγαλύτερα τῶν 24 χιλ. τόνων.

● Οι λιμενεργάται τοῦ Σιδένευ ἀπέφαστον νὰ ἐργάζωνται τοῦ λοιποῦ καὶ ἐν ὑπερωρίᾳ. Τὸ γεγονός αὐτὸν πρόκειται τὰ μέγιστα νὰ διευκολύνῃ τὴν θέσιν τῶν ἑκεῖ ὑπὸ ἐκφόρτων πλοίων, ἀτίνα υπερχερούντο νὰ παραμένουν ἐπὶ μίνα καὶ πλέον διὰ νὰ ἐκφόρτωσον μέρος τοῦ φορτίου τῶν.

● Αἱ πρώται δυσχερεῖαι διὰ τὴν ἔξεμέρειν χάλινδος πρὸς ἐπισκευὴν τῶν πλοίων πρήσταν νὰ σημειούνται εἰς τὴν 'Αμερικήν. Ρίζικαὶ μετασκευαὶ πλοίων ἀνεβλήθησαν καὶ ἀλλων διὰ τὴν ἔκτελειν ἐζητήθη εἰδικὴ ἄδεια ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτόνα.

● Μελέταται ἡ ἐπιμήκυνσις τῶν τάνκερ T 2, ὥστε νὰ παραλαμβάνουν φορτίον 18.000 τόνων, ἔναντι τῶν 15.500 τόνων. Τὸ κόστος τῆς μετασκευῆς ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰς 350 χιλ. δολαρίων, μὲ παράδοσιν ἐνὸς μηνός. Η ἀνωτέρω τοῦ σκάφους προβλέπεται νὰ περιορισθῇ κατὰ ¾ τοῦ μιλίου.

● Περὶ τὰ πέντε ἐκατοντάρια τόνων σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Βενεζουέλαν δὲ εἰσάγη ἑτησίως ἡ Μπέλεμ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν κατασκευὴν χάλινδος. Διὰ τὴν ἀνόρυξιν καὶ τὴν μεταφορὰν τοῦ μεταλλεύματος τεράστιαι ἐγκαταστάσεις πρόκειται νὰ γίνουν εἰς τὸ ποταμόν 'Ορεινόκο καὶ πέραν αὐτοῦ μέχρι τῶν μεταλλείων εἰς ἀπόστασιν 36 μιλ. ἀπὸ τὰς ὁχαὶς τοῦ ποταμοῦ. Εἰδικὸς σκάφη θὰ μεταφέρουν τὰ φορτία εἰς τὰ χαλινουργεῖα τοῦ Σπάρρους Πόλιντ.

● Αἱ ταξίδια τῆς περιεργα τῆς τελωνειακῆς νομοθεσίας. Εἰς τὸ γαλλικὸν υπερωκεάνιον «Ντέ Γκράς» δέν ἐπέτραπτο ἀπὸ τὰς τελωνειακάς ἀρχάς ἡ ἀλλαγὴ τῆς ἐλικός του εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας 'Υόρκης. Θὰ ἐπρεπε νὰ καταβάλῃ τελωνειακούς δασμούς διὰ τὸν μὴ ομερικανικής κατασκευῆς εἰσαγόμενήν ἔλικα. Πρὸς στιγμὴν θὰ ἔχει φορτωτὸν αὐτὴν εἰς τὴν δεξαμενήν ἀπὸ τὸ «Ντέ Γκράς» ίνα καὶ πάλιν τοποθετηθῇ. Τὸ σκάφος υπερχερώθη νὰ ἀναχωρήσῃ μὲ τὴν παλαιάν του, χωρὶς ὅλα τὰ πτερύγια ἔλικα.

● Εἰς τὸ 1960 προβλέπεται δῆτι αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θὰ καταναλισκουν 47 τοῖς ἑκατὸν περιστότερα πετρέλαια. Εἰς ὅκτῳ ἐκατοντάρια βαρελίων θὰ φθάσῃ ἡ ἡμερησία κατανάλωσης τοῦ 1955 καὶ εἰς 9.5 ἑκατομ. τοῦ 1960. Η κατανάλωσης τοῦ 1950 ἔφασε τὰ 6.499.000 βαρελίων καὶ ἡτο ἀνωτέρω κατὰ 79.3 τοῖς ἑκατὸν ἔναντι τοῦ 1940.

● Περιορισμοὶ εἰσαγωγοὶ θὰ ἐπιβληθοῦν εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν. Τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ισοζυγίου ἔφασεν εἰς σημείον ἀρκετά ἐπικινδύνων διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῆς Χώρας σταθερότητα. Κατὰ τὸν μῆναν Ιανουαρίου ὑπολογίζεται τοῦτο εἰς 42 ἑκατομ. δολλαρία. Η εἰσαγωγὴ τῶν εἰδών καταναλώσεων, τῶν μη ουσιώδων, θὰ μειωθῇ εἰς τὸ δυνατὸν ἀλάχιστον, ἐνώ αἱ πρώται ὑλαὶ θὰ ἀνακατανεμηθοῦν.

● Τὸ πολωνικὸν υπερωκεάνιον «Μπάταρού» δέν θὰ δύναται τοῦ λοιποῦ νὰ πλευρίζῃ εἰς τὰ δημοτικὰ κρηπτόδωματα τοῦ λιμένος τῆς N. 'Υόρκης διὰ νὰ ἀποδιάλῃ τοὺς ἐπιβάτες καὶ νὰ παραλαμβάνῃ ἐμπορεύματα. 'Απὸ τὰς ἀρχάς τοῦ λιμένος τὸ πλοίον ἔχαρακτηρισθῇ ὡς «ἀνεπιθύμητος ἐπισκέπτης». Λόγοι ἀσφαλείας ὑπερχέρωσαν τοὺς ἀρμόδιους 'Αμερικανῶν νὰ λάσσουν τὴν ἀνωτέρω πρωτοφανή, πράγματι, ἀπόφασιν. 'Ισως εἰς τὸ τέλος η Πολωνία νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἀνάγκην τῆς διακοπῆς τῶν δρομολογίων τοῦ σκάφους.

● Ο φόρος τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ προβλέπει τὴν ἀπόκρυψιν τοῦ χρυσοῦ εἰς δλον τὸν κόσμον. Τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Κεφάλαιον εἰς τὴν Οὐασιγκτόνα μελετᾶ τὰ μέτρα διὰ τὴν πρόληψην τοῦ λαθρεμπορίου καὶ τῆς ἀποκρύψεως τοῦ πολυτίμου μετάλλου. 'Ἄς σημειωθῇ, δῆτι ἡ τιμὴ τοῦ χρυσοῦ ἀπὸ τὰ 35 δολ. τὴν ούγγιαν τῆς ἐπισήμου τιμῆς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἔφασε τὰ 60 δολλαρία εἰς τινὰς χώρας. Κατὰ τὰ ἔτη 1948 καὶ 1949 ἡ παγκόσμιος πώλησις χρυσοῦ δι' ἐμπορικοὺς καὶ βιομηχανικοὺς ἀνάγκας ἔφασε 10 ἐκατοντάρια ούγγιαν, τώρα ὑπολογίζεται εἰς 20 ἑκατομ. ούγγιαν.. 'Η κυριωτέρα ἀγορά εἶνε ἡ τῆς Βορ. Αμερικῆς. Τῆς Ρωσίας η παραγωγὴ εἶνε ἀγνωστος.

● Διαρρέει, ἐπίσης, ὁ χρυσός ἀπὸ τὰς ἑταῖρις διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως, ἐφόσον, βέβαια, δὲν ἔχαπολυθή ὁ πόλεμος. Εἰς 2.795.000 τόν. ὑπολογίζεται η παραγωγὴ τοῦ 1951, ἔναντι 2.404.000 τοῦ 1950. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω διατυπώσεως κρίνεται σκόπιμον νὰ ἀρθούν οἱ ἐπιβληθέντες εἰς τὴν 'Αμερικήν. Εἰς 755 ἑκατομ. δολλαρίων ὑπολογίζεται η ἔχασθείσα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ποσότης καὶ εἰς 2.256 ἑκατομ. δολλαρίων η μείωσις τοῦ ἀμερικανικοῦ ἀποθέματος ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1950. Ανέρχεται τοῦτο εἰς 21.951 ἑκατομ. δολλαρίων, τὸ μικρότερον ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1947.

● Η παραγωγὴ τοῦ καυστοσούκ, φυσικοῦ καὶ βιομηχανικοῦ, ἀνὰ τὸν κόσμον προβλέπεται νὰ είνει ἑταρκῆς διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως, ἐφόσον, βέβαια, δὲν ἔχαπολυθή ὁ πόλεμος. Εἰς 2.795.000 τόν. ὑπολογίζεται η παραγωγὴ τοῦ 1951, ἔναντι 2.404.000 τοῦ 1950. Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω διατυπώσεως κρίνεται σκόπιμον νὰ ἀρθούν οἱ ἐπιβληθέντες εἰς τὴν 'Αμερικήν περιορισμοὶ διὰ τὴν κατανάλωσιν τοῦ καυστοσούκ.

● Τὸ δεύτερον υπερωκεάνιον τῆς 'Αμερικαν 'Ἐξαρτητού στον πρώτου. Τὸ «Ιντεπέντενς» ἀνέπτυξε ταχύτητα 26.01 μιλιών. Οἱ τεχνικοὶ τῆς Μπέλεμ παρέσχουν αὐτὴν τὴν διαβεβαιώσιν μετὰ τὰς δοκιμὰς τῶν ἀτμοστροβίλων τοῦ σκάφους, δυνάμεως 55 χιλ. πτώσην. Τὸ νέον υπερωκεάνιον εἶναι κατὰ τὰ 85% έτοιμον. Θὰ παραδοθῇ τὸν 'Ιούνιον.

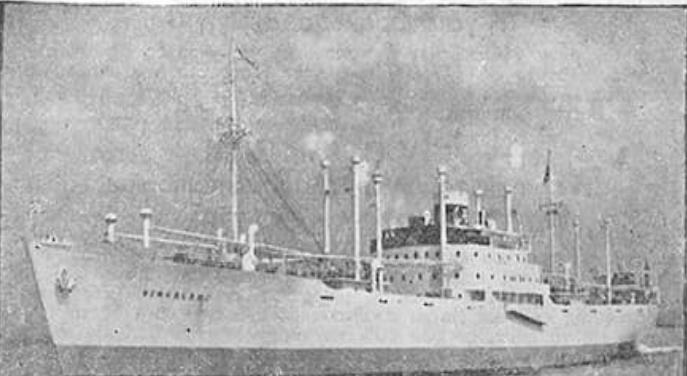
● Αὔξουσα Ἑλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν εἰδικευμένων διαπιστοῦται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Εφ' ὅσον προχωρεῖ τοῦ προγράμματος τοῦ θέου ἔξοπλισμού ή τηιαύτης καταφαίνεται περισσότερον. Θὰ νριεσθῇ νὰ μεταφερθοῦν ἐργατικαὶ χειρεῖς ἀπὸ τὰς μη ούσιωδεις διοικηναὶ πρὸς τὰς θασικάς διά τὴν πολεμικὸν ὑλικὸν καὶ τῆς ιδιωτικῆς καταναλώσεως. Τούιζεται, σχετικῶς, δῆτι τὸ θαυματικὸν μεγάλης παραγωγῆς τοῦ δευτέρου πολέμου περισσότερον τὸν πρώτον, ἔνω τότε, πρὸ τοῦ πολέμου, ἦτο 14.6%.

● 'Επιδράσιν ἀποκλειστικὴν εἰς τὴν ναυτλαγόραν τῶν τάνκερς θὰ ἔχῃ τὸ ζήτημα τῶν πετρελαϊών τοῦ 'Ιράν. Εἰς 32 ἑκατομ. τόνων ἀνήλθεν ἡ παραγωγὴ τῶν ἑκεῖ πετρελαιοπηγῶν κατὰ τὸ 1950, τὰ 37 περίπου τοῖς ἑκατόν τῆς βρετανικῆς καταναλώσεως. Προβλέπεται, δῆτι θὰ σημειωθῇ μία ἔξαιρετη ζήτησης χωρτικούτος διὰ τοὺς ἀμέσως προσχειρίστης μηνὸς ἢ 'Αγγλο—'Ιρανιαν διαδέψη τὴν κατάσχεσιν τῶν διυλιστηρῶν τοῦ 'Αμπαντάν. Θὰ ἐπίπτηση νὰ ἀποσύρῃ ἐκεῖθεν τὰς μεγαλύτερας δυνατὰς ποσότητας πετρελαιοιειδῶν.

● Τὸ θεῖον — απαραίτητος πρώτης ώλη διὰ τὴν διοικηναὶ — αὐξάνεται σταθερῶς, λόγω καὶ τῶν καλῶν τιμῶν, ἔνω τὸ παραγόμενον εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δὲν θὰ ἔξαρκη μετ' δλίγον εἰς τὰς ἔγχωροις ἀνάγκας. Η τιμὴ τοῦ ἀπὸ τὰ 3—4 δολλάρια ἔφασε τὰ 21—22 δολλάρια. Η χώρα πήτις δοκιμάζει τὴν σοβαρωτέραν Ἑλλειψιν εἰναι ἡ 'Αγγλία.

● Τὰς θεοτίτης σιτηρὰς ἀπὸ τὰς διατάξεις της θεοτίτης περιστινής ἔξαγωγικῆς περιόδου. Προβλέπεται, πάντος, δῆτι σημειωθῇ μία ἔξαιρετη ζήτησης χωρτικούτος διὰ τοὺς προσχειρίστης περιόδους της περιόδου της περιστινής έξαγωγικῆς περιόδου.

I.ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ



SOL
(Always at
your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOLEL", GOTHEBORG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBORG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

λιτέρας των 8 έκατου. δολλαρίων δ. κ. Ντόλλαρ και διετάσσοντο τα μέλη της «Ναυτιλιακής Έπιπροπής» να τας αποδώσουν εἰς αὐτόν. Η απόφασις υπερέωνε να προβῇ εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν μετοχῶν και τὸν νῦν προϊστάμενον τῆς Ναυτιλίας Υπουργον τοῦ Εμπορίου.

Τὸ Υπουργεῖον τῆς Δικασίους ὑπεράπειρεν εἰς τὴν προσφυγὴν του τὴν ὑπὲρ τοῦ Αμερικανικοῦ Δημοσίου κυριότητα τῶν μετοχῶν. Πράγματι αἱ ἐλόγια μετοχῆς μετεφέρθησαν κατὰ τὸ 1938 εἰς τὴν κυριότητα τοῦ Αμερικανικοῦ Δημοσίου, βάσει συμφωνίας παραχωρήσεως εἰς τὴν ἔταιρην ἐνὸς κρατικοῦ διανεύου. Ἀργότερον τὸ «Ντόλλαρ Λάιν» ἐξώφλησε τὸ δάνειον και ἐξῆτη τὴν ἐπιστροφὴν τῶν μετοχῶν. Η Κυβερνησίς ἡρήνθη νὰ τὸ πρᾶξῃ, ἔχουσα τὴν ἀντίληψιν, ὅτι δὲν ἐξεπληρώθησαν οἱ σκοποὶ διὰ τοὺς ὅποιους τὸ δάνειον παρεχωρήθη.

Η δίκη ἤρχισεν ἀπὸ τοῦ 1945. Πολλὰ διμοσπονδιακὰ δικαστήρια ἀπησχολήθησαν μὲν αὐτῆν.

Τὸ Ἐφετεῖον εἶχεν ἀποφασιθῆ, ὅτι ἡ μεταφορὰ τῆς κυριότητος τῶν μετοχῶν, αἵτινες, ὡς γνωστοί, εἰναι διμοσπονδιακαί, ἐγένετο εἰς ἀσφάλειαν τῆς ἀπαιτήσεως τοῦ διανεύου. Διὰ τὴν ὑπεράπειραν αὐτὴν προσέπουμε πρὸ μηνὸν τὸ Αμερικανικὸν Δημόσιον εἰς τὸ Ἀκυρωτικὸν. Προεβλῆθη καὶ ὁ Ισχυρισμός, ὅτι τὸ Κράτος ἀπολαμβάνει εἰδικῆς δοσιδικίας. Τὸ Δικαστήριον, δικαίως, ἡρήνθη νὰ ἀνατρέψῃ τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν. Διὰ δευτέρου φορᾶν ἐξητήθη ἡ ἀκύρωσις τῆς ἀπόφασεως, ἀλλὰ καὶ διὰ δευτέρου φορᾶν δὲν ἐδέχθησαν τὴν προσφυγὴν οἱ Αμερικανοί ἀρεοπαγῖται.

Κατόπιν καὶ τὴν ἀποφασίων αὕτης τὴν διοίκησην τῆς ἔταιρας του ὁ κ. Ντόλλαρ.

Πράγματι, ὡς ἐν συνεχείᾳ ἐγνώσθη, κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἀπόφασεως τῶν δικαστηρίων, ὃ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου παρέδοσεν εἰς τὸν κ. Ντόλλαρ τὸ δύο ἑκατομμύρια τῶν μετοχῶν, τὰς ὅποιας κατεκράτει τὸ Δημόσιον. Ἐχειάσθησαν πενταετεῖς δικαστικοὶ ἄγνεις διὰ νὰ κλείσῃ συγκινήσασα ὀλόκληρον τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον τῆς Αμερικῆς ὑπόθεσις.

*Ελεγχος ναύλων και φορτίων

Νομοσχέδιον κατετέθη πρὸ δημερῶν εἰς τὸ Κογκρέσον ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου, διὰ τοὺς ὅποιους παρέχεται ἡ ἔξουσιος δότης εἰς τὸν Πρόεδρον Τρούμαν νὰ ἐλέγχῃ τοὺς ναύλους τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῶν ἔνοικων πλοίων διὰ τὰ ἔξι Ήνωμένας Πολιτείας τῶν φορτίων των και νὰ παρέχῃ προτεραιότητα εἰς τὰς φορτώσεις, ἵνα λυσιτείστερον ἐξηπρετηθοῦν αἱ δημόσιαι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι.

Διὸ τοῦ καθηρευμένου συστήματος θὰ παρέχεται ἀδεια φορτώσεως εἰς διὰ τὰ πλοία, ὅπως καὶ κατὰ τὸν πόλεμον. Θὰ δύναται, ἐπίσης, ὁ Πρόεδρος νὰ ἀποκλείῃ τῶν φορτών πλοία, ἀνήκοντα εἰς χώρας μη φιλικῶς διακειμένας πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Αἱ προετοιμασίαι

Σημεῖα τῶν καιρῶν. Η «Ἐθνικὴ Ναυτιλιακὴ Διοίκησις» ἥτις θὰ ἀνέλαμβάνει τὴν διαχείριστον τοῦ ἐν πρεσβείας κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἰς περίπτωσιν ἐθνικῆς ἀνάγκης, συνεστήθη πρὸ δημερῶν εἰς τὴν Οὔσασιγκτὼν.

«Ολα τὰ ζητήματα, τὰ σχετικά μὲν τὴν γαύλωσιν, τὴν ἀγορᾶν καὶ τὴν ἐπίτηδην τῶν πλοίων θὰ περιέλθουν εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τῆς ἐν λόγῳ ὀργανώσεως. Ἐν περιπτώσει πολέμου τὰ αὐτά ζητήματα θὰ διαχειρίζεται, συμμετέχουσα εἰς τὸ συμμαχικὸν «πούλο». Ἐπίσης ἡ παραχωρησίς τῆς πρακτορεύσεως τῶν ἔξερχομενῶν ἀπὸ τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀσγίας «λίμπερτς» εἰς τοὺς διαφόρους Αμερικανούς ἐφοπλιστάς διὰ τῆς «Ἐθνικῆς Ναυτιλιακῆς Διοίκησεως» θὰ γίνη.

*Ιαπωνία

‘Η Ἑλλειψις τοννάς

Εἰς τὰς ιαπωνικὰς ἔταιρις παρεσχέθη ἡ ἀδεια ἀπὸ τῆς 3ης Μαΐου νὰ χρονοναύλωνυν ξένη σκάφη χωρὶς τὴν ἔγκρισιν τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου τοῦ συναλλάγματος. Η ὀδεύτητη ἐλλειψης τοννάς ὑπέχρεωσε τὴν Ιαπωνικὴν Κυβέρνησιν νὰ προτιμήσῃ τὴν χρονοναύλωσιν παρὰ τὴν καταβολὴν εἰς ξένη πλοίων τὰ σημειώνων ὑψηλῶν ναύλων κατὰ ταξίδιον. Πιστεύεται, ὅτι διὰ τὴν «τάϊμ—τσάρτερς» ἐπιτυχγάνεται εὐθυνότερος ναύλος και συνάμα ἀποκαθίστανται πως αἱ γραμμαὶ τῶν ιαπωνικῶν ἔταιρων. Έν τῷ μετεύκολον παρατίθεται τὰς ὅποιας μετά τινα χρόνον θὰ είναι παντελῶς ἀχρηστά.

*Ισραὴλ

‘Ο λιμὴν τῆς Χάϊφας

‘Υψηρεφές, «σιλό» πρόκειται νὰ ἀνεγερθῇ εἰς τὴν Χάϊφαν. Θὰ δύναται νὰ ἀποθηκεύῃ 12 χιλ. τόννων σιτού, μὲν 150 τόννων ὥρισις ἀπόδοσεως. Η οικονομία, ποὺ δὴ προέθη εἰς τὰ φορτεοφρωτικά ὑπολογίζεται εἰς 400 χιλ. λιρῶν. Ο λιμὴν τῆς Χάϊφας έχει ἐπέστιαν κίνησιν σιτηρῶν

150 χιλ. τόννων. Ἐπίσης ἀνηγέρθησαν τελευταίως ἀποθῆκαι 12 χιλ. τετραγωνικῶν μέτρων εἰς τὸ δυτικὸν μέρος τοῦ λιμένος και ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας γερανοὶ και λοιπὰ δργανα τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος. Η μηνιαία εἰς φορτία κίνησις προβλέπεται νὰ φέσῃ εἰς 120 χιλ. τόννων.

*Ιταλία

Αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας τῆς

Θόρυβος πολὺς και διαμαρτυρίαι περὶ τὴν παραγγελίαν τοῦ νέου ὑπερωκεανῶν τῶν 25 χιλ. τόννων διὰ τὴν γραμμὴν B. Αμερικῆς. Ο γύνωστος ἐφοπλιστὴ Λασόρο τονίζει, σχετικῶς, ὅτι ἡ Ιταλία δὲν χρειάζεται τὸσον τὸ τρίτον ὑπερωκεανὸν διὰ τὴν γραμμὴν N. Υόρκης και τὸ δεύτερον ἐπιβατηγὸν τῶν 10 χιλ. τόννων διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Αίγυπτου, ἀλλὰ σκάρη πολλὰ ἄλλων κατηγοριῶν.

Χρειάζεται φορτηγά, πλοῖα—ψυγεῖα και τάνκερς τῶν 15—16 μιλῶν. Η ιταλικὴ ναυπηγικὴ Βιομηχανία ἔχει, ἐπίσης, ἀνάγκην ἐργασίας. «Ηδη» Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ παρήγειλαν εἰς τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεία τέσσαρα τάνκερς τῶν 18 χιλ. τόννων ἔκαστον, διότι τὸ ἀγγλικὸν ναυπηγεῖ κόπτον κάστος εἴνει κατώπερον τοῦ Ιταλικοῦ κατὰ 50 τοῖς ἑκατόν.

Ἐπιτηδεῖται ἡ σύστασις ὀργανισμοῦ νάυτικης πίστεως ίκανου νὰ χρηματοδοτηθῇ με μακροπρόθεσμος πιστώσεις εὑρὺ ναυπηγικὸν πρόγραμμα, δεδουλεύοντος ὅτι μετ' ὅλιγον τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεία θὰ παραμείνουν ἀνευ ἐργασίας. «Υπολογίζεται, ὅτι ίνα ἡ Ιταλικὴ ναυτιλία ἀνακτήσῃ τὴν προπολεμικὴν τῆς δύναμιν θὰ χρειασθῇ νὰ παραγγελθοῦν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἑπτάν σκάρη I ἑκατόν, τόννων γκρός. Διὰ τὴν προσεχῆ τοιετίαν πλοία 400 χιλ. τόννων θὰ πρέπει νὰ ναυπηγηθοῦν, ίνα ἡ Ιταλία ἐπιτύχῃ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τῆς ναυτιλίας της.

Μεγ. Βρεταννία

‘Η ἀνασκόπησις τοῦ 1950

‘Απὸ τὴν ἔξαιρετικῶν ἐνδιαφέρουσαν διμίλιαν τοῦ ἀποχωρήσαντος προεδροῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου Sir Ernest Mignall, τὴν ἀνασκοπήσαν τὰ πετραγμένα τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ ἀπέλθον ἔτος, παραλαμβάνομεν τὰς κάτωθι περιοπάτους. Καταδεικνύουν αὐταὶ ἐπαρκῶς τὴν συμβολὴν τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς χώρας την ἀνάσυργητον και ἀναφέρονται εἰς γεογόνατα προκαλούντα τὸ διεισιδέρων ἐφοπλιστικὸν κόσμον.

«Ἄλλ’ ἂς ὑποθέσωμεν πρὸς στιγμὴν — ἐτόνισεν ὁ Ἄγγλος ἐφοπλιστὴς ἐπὶ τὴν προσπαθεία του νὰ ἀποδείξῃ τὸ πόλυτον τοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος — ὅτι ἐλεύθερον ἀπὸ τοὺς Βρετανούς πλοιοικτήτας, ἀπὰς ἔστω κατὰ τὴν μακράν ιστορίαν των, τὸ θάρρος και ἡ ἐπίκειματη ποτίκης, διὰ νὰ ἀναδεχθοῦν τὸν κίνδυνον τῆς ἀγαπητῆς τοῦ θυμού της ἀνασυγκρότησης της γεωγονίας, κατὰ τὸ πόλεμον τονίζεται τὸν θεούτην την ἀνεμεπάτωπή την ἀνάγκην νὰ ἔχει τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσαγωγῶν και τῶν ἔξαγωγῶν της ἀπὸ τὴν καλὴν θέλησην τῶν ἔξινων πλοίων. Θὰ ἡδούνται εἰς ήδη ἀδύνατον εἰς ήδης νὰ ἔχευσαν τὸ συνάλλαγμα διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς αὐτῆς. Ο ναύλος λ. x. διὰ τὴν καταδήλωσης εἰς τὰ ἀγγλικὰ πλοία διὰ τὰς εἰσαγωγας μας τοῦ 1947 ἀνήλθεν εἰς 142 ἑκατόν. λιρῶν. Διὰ τὰς εἰσαγωγας κατεβλήθησαν 58½ ἑκατομμύρια λιρῶν. Διακόσια δηλαδή ἐν συνόλω έκατομμύρια.

«Η συμβολὴ, διμίλιο, τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας έχει τὴν θετικήν, δομον και τὴν ἀρνητικὴν πλευράν. Δὲν ἔχομεν εἰς τὴν χώραν τὸ ἀγγλικὸν πλοίον. Κατὰ τὸ 1947 τὸ εἰς συνάλλαγμα ναυτιλιακὸν εἰσόδημον ἀνήλθεν εἰς 600 ἑκατόν. λιρῶν και κατὰ τὸ 1948 ὑπολογίζεται εἰς 100 ἑκατόν. λιρῶν. Κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον οἱ ὑπολογισμοὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδημοτος κυμαίνεται γύρω τῶν 150 ἑκατόν. λιρῶν. Απὸ τὴν Βιομηχανίαν τοῦ γαιανήθρακος ἡ ἀγγλική οίκονομιας ἔστοδει συνάλλαγμα 50 ἑκατόν. λιρῶν. Απὸ τὰ μάλλινα εἰδη 140 ἑκατόν., τὸν χαλύβα 156 ἑκατόν., τὰ βαμβακερά 158 ἑκατόν., τὰ αὐτοκίνητα 242 ἑκατόν. και τὰ μηχανήματα 317 ἑκατόν. (στατιστικὴ τοῦ 1950).

Ἐθά δρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν εἰς συνάλλαγμα εἰσόδημα αναφέρεται εἰς τὸ καθαρόν ἔσδοσην, μετὰ τὴν ἀφαίρεσην τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερον. Κατὰ τὸ 1947 τὸ σύνολον τῶν εἰσπραχθέντων εἰς ξένους συνάλλαγμα ναύλων ἀνήρχετο εἰς 213 ἑκατόν.

Περιστέρω αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ Sir Mignall ἀναφέρονται εἰς τὴν ναυλαγράφων. «Οι ναύλοι τελευταίων ἀνετιμήθησαν. Ο ναύλοτοιμάριθμος τοῦ Ἐπιμελητηρίου διὰ τὸν Ιανουάριον ἔθετο τὰ 151.9 ἐναντὶ 115.7 διὰ τὸν Δεκέμβριον και 78.8 διὰ τὸν Ιούλιον τοῦ 1950. Θὰ δρέπει, διμίλιο, διὰ τὴν κατανούσην τῆς καταστάσεως νὰ μὴ ληφθῇ ὑπ’ ώψιν ὁ μέσος δρός διλγίων μηνῶν. Οι ναύλοι κατατίθεταιν τόσον ταχέως διαρκοῦν περισσότερον ἀπὸ τὴν περίοδον της εύημερίας.

«Πολλὰ λ. x. ἐλέχθησαν διὰ τοὺς καλοὺς ναύλους τῶν δύο τελευταίων

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

Cable address: SAVDRYDOCK

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡ οποία ἔχει ασφαλίζει πλέον ἰκανοποιητικήν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, διὰ τὰς καταστάσεως της σημασίας.

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

KΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ὅλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING Co, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL και αἱ μεγαλύτεραι ‘Ελληνικαι και ‘Ελληνο-Αμερικανικαι ἔταιραι.

μηνών, χωρὶς τίποτε νὰ λέγεται διὰ τοὺς ἐπιζημίους ναύλους τοῦ παρελθόντος έξαμήνου.

„Ιδιαιτέρως διὰ τὸν γαιάνθρακα τὸ παρελθόν μᾶς ὑποδεικνύει τὰ ἔχη: Κατὰ τὸ 1926, ὅταν ἡ Ἀγγλία εἰσῆγανε 20 ἑκατομ., τόννους, οἱ ναύλοι ἀνῆλθον ἀπὸ 11 σελ. εἰς 42½ τὸν τόννον. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1950, ὅταν τὰ πρῶτα σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν ἔξι Ἀμερικῆς γαιάνθρακος ἐναυλώθησαν, ὁ ναύλος ήτο 50 σελ. „Εκτότε ἀνήλθεν εἰς τὰ 100 σελ. „Εδιπλασιάσθη, δηλαδή, ἐνῷ τὸ 1926 ἐτριπλασιάσθη.

„Κατὸ τὸ 1920 ὁ ναύλος σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν ἀπὸ 105 σελ. ἔφθασε τὰ 205 τὸν Ἀπρίλιον καὶ ἐπανέπεσεν εἰς τὰ 100 εἰς — τὸ τέλος τοῦ ἔτους. „Ἀπὸ τὸ Πλέιτ ἐπλωντὸν 170 σελ. τὸν Ἰανουάριον καὶ 210 ἐν συνεχείᾳ, διὰ νὰ καταπέσουν οἱ ἐκεῖθεν ναύλοι εἰς τὸ 37½ τὸν Δεκέμβριον. „Ο μέσος ὄρος τοῦ ναυλοτιμαρίθμου κατὰ τὸ 1950 εἶναι κατεύθυντος τοῦ 1948, ἐνῷ τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων σταθερῶς αὔξανονται.

Θὰ πρέπει τὰς ἀνωτέρω περιποτὰς τῆς δυμίλιας τοῦ Ἀγγλοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ τὰς ἔχουν ὑπ' ὄψιν των καὶ οἱ παρ' ἡμῖν ἀρμόδιοι.

Τὰ πετρέλαια τοῦ Ἰράν

Ζωηρὰ ἀνησυχία ἥρχισε νὰ διαδηλώνται μεταξὺ τῶν ἀγγλο—ἀμερικανικῶν κύκλων τῶν πετρελαϊνῶν ἀπὸ τὴν ἀπειλήν τῆς κρατικοποίησεως τῶν πηγῶν τοῦ Ἰράν. „Ἐλπίζεται, Βεδιάως, νὰ ἔξευρεθῇ ἡ λύσης ητὶς ἀμφότερα τὰ μέρη θὰ ίκανον ποίηση. Τὸ δύμησον διάστημα, ποὺ θὰ χρειασθῇ μέχρις ἐπικυρώσεως τῆς παμφωφεὶ ληφθεῖσῆς ἀπόφασεώς τῆς Κάτω Βουλῆς, ἀπὸ τὴν Γερουσίαν καὶ τὸν Σάχην, θὰ χρησιμεύσῃ ἀκριβῶς διὰ τὰς διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς Ἀγγλο—Ιράνιαν καὶ τῆς Περσικῆς Κυβερνήσεως.

„Ἄς σημειωθῆ, ὅτι ὁ κύκλος τῶν ἔργων τῆς Ἀγγλο—Ιράνιαν καλύπτει τὰ 50—60% τῶν Εὐωπαϊκῶν εἰς πετρέλαια εἰσαγωγῶν, μὲ παραγωγὴν ἡμεροποίων 670 χιλ. βαρελίων ἀκαδέρου πετρελαιού κατὰ τὸ 1950 ἥτοι τὰ 37% τοῦ συνόλου τῆς παραγωγῆς τῆς Μέσους Ἀνατολῆς. Τὰ διυλιστήρια τοῦ Ἀμπαντάν ἐπέχεργάζονται ἡμερησίως 520 χιλ. βαρελίων. „Ἀπὸ αὐτὰ προμηθεύονται τὰ πετρέλαια ἡδὸν ὅ ὅ γαγκικός στόλος καὶ αἱ ἀγοραὶ τῆς Ἀγγλο—Ιράνιαν καὶ τῆς Σέλλα διὰ τὴν Εύρωπην, τὴν Ἀφρικήν, τὰς Ἰνδίας καὶ τινὰς περιοχὰς τῆς Ἀσίας. „Ἐπὶ πλέον ἡ Στάνταρτ „Οἴλ καὶ ή Βάκονουμ τῆς Ἀμερικῆς προμηθεύονται ἀκάθαρτον πετρέλαιον ἀπὸ τὴν Ἀγγλο—Ιράνιαν.

„Εάν πρὸς στιγμὴν ἥθελον ἀσφιερθῆ ἀπὸ τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν τὰ πετρέλαια τοῦ Ἰράν, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ εἴνε ἀμέσως καταστρεπτικόν, κατὰ τοὺς ἀμερικανικούς κυκλους τῶν πετρελαϊών. Θὰ λείψουν κυρίως αἱ τεράστιαι ἔγκαταστάσεις τῶν διυλιστηρῶν τοῦ Ἀμπαντάν, αἵτινες καὶ δὲν ἀντικαθιστῶνται ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην.

„Η ἀνησυχία τῶν ἀδιαφορεμένων Κυβερνήσεων καὶ ἑταϊρικῶν συγκροτημάτων ἐπιτείνεται ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι πιθανόν ἡ Ρωσία νὰ εύρεθη μίαν ἡμέραν κυρία τῶν πετρελαιοπηγῶν, ἀν ἀρθῇ ἡ παραχώρησις ἀπὸ

τὴν Ἀγγλο—Ιράνιαν καὶ ἡ ἐκμετάλλευσίς των γίνη ἀπ' εύθειας ἀπὸ τὸ Κράτος τῆς Τεχεράνης.

Εἰς τὴν Ἀγγλο—Ιράνιαν μετέχει κατὰ τὰ 52.55 % τὸ ἀγγλικὸν κράτος.

„Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Ἀμερικανοὶ φοδοῦνται, διτὶ μία ἐπιτυχῆς κρατικοποίησις τῶν πετρελαϊών τοῦ Ἰράν θὰ διεγείρῃ πρὸς τὴν αὐτήν κατεύθυνσιν καὶ τὰς σκέψεις τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ὅπου κείναι μεγάλα ἀποθέματα πετρελαϊών. Θεωρεῖται πάντως ἀμφίβολον ὃν τὸ Ἰράν θὰ κατορθώσῃ νὰ κρατήσῃ τὴν παραγωγὴν τῶν πετρελαιοπηγῶν του, χωρὶς τὴν ἔξωθεν τεχνικὴν βοήθειαν, ἐξ οὐ καὶ ὁ φόδος τῆς ρωσικῆς ἀναμίξεως.

Ο ναυλοτιμάριδμος τοῦ Φεβρουαρίου

„Ο παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου καταρτίζεμενος ναυλοτιμάριδμος διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948) ἀνῆλθε κατὰ τὸ Φεβρουάριον τρέχ. ἐ. εἰς 164.7, μὲ αὔξησην 12.8% ἔναντι τοῦ προηγούμενον μηνὸς Ἰανουαρίου ἐ. ε. Πράγματι ἀπὸ τὸν Νοεμβρίου π. ε. καὶ ἔντευθεν ὁ ναυλοτιμάριδμος ἐσπημέσεν ἀνδόνιν κατὰ 18 μονάδας τὸν Δεκέμβριον (ἔναντι τοῦ Νοεμβρίου) καὶ κατὰ 36 μονάδας τὸν Ἰανουαρίον ἐ. ε. (ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1950). „Η ἐν συνεχείᾳ περιατέρω αὔξησις καὶ κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον ἀντικατοπτρίζει τὴν σταθερῶν πορείαν τῶν ναύλων πρὸς τὰ ἄνω κατὰ τὴν ὑπὸ σύγκρισιν χρονικὴν περίοδον. „Ἐν τῷ μεταξὺ, ἐλάχισται ὑφίσταγται ἐνδείξεις, ὅτι ἡ προσφερόμενη χωρτικότητα εἰς τὴν παγκόσμιον Στητούσιν, παρὰ τὴν ἐπαναφοράν εἰς τὴν ἔνεργον ὑπηρεσίαν ικανῆς χωρτικότητος τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν «Ηγουμένων Πολιτειών πρὸς ἔξυπητον — ιδίᾳ — τῶν στρατιωτικῆς φύσεως ἀναγκῶν καὶ τῶν φορτίων βοήθειας.

„Ἡ κατὰ μῆνα πορεία τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἀπὸ τὸ 1948 καὶ ἐντεῦθεν δεικνύεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

Μήνες	1948	1949	1950	1951
Ιανουαρίος	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεβρουάριος	104.5	100.5	75.5	164.7
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8	—
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4	—
Μάιος	104.6	99.7	71.4	—
Ιούνιος	99.8	86.7	74.3	—
Ιούλιος	99.4	73.3	78.8	—
Αύγουστος	100.7	70.6	86.6	—
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	89.0	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	95.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	97.6	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	115.7	—
Ἐπήσιος	100.0	82.3	84.0	—

ΤΑΞΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΛΕΜΗΣΣΟΥ - ΒΗΡΥΤΤΟΥ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

Α)π "MENTITEPPANEAN"

Τὸ πολυτελέστερον καὶ ταχύτερον σκάφος τῆς Μεσογείου, ἐκτοπίσματος τόννων 11.770, ταχύτητος 22 μιλλίων, μὲ 186 κλίνας εἰς τὴν Αην δέσιν εἰς μονοκλίνους καὶ δικλίνους καμπίνας, 140 εἰς τὴν Βαν δέσιν καὶ 100 εἰς τὴν Τουριστικήν. Εύρυταται καὶ πολυτελῶς ἐπιπλωμέναι αἴδουσαι κινηματογράφου, χοροῦ, μπάρ, ἐστιατορίου διὰ 186 ἐπιβάτας Αης δέσεως καὶ εύρυτατα καταστρώματα. Είδικὰ μέσα παραλαβῆς καὶ ἐκφορτώσεως τῶν αὐτοκινήτων, εἰδικοὶ χῶροι δι' εύπαδῆ φορτία.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ **ώραι 29.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ **ώραι 56.**

"Εναρξις δρομολογίων 28 Μαΐου 10 π.μ.

Γενικοὶ Ἀντιπρόσωποι: **ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε.**

Πρακτορεῖον Πειραιῶς: **ΣΤΕΦ. ΠΕΣΚΕΤΣΗΣ** Κολοκοτρώνη 112 — Τηλέφωνα 42727, 43596

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Συνεχίζονται αἱ ναυπηγήσεις

Εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα Μπέθλευ μαρτυρούνται πρὸ ἡμέρων διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν δύο «σσούτερ—τάνκερ» τῶν 29.300 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ ταχύτητος 18 μιλλίων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 6.5 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἔκαστον. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι καὶ παράδοσις τοῦ μὲν πρώτου εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952, τοῦ δὲ δευτέρου τοῦ Μάρτιον τοῦ 1953.

—Ἐπίσης παρηγγέλθησαν παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς γερμανικὸν ναυπηγεῖον ἔνος δηζελοκίντονος φορτηγὸν 10.500 τόνων d.w., μὲ κλειστὸν «σσελτερ—ντέκ», μηχανᾶς M.A.N. καὶ μὲ παράδοσιν 1952, εἰς ἄγγιλον δὲ ναυπηγεῖον ἔνος δεξαμενόπλοιον τῶν 25.000 τόνων d.w. Λεπτομέρειαι ἀψόφετῶν τῶν ναυπηγήσεων ἐλέπουν.

—Ἐξ ἀλλοῦ εἰς τὰ ἄγγιλα ναυπηγεῖα «Μπάρτρασ», τοῦ Σάντερ-

λαντ, παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν δύο Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν δύο δηζελοκίντονος φορτηγά, ἐφοδιασθόμενον διὰ τὴν πρώσιν τῶν μηχανᾶς τύπου Ντόξφορδ καὶ κατασκευῆς τῆς «Νόρθ Ήστερ Μαρίν». δυνάμεως 4477 τόππων, αἵτινες θά παρέχουν εἰς τὰ δύο πλοῖα ταχύτητας 13½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 17½ τόνων φιούελ διλ. «Εκαστον σκάφος θά εἰνε τύπου ἀνοικτοῦ «σσελτερ ντέκ» ἡ χωρητικότης θά αύξανεται εἰς 11.630 τόν. d.w., μὲ βύθισμα 28.6 ποδῶν. Δύο γερανοὶ τῶν 15 καὶ 25 τόνων προβλέπονται. Τὰ βαρούλκα θά εἶνε ἀτμοκίνητα, νεωτάτου τύπου, τοποθετημένα ἐπὶ ἔξεδρῶν εἰς τοὺς ίστούς. Δύο βοηθητικοὶ λέβητες θά θεμασινωται ὁ εἰς μὲ τὰ καυστέρια καὶ ὁ ἔπερος μὲ πετρέλαιον. Κατανάλωσις φιούελ διλ, μὲ ειδικὸν μηχάνημα διύλισεως τοῦ καυστού. «Ολα τὰ νεώτερα μηχανήματα ναυπηγίσθωσαν, καθὼς καὶ ρατάρ, θέλουν ἔγκατασταθῆ εἰς ἀμφότερα τὰ σκάφη. Παράδοσις τοῦ πρώτου εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1954 καὶ τοῦ δευτέρου περὶ ἵτα μέσα τοῦ ίδιου ἔτους.

—Η τρόπος του παραγγελθέντος ἀπὸ Ἐλλήνων ἐφοπλιστὴν εἰς τὰ ἱσπανικά ναυπηγεῖα τῆς Ὀζάκας δεξαμενόπλοιον τῶν 18.000 τόνων d.w. ἔτεθη τὴν 15ην Μαρτίου. Η καθιερωμένη ἀπὸ τὴν ἱσπανικὴν παράδοσιν ἴεροτελεστία ἔλαβε χώραν πρὸ τῆς καταστασῆς τοῦ πρώτου Ἐλάσματος. Οι ἱσπανεῖς, ὡς γνωστόν, πιστεύουν διτὶ τὰ πλοῖα ἔχουν ψηχνόν.

Νέαι ἀγάροι πλοίων παρ' Ἐλλήνων

· Ηγοράσθησαν τελευταῖς ἀπὸ Ἐλλήνων ἐφοπλιστὰς τὰ κάτωθι σκάφοι :

—«Βενοϊ» νορβηγικὸν λίμπερτο—τάνκερ, καναδικῆς κατασκευῆς, 7229 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἀντὶ τιμῆς 910.000 δολλαρίων. Θά παραληφθῇ τὸν προσεκῆ Ιούλιον μετὰ τὴν ἑκτέλεσιν «σερεδέη», τιθέμενον δὲ ὑπὸ τὴν παναματικὴν σημαίαν θά μετονομασθῇ «Σηλάγκουν».

—«Norse King» νορβηγικὸν λίμπερτο—τάνκερ, 7246 τόνων γκρός (τοῦ 1943), μὲ ισχυρούσαν τὴν ἐπιθεώρωσίν του, ἀντὶ τιμῆς 575.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Θά παραληφθῇ τὸν προσεκῆ Ιούνιον καὶ θά μετονομασθῇ «Σηντόντζερ». Σημαία Παναμᾶ.

—«Haapriini» νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον, 8066 τόν. γκρός, 12.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935, ἀντὶ τιμῆς 600.000 λιρῶν. Αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ του εἶνε Δῆξελ, συστήματος M.A.N. Τὸ σκάφος θέλει παραληφθῇ τὸν Δεκέμβριον τρέχ. ἔτους καὶ τιθέμενον ὑπὸ τὴν παναματικὴν σημαίαν θά μετονομασθῇ «Σηλάουρεϋ».

—«Kronprinsen» νορβηγικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν, 7076 τόν. γκρός, 10.700 τόνων d.w. (τοῦ 1942) μὲ μηχανᾶς Ντόξφορδ καὶ μὲ κλειστὸν «σσελτερ—ντέκ», ἀντὶ τιμῆς 510.000 λιρῶν. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο παραλαμβανόμενον κατὰ Δεκέμβριον τρέχ. ἔτους, θά μεταφερθῇ εἰς τὴν παναματικὴν σημαίαν καὶ θά μετονομασθῇ «Σηκούνη».

—«Buccinot» νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον τύπου «T.2», 10.448 τ. γκρός, (τοῦ 1943), ἡγοράσθη μὲ σμερσούσαν παράδοσιν, ἀντὶ τιμῆς 825.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ ἔν λόγῳ τάνκερ εἶναι προνιαυλωμένον «τάιμ πατέρε» πρὸ δο. 3, μέχρι τοῦ Φεδρουσάριου 1953.

—«Kong Haakon VII» δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγόν, τύπου «Ντόξφορδ», 5326 τόν. γκρός, 10.500 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 550.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν τὸν προσεκῆ Ιούνιον. Θά τεθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

—Νορβηγικὸν «λίμπερτο» ἡγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 960.000 δολλαρίων καὶ μὲ παράδοσιν τὸν Ιούνιον τρέχ. ἔτους, ὡς μάς γράφουν ἐν Νέας Υόρκης. Κατὰ τὰς ἐντεύθεν συμπληρωματικὰς πληροφορίας μας πρόκειται περὶ τοῦ λίμπερτο «Rimpa» 7221 τ. γκρός (τοῦ 1943).

—Ηγοράσθη ἀκόμη παρ' Ἐλλήνων μὲ παραλαβὴν εἰς Ρόπτερωντος τοῦ Απριλίου καὶ ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν, τὸ δύλαυδικὸν φορτηγόν «Kelbergén» 4823 τόν. γκρός, 8250 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1914. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο θά ψύφσῃ τὴν παναματικὴν σημαίαν.

—Ηγοράσθη, τέλος, παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 575.000 λιρῶν καὶ θά παραληφθῇ τὸν προσεκῆ Ιούλιον, τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Fagerfjell», μὲ δύο καταστρώματα, 8072 τόν. γκρός, 12.585 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935, μὲ ἐπιθεώρωσιν τοῦ 1951.

Πωλήσεις φορτηγῶν σκαφῶν

Τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ακρόπολις» 5244 τόν. γκρός, 9175 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1928 ἐπωλήθη πρὸ μηνὸς εἰς τὰ ἱσπανικά φορτηγά. Η τιμὴ τῆς πωλήσεως του δὲν ἔγνωσθη.

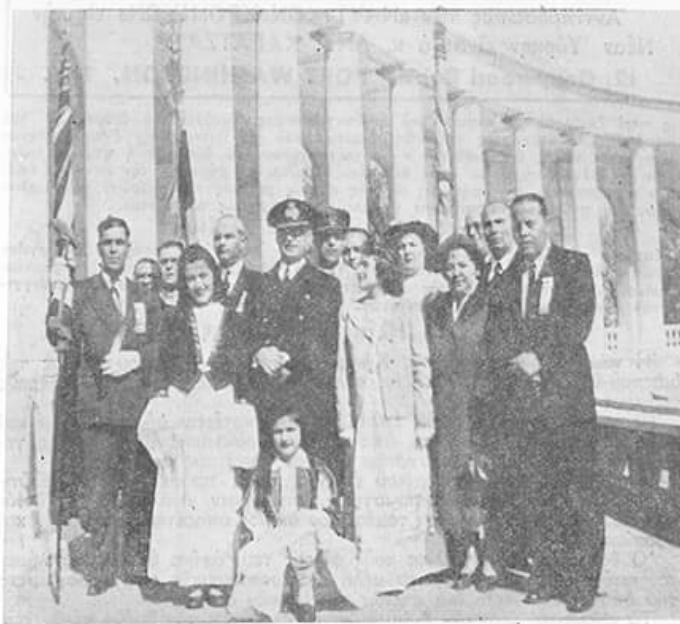
—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Níκη» (ex «Κρισταλλίνα», ex «Χαδόπτη») μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «σσελτερ—ντέκ» 4386 τόν. γκρός, 8137 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ σερδέην τοῦ 1949, ἡγοράσθη παρ' ἱσπανικήν ἐφοπλιστήν ἀντὶ τιμῆς 666.000 δολλαρίων καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς ἱσπανικὸν λιμένα.

—Ἐπωλήθη ἀκόμη εἰς ἱσπανικὰς καὶ τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Αουρόρα Μπορεάλια», ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, 5114 τόν. γκρός, 7500 τ. φορτίου περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1919. Τιμὴ 460.000 δολλαρίων. Η ἀγορά ὑπόκειται εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς ἱσπανικῆς Κυβερνήσεως.

—Ἐπωλήθη, ἐπίσης, εἰς ἱσπανικὰς ἐφοπλιστάς, ἀντὶ μὴ γνωσθέσης τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν εἰς ἑνακτινικὸν λιμένα, τὸ ἡλληνικὸν πλοιοκτησίας παναματικὸν φορτηγὸν «Δρυάς» 5905 τόν. γκρός, 8373 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1922.

—Τὸ ὑπὸ ἄγγιλην σημαίαν φορτηγὸν «Αλέξανδρος T.», μὲ ἔν κατάστρωμα, 1791 τόν. γκρός, 2825 τόνων d.w., μὲ ἐμφόρτον βύθισμα 18 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδέην τοῦ 1948, ἐπωλήθη παρὰ

ΕΙΣ ΤΑ ΠΡΟΠΥΛΑΙΑ ΤΟΥ ΑΓΝΩΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΙΩΤΟΥ



Κατὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ στεφάνου ἀπὸ μέρους τῶν ἐν Νέᾳ Υόρκη ἐκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὸν «Αγινωστὸν Αμερικανὸν Στρατιώτην».

τῆς ἑταῖρίας «Α. Γ. Τσαβλίρης» (τοῦ Λουδίνου) εἰς Νορβηγούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν.

—Ἐπίσης παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Α. Γ. Τσαβλίρης» (τοῦ Λουδίνου) ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Ανδρέας Τ.» 4687 τόν. γκρός (τοῦ 1925) εἰς ἱσπανικὸν ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 220.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν τὸν προσεκῆ Σεπτέμβριον εἰς ἑνακτινικὸν λιμένα.

—Εἰς ἱσπανικὸν ἐφοπλιστάς ἐπωλήθη πρὸ καιροῦ καὶ τὸ παναματικὸν «Παρίτια Μπάταις» 6230 τόν. γκρός (τοῦ 1921), ἀντὶ τιμῆς 360.000 λιρῶν.

—Τέλος τὸ ὑπὸ παναματικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Ατλάντικ ΙΙ.» 8207 τόν. γκρός, 12.500 τόν. d.w. (τοῦ 1921) ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 1.350.000 δολαρίων, μὲ ἀμερικανικούς παράδοσιν. Οἱ ἀγραστοί του θά τὸ μεταφέρουν εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

Δύο φορτηγὰ πρὸς διάλυσιν

Τὰ ὑπὸ ἄγγιλην σημαίαν μικρὰ φορτηγὰ «Κλαΐρη Τ.» 439 τ. γκρός (τοῦ 1912) καὶ «Μαριάνθη» 700 τ. γκρός (τοῦ 1921), ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἡμερήσιαν Τύπου, διτὶ ἡ καταβολὴ καὶ τὴς β' δόσεως τοῦ φόρου τῶν πλοίων τοῦ ἔτους 1949, συνεχίζεται κανονικῶς. Μέχρι τῆς 30ῆς Μαρτίου είχον καταβληθῆ εἰς συνάλλαγμα ποσὰ ἀντιστοιχούντα πρὸς 12.5 δισκετατομύρια δραχμῶν.

Οἱ φορολογίαι τῶν πλοίων

· Έκ τῆς ὑπὸρεσίας φορολογίαις μηχανοκινήτων πλοίων τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν ἀνεκοινώθη, εἰς διάψευσιν πληροφορίας ἀναγραφεῖσης εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον, διτὶ ἡ καταβολὴ καὶ τὴς β' δόσεως τοῦ φόρου τῶν πλοίων τοῦ ἔτους 1949, συνεχίζεται κανονικῶς. Μέχρι τῆς 30ῆς Μαρτίου είχον καταβληθῆ εἰς συνάλλαγμα ποσὰ ἀντιστοιχούντα πρὸς 12.5 δισκετατομύρια δραχμῶν.

Οἱ ἀπόπται τῶν Σχολῶν Μηχανικῶν

Δι' ἀπόφασεως τοῦ δὲν ὑπουργού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡρισθησαν ἐπόπται τῶν ἀνεγνωρισμένων ιδιωτικῶν Σχολῶν Μηχανικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ οἱ καταθῆσαι: Τῆς σχολῆς Ηφαίστους ὁ πλοιαρχὸς μηχανικὸς τοῦ Β. Ν. κ. Διλεζάνος, τῆς σχολῆς «Ἀπόστολος» Παύλος ὁ δύντιπλοιάρχος μηχανικὸς τοῦ Β. Ν. κ. Ψύχας, τῆς σχολῆς «Ηρων» ὁ ἀντιπλοιάρχος μηχανικὸς τοῦ Β. Ν. κ. Α. Λέοντας, τῆς σχολῆς «Πετραίου» Συνθέτους ὁ πλοιαρχὸς λιμενικὸς κ. Ξεν. «Ἀντωνιάδης», τῆς σχολῆς «Ἀρχιμῆδης» ὁ πλωτάρχης λιμενικὸς κ. Ξεν. «Ἀντωνιάδης», τῆς σχολῆς «Προμηθέου» ὁ πλωτάρχης λιμενικὸς κ. Αντ. Δευποτάκης καὶ τῆς σχολῆς τῆς «Ενώσεως Μηχανικών Ε. Ν.» ὁ πλωτάρχης λιμενικὸς κ. Αντωνόπουλος.

Ἐπίδομα μεταξύ τοῦ συνταξιούχου

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπεράσπισεν, διτὶς, χορηγήση ἡμίσειαν σύνταξην εἰς τοὺς συνταξιούχους του, ὡς ἐπίδομα, ἐπ' ἑκάστηρι τῶν ἔφορων τοῦ Πάσχα.

Η ἀντικατάστασις τῶν διπλωμάτων

· Εδημοσιεύθη Β. Δ., διὰ τοῦ ὅποιος οἱ κάτοχοι οἰσουθῆστε διπλώματος ἡ πτυχίου ναυτικῆς ικανότητος ἐπὶ τοῦ δημοτοῦ ἔχει ἐγγραφή κατὰ τὴν ἔκδοσιν του παραπτηρού.

KARACHI - PAKISTAN (INDIA)

AGENTS STEVEDORES - SHIP CHANDLERS AND GENERAL CONTRACTORS

N. S. MARATOS

Address: VARIAWA LODGE, SEAFIELD ROAD

Cable Address: «PROMETHEUS»

KARACHI - PAKISTAN

· Ο Οίκος μας ἔγγυᾶται τὴν μᾶλλον ικανοποιητικὴν ἔξυπηρέτησιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἰδῆ Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν Ελληνικῶν καὶ ζένων πλοίων.

· Εἰμεθα ἀρτίως διωργανωμένοι δι' ἀνάληψιν. Πρακτορεύσεων καὶ φορτοεκφορτώσεων.

· Η προτίμησίς μας ἔξυπηρετεὶ τὸ συμφέρον σας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

Αντιπρόσωπος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» εἰς τὴν
Νέαν Υόρκην είναι ὁ κ. ANT. KAPATZAS
12, Graywood Road. PORT WASHINGTON, N.Y.

σις περὶ ἐπιδημήσεως περιορισμοῦ ἡ ἀπαγορεύεσσα, δυνάμει τοῦ ὅρμου 20 τοῦ Νοεμβρίου Διατάγματος τῆς 10ῆς Μαΐου 1946 καὶ οἵτινες δὲν ἀντικατέστησαν τοῦ μέχρι τοῦ, ὑπορρέουνται ἡ ἀντικατάστηση τοῦ διτίλωμα ἡ πτυχίου τούτου μέχρι τῆς 3ῆς Δεκεμβρίου 1952 διὰ νέου τοιούτου μὴ φέροντος τὴν κατὰ τὰ ὄντατέρω περιοριστικὴν ἔγραφον. Αἱ εἰς τὰς οἰκείας μερίδας τῶν μητρώων τῶν διπλεμάτων καὶ πτυχίων ἀναγραφεῖσιν σχετική παρατηρήσεις ὀκυροῦνται.

Πρὸς διεύκολυντιν τῶν πλοίων

Κατόπιν προτάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Συγκοινωνῶν μελέταις ἡ ἐγκατάσταση εἰς τὸ Ήράκλειον τῆς Κρήτης παροκτόν Σταύρου 'Ασυρμάτου, χάριν τῆς ἔμπρεπτησεως τῶν εἰς τὸν ἑκάτην λιμένα προσεγγίζοντων ποντοπορῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν.

Ἡλίας Ζενζεφύλλης

Ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια τῆς Κάσσου ἐστερήθη ἐπιλέκτου μέλους τῆς διὰ τοῦ θάνατον τοῦ Ἡλία Ζενζεφύλλη, ἐπελθόντος εἰς ἡλικίαν πλήρους δράσεως.

Πλοιαρχεύσας ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν, μὲ τὴν ἀνωτέραν μόρφωσίν του καὶ μὲ τὴν σπάνια προσόντα, τὰ ὄποια τὸν ἔχαρακτήριον, ἔχαιρε τῆς γενικῆς ἐκτίμησεως καὶ τῆς ἀγάπης πάντων, διότι τὸν ἔγνωριζον.

Ἀποσυρθέεις τοῦ πλοιαρχικοῦ ἐπαγγέλματος προσέφερε τὸν πολύτιμον τείραν του εἰς τὴν ἔφοτιστικὴν ἐπιχείρησιν, ἀναλώσας τὰς δυνάμεις του εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, τὸν ὄποιον ὑπέρτεττος με πιστοῖς καὶ ἀφοσίσιον.

Οὐ θάνατός του κατέθλιψε τοὺς φίλους του, ἀφῆκε δὲ δυσαναπλήρωτον κανόνην εἰς ἐπίλεκτα μέλη τῆς ἔφοτιστικῆς οἰκογενείας, μετά τῶν ὄποιων συνεδέσθη διὰ στενῶν συγγενειῶν διεστικῶν.

Τὰ εναυτικά Χρονικά συμμερίζονται διλοφύχως τὸν βαθὺν πόνον των.

Καταθέσεις ἀπολεσθεντῶν ναυτικῶν

Εἰς διαφόρους Τραπέζας τοῦ Χάλιφους ὑπάρχουν οἱ κοτωτέρω καταθέσεις ἀπολεσθεντῶν κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ναυτικῶν μας. Εἰς τὴν Canadian Bank of Commerce: Νικόλαος Ρόμφος (Κύμαλος) δόλ. 9824.96, Εὐάγγελος Κουνιστούως τῆς 770.32, Δ. Παπαϊωνάν (Αὐλών) 2935.91, Δημ. Ν. Πάπας (Χίος) 232.75, Γεωργίος Φωτιᾶς (Θουάνης Χίος) 1634.72, Ἰωάνν. Α. Ψώρης 396.00, Ἰωάννης Χαρούδος 648.76, Δημ. Κατσουλῆς (Λακωνία) 447.34, Πολυχρόνης Σαρῆς (Πειραιεὺς) 226.87, Εὔθημος Μαυράκης (Πειραιεὺς) 446.34, Κ. Ἐλ. Πατέρας (Οινόστη Χίος) 588.99.

Εἰς τὴν Bank of Montreal: Ἰωάννης Χατζηδασίλης 1640.36, Χρήστος Σαρῆς 466.22, Νικόλαος Βεραγγής 390.53.

Καὶ τέλος εἰς τὴν Royal Bank of Canada: Νικόλαος Σπηλιώτης 11.47, Πούλος Θωμάς 229.43, Βασίλειος Λεοντάρεως 485.21.

Τοὺς ἔνδιαφρεμένους κληρονόμους τῶν ἀνωτέρων καταθέσεων δύνατοι νὰ ἔξυπερτησῃ ὁ προστάτης τῆς Ὀρδοῦ Εὐαγγελίου 'Ἐλληνικῆς Κοινότητος Χάλιφας (τῆς Νέας Σκωτίας) αἰδ. Μαυρομάρας, σύντινος ἡ δύνοις ἔχει ὡς ἔξης: Rev. Ant. Μανγομάρας 312 South St. Halifax N. S., Canada

Μεταβολαι εἰς τὰ Νηολόγια Πειραιῶν

Τὸ πτκ «Ἐργαπαναγήτης» 171 τόν. γκρός, ἐπωλήθη ὅπο τὸ Ν.Ι.Κ. Μαυριδόγλου εἰς τὸν Ἰω. Α. Ζηρούδουν ἀντὶ τιμῆς 139.5 ἔκατον. δραχμῶν.

—Τὰ 16 2/3 τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπηλοποίου «Μεσσαρία» 455 τόν. γκρός, ἐπωλήθησαν ὅπο τὴν κ. Σγουρήν Δ. Θωμάδην εἰς τὸν Παν. Ἀγ. Στεφανήν ἀντὶ τιμῆς 42 ἔκατον. δραχμῶν.

—Τὰ 50% τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀπηλοποίου «Πίνδος» 421 τόν. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν Ηπειρωτικὴν Ἀτριπλοίαν εἰς Π.Π. Πατομάνδρας Α.Ε. εἰς τὴν Παν. Δ. Παπαϊωνάν, Ἰω. Δ. Τρύπον, Γεράρ. Ν. Βατικιώτην καὶ Μάνθον Π. Βέτταν ἀντὶ τιμῆς 294.450.000 δραχμῶν.

—Τὸ ἀδιευθύνοντος Αἴλουρων 73 τόν. γκρός, ἐπωλήθη ὅπο τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον εἰς τὸν Εύαγ. Γ. Μιχαλέτον ἀντὶ 304 ἔκατον. δραχμῶν.

—Τὰ 25% τοῦ πλειάρχου 249 τόν. γκρός, ἐπωλήθη ὅπο τὸν Κ. Κουτούζαλην εἰς τὸν Ν.Ι.Κ. Τσιρτόπον ἀντὶ 65 ἔκατον. δραχμῶν.

Μετονομασίαι πλοίων

Τὰ πλοῖα τοῦ Ο.Δ.Σ.Υ. «Πήγασος» (όρμασταγώγον) καὶ «Ποστιτίλιον» (κορδέττα) ἐνταχθέντα εἰς τὴν δύναμιν τῶν μαχίμων μονάδων τοῦ Β. Ν. μετωνομάσθησαν «Ἄισσος» τὸ πρώτον καὶ «Μαχήτης» τὸ δεύτερον.

—Ἐπίσης ἡ κρατικὴ κορδέττα «Χανιά», ἡτοις ὡς χρησιμοποιήθηται ἐφεξῆς διὰ τὸν ἀνεφοδισμὸν τοῦ φαρικοῦ δικτύου τῆς χώρας, μετωνομάσθη «Στυλιανὸς Λυκούρης».

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὸ ὄποτελεσμα τοῦ διαγνωσμοῦ διὰ τὸν πάλην τῶν ἐπτά κρατικῶν πλοίων, περὶ τῶν ὄποιων ἀνεγράφουν εἰς τὸ προγράμματον τῶν τεῦχος μας, δὲν ἔνεκριθη ἐπὶ δύναμι τῶν τελευταίων πλειστονῶν. Καὶ ἀποφασίστηκεν τὸν Υπουργικὸν Συμβούλιον διαγνωσμοῦς θὰ ἐπαναληφθῇ πρὸς ἐπίτευξιν μείζονος τιμῆς.

—Ἐπίσης ἡ ἀποστολὴ παρὰ τὸν Ο.Δ.Σ.Υ. ἡ ἐπαναληφθῆσας τοῦ διαγνωσμοῦ διὰ τὴν ἐποίησην τοῦ ἀργούντος εἰς Γένοβαν κρατικοῦ φορτηγοῦ «Σίμον, φῶν Ούτρεχτ» 4949 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

—Τὰ ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων ἔφοτιστῶν δύο κινεζικοὶ λίμπερτες, παραληφθέντα εἰς Χόκη Κόρκ ἐπέθησαν ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθησαν «Ἄζιαν» καὶ «Μαρία Τερέζα». Εἰσαντον τούτων εἰνεὶ 7224 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσαντας 1943.

—Τὸ ἀγορασθέντα πρὸς καιρούν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Πιενούοιδ» 7281 τόν. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθέν προσφάτως ἐν Ἀγγλίᾳ μετωνομάσθη «Σάιντ Νικόλας» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας.

—Ἐπίσης τὸ πρὸς καιρούν ἀγορασθέν παρ' Ἐλλήνων παναμαϊκὸν τάνκερ «Μαρία Λετίσια Γ.» 8624 τόν. γκρός (τοῦ 1926) μετωνομάσθη «Βαρδάρα»—«Αννα» καὶ πορεύεται ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

—Τὸ ἀγορασθέντα ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων (ἐταιρία «Κάνοπους») ἀγγλικὸν φορτη-

γόν «London Dealer» 7579 τόν. γκρός (τοῦ 1941) παραληφθέν μετεφέρθη εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «Κένταυρος».

—Τὰ προσφάτως ἀγόρασθέντα παρ' Ἐλλήνων καὶ τεθέντα ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγό «Βαίρεια» 7198 τόν. γκρός (τοῦ 1944), «Μύκονος» 3528 τόν. γκρός (τοῦ 1916) καὶ «Πάτσε» 5937 τόν. γκρός (τοῦ 1926) ἀνήκουν κατὰ σειράν εἰς τὰς ἑταῖριας «Λάζ Κρούτσες», «Σάντα Βαρδάρα» καὶ «Πόθο».

—Ἐπίσης τὸ νεοσύγορασθέν φορτηγὸν «Νικόλαος Α.» 4949 τόν. γκρός καὶ τὸ τάνκερ «Βαλιέντε» 10.449 τόν. γκρός, ἀνήκουν εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Βαλιέντε» (τῆς Μονρέβιας) τὸ δεύτερον.

—Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινε τὴν πώλησιν εἰς ἀλλοδαπούς «Κένταυρος».

—Ἐπίσης ἡ ἐνέκριψη ἡ εἰς ἀλλοδαπούς πώλησις τοῦ φορτηγοῦ «Άγιος Διονυσίος» (ex «Πρέινεν») 2084 τόν. γκρός (τοῦ 1906).

—Η τιμὴ πωλήσεως τοῦ παναμαϊκού φορτηγοῦ «Πλόδερ» 9479 τόν. d.w. (τοῦ 1920) μετερέθη τοῦ 1949 καὶ με κατανάλωσιν πετρελαίου, ἷστο ὑπὸ 9.000 λιτρῶν.

—Τὸ παληθὲν πρὸς καιρού εἰς ίνδους ἐφοπλισθεὶς ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας (ὑπὸ ἀγγλικῶν σημαιῶν φορτηγὸν «Σάν Τζεράρτ») 4672 τόν. γκρός (τοῦ 1920) μετωνομάσθη «Σίνα-Shambhili».

—Τὸ ἀγορασθέν παρὸς τῆς ἑταῖριας «Ανδροξ» κανονικὸν φορτηγὸν «Lake Babine» 7164 τόν. γκρός (τοῦ 1943) μετωνομάσθη «Αλούσινεντ».

—Εἰς τοὺς πινακάς μας προσέθη καὶ τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας ὄντου πλημμέρη «Μίλερπ».

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΚΥΡΗΝΑ-ΙΚΗ» ή εἰς «Semper Paratus» (840 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919): Τὸ ἐν λόγῳ ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας παναμαϊκὸν σκάφος, ἀνήκων εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σάν Κωνσταντίνο», ἀπωλέσθη μεταξὺ «Ἐλ Ντάρπας» καὶ Μάρσας Ματρούχ κατὰ τὸ τελευταῖον τοξιδίον του ὅπο τορπέον διὰ τοὺς λιμένας τῆς Κυρηναϊκῆς Αεροπλάνου, καὶ πλοιάριον ἀνέποιντον εἰς τὰ εἰνοικά τῆς Μάρσας Ματρούχ επιπλέοντα συντρίμματα τοῦ σκάφους, ἐνῷ καὶ εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Αφρικής ἐξερράθη τὰ πλόματα πέντε ναυαγών, τῶν ὅποιων ἡ ταυτότης δὲν ἔχειρισθεί. Τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους ἐξ 16 ἀνδρῶν, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ τρεῖς δέλλεροι, ἀπολέσθησαν. Οἱ ἐπιβαίνοντες «Ἐλλήνες ναυτικοί» ποστοί οἱ τρεῖς δέλλεροι, οἱ πατέρες Πασχάλης πλοιαρίου, Η. Πασχάλης ὑπάρχος, Χρ. Ζάκας α', μηχανικός, Σ. Κιούρκος β', μηχανικός, Ζ. Γιαλούσης δόκιμος μηχανικός, Ν. Κωνσταντίνος τροφοδότης, Παπαγεωργίου μάγειρος, Α. Πλατώνης ναύτης, Ι. Πολυκαρπίδης καὶ Ε. Ψερρός θερμαστής.

«ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» (ταναρ., ἐπιβατήγον, 622 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1914):

«Εθνικόθισθιαν» τοῦ 30ην Μαρτίου εἰς τὰς ἁκτὰς τῆς Λίμνης κατὰ τὴν διορίαν των διεργασίων τοῦ πόλεμου εἰς ἕδαφος οὐδέποτε εἰς πόλεστα τοξιδίον του ὅπο τορπέον διὰ τοὺς Τακοράντης διὰ Βόρα, Αμερική.

«ΑΡΓΩΣ»: Εγένετο πρὸς καιρού εἰς Ράς Τανούρα ζημίας ἐκ προσκρούσεως ἐπ' αὐτοῦ εἰνὸς ρυμουλκοῦ. Αἱ πορειαὶ εἰποδεύσαντες εἰς τὸν πόλον του σώσασθαι τοὺς επιβαίνοντας.

«ΑΣΤΡΟΣ» (ταναρ., δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς Δουγκέρην μὲν ζημίας εἰς τὸ μηχανικό του πηδαλίου του. Διὰ τὴν ἐπισκεψίην την θάλασσαν μεταξύ του Σουέζου καὶ της Λίμνης την πλάτην της θάλασσας.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: Κατευθύνομενον ἐξ Βορ. Αμερικῆς εἰς Αρμέρσαν προσφράζειν εἰς τὸν πόλεστα τοξιδίον την θάλασσαν την πλάτην της θάλασσας.

«ΖΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» (ταναρ.): Κατέπλευσεν εἰς τὸν πόλεστα τοξιδίον την θάλασσαν την πλάτην της θάλασσας.

«ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ»: Εδοθεσούν διὰ Λήθη μὲν φορτίου ἀφραδοσίτου ἀπόδισσον εἰς Νότορ, λόγω ζημιῶν εἰς τὸ μηχανικό του πηδαλίου του. Επισκευαὶ διεζημόθησαν καὶ τὸ πλόον αὐτοῦ συνέχισε τὸν πλόον του.

«ΕΠΟΡΤΑΣΤΑ»: Κατά τὸν πλόον του διὰ Τόπτερον διὰ Φίλαδελφειανής ὑπέστησεν.

«ΚΑΤΕΠΙΝΑ» (ταναρ., 491 τόν. γκρός): Απὸ Κόρδιφ δι' Αλεξανδρείας κατέφυγε εἰς Λεῖσσος, λόγω τρικυμίας, μὲν ζημίας εἰς τὴν τροφοδοτικὴν ἀντίλιον.

«ΜΑΙΡΗ» (λίδερ.): Επεκσκευασθεὶς εἰς Χούστον ζημίας, τὰς διοτίος ὑπέστησεν.

«ΜΑΙΩΤΙΣ»: Κατά τὴν ἐφόρτωσιν φορτίου πολεμούντης την θάλασσαν την πλάτην της θάλασσας.

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (ταναρ., δεξαμ.): Κατέπλευσεν εἰς Κόμπη μὲν ζημίας εἰς τὴν θαλασσοτοποραγή. Διετόχη διπεδώσασιν.

«ΣΗΤΡΕΖΑΡ» (ταναρ.): Κατέπλευσεν εἰς Κόριπ μὲν ζημίας εἰς τὴν θαλασσοτοποραγή.

«ΧΡΥΞ» (Κοσταρίκας): Προερχόμενον ἐξ Βαγκούδερ, Εμφόρτον, διὰ Χούστον της Περούβιας πρὸς ἐπισκεψίην ζημιῶν της ἡλεκτρογεννητρίας.

—Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εξωτερικοῦ: «ΕΝΙΟΝ»,

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD.}

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασια.

Αντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν κρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Εργοστασίων τῆς Αγγλίας, χρονομοτοιουμένων ἀπὸ τῆς τρόποδος μέχοιτων κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

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

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεὶ Ακτή Ποσειδώνος 28, τηλέφ. 41-479
 » » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Η ναυλαγορά

Η ναυλαγορά δέν έσημεισες αξιολόγους μεταπτώσεις κατά τό δεύτερον ήμισυ του Μαρτίου. Οι ναυλωταί, παρά τας άναγκας των, δέν έπληρναν υψηλοτερους ναυλους, ούτε δέ ή όγορα και μετα τας έφορτων του Πάσχα δέν έπρεσσήν ανατιμητικός. Σημειωτέον, ότι κυριωτέρως άγορασται των μεταφορέων φορτίων είναι αι κυβερνήσεις διαφορών χωρών, αι όποιαι και έχουν την εύχερειαν να περιμένουν την προσφοράν χωρητικότης, παρά να στέρουν εις την πληρωμήν ανωτέρων τιμών. Τα κράτη αφ' έτέρου του χρέδιου Μάρσαλ βασίζονται σχέδουν απούτος έπι της αμερικανικής υποσχεσίας, σχέδουν έπι τησ εθνών ένη μητρεσιά τάσσουν σκοφή εις τον κρατικού έφερδου στόλου, δύο θα χρειασθων, δύο θα συγκρατηθων αι τιμαι εις τα έπιπεδα της W.S.A. δια τα αμερικανικά τρόπεις και 2 δολ. ολιγώτερων δια τα ξένα. Αι Ίνδιας έξοκολουσιν να είνε τη πλεον επικερδής περιοχή, επ' έσχατων δέ και το Πειτ. Ο Ειρηνικός δέν πρωσισταις βελτιωτικά τινα, ένω και θ τομεις του Βορ. Ατλαντικού περιμενεις αρέπαλτος.

Το Χάρτιον ρόδης (γαλανόβραχος) έπληρνε 2, 3 και 4 συνεχη ταξίδια δι'. Αμέρσαν—Ρόττερνταμ δολ. 10.85 έως και 13.75, με ένορξην Μάρτιον έως και Μάιον, δι' απλά δέ ταξίδια δολ. 14.50 δια Ρόττερνταμ, 13.50 δι' Ιταλίουν, Απρίλιουν και 17.25 δι'. Αργεντινή, Ιούλιουν. Δι' Αύγουστου δολ. 16 δια Μπουένος Αύρες. Μετά το Πάσχα έκλεισθων σκόφη δι' Αμβούργον 13.75, Αμβούργον 14.25, Δανίαν 16, Απρίλιουν και δια Μπουένος Αύρες 17 δολ., Μάιον. Έκ Κόποιν (οιτηρά) δι'. Ιρλανδίαν (άμερικ. σκάφη) δολ. 19.50, Μάιον και θειον δι'. Αγγλίαν 143)—, Απρίλιουν.

Ο Βόρ. Ειρηνικός (οιτηρά) δι'. Ίνδιας εις τα 172)6. Από Βρετ. Κολομβίαν (ξυλεία) δι'. Αγγλίαν δολ. 25.25 φιο, Ιούνιον και από Λόγκ Μπήτη (μεταλ.) δι'. Ιαπωνίαν 14.50, Απρίλιουν. Αι ζαχαρείς Κούδας διά Ρόττερνταμ δολ. 21.85, Μάρτιον, Αγγλίαν 22.75, Απρίλιουν και 22.50, Μάιον. Διά γεννημάτα έπληρνωσαν από Χαλιφάδι δια Κωνσταντινούπολιν και Συρτήν δολ. 22.50, Απρίλιουν και από Αγούν Λαρέντιον διά Δυτ. Ιταλίου δολ. 14.50, Ιούνιον.

Το Πλέιτ με ποιάν τινα ξωρητήτα, ικανή δέ χωρητικότης έκλεισθη πρό του Πάσχα από Σάν Λορέντζο δι'. Αμέρσαν—Ρόττερνταμ 132)6, Σουηδίαν 165)— και από Ρούσορ δι'. Αμβούργον 136)3, Απρίλιουν. Αι πρωται μετα το Πάσχα ναυλώσεις από Σάν Λορέντζο διά Σουηδίαν έκλεισθων εις τα 155)— και δι'. Ίνδιας εις τα 162)6, Απρίλιουν.

Η Μεσόγειος άμετάδηλητος. Διά φορτία άλατος έπληρνωντο από Τουρκίαν δι'. Ισπανίαν δολ. 21 και από Αθέν 135)—, Μάιον—Ιούλιον. Η Μαύρη Θάλασσα (οιτηρά) υπέχωσαν εις τα 82)6 δι'. Αγγλίαν και 80)— δι'. Αμέρσαν—Αμβούργον Μάιον.

Οι ηλικίες τομεις με άθονιαν διαταγών και στομερότητα εις τους ναύλους, λόγω προσφοράς διαθεσίμου τοννάζ. Από Πεπελ δι'. Αγγλίαν (μεταλ.) 80), Μάιον και από Μορμούρα δι'. Ιαπωνίουν δολ. 28. Γαλανόβραχος από Λορέντζο Μαρκές διά Πόρτ Σουδάν 97)6, Μάιον και από Καλκούταν δι'. Αλεξανδρειαν 135)—, Απρίλιουν και Δανίαν 162)—, Ιούνιον. Από Νταλύν (σόγια κ.λ.π.) δι'. Αμέρσαν 200)—, Αμβούργον 205)—, μετα το Πάσχα, θμως, έγενοντο δεκτά τα 180)— δι'. Αμέρσαν, Μάιον. Η Αυστρολία (άλευρα) έπληρναν 135)— διε Κεντάνην, Ιούνιον και δι'. Αγγλίαν (οιτηρά χώμα) 160)— δι'. Ιούλιον μέχρι Σεπτέμβριουν και 155)— διά Νοέμβριον. Μετά το Πάσχα έκλεισθων σκάφη (σινη εις σάκκους) δι'. Αγγλίαν εις τα 167)6, Μάιον—Ιούνιον και δια Μπετέρα εις τα 100)— Ιούλιον.

Οι γαλανόβραχες Αγγλίας—Κόντινεν με ζήτησην χωρητικότης. Από Τάιν δι'. Αδελαιδα 60)—, Απρίλιουν και δια Νέονδαν 37)6, Μάρτιον. Από Ρόττερνταμ διά Δυτ. Ιταλίουν 42)—, Απρίλιουν και Ελλάδα 50)—. Τρία ξένα μικρά σκάφη έκλεισθων έξι Αμέρσαν (λιπάσμα) δι'. Ελλάδεις εις τα 60)— φιο.

Πρόσφατοι ναυλώσεις εταίμ—τοσάρτερς και δι'. άπωτέρας ήμερομηνίας ένισχουν την άποφιν, δις το ύπεδαφος της ναυλαγοράς είναι σταθερών και ίση η προσφορά διά τους έρχομένους μήνας είναι λιαν ικανοποιητική δια τους έφοπλιστάς. Αμερικανικόν. λ. χ. βίκτορη έναυλωσή με παράδοσην εις Αγγλίαν δι'. έξι μήνας εταίμ—τοσάρτερα, αντι 72.500 δολ. τον μήνα, ένω ελίμπετρα έπληρνθη 6 δολ. δι'. έξι ένω οκτώ μήνας. Δι'. Αγγλίουν έναυλωσή σκάφος διά γαλανόβραχος από το Χάρτιον ρόδης διά Μπουένος Αύρες δολ. 16 τον τόνων και δια 4 συνεχη ταξίδια από Απρίλιουν δολ. 18, με 25 σύντης ήλιγωτερων δι'. έκαστον από τα έπανω ταξίδια.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν Ιταλίου δολ. 13.50 δια α', ταξίδιον και 13.25 διά β', ταξίδιον, έκαστης Μόρτιουν—Απρίλιουν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμπετρί) έκ Χάρτιον ρόδης 9400 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν Ιταλίουν (δύο συνεχη ταξίδια) δολ. 14 διά το α'. ταξίδιον και 13.50 διά το β'. ταξίδιον, ένωρεις 9—30 Απρίλιου.

«ΕΚΟΡΣΑΙ·Π.» (λιμπετρί) έπω άνω λιμένας Πλέιτ μετά έπληρνε φορτίουν διά Νεκοτάεν ή Μπάιον 177)6, όφιον πλήρες φορτίουν από το Χάρτιον ρόδης διά Μπουένος Αύρες 9000 τόν. γεννημάτων διά δυτική θάλατταν ίνδιαν 175)—, έξι συμπληρωσιν έκ Μπάχιας Μπλάγκας 177)6, όφιον πλήρες φορτίουν από το Χάρτιον ρόδης διά Μπουένος Αύρες 175)—, ένω δύο λιμένας έκφορτωσεν 2)6 έξτρα, φορτωσι 15 — 30 Απρίλιου.

«ΟΛΓΑ» (σημ. Κοστορίκας) έξι Αμέρσαν 4000 τόν. γενικών ειδών διά Χάιφαν διά Αδίσ 71)— φιο, φορτωσι Μάρτιον—Απρίλιου.

«ΘΑΡΡΟΣ» έκ Σιγκαπούρης 6500 τόν. δρύζης εις σάκκους διά Μαυρίκιον 100)— φιο, φορτωσι Μάρτιον—Απρίλιου.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ» (παναμ.) από Νταλύν 9500 τόν. σόγια δι'. Αμέρσαν ή Ρόττερνταμ 200)—, όφιον Αμβούργον 205)—, φορτωσι 15 — 30 Απρίλιου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμπετρί) έκ Μπέριαν 9000 τόν. μεταλλεύματος χρωμίουν διά Νόρδερν ρέιντ 6000 δολ. 17.45, φορτωσι 15 Ιουνίου—25 Αύγουστου.

«ΠΙΟΝΕΡ» (όνδωρη) έξι Αλεξανδρειας ή Πόρτ Σαΐδ 7500 τόν. δρύζης και 2000 τόν. γενικών ειδών δι'. ένω λιμένας Ιπανίας 130)9, φορτωσι 23 Μαρτίου — 3 Απρίλιου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ» έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι'. Αμβούργον δολ. 14.25, όφιον Κίελον 14.50, φορτωσι 1—15 Απρίλιου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» έκ Χάρτιον ρόδης 10.000 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 13.75, όφιον Αμβούργον 14.25, φορτωσι 19—31 Μαρτίου.

«ΨΑΡΑ» έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικήν Ιταλίουν (δύο συνεχη ταξίδια) δολ. 14, το α', ταξίδιον και 13.50 το β', έκορις Απρίλιου.

«ΑΓΑΘΩΝ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9200 τόν. γαιανθράκων διά Λάς Πλάμας 100)—, με 1000 τόν. έλευθεράν έκφορτωσιν, φορτωσι 19—31 Μαρτίου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (παναμ.) έξι Αγγλίαν Λαρεντίουν 4000 κρούδωρες πιτηράδων δι'. Αγγλίαν—Βόρ. Ιρλανδία 22)6 τό κουβάρτερ, φορτωσι 1—11 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΟΙΟΝ έξι Αμέρσαν 2000 τόν. λιποστάμων εις σάκκους δι'. ένω έλληνικον λιμένα 60)— φιο και στούσεντ, φορτωσι 1015 Απρίλιου.

«ΑΟΥΓΡΟΠΑ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων (δύο συνεχη ταξίδια) διά Δυτικήν Ιταλίου δολ. 14 το α', και 13.50 το β'. ταξίδιον, ένωρεις

«ΗΠΕΙΡΟΣ» έκ Κοσσείρ 8200 τόν. φωσφάτων διά Βομβάν 75)—, φορτωσι 27 Μαρτίου—14 Απρίλιου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» από Ντάρεν—Νταλύν 9000 τόν. σόγια δι'. Αμέρσαν δολ. 28.50, φορτωσι Απρίλιου.

«ΕΡΑΤΩ» έκ Γκάλεστων 9200 τόν. θείου διά Σάντος δολ. 21.25 εγκρό—τέρμε, φορτωσι 10—25 Απρίλιου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» άπό ένω ή δύο λιμένας Ντάρεν, Τσιρκόπειον, έραβοντης, διά Τσιρκόπειον 10.000 τόν. (475.000 κ.π.) κυάμων, άραβοδίστοι κλπ. δι'. Αμέρσαν ή Ρόττερνταμ κατ' άποκεπτην δολ. 290.000, όφιον Μαστούλιαν ή Τερέγεντον δολ. 270.000, ένω εις άμφοτέρους δολ. 280.000, φορτωσι 10 — 30 Απρίλιου.

«ΑΣΤΕΡΙΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων δι'. Ολλανδία δολ. 18, φορτωσι 16—30 Απρίλιου.

«ΑΝΔΡΙΟΣ» έκ Κεμπαπάλης 2700—3100 τόν. φωσφάτων διά Μπρίστολ Τσάνγκεν 55)—, φορτωσι 10—30 Απρίλιου.

«FRIIDEBORG» (σουηδ.) έξι Αμέρσαν 3000 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους δι'. Ελλάδα 60)— φιο και στούσεντ, φορτωσι 5—20 Απρίλιου.

«MARYBORG» (σουηδ.) έξι Αμέρσαν 3000 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους δι'. Ελλάδα 60)— φιο και στούσεντ, φορτωσι 11—25 Απρίλιου.

«ΕΠΗΝΕΙΟΣ» από Νταλύν 9500 τόν. σόγια και άραβοδίστοι χώματα δι'. Αμέρσαν ποταμού 200)—, φορτωσι 12 Μαρτίου — 15 Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ» έξι Αγγλίαν Λαρεντίουν 32.000 κουβάρτερες σιτου δι'. Αγγλίαν 22)6 τό κουβάρτερ, φορτωσι 1—31 Ιουνίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (λιμπετρί) έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι'. Αμέρσαν ωδαλ. 22.75, φορτωσι Μάρτιον—Απρίλιον.

«ΜΕΡΟΠΗ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι'. Αμέρσαν δολ. 14.50, με 3000 τόν. έλευθεράν έκφορτωσιν, φορτωσι 20—31 Μαρτίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 19.35, έλαν 1000 τόν. βράψης 21.50, φορτωσι 1—25 Μαρτίου.

«ΕΛΕΟΝΤΙΟΣ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 6500 τόν. γαιανθράκων διά Ρόττερνταμ δολ. 14, με 3000 τόν. έλευθεράν έκφορτωσιν, φορτωσι 7—30 Απρίλιου.

«ΕΙΑΝΙΚΟΣ» (λιμπετρί) έκ Χάρτιον ρόδης 6500 τόν. γαιανθράκων διά Σανδάν 12)6, φορτωσι 1—21 Μαΐου.

«ΚΑΤΙΓΚΩ ΚΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» έκ Ντάρεν ποταμού 6000 τόν. γαιανθράκων διά Σαδόναν δολ. 13.50, με 3000 τόν. έλευθεράν έκφορτωσιν, φορτωσι 7—30 Απρίλιου.

«ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΣΠΑΤΟΥΝΤΗΣ» (λιμπετρί) έκ Χάρτιον ρόδης 6000 τόν. γαιανθράκων διά Σαρδηνίας 2700 τόν. μετάλλων διά Ροστόκ 80)—, φορτωσι Απρίλιου.

«ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΤΑ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 9200 τόν. γαιανθράκων διά Πόρτ Σουδάν 12)6, έλαν 21 Ιουνίου, με 50 σύντης έξτρα, φορτωσι 25—30 Απρίλιου.

«ΑΓΓΛΙΑΝΑΙΣ ΠΑΡΤΙΟΣ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 8000 τόν. γαιανθράκων δι'. Αμέρσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 13.75, φορτωσι 14.25, έλαν 14.60, φορτωσι 19—30 Απρίλιου.

«ΟΣΒΟΥΡ» (σουηδ.) έξι Αμέρσαν 2000 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους δι'. Ελλάδα 60)— φιο και στούσεντ, φορτωσι 4—20 Απρίλιου.

«ΑΡΙΩΝ» (λιμπετρί) έκ Χάρτιον ρόδης 2500 τόν. μετάλλων έπωτερης έπωτερης έπωτερης —, έκ Σαρδηνίας 2400 τόν. φωσφάτων διά Πειραιά 32)6, έμεσος φορτωσι 1—21 Μαΐου.

«ΠΑΤΣΕ» (παναμ.) από Ντάρεν 2000 τόν. γενικών έμπορευμάτων διά Χάιφαν 14.25, έλαν 14.60, φορτωσι 19—30 Απρίλιου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΑΙΩΝΙΣΣΑ» (παναμ.) έκ Χάρτιον ρόδης 2600 τόν. φορτωσι 1—21 Μαΐου, διά Τερέγεντην κατ' άποκοπην 2100 λίρας, έμεσος φορτωσι.

«ΕΜΑΙΩΤΙΣ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 6000 τόν. γαιανθράκων διά Πόρτο Μάργκερετ 45)—, φορτωσι εις Λονδίνου ή δυτικήν άκτην Αγγλίας 18 Απρίλιου έως 5 Μαΐου, έπαναπαράδοσης εις Λονδίνου ή δυτικήν άκτην.

«ΜΙΧΑΗΑ Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 8170 τόν. d.w. (ταχύτης 8½ έως 9 μιλίων, με κατανάλωσιν 24 τόνων γαιανθράκων) τάιμ—τοσάρτερ διά συνεχη ταξίδια μεταφοράς μεταλλεύματος μέχρι τέλους του τρέχοντος έτους, 35)—, παράδοσης και έπαναπαράδοσης εις Αγγλίαν, έμεσος ένωρεις.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» 7950 τόν. d.w. (ταχύτης 9 μιλίων, με κατανάλωσιν 24 τόνων γαιανθράκων) τάιμ—τοσάρτερ διά συνεχη ταξίδια μεταφοράς μεταλλεύματος μέχρι τέλους του τρέχοντος έτους, 32)6, παράδοσης και έπαναπαράδοσης εις Αγγλίαν, ένωρεις 1—15 Απρίλιου.

«ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης ή από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδών διά Μάντζεστερ 252½% επί της θέσης έπωτερης.

«ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης ή από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδών διά Μάντζεσ

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀνεχ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Σφάξ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		Λ. Κεράνης	11	3508	ἀνεχ. Σφάξ 23 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἔφθ. Λισσαδώνα 25 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Πόρτ Σατδ 28 Μαρτ. (δι' Ήνωμένας Πολιτείας)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθεν 'Αλγερίου 27 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ		έτ. «Ἀργώς»	06	2088	εἰς Σέπταν 27 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & Άδ. K. X ^o πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Λόδς 'Αντζελες 20 Μαρτ. διά Παλαιστίνην
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	διῆλθε Μπόναν 18 Μαρτ. διά Κέπτ Τάουν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ		Άρ. Αναστασάτος	18	2858	ἀνεχ. Μαρακάϊπο 16 Μαρτ. διά Καρπίτιο
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Ντακάρ 26 Μαρτ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		υἱοί Γ. Σιγάλας	08	2098	διῆλθεν 'Αδεν 15 Μαρτ. διά Μομπάσσα
ΑΙΟΛΟΣ		Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΑΚΤΗ		«άδ. Λιβανού» A. E.	44	7176	ἔφθ. Βομβάνη 27 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατης' Ανδρεάδης	44	7207	διῆλθε Χονολουρίου 15 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ. 7 Μαρτ. διά Βουβάην
ΑΛΙΚΗ		«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΑΛΦΕΙΟΣ		Α. Λούζης	42	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 Μαρτ. διά Τενερίφαν
ΑΜΕΡΙΚΗ		Λαιμόδης καὶ Πατέρας	42	7177	εἰς θεσιν 5—50 B. καὶ 93—51 A., Μαρτ. 21 διά Μόζι
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Ι. Λυκίδης	09	888	ἔφθ. Βόλον 22 Μαρτ.
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'		Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	ἀνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 Μαρτ. διά Ταρραγόναν
ΑΝΔΡΙΟΣ		N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	ἀνεχ. Λίρερπουλ 22 Μαρτ. διά Κούδαν
ΑΝΝΑ		άδ. Γουλανδρή	21	4358	ἔφθ. Ρολάριο 11 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		N. Κονδύλη	42	7191	ἔφθ. Αμδέρσαν 13 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		«Λιβανός» A. E.	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΞΙΟΣ		Λαιμόδης καὶ Πατέρας	43	7176	ἔφθ. Βαγκούμερ 26 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ		Μαρής Εμπειρίκος	21	4786	άργει 'Αμπελάκι ἀπὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		Έλληνικον Δημόσιον	18	5532	ἔφθ. Αμπαντ 27 Μαρτ.
ΑΡΓΩ		«Λιβανός» A. E.	41	7460	διῆλθεν 'Οράν 24 Μαρτ. διά Βομβάην
ΑΡΙΕΤΤΑ		άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Γκάλβεστων 24 Μαρτ.
ΑΡΜΑΘΙΑ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἔφθ. Τακοράτη 18 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		Π. Μιτάκιας	92	951	ἀνεχ. Μπόναν 23 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΑΣΗΜΙΝΑ		«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	εἰς θεσιν 5—50 B. καὶ 93—51 A., Μαρτ. 21 διά Τρίνινταν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Αμδέρσαν 30 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		Γ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Αμδέρσαν 23 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		υἱοί N. Βερνίκου	20	7744	άργει Πειραιά ἀπὸ 2 Φεβρ.
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς ταξίδια Μαύρης Θαλάσσης
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		«Ελληνική» A. E.	44	1923	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 11 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΈΛΛΑΣ		«Αλμπατρος» A. E.	18	4289	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.		«Ατλαντίς» A. E.	21	721	έφθ. Αλεξανδρείαν 13 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.		άδ. Γράτους	44	7176	διῆλθε Λίρερπουλ 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Αιρερπούλ 27 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Παναμάν 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Θ. Επιφανειάδης	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Μαρτ. διά Γαλλίαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		άδ. Ανδρέάδη	43	7176	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ		N. Παπαδάτος	18	1176	ἀνεχ. Γκάλβεστων 14 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άργει Πειραιά ἀπὸ 1 Δεκ. Εδεξαιμενίσθι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		άδ. Συνοδινῶν	24	2740	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	διῆλθε Μπρόστονμποτελ 21 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		υἱοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδης 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Π. Κυδωνίες	26	4862	έφθ. Σπάττη 28 Μαρτ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. καὶ B. Πανταλέων	43	7176	εἰς θεσιν 5—50 B. καὶ 93—51 A., Μαρτ. 21 διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		άδ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Αιρερπούλ 21 Μαρτ. διά Ντουγκούν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΑΕΩΝ		άδ. Λιβανού	37	4839	ἀνεχ. Λίρερπουλ 16 Μαρτ. διά Κούδαν
ΔΙΡΦΥΣ		«Ελληνικόν Δημόσιον	25	1412	άργει 'Αμπελάκι 30 Μαρτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	έφθ. Αιρερπούλ 12 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ		Πετσόπούλος & Σία	22	4163	έφθ. Λήθη 22 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		«Ηπειρωτική» A. E.	18	988	έφθ. Καλάμας 20 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ		«Αλκούων» A. E.	44	4300	έφθ. Αιρερπούλ 18 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Χονολουρίου 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ Δ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Ορλέανην 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Τεργιάζος καὶ Λικούρης	21	1549	έφθ. Σφάξ 25 Μαρτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΣ		«Έλληνική» A. E.	16	2081	ἀνεχ. Αιρερπούλ 15 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Έλληνική» Καλλίμαν.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Έλληνική» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Νεάπολιν 27 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Έλληνική» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Γκάλβεστων 19 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΠΙΣ		A. Πρίντεζης	19	1492	ἀνεχ. Νέαν Ύρκην 11 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΙΤΙΝΑΣ		Άδελφοί Σιτινά	43	7244	εἰς ταξίδιον Πειραιώς—Κύπρου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς Κάμπτεν 25 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Καδιώ Σιγάλας	21	2369	διῆλθε Μόλι 6 Μαρτ. διά Τοκουγιάμα
ΕΥΑΝΘΙΑ		υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Λόδς 'Αντζελες
ΕΥΘΑΛΙΑ		«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	ἀνεχ. Αδεν 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΠΛΟΙΑ		Γεώργυς Χρ. Λαιμός	18	5687	έφθ. Δουγκέρκην 24 Μαρτ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		Π. Μαρκεσίνης	43	7176	έφθ. Γένοβαν 28 Μαρτ.
ΕΥΡΩΤΑΣ		I. Κουμάνταρος	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΗΑΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Πιούκαρο 11 Μαρτ.
ΗΠΕΙΡΟΣ		Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Μόλι 27 Μαρτ. διά Γιαβάτα
ΗΡΩΝ II		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἀνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Κοστέρη
ΘΑΡΡΟΣ		Z. Λαιμός — Π. Πούντικος	19	5253	ἀνεχ. Λήθη 26 Μαρτ. δι' Αλμπιτοργκ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιδιοίων»	44	7198	έφθ. Σιγκαπούρην 20 Μαρτ.
ΘΕΩΜΩΝΗ		έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	ἀνεχ. Ναγκόγια 14 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)		«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	διῆλθε Παναμάν 7 Μαρτ. διά Κόμπιτε
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ		υἱοί Σπ. Πολέμη	42	2865	ἀνεχ. Ηνδίων 24 Μαρτ. διά Κοσσέρη
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Νηρεύς» A. E.	30	4123	έφθ. Χάροπην 28 Μαρτ.
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Μακρή καὶ Νωμάρη	19	845	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 22 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ		«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	έφθ. Βιουττόν 10 Μαρτ.
ΙΑΚΩΒΟΣ		Θ. Επιφανειάδης	35	2385	έφθ. Βιουττόν 10 Μαρτ.
ΙΓΟΡ		Γ. Αγγελίδης	01	2107	άνεχ. Βαλτιμόρη 26 Μαρτ. καὶ Αιρερπούλ 30
ΙΘΑΚΟΣ		Λών καὶ Πεδάς	43	7207	έφθ. Πλύμουθ 27 Μαρτίου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 30
ΙΛΙΣΣΟΣ		Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	εἰς Αδελαΐδα 15 Μαρτ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	εἰς Λιμένας Ινδίων 10 Μαρτ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Μουρόπαν 16 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ		έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	διῆλθε Σουέζ 25 Μαρτ. διά Χέζζαμ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ		Έμπ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 21 Μαρτ. δι' Αιμστερνταμ
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ		Λουκά Νουκός	28	1594	έφθ. Νικολάιεφ 21 Μαρτ.
		Μάρκ. Φράγκος	12	3442	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. δι' Αγκάνα

ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	διηλθε Κρίστομπαλ 23 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ., Γραμμαὶ	13	4916	εφθ. Κωνσταντινούπολιν 28 Μάρτ. (με περιηγητὰς)
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. Χ. πατέρας	43	7244	διηλθε Χονολουλοῦ 26 Μαρτ. διά Μαντράς
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αυτελάκι ἀπὸ 28 Φεβρ. 1949
ΧΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	άνεχ. 'Αιμοδούργον 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	43	7176	εφθ. 'Αλγερίου 23 Μαρτ. (είται Μοσταγκανέμ)
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» A. E.	39	5215	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 23 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	εφθ. Τακόμαν 25 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνικά» A. E.	43	10448	εἰς θεῖν 16-50 B. καὶ 40-47 A., Μαρτ. 19 διά Βανδάρ Μασούρ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	ιοὶ K. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλθε Λάδεσντ 20 Μαρτ. διά Μομπάσαν
ΚΕΧΡΕΑ	Ο. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Γιασάτα 27 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διηλθε Χονολουλοῦ 7 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	3879	άνεχ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. δι 'Αλεξάνδρειαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Επιτειρίκος	45	3805	εφθ. Βοστόνη 21 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 15 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαὶ	11	5337	διηλθε Κολόμπο 27 Μαρτ. διά Φρήμαντλ
ΚΥΜΑ	εάδ. Λιβανῶν A. E.	43	7244	διηλθεν 'Αζόρας 11 Μαρτ. διά Γκάλεστων,, εφθ. 26
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διηλθε Σουέζ 15 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.	Γ. Καλαφάτης	44	437	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλαδι
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Απόδιακος	45	7176	διηλθε Γιόρδαλτάρ 16 Μαρτ. διά Κούδαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 15 Μαρτ. διά Μαντράς
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	εφθ. Κόμπε 26 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εφθ. 'Ιμιγκαμ 26 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» A. E.	43	7176	εφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ.
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εὐάγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	εἰς Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανός» A. E.	45	7176	διηλθε Γιόρδαλτάρ 21 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	19	3911	άνεχ. Χούλλ 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιάνός	89	2187	εφθ. Χερσόνα 16 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 30 (διά Βενετίαν)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	εφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	εἰς Μάλταν 26 Μαρτ. (διά B. 'Αφρικήν)
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λόδ. καὶ Πεζάς	43	7244	άνεχ. Λόδ "Αντζέλες 7 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7176	εφθ. Οζάκαν 19 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Λ. Νομικός	33	486	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλαδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Βαλτιώρην 1 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» A. E.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. δι 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Εμμ. Βιντιάδης	20	2310	άνεχ. Τύνιδα 24 Μαρτ. διά Μπανιόλι
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Φιλιππίδηλ 24 Μαρτ. διά Χάϊφαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιον	19	5476	διηλθε Γιόρδαλτάρ 26 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διηλθε Κέϋ Ούεστ 19 Μαρτ. διά Γενόβαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	διηλθε Ντώρμπαν 11 Μαρτ. διά Βομβάνη, εφθ. 27
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	εφθ. Τοκοπίλλαν 21 Μαρτ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλπ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. δι 'Αγγλίαν
ΜΙΧΑΗΑ	«Άδάμαστος» A. E.	43	7207	εφθ. Χουστον 20 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	διηλθε Ντακάρ 26 Μαρτ. δι 'Αμδούργον
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Επιτειρίκου	18	5202	άνεχ. Κάρδιφ 24 Μαρτ. διά Πέπελ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρρᾶς	44	7247	εφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	όδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7176	διηλθε Σουέζ 14 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανία» A. E.	43	7176	εφθ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	εἰς Αμδέρσαν 25 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Ντάϊρεν
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρος	43	7196	διηλθε Γιόρδαλτάρ 23 Μαρτ. δι 'Αμστερνταμ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	διηλθε Σουέζ 22 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανόπορος» A. E.	43	7194	εφθ. Πούλο Μπούκομ 11 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	διηλθε Κιουρασώ 14 Μαρτ. δι 'Αμδέρσαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διηλθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου καὶ Σία	27	5525	διηλθε Παναμάν 19 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην, εφθ. 28
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	άνεχ. Φορμαντήλ 22 Μαρτ. δι 'Ιταλίαν
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	εφθ. Οδησσὸν 22 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	εἰς τοπικά ταξίδια 'Ινδοκίνας
ΟΛΥΜΠΟΣ	Γ. Δ. Καλαφάτης	43	260	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. δι 'Αγιον Φραγκίσκον
ΟΝΤΡΥ	Γ. Δ. Γράτσος	45	7176	εἰς τοπικά ταξίδια 'Ινδοκίνας
ΟΡΜΟΣ	Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	εφθ. Αδελαΐδα 14 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	εφθ. Χούλλ 25 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» A. E.	29	4230	διηλθε Γιόρδαλτάρ 25 Μαρτ. διά Τέλ 'Αδιδ
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπτο Co	18	5525	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Μαρτ. διά Λάγκος
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	εφθ. 'Ιμιγκαμ 13 Μαρτ. καὶ Νάρδικ 28
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» A. E.	19	5182	διηλθε Γιόρδαλτάρ 23 Μαρτ. δι 'Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7176	διηλθε Παναμάν 20 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ιω. Γ. Π. Λιβανῶς	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	εφθ. Σάγκουα 20 Μαρτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	K. Π. Λαιμός	20	5194	εφθ. Γύνιαν 21 Μαρτ.
ΠΑΥΑΛΟΣ Γ.	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Δ. Νίτσος	20	1130	άνεχ. Βούριαν 28 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάται
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	«Ιόνιον» A. E.	43	7176	άνεχ. Γένιοβαν 27 Μαρτ. διά Χουέλδαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Μαρ. 'Επιτειρίκος	45	3822	εφθ. Μένα ἐλ 'Αχμάντι 25 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Στανάλος 27 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Φούλανδρῆ	23	4693	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 19 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	διηλθε Τάμπαν 23 Μαρτ. διά Γιασάτα
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς»	44	7207	διηλθε Πούλο Μπούκομ 16 Μαρτ. διά Μόζι
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διηλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Τενερίφαν
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αυτελάκι ἀπὸ 19 Νοεμβρ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βεγγάνης καὶ Σία	16	1765	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. διά Δουδλίνον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	έτ. «Γάλαξιος»	45	7176	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ. δι 'Ελευσίνα καὶ 'Αιμοδούργον
ΡΟΔΟΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	εφθ. Αδεν 23 Μαρτ.
ΡΑΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσόπετρο»	17	4908	διηλθε Ντόρε 26 Μαρτ. δι 'Ελλάδα
ΣΑΛΑΜΟΣ	E. Πετρόπουτσ - Γ. Τάνες	01	3634	διηλθε Γιόρδαλτάρ 28 Μαρτ. δι 'Αιμοδούργον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	ιοὶ Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Μόζι 10 Μαρτ. διά Λόγκ Μπήτς
ΣΠΥΡΟΣ	μήδω. Σιγάλα	43	7176	άργει Πειραιᾶ 30 Μαρτ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Γ. Στούγκος κλπ.	43	2400	άνεχ. Γιοκάστη 27 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΣΤΑΜΟΣ	Μιχ. Κουλουκουντῆς	44	7176	διηλθε Κιέλον 21 Μαρτ. δι 'Αλεξάνδρειαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	άνεχ. Τακοράντι 21 Μαρτ. διά Λογδίνον
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΛΑΝΤΑΡΟΣ	«Κάσος» A. E.	25	4853	άνεχ. Βιζαγκαπατάται 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Κάρδιψ ἀπὸ 9 Φεβρ. 1950
ΣΤΡΥΜΩΝ	Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άνεχ. Καλκούταν 23 Μαρτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	«Λιβανῶς» A. E.	19	5250	εφθ. Μπουένος Αύρες 17 Μαρτ.
ΣΥΡΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διηλθε Παναμάν 5 Μαρτ. δι 'Ιαπωνίαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εἰς Αμστερνταμ ἀπὸ 2 Μαρτ. έπισκευὴ
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	άδ. Λαιμού	13	4221	εφθ. Γενόβαν 14 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Λουκᾶς Νομικός	20	844	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Εύγενία I. Χανδρῆ	43	10448	άνεχ. Πειραιᾶ 30 Μαρτ. διά Ρωσίαν
	Εκτώρ Δρακούλης	11	3658	

ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. Έπ. Πειραιώς	11	1459
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ'. Εμπειρίκος»	44	7244
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομίκος	21	1783
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεο. Σταφυλόπατης	27	757
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ	«Λίβανός» Α. Ε.	39	5643
ΧΡΥΣΗ	υιοι Π. Γουλανδρή	44	7176
ΓΑΙΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247

έφθ. Θεσσαλονίκην 24 Μαρτ.
διηλθε Παναμάν 21 Μαρτ. διά Γιαβάτα
έφθ. Νοδορωσίσκην 26 Μαρτ.
έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
έφθ. Βενετίαν 8 Μαρτ.
άργει Πειραιά 30 Μαρτ.
είς τάι μ τσάρτερ Μεσογειακών ταξιδίων
είς Θεσσαλονίκην 25 Μαρτ.
άνεχ. Νέαν Ύόρκην 28 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
διηλθε Σαΐδ 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 10 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
άνεχ. Λός Αντζελες 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
έφθ. Αμέρεσαν 25 Μαρτ.

Τὰ ύπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγά

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3970
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεανικός»	43	7223
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλω»	25	4954
ΑΙΓΑΙΙ	«Ελληνες ἄγορασται	29	5218
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλαντικός»	18	4249
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμας»	19	5409
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνος»	18	8703
ΑΜΑΡΥΓΓΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσος»	44	7207
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβινος»	28	5061
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. άνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	19	5672
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιδερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνι Μιγκουέλ»	28	4809
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751
ΑΣΠΙΡΕΙΤΩΡ (λιδερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκός»	18	2224
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκος	27	5214
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Νέρθ Αμερικάν»	21	8207
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ.	έτ. «Ατλαντικός»	44	7247
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ.	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΌΡ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	17094
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	7310
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7200
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	50	8679
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙΔΑΤ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	48	10928
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	10908
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7247
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006
ΒΑΙ-ΜΕΑ (άνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμερικάν»	26	8624
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067
ΒΕΝΕΡΕΙΤΩΡ (λιδερ.)	έτ. «Οσεανίκο»	43	7244
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάροντος»	43	7166
ΓΚΕΡΒΑΙ-Ι.Σ. (δεξ.)	έτ. «Οθερσού Τάνκερ»	43	10448
ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ (λιδ.)	έτ. «Ουρθλόντασίντ»	20	6343
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκο»	44	7216
ΔΗΜΟΣ ΘΩΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πόλες»	20	6157
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	22	5905
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλος»	22	2480
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιοι»	21	3345
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννουμάλτος»	28	6522
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιοι»	10	1484
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207

είς Κέυ Ούεστ 25 Μαρτ.
άνεχ. Αδεν 17 Μαρτ. δι' Αιπαντάν
άνεχ. Μανιλαν 14 Μαρτ. διά Σημάττλ
άνεχ. Ντάρειν 18 Μαρτ. διά Κόντινεντ
διηλθε Βιρβαλτάρ 15 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
έφθ. Γενόβαν 14 Μαρτ.
διηλθε Κρόφτον 19 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
είς Τειράτερι από 21 Δεκ. Διασκευή
άνεχ. Τερέστην 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
έφθ. Μορμουγκάριο 12 Μαρτ.
άνεχ. Βανδάρ Μασούρι 18 Μαρτ. διά Σταυλόδου
άνεχ. Λίδερπούλ 11 Μαρτ. διά Γκάλεβεστων
διηλθε Βιρβαλτάρ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαρτ. διά Τσιτταγκόκ
έφθ. Ρίον Ιανέριον 22 Μαρτ.
άνεχ. Μπασαλίαν 12 Μαρτ. διός Σουέζ
άνεχ. Μελδούρην από 10 Μαρτ.
έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 Μαρτ. (είτα Σάντος)
άνεχ. Καρντένας 19 Μαρτ.
άνεχ. Ρουέν 14 Μαρτ. διά Κιουρασώ
έφθ. Δουγκέρην 19 Μαρτ.
διηλθε Ούζαν 14 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
είς Κιουρασώ 20 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
έφθ. Μάντζεστερ 10 Μαρτ.
είς θέσην 6—49 Β. καὶ 107—55 Α., Μαρτ. 19 δι' Ιαπωνίαν
διηλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Μαρτ. διά Κόντινεντ
άνεχ. Περσικόν Κόλπων 19 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 9 Μαρτ. διά Σιμίζου
άνεχ. Τζιμπούτι 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
διηλθε Σιγκαπούρων 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
είς θέσην 20—48 Β. καὶ 59—35 Α., Μαρτ. 14 διά Βασσόραν
είς Σουάντας από 30 Ιαν. Ζημίαι
διηλθε Αδεν 7 Μαρτ. διά Σαγκάκον
άνεχ. Χόγκ Κόγκ 14 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
διηλθε Κόμπορο "Αίλαντ 16 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπων
διηλθε Σάντα Μαρία "Αίλαντ 17 Μαρτ. διά Μπάρμπερ
έφθ. Πούλε Μπάρμπον 22 Μαρτ. (διά Κόντινεντ)
έφθ. Ντάρευ 14 Μαρτ.
έφθ. Τάιν 10 Μαρτ.
έφθ. Καλκούταν 16 Μαρτ.
έφθ. Κασίλυτα 11 Μαρτ.
έφθ. Μαζίνιον 7 Μαρτ.
διηλθε Βιρβαλτάρ 20 Μαρτ. διά Σιδώνα
είς Χάμπτον ρόδς 15 Μαρτ.
διηλθε Τρίνινταν 21 Μαρτ. διά Λουίσιμπεργκ
έφθ. Πόρτ "Αλπέριεν 19 Μαρτ.
έφθ. Γενόβαν 24 Μαρτ.
άργει Κωνστάντζαν από 19 Σεπτ.
διηλθε Φινιστέρων 14 Μαρτ. διά Καλκούταν
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαρτ. δι' Ούρουγουάνην
έφθ. Γενόβαν 16 Μαρτ.
είς Γιαβάτα 15 Μαρτ.
είς μεταφόρας έν Βορ. "Αμερική
διηλθε Σουέζ 6 Μαρτίου διά Βιλσ
διηλθε Γιρβαλτάρ 21 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπων
άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
διηλθεν "Αδεν 11 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
άνεχ. Αμπαντάν 19 Μαρτ. δι' Αδεν
διηλθε Τρίνινταν 19 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ είς Ιαπωνίας
άργει Σύρον 30 Μαρτ.
έφθ. Γλασκώνιον 20 Μαρτ.
άνεχ. Αμπαντάν 11 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
διηλθε Ντακάρ 14 Μαρτ. διά Λάγκος
έφθ. Σάντος 15 Μαρτ. (είτα Πλέιτ)
είς Νεάπολιν από 6 Φεβρ., έπισκευή
έφθ. Δουβλίνον 2 Μαρτ.
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν

ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα».	44	7207	διήλθε Σιγκαπούρην 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΓΙΖ	έτ. «Πομαρόζα».	43	7176	διήλθε Κολόμπο 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθής».	43	7225	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέρυτρε Λινέα».	19	5175	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Πλέτρος Ατυχίδης	20	6419	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 23 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη».	19	2624	έφθ. Σαντιάγκο 21 Μαρτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας».	43	7176	έφθ. Σάν Ζουάν (Περουβίας) 19 Μαρτ.
ΣΥΡΥΖΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας».	45	7176	άνεχ. Νάρδιν 17 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ZAN	έτ. «Ορινόκο».	44	7165	διήλθεν Άδεν 18 Μαρτ. διά Μαντράς
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε».	43	7191	διήλθε Λορέντζο Μαρκέτ 17 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε».	44	7161	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 18 Μαρτ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε».	43	7151	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ. διά Σπάττη
ΘΕΟΔΩΡΩ	έτ. «Θεοδώρω».	19	5524	άνεχ. Μαντράς 20 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Σ.	όδ. Σαμωνά.	17	1276	εἰς Αμστερνταμ ἀπό 22 Φεβρ., ἐπισκεψή
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας».	28	5068	διήλθε Ντακάρ 5 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΞΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθής».	43	7200	έφθ. Γιοκάρα 16 Μαρτ. (διά Μεσόγειον)
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες».	43	7163	έφθ. Νιούπορτ 11 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΑΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	25	5090	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	44	7176	έφθ. Μόμπιλ 21 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	29	9086	εἰς Λάς Πάλμας 24 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	16	4710	έφθ. Αρούμπαν 15 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	31	9767	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναδίγικ. Κρίστομπαλ».	44	7198	έφθ. Μορουγκάρα ρόδις 20 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ».	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριόνα».	22	8432	άνεχ. Κιουράσω 15 Μαρτ. (διασταγάς)
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε».	13	7710	εἰς Γένοβαν ἀπό 16 'Ιαν., ἐπισκεψή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους».	44	7157	άνεχ. Ρεσιφ 20 Μαρτ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέν».	12	3964	διήλθεν Όραν 20 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλ».	05	4298	έφθ. Αγκύνθα 15 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ».	19	5771	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 22 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ».	19	3332	έφθ. Νέαν Ορλεάνη 22 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο».	43	7160	έφθ. Ντουγκούν 15 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα».	03	491	διήλθε Ιγιάρατάρ 20 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	"Ελληνες ἄγορασται".	44	7124	έφθ. Βίλμιγκτων 19 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιάρα».	43	7246	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος».	19	6064	έφθ. Κιέλον 10 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους».	41	7579	άνεχ. Σαουθάμπτον 14 Μαρτ. διά Χάλιφας
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα».	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδις 20 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.».	44	7248	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.».	44	7160	έφθ. Ρίον Ιανείρων 18 Μαρτ.
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντιος».	04	3479	έφθ. Νικολάΐεφ 20 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε».	13	9424	έφθ. Γενοβαν 18 Μαρτ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε».	43	7933	εἰς Αμβούργον 20 Μαρτ., διασκεψή
ΚΟΡΑ	Π. Γασπαρινάτος	06	824	εἰς Πόρτ Σαΐδ 20 Μαρτ.
ΚΟΡΣΑΙ-Ρ	έτ. «Αρίστομαρ».	43	7167	διήλθε Ιγιάρατάρ 20 Μαρτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Εστε».	19	5758	έφθ. Γενοβαν 18 Μαρτ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Σφίγη».	06	704	έφθ. Τρίπολιν (Λιθίνης) 18 Μαρτ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Κογκισταντόρ».	45	7157	άνεχ. Σαβόναν 21 Μαρτ. διά Χάμπτον, ρόδις
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ναδίρρορ».	44	7165	άνεχ. Γκάλεστον 16 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Μπάλτικο».	43	10195	έφθ. Τάιν 11 Μαρτ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Εξπλοραντόρ».	43	7207	διήλθε Ντόρμπραταν 13 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Μπάρου».	14	7475	όργει Φράνταντλ ἀπό 17 'Ιαν., ζημιάι
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Παναμερικάνα».	44	7176	έφθ. Καλκούταν 22 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ατλαντικά».	43	7176	διήλθε Μαντράς 19 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικό».	16	5505	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ. διά Σαβάνναν
ΛΟ-ΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Μονρόδια».	49	5841	διήλθε Βερμούδας 20 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Ταμπόγκα».	19	6040	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 15 Μαρτ. διά Τσίνιταντ
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Κρούζερ».	17	5924	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Φωσίανα».	44	7176	όργει Καλκούταν 22 Μαρτ.
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Ούλτραμαρίνα».	43	7160	διήλθε Νταρέσαν 19 Μαρτ. διά Σαβάνναν
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Πανοσεάνικο».	43	7223	διήλθε Βερμούδας 20 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα».	20	3326	εἰς Χόγκ Κόγκ 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΕΤΙΤΣΙΑ Ρ. (δεξ.)	έτ. «Εξπλοραντόρ».	43	7207	διήλθε Ντέρεναν 20 Μαρτ. διά Μαντράς
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Μπάρου».	14	7475	όργει Φράνταντλ ἀπό 17 'Ιαν., ζημιάι
ΜΑΡΖΟΥΡΥ	έτ. «Παναμερικάνα».	44	7176	έφθ. Καλκούταν 22 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ατλαντικά».	43	7176	διήλθε Νταρέσαν 19 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (διδ.)	έτ. «Ατλαντικό».	16	5505	άνεχ. Νέαν Υόρκην 21 Μαρτ. διά Σαβάνναν
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μονρόδια».	43	5368	διήλθε Βερμούδας 20 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Ταμπόγκα».	19	6040	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 15 Μαρτ. διά Τσίνιταντ
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Φωσίανα».	43	7059	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Πούντα Αλτα».	19	2323	όργει Νέαν Υόρκην ἀπό 29 'Οκτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Μαγκλιδέρας».	20	6109	διήλθε Νταρέσαν 19 Μαρτ. διά Ντόρμπαν
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Μίραμάρ».	43	7176	εἰς Μανιλαν 1 Μαρτ. (διά Β. Είρηνικον)
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	έτ. «Μάρκαρ».	19	5670	διήλθε Νταρέσαν 16 Μαρτ. διά Μαντράς
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Σάν Λεονάρτο».	20	3483	έφθ. Βαλτιμόρην 15 Μαρτ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μάρτορ».	20	7641	διήλθε Σουεζ 15 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασθίκι».	43	7176	διήλθε Χονδαλούδων 13 Μαρτ. διά Σιδηνεύ
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Πρόρως».	01	3568	άνεχ. Ντάρομουθ 21 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (διδ.)	Σ. Γ. Οικονούδης	43	771	όργει Πειραιά ἀπό 24 'Ιουλ., διασκεψή
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΤΟ	όδ. Τυπάλδου	08	4625	έφθ. Λισσαβόναν 10 Μαρτ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Μέντωρ».	18	1395	διήλθε Σιγκαπούρην 16 Μαρτ. διά Κόντινεντ
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Μοντίς».	19	4999	διήλθε Ντόρεσαν 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Αρίόνα».	19	7588	εἰς Καρτέναν 20 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Σάν Λεονάρτο».	20	2606	άνεχ. Αντζελές 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Μίραμάρ».	44	7210	έφθ. Βιττόριαν (Βραζ.) 16 Μαρτ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ζαράτι».	18	4965	διήλθε Παναμάν 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ούλτραμάρε».	20	6895	άνεχ. Σιδηνεύ 7 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα».	16	3528	έφθ. Ρίον Ιανείρων 6 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Χάρις».	43	7196	εἰς θειν 20—52 Β. καὶ 59—18 Α., Μαρτ. 21 διά Περσίαν
ΝΙΚΥ	έτ. «Αρίστα».	43	7176	έφθ. Κάλλιπρι 13 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Καρρίμπιταν».	43	7176	εἰς θειν 36—12 Β. καὶ 6—49 Δ., Μαρτ. 20 διά Στανλόου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Ναστόδα».	20	6416	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΟΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε».	20	10474	άνεχ. Αμπέρσαν 14 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ζίτα».	43	7168	όργει Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Πανομπίτης».	19	2592	διήλθε Σαίν Κάθριν Πόιντ 21 Μαρτ. ἐκ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Βικτώρια».	29	4386	διήλθε Τρίνιταντ 17 Μαρτ. διά Ρίον Ιανείρων
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Νάγκελο».	21	4979	διήλθε Ανδρέσαν 11 Μαρτ. διά Βανδάρ Μασούρ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Αλόρες».	45	7023	άνεχ. Πέρινς 17 Μαρτ. διά Τορρεβίζαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ηοτερον Σιφάριγκ».	43	7175	άνεχ. Ρίον Ιανείρων 18 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Ντομίνικα».	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Σίλετ».	42	7191	εἰς Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Ναστόδα».	20	7030	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 17 Μαρτ. διά Χούλλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Φάραλον».	45	7148	έφθ. Αμβέρσαν 19 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Φάραλον».	43	7176	άνεχ. Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Φάραλον».	43	7176	διήλθε Σουεζ 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
	έτ. «Κεμπάκο».	25	5531	άνεχ. Σασάμπο 6 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
	έτ. «Εκαμπόσ».	44	7244	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 17 Μαρτ. διά Χούλλ
	έτ. «Σάν Ζόζε».	19	2659	έφθ. Αμβέρσαν 19 Μαρτ.
	έτ. «Ολύμπικ Οίλα».	48	11298	άνεχ. Βοστώνη 18 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
	έτ. «Ολύμπικ Οίλα».	50	17720	διήλθε Σουεζ 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
	έτ. «Ολύμπικ Οίλα».	49	17722	άνεχ. Σασάμπο 6 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	άνεχ. Μπάχρειν 19 Μαρτ. διά Σασέμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Σουέλ 19 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	είς τὸν Ανταρκτικόν, φαλαινοθηρία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Μαρτ. διά Λογδίγιον.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	είς τὰ θάλατα τοῦ Ανταρκτικοῦ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Άλεξ. Γουναρές	19	5701	διήλθε Τρίνινταντ 12 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	άνεχ. Κοσσίν 6 Μαρτ. διά Παλεμπάγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Ναγκασάκι 2 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΠΑΝΑΓΟΣ	«Ελληνες ἀγορασταὶ	17	992	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 18 Μαρτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ ΙΙ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	ἔφθ. Λιόρρω 20 Μαρτ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	ἔφθ. Βουδάπη 16 Μαρτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέα»	21	6230	ἔφθ. Κελεύγκ 8 Μαρτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέα»	19	5555	διήλθε Λάς Πάλμας 12 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Αιγαίνεσσαν 10 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	άνεχ. Βουδάπη 12 Μαρτ. διά Νέας Ύόρκην
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Τάιν
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Σάμασος»	45	7148	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Τσιγκτάρ 15 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 22 Μαρτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	διήλθε Πούλο Σάμπουτ 17 Μαρτ. δι' "Άδεν
ΠΟΥΚΟΥΛΑΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας»	36	7104	εἰς Λάς Πιέντρας 25 Μαρτ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2252	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενδενίνιο»	19	5055	ἔφθ. Γενοβάνη 11 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	«Ελληνες ἀγορασταὶ	14	4823	εἰς Ρότερνταμ ὑπὸ παραλαβὴν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Λάς Αντζελες 9 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	άνεχ. Βανδάρ Μασούρ 19 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Σιμίζου 16 Μαρτ. διά Βαγκούμερ
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξις»	20	5686	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	ἔφθ. Βούδαπη 19 Μαρτ.
ΡΙΟ (δινδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	άνεχ. Μορμουγκάριο 14 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Γεωργετάουν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 19 Ιαν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	διήλθε Κιουρασώ 13 Μαρτ. διά Ρουέν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	ἔφθ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	άνεχ. Λουδίνιον 22 Μαρτ. διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Γεωργετάουν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζια»	23	5374	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 19 Ιαν. 1950
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διήλθε Κιουρασώ 13 Μαρτ. διά Ρουέν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	ἔφθ. Περσίδη 28 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	ἔφθ. Νιούπορτ ("Ορεγκον") 14 Μαρτ. (διά Σίδνευ)
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	ἔφθ. Κόμπη 14 Μαρτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Αιγαίνεσσαν 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδιας»	20	2606	έφθ. Μούπιλ 12 Μαρτ.
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερχ»	22	8964	έφθ. Κιουρασώ 15 Μαρτ.
ΣΑΠΦΟΣ	έτ. «Σούντ "Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	έφθ. Στανδόλιον 19 Μαρτ.
ΣΗΚΑΣΤΑ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	30	11147	άνεχ. Ρότερνταμ 11 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΗΚΟΥΗΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	42	7076	εἰς Ρότερνταμ 25 Μαρτ.
ΣΗΛΑΓΚΟΥΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7229	άνεχ. Βοστώνη 17 Μαρτ. διά Αμιανα Βαγ.
ΣΗΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	35	8066	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 20 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΗΛΑ-Ι-ΟΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	31	8205	άνεχ. Ασσούμπα 5 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7246	εἰς Σιδώνα 15 Μαρτ.
ΣΗΤΕΜΠΕΣΤ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	27	6023	έφθ. Φόλμουθ 15 Μαρτ.
ΣΗΤΟΡΤΣ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	31	7923	άνεχ. Τρίπολιν (Λιδάνου) 17 Μαρτ. διά Σουάν
ΣΗΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντες»	38	10455	έφθ. 'Αρούμπιτσαν 16 Μαρτ.
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλάρκος»	43	7176	έφθ. Κόμπη 14 Μαρτ.
ΣΗΦΛΕ-Ι-Μ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασταὶ	35	8072	άνεχ. Ρούμπεστ 25 Μαρτ.
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9311	άνεχ. Λάς Αντζελες 16 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρα»	44	7116	έφθ. Βαγκούμερ 18 Μαρτ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διήλθε Παναμάν 10 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ.
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	έφθ. 'Ειδονάρδουθ 17 Μαρτ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Άλας Πέρλας»	21	9547	εἰς Κόμπη ἀπὸ 25 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	εἰς Καζαμπλάγκαν 24 Μαρτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιθ.)	Κ. Α' Αγιανίδης	25	5136	εἰς Ρότερνταμ ἀπὸ 11 Φεβρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	άνεχ. Βιτώριαν (Βερ. Κολ.) 20 Μαρτ. διά Χούλλ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. 'Αμέρισσαν 9 Μαρτ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	εἰς Μπρεμερχάφεν 20 Μαρτ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέττμαρ»	45	7204	έφθ. Σαδάνναν 19 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Διδώ»	21	7409	έφθ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπλού Λάτιν»	30	2480	διήλθε Σουέλ 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	εἰς περιηγητικὸν ταξίδιον 'Ανατ. Μεσογείου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	18	7914	άνεχ. Φλώσιγκ 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιθ.)	έτ. «Ωκεανός»	20	3526	έφθ. Σεπτού 20 Μαρτ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Κογκόρντια»	40	10470	διήλθε Ούλαν 20 Μαρτ. διά Πιούπινο
ΤΖΩΥΛΙΑ	έτ. «Ορόρατ»	43	7162	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με.)
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7060	διήλθε Σουέλ 17 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	εἰς περιηγητικὸν ταξίδιον 'Ανατ. Μεσογείου
ΦΑΙΑΣ ΙΙ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	άνεχ. Σηπτάλη 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Ελληνες ἀγορασταὶ	18	7019	διήλθεν 'Αλόσας 6 Μαρτ. δι' 'Αγιον Φραγκίσκον
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Αϊσν»	14	3654	άνεχ. Φλώσιγκ 13 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Κρούντσες»	20	6090	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 13 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	διήλθε Κολόμπο 14 Μαρτ. διά Κόντινεντ ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Ταλκαχουάνο 12 Μαρτ.
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χάρον 5 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΦΑΙΑΣ ΙΙΙ	έτ. «Νεπτούνος»	18	7592	διήλθε Σάν Ζουάν (Περούβ.) 22 Μαρτ. διά Χούλλ

Cable Address: LENICA

Telef: 82226
Part. 412905**STAMATIOS ELEFTERIU**

Ship Chandler—Bonded Stores & Cigarettes

Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards

Import & Export

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣOffices & Stores
Calle Colon 1570**MONTEVIDEO (URUGUAY)**