

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1951

Αρ. Φύλλου 381/140

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 381)140

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1951

ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», είς τὰς στήλας τῶν ὅποιών, ὅταν ἡμουν νεώτερος — ποτὲ νὰ μην λέγετε, ὅταν ἡμουν νέος — εἶχα πολλάκις τὴν εὐκαιρίαν νὰ δημοσιεύσω ὅσα σοφά ἢ μωρά ἡδυνάμην, μὲ παρεκάλεσαν νὰ γράψω κάτι εἰς τὸ παρόν τεῦχός των.

Φυσικὸν ἡτο νὰ ἀποδεχθῶ, διότι ἀνθρωπίνη ἀδυναμία είνε νὰ μᾶς τραβούν τὰ γνώριμα καὶ ἀγαπητά, μὲ τὰ ὅποια ὠραῖαι ἀναμνήσεις μᾶς συνδέουν.

Θὰ ἀσχοληθῶ πρόχειρα καὶ σύντομα — ἔτσι συνήθως κάμνομεν ὅλοι οἱ «Ἐλληνες, ίδιως, ὅταν δημοσιολογοῦμεν ἢ πράττωμεν τὰ κοινά — μὲ ένα θέμα πανελλήνιον ἐνδιαφέροντος.

Πρόκειται περὶ τῆς ἐπάρσεως ἑξανταν, ἀλλὰ φιλοξένων, σημαῖων εἰς τὰς πρύμνας ἐμπορικῶν πλοίων, ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας καὶ διαχείρισεων. Ολοι σχέδιον οἱ «Ἐλληνες, ἀπὸ τοῦ ἀσκητεύοντος Καλογρού πέχει τοῦ πολυπραγμονούντος Πολιτικού, ἔχομεν γνωστὸν τοῦ φαινούμενου καὶ κατανόησιν τῶν θλιβερῶν τευτεπέων. Οὐδέποτε, ὅμως, ηθέλησε νὰ ἀναζητήσῃ τὰ αἴτια, ἀνευ τῆς ἀνευρέσεως καὶ ἐκτιμήσεως τῶν ὅποιών, εἰνε ἀδύνατον νὰ καθορίσωμεν τὸ πρέποντα καὶ νὰ ἐνέργησωμεν τὰ ὄρθια. Μένομεν ίκανοποιημένοι, πέρνοντες τὸν εὔκολον δρόμον τοῦ λογοκοπικοῦ πατριωτισμοῦ, ἔξορκίζοντες, ἀναβευτίζοντες, νουθετοῦντες, παρακαλοῦντες, ἀπειλοῦντες τοὺς ἀρνητικάτριδας. Φαντασθῆτε ἔνα ιστρόν, ὁ ὅποιος προσπάθει νὰ θεραπευτεῖ ἔνα νόσημα, μὲ λόγους ἔξαρστος τὰ ἀγαθὰ τῆς ὑγείας ἢ νὰ καταπράψῃ ἔνα πόνον, λέγων, ὅτι δὲν είνε εὐγένες καὶ φρονιμοί νὰ πονή ὁ πάσχων. Αὐτήν, περίποτε, τὴν στάσιν πέρνοντες εἰς τὸ σοδόρον τοῦτο ζήτημα. Καὶ ἀτυχῶς εἰς ὅλα τὰ ζωτικά θέματα, δῶλα τῶν τομέων τῆς ἑθνικῆς ζωῆς.

Διατί, λοιπόν, ἐστράφη πρὸς τὰς ἔνεας σημαῖας ἡ ἐλληνικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης;

«Αν, πράγματι, εἴμεθα τίμοι καὶ ἀγνοὶ «Ἐλληνες Πατριώται, ἃν δὲν εἴμεθα πολίται καὶ πολιτικοί, δροχοτες καὶ ἀρχόμενοι, συχαμεροὶ Φαρσαλῶν καὶ ὑποκριταί, ὀφειλοῦμεν μὲ ἀποφασιστικότητα νὰ δούμε τὴν ἀλήθειαν, χωρὶς φόδος, ἀλλὰ μὲ πολὺν πόνον καὶ νὰ ὀμολογήσωμεν, ὅτι τὸ Κράτος μας, δὲν ἐμπνέει ἐμπιστοσύνην καὶ πρὸς τὰ ἔσω καὶ πρὸς τὰ ἔξω.

Τὸ Κράτος είνε ἡ στέγη τοῦ «Ἐθνους». «Αν, λοιπόν, ἡ στέγη αὐτὴ είνε ἀνθυγειενή ἀν λείπη τὸ φρόνιμο καὶ πρακτικὸ νοικοκυρίο, ἃν οἱ ἐντελαμένοι τὴν διοίκησιν τοῦ Οίκου διαπληκτίζωνται καὶ ὑβρίζωνται, ἡ ἐκτελοῦν κακῶς τὰ καθήκοντα των καὶ συμπειριφέρωνται βαναύσων πρὸς τοὺς ἔνοικους, ἀλλοτε μὲν ὡς στενοκέφαλοι παϊδαγωγοὶ πρὸς ἀτακτα παιδιά, καὶ ἀλλοτε ὡς ἀσειμάνιοι χωροφύλακες πρὸς ἐπικινδύνους κακοποιούς, ἃν ἀκούνωνται ἐντὸς τοῦ Οίκου συχνάτα πυροβολισμοὶ καὶ λαμπάνουν χώραν συμπλοκαὶ μετὰ βιαιοπραγιῶν, τότε κάτω ἀπὸ αὐτὴν στέγην χάνεται ἡ ὑγεία, χάνεται ἡ γαλήνη, χάνεται τὸ κέφι, ἀρχίζει ὁ φόδος, σταματᾷ ἡ ἐργασία, διαρρέουν οἱ ἔνοικοι, καταφέρουν οἱ ἐνθουσιασμοὶ καὶ σὺν τῷ χρόνῳ καταφέρει καὶ αὐτὴ ἡ οἰκοδομή.

Διὰ τοῦτο τὸ κακὸν τὸ Κράτος — κακὸν ὃντι πομπελέτης, ἀλλ' ἔξ αμελείσας ἡ ἀγνοίας — σποδαίνει συχνὰ ἔχθρον τοῦ «Ἐθνους».

«Η κοστικὴ στέγη τοῦ «Ἐλληνικοῦ «Ἐθνους», τοῦ «Ἐθνους μας, συνεπίση τῆς τριπλῆς ἑταίρης κατοπίν, τῶν ἐκ τοῦ πολέμου θυσιῶν καὶ τῶν θανατηφόρων «λοσκορατικῶν» ἐνέσων, ἔχει ἀνάγκην σοδαρῶν καὶ ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν. «Ἔχει, ἐπίσης, ἀνάγκην πολλῶν ἀνακαινίσεων καὶ τροποποιήσεων, μὲ κεντρικὴν ἐπιδίωξιν τὴν δυοισούργιαν ΚΡΑΤΟΥΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ. Διὰ νὰ καύσωμεν Κράτος «Ἐμπιστοσύνη», ὀφειλοῦμεν νὰ ἐνεργήσωμεν, ὅπως ὁ ιδιώτης ἐνέργει πρὸς ἀπόκτησιν της πλεάτων. «Οπως εἰς τὸ «Ἐμπόριον ὁ πελάτης ἔχει πάντοτε δίκαιον, ἔτσι καὶ εἰς τὸ Κράτος, ἀντὶ τοῦ «ἔτσι θέλω — ἔτσι διατάσσω», νὰ καθιερώσωμεν τὸ δόγμα «Ο ΠΟΛΙΤΗΣ ΕΧΕΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΔΙΚΑΙΟΝ».

«Ἄξετάσωμεν, τώρα, τὴν σχέσιν μεταξὺ τοῦ φαινομένου τῆς ψύσεως ἔνεων σημαῖων καὶ τῆς ἐλλείφεως ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸ Κράτος.

«Ο «Ἐλληνες ἐφοπλιστῆς γνωρίζει καὶ ἀγαπᾷ μὲ πάθος τὴν ἐργασίαν του. «Ἡ συνεχής ἐπιχειρηστικὴ του ἀπέκτασις στορίζεται εἰς τὴν ἀντλήσιν δασείων ἀπὸ τὸν ἔνεων χρηματαγοράν. «Ο ἔνοιος, λοιπόν, Τραπέζιτης δὲν δασείζει χρηματα εἰς πλοῖα ὑπὸ «Ἐλληνικῆς σημαῖαν». «Οχι διότι δυστιστεῖ πρὸς τὴν ἐπιτερπίαν καὶ ικανότητα τοῦ ἐπιχειρηματίου καὶ τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, ἀλλὰ ἐπειδὴ φοβεῖται ἀφ' ἔνος τὴν πολιτικὴν καὶ νομοθετικὴν ὁστάσειαν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ εὔτρωτον

τῆς «Ελλάδος ἀπὸ κινδύνους ἐξωτερικούς. «Ἴδουν ἔνας σοδαρώτας λόγος, ἄγνωστος ἔξ οὐδοκήρου. συντελῶν εἰς τὴν ἀναζήτησην ἑνῆς σημαῖας, διότι μόνον δι' αὐτῆς εἶνε ἐπιτευκτὸς ὁ δανεισμός. Διὰ τῆς ὁδοῦ τῶν δασείων ἔγινε καὶ συνεχίζεται τὸ ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν ἀθλημα.

Νά, λοιπόν, μία σοδαρά αἰτία διὰ τὴν προτίμησιν τῆς ἑνῆς σημαῖας. Διὰ νὰ καταδειχθῇ πόσον τοῦτο ὀληθεύει, ἀς ἐνδυμηθοῦμε τὴν συμβολὴν τοῦ δασειακοῦ χρήματος εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς «Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, μὲ τὴν ἀγορὰν τῶν 'Εκατὸ Λίμπερτος καὶ τὴν προθυμίαν πρὸς ἀγορὰν ἐπέρων ἐκατό, τὴν ὅποιαν μετ' ἀξιοθαυμάστου ἡλιθιότητος ἐμπατιώσαμεν. «Ἐὰν ἡ Τράπεζα τῆς «Ελλάδος ἡμπορούσε νὰ καταστήσῃ περιττὸν τὸν ἔνεων δασειστήν, κινουμένη μὲ ἀνάλογον πρὸς αὐτὸν νοστροπίαν, ως πρὸς τὴν δασειακὴν σχέσιν, ἀρκεταὶ ἔνεικι σημαῖαι πλανήσασται τὸν παραγωγικὸν ἀργακόν πλοίων.

«Ἐχασεν, δόμως, τὸ Κράτος τὴν ἐμπιστοσύνην του καὶ ἔναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑπηκόου του.

Κατὰ στοιχειώδη λογικὴν, εἰς μίαν χώραν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν λείπεται τὸ σηματηματικὸν πλεύσιον τῆς «Ἐσωτερικῆς ἀσφαλείας, διὰ νὰ προκληθῇ δρόσις καὶ ζωὴ οἰκονομικὴ ἀπατεῖται η πάση θυσία ἐμψύχωσις καὶ ἐνθάρρυνσις τῶν παραγωγικῶν ἐργαζομένων.

«Ἴδουν τὶ ἔκαμε τὸ Κράτος μας : «Ἀντί, μετὰ τὸν πόλεμον, νὰ κόψη ουα μετάλλιον ἐφοπλιστικῶν ὑπηρεσιῶν, διὰ νὰ τονώσῃ πάλιν τὸν δημιουργικὸν ζῆλον, ἀγνωσταίσας νὰ δεσμευτῇ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποξηρωσίες τῶν ἀπολεσμάτων πλοίων καὶ τὰ ἐφοπλιστικὰ κεφάλαια. «Εμένει εἰς τὴν διατήρησιν δεσμευτικῶν τῆς κινήσεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐνέργητον νόμων. «Ἐξαγγέλλει, διὸ τῆς ὑπογραφῆς του, ὡρισμένην πορολογικὴν πολιτικὴν καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν ἀθετεῖ. «Ἐπιδιώκει ἀποξηρωστικῶν ψηφῆλα πορολογικὰ ἑστόσια. Δυσφημεῖ δρίστους πολίτας τοῦς ὡς δυσθόπους καὶ ἀπάτοριδας. Ποίον πρέπει νὰ είνε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τοισάντης μεταχειρίσεως; Δυστυχώς, η ἔνη σημαία. «Οχι χάσιν του συμφέροντος τῶν ἐφημέρων ἀτόμων, ἀλλὰ χάσιν τῆς αἰώνιας «Ἐλλάδος. Μὲ τέτοιαν μεταχειρίσιν, δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθῇ εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν ἡ «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Σωζομένη, λοιπόν, ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἀντιποσωπεύει ζωὴν καὶ μέλλον διὰ τὴν Πατρίδα μας. Είνε κακοήθης ὁ ισχυρισμός, διότι ἡ ἔνη σημαία ἐξυπηρετεῖ σκοπούς πορολογικῆς ἀσύδοστης. «Ἄς μάθουν ὅλοι οἱ «Ἐλληνες, διότι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΝ ΤΗΝ ΤΙΜΗΝ ΤΗΣ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑΣ εἰς τὸ ΔΗΜΟΣΙΑ ΒΑΡΗ. Ζητοῦν νὰ πορολογούνται ἐντὸς τῶν ὄριών της δυναμικότητος τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Ζητοῦν νὰ ὑπάρχῃ ἔνας πάγιος πορολογικὸς νόμος, διὰ νὰ γνωρίζουν τὰς ἐπιβαρύνσεις τῆς ἐργασίας των. «Η ἔνη σημαία ἔχει καὶ μίαν ἀλλή πλευράν. Είνε γνωστόν, διότι προπολεμικά, μετὰ φόδος ἐβλέπαμεν τὸν διόγκωσιν τῆς ἐλληνικῆς κωμοπόλητος, διότι, ἀπασχολούντες αὐτὴν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν διεθνῶν Μεταφορῶν, διετρέχαιμεν κινδύνους ἐπιταγμούσιαν. Τούτο τὸ ἔνθυμούμενον προσπαθεῖ τῆς θέσεως ὑπὸ «Ἐλληνικὴν σημαίαν τῶν ὑπὸ δασειστῶν τούτων. «Ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς θέσεως ὑπὸ δασειστῶν τούτων, διότι μέρος τῆς ἀποδημούσης χωρητικότητος, ἔχομεν συμφέρον νὰ διατηρηθῇ ὑπὸ τὸ καθεστώς τούτου. «Υπέχει διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας τὸ ὑπὸ δεῖνην σημαίαν ποσοστὸν τὴν αὐτὴν σημασίαν που ἀντιπροσωπεύουν αἱ «Ελληνικαὶ Παροικίαι τοῦ ἐξωτερικοῦ διοί τὸν «Ἐλληνισμόν.

Κράτος «Ἐμπιστοσύνης, ιδίου τὸ καθηκον δῶλων τῶν «Ελλήνων. Εἰς τὸν τομέα τὸν ναυτιλιακόν, δυνάμεθα γρήγορα νὰ κάμωμεν θαύματα,

Οι «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ «Ἐλληνες ναυτεργάται εἰνε ἔνα ρωμαλέον τμῆμα τῆς ἑθνικῆς ζωῆς. «Οταν λέγωμεν Κράτος καὶ τὸ μερώμενον ταύτης της ανεπαρκείας του καὶ τὰ παραστρατηματά του, νὰ αἰσθανθείμεθα τυφεῖς διότι τὸ Κράτος, κατὰ κύριον λόγον, τὸ ἀποτελεόντων οἱ πολίται καὶ ἐπεισοδιακοὶ οἱ πολιτικοί. Οι «Ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, ἐνεργούντες ως δυνάμεις, ἔθνικαί, ἂς ἀναδεχθοῦν τὴν τιμὴν τῆς πρωτοπορίας εἰς τὴν δημιουργίαν ΚΡΑΤΟΥΣ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Έδικαιωθησαν

Τό πόσον καλώς έπρεξαν αἱ ἑφοπλιστικαὶ καὶ ναυτεργατικαὶ οὐγανῶσις ἀναλαδοῦσι μόνι των την θύμισιν τὸν ἐνδιαφερόντων αὐτὰς ζητημάτων. ἀποδεικνύεται καὶ ἐτῆς κινήσεως εἰς ώρισμένους κύκλους γύρω ἀπὸ τὰς συναφείσας συμφωνίας.

Ἀκόμη καὶ κατά τὴν σχετικὴν συζήτησιν ἐν τῇ Βουλῇ τοῦ νομοσχεδίου περὶ ναυτικῆς ἔργασιας, δὲν ἐλειψαν αἱ ἀπόπειραι ὑπονομεύσεως καὶ ματαώσεως τῆς δῆλης προσπαθίας.

Ἄνθρωποι αὐτίσιοι τῶν στοιχείων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἢ ἄλλοι ἐξυπερτοῦντες ὑπούλους σκοπούς προσεπάθησαν να τορπίλισουν τὸ δόλον ἔργου, διὰ νὰ ρίψουν καὶ πάλι τὴν Ναυτιλίαν μέσα εἰς τὸ χάος τῆς διαμάχης καὶ τῆς ἐχμότητος μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν. Εύτυχοι, ὅμως, ἀπέτυχον εἰς τὰς ἀντιναυτιλιακάς τῶν προθέσεων.

Εἰς δῆλην, ὅμως, αὐτὴν τὴν ιστορίαν ὀφείλομεν νὰ ἔξαρψωμεν τὴν στάσιν τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μαλεκίδα καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου του. Μὲ τὴν πίστιν, ὅτι ἐξυπερτοῦν τὴν Ναυτιλίαν, υἱοθετοῦντες τὰς προτάσεις τῶν ὀμέσων ἐνδιαφερομένων παραγόντων, τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτικῶν, ἀνέλαβον τὴν προσπάθειαν τῆς πραγματοποίησεως τῶν συμφωνιῶν μὲ σθένος καὶ ἐπιμονῆν καὶ ὀφείλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ἐνεφάνισαν τὸ Ὑπουργεῖον εἰς τὸ ὑπό του, ὡς προστάτου τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἐτοι, τὸ ἐπιτελεσθὲν ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ὄργανώσεων ἔργον ἀποδεικνύεται ὡς ἐπιτυχὸν ἐνρύπτερον σκοπούς ἀπὸ τὴν ἀπλῆν οὐθιστιν λεπτομερειακῶν ζητημάτων, διότι ἔγενετο ἀφόρητη νὰ ἐμψυχωθῇ καὶ τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ κάποιο νέον πνεύμα σθεναρᾶς δράσεως, τὸ ὥποιον δίδει πολλάς ἐπιτίδας, ὅτι ἐπιτευχθῆ, ἐπὶ τέλους, ἡ στενὴ συνεργασία τῶν τριῶν παραγόντων, ἀπὸ τὴν ὥποιαν καὶ μόνον θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ προσδοκῶμεν, ὅτι θὰ διακωθᾶ η Ναυτιλία μας.

Τὸ πολυπαθές παρακράτημα

Καὶ πάλιν ἐμπατιώθη τὴν τελευταίαν στιγμὴν ἡ οὐδιμοσιεύση τοῦ ζητήματος τοῦ παρακρατήματος, τὸ ὥποιον κατήντησεν ἀνίστας πληγὴ διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Κατηρτίσθη τελευταίως σχέδιον νόμου, τὸ ὥποιον, καίτοι δὲν ἔλευς τὸ ζῆτημα κατὰ τὸν μόνον ἐνδεδειγμένον τρόπον, δηλαδή, διὸ τῆς δλοσχεροῦς καταργήσεως μὲ δύο λέξεις τοῦ πολυθρύλητου καὶ ἀνόητου νόμου 545, κατέληγεν, ἐπὶ τέλους, εἰς κάποιαν ρύθμισιν ὑποφερτοῦ. Οἱ συντελεσταῖ, δεσδίας, τῆς εἰσφορᾶς ἥσαν ἀταράρεσκοι, ἀλλ᾽ ὑπὸχον ἐλπίες νὲ διορθωθοῦν. Ἔκεινο, δηλαδή, ποὺ καθίστα τὴν εἰσφοράν ὀλιγώτερον ἐπαχθῆ, ἡτο τὸ δῆτι αὐτὴ θὰ κατεβάλλετο πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Θὰ διετίθετο, δηλαδή, εἰς σκοπούς συναφεῖς μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ δὲν θὰ κατεποντίζετο εἰς τὸν πίθον τῶν Δαναΐδων τοῦ δημοσίου κορδανᾶ.

Ἄλλα καὶ τοῦ νομοσχεδίου αὐτοῦ ἡ φύφισις ἐμπατιώθη, λόγω τῆς διακοπῆς τῶν ἔργων τῆς Βουλῆς, καὶ ἀγνωστος εἰναι ἡ τύχη του, ἐξαρτώμενη ἀπὸ τὴν ἀσταθῆ καὶ κυματινομένην πολιτικήν μας κατάστασιν.

Ἄλλα τόσον τὸ νομοσχέδιον αὐτό, ὅσον καὶ τὸ προηγηθὲν καὶ τοποποιηθὲν τοιούτου, ἔδοσαν ἀφορμὴν νὰ ἀποκαλυψθοῦν ἀφ' ἓνὸς αἱ ἀρπακτικαὶ διαθέσεις τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου αἱ δημοκρατικαὶ διαθέσεις ὠρισμένων πολιτικῶν κύκλων. εἰς ὅποιοι, ἐνῶ ἀγνοοῦν τὸ ζῆτημα, εὑρον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκδηλώσουν τὰς γνωστὰς ἴδεολογίας των.

Παραδόσος, τῷ δῆτι, συμμαχία τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν μετὰ τῶν ἀριστερῶν πολιτικῶν, ἀφοῦ ἀκόμη καὶ τὰς ίδιας ἐκφράσεις χρησιμοποιοῦν εἰς τὰς σχετικὰς ἐκθέσεις των.

Κόπονταν, ὑποστρίζοντες, ὅτι τὸ παρακράτημα ἀπέτελε ἔσθοδον τοῦ Δημοσίου! Ἀνατρέπουν, δηλαδή, τὴν δάσιν τῆς ἐννοίας τοῦ παρακρατήματος, τὸ ὥποιον — προσαλόγως πάντοτε — ἀπέβλεπεν εἰς τὴν ὅδησιν τῶν δικαιούχων πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν μας ἀνασυγκρότησιν. Καὶ φωνασκοῦν, ὑποστρίζοντες, ὅτι, ἀφοῦ οἱ δικαιούχοι τοῦ παρακρατήματος δὲν θὰ δυνηθοῦν νὰ ἐκπληρώσουν τὰς ὑπὸ τοῦ Νόμου ἐπιβαλλομένας ὑποχρεούτες, τελικῶς θὰ περιήρχετο τοῦτο εἰς τὸ Δημόσιον.

Ποίαν σχέσιν ἔχει τὸ Δημόσιον μὲ τὴν περιουσίαν τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, διὸ τὴν δημιουργίαν τῆς ὅποιας οὐδόλως συνέβαλεν, οὐδεὶς ἔχων σώας τὰς φένες εἶνε δυνατὸν νὰ ἐννοήσῃ. Φόρος ὑπεραξίας, λέγουν, τῶν ἀποδεσθέντων πλοίων. Ἐάν ἐσώζοντα τὸ πλοῖον καὶ διετήρουν τὴν, ἐστω, υψηλομένην ἀξίαν των, κάπως θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ δικαιολογηθῇ ἡ θεωρία αὐτῆς. 'Αλλ' ἐφ' ὅσον ἀπωλέσθησαν τὰ πλοῖα καὶ

διὰ τὴν ἀντικατάστασιν των ἀπητεῖτο κεφάλαιον πολὺ ἀνώτερον τῆς εἰσπραχθείσης ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, ποιὸν εἶναι τὸ κέρδος διὰ νὰ φορολογηθῇ;

'Αλλ' οἱ περίφημοι οἰκονομολόγοι τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ δοσοὶ ἐρασιτεχνικῶς ἀσχολοῦνται μὲ ναυτιλιακά θέματα ἀπεδειχθησαν κατὰ κανόνα ἀνίκανοι νὰ ἀντιληφθοῦν ἀκόμη καὶ στοιχειώδη πράγματα, τού γνωρίζει καὶ ὁ τελευταῖος μούσος. 'Ακούουν ἀριθμοὺς εἰς χιλιάδας η δεκάδας ἡ ἑκατοντάδας χιλιάδων λιρῶν, τοὺς μεταφράζουν εἰς δραχμὰς καὶ καταλήγουν εἰς λίγιγιαδεῖς ἀριθμοὺς μὲ σειραῖς δλητηρίων μετρητῶν. Καὶ ἐπάνω εἰς τοὺς φανταστικοὺς αὐτοὺς ἀριθμοὺς ὅργιάζουν εἰς ὑπολογισμούς κερδῶν. Αγνοοῦν, ὅμως, ἐν ταῖς παραπομπαῖς της ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὸ ὅτι, δηλαδή, ὁ ναυτιλιακὸς ἐπιχειρηματίας δὲν ἀποδίδει τὸσην σημασίαν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς, ὅλλα, κυρίως, εἰς τὸ ἐργαλεῖον τῆς ἐπιχειρήσεως του, εἰς τὸ πλοῖον. Καὶ ἐαν ἔχῃ τὸ πλοῖον του, ἐσταὶ καὶ ἐαν ἔχῃ εἰστρέψας τεράστιον εἰς καταβαθρωθεῖσας δραχμὰς ποσόν, ὑπολογίζει πάντοτε τὴν ἀξίαν τῶν μετρητῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν δυνατότητα ἀγορᾶς ἄλλου πλοίου. Καὶ ἐαν μὲ τὸ τεράστιον του, κατά τὰς ἀνίδεους — ποσόν αὐτὸν δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ πλοῖον του, ὅχι μόνον ἔχει γίνει πρωτωτόπερος, ὅλλα κινδυνεύει νὰ σθήσῃ καὶ ὡς ναυτιλιακὸς ἐπιχειρηματίας, δηλαδή, νὰ ἀχρηστεύῃ δλογερών, ἀφοῦ εἶναι ἀνίκανος νὰ ἀλλάξῃ ἐπάγγελμα.

Αὐτὸν εἶναι τόσον ἀπλότητα πασχίγνωστα πράγματα, ὡστε απορεῖ κανείς, πῶς δὲν εἶναι δυνατόν καὶ τοσού πασχίγνωστα πράγματα ἀπὸ ἄνθρωπους, ποὺ ἔχουν τὴν ἀξίαν των δημόσιων τῶν δημόσιον δίον τῆς χώρας.

Ποιὸν, λοιπόν, δικαίωμα ἔχει τὸ Δημόσιον νὰ θέσῃ ἀρπακτικὴν χεῖρα εἰς τὸ ἥδη ωμενόν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων κεφάλαιον τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων; Φόρος ἐπὶ πραγματικῶν κερδῶν γνωρίζουμεν, ὅλλα φόρον ἐπὶ θετικῆς ζημίας δὲν εἰδομενενον εἰς καμμισιν χώρων πολιτισμένης ἡ ἀπολίτιστον τού κόσμου, ὅλλα μόνον εἰς τὸν τόπον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τοὺς συνοδοιπόρους των.

'Αλλ' ἂς ἔλθωμεν εἰς τὴν ἄλλην ἔννοιαν τοῦ παρακρατήματος, δηλαδή, εἰς τὸν ἀπούτων εἰς τὸν πλοϊον, πῶς δὲν ἔχουν τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων κεφάλαιον τῶν δημόσιων τῶν πλοίων, ὅπως δὲν ἔχουν τὴν ἀπόλεστην ποτὲ οὐδὲ τῆς παραμικρᾶς κρατικῆς ἀρωγῆς, ὅλλα πάντοτε συνήντησον ἐκ μέρους τοῦ Κράτους τὴν πλήρη ἀπάθειαν εἰς τὰς προσπαθείας των, πολλάκις δὲ τὴν ἔχθρητην καὶ τὸν διοργανόν. Μὲ ποιὸν, λοιπόν, δικαίωμα τὸ Κράτος ἀσκεῖ τὸν ἔχαναγκασμόν του καὶ τὰς ἀρπακτικὰς του διαθέσεις κατὰ τὸν Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματίων, καθ' ἣν στιγμὴν πάντες οἱ ἀλλοι ἐπιχειρηματίαι, ἔστοι καὶ ἐαν ὅφειλον τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν ἐπιχειρήσεων των εἰς τὴν κρατικὴν ἀγοράν. εἰναι ἐλεύθεροι νὰ τὰς διαχειρίζωνται κατὰ τὸ δοκούν, νὰ τὰς ἀνοίγουν ἡ νὰ τὰς κλείουν κατὰ τὴν έλευθεράν κρίσιν των;

Αὐτὴ εἶναι ἡ ἀπάντησις τῆς Ναυτιλίας πρὸς τοὺς κυρίους τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τοὺς συνοδοιπόρους των. 'Αλλ' η συμπεριφορὰ τῶν κύκλων καὶ αἱ ιδεολογίαι των εἶναι γνωσταί. 'Εκείνο, ὅμως, τὸ ὥποιον προκαλεῖ ἐκπληξιν, εἶναι ἡ δύναμις τῶν ἀπέναντι ἀκόμη καὶ τῆς Κυβερνήσεως, τῆς ὅποιας ὁ Πρόεδρος πρὸ τίνος ἀκόμη προέβη εἰς τὸν σφαίραν καὶ ἐπισήμους δηλώσεις ἐναντίον τοῦ παρακρατήματος, τοῦ ὥποιον τὴν κατάργησην ἀνέμενην η Ναυτιλία. Καὶ ἀναμένουμεν νὰ θῶμεν ἐαν θὰ υπερισχύσῃ ἐναντίον τῆς νομίμου Κυβερνήσεως τῆς Χώρας η ἀντίδρασις τῆς υπαλληλοκρατίας καὶ τῶν συνοδοιπόρων της.

Αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων

Καποιαὶ στασιμότητες, χαρακτηριστικὴ τῆς ἐφεκτικότητος τῶν ἀγορῶν, ἥρχονται ἀπό τίνος σημειουμένη εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Αἱ τιμαὶ πιθανὸν νὰ ἔθωσαν εἰς τὸ ὅριον ἐκείνο, τὴν ὑπέρβασιν τοῦ ὥποιον, ὑπὸ τὴν κρατούσαν εἰς τὴν ναυταγοράν κατάστασιν, δὲν ἀποτολμοῦν οἱ ἀγορασταί.

Αἱ ἀξίαι τῶν πλοαιῶν, ιδίᾳ, σκάφων, ἀφ' ὅτου ἀπὸ μηνὸς ἀπευθύνονται τῆς ἀγορᾶς οἱ 'Ιαπωνες καὶ τιμεὶς τῶν ἀκλοτερῶν προθύμων 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔπαυσαν νὰ ἐπιδειχνύουν, ὅχι μόνον τὴν γνωστὴν τάσιν πρὸ περαιτέρω ἀνατίμησιν, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν τὴν πρὸ διμήνου πρὸ τὴν σταθερότητα ἀντοχήν.

Ἄγορασται ἀλλοι, διατεθεῖμον νὰ πληρώσουν δι' ἔνα παράλικον, 30ετούς, συνήθως, ἡλικίας, σκάφος τὰς ἐκατοντάδας τῶν χιλιάδων λιρῶν, δὲν ὑπάρχουν. 'Υπὸ τὴν πίεσιν τῆς 'Ιαπωνικῆς κοινῆς γνώμης, αἱ Τραπέζαι δὲν θέλουσαν νὰ παραχωρήσουν περαιτέρω πιστώσεις διὰ τὴν ἀγοράν πλαιῶν σκάφων. 'Εξ ἀλλού, δοσοὶ 'Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ θὰ ἐσκέπτονται τυχόν νὰ ἐπενδύσουν τὰ διαθέσιμά των εἰς νέας ἀγοράς, θέτουν εἰς ἔσωτού τοῦ λογικὸν ἐρώτημα: 'Ἐτι πόσον, ἀφά γε, χρόνον δὲ κρατηθῆ η ναυλαγορά εἰς τὰ κερδοφόρα ἐπίπεδα, ἀτίνα καὶ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀπόδεσιν τῆς υψηλῆς ἀξίας ἐνὸς παρηλίκου σκάφους; Καὶ αὖτις οἱ ναύλοι σημειώσουν τὴν διαθέσιμην τάσιν πρὸ περαιτέρω πλαιῶν σκάφους, μηδένα δὲλλον προορισμὸν ἔχοντες, παρὰ τὴν διάλυσιν;

'Οσον ἀφορᾶ τὰ Λίμπερτς, ὑπὸ Παναμαϊκήν ἡ ἄλλην ἐλεύθεραν σημάνων, η τελευταῖα τιμὴ τοῦ ἐνὸς ἔκατ. δολλαρίων, μὲ παράδοσιν τὸν Ιούλιον, ἐπανέλθη. Κυκλοφόρουν ἡδη εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ὅλαις προσφοραί, μὲ πρώτην τιμὴν ἔνα κατακοτό. δολλαρίων δι' ἐτοικοπαράστων. 'Ολοι τώρα ἔχουν στραφή πρὸ τὰ νεοναυπηγήτα. Παράδοσις διὰ τὸ 1954 ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα δὲν προσφέρεται. Διὰ τὸ 1955 ἀναγ-

"BUGSIER,"

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.

Johannishollwerk 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

ραὶ πρώτων υλῶν, ἡ μεγάλη βιομήχανικὴ ἐπίδοσις τῆς Δυτ. Εὐρώπης, ἡ λόγω τῶν ἐπανεξοπλισμῶν ἐντοθεῖσα καὶ ἡ ἄνευ προηγουμένου παραγωγὴ ὄπλων καὶ ἑφόδιων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας δι' ὀδόκληρον τὸν κόσμον. Καὶ αὐτά, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπὲρ σὲ τὸ πόλεμος εἰς τὴν Κορέαν. Τετράκοσια σκάφη, πάστες κατηγορίας, ἀπασχολοῦνται ἔκει.

Καὶ ἐνῷ αἱ μεταφοραὶ εἶναι ὄγκοδέστεραι, τὰ διαθέσιμα φορτηγά σκάφη εἰναι αἰσθητῶς ὄλιγότερα. «Υπερχίλια ἡσαν τὰ bare boat ναυλωμένα κρατικά ἀμερικανικά σκάφη κατὰ τὸ 1947. Τώρα λαμβανομένων υπὲρ σὲ τῶν ὄλων τῶν «Βίκτορες», ποὺ ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ, τῶν 131 «Λίμπερτς», ποὺ ἐπάνηθησαν εἰς ἴδιωτας ἑφοπλιστάς, καθὼς καὶ τῶν ὑπερεκατὸν περίπου ἄλλων «Λίμπερτς», ἐξελθόντων καὶ ἔξερχομενῶν τῶν ὄγκυροδολίων τῆς ἀργίας, ὃ ἀπολογισμὸς κλείνει μὲν ὄλιγότερα ἐν κινήσι ἀμερικανικὰ πλοῖα ἔγαντι τοῦ 1947. Καὶ ὅταν ὁκόμη θὰ ἔχουν προστεθῆ ὅλα τὰ προβλεπόμενα νὰ ἔκκινησουν 200 «Λίμπερτς», πάλιν ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης δὲν φαίνεται νὰ ἀπειφέρῃ τὴν ισορροπίαν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὴν ναυλαγόραν.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω σύνοψίζονται αἱ προβλέψεις τῶν Ἀμερικανῶν παραπτητῶν. Πιθανὸν εἰναι κατὰ τὸ θέρος κάποια συστολὴ τῶν ναυλῶν, χωρὶς, ὅμως, νὰ ναυλαγόρα νὰ χάσῃ τὸν ὑγιὰ τόν της κινήσεως τῆς καὶ χωρὶς οἱ ναυλοὶ νὰ παύσουν νὰ εἰναι ὑπέρ τῶν ἑφοπλιστῶν.

Οσον ἀφορᾷ τὰ τάνκερς, τὸ γεγονός, ὅτι αἱ μεγάλαι ἀγγλικαὶ καὶ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαίων προβάνουν εἰς ἀθρόας παραγγελίας σκαφῶν, εἰναι δηλωτικὸν τῆς διαγραφούμενης ζωνρᾶς μεταφορικῆς κινήσεως εἰς ὑγρὰ καύσιμα. Τάνκερς διὰ λογαριασμὸν τῶν ἀγγλικῶν ἑταῖρων θὰ ναυπηγούνται μέχρι καὶ τοῦ 1955, ἐνῷ «Ἐσσος εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἔχει ὑπὸ συζήτησιν τὴν παραγγελίαν ὄγκωδους χωρητικότητος, ὅπως καὶ την ναυλώσιν διὰ πολυετητ «τάιμ—τσάρτερς» ἰδιωτικῶν σκαφῶν. Καλλιτεροὶ πατόντες ἄλλοι αἱ ἑταῖραι πετρελαίων ἡμποροῦν νὰ ἔκτιμησουν καὶ νὰ προβλέψουν τὴν ζήτησιν.

Εἰς τὴν ἀγοράν, πάντως, τῆς Νέας Υόρκης ἡ πτώσις τῶν ναυλῶν διὰ τὰ τάνκερς ἔφθασεν εἰς σημείον ἀρκετά χαρακτηριστικὸν μιᾶς περιωρισμένης ζητήσεως χωρητικότητος. Τὰ 200% πλέον τοῦ Ἀμερικανοῦ Ναυλοδογίου τοῦ παρελθόντος μηνὸς ἔφθασαν πρὸ δεκατημέρου τὰ 100% διὰ ταξίδια Καραϊβικῆς θαλάσσης — λιμενών Ατλαντικοῦ.

Δάσκαλε, πού δίδασκες....

Εἶναι γνωσταὶ αἱ ἑκάστοτε εἰς τὰς συνελεύσεις τῶν ἀγγλικῶν ἑφοπλιστικῶν δρυγανώσεων καὶ ιδία τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἀκούομεναι ἐντογοὶ διαμαρτυρίαι διὰ τὸν ἐνασκούμενον ἀπὸ διαφόρους χωρὶς μεταφορικὸν ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν των πλοίων· κατὰ τὰς μεταφορὰς τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν των.

Εἶναι, ἐπίσης, γνωσταὶ αἱ διατυπωθεῖσαι κατὰ καιροὺς διαμαρτυρίαι τῆς μοναδικῆς ἑταῖρας τακτικῶν φορτηγῶν γραμμάτων, τῆς «Ἐλληνικῆς», πρὸς αὐτοὺς τοὺς κοπτομένους διὰ τὴν ἐλεύθεριαν τοῦ ὑπερθαλάσσιου μεταφορικοῦ ἡμπορίου. «Ἀγγλος ἑφοπλιστάς, οἵτινες, δυστυχῶς, ἄλλοι ἐμφανίζονται πρεσβεύοντες καὶ ἄλλα ἐφαρμόζουν προκειμένου διὰ τὰς ιδίας των γραμμάτων.

«Ηδη ἐπένκαιρης τῆς ἐλλογῆς τῆς νέας διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ὁ κ. Π. Καλλιμανόπουλος ἀπήνθυνε καὶ πάλιν ἐκ Νέας Υόρκης πρὸς τὸν νέον Πρόδρομο τῆς μεγάλης ναυτιλιακῆς ὄργανόσεως κ. C. E. WURTZBURG τὴν κάτωθι δημοσιευμένην, ἐν μεταφράσει, ἀρκετά ἐνδιαφέρουσαν ἐπίστολην:

«Ἀγαπητὲ Κύριε,

Ἐπιθυμῶ νὰ ἔκφραστα πρὸς υμᾶς τὰ εἰδικούρινη μου συγχαρητήρια διὰ τὴν ὑμέθυμον ἐκλογήν σας ως Πρόδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Ηνωμένου Βασιλείου.

Δεδομένου διτὶ ἡ ἡγεσία εἰς τὰς παγκοσμίους ναυτιλιακὰς ὑποθέσεις ἀνήκει πάντοτε καὶ ἀνήκει ἀκόμη εἰς τὴν ὑμέτεραν χώραν, τὸ Ἀγγλικὸν Ναυτικόν. Ἐπιμελητηρίου εἶναι φυσικὸν νὰ θεωρήται διχά μόνον απὸ τὰ βρετανικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα, ἄλλα καὶ ἀπὸ διλας τὰς ναυτικὰς

χώρας ως ἡ μόνη ἀρχή, ἡ ἔχουσα τὸ κύρος νὰ ἔλεγχη καὶ ἡ θεραπεύη καταστάσεις, αἵτινες παραβλάπτουν τὴν ἐλεύθεραν διενέργειαν τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου. Μὲ ἔξαιρετον ἐνδιαφέρον διεῆλθον τὸν προεδρικὸν σας λόγον καὶ ιδιαιτέρων μοῦ ἐνεποίησαν ἐντύπωσιν αἱ παραπτηρίσεις σας διὰ τὸν «ἀδειμόνιον ἀνταγωνισμόν» καὶ τὴν «διάκρισιν σημαίας, αἵτινες πράγματι χαρακτηριστικῶτα παρ' υμῶν καθώρισθοσαν ὡς διάστροφοι καὶ καταστρεπτικοί τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου μέθοδοι.

Τὰ ἄλλα ἐπίσης αξιότιμα μέλη, ἀτίνας ώμιλησαν κατὰ τὴν ἐπτσίαν συνελεύσιν τῆς δρυγανώσεως τοῦ Ἐπιμελητηρίου μὲ ἀρκετὴν ἔμφασιν, τὴν ίδιαν μὲ υμᾶς, ἔξηρον τὸ σημεῖον αὐτὸν τῆς διακρίσεως τῆς τημαίας.

Θὰ ἡδυάνην, ἀρά γε, καὶ ἔγω νὰ ἐπικαλεσθῶ την ὑμέτεραν εὔμενη προσοχὴν ἐπὶ τοῦ τρωματέου καθ' ὅλην αὐτὴν τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ἀπὸ τὸ «Ἀγγλικὸν Υπουργείον τοῦ Ἐφοδιασμοῦ συστήματος

κατὰ τὰς μεταφορὰς τῶν Ἑράνων καρπῶν ἀπὸ τὴν Τουρκίαν καὶ τὴν «Ἐλλάδα πρὸς τὸν Ηνωμένον Βασιλείου;

Τὸ ὑπουργείον ἀγοράζει εἰς πάσαν περίπτωσιν τοὺς Ἑράνους καρπῶν μὲ Βάσιν f.o.b., καὶ περιορίζει τὰς φορτώσεις τῶν μόνον εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἀγγλικῶν γραμμῶν. Μάταιαι ὑπῆρξαν διλας αἱ διαμαρτυρίαι τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως κατὰ τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς ἡμετέρας ἐταιρίας ὃς τοῦ συμμετάσχη διὰ τῶν πλοίων τῆς εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτῶν. Τὸ ὑπουργείον ἐκτοξεύει κάθε ἔτος τὴν ἀπειλὴν κατὰ τῆς Ἐλλήσος, στὴν προτιμήση τὰ μὴ ἀγόραστον τὴν ἐλληνικὴν σταφίδα, ἐὰν ἦτο ὑποχρεωμένον νὰ παραχωρήσῃ καὶ εἰς τὰ πλοῖα μας ἓνα μέρος τοῦ φορτίου αὐτοῦ εἴτε ἀπὲιδεῖσις εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀγορᾶς f.o.b. εἴτε ἐμμέσως εἰς αἱ σταφίδες ἡγοράζοντο ὑπὸ τὸν δρόνον «cost and freight», ὅπότε θὰ παρείχετο ἡ εὐκαρίσια εἰς τὴν Ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν νὰ φορτώσῃ μέρος τοῦ προϊόντος μας αὐτοῦ καὶ εἰς τὰ πλοῖα τῆς ιδικῆς μας γραμμῆς.

Ἐπεκαλέσθημεν τὴν παρέμβασιν τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἀλλ' ἀνεὶ θετικού τίνος ἀποτελέσματος. Ή μόνη ἀντιδρασίς τοῦ Προέδρου του καὶ τῶν μελών του ὑπῆρξεν ἡ ἔκφρασις τῆς συμπαθείας τῶν πρός υμᾶς.

Ίνα περισσότερον κ. Πρόεδρε, ἔκτιμηση τὴν κατάστασιν, σᾶς ἀποστέλλω συνημμένων ἀντίγραφα τῶν ἀνακοινώσεων μου κατὰ τὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὴν συνελθόνταν εἰς Λονδίνον τὴν 8ην καὶ 9ην Νοεμβρίου 1949, καθὼς καὶ ἀντίγραφον ἐπιστολῆς μου ἀπὸ 27 Φεβρουαρίου 1950 πρὸς τὴν Γενικὴν Γραμματείαν τῆς ἐν λόγῳ Οργανώσεως. Θὰ σᾶς παρασχουν, ἐπίτιζω, μίαν πλήρη εἰκόνα τῆς καταστάσεως.

Ἐχων υπὸ υμῶν μου τὰς γενομένας ἀνακοινώσεις εἰς τὴν ἐπτσίαν συνέλευσιν τοῦ ὑμετέρου Ἐπιμελητηρίου σχετικῶς μὲ τὴν διάκρισην σημαίας, θὰ ὑπέβαλλον τὴν παράλληλην, ὅπως θελήστε νὰ χρησιμοποιήσητε παρὰ τὸ «Υπουργείον Ἐφοδιασμοῦ τὸ κύρος, ὅπερ σᾶς ἐνέπιστεύθησαν ὅχι μόνον οἱ «Ἀγγλοι» ἑφοπλισταί, ἀλλ' ἀναμφισδήτητως ὄλων τῶν ὅλων ναυτικῶν χώρων, ίνα τούτο παύσῃ τὸ περὶ οὐδὲ λόγος σύστημα τῶν φορτώσεων.

Εἰναι φανερόν, διτὶ αἱ ἐπικλήσεις τοῦ «Ἀγγλικοῦ Ἐπιμελητηρίου κατὰ τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας ἀπὸ τὰς διαφόρους χώρας δὲν θὰ ἔχουν κανεναν θετικὸν ἀποτέλεσμα εἰναι περιπτώσεις διακρίσεως, διτὶς η ἀνάτεροι ιδική μας, εἰς τὴν «Ἀγγλίαν μάλιστα εἰδικῶς λαμβάνουσα χώραν ἀπὸ μακρού χρόνου, δὲν ηθελον σταματήσαι.

Παρακαλῶ ὅπως δεχθῆτε τὰς ἐκ τῶν προτέρων εὐχαριστίας μου διὰ τῆς θετικάς ἐνέργειας, τὰς ὅποιας είμαι βέβαιος διτὶ τὸ Ἐπιμελητηρίον προεδρείαν θὰ ἀναλάβῃ πρὸς τὴν ὑποδειχθείσαν κατεύθυνσιν.

Νέα Υόρκη 27 Μαρτίου 1951

Π. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Σ.Η.Μ. «NAYTIKON XRONIKON»: Προσεπικήσεις, ὡς ἡ ἀνωτέρω, δὲν ἀποφέρουν κανένα θετικὸν ἀποτέλεσμα. Δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ περιμένωμεν, ὅπως οἱ «Ἀγγλοι» ἑφοπλισταί μάλισταν νὰ συμμετάσχουμεν εἰς τὸ μονοτώλιον τῶν μεταφορῶν των. Κάποιος ἄλλος, ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρομενος τοῦ, διτὶς η ἀντιμετωπείας του καὶ τοῦ συφέροντος του, θὰ ἐπρεπε νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικῶς τὴν ὑπόθεσιν, οἱ, οἵτινες, ὅμως, μὲ «Υπουργούς τῶν ἀκατανοήτων ἀντιληφθεών τοῦ κ. Α. Βέρωφ. Εἰς αὐτὸν πέρυσιν, ως «Υπουργούς τῆς Εθνικῆς Οἰκονομίας, ἐδό-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE, London, E.C. 3

LONDON E.C. 3.

Θη ἡ εὐκαιρία νὰ λύσῃ τὸ ζήτημα τῶν μεταφορῶν τῆς σταφίδος, δὲν εἶχεν, ὅμως, τὸ ἀπαιτούμενον θάρρος νὰ ἀξιώσῃ καὶ οἄχι νὰ παρακαλέσῃ τὴν συμμετοχὴν εἰς αὐτὰς καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς.

Αἱ παραλείφεις

Φίλος συνάδελφος μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Νέαν Ὑόρκην τὰ ἐξῆς ἐνδιαφέροντα:

Λέγεται και γράφεται κατὰ κόρον, ὅτι ἀπὸ τὰς βασικὰς πηγὰς τοῦ συναλλαγματικού εισοδήματος τῆς Ἑλλάδος πρέπει νὰ καταστοῦν ή Ναυτιλία καὶ ὁ Τουρισμός.

Διὰ τὴν πρώτην αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» γέμουν ὑποδείξεων καὶ σχολίων. Η ἴδική μου γνώμη περιττεύει. Είνε ἀνάσομδία.

Διά τὸν Τουρισμὸν ὅμως, θὰ μου ἐπιτραπῇ νὰ ἔχω κάποιαν γνώμην, νὰ είμαι, δηλαδή, εἰς θέσιν νὰ διαπιστώσω τὰς πολλὰς παραδείγματα τῶν πολιτικῶν συνθηκῶν.

ψεις η μαλλον την παντελή, δυστυχώς, ἀδράνειαν των κρατικών ἄρμοδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερόμενών ἐπικειμητιών διὰ τὴν ἑδώ, εἰς τὴν Ἀμερικήν, πρώθισταν τῆς τουριστικής προσπαθείας. Εἰς καμμίαν ὅλην παθείας αύτῆς, δύνανται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἐχουμεν κατα κύρων λόγον τοὺς ὁμογενεῖς, που δύλοι τρέφουν τὸ ονειρον ἐνὸς πρὸς τὴν Γεννέτειραν ταξιδίου. Ἐχουμεν τοὺς καθηγητὰς καὶ τοὺς φοιτητάς, που θέλουν νὰ ἐπισκεφθούν τὴν χώραν τοῦ ἀρχαίου πολιτισμοῦ καὶ ἔχουμεν τοὺς Ἀμερικανούς περιηγητάς, που νὰ ἐπιθυμία νὰ γνωρισουν τὸν κόσμον τους φέρει ἀδρώς πρὸς τὸ ἔξωτερικόν. Οἱ Ἀμερικανοὶ διαθέτουν τὰ οἰκονομικά μέσα διὰ τὰ ταξίδιά των καὶ αἱ διανοτήτες νὰ μετάσχῃ καὶ ἡ Ἑλλάς, κατα μικρὸν ἐστὼ ποσσότον, τοῦ μεγάλου ἐν Ἡνωμένων Πολιτειών τουριστικοῦ ρεύματος, ύψιστανται. Ἀρκεῖ νὰ ἀποκτησωμεν ἡμεῖς πρώτοι συνειδήσιν τῶν ἐπιδιώξεών μας καὶ γνῶσιν τῶν μέσων τῆς ἐπιτεύξεώς των. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ, ἀκριβῶς, καὶ αἱ παρατηρήσεις μου.

Ἐξεδόθησαν, λ. χ., πρὸ μηνὸς τὰ ἔκτακτα ἐπὶ τοῦ Τουρισμού εἰκονογραφημένα παραρτήματα τῶν δύο μεγάλων ἑφημερίδων τῆς Νέας 'Ορκῆς, τῶν *'Τάιμς*' καὶ τοῦ *'Χέραλδ-Τριμπούσιον*'. Άρθρα, εἰκόνες, διαφημίσεις καὶ ὑπένθυνοι πληροφορίαι ἐπὶ τῶν συνθηκῶν τῆς διαθισεώς καὶ τῶν ταξιδιῶν δι' ὅλας τας χώρας τοῦ κόσμου περιελάμβανον αἱ δύο αὐτὰ πολυεύκολοι ἐκδόσεις, ἐκτός, δέδεια, τῆς *'Ελλάδος*. Δὲν ὑπήρχεν οὔτε καὶ μία μικρὰ ὄγγειλα τῆς *'Κρήτης* — *'Αἴανης*, οὔτε ἐνὸς ξενοδοχείου τῶν *'Αθηνῶν*. Ή *'Ελλάς* διοι τὴν παγκόσμιον τουριστικὴν ἀνασκοπήσαν ήτο ἄγνωστος. Δὲν εὑρέθη ἔνας ἀρμόδιος ή καὶ ἀναρμόδιος τῆς Πρεσβείας, τοῦ Γραφείου Πληροφοριών, τοῦ Προξενείου νὰ γραψῃ δύο λέξεις περὶ τῆς χώρας μας. Ή ἀπογοητευτὶς τῶν δύο ὁμογενῶν ὑπῆρξε μεγάλη ἀπὸ την παραλειψιν αὐτὴν. Ή *'Ελλάς*, μὲ ἄλλους λόγους, δὲν ἦτα μετεοῖ τῶν χωρῶν, τὰς ὅποιας θὰ δύναντο αἱ δύο μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑφημερίδες νὰ συστήσουν εἰς τα ἔκατομμύρια τῶν ἀναγνωστῶν των, ώς χώραν ἀξίαν νὰ την ἐπιτεκμθούν.

“Αλλη ούσιώδης παράλειψις: ‘Υπάρχει μία γραμμή ‘Ελληνική πρός την Πατρίδα μας, ή ‘Γκρήκ - Λάιν’. Αύτη, νομίζω, έχει άμεσωτατον συμφέρονταν νά αναπτυχθῇ το τουριστικόν πρός την ‘Ελλάδα ρεῦμα. Αύτη άκομη έχει την υποχρέωσιν νά φέρῃ διά της διαφήμισεώς έγγυτερον την ‘Ελλάδα πρὸς το ἀμερικανικὸν κοινόν. ‘Ενα, μικρὸν ἔστω, γραφεῖον ἐκδόσεως εἰσιτηρίων, πληροφοριῶν τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος, θὰ ήδηντανο ή ‘Γκρήκ-Λάιν’ νὰ συστήσῃ κάπου εἰς τὸ ‘up-town’, γύρω ἀπὸ τὰ μεγάλα ξενοδοχεῖα τοῦ Πάρκου, μὲ μίαν προθῆκην, ἀξιοπρόσεκτον καὶ μὲ μίαν πρόθυμον ἀμερικανικὴν νοοτροπίας ψήφεσίαν. Τὸ νὰ ἔχῃ κάπου έγγυος τοῦ λιμένους κρυμμένον τὸ πρακτορεῖον της ή ‘Γκρήκ-Λάιν’ δὲν ἔξυπνεται τὴν ἔθνικην τουριστικὴν υπόθεσιν, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ πρέπει νὰ ἔνδιασθεται.

Πάσι ένεργοιν οι Γάλλοι, οι Ιταλοί, οι Σκανδιναύοι και οι Όλλανδοί δεν χρειάζεται να άναφέρω. Εις τὴν Πέμπτην Λεωφόρον ἔχουν ὅδοι ξεκατεστημένα γραφεῖα τουριστικά. Τὸ Κράτος, δένδιαι, ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν να σκεφθῇ αὐτήν τὴν στοιχειώδη ἀνάγκην, δὲν είνει, ὅμως, ὀλίγωντερον ὑπεύθυνος καὶ ἡ «Γκρήκ-Λάσιν» διὰ τὴν παράλειψιν. Τὸ Κράτος προβάλλει τὴν πτωχείαν του. Κατί τὸ συνεργαστικὸν δὲ μηπορούσε να γίνη.

Πρὸ ήμερῶν ἡ T. W. A. εἶχε διακοσμήσει μίαν προθῆκην τῶν γραφείων της εἰς τὴν Πεπτήν Λεωφόρου μὲ φωτογραφίας καὶ ἐκθέματα ἀπὸ τὴν Ἀλάδα. Ἡτοῦ ἡ μόνη τῶν τελευταίων ἑταῖρη δειλὴ διαφήμισις τοῦ στούπου μας, ὡς χώρας ἐνδιαφέροντος τουριστικοῦ.

Θά ἔχειαστο, τισως, νὰ συνεχίσω ἀκόμη τὰς παραπτήσεις μου, διώ-
γι αἱ παραδείψεις εἶναι πολλαὶ. Τί, λ. χ., θὰ ἐλεγαν οἱ περὶ τὸν Του-
μπόνιον ἄρμόδιον τῶν Ἀθηνῶν, ὅταν βά πληροφορθοῦν, ὅτι τὸ "Ἐτος τοῦ
Ἀποδύμου" Ἐλληνισμοῦ δὲν προσέλαβεν, ὅπο μέρους τοῦ ἑδῶ Διπλω-
ματικοῦ καὶ Προξενικοῦ μας κόσμου καμιμάνθητικὴν ἐνεργόν καὶ ἀπο-
λελεματικὴν μεταξὺ τοῦ ὁμογενοῦς στοιχείου προώθησιν.

Καί, ομως, ή 'Ελλάς έχει τόσην άναγκην αγαπητώντες τής τουριστών της προσπαθείας, τόσην άμεσον άναγκην δολαρίων...

Ναυτική πίστις

Η τελευταίως άναγγελθείσα είδησις έν 'Αγγλία σοφαράς έταιριάς τρός παροχήν πιστώσεων εἰς πλοιοκτήτας πλοίων ύπό ναυπηγηστιν εἰς γργγικά ναυπηγεῖα καὶ ή πρὸ διμήνου, περίου, σύναψις έν 'Αγγλία πρὸ τῆς νορβηγικῆς κυβερνήσεως δανείου ἐκ 5 ἑκατομμυρίων λιρῶν τρός χρηματοδότησιν τῶν Νορδήγων ἐφοπλιστῶν τῶν ναυπηγούντων λοιστούντων καὶ πάλιν ἐπὶ τάπτως τὸ ζήτημα τῆς ιδρύσεως καὶ παρ' μὲν πιστωτικοῦ ναυτιλιακοῦ κλάδου. "Ηδη τὸ υποουργεῖον Ἐμπορικῆς Ιαυτιλίας ἐπανέφερε τὸ ζήτημα πρὸς μελέτην καὶ ἔζητησε σχετικῶς τὰς πώσεις τῶν ἐνδιαφερομένων παραγούντων.

‘Η Ἑλλας ἀποτελει, τὸ διητικόν, ἔξερσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν — ἀν-
τικαὶ τῶν ἀνάμυντων — χωρῶν διὰ τὴν παντελῆ Ἑλλειψιν ὠργανωμέ-
νου κλάδου ναυτικῆς πίστεως. Καὶ εἰνὲ μὲν ἀλθῆς, ὅτι δὲ πιστωτικός
ὑτός κλάδος ἐμφανίζει ὡρισμένην ἰδιοτυπίαν ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς
ἄλλους πιστωτικούς πομεῖς καὶ ἀπατεῖ, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐκπλήρωσιν
ἀν σκοπῶν του, εἰδίκατα τιας προϋποθέσεις, αλλὰ διὰ μίαν χώραν
ναυτικήν, ὡς ἡ Ἑλλας, δεν θα τοῦ ἀδύνατος εἴτε ἡ Ἰδρυσις ἐνὸς εἰδικού
πιστωτικού ναυτιλιακού ὄργανισμού εἴτε — διὰ τὸ πρότον τούλαχι-
τὸν στάδιον — ἡ ὄργανωντας ἐνὸς εἰδικού ναυτιλιακού κλάδου παρ’
ὅσον ἐκ τῶν μεγάλων πιστωτικῶν ἴδιωμάτων τῆς κάρας

Μεμονωμέναι ἀπόπειρα πρὸς τὰ κατεύθυντα ταῦτην ἔγιναν εἰς τὸ αρελθὸν χωρὶς ὅμως ἐπιτυχίαν διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους, οὐδὲν καρικά διότι ἀφ' ἑνὸς οὗτοῦ δὲν εἶχον βασική εἰς σοβαράν μελέτην περὶ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τὰς ὅποιας θὰ πρέπει νὰ λειτουρ-

γῇ ἡ ναυτικὴ πίστις, καὶ ἀφ' ἑτέρου λόγῳ ἐλλείψεως τῆς ἀπαιτουμένης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας δι' ἐν τόσον σημαντικὸν ἔργον.

Ἡ κυρία προϋπόθεσις δημιουργίας Βιώσιμου ναυτικῆς πίστεως εἰς τὴν χώραν μας είνει ἡ ὑπαρκεία σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς ξένουν ὑγείας συνάλλαγμα καὶ ἡ ἐλεύθερία κινήσεώς των, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ χρηματικὴ ἀνάγκη τῆς ναυτιλίας μας ἐμφανίζονται εἰς ξένουν συνάλλαγμα. Αἱ ἀγοραὶ καὶ ναυτηρήσεις τῶν πλοίων, τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεώς των, τὰ ἀσφάλιστρα, τὰ ἐφόδια, τὰ πάντα πληρώνονται εἰς ξένουν συνάλλαγμα. Εἰς ξένουν, ἐπομένως, συνάλλαγμα θὰ πρέπει νὰ παρέχονται τὰ δάνεια καὶ αἱ πιστώσεις. Ἀλλὰ πόθεν εἰναι δυνατόν νὰ ἀντλήσωμεν τὰ συνάλλαγμα αὐτό; Μήπως ἐτούτοις μονίμως ἐμφανιζομένου ἐλείμματος εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν μετὰ τὸν ἔξωτερικού οἰκονομικῶν μας σχέσεων; Θόδιτο, ἵσως, δυνατόν νὰ ἐξεύρωμεν ἄλλα πγάδες πρός προμήθειαν συναλλάγματος διὰ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, Ἑλληνικῶν ἢ ξένων, ἀλλὰ μὲ τοὺς δεσμευτικοὺς περιοδισμούς, τοὺς ὅποιους ἐφαρμόζουμεν, καὶ μὲ τὴν ἀδεβασίτητα, τὴν ἀστάθειαν καὶ τὰς ανωμαλίας, μέσα εἰς τὰς ὅποιας ζῆται καὶ κινεῖται ἡ χώρα, κάθε ἄλλο παρά εύνοϊκὴ ἀτμόσφαιρα ἐμφανίζεται εἰς τὸν κεφαλαιούχον τοῦ ἔξωτερικού δι'. ἐπενδύσεις τῶν κεφαλαίων του ἐν Ἑλλάδι. Τούτο, ἀλλως τε, ἀπεδείχθη περιτράνως καὶ ἐκ τῆς ματαίας προσποθείας, τὴν ὅποιαν κατέβαλον καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ ιθύνοντες τὰ οἰκονομικά τῆς χώρας διὰ τῆς κατασκευῆς κάπποιου ούτοπιστού νομοθετήματος;

Ἐφόσον, λοιπὸν, ἐλλείπει αὐτὴ τὴς βάσις τῆς θεμελιώσεως ναυτιλιακοῦ πιστωτικοῦ κλάδου, δηλαδὴ τὸ εύθυνὸν καὶ ἐλευθέρως κινούμενον συνάλλαγμα, δεῖ φαίνεται πιθανή ἡ ἐπιτυχία μιᾶς προσπαθείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην. Θά ἦτο, ὅμως, ίσως δυνατόν νὰ παρακμαφῇ ἔν τινι μέτρῳ ἡ δυσχέρεια αὐτῆς, ἐάν ἐστρέφετο κατ' ἄρχας ἡ προσπάθεια πρὸς τὴν δημιουργίαν ἐν Ἑλλάδι δυνατοτήτων χρησιμοποιήσεων τοῦ ἔχωριον νομισμάτος ὑπὸ τῶν πλοίων μὲν προσδευτικὴν αἴσθησιν, τῶν πλοίων μὲν ὀλικά ἔθνης παραγωγῆς καὶ αἱ ἐπισκευαὶ καὶ μετασκευαὶ αὐτῶν ἐν Ἑλλάδι εἰς ὅσῳ τὸ δυνατόν μεγαλύτερα κλιμακαὶ θὰ ἐδημιουργούν ἀνάγκας τῷ πλοίῳν εἰς ἔχωριον νόμισμα καὶ, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, θὰ ἡμιποροῦσε νόσκηθῇ ναυτιλιακῇ πίστις εἰς τὸ νόμισμα αὐτῷ. Εάν, δέβεια, σὺν τῷ χρόνῳ καθιστάτο δυνατὴ καὶ ἡ δημιουργία κάποιας ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἡ χρησιμότητα τῶν δραχμῶν τῆς λειτουργίας τῆς ναυτιλικῆς πίστεως, μὲ τὴν ἀπόκτησιν τῆς σχετικῆς πείρας παρὰ τῶν ναυτιλιακῶν πιστωτικῶν ιδρυμάτων καὶ μὲ τὴν προσδοκίαν καποιας βελτιώσεως τῆς πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Ἑλλάδος θὰ ἥτο εύκολωτέρα, καὶ ἡ ἐπέτασις τῶν ἔργασιών των εἰς ἔνον συνάλλαγμα διὰ διαφόρων οἰκονομικῶν συνδιασμῶν.

Οφείλομεν νὰ όμολογήσωμεν, ὅτι ἐκ τῆς γενικῆς ἐποπτείας τοῦ θέματος δὲν βλέπουμεν, σημερον τούλαχιστον, ἄλλην δυνατότητα δημιουργίας ἑνὸς Βιωσίμου κλάδου ναυτικῆς πίστεως.

Ἐναὶ ἀξιοπρόσεκτον ζήτημα

Συνεχήτησαμεν μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸ δυνατὸν τῆς προσεγγίσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἡράκλειου τῶν πολλῶν τώρα διερχομένων την Ἀνατολικὴν Μεσόγειον ἐμφέρων ἐπὶ τοῦ Σουεζὶ Ἐλληνικῆς ἴδιοτητος πλοίων, ἵνα διενεργήσουν ταξι πιθανάς ἀπολύτεις καὶ τὰς ναυτολογήσεις τοῦ πληρώματος των, ἀγοράσσουν δὲ καὶ τρόφιμα καὶ ἀπὸ τὴν ἑκεὶ ἄγοράν.

Τό κέρδος θὰ ἦτο σημαντικὸν διά τε τὴν Οἰκογονίαν μας, ἀλλὰ καὶ διά την Ναυτιλίαν. "Ενα ἀπὸ τὰ μειονεκτήματά της, εἶναι, ως γνωστόν, αἱ συχναὶ παλιννοστήσεις καὶ μετακλήσεις πληρωμάτων ἀπὸ τὴν Ἐλάδον μὲ επιβάρυνσιν σοθιάρων τῶν βασινῶν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων. Εἰς τὸν λιμέναν τὸν Ἡρακλείουν θὰ ἔτοι μαντεῖαν ὀδηπάνως νὰ γίνουν πολλαὶ ἀπὸ τὰς μεταβολὰς αὐτᾶς, ἐνώ θὰ παρείχετο ἡ εύκαιρια εἰς τοὺς ναυτικοὺς μας νὰ συναντήσουν καὶ τοὺς, ἴδιούς των, ἐν ἀνάγκῃ μεταβαίνοντας μέχρις ἑκεῖ. Χρήματα περισσότερα θὰ ἐμβάσουν οὕτω τὰ πληρόματα καὶ προμηθείσεις πολλάς θὰ κάνουν τὰ πλοιά, εἰσάγοντα συνάλλαγμα εἰς τὸν τόπον μας.

Οι έφοπλισταί θέλουν νά προσεγγίζουν τά πλοιά των εις ἐλληνικούν λιμέναν. Αναγνωρίζουν τήν οικονομίαν καὶ ἐπιθυμοῦν νά διαπαήσουν ήδη διατάσσουν τά πλοιά των αὐτοδύνατων νά πλέουν μέχρις Ἡρακλείου. Κατά τίνας, όμως, έφοπλιστάς, ὁ κίνδυνος, που διατρέχουν, είνε σοβαρός, ὅταν τά σκάφη καέφορτα. Η πρός τού λιμέναν τού Ἡρακλείου από το Πόρτο Σαΐδ κα-

"ΤΡΙΤΩΝ,"

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΕΔΡΑ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ — Ἐκπαίδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ
Οδός Βασιλέως Γεωργίου Α', ἀριθ. 42 Τηλέφ 10-362

2ον έτος λειτουργίας — 3η έκπαιδευτική περίοδος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ—Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ Διάταγμα ρ.ν. 1.

τέως καθηγούπει Σχολής Ν. Δοκίμων. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ: Έπιτυχία 100%. ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ: Πλοϊαρχοί Α', Β', 9ης Μάσου. Πλοϊαρχοί Γ' 5 Ιουνίου. Διά τούς μὴ ἔγκαιρως προσερχόμενους καταστήσουν θεώρεση.

Διατίθεται διά τοὺς μαθητὰς τῆς Σχολῆς. Ναυτιλία ἐξ Ἀναμέτρησεως — Ἀκτοπλοΐα — Αστροναυτιλία — Ραδιοναυτιλία — Πυξιδές — Τύποι Η. Υπολογισμῶν — Τριγωνομετρία — Σημειώσεις Γεωμετρίας — Ν. Λόγια

ΠΑΛΗΡΟΦΟΡΙΑ:

- α) Παρά τώ όρχιπλοιάρχω τῆς 'Εταιρίας «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» κ.
ΔΙΟΝΥΣΙΩ ΓΚΙΟΥΛΗ, Μ. Βρετανίας 8, Πειραιᾶ.
- β) Παρά τώ Ναυτικώ Πράκτορι ἐν Χίῳ κ. ΞΕΝΟΦ. ΞΕΝΙΟ.
- γ) Εἰς τὰ κάτωθι πλέφωνα: 63.306 (κ. Μουραμπά) 62.944
(κ. Παπαδασιλείου) ἀπό 2½ — 5 μ. μ. Εἰς τὸ Γραφεῖον τῆς
Σχολῆς 40.362 ἀπό 5½ — 10½ μ. μ.

τεύθυνσις θεωρείται ως έκτροπή (deviation) της συνήθους και κανονικής πορείας του πλοίου και ως τοισύτη, έν περιπτώσει κάποιου, οχι και τόσον απιθάνου, άτυχήματος. Θα κατελογίζοντα είς τό πλοϊον σύθυναι σοβαραὶ ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς.

Ομολογούμεν. Ότι δὲν έχουμεν ἔξετασει τὸ ζητημα. Αἱζιει, παντως, νὰ ἀπασχολησῃ και ἡμᾶς και τους ἀρμοδιούς. Συμφέρον ἀμεσώτατον έχουμεν ἀπό τὴν συνοχέταιρα προσεγγίσιν τῶν κακεντόπωρων πλοίων μας εἰς τους ἔθνικους λιμένας. Μάς φέρουν πλάουτον και χαράν ἐν ταύτῳ.

Θά ξετάσωμεν τὰς περὶ ἐκτροπῆς ἀπόψεις καὶ θα επανελθωμεν.

Ἐὰν πειθαρχήσουν

Ἐφηφίσθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς ὁ νέος νόμος, διὰ τοῦ ὅποιου ρυθμίου· ταῖς βασικαὶ ζητήματα, σχέσειν ἔχοντα μὲν τοὺς ὄρους ναυτοδηγήσεως τῶν ναυτικῶν καὶ εὐθύς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ βαῖ αρχίστη λαχύσουσα καὶ ἡ συναφθεῖσα τελευταίως Συλλογικὴ Σύμβασις.¹ Εἶχομεν, ἐπομένως, τώρα, ἔνα, κατά τὸ μᾶλλον ἢ ήτον πλήρη καταστατικὸν χάρτην τῶν σχέσεων μεταξὺ πλοιοκτήσιάς καὶ ναυτικῆς ἐργασίας, συγχρονισμένον καὶ προσ- προμησμένον πρὸ τάς νέας ἀντιληψεις καὶ τάς ἐπικρατούσας διεθνῶς ἀρχάς, αἱ ὅποιαι διέπουν τὴν συνεργασίαν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικοῦ.

Τὰ ἔγγραφα, δύμας, ἀποκοῦν δίξιν μόνον εφ' οἷσιν τὰ ἐν αὐτοῖς περιεχόμενα ἐφαρμόζονται καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν καὶ πρώτον τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην νομίζομεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ στρέψουν ἀμείωτον τὴν προσοχήν των αἱ συνάφασσαι τὰς συμφωνίας ὄργανώσεις.

Ας μὴ νομισθῇ, ὅτι τὸ ἔργον αὐτῶν ἐτέλειώσως μὲ την κατάρτισιν καὶ ὑπογραφήν τῶν ἔγγραφων. Ἀντίθετός, ἀπὸ ἑδὼ καὶ πέραν ἀπαιτούνται, ἂν οἷς περισσότερον, τούλαχιστον ἕπι ἴσου, τραχεῖαι προσπάθειαι, διὰ γὰρ μη μείνουσαν τὰ ἔγγραφα αὐτὰ ἀπλὰ γράμματα, ἀνευ οὐσιαστικῆς ἔννοίας.

Μόνον, επειδή τα μέλη των οργανώσεων από φρούτερων των πλευρών πειθαρχήσουν εις τα συμφωνίας τών ὄργανώσεών των, θά γινθησκόν νά είπωμεν, ότι τὸ ἀνάληφθεν ὑπὲρ αὐτῶν ἔργον πράγματι ἐπετελέσθι καὶ ωλοκληρώθη.

Ἔτοι τούτοις πλεονεξίαι σύνεται, ὅτι παρουσιάζονται μεροκά κρού-

Ἐκ τίναν πληροφοριών φανεῖται, ότι παρουσιάζονται μερικοί κρύ-
σματα ἀπειθαρχίας εἰς τὰ συμφωνήσαντα, χάρις εἰς τάς συμερινάς ἐκ-
τάκτους ἀνάγκας ἔξευρέσεως. Ἐλλήνων ναυτικών πρός ἐπάνδρωσιν τῶν
ζωηρῶς κινουμένων πλοίων ἐλληνικών συμφερόντων ὑπὸ τε την Ἑλλη-
νικήν καὶ τὰς ἔνας σημαίας. Δέν δύναται νὰ καθορισθῇ σαφῶς πρός
ποίαν πλευράν εὑρίσκονται αἱ σχετικαὶ εὐθυναί. Ἀλλ' ἔνα πράγμα νο-
μίζομεν, ὅτι δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ λησμονούν ὅσοι ἀγνοοῦν τὰς ὄργανωσεις
των καὶ τὰς συμφωνίας των, τὸ οὖτι, δηλαδή, μὲ τὸ νὰ δροῦν ἀνεξαρτη-
τως πρός ἔξυπρετήστων τῶν ἀτομικῶν των μόνον συμφερόντων, κλο-
νίζοντες οὕτω τὸ κύρος τῶν ἐπαγγελματικῶν των ὄργανωσεων, θὰ ἀντι-
λθοφύων μίαν ὑμέραν τὸ κακόν, που ἔκαμψαν καὶ εἰς τοὺς ἑαυτούς των
καὶ εἰς τοὺς συναδέλφους των.

Οταν, μὲ τὴν στροφὴν τοῦ κακοῦ, θὰ ἀλλάξῃ ἡ καταστάσις—οπως συμβαίνει πάντοτε εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν—οἱ ἑλύθεοι αὐτῷ σκοπευταὶ θὰ ἔρεθοιν εἰς τὴν ἄνάγκην να ληῆσουν τὴν ὥργανωμένην ὑποστήριξιν τῶν συμφερόντων των, τὴν ὅποιαν, ὁμως, δὲν θα είναι δυνατὸν να εύρουν ισχυρά, ἀφοῦ τὴν ἡγονήσαν και την ἐπιλέξαν εἰς τὸ κύρος της. Τότε θὰ ἐπικαλούνται τὰ κείμενα και τὰς συμφωνίας, τας ὅποιας εἰς ἄλλη ἐποχὴν είχον υπονομεύσει.

Ζητήματα τεραπίσιας σημασίας, όπως είνε αἱ σχέσεις μεταξύ ἐργοδότου και ἐργασίας, καθειρώθη πλέον διενθύνεις νὰ ρυθμίζονται διὰ συλλογικῶν συμφωνιών. Αἱ ἀτομικαὶ συμβάσεις μὲ τὴν ἐλεύθερων διαπραγμάτευσιν, δισεῖ τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ ζητησεως, ἔπαισαν πρὸ πολλοῦ νὰ ὑπάρχουν εἰς τὰ πολιτισμένα κράτη. Ἐτσι κατορθῶται νὰ δημιουργήται μία ὡμοιομορφία εἰς τοὺς ὄρους συνεργασίας ἐργοδότου και ἐργάτου, μὲ κάποιαν προοπτικὴν σταθερότητος. Αὐτόν, ἐπομένου, τὸ σκοπὸν πρόκειται νὰ ἔχητερησουν και αἱ τελευταίως συναφεῖσαι συμφωνίαι μεταξύ τῶν ἐφοπλιστικῶν και ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων και εἰς τὸ ἀπότελεσμα αὐτὸν θὰ φθάσωσαν μόνον ἐὰν ἀπ' ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν ἐπιδειχθῇ τὸ πνεῦμα τῆς πειθαρχίας εἰς τὰς συμφωνίας αἱ αὐτάς, ἀσχέτως τοῦ ἐάν είνε τέλεια ἡ παρουσιάζουν ἐλλείψεις και ἀτελείας, αἱ όποιαι σὺν τῇ προσόδῳ τοῦ χρόνου δύνανται νὰ διορθωθοῦν.

‘Η ἀγνοηθεῖσα Βιομηχανία

Αι άνωτέρω σκέψεις μάς άναγκάζουν νά επανέλθωμεν έπι ένδος θείας τος, τό διποίον κατ' επανάληψην άπτησχολήσε τάς στήλας αυτάς. Πρόκειται περί της βιομηχανίας τών επισκευών των πλοίων, διά την οποίαν ἀπό καιρού εις καιρὸν ἀκούνοιται διάφοροι μεγαλοδοτοί επαγγελίαι, ἀποδεικνύμεναι ἐκ τών ωτέρων ὡς στερούμεναι πάσσος ἄξιας ἀπό πρακτικῆς ἀπόψεως. Καὶ δὲν πρόκειται μόνον περί τῆς ἐλλείψεως τεχνικῶν μέσων καὶ ἔγκαταστασιῶν, διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἐπέταξιν τῶν δηποίων θά ἐπρεπε νά διατεθώσι κατά προτίμους τά ἀναγκαῖα κεφάλαια ἐκ τῶν διαφόρων σχεδίων βοηθείας. Εἰς ἐπίμετρον, καταθλιπτικοὶ καὶ οὐδένα σκοπὸν ἔχουτες περιορισμοὶ καὶ πολύπλοκοι διατυπώσεις καὶ ταλαιπωρίαι καὶ διπάναι προκειμένου νά παραληφθοῦν καὶ χρησιμοποιηθοῦν τά ἀναγκαῖα διά τὰς επισκευάς καὶ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων υλικά ἀποκαρδιώνου τοὺς ἐπιχειρούντας νά επισκευάσουν τὰ πλοιά τῶν ἐν Ἑλλάδι καὶ, ἀντί νά τοὺς προσελκύσουν, τοὺς ἀποδίκουν καὶ τοὺς ἀναγκάζουν νά καταφεύγουν εις τὰ ἐργοστάσια τῶν ξένων κωνώπων.

Ἐνώ θυροθύμεν περὶ τῆς ἐκβιομηχανίσεως τῆς Ἑλλάδος καὶ ζητοῦμεν τεράστια ποσά διὰ κινουφανέis καὶ εἰς τινας περιπτώσεις ἀπίθανους βιομηχανίας ἀμφιβόλου ἀποδοτικότητος, ἀδιφορούμεν καὶ ἀφήνουμεν νά σεσαθή μία βιομηχανία ἑνδειγμένη διὰ την Ἑλλάδα, ἡ ὁποία είς τὸ παρελθόν, παρ' ὅλα τὰ περιωρισμένα μέσα ποὺ διέφετε, εἶχε κατορθώσει νά ἐργασθῇ ἀποδοτικῶς καὶ ἀπέδειξεν ὅτι εἶχε τὴν ζωτικότητα νά ἀναπτυχθῇ ἀρχή ἐστιτή, ἔαν δὲν ἐμεσολάβουν τὰ δυσσίωνα ἐπὶ τοῦ πολέμου μὲν τάς συνεπείας του.

Ο, δσω τὸ δύνατόν, πληρέστερος τεχνικός ἔξοπλισμός τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων ἐπέτρεψε νά τεθῇ ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ βιομηχανικοῦ προγράμματος τῆς χώρας καὶ ή εἰσαγωγή ἐν ἀφοίναις τῶν αναγκαίων ὑλικῶν θά ἐπέτρεψε, ἐπίστις, νά προηγήται ιεραρχικῶς τοῦλάχιστον τῆς εἰσαγωγῆς ραδιοφόνων καὶ αὐτοκινήτων πολυτελείας. «Ἐάν είχον γίνη αύτά, θα είχομεν ήδη μίαν βιομηχανίαν σφύζουσαν ἀπό γεγανίσιαν μὲ μεσον ἀπόδοσιν καὶ ἀπό ἀπόψεως εἰσαγωγῆς συναλλάγματος καὶ ἀπό ἀπόψεως ἀπασχολήσεως ἐργατικών χειρῶν.

Αγτί, λοιπόν, νά ἐκτιμήσωμεν κατ' ἄξιαν την βιομηχανίαν αὐτήν καὶ νά την βιοθίσωμεν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησήν της ἐπί συγχρονισμένων βάσεων κατά προτίμησην τῶν ἀλλών ἐν σχεδίῳ νέων βιομηχανιών, δὲν

έκαμπεν τίποτε ἄλλο παρὰ νὰ ἀσχολούμεθα μὲ πλατωνικὰς συζητήσεις καὶ συσκέψεις, νὰ δίδωμεν ἀφειδῶς νεφελώδεις ὑποσχέσεις ή να συντάσσωμεν μελέτας, τάξ ὅποιας ἐρρίψαμεν εἰς κάποιο συρτάρι.

Εἰς ἐπίμετρον, ἀκόντι καὶ η̄ χαροπαλαιώσα στήμερον Βιομηχανία πληττεῖται καὶ ἀπὸ ἄλλης, ὡς ἔπομεν ἀνωτέρω, πλευρᾶς. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν γραφειοκρατικῶν διατιπώσεων καὶ τῶν περιοριστικῶν μέτρων, τὰ ὅποια ἔχουν θεσπισθή διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν ἐμπορευμάτων τὰ ὅποια εἰσάγονται διὰ κερδοσκοπικούς σκοπούς.

Ἀλλὰ τούτοις σχέσην ἔχουν τὰ ἑρδίστια καὶ τὰ ὑλικά ἐπισκευής τῶν

Αλλά ποιαν σχέσην έχουν τα εφόδια και τα υλικά επικοινωνίες των πλοίων, τά όποια άγοράζουν οι πλοιοκτήται δι' ίδιου συναλλάγματος και τά φέρουν είς την Ελλάδα διὰ νά τα τοποθετήσουν εἰς τά πλοιά των, μὲ τά πρὸς ἐμπορίαν εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα. Υπάρχει, βέβαιας, νομοθετικὴ ξέαριστες διὰ τά υλικά και ἐφόδια των πλοιών, ἀλλοιοὶ δὲ οὐδὲν οὐδὲν τοῦ προνομίου αὐτῶν ἐν τῇ πρᾶξει ἐμπλέκεται μέσα εἰς τα πους καὶ ταλαιπωρίας, αἱ όποιαι καθιστούν, ἐν τελευταῖς ἀναλύσει, τα προνόμιον αὐτὸ δῶρον ἄδωρον.

Θά ήτο, ἀρά γε, δυσκολον νά ευρέθη κάποιος τρόπος παροχῆς διεύ-
κολύνσεων κατά την παραλαβὴν τῶν υλικῶν αὐτῶν διὰ τῆς ἀπλουστε-
σεως τῶν στεκτικῶν διατιπώσεων; Δέν θα ήτο δυνατόν, αἴφνης, νά ὄρι-
σθη δι' αὐτὰ κάποιος ίδιαιτέρος χώρος πρὸς ἐναπόθεσιν, χωριστὰ ἀπό
τα πρὸς ἐμπορίαν εἰσιγόμενα ἐμπορεύματα, οὕτως ώστε νά διηκυρω-
νετο καὶ ή παραλαβῇ καὶ δ ἀπαρτίτος ἐλεγχος διά την ἐπὶ τῶν
πλοίων χρητισμοποίησιν των; Δέν πιστεύουμεν διτ θά ήτο ἀδύνατον νά
ευρεθή κάποια λύσις τού ζητήματος, ἔαν ὑπάρξει ἐνδιαφέρον ἐκ μέρου-
τῶν ἀριστοδίων.

Ἄλλα, πρὸς Θεοῦ! "Οχι πλέον ἔγγραφα καὶ μελέται καὶ συσκέψει-

Αλλα, προς οὐδεν: Οὐδὲ πιεσ, εγγράψα καὶ στέψα μηδεποτε και ἐπίτροπας και ὑπεπιτρόπαι. Ἐθερύνθημεν νά τά σκούωμεν και νο τά βλέπουμεν ὅλ αὐτά. Δυὸς—τρεῖς ἀνθρώποι με καλήθ θέλουμεν και μη την ἀπόφασιν νά ρυθμίσουμεν, ὅπως δῆποτε. Η ζητήμα είνε ικανοί νά τα επιλύουσαν ἔντος ἐνός εἰκοσιτετράωρου. Ας ἀναλάβη την πρωτοβουλίαν αὐτήν το ὑπουργείον! Ἐμπορικής Ναυτιλίας, τό δόποιον, περι τέλους, περι πει νά ἔχη γνώμην ἐπι τῶν ζητημάτων αὐτών, αλλα γνώμην ίθυνουσαν ἐπι τῶν ἄλλων ὑπηρεσιών, αι δόποια περι πολλὰ τυρβάζουν και διά τά δόποιας ὁ ναυτιλιακός τομεύς η είνε ἀγνωστος η ἀνευ ἐνδιαφέροντος.

Χρονία νόσος
Δέν είνε συμπτωματική καὶ προσωρινὴ κρίσις τῆς ἀκτοπλοίας μας ἐπίβασιτοῦ καὶ φορτηγοῦ. Έάν ἡ κατάστασις ἔχει φύση στήμερον εἰς μίαν δύστητα τοιούτην, ώστε νὰ ἀπειλήται αὐτὴ αὐτὴ η διατήρησις τῶν ἔν. ζωῶν, τούτο είνε ἡ μορία συνέπεια μᾶς μακροχρονίου νόσου, ή ὁ ποια κατατρέγει τα σπλάχνα του γαυτιλιακού μας αὐτοῦ κλάδου καὶ τὸν ἔχει καταδίκασθαι εἰς τὸν χρόνον μαρασμού.

Είναι γνωστή η μεστή άγωνων και επιμόνων προσταθεών πρός έπι-
βίωσιν μακρά σταδιοδρόμη της έπιβατηγού μας άκτοπλοίας με τάξη-
τραγωδίας της και τά θύματά της. Άλλοι και ο άλλος, ό τόσον συμπα-
θητής και τόσον χρήσιμος διά την πολύπλοκον και πολύνησον 'Ελλάδαν,
κλάδος της μικράς φορτηγού γαυτιλίας μας από μακρού ήδη έχει περι-
πέσει και αυτός είς μίαν κατάσταση μαρασμώδους φυτωγώσιας.
Έχει πάρει δημιουργήσει μέρισμα

Ἐκ πρώτης οὐεις φάνεται, βέβαια, ανεγένητον πῶς εἰνε δυνατόν τὴν ὑποφέρουν αἱ θαλάσσαι εἰστερικαὶ μεταφοραὶ εἰς μίαν χώραν, εἰς τὴν διποίαν τὰ μεγαλύτερα κέντρα τῆς οἰκουμενικῆς καὶ κοινωνικῆς της ζωῆς εἶνε παραβαλάσσια καὶ ἐπομένως θά ἔπειτε νότια παρέχεται ἀπασχόλησις εἰς τὰ θαλάσσια συγκοινωνιακά μέσα, ὑπεραρκετή διὰ νὰ ταύτισθαι τὸν πόλεμον τοῦ Καρταχενίου.

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

μενεῖς αὐτάς συνθήκας, δέν κατωρθώθη ποτὲ νὰ θῶμεν τάς έσωτερικάς μας θαλασσίας μεταφοράς εύημερούσας.

Οἱ λόγοι τοῦ παραδόξου αὐτοῦ φαινομένου εἰνεὶ πολλοὶ καὶ διάφοροι, ἀλλὰ οἱ κυριώτεροι τούτων εἰνεὶ, νομίζουμεν, οἱ ἔχησι: Πρῶτον, διότι οὐδέποτε ἀπέδοντο ὑπὸ τῆς Πολιτείας ἡ δέουσα σημασία εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς, αἱ ὅποιαι διὰ τὴν Ἑλλάδα βάθη ἐπρεπε νὰ ἀποτελοῦντιν σπονθυλικήν στήλην τοῦ ὄλου συγκοινωνιακοῦ μας συγκροτήματος. Ἐνώ θὰ ἐπρεπε νὰ ὥργανούμεν τοὺν φυσικοῦ, ποὺ μᾶς πήνοσε μὲ τὸ ἐφθητότερον καὶ πλέον εὐέλικτον συγκοινωνιακὸν μέσον, τὸ θαλάσσιον, τὸ κατεστήσαμεν τὸ πλέον ἀκριδόν καὶ τὸ πλέον ἀντιπαθές μὲ τάς παρασιτικής ἐπιβαρύνσεις καὶ τάς ταλαιπωρίας τῶν χρησιμοποιούντων αὐτό. Δεύτερον, διότι οὐδέποτε ἀντεμποτίσαμεν τοῦ δολοῦ θεμάτων ἐσωτερικῶν μας συγκοινωνιῶν ὡς ἔνωργανούμενον καὶ συντονισμένον σύνολον, μὲ μελέτην τῶν διαφόρων συγκοινωνιακῶν μέσων καὶ χρησιμοποιήσιν τῶν ἔκει ὅπου ἔκαστον τούτων παρουσιάζει πλεονεκτήματα καὶ μὲ πρόγραμμα ἀλληλουσυμπληρώσεως τούτων χωρὶς τὸν ἀλληλοεξούτωτικὸν ἀνταγωνισμόν. Τρίτον, διότι ὁ ρυθμιστικὸς παράγων ἐνὸς τόσον σοδαροῦ διὰ τὴν χώραν ζητήματος, τὸ Κράτος, ἔχει ἐπιδείξει ἀπέναντι τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν δχι ἀπλῶς ἀστοργίαν καὶ ἀδιαφορίαν, ἀλλὰ, θὰ ἥδηντο νὰ εἴπῃ κανεὶς, ὑπουργὸς συμπεριφοράν. «Οταν είλεν ἀνάγκην τῶν θαλασσίων συγκοινωνιακῶν μέσων παρείχε πάσαν ἐλευθερίαν εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας, διὰ νὰ τοὺς προστελθεῖ πρὸς τὸν ἐπιχειρηματικὸν αὐτὸν τομέα καὶ, ἀφοῦ τοὺς ἐνελκώντες καὶ τοὺς καθίστα ἀδύνατον τὴν διαφυγὴν, εἴτε τοὺς ἐγκατέλειπεν εἰς τὴν τύχην τῶν εἴτε πληνελένε ἐπ' αὐτῶν τοὺς ὄνυχας τοῦ παρεμβατισμοῦ καὶ τοὺς ἔτνιγες.

Ἐτοι, νομίζουμεν, πρέπει νὰ περιγραφῇ μὲ διλίγας γραμμὰς ἡ κατάστασις, ἡ πόσια ὑφίσταστο πάντοτε εἰς τάς έσωτερικάς μας θαλασσίας μεταφοράς μὲ διακυμάνσεις ἀπὸ τῆς δέειας εἰς τὴν χαλαρωτέραν κάπως κρίσιν.

Ὑπῆρχεν ἐλπῖς, ὅτι ὁ τελευταῖος πόλεμος, μὲ τάς καταστρεπτικάς συνεπείας διὰ τὰ συγκοινωνιακά μας μέσα, θὰ εἴχε, τοὺλάχιστον, ὡς ἀντίσταθμισμα τὴν κατάρτισιν ἐνὸς συγχρονισμένου καὶ συντονισμένου συγκοινωνιακοῦ προγράμματος, ἐλευθέρου ἐκ τῶν διευθεύσεων δημιουργημένου ἥδη καταστάσεων, καὶ σύμφωνα μὲ αὐτὸν θὰ καθωρίζοντο αἱ γενικαὶ γραμμαὶ λειτουργίας ἑκάστου συγκοινωνιακοῦ κλάδου καὶ αἱ ἀνάγκαιεις εἰς τὰ διαφόρων συγκοινωνιακά μέσα. Ἀλλ' ἀντὶ τούτου τί ἔγινε; Λόγῳ τῆς καταστροφῆς τῶν χερσαίων συγκοινωνιῶν, τὸ βάρος τῶν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν ἐπεσεις εἰς τὰ θαλάσσια μεταφορικά μέσα κατὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν περίοδον. Ἡ ζωρὰ κίνησις τῆς ἐποχῆς ἔκεινης παρεσύρει τοὺς ἐπιχειρηματίας εἰς τὴν ἀπόκτησιν πάσης φυσεως πλευρισμένων, τὸ δὲ Κράτος, ἀντὶ νὰ ἀσκήσῃ τὴν ρυθμιστικὴν τοῦ συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς καὶ νὰ θέσῃ κανόνας καὶ φραγμούς, διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς συγκοινωνιακάς ἀνάγκας, παρέσυρε καὶ ἐνεθάρρυνε τοὺς ἐπιχειρηματίας πρὸς τὸν ἀλόγιστον αὐτὸν πληθωρισμὸν χωρικοῦτος καὶ δὴ κακῆς ποιότητος.

Ἄλλα, μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν χερσαίων συγκοινωνιῶν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀεροπορικῶν τοιούτων, ὁ ὄργασμὸς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἥτοι μοιραίτων νὰ καταπέσῃ συντελουστής καὶ τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν διέρχεται ἡ χώρα. Τὸ Κράτος, ἐπιλήσμον τῶν ὑπηρεσιῶν, τὰς ὅποιας δοθεὶται ὁ τόπος πρὸς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, τὰς ἐγκατέλειψεν εἰς τὴν τύχην τῶν καὶ δὲν ἔκινησεν οὔτε τὸν μικρὸν του δάκτυλον διὰ νὰ τὰς προστατεύσῃ, ὡς δῷφειλεν, ἀφοῦ καὶ αὐτὸν εἶνε συντεύθυνον διὰ τὴν προκληθεῖσαν κρίσιν.

Ἀπὸ καριδὸν εἰς καριδὸν δημιουργεῖται ἀπελπιστικὴ κατάστασις διὰ τὰς ναυτιλιακὰς αὐτὰς ἐπιχειρήσεις, ὑποβάλλεται σωρεία αἰτημάτων καὶ ἡ κατάρευσης ἀποσθέται πρὸς τὴν στιγμὴν εἴτε δι' ἐνδεόνες εἴτε δι' ὑποχέσεων. Οὐδεμία, δύμα, σοβαρὰ περσπάθεια κατεβλήθη διὰ νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζῆτημα κατὰ Βάσιν, να ευρεθῇ ἡ ρίζα τοῦ κακοῦ καὶ νὰ ἐπιδιωχθῇ πραγματικὴ θρησκεία.

Ἐτοι, ἡ κρίσις τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας μας, ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ, ἐμφανίζεται στήμερον διεύτερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν προπολεμικήν περίοδον, ἀφέθη δὲ νὰ δημιουργηθοῦν καταστάσεις συμφερόντων τοιάδεται, ὡςτε καθίσταται πάλεον προβληματική ἡ εύρεσις τῆς λύσεως.

Δὲν εἰσερχόμεθα αὐτὴν τὴν στιγμὴν εἰς τὰς λεπτομερείας τῶν αἰτημάτων, τὰς ὅποιας ύπερβαλον τελευταῖα πρὸς τὸ Κράτος οἱ ἐνδιοφρόβειοι. Καθ' ἡμᾶς, ἔστω καὶ ἔαν καταστάση μνυτῆται ἡ μερικὴ Ικανοποίησις αὐτῶν, καὶ πάλιν δὲν πρόκειται νὰ θεραπευθῇ ριζικῶς τὸ κακόν μὲ προχειρότητας καὶ σπασμαδικότητας. Χρειάζεται σοβαρωτέρα αντιμετώπισης τοῦ ζητήματος ἀπὸ τὸ Κράτος μέσα εἰς τὸ γενικότερον πλαίσιον τῆς δόλης συγκοινωνιακῆς τοῦ πολιτικοῦ, ἡ ὅποια, δύμα, δυστυχῶς, είνει ἀνύπαρκτος. Κάποιος πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὸ σημαντικὸν αὐτὸν ἔργον.

Τὶ λέγει ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ «Υπουργεῖον» Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας: «Ἡ μήτρα περιείνει νὰ κινηθοῦν τὰ ἄλλα ὑπουργεῖα; Ἀλλ' αὐτὰ προστατεύουν ἥδη τὰ ἄλλα συγκοινωνιακά μέσα κατὰ τὸσον γεναιδόδωρον τρόπον, τὸν ὅποιον οὐδέποτε, οὐδὲ κατ' ὅνταρ, εἰδεν ἡ ταλαιπωρίας ναυτιλία, εἰς βάρος μάλιστα τῆς ὅποιας ἀσκεῖται ὁ κρατικός αὐτὸς φαριτισμός.

Η ἐπάνδρωσις τῶν «Τάνκερς».

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ, διπὼν φιλοξενήσητε τὶς λίγες αὐτές γραμμαὶ εἰς τὰς ἐγκρίτας «Ναυτικά Χρονικά», διότι φαντάζομαι, διτὶ εἰνεὶ μέσα εἰς τὸ πλαίσιον τῶν προσπαθειῶν σας, για τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Πιστεύστε, ὅτι εἰς τὴν σύνταξιν τῆς παρούσης μὲ ὀψὲ ἀπλῶς καὶ μόνον τὸ ἐνδιαφέρον μου πρὸς τὴν ναυτιλίαν, τὴν ὅποιαν ἐπὶ τόσα ἐξυπέρετο πάντα.

Αφοροῦν διὰ τὴν παρούσαν μοῦ ἔδωκεν ἡ τελευταῖα παραπτηθεῖσα ἀδρόσα ἀγορά καὶ ναυπήγησις νέων τάνκερς παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ἀμερικήν καὶ ἀκόμα εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἰσπανίαν παραγγέλθησαν νέα τάνκερς διὰ λογαριασμὸν τῶν. Τὸ ζῆτημα τὸ οἰκονομικὸν δὲν μὲ ἀπαχολήση ἔδω, διότι δὲν εἴνει τῆς ἀρμοδιότητός μου. «Επειτα μιὰ παλιὰ παρομία λέγει, πῶς αὐτοὶ «ποὺ ἔχουν τὰ γένεια, ἔχουν καὶ τὰ κτένια». Δυστυχῶς, παρὰ τὴν μακροχρόνιον ναυτικήν μου ὑπηρεσίαν, δὲν ἀπέκτησα γένεια. «Ἐτοι καὶ τὰ κτένια περιττεύουν γιὰ μένα.

Ἐκείνοι ποὺ μὲ ἀπασχολεῖ καὶ μὲ φοβίζει συνάμα εἰνεὶ, πῶς θὰ ὁρθοῦνται τὰς ἐπανδρωύσεις τῶν τάνκερς παρ' Ἑλληνικής ιδιοκτησίας ἐπολλαπλασιάσθησαν. Καὶ τὸ ἔρωτημα τῶρα εἰνεὶ: Ποὺ θὰ βροῦμε τόσους εἰδικευμένους

ἀξιωματικοὺς καὶ τόσα εἰδικευμένα πληρόματα, διὰ νὰ κινήσουμεν αὐτὸν ἡ φασιστική τὰ τάνκερες; Θὰ τὰ ἐπανδρώσωμεν, ἀρά γε, μὲ ξένους; Δέν πιστεύω. Γιατὶ μία ἐπίσκεψη στὰ μέρη φορτωτεών τῶν τάνκερες θὰ πείσῃ καὶ τὸν πλέον ἀδαπή, ὅτι τὰ δι' ἐλληνικῶν πληρωμάτων ἀπανδρωμένα τάνκερα τελούν εἰς ἀσυγκρίτως καλλιτέραν κατάστασιν ἀπό τὰ δι' ἀλλοδαπτών, τόσον εἰς τὰς μηχανάς, δύσονται καὶ εἰς τὸ κατάστασιμο.

«Ἐτοι πρέπει, ἀντὶ θέλωμεν νὰ δαπηρόσωμεν αὐτὰ τὰ σκάφη καὶ νὰ προσδέσωμεν φυσικό σ' αύτά, νὰ κατασύγωμεν εἰς τὰ ἐλληνικά πλούτωματα, νὰ τὰ πείσωμεν νὰ τραπούν πρὸς τὰ τάνκερες καὶ νὰ τὰ ἀγάπησουν, όπως ἀλλοτε τὰ φορτηγά. Δυστυχώς οἱ «Ἑλληνες ἀξιωματικοί καὶ ναυτεργάται μετά δυσφορίας ἐπιβιδύζουνται εἰς αὐτά καὶ τότε μόνον, δύοντας οὐχιμόνευ, διὰ νὰ πάνε καὶ πάλιν εἰς τὰ φορτηγά.

«Ἀπὸ τὴν ἄλλην ἐπίσης πλευράν διεπίστωσα, διότι οἱ πλείστοι τῶν «Ἑλλήνων ἐφοτλιστῶν ἐλαχιστήν προστάθεισαν καταθάλλουν, διὰ νὰ προσελκύσουν τὰ ἐλληνικά πλορώματα πρὸς τὰ τάνκερες, ποὺ διὰ νὰ προσελκύσουν τὰ πλορώματα πρὸς τὰ τάνκερες, ποὺ διὰ νὰ πρόπτην δέ εὑντιρημένην, διὰ δὲ τὰ πλορώματα περικλείουν μίαν ζωὴν πολὺ σκληρότεραν ἀπό τὴν ζωὴν εἰς τὰ φορτηγά πλοιά.

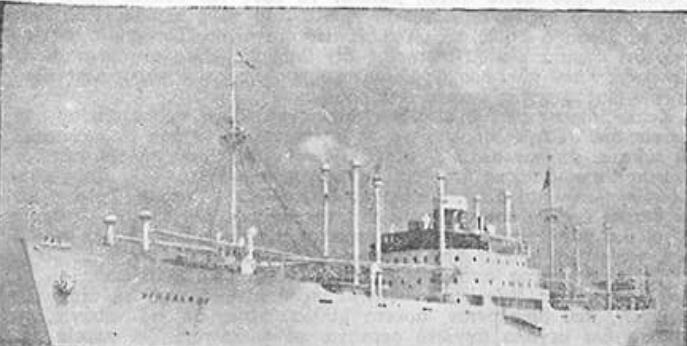
Γ' αὐτὸν θὰ ηθελα τὸ ζωτικὸν τοῦτο θέμα μέσω τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν διάχρονοι τούτοις οἱ γνωμαὶ καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευράς, πῶς δηλαδή, θὰ καταρθώσωμεν νὰ προσελκύσωμεν τοὺς «Ἑλληνες ἀξιωματικούς καὶ τὰς ἐλληνικὰ πλορώματα εἰς τὰ τάνκερες, ποὺ διὰ μὲν τὸν ἐφοπλισμὸν μας ἐμφανίζουμεν μιὰς καλής προστάθειας, ἀντὶ κατὰς καθυστερημένην, διὰ δὲ τὰ πλορώματα περικλείουν μίαν ζωὴν πολὺ σκληρότεραν ἀπό τὴν ζωὴν εἰς τὰ φορτηγά πλοιά.

Εἰναι ἀλήθεια, διότι ὁ «Ἑλλην ναυτικός» ἔχει περίφομον ἀντίληψιν καὶ γρήγορα προσαρμόζεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν τάνκερες, ἀρκεῖ νὰ πεισθῇ καὶ ν' ἀγάπησῃ τὴν κατηγορίαν αὐτὴν τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸν τρόπον λοιπὸν τῆς πειθούς ἀναμένουμεν.

Διατελώ μεθ' ὑπολήψεως

ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΠΕΙΘΩΣ

Πλοίαρχος τοῦ τάνκερ «Ατλαντικ Πρίνς»



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", 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

ΑΠΟ ΤΑ ΔΡΑΜΑΤΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΤΟ ΝΑΥΑΓΙΟΝ ΤΟΥ Α') Π "ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ"

Ο ΗΡΩΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Α'. ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Δέκος ανδρες τού ύπο παναμάκικη σημαίαν Ἑλληνικού φορτηγού «Σεμίραμις», χωρητικότητος 622 τόνων γκρός, που ἔφθασαν στις 7 τρέμηνος ἀπό την Ἀλεξανδρειαν —οἱ Ἡλ. Φαράκλας Β'. πλοίαρχος, Νικ. Κουφοπαντελῆς α', μηχανικός, Μ. Λεμάνης, μάγειρος, Δ. Λιαδάκης ναύληρος, Γ. Ραπτόπουλος ἀρχιβεμπαστής, Αλέξ. Μητσάκης, Μ. Γεωργαντής καὶ Ἄργ. Στάμπας ναυτόπαιδες, Ν. Γλύκας θερμαστής καθώς καὶ ἡ σύλιγος του α', μηχανικοῦ Ἀγγελική Κουφοπαντελῆ, που ἐπέβαινε τού πλοίου — μᾶς ἔδωσαν μὲ τις ἀφηγήσεις των, μίαν παραστατικήν εἰκόνα τού ναυαγίου.

Τὸ μικρὸν σκάφος εἶχεν ἀπόπολεύσει τὸ ἀπόγευμα τῆς 26ης παρελθόντος μηνὸς Μαρτίου ἀπὸ τὸ Πόρτ—Σαΐδ μὲ 506 τόνους εἶδῶν γενικοῦ ἐμπορίου διὰ τὴν Βεγγάλην. Ὁ καιρὸς κατὰ τὸν ἀπόπολουν τοῦ ἔφαντον ησυχος. Ἀργότερα, ὅμως, ὅλαξε καὶ τὸ πρῶτη τῆς 27ης ὅταν τὸ σκάφος εὐρίσκετο πλέον περὶ τὰ 160 μίλια ἀπὸ τὴν Ἀλεξανδρειαν καὶ κάπου 60 μίλιας ἀνοικτὰ ἀπὸ τὴν Μάρσα Ματρούχ, εἶχε φρεσκάρει γιὰ καλά. Φυσοῦσε δυνατὸς ἀέρας πουνέντης καὶ τὸ «Σεμίραμις» ὑπέφερε ἀπὸ τὸν μεγάλον κλυδωνισμόν. Πρός τὸ βράδυ ἡ κακοκαριά ἔγινε ἄκομα χειρότερα. Προσέλαβε τὴν μορφὴν θυέλλης. Ἀφρίζε κυριολεκτικὰ τὸ Λιβικό Πέλαγος καὶ τὰ τεράστια κύματα, ποὺ εἶχαν ἀναστοκθῆ, κατεκάλυπταν τὸ μικρὸ πλοῖο. Οἱ πλοίαρχοι του κ. Δ. Κολίδης μαζὶ μὲ τὸν β'. πλοίαρχο κ. Φαράκλην εὐρίσκοντο ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ ἡγωνίζοντο γιὰ κράτησον τὸ πλοῖον τῶν στην πορεία του.

Τὴν νόκτα ἔγινε νὴ πρώτη μεγάλη θυέλλη. Ἡ θάλασσα ἀνήρπασε ἀπ' τὰ καπονιά, τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς, μιὰ σωσίδιο λέμβο. Ἀργότερα παρουσιάστηκαν στὸ μηχανοστάσιο νερά. Ἀπ' τὸν ισχυρὸ κλυδωνισμὸ κάποια λαμπριά εἶχε χαλαρώθη στὰ ὑφάλια καὶ τὰ νερά ἐμπιναντοῦσαν ἀφθονα. Δόθηκε ἐντολὴ νὰ χρησιμοποιηθοῦν οἱ ἀγντίλες. Ως τόσο κι' αὐτὴ ἡ σκληρὰ προσπάθεια ἀπέβη ματαία. Τὸ ὑψος τῶν ὑδάτων μέσα στὸ μηχανοστάσιο ηὔξανε διαρκῶς καὶ ἐπειτα ἀπὸ τρεῖς περίπου ὥρες ἀρχισε νὰ πέφτῃ ὁ ἀτμός, να μὴ κυβερνᾶται τὸ πλοῖο. Τὸτε ἔγινε ὄντιλη πτό, διὰ καμπιὰ ἐλπίδα σωτηρίας δὲν ὑπῆρχε. «Ολές οἱ προσπάθειες τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἶχαν πάει χαμένες καὶ ὁ καπετάνιος ἔδωσε τὴν διαταγὴν τῆς ἑγκαταλείψεων του.

Κατεβάσθηκαν οἱ διοικηταὶ σταθερὲς βάρκες καὶ ἀφοῦ προσεδέθησαν στὸ σκάφος σάν σὲ ἀγκυροδόλιο, γιὰ νὰ μὴ παρασυρθοῦν ἀπὸ τὰ μανιστομένα κύματα, μητῆρας σ' αὐτές ὅλοι οἱ ἀνδρες τοῦ πληρώματος, ἀνάμεσα στοὺς ὅποιους ἦταν καὶ διοικηταὶ Αίγυπτοι ναύτες. Τελευταῖος ἐπειδίσθη ἀυτῶν καὶ ὁ σ. πλοίαρχος Δ. Κολίδης. Ὁ καιρός, ὅμως, ἦταν σὲ διαρκῆ ἔνταση καὶ τὸ σχοινὶ τῆς προσδέσεως δὲν ἀνθεῖ. «Εσπασε κι' οἱ διοικηταὶ παρασυρθήκαν ἀνοικτά, προσεδέδεμνες, ὅμως, μεταξύ των, γιὰ νὰ μὴ χαθοῦν στὸ φουρτουνιασμένον πέλαγος.

Ὥς τόσο ὑπέριστα ἀπὸ δώδεκας ὥρες, ἐπάνω που σκοτείνιασε — τὸ βράδυ τῆς 28ης Μαρτίου — φάνηκε πολὺ μακρὰ ἀπὸ τὴν θέση τῶν ναυαγῶν, ποὺ βρίσκονταν ἀρκετὰ μίλια πέρα ἀπὸ τὸ ναυάγιο, νὰ περνάῃ ἕνα μεγάλο ἀγγειοκό φορτηγό, τὸ «Κάρλον». Ἡ πορεία του ἦταν ἀντίθετη πρὸς αὐτούς. «Αναψαν τότε ρουκέττες κι' — εὐτυχῶς — τὰ στημάτα τους ἔγιναν ἀντιληπτά. Τὸ ἀγγειοκό σκάφος ἀνέκουε τὸν πλούτον του, πληρίασε καὶ τότε ἀρχίσει τὸ ἔργο τῆς διασωσίας. Πρώτα ἔγινε προσπάθεια ν' ἀνασυρθῇ ἡ Ἀγγελική Κουφοπαντελῆ, ἡ γυναίκα του κι' οἱ διοικηταὶ παρασυρθήκαν ἀνοικτά, προσεδέδεμνες, ὅμως, μεταξύ των, γιὰ νὰ μὴ χαθοῦν στὸ φουρτουνιασμένον πέλαγος.

Ὥς τόσο ὑπέριστα ἀπὸ δώδεκας ὥρες, ἐπάνω που σκοτείνιασε — τὸ βράδυ τῆς 28ης Μαρτίου — φάνηκε πολὺ μακρὰ ἀπὸ τὴν θέση τῶν ναυαγῶν, ποὺ βρίσκονταν ἀρκετὰ μίλια πέρα ἀπὸ τὸ ναυάγιο, νὰ περνάῃ ἕνα μεγάλο ἀγγειοκό φορτηγό, τὸ «Κάρλον». Ἡ πορεία του ἦταν ἀντίθετη πρὸς αὐτούς. «Αναψαν τότε ρουκέττες κι' — εὐτυχῶς — τὰ στημάτα τους ἔγιναν ἀντιληπτά. Τὸ ἀγγειοκό σκάφος ἀνέκουε τὸν πλούτον του, πληρίασε καὶ τότε ἀρχίσει τὸ ἔργο τῆς διασωσίας. Πρώτα ἔγινε προσπάθεια ν' ἀνασυρθῇ ἡ Ἀγγελική Κουφοπαντελῆ, ἡ γυναίκα του κι' οἱ διοικηταὶ παρασυρθήκαν ἀνοικτά, προσεδέδεμνες, ὅμως, μεταξύ των, γιὰ νὰ μὴ χαθοῦν στὸ φουρτουνιασμένον πέλαγος.

Ὥς τόσο ὑπέριστα ἀπὸ δώδεκας ὥρες, ἐπάνω που σκοτείνιασε — τὸ βράδυ τῆς 28ης Μαρτίου — φάνηκε πολὺ μακρὰ ἀπὸ τὴν θέση τῶν ναυαγῶν, ποὺ βρίσκονταν ἀρκετὰ μίλια πέρα ἀπὸ τὸ ναυάγιο, νὰ περνάῃ ἕνα μεγάλο ἀγγειοκό φορτηγό, τὸ «Κάρλον». Ἡ πορεία του ἦταν ἀντίθετη πρὸς αὐτούς. «Αναψαν τότε ρουκέττες κι' — εὐτυχῶς — τὰ στημάτα τους ἔγιναν ἀντιληπτά. Τὸ ἀγγειοκό σκάφος ἀνέκουε τὸν πλούτον του, πληρίασε καὶ τότε ἀρχίσει τὸ ἔργο τῆς διασωσίας. Πρώτα ἔγινε προσπάθεια ν' ἀνασυρθῇ ἡ Ἀγγελική Κουφοπαντελῆ, ἡ γυναίκα του κι' οἱ διοικηταὶ παρασυρθήκαν ἀνοικτά, προσεδέδεμνες, ὅμως, μεταξύ των, γιὰ νὰ μὴ χαθοῦν στὸ φουρτουνιασμένον πέλαγος.

Ὥς τόσο ὑπέριστα ἀπὸ δώδεκας ὥρες, ἐπάνω που σκοτείνιασε — τὸ βράδυ τῆς 28ης Μαρτίου — φάνηκε πολὺ μακρὰ ἀπὸ τὴν θέση τῶν ναυαγῶν, ποὺ βρίσκονταν ἀρκετὰ μίλια πέρα ἀπὸ τὸ ναυάγιο, νὰ περνάῃ ἕνα μεγάλο ἀγγειοκό φορτηγό, τὸ «Κάρλον». Ἡ πορεία του ἦταν ἀντίθετη πρὸς αὐτούς. «Αναψαν τότε ρουκέττες κι' — εὐτυχῶς — τὰ στημάτα τους ἔγιναν ἀντιληπτά. Τὸ ἀγγειοκό σκάφος ἀνέκουε τὸν πλούτον του, πληρίασε καὶ τότε ἀρχίσει τὸ ἔργο τῆς διασωσίας. Πρώτα ἔγινε προσπάθεια ν' ἀνασυρθῇ ἡ Ἀγγελική Κουφοπαντελῆ, ἡ γυναίκα του κι' οἱ διοικηταὶ παρασυρθήκαν ἀνοικτά, προσεδέδεμνες, ὅμως, μεταξύ των, γιὰ νὰ μὴ χαθοῦν στὸ φουρτουνιασμένον πέλαγος.

Ὕστηκεν, μερικὲς ἡμέρες ὀργότερα, μαθεύτηκε πῶς κι' ἔκεινος εἶχε πετύχει νὰ σωθῇ. Ἐπειτα ἀπὸ ἐπτὰ μερινύχτα στὴ βάρκα τοῦ καπετάνιου, σὲ ἀπότολη συνέπεια στὶς ἡρώικες παραδόσεις τοῦ «Ελλήνος πλοιάρχου». Τὴν ὥρα, ὅμως, ποὺ ἐπέρκειτο ν' ἀγαστροθῇ καὶ ἐκείνος, ἔνα μεγάλο κῦμα πῆρε τὴν βάρκα του καὶ στὸ κτύπησε μὲ δύναμι στὰ πλευρὰ τοῦ ἀγγειοκού σκάφους. «Υστεραὶ ἀλλοὶ κύματα τὴν παρέσυρε στ' ἀνοικτά. Μισούσθησε μέρη, γεμάτη νερά, κάθηκε, καθὼς ἦταν ἐπόμενο, ἀπ' τὰ μάτια τῶν δικῶν μας καὶ τῶν ἔνοικων ναυτικῶν.

Ἄκολούθησαν δύο ὥρες ἀφάνταστης ἀγωνίας. Τὸ ἀγγειοκό σκάφος ἀρχισει

ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΑΠΟΔΗΜΙΑΣ

Μολονότι οἱ ισχύοντες στήμερον διὰ τὴν ἀποδημίαν περιορισμοὶ ἀναφέρονται εἰς λόγους γενικωτέρας ἑθνικῆς σκοπιμότητος, ἐφαρμόζονται μὲ αὐτοτρόπητα, ἔξαιρεται εἰδικῶν τινῶν περιπτώσεων διὰ τὰ πληρώματα τῶν ποντοπόρων σκαφῶν μας, ἐνδιαφέρονται εἰς — ἀπὸ καθησυχίας ιστορικού πλευρᾶς — η ἀναδρομή εἰς τὸ παρελθόν, ἐπὶ ὁμοίας περιπτώσεως. Πρὸ 126 ἑταῖς ἡ τότε «Προσωρινή Διοικήσις τῆς Ελλάδος» ἔξειρε, βεβαίως, παρακινούμενή λόγων, προσήλθεν εἰς τὴν κατεύθυνσην τοῦ κατιστέατος:

ΤΟ ΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΝ ΣΩΜΑ, ἐθεσμός στο τοπικό πόλιον τοῦ Καρπενησού, καὶ ἀναγκαῖον τὰ μέλη τῆς κοινωνίας νὰ μὴν ἀπομακρύνωνται, ὅταν ἐντὸς αὐτῆς εἴη χρήσιμα ἐπειδή οὐδέποτε κοινωνία χρίζει ἀπάντων τῶν μελών αὐτῆς τοσού. Οσον δὲν σταύρωσεν τὴν ιδιοτέλειαν αὐτῆς, καὶ ἔπειδη εἰς τοιαύτην κινδυνώδη κατάστασιν ὑποτίθεται ἡ Ἐλλάς, ἐφ' ὃσον χρόνον δὲν θεμελιώσηται τὴν ιδιοτέλειαν μὲ τὴν τιμὴν τοῦ ιδίου αἰτίας:

Β'. Ο παραδάπτος τοῦ νόμου τούτου ἀπίστομος ἔστω, ἢτοι νὰ ἀπογυμνωθετείται ισοδίοις δόλων τῶν δικαιωμάτων τοῦ πολίτου «Ελλήνος».

Γ'. Οοσον πρὸ τῆς κοινοποίησεως τοῦ Νόμου τούτου ἐφθασαν νὰ ἀναχωρήσουν δὲν ὑποκείνεται εἰς τὴν αὐτοτρόπητα τούτου, εἰμὶ τέσσαρας μηνίας, ἀφοῦ ἐπιστήμων προσκληθεῖται ἀπὸ τὴν Διοικήσιν, δὲν ἐπιτρέψουσιν οἰκαδεῖς.

Δ'. Αἱ κατὰ ἐπράν καὶ θάλασσαν δυνάμεις τῆς Διοικήσεως διορίζονται νὰ προσέχωσιν εἰς τὴν διαταγὴν τοῦ Νόμου τούτου καὶ νὰ φροντίζωσι συλλαμβανόμενοι οἱ φυγάδες νὰ παραδίδωνται εἰς τὴν αὐτοτρόπητα τούτου, εἰς τὴν οἰκαδεῖαν τῆς Διοικήσεως διὰ νὰ φεύγωσι δίκην ἐσχάτης προδοσίας.

Εν Κορίνθῳ τη 23 Φεβρουαρίου 1825

Ο α'. Γραμ. τοῦ Βουλ. I. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ

ΕΠΙΚΥΡΟΥΤΑΙ. Ο Πρόεδρος τοῦ Εκτελεστικού Σώματος οἱ φυγάδες νὰ παραδίδωνται εἰς τὴν αὐτοτρόπητα τούτου, εἰς τὴν οἰκαδεῖαν τῆς Διοικήσεως διὰ νὰ φεύγωσι δίκην ἐσχάτης προδοσίας.

Εἰς ἔφαρμογήν τῆς ἀνάτερα ἀποφάσεως τῆς «Προσωρινῆς Διοικήσεως τῆς Ελλάδος» οἱ «Εκτελεστικού Σώματος» ἔξειδωκεν ἐν Ναυπλίῳ καὶ Αύγουστον τοῦ 1825 τὴν κάτωθι διαταγήν:

ΤΟ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΝ ΣΩΜΑ: Θεωρήσαν τὸν Νόμον ὑπ' ἀριθμὸν Δ. τοῦ Καρδικού τῶν Νόμων, πληροφορούμενον, διὰ πολλοὶ τῶν Ελλήνων καταλιμπάνουν ἀνεύ διατάττει:

Α'. Ολαὶ αἱ πολιτικαὶ καὶ πολεμικαὶ ἀρχαὶ νὰ ἐπαγρυπνοῦν εἰς τὰν ἀκριβῆ ἐκτελεστικού τοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθ. Δ', τοῦ Καρδικού τῶν Νόμων.

Β'. Εἰς μόνους τοὺς ἔξηκονταστεῖς καὶ ἀνάτερας ἡλικίας γέροντας, εἰς τὰς γυναίκας καὶ εἰς τοὺς νέους μέχρι τῶν δεκατέκιν ἐτῶν συγχωρεῖται, δοθέντος τοινόν, ἡ μετάδοσις εἰς ἑνην, ἀλλὰ καὶ τοῦτο δι' ἀδείας τῶν ἔντοπιών ἀρχῶν.

Γ'. Τὰ «Υπουργεῖα, καθ' ὃσον εἰς εἴκαστον ἔξει τὸν ἀντικανόν, σταύρωσιν τὴν παρούσαν διαταγήν.

Ἐν Ναυπλίῳ τη 3 Αύγουστου 1825

Ο Πρόεδρος : Γ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ, Ἀναγνώστης Σπηλιωτάκης, Κωνστ. Μαυρομιχάλης, Ιωάννης Κωλέττης.

Ο Γεν. Γραμματεὺς: Α. ΜΑΥΡΟΚΟΡΔΑΤΟΣ

Πιθανῶς πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου περιορισμοῦ τῆς ἐξ Ελλάδος ἀποδημίας. Εκτάκτοι συνῆκοι τοῦ «Εθνοῦς ἀποτολούν τὴν δικαιολογίαν τοῦ μέτρου, ληφθέντος ἐπει τοῖς 1825. Ο Παπαρρηγόπουλος (Τόμ. ΣΤ' σελ. 162 της ἐκδόσεως 1925) εἰσερχόμενος εἰς τὴν σφράγησην εἰκονιστῶν εἰς τὸν παραστατικὸν τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικὸν ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ παρέλθοντού τοῦ κατόπιν τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ παρέλθοντού τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ παρέλθοντού τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔνεκτα τῶν ἐμφυλίων πολέμων γράφει ὁ Ορλάνδος. Εκ τῶν 2.000.000 λιρῶν τοῦ δευτέρου δανείου τῆς Ανεξαρτήσιας, ή Κυβέρνησης ἔλαβε μόνον 232.700 λιράς, ἀλλὰ πρὸ τοῦ πατριωτικοῦ πλοιού, τοῦ Καρδικοῦ τοῦ δημοσίου οἰκονομικῶν. «Τὸ ἐμπορικό ταμεῖον εἰχε σχεδόν κενωθῆ ἔ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΠΡΟΣ ΜΙΜΗΣΙΝ

Η ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΣΤΑΝΙΑΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Δεν είναι πολύς καιρός άκομη, πού ό περισσότερος κόσμος ήτο, ισως δέ και νά έξακολουθή να είναι καὶ σήμερον, κακώς πληροφορημένος ἐπί τῆς ἐν γένει καταστάσεως ἐν Ισπανίᾳ, ἐπὶ τῶν προδότων ποὺ ἐσμειώσεν εἰς διαφόρους τομεῖς καὶ ἐπὶ τῆς καθ' ὅλου ἔμπορο—βιομηχανικῆς κινήσεως τῆς χώρας. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἀπὸ τοῦ ἔμψυχου πολέμου καὶ ἐπεύθεν δόλος σχέδον τὰς Κράτες, είχον διακόψει τὰς διπλωματικὰς καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰς ἐμπορικὰς τῶν σχέσεις μὲ τὸ καθεστώς τοῦ στρατηγοῦ Φράγκο. Ως ἐκ τούτου, όχι μόνον δὲν μετεδίδοντο ἐκ μέρους τῶν εἰδήσεις ἀφόρως τὴν χώραν ταύτην, ἀλλὰ καὶ σκοπίμως ἀπεκρύπτονται αἱ πράγματα ποιηθεῖσαι πάστος φύσεως ἐπιτυχίαι, πρόσδοτοι ἐπιτυχίαι, διά νὰ μὴ πληροφορηθαὶ ἡ Διεθνῆς Κοινὴ Γνώμη, τὶ γίνεται ἐκεῖ. Ως νὰ ἐπιμαίνει τοῦτο, ὅτι «άφον ἡμεῖς, οἱ διάφοροι λαοί, διεύθυντεν τὰς σχέσεις μας μὲ τὴν κυβερνήσιν τοῦ στρατηγοῦ, ἡ Ισπανίᾳ, εὐρισκομένη ἐν ἀπομονώσει καὶ στερούμενή παντοῖων ἀγαθῶν, θὰ ὑπέκυπτε μοιραίως καὶ θὰ ἡκολούθει τὴν πολιτικὴν τὴν ὁποίαν ἡμεῖς θεωροῦμεν ὡς τὴν καταλληλότερην διὰ τὰς περιστάσεις κλπ.»

Τὰ ἐπακολουθήσαντα ραγδαία γεγονότα πάρεισαν ἀπέδειξαν, ὅτι τοιούτου εἰδούς κυρώσεις ἀντὶ νὰ ἐπιτυχουν, φερούν, συνήθως, δῶλας ἀντίθετα τῶν ἐπιτυχημένων ἀποτελέσματα. Τὰ πράγματα, ὡς γνωστόν, ἥλασαν καὶ δῆλοι μαζὶ σήμερον στεύδουν νὰ ἀναθεωρήσουν τὰς μεροπλητικὰς τῶν ἀποφάσεις καὶ νὰ ἐπανασυνδέουν τὰς διακοπεῖσαι ἀπὸ τὸν Ιστανιάν σχέσεις τῶν. Ὁ διεθνῆς Τύπος, ὡσαύτως, ἐνώ πρότερον ἀδισφορούσει διὰ τὰ συμβινόντα εἰς τὴν Ἰσπανικὴν Χερσόνησον, τώρα ἀσχολεῖται ἐναργῶς μὲ αὐτά, ἐξυμενὲ τὰ ἐπὶ τῆς στιβαρᾶς διοικήσεως τοῦ στρατηγοῦ προκυψαντα θετικὰ ἀποτελέσματα καὶ σιγά—σιγά ἀποκαλύπτει τὰς ἐπιτυχείσας προσδότους εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς.

«Ἄλλοι ἀρμοδιώτεροι ἐμοῦ θὰ γράψουν, πιστεύω, διὰ τὰ μύρια δῶσα ποὺ ἐπράγματοποιήσαν εἰς τὴν Ισπανίαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πολεμούς διπλωματικῆς ἀπομονώσεως τῆς. Ἐγώ, ὡς ἀσχολούμενος μὲ τὴν ἀλίειαν καὶ τὰ περὶ αὐτὴν ζητήματα, θὰ σταχυολογήσω ἀπὸ τὰ διαφόρα συγγράμματα καὶ περιοδικὰ ποὺ ἔχω ὑπὲρ, ὥστις μου, τὶ τὸ θετικὸν ἐπράγματοποιήσαν εἰς τὸν κλάδον τούτον καὶ θὰ γράψω ἐπ' αὐτοῦ ὅλιγα τινά, δίδων ἀριθμούς, στατιστικὰς καὶ ζωντανά παραδείγματα.

«Η Ισπανία, λοιπόν, μετὰ τὸν αίματρον ἐμφύλιον πόλεμον καὶ τὴν διακοπὴν τῶν σχέσεων τῆς μὲ τοὺς ἄλλους λαούς, εἶχεν εὐρεθῆ εἰς πολὺ δύσκολον ἀπὸ ἐπιστιτικῆς πλευρᾶς θέσιν. Η πρώτη καὶ θεμελιώδης μέριμνα τῆς κυβερνήσεως ήτο, πῶς νὰ καταστῇ ἡ χώρα αὐτάρκης, εἰς τὰ βασικά, τούλαχιστον, τρόφιμα, ἀφοῦ δὲν ὑπῆρχεν ἐπλίτες νὰ προμηθευθῆται τοιαύταν ἀπὸ τὰς ξένας ἀγοράς. Ἐσφρυμόσθη ἐν πλάτει καὶ μὲ ἐξαιρετικὴν αὐστηρότητα, τὸ δόγμα τῆς ουταρκείας. Νὰ ζησῃ, δηλαδή, διότανοικός λαος ἀπὸ διὰ περαγωγῆς, ὅ τόπος του καὶ νὰ προσπαθήσῃ, κατὰ τὸ μέτρον τοῦ δυνατοῦ, νὰ μὴ ἔχῃ ἀνάγκην ἀπὸ κανένα. Ἐντατικὴ ἔργασία, αὐξησης τῆς παραγωγῆς, ἀξιοποίησης δῶλων τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας πόρων, ἐκμετάλλευσης δῶλων τῶν πηγῶν ποὺ θὰ προσθέσουν ἔστω καὶ ὀδολὸν εἰς τὸ Δημόσιον Τομεῖδον, δῶλα αὐτὰ μαζὶ ἔγιναν τὸ : «Σύνθημα τῆς σωτηρίας καὶ τῆς ἀνορθώσεως».

Ἐκτὸς τῆς γεωργίας καὶ κτηνοτροφίας, ίδιαιτέρω δῶλως σήμαστα ἐδόθη εἰς τὴν ἀλίειαν καὶ τὰς παραμερφεῖς πρὸς αὐτὴν βιομηχανίας. Η σημασία δὲ αὐτὴ δὲν ἔχει διάλογων μόνον, ἀλλὰ καὶ δι' ἔργων. Αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι κατέβαλον πάσαν δυνατὴν προσπάθειαν διὰ νὰ αὐξηθῇ ἡ ισχυροπαραγωγή, αἱ δὲ ὑπηρεσίαι τῆς προπαγάνδας κατέβαλον πάσαν δυνατὴν προσπάθειαν διὰ νὰ κατηχίσουν τὸν λαόν, νὰ τὸν πείσουν, νὰ τρώγῃ περισσότερα φάρια, μὲ τὴν διδακτικὴν ἐρμηνείαν, διτι καταναλίσκων ἀφονα φάρια θὰ τρώῃ ὀλιγώτερο φωμί καὶ ὀλιγώτερα κρέατα καὶ οὐτα διὰ ἐπέλθη μια σχετικὴ ισορροπία εἰς τὰ βασικὰ τρόφιμα.

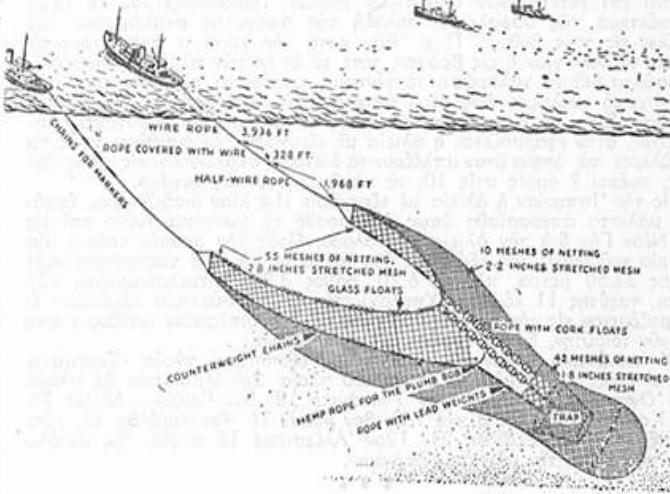
Τὸ πρόγραμμα πλήρως ἐπέτυχεν εἰς τὰς γενικάς του γραμμάτις, ἡ ισχυροπαραγωγή ἐδιπλασιάσθη περίποι τῶν ὥστε ίδιωμεν κατωτέρω, ἡ γεωργία καὶ ἡ κτηνοτροφία ἡκολούθησαν μίαν βαθμαίαν ἀνάπτυξιν καὶ σύντομα ἐπέτηθεν ἡ ἐπιδιωκόμενη ισορροπία, ἀς πουμέν αὐτάρκεια. εἰς τὰ βασικά, τούλαχιστον, τρόφιμα. Μὲ ίδιαιτέρων ίκανοντος ικανοποίησιν ἀναγράφω τὰς ἐνδιαφερούσας αὐτὰς πληροφορίες, διότι δύνανται νὰ μᾶς χρησιμεύσουν εἰς κάτι. Οταν ἐπανειλημένως ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων ὑπέδειξα τὶ γίνεται διὰ τὸν ἀλίειτην βιομηχανίαν εἰς τὴν Ισπανίαν, τὴν Νορδηγίαν, τὴν Ἀγγλίαν καὶ ἄλλας χώρας, μὲ τὴν πρόθεσην νὰ ἐπιτύχω τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων ἐπὶ ὥστιμον περιεισών, ήκουσα νὰ λέγουν, ὅτι εἰς αὐτὰς τὰς χώρας τὰ φάρια τερπίσκονται ἐν ἀφονίᾳ πλησίων τῶν ἀκτῶν καὶ ἐμπέρως στή... μάτη των, δι' αὐτὸς ἄλλως τε καὶ ἡ ἀλίεια εἶναι τόσον προδεύμενη. Δέν ταπάζομαι μὰ προβληθῇ ἡ ίδια δικαιολογία, διὰ τὸ ζωντανό παραδείγμα τῆς Ισπανίας, δηνο, χάρις εἰς τὴν τελείαν ὀργάνωσιν μόνον, καὶ τὰ ληφθέντα σύντονα μέτρα, ἐπετεύχθη ὁ

έντος δόλιων εἰών διπλασισμός τῆς ισχυροπαραγωγῆς.

Κατὰ τὴν τελευταίαν, πρὸ τοῦ ἐμφύλιου πολέμου, στατιστικήν, ἡ παραγωγὴ ἰχθύων εἰς τὴν χώραν ταῦτην ἀνήρχετο εἰς 348.450.000 χιλιόγραμμα διὰ τὸ 1935. Σήμερον, σύμφωνα μὲ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς διεθνούς ἀλιευτικῆς στατιστικῆς ποὺ δίδει ἡ F.A.O., ἡ ισχυροπαραγωγὴ ἐφθάσει τὰ 600.000.000 κιλὰ κατ' ἔτος. Κατέχει, δηλαδή, ἡ Ισπανία τὴν τρίτην θέσιν ὡς ισχυροπαραγωγὸς χώρα τῆς Εὐρώπης, μετὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Νορδηγίαν (ἐκτός τῆς Ρωσίας). Μία μικρὰ σύγκρισις μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ισπανίας, δύο χωρῶν ποὺ περιβρέχονται ἀπὸ τὰς ίδιας θαλάσσας, τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν Ατλαντικόν, θὰ ἐνημερώσῃ καὶ τὸν πλέον ἀδαπή περὶ τὰ ἀλιευτικὰ ζητήματα, διτι δύναται κατεβλῆθη μεγίστη προσπάθεια εἰς τὴν Ἰσπανίαν Χερσόνησον διὰ τὴν ἀξιότηταν τοῦ ἐναλίου πλούτου. Η Γαλλία μὲ πληθυσμὸν 41.980.000 κατοίκων παράγει ἑπτησίων περὶ τὰ 350.000.000 κιλῶν ἰχθύων. Η Ισπανία μὲ πληθυσμὸν 25.608.000, παράγει ἑπτησίων 600.000.000 κιλὰ ἰχθύων περιποτού. Ποὺ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ αὐτὴ ἡ περαστία διαφορά;

* * *

«Η ἀπάντησις εἰς τὸ ἐρώτημα αὐτὸν εἶναι εὐκολωτάτη καὶ τὴν ἀντιγράφω ἐπὶ λέξει ἀπὸ ἄπον ἔνα δελτίο πληροφοριῶν. Η αὐξησης τῆς ισχυροπαραγωγῆς εἰς τὴν Ισπανίαν οφείλεται: Αον εἰς τὴν ἀρτιωτάτην ὄργανων τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, Βον εἰς τὴν πύκνων τοῦ ἀλιευτικού κόσμου καὶ Γον εἰς τὴν αὔξησην τοῦ ἀλιευτικού στόλου. Τούτο, ἀλλως τε,



Σχηματικὴ ἀναπαράστασις ἀλιείας μὲ «Ζευγάρι»

εἶναι εὐνόποτον, διότι ἀνευ καταλλήλων πλοίων, ἀνευ καλῶς κατηρτισμένων ψαράδων καὶ ἀνευ συστηματικῶν ὄργανων σεως, δὲν είναι δυνατὸν νὰ προσχθῇ πουμένα ἀλιευτική βιομηχανία. Ἐπειδὴ δὲ, ὡς ἐτόνισα εἰς τὴν ἀρχὴν τὸν σημειώματος μου, οἱ ἀριθμοὶ καὶ αἱ στατιστικαὶ διαφωτίζουν πληρότερον, θὰ συγκρινούν τοὺς ἀλιευτικούς στόλους Ἐλλάδος, Γαλλίας καὶ Ισπανίας, μολονότι ἡ σύγκρισις θὰ είναι λίαν ἀτυχῆς εἰς βάρος μας:

Ἐλλάς: παράκ. ἀλ. στόλ. 15—18.000 τόν. — πλοία άνοικ. θαλάσσ. μηδὲν Γαλλία: » » » 10—11.000 » — » » 120.000 τόν. Ισπανία: » » » 20—22.000 » — » » 166.000 »

«Η αὐτὴ σχέδιον ἀναλογία παραστητεῖται εἰς δῶλας τὰς χώρας, ὅπου ὑπάρχει ἀλιεύσιος συστηματικῶν ὄργανων μὲν καὶ συγχρονισμένη καὶ συγχρονισμένη. Η αὐξησης, λοιπον, τῆς ισχυροπαραγωγῆς εἰς τὴν Ισπανίαν, οφείλεται, ἀποκλειστικῶς, εἰς τὴν ἀλίειαν ἀνοικτούς της θαλάσσης ὡς ἀρκούντων ὑποδεικνύειν ὡς ἀνάγκην πάντας. Σημειώτεον, ὅτι τὰ διὰ τὴν παράκτιον ἀλίειαν ἀναλογίαν πλοίοι εἶναι κατὰ τῶν ἀνοικτῶν της θαλάσσης ἄνω τῶν ἑκατὸν τόνων καὶ τὰ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης ἄνω τῶν ἑκατὸν τόνων. Αἱ τελευταίαι, μάλιστα, εἰδίσεις ἀναφέρουν ὅτι καταβάλλεται μεγάλη προσπάθεια εἰς τὴν Ισπανίαν, διὰ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ ἀποικιακοῦ τῆς χώρας ἐναλίου πλούτου καὶ πρὸ τὸν σκοπὸν τούτου ναυπηγούνται μεγάλας μπακαλιαράδικος, ἀπὸ 1000 μέχρι 2.400 τόνων, τὰ δόπια ἐξορμούν πρὸς τὴν Νέαν Γῆν, τὸ Λαμπραδόρ καὶ τὴν Γριολανδίαν ἀποκλειστικῶν διὰ τὴν ἀλίειαν μπακαλιαράδων, ποὺ καταναλίσκεται ἀφθόνως εἰς τὴν Ἰσπανικὴν Χερσόνησον. Τὰ ἐσχάτων ναυπηγούνται μπακαλιαράδικα τύπου «Σάντα Ελένα» εἴγονται ἀπὸ τὰ καλύτερα τοῦ κόσμου εἰς τὸ είδος των. Δον τὰ μικτὰ πλοία, Τραλέρες, καὶ πλοτά ἐργοστάσια συνάμα 1500—2000 τόνων, πρὼς τὸ πτονούς τοῖς καρυούν τοῖς ἀγροταράδην «ARTICO», τὰ δόπια δροῦν ἐπιτυχῶν εἰς τὴν μεταξὺ τῆς Ισπανικῆς ἀποικιας «Ρίο Μιούνι» καὶ τῆς Ισπανικῆς νήσου «Φερνάνδο πόν» περιοχὴν τοῦ κόλπου τῆς Γουινέας, δηνού ὑπάρχει πάσης φυσεως πλοιούσιον ἀλιευμα.

* * *

Οι Ισπανοὶ είναι σπουδαῖοι ψαράδες, ἀπὸ πάππον πρὸς πάππον, ἀγαποῦν τὸ ἐπάγγελμά των καὶ εἰνε ἱκανοὶ νὰ ἐφαρμόσουν οἰονδήποτε

DAWOOD & CO
7, Raffles Quay - SINGAPORE
Cables «LATHIPHIAS» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 681

DUBASH DEPARTMENT
Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

σύστημα δλεισίς γνωστὸν μέχρι σήμερον. Ἡ δλειευτικὴ τάξις εἰς τὴν χώραν τοῦ στρατηγοῦ Φράγκοι εἶνε μία τρομερὰ δύναμις, ὅπερι μούσιον ἡ αὐτῶν 300.000 ψυχῶν, ἐξ ἀλιέων, ἀλιευτῶν καὶ ἔργαζομένων εἰς παρεμφερεῖς πρὸς τὴν δλειεισάς βιομηχανίας. Ὁλος ἀυτὸς ὁ κόσμος ἔχει δλειευτικὰς παραδόσεις μεταδοθείσας ἐκ παλαιοτέρων χρόνων, ἔχει ἀποκτῆσαι δλειευτικὴν συνέδοσιν καὶ πιστεύει, ὅτι ἡ δλειεισά είνε μία ἀπό τὰς σπουδαιοτέρας βιομηχανίας τῆς χώρας του. Ἀπό τὰ πρὸς τὴν Γαλλίαν σύνορα τῆς Μεσογείου, μέχρι τῶν πρὸς τὸν Ἀτλαντικὸν γαλλικῶν συνόρων τοῦ Βισκαϊκοῦ Κόλπου, ὅλη ἀυτὴ ἡ κεφαλὴ τῆς Ἰσπρικῆς Χερσονήσου μὲ τὰς ἀναπτηταμένας της ἀκτάς, είνε γεματή ἀπό φαρολιμένας καὶ φαρούρων.

Η Ἀλιεία δέν είναι μία περιφρονημένη βιομηχανία, δύποτε λίσταν ἀποχώς συμβαίνει τοῦτο εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ θεωρεῖται ως μία σπουδαία ἐπιχείρισης, τὴν ὅποιαν ὑψηλάριστας ἐκλέγουν οἱ νέοι ὡς σταδιοδρόμιαν. Οι ναυτοπταίδες ποὺ θέλουν να γίνουν φαράδες (*Skippers*) πηγαίνουν εἰς τὸ σχολεῖον ἀλιείας — (ἐναὶ φαραδικῷ ποὺ χρησιμοποιεῖται ως ἔκπαιδευτικὸν πλοῖον) — κατόπιν προσλαμβάνουνται ως δόκιμοι εἰς πλοΐα τῆς παρακτίου ἀλιείας καὶ ἀφοῦ ἔξασκηθούν ἐπὶ 2—3 χρόνια καὶ ἐκμάθουν τὸ πάγγελμα, μεταποδούν εἰς πλοία μεγαλύτερα τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας. Διὰ τοῦτο, μεταπολεῖται τοις οἱ Ἰσταποὶ φαράδες εἰνεῖ, τεχνικάς, πολὺ καλλιτελεῖται. Τοῦτο δὲ ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς τελειοποίησεις ποὺ ἐπέφερον εἰς τὴν τέχνην τῆς ἀλιείας, ίδια δὲ εἰς τὴν γρίπισιν διάζεγουν πλοίων, γωνιών στήμερον ως «Ζευγάρι», ἀγγλιστὶ «Fishing by Pairs», (βλέπε σχέδιον).

Δύο πλοιά, ἀντί ενός σύρουν ἔνα μεγάλο τριγωνικό δίκτυ, τὸν γρῖπον καὶ γριπίζουν εἰς βάθος ἀπό 60 μέχρι 300 ὅργυινων. Τὸ σύστημα αὐτὸν ἀπεδείχθη λίαν ἀποτελεσματικόν, διότι χρησιμοποιοῦνται τεράστια δίκτυα, τῶν ὁποίων τὸ ἄνοιγμα κανονίζεται ἀπό τὰ σύροντα αὐτὸν πλοιά. Ἡ γρίπισις δύναται νὰ συνεχισθῇ ἐπὶ ὥρας, διαν μάλιστα ἔξασκεται ἐπὶ ἐκτεταμένους ἀλιευτικῶν πεδίων. Παρουσιάζει δὲ τὸ μέγα πλεονέκτημα τῆς ἀσφαλείας, δηλαδὴ τῆς ἀποφυγῆς σκαλώματος τῶν δίκτυων εἰς τοὺς βυθούς. Π.χ. Ἐάν κατὰ τὴν γρίπισιν σκαλώσουν τὰ δίκτυα εἰς ναυάγιον ἢ εἰς βράχον, τότε τὸ ἐν ἑκ τῶν πλοίων ἀφήνει δλιγόν σύρμα διὰ νὰ χαλαρώσῃ τὸ τέντωμα, στρέφεται πρὸς τὰ πισού σάν νὰ ἐπικειρῇ κυκλώμα, ένος διου ἀπόφυγη τὸ σκαλώμα καὶ ἐλευθερώντα τὸ δίκτυο. Εἶναι σπάνιον νὰ χαθοῦν τὰ συνεργα τῶν πλοιών κατόπιν σκαλώματος, διαν ἀφεμορίζεται ἡ ἀλιεία μὲ «ζευγάρι», ἐντίθεται πρὸς τὰ «Τράλλερς» τὰ ὅπιοια διτάν μπλέξουν τὰ δίκτυα ἡ σκαλώσουν εἰς τοὺς βυθούς, πρέπει 9 φορές στις 10, νᾶ τὰ θεωρήσουν ὡς χαμένα.

Εἰς τὴν Ἰστανίαν ἡ ἀλιεία μὲν «Ζευγάρι» είναι λιάν διαδεδομένην, ἐσχάτως των μάλιστα ἀπεφασισθή πόνως ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα τούτῳ καὶ εἰς τὴν Νέαν Γῆν διὰ τὴν ἀλιείαν Βακαλάου. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον μια ἑταῖρια τοῦ Μπιλμπάσ ἔξαπλισε δύο πλοῖα μὲ τὰ ἔχη χαρακτηριστικά: Μήκος 33.50 μέτρα, πλάτους 6.70, βάθους 3.80, πετρελαιομηχανή 430 ἵπποι, ταχύτητος 11 κόμβου. «Υπολογίζεται δῆτι τὸ σύστημα «Ζευγάρι» ἐφαρμοζόμενον εἰς τὴν μεγάλην ἀλιείαν, θά ἔχῃ διπλασιανή ἀπόδοσιν ἀπό τὴν νῦν τοιαύτην, διενεργουμένην, μὲ μονὰ πλοῖα.

Οι κυριώτεροι ισπανικοί λιμένες που έχοπλίζουν πλοία «Ζευγάρια» είναι οι έξι: τον Λιμήν Παζάγιες 250 πλοΐα. 2ον Μπιλμάρια 250 πλοΐα. 3ον Όνταρρός 38 πλοΐα. 4ον Σαντάντερ 18. 5ον Γκιέδην¹ Αβίλες 74. 6ον Κορούνια 106. 7ον Βίγκο 168. 8ον Μαρίν 36. 9ον Χουέλβα 43. 10ον Καδέις 34. 11ον Σεβίλη 21. 12ον «Αλεσίρας» 18 πλοΐα. «Εν συνόλῳ 826 πλοΐα διὰ τὴν ἀλίειαν «Ζευγάρι».

* * *

Η άλιείας είς τὴν Ἰσπανίαν διάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, μὲ γενικὴν διέμυθυσιν ἀλιείας. Ως γνωστὸν τοῖς πᾶσιν, ή χώρα ἔχει ἀξιόλογον ναυτικὴν ἴστοριαν, ὑπῆρξε μάλιστα θαλασσοκράτειρα εἰς ἄλλας ἐποχάς, καὶ τῶν θαλασσῶν κρατούσα ἐπὶ σειράν ἐτῶν, ἀπειργάσαστο τὸ μεγαλεῖον τῶν ἀποικιακῶν κατακτήσεών της ἀνά την υφῆλιον. Ἰστος νῦν ἔχει κάποιαν σημασίαν ή ὑπαγωγὴ τῆς ἀλιείας εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ναυτικῶν, διότι παλαιόθεν, ή ἐπιλογὴ τῶν πληρωμάτων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν καραβελῶν, διὰ κατακτητικᾶς ἔξορμησις, ἔγενε μεταξὺ τῶν ἀλιέων. Η Ἰσπανία ἀν καὶ ἐπαυσαν ὑφιστάμενη ὡς ὑπόλογίσιμος ναυτικὴ δύναμις, ἔξακολουθεῖ, δῆμως, νῦν εἰνε σήμερον μία ἀπό τὰς σημαντικότεράς ιθύνοπαραγωγούς χώρας τοῦ κόσμου καὶ ἀσφαλώς ἔχεται πάροι εἰς τὴν Μεσόγειον.

ερχεται πρωτη σε την μεσογειον.

"Η ιστορία της άλιειας είς την χώραν ταύτην είνε λίαν ένδιαιφέρουσα, δύναται μαλιστα νὰ θεωρηθῇ ώς ή πληρεστέρα είς τὸ εἰδος της, διότι από τὰ ὑπάρχοντα είς τὰ ἀρχεῖα τῆς Βαλεντίας δοκουμέντα, συνεπερ-
ράθη ἡ μακρά ιστορική ἀλουσος ποὺ συνδέει τὴν ὑπὸ τῶν Φοίνικων διδα-
χθεῖσαν εἰς τοὺς "Ιθηρας ἀλιείαν, μέχρι τῶν ἡμερῶν μας. "Η νομοθεσία
ποὺ διέπει τὴν Βιομηχανίαν ταύτην εἰς τὴν "Ισπανίαν είνε σπουδαῖα καὶ
ὅς ἐκ τούτου πολλὰ κράτη τὴν ἀντέγραψαν καὶ ἐπιτυχῶν τὴν ἑφόρμοσαν.
Τὸ περίεργον είναι ὅτι οἱ περισσότεροι νόμοι μάνγυσταν εἰς τὴν ἐποχὴν
τῶν Σαρακηνῶν 714—1238, κατὰ τὴν ὅποιαν Μαριτανοὶ βασιλεῖς
ηὗνόστηαν τὴν ἀλιείαν καὶ διὰ προστατευτικῆς νομοθεσίας, ώς ἐπίσης
καὶ δι' ἀρίτις ὀργανώσωσαν τὴν ἔξυπνωσαν εἰς τὸν ἀνώτατον θαθμόν. "Α-
πὸ τότε ἡξιοποιήθησαν τὰ περίφημα τῆς Ἀλμπουφέρας θυμεῖα, οἱ σκο-
μβραρίες τῆς Βαρκελῶνης καὶ τὰ ἐργοστάσια δικτύων τῆς Βιλαζουσιγ-
ίας (Καταστακεῦμ δικτύων ἐπάρποτο).

Αύτά ἐν συντομίᾳ διά τὰς προόδους τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν Ἰσπανίαν.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD.}
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι, πλοίων και πάροι φύσεως έμποροχαρτικής έκδοσιας.

'Αντιπρόσωτοι εν 'Ελλάδι των BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτών των διάφορων χρωμάτων των γνωστότατων 'Εργοστασίων της 'Αγγλίας, χρησιμοποιούμενών ΔΠΔ της τρόπος μεγάλων καιτενίσκων και Ιστών.

ασιν τῆς Ἀγγίας χρηματοδομεύνων ἀπὸ τῆς τρόπαιος μεγάλης καὶ ποτένθουσκον καὶ ιστῶν. Μετανοοῦσι τούτην τὴν αντίστοιχην τοιούτην τρόπαιον τηναντί την ποτένθουσκην καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO των «NELSON»
Γραφεία: έν Πειραιεί 'Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479
» » 'Αθηναίς: Εύπολιδρος 10 τηλέφ. 21-441 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Ἐξωτερικοῦ: «UNION»
Ἐπανεπικομιδή: «OUNION»

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τού κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. 'Απρίλιος.— 'Ιδού πώς διαγράφεται σήμερον ή διεθνής κατάστασις από μέρους τών οίκονομικών κυκλών των Ηνωμένων Πολιτειών. Κ ο ρ ε α : Δέν προβλέπεται ταχεία ή λέξις τού πολέμου. 'Ισως μάλιστα ή σημεινή κατάστασις μονιμοποιηθεί. Φ ο ρ μ ζ, α : Ούδεις κίνδυνος καταλήψεως της από τους Κινέζους κομμουνιστές υφίσταται. 'Ι ν δ ο κ ι ν α : 'Εξακολουθεί νά είναι ένα επικίνδυνο σημείον, άλλι οι Γάλλοι έχουν σημαντικός ενίσχυση και ένδεχται στην άποκρουσσον έπιτυχώς τα έκπταδευθέντα εις. Κίναν κομμουνιστικά στρατεύματα, απτινα συντομώς, ώς λέγεται, θα άναλαβουν επιχειρήσεις. Π ερ σ ι α : Λίαν επικίνδυνος περιοχή κατόπιν τών τελευταίων γνωστών γεγονότων. Το αυτό δύναται νά λεχθῇ και δι' άλλοκρον την περιοχήν της Μέσης Ανατολής. Πολεμικόν μέτωπον, πάντως δέν προβλέπεται. Ε υ ρ ω π η : Πόλεμος διά το τρέχον έτος δέν διαφαίνεται, ένω και δι' ο κίνδυνος αυτός διά το 1952 καθίσταται μάλλον απίθινος.

• 'Οσον αφορά έξ αλλού την πολιτική των 'Ηνωμένων Πολιτειών και τών συμμάχων της είς τα ζητήματα τού έξωτερικού έμποριού, ή λέξις εκκενών ώχραν απόδιδει εικόνα. Μέ τον χαρακτηρισμόν αυτών άρχιζει ένα σχετικόν άρθρον του διαπρεπτής 'Αμερικανός οίκονομολόγος περιγράφων τού διεξαγόμενού άγωνα διά τά πρώτα υλάς. Διά την φορτηγών ναυτιλίαν — τονίζει — ο κυκεών αυτός είναι σωτήριος. 'Εφόσον δέν υπάρχει άκομη πρόγραμμας κατανομής των πρώτων υλών και συνεχίζεται ή άνωμαλία, θα έξακολουθηστη και ή σημεινή διά τά πλοία κατάστασις. Το άλον θέμα είναι άρκετά ένδιαστρον, δι' ο και θά άπτηχσωμεν τα κυριώτερα σημεία του άρθρου. Ο 'Αγγλος πρεδόρος του Συμβούλου 'Ημεριού κ. Χάρολντ Ούλσων πρόκειται κατ' αυτάς νά έπισκεψθῇ την Ούασιγκτώνα, διά νά ζητήσῃ από τον διευθυντήν της άμερικανής παραγωγής κ. Τσάρλς Ούλσων την ρύθμισην τού, ζητήματος των πρώτων υλών. Γιρό μηνών άκομη το Λονδίνον έχειν έπιστρηση την προσχήν της Ούασιγκτώνας επί της σοδαράς έλλειψεως θείου και Βάμβακος, ηπιτς και θά παραμπόδιζε την βιομηχανική παραγωγήν της 'Αγγλίας. 'Επι του σημείου αυτού δέν έπρασαν τίποτε μέχρι σημερον αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι. Ειδικώς διά τόν Βάμβακο, η 'Αγγλία παραπονεῖται, δι' η Ισπανία κατά το 1950 έλασεν 863.000 δέματα, ή δέν 'Αγγλία μόνον 265.000, ένω ή κλωστοϋφαντουργίας της ένεχει ζωτικήν σημασίαν διά την χώραν και ένω κυριώτερος συναγωνιστής της είς την άστικήν άγοραν είναι από τεσσαρακονταετίας η 'Ισπανία. 'Η προταθείσα λύσης της συστάσεως μιάς 'διεθνούς έπιτροπής κατανομῆς των πρώτων υλών', συνδυασθείσαν με την προσπάθειαν βελτιώσεως των καθυστερημένων χωρών, συμφώνως πρός τό άρθρον 4 τού σχεδίου Μάρσαλ, έπειδράσυνεν άκομη περισσότερον την λύσιν τού προβλήματος. Σήμερον ούδεις γνωρίζει ποιος πράγματι είναι δρόμοδις νά ρυθμίσῃ τά έλογω ζητήματα. Δέν έχουν καθορισθή αι άρμοδιότητες ούτε τού διευθυντού κινητοποίησεως, ούτε τού ύπουργού τού 'Ημεριού. 'Εν τώ μεταξύν ο χρόνος παρέχεται, τά αποθέματα έξαντλουνται και κάθε χώρα προσπαθεί νά έπιτυχη μόνη της, δι' ήμπορε. 'Η Λατινική 'Αμερική η διόπια διαθέτει πολλάς πρώτας υλάς και τελεί ύπό διευθυνμένην οίκονομίαν, έρωτά την Ούασιγκτώνα, άν θά δύναται νά άγοράζει βιομηχανικά προϊόντα εις τάς παρασίας τιμάς. 'Εφόσον, όμως, η Ούασιγκτών δέν είνει εις θέσιν νά παράσχῃ θετικήν υπόσχεσιν, η Λατινική 'Αμερική καθυστερεί τάς έξαγωγάς της και ούτω ή γενικώτερα κατάστασις χειροτερεύει.

• Πλησιόν των συνόρων Βραζιλίας και Βολιβίας και εις τήν περιοχήν τού Μάττο Γκρόσσον ανεκαλύψθησαν παρ' 'Αμερικανών γεωλόγων τά πλουσιώτερα κοιτάσματα μαγγανέζας τού Δυτικού 'Ημισφαίριου, ύπολογιζόμενα με άποδισσιν 40 έκατον, τόνων. Παρά τών ίδιων γεωλόγων άνεκαλύψθησαν και κοιτάσματα σιδηρομεταλλεύματων, με περιεκτικότητα σιδήρου 64% και μέ άποδισσιν ένδον δισεκατομμύριον τόνων περίπου.

• Τοπτίλαι ικανά νά εύρισκουν και καταστρέφουν υποδρύχια εις οιονδήποτε βάθος, κατασκευάζονται σήμερον εις εύρειν κλίμακα εις τάς 'Ηνωμέναι Πολιτείαι. Σχετική έπιστρημος άνακοινώσιας τού ύπουργειού Ναυτικών έγένετο πρό ήμερων έν Ούασιγκτώνι, με τήν προσθήκην, δι' οι νέαι τοπτίλαι θασίζονται κυρίως έπι τηλεκτρομαγνητικών έγκεφάλων. Η διαφυγή τού ύπουργού θεωρείται δύνατος. Οι 'Αμερικανοί έπιστρημονες έχοντες ύπ' όμιν τον μεγάλον άριθμον ύπουργούν πού διαθέουν τά Σοδιέτ, κατέβαλον έντατικας προσπαθείας ν' άνευρουν δίπλα ικανά νά έξουδετερώνων τόν ύπουργοιακών κίνδυνον. Διά τής γέας τοπτίλης μειώνεται σημαντικά τό ποσόστον τών κινδύνων της έμπορικης ναυτιλίας, έν περιπτώσει τρίτου πολέμου.

• Παρ' άλας τάς δαπάνας των 'Ηνωμένων Πολιτειών διά τόν έπανεξοπλισμόν των, δι' απολογισμός τής οίκονομικής χρήσεως 1950—1951, που κλείει την 30ήν 'Ιουνίου, θά παρουσιάστη περιστερεύειν δύο δισεκατομμύριων δολλαρίων. Αι εισπράξειν θά φθάσουν τά 46.5 δισεκατ. δολλαρίων, ένω ά πληρωμαί θά άνελθουν εις 44.5 δισεκατ. δολλαρίων. Τά άρχικών προϋπολογισθείσαν προέβλεπον έλλειμμα 2.7 δισεκατ. δολλαρίων, τελικώς δώως, έπειταν θά άνω η πλεόνασμα. Διά τόν προϋπολογισμόν της γέας χρήσεως 1951—1952 προβλέπεται εισπράξεις 55 δισεκατ. δολλαρίων και δαπάναι 67.5 ύπό την παρούσαν «ειρηνο—πολεμικήν κατάστασιν και 71.5 δισεκατ. δολλαρίων έν περιπτώσει τπο-

• 'Αμερικανικά τινας έργαστασια αύτοκινήτων προέβδησαν εις άπολυτην, διότι άντιμετωπίζουν θλεψιν ύλικων. Επίσης αι βιομηχανικά καυτούσιαν έμειωσαν τάς έργαστασια δώρας της έβδομαδος, συν-

επίειας έλλειψεως πρώτων ύλων. 'Αναφέρεται, δι' έφεξης τά αύτοκίνητα θά παραδίδωνται άνευ έφεδρικού τροχού.

• Αι νέαι έπεκτάσεις της άμερικανικής βιομηχανίας διά τό τρέχον έπος ύπολογιζονται κατ' άξιαν εις 24 δισεκατομμύρια δολλαρίων, θά είναι, δηλαδή, κατά 30% άνωτερα, έντον τού 1950.

• Τά ζητήματα τών περισκών πετρελαίων προκαλούν μεγάλας άνηστης εις τάς ευρωπαϊκά κυβερνήσεως, δεδομένου, δι' τό 35% της εύρωπας πατικής κατανάλωσεως τροφοδοτούνται έπει της (275 περίπου) έκατονμύρια δολαρίων έπειθως. 'Εάν δέ έκειθεν άνεφοδιασμός διακοπή, μέγα μέρος των εύρωπας άναγκων θά πρέπει νά καλυφθῇ από τό Δυτικόν 'Ημισφαίριον, καθώς τό περί την Αραβίαν. Φυσική τούτου συνέπεια θά είνε ή άπτασχολησης μεγαλυτέρου άριθμου δέξαμενοπλοίων. Πάντως, η Ούασιγκτών και τό Λονδίνον πιστεύουν, δι' η έξαγωγήσας έθνικοποίησης τών πετρελαιοπηγών θά πραγματοποιηθῇ διπωστής ύπό της περισκής κυβερνήσεως. 'Ασχέτως πρός τό γεγονός τούτο, οι 'Αγγλοι έπλιζουν, δι' θά συνεχισθῇ έκειθεν εις καύσιμοις άνεστης διαστάσεων, τάς δέ έπλιδας των βασίζουν εις τό γεγονός, δι' οι Πέρσαι διαθέτουν είδικον τεχνίτας και μηχανικούς, διά νά συνεχίσουν μόνοι των την παραγωγήν. Πέραν τότου, η Περσία έχει άναγκην συαλλήγματος, καθόσον τό μεγαλύτερον μέρος των είσαγωγών της προέρχεται από τό Δυτικήν Εύρωπων, γεγονός που καθιστά δύσκολον τήν στροφήν της πρός την σοδιετικήν άγοράν. Σημειωτέον, δι' δέν υπάρχουν έπαρκεις χερσαίαι συγκοινωνίαι μεταξύ Σοδιέτ και Περσίας, ένω η ρωσική άγορά δέν έμφανίζει περίσσειαν βιομηχανικών προϊόντων, δι' η παρατήση, συγκαφώς, δι' περί τά μέρα τού 1952 θά έχουν άποπερατωθή άλαι οι νέαι έγκαταστάσεις και αι έπεκτάσεις εις τήν Δυτικήν

stop scale in your boilers

Σταματήσατε τάς καθαλατώσεις
έντός των λεβήτων σας

— ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, έλευθέρους καθαλατώσεων και σκωριάσεως διά τών χημικών της DEARBORN.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 66, 77 ΚΑΙ 88: Διά τόν έλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, έλαττωσιν σκληρότητος και διατήρησιν άλκαλικότητος.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 700: 'Ελέγχει Ρη έξιδατώσεων. Προλαμβάνει τήν σκωρίασιν τών σωληνώσεων έπιστροφής, διά τής προσθήκης τού χημικού τούτου εις τό θύρωρ τών λεβήτων.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 659: 'Αντιαναδραστική σύνθεσις πρός ποιοτικήν καλλιτέρευσιν τού άτμου, έπιτρέπουσα θψηλοτέραν συμπύκνωσιν.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 134: Διά τήν ταχείαν άπομάκρυνσιν τών καθαλατώσεων από τούς προθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας και τάς συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τάς μέταλλα.

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

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

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

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

Εύρωπην καὶ τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας, δόποτε καὶ θάτι υπάρχη ή δυνατότης δημιουργίας απόθεμάτων, ἄτινα σήμερον ἐμφανίζονται κατά 30% ἐπὶ Ὁλαττον τοῦ παρελθόντος ἔτους. Τὰ τάνκερς θάτι ἔχουν τότε καὶ αὐτά καλυτέρας ἢ σήμερον ἐργασίας. Προκύπτει τούτο καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός, διτὶ αἱ ἑταῖρις προσδίνουν ἀπὸ τοῦδε εἰς προσαναλώσεως δεξαμενοπλοίων διὰ μεταφοράς κατὰ τὸ 1952. Προβλέπουν διὰ τὸ ἐν λόγῳ ἔτος μίαν περισσότερον ἔκτεταμένην ἐργασίαν, δῆπος ἀκριβῶς κατὰ τὸ παρελθόν θέρος εἰχον διδοῖς τὴν αὐθησίν τῆς καταναλώσεως καὶ εἰχον ἔξασφαλίσει δι' ἓνα ἢ δύο ἔτη ἵκανην χωρητικότητα μὲ τοὺς τότε ισχύοντας ναῦλους.

• Τὰ ἐνεργητικά ὑπόλοιπα τῶν διαφόρων χωρῶν εἰς δολλάρια, ηὐρηθῆσαν αἰσθητῶς κατὰ τὸ 1950. Αἱ νομισματικοὶ προσαρμογαὶ τοῦ 1949, αἱ ζωρότεραι εἰσαγγωγαὶ τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὸν ἐξολισμόν της καὶ ὁ πόλεμος εἰς τὴν Κορέαν εἶνε αἱ ἀφορμαὶ. Εἰς 850 ἑκατομ., δολλαρίων ὑπολογίζεται ἢ αὐξησίς, ἐπιπροσθέτως δὲ ἡγοράσθη ἀπὸ τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας χρυσὸς ἀξίας 1.700 ἑκατομ., δολλαρίων. Ἡ Ἀγγλία ἡγήσεται κατὰ 300 ἑκατομ. δολλαρίων τὰ ἀποθέματα τῆς κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1951. Αἱ τοποθετήσεις ἐξ ἄλλου ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς ἐπιχειρήσεις τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμφανίζονται κατὰ τι μειωμέναι ἔναντι τοῦ 1949, ὅτε 1.300 ἑκατομ., δολλαρίων εἶχον τοποθετηθῆν. Ἡ ὑφεσίς αὐτὴ θεωρεῖται προσωρινή. Αἱ ἑταῖρις πετρελαίων περιώδισαν πράγματι τὰς τοποθετήσεις τῶν κεφαλαίων τῶν κατὰ τὸ 1950.

• "Ἐλλειψις σημειώνεται ἀσυρματιστῶν διὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὰ ἐξερχόμενα τῆς ἀργίας ἀμερικανικὰ πλοῖα. Διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κενῶν ἀπεφασίσθη ἡ συντόμευσις τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλωμάτων πρώτων ἀσυρματιστού καὶ ἡ ἔκδοσις «προσωρινῶν» διπλωμάτων. Πολλὰ σκάφη εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου ἀκινητοῦν, λόγω τῆς ἐλλειψεως ἀσυρματιστῶν.

• Περὶ τὰ μέσα τοῦ θέρους προβλέπεται διτὶ ὁ νέος ἀγώγος πετρελαίων τῆς Σιδηνος θὰ δύναται νὰ τροφοδοτήσῃ μὲ ἀπέραν φορτία τὰς ἑκείθεν μεταφοράς, ὥστε ἐν συνδόλῳ η οἰκονομία 65 τάκερς T2 νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν συντόμευσιν τοῦ ταξιδίου τῶν πετρελαιοφόρων.

* Αἱ καυστορήσεις εἰς τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἀγγλικοὺς καὶ αὐστραλιανοὺς λιμένας, ὡς μία σοθαρά ἀφορμὴ τῆς παραπρομένης ἐλλειψίας τονιάζεται ίδιας τέρερως ἀπὸ τοὺς Ἀγγλους ἐφοπλιστάς. Πλοῖα μεγάλα τῶν 10 χιλ. τόνων φορτώνουν εἰς τοὺς λιμένας τῶν "Ηνωμένων Πολιτείων ἐντὸς 5 μόλις ὥρων, ἐνώ ἡ χρείαζονται ήμερας πολλάς — εἰς τὴν Αὐστραλίαν καὶ μῆνας — διὰ νὰ ἐκφόρτωσουν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

• Μεταξὺ τῶν ἀφορμῶν, ποὺ προκαλοῦν τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν πλοίων ἀναφέρεται καὶ ἡ περίπτωσις τῆς μεταφορᾶς γαιανθράκων ἀπὸ τὴν Καλκούτταν εἰς τὴν Εύρωπην καὶ ἀλλοχοῦ, ἐνώ ὁ γαιανθράκης τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς μεταφέρεται εἰς τὸ Πακιστάν. Ὦρισμένοι ἐπίσης μικροὶ ἀγγλικοὶ

λιμένες δὲν ἡμπορούν νὰ δεχθοῦν πλοῖα μεγάλα διὰ νὰ ἐκφορτώσουν γαιανθράκας. Αὐτὶ μικρὰ σκάφη νὰ φορτώνουν εἰς τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας καὶ νὰ ἐκφορτώσουν ἀπὸ ευθείας εἰς τοὺς μικροὺς τούτους λιμένας τὸ φορτίον των, δὲ γαιανθράκης μεταφορτώνεται ἀπὸ λιμένας τοῦ Κόντινετ ἐπὶ ἄλλων μικρών πλοίον καὶ ἐκείθεν μεταφέρεται εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

• Διὺλιστήρις πετρελαίων ἀξίας 12 ἑκατομ. δολλαρίων πρόκειται νὰ ἔγκαταστητῇ ἡ Σόκον—Βάκουουμ "Οἰλ εἰς τὴν Νότιον Ἀφρικήν παρὰ τὸ Ντάρμπαν. Εἰνε τὸ πρώτον διὺλιστήριον, τὸ ὅποιον θὰ ἀνεγερθῇ εἰς τὸ ἐπίκαιρον αὐτὸ σημείον τῆς "Υδρογείου. Κρηπιδώματα μεγάλου βάθους προβλέπονται διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

• "Η ἀνάθεσίς τῆς πρακτορεύσεως τῶν ἐξερχομένων ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ κρατικῶν «διίμπερτρων» προϋποθέτει: Εἰδίκευσιν, οἰκονομικὴ ἐπιφάνειαν ἐπαρκῆ (300 χιλ. δολλαρίων) καὶ καλὸν ἐπαγγελματικὸν ὄψη προπλιστοῦ διοράμα. Τὰ υπερδιακόσια σκάφα που θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν θὰ πρακτορεύνονται μὲ ἀμοιβὴν 100 δολλ. ἡμεροτίσιος εἰς διαφόρους Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς.

• Ο χρυσός, δὲ κατεχόμενος ἀπὸ τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας, Βαΐνει σταθερῶς μειούμενος. Η μειώσις αὐτὴ κατὰ τὸ 1950 ὑπολογίζεται εἰς χρυσόν ἀξίας 1.700 ἑκατομ., δολλαρίων. Τὸ ἀπόθεμα τῆς Ἀμερικῆς ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους εἰς 22.800 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ο περιορισμὸς τῆς ἐξαγωγικῆς κινητσεως ἀπὸ τὰς "Ηνωμένας Πολιτείας, η οἰκονομικὴ ἀνάρρωσις τῆς Εύρωπης καὶ ὁ φόδος τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ, δύστις καὶ ὑπερχρέωσε, τὸ διεθνὲς κεφάλαιον νὰ ἀπούσῃ μέρος τῶν καταδέσων του ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, κρίνονται ως ἀφορμαὶ τῆς τοιάτης μειώσεως. Η Ἀγγλία πούδρεσεν, ἐξ ἀντίθετου, περισσότερον πάστη ἀλλής χώρας τὰ εἰς χρυσόν ἀποθέματά της. Εἰς 1.500 ἑκατομ. ὑπολογίζεται η κατὰ τὸ 1950 σημειωθεῖσα αὔξησις τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀποθέματος.

• Η Βραζιλία πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ εἰκοσι ἀμερικανικὰ φορτηγὰ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς κρατικῆς ναυτιλίας της. Τὴν ἀγοράν αὐτὴν θὰ ἐπακούσουθησι καὶ ἀλλεὶ εἰς τρόπον ὀπούτε η δύναμις τοῦ ὑπεροικοῦ στολού τῆς Βραζιλίας νὰ καταστῇ ἵκανη νὰ ἐξυπηρετῇ κατά τι ποσοστὸν τὰς μεταφορικὰς ἀναγκαὶς τῆς χώρας.

• Κατ ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν τῆς Βενεζούελας η εἰκὲν ἡμερομήνια παραγωγὴ πετρελαίων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 2 ἑκατομ. βαρελίων κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος, ἔναντι 1.600.000 περίπου τοῦ Φεβρουαρίου καὶ τοῦ Ιανουαρίου τοῦ τρέχ. ἔτους.

• Τὸ δεύτερον ὑπερβακανίον, τὸ «Κονστιτούσιον», τῆς «Ἀμερικαν «Ἐξεργάτη» θὰ ἐκτέλεσῃ τὰς δοκιμάς του τὴν Ἰην Μαΐου εἰς τὸν κόλπον τῆς Μασσαχουσέττης. Τὸ παρθενικόν του ταξίδιον διὰ τὴν Μεσόγειον ώρισθη τὴν 21ην Ιουνίου.

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑΞΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

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

A)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. Εἰδικὰ μέσα παραλαβῆς καὶ ἐκφορτώσεως τῶν αὐτοκινήτων, εἰδικοὶ χωροὶ δι' εύπαδῆ φορτία.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ο ώραι 29.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ ο 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.



Αἴγυπτος

Κρατικοποίησις και τῆς Διώρυγος;

Νομοσχέδιον κρατικοποίησες τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ ὑπεδήθη πρὸ τὴμερῶν εἰς τὰ δύο νομοθετικά σώματα. Συντάκτης τοῦ νομοσχέδιον εἶναι ἔξωκοινοδουλευτικός ίδιωτης, δημιοτιογράφος τὸ ἐπάγγελμα. Τὸ Σύνταγμα τοῦ παρέχει τὸ τοιούτον δικαίωμα. Προβλέπεται ἡ ἀποζημιώσις τῶν μετόχων τῆς ἑταῖρας.

Εἰς τὴν εἰσηγητικήν ἔκβατις τονίζεται, διτὶ ἡ Αἴγυπτος θὰ ἀκολουθήσῃ τὸ παράδειγμα τῆς Ἐργατικῆς Κυβερνήσεως τῆς Ἀγγλίας εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς Βαθμαίας ἔθνικοποίησες τῶν μεσών μεταφορᾶς καὶ παραγωγῆς. Τὸ Ἰράν εἶνε τὸ τελευταῖον παράδειγμα.

Ἡ ἑταῖρα τῆς διώρυγος ἐλέγχεται ἀπὸ τὴν γαλλικὴν πλειοψηφούσαν δύμα τῶν μετόχων. Τὸ ἄγγλικὸν Κράτος κατέχει τὰ 44% τῶν μετοχῶν. Πρὸ διετίας διὰ τῆς ὑπογραφήσης τῶν συμβάσεων ἀνεγνωρίσθησαν ὥρισμένα ὑπὲρ τῆς Αἴγυπτου προνόμια εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἑταῖρας. Κατὰ τὸ ἔτος 1968 προβλέπεται ἡ διώρυξ νὰ καταστῇ κτῆμα τοῦ Αἰγυπτιακοῦ Δημοσίου.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι ἔξεφρασαν τὴν ἔκπληξιν τῶν διὰ τὸ νομοσχέδιον καὶ ὑπέδειξαν, ὅτι μικρὸν σχετικῶς εἶνε τὸ μέχρι τοῦ 1968 χρονικὸν διάστημα, ὥστε αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τὴν πρώτων κρατικοποίησιν νὰ θεωροῦνται ἔξαιρετικῶς ἐπικίνημοι διὰ τὸ Αἰγυπτιακὸν Θοσαυροφύλακιον.

Γαλλία

Γαιάνδραξ καὶ χάλυψ

Τὸ σχέδιον Σουμάν διὰ τοῦ ὅποιου πρόκειται ἡ παραγωγὴ χάλυβος καὶ γαϊάνθρακος τῆς Δυτ. Γερμανίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῶν Κάτω Ήπεων καὶ τεθῆ ὑπὸ κοινὸν ἔλεγχον παραγωγῆς καὶ κατανάλωσεως θὰ ἔχῃ, ἀναμφισθῆτως, τεραστίας ἐπιδρασιν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τῆς Εὐρώπης καὶ φυσικά εἰς τὰς μεταφορὰς. Ὁ ὄργανισμός τοῦ σχέδιον περιλαμβάνει τὰ 13% τῆς παγκοσμίου γαϊανθρακοπαραγωγῆς καὶ τὰ 17% τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος. Οὕτω ἐπὶ 1.6 δισεκ. τόνων γαϊανθράκων καθ' ὅλον τὸν κόσμον (στατιστικὴ τοῦ 1950) θὰ Δυτικὴ Γερμανία παρήγαγε 110.7 ἑκατομ. τόνων, ή Γαλλία 65.8 ἑκατομ., τὸ Βέλγιον 27.4 ἑκατομ., ή Ολλανδία 12.2 ἑκατομ. καὶ ἡ Ἰταλία 1 ἑκατομ. τόνων. Μικρὰ ἔντασις τῆς ἀνορύζεως τοῦ εύρωπαϊκοῦ γαϊάνθρακος θὰ σημάνῃ αὐτάρκειαν καὶ περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν ἔξι 'Αμερικῆς εἰσαγωγῶν.

"Οσον ἀφορά τὸν χάλυβα ἐπὶ 178.8 ἑκατομ. μετρικῶν τόνων, ή Δυτικὴ Γερμανία παρήγαγε 12.1 ἑκατομ., ή Γαλλία 10.5 ἑκατομ., τὸ Βέλγιον 3.8 ἑκατομ. τὸ Λουξεμβούργον 2.4 ἑκατομ., ή Ἰταλία 2.3 καὶ η Ολλανδία μηδὲν.

Ἡ ἐπιτυχία τοῦ σχέδιον θὰ σημάνῃ περιορισμὸν τῶν ἐξ 'Αμερικῆς μεταφορῶν, περιστολὴν συνεπῶς καὶ τῶν ἔκειθεν ναυλώσεων πορτιγῶν πλοίων.

Γερμανία

Ἡ ναυτικὴ βιομηχανία

Οἱ Γερμανοὶ πιστεύουν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν τῶν ἀνασυγκρότησιν. Εἰσῆλθον εἰς τὸ 1951 μὲ μίαν χωρητικότητα 750 χιλ. τόν. γκρός, ἔναντι 120 χιλ. τοῦ Ιανουαρίου 1950. Τὰ πλείστα τῶν σκαφῶν εἶνε πλασιά, μέσον ἡλικίας 27 ἑταῖρων, βραδέα καὶ ἀντιοικομικά. Ἐλπίζεται, δύως, νὰ χαλαρώθων οἱ συμμαχικοὶ περιορισμοὶ καὶ νέα καλύτερα σκάφη νὰ ναυπηγηθοῦν. "Ηδη ἐζητήθη ἀπὸ τοὺς Συμμάχους η ἀδεια τῆς κατασκευῆς 20 νέων σκαφῶν, πέραν τῶν ὄριών τῆς συμφωνίας τοῦ Πέτερ-

σπεργκ. Τὰ ναυτιγεῖα, δοσαὶ ἀπέμειναν μετὰ τὴν διάλυσιν τῶν μεγαλυτέρων διὰ τὰς ἐπανορθώσεις, ἐργάζονται ἐντατικά. Αἱ παραδόσεις νέων πλοίων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἀνέλθουν εἰς 350 χιλ. τόν. γκρός. Ἐλ-

λειψις πρώτων ύλῶν σημειούται εἰς τὴν ναυτιγικὴν βιομηχανίαν καὶ αὐτὴ παρεμποδίζει σημαντικῶς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς.

Τὸ πρόδηλημα πάντων τῆς ἀποκαταστάσεως ἐνὸς σχετικῶν πλήρους δικτύου τακτικῶν γραμμῶν πάρασμένει διὰ τὴν Γερμανίαν ἀκέραιον. Τὰ ἀποκτηθέντα ἔχει ἀγορῶν σκάφη εἰνεὶ πολαῖα τράμπτες καὶ ἡ γερμανικὴ ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην πορτιγῶν γραμμῶν, ταχυτήτος ἀνωτέρας τῶν 12 μιλίων.

"Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τοὺς λιμένας τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Ἀμβούργου ἀπέκτησαν οὗτοι τὰ 75% τῆς προπολεμικῆς ικανότητος καὶ κινήσεώς των.

Ἡ γραμμὴ τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ

Τηλεγράφουμε ἀπὸ τὴν Βρέμην πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον ἀναδέρει τὰ ἔξης: Τὰ πρώτα ὑπερωκεάνια «λάινερς» ἀπὸ τὴν ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, τὰ ὅποια θὰ ἐπανδρωθοῦν μὲ γερμανικὰ πληρῶματα, θὰ ἀρχίσουν λίαν προσεχῶς τοὺς πλαταῖς τῶν μεταξύ Βρέμης, Ἀμβούργου, Νέας, Ὑόρκης καὶ Μόντρεαλ. Αἱ γραμμαις θὰ εἰνεὶ δεκαπενήμεροι. Ἡ Εγκή Λάιν, δρομολογεῖ τὰ ὑπερωκεάνια «Νεπτούνια» (10.500 τόν. γκρός), «Κολούμπια» (9.400 τόν. γκρός) καὶ «Καμπέρρα» (7.700 τόν. γκρός) ἀπὸ τὸ Μπρέμερχαρέν, μέστο τῶν λιμένων τοῦ Τσάννελ διὰ Μόντρεαλ καὶ Νέαν Ὑόρκην. Αἱ «Χόμη—Λάινες» δρομολογοῦν τὸ «Χόμελαγ» (10.000 τόν. γκρός) τὸ γιωστόν τέως σουηδικὸν ὑπερωκεάνιον «Ντρότινχολ» ἀπὸ τὸ Ἀμβούργον διὰ τῶν λιμένων τοῦ Τσάννελ διὰ Χαλιφασ καὶ Νέαν Ὑόρκην.

Τὰ σκάφη φέρουν τὴν παναματίκην σημαίαν καὶ ἀνήκουν εἰς Ἑλληνας. Τὸ «Χόμελαγ» θὰ ἐπανδρωθῇ μὲ 266 Γερμανοὺς ναυτικούς, ἀνήκοντας εἰς τὴν ὄργανων τῆς Ἀμβούργη—Ἀμερικανίας Λάιν, μὲ πλοιαρχὸν τῆς «Χάπταγκ». Τὰ ἄλλα σκάφη θὰ ἔχουν Ἑλληνικὰ πληρῶματα, ἀλλὰ Γερμανοὺς θαλασμηπόλοις.

Οἱ Γερμανοὶ εὐχαρίστωσαν ὑπεδέχθησαν τὴν ἔναρξιν τῶν ἀνωτέρω δρομολογίων. Θὰ δυνηθοῦν οὗτοι νὰ συγκρατήσουν κατοπιν στοιχειώδη ὄργανων σειραὶ γεγάλαις γερμανικαὶ ὑπερωκεάνιοι ἑταῖροι, ίνα ἐν καιρῷ ἐπανέλθουν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ατλαντικοῦ μὲ ιδιόκτητα πλοῖα.

Πρὸ τὸ παρόν οἱ συμμαχοὶ περιορίσμοι δὲν τὸ ἐπιτρέπουν. "Οταν, δύμας, ἀργότερον χαλαρώσουν, θὰ τεθῆ σοδαρὸν πρὸ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν πρόδηλημα τῆς ἔξευρέσεως καταλλήλων πληρωμάτων.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

Tel. Address:
NEGRISCO

Tel. No. 3877
Priv. 81136

NEGRIS & CO.,
(Established 1902)

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS

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

COLOMBO

CEYLON

Ήνωμ. Πόλιτεῖαι

Τό μεταφορικόν ζήτημα

Ο επί τῶν μεταφορῶν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ ἐλληνικῆς καταγωγῆς συνταγματάρχης Σάύραν, περιγράφει εἰς προσφάτους ἀνακοινώσεις του ως κρίσιμου τὴν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικήν κατάστασιν. Κίνδυνοι διαγράφονται δι' αὐτὴν τὰῦτην τὴν ὁμαλήν τῶν ἔφοδίων διακίνησιν. Έξέφρασεν, δῆμας, τὴν πεποιθήσιν του, ὅτι ἡ κρίσις θὰ ἀντιμετωπισθῇ, πρὶν ἡ τὰ φορτία συσσωρεύουσιν εἰς τὰς προκυμαίας χωρὶς νὰ ὑπάρχουν πλοιά διὰ νὰ παραλάσουν.

Ως ἀφορμὰς τῆς ἐντάσεως τῆς κινήσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν ὁ κ. Σάύραν ἀνέφερεν δῶς μόνον τὸν Κορέαν, ἀλλὰ καὶ τὴν αὐθίσιν τῆς εδαγωγικῆς καὶ εἰσαγωγικῆς κινήσεως τῆς Δυτ. Εὐρώπης, τὴν ἀνάνεωσιν ὀθρῶν φορτώσεων διὰ τὴν Εὐρώπην σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν αὔξουσαν συσσωρευσιν στρατηγικῶν πρώτων υἱῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Διὰ τὸ πρώτον ἔξαμπον τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ πρέπει νὰ μεταφερθοῦν ἐν ὅλῳ 1740 φορτία τοῦ τύπου «λίμπερτο», τῶν 10 χιλ. τόννων, διὰ γαιανθράκας καὶ σιτηρᾶ τῆς E.C.A., καὶ τῶν ὄλλων προγραμμάτων βοηθείας.

Αἱ ἀνάγκαι τοῦ Φεβρουαρίου καὶ Μαρτίου δὲν ἀντιμετωπίσθησαν πλήρως. Η ἔξοδος ἐκ τῶν ἀγύρων δοθεὶς τῆς ἀργίας καὶ ἄλλων πλοίων ἐλπίζεται νὰ καλυψει τὸ πλήρες πρόγραμμα τῶν μεταφορῶν.

Η σημειωνή κατάστασις τῶν μεταφορῶν — προσθέσειν ὁ κ. Σάύραν — εἶναι ἀκριβῶς ἡ ἀντίθετος τῆς πρὸ ἔτους, ὅτε ἡ περίοδος τῶν πολλῶν φορτίων εἶχε παρελθεῖ καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν λιαρέ-λιαρών ναυλωμένων κρατικῶν πλοίων εἶχε περιορισθῆ ἀπὸ 122 τὸν Ιανουάριον τοῦ 1950 εἰς 60 τὸν Ιούλιον.

Τέλος ὁ κ. Σάύραν ἔτοιμος τὸ Βάρος τῶν καταβαλλομένων διὰ ναύλους κονδύλων. Η E.C.A. ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου ἐπήλθεσεν ὑπὲρ τὰ 600 ἑκατόν. δολαρίων εἰς ὑπερκεανίους μεταφοράς καὶ τὸ ποσόν θὰ φθάσῃ μέχρι τέλος τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους τὰ 700 ἑκατον. δολαρίων. Τὰ 53% τῶν φορτίων μετεφέρθησαν δι' ἀμερικανικῶν σκαφῶν.

Αἱ φοροδιαφυγαὶ

Αἰσθησιν βαθυτάτην μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῆς Νέας Υόρκης προκαλοῦν αἱ τελευταῖς συζητήσεις εἰς τὰς ἐπιτροπὰς Ἐρευνῆς τῆς Γερουσίας σχετικῶς μὲ τὴν ἀγοράν κατά τὸ 1948 πέντε δεξαμενοπλοίων T2 ἀπὸ τὴν τότε «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν» διὰ λογαριασμού τῆς ἑταῖριας «Ἀμερικανὸν Οἰκείων Τάνκερ Κούπων». Οἱ τέως βουλευτές Κάλευ καὶ ἄλλοι τινές, «μεγάλα οὐόματα», μετεῖχον τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρίας. Τὰ τάνκερα ἡγοράσθησαν καὶ ἐναυλώθησαν ἀμέσως «τᾶιμ—τσάρτερε» εἰς μίαν παναμαϊκήν ἑταῖρίαν μὲ χαμπλὸν μίσθισμα καὶ ἀμέσως μετεναυλώθησαν εἰς τὴν «Στάνταρ Όιλ Κόμπανι» μὲ τὸν ὑψηλὸν ναύλον τῆς τότε ναυλαγορᾶς. Μετά τινα χρόνον αἱ μετοχαὶ τῆς ἑταῖριας ἐπωλήθησαν εἰς τρίτους καὶ οὕτως οἱ πρώτοι ἀγορασταὶ ἀπεκόμισαν μεγάλα κέρδη, χωρὶς νὰ ὑποστούν τὴν φορολογικὴν ἐπιβάρυνσιν. Τὰ κέρδη προῆλθον ἀπὸ τὴν ἀσύριδον παναμαϊκήν ἑταῖριαν. Ἐπὶ καταθέσεως λ.χ. κεφαλαίων 20 χιλ. δολ. ἀπὸ τὸν βουλευτὴν Κάλευ ἡ ἐπιχείρησις ἐκλείσει δι' αὐτὸν μὲ 280 χιλ. δολ.

Η Γερουσία πρόκειται ίσως νὰ ὅρισῃ εἰδικὴν ἐπιτροπὴν ἐρεύνης τῆς ὑποθέσεως, πῆτις, ως φαίνεται, θὰ ἐκτοθῇ εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς» καὶ εἰς τὰς πιθανάς φοροδιαφυγάς διὰ τοῦ συστήματος τῶν χρονοναυλώσεων. *

Ο ἀποθανὼν Υπουργὸς τῶν Ἑξατερικῶν Στεννίνιος καὶ δὲ Ναύαρχος Χάλευ ἀναφέρονται μεταξὺ τῶν «μεγάλων οὐνομάτων» ἀτινα μετέσχον εἰς τὴν σύστασιν τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας πέντε δεξαμενοπλοίων T2. Φαίνεται διτὶ θὰ ἀποφασισθῇ ἡ πλήρης ἐρευνα τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς ἀπὸ ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, καθὼς καὶ ὄλων τῶν μέχρι τοῦδε παλισσεων κρατικῶν πλοίων ἀπὸ τὴν «Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν». Τὸ γεγονός, διτὶ ὡς «Ἀμερικανὸν Οἰκείων Τάνκερ Κορπόρεστον» κατώρθωσε νὰ ἀγοράσῃ μὲ μίαν μόνον προκαταβολὴν τὰ πέντε σκάφη καὶ νὰ ὑπόστη ἐπ' αὐτῶν τὴν παναμαϊκήν ίνα ἀποφύγη τῶν φόρους ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ναύλων, ἔχει ίδιατερός τοὺς ξεγίσει τὸ Κογκρέσον. Παράνομόν τι εἰς τὴν ἀνωτέρω ἔνεργειαν δεν υφίσταται. Εἶνε, πάντως, φοροδιαφυγὴ καὶ αὐτὴν θὰ θελήσῃ ἡ ἐπιτροπὴ νὰ ἔξετάσῃ.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τὸν γερουσιαστὴν κ. Μπρίκερ ὑπελλήνθη πρότασις ἀμέσου συστάσεως τῆς ἐπιτροπῆς ἐρεύνης. «Ἐξηπήθησαν καὶ αἱ ἀναγκαιούσαι πιστώσεις ἐκ 50 χιλ. δολαρίων.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, διτὶ πρὸ ἔτους καὶ πλέον αἱ μετοχαὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας τῶν πέντε δεξαμενοπλοίων ἡγοράσθησαν ἀπὸ «Ἐλληνην ἐφοπλιστήν».

Τάνκερς καὶ φορτηγά

Ο ναύαρχος Κόχραν τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας ἀνέκοινε πέραν δῶμά του, διτὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην ταχύων καὶ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ ταχέων ἐπιβατηγάνων καὶ φορτηγών. Τὸ ζήτημα ἀντιμετωπίζεται μὲ ἐλπίδας βαθμιαίας ἐπιλύσεως του.

Ἐγγνώσθη σχετικῶς, διτὶ αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαϊῶν ἀπεφάσισαν νὰ προδούν εἰς εὑρύτατον ναυπηγικὸν πρόγραμμα. Θὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ τὰ δεσμευμένα, εἰς λίρας καὶ μάρκα κεφαλαία των.

Τὰ κρατικά πλοῖα

Δέκα πέντε «λίμπερτο» θὰ διατίθενται καθ' ἑβδομάδα ἀπὸ τὰ παραπλισμένα διάτας φορτηγών του σχεδίου Μάρσαλ, μέχρι συμπληρώσεως του ἀριθμοῦ τῶν 100 σκαφῶν.

Οι ναύλοι θὰ είναι οἱ τοῦ παλαιού ναυλολογίου τῆς Πολεμικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Διὰ τὰς Ἡνωμένας ὁ ναύλος καθωρίσθη καμηλότερος.

Ἐκατὸν πεντήκοντα ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἡτήσαντο τὴν πρακτόρευσιν τῶν κρατικῶν αὐτῶν πλοίων, ἀτίνα σημειώσεων θά φέρουν εἰδικά διακριτικὰ χρώματα εἰς τὸ σκόφος καὶ τὰ ὑπερκατασκευάσματα.

Αἱ ναυπηγήσεις ἐπιβατηγῶν

Δύο μόνον μεγάλα ἐπιβατηγά σκάφη 71.719 τόννων γκρός ἔν δῆλων ναυπηγούνται αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ἔναντι τῶν 97 τόννων γκρός ἔνδιον περίπου τοῦ εκατομμυρίου, ποὺ τελούν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ἄλλα κράτη. Αὐτὰς ἀνακοινώνται ἀπὸ τὴν «Εθνικὴν Ομοσπονδίαν τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας», ἥπις καὶ θελεῖ νὰ διεγείρῃ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διά τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας. Η ἀμερικανικὴ σημαία πρὸ τοῦ πολέμου κατεῖχε τὰ 8% τοῦ παγκοσμίου εἰς ὑπερωκεάνια ἐπιβατηγού τονάλας καὶ τώρα μόλις τὰ 5%. Η ἀγγλική, τούναντίον, μετά τὴν συμπλήρωσιν τῶν υπὸ ἐκτέλεσιν παραγγελμάν, θά ἔχῃ ἀναπληρώσει τὰ 92% τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως, ἡ ὀλλαγμοῦ τὰ 78% καὶ ἡ γαλλικὴ τὰ 76%. Η ἀναπλήρωσις τῶν πλομενών ζημιῶν θὰ είναι μικροτέρας κλίμακος διὰ τὴν Ιταλικὴν σημαίαν, 54 τοῖς ἑκατόν.

Οι Αμερικανοὶ ἐφοπλιστοί, διεμηνύουστες τὰς ἀπόψεις τῶν διὰ τῆς ἀνωτέρω ὁργανώσεων τούς τοὺς τάνγκες τῆς παροχῆς περισσοτέρων ἐπιχορηγησεων καὶ πιστώσεων διὰ νὰ ἀναληφθῇ νέον πρόγραμμα ἐκτέταμένων κατασκευῶν. Ο πίνακας τῶν κατὰ χώρας ναυπηγήσεων ἐπιβατηγῶν πλοίων χωρικοτήτος ἀνὰ τῶν 1000 τόνων γκρός ἔχει ως ἑκῆς:

Χῶροι	Άριθ. πλ.	Τόν. γκρός
Αγγλία	19	227.525
Γαλλία	19	216.877
Ιταλία	17	209.850
Αργεντινή	9	86.500
Ολλανδία	6	64.780
Πορτογαλία	5	59.280
Έλλας	5	15.600
Σουηδία	4	30.800
Νορβηγία	4	11.000
Ισπανία	3	17.500
Ἀμερική	2	71.719
Τουρκία	2	13.910
Βέλγιον	1	10.901
Νέα Ζηλανδία	1	5.100
Δανία	1	2.300
Φινλανδία	1	2.250

Αἱ παγκόσμιοι ναυπηγήσεις

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Συμβουλίου τῶν Αμερικανῶν ναυπηγῶν πλοίων χωρικοτήτος 7.894.478 τόν. γκρός ἔναυτηγούντων πόπαγγελίαν καθ' ὅλων τὸν Κόσμον εἰς τὸ τέλος τοῦ τελευταίου τριμήνου τοῦ 1950. Τὸν Οκτώβριον τοῦ παρ. ἔτους ἀνήρχοντο εἰς 7.186.763 τόν. γκρός καὶ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1950 εἰς 6.758.128 τόν. γκρός.

Ἡ Μεγ. Βρεταννία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν μὲ 365 πλοῖα 3.271.527 τόν. γκρός ἡ τὰ 41.4%, ἔναντι 323 πλοίων, 2.965.920 τόν. τοῦ παρελθόντος Οκτώβριον. Η Γερμανία ἀναφέρεται μὲ 115 πλοῖα, 445.274 τόν. γκρός καὶ τὸν πατριώνια με 58 πλοῖα 355.570 τόν. γκρός. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι κατασκευάζουν σκάφη 406.070 τόνων.

Τὰ δεξαμενόπλοια κυριαρχοῦν τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Εἰς 4.017.149 τόν. γκρός ἀνέρχονται τὰ ὑπὸ παραγγελίαν καὶ ναυπηγήσεων ἔναντι φορτηγῶν 2.695.135 τόν. καὶ μικτῶν λάσινερος 1.182.194 τόν. γκρός. Εἰς τὴν Αγγλίαν ναυπηγούνται ἡ θά ναυπηγηθοῦν 168 σκάφη

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS

CLEARING & FORWARDING AGENTS



SUEZ

P.O.B. I

PORT-SAID

Sultan Hussein Quay—24

P.O.B. 394

Agents for: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—Piraeus

and other Greek Navigation Cos.

Established: 1894

Telegraphic Adress: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

τον γκρός 1.994.440. Εις τὴν Γερμανίαν τὰ περισσότερα σκάφη εἶναι φορτηγά καὶ ἐις τὴν Ἰαπωνίαν τὰ 18 εἶναι δεξαμενόπλοια καὶ τὰ 53 φορτηγά.

Πρωτότυπος μετασκευή

Τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα ἀνέλαθον τελευταίως μίαν ἀρκετά ἐνδιαφέρουσαν μετασκευή πλοίου, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ὅτι τὸ ἀδύνατον τεχνῶς ἀποκλείεται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς.

Ὦς γνωστὸν αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι μεταλλεύματος εἰς τὰς μεγάλας λίμνας τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὴν κατασκευὴν χάλυβος εἶναι μεγάλα καὶ ἐπείγουσα. Σκάφη χρειάζονται πολλὰ καὶ μεγάλα.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔνα «Biktorus» τῶν 10.500 τόνων φορτίου μετασκευάζεται, προκειμένου νὰ αὐξηθῇ ἡ χωρητικότης του. Τὸ σκάφος θὰ κοπτὴ ἐδεξαμενὴ καὶ θὰ ἐπιμυκθῇ κατὰ 165 πόδας, ὥστε θὰ ἔχῃ μήκος 620 πόδων καὶ χωρητικότητα 12.000 τόνων, θὰ ἀναπτύσσῃ δὲ ταχύτητα 19 μιλλίων. Ἡ γέφυρα θὰ μετατοπισθῇ πρὸς τὴν πρώτην καὶ διὰ τὸ ὑψηλὸν σημεῖο τοῦ σκάφους — ιστοί, κατωδόχοι καὶ γέφυρα — θὰ λυθοῦν, διατηροῦντα τὸ σκάφος τὴν κατευθυνόμενον ἀπὸ τὴν Νέαν Ὀρεάδην πρὸς τὰς μεγάλας λίμνας, θὰ ἀναπλέη τοὺς ποταμούς Μισσισιπῆν καὶ Ιλλινόις, προκειμένου νὰ διελθῃ κάτωθι 140 γεφυρῶν, αἵτινες ἔνων εἰς διάφορα σημεῖα τὰς δύο δύχας.

Τὸ κόστος τῆς ὀλης μετασκευῆς καὶ μεταφορᾶς ὑπολογίζεται εἰς 3 ἑκατ. δολαρίων. «Ενα νεότευκτον σκάφος θὰ ἐστοιχίζειν 6 ἑκατομμύρια.

Ἐνδιαφέρουσα δίκη

Τὸ βρετανικὸν Δημόσιον δι' ἄγωγῆς του ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ζητεῖ ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν Ἰσμπράντσεν σῶστρα 1 ἑκατομ. δολαρίων διὰ τὰς παρασχεθεῖσας ὑπήρεσίας παρ' ἀγγλικοῦ ἀντιτοπλίκου εἰς τὸ φορτηγό « Flying Arrow » ὅτε τούτο πρὸς ἑταῖρον ἀπὸ κανονιοφόρου τῆς ἑθνικιστικῆς Κίνας. Ἐνάγοντες εἴνε τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀντιτοπλίκου.

Τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν ἔπλεεν ἐμφόρον ἀπὸ τὸ Χόγκ—Κόργκ διὰ τὴν Σαγκάνη. Ἐδήλθη ἀνεύ προειδοποίησεως ἀπὸ τὴν κινεζικὴν κανονιοφόρον εἰκοσι μιλία μακράν τῶν ἑβδόλων τοῦ ποταμοῦ Γιαγκτόσε. Πυρκαϊά προεκλήθη εἰς τὰ κόπτη καὶ ὁ πλοιάρχος ἐξέχθη τὴν ποθίειν ἀγγλικοῦ ἀντιτοπλίκου. Ἡ πυρκαϊά κατερέθεσθαι διὰ κοινῶν προσπαθειῶν καὶ τὸ σκάφος ἀνέλαβε τὸν πλοῦν του. Συνοδεύμενον ἀπὸ ἀμερικανικὰ πολεμικὰ ἔθαψεν εἰς τὸ Τσιγκάτο.

«Ηδη τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον ζητεῖ σῶστρα ἀπὸ τὸ σκάφος καὶ τὸ φορτίον. Ἀμφότερα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου.

Οἱ ἔναγούμενοι πλοιοκτήται ἔξεφασαν τὴν ἑκπληξίν των διὰ τὴν ἀδικαστήρια. Ἡ παρέμβασις τῆς ἀμερικανικῆς δικαιοσύνης ἐξητήθη διότι ἡ Κυβέρνησις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δὲν ἀναγνωρίζει τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν καὶ θὰ ἀδύνατο νὰ χαρακτηρίσῃ τὸ ταξίδιον τοῦ σκάφους μὴ εὐδίμιμον.

Τὰ ἀγγλικά, τούναντίον, δικαστήρια θὰ ἔθεωρον ως «πειρατικὸν» τὸ κινεζικὸν ἑθνικιστικὸν πολεμικὸν ὅπερ ἑβδέλει κατὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους καὶ θὰ ἔκρινε τὰς παρασχεθεῖσας ὑπήρεσίας ἀπὸ τὸ ἀγγλικὸν ἀντιτοπλίκον ὡς ἐκτέλεσιν ἐνὸς ἐπιβεβλημένου καθηκοντος πρὸς διάσωσιν προσώπων καὶ ἀγάθων, ἀνεξάρτητος ἑθνικότητος, θυμάτων μιᾶς πειρατικῆς ἐπιθέσεως ἀπὸ παρενόμου πολεμικοῦ σκάφους μὴ ἀνεγνωρισμένης κυβερνήσεως. Μία τοιαύτη ὑπήρεσία δὲν θὰ ἐπέρεται, κατὰ τοὺς ἔναγούμενους πλοιοκτήτας, νὰ θεωρηθῇ ναυαγιασιρεσία, ἀξία μάλιστα ἀποζημιώσεως.

«Ἡ ύπόθεσις πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ ἐκδικασθῇ εἰς τὰ δύο σπουδηιακὰ δικαστήρια τῆς Νέας Ὑόρκης, ἔχει δὲ προκαλέσει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν κύκλων.

Ἰαπωνία

Αἱ ἀντιδράσεις κατὰ τῆς ἀποκαταστάσεως

Οἱ Ἀμερικανοί ἐφοπλισταὶ ἐζήτησαν τὴν συμπαράστασιν τῶν Βρετανῶν συναδέλφων τῶν εἰς τὰς ἐνεργείας των κατὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῆς Ἰαπωνίας. «Ο. κ. Μπέλεϋ, πρόεδρος τῆς Ἐθνικῆς Ὀργάνωσεως τῆς Ναυτιλίας, ἀπήγγειλε σχετικὴν ἐπιστολὴν πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν ὁποῖαν ιδιαιτέρως ἐξαιροῦνται τὰ κοινὰ τῆς ἀμερικανικῆς καὶ τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ἀναστολὴν τῆς συντελουμένης τώρα ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἀνεκοίνωσε τελευταίως τὸ περιεχόμενον τῆς ἀνώτερων ἐπιστολῆς μὲ τὰ ἔξης σχόλια: Οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ — λέγει τὸ ἀνακοινωθέν — δὲν ὑποστηρίζουν ὅτι αἱ χώραι

τοῦ «Ἀξονος θὰ ἔπρεπε νὰ στερηθοῦν τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπανόδου εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Ἡ ἐπιστορὴ τῶν, δύμας, αὐτὴ θὰ πρέπει νὰ είναι βαθμαία, εἰς τρόπον ὃστε νὰ δοθῇ ὁ ἀναγκαῖος χρόνος νὰ ἀναπληρωθοῦν αἱ ζημιαὶ τὰς ὁποῖας ὑπέστησαν αἱ συμμαχικαὶ ναυτιλίαι λόγω τοῦ πολέμου.

Ἄς σημειωθῇ, διτὶ δὲ οἱ Πρόεδρος Τρούμαν ἀπηγόρων σχετικὴν σύστασιν εἰς τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ, κατόπιν τῶν διαμαρτυριῶν ποὺ ὑπεβλήθησαν πρὸς αὐτὸν ἀπὸ τὰς διαφόρους ναυτιλιακὰς ὄργανωσεις τῆς Ἀμερικῆς καὶ δὲ γερουσιαστὴς Μάγκουνουσον θὰ μεταβῇ εἰς Ἰαπωνίαν διὰ νὰ μελετήσῃ ἐπὶ τόπου τὴν κατάστασιν.

* * *

Ο διαπραγματεύμενος τὴν συνθήκην εἰρήνης μὲ τὴν Ἰαπωνίαν δὲν ἔδειχθη κατὰ τὴν πρὸ τῆς ἡμέρων συνάντησιν του με τὸν γερουσιαστὴν Μάγκουνουσον τὴν ἀναγραφὴν εἰς τοὺς δρους τῆς εἰρήνης περιορισμῶν, δοσον αφόρων τὴν ἀνασύστασιν τῆς Ἰαπωνικῆς ναυτιλίας δυνάμεως.

Οἱ ρόλος τὸν ὁποῖον θὰ ἀδύνατο μεταπολεμικῶν νὰ διαδραματίσῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἀλιείαν ἡ Ἰαπωνία θὰ ἀδύνατο κατὰ τὸν κ. Ντάλλας, νὰ διακανονισθῇ μετὰ τὴν σύναψιν τῆς εἰρήνης δι' εἰδικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας.

Οἱ Ἀμερικανοί ἐφοπλισταὶ θεωροῦν τοῦτο ἀνεπαρκές καὶ ἀδύνατον ίσως νὰ ἐπιτευχθῇ, αἱ' η στιγμὴς ἡ Ἰαπωνία ἀναδειχθῇ καὶ πάλιν διὰ τῆς συνθήκης εἰρήνης κυριαρχούντων κράτους.

* * *

Οἱ Ἰαπωνες ὑπολογίζουν, διτὶ δὲ ἡ χρειασθοῦν σκάφη 1.500.000 τόν. γκρός διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας κατὰ τὸ ἔρχομενον οἰκονομικὸν ἔτος.

Αἱ ἀγοραὶ παλαιῶν σκαφῶν δὲν εύνοοῦνται ἀπὸ τὸ τραπεζιτικὸν κεφάλαιον, ὅπερ καὶ ἐπρόκειτο κατὰ σηματικὸν ποσοστὸν νὰ τὰς χρηματοδοτηθῇ. Ο δύγκος τῶν εἰσαγωγῶν ύπολογίζεται εἰς 15.500.000 τόν. διάσαφαλίσουν τὸ 8 ἑκατον., τόν. διτὶ τὰ ἔθνικά των πλοια, ἐφόσον βε-2.300.000 τόν. γκρός. Μία αὔξησης κατὰ ημίου ἑκατον. τόν. προϋπολογίζεται, ὅποτε ἡ Ἐλλειψης εἰς σκάφη θὰ φθάσῃ τὸ ἔνα ἑκατομμύριον τόνων, διὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τὸν Οκτώβριον μέχρι τοῦ Μαρτίου 1952.

Τοὺς ἀνάτερων ἀριθμούς περιλαμβάνει ἀνακοινωσίς τῆς Ἰαπωνικῆς κυριαρχίας τῆς ἐπισκέψεως τοῦ γερουσιαστοῦ Κ. Μάγκουνουσον. Τοὺς ἀνάτερων ἀριθμούς περιλαμβάνει ἀνακοινωσίς τῆς Ἐπισκέψεως τοῦ γερουσιαστοῦ Κ. Μάγκουνουσον.

Ἀγοραὶ καὶ ναυπηγήσεις

Ἐν τῷ μεταξὺ προκειμένου νὰ ἔκπονηθῇ τὸ ἔβδομον κατὰ σειρὰν ἀπὸ τὰς λήξεων τοῦ πολέμου ναυτιλιακοῦ πρόγραμμα τῆς Ἰαπωνίας, ὑπεβλήθησαν πρὸ τοὺς εἰς τὸν ἀρμόδιον κυβερνητικὴν ὑπηρεσίαν αἱ τίσεις ἀπὸ μέρους διαφόρων Ἰαπωνικῶν πλοίων, συνολικής χωρικότητος 354.000 τόνων γκρός. Τὰ 43 ἔξι αὐτῶν θὰ είνε μεγάλα ὡκεανοπόρα φορτηγά, 6 μετρού μεγέθους τοιάστα καὶ 2 δεξαμενόπλοια. Ο μέσος δρος τοῦ ναυτιλιακοῦ κόστους τῶν ἔνδον κατασκευῶν υπελογίζετο εἰς 115 λίρας κατὰ τόνων γκρός.

Ἐξ ἄλλου ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τῶν ἔχθρων τραχιῶν καὶ ἐντεῦθεν ἡ Ἰαπωνία ηγόρασεν ἂν τῆς ἀλλοδαπῆς 21 πλοια 118.000 τόν. γκρός καὶ ἀξίας 4½ ἑκατομμύριον λίρων. Τὰ περισσότερα τῶν πλοιῶν τούτων ἔχουν ηλικίαν 25 ἔως 30 ἑταῖς, ἔξι αὐτῶν δὲ 4 ἥσαν ἀγγλικά, 8 παναμακά καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀνήκοντα διαφόρους ἀλλας σημαίας.

Ἐκ τῶν ὀκτὼ παναμακῶν τὰ πέντε θέαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὰς κάτωθι ἰαπωνικὰς ἑταῖρας: «Η Νίππον Κίζεν Καϊσά» ηγόρασε τὰ φορτηγά «Ερνέστο» 5175 τόν. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ τιμῆς 392.000 δολλαρίων, «Παρίτα Μπαΐ» 6230 τόν. γκρός (τοῦ 1921) ἀντὶ 345.000 δολλαρίων καὶ «Φοίνε» 6090 τόν. γκρός (τοῦ 1920) ἀντὶ 460.000 δολλαρίων. «Η ἑταῖρα «Ματσουόκο» ηγόρασε τὸ φορτηγό «Ρίο» 5627 τόν. γκρός (τοῦ 1919) ἀντὶ 360.000 δολλαρίων καὶ ἡ ηγόρασθησαν τὰ φορτηγά «Καβασάκι» ηγόρασε τὸ φορτηγό «Νίκη» 4386 τ. γκρός (τοῦ 1929) ἀντὶ 650.000 δολλαρίων. Τὰ δυο ἑτερα παναμακά ἥσαν τὰ φορτηγά «Χόστερν Πράϊ» 5859 τόν. γκρός (τοῦ 1919) ἀγορασθέν ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Ασάχι» ἀντὶ 460.000 δολλαρίων καὶ «Τσίσπα» 6193 τόν. γκρός (τοῦ 1911) ἀγορασθέν ἀπὸ τὴν «Νίππον Κίζεν Καϊσά» ἀντὶ 300.000 δολλαρίων.

Ἄπὸ τὰς ἀγορασθέντας ἀγγλικά φορτηγά, τὸ ἔνανκεν εἰς ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Πρόκειται περὶ τοῦ «Ελλενικ Τρέιντερ» 5233 τ. γκρός (τοῦ 1919), ὅπερ ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν «Νιγιάζι Κίζεν Καϊσά» ἀντὶ τιμῆς 482.000 δολλαρίων.

Telephones:
1001 — 1002

Cable Address:
TONIO - COLON

“TAGAROPULOS CORPORATION,,

COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS, FRESH FRUITS AND VEGETABLES, COMPLETE LINE OF
EUROPEAN AND NORTH AMERICAN CANNED FOODS AND VEGETABLES, FRESH
PASTEURIZED MILK, ICE CREAM AND BUTTER.

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas,,

Γενικές Ναυτιλιακές Ειδήσεις Ιταλία

Τὰ ύπερωκεάνια καὶ τὰ φορτηγά

Διαφωνίαι ζωοράι, ήγερθησαν μεταξύ των Ιταλών έφοπλιστών καὶ τῆς Κυβερνήσεως των δια τὸ οὔποτε εκτέλεσιν ναυπηγικὸν πρόγραμμα. Η Κυβερνήσεις, ὡς γνωστόν, απεφάσισε τὴν ναυπηγίσιν τοῦ τρίτου υπερωκεάνιου τῶν 25 κιλιόδων τόνων διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Οἱ έφοπλισταὶ τῶν μὴ επιχορηγημένων τεσσάρων ἑταῖριῶν ὑπέδειδαν τὴν χρησιμοποίησιν τῶν πιστώσεων διὰ τὴν ναυπηγίσιν φορτηγῶν πλοίων καὶ τάκερων, τῶν ὅποιων ἡ ἀπόδοσις, ἀναλόγως τοῦ ἀπασχολουμένου κεφαλαίου, εἴναι μεγάλη. Τὸ υπερωκεάνιον, ἐξ ἀντίθετου, διαθύπτει τὸ ἔθνικὸν γόπτρον καὶ προάγει τὴν τουριστικὴν κίνησιν. Ἡ ἀνάγκη του ἔξαρτεται ἀπὸ τοὺς κυβερνητικοὺς κύκλους.

Διὰ τοῦ πρὸ διετίας ναυπηγικὸν προγράμματος 34.000 ἑκατομ. λιρεττῶν διετέθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν διαφόρων κατηγοριῶν πλοίων, μεταξύ τῶν ὅποιων καὶ τινα τάκερας καὶ φορτηγά. Αἱ πιστώσεις αὐταὶ ἔχηται ἀνάγκησιν τῆς καὶ αἱ ἀνάγκαι εἰς πλοία διὰ τὴν ιταλικὴν ναυτιλίαν ἐμφανίζονται μεγάλαι καὶ ἐπείγουσαι. Οἱ έφοπλισταὶ ὑποστηρίζουν, διὰ τὸ λάινερ τῶν 25 κιλ., τόνων θὲ στοιχίσι 17.800 ἑκατομ. λιρεττῶν (27.200.000 δολ.). Μὲ τὸ ποσὸν αὐτὸν δυνατὸν νὰ ναυπηγηθοῦν ἔξι φορτηγὰ σκάφη. «Ἐνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν τῶν 10 κιλ., τόνων θὲ στοιχίσι γύρω τῶν 4.800.000 δολλαρίων.

Κυβερνητικὸς ἐκπρόσωπος ἀπήντησεν εἰς τὰς διμαρτυρίας μὲ τὰ ἔχει: «Ἐχουμ ἀπόλυτον ἀνάγκην ἐπιβατηγῶν σκαφῶν. Τὸ «Βουλκάνιας» καὶ τὸ «Σατούρνιας» εἴναι πλέον παρήλικα, 25 ἑταῖροι. Τὸ «Βουλκάνιας» ἐπισκευάζεται τώρα λόγω τῶν ζημιῶν, ποὺ ὑπέστη τελευταῖς εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν. Ἐνα νέον σκάφος δὲν θὰ υφίστατο τὰς ζημιὰς αυτὰς.

»Τὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη εἰσάγουν ἀπὸ τὴν κίνησιν τῶν συνάλλαγμα, μεταφέρουν τοὺς περιηγήτας εἰς τὴν Ιταλίαν καὶ φέρουν τὴν ἔθνικὴν σημαίαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὰ φορτηγά καὶ τὰ τάκερα εἴναι περισσότερον κερδοφόρα εἰς τοὺς έφοπλισταὶ των. Ἀλλὰ τὸ πρόδηλημα εἴναι γενικῶτερον.

Ο γνωστὸς ἐφοπλιστὴς Λάουρο τονίζει, ἐξ ἄλλου, διὰ τὸ πρέπει νὰ παραχωρηθοῦν πιστώσεις τῶν ἐφοπλισμῶν, νὲ ὑποβιβισθῆν τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ νὰ ἐπιδιωθῇ ἡ ἐπένδυσις ξένων κεφαλαίων εἰς τὴν ιταλικὴν ναυτιλιακὴν ἀνάσυγκροτησιν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ναυπηγίσιες εἰς τὴν Ιταλίαν στοιχίζουν τώρα καὶ 40% περισσότερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Ἀγγλίαν. Αἱ γερμανικαὶ κατασκευαὶ εἴναι ευθυνότεραι κατὰ 60% καὶ αἱ ιαπωνικαὶ ἀκόμη εὐθυνότεραι, τῶν γερμανικῶν.

Μεγ. Βρεταννία

Τὰ πετρέλαια

«Η πιθανὴ κρατικοποίησις τῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ Ιράν ἐπανέφερε τὴν συγκέντησιν περὶ τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς ἑξαιρετικῆς σημασίας τῶν διὰ τὴν οικονομιὰν τῆς Δύσεως. Ὁρισμένοι σχετικοὶ ἀριθμοὶ εἰναι ἀρκετὰ ἐνδιαφέροντες. Οὕτω ἐπὶ παγκοσμίων ἀποδεμάτων πετρελαίων 80.5 δισεκατομμύριαν βαρελίων, η Μέση Ἀνατολὴ ὑπολογίζεται διὰ τὸ κατέχει τὰ 42.1%, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι τὰ 30.6%, η Νότιος Ἀμερικὴ τὰ 13.1%, η Ρωσία καὶ οἱ δυρφόροι τῆς τὰ 10% καὶ αἱ λοιπαὶ χώραι τὰ 4.2%.

Η παραγωγὴ πετρελαίων εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ἀνήλθε κατὰ τὸ 1950 εἰς 640.6 ἑκατομ. βαρελίων. Τὸ Ιράκ ἀναφέρεται μὲ 49.600.000 βαρ., τὸ Κιουδάντ μὲ 125.600.000 βαρ., τὸ Ιράν μὲ 242.700.000, τὸ Μπαχρέν μὲ 11.000.000 βαρ., η Σαουδικὴ Ἀραβία μὲ 199.700.000 καὶ τὸ Κατάρ μὲ 12 ἑκατομ. βαρελίων.

Η Μεγάλη Βρεταννία διὰ τὰς συνεχῆς αὐξανούμενας εἰς πετρέλαια ἀνάγκας τῆς εἰσάγει ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν 79 ἑκατομ. βαρ., καὶ 64.600.000 ἀπὸ ἄλλας πηγάς, ἐνῷ η Δυτ. Εὐρώπη 256.800.000 ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ 210.100.000 βαρ. ἀπὸ ἄλλας πηγάς.

Τὸ ἀπόλυτον ἐνδιαφέρον τῆς Αγγλίας διὰ τὰς πετρελαιοπηγὰς τοῦ Ιράν εἶναι, συνεπὸς, εὐεξήγητον. Εἰς αὐτὰς κυρίως στηρίζονται αἱ εἰς ὑγρὰ καύσιμα ἀνάγκαις τὰς δημιουργήσιν τῆς δραστηριότητος, ἀν μὴ καὶ η οικονομικὴ τῆς εὐστάθειας. Αἱ Δυτικὲς ἐπίσης Δυνάμεις φοδούνται τὸ ἔθνικοτικὸν πνεῦμα, ποὺ ἥρχισε νὰ ἐπικρατῇ εἰς τὸ Ιράν. Η ἔθνικοποίησις τῶν πετρελαίων, πιθανὸν νὰ δημιουργήσῃ πράγματα διὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Αγγλίαν καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ὅπως καὶ εἰς τὴν Αίγυπτον, ὅπου ἥρχισε νὰ συζητᾶται καὶ πάλιν η ἔθνικοποίησις τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Ο κίνδυνος ἀπὸ τὰς νάρκας

Παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἔντατης ἀλλείας τῶν ναρκῶν τοῦ πολέμου ἀπὸ τὰς θαλάσσας, τὰ ἀτυχήματα εἰς ἐμπορικὰ πλοῖα ἐξακολουθοῦν νὰ εἴναι

συχνά. Αἱ στατιστικαὶ τῶν ἀπωλειῶν κατά τὸ 1950 ἀναφέρουν διὰ τὸ δεύτερον ἑξάμηνον 18 ἐν ὅλῳ προσκρουσμένης ἐπὶ νάρκης, ἐκ τῶν ὅποιων 11 προεκάλεσαν τὴν καταδύσιν τοῦ πλοίου. Κατὰ τὸ πρώτον ἑξάμηνον τὰ ἀτυχήματα ἐπὶ νάρκης ἀνήλθον εἰς 27, καὶ τὸ σύνολον ἀπὸ τῆς καταπαύσεως τῶν ἔχθροπραξῶν εἰς 379 πλοία.

Κατὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ἡ περισσότεραι νάρκαι φαίνεται ὅτι εὐρίσκονται ἀκόμη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Αιγαῖον. Ἐμφανίζονται, δικαὶ, τελευταῖς καὶ εἰς τὰς πλέον ἀπιθάνους ζηναὶ τὸ Λαμπραντόρ, τὸ Μεξικὸν καὶ αὐτὰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Νορβηγία

Ο ναυλοτιμάριδμος

«Ψυχωσιν ἐμφανίζουν διὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον καὶ οἱ δύο ναυλοτιμάριθμοι (τάνκερς καὶ τράμπες) τῶν «Νορβηγικῶν Ναυτιλιακῶν Νέων». Απὸ 139.6 διὰ τὸν Ιανουάριον, ἐφασεν εἰς τὰ 152.9 διὰ τὸν Φεβρουάριον διὰ τὰς ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον τῶν τράμπες καὶ εἰς 160.0 ἀπὸ 147.1 τοῦ Ιανουαρίου διὰ τὰ «τάιμ»—τσαρτέρες, μὲ βάσιν 100 τοῦ Ιουλίου—δεκεμβρίου τοῦ 1947.

Τῶν δεκαεινοπλοίων δὲ ναυλοτιμάριθμος ἐμφανίζεται πολὺ μένιος κατὰ 57 μονάδας εἰς τὰς 387.9 διὰ τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας (M. O. T.) καὶ εἰς 278.1 ἐναντὶ 262.9 τοῦ μηνὸς Ιανουαρίου διὰ τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου (U.S.M.C.).

Διὰ τὴν ἔξερεσιν τοῦ ναυλοτιμάριθμο πέντε ιδιαίτεροι ὑποτιμάριθμοι καταρτίζονται. Αναφέρονται εἰς τοὺς γαιανθράκας, τὰ σιτρά, τὰ μεταλλεύματα, τὴν ζάχαριν καὶ τὰ διάφορα. Διάφορος, δικαὶ, εἴναι καὶ η συμβολὴ ἐκάστου τῶν τιμαρίθμων αὐτῶν εἰς τὸν γενικὸν τοιούτον. Ὁκτώ π. χ. ισόφερει μονάδας δὲ ναυλοτιμάριθμος τῶν γαιανθράκων, πέντε τῶν τιπρίσην κατὰ την πιτρέλαιον κλπ., ἀναλόγως τοῦ διογκού τῶν φορτίων διὰ τὸν διάστημα.

Διὰ τὰ τάιμ—τσαρτέρες λαμβάνονται ὑπὸ δψινοῖς οἱ τομεῖς καὶ αἱ κρατίσσαι τιμαὶ διὰ τὸν ὑπὸ ἀνοικόποτρον μηνία διὰ τὰ «μότορσίτες», τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον ἢ γαιανθράκα χωρητικότητος 9—11 κιλ. τόνων.

Τὸ αὐτὸν σύστημα τηρεῖται καὶ διὰ τὰ τάκερα. Λαμβάνονται ὑπὸ δψινοῖς αἱ κατὰ ταξίδιον ναυλώσεις εἰς λίρας καὶ δολλάρια.

Τουρκία

Οργανοῦται ἡ Ναυτικὴ Τράπεζα

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Κωνσταντινουπόλεως, ἥρχισαν ἀπὸ τὸν οὐντονού προετοιμασίαι διὰ τὴν μετατροπὴν τοῦ ὄργανισμοῦ τῆς «Ντενιζιούλλαρί» εἰς Ναυτικὴν Τράπεζαν.

Ἐκεῖνο, τὸ ὅποιον, κυρίως, απασχολεῖ τὰς ἀμοδίας διοικητικὰς ἀρχὰς, εἴναι τὸ γεγονός, ὃ ἀρκετὰ ἀπὸ τὰ δρομολογημένα σκάφος τοῦ ὄργανισμοῦ κλείσουν, μὲ σημαντικὸν παθητικὸν τοὺς πλόας των. Σχετικοὶ δὲ Διεύθυνσις Ἐργασίας τῆς «Ντενιζιούλλαρί» συνιστά εἰδικὴν ὑπηρεσίαν παρακολούθησεως τῶν ἑσδόμων καὶ τῶν ἔξδων κινήσεως τῶν κρατικῶν σκαφῶν, μὲ βάσιν τὴν ἐπιδολήν κυρώσεων εἰς τοὺς πλοιάρχους, τὰ σκάφη τῶν ὅποιων δὲ ἐμφανίζουν παθητικόν.

Ἐνδιαφέρουσαι μεταδίονται πληροφορίαι καὶ ὡς πρὸς τὴν ὄργανωσην τῶν θερινῶν δρομολογίων τῆς «Ντενιζιούλλαρί» διὰ τὰς γραμμὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ. Κατὰ τὸ καταρτίσθεν πρόγραμμα, τὰ ταξίδια τῶν τουρικῶν ἐπιβατηγῶν πρός τὴν Δυτ. Μεσόγειον θὰ ἐκτελοῦνται, ὡς καὶ τὸ παρελθόν, ἀνὰ 156μερον. Διὰ τὴν γραμμὴν αὐτῶν ὠρίσθη τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἀγκαρα», τὸ ὅποιον θὰ ἀναχωρήσῃ ἐκ των Κωνσταντινουπόλεων ἐκάστην Παρασκευὴν παρ.

Συνιστᾶται ὡς αύτως νέα γραμμὴ Κωνσταντινουπόλεως — Βηρυτοῦ — Ἀλεξανδρείας — Μάλτας — Νεαπόλεως — Μασσαλίας καὶ Γενούης, ἡ ὅποια θὰ ἐξυπηρετήσῃ, εἰς τὴν 14ήμερην διαδρομήν της, μὲ τὰ ἐπιβατηγά «Σαμσούν» καὶ «Ισκεντερούν».

Αἱ γραμμαὶ αὗται θὰ πλαισιωθοῦν καὶ ἀπὸ μίαν τρίτην, εἰς τὴν δημοποίησην τὰς αὐτῆς — μὲ ἀναχώρησιν κατὰ Σάδβατον ἐκ Κωνσταντινουπόλεως — θὰ εἰναι ἐδρομαδισίος, θὰ περιλαμβάνῃ δὲ προσεγγίσεις εἰς τὴν Δαρδανέλλην, Σμύρνην, Πειραιᾶ καὶ Αλεξανδρείαν.

Διὰ τὴν ὄργανωσην τῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην γραμμῶν της, προσθέτουν αἱ σχετικαὶ πληροφορίαι, ἡ «Ντενιζιούλλαρί» θάσεων ὑπὸ δψινοῖς καὶ σχετικάς παρακλήσεις τῆς Αίγυπτου καὶ τοῦ Λιβάνου.

PELTZ BROTHERS

SHIP CHANDLERS

NORFOLK, VIRGINIA

NEWPORT NEWS, VIRGINIA

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Δικαία αναγνώρισης

Εις τὸν κ. Μάρκου Π. Νομικὸν ὀπενεμήθη διὰ Βασ. Διατάγματος ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Γεωργίου διὰ τὰς πολλαπλάς ὑπηρεσίας, ποὺ παρέσχεν οὐτοὶ εἰς τὴν ιδιαιτέραν του πατρίδα, τὴν νῆσον Θήραν.

Αἱ ναυτηρίσεις

Παρὰ τῶν αὐτῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, αἵτινες πρὸ μηδὸς παρήγειλον ἔνα φορτηγόν δηλεοκίνητον 10.500 τὸν. d.w. εἰς τὰ ναυτηρίσια Μπάρτραμ, παρηγγέλθη καὶ δευτερον φορτηγόν δηλεοκίνητον σκάφος εἰς τὰ γνωστὰ ναυτηρίσια Short Brothers τοῦ Σώντερλαντ.

Θὰ εἴνε χωρητικότος 10.000 τὸν. φορτίου καὶ ἔχειν κλειστὸν σέλτερ—ντεῖ μὲ fulls scantling 11.600 τὸν. d.w. Μηχανὴ δῆλη, δυνάμεως 4.400 ἵππων, τύπου B & W Harland — Wolf, ταχύτης 13.25 μιλ. ὑπηρεσιακῆς. Κατανάλωσις 16½ τὸν. τὸ 24ωρον fuel oil. Παράδοσις μέσα τοῦ 1954. Τιμὴ βασική γύρω τῶν 485 χιλ. λιρῶν.

— Κατὰ τηλεγράφημα εἴς Ἰταλίας πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὴν 8ην τρέχ. ἐτοποθετήθη ἡ τρόπις καὶ τοῦ τελευταίου ἐκ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων τῶν 1800 κόρων, τῶν παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυτηρίσια τοῦ Τάραντος.

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἐλλήνων

Ἐκ Νέας Υόρκης μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι τὸ δανικὸν λίμπερτο «Gronland» 7180 τὸν. γκρός (τοῦ 1943) ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 960.000 δολαρίων καὶ μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Αὔγουστον.

— Ηγοράσθησαν, ἐπίσης, παρ' Ἐλλήνων, δύο ἀκόμη νορβηγικὰ λίμπερτο, τὰ «Grey County» 7286 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Findafjord» 7263 τ. γκρός (τοῦ 1943). Διὰ τὸ ἄντα ἐπληρώθη τιμὴ 1.000.000 δολαρίων καὶ διὰ τὸ ἔτερον κατά τὰ μικρότερά τιμὴ. Ἀμφότερα θὰ παραληφθούν ἐντὸς τοῦ Ιουλίου καὶ θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν. Ἄξειται νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀμφιβολοῦν θεωρεῖται, ὅτι η τιμὴ τοῦ 1.000.000 δολ. δι' ἔνα «λίμπερτο» ἐπαναληφθῇ. Ἐνδέχεται εἰς ἔξαιρετικὰ μόνον περιπτώσεις νὰ πραγματοποιηθούν τιμαὶ γύρω τοῦ ἑκατομμυρίου δολαρίων, παρὰ τὸν σταθερὸν ὅμιν τῆς ναυλαγορᾶς.

— Παρ' Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς τὸ μικτὸν γαλλικὸν ἀτύπολιον «Sidi-Brahim», μὲ δύο καταστρώματα, 2439 τὸν. γκρός, 923 τὸν. νέτ καὶ ναυτηρίσεως 1910. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος διατίθεται διαμερίστα διὰ 17 ἐπίταστας α'. Θέσεως, 45 β'. καὶ 27 γ'. θέσεως, χώρων διὰ 1990 τὸν. φορτίου καὶ καταναλίσκει διὰ τὸν πρώτων του πετρέλαιον. Παραλαμβανόμενον θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

— Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλληνοαμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τὸ παλαιότερα ναυτηρίσεως ἀμερικανικὸν φορτηγόν «Kármene» 7500 τὸν. φορτίου, μὲ ἄδειαν μεταφορᾶς του εἰς τὴν σημαίαν τῆς Ονδούρας.

— Εἴς ἄλλου παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Κύπρου ἡγοράσθη τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγόν «Calla» 733 τὸν. γκρός καὶ ναυτηρίσεως 1931. Τὸ σκάφος παραληφθεῖν εἰς τὸ Γκότεμπουργκ ὑψωσε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθε «Blue Mede».

— Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστοῦ ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Whitebrook» 1977 τὸν. γκρός, 3200 τὸν. d.w. (τοῦ 1916). Τὸ σκάφος παραληφθεῖν πρὸ τοῦ μερῶν εἰς τὴν Αὐστρέσαν ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθε «Eriophy M.».

Πωλήσεις φορτηγῶν πλοίων

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ερέστο» (πρώτων «Νίκος Τ.» 5175 τὸν. γκρός καὶ ναυτηρίσεως 1919 ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας, μὲ παράδοσιν εἰς ἵστανον καὶ λιμένα. Τιμὴ 392.000 δολαρίων.

— Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Μαριανίνα» 2310 τὸν. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη, κατόπιν ἀδειαὶ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς Ἰταλίους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 72.000 λιρῶν.

— Εἰς Ἰάπωνας ἔξ ἄλλου ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 462.000 δολαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς ἱστανόν λιμένα καὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοιοκτήσιας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Ἐλληνικόν Τρέιντερ» 5233 τὸν. γκρός, 8689 τὸν. φορτίου καὶ ναυτηρίσεως 1919.

Αἱ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Κατὰ τὸν ἐπαναληφθεῖν παρὰ τοῦ Ο.Δ.Σ.Υ. πλειοδικὸν διαγωνισμὸν διὰ τὴν πώλησιν τοῦ ἑκάτην γερμανικῶν ἐπανορθώσεων κρατικοῦ φορτηγοῦ «Σίμιον φόν Ούτρεχτ» παρέμεινε τελευταῖος πλειοδότης ὁ κ. Ἐμμ. Βιντιάδης μὲ τὸ ποσὸν τῶν 72.000 λιρῶν. Τὸ ἀπότελεσμα τοῦ διαγωνισμοῦ ἐνέκριθη. Τὸ ἡγοράσθεν σκάφος εἶναι 4949 τὸν. γκρός, 9200 τ. d.w., μὲ ἄμφορτον θύμισμα 24.8 ποδ., διαθέτει χώρων 463.561 κ.π. διὰ χώμα φορτίου καὶ ἐναυτηρίσθη τὸ 1922. Θὰ παραληφθῇ, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται μὲ ζημιὰς εἰς τὴν Γένοβαν καὶ θὰ παραμεινῃ ἀναγκαστικῶς ἐπὶ μίαν διετίαν ὑπὸ τὴν Κυανούλευκον. Ἡ διπάνη διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ ἀνανέωσιν τῆς καλάσσεως τοῦ εἰχεν ὑποβλήθη τὸν Νοέμβριον π. ἔ. γύρω τῶν 25.000 λιρῶν, μὲ τὰς τότε καρτούσας τιμὰς.

— Εἴς ἄλλου εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεῖχθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 12ης Απρίλιον ἡ πλειοδικὴ δημοπρασία διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν ὑπολοίπων ὀκτὼ κρατικῶν πλοίων. Κατ' αὐτὴν ἀνεδείχθησαν τελευταῖοι πλειοδόται διὰ τὴν κορβέτταν.

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO

MICHAELIDES & CIE

7, Rue Beauvau

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING SALE & PURCHASE
SUB - AGENT AT PORT - DE - BOUC
AND ALL PORTS SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION

Telephones: Colbert 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH

Telegrams: "MICAL,"—Marseilles

Σκουρλέτης μὲ τὸ ποσὸν τῶν 9.000 λιρῶν Ἀγγλίας καὶ μὲ διατήρησιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Διὰ τὴν κορβέτταν «Πλάτρα» ὁ κ. Νικ. Καδουνίδης μὲ τὸ ποσὸν τῶν 8.000 λιρῶν μὲ διατήρησιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Διὰ τὴν κορβέτταν «Λήμνος» ἡ τεχνικὴ ἐταιρία «Τέρκα» μὲ τὸ ποσὸν τῶν 7.000 λιρῶν μὲ διατήρησιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Διὰ τὸ ἄλλο «Χαλκιδική» ὁ κ. Θεοδ. Δελούσης μὲ τὸ ποσὸν τῶν 6.000 λιρῶν μὲ τὸ δικαίωμα τῆς διαλύσεως. Καὶ διὰ τὰ ὑπόλοιπα τρία σκάφη, ἢτοι τὸ πετρελαιοικήν τοῦ «Ροδόπη» μὲ 255 λιρας, ρυμουλκόν «Ἀτρόμητος» μὲ 455 λιρας καὶ ἀτμόπλοιον «Κύκλωψ» μὲ 4.650 λιρας ἀνεδείχθη τελευταῖος μειοδότης ἡ τεχνικὴ ἐταιρία «Τέρκα» μὲ τὸ δικαίωμα τῆς διαλύσεως καὶ τὰ τρία τούτων σκάφων.

“Οσον ἀφορᾷ τὸ μικρόν τάκνερ «Κοζάνη» καὶ τὴν φορὰν ταύτην οὐδεμίᾳ ἔδοθη προσφορά.

Τὸ ἀλιευτικὸν «Ωκεανίς»

Τὸ ἀλιευτικὸν «Ωκεανίς» ἡγοράσθη ὑπὸ τῆς ἀλιευτικῆς ἐταιρίας «Ποσειδών» ἀντὶ ποσὸύ 662 ἑκατομμυρίων δραχμῶν. Ἡ σχετικὴ πλειοδικὴ δημοπρασία, ἢτις ἐγένετο ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Κρατικῶν Προμηθείων, ἐπεκυρώθη παρὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, τὸ δὲ σκάφος παραλαμβάνεται, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς διστραχοαλιείαν ἀνά τὰς ἄκτας τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης.

Αἱ προκηρυχθεῖσαι ἔξετάσεις

Διὰ τὴν 4ην Ιουλίου προκειρύχθησαν ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν 40 διπλωμάτων ὦντων ἀτμομηχανικῶν γ'. τάξεως καὶ 12 διπλωμάτων μηχανικῶν γ'. τάξεως διὰ μηχανάρις ἑσωτερικῆς καυσίας. Αἱ αἰτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων, ὅπος μετάσχουν τῶν ἔξετασεων, θα γινωνται δεκταὶ μέχρι καὶ τὴν 4ην Ιουνίου.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ πρὸ καριοῦ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων κινεζικὸν λίμπερτο, ὅπερ παρῆψηται τοῦ Κεσλόνη καὶ μετωνόμασθαι «Μαρία Τερέζα» εἰς τὸ «Ηαϊ Τιέν» 7223 τὸν. γκρός (τοῦ 1943). Διὰ τὸ λόγον σκάφους ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Βέγας» καὶ μημονεύσει τῆς σημαίας.

— Τὸ ἡγορασθὲν παρ' πορτούνιον «Ελλήνων κανονιδικὸν λίμπερτο» 7166 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθεῖν εἰς ὄμερικανον λιμένα τοῦ Βορείου Εἰρηνικού μετωνόμασθαι «Πλεοπίδας» καὶ ἐτίθη ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Επιστήσης τὸ ἡγορασθὲν πρὸ πορτούνιον «Ελλήνων δόλανικον φορτηγόν «Kelbergian» 4823 τὸν. γκρός (τοῦ 1914) παραληφθεῖν εἰς τὸ Ρόπτερνταν ὑφωσε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθαι «Πατέντες».

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν λίμπερτο «Άτλαντικ Κόστο» 7137 τὸν. γκρός (τοῦ 1944) μετεφέρθη εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Επιστήσης εἰς τὴν ίδιαν σημαίαν μετεφέρθη καὶ τὸ ποληδόν εἰς ὄλλοδοτον παναμαϊκὸν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Άτλαντικ ΙΙ» 8207 τὸν. γκρός (τοῦ 1921).

— Τὸ ἡγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγόν «Επανάση» 8056 τὸν. γκρός (τοῦ 1919) υφωσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας τὴν σημαίαν τῆς «Ονδούρας».

— Τὸ ἡληκιωπόν σπλανκτικὸν σημαίαν ἀγγλικὸν λίμπερτο «Fort St Paul» 7137 τὸν. γκρός (τοῦ 1943) μετωνόμασθαι «Τόροιον».

— Η προσαγορείσθαι πωλήσεις τοῦ «Ιταλοῦ» διαλυτάς τοῦ φορτηγοῦ «Θηρεσία Νομικού» 1356 τὸν. γκρός (τοῦ 1888) ἐμπατίσθη, ὑπάτιον, προσεισθῆται τὸν ἀγόραστον.

— Τὸ πωληδόν εἰς Νορβηργὸν ἐφοπλιστὸς φορτηγόν «Άλεξανδρος Τ.» 1791 τὸν. γκρός (τοῦ 1943) παρεδόθη εἰς Σουάνη, ἐνθα υφωσε τὴν νορβηγικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθαι «Σινηπή».

— Τὸ νεοαγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγόν «Παναγός» 992 τὸν. γκρός (τοῦ 1917) ἀνέκει εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόπριον».

— Διὰ τὸ ἡγορασθὲν πρὸ τοῦ Ελλήνων νορβηγικὸν φορτηγόν «Κοπο Νακον VIII» 5236 τὸν. γκρός (τοῦ 1942) δὲν παρεχωρήθη παρὰ τῆς νορβηγικῆς κυβερνήσεως ἀδειαὶ ἀλλαγῆς σημαίας.

— Παρεσχεῖται ἡ ἀδειαὶ πωλήσεως εἰς ὄλλοδοτον τοῦ φορτηγοῦ «Ηπειρος» 5572 τὸν. γκρός (τοῦ 1918) ἀντὶ τιμῆς 92.000 λιρῶν.

— Υπελλήθη εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ἀπῆσης πρὸς χορήγησιν ὀδεισ πωλήσεως εἰς ἀλλοδοτοὺς τοῦ πορτού τοῦ Ναυπλίου «Κάτιρο Σίτιον» καὶ ἡ μετασκευή εἰς ἐπιστατηγὸν τοῦ ἀπό «Αετός». Ή κηδεία του ἐγένετο τὴν ἐπομένην παρουσίαν συσσωμα τῆς ναυτικῆς μας οικογένειας, τὴν ὁποῖαν κατέθιψεν ὁ ἀπροσδόκητος θάνατός του.

Θαλάσσια άτυχημάτα

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ» (δεξιό): “Είναι τημῆα τοῦ κοπέντος εἰς δύο μετά την γνωστὴν ἔκρηξην τάκνερ «Ατλαντικ Ντούτσες» ἐργρυμούλκηθή ἐξ Σουνίν εἰς Ούεστ Χόρτεπουλ, ἐντὸ τέτερον τημῆα τοῦ εἰδεξεμενισθ, ἵνα καταστάση ἀσφαλῆς ἡ ρυμούλκησης τοῦ εἰς τὸν αὐτὸν προσφορμόν. Τὸ σκάφος θα συνθεθῇ εἰς τὰς ναυπηγείας Ούλλιας Γραπτή καὶ θά είνει ἔτοιμον πρὸς υπηρεσίαν τὸν προσεχεγ Νοέμβριον.” (Απρ. 1-5)

“ΑΜΕΡΙΚΗ:” “Εφθασεν εἰς Λάς, Πάλμας ἡ Βορ. Αμερικῆς μὲ ἐλαφρός ζημιάς εἰς τὰς σωσιδίους λέβδους, συνεπεία τρικυμίας.” (Μαρτ. 28)

“ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ:” Προερχόμενον εἰς Ίφουΐτες ἐφθασεν εἰς Καζαμπλάγκον μὲ

KARACHI - PAKISTAN (INDIA)

AGENTS STEVEDORES—SHIP CHANDLERS

AND GENERAL CONTRACTORS

N. S. MARATOS

Address: VARIAWA LODGE, SEAFIELD ROAD

Cable Address: «PROMETHEUS»

KARACHI—PAKISTAN

‘Ο Οἰκός μας ἐγγυάται τὴν μᾶλλον ικανοποιητικὴν ἐξυπηρέτησιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἰδὴ Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν Ἐλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων.

Εἴμεθα ἀρτίως διωργανωμένοι δι’ ἀνάληψιν Πρακτορεύσεων καὶ φορτοεκφορτώσεων.

‘Η προτίμησίς μας ἐξυπηρετεῖ τὸ συμφέρον σας.

30 Μαΐου.

«ΔΙΩΝΗ» έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ (τρία συνεχή ταξίδια) δολ. 11.50, ζωρζίς Μάρτιον—'Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λαιμού και Πατέρα) από Νταντού, Τσιταγκόκ, Τσιταγκόκ κατ' Τάκου Μπάρα 10.000 τόν. σόγια, όρασιοι κλπ. δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ κατ' άποκοπή δολ. 100.000, όφιδαν 'Αμβούργον 102.500, φόρτωσις Μάϊον.

«ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ» (παναμ.) από Μορμουγκάρα 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν 125)—, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» από Καλκούταν και Βιζαγκαπατάμ 9300 τόν. γαιανθράκων και μαγγανέζας δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 17.75, έαν δύο λιμένες έκφρτωσες 50 σεντάς έξτρα 1000 τόν. φόρτωσιν, 1500 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 14 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» από Μορμουγκάρα 6500 τόν. μεταλλευμάτων δι' ήλιμενα 'Ιαπωνίας 137)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 7.60, φόρτωσις Μάϊον.

«ΚΑΣΤΠΡ» από δύο λιμένες Χιλής 9000 τόν. κατάλοιπα διαφόρων μετάλλων διά δύο λιμένες Κοντίνεν δολ. 25, έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΟΘΩΝ» έκ Βικτώριας (Βραζ.) 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 7.60, φόρτωσις Μάϊον.

«ΤΡΑΒΕΑΣΤΑΡΣ» (ιδιερ.) από Ντάριεν ή Τσιταγκόκ 9500 τόν. κυάμων, όρασιοι κλπ. διά Σεπτεμβρίου 230)— φίο, φόρτωσις 1—20 'Απριλίον.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (παναμ.) από Νταντού 10.000 τόν. κυάμων, όρασιοι κλπ. διά Σεπτεμβρίου 230)—, φόρτωσις 1—30 Μαΐου.

«ΙΩΑΚΟΣ» από ένα δύο λιμένες Μαρίνης Θαλάσσης 6000 τόν. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας ή Βορείου Ιρλανδίας 813), με 1000 τόν. έκφρτωσης όφιδαν 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 78)9, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιθανεύ) από Κοσσέρι 9000 τόν. φωσφάτων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας 140)—, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΧΙΟΣ» έκ Δουκέρης 9500 τόν. σιτηρών χύμα δι' 'Αλεξανδρείαν 66)3, φόρτωσις 20—30 'Απριλίον.

«ΜΠΡΙΤΤΑ» (πόδη μετονομασίαν) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων (τρία συνεχή ταξίδια) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Χάρην δολ. 10.30 βάσιν, ζωρζίς 'Ιουνίου—'Ιουνίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (παναμ.) έξι Αντεραΐας 9500 τόν. γεννημάτων χύμα δι' 'Αγγλίαν 162)6, έαν και εις σάκκους 167)6, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου — 30 Οκτωβρίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» έκ Καλκούτας 7500 τόν. γαιανθράκων δι' 'Ιατλίαν 130)—, φόρτωσις Μάϊον—'Ιουνίου.

«ΙΓΟΡ» έκ Τόνιδος 9000 τόν. δλατος δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 21, φόρτωσις 'Ιουνίου—'Ιουλίου.

«ΓΕΡΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΟΝΟΣ» έξι Άλγερίας 6500 τόν. κριθής δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας 72)6 φόρτη, φόρτωσις 11—25 'Απριλίον.

«ΣΤΑΜΟΣ» έξι Άλγερίας 6500 τόν. κριθής δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας 72)6 φόρτη, φόρτωσις 10—20 'Απριλίον.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗΣ» έκ Βρετανικής Κολομβίας — Κούζ Μπαίη, 9400 τόν. ξελίες και γενικά ειδη (499.000 κ.π.) διά Κέιπ Τάουνον—Λορέντζο Μαρκές κατ' άποκοπή δολ. 280.000 φίο, με 14 ημέρας φορτώσεως και 25 ημέρας έκφρτωσης, 6 λιμένας φορτώσεως και 4 λιμένας έκφρτωσης, φόρτωσις 5—31 Αύγουστου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (παναμ.) από Λόγια Μπήτης 9000 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν (τρία συνεχή ταξίδια) δολ. 14.25 τό α'. ταξίδιον, δολ. 14 τό β' και 13.75 τό γ' ταξίδιον, έαν φόρτωσιν από Βαγκούσερ 'Αιλαντ 1 δολ. διλγύτερον, ζωρζίς 15 Μαΐου—30 'Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Γουλανδρή) από Λόγια Μπήτης 9000 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Ιαπωνίαν (τρία συνεχή ταξίδια) δολ. 14.25 τό α'. ταξίδιον, δολ. 14 τό β' και 13.75 τό γ' ταξίδιον, έαν φόρτωσιν από Βαγκούσερ 'Αιλαντ 1 δολ. διλγύτερον, ζωρζίς 15 Μαΐου—30 'Ιουνίου.

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» έκ 'Αμβέρσης 6000 τόν. λιπασμάτων διά Πειραιᾶ 70)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» έκ Κούδας 8000 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 155)—, φόρτωσις από Σάντο Ντομίγκο 150)—, φόρτωσις 5—25 Μαΐου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» από δύο λιμένες Πλέιτ με συμπλήρωσην εις Μπουένος "Αύρες 82000 τόν. σιτηρών δι' 'Ινδιαν 155)—, φίον από Νεκτασία με συμπλήρωσην εις Μπάχιας Μπλάγκαν (πλήρες φορτίον) 152)6, φόρτωσις 14 'Ιουνίου—14 Ιουλίου.

«ΠΡΤΕΥΣ» (ex 'Κελβεργενη, παναμ.) έκ Κούδας 7300 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν 160)—, φόρτωσις από Σάντο Ντομίγκο 155)—, φόρτωσις 23 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΜΑΡΚΑΡ» (παναμ.) έκ Μπάρι και Βρινθέσιου 394.000 κ. π. βάθμακος διά Κόρπη, κατ' άποκοπή 60.000 λίρες, φόρτωσις 20 'Απριλίου—15 Μαΐου.

«ΚΑΙΤΗΣ» (παναμ.) έκ Νόρδερη ρείντς 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Οράν ή 'Αλγέριον δολ. 14.50, δι' άμφοτέρους 14.75, με 1500 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν δ.φ.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» έξι 'Αμπου Τζενίμα 4350 τόν. φωσφάτων δι' 'Αμβέρσαν 70)—, φόρτωσις ζμέος.

«ΑΝΑΡΙΑΝΑ Λ.» από ένα έλληνικόν λιμένα 1100 τόν. σιδηρομεταλλεύματος διά Βενετίαν δολ. 6, ζμέος φόρτωσις.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από την Χάμπτον ρόδης 5000 τόν. γαιανθράκων διά Μοντεβίδεο δολ. 19, φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΗΝΕΙΡΟΣ» από Μορμουγκάρα 8200 τόν. μαγγανέζας δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 18.50, με 25 οίντες φόρτωσιν, έλευθερων έκφρτωτικών, φόρτωσις 25 'Απριλίου—7 Μαΐου.

«ΣΑΜΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδης διά Βαλτιμόρης 10.000 τόν. γαιανθράκων διά 'Αρδερσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 13.75, φίον από Αμβούργον δολ. 14, καντσέλιο 30 'Απριλίου.

«ΕΛΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Τσιβιταένιαν δολ. 13.85, με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ» (όνδουρα) από ομέρικανικούς λιμένες Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διά Σουηζίαν δολ. 19.25, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της 'Οράιον) έκ Κούδας 9500 τόν. ζαχάρεως δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 29, καντσέλιο 15 'Ιουνίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΤΑΡΟΣ» από δύο λιμένες 'Ιαπωνίας 9200 τόν. ύπολειμματα μετάλλων διά Μπουένος "Αύρες δολ. 33.50 φίο και στόσιεντ, φόρτωσις 15 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ. Λ.» (παναμ.) από Σούδα και Ράς Τινά 9500 τόν. δλατος δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολ. 21, με 1000 τόν. φόρτωσιν, 1000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου—30 'Ιουνίου.

«ΤΡΕΣ» (παναμ.) έξι Αμερικανικούς λιμένες 4300 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους δι' ένα έληγκτό λιμένα 70)— φίο, φόρτωσις 2—15 Μαΐου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από την Ρόττερνταμ 6800 τόν. γαιανθράκων διά Σαβόνα 42)6, καντσέλιο 15 Μαΐου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.» έξι 'Αμπου Τζενίμα 3900 τόν. λιπασμάτων εις σάκκους δι' ένα έλληνικόν λιμένα 70)—φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου—20 Μαΐου.

«ΕΖΑΙΑΝ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων δι' Αίγυπτον δολ. 24, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικον) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων διά Μπουένος "Αύρες δολ. 16.50, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9100 τόν. γεννημάτων χύμα δι' 'Αλεξανδρείαν δολ. 23.50, με 1000 τόν. έλευθερων έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 10.480 τόν. δ.ω. (506.000 κ.π. διά δέματα, τοπήτης 10 μιλία, με κατανάλωσιν 24 τόν. πετρελαίου), τάιμ—τσάρτερ δι' ένα μη-

νας δολ. 6, παράσδιος εις Νόρδερη ρείντς, 'Απρίλιον.

«ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ» (παναμ.) 6370 τόν. δ.ω. (ταχύτης 8½ μιλίων, με κατανάλωσιν 20 τόν. γαιανθράκων), τάιμ—τσάρτερ διά συνεχή ταξίδια μέχρι τέλους του Έτης 31)—, μέρσος παράσδιος εις 'Αγγλίαν.

«ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ» 4050 τόνων δ.ω. (202.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 15 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ δι' 9 μήνες πρός λιρας 26.750 μηνιαίως, με όφιδαν πετραστούς, παράσδιοις εις ένα άμερικανικόν λιμέναν Ατλαντικού (βρεφες του Χατέρεως).

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» 7200 τόν. δ.ω. (340.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9 μηνών, με κατανάλωσιν 19 τόν. πετρελαίου) τάιμ—τσάρτερ δι' ένα ταξίδιον 'Αγγλίας—Μεσογείου 40)—, παράσδιοις Λονδίνον ή Μίδδλσεξπρο 7—17 Μαΐου, ζπαναπαράδοσις 'Ανατ. Μεσογείου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.) 8000 τόν. δ.ω. τάιμ παράστερ δι' 9 μήνας (μεταφορά μεταλλευμάτων) 35)—, παράσδιοις 20 'Απριλίου εις Μπρίστολ Τσάννελ.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΠΟΥΚΟΥΛΑΣ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 11.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Λισσαβώνα 310% άνω της βάσεως του Ναυλολογίου Μ.Ο.Τ.δ φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΤΖΩΝ» (παναμ.) έκ Μπουένος "Αύρες 5000—6000 τόν. φυτικών έλαιων (τμήμα φορτίου) διά Κόντινεντ σελ. 225)—, φόρτωσις Μάϊου.

«ΒΑΝΤΑ» (άμερ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιοειδών διά Σουηζίαν 200% έπι πλέον της βάσεως του Ναυλολογίου U.S.M.C., φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (παναμ.) από λιμένος Περσικού Κόλπου 4500 τόν. πετρελαιοειδών διά Μεσογείου 250% έπι πλέον της βάσεως του Ναυλολογίου M. O. T., φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΝΑΦΤΟΛ» (παναμ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Γαλλίδαιον (α'. ταξίδιον) 275% έπι πλέον της βάσεως του Ναυλολογίου M. O. T., φίον β. τοξίδιον με φόρτωσιν από Καραϊβικήν Θάλασσαν ή άπο Τρίπολιν—Σιδηνός 230% έπι πλέον, δέν φόρτωσιν έκ Περσικού Κόλπου 220% έπι πλέον της βάσεως M.O.T., ζωρζίς 'Απρίλιον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ.» έκ λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Γαλλίδαιον (α'. ταξίδιον) 200% έπι πλέον της βάσεως του Ναυλολογίου M. O. T., φίον β. τοξίδιον με φόρτωσιν από Καραϊβικήν Θάλασσαν ή άπο Τρίπολιν—Σιδηνός 230% έπι πλέον, δέν φόρτωσιν έκ Περσικού Κόλπου 220% έπι πλέον της βάσεως M.O.T., ζωρζίς 'Απρίλιον.

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY CO.

SAVANNAH, GA

Cable address: SAVDRYDOCK

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανοτοιητικήν έκτελεσιν των έπισκευών, παρά αι πλωτά δεξαμενάι, διά τα ταξίδια ήτις έξασφαλίζει πλέον ίκανοτοιητικήν μιστική του πυθμένος είνε μεγίστης σημασίας.

ΤΑΧΥΤΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ύπο τάς καλυτέρας συνθήκας προσωπικού, έγκαταστάσεων και κλίματος.

ΚΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ έναντι παντός άλλου έπι της άκτης του 'Ατλαντικού, λόγω εύνοικων συνθηκών έργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING Co, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL και αι μεγαλύτεραι σημασίας.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT SAID

P. O. Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Τά ταξιδεύοντα έλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	εἰς Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	έφθ. "Άδεν 7 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	εἰς Καζαμπλάγκαν 6 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διῆλθε Θέσσαλαν 4 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικὴν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ύιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Χούλλ 7 'Απριλ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Αργώ»	06	2088	άνεχ. Σφάξ 10 'Απρ. διὰ Λήθ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X. πατέρας	43	7176	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. διὰ Χάϊφαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκίας	24	3658	διῆλθε Ντακάρ 30 Μαρτ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Τρίνινταν 1 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Φρητάουν 7 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	ύιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Μομπάσσα 6 'Απρ. διὰ Σουάνζ
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	έφθ. Δουδλίνον 7 'Απρ.
ΑΚΤΗ	άδ. Λιβανούς A. E.	44	7176	έφθ. Ντουγκούν 5 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανθρεάδης	44	7207	έφθ. 'Οράν 6 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανούς» A. E.	43	7194	εἰς θέσιν 27—6 Β. καὶ 34—21 Α., 'Απρ. 3 διὰ Βομβάνη
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανούς» A. E.	42	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	A. Λουζές	43	7176	έφθ. Λάζ. Πάλμας 1 'Απρ. (εἶτα Τενερίφφαν)
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	έφθ. Μόζι 6 'Απρ.
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ι. Λυκίδης	09	888	εἰς ταξίδιον "Ελλάδος" — Τεργέστης
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εἰς Ταρραγκόναν 10 'Απρ.
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εἰς θέσιν 32—3 Β. καὶ 42—13 Δ., 'Απρ. 5 διὰ Κούδαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διῆλθε άνοικτά Μοντεβίδεο 1 'Απρ. διὰ "Εμδεν"
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	εἰς Κούδαν 14 'Απρ.
ΑΞΙΟΣ	ελιβανάδης A. E.	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Απρ. διὰ Γένοβαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 6 'Απρ. διὰ Καλκούταν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαρής Έμπειρικός	21	4786	άργει "Αμπελάκι" ἀπὸ 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΩ	Ελληνικό Δημόσιον	18	5532	άνεχ. Αμπελάκι 28 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	διῆλθε Σουέζ 2, 'Απρ. διὰ Μαντράς
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άνεχ. Γκάλεστων 29 Μαρτ. διὰ Μάλταν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 1 'Απριλίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάικας	92	951	εἰς Τεργέστην 4 'Απρ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	εἰς πλῷ έξ αυταράλιας διὰ Μεσόγειον, 'Απρ. 10
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 2 'Απρ. διὰ Μόμπιλ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Μπαλιτόσα 5 'Απρ. διὰ "Ανατ. Αφρικήν"
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ύιοι N. Βερνίκου	20	7744	έφθ. Ρόττερνταν 3 'Απρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Αμέρερσαν 28 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	διῆλθεν "Άλγεριον 7 'Απρ. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Άλμπατρος» A. E.	18	4289	έφθ. 'Οραν 11 'Απρ. (διὰ Μίδδλεσμπρο)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άτλαντις» A. E.	21	721	εἰς Πειραιά 14 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθεν "Άδεν 6 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Γένοβαν 1 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	άνεχ. Λιβερπούλ 6 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Έπιφανειάδης	43	7176	διῆλθε Χονγκούλου 1 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανθρεάδην	43	7176	άνεχ. Ρουέν 11 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς μεταφράσ· ἐν "Ελλάδι"
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Νεάπολιν 6 'Απρ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνδινών	24	2740	άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. διὰ Σφάξ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχοις κλπ.	06	3016	εἰς Λονδίνον ἀπὸ 29 Μαρτ.
ΔΗΜ. ΙΤΤΑΕΣΗΣ	ύιοι Δ. Ηγγλεστ	18	5275	διῆλθε Ντόρερ 6 'Απρ. διὰ Τσιτταγκόγυ
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	έφθ. Ρόττερνταν 9 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Άιγαίον» A. E.	44	7207	άνεχ. Σηπάττα 30 Μαρτ. διὰ Βασσόραν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Τσεμπάριεν 7 'Απρ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Ντουγκούν 1 'Απρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανούς	37	4839	έφθ. Βούλγερον 3 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	«Ελληνικό Δημόσιον	25	1412	άργει "Άμπελάκι" 14 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικούς»	27	4163	έφθ. Μπλάιθ 29 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	Πετσόπουλος & Σία	22	988	εἰς Ταξίδιον Πειραιῶν — Τεργέστης
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	«Ηπειρωτική» A. E.	18	4300	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Άλκυών» A. E.	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Παναμάν 3 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΙΣ ΣΑΒΕΤ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Απρ. δι' Όλλανδίαν
ΕΛΛΑΣ	Τεργάλαζος καὶ Λουκούρης	21	1549	εἰς ταξίδιον Δυτ. Μέσογείου
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μασαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	διῆλθεν Αλγερίον 11 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	άδ. Κουλουκούντη	44	7207	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 10 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. Λαμπράκη	22	988	άνεχ. Σηπάττα 9 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντελης	19	1492	άνεχ. Γκάλεστων 19 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΤΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	διῆλθε Βριδίσιον 4 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Σουέζ 11 'Απρ. διὰ Βρέμην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	έφθ. Βαγκούμερ 1 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	ύιοι Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	εἰς Τεργέστην 8 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Ι. Χανδρή	43	7177	έφθ. Λόδ. Αντζελες 3 'Απρ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	διῆλθε Πούλο Μπούκον 5 'Απρ. διὰ Τοκουγιάμα
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργυς Χρ. Λαιμός	18	5687	άνεχ. Ντάρτμουθ 6 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. Καρλίμαν	43	7176	άνεχ. Γενόβαν 6 'Απρ. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΕΥΡΩΤΑΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Παναμάν 2 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΠΕΙΡΟΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθε Ηαβάτα 30 Μαρτ. διὰ Βαγκούμερ
ΗΡΩΝ II	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διῆλθε Σουέζ 1 'Απρ. διὰ Κοσσεῖρ
ΟΑΡΡΟΣ	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 'Απρ. διὰ Μαυρίκιον
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	19	5253	διῆλθε Σηπάττα 1 'Απρ. διὰ Δανίαν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	διῆλθε Χονδούλου 29 Μαρτ. διὰ Κόμπε
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. "Άδεν 11 'Απρ. (διὰ Γαλλίαν)
ΘΕΟΚΥΝΤΗΡ	ύιοι Πέτρημπ	42	2865	έφθ. Νέαν Όρλεανην 8 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έφθ. Λονδίνον 7 'Απρ. διὰ Μάντζεστερ
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέας» A. E.	30	4123	εἰς ταξίδια "Ελλάδος—Τουρκίας
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Μακρή καὶ Φωνάρη	19	845	άργει Πειραιά 14 'Απρ.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	έφθ. Αθέν 7 'Απρ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άνεχ. Νιούκαστελ (Αυστραλίας) 11 'Απρ. δι' Αδελαΐδα
ΙΘΑΚΟΣ	Λόνς καὶ Πεδάς	43	7207	διῆλθε Ντόρερ 5 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Καλκούταν 5 'Απρ.
ΙΩ. Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Βαγκούμερ 5 'Απρ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Βαγκούμερ 5 'Απρ.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	έτ. «Αθηνέα» κλπ.	44	10441	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Επιχ. A.E.	27	1600	έφθ. Λισσαβώνα 2 'Απρ. (δι' Αμποτερνταμ)
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Λουκάς Νοικίδης	28	1594	εἰς Σέπταν 6 'Απρ.
	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έφθ. Αγκώνα 2 'Απρ.

ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Λός "Αντέλες 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)		«Ελλην. Μεσού. Γραμμαί	13	4916	άνεχ. Μπουζιά 6 'Απρ. διά Τεργέστην
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		1. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	διήλθε Χονολουλού 26 Μαρτ. διά Μαντράς
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ		Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ. 1949
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		Ν. Κουμάνταρος	45	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		άδ. Κουλουκουντή	43	7176	εις Αλγερίου 1 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	διηλθε Παναμάν 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7198	έθ. Τακόμα 25 Μαρτ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Απρ. διά Σουάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		ιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. Πόρτ Σουδάν 11 'Απρ.
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Γιαδάτα 27 Μαρτ. διά Βαγκόκ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	εις λιμένας Ισπανίας 2 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδ.).		«Ελλην. Μεσού. Γραμμαί	11	3879	άνωχωρει εκ Πειραιώς 19 'Απρ. διά Αγυπτίου
ΚΡΙΟΣ		Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Απρ. διά Κούδαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 15 Μαρτ. διά Βομβάν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		«Ελλην. Μεσού. Γραμμαί	11	7537	άνεχ. Φρήμαστλ 6 'Απρ. διά Μελβούρνην
ΚΥΜΑ		«άδ. Λιβανών Α. Ε.	43	7244	έφθ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 6 'Απρ. (δι 'Ινδιας)
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Αμέρεσαν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διηλθε Πειραιά 10 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Κ.		Γ. Καλαφάτης	44	437	εις ταξίδια εν 'Ελλάδι
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Ν. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. Γκουατανάμο Μπαϊάν 1 'Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Βαγκούδερ 15 Μαρτ. διά Καλκούταν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	άνεχ. Κόμπε 1 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Μπόναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Βαγκούδερ 9 'Απρ.
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιβανώς» Α. Ε.	45	7176	διηλθε Βιγραλτάρ 8 'Απρ. διά Βενετίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ		άδ. Συνοδινού	19	3911	διηλθε Ντόμερ 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εις Βενετίαν 8 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Στέφ. Σοφιανός	89	2187	εις Πειραιά 6 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	εις Πειραιά από 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ		Ι. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	εις Πειραιά 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		Λώς καὶ Πεζάς	43	7244	άνεχ. Χακόπατην 2 'Απρ. διά Μουρόραν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 29 Μαρτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Λ. Νομικός	33	486	εις μεταφορά εν 'Ελλάδι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	διηλθε Χονολουλού 28 Μαρτ. διά Ισπανίαν
ΜΑΡΙΑΜ		«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Αμέρεσαν 5 'Απρ. καὶ Ντόμερ 8
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ		Έμμ. Βιντιδήσης	20	2310	έφθ. Νεάπολιν 1 'Απρ. ΕΠΟΛΗΘΗ
ΜΑΡΙΟΣ II		Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Χάιφαν 2 'Απρ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ Η.		Ν. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Βενετίαν 4 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡΗ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Γενιόναν 9 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Ι. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	έφθ. Βιζαγκασπατάμ 10 'Απρ.
ΜΕΝΤΩΡ		Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διηλθε Παναμάν 6 'Απρ. διά Εύρωπην
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ		κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Γκάρσον 4 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΑ		«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Γκάλιεστον 6 'Απρ. διά Χάιφαν (Χαϊφάν)
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Ν. Εύσταθιον	44	7176	έφθ. Χάρον 6 'Απρ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Στ. Γ. Έμπειρικού	18	5202	έφθ. Πέπλε 5 'Απρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Αιμούργον 9 'Απρ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Πειραιάς 10 'Απρ. καὶ ἀγεχ. 14 διά Νέαν 'Υρκην
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενία»	43	7176	διηλθε Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Ισπανίαν
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφάνων» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκον 24 Μαρτ. διά Ισπανίαν
ΝΗΡΕΥΣ		Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Αιμέρεσαν 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκον 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ		Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ		Κ. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέρον
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ		«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Αιμέρεσαν 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	διηλθε Πούλο Μπούκον 11 'Απρ. έκ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Βόρτλαν 5 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)		Φασαλίοι καὶ Σία	27	5525	εις θέσιν 9—37 Β. καὶ 66—4 Α. 'Απρ. 2 διά Μόζι
ΟΘΩΝ		«Εμπορ. - Εφοπλιστική»	44	7176	έφθ. Αιμέρεσαν 5 'Απρ. καὶ Ντόμερ 12
ΟΛΓΑ		Κουλουμέθρος - Εμπειρ.	18	5215	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 8 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΟΣ		Γ. Δ. Καλαφάτης	43	260	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέρον
ΟΛΥΜΠΟΣ		Κ. Γ. Γράτσους	45	7176	έφθ. Φρήμαντλ 27 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΟΝΤΡΥ		Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	διηλθε Μάλταν 5 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΟΡΜΟΣ		Γ. Δ. Καλαφάτης	43	512	εις τοπικὰ ταξίδια 'Ινδοκίνας
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Φρήμαντλ 11 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ		«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Χούλιαν 12 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ		«Τράμπτο Σο	18	5525	έφθ. Τέλ Αβίδ 6 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Φρητάουν 10 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Λίβερπουλ 5 'Απριλίου καὶ Ιρλαν 10
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραδίας	43	7176	έφθ. Τσαρλεστών 11 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Ίω. Γ. Λιβανός	43	7176	διηλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διά Ισπανίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διηλθε Ούάιτ 5 'Απρ. διά Β. Αμερικήν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		Κ. Π. Λαιμούς	20	5194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Απρ. διά Δουβλίνον
ΠΑΡΑΛΟΣ		Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Τσιταγκόγκ
ΠΑΥΛΟΣ Γ.		Δ. Νίτσος	20	1130	εις ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βιζαγκασπατάμ 8 'Απρ. διά Κολόμπο
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεχ. Χούλιαν 2 'Απρ. διά Αμέρεσαν..
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Χαδάνναν 2 'Απρ. (διά Δουβλίνον)
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΗΙΙ (τάνκερ)		Μ. Νομικός	43	10448	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Χεζζαν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		υἱοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Σταύλουν 27 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Βούμπαν 6 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7176	διηλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Γιαβάταν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθήναις»	44	7207	άνεχ. Χούλιαν 6 'Απρ. διά Ντάιρεν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΟΠΗ		Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει 'Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΗΙΙ (τάνκερ)		Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	άνεχ. Χούλιαν 24 'Οκτ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ·ΟΝΣ		«Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Δουβλίνον 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΟΔΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Δουβλίνον 7 'Απρ. διά Αμβούργον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ		έτ. «Τραναπετρόδ	17	4908	άνεχ. Αδεν 3 'Απρ. διά Αμπατάν
ΣΑΜΟΣ		Ε. Πετρούστης -Γ. Τάνες	01	3634	εις Πάτρας 14 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		υἱόνι Δ. Ιγγλέστ.	43	7177	έφθ. Αιμούργον 4 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ		μιῶν Σιγάλα	43	7176	εις Λόγκ Μπήτας 12 'Απρ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ		Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άργει Κάρδιφ από 9 Φεβρ. 1950
ΣΤΑΜΟΣ		Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	έφθ. Καλκούταν 23 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		Δ. Φαφαλίδης	14	3801	εις Αλεξάνδρειαν 10 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	έφθ. Λονδίνον 8 'Απρ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Σ.		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	διηλθε Σιγκαπούρων 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΡΥΜΩΝ		Π. καὶ Ίω. Σαμωνᾶ	04	646	άργει Κάρδιφ από 19 Φεβρ. 1950
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ		«Λιβανώς» Α. Ε.	19	5250	έφθ. Εβραϊκή 3 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ		άδ. Βλασπόσπουλοι	43	7244	διηλθε Χονολουλού 24 Μαρτ. διά Ισπανίαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Γιανδίσιαν 1 'Απρ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		άδ. Λαιμούδης	13	4221	έφθ. Επιτραπέτανη 1 'Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Λουκᾶν Νομικός	20	844	έφθ. Πάτρας 3 'Απρ. καὶ Πειραιά 10
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	έφθ.

ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιώς	11	1459	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	διήλθε Χονόλουλον 8 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διὰ Λονδίνου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	44	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	εἰς Σταλάτον 1 'Απρ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά 14 'Απρ.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεο.. Σταφυλοπάτης	27	757	εἰς Μεσογειακά ταξίδια
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έσθ. Νικολάεφ 5 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Υδρην 28 Μαρτ. διὰ Μανζανίλλο
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 11 'Απρ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 26 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΓΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έφθ. Χάμπτον ρόδος 11 'Απρ.

Τὰ ὑπὸ σημαίας Παναμᾶ καὶ Χονδούρας φορτηγὰ

ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Λάς Πάλμας 6 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άνεχ. Αμπαντάν 6 'Απρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	εἰς Σηάπτα 10 'Απρ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	διήλθε Σιγκαπούρη 4 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Τουλώνια 27 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΙ	«Ελληνες ἀγόρασται»	29	5218	άνεχ. Λός "Αντζέλες 29 Μαρτ. διὰ Λίβερπουλ
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Ατλάντικ»	18	4249	άργει Πειραιά ἀπὸ 21 Δεκ., διασκευὴ
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	άνεχ. Μορυούγκασο 1 'Απρ. διὰ Βιζαγκαπτατάμ
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	εἰς λιμένας Ινδίων 2 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνιο»	18	8703	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Απρ. διὰ Στανλόου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Χούστον 7 'Απρ. διὰ Λονδίνου
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Τσιταγκόκ 4 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	διηλθε Ρίον 'Ιανέριον 4 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	εἰς λιμένας Πλέιτ 12 'Απρ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 5 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Ντακάρ 29 Μαρτ.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διηλθε Κιουρασώ 1 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 1 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	άνεχ. Πειραιά 9 Μαρτ. διὰ Κύπρουν
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 5 'Απρ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Θέσσαλον 5 'Απρ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβίων»	28	5061	έφθ. Καλκούταν 29 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διηλθε Πούλο Σάμπατου 1 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Ηεπίκειμ 3 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 4 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	19	5672	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 'Απρ.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστομένια»	21	10388	άνεχ. Πόρτλαντ (Μαΐνη) 4 'Απρ. διὰ Ταμπίκο
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει "Άλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάνικα»	43	7176	άνεχ. "Εμδεν 1 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διηλθε Λός "Αντζέλες 29 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάντι Μιγκουέλ»	28	4809	έποδισεν "Άδεν 4 'Απρ. μὲ πυρκαϊάν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Οκεανός»	15	5751	άνεχ. Μελβούρνη 29 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΩΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Σάντος 1 'Απρ.
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Απρ.
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206	διηλθε Τρίνινταν 6 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	εἴθ. Λίθερπουλ 6 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικά»	27	5214	διηλθεν Αγίου Βικέντιον 26 Μαρτ. δι' Αργεντινήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ 'Αμερικαν»	21	8207	έφθ. Αρούμπαν 1 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Λάς Παλλίς 7 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ.	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Οζάκαν 29 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Τεργέστη 3 'Απρ. δι' Ελλάδα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Σιμίζου 6 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκον 29 Μαρτ. διὰ Μόσι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	διηλθε Σιγκαπούρην 20 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	εἰς Βαστρών ἀπὸ 20 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΟΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	εἰς Ούεστ Χάρτεπουλ ὑπὸ ἀνακατασκευὴν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χαϊφόγκ 27 Μαρτ. (εἶτα Σαγκόν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Βαγκούδην 12 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Απρ. διὰ Τενερίφαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διηλθεν Αζόρας 3 'Απρ. διὰ Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Πούλο Μπούκον 22 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Ούεστ Χάρτεπουλ ἀπὸ 20 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος»	45	7160	έφθ. Αμβέρσαν 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Ντουγκούν 1 'Απρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	5006	διηλθε Τενερίφαν 5 'Απρ. δι' Ελλάδα
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (όνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Μάζινον 21 Μαρτ. διὰ Β. Αμερικήν
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	διηλθε Κιουρασώ 6 'Απρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	εἰς Χάμπτον ρόδο ἀπὸ 15 Μαρτ., ἐπισκευὴν
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ	έτ. «Κορονάτο»	43	7067	έφθ. Σινέυ (Νέας Σκωτίας) 1 'Απρ.
ΒΕΝΕΡΕ·ΙΤΩΡ (λιθερ.)	έτ. «Οστεάνικα»	43	7244	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 28 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Εντίανα»	50	5750	διηλθε Κιουρασώ 1 'Απρ. διὰ Β. Αμερικήν
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	άργει Κωνστάντζαν ἀπὸ 19 Σεπτ. 1950
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλάυκος»	18	5836	διηλθε Σουέτ 27 Μαρτ. διὰ Καράτσι
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	διηλθε Τρίνινταν 28 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δρώρα»	19	640	εἰς Καρράπα (Ιταλίας) 4 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάροντο»	43	7166	έφθ. Σηάπτα 24 Μαρτ.
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ' (δεξ.)	έτ. «Οθερσ Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 1 'Απρ. διὰ Καριπίτο
ΓΚΡΗΝΒΙΛ (λιθ.)	έτ. «Γουόρνταντσάιντ»	20	6343	εἰς θέσιν 18—12 Ν. και 90—31 Α., 'Απρι. 2 διὰ Bluff
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	47	17738	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 'Απρ. διὰ Λονδίνου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς Πούντα Καρτόν 4 'Απρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΩΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Αδεν 1 'Απρ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άνεχ. Βαλτιμόρη 5 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	22	5905	άνεχ. Πειραιά 5 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρου 14 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	έφθ. Γκρήνοκ 1 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	άνεχ. Αμβέρσαν 4 'Απρ. διὰ Πόρτ Ζερόδη
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	άνεχ. Αμπαντάν 2 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Λάνκος 4 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	20	7631	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άταλάγια»	21	3345	άργει Βακαμάτου ἀπὸ 16 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Ιμπανουλάτος»	28	6522	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 9 Φεβρ., ἐπισκευὴν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Άταλάγια»	10	1484	έφθ. Λονδίνον 4 'Απρ.

ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασθίκα»	43	7207	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν εἰς λιμένας Ιαπωνίας 12 'Απρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διῆθε Πούλο Μπούκοι 28 Μαρτ. διὰ Μόζι
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πομπόρζα»	43	7176	άνεχ. 1 'Απρ. διὰ Γκάλθεστον
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθήνης»	43	7225	έφθ. Τζέδδαν 2 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιαπωνίας
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέρντε Λινέα»	19	5175	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 'Απρ. δι' "Αγιον Βικέντιον
ΕΥΑΝΟΙΑ	Πέτρος "Ατυχίδης	20	6419	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Πόντε 4 'Απρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	έφθ. Καλκούταν 5 'Απρ.
ΖΑΝ	έτ. «Ορινόκος»	44	7165	έφθ. Βομβάν 2 'Απρ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	διῆθε Κρίστομπλ 4 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ «Στε»	44	7161	έφθ. Σηπτήλ 5 'Απρ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Κακινάντα 7 'Απρ. διὰ Τουτικόριν
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	έφθ. Κόρη 4 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	δδ. Σαμωνά	17	1276	έφθ. Ροζάριο 27 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάξ Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Κίγκατον 28 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθήνης»	43	7200	έφθ. Σαΐν Τζών 7 'Απρ.
ΙΛΕΝΑΟ	έτ. «Λάξ Κρούτσες»	43	7163	διῆθε Ντακάρ 28 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΪΡΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Μόμπιλ 21 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διῆθε Ανοικτά Λάς Πάλμας 3 'Απρ. διὰ Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έφθ. Αρούμπαν 4 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	διῆθε Τρίνινταν 5 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έφθ. Μορμουγάρο 22 Μαρτίου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Απρ. διὰ Γαλλίαν
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διῆθε Ρειφίο 30 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	άργει Ένοσθαν ἀπὸ 6 'Ιαν., ἐπισκευὴ
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ «Στε»	13	7710	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 'Απρ. (διὰ Λονδίνον)
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 29 Μαρτ.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέι»	12	3964	έφθ. Γραδόδαν 2 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	άνεχ. Βέρα Κρούζ Ι. 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Βοστώνη 3 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Καματίσι 5 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	εἰς 'Αλεξανδρείαν 12 'Απρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	έφθ. Σαβάνναν 2 'Απρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	«Ελληνες σύγρασται	44	7124	διῆθε Ντακάρ 26 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιμάρ»	43	7246	διῆθε Ντόρερ 7 'Απρ. ἐι. Κιέλου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Χαλιφας 28 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	διῆθε Παναμάν 30 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Άριγκας»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 30 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Βιττόριαν (Βραζ.) 4 'Απρ. διὰ Τρίνινταν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	εἰς Γενοβόναν ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κάντις»	04	3479	εἰς Αμβούργον 8 'Απρ., διασκευὴ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ «Στε»	13	9424	εἰς ταξίδια Πόρτα Σαΐδ—Κύπρου
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ «Στε»	43	7933	διῆθε Τρίνινταν 22 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΚΟΡΑ	Π. Γασταρινάτος	06	824	άργει Ρόττερνταν ἀπὸ 31 'Ιαν., ἐπισκευὴ
ΚΟΡΣΑΙΡ	έτ. «Αρίστουμαρ»	43	7167	διῆθε Νικολάεφ 1 'Απρ. ύπο φόρτωσιν
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ «Στε»	19	5758	εἰς Ταξίδια Πόρτα Σαΐδ—Κύπρου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ «Στε»	44	7190	διῆθε Παναμάν ρόδος 30 Μαρτ. διὰ Γαλλίαν
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγης»	06	704	έφθ. Βεγγάλην 6 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Πόρτο Ερεγκλαντ 21 Μαρτ. διὰ Βουβάνη
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Νοσδάρρα»	44	7165	εἰς Τάιν απὸ 11 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάτικο»	43	10195	έφθ. Βουβάνη 30 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	άργει Φρήματηλ ἀπὸ 17 'Ιαν., ζημίαι
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άνεχ. Τάκον Μπάρο 4 'Απρ. (διασταγάς)
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα	44	7176	διῆθε Κολόμπαν 3 'Απρ. διὰ Ντόρμπαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	άνεχ. Σαβάνναν 5 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικοῦ	16	5505	διῆθε Σουέζ 30 Μαρτ. διὰ Βουβάνη
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόδιο»	49	5841	εἰς Πόρτο Ρίκο 7 'Απρ. (διὰ Βαλτιμόρην)
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	έφθ. Πλάταν 5 'Απρ.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς θέσιν 2—23 Ν. καὶ 87—5 Α., Μαρτ. 30 διὰ Γκέραλτον
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίανα»	44	7176	διῆθε Μάλταν 5 'Απρ. διὰ Βουβάνη
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	εἰς Μανιλάν απὸ 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Κούδαν 2 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλη»	20	3326	άργει Νέαν Υόρκην ἀπὸ 29 'Οκτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	εἰς Ντόρερ 10 'Απρ.
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πούντα «Άλτα»	19	2323	άνεχ. Φιλιππίνας 12 Μαρτ. διὰ Λός "Αγγελες
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιέρες»	20	6109	διῆθε "Αγιον Βικέντιον 1 'Απρ. διὰ Γενοβόν
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (δινδ.)	έτ. «Μιοσαμάρη»	43	7176	διῆθε Χαρδάναν 1 'Απρ. διὰ Γιουκάρο
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 29 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Κερδάσιμο»	20	3483	έφθ. Σίδηνευ (Αύστραλίας) 1 'Απρ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	έφθ. Βρέμην 5 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόδο Πασθίκι»	43	7176	άργει Μασσαλίαν 14 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	άργει Πειραιάδια 5 Αύγ., διασκευὴ
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκονοιδίδης	43	771	έφθ. Μάρταν 5 'Απρ.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	δδ. Τυπάλδου	08	4625	άργει Πάτταρον 5 'Απρ.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Μπάρι 5 'Απρ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	διῆθε Αδεν 2 'Απρ. διὰ Κόντινεντ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Άριδονα»	19	7588	έφθ. Χάμπτον ρόδος 29 Μαρτ.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Σάν Λεονάρτο»	20	2606	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Μιοσαμάρη»	44	7210	εἰς Μόλι 10 'Απρ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτις»	18	4965	άνεχ. Φιλιππίνας 10 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτρασιάρες»	20	6895	άνεχ. Λός "Αντζελες 31 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	εἰς Θεσσαλονίκην 6 'Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάριο»	43	7196	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 6 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	διῆθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Στανλόου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Καρριμπίτσα»	43	7176	διῆθε Σουέζ 29 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΦΤΟΛ	έτ. «Ναφτόλλα»	20	6416	διῆθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ «Στε»	20	10474	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτσα»	43	7168	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Βιττόριαν (Βραζ.) 26 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	διῆθε Παναμάν 3 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	διῆθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διὰ Χόγκ—Κόδυκ
ΝΟΡΑ	έτ. «Άζορες»	45	7023	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7175	διῆθε Χονολουλού 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Ντομινίκα»	44	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδος 3 'Απρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σλέτς	42	7191	έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλλα»	20	7030	διῆθε Σουέζ 7 'Απρ. διὰ Χάρην
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραρον»	45	7148	διῆθε Σουέζ 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραρον»	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 7 'Απρ. (δι' Ιταλίαν)
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Φάραρον»	43	7176	διῆθε Παναμάν 28 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Κεμπάτοκ»	25	5531	έφθ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ., ἐπισκευὴ
ΟΛΓΑ	έτ. «Γκαπιτόσα»	44	7244	έφθ. Χούλη 8 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΟΝ (τάνκερ)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	διῆθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διὰ Χάρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	48	11298	άνεχ. Θεσιν 26—33 Β. καὶ 55—13 Δ., Μαρτ. 30 διὰ Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	50	17720	άνεχ. Λονδίνον 3 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
	έτ. «Ολύμπικ «Οίλ»	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 23 Μαρτ. διὰ Σασέμπτο

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	49	17722	διήλθε Σιγκαπούρην 29 Μαρτ. διά Σασέμπτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	49	17724	έν πλῷ έτ. Ράς Τανούρα διά Βαλτιμόρων 'Απρ. 10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	είς τὰ θέστα τοῦ Ανταρκτικού, φαλαινοθηρία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. I-M	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .	50	17724	διήλθε Σουέζ 7 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΜΗΡΟΣ (δεξιμ.)	έτ. «Μιραφλόρες» .	27	8627	άνεχ. Ουελλιγκτών 1 'Απρ. διά Μπάρχειν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γουναρπς» .	19	5701	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 6 'Απρ. διά Βίττοριαν
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ» .	20	3280	έφθ. Τσιτταγκόκ 3 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτφώ» .	44	7223	διήλθε Χόγκ Κόγκ 22 Μαρτ. διά Τζιμπουτί
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπρι» .	17	992	εἰς Βεγγάζην 1 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος» .	18	6049	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	έφθ. Κολόμπο 2 'Απρ. (διά Καλκούταν)
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	21	6230	έφθ. Μπαγκάκο 27 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιάπωνας
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	εἰς Άλεξανδρειαν ἀπό 24 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε» .	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 30 Μαρτ. διά Καβασάκι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ» .	44	7212	ἐν πλῷ ἐκ Βούδαν διά Νέαν Υόρκην, 'Απρ. 8
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθο» .	26	5937	εἰς Ταϊν 8 'Απρ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	«Ελληνες ἄγορασται	44	7166	εἰς Αγιον Φραγκίσκον 8 'Απρ.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκ» .	45	7148	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ» .	19	6495	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 29 Μαρτ.
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	44	7190	εἰς Άλεξανδρειαν ἀπό 22 Μαρτ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα» .	44	7163	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας» .	36	7104	έφθ. Αμέρεσαν 2 'Απρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενδενίντο» .	19	5055	εἰς Φένοβαν ἀπό 11 Μαρτ., ἐπισκεψὴ
ΠΡΩΤΕΥΣ	«Ελληνες ἄγορασται	14	4823	εἰς Αμερετρύπαν 8 'Απρ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	44	7192	εἰς Θέσιν 26—37 Β. καὶ 58—41 Δ., Μαρτ. 29 διά Χούλλα
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ» .	19	8374	διήλθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα» .	42	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 2 'Απρ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάθε» .	20	5686	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 25 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα» .	21	1925	άνεχ. Βούδαν 25 Μαρτ. διά Πόρτ "Οκκα
ΡΙΟ (όνδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .	19	5627	άνεχ. Σιγκαπούρην 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν ΕΠΩΛΗΘΗ
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε» .	44	7176	άνεχ. Τρίνινταν 3 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας» .	19	2632	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπό 19 Ιουν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ» .	21	6448	άνεχ. Ρουέν 4 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα» .	44	7281	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	18	5664	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Απρ. διά Μπανγκάρ "Αμπάς
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .	44	7176	διήλθε Παναμάν 6 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .	44	7176	έφθ. Αδελαΐδα 3 'Απρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιανδίζα» .	23	5374	εἰς Λίθερπουλ 10 Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .	44	7220	έφθ. Θεσσαλονίκην 1 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .	43	7189	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 23 Μαρτ. (διά Σίδνεϋ)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .	43	7176	άνεχ. Κόμπη 26 Μαρτ. διά Βαγκούμπερ
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους» .	28	4944	έφθ. Χάλιφας 6 'Απρ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο» .	08	3864	άνεχ. Κάρδιφ 7 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άβιας» .	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 4 'Απρ.
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς» .	22	8964	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Σουντ "Άμερικανα» .	44	7212	εἰς Θέσιν 46—55 Β. καὶ 34—41 Δ., 'Απρ. 3 διά Γερμανίαν
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα» .	30	6869	διήλθε Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΗΚΑΣΤΑ (δεξ.)	έτ. «Οράτιον» .	30	11147	εἰς Κιουρασώ 2 'Απρ.
ΣΗΚΟΥΗΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	42	7076	άνεχ. Νάρβικ 2 'Απρ. διά Αμέρεσαν
ΣΗΛΑΓΚΟΥΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	44	7229	εἰς μεταφορὰς μεταξὺ ὁμερικανῶν λιμένων
ΣΗΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	35	8066	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 20 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΗΛΑ-Ι-ΟΝ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	31	8205	άνεχ. Νύμποργκ 1 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	44	7246	άνεχ. Βορδού 3 'Απρ. διά Σίδωνα
ΣΗΤΕΜΠΕΣΤ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	27	6023	διήλθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΗΤΟΡΤΣ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	31	7923	έφθ. Σουάν 1 'Απρ.
ΣΗΤΡΑ-Ι-ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε» .	38	10455	άνεχ. Νιού Χάφεν 27 Μαρτ. διά Αρούμπαν
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα» .	43	7176	έφρουμουλκήν εἰς Σαβάνναν 1 'Απρ.
ΣΗΦΛΕΙ-Ι-Μ (δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	35	8072	εἰς Κίελον 10 'Απρ.
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρδερτς	30	9311	άνεχ. Αρούμπαν 30 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ» .	44	7116	άνεχ. Πόρτ "Αλμπέρονι 30 Μαρτ. διά Γλασκώδην
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο» .	45	7198	διήλθε Λόδης 23 Μαρτ. διά Γιαδάστα
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίριαμ» .	42	7146	διήλθεν Αγιον Βικέντιουν 6 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο» .	19	5354	έφθ. Νιούπορτ 27 Μαρτ.
ΣΟΡΟΛ	έτ. «Λάς Πέρλας» .	21	9547	εἰς Κόμπη 25 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες» .	10	3649	έφθ. Μίδδλεσμπρο 3 'Απρ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αϊόλος» .	25	5136	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 11 Φεβρ., ἐπισκεψὴ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος» .	43	7199	άνεχ. Λόδης Αντζέλες 2 'Απρ. διά Χούλλα
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο» .	43	7232	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν» .	41	7111	άνεχ. Βόρδον 3 'Απρ. διά Σίδωνα
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ» .	45	7204	διήλθε Παναμάν 3 'Απρ. διά Καβασάκι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα» .	21	7409	εἰς Αμβούργον ἀπό 25 Μαρτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω» .	43	7176	διήλθεν Αδεν 25 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάτιν» .	30	2480	έφθ. Βαρκελώνη 7 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ» .	43	7134	άνεχ. Σιγκαπούρην 29 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ» .	43	7134	έφθ. Σεμπού 4 'Απρ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός» .	18	7914	έφθ. Σίδνεϋ 20 Μαρτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια» .	20	3526	έφθ. Πιούμπον 29 Μαρτ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόφα» .	40	10470	άνεχ. Μπανόν 4 'Απρ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα» .	43	7162	άνεχ. Μόζι 1 'Απρ. διά Ντάιρεν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ» .	44	7060	έφθ. Οζάκαν 2 'Απρ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	43	7132	έφθ. Λόδης Αντζέλες 6 'Απρ.
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λιβ. δεξ.)	«Ελληνες ἄγορασται	18	7019	έφθ. Σίδωνα 1 'Απρ.
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αΐσον» .	14	3654	έφθ. Πόρτ Σουδάν 4 'Απρ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούστεσ» .	20	6090	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 2 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ» .	21	7460	έφθ. Τοκοπίλλαν 2 'Απρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε» .	43	7127	έφθ. Σάντος 5 'Απρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν» .	43	7243	άνεχ. Κιουρασώ 22 Μαρτ. διά Αργεντινήν
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο» .	18	7592	εἰς Σάν Ζουάν (Περούβ.) 2 'Απρ. (διά Χούλλα)

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 ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Offices & Stores
Calle Colon 1570