

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1951

Αρ. Φύλλου 382/141



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 382141

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1951

ΜΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

"Ελληνες είναι οι μεγαλύτεροι έφοπλιστής δεξαμενοπλοίων είς τὸν Κόσμον. Οι ξένοι τὸ γνωρίζουν. "Ας τὸ πληροφορθοῦν καὶ οἱ ιδικοί μας κρατικοί ἀρμόδιοι. Μία μολις τριετία ἡρεσεν εἰς τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον διὰ νὰ ἀναπτύξῃ τὴν καταπλήσσουσαν δραστηριότητα του, διὰ νὰ καταλάβῃ τὴν ἔξεχουσαν αὐτὴν μεταξὺ τοῦ διεθνοῦς έφοπλισμοῦ θέσιν. 'Ο ιδιόκτητος στόλος τῶν πετρελαιοφόρων τοῦ κ. Νιάρχου ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ὁ ὑπὸ ναυπήγησιν, ἔχει τώρα δύναμιν ὀκτακοσίων πεντήκοντα χιλιάδων τόννων φορτίου! "Ολα τὰ σκάφη είναι νεότευκτα ἢ ηλικίας κάτω τῶν δέκα ετῶν, τῆς ἀνωτάτης, δηλαδή, ποιοτικῆς καταστάσεως.

Εἴκοσι τέσσαρα τὸν ἀριθμὸν είναι τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ τύπου T2, τῶν 16.250 τόν. d. w. Δύο είνε τὰ πρὸ διετίας ναυπηγηθέντα τῶν 28 καὶ τῶν 18 χιλιάδων τόννων καὶ δέκα τέσσαρα τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν. Κανεὶς ιδιώτης έφοπλιστής δὲν ἔχει ὑπὸ ἐκτέλεσιν εὐρύτερον ναυπηγικὸν πρόγραμμα καθ' ὅλον τὸν Κόσμον.

Ο κ. Νιάρχος ὑπῆρχεν ὁ πρῶτος ποὺ παρήγγειλε πρὸ ἔτους καὶ πλέον τάνκερς τῶν 32 χιλ. τόννων. Τὸν ἡκολούθησαν αἱ μεγάλαι ἑταῖραι πετρελαίων, Ἀμερικανικαὶ καὶ Ἀγγλικαὶ. "Εχει τώρα ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν τὰ ἔξης σκάφη: Εἰς τὴν Ἀγγλίαν τέσσαρα τῶν 32.500 τόν. d. w., δύο τῶν 31.000 τόν. d. w. καὶ τέσσαρα τῶν 20.000 τόννων. Εἰς τὴν Ὁλλανδίαν δύο τῶν 20.000 τόννων καὶ εἰς τὴν Σουηδίαν ἄλλα δύο τῶν 20.000 τόννων. Σύνολον 14 σκάφη 352.000 τόννων d. w. μὲ κόστος ναυπηγήσεως δέκα τεσσάρων περίπου ἑκατομμυρίων λιρῶν!

"Η σύνθεσις τοῦ στόλου τοῦ κ. Νιάρχου δὲν περιλαμβάνει μόνον τὰ ἀνωτέρω σκάφη. Δέκα Λίμπερτς φορτηγὰ καὶ δύο μικρότερα τάνκερς συμπληρώνουν τὴν δόλην συγκρότησιν, μὲ σύνολον χωρητικότητος 853.000 τόννων.

* * *

Γενικώτερα συμπεράσματα ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς δὲν πρόκειται νὰ διατυπώσωμεν. "Η κατάληξις θὰ είναι νὰ ἐπαναλάβουν αἱ στήλαι αὐταὶ τὰς χιλιοειπωμένας γνωστὰς θλιβερᾶς διαπιστώσεις διὰ τὴν ἀνικανότητα τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους νὰ συλλάβῃ τὴν ιδέαν τῆς καταπληκτικῆς ναυτιλιακῆς δημιουργίας, τὴν ὁποίαν ἐπιτελοῦν οἱ "Ελληνες έφοπλισταί, παρὰ τὴν θέλησιν τῶν, ὑπὸ τὰς φιλοξένους σημασίας ἄλλων χωρῶν. Τὸ Κράτος τῆς ιδίας τῶν Πατρίδος ἀπεδίωξε καὶ συνεχίζει μὲ τὴν ἀνότον τακτικήν του νὰ ἀποδιώκῃ μίαν μεγαλουργὸν δραστηριότητα, τὴν ὁποίαν ζηλεύουν δόλοι οἱ ξένοι καὶ προσπαθοῦν, μὲ κάθε τρόπον, νὰ τὴν ἔγκοπωθούν.

"Οτὶ δ. κ. Νιάρχος ἐπετέλεσε χωρὶς καμμίαν, διποθενδήποτε, ἀρωγὴν, μὲ μόνον τὸ ἐπιχειρηματικὸν του δαιμόνιον, τὸν ἀπίστευτον δυναμισμὸν του καὶ τὴν ικονότητα εἰς τὴν πρόλεψιν τῶν σημερινῶν μεταφορικῶν καταστάσεων, θὰ ἀπέτελει ὑπερηφάνειαν, πανηγυρικῶς διαδηλουμένην, διὰ μίαν ἄλλην Πατρίδα. Εἰς τὴν Ἐλλάδα, τὴν πτωχὴν καὶ κατηρεπιωμένην, τὴν ἔχουσαν ἀνάγκην ἀμεσον τῆς εἰσφορᾶς τοῦ μόχθου ὀλων τῆς τῶν τέκνων, ὅχι μόνον ἀγνοεῖται, ἀλλὰ μὲ ἀνεξήγητον καταστροφικὴν κακίαν βάλλεται ἡ μοναδική, ἡ διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως ναυτιλιακὴ τοῦ "Ελληνος δημιουργία. "Αντὶ νὰ τὴν ἐνστερνισθῶμεν, ἵνα ἡ ἀκτινοβολία τῆς θερμάνης καὶ πολλὰ ἀπόδοσης ὑπὲρ τοῦ δυσμούριου Τόπου μας, προσπαθοῦμεν νὰ τῆς καταστήσωμεν ἀπροσπέλαστον τὴν πρὸς τὴν Κυανόλευκον ἄγονον, ὁριστικοποιοῦντες τὴν πανικόδηλην φυγὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου ἀπὸ τὰς χθα-

μαλάς ἐπιθέσεις τῆς κακῆς δημοκοπίας καὶ τῶν ἔχθρων συνοδοιπόρων.

Αἱ θλιβεραὶ συνέπειαι ἀπταὶ πρὸ ήμων τώρα κείνται. 'Ο κ. Νιάρχος, μὲ τὴν πρωτοποριακὴν, τὴν ἀνήσυχον ἐπιχειρηματικότητα του, ἀπέκτησεν ἔνα στόλον 52 σκαφῶν, χωρητικότητος d. w. 853 χιλιάδων, τὸν ὅποιον, ὑπὸ ωρισμένας προϋποθέσεις, θὰ ἦτο εύτυχης νὰ τὸν ἰδη καλυπτόμενον ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος του. Διερωτώμεθα, δύμας: Θὰ ἦτο σοά γε ὁ κ. Νιάρχος εἰς θέσιν νὰ κατορθώσῃ τὰ ὄσα ἐπέτυχεν, ἀν ἡ δράσις του ἐτίθετο ὑπὸ τοὺς γνωστοὺς περιορισμοὺς τῶν ἀναδρομικῶν τεκμαρτῶν φορολογιῶν, τῶν ἔγκληματικῶν κατασχέσεων εἰς τοὺς ξένους λιμένας καὶ ὅλων τῶν ἄλλων κακῶν παρεμβάσεων; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλομεν. Τὸ ξένον κεφάλαιον, ὅπερ τόσον ἀφθόνως ἐτροφοδότησε τὰς ἐπιχειρηματικὰς ἐπιδιώξεις τοῦ κ. Νιάρχου, εἶναι τρομερὰ δύσπιστον.

Αἱ στήλαι, βέβαια, τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διερμηνεύουσαι τοῦ "Ελληνος τὴν μεγαλειώδη ἀνὰ τὸν Κόσμον δημιουργίαν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, δὲν παύουν νὰ είνε, αὐταὶ τούλαχιστον, ὑπερήφανοι διὰ τὰς μέχρι τοῦδε κατακτήσεις τοῦ κ. Νιάρχου. Τὸ μέλλον θὰ μᾶς ἐπιφυλάξῃ ἀσφαλῶς καὶ ἄλλας ἀπὸ μέρους του ἐκπλήξεις.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

"Οσα προεπεν"

'Ο κ. Νιάρχος, περὶ τῆς δράσεως τοῦ ὅποιου ἀσχολούμεθα ἐν κυρίῳ ἄρδεω, ἔχει ὑπὲρ ἑαυτοῦ τὸ γεγονός, ὅτι ἀπὸ διετίας περίπου ἐπεσπιαμενε πρὸ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιοὺς τὴν οἰκτράν, τὴν θοληγή ἀτμόσφαιραν, τὴν ὅποιαν ἐδημοιύρησαν περὶ τὴν Ἐλληνική ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Τὰ σφάλματα τῶν δὲν ἐπέτρεπον εἰς οἰοῦδηποτε σώφρονα ἐπιχειρηματικά, καθόμενον τῆς ἐπαγγελματικῆς του ὑποστάσεως καὶ τῆς καλῆς του πτώσεως εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν, νὰ ἐμπιστευθῇ εἰς τὰς κακὰς χειρας τῶν μανδαρίνων τῆς Ἐλληνικῆς διοικησεως καὶ τῶν δημοκόπων τοῦ Κοινωνουδίου τὴν ἀχελίνων φλυαρίαν, μίαν δημιουργίαν, ὅξιεν καλλιτέρας τύχης, ἔθνικας καθαύτη σημασίας.

Εἰς ἐπιστολὴν του πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὴν ὁποίαν, πιστεύομεν σκόπιμον νὰ ἀναδημοσιεύσωμεν, δ. κ. Νιάρχος ἔγραψε τὴν 1ην Ιουλίου 1949 τὰ ἔξι:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μετ' ἐκπλήξεως εἰδὼν τὰ σχόλια σας εἰς τὸ ἀπὸ 1ης Ιουνίου τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐν σχέσει μὲ τὴν νηολόγησιν τοῦ νεοτεύκτου τάνκερ "World Peace".

Ἀντὶ ἄλλης ἀπαντήσεως σᾶς παραπέμπω εἰς τὸ ἀρθρίδιον, τὸ διποθενδήποτεύθη εἰς τὸ ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1948 τεῦχός σας, σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόσθεσιν τῶν νεοτεύκτων πλοίων. Οὐδὲν ἄλλο δῆθος ἔχουν οἱ ἐφοπλισταί, οἱ θέτοντες τὰ πλοία τῶν ὑπὸ έξην την σημαίαν, εἰ μὴ τὴν δυνατότητα τῆς ταχείας τὰς ποσθέσεως καὶ τὴν τήρησιν τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ἄπορω πῶς ὑμεῖς, δῆστις γνωρίζετε τὰ πράγματα καλλιτέρων οἰουδήποτε ἄλλου, εἰρωνεύεσθε ἀπὸ καιρού εἰς καιρὸν τὰς προσπαθειας τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἐπιζήσουν εἰς τὸν στίδον τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ, παλαίστωντες μὲ ναυτιλίας ἀφειδῶς ἐπιχορηγουμένων ὑπὸ διαφόρους μορφάς (E.C.A. διὰ τὴν Ἀμερικανικην, Board of Trade διὰ τὴν Ἀγγλικην κ.ο.κ.).

Ἐάν αι Ἀμερικανικαι Τράπεζαι και τὰ διάφορα πιστωτικα ίδρυματα ἐμπιστεύωνται πολὺ περισσότερον νὰ δανείσουν χρήματα εἰς τὴν σημαίαν τῆς «Ζούγκλας», δῆστις τὴν ἀποκαλεῖτε, ἃς ὀψωνται ἐκείνοι, οἱ δῆστοι κατήντησαν τὴν πιστωτικὴν δυναμικότητα τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὸ σημεῖον αὐτό.

Γνωρίζετε καλλιτέρων παντὸς ἄλλου, δῆστις δλα τὰ νεοναυπηγούμενα πλοία στοιχίους ὑπέρογκα ποσά καὶ είνε ζήτημα ἔαν οι ιδιοκτήται ε-

χουν ανά τών 10% ίδια των κεφάλαια έπενδυσμένα είς τάς έπιχειρήσεις αυτάς. Ως έκ τούτου, απόκειται εἰς τὸν χρηματοδότη, δότις δανειζεῖ τὸν 90%, νὰ ἐκλεξῃ τὴν σημαίαν ὑπὸ τὴν δικαιοσύνην τὰς θεραπείας τῶν δανειζόμενα ὑπὸ αὐτοῦ κεφάλαια, σημαίαν Κράτους τοῦ ὅποιου οἱ λειτουργοὶ δὲν θὰ προσεπάθουν μὲν κάθε τρόπον νὰ καταστρέψουν τὴν ἐπιχείρησιν, λόγῳ ἀγνοίας καὶ κακῆς θελήσεως, διὰ νὰ μην εἴπω καὶ φθογοὺς προεβέπτωε.

Ἐάν οἱ κύριοι κρατικοὶ λειτουργοὶ, πραγματικῶς ἐνδιεφέροντο διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τὴν πρόσδοτήν της, διπλαὶς ἐνδιφέρονται ὅλα τὰ ναυτικά Κράτους κόσμου, τὰ ὄποια ἀποζοῦν ἐκ τῆς ναυτιλίας, καὶ ἔαν ἥσχολούντο μὲν τὰ πραγματικά αἵτια τῆς προπτῆς τῶν Ἑλληνικῶν κεφαλαίων πρὸς τὰς ζένες σημαίας, ἀντὶ νὰ ἀπασχολούνται σχεδὸν ἐπὶ δύο ἔτη εἰς τὸ πῶς θὰ ἀπομάζουν τὰ κέρδη ἐνὸς προσοδοφόρου ἔτους, ἢ πρὸς ὡς γνωστῶν, ἐμφανίζεται ισας ἀνά δεκατίαν εἰς τὸν οἰκονομικὸν κύκλον τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν, εἰμι δέδαιος, ὅτι θὰ εἶχον ἐπιτύχει νὰ λύσουν ὁριστικῶς τὸ ζῆτημα τοῦτο καὶ δὲν θὰ εύσικαντο εἰς μικρογόνους συληπτήσεις, ὃντερευσμένουν τὴν ἐπάνοψον τῶν Ἑλληνικῶν ιδιοκτησίας πλοίων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, λόγῳ ἀπειλούμενου μπουκοτάς ἢ ἄλλων πιέσεων.

Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλιστής ἐδημιουργήθη ἐκ τοῦ μηδενός, ἀνευ οὐδεμιᾶς κρατικῆς προστασίας καὶ εἰς τὸν διειθή στίθιον κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ἡδυνήθη νὰ ἐπιτελεύτη καὶ νὰ ἀνδρωθῇ. Κατὰ τὴν περίοδον ταύτην ἡδυνήθη ὑπὸ ἀντιμετωπίσης κάθε εἰδους συναγωνισμῶν, ωμετὸν καὶ ἀθέμιτον, ὃς μην εἶνε τὸσον ἀφελεῖς οἱ κύριοι κρατικοὶ λειτουργοὶ νὰ νομίζουν, διτὶ θὰ παρασκευθοῦν οἱ ἔχοντες ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις νὰ παραδώσουν τὰ δημιουργήματά των εἰς τὰς ἡερίας αὐτῶν, πρὸς ὁριστικήν καὶ βεδαίαν καταστροφήν.

Ἄσκαδας ἔκατον μηδενός, δολαρίων εἰς δλας τὰς χρηματαγορὰς τοῦ κόσμου καὶ βεδαίας τόσον οἱ δανειζόμενοι δόσον καὶ οἱ δανειζόντες δὲν θὰ παραδώσουν τὰς ἐπιχειρήσεις των εἰς τὰς χειρὰς τῶν ἀδάνων καὶ ἀφελῶν τούτων κυρίων.

Εἶναι ἀποκαρδιωτική, τῷ ἀληθεῖα, ἡ μικροπαζαρευτική ἐμφάνισις τῆς κρατικῆς λειτουργίας ὡς συμπτώματος τῶν φυλαργούμενων, πιέσεων καὶ ούχι ὡς ἐσκεμμένης, προνοιτικῆς καὶ μελετημένης πλατείας ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς ἐναγκαλίουσης καὶ ἐναρμονίουσης τὸ γενικὸν κοινωνικὸν καὶ δημοσιονομικὸν καὶ ιδιωτικο—οἰκονομικὸν συμφέρον εἰς τὰ πλασία τῶν διειθῶν συνθηκῶν καὶ ροπῶν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος.

Ἐάν, δούτω, ἐπιθυμούν νὰ ἐπαναφέρουν τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, τότε ὡς φροντίσουν καὶ τάχιστα διὰ νὰ μὴ δοκιμωθῇ τὸ κακόν, εἰς τὴν θέσπισιν καὶ ἐφαρμογὴν νομοθεσίας περιλαμβανούμενῆς τὰ κάτωθι:

1) Ὁρος ἔργασίας τοὺς αὐτὸὺς μὲ τὸ ἀγγλικὸν πλοίον.

2) Ἀπόλυτον ἀλευθερίαν πωλήσεως καὶ ἐνυποθηκεύσεως πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς.

3) Φορολογίαν βάσει πραγματικῶν κερδῶν ἐκμεταλλεύσεων ἐφ᾽ ἑκάστην τῆς χρήσεως δι᾽ ἔκστασον πλοίουν καὶ κατάργησις τῆς «εὔρεσιτεχνίας» τοῦ συστήματος τῶν τεκμαρτῶν συντελεστῶν ἔσδόδων καὶ ἔεδων ὡς ἀντι-επιστημονικοῦ καὶ ἀκάμπτου, μὴ ἀνταποκρινούμενου εἰς τὴν ἀνεπισκόπητον ποικιλίαν τῶν τεχνικο—οἰκονομικῶν ὅρων ἐκμεταλλεύσεως τῶν δράσεων πάσης κατηγορίας ἐμπορικῶν πλοίων.

4) Ἐλευθέραν ἀπόσθεσιν σκαφῶν.

Ἄντι, λοιπόν, τῶν ἀγόνων καὶ ἀνεξετάστων ἐπικρίσεων, ἀναμένουμεν πάντοτε εἰς τὸ φῶς τῶν στόλων τοῦ σοδαροῦ καὶ μοναδικοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Χώρων μας περιοδικοῦ. Τὴν ἐξηγήσιν τῆς ἀναποδράστου ἀνάγκης τοῦ καθ᾽ ὑμᾶς φαινούμενου τῆς «Ζούγκλας» καὶ ἐντακτικῆν διαφώτισιν μέχρι ἀνανθεύσεως τῶν ἀρμοδίων. Εἰς τὸν ἐγκέφαλον αὐτῶν κατόπιν πρέπει νὰ εἰσχωρήσῃ, διτὶ οἱ Ἑλλάς δὲν εἶνε ἡ κοίνωνα στάθμη καὶ ὁ ὄφαλός τῆς παγκοσμίου ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος, ἀλλ᾽ οὐράγος τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν ροπῶν, τὰς ὄποιας μοιραίων ὀφείλειν ὑπὸ ἀκολουθήσης, ἀλλ᾽ ἡ ἐπίμονος, ἔγκωντες περιπολία των μεθαπτικήν την ἀρκίσιεν μόνον εἰς τὸν ἀφανισμόν τῆς σημαίας θὰ δηγησθῇ μὲ δλας τὰ κοινωνικὰ καὶ οἰκονομικὰ ἐπακόλουθα. Διερμηνεύσατε αὐτοῖς ἔτι πλέον διτὶ ἡ ἀνέλιξη τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς πρὸ πολλοῦ διῆλητη τὴν ωμαντικήν ἐπόχην τῶν θαλασσοδασιών καραβοκυράων καὶ τοῦ ἀχαλινώτου διειθους ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ.

Ἡ ἀνάπτυξις τῶν τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὅρων τῆς σημερονὸν ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς διειθῶς παγιωθείσας ἀρχαῖς παρεμβατισμοῦ καὶ διευθυνόμενης οἰκονομίας, ὑπὸ τὰς γνωστὰς μορφὰς οἰκονομικῶν ἀποκλεισμῶν, προνομιών καὶ ἐπιχορηγήσεων, ἀνέτρεψαν ὅρην τὴν ἀπλῆν δινῶν τοῦ προβολήματος. Ἡ ἐπιδίωσις τοῦ πλοίου εἰς τὴν σύγχρονον ἀγοράν συντελεῖται, ἀλλοῦ μὲν μὲν παντοειδεῖς προστατευτικούς κώδικας, ἀλλαχοῦ δὲ τούλαχιστον διὰ τῆς ἀποφυγῆς ἐξαρθρωτικῶν Βαρῶν, καθιερώσεως ἐλευθέρων ἀποδέσσεων κλπ.

Ἀνάλογα ὅπλα, λοιπόν, ἀπαιτούνται τοῦ εἰς τὴν διειθή κοινίστρων ἀντιπολασθώμενων. Ποὺ εἶνε αὐτά; Πιωχή, βεδαίως, ἡ Χώρα δὲν δύναται θετικῶς νὰ τὰ προσφέρει. Ἀνενδιάστως, δύος, πολιτικῆς ἀνάλογον ὀφείλει νὰ διαγράψῃ, ὡστε ἀποσθεννυμένων τῶν παραγωγικῶν κεφαλαίων, ἔπειτα βάσκανον δόθειλον νὰ ρίψῃ εἰς τὰ ὑπάρχοντα κέρδη, ὡς τοῦτο πράττουν ἀλλαὶ πτωχαί, ἀλλ᾽ ἐν πλήρει ναυτική ἔξελιξει χώραι.

Οἱ πάτριοι, ὅμως, ὑπερεγκέφαλος δὲν συνετίζεται ἐκ τῶν παραδειγμάτων τῶν ἀλλών ὑπερποιημένων ἐμποροναυτικῶν καὶ εἰς παρομοίας συνθήκας εὑρίσκαμεναν χωρῶν. Αὔστηράν προσῆλθεν ἔχει νὰ διάταξε ταχυδρομούγικῶν μεθόδων καὶ τὸν «τρύπα» τῶν αἰωνιδίων ἀποσθέσεων κατατί, αὐτὸ τοῦτο τὸ σώμα τοῦ παραγωγικοῦ ἐργαλείου.

Ἐφ᾽ δον θέλομεν νὰ διμιώμεν περὶ ἐμποροναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, κατ᾽ ἀδημάτων ἀρχήν, τοὺς πόδας αὐτῆς δὲν στηρίζουν συματιθηματισμοί, ὃσον σεβάστοι καὶ ἀν εἰνε, ἀλλα κατὰ πρώτου λόγου σύνεισος καὶ ἀγρυπνίας στάθμης καὶ πρόκρισης τῶν παραγωγικῶν συντελεστῶν εἰς τὴν λαϊστό πού συγχρόνου διειδύνουσαν συναγωνιστικοῦ στίθου. Ἀς μὴ αὐτοπάτωμενα, λοιπόν. Οταν αἱ ἐν λόγῳ προποθέσεις αγονηθεῖσαν καὶ τὸ δρογανὸν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀφανισθῇ, διτὶ θὰ ἀπομείνῃ θὰ είνει οἱ ἐπιμηδόσουνοι κλαυθυμυριστοί.

Μετά τιμῆς
Σ. N.

Η στενή συνεργασία

Διετυπώθησαν καὶ ἐπικρίσεις διὰ τὴν ὑπογραφήσαν συλλογικὴν σύμβασιν. Ὁλίγοι, βεδαίως, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν είνε οἱ διατρούντες τὴν ἐπιφύλαξιν. Αἱ ἐπίμοιοι εἰσηγήσεις τῶν γνωστῶν ἀντιδραστικῶν κύκλων πρόσφορον συνήτησαν τὸ ἔσαφος μεταξὺ τῶν ἀγνοούντων τὰ πράγματα, τῶν ἀγνοούντων, κυρίων, τὴν ἐπιτακτικήν ἀνάγκην τῆς θεμελιώσεως μιᾶς στενῆς συνεργασίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ παράσημοντος, καρίσιμον τοῦ γενικού πλοίου τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἄυταί, ὄκρινώς, αἱ ἐπικρίσεις θὰ πρέπει νὰ διεγίρουν τὴν προσδόχη τῶν ὑπευθύνων διαχειρίζομένων τὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως. Σύντονον φροντίδα οφείλουν νὰ καταβάλουν διὰ τὴν πιστήν τήρησιν τῶν συμφωνηθέντων καὶ ἀπὸ τοῦ διορισμένα μέτρα τῆς συμβάσεως μιᾶς στενῆς συνεργασίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ παράσημοντος, καρίσιμον τοῦ γενικού πλοίου τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἄυτοί, διατροπαὶ, λ. χ., τῆς διαιτησίας ἐπὶ τῶν διαφορῶν θὰ πρέπει ἀμέσως νὰ συσταθοῦν ἑδῶ, εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην. Αἱ ἐπειδούσιν τὰ καταλλήλα προσωπα μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Πρέπει ἀπὸ τῆς πρώτης ἡμέρας τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως νὰ καταστῇ αὐτὴ στεγανή καὶ ἀδιάβλητος.

Ζήτημα μισθολογίου διέν τιθεται. Δέν εἶνε, ἀλλως, περὶ τὸν θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Ή καλὴ περιόδος τῆς ναυλαγορᾶς, παρὰ τὸ γενούς της μὴ συμμετοχῆς εἰσέτει εἰς τὸν κερδοφόρους ναυλών τῶν πλοίων, λόγω προναυλώσεων, ἐπέτρεψεν ὡδη εἰς τὸν θέμα της ναυτιλαγορᾶς. Ή καλὴ συνεργασία μεταξὺ τῶν διόπτων δώρων, κατὰ ταξίδιον μίαν αὐξησίν του μισθού εἰς τὸν τούς ναυτικούς μας. Τούτο ἔξετιμη ἀπὸ τὰ πλάνωματα. Απόδειξις, διτὶ ἀπόλυτον διαιτηστούται η τάξις καὶ η ὁμαλή ἐργασία τῆς συνεργασίας τοῦ πλοίου πορθείσαν προσθέτονται.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιτροπῆς κατεγορήθη. Ἐν καιρῷ ὑπεδειχθέσιν τὰ καταλλήλα πρόσωπα καὶ ἐλπίζομεν νὰ μὴ λείφῃ ἡ καλὴ ζέλησης ἐκατέρωθεν διὰ τὴν τακτικὴν σύγκλησιν τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τὴν ἀνάληψην τῆς καλῆς προσθείσεων.

Εἰς τὸ Λονδίνον τὰ πράγματα δὲν προσέλαθον εἰσέτι τὴν ἐπιθυμητὴν πορείαν. Η ἐπιτροπή δὲν συνετεύσθη δὲν ἐπεζήτησαν νὰ συναντηθοῦν μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς. Πέραν, ὅμως, τῶν ἐπιτροπῶν, θὰ ἐπερπετεῖν ἡ ἑδῶ μεταξὺ τῆς «Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π. Ν. Ο. συνεργασία νὰ καταστῇ στενωτέρα. Καιρὸς εἶναι νὰ ἀφίσῃς ἡ ἀπὸ κοινού μελέτη ὅλων τῶν γενικῶν ζητημάτων τοῦ Ευπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Πολλὰ εἶναι τὰ ζητήματα αὐτά. Ή ναυτική ἐκπαίδευσις ἐνδιαφέρει παρὰ τοὺς δύο παράγοντας τῆς Ναυτιλίας μας. Ή πρόσληψης νέων μαθητευόμενών, ἐπίσης.

Διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς, πρέπει νὰ ἔχουν τοὺς πρώτους λόγους οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται. Ή ἐκκαθάρισις τοῦ Ν.Α.Τ. ἀναφέρεται εἰς ἀμφοτέρους καὶ, τέλος, τὸ φορολογικόν, ἀπὸ τὸ ζῆτημα, που ἐτρέψεν εἰς φυγὴν τὸ ναυτιλιακὸν κεφαλαιονταί, εἶναι κοινού, ἀμεσωτάτου διὰ τὸν ναυτιλλόμενον κόσμον ἐνδιαφέροντος.

Γνωρίσουμεν καλῶς τὰς ἀγάθας διαθέσεις τῶν κύκλων τῆς «Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικοῦ Ομοσπονδίας, διὰ να συνεργασθοῦν αἱ δύο οργανώσεις, διὲνά κερδίσουν τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Γνωρίσουμεν, ἀκόμη, ὅτι τὸ θήικὸν περιεχόμενον τῆς ποσοπαθείας, που ἀνέλαθον αὐταὶ, θὰ συναντήσῃ τὴν κατανόησιν ἀπὸ δόλους καὶ θὰ κατασιγάσῃ τελικῶς τὰς ἀντιδράσεις τῶν δόλιων. Γνωρίσουμεν, τέλος, τὰ πόσοντα, που κινούνται τώρα εἰς τὸ προσκήνιον καὶ ἐκτιμῶνται τὴν θεληματικότητά των, πιστεύομεν, ὅτι θέρουν εἰς αἵστιον πέρας τὸ διὰ τὴς συλλογικῆς συμβάσεως ἀναληφθὲν ἔργον.

Ἡ ἐπιτυχία του θὰ είνει ὀξεία τῆς έθνικῆς, τῆς πανελλήνιου ἀναγνωρίσεως.

Τρώγοντας ή ὄρεξις....

Ο κ. Κωστόπουλος, ὡς «Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν, ἀπέστειλε τὸν κ. Ζάρκον εἰς τὴν Ἀμερικήν, μὲν ἐντὸλην νὰ εἰσπράξῃ, σύμφωνα καὶ μὲ τὴν σχετικὴν ουσιοθετικήν ἔξουσιον τοῦ προσδόκου τοῦ οἰκονομικοῦ «Ἐφορον». Αύτο συνέφερεν, ἀλλά τε, καὶ εἰς τὸ Κράτος, διὰ νὰ φέρῃ καὶ πάλι τὰς σχέσεις του μὲ τοὺς ὄμογενεις ἐφοπλισταὶς τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰς κάποιον ἀνεκτὸν ἐπίπεδον ἀμοιβαῖς ἐμπιστούμηντος. Ο κ. Κωστόπουλος αὐτὰ εἶχεν ὑπὸ ὄψιν του, ὅταν ἐξαπέστειλε τὸν κ. Ζάρκον.

Εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὅταν ἔθεσαν ἐκεῖ οἱ ἀπεσταλμένοι τοῦ «Υπουργείου», τὰ πράγματα είχον προχωρήσει πρὸς τὴν παραγματοποίησην τῆς συμβιστικής λύσεως. «Ἐφεγύομεν, ὅμως, ἀπὸ τὸ Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν ὁ κ. Κωστόπουλος καὶ ὁ κ. Μαύρος δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ τὰς αὐτὰς ἀντιληφεῖς. Ή ὄρεξις ἔρχεται τρώγοντας....

Ο νέος «Υπουργός» δὲν ζητεῖ οὔτε 16 δισκατομήμυρια, οὔτε 20, οὔτε

BUGSIER
REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT
HAMBURG II.
Johannisbollwerk 10
Telefon: 35 16 31
Night 52 46 38
Salvage-tugs stationed North Sea
and Western Baltic
Wireless Call-Signal: D A A B
All kinds of salvages and towages undertaken

και 40, όσα, τούλαχιστον, ήτο ή άρχικη είσφορά. Πέντε έκατομμύρια δολαρία μόλις του φθάνουν, από ένα φόρον, που δὲν έχει καν θεωρηθεί καὶ δὲν έχει ήθικον περιεχόμενον.

Έξεστασέον, όμως: Πόθε βάσις πράξης ὁ κ. Μαύρος τὰ ὄσα φέρεται ζητῶν καὶ διατί, ἐπὶ τέλους; Ή εἰσπραξίς, πράγματι, εἶναι ἀνέφικτος, ἀφοῦ τὰ ζένα πλοία δὲν είναι πρόσφορα μὲν τὴν κατάσχεσιν, ἐνώ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον δὲν ἡμπορεῖ καὶ ἔμφανισθῇ μὲν τὴν απαίτησιν μιᾶς ἀναγκαστικῆς φορολογίας ἐπὶ ἀγνώστου, ἐπὶ ἀνεξακριβώτου φορολογικού περιεχομένου. Θά ζημιώσῃ, συνεπὸς, τὸ Δημόσιον, διότι δὲν θὰ εἰσπράξῃ τὰ 16 δισεκατομμύρια, θά ζημιώσῃ δ' ἀκόμη περισσότερον, διότι θὰ καταστήσῃ ἀνέφικτον πλέον καθὼς προσέγγισιν πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν τοῦ ἑξωτερικοῦ. Διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν προσαγωγὴν τῶν ζητημάτων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς.

Δὲν πειμένομεν απὸ τὸν κ. Μαύρον στενάς τακτικής ἀντιλήψεις. «Ἄς μελετήσῃ ἐν ψυχρῷ τὴν ὑπόθεσιν. Δέν είναι, ἀλλά τε, ἐποικοδομητική τῆς πρὸς τὸ Κράτος ἐμπιστοσύνης η τοιαύτη διαφορὰ ἀντιλήψεων μεταξὺ ἑνὸς Ὑπουργοῦ ἀπερχομένου καὶ τοῦ διαδόχου του, ὑπὸ τὴν αὐτὴν Κυβέρνησιν καὶ τὸ αὐτὸ κομμα.

Τὸ συνέδριον

Ἐπέστη, νομίζουμεν, ὁ χρόνος, διὸ νὰ συγκληθῇ, ἐπὶ τέλους, καὶ τὸ ναυτιλιακὸν συνέδριον. Ή ίδε τῆς συγκλήσεως του ἔχει πλέον ὥριμασι μεταξὺ τῶν ναυτιλούμενών καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐν ψυχρῷ συζητήσεως καὶ ὑποδειξεως τῶν ἐνδειγμένων κατευθύνσεων εἰς τὰ τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς κατανοεῖται ἀπὸ όλους.

Ἡ ἐπελθούσα συμφωνία μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν διὸ τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν σύγκλησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπιτύχιαν τοῦ συνεδρίου. Ή ἐπιφυλάξεις, αἵτινες ἀργικῶς προεβλήθησαν ἀπὸ πολλούς μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτῆν, δὲν ὑφίστανται πλέον. Η ἐπιτύχεισα συνεργασία τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας, πιστεύομεν, ὅτι θὰ ἔξελιχθῇ σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὸν σύνδεσμον προσπίσεως κοινῶν συμφερόντων. Εἰς τὸ συνέδριον θὰ ὑποβληθοῦν ἐποικοδομητικαὶ ὑποδείξεις, απλλαγμέναι ταξικῶν διεκδικήσεων, τείνουσαι μόνον εἰς τὴν προσαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως.

Ἐχουμεν θετικάς πληροφορίας, ὅτι ἂν τὸ συνέδριον συγκληθῇ ἐντὸς τοῦ θερέου, ὅπως, ἀλλά τε, ἐπιβλέπεται ἐκ τῶν ἑκτάκτων διὰ τὴν Ναυτιλίαν περιστάσεων. Θὰ συμμετάχουν καὶ πολλοὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ. Η γνώμη τῆς ναυτιλούμενης Ἑλλάδος ἀπὸ ύπευθύνους ἐκπροσώπους τῆς θὰ ἀκουθῇ. Λύσεις θετικαὶ διὰ κάθε ζητήματος σχετικού μὲν τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ ὑποδειχθοῦν.

Τὸ Κράτος, ὅπως καὶ ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀποστολή, πρέπει νὰ προσέξουν τὰ συμπεράσματα τοῦ συνεδρίου. Εἰναι ἡ ρητὴ προϋπόθεσις τῆς συγκλήσεως του. Οἱ κρατικοὶ καὶ ὁ συμαχικὸς παράγων ὄφειλουν νὰ υιοθετησουν τὰς σωτικοὺς λύσεις, που θὰ υποβληθοῦν διὰ νὰ ὕδωμεν ἀποκαθισταμένη τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπανόδον, περὶ τῆς ὅποιας τόσα λέγονται καὶ τόσα γράφονται τελευταίως.

Καὶ πάλιν ἡ Σχολὴ

Ἀνεκινήθη καὶ πάλιν τὸ ζητήμα τῆς μεταφορᾶς τῆς Σχολῆς τῆς Ναυτιλίας. Εἰς τὸν Σκαραμαγκάν θέλουν νὰ τὴν ἐγκαταστησουν, ἐνώ ἀπὸ τὴν Σύρον, τὴν πολυπαθῆ αὐτὴν νῆσον, τὴν δικαιουμένην τῆς κρατικῆς στοργῆς, ἀπεγνωσμένην ἐκκλησίες ἀπευθύνονται, διὰ νὰ μεταφερθῇ ἡ Σχολὴ.

Αἱ στήλαι αὐταὶ σκληρὸν διεξήγαγον ἀγώνα, διὰ νὰ φύγουν οἱ μαθηταὶ ἀπὸ τὸ φροντιστήριον τῆς Καστέλλας, διὸ νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὰ ὑπάρχοντα κτίρια τῆς Σχολῆς εἰς τὴν Υδραν. Εἴκ τὸν πραγμάτων ἀπεδειχθῇ, ὅτι ἡ ἐξεύρεσις διδακτικοῦ προσωπικοῦ εἰναι δύσκολος διὰ τὴν Υδραν. Οἱ καθηγηταὶ δὲν δέχονται νὰ περιορισθοῦν εἰς τὴν μόνωσιν τῆς ιστορικῆς νῆσου.

Ἡ μεταφορά, συνεπῶς, τῆς Σχολῆς ἵσως νὰ είναι δικαιολογημένη, ἐφόσον, ὅμως, ἔξευρθον ἡ ἀνεγέρθουν τὰ κατάλληλα κτίρια, τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέψουν τὴν συνεχῆ παραμονὴν τῶν μαθητῶν καὶ ὅχι. Ὁπως εἰς τὴν Καστέλλαν, ὅπως δίνουσαν τῶν ἐγκυλίων μαθημάτων περὶ ναυπιλοίων καὶ ἐπεδίκιυν τὴν στολὴν τῶν εἰς τὸν ἔκει μαγευτικὸν περίπατον καὶ τὰ καφενεῖα.

Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν καὶ μόνον τῆς μονίμου, τὴν ἡμέραν καὶ τὴν νύκτα, ἐγκαταστάσεως τῶν μαθητῶν, ἡ γίνεται ἡ μεταφορά. «Ἄν προκειται νὰ ἐπανταχθῇ ἡ ἀσχημία τοῦ φροντιστηρίου τῆς Καστέλλας, ἡ Σχολὴ ὀφείλει νὰ παραμείνῃ ἔκει ὅπου εἰναι. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ δόλον ζητήμα τῆς Ναυτικῆς Ἐπικαιδεύσεως θὰ μελετηθῇ καὶ θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ ριζικωτέρα τοῦ ἐπίλασις. Τότε εἰς τὴν Σύρον ἡ τὸν Σκαραμαγκάν ὑποδῆποτε κριθῆ προσφοράτερον, θὰ ἀνεγέρθουν τὰ κτίρια τῶν Σχολῶν καὶ ὅχι τῆς Σχολῆς, διὰ τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικοὺς τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Οἱ σημερινός, πάντως, περὶ μεταφορᾶς βόρυβος μᾶς φαίνεται ὀλίγον ὑπόπτος. Γνωρίζουμεν τοὺς ἀνθρώπους, ποιοι ὡς στρατοὺς ἔχουν προσκολληθῆ εἰς τὸν δράχον τῆς Καστέλλας. Αὔτοὶ δὲν θέλουν νὰ μείνουν εἰς τὴν Υδραν καὶ ἀντὶ νὰ παρατηθοῦν, προσπάθουν νὰ μεταβάλουν καὶ πάλιν τὴν ναυτικὴν Σχολὴν εἰς φροντιστήριον. Προσοχὴ χρειάζεται εἰς τὰς ὑποδειξεις των. Δέν είναι απλλαγμέναι τοῦ προσωπικοῦ συμφέροντος.

Πρὸς κακοπίστους διαδόσιας

Συκοφαντικαὶ διαδόσεις, γνωστὴν ἔχουσσι τὴν προέλευσιν, ἐκυκλοφόρησαν μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου, ἐν σχέσει μὲν τὴν πρὸ μηνῶν παραγγείσαν δύνασμενοπλοίων παρ' Ἑλληνος διακεκριμένου ἐφοπλιστοῦ. Οἱ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστής ἐφέρετο ἐπιτυχῶν δάνειον ἀπὸ τὸ σχέδιον Μάρσαλ διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

Κατόπιν εἰδικῆς ἐπιμελοῦς ἐρεύνης, εἴμεθα εἰς θέσιν γὰ παράσχω μεν τὴν ρητὴν διασθετικῶν πρὸς δόλους τοὺς ποικιλοτρόπως σχολιάσαντας τὴν πληροφορίαν, ιδιαιτέρως δὲ πρὸς τὸν γνωστὸν κύριον, τὸν ἐντέχων διοδῶσαντα αὐτὴν, ὅτι οὐδὲ δραχμὴ ἀπὸ τὰς πιστωτεσιῶν τοῦ σχεδίου διετεθῇ ἢ πρόκειται νὰ διατεθῇ διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων, φορτηγῶν ἢ δεξαμενοπλοίων. Τούτο διαπιστοῦνται ἀπὸ δῆλωσιν τοῦ ἐπιστημοτέρου ἐν προκειμένω προσώπου.

Αὐτά, διὰ νὰ διαλυθῇ ἡ θολή ἀτμόσφαιρα, τὴν ὅποιαν προσπαθοῦν δριστέμενοι κύκλοι νὰ δημιουργήσουν εἰς δάρος τῆς καταδάλομένης

προσπαθείας διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

Οἱ μαθητεύομενοι

Δύο καὶ τρεῖς ναυτοπαίδια, μὲν λευκά φυλλάδια ἡ μικρὰν προϋπηρείαν εἰς τὰ ιστιοφόρα, θὰ δεχθοῦν εὐχαρίστως, ὑπὲρ τὴν κανονικὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, εἰς τὰ ὀκεανοπόρα σκάφη τῶν οἰ έφοπλισταί. Κατεδου καὶ αὐτοὶ τὴν ἀνάγκην νὰ ἔνισχυσουν τὸ ἐμψυχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Ήτο καρός.

Οἱ Ἄγγλοι καὶ οἱ Βρετανοί πρὸ πολλοῦ ἥδη ἐφήρμοσαν τὸ σύστημα αὐτό, διὰ νὰ πανκύσουν τὰς τάξεις τῶν πληρωμάτων των. Η ἔκτασις, που προσέλαβεν ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησία, εἶναι τόσον μεγάλη, ὥστε νὰ ἐπιβλέπεται ἡ προστήψις τῶν μαθητευομένων καὶ εἰς τὰ ιδικά μας σκάφη. Εἶναι μέτρον προνοίας διὰ τὴν αὔριον. «Ἀλλως, μετὰ μίαν πενταετίαν, πληρώματα κατώτερα, διὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὰ ὑπέρτεττα κόσια, ἐλληνικά καὶ πάσης ἀσύρδου σημαίας σκάφη μας, δὲν θὰ υπάρχουν.

Ἐναπόκειται, δέδοιται, εἰς τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργείον νὰ δεχθῇ καὶ αὐτὸ τὸ ὑποδεικνύμενον μέτρον καὶ νὰ ἐκδώσῃ τὰς καταλλήλους διατάγματας. Δεῖ πιστεύομεν νὰ ἔχῃ ἀντίρρησιν τίνα. Δύο καὶ πλέον τρισσάδες νέων, πού τώρα πένονται ἀρρόσχοιλοι εἰς τὰς νήσους, θὰ ἀνεύρουν τὴν σωτειρίαν ἀπασχόλησιν. Θὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, πρὸς τὸ οποῖον ἀκατανίκητας ἐλκονται ἀπὸ τὰς παραδόσεις, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἀνάγκην, τὴν ἐπιτακτικήν, νὰ ζήσουν.

Αποφάσισι ταχεῖαι εἰναι ἐπροκειμένω πρέπει νὰ ληφθοῦν. Οἱ περιορισμοί, πού κρατουν τοὺς νέους αὐτοὺς χωρὶς κανένα προορισμὸν καὶ κακίαν παραγωγικὴν ἀπόδοσιν, πρέπει νὰ ληφθοῦν. Αὐτὸ τοῦτο τὸ γενικότερόν τοῦ παραστατικόν.

Η ναυλαγορά

Τὸ χαρακτηριστικότερον γνώρισμα τῆς ναυλαγορᾶς, σπειρούτης της καταστάσεως, διὰ πολλούς την ἀποψίν περὶ τὴν σταθερότητος της, εἶναι ἡ εὐρύτης τῆς ζητήσεως χωρικοτήτος διὰ κάθε εἰδος φορτίου. Δέν είναι μόνον ὁ γιανθράξ καὶ τὰ σιτηρά της Βορ. Ἀμερικῆς, ποὺ προσδίδουν τὸν ζωρὸν τόνον τῆς ἀγορᾶς. Διὰ πρώτην φοράν εἰς τὰ χρονικὰ τῆς φορτηγού ναυτιλίας, τὰ σκάφη ἐπιτυχώντων εἰς πολλοὺς τομεῖς τῆς Αἴτω Ανατολής καὶ τῶν Ἰνδίων, κυρίως ναυλών ἐπιστροφῆς κατά βασικοποιητικόν.

Κατὸ τὴν προπολεμικὴν ἐποχὴν τὸ Πλεῖον ἐνεφάνιζε τὴν μορφὴν αὐτῆς τῆς κινήσεως, μὲ τὸ φορτία τῶν πρὸ τὰ ἔκει γιανθράκων. Ή διαφορά, ὅμως, μεταξὺ τῆς σημερινῆς καταστάσεως καὶ τῆς μεταφορικῆς ἐκείνης πρὸ τὴν Νότιον Ἀμερικήν κινήσεως, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τώρα οἱ ναυλοὶ τῆς ἀφετηρίας καὶ τῆς ἐπιστροφῆς, χωριστὰ λαμβάνονται, εἰνὲ ἀπόδοτοι, ἐνῷ τότε ὁ εἰς συνεπλήρων τὸν ἀλλον, διὰ νὰ δικαιολογηθοῦν τὸ κυκλικὸν ταξίδιον.

Η Ἰαπωνία ἀποτελεῖ καὶ θὰ ἀποτελέσῃ, ὡς φαίνεται, ἐπιφυλακή της κινήσεως, μὲ τὸ φορτία τῶν λιμένων τῆς κινήσεως, ἔγιανθράκων καὶ δαμασκάκων—τὰς ὅποιας θὰ μεταφέρουν τὰς ἀνέλιψεως τῶν Ιαπωνικῶν, ἀπὸ μακρούν πλεόν ἀποστάσεις καὶ ὅχι ἀπὸ τὴν ἀντίρρησην τῆς πορείας.

Παντού, πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου, ὁργαστὸς μεταφορικὸς σημειώνεται καὶ τὰ μέσα διὰ τὴν ικανοποίησιν τῶν ἀναγκῶν αὐτῶν ἀποδεικνύονται, ὁπωδῆποτε, ἀνεψηρή, λαμβανομένους ὑπ' ὄφιν, ὅτι σὶ εἰπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν ἐντατικῶς συνεχίζονται, αἱ διενεισθεῖσαι καὶ ὁ ἐπανεξοπλισμός με γοργὸν ρυθμὸν συντελεῖται. Η κυκλοφορία, συνεπῶς, διαταγῶν, παρὸ πάσαν περὶ τοῦ ἀντιθέτου προβλέψειν, διαπιστοῦται ζωρὰ καὶ διὰ τὸν Ιούνιον, ἐνῷ η χωρητικότης διεπένθεται εἰσέτι ναυροπροτὶ τὴν ζητησιν.

Ο μόνος σημαντικὸς παράγων, στοις, ὅτις ἀποφασιστικῶς θὰ ἐπιδράσῃ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ναυλαγορᾶς, εἶναι ἡ ἐκκαθάρισις τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως καὶ ἡ κλιμασκωσία εἰς μακρότερον χρόνον τοῦ ἐξοπλιστικοῦ προγράμματος τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Γάλ μέχρι τοῦδε γεγονότα καὶ αἱ υφιστάμεναι καταστάσεις δὲν δικαιολογοῦν, δυστυχώς, τὴν αἰσιόδοξην αὐτὴν πρόβλεψιν.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Παναμαϊκὸν λίμπερτον ἡγοράσθη πρὸ ημερῶν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἀντὶ ἔνος ἐκατομμυρίου καὶ ἔκατὸν χιλιάδων δολαρίων διὰ τρία έκατομμύρια δολαρίων διὰ τρία Σκανδιναϊκά, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας. Ἀμερικανικόν, ἐπίσης, «λίμπερτο» ἐπωλήθη εἰς ἄλλους Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 760 χιλ. δολλαρίων. Πρὸ μηνὸς τοῦ σκάφους αὐτὸ εἰχεν ἀγορασθῇ ἀπὸ τὸν κρατικὸν ἐφεδρικὸν στόλον ἀντὶ

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

545 χιλ. δολαρίων, μὲ τὰς γνωστὰς εὐκολίας πληρωμῆς.

Αἱ τιμαὶ, δηλαδή, τῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν συνεχίζουν τὴν ὑψηλήν τῶν πορείαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔνθερρυνονται ἀπὸ τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἀπὸ τὴν διαφαίνομενην ἡδη ζωγράφων μεταφορική κίνησην καθ' ὅλον τὸ θέρος καὶ τὸ φινόπωρον. Οἱ Ιούνιος δὲν πρόκειται νὰ ἴδῃ τὴν χωρητικότητα ἐλευθέρως προσφερομένην. Η στενότης μεταφορικῶν μέσων φαίνεται, ὅτι θὰ συνεχισθῇ. Αἱ τελευταῖς ναυλώσεις «ταΐμ-τσαρτερ» διὰ πολύμηνον, μέχρι καὶ ἕτους, μισθωσιν, δικαιολογοῦν, κατὰ τινας, τὴν τιμὴν τῶν «Λίμπερτος», δόσον καὶ ἄν ἐκ πρώτης ὄφεως θεωρήται υπερβολική.

Εἰς τὴν τριμηνιαίαν τῶν ἔκθεσιν ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων οἱ κ.κ. Harley, Mullion & Co Ltd τοῦ Λονδίνου προβλέπουν διὰ ἔξελιξιν τὰ ἔξτη:

«Οἱ πειρώμενος νὰ διακρίνῃ τὰς δυνατὰς ἔξελιξεις τῶν ἀξιῶν, τῶν πλοίων διὰ τὸ μέλλον θὰ πρέπει γὰρ λάβην ὑπὲρ ὅψιν τοὺς τοὺς παράγοντας, οἵτινες ἀμέσως ἐπέδρασαν εἰς τὸ σημερινὸν ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῶν τιμῶν. Η αὔξησης ἥρχεται, ἀφότου δὲ πόλεμος εἰς τὴν Κορέαν ἔσπειλθη μὲ ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ὁδεῖσαν ζήτησιν σκαφῶν διὰ τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς. Οἱ ναῦλοι κατ' ἀκολουθίαν ἀνετιμήθησαν, ἐνῷ, ταύτοχρονα, τὰ μεγαλύτερα «Ἐθνικὲς ἀνέλαβον τὴν προσπάθειαν τῆς συγκεντρώσεως πρώτων ὑλῶν, ἥτις καὶ προεκάλεσε τὴν περαιτέρω τῶν ναυλῶν ὑψωσιν. Έξ ἄλλου, κατὰ τοὺς παρελθόντας μῆνας ἀνάμυλοι συνθήκαι διενεργεῖσαν τοῦ διενιούντος ἐμπορίου ἑσπειρώσαν, προκληθεῖσαν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς Ἀγγλίας νὰ εἰσάγεται γαιάνθρακα ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας, ἀπὸ τὴν ἀνάγκην νὰ ἀποφευχθῇ ὁ λιμός εἰς ὡρισμένας περιφερείας τοῦ κόσμου. Αὐταὶ αἱ ἔκτακτοι μεταφοραὶ καὶ ἄλλοι τινὲς παράγοντες ἐπηγένεσαν τὴν ζήτησιν χωρητικότητος, κατ' ἀκολουθίαν δὲ προεκάλεσαν καὶ τὴν ὑψωσιν τῶν ναυλῶν. Τελευταίων αἱ ἀξιῶν τῶν πλοίων ἀνετιμήθησαν ἀκόμη διὰ τῶν ἱστωνικῶν σγορῶν. Οἱ πόλεμοι, ὅμως, εἰς τὴν Κορέαν καὶ ἡ ἀγροαστικὴ ζήτησις ἀπὸ τὴν Ἰσπανίαν δυνατῶν νὰ πάντους ἀποτελοῦντες κυρίαρχον παράγοντα, δῆλος καὶ αἱ ἀνομαλίαι εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον πιθανὸν νὰ αὐτοπροσαρμοσθῶν. Ἐλεχίστη, ὅμως, διαφαίνεται ἐπλήπτις βελτιώσεως τῶν διεθνῶν σχέσεων, ὥστε νὰ ζήτησις πρώτων ὑλῶν διὰ τὸ ἐπανεδιπλισμὸν νὰ περιορισθῇ.

»Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς εἶναι ἀπίθανον νὰ πιστεύῃ τις εἰς τὴν μείσων τῆς ζητησίων τονιά εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Παρὰ τὴν πρόδειψιν ταῦτην εἰναι δυνατὸν ἐν καιρῷ αἱ ἀξιῶν τῶν πλοίων νὰ ἔκπεσουν πῶς ἀπὸ τὰ κρατούντα ἐπίπεδα.

Λιβερία, τὸ νέον ναυτικὸν κράτος!

Συμφέροντα μεγάλα — σκάφη ἀξιῶν δεκάδων ἑκατομμυρίων δολαρίων — ἔχει ἐναποθέση ὅτι Ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας. Ἀφότου ἥρχισεν ὁ θόρυβος περὶ τὸ μπούκοτάζ τῆς παναμαϊκῆς καὶ ἡ Χονδούρα ἐπειράθη τὴν ἐπιβολὴν τοῦ φορολογίας ἐπὶ τῶν πλοίων, τὸ Λιβεριανὸν Νησοδόγιον — ἀν ὑπάρχη τοιούτον — ἥρχισε νὰ πυκνών τὰς σελίδας του. Πολλοὶ πρός τὰ ἔκει ἐστράφησαν. Ανεξήπτωσαν τὴν περιοριστέραν ἀσφάλειαν.

Ίσως νὰ μὴ εἶναι γνωστὴ ἐπακριβῶς, πλὴν τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως, ποία εἶναι ή Λιβερία καὶ νὰ ἀγνοοῦν οἱ πολλοὶ ποία εἶνε ἡ πολιτικο—οἰκονομικὴ τῆς συγκρότησις καὶ ποίος ὁ τρόπος τῆς διοικήσεως τῆς. Ἀμερότερον αἱ στοιχειώδεις αὐταὶ πληροφορίαι θὰ ἐνδιαφέρουν τοὺς πλοιοκτήτας, τοὺς ἔχοντας Λιβεριανὰ σκάφη καὶ τοὺς ὄλλους τοὺς προτίθεντας, νὰ καλύψουν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν σταδιοδρομίαν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Ἀφρικανικοῦ τούτου κράτους.

Η Λιβερία, μὲ πληθυσμὸν 1½ ἑκατομ., μάρων κατοίκων, εἶναι ἡ χώρα—ἔβδημα τῶν πολιτικῶν ἐλευθερίων διὰ τοὺς Ἀφρικανούς. Εἰς τὴν πρωτεύουσά της, τὴν Μοιρόδια, τὰ πάντα φέρουν τὴν σφραγίδα τῆς ζωῆς τῶν Ἀμερικανῶν νέγρων. Κατοικία, ἐνδύματα, τρόποι διασιώσεως τῶν πλουσίων Λιβεριανῶν προσομοίων μὲ σᾶς τις βλέπει εἰς πόλιν τοῦ «Σάουθ» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δόπιο εἶναι τὸ στοιχεῖον τῶν νέγρων.

Δημοκρατικὸν εἶναι τὸ πολίτευμα τῆς Λιβερίας καὶ τὸ Σύνταγμα αὐτῆς πιστὸν ἀντίγραφον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Συντάγματος. Υπάρχει καὶ ἔκει η

ἐκτελεστική, ή νομοθετική καὶ ἡ δικαστική ἔξουσία. «Ολοι οἱ δημοκρατικοὶ θεοί, κατὰ τύπους τούλαχιστον, ἔχουν τὴν ἑφαδρομογύν των. Ἔνα καὶ μόνον κομμα είναι κύριον τῆς πολιτικῆς ζωῆς τοῦ Τόπου. Οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ λαοῦ — Βουλευταὶ καὶ γερουσιασταὶ — διορίζονται ούσιαστικῶς ἀπὸ τοὺς περιφερειακοὺς διοικητὰς καὶ ἀπὸ τοὺς δημοσίους υπαλλήλους. Οἱ ιδαγενεῖς, Βεβαία, δὲν ἀπολαμβάνουν τῶν ἐλευθεριῶν τοῦ Συντάγματος τῶν. Αὐθένται ἀπόλυτοι οἱ τοπικοὶ κυβερνήται.

Ἐλειψις οἰκονομικῶν μέσων δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀνάπτυξιν στοιχειώδους ἐστὸν ἐκταίδευτον συστήματος. Η χώρα τελεῖ ὑπὸ τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν διοί τὸ Αμερικανικὸν συγκροτημάτων: τῆς «Φαῦρο-στον» διὰ τὸ κακούσιον (εἰκοστήτετας ἑκάρηστος) καὶ τῆς «Στετίνιου Κορπορέστιον» διὰ τὸ κακάον. Μία ἐπίσης παραχώρησης ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλουσίου εἰς σιδηρομετάλλευμα ὑπεδόφους ἐπέτρεψε τὴν κατασκευὴν μεγάλης τινος διδικῆς ἀρτηρίας καὶ τοῦ πρώτου σιδηροδρομικοῦ δικτύου.

Οἱ πόλεμοι ἔχαρισεν εἰς τὴν Λιβερίαν τὸν καλύτερον λιμένα τῆς Δυτικῆς Αφρικανικῆς Ἀκτῆς καὶ ἔνα μεγάλο ἀεροδρόμιον. Ἐπὶ πλέον τὴν Λιβερία ἐπέτυχεν δάνειον 5 ἑκατοντάρια. δολαρίων ἀπὸ τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν καὶ ὁ Προεδρος Τρούμαν θὰ παράσχῃ πιστώσεις ἀπὸ τὸ πρόγραμμα τῶν καθυστερημένων χωρῶν. Παρὰ ταῦτα η ευνοφορία ύψισταται καὶ ἡ διοικητικὴ ζωὴ τῆς χώρας είναι ἀκόμη ὑποτυπώδης, μὲ πολλάς, ὅμως, διὰ τὸ μέλλον ὑποσχέσεις.

Αὐτὰ τὰ δίλιγα, σταχυολογηθέντα ἀπὸ μακρὰν ἀνταπόκρισιν "Αγγλούδημοσιογράφου, δημοσιεύσαν πρὸ μηρῶν εἰς τὸν «Παρατηρητή» τοῦ Λονδίνου, μᾶς παρέχουν κάποιαν ἀμύδρων εἰκόνα τῆς χώρας, εἰς τὴν σημαίαν τῆς δόπιας τόσα συμφέροντα ἐνεπιστεύθησαν «Ελλήνες τινες

Καὶ ὅμως εἰς ἔξ αὐτῶν, σοδαρὸς κατὰ πάντα ἐπιχειρηματίας, δὲν μᾶς ἀπέκουψεν, διὰ τὴν μεγαλότητα καὶ τὴν σταθερότητα τῆς Λιβερίας είναι μεγαλύτερα, ἀπὸ τὰς διαθέσεις, ταὶς ὑποσχέσεις καὶ τὰς ἀποφάσεις, ἀλλων τινῶν κρατῶν....

Οἱ μάγειροι

Διαπιστώσεις ἀπὸ τὴν καθημερινὴν ζωὴν τῶν ὠκεανοπόρων φορτηγῶν μας καταδεικνύουν, διὰ τὸ μαγειρεῖον ἔχουν τὴν προέλευσιν τῶν πολλὰ ἀπὸ τὴν ἐκστατούσα τέγειρόμενη παράπονα τῶν πληρωμάτων. Εἰς τὴν κακὴν παρασκευὴν τῶν φαγητῶν ἀποδίδονται αἱ συνχάρισις δικαιολογημέναι δυσαρέσκειαι. Οὔτε ὁ πλοίαρχος, οὔτε καὶ ὁ τροφοδότης τοῦ πλοίου εἰναι εἰς θέσιν γὰ τὰς προλάβουν. Τὰ χορηγούμενα ὑλικά εἰναι καλῆς ποιότητας, ὁ μαγειρός, ὅμως, εἰναι ἀνίκανος νὰ προσφέρῃ τοὺς συνδυασμοὺς ἑκείνους τοῦ ἐδεμπατολογίου, τοὺς ὁποίους ἡ τέχνη του καὶ αἱ μικροπατητίσεις, ἐπὶ τέλους, τῆς Ἑλληνικῆς μαγειρικῆς ὑποδεικνύουν. Τὰ πλοία χρειάζονται μαγειρούς καλῶς κατηρτισμένους. Αὐτὸς εἰναι τὸ συμπέρασμα ἀπὸ μίαν ἑιδίκην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς τροφοδοσίας ἔρευναν. Μέχρι τοῦδε, κατὰ τὴν ἀπονομὴν τῶν πτυχιών, δὲν ἀπεδόθη, ὡς φαίνεται, ἡ δέουσα προσοχὴ εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῶν πλέον εἰδίκευμάνων. Άλλοι σχολαί λειτουργούν διὰ τοὺς ναυτομαγείρους, εἰδικαὶ σχολαί, διότι ἡ συμβολὴ τοῦ μαγειροῦ εἰς τὴν ὁμαλὴν διαχείρισιν τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τοῦ ὠκεανοπόρου σκάφους ἔχει δεόντως ἑκτιμηθῆ. Έδο, μὲ τὰς γνωστάς, μάλιστα, περὶ τὴν παρασκευὴν τῶν φαγητῶν ἀντιληφεῖς τοῦ «Ἐλληνος, δὲν ιθελήσαμεν νὰ ἀποδώσωμεν τὴν οἵαν οἱ ἄλλοι ἀπέδωσαν σημασίαν, οἱ ἀπλούστερον ἔχοντες τὸ ἐδεμπάτησην».

Εστω, ὅμως, καὶ τώρα, ἐπιβάλλοτας ἡ ἀναθεώρησις τῶν κανονισμῶν καὶ ἡ αὐστηρὰ ἔξετας τῶν ὑποψήφων πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου ναυτομαγείρου. Δέν ἀρκούν αἱ στοιχειώδεις γνώσεις. Πρέπει, κυρίως, νὰ ἔχῃ πλήρη συναίσθησιν ὁ μαγειρός, διότι ἀπὸ αὐτῶν καὶ τὴν τέχνην του, ἐν πολλοῖς, ἔξεπταται ἡ ἡσυχία ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ διὰ τοὺς πρόκειται νὰ τροφοδοτήσῃς «Ἐλληνας». «Ολοι μας ἀπόδιδομεν εἰς τὸ ζητήμα ἐνὸς καλοῦ φαγητοῦ ιδιαίτεραν σημασίαν καὶ δὲν βλέπομεν τὸν λόγον, ἀφοῦ τὰ ὑλικά ἐν ἐπαρκείᾳ προσφέρονται, νὰ μὴ τρέφεται ἐπάρκος καὶ τὸ πληρωμα.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938

1951



MANAGERS: • LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

Εις τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης

Μία παλαιά ὑπόθεσις, ἀναγομένη εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ἡ οἵη τελευταίως ἐνώπιον τοῦ Διεθνοῦ Δικαστηρίου τῆς Χάγης.

Πρόκειται περὶ τῆς διαφορᾶς μεταξύ τοῦ κ. N. Ἀμπατιέλου καὶ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἐξ ἀφορμῆς τῆς συναφθείστης κατὰ τὸ 1919 συμφωνίας περὶ παλήσεως εἰς τὸν κ. Ἀμπατιέλον ἐννέα πλοίων ἀνηκόντων εἰς τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον, τὸ ὅποιον δὲν παρέδωσε ταῦτα εἰς τὰς συμφωνίες προθεσμίας.

Ἐν τῇ ὑποβληθείσῃ εἰς τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης προσφυγῇ ὑπὸ τοῦ ἑκεῖ "Ελλήνος Πρεσβευτοῦ ὑποστριζεται, διὰ ὁ κ. Ἀμπατιέλος, ζητισθεῖς ἐκ τῆς μη ἔγκαιρον παραδόσεως τῶν πλοίων, δὲν ἡδυνθῆται νὰ ἐπιτύχῃ ἀναγνώρισιν τῶν δικαιωμάτων του ἐκ μέρους τῶν ἀρμόδιων ἀγγλικῶν δικαστηρίων, διότι ταῦτα δὲν ἐτήρησαν εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτης οὐσιώδεις κανόνας τῆς προδικεπέμένης διαδικασίας καὶ ὡς ἐκ τούτου ἐγένετο παράδασις τοῦ διεθνῶς ισχύοντος νόμου καὶ τῆς μεταξύ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Μεγάλης Βρετανίας συναφθείσης κατὰ τὴν 10ην Νοεμβρίου 1886 συμβάσεως Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας. Ἡ προσφυγὴ ἀναφέρει, ἐπίσης, διὰ ὁ "Ελληνικὴ Κυβέρνησις υἱοθετήσασα τὴν ἀποφίων τοῦ ὑπηκόου της, εἶχε τότε προτείνειν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν τὴν πάραπομπήν τῆς διαφορᾶς εἰς διαιτησίαν, συμφώνων πρὸς δροῦ τῆς ἀνωτέρω διμερούς συμβάσεως, ἀλλὰ ἡ πρότασις αὐτὴ ἀπερρίθθη ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως.

Κατόπιν τούτου, ἡ "Ελληνικὴ Κυβέρνησις ποιούμενη χρῆσιν σχετικῆς διατάξεως μεταγενεστέρας συμβάσεως Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, συναφθείσης μεταξύ τῶν δύν χωρῶν τὴν 11ην Ἰουλίου 1926, προσφένειν εἰς τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης καὶ ζητεῖ ὅπως τούτῳ, διὰ σχετικῆς ἀποφάσεως του, θεωρήσῃς ὡς ἐπιβαλλομένην τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ περὶ διαιτησίας δρου τῆς παλαιοτέρας συμβάσεως τοῦ 1886. Ἡ προσφυγὴ αὐτὴ ἐκοινοποιήθη ἡδη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Κυβέρνησιν, συντόμως δὲ τὸ Διεθνὲς Δικαστήριον τῆς Χάγης θέλει προχωρήσῃ εἰς τὴν σχετικὴν διαδικασίαν ἐπὶ τοῦ προκειμένου.

Αἱ ἀποσβέσεις τῶν ἀγγλικῶν πλοίων

Ο νέος ἄγγλικὸς προϋπολογισμός, ὃ πρὸ δὴ μερῶν κατατεθεῖς ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, προβλέπει τὴν κατάργησιν τῆς ἐκτάκτου ἀποσβέσεως τῶν 40 τοῖς ἑκατόντα ἐπὶ τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τῶν βιομηχανικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τῶν πλοίων. Η κατάργησις δὲν εἶναι ἀμεσος. Προειδοποιοῦνται ἀπὸ τοῦδε οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐπιχειρηματίαι, ὅτι θὰ πάυσῃ ισχύοντος ἡ πρόβλεψις τῶν ἐκτάκτων ἀποσβέσεων ἀπὸ τῆς δης Ἀπριλίου 1952.

Αἱ διαμαρτυρίαι διὰ τὴν ἀπόφασιν αὐτῆν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ζητοῦνται δημοσίως τῶν ναυτικῶν πρόσωπων τοῦ ὑπουργείου τῶν βιομηχανικῶν. Τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα πλείστων δισων ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων ἐστρίπτει εἰς τὰς ἐκτάκτους αὐτάς κρατήσεις ἐκ τῶν κερδῶν. Ινα χρηματοδοτηθοῦνται αἱ περιτέρω ναυπηγησεῖς. Ὑπελογίζετο, δηλαδὴ, ἡ απόδοσις τῶν πρώτων ναυπηγηθέντων σκαφῶν, τῶν τάκερες ίδια, διὰ νὰ πληρωθοῦν αἱ δόσεις τῶν ἐν συνεχείᾳ παραγγελθέντων.

Τῷρα ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυπηγήσεων θὰ χρειασθῇ καὶ ἄλλας πιστώσεις, τὰς ὅποιας ἀμφιβολούνται εἶναι, ἀν εὐχερῶς θὰ παράσχῃ ἡ ἀγγλικὴ χρηματαγορά, δεδομένων τῶν περαιτέρω περιορισμῶν, ποὺ προβλέπεται νὰ ἐπιβάλῃ ἡ Κυβέρνησις, ινα ἀποφύγῃ τὸν πληθωρισμόν.

Πολλοὶ ἡ "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ ἀμεσώτατα θίγονται διὰ τὰς Ἀγγλικὰς Ἐταιρίας τῶν ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω μέτρων. Τρέφεται, δημοσί, ἡ ἐπὶ τῆς μῆτ τελικῆς ἐφαρμογῆς του, ἀν ἐν τῷ μεταξύ ἡ Ἐργατικὴ Κυβέρνησις ἀποσυρθῇ τῆς ἀρχῆς.

Οἱ ναυτικοί μας

Κύριε Διευθυντά,

Δίκαια, ἵσως, τὰ παράπονα τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ πολλὰ κακῶν κείμενα εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Δὲν ἱκουστα δημοσί καὶ κανένα ἀπὸ αὐτούς νὰ ἐκφράζῃ τὴν ικανοποίησιν του, διότι διαπιστοῦται, ὅτι ὅλα δὲν τὰ ἐκάλασσαν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτιλίαν, ὅτι διατηρεῖται ἀκόμη ἡ καλὴ παράδοσις καὶ ὅτι φιλοτίμως ἐργάζονται ἐπὶ τῶν πλοίων οἱ "Ελλήνες ναυτικοί.

Λόγος τῆς ιδιότητός μου, ως ἀρχιμηχανικοῦ, μοῦ δίδεται καθημερινῶς ἡ εύκαιρια νὰ ἐπισκέπτωμαι τὰ Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὰ καὶ νὰ διαπιστώνω τὴν ἀρίστην συντήρησιν των, τὴν συντελουμένην καλὴν ἐπ' αὐτῶν ἐργασίαν. Ομολογῶ, ὅτι κατὰ μέγα ποσοστόν δοῖ οἱ ναυτικοί μας ἐκτελοῦν τὰ καθήκοντα των μὲ αφοσίωσιν, ιδιαίτερα δὲ οἱ μηχανικοί, μὲ τοὺς ὅποιους, κυρίως, ἔρχομαι εἰς ἐπαφήν. "Εχω υπὸ ὄψιν μου γεγονότα πολλὰ νὰ ἀναφέρω, ἀπὸ τὰ δόπια ἀποδεικνύονται αἱ πολύτιμοι ὑπηρεσίαι ποὺ προσφέρουν οἱ "Ελλήνες μηχανικοί εἰς τὰ πλοῖα. Η σύγκρισις μὲ τοὺς ζένους συναδέλφους των, απὸ τῆς πλευρᾶς τούλαχιστον τῆς ἀφοσίωσεως εἰς τὸ καθῆκον, εἰναι ἀναμφισβήτως ὑπὲρ τῶν συμπατριωτῶν μας. Ἐκεῖνο ποὺ κυρίως διακρίνει τοὺς μηχανικούς μας δὲν εἴναι μόνον ἡ δεξιοτεχνία. Είναι, κυρίως, ἡ ταχεία ἀντίληψις καὶ ἡ συνάσθισης τοῦ καθηκούτος.

Τὴν Ἑλλειψιν συχνὰ τῆς Βαθυτέρας γνώσεως τὴν ἀναπληροῦν μὲ τὴν θέλησιν νὰ μάθουν καὶ μὲ τὴν εὔκολιαν, ποὺ ἀντιλαμβάνονται κάθε τι σχετικὸν μὲ τὰ νεώτερα συστήματα ἀτμοπαραγωγῆς καὶ κινήσεως τῶν μηχανιών.

Τὰ μηχανοστάσια τῶν περισσοτέρων «λίμπερτς» καὶ τινῶν καλῶν προπολεμικῶν σκαφῶν μας μαρτυροῦν πόσον φροντίζουν οἱ μηχανικοί

Telegram: «THYMARI»

Telephone: Pk. 4780

M. G. MALLIARIS

SHIPCHANDLER & MARINE CONTRACTOR.

(Est. 1942)

6, ROYD STREET.

REAR BLOCK.

CALCUTTA

μας διὰ τὴν συντήρησιν, τὴν καλὴν καὶ οἰκονομικὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν.

Ο μεγαλύτερος, δημως, ἔπαινος, ἡ τιμὴ διὰ τὸν "Ελληνια μηχανικόν, ἔγκειται εἰς τὴν παραδόσην καὶ τὸν χειρισμὸν τῶν ἐπτὰ στροβίλο—ηλεκτρικῶν τάκερες. Πόσους δισταγμούς καὶ πόσας μεμψιμοτέρας δὲν πούσα δταν ἐπρόκειτο νὰ τὰ παραλόδουμεν! Προσελήφθησαν Ἀμερικανοὶ μηχανικοί. Υπελόγιζαν οἱ ἐφοπλισταὶ τὰ περιττά ἔχοντα. Πολλοὶ ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας προεβλεπαν καὶ τὴν ἀχρήστευσιν ἀκόμη τῶν μηχανῶν. Αἱ υπερβολαὶ είναι τῆς φύλης μας, δυστυχών, γνώρισμα....

Αποτέλεσμα: Μετὰ τὸ πρώτον ταξίδιον οἱ ξένοι μηχανικοί ήσαν περιττοί. Απελύθησαν. Οι ίδιοι μας ἀνέλασσον μὲ θάρρος καὶ μὲ πεποίθησιν τὰ μηχανοστάσια. "Εγιναν ἡλεκτρομηχανικοί, ἔμαθαν τὰ πάντα πεπλισταὶ τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τῶρα — νὰ μὴ τοὺς ματιάσωμε — οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν μερικούς καρά, ἀλλὰ καὶ μὲ ὑπερφάνειαν, ὅπως μοῦ ἐδόθη ἡ εύκαιρια νὰ διαπιστώσω, ἀναφέρουν τὸ γεγονός, ὅτι μέχρι τούδε σποραδικαὶ τινες μόνον καὶ συχνὰ ἀναπόφευκτοι μικροζημάται ἐστημειώθησαν.

Ἄλλα τὶ θὰ ἐπρεπε νὰ μᾶς πούν οἱ ἐφοπλισταὶ γιὰ τὴν καταπληκτικὴν ταχινήτα, μὲ τὴν ὅποιαν οἱ ναυτικοί μας ἔμαθαν τὸν χειρισμὸν τῶν πετρελαιοφόρων;

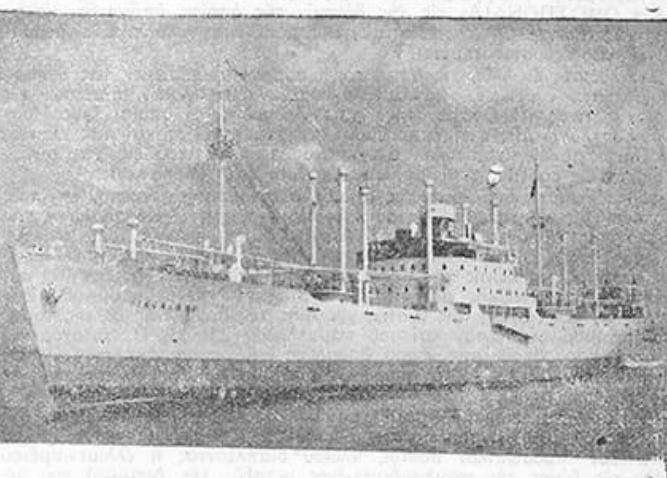
Πεντήκοντα περίπου τάκερες είναι τώρα ἐπανδρωμένα μὲ "Ελλήνας. Τρία χρόνια ἔχεισθησαν διὰ νὰ ιδωμεν τὴν κρατούσαν ἀντίληψιν αὐτῆν, ητίς καὶ προσεπικυρώνει τὴν κρατούσαν ἀντίληψιν, ὅτι οἱ "Ελλήνες ναυτικοί είναι ἀπὸ τοὺς καλύτερους τοῦ Κόσμου. Η ἐπιστολή μου αυτῇ τὴν ἀλήθειαν θέλει νὰ διακρύξῃ. Είναι δι' ἐμὲ μία υποχρέωσις.

Εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ, Ἀπρίλιος 1951

"Ολως ὑμέτερος

Ν. Γ.

ΣΗΜ: «NAYTIKON XRONIKON». — Ο ἐπιστολογράφος μας ἐπαναλαμβάνει σσα αἱ στήλαι αὐταὶ συχνὰ είχον εὐχαρίστως διαπιστώσει.



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

ΟΙ ΠΛΟΕΣ ΕΙΣ ΚΟΡΕΑΝ

Την 25ην τρέχ. υπεγράφη ή κάτισθι Συλλογική Σύμβασις μεταξύ τής «Ενώσεως Έλληνων Εφοριατών» και των νουτεραγατικών οργανώσεων, άφορόσα την ποροχή εκτάκτου άμοιδης εις τα πληρώματα των πλοιούς των έκτελουντων πλόας εις Κορέαν και ειδικής αποζημιώσεως εν περιπτώσει άτυχημάτος έκ πολεμικῆς αιτίας εις τάς επικινδύνους ταύτος ζώνας.

Τὸ κείμενον τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως:

Ἐν Ἀθήναις σήμερον τὴν 25ην Ἀπριλίου 1951 οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι, ἀφ ἐνὸς μὲν ὁ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ**, ἔκπρωτωπων νομίμων ἐν προκειμένῳ τὴν ἐνταῦθα ἔδρευσαν ἀνεγνωρισμένην ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν «Εικασίς Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» καὶ εἰδικῶς ἔσουσιο δημόνεος.

Α' έτέρου οι: 1) ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, 2) Θεόδωρος ΚΟΝΤΟΣ Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, 3) ΗΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ, Πρόεδρος Συλλόγου Ραδιοτηλεγραφητών Εμπορικού Ναυτικού, 4) ΠΟΘΟΣ ΚΑΛΑΠΟΘΑΚΗΣ, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Μηχανικών Εστερεικής Καύσιμων, 5) ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, 6) ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Θερμαστών Θαλάσσης «Ο Στέφενσον», 7) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ, Πρόεδρος της Πανελλήνιου Ένωσεως Ναυτομαγειρών Εμπορικού Ναυτικού «Ο Αγιος Σπυρίδων», 8) ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΚΟΥΛΗΣ, Πρόεδρος Πανελλήνιου Ένωσεως Θαλαμητόλων, Και 9) ΜΑΝΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ, Γενικός Γραμματεύς Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας, έκπρωση πουντές νομίμως είναι προκειμένων τας ανωτέρω αναφερομένων κλαδικάς Όργανωσης και την εν Πειραιεί εδρεύουσαν ανεγνωρισμένην έπαγγελματικήν Οργάνωσιν «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ» εις την δύναμιν της όποιας ύπαγονται καταστατικώς άπαντα τα ανωτέρω ανεγνωρισμένα έπαγγελματικά σωματεία και ειδικώς έξουσιοδοτημένοι.

Συνελθόντες ἐν Ἀθήναις ὅπως κοινὴ συμφωνία δρίσωμεν τὰς εἰδικὰς ἀμοιβὰς τῶν ναυτικῶν, τῶν ναυτολογουμένων ἐπὶ πλοίων, πλεόντων εἰς περιοχάς τινας τῶν υἱάτων τῆς Ἀτωνατολῆς, αἱ ὅποιαι ἐμφανίζουν κινδύνους λόγῳ τῆς ἐκεί ἐμπολέμουν καταστάσεως, ᾧ καὶ τὰς εἰδικὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὰς αὐτὰς περιοχὰς ἐκ πολεμικῆς αἰτίας, συμφωνοῦμεν ἐπὶ τῶν κάτωθι:

1. Παρέχεται ειδική ἔκτακτος ἀμοιβὴ ἀνερχομένη εἰς ἑκατὸν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν (100 %), τοῦ μισθοῦ τοῦ καθορίζομενού ἐν τῷ Κεφαλαίῳ Α τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 3ης Μαρτίου ἐ. ἐις τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τό κατώτερον προσωπικὸν παντὸν πλοίου διαπλέοντος ἡ Ἑλληνικοῦ σμένου ἐντὸς τῆς ζώνης τῆς περιλαμβανομένης μεταξύ: (ἐκ Δυσμῶν καὶ Βορρᾶ), τῆς Κινεζικῆς ἀκτῆς, (ἔξι Ἀνατολικῶν) τοῦ μεσημβρινοῦ 124ο Α.Μ. καὶ (εἴς Νότου) τῆς ωντῆς γραμμῆς τῆς ἀρχομένης ἐκ τῆς τομῆς τοῦ μεσημβρινοῦ τούτου καὶ τοῦ παραλλήλου 24ο Β. Π., διερχομένης ἐκ τοῦ νοτίου ἄκρου τῆς νήσου Φορμόλζης καὶ ἕκειθεν ἀπόληγουσῆς εἰς τὴν κινεζικήν ἀκτήν εἰς τὸ σημεῖον τομῆς αὐτῆς καὶ τοῦ παραλλήλου 23ο Β. Π., (Βορείων τοῦ Χόγκ Κόγκ μη συμπεισθανομένου).

2. Παρέχεται ειδική έκτακτος άμωμοή ανερχόμενη είς διακοσία έπι τοις έκατον 200 %), του ως άνω μισθού είς τούς άξιωματικούς και τό κατωτέρων προσωπικού παντός πλοίου διαπλέοντος ή Ελλιμενισμένου έντος της ζώνης της περιολιμνίδανομένης μεταξύ: (έκ Δυσμῶν) τοῦ μεσημβρίου 1240 Α.Μ. (έκ Νότου), της νοτιῆς γραμμῆς τῆς άρχομένης έκ τῆς τομῆς τοῦ μεσημβρίου τούτου καὶ τοῦ παραλλήλου 330 Β.Π. ἀκόλουθουσης τὸν παραλλήλον τούτου πρὸς Ἀνατολάς μέχρι τῆς τομῆς αὐτοῦ μὲ τὸν μεσημβρίνον 1270 Α.Μ., ἐκείθεν στρεφόμενης πρὸς βορειοανατολικά μέχρι τῆς τομῆς του παραλλήλου 350 Β.Π. καὶ του μεσημβρίουν 1310 Α.Μ. καὶ ἐκείδεν κατά μῆκος τοῦ μεσημβρίου τούτου πρὸς Βορρᾶν μέχρι τῆς ἀκτῆς, (δυτικῶς του Βλαδιβοστόκ, μὴ συμπειλαπλανίδανομένου).

3. Αἱ ὡς ἄνω ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ παρέχονται κατ' ἀνάλογίαν τῶν ἡμερῶν καθ' ἃς τὸ πλοῖον εὑρίσκεται ἐντὸς τῶν περιοχῶν τούτων, πάντως, οἵμως, δὲν δύνανται νὰ εἶνε κατώτεραι τῶν ἀνάλογουσών εἰς χρονικόν διάσπασμα 15 ἡμέρων.

4. Αἱ ὡς ἀνά ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ παρέχονται ἀσχέτως παγτὸς ἄλλου ἐπίδοματος προβληπούμενου ὑπὸ τῆς οὐκείας Συλλογικῆς Συμβάσεως, οἷον πτερελαϊσθρών πλοίων κλπ., οὐδὲμις δὲ περιπτώσει λαμβάνονται ὑπὸ δύνης διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν ἀπόζημωσεων κατὰ τὰς διατάξεις: α) Τῶν νόμων «περὶ εὐθύνης πρὸς ἀπόζημιστιν τῶν ἐξ ἀτυχήματος ἐν τῇ ἔργαστῃ παθῶντις ἐργάστων καὶ υπαλλήλων». β) Τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, γ) Τοῦ Νόμου 4004 «περὶ κυρώσεως καὶ τροποποίησεως τοῦ Ν. Δ. 24(9)1925 περὶ κυρώσεως τοῦ ἐν Γενεύῃ ὑπόγραφέντος σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως ἀπόζημωσεως λόγῳ ἀνεργίας εἰς περίπτωσιν ἀπωλείας πλοίου ἐν ναυαγίῳ». Καὶ δ) Παντὸς ἄλλου ειδικοῦ νόμου περὶ ὀφειλομένων μισθῶν ἢ ἀπόζημωσεων.

5. Οι πλοιοκτήται πλοίων, τα οποία διαπλέουν ή έλλιμενίζονται έντος της τών ως άνω διαγραφομένων ζωών ύποχρεούνται έντι περιπόλωσι ή αποτυχήματος τών μελών του πληρώματος των έκ πολεμικής αιτίας, έπενεγκόντως βάσαντον ή διλκήν διαρκή ανικανότητα είς αύτάς, δητώς καταβάλωσιν εις τους ινδιμούς δικαιούχους πλέον των κατά τάξ έκστασης περι Α.Ο.Κ.Π. Ισχυούσας διατάξεις προβλεπομένων απόκλιμασεων και τάξης έφ. απάρι ποσά: 1) Δι' έκστασον άξιωματικὸν Λίρας Αγγγλίας έξαστος (£ 600.00). 2) Δι' έκστασον μέλος τού λοιπού πληρώματος Λίρας Αγγλίας τετρακοσίας πεντακοσία (£ 150.00).

πλοίας Ηγετικής τετραθυΐας πεντηκόντα (Σ 450.0.0.).
6. "Εναρξίς ισχύους τής παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως όριζεται:
α) Οσον αφορά την παροχήν των έν παραγράφοις 1 και 2 έκτακτων
άμοιδων ή στη Μαρτίου 1951. β) δύον αφορά την έφαρμογή τής παρα-
γράφου 5 ή 5η Μαρτίου 1951.

γράφουσι ή όχι την μαρτυρίου 1931.

Η διάρκεια της παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως διέρχεται διά περιόδου 30 ημερών από σήμερον παρατείνεται διὲ αὐτομάτως μετά τὴν λήξιν της προθεσμίας ταύτης, διὰ χρονικάς περιόδους 30 ημερών, ἐκτὸς ἐξ καταγγελθῆ παρ' ἑνὸς τῶν συμβαλλομένων μερῶν ἐπτά ημέρας πρὸ τῆς λήξεως οἰσαδήποτε τριακονθήμερου περιόδου.

Η παρούσα Συλλογική Σύμβασις συνετάγει εἰς τριπλούν, ἐξ ὧν ἀνά
Ἐν ἀντίτυπον Ἐλαδῶν τὰ συμβαλλόμενα μέρη, τὸ δὲ τρίτον θέλει κατα-
τεθῆ παρὰ τῷ Ὑπουργείῳ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὑπογράφεται δὲ ὡς
ἔτεται:

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

ΠΕΡΙ ΣΧΟΛΩΝ Ο ΛΟΓΟΣ

ΤΟῦ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Α. ΚΟΤΡΟΖΟΥ

Εις τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Απριλίου διεβάσαμε ἔνα σχόλιον ύπό τὸν τίτλον «Καὶ πάλιν αἱ Σχολαῖ», τὸ ὅποιον πολὺ ὄρθως ἀναφέρεται εἰς τὴν μόρφωσιν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. καὶ εἰδικῶν τῶν μηχανικῶν, οἱ ὅποιοι, ὡς γνωστοί, μὲ τὴν σημειωνὴν ἀλμάτῳ ἐξελιξιν τὸν συστημάτων πρωτεεών, ἔχουν ἐπωμισθῆ τεράστια βάρον καὶ εὐθύνας.

Είνε κοινών μυστικὸν καὶ ἡλίου φαιεινότερον, διὶ αἱ διάφοροι σχολαῖ
ἔχουν κατασθή ἐμπορικὰ ἐπίχειρσεις — καὶ ἐμπορικὰ ἐπίχειρσεις
προσδοκόφοροι — μεὶ ιδιόκτητα κτίρια καὶ τὰ λοιπά συμπαρομάρτυντα.
Εἰς ἄλλας έξ αὐτῶν φοιτοῦντας ἐκπαντάδες ὀλόκληροι μαθητῶν καὶ εἰς
ἄλλας πάλιν ὁ ἀριθμὸς τῶν φοιτώντων ὑπερβαίνει ἀκόμη καὶ τοὺς χι-
λίους.

Όταν μετ' ολίγουν δια ληπή το τρέχον σχολικόν ετος και θ αρχισθή διά τῶν μεμεριδῶν και ἀλλων προπαγανθιστικῶν μέσων πρόσκλησις νέων μαθητῶν διά τὰς Σχολας τῶν Μηχανικῶν, θά ίδωμεν και πάλι το θλιβερόν θέαμα τῶν προκρύπεων πού θά λέγουν: «Σχολὴ Μηχανικῶν.... Προκρύπουσσιν διαγωνισμὸν διά τὴν Εἰσαγωγὴν 800 μαθητῶν, μὲ προσόντα απόλυτηριον ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ κλπ.». Και οι νεοί, δραματιζόμενοι ένα μαστρόν μέλλον μηχανικού του Ε. Ν., θά τρέξουν να γραφουν εἰς τὰς διασφόρους αὐτάς σχολας ἀθρώας, ἀφού διοι γνωρίουσαν γράμματα τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου και δι' άλιος, συνεπώς, θά είνε εύκολος η εισαγωγὴ και η φοίτησις των.

Και παρουσιάζεται τό θλιβερόν θέαμα των νέων αυτών — οι όποιοι, άλλως τε, δεν πάσσουν εκ τίποτε — νά έξερχονται τών σχολών κατά έκαπτοντάδας, τελείως ἀκάταρτοι και γραμματικώς και τεχνικώς, διά γ' ἀποτελέσουν εἰς τὸ μέλλον τὸ Σώμα τῶν Ἑλλήνων Μηχανικῶν, που ωρίθα διευθύνη αύριον τὰ πλοιά του Ἐπορικού Ναυτικού μὲ τὴν σημερινήν, ωρίθα ελεχθή, εξείτιν.

Και δύστοιχο τρικαρυοπόδιον τείχος τὸ Καράτος τὶ ἔκυριν;

Και ενωπιόν της καταστάσεως ταυτής το Κράτος τί εκάμε;
Ούθεμια κρατική πρόγραμμα έλαμβανόταν κατά το παρελθόν διά την κα-
τάρτισην στελεχών του Έμπορικου Ναυτικού και μόλις πέρσιν ελήφθη-
σαν μερικά μέτρα, βασισθέντα επί της έκθεσεως τής πρός τούτο συστα-
θείσης παρά του Υ.Ε.Ν., ειδικής Επιτροπής, πητίς και υπέρειδες λύσεις
οριζικάς, τόσον διά νά τεθῇ φραγμός εἰς τὴν ἀδρόαν χορήγησιν διπλω-
μάτων, δύσον και διά νά ἐπιτευχθῇ ἡ πλήρης και ἀρτιωτέρα κατάρτισις
τῶν μηχανικῶν τοῦ μέλλοντος.

Ημείς, ως «Ενωσις τῶν Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν.» είχομεν ἐπανειλημένων ὑπόδειξης, τι πρέπει νὰ γίνη ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Τὸ Κράτος ἰδρυσεν μίαν Σχολὴν Πλοιάρχων Ε. Ν. καὶ παρεγνώρισε τὸν ἐπι σπουδαιότερον παράγοντα τῆς συντρόφεως, κινήσεως καὶ ἔκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, παρεγνώρισε τὸν μηχανικόν. Πώς καὶ διατὶ αὐτὴ η μεταχειρίσις διὰ τῶν μηχανικῶν; Αὐτὸς εἶνε ἡνὶ ἀττίμα, που ἐμβάλλει εἰς Θίλιεράς της τοὺς ήματα καὶ ποὺ οἱ ἐφοπλισταὶ ζῶτα πρέπει νὰ τὰ ἔρευνησουν. Διότι ἔξ ίσου ήτο αναγκαῖον, μὲ τὴν ἰδρυσιν τῆς Σχολῆς Πλοιάρχων Ε. Ν. νὰ ἴδρυθη καὶ ὁμοία κρατικὴ Σχολὴ Μηχανικῶν Ε. Ν., μετὰ τὰ αὐτά, ως καὶ εἰς τοὺς δοκίμους πλοιάρχους προσόντα. Τούτο, ὥστε δὲν ἔγινε.

Και διερωτώμεθα: Ποιοι ἐκίνησαν ἐκ τοῦ ἀφανοῦς καὶ ἐκ τῶν παρασκηνίων τὰ νῆματα, ὅπει σύτε καύ νά γίνη λόγος περὶ ιδρύσεως κρατικής Σχολής Μηχανικῶν; Ποιοί ήσαν ἐκεῖνοι ποὺ είχον συμβέρουν νά κρατούν τὴν μόρφωσιν τῶν μηχανικῶν τοῦ E. N. εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῶν γραμματικῶν γνώσεων τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου;

Τὸ περίφημον τμῆμα ἐκπαιδεύσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., εἰς τὴν ἀρμόδιοττην
οὐ διόπου ὑπάγεται ἡ σύνταξις Νόμων καὶ Διατάγμάτων διὰ τὴν πλή-
ρην καὶ τελείων μόρφωσιν ὅλων τῶν στελεχών τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας,
τί ἐπράξεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου; Τι ἐπράξει τὸ τμῆμα ἐκπαιδεύ-
σεως, ποὺ ὑπότιθεται, ὅτι μεριμνᾷ καὶ ἐνδισφέρεται διὰ τὸν τομέα, δι-
ὸν συνεισθῆται; Τί ἐπράξει διὰ τὴν ἀρτιώτεραν τεχνικήν μόρφωσιν τῶν
μηχανικῶν; Εχει, ἄρα γε, προσέξει, ἔχει παρακολουθήσει τὴν ἔξιετην,
τὴν ἀλματῶδην πρόδοσον τῶν φορητῶν πλοίων εἰς τὸν τομέα τὸν τεχνι-
κόν, εἰς τὸν τομέα τῶν μηχανῶν; Ἀλλὰ καὶ ἀν υποτεθῆ, ὅτι ἔχει ἐνδισ-
φέρθη ἐπ' αὐτού, τί εἰνε δυνατόν να γνωρίζει, ἐφόσον τὸ Υ.Ε.Ν. στερεί-
ται παντελῶς τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν; Εἰς ποιὸν Κράτος τοῦ κόσμου ὑ-
πουρεύειν Ἐμπορικής Ναυτιλίας δεν ἔχει τεχνικούς συμβούλους μηχα-
νικούς, ἀρμόδιους καὶ καταλήλους να ἔχουν ἔγκυρον γνώμην ἐφ' ὅλων
τῶν τεχνικῶν ζητημάτων τῶν πλοίων;

Εις τὸν τόπον μας τὰ τεχνικά ζητήματα ρυθμίζονται ἐρήμην τῶν εἰδικῶν καὶ ὑπὸ ἀνειδίκευτων ἀξιωματικῶν τοῦ Υ.Ε.Ν., οἱ δόποι, αἱ ἄχιξ, οἱ ποντικοὶ, τὴν γύναμην, ὅτι γιγαρίσουν τὰ πάντα. Τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ποιεῖται οἱ ἀξιωματικοὶ του, εἴτε πλοίαρχοι εἰνε, εἴτε μηχανικοί, παραγωγοίζονται συστηματικῶς. Θλιβερά, πράγματι, διά την Ἐμπορικὴν μας Ναυτιλίαν εἴκον.

Τὸ ζῆτημα τῆς καταρτίσεως ἰκανῶν καὶ μορφωμένων ὀξιώματικῶν τῆς μηχανῆς, οἱ ὅποιοι θὰ προσφαρμόζωνται εὐδόλως μὲ τὴν σημερινὴν πρόσθοδον τῆς μηχανικῆς ἐπιστήμης, πρέπει ν' ἀπασχολήσῃ σοφάρα τὸ Ε.Ν. Είναι ἀνάγκη ἐπιτακτική νά ίδρυθη κρατική Σχολή Μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν., εἰς τὴν ὅποιαν οἱ μέλλοντες μηχανικοὶ νά μορφώνωνται συγχρονισμένα, νά ἔργαζονται εἰς κρατικά γρεγοτάσια και να κανουν συντάκτη επικαπειτικά ταξιδία, διὰ νά υπεύθουν εἰς τὰ μαστικά τῆς τέχνης μας. Ἐκείνο, δύμως, ποὺ πρέπει πρῶτ' ἀπ' ὅλα νά γίνη, είναι να ληφθούν μέτρα, ώστε αἱ διάφοροι σχολαῖ νά παύσουν νά ξεφουρνίζουν μηχανικοὶ διὰ τὸ Ε.Ν.

Η "Ενωσις Μηχανικών μέθιψιν παρακολουθεῖ τὴν κατάστασιν αὐτῆν. Καὶ μὴ εύρισκουσα ἀλλην διέξοδον διὰ τὴν ἐξύψωσιν τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιτέρευτον τῶν μηχανικῶν ἀπεφάσισε καὶ ιδρυσεν Ιδίαν Σχολὴν Μηχανικινῶν, μὲ ἀπαιτούμενα διὰ τοὺς μαθήτας τῶν γραμματικῶν προσόντα καπά πολὺ ἀνώτερα τῶν ζητουμένων παρὰ τῶν ὄλλων σχολῶν. Η Σχολὴ αὕτη ἀναγνωρισθεῖσα ὑπὸ τοῦ Υ.Ε.Ν. εὑρίσκεται ἡδη εἰς τὸ δεύτερον έτος της, λειτουργούσα μὲ 68 μόνον μαθητὰς καὶ διὰ τὰς τρεῖς τάξεις. Τὸ συμβούλιον τῆς Σχολῆς ἔδωσεν εἰς αὐτὴν τὴν ἐπωνυμίαν "Ανωμέρα Σχολὴ Μηχανικῶν Ἐμπορικού Ναυτικοῦ", ὀρθότατα δέ, διότι τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἀνώτερα γραμματικά προσόντα τῶν μαθητῶν καὶ τὰ ἐν αὐτῇ διδασκόμενα μαθήταστα, σύν τη διδαχῇ ἀπὸ τῆς Α'. τάξεως τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, καθιστούν τὴν σχολὴν ταυτην πράγματι ἀνωτέραν. Έτεν τούτοις, τὸ Ἐκπαιδευτικὸν Συσθεύοντος τοῦ Υ.Ε.Ν.

τὸ δόποιον κατὰ ποσοστὸν ἀποτελεῖται ἀπὸ τοὺς διευθυντὰς τῶν ἄλλων νυκτερινῶν σχολῶν, διέγραψε τὴν λέξιν «άντερα» καὶ ἐνέκρινε, τελικῶς, τὸ ὑπόλοιπον μέρος τῆς ἐπωνυμίας, ὡς τίτλον τῆς σχολῆς ταῦτης.

«Ημεῖς δὲ σχολιάζουμε τὴν ἔνεργειαν ταῦτην. Ἀφήνομεν μόνον εἰς ὅσους διαβάσουν καὶ προσέδουν τὸ ἀντότερον, νὰ κρίνουν αὐτοὶ μόνοι καὶ νὰ βγάλουν τὰ σωματεῖα τῶν. Ἀρκουμέθα δὲ μόνον νὰ διαπιστώσωμεν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, πόσον ἡ κάθε εὐγένης καὶ προσδεutικὴ προστάσιον ἐνθάρρυνται εἰς τὸν τόπον μας.

Ἐπανερχόμενοι καὶ πάλιν, ἐπιμένουν διὰ πολλοστὴν φορὰν εἰς τὴν ἰδρυσιν κρατικῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ε. Ν. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας, τοὺς κυώνας αὐτοὺς ἐνδιάμεσοι τὸ ζῆτημα καὶ εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον τους νὰ ἔχουν εἰς τὸ μέλλον καταρτισμένα τεχνικά στελέχη διὰ τὰ πλοῖα τῶν, πρέπει νὰ ἀσκήσουν ὅλην τῶν τὴν ἐπιφύλαξην ἐπὶ τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς σχολῆς ταῦτης.

«Οἶοι γνοὺσιον, διὰ ὃ «Ἐλλην μηχανικός, δὲ «Ἐλλην ναυτικός ἐν γένει, εἶναι ἀσύγκριτος εἰς τὸ ἐπάγγελμα του. Καὶ τοῦτο ὁμολογεῖται γενικῶς. Οἱ «Ἐλληνες μηχανικοὶ ταξιδεύουσι σήμερον, δῆλα τὰ νεώτερα πλοῖα μὲ μικράν προγονούμενα καθοδήσην ἀπὸ τοὺς ἔξους συναδέλφους των καὶ ἀποδίδουν, ἀν διχι ἀνώτερα, τούλαχιστον ἵστα με τοὺς ἔξους ἀποτελέσματα. «Υπάρχουν, βέβαια, πολλοὶ μορφωμένοι «Ἐλληνες μηχανικοί, κάτοχοι ἔξων γλωσσῶν καὶ μὲ μεγάλην πειραν. Ἀλλὰ δὲν προκειται περὶ αὐτῶν. «Ομιλοῦμεν διὰ τὴν δόλτητα σχέδιον τῶν μηχανικῶν.

Ἐάν ίδρυθῇ ἡ Κρατικὴ Σχολὴ Μηχανικῶν, δὲν θὰ μορφώσῃ τοὺς μέλοντας μηχανικούς μόνον τεχνικῶς. Θὰ τοὺς μορφώσῃ καὶ κοινωνικῶς. Θὰ μορφώσῃ τὸ ηθος των. Διερχόμεθα περιόδους χαλεπῶν. Ὁ καθενας ἀπὸ τὸ μέγα, οἰνοῦποτε ἐπάγγελμα καὶ ἀνάκολουθη, πρέπει, παράλληλα μὲ τὴν μορφωσιν εἰς τὴν εἰδικότητά του, νὰ μορφωθῇ καὶ κοινωνικῶς καὶ ηθικῶς. Καὶ πρὸ παντὸς νὰ μορφωθῇ ὡς «Ἐλλην καὶ νὰ θέτῃ ὡς γνώμωνα τῆς σταδιοδρομίας του καὶ τῆς ζωῆς του ἀκόμη τὸ γενικὸν καλὸν καὶ τὸ συμφέρον του «Ἐθνους καὶ τῆς Πατριᾶς μας. Μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον προσδεύουν τὰ «Ἐθνη καὶ οἱ ἀνέροι κλάδοι τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας των.

Ἄτυχῶς, τὸ «Ἐλληνικὸν Κράτος, εἰδικῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν ἔχει δώσει ποτὲ τὴν ἀπαίτουμενην προσοχὴν. Δὲν τὴν προστατεύει. Τὴν μεταχειρίζεται, ὅπως μία μπρυνά μεταχειρίζεται τὴν προγονήν της. Τούτο, ἐννοεῖται, δὲν ισχύει μόνον δι' ὑμᾶς, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστας.

Κατώρθωσε τὸ Κράτος, μὲ τοὺς σοφοὺς του Μανδαρίνους τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, νὰ κάμη τὴν Ναυτιλίαν μας δύσμερα νὰ φθίνῃ. Κατώρθωσε, διὰ τῆς ἀλλοπροσάλλου διοικητικῆς καὶ οἰκονομικῆς (φορομητικῆς) πολιτικῆς του, διὰ τῶν ἀνοήτων νόμων του, νὰ κάμη τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον νὰ τραπτῇ πρὸς ἄλλας ποικίλοχρωμούς σημασίας, ἀντί της γαλανολεύκου, διὰ ν' ἀναπτύξῃ τὴν θαυμαστὴν ὄντως ἐφοπλιστικὴν δραστηριότηταν.

Πότε, τέλος, θὰ βρεθῇ διὸ νέος «Ηρακλῆς», ποὺ θ' ἀναλάβῃ τὸν τεράστιον ἀδλον νὰ θέσῃ τὰ ζητήματα τῆς «Εμπορικῆς Ναυτιλίας στὸν ίσιο δρόμο, νὰ θέσῃ τὰ θεμέλια μίας «Ἐθνικῆς πράγματι ναυτιλιακῆς πολιτικῆς; Δὲν τὸ γνωρίζουμεν. Εύχομεθα, δῆμως, δόλιοψάς νὰ συμβῇ τούτῳ συντόμως. Διότι, ἐάν ή «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία μαρανθῇ καὶ σθήσῃ, τότε μοιραίως καὶ ἡ «Αἰωνία Ελλάς» θὰ παύση νὰ ζῆ.

ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΚΟΤΡΟΖΟΣ
Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ

Φίλος συνάδελφος, ἀσφαλῶς γιὰ νὰ μὲ πειράξῃ λίγο, μοῦ κάμνει, ὅπως λέγει στὸ γράμμα του, μίαν ἐκπλῆρην:

Μὲ πληροφορεῖ διὰ ή Α. Μ. ὁ Βασιλεὺς, κατόπιν κυβερνητικῆς πράττουσας, ἀπένειμε τὸν Χρυσοῦν Σταυρὸν Γεωργίου τοῦ Α' σε ἐνα «Αμερικανὸν ἐφοπλιστήν, ἐλληνικῆς καταγωγῆς, τὸν ὄποιον εἶχα καποτε σχολιάσει γιὰ μερικὲς συγκεκριμένες πράξεις του, ὅχι εὔπειρως.

Κατ' ἀρχὴν, ευχαριστώ πολὺ τὸν ἐπιστολογράφο μου γιὰ τὴν καλὴ πληροφορία, ἀλλὰ τὸν γνωρίζως, δῆτα καμμίαν ἐκπλήξιν δὲν δοκιμάζω. «Οχι διότι θέλοντας νὰ παραστήσω τὸν σύγχρονον ρεαλιστὴν δὲν ἀποδίδω καμμία ἀξία στὰ παράσημα, ἀλλὰ ἀντίθετα, γιατὶ ἐπικρωτὸν ἀπολύτως τὴν χειρονομίαν τῆς Α. Μ.

Δὲν ἔχω καμμία ἀμφιβολία, δῆτα διακριθεῖς ὁ δύμογενης ἀξίζει ἀπόλυτα τὸν τιμῶν καὶ διακρισεων. Μοῦ τὸ βεβαιώνει μὲ τὸν κατηγορηματικῶτερον τρόπον τὸ γενικός τῆς παρασημαφορίας του. Τὶ σημασίαν ἔχει, ἀν μένουν ἀγνωστοὶ οἱ λόγοι τῆς διακρισεως του ἀπὸ τὸ πολὺ, ἀπὸ τὸ κατώτερο κοινό;

Ἀλλούσιο, ἀν κάθε τέτοια φορά, ήταν ὑποχρεωμένη, ἡ Κυβερνητικής καὶ ὁ Βασιλεὺς νὰ καλούν ἐμένα, τὸν ἀνά τους ὀκεανούς διατρίβοντα ραδιοτηλεγραφήτη τοῦ «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ νὰ ζητῶσαν τὴν σοφίη μου γνώμην!!

Ἐνα «ἄλιθεια, δῆτα πρὸ μηνὸν κατί έθιμοισεισαν ἐνυπογόραφως. Διὰ τὴν πράξιν μου αὐτὴν ἡ Κυβερνητικής καὶ τὸν ἀνά τους ὀκεανούς διατρίβοντα ραδιοτηλεγραφήτη τοῦ «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ νὰ ζητῶσαν τὴν σοφίη μου γνώμην!!

Ἐνε «ἄλιθεια, δῆτα πρὸ μηνὸν κατί έθιμοισεισαν ἐνυπογόραφως. Διὰ τὴν πράξιν μου αὐτὴν ἡ Κυβερνητικής καὶ τὸν ἀνά τους ὀκεανούς διατρίβοντα ραδιοτηλεγραφήτη τοῦ «Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ νὰ ζητῶσαν τὴν σοφίη μου γνώμην!!

«Ἄλλα νομίζω, δῆμως, δῆτα τὸ τεθὲν τότε θέμα κατί ἐνδιέφερε καὶ μένα. Δὲν τὸ ἐπαναλαμβάνω, δῆμως, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ μου νὰ μὴ μειώσω τὴν ἀπό της παρασημοφορίας ἀξίως δημιουργήθεισαν ἐντύπωσιν, ὃν καὶ ἡ ἐπακολούθησασι σιωπῇ καὶ ἡ ἐλλειψις συγκεκριμένων ἐξηγήσεων, δὲν μοῦ ἐξηγήσιε τὰς ἀμφιβολίας, ὡστε νὰ προχωρήσω εἰς τὴν αἵτησιν τῆς συγγνώμης.

Καμμίαν ἐκπλήξιν, συνεπῶς, δὲν μοῦ φέρει τὸ συναδέλφικὸν γράμμα. «Ἀπορίες, δῆμως. Καὶ μάλιστα πολλές καὶ μεγάλες. «Ἐπιμῆθη ἀξίως ὁ Αμερικανὸς δημογενής ἐφοπλιστής. «Ἄλλα οἱ δικοί μας;

Μήπως, πρὸ μᾶς τέτοιας διακρίσεως, θὰ ἐπρεπε νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ νὰ τιμηθοῦν καὶ νὰ ἐπαινεθοῦν καὶ νὰ ἐπιτραβεθοῦν διὰ μᾶς πανεθνικής εὐγνωμοσύνης, οερικοὶ ἄλλοι ἐπιτελεῖς τῆς θέματος μας οἰκονομίας; «Ἐπαναλαμβάνω. Δὲν ξέρω, τὶ προσέφερεν ὁ πέρσαν τὸν ὀκεανὸν ὁμογενῆς ἐφοπλιστής. «Ἄλλα ξέρω, ξέρω πολὺ καλά, ξέρουμε δῆλοι μας πολὺ καλά, τὶ προσέφεραν, τὶ προσφέρουν καὶ τὶ θὰ προσφέρουν στὸ διηνεκές οι «Ἐλληνες συναδέλφοι μας.

Τὶ μᾶς ἀπομένει ζωτικὸ μετὰ τὸν τελευταῖο πόλεμο; Ποιὰ ἀκτίνα θέματος οἰκονομίας μᾶς ἔμεινε μετὰ τὸν πόλεμο; Τὶ εἰναι ἐκείνο, ὅπου μετὰ τὸν πόλεμο κατορθώνει νὰ μᾶς σώσῃ ἀπὸ τὴν οἰκονομική κατάρρευσι; «Ἡ σταφίδα; Τὰ καπνοὺς μας; Τὰ μετάλλευματα; Τὰ βιομηχανικὰ τὸν τόπον προϊόντα; Οἱ τάπτητες; Τὰ μάρμαρα; Τὸ λάδι μας καὶ τὰ σύκα μας;

«Όλα αὐτὰ πέρασαν στὸ παρελθόν, ἀκολουθούμενα καὶ ἀπὸ αὐτὰ τὰ ἐμβάσματα τῶν ἀποδήμων, καὶ ἀπὸ αὐτὸν τὸν φίνοντα τουρισμόν. «Ἄλλα μένει ἡ θάλασσα καὶ ἡ ἑσαΐρετική μας ναυτική ἐπίδοσις. Γιὰ νὰ ἀξιοποιηθοῦν, δῆμως, αὐτὰ χρειάσθηκε ἡ καταπληκτικὴ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότητα πρὸ τῆς ὁποίας πρέπει νὰ ἀποκαλυπτώμενα. «Ἡ σημερινή μας Ναυτιλία, ἀσύγκριτος εἶναι σὲ σύγκριση, ἀλλὰ κυρίως σὲ ποιότητα, ἀπὸ τὴν προπολεμική. Λέγοντας δέ ναυτιλία μας συμπεριλαμβάνω καθε πλεούμενο, πολὺ ἀνήκει σὲ «Ἐλληνα, ἀλλὰ κυρίως ποὺ περικλείει «Ἐλληνας. Καὶ τὰ «Ἐλληνικά καὶ τὰ Παναματικά καὶ τὰ Χονδουράς καὶ τὰ Λιβεριανά.

«Ἐφόσον ἀπὸ σκρη σ' ἀκρη ἐκεὶ μέσα εἴναι ἡ ἐλληνικὴ ψυχὴ καὶ τὸ ἐλληνικὸ αἷμα, ἐφόσον ἀπὸ ἐκεὶ μέσα πηγάζει τὸ χρυσάφι καὶ τὸ συνάλλαγμα καὶ ἀδιάκοπα κατευθύνεται πρὸ την Πατρίδα, τίποτε δὲν μ' ἐμποδίζει νὰ τὰ περιλάβω μὲ τὸ γενικὸ δυνατό: «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, «Ἐλληνικὴ Βαταρία.

Αὐτὴ τὴ στιγμὴ τὸ τεράστιο τούτο δημιουργήματα κατέρριψε τοῦ προπολεμικού διαδοχέαν τηναστίας. Αὐτὴ τὴ στιγμὴ τὸ ἀσύλληπτα μεγαλεσίδες κατόρθωμα κατατυγάζει δῆλους τοὺς ὀκεανούς καὶ δῆλα τὰ λιμάνια τῆς Οἰκουμένης.

Τριάντα καὶ ἀκόμα χιλιάδες «Ἐλληνης ναυτικοί, τριάντα καὶ ἀκόμα χιλιάδες ἐλληνικές οἰκογένειες ἔξασφαλίζουν τοὺς πόρους τους. «Ἄλλα δὲν είναι τούτο μόνο. Τὸ συνάλλαγμα καὶ τὸ χρυσάφι, ποὺ φθανει στὸ Βοάνο μας, γνωστό εἴναι ποιές ἄλλες εὐλογίες ἔξασφαλίζει καὶ πόσα ἄλλα εὐεργετήματα καρίζει.

Τὸ κατόρθωμα τούτο, σύτε τυχαίο εἴναι, οὔτε, εύτυχως, πρόσκαιρο.

Εἶναι προϊόν τηναστής Ικανότητος, δενυνάουσα ἐργασίας καὶ σκληρῶν ἀγώνων, ἀλλὰ κυρίως λίαν ἐπικινδύνων ἐπιδόσεων, δημάδος πατιδιών τῆς Ελλάδος :

Τῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

«Ἡ ιστορία αὐτῆς φεύ, εἴναι γνωστή μόνο μεταδύ μας. Μεταξὺ μόνον τῶν ναυτιλούμενων. «Ἐξ απὸ ὑμᾶς, κανεὶς κρατικὸς οἰκονομοδόγος, κανεὶς ἐντελεμένος ἐπίσημος, ἡ ἀνεπίσημος, δὲν ἀδραεῖ ὡς τὴ στιγμὴ τὰ μεγαλώνα νὰ δισταληθῆται τὸν ἀδύο τους καὶ σὲ συνέχεια νὰ προκαλέσῃ τὴν πανεθνική πρὸς αὐτοὺς εὐγνωμοσύνη. Κανεὶς δὲν καταδέχθηκε νὰ προκαλέσῃ τὸν πανεθνικό σάλο στὸν σήμερον τοῦ ἔργου τους, σάλον ποὺ θὰ ἔφερε τὴν κυβερνητικὴν ἀφύπνισην καὶ τὴν κυβερνητικὴν εἰσίγησην γιὰ τὴν ἐπιβαλλούμενην ἀπὸ τὴν — διὰ τῆς Α. Μ. — ἀναγνώρισην καὶ ἐπιδρούσειν.

«Ἀναγνωρίζεται τὸ ἔργον του «Αμερικανοῦ ἐφοπλιστοῦ, ἐλληνικῆς καταγωγῆς. «Ἄλλα τὸ ἔργον τῶν Κουλουκουντήδων, τῶν ουσίαστικῶν δημιουργῶν τῆς νεωτέρας ναυτικῆς μας ιστορίας; «Ἄλλα τὸ καταπληκτικὸν ἔργον τῶν Γουλανδρήδων; «Ἄλλα ὁ θευκώτατος ἀδλος τοῦ Καλλιμαντούλου μὲ τὴν «Ἐλληνική του»; «Άλλα τὸ ἐκπληκτικὸν φαινόμενον τοῦ Λιβανού; Τὸ μεσουράνημα του Νιάρχου, τοῦ Χανδρῆ, τῶν ἀδελφῶν Λάθοντας.

Πολὺς εἴναι διά τιμος κατάλογος ποὺ χρήζει μνείας. Τούτων δὲ δλων ἀγνοούμενων καὶ προτιμωμένων, ἀσφαλῶς, ἀξίου, ἀλλὰ λίαν ἀγνώστου ἀλλου, μοιραίων αὐθόπους τοῦ λαοῦ συχναστοῖς οἱ ἀπορίες. Σὲ μᾶς, τοὺς κοινοὺς ἀνθρώπους τοῦ λαοῦ συχναστοῖς οἱ σχηματιζοῦνται οἱ ἀπορίες.

«Ο Θεανθρωπός, διὰ τῆς παραδολῆς τοῦ Α' Ασώτου — δίνει μὰ καποτεια πάντησι στὸ παρόπαντον τοῦ πιστοῦ πρωτοτόκου υἱοῦ. «Άλλη ἡ ἀπάντηση τῆς παραδολῆς καὶ κάτε παραδολή δὲν νομίζουμε, δῆτα ἀποτελεῖ κανόνα μόνιμο καὶ ὀφειλόμενο. Τὰ δὲ όχηδηρά μας ἐρωτηματικά θέλουν μιὰ σφεστερή εἰσήγηση απὸ τοὺς εἰσηγουμένους τὰς διακρίσεις.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

“ΤΡΙΤΩΝ”

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΕΔΡΑ ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ — Εκπαίδευτήριον ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ.

Οδός Βασιλέως Γεωργίου Α', δρόμ. 42. Τηλέφ. 40—362

Ζην έτος λειτουργίας — 3η ἐκπαίδευτικὴ περίοδος.

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ Πλοίαρχοι Β.Ν. ἐ.α.

τέως καθηγηταὶ Σχολῆς Ν. Δοκίμων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ: «Ἐπιτυχία 100%.

ΕΞΕΤΑΣΙΣ: Πλοίαρχοι Α', Β', 9ης Μαΐου. Πλοίαρχοι Γ' 5 Ίουνου. Διὰ τοὺς μὴ ἐγκαίρως προσερχομένους καταρτίζονται ιδιαίτερα τιματα.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΣΧΟΛΗΣ

Διατίθεται διὰ τοὺς μαθητὰς τῆς Σχολῆς Ναυτιλία εξ Αναμετρήσεως — Ακτοπλοία — Αστροναυτιλία — Ραδιοναυτιλία — Πυξίδες — Τύποι Ν. Υπολογισμῶν — Τριγωνομετρία — Σημειώσεις Γεωμετρίας — Ν. Δίκαιοι.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:

α) Παρό τὸ ἀρχιπλοιάρχω τῆς Εταιρίας «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» κ.

διόνυσιος ΓΚΙΟΥΛΗ, Μ. Βρετανίας 8. Πειραιᾶ.

β) Παρό τὸ Ναυτικό Πράκτορι έν Χίῳ κ. ΞΕΝΟΦ. ΞΕΝΙΟ.

γ) Εἰς τὰ κάτωθι τηλέφωνα: 63.306 (κ. Μουραμπά) 62.944 (κ. Παπαδοστέλειον) από 2½ — 5 μ. u. Εἰς τὸ Γραφεῖον τῆς Σχολῆς 40.362 από 5½ — 10½ μ. u.

Η ΕΛΙΞ ΣΝΙΤΓΚΕΡ – ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΕΛΙΚΟΣ ΜΕΤΑ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ

ΤΟῦ κ. ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗ

Τὸ πρόδηλημα τῆς βελτιώσεως τῆς ἀποδόσεως τῆς ἔλικος ἐπισχοῦσε ἀπό τῆς πρώτης ἔφαρμογῆς τῆς ὡς ὀργάνου προώσεως, ὅλους τους ἑρευνήτας καὶ ὅλους τοὺς κατασκευαστὰς. Εἶνε πραγματικῶς ἀναθριμός τὸ πλήθος τῶν γενομένων προτάσεων, τῶν τυπῶν, τῶν προτύπων ἐλίκων καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν γενομένων δοκιμῶν. Μίαν ὀδόκληρον καὶ ὅρκετον ἔκτεταμένην αἰθουσαν τοῦ Βρετανικοῦ Μουσείου 'Ἐπιστημονικαὶ ταλαιπωδαίνου τὰ πρότυπα ὅλων τῶν σχετικῶν γενομένων ἔφευρέσεων καὶ ὅλων τῶν ἔφαρμοσθέντων τύπων ἐλίκων. 'Ο ἀριθμὸς αὐτὸς δικαιολογεῖται δχὶ μόνον ἀπό τὴν πρὸς ἔφευρέσεις καὶ βελτιώσεις τασσιν, ἡ ὀποία συνδέεται μὲ τὴν ἑρεύναν ὅλων τῶν τεχνικῶν προβλημάτων, ἀλλὰ καὶ ἀπό τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν, εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς, μίσσα συγκεκριμένη καὶ γενικῶς παραδεκτὴ θεωρία, ὡς πρὸς τὸν τρόπον ἐνέργειας τῆς ἔλικος καὶ πρὸ παντὸς δὲν ὑπῆρχε, ὅπως καὶ δὲν ἔχει εἰς ἐνιαίος καὶ παραδεγμένους τρόπους μαθηματικού ὑπολογισμοῦ τῶν στοιχείων, δηλαδὴ τῶν διαστάσεων, ἀποδόσεως κλπ. τῆς ἔλικος.

Ἡ Ἐλλειψις αὐτῆς ἀνάγεται εἰς τὸ δῆμο τὸ πρόδηλημα τῆς Ἑλίκους εἶναι ἀπό τὰ δικαιολόγητα τῆς ὑδροδυναμικῆς καὶ καθίσταται συντεχτέροις ὅταν ἔξετασται, ὅπως καὶ πρόπειται, ὅχι μόνον ἡ Ἐλίξ αὐτὴ καθ' ἐστήν ὡς ὄργανον ἢ μηχανισμὸς προώσεως, ἀλλ' ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲ τὸ σκάφος εἰς τὴν πρύμνην τὸ δόπιον ἡ Ἐλίξ ἐργάζεται. Ἡ συνεργασία τῆς Ἐλίκους καὶ σκάφους μεταβάλλει καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῆς Ἐλίκους καὶ ὥρδετερον ὡς ἐκ τούτου είνε νῦν γίνεται λόγος οὐκί περὶ τοῦ συντελεστοῦ ἀποδόσεως Ἐλίκους, ἀλλὰ περὶ τοῦ συντελεστοῦ προώσεως, δῆτις λαμβάνει υπὲρ ὅψιν τὴν ἐν λόγῳ συγεργασίαν, δι' ὑπόλογισμοῦ τῶν συντελεστῶν ὁμόρους τοῦ ὕδατος καὶ ροφήσεως τῆς Ἐλίκους.

Ἐμπειρικαὶ δύνεν καὶ πειραματικαὶ ὑπόθεσιν ἀπὸ τῶν πρώτων βημάτων τοῦ νέου πρωστήρος δύλαι αἱ κατασκευαὶ καὶ προσπάθεια πρὸς θελτίωσιν τοῦ. Ἀνεκδοτολογικὰς ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι τὸ γνωστὸν καὶ καθιερωμένον σχῆμα τῶν πτερυγίων ἔλαβε ἡ ἐλιξ. ὅταν ἐκ τυχαίας προστκρύσεως εἰς τὸν πυθμένα καὶ θραύσεως τῶν πτερυγίων μιᾶς ἐλικοῦ, ἡ ὅποια είπε πλήρη τὴν ἐπιφάνειαν ἑνὸς κοχλίου, διεπιστώθη, ὅτι τὸ σκάφος ἔλασθε μεγαλυτέρων ταχύτητα μὲ τὰ ἀπόκειμαν πτερυγία παρὸ μὲ τὰ πλάτη. Τὴν συστηματοποίησιν τῶν δοκιμῶν καὶ τῆς ἐρεύνης διηγούλουνε καὶ προώθησε σύν τῷ χρόνῳ ἡ Ἑλεύθερης εἰς τὸν κλάδο τῆς ἑκτέλεσεως δοκιμῶν ἐπὶ προτύπων, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νόμου τῆς μαχαικῆς ὄμοιόπτης, δηλαδὴ τῆς μεθόδου ἡ ὅποια ἀρχικῶς ἐφόρμισθη διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀντιστάσεως τῶν πλοίων ἐπὶ τῇ βάσει μετρησεων ἐπὶ προτύπων ρυμουλκουμένων ἐντὸς μιᾶς ειδικῆς δεῖξανεντς. Ἡ μεθόδος ἐφόρμισθη διὰ τὰ σκάφη τὸ πρώτον ἐν Σάφορας ἦταν τὸν Froude, κατὰ τὸ δευτέρον ἥμισυ τοῦ παρελθόντος αἰώνος, περὶ τὸ τέλος τοῦ ὅπου ποιοὶ προχισαν καὶ αἱ πώτα περὶ ἐλίκων σχετικαὶ δοκιμαὶ καὶ ἐργασίαι, ἀρχικῶς ὑπὸ τοῦ Froude καὶ κατόπιν ὑπὸ τοῦ Taylou καὶ ἄλλων. Πρέπει, ὅμως, νὰ ἀναγνωρισθῇ, ὅτι αἱ ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐργασίαι τῶν Γερμανῶν ἐρευνητῶν, καὶ ιδίᾳ τοῦ Σάφοραν, ὑπῆρχαν ἀρκετά σημαντικαὶ καὶ συνέβαλαν εἰς τὴν καὶ μέχρι σήμερον ὄρθιὴν ἀντιεπώπισιν τῶν διαφόρων παραγόντων οἵτινες ἐπιτρέψαν τὴν δῆλην ἀπόδοσιν.

Είς έργασίας Γερμανών έρευνητών καὶ έφευρητών οἵδιοινται ἐπίσης αἱ πλέον δεῖδιογοὶ καὶ πρωτότυποι κατὰ τὰς δύο τελευταίας δεκαετίας προσπάθειαὶ πρὸς βελτίσσων τοῦ συντίματος προώσεων. Ή εἰδὲ ή όθετον ὁ πρωστήρ Schneider — Voith, περὶ τοῦ ὅποιου καὶ ἀλλοτε ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἔγενετο λόγος, καὶ εἰς τὸν ὅποιον ἀντὶ Ἑλικοῦ χρησιμοποιεῖται μία σειρὰ καθένας ἐπὶ τὴν στόμην τῆς Βαλάσσης πτερευγίων ὑπῆρξε μία ἀρκετά πρωτότυπη λόγιστις. Τὰ κάθετα πτερεύγια 6—8 τῶν ἀριθμὸν ἔινε διατεταγμένους κυκλικῶς εἰς μίαν στεφάνην, τὸ καὶ σῶμα τοῦ πρωστήρος, καὶ περιστρέφονται μετ' αὐτοῦ. «Ἐκαστὸν τῶν πτερευγίων ἐκτελεῖ, συγχρόνως τῷ βοηθητικῷ μηχανισμῷ, μίσαν ἀνέργητον κίνησιν, ἀνάλογον, ἐπὶ τὸ ἀπλόυστερον τῆς συγκρίσεως, μὲ τὴν κίνησιν τῆς μεμονωμένης κινήσεως εἰς τὴν πρύμνην μικρᾶς λέμβου, τοῦ γνωστοῦ παρ' ἡμῖν ὡς υσαδίου τὸ κοινὸν γουργούνας. Μὲ τὴν κατάλληλον ρύθμισιν τοῦ βοηθητικοῦ μηχανισμοῦ τὰ πτερεύγια μεταβαλλουνται καὶ κλίσιν τῇ βημᾷ, ὥστε ἡ ἐκ τῆς κινήσεως αὐτῶν παραγομένη ὁσίς νὰ ἀλλάσσῃ διεύθυνσιν καὶ νὰ ἐφαρμόζεται εἰς οἰανδήποτε ἐπιμυητῆν διεύθυνσιν ὡς πρὸς τὸ σκάφος. Συντετικοὶ τούτοι τὸ σκάφος δύναται νὰ ἀναποδίζῃ, χωρὶς ἀλλαγὴν φορᾶς περιστορῆς τῆς μηχανῆς, νὰ κρατῇ χωρὶς νὰ ἀκινητῇ ὁ πρωστήρ (μέση θέσις τῶν πτερευγίων). ἀλλὰ συγχρόνως καὶ νὰ κυβερνᾶται, καθισταμένην οὕτω διλοῦ περιττῆς τῆς χονδρίσεως παθαίον, τὸ ὅποιον τοιούτοπρόπως καταργεῖται καὶ δεῖ προβλέπεται. Μὲ χρήσιν δύο πρωστήρων εἰς τὴν πρύμνην καὶ μὲ κατάλληλον θέσιν τῶν πτερευγίων εἶνε μεταξὺ τῶν δλλῶν δυνατὴ η παραδίδητος μεταπότισις τοῦ πλοίου, διὰ παραβολῆν, χωρὶς τὴν ἐλαχίστην χρώσιν ὡς καὶ ή ἐπὶ τόπου στροφῆ. Αἱ ἔξαιρεται καὶ αὐταὶ Ἑλικικαὶ ικανότητες τὰς ὅποιας ἔξασφαλίζει τὸ εἰδός τοῦ πρωστήρος που σκάφος εἶνε πολύτιμος διὰ σκάψη καὶ ναυπηγήματα κινούμενα εἴντος στενῶν περιοχῶν, ὡς λιμενών, ποταμών κλπ. Οὗτοι καὶ τὸ σύντημα εύρεται μεγαλύτεραν μέχρι τούδε ἐφαρμογήν. Διὰ τὴν ἐπὶ ποντοπόρων πλοιῶν εὑρέαν χρησιμοποίησιν του, διότι μεμονωμένως εἶχε δοκιμασθεῖ, προβάλλεται εἰσότι τὸ μειονέκτημα τοῦ εύπαθούς του διλοῦ μηχανισμού τοῦ πρωστήρος.

Τό δεύτερον, ός άξιόλογον δυνάμενον νά χαρακτηρισθή εύρημα, άφορά είς τὴν Βελτίωνα τῆς ἀπόδοσέως τοῦ γνωστοῦ τύπου τῆς Ἐλικοῦ διὰ τοποθετήσεως ἐνὸς δακτυλίου πέρις αὐτῆς. Η Ἰδεῖα αὕτη τῆς περιενύσσεως τρόπον τινὰ τῆς Ἐλικοῦ δὲν είναι νέα καὶ σχετικαὶ αἰτήσεις πρὸς εὑρεσιτεχνίαν παρουσιάσθησαν ήδη ἀπὸ τῆς πρώτης ἔφαρμογῆς τῆς Ἐλικοῦ, όπως τοῦ Smith πρὸ ἐνὸς περίπου ἓνανος. Ἀλλὰ οὐσιαστικῇ μεταλλεύσις τοῦ δακτυλίου, ἐγένετο τὸ πρῶτον ὑπὲρ τοῦ Kort, περὶ τὸ 1930, διὰ χρησιμοποιήσεως ἐνὸς σταθεροῦ δακτυλίου, τοποθετημένου ἐπὶ τοῦ σκάφους, περίει τῆς Ἐλικοῦ. Ὁ δακτυλίος ἔχει μεταβαλλομένη διάμετρον ἢτοι ἐλαττουμένην ἀπὸ τῆς πρωταρίας διωγμῶν πρὸς τὴν Ἐλικοῦ, εἴδει προφυσιόν, ἐξ οὐ καὶ ἡ δύναμις αἱ τοῦ ως προσθυσεῖδον τακτολίου τοῦ Kort (Kort's nozzle) καὶ διατομὴν ἀφροτομῆς. Η Ἐλιξ ἐργάζεται εἰς τὸ περίπου στενότερον μέρος τοῦ οὐτώ σχηματιζομένου προφυσιοῦ.

Ἐάν τὸ πρόβλημα τῆς ἐνεργείας τῆς ἔλικος εἴνε καθ' ἐαυτὸν θεωρητικῶν δυσχερές, ἔτι διαδεχέτορων εἴνε νά̄ ἐρευνηθῆ πλήρως κατά την αὐτὴν ἔννοιαν τὸ τῆς ἐπιδράσεως ἐνὸς τοιούτου διακτύον. Ἡ ἀρχή πάντων ἐρ̄η ἡ ἐπίδρασις αὕτη βασίζεται δύναται νά̄ περιληφθῆ εἰς

ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΤΡΕΙΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ

1) Η ἑνέργεια τῆς Ἐλίκος συνίσταται εἰς τὸ ὅτι τὰ περιστρέφομενα πεπεύγασαν αὐτῆς παραλιμβάνουν ἡ ἀναρροφοῦν τρόπου τινὰ μίαν ποστήτηα ὕδατος ἀπό τὴν πρωραίαν τῶν ὄψιν, τὴν ὅποιαν καὶ καταθίουν με μίαν ηὔξημένην ταχύτητα πρὸς πρύμναν. Κατὰ τὴν δίօδον ὅθεν τοῦ ὕδατος διὰ τῆς Ἐλίκος ἀπόκτητα τούτῳ μεγαλύτερα ταχύτητα, με τὴν πρόδοσον δὲ ταύτην τοῦ φαινομένου συνδέεται ἡ δημιουργία μιᾶς ἀντίδρασεος εἰς τὴν πρωματικάν ἐπιφάνειαν τῶν πτερυγίων, ἥτις συνιστᾶται τὴν ὄψιν τῆς Ἐλίκος. Η τοποθέτησις τοῦ προφυσούσεού δικτυαλίου, μὲ τὴν ἔλαττουμένην πρὸς τὴν Ἐλίκα διατομήν, ἔχει ως ἀποτέλεσμα την ἐπαύξησιν τῆς ταχύτητος, μεθ' ἣς τὸ ὕδωρ εἰσρέει, τρόπον τινά, εἰς τὴν Ἐλίκα. Η ηὔξημένη ταχύτης ἀντιστοιχεῖ, πρὸ τῆς Ἐλίκος πάντοτε, μὲ μίαν ἡλαττωμένην πίεσιν ἡ ὅποια ἐπικρέται ποιούτοτρόπως πρὸ τῆς Ἐλίκος καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ δικτυαλίου, ἐφόδου οὗτοῦ περιβάλλει τοπικῶς καὶ ἀπόμονώνει εἰς τὸ σημεῖον τούτο τὴν Ἐλίκα. Η ἐπικρατούσα εἰς τὴν πρωραίαν ὄψιν τῆς Ἐλίκος χαμηλοτέρα πίεσις διευκολύνει τὴν δημιουργίαν τῆς ἀπάιτουμένης ὁσεώς, χωρὶς νά παρίσταται ἀνάγκην δημιουργίας εἰς τὴν πρυμναίαν ὄψιν τῶν πτερυγίων τόσης πίεσεως, δοῃ κανονικός θεό ἀπήρτειο διὰ τὴν ἀνεύ δικτυαλίου Ἐλίκα. Η μετὰ τὴν Ἐλίκα πίεσις δὲν ὑπερβαίνει τότε τὴν περίπου πίεσιν τοῦ ἀδιαταράκου, ἥτις τοῦ μακράν τῆς Ἐλίκος ὕδατος, καὶ ἡ ἐγκαταλείπουσα τὴν Ἐλίκα φλέψη τοῦ ὕδατος παρουσιάζει μικρότερην ἢ ἐλαχιστὴν συστολὴν. Η μεωσίως αὐτή τῆς συστολῆς τῆς φλέψης ἐπιτρέπει μεγαλύτερα αὐτῆς διατομῆν, ὅποτε καὶ ἡ ποσότης τοῦ πρὸς τρύμανα ἐπιτάχυνμένου ὕδατος αὔξεναι, καὶ δὴ μὲ μικρότεραν ἐπιτάχυνσιν, διὰ τὴν αὐτὴν ἐνοοῦνται πρὸς δημιουργίαν ὄψιν. Τὸ ἀποτέλεσμα δῆλης αὐτῆς τῆς βελτιώσεως μεταφράζεται εἰς μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν ἀπώλαιων τῆς Ἐλίκος, αἵτινες χαρακτηρίζονται ως ἀπώλεια ἐκ τῆς ἔξοδου τῆς φλέβος.

2) Η κατὰ τὰ προπογούμενα μικροτέρα πίεσις εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ δικτυαλίου ἔχει ως ἀπακόλουθον μίαν μεγαλύτεραν πίεσιν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν αὐτοῦ. Η συνισταμένη τῆς διαφορᾶς ταύτης τῶν πίεσεων δι' ὀλην τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ δικτυαλίου ἔχει μίαν διεύθυνσιν ἐπίσης πρὸς πρώραν, ὡς εἰς τὴν ὄψιν τῆς Ἐλίκος νά ἐπιπροστίθεται καὶ μία ὄψις ἐκ τοῦ δικτυαλίου.

3) Τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τοῦ δακτυλίου διέρχεται ὀπωδόνηποτε καὶ παρέχεται εἰς τὴν ἔλικα μεγαλύτερα ποσότης ὑδατος αὐδάνει τὸν συντελεστὴν ἀποδόσεως τῆς ἔλικος, ὅστις εἶνε ἀνάλογος τῆς διερχομένης

stop rust

WITH NO-OX-ID

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

Write for descriptive catalogs:

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

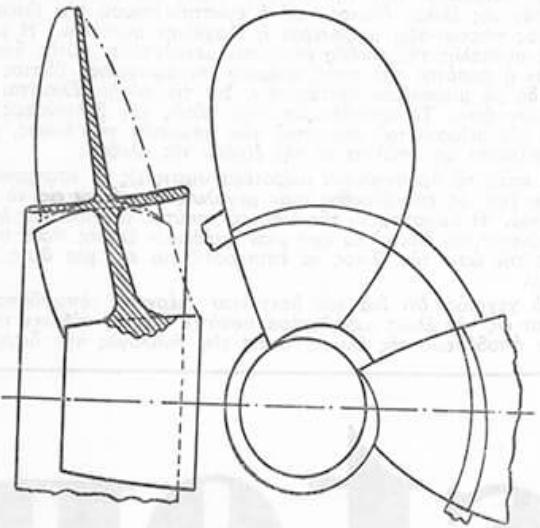
205 E. 42nd St., NEW YORK 17, N.Y.

ποσότητος υδατος. Την έξαρεσιν ταύτην έκφράζει συνήθως ή διά τὸν συντελεστὴν φορτίσεως ὕσεως σχέσις, καθ' ἥν

$$\zeta = \frac{S}{g/2 \cdot v \cdot 2F}$$

ἔὰν ζ ὁ ἐν λόγῳ συντελεστής, ν. ἡ ταχύτης μεθ' ἥν τὸ υδωρ εἰσέρχεται εἰς μίαν ἄνευ δακτυλίου ἔλικα, S ἡ δημητριούγουμένην ὕσις, γ. ἡ πυκνότης τοῦ θαλασσίου υδατος καὶ Γ' ὁ ὑπὸ τῆς ἔλικος διαγραφομένην ἐπιφάνεια. 'Εφ' δοσον ἡ ταχύτης ὡνέπηται δὲ συντελεστὴν φορτίσεως, μικρότερος δὲ συντελεστὴν σημαίνει μεγαλύτερα ποσότητα υδατος.

'Ἐκ τῶν ἀνώτερων παραγόντων δὲ ὑπὸ στοιχείον 1 εἰνε ὁ σηματικώτερος διὰ τὴν αὐξησιν τῆς ὕσεως, δευτερόντων δὲ ὑπὸ στοιχείον 2, ἐνῷ ὁ ὑπὸ στοιχείον 3 χαρακτηρίζει κυρίως τὴν σκοπιμότητα ἐφαρμογῆς τοῦ συστήματος εἰς ἔλικας μὲν μεγάλην εἰδικὴν φόρτισιν, ὅπως κυρίως αἱ ἔλικες τῶν ρυμουλκῶν καὶ τὸν ὑπὸ παρομοίας συνθήκας ἔργαζομένων σκαφῶν, ὡς ἀλιευτικῶν, ποταμοπλοίων κλπ. Οὔτος εἰνε ὁ λόγος δι', διὰ τὸ σύστημα ἐφημέρισθαι μέριο τούτῳ εὑρύτατα εἰς τοιαύτα σκάφη μὲν σηματικὴν αὔξησιν τῆς ὕσεως, ἀνερχομένην εἰς 15—25% διὰ τὰ μὲν φόρτων ρυμουλκίου ρυμουλκά καὶ μὲν ταχύτητα 5 ἔως 6 κόμβων, ἀλλὰ φθάνουσαν καὶ μέχρι 40% διὰ μικρότερας ταχύτητας ρυμουλκήσεως ἔκ 2 ἔως 4 κόμβων. Διὰ τὰς ἔλικας τῶν ποντοπόρων σκαφῶν, ὅπως αὗται δὲ εἰνε εἰδικῶς μεγάλως φορτισμέναι τὸ κέρδος εἰνε μικρότερον καὶ ἡ ἐφαρμογὴ δύναται νὰ γίνῃ μόνον ἔαν ἀποδειχθῇ διὰ τὸ κέρδος ἐκ τῆς αὐξησιν τῆς ὕσεως.



"Ελιξ Schmidiger

ἀντιστάσεως τοῦ διου πλοίου, λόγῳ τῆς ποτοθετήσεως τοῦ δακτυλίου, διότι τὰ ούσιαστικώτερα μειονεκτήματα τοῦ συστήματος εἰνε ἡ προσθήτη τῆς ἀντιστάσεως τριθῆς τοῦ δακτυλίου, καθὼς καὶ ἡ δαπάνη τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ δακτυλίου καὶ τῆς σχετικῆς διαμορφώσεως τῆς πρύμνης τοῦ σκάφους.

Τὸ τελευταῖον μειονέκτημα, δηλαδὴ τὴν ἐλάττωσιν τοῦ βάρους καὶ τῆς δαπάνης ἐγκαταστάσεως, φαίνεται ὅτι σκοτεῖ μεταξὺ τῶν ἄλλων ἡ ποτοθετήσις τοῦ δακτυλίου οὐχὶ πλέον ὡς μονίμου ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ πέρι τῆς ἔλικος, ἀλλ' ἡ κατασκευὴ αὐτοῦ ὡς ἔνδος τεμαχίου μετὰ τῆς ἔλικος εἰς τὸ ημίου περίπου τῆς ἀκτίνος καὶ μετ' αὐτῆς περιστρεφομένου, ὡς τὸ παρατιθέμενον σχῆμα δεκινύν. 'Η ἐφεύρεσις καὶ κατασκευὴ ὑφείλεται εἰς τὸν Γερμανὸν ναυπηγὸν Schmidiger, τῶν ναυπηγίων Deschimag τῆς Βρέμης, καὶ φέρει τὸ δυνομά του. 'Η ἀντίστασις τὴν δύοισι παρουσιάσει ὁ οὐτὸς περιστρεφομένος δακτυλίοις εἰνε, ἀναπτήρτης, μεγαλύτερα τῆς ἀντιστοιχίους εἰς τὸν σταθερὸν τοῦ Κορτ καὶ ἡ βελτίωσις τῆς ἀποδοσίας, βασιζούμενη εἰς τὸ αὐτά ἀκριβῶς, τὰ διὰ τὸν τελευταῖον ἀναφερόντων ἐπιστημονικὰ κριτήρια, εἰνε καὶ μικρότερα, ἀναβισαμένη εἰς 5 ἔως 13%. Φαίνεται, δημος, ὅτι μία βελτίωσις ἐπιτυχάνεται ἐνταῦθη καὶ ἐπὶ τῆς μειώσεως τῆς ἀπώλειας ἐκ περιδινήσεων τοῦ υδατος εἰς τὸ ἄκρον τῶν πτερυγίων.

Τὸ γεγονός, δημος, διὰ ἡ ἐν λόγῳ κατασκευὴ δὲν συνδέεται μὲν μεγάλα βάρος καὶ δαπάνην, διὸ δὲν ἀπαιτεῖ εἰδικὴν κατασκευὴν καὶ διαρρύθμισην τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου καὶ συνεπῶς δύναται νὰ ἀντικαταστῆσῃ, ἔστω καὶ δοκιμαστικῶς, οἰσανθῆτος ὑπάρχουσαν ἔλικα, ὑπῆρχεν ἐνθαρρυντικὸν ὕστε ἐντὸς τῆς πεντατείας, ἀφ' ἥν τὸ πρώτον ἐφημέρισθαι, νὰ ἔχῃ δοκιμασθῆ, ἀκρέτα δὲ ἐπιτυχώς, ἐπὶ περισσοτέρων τῶν 300 μέρη τοῦδε πλοίων παντὸς τύπου, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἔν διπλέλικον νορθγικὸν δεξαμενόπλοιον 14.000 τόνων, με δύο μηχανάς 2000 πτερυγίων ἐκάστην. 'Ο δακτυλίος ἐνισχύει, ἀναπτήρτης, τὴν ἀντοχὴν τῶν πτερυγίων ἔναντι παραμορφώσεων καὶ κραδασμῶν καὶ τὸ κέρδος τούτῳ προστιθέμενον εἰς τὸ ἔστω καὶ μικρότατον τῆς αὐξησιν τῆς ὕσεως, ἡ ἀντ-

στοίχως τῆς μειώσεως τῆς ἴπποδυνάμεως, διὰ τὴν αὐτὴν διαν, φαίνεται νὰ εἶνε ἀρκετά ἐνθαρρυντικὸν διὰ τὴν προτίμησιν μιᾶς τοιαύτης ἔλικος, ἀντὶ μιᾶς κοινῆς, ἐφόσον, βεβαίως, ἡ ἐπιπρόσθετος ἀντίστασις τοῦ περιφερειακοῦ δακτυλίου δὲν προκαλεῖ ἀντίθετα ἀποτελέσματα. Τούτο εἶναι ἀντικείμενον συγκριτικῶν ἔρευνῶν καὶ μετρήσεων εἰς τὸ μέλλον. Τοιαῦται σχετικοὶ μετρήσεις ἐπὶ προτύπων ἀνελήφθησαν ἐπ' ἔχχατών τοῦ στοιχείου τοῦ δεξαμενῆ δοκτυλίου προτύπων ἐν Wageningen ἐν 'Ολλανδίᾳ, ὅπου σημειωτέον ἐδοκιμάσθη ὡς μία ἐπέρα λύσης ἡ ποτοθετήσις ἐνὸς σταθεροῦ προφυσιοειδοῦς δακτυλίου οὐχὶ περὶ τὴν ἔλικα, ὡς εἰς τὸ σύστημα Kort, ἀλλὰ πρὸ αὐτῆς καὶ δὴ μὲ διάμετρον ἵσην μὲ τὸ ημίσυο τῆς διαμέτρου τῆς ἔλικος, εἰς ἣν δηλαδὴ περίπου θέσιν ἐφαρμόζεται δὲ δακτυλίος Schmidiger.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

ΔΗΖΕΛΟΜΗΧΑΝΗ "Η ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ

ΤΑ ΝΕΑ ΤΑΝΚΕΡ ΤΗΣ «ΣΕΛΛΑ»

Τοὺς διεθνεῖς ἐφοπλιστικοὺς καὶ τεχνικοὺς κύκλους ἔξενισεν ἡ ἀπόφασις τῆς μεγάλης ἑταῖρίας πετρελαίου «Σέλλα» νὰ ποτοθετήσῃ εἰς τὰ 41 νέα της δεξαμενόπλοια τῶν 18 χιλ. τόνων ἀτμοστροβίλους, ἀντὶ τῶν δηλεωμάνων.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην εἶχε πλέον καταστῆ ἀξίωμα, δημος διὰ τὰ μέσης χωρητικότητος τάνκερς χρησιμοποιήθαι ὡς πρωστήριον σύστημα ἡ δηζελομηχανή. 'Εντος τοῦ κύκλου τῶν μεσίων ἴπποδυνάμεων ἡ ὀλιγόστροφος μηχανὴ δηζελ πολλὰ ἐμφανίζει τὰ σοφῆ πλεονεκτήματα ἐναντὶ τῆς ἀτμομηχανῆς. 'Η κατανάλωσις κυρίως τοῦ καυσίμου εἰς τὴν δηζελ, δημος μάλιστα χρησιμοποιήθαι πετρέλαιον λεβήτων, εἶναι ἔξαιρετικῶς συμφέρουσα.

Τὰ νέα σκάφη τῆς «Σέλλα» θὰ ἔχουν ταχύτατη 14 μιλλίων. 'Η δύναμις τῶν 8.300 ἵππων ἐκείτο ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων μιᾶς δηζελομηχανῆς ὀπλῆς ἐνεργείας 8.300 ἵππων. 'Η μηχανὴ ἀλλως τε αὐτὴ προσκριθῇ καὶ διὰ τὰ παραγγελθέντα πρὸ διλίγων μηχανῶν σκάφη τῆς «British Tanker» τῶν 16—18 χιλ. τόνων. 'Εξ ἀλλοῦ, αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τῆς «Σέλλα» διεκήγαγον ἐπὶ τάνκερς τῆς Ιδιοκτησίας τῆς δηζελ τὰ ἐπιτυχῆ πειράματα διὰ τὴν καύσιμον πετρελαίου λεβήτων εἰς τὰς δηζελομηχανᾶς. 'Η ἐγκαταλειψίς συνεπῶς τῆς μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως προεκάλεσε δικαιολογημένην ἐπιτηδείην καὶ εἰς σκέψεις ἐνέδθαν πολλοὺς ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔχουν παραγγείλει τάνκερς δηζελοκίνητα.

Αἱ ἐξηγήσεις ἀπὸ μέρους τῶν τεχνικῶν τῆς «Σέλλα» δὲν ἥρησαν. 'Η ἀπόφασις ὑπὲρ τῆς ἀτμομηχανῆς προήλθε, κατ' αὐτούς, ἀπὸ τὴν ἐπώνυμην πραγματίαν καὶ λόγῳ τοῦ υψηλοῦ κόστους τῶν πλοίων ὑπαγορευθείσαν ἀνάγκην, δημος ἡ πραμόνη τῶν εἰς τὸν λιμένας φορτίσεως καὶ ἐκφορτώσεως συντομευθῆ εἰς μέγιστον βαθμὸν. 'Η ἐκμετάλλευσις οὕτω τῆς μεταφορῆς ίκανότητος τοῦ πλοίου καθίσταται πλέον ἐπιτυχῆς.

Διὰ τὴν ταχείαν, δημος, φορτοεκδόστωσιν χρειάζονται ἀντίλιται ισχυραὶ καὶ ἐφόδοις ὁ ἀπόδιος χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν θέρμανσιν τοῦ φορτίου αἱ ἀτμοκίνητοι ἀντίλιται θεωροῦνται αἱ πλέον οἰκονομικαὶ. Προϋποτίθεται συνεπῶς τῆς ἐγκαταστάσιας, εἰς Βάρος τοῦ χώρου δηζελ φορτίου καὶ τοῦ κόστους τοῦ πλοίου, ἐνὸς πλήρους συστήματος ἀτμοπαραγωγῆς, δημος διά περισσότερον μόνον διὰ τὸ ἀντίλιτοτάσιον καὶ τὴν θέρμανσιν, κατὰ ποσοφότον δὲ ἐπὶ τῆς ὑπηρεσιακῆς ζωῆς τοῦ σκάφους πέντε μόνον τοῖς ἐκτατοῦ.

Ἐκ παραλήπηδου πρὸς τὸ ἀτμοπαραγωγὸν σύστημα, θὰ ἔπειτε τὰ δηζελοκίνητα σκάφη νὰ φέρουν καὶ τὰς πρωστηρίους μηχανάς των.

Αὐτὴ τὰ πολυτέλεια, οὐτῶς εἰπεῖν, ἔγκαταστάσεων ἀποφευγεῖται μὲ τὴν παραδοχὴν τοῦ ἀτμοστροβίλου. 'Απὸ τοὺς λέβητας ὑψηλῆς πλέσεως τροφοδοτούνται μὲ ἀπόδιον αἱ μηχαναὶ, τὸ ἀντίλιτοτάσιον καὶ ἡ θέρμανσις τοῦ φορτίου, καλύπτονται, δηλαδὴ, δηλαδὴ αἱ ἀνάγκαι τοῦ σκάφους. 'Η οἰκονομία ἀπὸ τὸ καύσιμον τῶν μηχανῶν δηζελ ὑπερκαλύπτεται ἀπὸ τὴν ἀποσυγήν τῶν διπλῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὴν ἰσχυροποίησην τῶν ἀντιλιών, ὃστε τὸ σκάφος νὰ ἐπιταχύνῃ τὴν παραμονήν του ἐν δριμῷ. Πράγματι εἰς τὰ νέα σκάφη τῆς «Σέλλα» προβλέπεται 4 ἀντίλια διὰ τὸ φορτίον, μὲ δρισίαν ἀπόδοσιν 2000 τόνων. Διὰ τὸ ὑδωρ.

Πέραν αὐτῆς τῆς θεωρούμενῆς ὡς καινοτομίας διὰ τὸ πρωστήριον σύστημα τῶν νέων τάνκερς, κατ' ἀνακοινώσεις τῶν τεχνικῶν τῆς «Σέλλα» τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ εἶνε τόσον ἀσφαλῆ διὰ τὴν πρόληψην πυρκαϊᾶς καὶ ἐκρήξεων, δημος καὶ τὰ φορτίγανη ἔπιρον φορτίου. Θά ἐφαρμόσθη ἵνα καινοφανές σύστημα ἔξαερισμοῦ, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ἀέρια ἐκ τῶν κυτῶν κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν θὰ πασούν νὰ εἶνε ἐπικινδύνα. Εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἀσφαλείας θὰ χρησιμοποιούνται φῶτα ἀκαλυπταὶ εἰς ὥρησμα μέρη τοῦ πλοίου καὶ καθ' οἰονδήποτε χρόνον, ἀποφευγόμενον σύτο τῶν καθυστήρων εἰς τοὺς λιμένας. Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον ἡ προτίμησις τῶν τεχνικῶν ἐστρέφετο δῆκτος πρὸ τοῦς ἀτμοστροβίλους, ἀλλὰ πρὸ τὰς στροβίλο—ἡλεκτρικὰς μηχανάς, τῶν ὅποιων τὰ θεῖρόμενα ἔκστρητηματα εἰναι μικρὰ εἰς δγούν καὶ ταχεῖα εἶναι ἡ ἀντικαταστάσις των. Λόγοι σχετικόζομενοι μὲ τὸν πολεμικὸν ἐπανεξοπλισμὸν δὲν ἐπέτρεψαν τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν αὐτῶν. Πέντε μόνον σκάφη θὰ εἶναι στροβίλο—ἡλεκτρικά. Τὰ λοιπά θὰ φέρουν διδύμους ἀτμοστροβίλους, οἵτινες δὲ μειώθησαν στροφῶν θὰ μεταδοθούν τὴν κίνησιν εἰς τὸν αἴσινα.

Δύο σκάφη θὰ παραδοθοῦν πολὺ ἐνωπότερον τῶν ἄλλων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ γίνουν ἐπ' αὐτῶν πειράματα διὰ τὴν ἀποφυγήν τῆς ἐναποθέσεως εἰς τοὺς κλιβάνους τῶν λεβήτων τῆς τέφρας τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου. 'Ισως διὰ μιᾶς νέας μεθόδου νὰ ἐπιτευχθῇ οἰκονομία εἰς τὸ καύ-

SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L^{TD}.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, 'Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασιαι.

'Αγυπτορόσωντος ἐν 'Ελλάδη τῶν BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν ἀριστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων 'Εργο-

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

Γραφεῖα: ἐν Πειραιεῖ 'Ακτή Ποσειδῶνος 28 τηλέφ. 41-479
» » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Απρίλιος. — "Ολαι αἱ βαρυνούστης σημασίας διὰ τὸν ἐπανεδόπισμον τῶν συμμαχικῶν χωρῶν πρώται ὥλαι πρόκειται νὰ κατανευθοῦν βάσει ἐνὸς νέου συστήματος, ἐκπονουμένου ἀπὸ τὴν E.C.A.

● Τὰ μεγαλύτερα διύλιστήρια εἰς τὸν Κόσμον, τὸν Ἀμπαντάν εἰς τὴν Περσίαν, ἄργουν ἀπὸ εἰκοστημέρου. Τρεῖς μόνον χιλιάδες ἔργατῶν ἔκ τῶν 14 χιλιάδων ἐργάζονται. Η Δύσις ἀποτερεῖται τῆς παραγωγῆς των, ἀνερχομένης εἰς 26 ἑκατομ., τόννων ἐπτσίων. Ἀντίκτυπος σοδαρός θὰ προκληθῇ καὶ εἰς τὴν κίνησην τῶν δεξαμενοπλοίων. "Οσα εὐρίσκονται εἰς τὸν Ἀμπαντάν θὰ παραλάβουν τὸ φορτίον του ἀπὸ τὰ ἀποθέματα τῶν διύλιστήρων. "Αλλων τάνκερς ἡ φόρτωσις δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ.

● Κακαὶ ἑσδεῖαι προσαναγγέλλονται ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Αἱ ἔξαιρεται κατὰ τὸν Μάρτιον καθιστέρησαν τὴν στοράν εἰς δόλκηρον τὴν Βερείο—δυτικὴν Εὐρώπην. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ παραγωγὴ τοῦ σίτου προβλέπεται νὰ εἴνει μειωμένη κατὰ 100 χιλ. τὸν. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡ κατάστασις εἴνει πολὺ χειροτέρα. Ἐκτάσεις μεγάλαι ἐμειναν ἀκαλλιέργουτοι, λόγω τῶν κατακλυσμάτων βροχῶν. Η μείωσις τῆς συγκομιδῆς προβλέπεται νὰ μειωθῇ κατὰ 20 % τῆς κανονικῆς, περίπου ἡμίσυος ἐκατομμύριον τόννων. Η Ἀγγλία ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς χειροτέρας καιρικὰς συνθήκας ἀπὸ τοῦ 1919. Ἐνισχυτικαὶ εἴνει αἱ ἀνωτέρω πληροφορίαι τῶν αἰσιοδόξων διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων προβλέψεων.

● Οἱ Γερμανοὶ τεχνικοὶ ἀνεκοίνωσαν πρὸ τῆς περιόδου, ὅτι εἴνει εἰς θέσιν, χάρις εἰς μίαν ἔξαιρετικὰ ἐπιτυχῆ νέαν ἐφεύρεσιν, νὰ αύξησουν κατὰ 30 χιλ. τὸν ἡμερησίου τὴν παραγωγὴν τοῦ γαιανθρακοῦ εἰς τὸ Ρούρ. Πρόκειται περὶ ἐνὸς νέου μέσου ταχείας ἀνύπερευσης τοῦ γαιανθρακοῦ διὰ τοῦ ἀμέσου τεμαχισμοῦ του κατὰ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ γαιανθρακοφόρου στρώματος. Ἐκατὸν ἐκατομμύρια μάρκων χρειάζονται διὰ τὴν ἀπόκτησιν 20 τοιούτων μηχανισμάτων.

● Φαίνεται ὅτι τὰ πετρέλαια τοῦ Ἰράν θὰ διασφαλισθοῦν ἀπὸ τὴν Δύσιν, ἀνέκαρτήτως τῆς κρατικοποίησεως τῶν πηγῶν καὶ τῶν ἐγκαταστάσεων, ἀν αἱ ἐταίριαι δεσχούν νὰ πληρώσουν ηγεμονία δικαιώματα, εἰς τὴν Κυβερνησιν τῆς Τεχεράνης. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐπιμόνως ὑποδεικύουν τούτῳ εἰς τοὺς Ἀγγλούς.

Οἱ Ἀραβεῖς εἰσπράττουν τώρα περὶ τὰ 50 σέντης κατὰ βαρέλιον ἀντλουμένου πετρελαίου, ἔναντι 30 σέντης ποὺ πληρώνει τώρα ἡ Ἀγγλο—Ιράνιαν εἰς τὴν Περσίαν.

● Τὸ Πολωνικὸν ὑπέρωκεάνιον «Μπάτοβο» ἀναζητεῖ εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης κρηπίδωμα διὰ νὰ πλευρίσῃ. Ο Δῆμος τῆς Νέας Υόρκης, εἰς τὸν ὄποιον ἀνήκουν τὰ κρηπίδωματα, ἥρωθη νὰ παράσχῃ θέσιν. Εἰς τὸ Χούποκεν ἡ Μπρουκλίν προσπάθουν τώρα οἱ πράκτορες νὰ τοῦ ἔξευρουν κρηπίδωμα τι ἴδιωτικῆς ἴδιοκτησίας. Θά ὑπόχρεωθῇ, ἀλλως νὰ διακόψῃ τοὺς πλόας του πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην.

● Τὴν ἔβδομάδα τῶν 40 ὀρῶν, αὔξησην τοῦ μισθολογίου καὶ νέους περιορισμούς εἰς τὰ τῆς προστήψεως τῶν ναυτομηχανικῶν πρόκειται νὰ ἀδινώσῃ ἡ Ἔνωσις τῶν διὰ τὰ Ἀμερικανικὰ πλοία κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν (15 Ιουνίου) τῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

● Εἰς 1764 σκάφη περιωρίσθη ὁ ἀριθμός τῶν παρωπλισμένων κρατικῶν πλοίων. Εἰνε τὸ κατώτερον δριού μετὰ τὸν Μάιον τοῦ 1950. Κατ’ ἀνακοίνωσιν τῶν ἀρμοδιῶν διὰ τοὺς τῶν ἀργούντων θά περιωρίσθη ἀκόμη περισσότερον κατὰ τὰς ἐπομένους μῆνας. Καὶ ἀλλα σκάφη θά τεθούν εἰς τὴν υπηρεσίαν. Τὰ παρωπλισμένα κατὰ τὸν Μάιον του 1950 ἀνήρχονται εἰς 2277. Αἱ στρατιώτικαι ὑπηρεσίαι ἐπανεψηλώσισαν 163 πλοία καὶ μέχρι τούδε 77 αἱ μεταφοραὶ τῆς E.C.A.

● Ο πρόδρομος τῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως CIO κ. Ιωσήφ Κάρραν ἔδηλωσε πρὸ τῆς περιόδου, ὅτι ἡ Ἐλλειψις ἐμπείρων πληρωμάτων διὰ τὴν ἐπάνωρων τῶν ἐπανερχομένων εἰς τὴν υπηρεσίαν ἀργούντων λίμπερτς βαίνει δισημέραι δύνησον. Η κατάστασις — εἶπεν — εἴνει τὸσον κρίσιμος, ὃστε πολλὰ σκάφη καθυστεροῦν καὶ πολλὰ ἀπέπλευσαν μὲ θλιπή σύνθεσιν. Αφορμή κυρία, κατὰ τὸν κ. Κάρραν, εἴναι ἡ πρόσκλησις ὑπὸ τὰ σπλαχνά τῶν ἐφέδρων ναυτεργατῶν. Σχετικαὶ ἐνέργειαι διὰ τὴν ἀντιμετωπίσιν τῆς καταστάσεως ἔγινον τῷ ίδην.

● Απὸ τὰ Ἀμερικανικὰ δικαστήρια διὰ μίαν ἀκόμη φοράν διετάχθη ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου, ως κάτοχος διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου, τῶν μετοχῶν τῆς Ντόλλαρ Λάιν, νὰ ἐπιστρέψῃ τὰς μετοχὰς δεδούτως ὁ πισθιγεγραμμένας εἰς τὸν κ. Ντόλλαρ. Εἰς τὴν τελευταίαν ἀπόφασιν τοῦ Ομοσπονδιακοῦ Εφετείου διαφαίνεται καὶ ἡ ἀπειλὴ τῆς διώξεως τοῦ ὑπουργοῦ ἐπὶ ἀνυπακοή δικαστικῆς ἀποφάσεως. «Ο. κ. ὑπουργός, ἔδηλωσεν χαρακτηριστικῶν εἰς ἐκ τῶν δικαιωτῶν, πρέπει νὰ ἔχῃ ὑπὸ ὄψιν του καὶ τὴν ποινὴν τῆς φυλακίσεως.

● Αἱ τιμαὶ τῶν γαιανθράκων διὰ τὰ ἐμπάνκερς τῶν πλοίων σταθεροποιούνται ἀπὸ τῆς 10ης Απριλίου εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα, τὰ σημειώ-

θέντα κατὰ τὸ ἀπὸ τὸ Ιούλιον 1948 καὶ τὸ Ιουνίου 1949 χρονικὸν διάστημα.

● Πρωτοφανῆς εἰς τὰ δικαστικὰ χρονικὰ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δίκης διεξάγεται τώρα ἐνώπιον τοῦ Πειραιειακοῦ Ομοσπονδιακοῦ Εφετείου, ως συνέχεια τῆς πολυκρότου ὑποθέσεως, τῆς Ντόλλαρ Λάιν. Κατηγορήθη, ἀπὸ τὸ δικαστήριον ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου, δικτύο ἀλλοι κρατικοὶ ὑπάλληλοι καὶ ὁ νῦν Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Επαρχίας Ντόλλαρ. Ἐπί τὸ δικαστήριον ἀποφάσεων καὶ ἐκληθῆσαν νὰ ἐμφανισθοῦν ἐνώπιον τοῦ αὐτοῦ δικαστήριον πρὸς ἀποδογίαν.

● Ολαι αἱ ἀπότεραι τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνησεως διὰ τὴν ἀναβολὴν ἡ τὴν ἀποτροπὴν τῆς δίκης συνήντησαν ἐπίμονον τὴν ἀρνητικὴν δικαστηρίου.

● Τὰ κέρδη τῆς Στάνταρ "Οἰλ Κόμπαν τῆς Νέας Υερσένης μετὰ τὸν ἐπαιρικῶν ἔξαρτημάτων τῆς ἐφθασαν κατὰ τὸ 1950 εἰς 1.114.000 δολ. ἡμερησίων. Η Στάνταρ "Οἰλ είναι ἡ δευτέρη ἐταιρία μετὰ τὴν Τζένεραλ Μότορς, εἰς πραγματοποιηθέντα κέρδη. Ακολουθεῖται ἀπὸ τὴν «Αμερικανικὴν Τέλεφον καὶ Τέλεγκραφ». Τῆς «Τζένεραλ Μότορς» τὰ κέρδη ἀνήλικον εἰς 834 ἑκατομ., δολαρίων καὶ τῆς «Αμερικανικὴν Τέλεφον» εἰς 346 ἑκατομ.

● Τὰ περισσότερα κέρδη διὰ τὴν Στάνταρ προήλθον ἀπὸ τὴν μεγαλύτεραν ἀνά τὸν Κόσμον κατανάλωσιν πετρελαίων. "Εφθασεν αὐτὴ τὰ 10 ἑκατομ., βαρελίων ἡμερησίων καὶ ὑπάρχουν ἡδη σαφεῖς ἐνδείξεις, ὅτι ἐφέτος θὰ είνει ἀκόμη ὄγκωδεστέρα.

● "Ἐπιτυχῆ ἀπέδωκεν ἀποτελέσματα ἡ πρὸ διετίας σχεδὸν γενομένη πρωτότυπος ἑπαποθεκεύσις σίτου ἐπὶ τὸν ἀργούντων εἰς τοὺς διαφόρους ποταμοὺς «Λίμπερτς», λόγω ἐλλειψεως ἀποθηκῶν εἰς τὴν Ἑράπ. Εἰς μόνον τὸ ἀγκυροδόλιον τοῦ ποταμοῦ Τζέιμς είχον ἐναποθηκευθῆ ἐπὶ σκαφῶν 20 περίπου ἑκατομ., μπούσελ. Αὐτὰ τώρα ἐφορτώθησαν ἐπὶ ἄλλους πλοίους πρὸς ἐξαγωγήν, χωρὶς καμμίαν σχεδὸν βλάβην τῆς ποικιλής τῶν καταστάσεως. Εἰς ώρισμένα φορτία ἐσπημένησαν περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1950 ζωνφία. Ο σῖτος τῶν «τουν—τεκές» ἐξεφορτώθη, ἀπελυμάνθη καὶ προελθήθη ζημία σοβαρότερα.

● Τὸ περισσότερα κέρδη διὰ τὴν Στάνταρ προήλθον ἀπὸ τὴν μεγαλύτεραν ἀνά τὸν Κόσμον κατανάλωσιν πετρελαίων. "Εφθασεν αὐτὴ τὰ 10 ἑκατομ., βαρελίων ἡμερησίων καὶ ὑπάρχουν ἡδη σαφεῖς ἐνδείξεις, ὅτι ἐφέτος θὰ είνει ἀκόμη ὄγκωδεστέρα.

● "Ἐπιτυχῆ ἀπέδωκεν ἀποτελέσματα ἡ πρὸ διετίας σχεδὸν γενομένη πρωτότυπος ἑπαποθεκεύσις σίτου ἐπὶ τὸν ἀργούντων εἰς τοὺς διαφόρους ποταμοὺς «Λίμπερτς», λόγω ἐλλειψεως ἀποθηκῶν εἰς τὴν Ἑράπ. Εἰς μόνον τὸ ἀγκυροδόλιον τοῦ ποταμοῦ Τζέιμς είχον ἐναποθηκευθῆ ἐπὶ σκαφῶν 20 περίπου ἑκατομ., μπούσελ. Αὐτὰ τώρα ἐφορτώθησαν ἐπὶ ἄλλους πλοίους πρὸς ἐξαγωγήν, χωρὶς καμμίαν σχεδὸν βλάβην τῆς ποικιλής τῶν καταστάσεως. Εἰς ώρισμένα φορτία ἐσπημένησαν περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1950 ζωνφία. Ο σῖτος τῶν «τουν—τεκές» ἐξεφορτώθη, ἀπελυμάνθη καὶ προελθήθη ζημία σοβαρότερα.

● Τὸ Χάπτον Ρόδης — οἱ λιμένες τοῦ Νόρφολκ καὶ τοῦ Νιούπαρτ Νιούς — ἐγγώρισε κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον τὸ μεγαλύτερον ρεκόρ φορτώσεως γαιανθράκων τῆς τελευταίας 20τείας. Φορτία παρελθόθησαν ἐκείθεν ἀπὸ 516 σκάφων, ἔναντι 492 τοῦ Ιουνίου 1948 καὶ 496 τοῦ Μαρτίου 1937 καὶ 298 μόλις τοῦ Μαρτίου παρελθόντος ἔτους. Δια τοὺς πρώτους τρεῖς μῆνας τοῦ τρέχοντος έτους έφορτωθησαν 7.278.868 τόν. γαιανθράκων ἔναντι 2.227.671 τόνων τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1950.

● Οἱ ναυτεργάται, ἔκτος τῶν ἄλλων τῶν ἀπατήσεων ποὺ θὰ προβάλλουν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, θὰ ζητήσουν τὴν σύστασιν Ταμείου "Ἄδειών". Οἱ ἐποιτισταὶ θὰ καταβέσουν 25 σέντης ἡμερησίων δι᾽ ένα καστον μέλος τοῦ πληρώματος καὶ διὰ τὸν συσταθμούμενον κεφαλαίου θὰ λαμβάνουν ἀδειαν μετ' ἀποδοχῶν, ἔδομασιάν μὲν διὰ τοὺς ὑπηρετήσαντας, ἀνεξαρτήτως πλοίων καὶ ἐπιχειρησεων, συνεχώς ἐπὶ ἐξάμηνον καὶ δύο ἔδομασιάν μετὰ ὑπηρεσίαν ἐνὸς έτους.

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

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

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 ἔγγυᾶται τὴν μᾶλλον ἰκανοποιητικὴν ἔξυπηρτεσιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἴδη Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν Ἐλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων.
Εἴμετα ἀρτίως διωργανωμένοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεων καὶ φορτοεκφορτώσεων.
Ἡ προτίμησίς μας ἔξυπηρτει τὸ συμφέρον σας.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Μέτρα προστατευτικά

Διάταγμα, ύπογραφέν πρό την ήμερων από τὸν Βασιλέα Φαρούκ, μὲ ισχύν απὸ τῆς 29ης Μαρτίου, συνιστᾶ τὸ Συμβούλιον τῶν Μεταφορῶν, παρὰ τῷ ύπουργεῖο τοῦ Ἐμπορίου. Σκοπός του ή κάραξις τῆς κρατικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ η ἐφαρμογή της.

Μεταξὺ ἄλλων τὸ Συμβούλιον θὰ ἀσχοληθῇ: 1. Μὲ τὴν κατανομὴν τῶν κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων μεταξὺ τῶν δισφόρων ἔθνικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων. 2. Μὲ τὴν παραχώρησιν δανείων πρὸς τὰς ἑταῖρις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν στόλων των καὶ 3. Μὲ τὴν διαφύλαξιν υπὲρ τῶν Αἰγυπτιακῶν σκαφῶν ἐνὸς ποσοστοῦ, τούλαχιστον 30%, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἔθνικῶν εἰσαγωγῶν καὶ διὰ τὴν ληγούν μέτρων ἐνθαρρυντικῶν τῆς Ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας διὰ τὴν προτίμησιν τῶν Αἰγυπτιακῶν πλοίων. Τὸ Συμβούλιον θὰ καταρτίσῃ τὴν σχετικὴν νομοθεσίαν.

“Αλλο διάταγμα ἐπιβάλλει τὴν ἀμιγῆ σχέδιον, κατὰ 95%, σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῶν Αἰγυπτιακῶν πλοίων ἀπὸ Αἰγυπτίους ναυτικούς. Διὰ τοὺς ἀξιωματικούς τὸ ποσοστὸν περιορίζεται εἰς τὰ 75%. Ἐπὶ πλέον οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποχρεούνται νὰ προσδιδόντων ἀριθμὸν τινὰ μαθητευομένων ἀναλόγως τῆς χωροποικότητος τοῦ σκάφους.

Γερμανία

‘Η ἀποκατάστασις

Τὰ σχέδια τῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς Γερμανικῆς Ναυτιλίας, μετὰ τὴν δρσιν τῶν συμμαχικῶν περιορισμῶν, ἐμφανίζονται περισσότερον μετριόφρονα, παρὸ δύον ἐπιστεύετο.

Πλοῖα μεγάλα ἐπιβατηγά δὲν σκέπτονται πρὸς τὸ παρόν νὰ ναυπηγῆσουν αἱ γερμανικαὶ ἑταῖραι. Τὰ περιορισμένα οἰκονομικά τῶν μέσα δὲν τὸ ἐπιτρέπουν καὶ ἀντὶ τοῦ «γούρτρου τῆς σημαίας» προτιμοῦν τὴν θετικὴν ἐξυπέρτησιν τῶν ἔθνικῶν μεταφορικῶν ἀνταγονῶν. Πλοῖα φορτηγά γραμμῆς μεταξὺ 10—16 χιλ. τόνων θὰ ναυπηγθοῦν ἀρκετά, μὲ δῶδεκα μόνον θέσεις δι’ ἐπιβάτας καὶ ταχύτητα 18 μιλλίων. Αὐτὰ θὰ ἀποκαταστήσουν τὸ προπολεμικὸν δίκτυον τῶν γερμανικῶν γραμμῶν.

‘Η προκληθεῖσα ἀπὸ τὴν ἀναστολὴν τῶν περιορισμῶν ἀντίδρασις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ὄργανωσεων καὶ τὰ ἔντονα διαβήματά των πρὸς τὸν Πρόεδρον Τρούμαν δὲν θεωρούνται δικαιολογημένα ἐκ τῶν πραγμάτων, δεδομένου, ὅτι μετὰ τετρατίαν μόλις ή Γερμανικὴ Ναυτιλία θὰ κατέχῃ μίαν δύναμιν σταφανών δύο ἑκατομμυρίων τόνων ἔναντι σκαφῶν 700 χιλ. τόνων που ἔχει τώρα, ἐκ τῶν οποίων τὰ πλεῖστα εἰνεὶ παρηλίκα καὶ ἀκατάλληλα.

Αἱ δυσκολίαι, ἄλλως τε, ποὺ ἀντιμετωπίζει: ὁ Γερμανὸς ἐφοπλιστὴς εἰς τὴν προσπάθειάν του εἶνε μεγάλαι, ὃν μὴ δυσπερόληπτοι. ‘Η παραγωγικὴ ίκανότης τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων εἰνεὶ τώρα κατὰ 50% μικροτέρα τῆς προπολεμικῆς χωρὶς καὶ νὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἐπανέστησις της. Τὰ ναυπηγεῖα εἰνεὶ πλήρως ἀποσχολήμενα, μὲ φυλακάς ἐργασίας 24ώρους, διὰ λογαριασμὸν ἔνων ἐφοπλιστῶν. Ναυπηγικὰς ἐσχάρας δὲν ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπαρκεῖς οἱ Γερμανοὶ ἐφοπλισταί, ἐνῷ ή στενότης τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν κεφαλαίων εἶνε τὰ πρόσθετα ἐμπόδια διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν. ‘Ἐπλιθεῖς ὑπάρχουν ὅτι τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα «Μπλόμ καὶ Βός» τοῦ ‘Αμβούργου θὰ ἀνοίξουν λιαν προσεχῶς καὶ ὅτι οἱ Γερμανοὶ τεχνικοὶ θὰ κατορθώσουν νὰ σχεδιάσουν τὸ «ἰδεώδες πλοίον» ὅπως τὸ ἔχαρκτηριστεῖν ὁ ἀρμόδιος ὑπουργός, ὥπερ θὰ εἰνεὶ οἰκονομικῶτερον εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ ἀποδοτικότερον εἰς τὴν ἔκμετάλλευσιν.

Εἰς προσφάτους δηλώσεις του ὁ Γερμανὸς ύπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἀνεκοίνωσε τὴν χρηματοδότησιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας μὲ πιστώσεις ὀκτώ ἑκατομμυρίων λιρῶν (100 ἑκατο., μάρκων) διὰ τὸ ἔτος 1951—52. ‘Η ναυτιλία ἐπίσης θὰ τύχῃ κάθε ἀρώγης, διότι ἀποφέρει ἔνον συνάλλαγμα, ὅπως ὁ γιατίνθραξ καὶ ὁ χάλυψ.

Τὸ νέον πρόγραμμα ναυπηγείων θὰ περιλαμβάνῃ τὴν κατασκευὴν 200 χιλ. τόνων γκρός πλοίων φορτηγῶν γραμμῆς. ‘Η Δυτικὴ Γερμανία κατέχει τώρα ἔνα στόλον 900 χιλ. τόνων μετὰ τὸν ἀκτοπλοϊκὸν καὶ ἀλιευτικὸν.

Αἱ ύπουργικαὶ ἀνακοινώσεις φέρουν τὴν ίκανότητα τῶν γερμανικῶν

ναυπηγείων ἀνερχομένην εἰς 300—350 χιλ. τόνων ἐτησίως καὶ τονίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπαυξήσεως τῆς παραγωγῆς των.

“ΑΝΕΥ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ”

‘Η Γερμανία ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ναυπηγήσῃ υπερωκεάνια οἰσασδή ποτε χωρητικότητος. Μετὰ τὴν ἀρσιν τῶν συμμαχικῶν περιορισμῶν οἱ τινὲς προέδρευσιν τὴν ναυπηγήσιν πλοίων μέχρι 7200 τόνων καὶ ταῦπητος μέχρι 12 μιλλίων, η γερμανικὴ σημαία προβλέπεται λίαν ταχέως νὰ ἀνακτήσῃ τὴν προπολεμικὴν τὴν ίσχυν. ‘Ἐλλειψις μόνον πρώτων ὑλῶν καὶ κεφαλαίων πιθανόν νὰ παρεμποδίσῃ τὴν τοιαύτην ἀνάπτυξιν.

‘Η στροφὴ πάντως πρὸς τὴν κατασκευὴν μεγάλων πολυτελῶν υπερωκεανῶν δὲν προβλέπεται λίαν προσεχής. ‘Ο Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπιζητήσουν νὰ ἀποκαταστήσουν τὸ δίκτυον τῶν προπολεμικῶν φορτηγῶν γραμμῶν των. Σκάφος 300 χιλ. τόνων προβλέπεται διὰ τὸ παραδίδον τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα εἰς τὸν έθνικὸν ἐφοπλισμόν.

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ‘Αμβούργου ἥρχισαν τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς τάνκερ 40 χιλ. τόνων, τοῦ μεγαλύτερου εἰς τὸν Κόσμον, διὰ λογαριασμὸν παναματικῆς ἑταῖρίας. Παράδοσις τέλος τοῦ 1953. ‘Η αὐτὴ ἑταῖρικὴ ὄργανωσις θὰ παραλάβῃ καὶ τρία τῶν 18 χιλ. τόνων τάνκερς ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα.

Τὴν 1ην Μαρτίου ἡ δύναμις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἀνήρετο εἰς 559 σκάφη 683.583 τόν. γκρός, ἐκ τῶν οποίων 319 φορτηγά, 543.742 τόν. γκρός καὶ 27 τάνκερς, 85.247 τόνων. Εἰς τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς δὲν συμπεριλαμβάνονται τὰ ἀκτοπλοϊκά καὶ τὰ ἀλιευτικά σκάφη.

“Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΠΑΝΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ”

Εἰς εἰκοσι τέσσαρα ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀνέρχονται αἱ νέαι πιστώσεις τοῦ Γερμανικοῦ Δημοσίου διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ὀκεανοπόρου ναυτιλίας καὶ τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων. ‘Η χρηματοδότησις τῆς ναυπηγήσεως 200 χιλ. τόνων ἀπεφασίσθη ἡδη.

Τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα «Μπλόμ καὶ Βός» τοῦ ‘Αμβούργου θὰ ἀναστοθούν πλήρως, ίνα ἐπανέθουν εἰς τὴν προπολεμικὴν τῶν παραγωγικὴν ίκανότητα.

Αἱ πιστώσεις, διμως, ἔκαρπωνται καὶ ἀπὸ τὴν ἔγκρισιν τῶν Συμμάχων, οἵτινες ἀμφιβολοῦν εἴνε — οἱ Αγγλοὶ κυρίως — ἂν θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐπανασύστασιν τῶν ναυπηγείων τοῦ ‘Αμβούργου.

Τὰ ναυπηγεῖα

Κατὰ τὰς πρώτας μόλις ήμέρας τῆς ἐξ ὀλοκλήρου ἄρσεων τῶν περιορισμῶν εἰς τὰ τῶν ναυπηγήσεων τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, παραγγέλλεται 200 χιλ. τόνων γκρός ἐδόθησαν ἡδη. Αἱ δύο μεγάλαι Γερμανικαὶ ἑταῖρια, τὸ «Βορείο—Γερμανικὸν Λόδυ» καὶ η «Αμβούργο—Ἀμερικανικόν» προβλέπεται νὰ κατασκευάσουν 14 σκάφη 128 χιλ. τόν., ἐκ τῶν οποίων τρία θὰ εἰνεὶ ὀκτώ χιλιάδων τόνων ἔκαστον καὶ τέσσαρα μὲ ἀποστροφίδοις 10 χιλ. τόνων ἔκαστον.

Σημειωτέον, διὰ τὸ παραγωγικὴν ίκανότητα τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων αὐδέναι δισημέραι. Πρὸ πιερῶν νέον ναυπηγεῖον ἐπὶ τῶν ἐρειπῶν ἐνὸς ἐν μέρει καταστραφέντος καὶ διαλυθέντος δι’ ἐπανορθώσεις, ἀνασυεπῆθη εἰς τὴν Βρέμην. Πρόκειται περὶ τοῦ A. G. Weser ἀντὶ τοῦ προπολεμικοῦ «Δέσμιμαγκ».

“Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ”

‘Η σημαντικὴ αὔξησις τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Γερμανίαν ἀντιμετωπίζεται ἡδη μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ἐκεὶ διυλιστηρίων, ὡς τε νὰ ἐπεργάζεται, κατὰ τὸ 1953, ἀκάθαρτον πετρέλαιον 6.340.000 τόνων. Κατὰ τὸ ἔτος 1951—52 δὲ καταναλώσις Βενζίνης θὰ φθάσῃ τὸ 1.900.000 τόνων καὶ τοῦ πετρελαίου δῆλος εἰς 1.575.000 τόν. Διὰ τὸ 1952—53, η Βενζίνη προβλέπεται εἰς 2.100.000 τόν. καὶ τοῦ πετρελαίου δῆλη εἰς 1.725.000 τόν. Καὶ αὐτὰ διὰ μόνας τὰς ίδιωτικὰς ἀνάγκας.

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO

MICHAELIDES & C^E

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

Ocean Oil Co. (1942) Ltd.
LONDON.
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
Marine Steam Engine, Steam Turbine
AND
Diesel Lubricating Oils.
STOKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

'Ην. Πολιτεῖαι

'Η χωρητικότης τῶν τάνκερς

Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων αύξανεται ἑπτοῖς καθ' δόλον τὸν κόσμον εἰς σκάφη 2 χιλ. τόννων d.w. καὶ ἀνά κατὰ δύο ἑκατομμύρια τόννων d.w. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 συνέκειτο πάνω απὸ 2165 μονάδας, τόννων φορτίου 27.615.815. Κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ παρελθόντος ἐτούς παρεδόθησαν 66 νέα σκάφη 1.092.000 τόν., μὲν μέσην κατὰ πλοϊον χωρητικότης 17 χιλ. τόνων.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν τάνκερς 5.600.000 τόν. d.w. ἐκ τῶν ὅποιων θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ 1951 σκάφη 2 ἑκατον. τόννων. 'Η αὐτὴ χωρητικότης βάση παραδόθη κατὰ τὸ 1952 καὶ τὸ ὑπόλοιπον προβλέπεται διὰ τὸ 1953. 'Υπάρχουν ἀρκετά παραγγελίαι μὲ παράδοσιν 1954 καὶ 1955. 'Υπολογίζομέντης τῆς αὐτῆς, ὅπως καὶ κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτα, κατὰ μέσον δρον διαγραφής χωρητικότητος, διὰ τὸλος τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ φθάσῃ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1953 τὰ 32.500.000 περίπου τόν. φορτίου, τὸ διπλάσιον δηλαδή ἐναντὶ τοῦ 1939 καὶ ἀκόμη περισσότερον ἂν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ἡ μεγαλύτερα τάχυτης τῶν σκαφῶν καὶ τὰ καλύτερα μέστη ἀντλήσεως.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἥλικιαν τὰ 70 % τῆς ὡς ὀνόμα χωρητικότητος (19.280.000 τόν. d.w.) εἶναι ἥλικιας ἄνω τῶν 10 ἑτῶν. Τὰ 50 % καὶ πλέον εἰναι T2, λιμετρές καὶ ἀλλα πολεμικής ναυτηγήσεως σκάφη. Τὰ 12.5 % (3.450.000 τόν.) εἶναι ἄνω τῶν 20 ἑτῶν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 7.25 % ἄνω τῶν 15 ἑτῶν.

Ἡ δύναμις κατὰ σημαίας διὰ σκάφη ἄνω τῶν 2000 τόν. d.w. εἶχεν εἰς τόνους d.w. ὡς ἔξης:

Χῶρα	
'Ην. Πολιτεῖαι	8.608.082
Ἀγγλία	5.684.030
Νορβηγία	3.809.476
Παναμᾶς	2.720.890
Γαλλία	985.682
'Ολλανδία	872.876
Ιταλία	850.036
Λιβερία	548.558
Σουηδία	525.276
Λοιπαὶ χώραι	3.090.909
Σύνολον τόν. d.w.	27.695.815

'Η ἐπιστράτευσις τῶν ναυτεργατῶν

Ἄπο τὴν 'Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας' ἑζητήθη ἡ ἀναστολὴ προσελύσεως τῶν ἐκ τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ προσκαλούμενών ἐφέδρων, ὅπως κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον. 'Ο ναυάρχος Κόχραν ἀπευθύνων τὴν ἀντωτέρω αἵτησιν ἔτοντος τὴν ἀνάγκην τῆς πλήρους ἐπανδρώσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἵνα ἐπιτελέσουν τὸ τεράστιον μεταφορικὸν ἔργον τῆς E.C.A. καὶ τῶν στρατιωτικῶν ὑπηρεσιῶν.

Ἡ Ἐλλειψις ἀκριβῶν πληρωμάτων καθιστὸ δύσκολον τὸν ἐπανεξοπλισμὸν καὶ ἄλλων κρατικῶν σκαφῶν, ἵνα ἐξηπερηφθῶσυν τὰς μεταφοράς τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τῶν ἔφοδίων πρὸς τὰ διάφορα σημεῖα. τοῦ Κόσμου.

Αἱ ἀνάγκαι εἰς πετρέλαια

Οι Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι, οἱ ἐγγύτερον παρακολουθοῦντες τὰ τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαίων, προβλέψουν, ὅτι αἱτάς ἡ ναυμένας Πολιτείας, ἐφόσον ἀπὸ τοῦδε δὲν ἡδελνεῖ ἀντιμετωπισθῆναι κατάστασις. Τὰ ἀποθέματα εἶναι ὀλιγώτερα, ἐνῷ ἡ κατανάλωσις σταθερῶς βαίνει αὐξανούμενη.

Οὕτω διὰ τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ Μαρτίου τὰ ἀποθέματα ἐξηρτοῦνται διὰ 37 μόνον ἡμέρας, ἔναντι 46 ἡμερῶν πρὸ ἔτους. Τῆς Βενζίνης διὰ 51 ἡμέρας, ἔναντι 59 πρὸ ἔτους. Αἱ αὐταὶ ἀναλογίαι ὀλιγωτέρων ἀποθέματων διαπιστωτοῦνται καὶ διὰ τὰ ἄλλα εἰδῆ πετρελαιοίδων.

Ἄσ τημειαθῆ, ὅτι ἡ μείσωσις αὐτὴ τῶν ἀποθεμάτων ἐμφανίζεται, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ διύλιστηρια ἀποδίδουν τώρα κατὰ 20 % περισσότερα παράγωγα ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Τὸ πετρέλαιον διὰ τὸ χρειασθενῶν 650 χιλ. Βαρελ. ἡμεροσίων πετρελαίων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος περισσότερα ἔναντι τοῦ 1950. 'Η αὐξησις καταναλώσεως προέρχεται ἀπὸ τὰς ἀνάγκας τοῦ στρατοῦ καὶ τὰς ιδιωτικάς. Διὰ μόνου τὸ στρατὸν ὑπολογίζεται πούδημένη κατανάλωσις 125 χιλ. Βαρελ. ἡμεροσίως.

Περισσότερα, ἔξ ἀλλου, εἶναι τὰ κινούμενα αὐτοκίνητα, περισσότεραι αἱ ἀποστάσεις ποὺ διατρέχουν καὶ μεγαλύτεραι αἱ ἀνάγκαι τῆς κατ' οἴκον θερμάνσεως. Εἰς 5.120.593 ἀνήρχοντο αἱ ἔγκαταστάσεις θερμάν-

σεως εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950, ἔναντι 6.490.535 τοῦ τέλους τοῦ 1949. Η κατανάλωσις, ἐπίσης, τοῦ πετρελαίου διὰ τὰς μηχανὰς δῆλη πούδηθη κατὰ 25 φοράς ἔναντι τοῦ 1940 καὶ προβλέπεται νὰ αὔξηθη εἰς 40 φοράς κατὰ τὸ 1953.

Θὰ χρειασθῇ νὰ αὔξηθῃ σημαντικῶς ἡ παραγωγὴ τῶν διύλιστηρίων καὶ νὰ ἐνισχυθοῦν τὰ ἀποθέματα. Τὸν ἔρχομενον χειμῶνα αἱ ἀλείψεις προβλέπονται σημαντικαὶ, ἀν ἀπὸ τοῦδε ἡ βιομηχανία δὲν ἀρχίσῃ παράγουσα περισσότερον (250 χιλ. Βαρελ. ἡμεροσίως ἐπὶ πλέον) ἵνα δημιουργήσῃ ἀποθέματα.

'Η χρήσις τοῦ «ραντάρ»

Τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ὑπέδειξε τὴν χρήσιν διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα ἐνὸς νέου ἐργαλείου, Ικανού νὰ διευκολύνῃ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς εἰς τὴν ἀμεσωτέραν καὶ καλυτέραν παρακολούθησιν τῶν διοπτεύσεων διὰ τοῦ ραντάρ. Ἀπὸ τὰς διαπιστώσεις τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς ἀποδείχθησαν, ὅτι ἐπὶ 390 συγκρούσεων τοῦ παρελθόντος ἔτους, αἱ πλεισται ἐλασθον χώρων εἰς σκάφη ἐφωδιασμένα μὲ ραντάρ. Παρετρήθη πράγματι, ὅτι πολλοὶ ἀξιωματικοὶ ἐπὶ τῆς γεφύρας θεωροῦν τὸ ραντάρ ὡς ἓνα εἰδὸς μηχανήματος ἀπλῆς τηλεοράσεως, ὅπερ ἐντὸς ὀλίγων δευτερόλεπτων δύνανται νὰ ἀνιχνεύσῃ καὶ νὰ ὑποδείξῃ τὰ πάντα γύρω ἀπὸ τὸ σκάφος. 'Η διακρίσις τῶν χρήσιμων κανόνων, λογαριθμικῶν ὑπολογισμῶν καὶ διακριθοῦνται ἀμέσως αἱ διοπτεύσεις. Συχνά αἱ συγκρούσεις ὀφείλονται εἰς τὴν ἀνικάνατητη τῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας νὰ ἀξιοποιήσουν τὰς διὰ τοῦ ραντάρ παραπτορίεσι.

Συνιστάται, ἐν τέλει, ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν ἡ πλήρης μετεπαίδευσις ὀλῶν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. εἰς τὴν χρήσιν τοῦ ραντάρ.

'Ιαπωνία

Αἱ ἀντιτιθέμεναι ἀπόψεις

Προκειμένου νὰ ὑπογραφῇ ἡ συνθήκη εἰρήνης μὲ τὴν 'Ιαπωνίαν οἱ Ἄγγλοι θέλουν νὰ περιορίσουν τὴν ναυπηγικήν της παραγωγήν. Εἰνελέγουν—ἐπικίνδυνος ἀντιγωνιστής καὶ θὰ κατορθώῃ καὶ πάλιν νὰ ἀνασυστήσῃ τὴν ναυτιλίαν τῶν προπολεμικῶν 5.500.000 τόνων.

Οι Ἀμερικανοὶ, τούμαντίον, ἐνδιαφερόμενοι, ὅπως διατηρήσουν εἰς τὴν Αἰγαίον τὴν πολιτική της Κίνας καὶ τῆς ρωσικῆς ἐπιρροῆς εἰς τὰ ὄντα τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐπιμένουν ὅπως νὰ 'Ιαπωνία καταστῇ αὐτάρκης ναυτιλιακῶν, μὲ ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ικανήν νὰ ἐργασθῇ παραγωγικῶν διὰ λογαριασμὸν καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν.

Οἱ Ἀμερικανοὶ θεωροῦν δυσβάστακτον διὰ τὸν 'Ιαπωνίαν τὴν ἐπιπλάνην τῶν 300 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, εἰς τὴν δοπίαν ὑποβάλλεται διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ναύλων τοῦ εἰσαγωγικοῦ της ἐμπορίου. Θέλουν νὰ τὴν διευκολύνουν εἰς τὴν ἀπόκτησιν ἐπαρκῶν πλοίων, ἵνα μεταφέρεται διὰ αὐτῶν τὸ ημισυ τούλαχιστον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς

Μεταξὺ τῶν δύο ἀπόψεων θὰ ἐρεθῇ ἡ μέση λύσις, ἥτις πάντως θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν νὰ ἐπαναδημιουργήσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλον. Αἱ παραδόσεις καὶ αἱ ὀργανικαὶ ἀνάγκαι ἐνὸς λαοῦ δὲν ἀποτρέπονται ἀπὸ καμμίαν δύναμιν. Καποτε θὰ εύρουν τὴν εύκαιριαν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ικανοποίησιν.

'Ισραὴλ

Καὶ ὑπερωκεάνιον

Οι 'Εβραίοι ἐπέτυχον δάνειον 2½ ἑκατομμυρίων λιρῶν εἰς τὴν 'Αγγλικὴν χρηματαγορὰν διὰ νὰ ναυπηγήσουν ἔνα ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς N. Υόρκης—Μεσογείου χωρικότητος γύρω τῶν 18 χιλ. τόνων!

Η εἰδησις καὶ μόνη χαρακτηρίζει τὴν δημιουργούμενην δύστερας κατάστασιν εἰς τὴν Ανατολικήν Μεσόγειον ἀπὸ τὴν ἀνήσυχον πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα στροφὴν τῶν νέων μας γειτόνων.

'Ιταλία

Ἡ γραμμὴ Αὐστραλίας

Ἐντονοὶ ἐγείρονται αἱ διαμαρτυρίαι ἀπὸ τὴν Τεργέστην διὰ τὴν νηστῶν τριῶν υπερωκεάνιων διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας τοῦ πρώτου ἐκ τῶν λιμένων αὐτὸν ἀνεχόντες τὸ νεότευκτον λάινερ πρὸ 150θημέρου διὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιου μὲ 800 ἐπιβάτας. Θὰ ἐκτελῇ τὸν διάπλουν ἐντὸς 22 ἡμερῶν.

Τὸ 'Λαῦδη Τριεστίνο', ὅπως ἄλλως τε καὶ τὸ ὄνομά του δηλοῖ, ζεθερίτον ἀνέκαθεν ἐταίρια ἔχουσα τὴν ἔδραν της καὶ τὴν ἀφετηρίαν τῶν πλοίων τῆς εἰς τὴν Τεργέστην. 'Η ναυπηγήσις τῶν τριῶν σκαφῶν διὰ

PELTZ BROTHERS

SHIP CHANDLERS

NORFOLK, VIRGINIA

NEWPORT NEWS, VIRGINIA

τὴν γραμμὴν τῆς Αύστραλίας ἐπιστεύθη ὅτι θὰ προσδώσῃ νέαν κίνησιν καὶ ζωὴν εἰς τὸ λιμένον τῆς ἐλευθέρας πόλεως. Θά συνεκεντροῦστο ἔκει τὸ μεταναστευτικὸν ρεύμα ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Αύστραλιαν. "Ηδη καὶ αὐτὰ τὰ σκάφη θὰ ἀποπλέουν ἀπὸ τὴν Γένοβαν, ἐνῷ ἐναυπηγήθουσαν εἰς τὴν Τεργέστην μὲ πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ μὲ σκοπὸν νὰ ἐνισχύσουν τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ λιμένος τῆς 'Αδριατικῆς."

Τὰ δύο ἄλλα ἀδελφά τῆς «Αύστραλίας» σκάφη, τὰ «Οκεανία» καὶ «Νεπτούνια» κατασκευάζονται ἀκόμη εἰς τὴν Τεργέστην.

Μεγ. Βρεταννία

Οἱ ἐφοπλισταὶ διαμαρτύρονται

Ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία, ἐνῷ τώρα πλήρως εἶναι ἀπησχολημένη μὲ ναύλους ἀρκετά ικανοποιητικούς, ἀντιμετωπίζει δύσκολα προβλήματα διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Ἡ κρατικὴ κυρίων πολιτικὴ ἔναντι τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως ἀντισχεῖ σοβαρῶς τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἰς τὴν τελευταῖαν ἔκθεσιν τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου δισμαρτύρεται ἀκριβῶς διὰ τὴν ἔλλειψιν σαφῶν κατευθύνσεων εἰς τὰ τῆς κρατικῆς αὐτῆς πολιτικῆς.

Δύο εἰνεὶς αἱ κύριαι ἀφορμαὶ τῶν διατυπουμένων παραπόνων. Ἡ συνεχίζομένη ἔνιασια κρατικὴ διασχέρισις τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἐφεδρίων καὶ τροφῶν καὶ ἡ βαρεῖα φορολογία. Ἡ τελευταῖα καθιστά ἀδύνατον τὴν συστάρωσιν ἀποθεματικῶν κεφαλαίων, ἀναγκαῖων διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν φθειρούμενῶν σκαφῶν. Μὲ τὰς προβλέψεις τοῦ νέου προϋπολογισμοῦ αἱ διαησυχίαι τῶν ἐφοπλιστῶν ἐνετάθησαν μέχρι τοῦ σημείου, ὅπεις νὰ μὴ διαδέπεται ἡ δυνατότης συνεχίσεως, οὐδὲ τὸν ὑπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγικῶν προγραμμάτων.

Τὸ σημερινὸν χρᾶσ, ὅπως τὸ χαρακτηρίζουν οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταί, ἥρχισε δημιουργούμενον ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου, δὲτη ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνητικὴ, δῆλως αἰσθιδίως, ἀπεφάσισε τὴν εἰσαγωγὴν ἀμερικανικού γαιάνθρακος. Ταῦτοχρόνων, διαφόροι ἀλλαὶ κυβερνητικαὶ ὑπηρεσίαι ἔστευσαν ἀθρόως νὰ ἐπιζητήσουν τὴν μεταφορὰν δύνειας καὶ σίτου ἀπὸ τὴν Ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον. Πλοΐα, ἐπίσης, ἔχειάζοντο διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀμερικανικοῦ σίτου εἰς τὰς Ἰνδίας. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης ἀποτόμου ζητήσεως χωρητικότητος ὑπῆρχεν ἢ ἔκτροπον ἐκ τῶν κανονικῶν τῶν ταξιδίων ἐκαποντάδων πλοίων, τὰ δόποια ἀφορτά ὑπερχρέωθησαν νὰ ἐκτελέσουν ταξίδια χιλιάδων μιλλίων μέχρις ὅπου φθάσουν εἰς τὰς λιμένας τῆς φορτώσεων.

Μετάξυ τῶν διαφόρων ὑπουργείων καὶ ὑπηρεσίων ἐσημειώθη οὕτω συναγωνισμός ἔξασφαλίσεως τοννά. Τὸ ὑπουργεῖον λ.χ. τῶν Καυσίμων ἔζητε νὰ μεταφέρῃ ἀμέσως τὸν γαιάνθρακα. Τὸ ὑπουργεῖον τοῦ ἐφοδιασμοῦ τὰ σιτηρά καὶ ἄλλα τρόφιμα καὶ ἄλλα ὑπουργεία είχον τὰς ἴδιας τῶν μεταφοράς νὰ καλύψουν. Οἱ ναῦλοι, φυσικά, ἀνετιμήθησαν ὑπερέ-

τρως εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τοῦ Κοινοῦ.

Ἡ ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου γράφει σχετικῶς: «Θὰ ἦτο ἀκατανόητον διὰ μίαν οἰσανδρή της ἰδιωτικὴν δράγανων νὰ διαχειρισθῇ τὸ ζήτημα τῶν μεταφορῶν της ἀναγκαίας, καθ' ὃν τρόπον τὸ διειχείρισθη τὸ ὑπουργεῖον τῶν Καυσίμων. Δὲν θὰ ἔσπευδε ποτὲ νὰ ἀνακοινώσῃ τόσα ἐκαπομέρια τὸν μεταφορακός ἔσκοπευε νὰ εἰσαγάγῃ, ὅπεις νὰ δημιουργηθῆται τοιαύτη ἐντασία, εἰς τὴν ναυλαγοράν, οὔτε θὰ ἐνεφανίζονται ταύτοχρόνως εἰς τὴν ἄγοράν ζητούσαι χωρητικότητα τόσαις ἄλλαις κρατικαὶ ὑπηρεσίαι διὰ διάφορα εἴδη φορτίων. Εκείθεν ή ἔξηγησις τῶν ψηλῶν ναύλων.

Οσον ἀφορά τὴν φορολογίαν δλαι αἱ μέχρι τοῦν διαμαρτυρίατ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπέβησαν σκαρποι. Τούναντίον, μάλιστα, ή κατάργησις τῆς προβλέψεως διὰ τὰ ἔκτακτα ἀποθεματικά ἔχειροτέρευε τὴν κατάστασιν ἀπὸ τῆς φορολογίας πλευρῶν, ἀν καὶ πιστεύεται, ὅτι θὰ ἔξευρεθῇ τρόπος ἐνισχύσεως οἰκονομικῆς τῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἐστήριχθησαν εἰς τὴν πρόβλεψιν αὐτὴν διὰ νὰ παραγγείλουν νέα σκάφη.

Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

Εἰς τὰ δέκα τέσσαρα ναυτικά σχολεῖα τῆς Ἀγγλίας εἰς τὰ ὅποια ἐκπαιδεύονται πρακτικῶς καὶ ἀπὸ τίνος ἀπόφεως θεωρητικῶς τὰ 80 τοῖς ἐκατόν τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ θαλάσσιον ἐπάγγελματι νέων, ἐφοτησαν κατὰ τὸ 1950 ἐν δῆλῳ 8180 μαθηταί. Ἡ ἐκπαίδευσις ἀναφέρεται εἰς δλας τὰς εἰδικεύσεις ἀπὸ τοῦ ναυτου καταστρώματος μέχρι τοῦ θερμαστοῦ διὰ τὸν γαιάνθρακα καὶ τὸ πετρέλαιον καὶ τοῦ μαγείρου. Μετά τὸ τέομα τῶν πρακτικῶν ἀσκήσεων καὶ τὴν ἐκμάθησιν στοιχειώδων τινῶν γνώσεων οἱ μαθηταί ἀναλαμβάνουν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῷ πλοίῳ ἀποκτῶντες, μεταξὺ δρισμένην ὑπηρεσίαν, τὸ πτυχίον τῆς εἰδικεύσεως τῶν. Ο μισθὸς τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων μαθητευομένων είναι τώρα 9 λίραι μηνιαίων. Τὸ ημίσυο τῶν δαπανῶν τῶν ναυτικῶν σχολείων καταβάλλονται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τὸ ἔτερον ημίσυο ἀπὸ τὸ Κράτος.

Ἄθροιστη ναυπηγήσεις τάνκερς

Τὸ μεγαλύτερον ναυπηγικὸν πόδγραμμα, ποὺ ἀνελήφθη ποτὲ ἀπὸ ἰδιωτικὴν ἑταῖρικὴ δργή, ἔτεθη ὑπὸ ἔκτελεσιν. Ὁ ὅμιλος «Σὲλλα» παρήγειε 46 ἐν δλῳ 2 σμενόπλοια, ἐκ τῶν δποίων τὰ 41 τῶν 18 χιλ. τόννων καὶ τὰ πέντε τῶν 28 χιλ. τόννων φορτίου. Σύνολον χωρητικοῦτος 900 χιλ. τόν. δ.ώ. Κόστος 45 ἑκατομ. λιρῶν. Τριάκοντα ἑνα σκάφη θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ δέκα πέντε εἰς τὴν Ὀλανδίαν.

Τὰ μεγάλα τῶν 28 χιλ. τόννων θὰ ἔχουν μηχανάς ἀτμοστροβίλους καὶ ταχύτητα 16 μιλλίων. Τὰ τέσσαρα τῶν 18 χιλ. τόννων θὰ είνε στροβίλο—ηλεκτρικά. Τῶν λοιπῶν τὸ πρωστήριον σύστημα θὰ είνε ἀτμοστροβίλους.

Ἡ παράδοσις τῶν σκαφῶν θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ ἐπομένου έτους. Τὸ πρόγραμμα θὰ συμπληρωθῇ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1955.

ΤΑΧΕΙΑ 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 αἰδουσαι κινηματογράφου, χοροῦ, μπάρ, ἐστιατορίου διὰ 186 ἐπιβάτας Αης δέσεως καὶ εύρυτατα καταστώματα. Εἰδικὰ μέσα παραλαβῆς καὶ ἐκφορτώσεως τῶν αὐτοκινήτων, εἰδικοὶ χῶροι δι' εύπαδῆ φορτία.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ὥραι 29.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ ὥραι 56.

"Ἐναρξις δρομολογίων 28 Μαΐου 10 π.μ.

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

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

Ο ναυλοτιμάριθμος του Μαρτίου

Ο παρά του «Ναυτικού Επιμελητηρίου» του Λουδίνου κατατίζομενος ναυλοτιμάριθμος διά την φορτηγόν ναυτιλίαν σημειώνεται διά τὸν Μάρτιον ἐ. ἔ. μὲ 180.6 %, ἔναντι τῆς βάσεως 100 % τοῦ ἑτού 1948. Μία περαιτέρω αύξησις κατὰ 17 μονάδας ἐπραγματοποιήθη κατὰ Μάρτιον, ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου ἐ. ἔ., χαρακτηρίζουσα τὴν βελτίωσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑπερέστησαν ικανού ἀριθμού πλοίων ἐν τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἕνων Πολιτειῶν πρὸς ἔξυπρέτησιν τῶν στρατιωτικῶν κυρίων μεταφορῶν, πολὺ δὲ πλίγον ἐπρέασε τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς, δεδουμένου, ὅτι ἡ ζήτησις χωρητικότητος διετηρήθη ἐπιμονος, μὲ πρόβλεψιν ὅτι θέλει ἐπ' ἄρκτον εἰσέτι χρονικὸν διάστημα συνεχισθῆ.

Ἀναλυτικότερον, ἡ κατὰ μῆνα διακύμασις τοῦ ναυλοτιμάριθμου ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

	1948	1949	1950	1951
Ιανουάριος	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεβρουάριος	104.5	100.5	75.5	164.7
Μάρτιος	105.5	95.0	75.8	180.6
Απρίλιος	107.7	94.6	74.4	—
Μάΐος	104.6	99.7	71.4	—
Ιούνιος	99.8	86.7	74.3	—
Ιούλιος	99.4	73.3	78.8	—
Αύγουστος	100.7	70.6	86.6	—
Σεπτέμβριος	97.2	71.6	89.0	—
Οκτώβριος	98.8	69.8	95.8	—
Νοέμβριος	88.8	66.5	97.6	—
Δεκέμβριος	86.8	72.8	115.7	—
Ἐπτήσιος	100.0	82.3	84.0	—

Νορβηγία

Ο ναυλοτιμάριυμος

Ο Νορβηγικὸς ναυλοτιμάριθμος διά τὸν μῆνα Μάρτιον ἐμφανίζει τὴν αὐτὴν πρὸς τὰ ἀνα πορείαν τῶν ναύλων διά τὰ φορτηγά, μὲ ἐλάφρων, σῆμας, πρὸς τὰ κάτω καυτῆν διά τὰ δεξαμενόπλοια.

Ἄπο 152.9 διά τὸν Φεβρουάριον, μὲ βάσιν 100 διά τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ 1947, ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαρτίου ἔφθασε τὰ 173.5 διά τὰς ναύλωσεις κατὰ ταξίδιον. Διὰ τὰς χρονοναύλωσεις κατὰ τὸν σύντονο μῆνα ὁ ναυλοτιμάριθμος ἦτο 192.5 ἔναντι 160.0 διά τὸν Φεβρουάριον. Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαρτίου διά τὰς κατὰ ταξίδιον ναύλωσεις ἦτο τριπλάσιος τοῦ πρὸ ἑτού κρατουόντος καὶ διά τὰ τάνκερς 2.2 φορᾶς μεγαλύτερος.

Η πρώτη διά τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου κάμψις τῶν ναύλων διά τὰ πετρέλαιος ἀπὸ 278.1 τοῦ Φεβρουαρίου εἰς 267.1 ἑστημειώθη τὸν Μάρτιον. Οι ναύλοι, πάντως, τῶν δεξαμενοπλοίων ἥσαν τὸν Μάρτιον τετραπλάσιοι τῶν πρὸ ἔπος κρατουόντων διά τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου καὶ 3.7 φορᾶς διά τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας. Διὰ τὸν Απρίλιον τὸ διάτημα ποταμού προβλέπεται νά τείνῃ ἐλάφρως πως πρὸς τὰ κάτω.

Η Ἐμπορική της Ναυτιλία

Η Νορβηγία μὲ τὸ 1.100.000 τ. νέων σκαφῶν ποὺ ναυπηγεῖ θὰ ἔχῃ μετὰ ζτίαν μίαν ναυτιλίαν τοσην, ἀν μὴ καλυτέραν τῆς προπολεμικῆς. Τὴν Ιηνίαν Ιανουαρίου 1951 ὁ Νορβηγικὸς Ἐμπορικὸς στόλος εἶχε δύναμιν 5.510.000 τ. γκρός, ἔναντι 4.800.000 τ. τοῦ 1939. Παρότον τὸν μεγαλύτερον δύκον τοῦ σημερινού στόλου συγκαταλέγει εἰς τὴν δύναμιν του σκάφη παρθίλικα καὶ ἀκατάλληλα. Ἐπὶ πλέον τὰ πολεμικῆς ναυπηγῆσεως πλοῖα εἰνεὶ ὀλιγώτερον ἀποδοτικά καὶ οἰκονομικά, παρ' ὅσον ἡ ἡλικία τῶν ἐκ πρώτης ὄψεως ὑποδεικνύει. Η φθορά τοῦ πλωτοῦ αὐτοῦ ὑλικοῦ είνει ταχεῖα καὶ ἔκτακτα δαπανηρά. Τὰ ναυπηγούμενα σκάφη, τὰ τέσσαρα πέμπτα τῶν δόποιων εἰνεὶ τάνκερς, θὰ ἀντικαταστήσουν εἰς μεγάλην ἔκτασιν τὰ ποταμούπερα πλοῖα, τὰ σύν τῷ χρόνῳ προσοριζόμενα πρὸς διάλυσιν. Εἰς τὸ τέλος ὁ Νορβηγικὸς στόλος δέν προβλέπεται νά είνει ἀνότερος εἰς τονιά τοῦ προπολεμικοῦ.

Μία ἀκόμη μεταβολὴ σημειώνεται εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὸ 1939 τὰ 40% τοῦ Νορβηγικοῦ τονιά, ἥσαν τάνκερς καὶ τὸ ὑπόλοιπον φορτηγά. Κατὰ τὸ 1951 τὰ τάνκερς ἀντιπροσωπεύουσιν τὰ 45.2 % τοῦ τονιά καὶ τὰ φορτηγά τὰ 54.8 %. Διὰ τῶν νέων ναυπηγῆσεων ἡ μεταβολὴ αὐτὴ θὰ τείνῃ ὑπὲρ τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὰ 91.9 τοῖς ἑκατόν τοῦ Νορβηγικοῦ στόλου, ἀπάρτιζονται ὅποις ὀκεανοτόπορα σκάφη. Μικρὸν ποσοστὸν αὐτῶν ἐπισκέπτεται τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας. Τὰ 95 % τῶν τάνκερων ταξιδεύουν συνεχῶς εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ τὰ 85 % τῶν τράμπης ἐπίσης. Τῶν «λάϊνερς» μόνον ἡ ἀναλογία τῶν προσεγγίσεων

ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΙ

ΔΙΑ

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΟΙΚΕΙΟΥΣ ΣΑΣ

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΗΝ ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ.

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΓΡΑΨΑΤΕ:

BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

205 WEST 33RD STREET
NEW YORK 1, N.Y.

Teleph: PENNSYLVANIA 6 3500

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

εἰς τὴν Νορβηγίαν είνει μεγαλυτέρα. Τὰ 45 % ἔχουν ἀφετηρίαν τοὺς ἔθνους λιμένας.

Σουηδία

Ναυπηγική δραστηριότης

Πρόσφατοι στατιστικαὶ ἀναφέρουν, ὅτι εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα εὑρίσκοντο κατὰ τὴν Ιηνί Απριλίου ἐ. ἔ. ὑπὸ κατασκευὴν 68 πλοῖα, παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν ἔτερων 103 πλοῖων, 691.000 τόνων γκρός. Τὸ σύνολον οὐτῷ τῆς ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἐργασίας καὶ τῶν νέων παραγγελιῶν περιελάμβανε 171 σκάφη, χωρητικότητος 1.014.000 τόνων γκρός, ἐκ τῶν δόποιων προσστὸν 79 %, ἥσον 74 σκάφη 805.000 τόν. γκρός, ἀνεῳδροῦ εἰς τὸ σουηδίαν 71 τόν. γκρός 379.000, διὰ τὴν Δανίαν 6, τ. γκρός 64.000, διὰ τὴν Βραζιλίαν 5, τόν. γκρός 53.000, διὰ τὰ Σούετ 38 μικρὰ σκάφη 29.000 τόν. γκρός, διὰ τὸν Παναμάν 3, τόν. γκρός 28.000 καὶ διὰ διαφόρους ἄλλας χώρας 11 σκάφη, 35.000 τόν. γκρός.

Ο σκανδινανικός ἐμπορικός στόλος

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1951 ἡ δύναμις καὶ ἡ σύνθεσις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Σκανδινανικῶν χωρῶν ἐνεφανίζετο ὡς ἔξης:

Νορβηγία: 2168 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 5.508.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν δόποιων 325 ἥσαν δεξαμενοπλοία 2.490.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας 159 σκάφη, 628.000 τόν. γκρός καὶ διεγράφθησαν διὰ διαφόρους λόγους 117 πλοῖα 241.000 τόνων. Αἱ ναυπηγήσεις καὶ αἱ παραγγελίαι ἐκάλυψαν μίαν χωρητικότητα 1.387.000 τ. γκρός.

Σουηδία: 1267 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.071.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν δόποιων 86 ἥσαν δεξαμενοπλοία, 359.000 τόν. γκρός. Προσετέθησαν κατὰ τὸ 1950 εἰς τὴν σουηδικήν ναυτιλίαν 44 πλοῖα 128.800 τόν. γκρός, καὶ διεγράφησαν 60 πλοῖα, 99.500 τόν. γκρός.

Δανία: 673 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.312.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν δόποιων τὰ 34 μόνον ἀνεῳδροῦ εἰς δεξαμενοπλοία. Προσετέθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 41 πλοῖα, 131.000 τόν. καὶ διεγράφθησαν 29 σκάφη, 42.700 τόνων γκρός.

Παραγγελίαι καὶ καθελκύσεις

Η τουρκικὴ κυβέρνησις παρήγειλε τελευταίως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νάντης τέσσαρα «φέρρυ—μπότς», ἐκ τῶν δόποιων τὰ δύο θὰ είναι χωρητικότητος 1345 τόν. γκρός ἐκστάτηκαν θὰ ἐφοδιασθούν μὲ δύο δηλούμενας Σούλτζερ, δυνάμειος 1050 πιπῶν, αἵνες θὰ παρέχουν εἰς τὰ σκάφη ταχύτητα 12½ μιλλίων, τὰ δὲ δύο ἄλλα θὰ είναι κατὰ τι μικρότερα.

Άφ' ἔτερου, ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Ατλας τῆς Βρέμης, καθειλκύσθη τὸ κατασκευαζόμενον ἑκατὸν διὰ λογαριασμὸν τῆς τουρκικῆς κυβερνήσεως φέρρυ—μπότς «Μπέργκαμα», χωρητικότητος 500 τόνων καὶ ταχύτητος 12, μιλλίων, δυνάμειον δὲ νά μεταφέρει χιλίους ἐπιβάτας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος προορίζεται διὰ τὰς τοπικὰς συγκοινωνίας τοῦ κόλπου τῆς Σύμρους.

Καθειλκύσθη ἐπίσης πρὸ δύο ἔβδομαδων ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρένταμπουργκ καὶ τὸ τουρκικὸν ρυμουλκόν—ναυαγοσωστικὸν «Οσμάνια Ταβίλ», χωρητικότητος 700 τόνων γκρός.

ECONOMY AND EFFICIENCY
IN
QUICK
TURNAROUND
VOYAGE REPAIRS
AND DRYDOCKING
TODD
SHIPYARDS 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

ύπαξιωματικούς, άναλόγως πρός τὸν κλάδον, βαθμὸν ἢ εἰδικότητα αὐτῶν, τὰ τῶν ἀπονεμούμενῶν υπὸ ἀναλόγους προϋποθέσεις διπλωμάτων οἰκογονικοῦ εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τῷν Λιμενικῷ Σώματος καὶ τὰ τῶν χορηγουμένων διπλωμάτων μηχανικῶν εἰς τοὺς ἀποφοίτους μηχανολόγους τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου.

Τέλος, καταργούνται ἀπάσαι αἱ μέχρι τοῦδε ισχύσασαι γενικαὶ καὶ εἰδικαὶ διατάξεις, πλὴν τῶν ἀφορῶσαν τὴν ἀντικατάστασιν Ἰταλικῶν διπλωμάτων τῶν Δωδεκανησίων καὶ τῶν κατεχομένων πτυχῶν υπὸ προσφύγων καταφυγόντων εἰς Ἑλλάδα ἐκ Ρουμανίας.

Αἱ ἐν Ἰταλίᾳ ναυτηγήσεις μας

Ἡ ἐπιτροπὴ προμηθεῖν ὀντοσυγκρότησες τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίκης Ναυτιλίας ἔδωσεν ἐντολὴν πληρωμῆς 517.650 δολαρίων εἰς τὸν καυπικὸν Οἶκον «Cantieri navali di Taranto». Τὸ ποσὸν τοῦτο ἀφορᾷ τὴν καταδόλην τῆς β'. δότεως τῶν ναυτηγουμένων πλοίων τῶν 1800 τόνων γκρός ἕκαστον εἰς τὸ ὅντα ναυτηγείον.

Βιβλία τροφίμων καὶ ὑπερωριῶν

Παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίκης Ναυτιλίας διειδούσθη πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς μας ἄρχας ἐγκύλιος, διὰ τὴν τονίσται, ὃτι πλεῖστοι πλοιάρχοι δὲν ἐμεριμνῶσαν διὰ τὴν τῆρασην, ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων 800 κόρων καὶ ἀνά, τὸν προβλεπομένων «Βιβλίον Ἐπιτροπῆς Τροφίμων» καὶ τῶν «Βιβλίων ὑπερωριῶν καὶ προσθέτων ἀμοιβῶν τοῦ πληρωματος».

Ὑπενθυμίζεται διὰ τῆς ἐγκύλιου, ὃτι αἱ παραδάσεις αὐταὶ συνιστοῦν θερόντα παράπομπα καὶ ὑπόκεινται εἰς κυρώσια. Αἱ οἰκίαι ἄρχαὶ ἐντέλονται, ὅπως εἰς περιπτώσεις ὑπότροπης προδιαίνουν εἰς ἀνακρίσεις πρὸς βέβαιωσιν τοῦ ἀδικημάτος καὶ ὑπόδελλουν τὴν δικογραφίην εἰς τὸ ὑπουργεῖον διὰ τὴν παροπομπὴν τοῦ πλοράδου πλοίου τοῦ Ἀνακρίτικον Συμβούλου τοῦ Ε.Ν. Σημειωτεον, ὃτι πέραν τῆς πειθαρχικῆς διώξεως, προβλέπεται καὶ ποινικὴ τοιάστη.

Παράτασις εἰς τὸν Ο.Α.Ν.

Διός Β. Διατάγματος παρατίνεται ἵτι δίμονον ἢ ἰσχὺς τοῦ Ἀναγκ. Νόμου 364 «περὶ Ο.Α.Ν.», ἵνα ἐντὸς τοῦ διαστήματος τούτου καταρτισθῇ καὶ ψηφισθῇ ὁ Νόμος, διὰ τοῦ ὅπου θεοῦ δοθεῖται τὰ ἐν τῆς διαίσθεσις τοῦ ἐν λόγῳ Ὀργανισμοῦ προκύπτοντα ζητήσαται.

Ἡ καθαρὰ πρόσοδος τῶν ἀξιωματικῶν

Πρὸς τὰς λιμενικάς, προξενικάς κλπ. ὄφροδιας ἄρχας ἐκοινοποιήθη ἐγκύλιος τοῦ ὑπουργού τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου ἀπερὶ τοῦ τρόπου βεβοιώσεως καὶ εἰσπράξεως τοῦ φόρου στ'. κατηγορίας καθαρῶν προσδόμων ἐπὶ τῶν ἀποδόχων τῶν πλοιάρχων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Φλανι!

“ 20.000 τόν.

Ἐκ Νέας Υόρκης ἀνήγη, συνεπήρασε τὴν πρότροπην ὄπλε. Τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον «Ολύμπιον» νων ἔλαιον φαλαΐνης.

Τὰ ὑγρὰ . . . οὐτιμα τῶν πλοίων

Ἐδημοσιεύθη κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας αναφερόμενη εἰς τοὺς ὄρους καὶ διατυπώσεις, ὑπὸ τοὺς ὄποις ἐπιτέρπεται ἡ ἀπέλευθερωτικὴ διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων ὑγρῶν καυσίμων καὶ ωλίκων ἐπισκευῆς των. Δι' αὐτῆς τροποποιεῖται προηγουμένη ἀπόφασις, ὡς ἔξις: «Ἄλι εἰς τὰ πλοία παραδιδόμεναι ἔκστασις ποσθότερος ὀρκετάσιον καὶ ἀκαθάρτων πετρελαίου δεσνὸν ἐν ἀντιστρεψεων τὰς «πιθανολογουμένους ἀνάγκας» τῶν δι' αὐτῶν ἐφοδιαζόμενων πλοίων ἐπὶ δεκαπετεμηφορ ἀπὸ τῆς παραδάσεως αὐτῶν. Τὸν πετρελαιού τούτου ἐξαιροῦται:

» α) Τὰ ἐπιβατηγά πλοία τὰ ἐκτελοῦντα δρομολόγια ἐσωτερικοῦ. β) Τὰ φορτηγά πλοία τὰ ἀλιεύοντα εἰς ἀπομεμαρτυρουμένους θαλασσας, δύσκας τὰ ἐπὶ αὐτῶν φορτωνενα, ὡς ἀνά, εἴδη, προκειται νὰ καταναλωθούν ἐκτὸς τῶν ἐλληνικῶν χωρικῶν ὑδάτων.

Τὰ ἀποδεικτικὰ ναυτικὰ ίκανότητος

Τὸ δημοσιεύθη εἰς τὸν «Ἐφημερίδη τῆς Κυβερνήσεως» Β. Δ. περὶ «ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος» προβλέπει, ὃτι οἱ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ διαμενοῦντες ναυτεργάται, καθὼς καὶ οἱ ὑπερτερούντες ἐπὶ ωκεανοπόρων πλοίων μη προσεγγίζοντες εἰς ἐλληνικούς λιμένας, δυναται: νὰ ὑπόβλησουν εἰς ὑγειονομική ἔξτασιν εἰς τὸ ἐσωτερικόν, προκειμένων νὰ ἴσθισται σύνδεσισθαι διὰ τοῦ ὄντων ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος. Η ἔξτασις δυναται νὰ γίνη μέσω οἰσθάπτωσης ἐλληνικῆς προξενίης ἄρχης παρὰ τὴν ὅποια ἐδρεύει λιμένας ἡ μεσω τῶν ἐλληνικῶν διπλωματικῶν προξενίων ἄρχης, παραληφθεῖσαν τῆς Οττάβας, Ἀγίου Φραγκίσκου, Ρίου Ιανείου, Μπουένας Αὔρες, Λισσαβόνας, Σιδηνεύ (Αὐστραλίας), Μελβούρνης, Λίβερπουλ, Γένοβας, Νεαπόλεως, Μασσαλίας, Αλεξανδρείας, Πόρτ Σαιδ, Βορμπού, Καλκούτας καὶ Τόκιο.

— Εδημοσιεύθη εἰς τὸν «Ἐφημερίδη τῆς Κυβερνήσεως» ὡς νέος νόμος ὑπὸ 1702 ἀπερὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρωμάτων τῶν περὶ Σχολῆς Ἐμπορίκης Ναυτιλίας διατάξεων.

Μεταβολαὶ εἰς τὰ Νηολόγια Πειραιῶς

Ἐνεγράφθησαν εἰς τὰ Νηολόγια Πειραιῶς τὰ καναδικῆς ναυτηγήσεως ρυμαυλάκ τοῦ Ο.Δ.Π. «Στούρτον 18», «Στούρτον 19», «Τάνακ 17» καὶ «Τάνακ 137».

— Διεγράφθησαν, ὡς βιθισθέντα πρὸ ἐπών, τὰ ποταμόποια τοῦ «Ἀχελώο» 753 τ. γκρός καὶ «Θάσος» 225 τ. γκρός.

— Επίσης διεγράφη ἐκ τῶν Νηολογίων Πειραιῶς, ὡς πωληθεν εἰς ἀλλοδαπούς, τὸ φορτηγὸν «Βεργίκος Νικόλασ» 7744 τ. γκρός.

— Τὸ μικρὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόποιον «Λύρα» 454 τ. γκρός, τοῦ κ. Λ. Λαγά, μετωνόμασθαι «Ελένα».

— Τὸ πετρελαιοκίνητον ἀλιευτικὸν «Σειρήν» 970 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ «Ἐλληνικὸν Δημόσιον» εἰς τὸν κ. Νικ. Παρασκευατῆν ἀντὶ 660 ἑκατομ. δραχμῶν.

— Επίσης τὸ πετρελαιοκίνητον ἀλιευτικὸν «Ποκανία» 1497 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ «Ἐλληνικὸν Δημόσιον» εἰς τὸν κ. Ανέστην Μ. Ἀρτόπολον καὶ Σία, ἀντὶ τιμῆς 662 ἑκατομ. δραχμῶν.

— Τὸ ποταμόποιον «Ε.Ρ.Θ.Α.» 777 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Ἐρβ» εἰς τὴν «Γενικὴν Εταιρίαν Τσιμέντων» Α.Ε. ἀντὶ 250 ἑκατομ. δραχμῶν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

‘Αντιπρόσωπος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» εἰς τὴν Νέαν Υόρκην είναι ὁ κ. Δ. Γ. ΚΑΡΑΤΖΑΣ
12, Graywood Road. PORT WASHINGTON, N.Y.

— Παρὰ τὸν κ. Γεωργ. καὶ Ἰωσήφ Ἀνδρουλάκη ἐπωλήθησαν εἰς τὸν κ. Παῦλον Γ. Ζουρίδην τὰ 20% τοῦ πακ «Αγία Βαρβάρα» 148 τ. γκρός, ἀντὶ τιμῆς 35 ἑκατ. δραχμῶν.

— «Ἐξ ἄλλου τὰ 20% τοῦ πακ» πακ «Τασία» 144 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν απὸ τὸν κ. Ηλίαν Γ. Χρηστέαν εἰς τὸν κ. Παν. Γ. Χρηστέαν ἀντὶ 18 ἑκατ. δραχμῶν.

Νέα ναυτική ἐταιρία

Συνεστήθη, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Σύρος» Α. E. καὶ μὲν ἐδραὶ τὸν Πειραιά, νέα ναυτικὴ καὶ Ἐμπορικὴ ἐταιρία, σκόπος τῆς ὑποίας ἐντὸν ἀνάλογος τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ ἱπράς, βαλασσῆς καὶ ἄσφεως, αἱ πρακτορεῖσαι καὶ ἐφοπλιστικὴ ἐπιχειρήσεις, καθὼς καὶ οἱ πάστις φυσικὲς ἐμπορικαὶ καὶ βιομηχανικαὶ τοιαύται, αἱ σχεῖσις ἔχουσαι μὲν τὰς μεταφορὰς καὶ τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐφοπλιστικὴ ἐργασίαν. Τὰ κεφάλαια τῆς νέας ἐταιρίας ώρισθησαν εἰς 50 ἑκατομ., δρχ., Μικένη Καλλιμάστα 10, Αντ. Δ. Χανδρῆς 15, Ίω. Σαμαρίτης 10 καὶ Γεώργ. Α. Χανδρῆς 5 ἑκατομ. δραχμῶν.

Ἡ νέα διοίκησις τῶν Πλοιάρχων E. N.

Κατὰ τὰς ἀρχαριστίσιας πρὸς ἀνάδειξιν τῆς νέας διοίκησεως τῆς Πανελλήνιου «Ἐπαγγελματικῆς Ενώσεως Πλοιάρχων Ε. N.» διά την διετίαν 1951—53, ἐξελέγησαν διοικητές προέδρος, Αναστ. Νικήτας καὶ Κωνστ. Φιλίππου συμβούλος ὁ κ. Αλέξ. Φιλίππου καὶ σύμβουλοι οἱ κ. κ. Γ. Γιανδίστρας, Γ. Καθηδαρίας, Γ. Ι. Κούτσης καὶ Στ. Μακρούχαλος ἀσφαλισταί, Α. Λεοχρόης, Εύγ. Διον. Λιμαζάρης καὶ Λ. Νομικός ἐφοπλισταί.

— Παρὰ τῆς δυνετῆς τοῦ «Ἐπαγγελματικοῦ Νηρογύμωνος» ἐξεδόθη ὁ ἐπίσημος «Κατάλογος Πλοιών», με πάντα τὰ παρ αὐτὸν κατατεταγμένα πλοια, ὡς καὶ συμπλήρωμα με τὰ ὑπόλοιπα πλοια τῆς ναυτιλίας μας.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Di' ἀποφάσεως τοῦ «Υπουργικοῦ Συμβούλου» ἐξηρέθησαν τῆς ἐκποιήσεως τὰ κρατικὰ πεντελαιοκίνητα «Ρούλον» καὶ «Χίσιος», ὡς ἀπορτάτητα διε τὴν ἐμπνεύσησιν τοῦ Ἀναγκούς τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς.

— Τὰ δεξαμενόπλοια «Ατλαντικός Πρίνσης» 10.908 τόν. γκρός (τοῦ 1948) καὶ «Ατλαντικός Πρίνσης» 10.908 τόν. γκρός (τοῦ 1949), καθὼς καὶ τὸ λίμπερτο τοῦ «Οσεανού 7166 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ὑπέστειλαν τὴν ὄνδυρισμένην σημαίαν

— Τὸ ὑπὸ σημαῖαν λιδερώντα δεξαμενόπλοιον «Φάντης Α.» 7019 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ τὸ υπὸ τοῦ ίδιου σημαῖα λιμπέρτο «Πελοπίδα» 7166 τό γκρός (τοῦ 1944) δεύτερον.

— Τὸ νεοαγορασθὲν ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Dorothea» 4647 τόν. γκρός (τοῦ 1918) παραληφθεῖσαν εἰς βορειοευρεικανικὸν λιμένα καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαῖαν «Οινούρας».

— Παρολόφθεν εἰς Κίελον τὸ ἀγόρασθὲν παρ «Ελλήνων νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Fagerfield» 8072 τόν. γκρός (τοῦ 1935) υφωσε τὴν παναματικὴν σημαίαν

CANAROPA LIMITED

Exporters — Shipchandlers

MONTRÉAL — HALIFAX — ST. JOHN

CANADA

Tηλέφωνον PL. 1139—Οἰκίας WA 7308

PROVISIONS CABIN - DECK & ENGINE SUPPLIES

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

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

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

Cable address—“SHIPSTOR,”—Montreal

HEAD OFFICE: 715 Victoria Square

MONTRÉAL, Quebec, CANADA

Tel: Harbour 2896

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel: Tatlow 3221

‘Εξυπηρετοῦμεν ὄλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Αγ. Λαυρεντίου, τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικοὺς λιμένας.

και μετωνομάσθη «Σηφλέιμ».

— Τό αγορασθεὶς παρ' Ἐλλήνων μικρὸν ἀτμόπολον τοῦ Γυραντί 150 τόν. γκρός μετωνομάσθη «Γοεηνγκ» καὶ παρέμενεν ύπο τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν.

— Τό νεοαγορασθὲν φορτηγὸν ἀπρωτεύευ (ex «Kellbergens») 4823 τόν. γκρός (τοῦ 1914), ὑψώσαν τὴν πανοματίην σημαῖαν εἰς Ὀλλανδίαν, ἀπέπλευσεν ἐκ Ρότερνταμ τὴν 14ην Ἀπριλίου διὰ Κούδαν. Τό σκάφος ἐπηνθρῶθη μὲν ἐλληνικὸν πλῆρωμα.

— Τό ύπο πανοματίην σημαῖαν ὑπερωκεάνιον φιλίππειον 9642 τόν. γκρός (τοῦ 1902), ὅπερ εἶχε πωλήθει πρὸς καυρὸν εἰς Ἰταλίαν καὶ μετωνομάσθη «Εσμεράλδα», ἀγγέλλεται ήδη, διὰ ἐπανεπωλήθη εἰς Ἰταλίαν διαλυτός καὶ παρεδόθη εἰς Γενιδαν.

— Τό ναυαγόν τοῦ τάντερ «Ἐλευσίνος Μάρκος» 10.694 τόν. γκρός (τοῦ 1936) ὥπερ ἐπωλήθη ἐκ Γερμανίας πρὸς ἐπισκευὴν καὶ περιότερα ἀκρελλεύσιν, ἀπέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς διὰ Ἀμβούργου, μυρουλκούμενον υπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ ναυαγοστικοῦ «Thames». Ος γνωστόν, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετωνομάσθη «Robert».

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (παναρ.): Ἀποπλέυσαν ἐκ Κύπρου διὰ Κόντινετ μὲν φορτίον μεταλλιώματος κατέφευγεν εἰς Ρόδον μὲν διαρρήν. Προσέληψθη δῆτης διὰ τοὺς ἑνεκυούμενας ἀποκεφαλίας.

('Apr. 26-27)

«ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναρ.): Μὲ πυρκαϊὸν εἰς τὸ γαιανθράκοφορτίον τοῦ, ὃς ἀνέγραψαν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Τό σκάφος ἔξερρωστων ὄλοκλαρων τὸ φορτίον τοῦ εἰς τὸ «Ἀδεν», μεθ' ὅ ἐπεισερχοταν. Σημίαὶ δὲν ἀνερθεσθαν, εἰμὶ ἡλαφροὶ τοιωταὶ εἰς τὸ δίκινον διανοῆται τοῦ ἡλεκτρικοῦ ρεύματος. Τό σκάφος πρήξας τὴν 18ην τὴν ἐπαναρρότων τῶν γαιανθράκων, προκειμένον νὰ συνέχισε τὸ διὰ Ἀλεξάνδρειαν τοιωτίδιον του.

('Apr. 10-22)

«ΑΖΙΑΝΙΑ» (λιβερ.): Κατέπλευσεν εἰς τὸ Σημάτη ἐκ Μανιλᾶς μὲ ζημίας εἰς τὸ καταστρόφημα τοῦ ἐκ τρικυμίας.

('Apr. 17)

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΑΡ» (παναρ.): Ἐφθασεν εἰς Τεργέστην ἀπὸ τὸ Τσιβαγκάτο μὲ μικρὰς ζημίας ἐκ συγκρόσεως μὲ τὸ ὄλλανδικον «Μουνίντερκρε». (Apr. 12)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ» (παναρ.): Προσπράξειν εἰς τὰ ἀδαμὸν τοῦ ποταμοῦ Σέλνην, ὅλλας ἀνειλκύθη ἡ τοῦ βοηθεία 10 ρυμυλῶν καὶ ἡγκυροδόλησθαι εἰς Φλάσιγκ πρὸς ἐπιθέωραν. Σημίαὶ δὲν φαίνεται νὰ ὑπέστη.

('Apr. 16)

«ΕΒΡΟΣ»: Ενώ ἔξετελει ἐλιγμούς εἰς τὸν ὄρην τοῦ Σουέζ προσῆρε πλησίον τῆς Γκρήν «Ἄιλαντ, ὅλλας ἀνειλκύθη ἀνάμεσαν νότιον βοηθείας καὶ ἀπέπλευσεν διὰ τὸ προρισμὸν του.

('Apr. 14)

«ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (παναρ.): Ἐπεσκεύασεν εἰς Νέαν Ύόρκην ζημίας τινάς, τάς δημοτίας ὑπέστη ἐκ συγκρόσεως μὲ τὸ ἀμερικανικὸν «Άλκας Ρέννερ». (Apr. 17)

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»: Διαρκούσθησεν σφρόδρως θυέλλης προσέκρουσον εἰς Γενόβαν ἀπὸ τῆς προκυμίας, εἰς τὴν δημοτίαν καὶ προεκάλεσε περικάς ζημίας.

('Apr. 13)

«ΜΑΡΚΕΛΛΑ» (παναρ.): Κατέπλευσεν εἰς Γιουκάρο ἐκ Χαδάννας μὲ ἡλαφρὸν διαρροὴν ἔνος τῶν τακτῶν πετρελαίου. Ἐκ τῆς διαρροῆς εἰσόδους πετρελαίου εἰς τὸ κύτος Νο 3 καὶ προεκάλεσε ζημίας εἰς τὸ ἐκεῖ φορτίον ζαχάρων.

('Apr. 14)

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναρ.): Ἀπὸ Ντάπειρον ἐμφόρτον διὰ Ρότερνταμ προσῆρε πρὸς ἀδαμὸν πορὰ τὴν Ισματίαν.

('Apr. 21)

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ»: Ἐκ Τενερίφας κενὸν διὰ Περσικὸν Κόλπον ἡγκυροδόλησεν εἰς Δαρείην μὲ ζημίαν εἰς τὰς μηχανὰς του. Τό σκάφος ἐρρυματικὴν ἔν συνεχεῖαι εἰς τὸ Στρέπτη πρὸς ἐπισκευὴν. Παρηγγέλθησαν ὀρισμένα ἀνταλλακτικά εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, ἡ δὲ ἐπισκευὴ θὰ συμπληρωθῇ ἔντος ἑπτὰς ἡμέρων ἀπὸ τῆς μεταφράσης τῶν ἀνταλλακτικῶν.

('Apr. 14-22)

«ΝΤΟΜΙΝΑ» (παναρ.): Ἐπεσκεύασεν εἰς Βατιμέρην μικροζημίας εἰς τὴν πρόρημαν του προβεητίσθεταις εἰς τὸ ἀμερικανικὸν σκάφος «Στήλη Φλάγγης».

('Apr. 12)

«ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ» (παναρ.): Κατὰ τὸν πλοῦν του ἐκ Πειραιῶς εἰς Νέαν Ύόρκην ὑπέστη εἰς τὸν ἀτλαντικὸν ἀτμόπολον «Τζεά Σκιαφίνον». Τό «Νόρμα» ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ὑπερκατασκεύασμάτων, ἀλειφ., ὅμως, πιστοποιητικὸν νουστιπόλεσθαι διὰ Χόρην, δηνοὶ καὶ βάθης ζημίας εἰς τὸ οὔφαλο, κάτωθι τῆς γεφύρας.

('Apr. 18)

«ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ» (παναρ.): Επεσκεύασεν εἰς Χάλιφας βλάβην τῆς προθοδοτικῆς ἀντίλιας του καὶ ἀπέπλευσε διὰ Χάρπατον.

('Apr. 12)

«ΣΥΡΑ» (παναρ.): Εδεξαμενήθη εἰς Σαδάνναν πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν τῆς έλικος, τοῦ ἀξονοῦ καὶ τοῦ καταστρώματος του, τάς δημοτίας ὑπέστη εἰς τὸν ἀτλαντικὸν κατὰ τὴν διάσκεψην τρικυμίας.

('Apr. 18)

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Έκ Κατανῆς διὰ Ἐλλάδα μὲ φορτίον θείου, ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσύρματον του, διὰ πυρκαϊὸν ἐξερράγη εἰς τὸ κύτος Νο 1, ἐνώ τὸ σκάφος ἀριστοκράτης τῆς Ένωσης Πλοιάρχων Ε. Ν. οὐτε κατὰ τὸ παρελθόν οὔτε εἰς τὸ παρόν καὶ τὸ μέλλον ἀνεμίχθη ἡ πρόκειται ν' ἀναιμιχθῇ, οὔτε ἐνδιαφέρεται οὔτε συμφέρον ἔχει, ποὺ καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον θὰ φοίτησον οἱ Πλοιάρχοι, καὶ κατὰ συνέπειαν εἶναι ἐλεύθερος διὰ καθεῖς νὰ εἰσαχθῇ ὅπου νομίζει ὁ ίδιος ὅτι ἔξυπητεται καλλίτερον.

('Apr. 22-28)

ΔΗΛΩΣΙΣ

Λαδόντες ἀφορμὴν ἐκ διαδόσεων ἀνευθύνων παραγόντων, ὅτι δῆθεν ἡ «Ενωσις Πλοιάρχων Ε. Ν. συνιστᾶ εἰς τὰ Μέλη αὐτῆς εἰς ποιὸν Φροντιστήριον πρέπει νὰ φοιτῶν διὰ φροντιστηριακῶν κατάρτισιν κλπ. ΔΗΛΩΥΜΕΝ, μὲ τὸν κατηγορματικότερον τρόπον, ὅτι ἡ Διοίκησης τῆς Ένωσης Πλοιάρχων Ε. Ν. οὐτε κατὰ τὸ παρελθόν οὔτε εἰς τὸ παρόν καὶ τὸ μέλλον ἀνεμίχθη ἡ πρόκειται ν' ἀναιμιχθῇ, οὔτε ἐνδιαφέρεται οὔτε συμφέρον ἔχει, ποὺ καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον θὰ φοίτησον οἱ Πλοιάρχοι, καὶ κατὰ συνέπειαν εἶναι ἐλεύθερος διὰ καθεῖς νὰ εἰσαχθῇ ὅπου νομίζει ὁ ίδιος ὅτι ἔξυπητεται καλλίτερον.

'Εκ τῆς Διοικήσεως

· Ή ναυλαγορά ·

Μὲ ζωρότετη προμηνύσαν τὴν διατήρησιν τῶν σημερινῶν τιμῶν καθ' ὅλον τὸ τρέχον ἔτος, ἵκινθη ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ β'. 150ήμερον τοῦ Ἀπριλίου εἰς πλειστοὺς τομεῖς, ιδίᾳ δὲ εἰς τὸν τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Αἱ προσπάθειαι τῶν κυβερνήσεων τῶν ναύλων διὰ συνεχῆ ταξίδια μεταφοράς γαιανθράκων, σιτηρῶν καὶ λιπασμάτων δὲν παρεσύρουν τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες καὶ προτιμοῦσαν τὴν κατά ταξίδιον ναύλων τῶν πλοίων των. Εν τῷ μετοχὲν ὑπάρχουν διαταγαῖς διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου τοῦ κυρίου ἀνθράκων — εἰς μεγάλας ποσοτήτας διὰ τὸ ταξίδιον μέχρι καὶ τοῦ 'Ιανουαρίου 1952. Τὰ σφάλματα περὶ τὴν διανομὴν ναύλων γαιανθράκων κέντρα τῆς Δυτ. Εύρωπης, μὲ ἀπότελεσμα τὴν σημερινὴν ἐντονὸν ἐπιστροφὴν φορτίων, ηπὶ τοῖς καὶ ἐπέρεσσεν ἐπωφελῶς τὴν ναυλαγορά. Πέραν, δῆμος, τοῦ γαιανθράκων ποσοκαλεῖται τελευταῖς ἡ προσέλεσμα τῶν ζυμών της φορτίων, σημαντικαὶ ποσοτήτες σιτηρῶν, λιπασμάτων, μεταλλεύμάτων καὶ τιμωτικάς τῶν σημερινῶν πρόπτειων τῶν ναύλων.

Ανολικοτέρων κατόπιν τοῖς τομεῖς ἡ ναυλαγορά ἔμφανει τὴν κατωτέρω εἰκόνα: «Η Βόρ. Ἀμερική μὲ ζωρότετη διαταγὴν. Διάς γαιανθράκων ἐπιληρώνοντο ἀπὸ Χαμπτον ῥόδ. δι' Ἀμερισθανή η Ρότερνταμ δόλ. 13.25, διὰ Κίελον 14, Δυτ. Ιταλίαν 13.20 εώς 13.75 καὶ διὰ Μπουένος 'Αὔρες 17.50, Μάϊον—Ιουνίον. Διά γεννήματα ἀπὸ Κόλπων διὰ Βορδόνην 17.50, Μάϊον καὶ ἀπὸ Αγίου Λαυρέντιου δι' Ἀγγίλιαν 22)6 διὰ τούς κωνώπτερες καὶ διὰ τούς Αλεξανδρεῖς ζαχάρων μέχρι τοῦ θερινού γυροῦ τῶν 15.50—16.50, Μάϊον. Τὸ Πλέιτ μὲ διαταγαῖς τίνας δι' Ίνδιας εἰς τὸ 15.50—16.50, Ιουλίον καὶ διὰ Βόρ. Ειρηνικούς (γεννήματα) δι' Ίνδιας εἰς τὸ δόλ. 14.75, Απρίλιον.

Η Μεσόγειος μὲ ικανοποιητικὴν ἔργασίαν, Ἐπιληρώνοντο ἀπὸ Κύπρου μέταλλα τοῦ δι' Όλανδραν 71)3, Ιουνίον, ἀπὸ Σφόδρας (φωράτα) διὰ Δουβλίνον 70)—Απρίλιον—Μάϊον, ἀπὸ Καζαζπλάκων δι' Ανατ. 'Ανατ. 'Αγγίλιαν 57)6 καὶ διὰ Κέιπ Τάουν 73)3, Ιουνίον καὶ ἀπὸ Λά Κουλετή διὰ Φιλαδέλφειαν. Η Βατιτόρηρη δόλ. 5.25, Μάϊον. Η Μάυρη Ωάλασσα ἔκτισε τοικρικά τίνα καὶ ιταλικά σκάφα (σιτηρά) δι' Αγγίλιαν εἰς τὸ 87)6, εὖν Αμερισθανή—Αμβούργον 85)—φόρτη Μάϊον. Οι πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς με ποικίλην ἔργασίαν καὶ μὲ ικανάς διαταγαῖς διὰ φορτίας ἐπιστροφῆς. Η Ανθραρία (σιτηρά) εἰπληρώνοντο δι' Αγγίλιαν 162)6, Σεπτέμβριον καὶ διὰ Κύπρου 170)6, Ιουλίον—Αύγουστον. Απὸ Μάϊοι (τομεῖται) δι' Ανταρτολίαν 143)—εἴς 145)—φίο, Μάϊον, ἀπὸ Ντουγκούν (μεταλλεύματα) δι' Ιαπωνίαν 85)—φίνελάσιον 4—φίνελάσιον 4, καὶ ἀπὸ Μήτρηπον (χρώμιον) δι' Ιαπωνίαν 130)—εἴς 132)—φίο, Μάϊον—Ιουνίον. Διὰ τούς τοῦ Ντουράν 42)6, Μάϊον—Ιουλίον.

Τὰ ζημία μεταφράσεις τοῦ φορτίου της θερινής περιόδου διὰ Κούρακης πάντας τοῦ Ζαχάρων εἰς τὸν Καρπαθικὸν δόλ. 35, φόρτωσις 10—31 Μάϊον.

«ΕΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» (παναρ.): Ἐκ Χάμπτον ρόδ. 9000 τ. γαιανθράκων (τρία συνεχῆ ταξίδια) δι' Ιρλανδίας δόλ. 11.75 τὸ β'. ταξίδιον καὶ δόλ. 11 τὸ β'. καὶ γ. τοξείδιον, Εναρεῖς Μάϊον.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (παναρ.) Ἐκ Χάμπτον ρόδ. 8500 τ. γαιανθράκων δι' Αμβούργον δόλ. 13.75, φόρτωσις 10—31 Μάϊον.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (παναρ.): ἀπὸ Νταλύν, Τσιγκάτα, Τσιβαγκάτο διὰ Τόκου Μπόρ 10.000 τ. κυάνων, ἀραβοσίτου κλπ. (495.000 κ.π.) δι' Αμερισθανή Ρότερνταμ 205)—, φίοιν Αμβούργον 205)—, εὖν Δάντηρης ή Γεννίαν 240)—, καντότελλο 21 Μάϊον.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΡΟΥΓΕΡ» (νοτιοσαρ.) Ἐκ Πολωνίας 9200 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος "Άύρες 165)—, φόρτωσις 12 Μαΐον—12 Ιουνίον.

«ΚΛΕΙΨΙ» (διάδ.) Ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 44.000 κουώρτερες σίτου δι' Αγγίλιαν 162)6 τὸ Κανώπτερο, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» Ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 44.000 κουώρτερες σίτου δι' Αγγίλιαν—Αμβούργον 22)6 τὸ Κανώπτερο, φόρτωσις 15—31 Ιουλίου.

«ΕΜΥΚΕΝ» (ὑπὸ μετανομασίαν) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 145)—, φόρτωσις 5—20 Μάϊον.

«ΙΓΓΟΡ» Ἐκ Βορείου Ειρηνικού 10.000 τ. κυάλεις καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' Αύστραλιαν 9—13 ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της «Οράσιον») δόλ. 9000 τ. γαιανθράκων ἔκ πολεοτόπου δόλ. 10.95, φίον δι' Αμβούργον 30 σέντες Εξτρα, Εναρεῖς 10 Μάϊοι καὶ συμπλήρωσις τῶν μεταφορῶν Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναρ.): Ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. σιτηρών δι' Αλεξανδρείαν δόλ. 22.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφράστην, φόρτωσις Μάϊον.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» Ἐκ Σφάξ 3600 τ. φωσφάτων δι' Άγια Σοφίαν διὰ άγγλικον λιμένα 65)—, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ τὸ Σφάξ 4300 τ. φωσφάτων διὰ Δουβλίνον 72)6, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» ἀπὸ Τσάδη 'Αλτί 9000 τ. αλατος δι' Ιαπωνικὸν λιμένα δολ. 20.50, φόρτωσις 15—25 Μάϊον.

«ΕΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» (διάλογοισισμὸν τῶν χρονοναυλωτῶν του) ἐξ Αύστραλίας 8800 τ. γεννημάτων δι' Αγγίλιαν 162)6, φόρτωσις μεταξύ Ιης Ιης Οκτώβριος.

«ΕΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Νταλύν 9500 τ. κυάνων, ἀραβοσίτου κλπ. δι' Αμερισθανή ή Ρότερνταμ 200)—, φόρτωσις 25 Απρίλιον — 15 Μάϊον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» Ἐκ Χάμπτον ρόδ. 9000 τ. γαιανθράκων (δύο συνεχῆ ταξίδια) δι' Αμβούργον δόλ. 12.65 τὸ β'. ταξίδιον καὶ δόλ. 12.30 τὸ β'. ταξίδιον, φίον Ρότερνταμ 50 σέντες ολιγώτερον, εναρεῖς 15—31 Ιουλίου.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» Ἐκ Χάμπτον ρόδ. 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος "Άύρες 80 δόλ. 16.50, φόρτωσις 20 Ιουνίου—10 Ιουλίου.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» Ἐκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν δόλλ.

GENERAL SHIPPING A

22, μὲ 1000 τ. έλευθέραν ἑκόρτωσιν, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.
 «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» ἐκ Βορείου Εἰρηνικού 9000 τ. σιτηρών δι' 'Αλεξάνδρειαν δολλ.
 22.50, μὲ 1000 τ. έλευθέραν ἑκόρτωσιν, φόρτωσις Μάιον.
 «ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ» ἐκ Ντόρμπατν ή Λορέντζο Μάικες 9200 τ. γαιανθράκων διὰ Δανίαν 7(1)6, φόρτωσις 9 'Ιουνίου—9 'Ιουλίου.
 «ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΛΟΣ» ἐκ Μόρφου Μπαγι 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμποτερόπολης 71)3, φόρτωσις 7—25 Μαΐου.
 «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐκ Λονδίνου 6500 τ. ζαχάρως δι' ἔνα λιμένα Περσικοῦ Κόλπου 167—, φόρτωσις 16—25 Αύγουστου.
 «ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΙΡΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 10.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 13.50, φόρτων Αμβούργον δολλ. 14, μὲ 3000 τ. έλευθέραν ἑκόρτωσιν, φόρτωσις 12—30 'Απριλίου.
 «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐκ Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων (τρία συνεχή ταξίδια) δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δολλ. 11.25, έναρξις Μάιον.
 «ΑΓΙΟΣ ΣΥΡΙΑΝΩΝ» ἐκ Ντόρμπατν 6000 τ. γαιανθράκων διὰ Κοπεγχάγην 167)6 φόρτωσις 25 'Απριλίου—15 Μαΐου.
 «ΣΙΖΕΡΑΔΑ» (νορβ.) ἐξ Ελευσίνης 4800 τ. βωξίτου διὰ Ρόττερνταμ 50)—φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.
 «ΕΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.» ἐκ Χερσώνος 2100 τόν. κών διὰ Σαδόναν 70)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.
 «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐκ Χερσώνος 3.600 τ. κών διὰ Βενετίαν 63)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.
 ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ἀλληνικὸν) ἐξ 'Αμβέρσαν 7500 τ. λιπασμάτων δι' ἔνα έλληνικὸν λιμένα 70)—φίο, φόρτωσις Μάιον.
 «ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (παναμ.) ἐκ Ρόττερνταμ 7000 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιᾶ 62)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Βρυξελλού (ἴπους διὰ τὸν 'Ιππόδρομον Φαλήρου) διὰ Πειραιᾶ 2000 λίρας κατ' ἀπόκτην, διμήσιος φόρτωσις.
 16 ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἔταιρις 'Οράσιον) ἐκ Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων ἔκστοτον διὰ Δυτικήν Ιταλίαν δολλ. 15.70 μὲ έναρξιν Μάιον καὶ δολλ. 12.70 μὲ έναρξιν 'Ιουνίου, φόρτωσις μέχρις Σεπτεμβρίου.
 «ΔΑΝΑΠΡΙΣ» ἐξ Ιταλίας 4100 τ. βωξίτου διὰ Λονδίνου 62)6, φόρτωσις 'Απρίλιον.
 «ΚΟΚΕΡΕΑ» (παναμ.) ἐκ Καζαμπλάγκας 4600 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον 60)—, φόρτων δι' 'Αμβούργον 62)6, φόρτωσις Μάιον.
 «ΜΥΚΟΝΟΣ» (παναμ.) ἐκ Μπόνας 5800 τ. φωσφάτων διὰ Δουβλίνον 70)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.
 ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Γουλανδρῆ) ἀπό Βικτώριαν (Βραζ.), 9000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βαλτικούν δολλ. 7.60, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.
 «ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» ἐκ Καλκούτας μὲ συμπλήρωσιν εἰς Βιζαγκαπατάμ 8000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος καὶ παλαιοσιδήρων διὰ Μόδη—Γιοκοχάμαν 135)—φίο, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.
 «ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου 9900 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον, ρέιντς 100)—, τόνοι 9500 τ. στόλ. 105)—, φόρτωσις 19 Μαΐου — 9 'Ιουνίου.
 «ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» (όντωρ). ἀπό Μάζινδοκ 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα ή δύο άμερικανικῶν λιμένων Δυτικῆς ἀκτῆς 15.50, δύο λιμένας ἑκόρτωσεων καντσέλλο 5 Μαΐου.
 «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐκ Β. σόρης καὶ Κουδάτη 7000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Γένοβαν, κατ' ἀπόκοπην δολλ. 110.000 φίο, φόρτωσις 15 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.
 «ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ» ἐκ Καζαμπλάγκας 4200 τ. φωσφάτων δι' ἐκλεκτούς λιμένας 'Ανατολικῆς 'Αγγλίας 55)—(συνεχή ταξίδια ἑως 30 'Ιουνίου), έναρξις Μάιον.
 «ΡΕΝΑ» (παναμ.) ἐκ Καζαμπλάγκας 8500 τ. φωσφάτων δι' ἀνατολικὴν ὁκτὴν 'Αγγλίας 57)6, καντσέλλο 10 Μαΐου.
 «ΓΕΝΕΡΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἀπό Δάντσιγκ—Γδύνιαν 6500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες 170)—, φόρτωσις 17 Μαΐου—18 'Ιουνίου.
 «ΘΕΤΙΣ» (όντωρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων (δύο συνεχή ταξίδια) διὰ Μπουένος 'Αὔρες δολλ. 17.50 φίο, έναρξις Μάιον—'Ιουνίου.
 «ΕΡΝΕΣΤΟ» (παναμ.) ἐκ Καλκούτας 6500 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν 130)—φίο, φόρτωσις 5—30 Μαΐου.
 «ΡΕΖΟΛΟΥΤΣ» (όντωρ.) ἐκ Μπέιρας 9200 τ. χρωμίου διὰ Νόρδερν ρέιντς δολλ. 18, φόρτωσις 'Ιουνίου.
 «ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐκ Μόρφου Μπαγι 7500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ολλανδίαν 71)3, φόρτωσις 20 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.
 «ΚΑΙΤΗ» (παναμ.) ἀπό Λά Γκουαλέτ 9500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρην δολλ. 5.25, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 6 Μαΐου.
 «ΟΘΡΥΣ» (άλγικόν) ἀπό Δάντσιγκ—Γδύνιαν 9300 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες 170)—, φόρτωσις 10—31 Μαΐου.
 «ΟΘΡΥΣ» ἀπό Σαν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αὔρες 9300 τόν. γεννημάτων διὸ Δυτικὴν ὁκτὴν 'Ιδιων 150)—, τόνοι συμπλήρωσιν ἐκ Μπάχιας Μπλάγκας 152)6, φόρτωσις 2—31 'Ιουλίου.
 «ΕΙΡΗΝΗ» (παναμ.) ἐξ Δάντσιγκ—Γδύνιαν 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες 170)—, φόρτωσις 15 Μαΐου—5 'Ιουνίου.
 «ΦΑΛΑΚΩΝ» (παναμ.) ἐκ Βορείου Εἰρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 14.75, φόρτωσις 23—30 'Απριλίου.
 «ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (σημ. ἄγγλικη) ἐξ Αύστραλίας 9000 τ. σιτηρών εἰς σάκους δι' 'Αγγλίαν 162)6, φόρτωσις 1 Αύγουστου—28 Σεπτεμβρίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΕΛΕΝΗ» (παναμ.) 3680 τόν. d.w. (185.000 κ.π. διὰ δέματα) τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Δυτικῆς 'Αφρικῆς 42)6 (μὲ φίον συνεχίσωσις), έναρξις 'Απρίλιον. «ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» 10.667 τόν. d.w. (475.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχυτής 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίου) τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα πλήρες ταξίδιον Αύστραλίας 42)6, παράδοσις εἰς 'Αμβούργον, 30 'Απριλίου — 12 Μαΐου, έπαναπα-

ράδοσις εἰς ἔνα λιμένα 'Αγγλίας ή Κόντινεντ.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (λιθερ.) 10.500 τόν. d.w. (495.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχυτής 10—10½ μιλ., μὲ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ-τσάρτερ δι' 6 ἑως 9 μῆνας δολλ. 5.85, παράδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντς, Μάιον.
 «ΑΤΑΑΝΤΙΣ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.) 10.865 τ. d.w. (475.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχυτής 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου) τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον ή Εύρωπης εἰς 'Απω. 'Ανατολής 47)6, παράδοσις εἰς 'Αμερικανόν.
 «ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ» (παναμ.) 8000 τόν. d.w. (346.420 κ.π. διὰ δέματα, ταχυτής 9 ἑως 9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 τ. πετρελαίου) τάιμ-τσάρτερ δι' ἔνα ταξίδιον Μεσογείου 40)—, παράδοσις εἰς 'Αμβέρσαν ή ἀνατολικὴν ὁκτὴν 'Αγγλίας 1—15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίας 'Αμβέρσαν ρέιντς.
 «ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» 10.330 τ. d.w. (484.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχυτής 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 τ. πετρελαίου) τάιμ-τσάρτερ διὰ ταξίδιον ἐξ Εύρωπης εἰς Αύστραλιας 12—28 Μαΐου, παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν 10—31 Μαΐου, έπαναπαράδοσις εἰς ἔνα λιμένα Αύγουστος.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΨ» (λιθερ.) ἀπό λιμένας 'Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διὰ Ναυλολογίου (συνεχή ταξίδιος ἐπὶ 6 μῆνας) 240% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΙΑ» ἐκ Περσικοῦ Κόλπου 8500 τόν. πετρελαιοειδῶν (δύο συνεχή ταξίδια) διὰ Γαλλίας, 215% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου M.O.T. διὰ τὸ α'. ταξίδιον καὶ 205% ἀνά, διὰ τὸ β'. ταξίδιον, έναρξις 'Ιουνίου.
 «ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (παναμ.) ἐκ Κουδάτης 7500 τόν. μελάσσης δι' ἀμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείες τοῦ Χάττερας) 120% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις Μάιον.

«ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (νορβ.) ἀπό 'Ολλανδικάς 'Ινδιας 14.500 τόν. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Φιλαδελφίαν 200% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., σύμεος φόρτωσις.

«ΠΟΥΚΟΥΛΑΞ» (παναμ.) ἐκ Περσικοῦ Κόλπου 10.500 τόν. πετρελαιοειδῶν διὰ γαλλικούς λιμένας Μεσογείου 240% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου M.O.T. καὶ ἐν συνεχείᾳ β'. καὶ γ'. ταξίδιον 235% ἐπὶ πλέον, έναρξις τέλος Μαΐου.

«ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΟΡΕΡ» (παναμ.) ἀπό άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 7000 τόν. φυτικῶν έλαιων (δύο συνεχή ταξίδια) δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 170)—, έναρξις 'Ιουνίου.
 «ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) ἐκ Κουδάτης 7000 τόν. μελάσσης δι' ἀμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείες τοῦ Χάττερας) 135% ἐπὶ πλέον της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις Μάιον.
 «ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (σημ. ἀμερ.) ἀπό Κοιρασσώ 7000 τ. πετρελαιοειδῶν (τημῆρα φορτίου) διὰ Κοιστοπόλη 120% ἐπὶ πλέον της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., φόρτωσις Μάιον.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΣ» (άμερικ.) 18.000 τ. d.w. (εἰς παγκοσμίους μεταφοράς πετρελαιοειδῶν μέχρι τέλους τοῦ 1951) 90% ἀνά της βάσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς U.S.M.C., έναρξις 'Ιουνίου.

«ΑΣΤΡΟ» (παναμ.) ἀπό Λα Μεντέ 4500 τ. πετρελαίων (δύο συνεχή ταξίδια) διὰ Δανίαν 100)—, έναρξις Μάιον.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

'Η διεύθυνσις τοῦ Φροντιστηρίου Α. ΛΑΜΠΡΟΥ εἰδοποιεῖ τοὺς δοκίμους μηχανικούς E. N. διὰ αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Γ'. τάξεως ἀτμομηχανικού καὶ M.E.K. θεού γίνουν τὴν 4ην 'Ιουλίου ἐ. Ε. Αἴτησις μετὰ τῶν πιστοποιητικῶν θά γίνωνται δεκταὶ εἰς Y.E.N. μέχρι καὶ τῆς 4ης 'Ιουνίου. 'Η Ιστρική ἔξετάσις τὴν 19ην 'Ιουνίου. Μαθήματα (Φροντιστηρίου μου) ἀρχίζουν τὴν 2ην 'Απριλίου. 'Η ἐπιτυχία ἔχοντας διεύθυνσις 1949—50, εἰς τῶν 97 επιτυχόντων ἀτμομηχανικῶν οἱ 68 θασαὶ τοῦ Φροντιστηρίου μου' ἐξ αὐτῶν οἱ 9 Έλαδον σειράν ως κάτωθι: Παπαδοβασιλάκης Π. Ιος, Καφαντάρης Γ. Ζος, Μαρκέτος Θεοφ. 4ος, 'Αργυρός Χρ. 5ος, Σορόκος Θεοδ. 7ος, Κουτσάυτης Θεοδ. 8ος, Δρίτσας Ν. 9ος, Πέτσης Θεοχ. 11ος, Φραγκόπουλος Διον. 14ος, Επίστας καὶ 23 Μ.Ε.Κ. ἀπαντεῖς ησαν τοῦ Φροντιστηρίου μου.

Τοὺς ἀπόρους δεχομέθα δωρέαν, ώς πάντοτε.

Πληροφορία καθ' ἐκάστην 'Αλκιδιάδου 104β Πειραιά, 8—11 π.μ. καὶ 3—5 μ.μ.

'Η Διεύθυνσις ἀναλαμβάνει τὴν τακτοποίησιν τῶν πιστοποιητικῶν.

'Εκ τῆς Διεύθυνσεως
 'Ἐν Πειραιεῖ τῷ 20—3—1951

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,"

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικά φορτηγά

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	ἀνεχ. Σφάξ 18 'Απρ. διά Δύσβλίνον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	διῆλθε "Άδεν 7 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἔφθ. "Ιψουέτς 13 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 16 'Απρ. διά Αμιανγκ Βαγ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Λουδίνον 18 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. "Αργάνα"	06	2088	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Πλύμουθ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Άδ. K. X': πατέρας	43	7176	διῆλθε Παναμάν 1 'Απριλίου διά Χάιφαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργη. Χαλκιδᾶς	24	3658	ἔφθ. Κέπιτ Τάουν 21 'Απρ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	ἔφθ. Παραμαρίμπο 14 'Απρ. καὶ Τρίνινταν 20
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	ἔφθ. Βαλτιμόρων 23 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλας	08	2098	ἀνεχ. Μομπάσσα 6 'Απρ. διά Elath
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	ἀνεχ. Δουβλίνον 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδανού» A. E.	44	7176	ἔφθ. Ντουγκούν 11 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής "Ανδρέαδης	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιδανού» A. E.	43	7194	ἀνεχ. Κοστίν 26 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΑΛΦΕΙΟΣ	A. Λούζης	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σουδάν 18 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαζαρίδης καὶ Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Τάκου Μπάρ 22 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Λυκίδης	09	888	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ιω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 22 'Απρ. διά Μπρίστολ Τσάννελ
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπολος	19	5173	ἔφθ. Αντίλλας 21 'Απρ.
ΑΝΝΑ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	διῆλθε Ντακάρ 20 'Απρ. διά 'Εμδεν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	N. Κονδύλη	42	7191	ἀνεχ. Καρντένας 21 'Απρ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιδανός» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 20 'Απρ. διά Μπόναν, ἔφθ. 22
ΑΞΙΟΣ	Λαζαρίδης καὶ Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 12 'Απρ. διά Καλκούταν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρῆς 'Εμπειρίκος	21	4786	ἄργει 'Αμπελάκι ἀπό 2 Αύγ. 1948
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	ἔφθ. Πειραιά 19 'Απρ.
ΑΡΓΩ	«Λιδανός» A. E.	41	7460	ἔφθ. Μαντράς 21 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανάς» καὶ Σία	19	4683	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Μάλταν, ἔφθ. 26
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. διά Αμβέρσαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	Π. Μπάικας	92	951	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θραπίτη» A. E.	38	4854	ἐπλώ ἐξ Οὐελλιγκτών δι' Εύρωπην, 'Απρ. 20
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	ἔφθ. Γκάλεστων 17 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 11 'Απρ. διά 'Ανατ. Αφρικήν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	υἱοὶ N. Βερνίκου	20	7744	εἰς Ρότερνταμ ἀπό 3 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς Αμβέρσαν 20 'Απρ., ἐπισκεψήν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	ἐπλώ ἐξ Ελλάδος δι' Εύρωπην, 26 'Απρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αλμπατρός» A. E.	18	4289	διῆλθε Ντόρερ 20 'Απρ. διά Μίδδλεσμπρο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Γράτσου	44	7176	διῆλθε Κολόπτο 14 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	ἔφθ. Φιλιππίδηλ 21 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	ἀνεχ. Λιθερπούλ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	άδ. Ανδρέάδη	43	7176	ἀνεχ. Ρουέν 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Χαβάνναν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	άδ. Συνοδινῶν	24	2740	ἀνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Σφάξ
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υἱοὶ Δ. Ιγγιλέση	18	5275	διῆλθε Σουεζ 26 'Απρ. διά Τοιταγκόδυκ
ΔΗΜ. ΤΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Κυδωνιεὺς	26	4862	ἀνεχ. Ρότερνταμ 12 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΗΜΗ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Άγιανον» A. E.	44	7207	ἀνεχ. Σπάττη 1 'Απρ. διά Βασσόραν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	Π. καὶ B. Πανταλέων	43	7176	ἀνεχ. Κούβαν 16 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	άδ. Πατέρα	43	7176	ἀνεχ. Ντουγκούν 9 'Απρ. διά Κόμπε
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Λιδανού	37	4839	ἀνεχ. Σιεμφούεγκος 19 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	ἄργει 'Αμπελάκι 14 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	ἀνεχ. Τζιμπούτη 13 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4163	εἰς Μπλάθινθ ἀπό 29 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Πετοσόπουλος & Σία	22	988	ἔφθ. Χάιφαν 11 'Απρ. (είτα Ελλάδα—Τεργέστην)
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A.E.	18	4300	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Απρ. διά Κοπεγχάγην
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκανών» A. E.	44	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Χονολουρίου 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	ἀνεχ. Ηστχαμ 26 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάσος καὶ Λυκούρης	21	1549	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 17 'Απρ. διά Σέτταν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεχ. Σφάξ 20 'Απρ., Γιβραλτάρ 25 διά Χούλλ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	ἀνεχ. Σιύρην 18 'Απρ. διά Καλάμας—Αγγίλιαν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διῆλθε νήσον Γκαλίτα 16 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	ἀνεχ. Υόρκην 18 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 17 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	ἀνεχ. Πειραιά 25 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Χαβάνναν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεπης	19	1492	ἔφθ. Σφάξ 19 'Απρ. καὶ Πειραιά 26
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Απρ. διά Βρέμην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Βαγκούμπερ 20 'Απρ. διά Κέπιτ Τάουν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Τεργέστην 5 'Απρ. καὶ Χαλκίδα 24
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύν. I. Χανδρῆ	43	7177	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρῆ»	18	3553	διῆλθε Ντακάρ 18 'Απρ. διά Μπουένος Αὔρες
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	ἔφθ. Οδρούσων 14 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	ἀνεχ. Νάρδικ 23 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάταρος	43	7176	ἀνεχ. Πόρτ Σαΐδ 8 'Απρ. διά Βρέμην
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἔφθ. Κόμπε 16 'Απρ.
ΗΠΕΙΡΟΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διῆλθε Ντακάρ 18 'Απρ. διά Μπουένος Αὔρες
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Π. Ποντικός	19	5253	ἔφθ. Οδρούσων 14 'Απρ.
ΘΕΜΙ ΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιδίωνος»	44	7198	ἀνεχ. Σφάξ 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης — Σκριβάνος	10	5237	ἀνεχ. Γιασάτη 1 'Απρ. διά Βαγκούμπερ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	ἔφθ. Βούβαν 20 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	εἰς Χαϊφαν 26 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ηηρεύς» A. E.	30	4123	διῆλθε Σιγκαπούρην 6 'Απρ. διά Μαυρίκιον
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θραπίτη» A. E.	88	1356	διῆλθε Κόλομπο 18 'Απρ. διά Δανίαν
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	35	2385	ἔφθ. Κόμπε 16 'Απρ.
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	ἀνεχ. Άδεν 15 'Απρ. διά Αμπαντάν
ΙΓΟΡ	Λώρ. καὶ Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Νόρελαν 13 'Απρ. διά Χαβάνναν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	ἔφθ. Ρτερντατη 21 'Απρ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	διῆλθε Τενερίφαν 22 'Απρ. διά Μπέλεν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	ἄργει Πειραιά 28 'Απρ.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶς» κλπ.	44	10441	ἔφθ. Μάντζεστερ 15 'Απρ.
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έπιτ. Ναυτ. Έπιχ. A. E.	27	1600	διῆλθε Λισσαδώνα 17 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νουικός	28	1594	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Ρωστόκ
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	εἰς Ριζέκαν 20 'Απρ. υπό φόρτωσιν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ	42	7035	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 5 'Απρ. διά Ναγκόγια
ΙΩΝΙΑ (ἐπιβατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	φθάνει Πειραιά 2 Μαΐου ἐκ Μασσαλίας

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	1. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	εις Μαντράς 20 'Απρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ια. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει 'Αμπελάκι από 28 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ. Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	εφθ. Κίελον 22 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ. ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 11 'Απρ. διά Πόρτ "Αλφρεντ, εφθ. 24
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	διῆλθε Παναμάν 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Λός "Αντζέλες 20 'Απρ. διά Μολέντο
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνική» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Σουάνς 23 'Απρ. διά Μπαγιόν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Πόρτ Σουάν 12 'Απρ. διά Μομπάσσα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανείαδης	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 'Απρ. διά Γενοβάν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανείαδης	43	7198	διῆλθε Χογκ Κόγκ 26 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΡΙΝΟΙΑ (έπιδ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	3879	άνεχ. Πειραιά 28 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Νουέβιτας 19 'Απρ. διά Σαβάνναν, εφθ. 24
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υἱοί	27	4950	άνεχ. Μπαύλη Μπούκου 25 'Απρ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	7537	άνεχ. Μελβούρην 20 'Απρ. διά Φρήμαντλ, εφθ. 25
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Πόρτ Εβεργκλαντ 5 'Απρ. διά Βούμπαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Βορδώ 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά 'Αιμέρσαν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδικας	45	7176	διῆλθε Βερμούδας 24 'Απρ. διά Δουβλίνου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκου 19 'Απρ. διά Μαντράς
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	άνεχ. Κόμπη I 'Απρ. διά Βαγκούμερ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	εφθ. Μπαρόριον 23 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	εφθ. Βαγκούμερ 9 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανώς» Α. Ε.	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινόν	19	3911	εφθ. Βενετίαν 20 'Απρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εφθ. Αιμέρσαν 8 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς, εφθ. 25
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	εφθ. Χερσώνα 20 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	εις Πειραιά από 18 Μαρτ., έπισκευή
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	εφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λώς και Πεζάς	43	7244	εφθ. Αγιον Φραγκίσκον 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	εφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 15 'Απρ. (διά Νέαν 'Υόρκην)
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	εις λιμενάς Ισπωνίας 18 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Απρ. διά 'Αιμέρσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	20	2310	πωληθέν εις Ιταλούς μετωνυμάσθη «SILENO»
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	εφθ. Χερσώνα 24 'Απρ.
ΜΑΡΗΣΣΑ	N. Εύσταθιον	19	5476	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΑΡΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εφθ. Κάλλιαρι 24 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεχ. Πούλο Μπούκου 24 'Απρ. διά Μόζι
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	εφθ. Κρίστομπαλ 24 'Απρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Λίβερπούλ 18 'Απρ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΜΙΧΑΗΛΗ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Χάιφαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	εφθ. Αιμούργον 21 'Απρ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Αιμούργον 26 'Απρ. διά Βαυπάνα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Αιμούργον 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διῆλθε Ιστασδώνα 22 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	«Εύγενία»	43	7176	εφθ. Μόζι 18 'Απρ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	εφθ. Ντάριεν 12 'Απρ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεχ. Αιμούργον 14 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας και Σία	43	7176	διῆλθεν 'Αδεν 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. διά Ελευσίνα
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανόπορος» Α. Ε.	43	7194	εις θέσην 10—38 B. και 111—3 A. 'Απρ. 15 διά Μόζι
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	άνεχ. Ντάριεν 21 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Αιμέρσαν 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Φαφαλίοι και Σία	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 26 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΘΩΝ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	διῆλθε Τρίνινταν 15 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΟΛΓΑ	Κουλουμέθρος - Έμπειρ.	18	5215	εφθ. Ειδουμασθ 18 'Απρ. και Κάρδιφ 25
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 16 'Απρ. διά "Απω Ανατολήν
ΟΝΤΡΥ	Κων. Β. Σκαρρέλης	43	7176	άνεχ. Φρέιμαντλ 14 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 20 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράμπι Co	18	5525	εφθ. Τέλ Άδιξ 8 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	M. Πάγκος κλπ.	17	3704	άνεχ. Φροτάουν 17 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Νάρδικι 23 'Απρ. διά Ιμιγκαμ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	A. Καραβίας	43	7176	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 8 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	εφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Κ. Π. Λαμίδος	20	5194	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ. διά Ευρώπη
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	άνεχ. Πόρτ Σουάν 25 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ
ΠΑΡΑΛΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1130	εις ταξίδια ειν 'Ελλάδι
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκου 15 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	43	7176	άνεχ. Αιμέρσαν 20 'Απρ. διά Γιανέσιαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	εφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	M. Νομικός	43	10448	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 10 'Απρ. διά Ευρώπη
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 25 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Μάρκος Νομικός	23	4693	εφθ. Πούλο Μπούκου 15 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Αθήναις»	44	7207	άνεχ. Φρέιμαντλ 14 'Απρ. διά Γιανέσιαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ από 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άνεχ. Φρέιμαντλ 17 'Απρ. διά Δουβλίνου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Βαγιάννης και Σία	16	1765	εφθ. Βαλτιμόρη 19 'Απρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Αλαξίας»	45	7176	εφθ. Μορμαγκάο 17 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Ντάριεν 23 'Απρ. διά Γιανέσιαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΖ	έτ. «Τρανσπετρόλ	17	4908	εφθ. Πόρτ Σαΐδ 21 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ	E. Πετρούστης - Γ. Τάνες	01	3634	εφθ. Λουδίνιον 22 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	υιών Σιγάλα	43	7177	εφθ. Ηράκλειον 15 'Απρ.
ΣΑΜΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άνεχ. Αιμούργον 12 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Μιχ. Κουλουκούντης	44	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 22 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΥΡΟΣ	Δ. Φασαλίδος	14	3801	άργει Πειραιά 28 'Απρ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	εφθ. Λουδίνιον 15 'Απρ.
ΣΤΑΜΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Βιζαγκαπατάτα 14 'Απρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	άνεχ. Βιζαγκαπατάτα 14 'Απρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	άδ. Βλασφόπουλοι	43	7244	άνεχ. Λά Πλάταν 12 'Απρ. διά Ινδίας
ΣΤΡΥΜΩΝ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Γράτσοι	13	4221	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Αγκώνα
ΣΥΡΟΣ	Λουκάς Νομικός	20	844	έποδισε Ναυτρίνον 22 'Απρ. Πυρκαϊά. 'Ημιεβυθίσθη
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	εφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 10 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Naut. 'Ετ. Πειραιώς	11	1459	άνεχ. Πειραιά 20 'Απρ. διά Τεργέστην
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	άδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Χονολουλού 8 'Απρ. διά Γιανέσιαν
ΤΗΝΟΣ	'Αθαν. Κουλούριας	30	4557	εφθ. Μπέφαστ 17 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7244	εφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Λουκάς Νομικός	21	1783	εφθ. Τέλ Άδιξ 7 'Απρ. (είδα δι. 'Ελλάδα)
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	K. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	άργει Πειραιά 28 'Απρ.

ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176
ΓΑΡΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247
Τὰ ύπό σημαίας Παναμᾶ και		Χονδούρας φορτηγά	
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ» .	44	7158
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς» .	17	3976
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικο»	43	7223
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άλ. Πλάτα» .	43	7239
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο» .	44	7176
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα» .	25	4954
ΑΙΓΑΙ	έτ. «Ελληνες αγύρωσται	29	5218
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλαντικ»	18	4249
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια» .	44	7158
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133
ΑΛΜΑ	έτ. «Αλμα» .	19	5409
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο» .	18	8703
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσο» .	44	7207
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα» .	44	7070
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διειθής» .	14	4164
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωας» .	08	1763
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .	43	7176
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες» .	44	7126
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκο» .	04	4784
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύουρη)	έτ. «Υγκλ» .	44	7176
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιών» .	28	5061
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Ντέλ Εστε» .	19	5672
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ιστιμένια» .	21	10388
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Πόνκας» .	22	1979
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Ταλαμάνκα» .	43	7176
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Μιτσάγιανος»	44	7157
ΑΣΠΡΕΙ-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Ωλεανός» .	15	5751
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φρισκό» .	18	2224
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αστρα» .	21	8206
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αττικα» .	27	5214
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ.Ι-ΝΤ.	έτ. «Νόρθ Αμερικαν	21	8207
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7247
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικ» .	44	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7200
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ» .	50	8679
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ» .	48	10928
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικ» .	49	10908
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλαντικ» .	43	7176
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτίμια» .	45	7160
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικ» .	44	7247
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Ατλάντικ» .	27	5006
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δυν.)	έτ. «Ατλάντικ» .	44	7178
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε» .	43	10449
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βαλιμέρικαν»	26	8624
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067
ΒΕΝΕΡΕΙ-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα» .	50	5750
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα» .	06	2035
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος» .	18	5836
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μάρτε» .	19	4653
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρα» .	19	640
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο» .	43	7166
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερσον Τάνκερ»	43	10448
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβ.)	έτ. «Γουορλοντσάιντ»	20	6343
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διειθής» .	49	17738
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διειθής» .	49	10892
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσοκ» .	44	7216
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς» .	17	3322
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάρδο» .	20	6157
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε» .	22	5905
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας» .	29	6941
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο» .	16	1977
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας» .	12	3663
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο» .	22	2480
ΕΛΛΑΝΙΚ Χονδ.)	έτ. «Γλάυκοπος	20	7631
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια» .	21	3345
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος	28	6522
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας» .	10	1484
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασθικα» .	43	7207
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα» .	44	7207
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζας	43	7176
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διειθής» .	43	7225
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέρυτο Λινέσο» .	19	5175
ΕΥΑΝΘΙΑ	Πέτρος «Ατυχίδης»	20	6419

ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ. διὰ Σάντα Ροζαλία
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	άνεκ. Πόντος 4 'Απρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλλο
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ορινόκο»	45	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 14 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ZAN	έτ. «Ελληνες άγορασται	20	5627	άνεκ. Καλκούταν 12 'Απρ. διὰ Ντώρμπαν
ΖΕΡΜΑΪΝ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Σουέζ 10 'Απρ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδις 13 'Απρ. (διὰ Κόμπε)
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	εἰς θέσιν 9—53 Β. καὶ 91—34 Δ., 'Απρ. 9 διὰ Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ	έτ. «Θεοδώρω	19	5524	έφθ. Σητάττη 5 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΩ	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	άνεκ. Τουτικόριν 14 'Απρ. διὰ Βεραβάλ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Βορδώ 16 'Απρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Διεθνής»	43	7200	άνεκ. Πειραιά 24 'Απρ. διὰ Χάιφαν
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Σαίν Τζών 7 'Απρ.
ΙΑΕΝΑΟ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Σάντα Φε 14 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διῆλθε Τρίνινταν 16 'Απρ. διὰ Σάντος
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεκ. Κιουρασώ 12 'Απρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Χαδάνιαν 18 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	διῆλθε Τρίνινταν 5 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 22 'Απρ. διὰ Μόζι
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Όραν 22 'Απρ.
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Αρίόνα»	22	8432	έφθ. Ροζάριο 15 'Απρ.
ΚΑΛΛΙΡΗΩ (τάνκερ)	έτ. «Πτέλ Εστε»	13	7710	άργει Γένοβαν ἀπὸ 16 'Ιαν. ἐπισκευὴ
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Καινόπους»	44	7157	άνεκ. Λός Αντζελες 15 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Πτέλ Ρέυν»	12	3964	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διὰ Κέπι Τάουν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ελγκεβελ»	05	4298	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Ταμπίκο 18 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Χάμπτον ρόδις 17 'Απρ.
ΚΑΡΤΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	διῆλθε Τρίνινταν 9 'Απρ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	«Ελληνες άγορασται	21	4507	εἰς Λονδίνον 20 'Απρ.
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	διῆλθε Σουέζ 15 'Απρ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	έφθ. Χούστον 15 'Απρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διῆλθε Χονολουλού 14 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεκ. Κίελον 4 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάντουπος»	41	7579	διῆλθε Παναμάν 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Ρούεν 18 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διῆλθε Τρίνινταν 15 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΚΟΚΕΡΕΑ	έτ. «Κάντιας»	04	3479	εἰς Σέπταν 24 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 18 Μαρτ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	εἰς Αμβούργον 26 'Απρ. διασκευὴ
ΚΟΡΑ	Π. Γασταριάνθος	06	824	εἰς ταξίδια Μέσης Ανατολής
ΚΟΡΣΑΙ·Ρ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	έφθ. Μπουένος "Αύρες 10 'Απρ.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Μπάλτικο»	19	5758	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 31 'Ιαν. ἐπισκευὴ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Μπάλρου»	44	7190	άνεκ. Χιροχάτα 18 'Απρ. διὰ Βαγκούρερ
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Σφίγη»	06	704	εἰς ταξίδια Πόρτ Σαΐδ—Βεγγάζης
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Δουδλίνον 23 'Απρ.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρας	44	7165	διῆλθε Σουέζ 17 'Απρ. διὰ Βομβάνη
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	άργει Τάιν ἀπὸ 11 Μαρτ. ἐπισκευὴ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Επιλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδις 9 'Απρ.
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάτρου»	14	7475	άργει Φρήμαντλ ἀπὸ 17 'Ιαν. ζημίαι
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διῆλθε Σουματράν 18 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	έφθ. Ντώρμπαν 16 'Απρ.
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικού»	16	5505	άνεκ. Αρούμπαν 17 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5841	άνεκ. Βούμπαν 18 'Απρ. διὰ Ντουγκούν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόκα»	19	6040	έφθ. Βαλτιμόρην 13 'Απρ.
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 'Απρ. διὰ Βιττόριαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίανας	44	7176	έφθ. Φρημαντλ 12 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διῆλθε Χούστον 9 'Απρ. διὰ Καλκούταν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Σητάττη 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεκ. Μαντράς 18 'Απρ. διὰ Καλκούταν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίανας	43	7059	διῆλθε Παναμάν 6 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα Άλτας	19	2323	άργει Νέαν Υόρκην ἀπὸ 29 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιδέρας»	20	6109	έφθ. Ντώρμπαν 17 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Ελληνες άγορασται	24	4701	εἰς Αμέρσοραν ἀπὸ 14 'Απρ.
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (όνδ.)	έτ. «Μίραμάρ»	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Συμύρην 18 'Απρ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	εἰς Γιουκάρο ἀπὸ 12 'Απρ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρπτορ»	20	7641	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 15 'Απρ. διὰ Λάδσεντ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Αμέρσοραν 14 'Απρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εἰς Κάρδιφ 20 'Απρ.
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Ελληνες άγορασται	37	5234	άργει Μασσαλίαν 26 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΝΤΕΕΣ	Σ. Γ. Οίκονομούης	43	771	άργει Πειραιά ἀπὸ 5 Αύγ. 1950, διασκευὴ
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	άνεκ. Αρεζ 21 'Απρ. δι' Αμπερτίν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	διῆλθε Πράν 17 'Απρ. δι' Αμστερνταμ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεκ. Χάμπτονος 3 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Αρίόνας	19	7588	έφθ. Κίγκστον (Τζαμαϊκά) 18 'Απρ.
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (όνδ.)	έτ. «Σάνι Λεονάρντο»	20	2606	έφθ. Γιασβάτα 9 'Απρ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	άνεκ. Μοντεβίδεο 13 'Απρ. δι' Ινδίας
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	άνεκ. Αντζελες 1 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Σιδένι 1 'Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	έφθ. Αμέρσοραν 22 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεκ. Βιττόριαν (Βραζ.) 9 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Στανλόου 22 'Απρ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. Πούλο Μπούκομ 19 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλδα»	20	6416	διῆλθε Σουέζ 17 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	έφθ. Αμβούργον 22 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ.	έτ. «Σίταο»	43	7168	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 5 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΥ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	διῆλθε Τρίνινταν 11 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Βικτώριας	29	4386	διῆλθε Παναμάν 3 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	διῆλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΝΟΡΑ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	διῆλθε Ντόρε 19 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7175	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ. διὰ Κοπεγχάγην
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Ντομινίκα»	44	7176	άνεκ. Βιττόριαν (Βραζ.) 14 'Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διῆλθεν Αλγερίουν 8 'Απρ. διὰ Χάρην
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλδα»	20	7030	διῆλθε Σουέζ 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φέραρλον»	45	7148	διῆλθε Ρίον Ιανέριου 7 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φέραρλον»	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 16 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 'Απρ. διὰ Βόρ. Αφρικήν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	έφθ. Χούλλ 7 'Απρ.
ΟΓΛΑ	έτ. «Σάνι Ζοζέ»	19	2659	εἰς Χάιφαν 20 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολυμπικ Όιλ»	48	11298	άνεκ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. διὰ Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ Όιλ»	50	17720	διῆλθε Σουέζ 12 'Απρ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ Όιλ»	49	17722	άνεκ. Γιοκοσούκα 12 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολυμπικ Όιλ»	49	17722	άνεκ. Σασέμπτο 8 'Απρ. διὰ Μπάχρειν

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	έφθ. Γιοκοσούκαν 16 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουσάλιγκ»	43	10448	άνεχ. Ανταρκτικόν 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι-Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαι.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	διῆλθεν Ουέλλιγκτον 1 'Απρ. διά Μπάχρειν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Αλέξ. Γούναρης	19	5701	άνεχ. Βιττόριαν (Βρα?) 10 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	έφθ. Καλκούταν 12 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διῆλθε Σουεζ 19 'Απρ. διά Αμέρερσαν
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	έφθ. Χάμπτον ρόδς 15 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Κακκινάντα 23 'Απρ. διά Καλκούταν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	άνεχ. Κοσσιν 23 'Απρ. διά Μορμουγκά. ΕΠΩΛΗΘ
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	21	6230	εις 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 24 Μαρτ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	άνεχ. Λός "Αντζέλες 17 'Απρ. διά Καβασάκι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	43	7176	διῆλθε Σουεζ 20 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Κοντινεντάλε»	44	7212	άνεχ. Λίμερπούλ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάθι»	26	5937	άνεχ. Εξ 'Αγιού Φραγκίσκου 10 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάμοσκ»	44	7166	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ. διά Κούδαν
ΠΕΛΟΨ (λι6ερ.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7148	διῆλθεν Αθεν 22 'Απρ. διά Στεττίνον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	διῆλθεν Αθεν 12 'Απρ. διά Γιουκοχάμαν
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	έφθ. Αμβούργον 21 'Απρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Αμέρερσαν 5 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Λιάκτα 16 'Απρ.
ΠΡΟΣΛΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ. διά Κούδαν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Ελληνες άγορασται	14	4823	έφθ. Χούλλ 13 'Απρ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	εις θέσιν 46—46 Β. καὶ 7—33 Δ. 'Απρ. 18 διά Σουάν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λι6.)	έτ. «Μάρ. Τρέιντ»	19	8374	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 10 'Απρ. διά Ανατολήν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	έφθ. Αμέρερσαν 18 'Απρ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξι»	20	5686	άνεχ. Βορδάνι 15 'Απρ. διά Πόρτ "Οκκα
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριάκουσ»	21	1925	έφθ. Γιαδάτα 16 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘ έις Ιάπωνας
ΡΙΟ (δύδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 14 'Απρ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπό 19 'Ιουν.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Ρουέν 4 'Απρ. διά Αρούμπα
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	διῆλθε Σουεζ 18 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	διῆλθεν Αθεν 15 'Απρ. διά Βανδάρ 'Αμπας
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Λός "Αντζέλες 18 'Απρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Α'δελατίδο 12 'Απρ. διά Νουμέα
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Λίμερπούλ 20 'Απρ. διά Πέπελ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζας»	23	5374	άνεχ. Μάντζεστερ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	έφθ. Λά Γκουλέττ 17 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διῆλθε Χονολουλού 17 'Απρ. διά Σινέυ
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	εις Βαγκούνερ 20 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Χάλιφας 6 'Απρ. (είτα Χάμπτον ρόδς)
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκουσ»	28	4944	άνεχ. Καζαπιπλάγκαν 14 'Απρ. διά Γλασκώδην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Βαλτιμόρην 17 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδιας	20	2606	έφθ. Βοστώνην 15 'Απ.
ΣΑΞΕΝΟΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερ»	22	8964	άνεχ. Κίελον 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ "Αμερικάνα»	44	7212	διῆλθε Σουεζ 10 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗΒΕΝΤ ΣΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Κιουρασώ 13 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην.
ΣΗΚΑΣΤΑ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άνεχ. Νάρδιν 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΚΟΥΗΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	42	7076	άνεχ. Μπάρτον 17 'Απρ. διά Σελζάτ
ΣΗΛΑΓΚΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7229	εις Κιουρασώ 25 'Απρ.
ΣΗΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8066	διῆλθε Ντόθερ 5 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΣΗΛΑ-Ι·ΟΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	31	8205	άνεχ. Σιδόνα 10 'Απρ. διά Βορδώ
ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7246	διῆλθε Σουεζ 6 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗΤΕΜΠΕΙΣΤ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Τσάρλεστον 12 'Απρ. διά Απιαμει Bay
ΣΗΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	31	7923	έρρυμουλκήθ Σαδάναν ἀπό 1 'Απρ.
ΣΗΤΡΑ-Ι·ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Σιδόνα 25 Δεκ. διά Ρόττερνταμ
ΣΗΦΛΕΙ·Μ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8072	έφθ. Αντζέλες 25 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘ
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9311	άνεχ. Μίδδλεστερο 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	έφθ. Πάλμας 15 'Απρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	διῆλθε Παναμάν 18 'Απρ. διά Γλασκώδην
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ.
ΣΙΝΙΑ	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	εις Ιιμένας Δυτ. Ιταλίας 20 'Απρ.
ΣΙΡΟΛ	έτ. «Λά Πέρλας»	21	9547	εις Νιουπόρτ ἀπό 27 Μαρτ.
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	εις Κόμπε το πόλ 25 Δεκ. ΕΠΩΛΗΘ
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Μίδδλεστερο 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	Κ. 'Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Αλγερίον 19 'Απρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊολος»	43	7199	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 11 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διῆλθε Παναμάν 14 'Απρ. διά Χούλλ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διῆλθε Σουεζ 8 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	άνεχ. Αρούμπα 20 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Α'ριόνα»	21	7409	διῆλθε Λός "Αντζέλες 15 'Απρ. διά Καβασάκι
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	εις Αμβούργον ἀπό 25 Μαρτ.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπιλού Λάιν»	30	2480	διῆλθε Πειραιά 27 'Απρ. διά Μάζι
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7134	διῆλθε Σουεζ 12 'Απρ. διά Πειραιά
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7134	έφθ. Εμδεν 15 'Απρ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Οκεανός»	18	7914	διῆλθε Σουεζ 6 'Απρ. διά Πειραιά
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	άνεχ. Σίδνευ (Αντστραλίας) 17 'Απρ. διά Υμουίντεν
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρας»	40	10470	διῆλθε Τρίνινταν 13 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Τσιναγκάτο 12 'Απρ. διά Στεττίνον
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Οζάκαν 2 'Απρ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	έφθ. Σητάτ 20 'Απρ.
ΦΑΝΤΗΣ Ά. (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	διῆλθεν Αλγερίον 19 'Απρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αϊσν»	14	3654	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 18 'Απρ. διά Ελασγκιτοργκ
ΦΟΙΝΙΕ	έτ. «Κρούσες»	20	6090	έφθ. Δανιάν 23 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘ εις Ιάπωνας
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κρίστουπαλ»	21	7460	άνεχ. Τοκοπίλλαν 10 'Απρ. διά Κρίστομπαλ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Σάντος 5 'Απρ. (διά Νάντην)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιψηρίαν»	43	7243	άνεχ. Μποένος "Αύρες 15 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	έφθ. Χούλλ 14 'Απρ.

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

ΤΟ ΠΛΗΡΕΣ ΚΕΙΜΕΝΟΝ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ
ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ κ. Γ. ΜΑΝΤΖΑΒΙΝΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 14ης Ἀπριλίου συνήλθεν εἰς τὴν αἰθουσαν τελετῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἡ ἐπίσης γενική συνέλευσις τῶν μετόχων τοῦ ἀδύματος, ἐνώπιον τῶν ὅποιων ὁ διοικητής αὐτοῦ κ. Γ. Μαντζαβίνος ἀνέγνωσε τὴν ἔκθεσίν του.¹ Ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Μαντζαβίνου, ἐκτεινούμενή εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας, ἐν τῷ πλακιστῷ τῆς Διαμορφωθείσης διεθνούς οἰκονομικῆς καταστάσεως, ἔχει ως ἀκολούθως:

Κύριοι Μέτοχοι,

Παρῆλθεν ἔτος ἀφ' ἣς εἶχα τὴν τιμὴν νὰ ἐκθέσω πρὸς ὑμᾶς τὰ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῆς Χώρας καὶ τὴν πολιτικὴν τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὸ 1949.

Κατά τό διαρρέουσαν έκτοτε χρονικὸν διάστημα, γεγονότα ἔξαιρετή κῆς σημασίας ἐλαδον χώρων παγκοσμίως καὶ ἐν Εὐρώπῃ, ἄτινα ἔσχον ισχυρὸν ἀντίτυπον καὶ παρ' ήμιν, θεωρῶ δὲ σκόπιμον, ἵνα πρὸ τῆς ἀναλύσεως τοῦ ὑπὸ τὴν ὑμετέραν κρίσιν ὑποβαλλομένου ισοδογισμοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1950 καὶ τῆς ὑπ' αὐτῆς ἀσκηθείσης πολιτικῆς, ἐκθέσω πρὸς ὑμᾶς, εἰς γενικωτάτας γραμμάτας, τὴν ἔξελιξιν τῆς εὐρωπαϊκῆς καὶ παγκοσμίου οἰκονομίας κατὰ τὸ ἔτος 1950.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Τὸ κυριαρχοῦν γεγονός τοῦ διαρρεύσαντος ἔτους 1950, ὑπῆρξεν ὁ πόλεμος ἐν Κορέᾳ. Τὰ πολιτικά γεγονότα τῆς "Απώ" Ἀνατολής δεσπόζουν τοῦ δευτέρου ἡμίσεος τοῦ λόγιαντος ἔτους, κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου τινὰ ἐκ τῶν προϋπαρχόντων οἰκονομικῶν προβλημάτων ἀμβλύνονται, ἀλλὰ δὲ πρὸς ἀντιμετώπισιν πολιτικά καὶ οἰκονομικά προβλήματα προκύπτουν.

Διά τὸ ἔτος 1950, ἐπίσκοπούμενον ἐν τῷ συνόλῳ του καὶ ἀνέξαρτήτως πρὸς τὰς ἐπιδράσεις, αἴτινες ὅπερευσαν ἐκ τῶν πολεμικῶν γεγονότων, δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ὑπῆρξεν ἔτος συνεχίσεως τῆς ἀναληφθείσης μεταπολεμικῶς ὑπὸ τῶν διαφόρων χωρῶν προσπαθείας πρὸς ἀνόρθωσιν τῆς οἰκονομίας των καὶ ἐπιτέλεως μᾶς νέας ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος ἴσορροπίας, ἡτις κατὰ τὸ ἔτος τούτο ἤγγισε νέα ἐπίπεδα μεγάλης ἀποδόσεως. Αἱ χαρακτηρίζουσαι τὸ ἔτος 1950 εὐνοϊκαὶ ἔξελίτες συνίστανται εἰς τὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἡτις ἐσημείωσε νέαν ἀνοδον, τὴν αὐξῆσιν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλαγῶν καὶ βελτίσσιν τοῦ πρότερον ἀπειλητικοῦ, ιδίᾳ διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, προβλήματος τῶν πληρωμῶν εἰς ἰσχυρὸν νόμισμα.

Ένας οποιοσδήποτε της παραγωγικής δραστηριότητος άφορά πρὸ παντὸς εἰς τὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν, ἀνώτεραν περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους ἐν Εὐρώπῃ κατὰ 10 % τοῦ προηγουμένου ἔτους, εἰς δὲ τὰς Η. Π. Ἀμερικῆς περὶ τὰ 13 % μὲν νέον σημαντικὴν ἀνοδον (9%) μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Ή γεωργικὴ παραγωγὴ, καίτοι μετρίων εύνοηθείσα απὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας, κυμαίνεται περὶ τὰ προπολεμικά ἐπίπεδα. Ή αὔξησις τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος, καίτοι εἰς μεγαλύτεραν κλίμακα, ἀφορᾶ εἰς τὰς πολεμικὰς βιομηχανίας, προσδίδει, ἐν τούτοις, γενικώτερον τόνον εἰς τὴν καθόλου οἰκονομικὴν δραστηριότητα. Ή αὔξησις τῆς ἀπαχούλησεως, ἔντεινο-

μένη, ιδίως ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ ἔτους, ἐπιφέρει μείωσιν τοῦ αὐξηθέντος προσκαρπών ἐν Η. Π. Ἀμερικής ἀριθμού τῶν ἀνέργων.
Ο δύκος τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου ἀκολουθεῖ τὴν γενικὴν αὐξησιν τῆς παραγωγῆς καὶ αἱ παγκόσμιοι ἔξαγωγαι ὑπερβαίνουσι κατὰ 13 % περίπου τὰ προπολεμικά ἐπίπεδα. Αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, χάρις εἰς τὴν αὐξησιν τῆς εὐρωπαϊκῆς παραγωγῆς διομηχανικῶν, μεταλλευτικῶν καὶ γεωργικῶν προϊόντων, συμμετέχουσιν ἐνεργότερον εἰς τὴν αὐξησιν τῶν ἔξαγωγῶν ἐν συγκρίσεις πρὸς τὰς λοιπὰς χώρας, ἐνῷ, ἀντιθέτως, αἱ εἰσαγωγαὶ αὐτῶν ἀνάγκαι μειοῦνται. Αἱ ἐνδοευρωπαϊκαὶ ἐμπορικαὶ σχέσεις ἀναπτύσσονται, ἐνῷ ταύτοχρόνως αὐξάνεται τὸ ρεύμα τῶν ἔξαγωγῶν βασικῶν ὑλῶν πρὸς τὰς Η. Π. Ἀμερικής ἐντεινόμενον ιδίως μετὰ τὰ γεγονότα τῆς Κορέας.

Κατ' άκολουθίαν τών άνωτέρω έξι επειζησεων είς τὴν διάρθρωσιν τοῦ δι-
επιθυνός ἡμπορίου, μεταβάλλεται δι-
πλωκούντος τοῦ 1950 ἡ ὄψις τοῦ
προβλήματος τῶν διεθνῶν πληρω-
μῶν. Τὸ πρόβλημα τοῦ ἐλλείμματος
δολλαρίων, τὸ δόπιον μεταπο-
λειμμικῶς ἔθετε διαρκῶς ἐν κινδύνῳ
ἡγήν οἰκονομικὴν ισορροπίαν καὶ
παθερότητα τῶν περισσοτέρων χω-
ρῶν, παρουσιάζει οὐσιώδη κατὰ τὸ
πρώτων καὶ ταχυτάτων κατὰ τὸ δεύ-
τερον ἔξαμπτον τοῦ ἑτούς ἐπὶ τὰ
δεύτερα ἔξελτια ἔξελιξιν. Τὰ ἐλλείμματα
τοῦ συνυόδου σχεδὸν τῶν ἐντεῦθεν
οὐ σιδηροῦ παραπεταμάτος πε-
ισχοντων μετὰ τῶν Η. Π. Ἀμερικῆς
πολιτών, σιδηροῦ Εἰδικότερον

εισιούνται αισθητώς. Ειδικώτερον, ότι ισοζύγιον πληρωμών της Δ.Ε.Υ.Π.Η.π. με τάξ Η. Π. 'Αμερικής δελιούνται έντοτς του 1950, αφ' ένος δύω της μειώσεως του είς δολλάρια έλλειμματος του έμπορικού ισοζυγίου αυτής και αφ' έτέρου λόγω αυξήσεως του πλεονάσματος ὡν έτερων στοιχείων του εύρωπα-κού ισοζυγίου πληρωμών είς δολάρια. 'Ως περαιτέρω δὲ άποτέλεμα καὶ παρὰ τὴν κατὰ τὸ αὐτὸῦ ορθός μείωσιν τῆς ἀμερικανικῆς βοθείας, διαπιστοῦται αὐξήσις τοῦ ποθέμματος είς χρυσὸν καὶ δολάρια, ητις κυρίως ἀφορᾶ εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς είς χρυσὸν καὶ δολάρια θέσεως τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Τὴν διαπιστουμένην, ὅμως, δελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς εύρωπα-κής οἰκονομίας ἀπὸ ἀπόψεως ἑτερικῶν πληρωμῶν ἔναντι τῆς περιοχῆς του δολλαρίου, δὲν συνηκούθησε δελτίωσις τῶν σχέσεων ληρωμῶν καὶ μετά τῶν λοιπῶν περιοχῶν.

Οφείλομεν ήδη νὰ παρατηρήσων, ὅτι αἱ διαπιστώμεναι εὐνοϊκὲς διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰς οἰκονομίας εἰλίξεις συνεπελέθσονται ὑπὸ τὴν μενοχισθεῖσαν καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1950 εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν τῆς ἀπὸ τοῦ σχεδίου Μάρσολ παρεχομένης ἀμερικανικῆς βοηθείας, παρὰ γεγονός, ὅτι τὸ μέγεθος αὐτῆς πρωιάσθη. Οὐσιώδη, ἐξ ἀλλού, ἐπίδρασιν ἥσπακαν δασικὰ μέτοπα.

τινα ἐλήφθησαν ὑπὸ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομικὴν συνεργασίαν Δυτικών χωρών. Η μέτρα ταῦτα, τὰ ὅποια ἀποτελούν καὶ τὰ πλαίσια ἐντὸς τῶν διοίκων ἡ εὐρωπαϊκὴ οἰκονομία ἐκινήθη ἐντὸς τοῦ 1950 ήσαν: ἡ ἀπό τοῦ τέλους τοῦ 1949 χρονολογουμένη ὑποτιμήσις τῶν περισσοτέρων ομισμάτων, ἡ μερικὴ ἀπελευθέρωσις τοῦ ἐνδοευρωπαϊκοῦ ἐμπορίου, φαρμακοσθέτα ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1950 καὶ ἡ ἰδρυσις τῆς 'Ἐνώσεως ενδοευρωπαϊκῶν πληρωμῶν, ἡ Τις, ειτουργούσα ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ τους, διηγούλουντες τὰς μεταξὺ τῶν ύπαρκτικῶν χωρών πληρωμάς διὰ ὧν πολυμερῶν συμφωνισμῶν καὶ ἡ ἐμμέσους μεταερμήτητος τῶν ύπαρκτικῶν νομισμάτων μεταξὺ λλήλων, τὴν ὅποιαν ἔξησθαλίζε.

Αἱ βασικοὶ οἰκονομικαὶ ἔξεδί-
εις, αἵτινες ἀνωτέρω διεγράφησαν,
χι μόνον δὲν ἀνατρέπονται, συνε-
είς τῶν ἐπιδράσεων τοῦ Κορεατι-
οῦ πολέμου, ἐν τῇ γενικῇ αὐτῶν
οφῆ, ἀλλ᾽ ἐδηλοῦνται αὗται ἔκ-
στε μετὰ μείζονος ἐντάσεως. Πλὴν
ι οἰκονομικαὶ ἔξεδίζεις τοποθε-
οῦνται ἐφεξῆς ἐντὸς νέων πλαισί-
ν καὶ συντελοῦνται ὑπὸ διαφό-
ρων ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μέχρι²
ὅτε κρατούσας προϋποθέσεις.

τευνεν αρχιεν να προβαλη ο χακακήπη της πολεμικής οικονομίας. Είαι οώς είν τούτου συνθήκαι προέψων είς τάς διενεγεις σχέσεις και αντωτερικάς οικονομικάς λειτουργί-
των διαφόρων χωρών. Ατμό-
φαιρα ψυχολογική ἀνήσυχίας και
ενδιαίότητος ἐδημιουργήθη και οι
ονδυνοι πληθωρικῶν πιέζεων δὲν
ράδυναν νὰ ἐκδηλωθοῦν ἐντόνως.

Είναι άλλθες, ότι ή αϊδησις τῆς τήσεως καταναλωτικῶν ἀγαθῶν ἴ-
κνοποιηθεῖσα ἐκ τῶν ὑφισταμένων
τοιχεμάτων, δὲν ἐπέφερε σοδαράν
απαραχήν εἰς τὰς τιμάς αὐτῶν.
Ἐπειδὴ δὲν έπεισαν τὴν κατηγορίαν, ὅμως, τῶν πρώ-
των ὑλῶν, αἴτινες εἰνες ἀπάραιτητοι
ἐνὸς μὲν διὰ τὴν πραγματού-
σιν τοῦ ἀποφασισθέντος προγράμ-
ματος ἔξοδιπλῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ
διὰ τὸν ἀνεφοδισμὸν τῶν Ἕβρικῶν
οἰκονομιῶν πρὸς συνέχισιν τοῦ
θυμοῦ τῆς διομηχανικῆς των πα-
γωγῆς, ισχυραὶ πληθωρικαὶ πιέ-
σις ἔξεδηλῶθησαν, συνεπείᾳ τῆς
ταθείσης ζητήσεως, ἐπιτεινόμεναι
ὅ τὰς πραγματικὰς καὶ ψυχολο-
γικὰς ἀδεβαίοτητας, τὰς δοπίας ἐ-
μιούργει, ὁ νέος προσανατολί-
ὸς τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς
εἰ τὸ τεταραγμένον διεθνές πολι-

όν κλίμα.
Ο έκ τῶν ἔξελίξεων τούτων ἀντιτυπος ἐπὶ τῶν καθ' ἔκστα θεντινοῖς οἰκονομιῶν, ώς καὶ ἐπὶ τῶν δικτυοῖς οἰκονομικῆς σχέσεων, ὑπῆρχε, ώς ἦτο ἐπόμενον, Ισχυρός.
ΑΙ Η. Π. Ἀμερικῆς καὶ ή Δ.Ε.Υ.-
πηρεσίαι προσφέρουν εἰς τὴν φάσιν
πολεμικῆς οἰκονομίας. Τὰ προ-
γόμματα ἐπαρκείας τῆς προσφορᾶς
παραδίδον, τῆς ἀνακατανομῆς τῶν ἔ-
κριτῶν πόρων καὶ διαθεσίμων ἐπὶ¹⁹
ικοῦ καὶ διεύθυνος πεδίου, τῆς
πολεμικής στρατείας, κατεύθυνσες

ηῆς ἐνεργού ζητήσεως, τὰ προβλήματα καταμερισμοῦ τοῦ δέρους τῶν ξεπολισμάν ύπό μορφὴν περιορισμοῦ τῶν ἐπενδύσεων καὶ συμπιέσεως τῆς καταναλώσεως, ἀνεύ κινδύνων διὰ τὴν ισορροπίαν τῆς οἰκονομίας καὶ διὰ τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον τῶν πληθυσμῶν, προβάλλουν ἔκτοτε ἐν ὅλῃ τῇ δύνητι τῶν.

Πρὸς ἀνάσχεσιν τῶν πληθωρικῶν

τέσσεων ή ληψίς ἐπειγόντων ἀντίτηληθωρικῶν μέτρων κρίνεται διειώνις πλέον ἐπιθεβλημένη. Μέτρα ίστιν είχον ἔφαρμοσθή κατά τὴν πάρκειαν τοῦ τελευταίου ποδέμου, παναφέρονται καὶ μόλιστα ὑπὸ πάντηστροτέραν μορφήν. "Ἐλεγχοὶ ἐπὶ τῆς παραγωγῆς, ἐπὶ τῶν τιμῶν αἱ ἡμερομισθίων ἐπιβάλλονται· αἱ ὥροδογίαι αὐξάνονται καὶ ἡ παροχὴ τραπεζιτικῆς πίστεως περιοχῆσται. Κατανοεῖται πρὸς τούτοις τὸ πρόβλημα τῆς στενότητος αστικῶν εἰδῶν, ἣτις ἐπιτείνεται ύπό τὴν πίεσιν τῶν διεθνῶν ἀναγύρων διὰ τοὺς ἑξοπλισμοὺς καὶ τὸν ρυχηματισμὸν στρατηγικῶν ἀποθέστων, ἔδει ν' ἀντιμετωπισθῇ διὰ ειθνούς συνεργασίας. Καὶ ἐπακούουθει κατόπιν συνεννόησεων καὶ ροσταθειῶν τριῶν μεγάλων χωῶν, τῶν Η. Π. Ἀμερικῆς, Μεγάλης Βρετανίας καὶ Γαλλίας ἡ ὄρανωσις τῆς Δούνιμου *"Διεθνούς Δισκέψεως Βασικῶν Υἱῶν"* (Mates International Conference) διὰ ἣν μελέτην τῶν μέτων αὐξήσεως της παραγωγῆς καὶ τῆς καλούτερας πτανούμης καὶ ἡρχηματισμού ήσεως ὃν απαντιζουσῶν ὑλῶν

Μετά τὴν γενικὴν ταύτην ἐπισκόπησις τῆς παγκοσμίου καὶ εὐρωπαϊκῆς ἔξελίξεως' θὰ ἔξετάσωμεν εἰκότερον τὴν κατὰ τὸ ἔτος 1950 προγνθησίσαν εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀμερικανικήν δοθέσικαν, ἀκόλουθων δὲ τῆς ἔξελίξεις τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομίας καὶ τὴν ὑπὸ τοῦ Ἐκδοτικοῦ δρύματος ἀσκηθεῖσαν πολιτικήν.

H AMEPIKANIKH BOHŒIA

Ἡ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ποδεκῶν γεγονότων τῆς Κορέας μεταλλή τῆς διεθνούς πολιτικῆς καταστάσεως, πλὴν τῶν οἰκονομικῶν ἑξεῖσον, τὰς ὥποιας ἀνάτερων ἔξεσμανε, ἥσκησε σημαντικὴν ἐπίδρα τὸν ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τῶν Η. Π. μερικῶν ὅσουν ἀφορᾶ εἰς τὴν πρᾶς τὸν Εὐρώπην παρεχομένην διὰ τοῦ εδείου Μάρσαλ οἰκονομικὴν ἐνίστασιν.

Η άρχική προοπτική παροχής νονυμικής βοηθείας πρός τας συμ-
τεχουόντας χώρας μετεβλήθη εις
ο σημεία : πρότον, τὸ μέγεθος
βοηθείας διά τὸ έτος 1950 —
έμειώθη τελικῶς περισσότερον
κατι τῆς ἀρχικῶς προβλεφθείσης
λόσεως· δεύτερον μεταβολὴ ἐ-
λθεν ἐν μέρει καὶ εἰς τὸν σκοπὸν
προσορισμὸν τῆς ἀμερικανικῆς
βοηθείας, κατόπιν τῆς γενομέ-
νης πρός τας εὐρωπαϊκάς χώρας
οδείξεως, ὅπως χρησιμοποιήσω-
ταύπην δι' ἀμυντικούς κυρίων
πολέων.

Τὸ προγραμματισθὲν διὰ τὸ
50-51 καὶ αἰτηθὲν κατὰ Ἰα-
άριον τοῦ 1950 συνολικὸν, δι'
καὶ τὰς συμμετεχούσας χώρας
Εὐρώπης ποσὸν βοηθείας ἐκ
σχεδίου Μάρσαλ ἀνήκετο εἰς
3.100 ἥektar. Ἐπειδὴ δὲ

3.600 έκατομμ. έγκριθέντων κατά το 1949—50.

Ειδικώς, προκειμένου περὶ τῆς 'Ελλάδος, ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις δὲν προέβλεψε μείσωσιν τῆς βοηθείας διὰ τὸ 1950—51 καὶ μόνον προέβλεπτο μείσωσις 25 % διὰ τὸ ἔτος 1951—52.

'Η ἑξέλιξις, δημοσ., τῆς διεθνοῦς καταστάσεως καὶ αἱ ἐκ ταύτης δημιουργηθεῖσαι νέαις βαρεῖαι ὑποχρεώσεις διὰ τὴν οἰκονομίαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἔσχεν, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθη, ὡς συνέπειαν, ὅπως τὸ ἀρχικῶς ζητήθην ποσὸν βοηθείας τῶν 3.100 έκατομμ. δολαρίων ὑποστῆσαν σοδαράν περικοπήν, περιορισθὲν τελικῶς ὑπὸ τοῦ Κογκρέσου εἰς 2.200 έκατομμ. δολαρίων.

Μετὰ τὴν περικοπὴν ταύτην τῆς συνολικῆς βοηθείας πρὸς τὴν Εὐρώπην, τὸ ποσὸν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας πρὸς τὴν 'Ελλάδα καθώρισθη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1950, εἰς δολ. 206.8 έκατομμ., ἀναδειχθεῖσαν εἰς δολ. 91.8 έκατομμ. δι' ἄμεσον βοηθείαν καὶ εἰς δολ. 115 έκατομμ. δι' ἄμεσον βοήθειαν.

'Η 'Ελλάς, ὡς καὶ κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη, ὑπέβαλε τὸ ὑποδειχθέντα ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Εὐ-

ρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας προγράμματα ἀνασυγκρότησεως τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομικῆς, ἀρχικῶς μὲν ἐντὸς τοῦ 1950, πρόγραμμα διὰ τὴν περίοδον 1950—51 μέχρι 1951—52, μεταγενεστέρως δὲ τὸν 'Ιανουάριον 1951 πρόγραμμα μακροχρόνιον διὰ τὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1950—51, ἔως τοῦ ἔτους 1952—53. 'Επίσης κατηρτίσθη καὶ πρόγραμμα ἑπτίσιον διὰ τὸ 1950—51. Δέον νὰ παραπορῇ, ὅτι τὸ ὑπὸ τῶν προγραμμάτων τούτων προβλέπομενον ὑφος βοηθείας πρὸς καλυψιν τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζύγιου πληρωμῶν τοῦ ἔτους 1950—51, ἥτοι ἀνώτερον τοῦ ποσοῦ τῆς κατὰ Σεπτέμβριον 1950 ἐγκριθεῖσης βοηθείας.

Τὸ τεθέν εἰς ἐφαρμογὴν πρόγραμμα, τοῦ ὄποιος τὸ ὑφος ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ ἐγκριθὲν ποσὸν τῆς βοηθείας ἐκ δολ. 206.8 έκατομμ. προβλέπει εἰσαγωγὴν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν ἀξίας δολ. 276.9 έκατομμ. καὶ κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν ἀξίας δολ. 76.9 έκατομμιών.

Συμφώνως πρὸς τὸ ἀνωτέρω, τὰ ἀναλυτικότερα στοιχεῖα τοῦ προγράμματος διὰ τὸ 1950—51 ἔχουσιν, εἰς έκατομμ. δολαρίων, ὡς ἔχει:

'Εξωτερικαὶ πληρωματικαὶ	
Δι' εἰσαγωγὰς καταναλωτικῶν ἀγαθῶν	276.9
» » κεφαλαιουχικῶν »	76.9
Διὰ λοιπὰς πληρωμάς »	53.2 407.—

Πόροι	
Πόροι ἐξ ἔξαγωγικῶν	92.—
"Ἄδηλοι πόροι	55.— 147.—

"Ελλειμματικαὶ	260.—
= = =	= = =
Tῆς βοηθείας ἔτους 1950—51	206.8
Τοῦ ὑπολοίπου βοηθείας 1949—50 μεῖναν μεταφορᾶς εἰς 1951—52	19.7
Τῶν ἐπανορθώσεων	33.5
= = =	= = =
260.—	

Τὸ σύνολον τῶν πραγματοποιηθείσων δραχμῶν ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας (1) (μὴ συνυπολογιζομένης τῆς ἀξίας τῶν κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν δι') ἀνασυγκρότησιν, πραγματοποιουμένην ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀνήλθεν, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν παρὰ τὴν Τραπέζη τῆς 'Ελλάδος τηρουμένων οἰκείων λογαριασμῶν, δι') δόλοκληρον τὴν περίοδον ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως παροχῆς βοηθείας μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1950, εἰς δρχ. 6.419.063 έκατομ. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον διετέθησαν ἐκ τῶν εἰσπράξεων τούτων συνολικῶς δραχμαὶ παὶ 4.686.925 έκατομ., ἔξι ὁν διὰ διαπάνας ἀνασυγκρότησες δραχ. 2.678.366 έκατομ. διὰ τὴν κάλυψιν ἀλειμμάτων τοῦ Προϋπολογισμοῦ δραχ. 1.595.932 έκατομ., ἐτέθησαν δὲ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ΑΔΟΣ δρχ. 412.627 έκατομμύρια.

Κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1950 ὑφίστατο ἐπομένως ἀδιάθετον ὑπόλοιπον ἐκ δραχμῶν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας ἀνερχόμενον εἰς δρχ. 1.732.138 ἔστομ. (1)

Σημειώτεον ὅτι ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου σημαντικὸν τμῆμα προορί-

(1) 'Εκ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ ἐκ τῆς βοηθείας δόγματος Τρούμαν.

(1) Εἰς τὸν ὑπόβαλλόμενον 'Ιστολογισμὸν τῆς 31.12.1950 ἐμφαίνεται ὡς ὑπόλοιπον τῶν λογαρια-

ρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας διεῖσαν μέχρι τέλους 1949 διετὴ περίοδον περιόδον. Εἰδικώτερον ἐν σχέσει μὲν τὸ πρόγραμμα τοῦ τρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους 1950—51, διετέθησαν κατὰ τὸ πρώτον ἐξάμηνον αὐτοῦ ('Ιούλιος — Δεκέμβριος 1950) δραχ. 715 δισεκ. ἥτοι ποσὸν 46% περίπου τοῦ δι') δόλοκληρον τὸ ἔτος προβλεπομένου ἥδη ποσοῦ ἐκ δραχ. 1.560 δισεκ.

Αἱ εἰς συνάλλαγμα διαπάναι ἀνήλθον ἐντὸς τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους 1950 εἰς δολ. 93.113 ἔκατομ. (α'. ἔξαμηνον δολ. 64.545 ἔκατομ., β'. ἔξαμηνον δολ. 28.568 ἔκατομ.) ἔναντι δολ. 69.035 ἔκατομ., ἀτίνας ἐτέθησαν κατὰ τὴν περίοδον ἐξ ἑνὸς καὶ ἡμίσεος ἔτους ποσοῦ 31 Δεκεμβρίου 1949.

'Η ἑκτέλεσις τοῦ προγράμματος διαπάνων ἐξωτερικοῦ ὑπῆρχεν ἐξαρετικῶς ταχεῖα κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1949—50 ('Ιανουάριος — Ιούνιος 1950), ἐν τοῖς τέλοις τοῦ πρώτον ἐξάμηνον τοῦ τρέχοντος οἰκονομικοῦ ἔτους 1950—51 ('Ιούλιος — Δεκέμβριος) παρατηρεῖται ἐκ νέου καθυστέρησις, ταῦτα διαπάναι σύναλλαγμα. Οὐχ ἦτον ἡ καθυστέρησις αὕτη ἀναπτάται, ὡς ἡ πείρα τῶν παρελθόντων ἐτῶν ἐδεῖξε, κατὰ τὸ δι') ἡμισεοντος τοῦ προγράμματος συνέχισθη πρὸς τὰς χαραχθεῖσας κατεύθυνσεις, αἴτινες κατ' ἐπανάληψιν ἐξελεγχθεῖσαι ὑπὸ τῆς μεγάλης συμμάχου ἡμῶν καὶ ἀρώγου δυνάμεως τῶν Η. Π. Ἀμερικῆς ἀνεγνορίσθησαν ὡς τὸ ἐλάχιστον τῶν ἐπιτεύξεων, αἴτινες θὰ ἡδύναντο νὰ ἐξασφαλίσωσι τὴν ἐπιβίωσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πληθυσμοῦ.

Προσαύνομεν ἥδη εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν πινθηκῶν, αἴτινες ἐπεκράτησαν κατὰ τὸ 1950 εἰς τὸν νομισματικὸν καὶ πιστωτικὸν τομέα τῆς ἀλληλικῆς οἰκονομίας, ὡς καὶ τῆς ἀσητείσης κατὰ τὸ ἔτος τοῦ νομισματικῆς πιστωτικῆς καὶ συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ὑπὸ τοῦ 'Εκδοτικοῦ 'Ιδρύματος.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Τὰ δρια τῆς παρούσης ἐκθέσεως δὲν ἐπιτρέπουσι νὰ εἰσέλθωμεν εἰς μεγαλύτεραν ποιοτικὴν ἀνάλυσην τοῦ ἔργου τῆς ἀνασυγκρότησεως καὶ νὰ ἔξετάσωμεν τὰς πραγματοποιουμένας ἐπενδύσεις κατὰ κατηγορίας καὶ κλάδους τῆς οἰκονομίας. Καὶ μόνη, δημοσ., ἡ διαπίστωσις, ἡτὶς ἐκ τῆς ἀνωτέρω συντόμου ἀναλύσεως προέκυψεν, ὅτι, δηλαδή, τὸ ποσοτικὸν μέγεθος τῶν πραγματοποιηθείσων ἐπενδύσεων ἦτο κατὰ τὸ διαφέρονταν τοῦ προσαντικῶς ἀνασυγκράτερον παντὸς προγονουμένου, καθιστὰ πρόδοντον τὴν τοχήτατην ὁ ρυθμὸς τῆς ἀνασυγκρότησεως δύνανται νὰ προσλάβῃ ἐν 'Ελλάδι, ἐφ' ὅπον τὸ ἔργον τούτο διεξάγεται ὑπὸ δολαρίας σχετικῶς περιστάσεις.

'Οφείλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν, ὅτι ἡ διεθνὴς καταστάσις μετεβλήση ἀπὸ τοῦ παρελθόντος θέρους καὶ ὅτι οἱ σκοποὶ τῆς θερινῆς ἀμύνης ἀπέκτησαν ἔκτοτε τὴν πρότην προτεραιότηταν εἰς τὴν οἰκονομικὴν στρατηγικὴν τῶν θερινῶν. 'Η 'Ελλάς, ἀλλοι το, ἀπὸ τῆς ἀπόφευκης αὐτῆς ἀνήκει εἰς τὴν μεταπολεμικὴν πρωτοπορίαν, πρότην αὐτὴν ὁργανώσασα τὴν θερινήν της ἄμυναν καὶ τὰς στρατιωτικὰς της δυνάμεις, διαθέσασα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ προϋπολογισμόν της ποσὰ ἀντίτοπαν ἐκ τοῦ καθηλοῦ τῆς θερινοῦ εἰσοδήματος καὶ συμπληρούμενα ἀκ τῆς πολυτίμου ἀμερικανικῆς βοηθείας.

'Αφ' ἡς ἥρισεν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, ἥτοι ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου 1948 μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1950, ἡ 'Ελλάς ἔτυχεν ἐν συνόλῳ ἐκ τοῦ σχεδίου τούτου βοηθείας ἀνερχομένης εἰς δολ. 680 έκατομ., περίπου, χωρὶς νὰ συνυπολογίζωμεν εἰς τὰ τούτα τὴν χορηγηθεῖσαν διὰ τὴν θερινὴν ἄμυναν δομήν, καὶ ἐπίσης καὶ χρηματοποιηθεῖσαν ἐκ τοῦ σχεδίου τούτου βοηθείας ἀνερχομένης εἰς δολ. 1.327.8 δισεκ. αἱ διαπάναις της ΑΔΟΣ δολ. 412.627 έκατομμύρια.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον διετέθησαν ἐκ τῶν εἰσπράξεων τούτων συνολικῶς δραχμαὶ παὶ 1.732.8 δισεκ. εἰς τὸν πρώτον τετράστιαν διὰ τὸν προϋπολογισμόν της ποσὰ ἀντίτοπαν ἐκ τοῦ καθηλοῦ τῆς θερινοῦ εἰσοδήματος καὶ συμπληρούμενα ἀκ τῆς πολυτίμου οἰκονομικῆς βοηθείας.

Τὸ πρώτον τούτο πρωτιστέμενον διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς χώ-

ρας καὶ διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ Ἐλλείματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν προσταθεῖσαν ἐπόμενην διατήρησιν, ἡστράφη κατὰ διάστημα, αἴτινες ἐπεβλήθησαν εἰς τὴν χώραν ἐκ τοῦ συμμοριτοπολέμου καὶ τῶν συνεπειῶν τούτων.

Δι' αὐτὸν, ἀκριβῶς, τὸν λόγον ἡ ἀμερικανικὴ βοηθεία δὲν κατωρθώθη νὰ ἀσητείσησαν προσταθεῖσαν εἰς τὴν χώραν ἐκ τοῦ συμμοριτοπολέμου καὶ τῶν συνεπειῶν τούτων.

επιβατώλουν σειράν μέτρων και έλεγχων πρός αντιμετώπιση δημιουργούμενων ή έντεινον στενοτήτων και πίεσεων. Προκατευθύνσεις αύτάς προσανατολίζεται ηδη η γενικότερα οικονομική και νομισματική πολιτική.

Από της πλευράς της ένισχυσεως των παραγωγικών κλάδων διὰ της μεμετρημένης, άλλα και αύξουσης πιστοδοτήσεως αύτών έπειτα χάνεται, τη συνδομή και άλλον εύνοικων παραγόντων, η σοβαρά άναπτυξις της έθνικής παραγωγής. Εμφανή έκδηλωσιν τούτου αποτελεί η συνεχής αύξησης της διοικητικής παραγωγής, η οποία έντονη έπειτα στην προπολεμική κατά 10%, η αύξησης, πλήν του έλασμα, της γεωργικής παραγωγής, ως και των άλλων παραγωγικών κλάδων, γενικότερον δε η άναπτυξις της καθολού οικονομικής δραστηριότητος και των συναλλαγών.

Υπό την έπιδρασην της αύξουσης οικονομικής δραστηριότητος και των γενικότερων έπικρατουσών συνθηκών η άποκατάσταση της έμπιστοσύνης είς τὸ έθνικόν μας νόμιμισμα και η άπορροφητικότης δραχμών υπό της οικονομίας έστημέσιν ταχείαν πρόσδονταν κατά τὸ πρώτον έξαμπον τοῦ έτους 1950. Πολιτική δε της Τραπέζης άπετέλει αφ' ένος ή μη διατάραξις της οικονομικής δραστηριότητος διὰ θειστομένου τινός μέτρου και άφ' ζητών ή τόνωσις αύτης διὰ προσφόρου χειρισμού της νομισματικής κυκλοφορίας και των πιστώσεων.

Ίδιακτέρων μέριμναν τοῦ "Έκδοτικοῦ" ίδρυματος άπετέλεσεν έξι άλλου ή ληψίς των ένδεικνυμένων μέτρων πρός πρόδηψις ή τούλαχιστον άμβλυνσιν των έπιχιακών διακυμάνσεων είς την κυκλοφορίαν και τὰς τιμάς.

Από τοῦ "Ιουλίου, δημοσ., τοῦ 1950 ή κατά της Κορέας έπιθεσίς δημιουργεῖ διὰ την διεθνή και την έλληνικήν οικονομίαν νέαν περίοδον δοκιμασίας. Η ύψωσης των διεθνών τιμών και η δυσμενής φυχολογική έπιδρασης των πολεμικών γεγονότων είχον ως συνέπειαν νὰ διαταράξουν την οικονομικήν καταστασιν και ἐν "Ελλάδι. Τὸ "Έκδοτικὸν" ίδρυμα, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετά της Νομισματικῆς Έπιτροπῆς, ήτο υποχρεωμένον νὰ λάβῃ μέτρα άντισταθμίζοντας τὰς ἐκ τῶν έξωτερικών γεγονότων δυσμενεῖς έπιδρασεις. Τὰ μέτρα ταῦτα πιστεύομεν, οτι θὰ συμβάλουν τελικῶς είς την διατήρησιν της νομισματικῆς μας σταθερότητος και θὰ έπιτρέψουν τὴν άναπτροσφρογήν της οικονομίας μας πρός τὰς μεταβληθείσας συνθήκας.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ—ΤΙΜΑΙ

Θὰ ξετάσωμεν ηδη άναλυτικών των τὰς νομισματικάς έξειδεις κατά τὸ έτος 1950.

Τὸ 1950, ἐν τῷ συνόλῳ του θεωρούμενον, υπῆρξεν ἔτος σχετικῶς σταθεράς νομισματικῆς κυκλοφορίας, σταθερότητος τιμών μέχρι τῶν μεσων αὐτοῦ και η ψωτική κινήσεως τῶν τιμών ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ έτους και ἐντεύθεν. Η έξειδεις αὐτῆς υπῆρξε διάφορος ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ έτος 1949, τὸ οποῖον υπῆρξεν ἔτος σημαντικῆς αὔξησεως της νομισματικῆς κυκλοφορίας, σταθερότητος δὲ τῶν τιμών μὲν πτωτικᾶς μᾶλλον τάσεις.

Συνοπτικῶς και συγκριτικῶς αἱ

έπειθούσαι μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1950 ρισμένως δι' ἔκαστον έξαμπον τῶν καὶ 1949 μεταβολαὶ εἰς τὴν κυκλοφορίαν τούτων, παρουσιάζονται, εἰς φορίαν και τὸν τιμάριθμον, κεχωδιστικοὶ δραχμῶν, ώς ἀκολούθως:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ — ΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΖΩΗΣ

ΜΗΝΕΣ

Κυκλοφορία (τέλους μηνὸς) Τιμάριθμος ἀκριβείας (ζωῆς Τραπ. Ἑλλάδος)

Δισεκ. δραχ.

+ η — ένσχεσις πρὸς προηγ. χρονολ.

Δισεκ. δραχ. % + η — % έν σχεσις πρὸς προηγ. χρονολ.

1938=1

1948 Δεκέμβριος	1202	266
1949 Ιούνιος	1218	+ 16 + 1,3 % 296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	1859	+ 641 + 52,6 % 283 — 4,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949		+ 657 + 54,7 % + 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	1653	-206 -11,1 % 295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	1887	+ 234 + 14,2 % 324 + 10 %
'Επησία μεταβολὴ 1950		+ 28 + 1,5 % + 41 + 14,5 %

Η κατὰ μῆνα έξειδεις της νομισματικῆς κυκλοφορίας, εἰς δισεκατ. δραχμῶν, και τοῦ τιμαρίθμου πα-

ρουσιάζεται κατὰ τὸ έτος 1950 εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

Κυκλοφορία (τέλους έκαστου μηνὸς) Τιμάριθμος ἀκριβείας (ζωῆς Τραπ. Ἑλλάδος)

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	283 — 4,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	324 + 10 %
'Επησία μεταβολὴ 1950	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266
1949 Ιούνιος	296 + 11,3 %
Δεκέμβριος	+ 17 + 6,4 %
'Επησία μεταβολὴ 1949	+ 17 + 6,4 %
1950 Ιούνιος	295 + 4,1 %
Δεκέμβριος	+ 41 + 14,5 %

1938=1

1948 Δεκέμβριος	266

</

ξις της παραγωγής και τών συναλλαγών, ηπιάς αποτελεί καθ' έαυτήν υπέρτατον αντικειμενικόν σκοπόν της δήλωσης οικονομικής πολιτικής και προσπαθείας, καθίστων καὶ κατά τό έτος 1950 άναγκαιάν την αύξησιν τών πιστώσεων πρὸς τὴν οικονομίαν.

Η διεύρυνσις αυτή των πιστοδοτήσεων, πραγματοποιηθείσα και έκ διαβεσίμων τών ἀλλών Τραπεζών, κυρίως, ὅμως, ἐξ κεφαλαίων της Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, αἰτιολογεῖται κατ' ἄρχην ἀπό τὸ γεγονός, ὅτι τὸ σύνολον τῶν πρὸς τὴν οἰκονομίαν πιστώσεων ἦτο κατὰ τὸ 1949 καὶ εἶνα σήμερον ἔτι σημαντικῶς κατώτερον του προπολεμικού, ἐνῷ η παραγωγική δραστηριότης τείνει νὰ φθάσῃ τὴν προπολεμικήν, εἰς ὡρι-

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΩΝ		Γενικοί σύνολον χρηματοδότησεως		(ΕΙΣ ΕΚΑΤΟΜ. ΟΡΑΧΗΜΑΤΩΝ) Ανάλυσης χρηματοδότησεως	
Διά κεφαλαίων τής Τρα- πέζης της 'Ελλάδος και κ διαθεσίμων τών λοι- πών Τραπεζών	Δεκέμβριος	Δεκέμβριος	Δεκέμβριος	Δεκέμβριος	Δεκέμβριος
'Αγροτική πίστις	1.034.815	1.280.302	947.025	1.218.855	87.790
Βιομηχανία	366.339	501.103	186.613	335.225	179.726
Βιοτεχνία	—	1.7902	—	16.521	—
'Εμπόριον έν γένει	840.328	1.227.391	272.769	347.017	567.559
Καπνεμπόριον	373.448	388.524	338.413	335.041	35.035
Συγκέντρωσις γεωργικών προϊόντων	527.424	727.491	353.277	549.789	174.147
Κηπουρική πίστις	80.416	99.118	56.453	70.871	24.963
'Ηλεκτρικά καὶ συγκοινων. ἐπιχειρήσεις	32.843	142.468	24.613	134.095	8.230
Καταναλωτικοὶ συνεταιρισμοὶ	29.083	45.247	27.776	37.772	1.307
Νοσοκομ. ξενοδοχ. & έκπαιδ. όργανοι σμοὶ	5.024	8.458	4.645	8.433	379
Δάνεια πρὸς Τραπέζας δι' ἀποδοχᾶς προσωπικοῦ των	45.968	35.804	45.968	35.804	—
Διάφορα	52.278	86.315	19.208	59.921	33.070
					26.394

Ἐπί τῇ βάσει τοῦ ἀνωτέρῳ πίνακος δύνανται νὰ διατυπωθῶσιν αἱ κάτωθι γενικαὶ παρατηρήσεις ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς ἐντὸς τοῦ ἔτους 1950

α'. 'Η συνολική αύξησης τής τράπεζιτικής χρηματοδότησεως τής οικονομίας μεταξύ Δεκεμβρίου 1949 και Δεκεμβρίου 1950 άνηλθεν εις δρχ. 1.172,1 δισεκατ., ήπιο ποσοστό 34,5%. 'Η αύξησης αυτή τών πιστωσεων έντός του 1950 ύπηρξε μικροτέρα της άντιστοιχου αύξησης έντός του προηγουμένου έτους 1949 και άποδα άποφευκότερη απόδιπτον μεγέθους και άποδα άποφευκότερη ποσο-

Είς τὴν διεύρυνσιν ταῦτην τῆς πι-
στοδοτήσεως ἡ ἀναλογία τῆς συμ-
μετοχῆς πιστώσεων χορηγουμένων
ὑφ' ὅλων τῶν Τραπεζῶν ἐκ κεφα-
λαιών τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος,
ἀνήλθεν εἰς δρχ. 872,5 δισεκατομ·,
η̄τοι 74,4% τοῦ συνόλου (ἐναντὶ ἀν-
τιστοίχου ἀναλογίας τοῦ 1949 ἐκ
δρχ. 820,6 δισεκατ. μὲ ποσοστὸν
62,5%) ἡ δὲ ἐπί τῶν ίδιων διαθεσί-
μων τῶν λοιπῶν Τραπεζῶν συμμετ-
οχὴ εἰς τὴν ὡς ἀνω διεύρυνσιν τῆς
πιστοδοτήσεως ἀνήλθεν εἰς δραχμὰς
299,6 δισεκατ. η̄τοι 25,6% τοῦ συ-
νόλου (ἐναντὶ δρχ. 493,2 δισεκατ.
τοῦ 1949 ἡ ποσοστὴ 37,5%).

του 1949 με ποσοστον 37,5%)
β'. «Εάν έκ του συνόλου των τρα πεζιτικών πιστώσεων άποχωρίσωμεν τάς πιστώσεις διά την άσκησιν άγριοτηκής πίστεως, διά την συγκέντρωσιν γεωργικών προϊόντων και τήν κτηματικήν πίστιν, αι λοιποι πιστώσεις άφορωσσι κυρίως εις την χρηματοδότησιν τής βιομηχανίας και τού εμπορίου διλων τῶν μορφῶν, ώς και τινων ἀλλων κλάδων, ηγέθησαν διαρκούντος τού 1950 κατά δρχ. 707,9 δισεκατ. Εναντι άντιστοιχου αύξησεως τού 1949 έκ δραχ. 682,3 δισεκατ.

σμένους δὲ παραγωγικούς κλάδους,
ώς ή βιομηχανία, ύπερέβη ταύτην.

Το Εκδοτικόν Ίδρυμα έν τη κα-
τευθύνεται της δῆλης πιστωτικής πολι-
τικῆς δέν έθεώρησεν ἀναγκαῖον, ἐφό-
σον δέν διεκεβύετο ἡ νομισματική
σταθερότης, νὰ στερήσῃ τὴν οίκο-
νομίαν τῆς πιστοδοτήσεως, ητις ήτο-
το ἀπαραίτητος πρὸς ἀξιοποίησιν
τῶν περιθωρίων ἀναπτύξεως τῆς πα-
ραγωγῆς.

Βασικήν επίδιωξιν της Τραπέζης, ενεργούσης από συμφώνου μετά της Νομισματικής Επιτροπής, αποτελεί ή κατ' απόδιναντον καλλιέργεια επιλογή για τών χρηματοδοτούμενών έργασιών και ή σκοπιμωτέρα, από απόψεων της ταχυτής δυνατής ενίσχυσης σεως της παραγωγής και διασφαλίσεων της νομισματικής σταθερότητας.

τητος, διοχέτευσις τῶν διαθεσίμων κεφαλαίων. Τὸ ἔργον τοῦ ποιοτικοῦ ἐλέγχου τῆς τραπεζικῆς χρηματοδότησεως θελεῖ, ἀσφαλώς, καταστῆ ἀποτελεσματικώτερον διά τῶν προσφάτως ληφθέντων μέτρων, ὃ γενιμένην ρύθμισις τῶν καταθέσεων Νομικῶν Προσώπων Δημοσίου Δικαιού καὶ η πληρεστότερος ὄργανωσις τοῦ ἐλέγχου τῶν Τραπεζῶν, περὶ ὧν θέλει γίνει κατωτέσσος λόγος.

'Αναλυτική της τραπεζικής χρηματοδότησης της οικονομίας κατά κλάδους, κατά τό ετος 1950, περέχεται διά του κάτωθι παρατιθέμενου πίνακος περιλαμβάνοντος συγκριτικούς άριθμούς διά τὸν μῆνα Δεκέμβριον ἐκάστου τῶν ἔτῶν 1950 καὶ 1949.

χνίαν ἐν τῇ βεβαιότητι, ὅτι ἡ χρησιμοποίησις αὐτῶν θά πέπεινε παραγωγὴν καὶ θὰ ἀνέσυρεν ἐκ τῆς ἀνεργίας τοὺς βιοτέχνας, τάξιν ἑξόχουν... υψηλή καὶ ἀποτελοῦσσαν κύριον κορμὸν τοῦ ἐλληνικοῦ κοινωνικοῦ οἰκοδομήματος. Τὰ διατεθέντα πρὸς τούτο ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος μέσω τῶν ἄλλων Τραπέζων κεφαλαία ἀνέρχονται κατά τὴν 31.12.50 εἰς δρχ. 17 δισεκ. περίπου, ἐντὸς δὲ τοῦ Μαρτίου τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς δρχ. 40 δισεκατ. περίπου.

περίπου.
'Εν σχέσει μὲ τὴν ἀγόρατικήν πί-
στιν, ηῆς ἀφορᾶ, ώς καὶ ἄλλοτε ἀ-
νεκοινώσαμεν, τὰ 30% καὶ πλέον
τῆς ὅλης τραπεζιτικῆς χρηματοδοτή-
σεως, διενεργεῖται δὲ κατά τὸ σύνο-
λον σχεδόν ἐκ κεφαλαίων τῆς Τρα-
πέζης τῆς Ἐλλάδος, παρατηροῦ-
μεν :

α) Πιστεύομεν ἀπόλυτως εἰς τὴν παραγωγικότητα τῆς χρηματοδοτήσεως ταύτης καὶ φρονούμεν, ὅτι ἡ ἀνάγκη πιστωτικῆς ἐνίσχυσεως τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς εἶναι ἐπιβεβλημένη.

β) Αἱ οἰκονομικαὶ συνθῆκαι, ὡφ' ἀς διατελούμεν, δὲν ἐπιτρέπουσιν, ἀ-
τυχῶς, εὐπέτεραν χρηματοδότησιν δ-
σσοφῷ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν μικρῶν
γεωργικῶν ἔργων καὶ τὴν ἀπόκτησιν
μηχανικοῦ ἔξοπλισμοῦ. Ἡ τοιάυτη
χρηματοδότησις ὡς ἀναγκαιούσα μα-
κροτέραν προθεσμίαν ἔξοφλήσεως,
δὲν εἶναι δινητὸν νὰ ἰκανοποιήσῃ ἐκ
τοῦ ἐκδοτοῦ, οὐν προνομίου. Οἱ ἀνωτέ-
ρω σκοποὶ πρέπει νὰ ὑπαχθοῦν εἰς
τὴν διὰ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας
χρηματοδοτουμένην ἀνασυγκρότησιν
τοῦ γεωργικοῦ τομέας τῆς οἰκονο-
μίας, τοῦθ' ὅπερ ἐρευνᾶται παρὰ
τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς.

Παρό ταῦτα διετέθησαν μέχρι τούδε ἐκ τοῦ ἐκδοτικοῦ προνομίου, μέσω τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης, διὰ τὴν ἑκτέλεσιν μικρῶν γεωργικῶν ἔργων καὶ τὴν ἀπόκτησιν μηχανικοῦ ἑστοπλισμοῦ καὶ ἑτέρων ἐφοδίων περὶ τὰ 200 δισεκ. δραχ.

γ) Ἐπαναλαμβάνομεν καὶ πάλιν, διὰ τοῦ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐταῖνόμεν, διὰ δηλαδὴ ἐπιβάλλεται διπάσιας τακταλήθη πάσσα προσπάθεια, ηντα ἔξευπερθῶι τὰ μέσα πρόδες προικόδοτησιν τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης δι' εἰδικοῦ, ἐπαρκούς καὶ εὐθηνοῦ κεφαλαίου ἀκόμη καὶ διά την ἀσκήσιν τῆς βραχυπρόθεσμου ἀγροτικῆς πίστεως. Τὸ κεφάλαιον τοῦτο θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν Ἀγροτικὴν Τραπέζαν τὴν ἀσκήσιν τῆς πιστωτικῆς τῆς πολιτικῆς ἀνεύ προσφυγῆς διὰ σύνιον τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων πρός τὸ Ἐκδοτικὸν Ἰδρυμα.

"Ηδη θεωρούμεν σκόπιμον, ὅπως προσθέσωμεν ὅλιγα τινὰ ἐπί τῶν μὲν πτων, τὰ δὲ ποια ἐκριθῆ ἐπιθεβλημένον διπά ληφθῶσι πρὸς ἔξουδετέρω σιν τῶν ἐκδηλωθεισῶν πληθωρικῶν πτέρων.

Ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐν ἀ-
πολύτῳ συμφωνίᾳ μετὰ τῆς Νομι-
σματικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ πάντοτε
ἐντὸς τῶν βασικῶν γραμμάδων, αἴτι-
νες δέοντας νῦν ἀδέπτως τὴν ἀσκησήν τῆς
καθόλου πιστωτικῆς πολιτικῆς, εὐ-
ρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀναθεωρήσῃ
μέρει τοὺς δρους καὶ τὰς προϋ-
ποθέσεις χρηματοδοτήσεως τῶν δια-
φόρων κλάδων τῆς πατριωτικῆς

Κατά τὴν ἀναθεώρησιν ταύτην
καὶ ἐν τῇ ἔξελίζει τῆς ἑφαρμογῆς
τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς κατεδή-
θη πᾶσα προσοχή, ὥπερ μὴ θιγῇ ὁ
σλάδος τῆς βιομηχανίας. Τὰ ποσο-
στά τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ κλάδου
τούτου διὰ τὴν ἀγόραν πρώτων
ὑλῶν ηὔγηθσαν ἐσχάτως εἰς ειδι-
κάς περιπτώσεις, ὅπου τούτο κρί-
νεται ἀναγκαῖον ἐκ τῆς ὑψώσεως
τοῦ στόλου τούτου.

άπαιχολουμένων κεφαλαίων διὰ τὴν προξέφολησιν γραμματίων πελατῶν τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων οὐ μόνον δὲν μειούται ἀλλὰ καὶ αὐξάνεται κατά τι. Τέλος εἰς ὅσας εἰδικὰς περιπτώσεις εἰς παραπορουμένη ὑποκατανάλωσις δημιουργεῖ δυσχερείας εἰς τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ἡ Νομισματικὴ 'Ἐπιτροπή δὲν διστάζει νάνι ἐνισχύσῃ ἐκτάκτως τάς βιομηχανίας πρὸς ἀποφυγὴν μειώσεως τῆς παραγωγῆς αὐτῶν μὲν ὀλας τὰς δυσμενεῖς ἐκ ταύτης συνεπείας.

Η χρηματοδότησις του έξαγωγικού έμποριου σύ μόνον υπεισούνται κάτια και αύξανται, με πρόνοιαν παροχής πιστώσεων είτε εύπρεπαν ή κατά τὸ παρελθόν κλίμακα διά την συγκέντρωσιν και πρεστοιμασίαν των πρός έξαγωγήν προϊόντων καὶ δῆ μὲ περιορισμόν τοῦ τόκου καὶ προμηθείας εἰς 9%.

"Οούν ἀφορά εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον ἐγένετο διαρρύμισις εὐ-
ρύουσα τὸ χρόνον τῆς ἔξοφλήσε-
ως τῶν παρεχομένων πιστώσεων, ὅ-
που δὲ διαπιστοῦνται ή ἀνάγκη, πα-
ρέχεται καὶ ποσοστὸν χρηματοδοτή-
σεως πέραν τοῦ καθωρισμένου.

Δέν ήτο δύμας δυνατόν νά άδιαφορήση τις, καί δή έν μέσω τῆς ἐκδηλουμένης πληγωρικῆς πιέσεως, ἔναντι τῆς σημειώθεσίσας αὐξήσεως εἰς τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἑποτερικοῦ ἐμπορίου, τῆς ὅποιας τὸ μὴ ἀφορῶν εἰς τὴν προεζόφλησιν βιομηχανικῶν γραμματίων μ. παρουσιάζετο ἀρκετὰ ὑψηλόν, ἀποιούμενον μὲν Ἰσαώς εἰς περιόδους ἀπόλυτου οἰκονομικῆς σταθερότητος, ἐπικίνδυνον, δύμας, κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον ἦν διερχόμεθα.

Ἐάν ληφθῇ ὑπὸ δψιν, δτι η διο-
χέτευσις τῶν ἀγαθῶν πρὸς τὸ κατα-
σωλτικὸν κοινὸν γίνεται κατὰ τὸ
ἀντίμειγιστον αὐτῆς μέρος ἔναντι ἀμέ-
τον εἰσπράξεως τοῦ ἀντίτιμου, δὲν
δεῖται δυνατὸν νὰ δικαιολογηθῇ ἡ χο-
ρήγησις πιστώσεων πρὸς τὸ ἐμπό-
λιον πρὸς ἀναπλήρωσιν ἀγαθῶν, τὰ
ἥποια κατὰ κανόνα παρέχονται εἰς
τὴν κατανάλωσιν ἔναντι πληρωμῆς
τοῖς μετρητοῖς.

ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ

Δοθείσης τῆς σημασίας, ἥν τὸ
οὐ τοῦ τόκου κέκτηται γενικότε-
διά τὴν ίκανοποίησιν τῶν ἀναγ-
τῆς οἰκονομίας διὸ χρήματος,
‘εν αὐγακαῖσι, δῆπος εἰς τὸ
τοῦτο διατυπώσωμεν σχε-
γενικάς τινας παρατηρή-

ιρωτίστωας δέον γά τὰ ἀναγνωρι-
ζθῆ, ὅτι ὁ ὑψηλὸς τόκος ἀποτελεῖ
παράγοντα ἀντιοκονομικῶς ἐπε-
νεργούντα εἰς τὴν παραγωγικὴν δι-
αδικασίαν. Δυστυχώς δὲ οὐν 'Ελ-
λάδι καὶ προπολεμικῶς, ίδες, ὅ-
μως, μεταπολεμικῶς, ἡ Ἑλλειψις
παρκῶν ἀποταμειυτικῶν κεφαλαί-
ων, ὃμοι μὲν ἄλλους παράγοντας,
ώς η Ἑλλειψις ἐμπιστούσηνς καὶ ἀ-
σφαλείας, συνετέλεσεν εἰς τὴν δια-
μόρφωσιν ὑψηλοτάτων ἐπιτοκίων
εἰς τὴν ἔξωτραπεζιτικήν ἀγοράν.
'Αλλὰ καὶ ὁ ἐπίσημος τόκος τοῦ
τραπεζιτικοῦ δανεισμοῦ παραμένει,
ὅπο ταῖς σμερινάς συνθήκας, κατ'
ἀνάγκην, εἰς ἐπίπεδα ἀνώτερα τῶν
ἄλλων γνωῶν.

Οὐδὲ μέτωπον ἡ μετακίνησις τοῦ
τάλαμου προβαίνει εἰς μείωσιν αὐ-
τοῦ δι' εἰδικὰς κατηγορίας δανει-
σμοῦ.

Οὐχ ἡττον ἢ γενικῇ μείωσις τοῦ κλ

ραπεζιτικού ἐπιτοκίου, ἐφ' ὅσον
σέτι τὸ ὑψός του ἐλευθέρου τόκου,
τις διαμορφοῦται ἐκ τῆς στενό-
τος προσφορᾶς κεφαλαίων ἔξι ἀ-
ποταμεύσεων, παραμένει ὑψηλόν,
ἔνειχε ποικίλους κινδύνους ει-
κώς, μάλιστα, εἰς ἐποχὴν, καθῆγ-
εροι παράγοντες ἐπενεργούσι δι-
παρακτικῶς διὰ τὴν νομισματικὴν
ταθερότητα. Οὐδεμία ὑπάρχει βε-
κιότης, ὅτι διὰ τῆς νομισματικῆς
ὑπὸ θά παντανὸν νὰ ἐπιτευχθῇ
ἴο, τὰς σημερινὰς συνθήκας μία
νικὴ πτώσις τοῦ τόκου, ὁ δὲ ὑπο-
βασμὸς τοῦ ἐπιτοκίου είνε πιθα-
τανος, ὅτι θὰ ἀπέλγεν εἰς τὴν
μιουργίαν ὑπέρογκων καὶ ἀδύ-
ντων κερδῶν ὑπὲρ τῶν δανειζομένων,
οἱ δοποῖς νὰ διαφεύγωσι τελικῶς
κατὰ ἔλεγχον.

ΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΟΥ ΤΡΑ-
ΕΖΙΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

Περσίνοντες τὰς παρατηρήσεις
μῶν ἐπὶ τῆς πιστωτικῆς πολιτι-
κῆς, οὐδὲ ίλεομένον' ἀνάσκονώσωμεν,
εἰ τὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ἐν
υμφωνίᾳ μὲ τὴν Νομισματικὴν 'Ε-
πιτροπήν καὶ τὴν 'Ελληνικὴν Κυ-
ρένησιν, ἔκοινεν ἀπαραίτητον, ὅ-
ως μελετηθῇ ἡ λειτουργία τοῦ
του τραπεζικοῦ συστήματος ἐπὶ
κοινῷ λήψεως μέτρον ἀναδιοργα-
νώσεως αὐτοῦ ώς καὶ τοῦ ἐλέγχου
εινικότερον τῆς Πίστεως.

Διά την ἔρευναν τῶν ζητημάτων
ύπτων παρεκλήθη τὸ BOARD OF
OVERNORS OF THE FEDE-
RAL RESERVE SYSTEM, νὰ
ασθέσῃ εἰδίκὸν ἐμπειρογνόμονα.
πεδείχθη πρὸς τοῦτο ὁ ἀντιπρό-
σος τῆς FEDERAL RESERVE
BANK OF KANSAS CITY κ. D.
OHNS, δοστὶς ἐν στενῇ συνεργασίᾳ
ετα τῆς Διοικήσεως τῆς Τραπέ-
ζης τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν ξένων με
τα τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς
πιελέτησε τὴν λειτουργίαν τοῦ ἑλ-
λινικοῦ τραπεζικοῦ συστήματος
καὶ ὑπέβαλε σχετικὴν ἔκθεσιν.

‘Η ἐκθεσις αὐτή, ήτις προσαρτά-
εις τὸ εἰδίκὸν μέρος τῆς παρού-
σης, ἐνώ ἀφ’ ἐνὸς ὑπῆρξε μία ἐπι-
βασιῶντος της ὄρθροτος τῶν μέ-
τρων, τοῦθε ληφθέντων μέτρων, ἔθε-
ται ἀφ’ ὅτερου βάσει τῶν περαι-
τωρ ληπτέων μέτρων ἀναδιοργανώ-
ων τοῦ ἐλέγχου τῆς πίστεως καὶ
εικωνικῶν τοῦ τραπεζιτικοῦ συ-
ντητας.

ημάτος.
Ἐπὶ τῇ δάσει τῷ ἐν τῇ ρηθείσῃ
θέσει εἰσηγήσεων, ἡ Ἑλληνικὴ
δέρνησις προέδη εἰς τὴν ἔκδοσιν
ὑπὸ Α. Ν. 1611 τῆς 31.12.50 «Πε-
κατάθέσεων Νομικῶν Προσώπων
μορίου Δικαίου καὶ Ἀσφαλιστι-
κῶν Ταμείων» καὶ τοῦ Α. Ν. 1665
καὶ 27.1.51 «Περὶ λειτουργίας καὶ
έχοντων τῶν Ταπεζῶν».

Διά τα πρώτα Νόμου ρυθμίζεται τὸ θέμα τῶν ὑπὸ μορφὴν ἐντὸν καταθέσεων ἐπενδυμένων κελαῖσιών τῶν Νομικῶν Προσώπων πιστίσιου Δικαίου καὶ Ἀσφαλιστι-

μοστος Δικαίου και Ανθρακιστή
των Ταχείων. Ή ρύμησις αὐτῆς ἡ-
έπιβεβλημένη, πλήν τῶν ἄνω λό-
κων ἐκ τοῦ λόγου, στι κατὰ τὴν
12.50 ἐληγε τὸ προνόμιον τῆς
θνικῆς Τραπέζης, καθ' οὐ αἰ διά-
κονος καταθέσεις ἔδει ὑποχρεωτικῶς
γίνωνται παρ' αὐτῇ.

Συνοπτικῶς ἀναφέρομεν, στι τὰ
λόγω κεφάλαια παρακατατίθεν-
τε εφέξης παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς

λλάδος, χρησιμοποιούνται δε
ορ' αὐτῆς, μέσω τῶν ἄλλων Τρα-
ζῶν, πρὸς χρηματοδότησιν τῶν
ἄλλων τῆς Οἰκονομίας. Λαμβάνε-

ται ἐν τῷ Νόμῳ πρόνοια, ὅπως οὐδὲν κέρδος προσπορίζεται ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐκ τῆς ὧς ἀνωγείασις. Σημειώνεται δέ, ὅτι κατεύθυνθη πάσα προσοχὴ, ὅπως οὐδεμία διαταραχὴ ἐπέλθῃ εἰς τὴν τραπεζιτικὴν λειτουργίαν ἐν τοῦ εἰς φορμογόνην τιθεμένου μέτρου, ὅπερ φεύγοιμεν νὰ τονίσωμεν ἀπετέλειμμαν ἐκ τῶν πρωταρχικῶν προϋποθέσεων ἀσκήσεως καλλιτέρου ἐλέγουμεν ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας καὶ τῆς στρατιωτικῆς πολιτικῆς.

Διὰ τοῦ δευτέρου Νόμου διηγούνθος καὶ ἐσυστηματοιηθῆ ὁ ἔλεγχος τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς ἐπὶ τοῦ τραπεζικού συστήματος τῆς χώρας. Διὰ τοῦ Νόμου τούτου, πλὴν τῆς ρυθμίσεως τοῦ τρόπου παρακολουθήσεως καὶ ἐλέγχου τῶν ἐν λειτουργίᾳ ὡς καὶ τῶν υποχόνδριοι θεμάτων τραπεζών ἐστίσθιν, ὅτι διὰ τὴν ἰδρυσιν νέων Τραπεζών ἡ ὑποκαταστημάτων εὐτῶν^θ ἀπαιτήται τοῦ λοιπού εἰκῇ ἄδεια τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς.

Διὰ τοῦ Νόμου τούτου καθορίζεται, ἐπίσης, ὅτι πιστωτικά ίδρυματα, τὰ δόποια, λόγω οἰκονομικοῦ λοιπού, δὲν δύνανται νὰ συνεχώσουν τὴν λειτουργίαν των, δὲν τίενται ἀμέσως ὑπὸ ἔκκαθάριστιν, ἀλλ᾽ ὑπὸ εἰδικὴν διοχείρισιν ἐπὶ κοποῦ ἔξυγιανσεως καὶ ἀνορθώσεως αὐτῶν καὶ μόνον ἐφ' ὅσον αὐτὴν ἐν ἥθελεν ἐπιτευχθῆ, ὅδε ἐπακολουθεῖ τὸ στάδιον τῆς ἐκκαθαρίσεως.

Εἰς τὸν ὡς ἄνω Νόμου πειοελάν-

Σις τοι αυτού των Νομών περιηγήθσαν διατάξεις ἀφορώσανται εἰς ἄς κυρώσεις καὶ τὰ καταστατικά ἔτρα, τὰ όποια τίθενται εἰς τὴν ιάθεσιν τῆς Νομοσματικῆς Ἐπι-ροτητικῆς προς ἀσκησιν ἀποτελεσμα-ικωτέρου ἐλέγχου.

Υπόλειπεται εἰσέτι πρὸς δι-λήρωσιν τῶν περιλαμβανομένων τῆς ορθείσῃ ἐκθέσει εἰσηγήσεων ληφθεῖς καὶ ἔτερων δύο νομοθετι-ῶν μέτρων, τοῦ ἑνὸς ἀφορώντος τοὺς τοιούτους Νομοσματάρχους ἕ-τερους διάνομους.

ες την περι της Νομισματικής Ειπροπής κειμένην νομοθεσίαν, του έτερου εις τὴν ὄργανωσιν τῆς Ἀριτοκτίκης Τραπέζης.

Θεωροῦμεν ἐπιβεδλημένον, ὅπως φράσωμεν εἰς τὸν κ. D. Johns, ως τὰ τὸ δύο ξένα μέλη της Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς Sir Theodore gregory καὶ Dr. Gunter τὰς εὐχαριστίας ήμῶν διὰ τὴν συμβολὴν των την ἔρευναν δυσχερών, ἀλλοθις, μεμάτων, ἄτινα ἐτέθησαν ἐνώπιον ἡμῶν

ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝ

Αἱ πιστώσεις τῆς Τραπέζης
ρὸς τὸ Δημόσιον διά τὰς ἀνάγ-
κης αὐτοῦ ἐν γένει ἀνέρχονται, ὡς
ροκύπει τέον τῶν σχετικῶν λογα-
ριασμῶν, τὴν 31.12.50 εἰς δραχ-
ᾶς 3.092.606 ἑκατομμ. ἔναντι
δραχμῶν 2.712.292 ἑκατομμ. τῆς
1.12.49, ἡτοι διαπιστοῦται αὐξη-
σία ἐκ δραχμῶν 380.314 ἑκατομ-
μών.

Αναλυτικότερον ὁ μὲν λογαριασμὸς «Συγκεντρώσεως» Εσόδων καὶ Πληρωμῶν» (περιλαμβανομένου τοῦ λογαριασμοῦ τῆς Δωδεκαστού), παρουσιάζει αὐξήσιν ἔναντι 1949 ἐν δραχ. 435.114 ἀκ-

του 1949 εκ δραχ. 435.114 εκατομμ., ένω, άντιθέτως, ο λογαριασμός «Εφεδίων» παρουσιάζει είς τέλος του 1950 μικρότερον έναντι του 1949, υπόλοιπον, ήτοι μείων κατά δραχ. 54.800 εκατομμ. Ή παρατηρούμενή αύξησης όφειται είς τὴν δημιουργηθείσαν και τὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐλλειμματι-

τικής συμφωνίας θέλει πραγματοποιηθεί.

Πρέπει ν' ἀναγνωρίσωμεν, ότι κατανοείται πλήρως ύπό τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ ποίει πρωταρχική σημασίαν ἔχει ἡ πλήρης ισοσκέλισης τοῦ προϋπολογισμοῦ, διασφαλιστική τῆς κυκλοφορίας ἐπί τῶν συνεπειῶν τῆς συνεχούς καλύψεως τῶν δημοσιονομικῶν ἀλλεμπάτων διὰ καταβολῶν τῆς Τραπέζης ποίει δὲ ἐπίσης πρωταρχικὴν σημασίαν ἔχει ἡ ισοσκέλισης τοῦ προϋπολογισμοῦ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἔργου τῆς ἀνασυγκρότησιν τοῦ προϋπολογισμοῦ, διὰ τὴν παρελθόντος διά τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ προϋπολογισμοῦ.

Σαφῇ ἐπὶ τούτου ἐνδειξιν παρέχει ἡ καταβληθεῖσα προσπάθεια διὰ τὴν αὐξησιν τῶν τακτικῶν ἑσόδων τοῦ προϋπολογισμοῦ, τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὅποιων ἀποτελεῖται ἐκ τῆς φορολογίας. Τὰ φορολογικὰ ἔσοδα τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1950—51 προϋπολογίσθησαν εἰς δραχμάς 4.028 δισεκ., ἐνώ κατὰ τὸ 1949—50 ἡ νῆλθον ταῦτα εἰς δραχ. 3.520 δισεκατομμύρια.

Αἱ φορολογικὰ θυσίαι τοῦ πληθυσμοῦ ἐφαπίνονται σαφέστερον ἐκ τῆς συγκρίσεως πρὸς τὸ ἔνθικὸν εἰσόδημα τῆς χώρας τῶν συνολικῶν καταβαλομένων φόρων. Η ἀναλογία τῶν φόρων πρὸς τὸ ἔνθικὸν εἰσόδημα, συνυπολογιζομένων καὶ τῶν ὑπὲρ τρίτων φορολογιῶν, ἀνήρχετο τὸ 1949—50 εἰς 27 % περίπου. Τὸ σημαντικὸν τῆς ἐπιβαρύνσεως ταύτης προκύπτει ἐκ τοῦ ἰδιαίτερου χαμηλοῦ ἐπιπέδου τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδηματος ἐν Ἑλλάδι. Εἰς πολλὰ ζένας χώρας, ἐχούσσας κατὰ πολὺ ἀνώτερον τῆς Ἑλλάδος εἰσόδημα κατὰ κάτοικον, ἡ ἀναλογία αὐτὴ εἶναι οὐσιωδῶς χαμηλότερα.

Η φορολογικὴ ἐπιδάρυνσις τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατέτη ἀκόμη μεγαλύτερα κατὰ ἀκολουθίαν τῶν ληφθέντων προσφάτων φορολογικῶν μέτρων πρὸς δελτίωσιν τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν.

Μεγάλαι, ἐπίστης, καταβάλλονται προσπάθειαι καὶ πρὸς τὸ ἔτερον σκέλος τοῦ προϋπολογισμοῦ, τὰς δαπάνας, ἐπὶ σκοπῷ μειώσεώς των, μὲ ἀποτέλεσμα τῶν περιορισμῶν τῶν λοιπῶν, πλὴν στρατιωτικῶν, δαπανῶν, κατὰ δρ. 352 δισεκ. κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1950—51, ἔναντι τοῦ 1949—50.

Δὲν ἡμελῆθη πρὸς τούτους, ὅπως τὸ θέμα τούτο ἐρευνηθῇ ύπὸ εἰδικῶν πρὸς τὸ θέμα συσταθείσης ύπὸ τῆς Κυβερνήσεως Ἐπιτροπῆς, μὲ τὴν κατεύθυνσιν ἐπιτεύξεως καὶ περιτέρω μεγαλούτερων οἰκονομιῶν. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου φρονοῦμεν, ὅτι ὑπάρχει στάδιον συμπιέσεως τῶν δημοσίων δαπανῶν, δυναμένης νῦν προελθεῖ διὰ τῆς ἀναδιαρρόσεως τοῦ σούλου διοικητικοῦ συστήματος, ὡς καὶ διὰ τῆς αὐτοτρέψης ἐφαρμογῆς τῆς ἀρχῆς τῆς ἐνόπτητος τοῦ προϋπολογισμοῦ, ὅτις δύναται νῦν ὀλοκληρωθῆναι διὰ τῆς καταργήσεως παντὸς εἰδικοῦ ταμείου ἢ εἰδικοῦ κεφαλίου καὶ τῆς συγχωνεύσεως αὐτῶν εἴτε εἰς τὸ γενικὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Κράτους, διὰ ἔξυπηρτοῦ γενικού τοῦ Κράτους σκοπού, εἴτε εἰς τὸ προϋπολογισμὸν τῶν Δήμων καὶ Κοινοτήτων, διὰ ὅσα ἔξυπηρτοῦ τοπικούς

καθαρῶς σκοπούς.

Διὰ τοῦ μέτρου τούτου, χωρὶς τὸ παράπαν νὰ διακινδυνεύσῃ ὁ σκοπὸς ὃστις ἔξυπηρτεῖται ύπὸ τῶν εἰδικῶν τούτων ταμείων καὶ κεφαλίων, θὰ προκύψῃ οὐσιώδης οἰκονομία διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἑξόδων διοικήσεως αὐτῶν, ἀτίνα εἰς πλεῖστα ἐκ τούτων ἀπορροφώστησιν της σημαντικὸν μέρος τῶν ἑσόδων των.

Προβαίνομεν ἡδη εἰς ἄνασκόπησιν τῆς συναλλαγματικῆς θέσεως τῆς Οἰκονομίας.

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Αἱ κατεύθυντηροι γραμμαὶ τῆς ἀσκηθείσης καὶ κατὰ τὸ ἔτος 1950 συναλλαγματικῆς πολιτικῆς δὲν ἔξεκλιναν κατὰ οὐσίαν ἀπὸ τὸ πλαστικὸν τῆς διαγραφείσης, ἀφ' ἡς ἥρξατο παρεχομένη εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τοῦ σχεδίου Μάρσολα ἡ ἀμερικανικὴ δοθείσα, ὡς ὅποια ἀποτελεῖται ἐκ τῆς φορολογίας. Τὰ φορολογικὰ ἔσοδα τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1950—51 προϋπολογίσθησαν εἰς δραχμάς 4.028 δισεκ., ἐνώ κατὰ τὸ 1949—50 ἡ νῆλθον ταῦτα εἰς δραχ. 3.520 δισεκατομμύρια.

Αἱ φορολογικαὶ θυσίαι τοῦ πληθυσμοῦ ἐφαπίνονται σαφέστερον ἐκ τῆς συγκρίσεως πρὸς τὸ ἔνθικὸν εἰσόδημα τῆς χώρας τῶν συνολικῶν καταβαλομένων φόρων. Η ἀναλογία τῶν φόρων πρὸς τὸ ἔνθικὸν εἰσόδημα, συνυπολογιζομένων καὶ τῶν ὑπὲρ τρίτων φορολογιῶν, ἀνήρχετο τὸ 1949—50 εἰς 27 % περίπου. Τὸ σημαντικὸν τῆς ἐπιβαρύνσεως ταύτης προκύπτει ἐκ τοῦ ἰδιαίτερου χαμηλοῦ ἐπιπέδου τοῦ κατὰ κεφαλὴν εἰσόδηματος ἐν Ἑλλάδι. Εἰς πολλὰ ζένας χώρας, ἐχούσσας κατὰ πολὺ ἀνώτερον τῆς Ἑλλάδος εἰσόδημα κατὰ κάτοικον, ἡ ἀναλογία αὐτὴ εἶναι οὐσιωδῶς χαμηλότερα.

Τὸ ἔτερον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως ἐνίων ἔξαγωγικῶν προϊόντων, τῶν ὅποιων ἡ ἔξαγωγή, ὡς ὅποιαν προσδοκάντων, προγράμματος, «σαγανάν», πρόποντος τὰς βασικὰς ἀνάγκας καταναλώσεως καὶ ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας ἐντὸς τῶν ἑκάστοτε συνοικικῶν συναλλαγματικῶν διαθέσιμων ἑδίων πόρων καὶ τῶν συναρτημένων της αὐτού διαθέσιμων προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν. Ήτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ ἔτερον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υποδοχήσης καὶ ἔξασφαλίσης τοῦ μεγαλούτερου δυνατοῦ ὅγκου ἔξαγωγῶν διὰ τοῦ πριμοδοτήσεως τοῦ προγράμματος, προαγόντων τῆς καλύψεως τῶν εἰσαγωγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξι ἐπανορθώσεων, καλύπτουσαι κατὰ δολ. 19.6 ἐκατομμ. Ἡτοι κατὰ τὰ 2(3) περίπου τὴν διέρυνσιν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

Τὸ τρίτον σκέλος τῆς συναλλαγματικῆς πολιτικῆς ἀποτέλεσμαν ἡ υπο

ρούσας συνιθήκας, ἐκείνη, ἢτις θὰ διευκολύνῃ κατά τὴν διαπραγμά-
τευσιν τῶν ἐμπορικῶν συμφονιῶν
μεγαλύτερα ὠφελήματα ὑπέρ τῆς
χώρας διὰ τῆς τοποθετήσεως εἰς
τάς ξένας ἀγοράς μεγαλυτέρων πο-
σοτήτων Ἑλληνικῶν προϊόντων.

Ούσιωδη αὔξησιν παρουσιάζει κατά τό 1950 το καθαρὸν ὑπὲρ τῆς χώρας ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς κινήσεως τῶν ἀδίλων πόρων καὶ πληρωμῶν, ἀνέλθον εἰς δολλ. 38,7 ἑκατ. ἔναντι δολλ. 27,2 ἑκατ. τοῦ 1949.¹ Ή παραπτηρούμενά αὔξησις ὀφείλεται καὶ κυρίως εἰς τὴν μεγαλυτέρων εἰσροήν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων καὶ νεατιλιακού συναλλάγματος. Τοῦ τελευταίου τούτου πόρου αὔξησις ἐπήλθε κατόπιν τῆς ρυθμίσεως καὶ τοῦ ζητήματος τῆς καταβολῆς φόρων ὑπὸ τῆς ὑπερποντίου ναυ: λίας.

'Η συμβολὴ τῶν ἀδήλων πόρων εἰς τὴν κάλυψιν μέρους τοῦ ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν ὑπῆρξε πάντοτε ιδιαιτέρας σημασίας, ἐφ' ὃ καὶ ἀποτελεῖ εὐχάριστον διαπίστωσιν τὸ γεγονός τῆς αὐξήσεως τῶν κατὰ τὸ 1950. Ἐλπίζεται δὲ καὶ περαιτέρω βελτίωσις τῶν ἀδήλων πόρων ίδια ἐκ τοῦ κονδύλου τῆς νεττίλιας καὶ τοῦ τουρισμοῦ, κλάδων, δηλαδή, περὶ τῆς ἀνάπτυξεως τῶν ὄποιων πρόνοιας ἐλλήφθη εἰς τὸ πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως.

Εις τὴν ἀπόκτησιν περισσοτέρων ἀδίλων πόδων ἐν γῇ γειτναὶ παρὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλής οἱ κατά τὸ έτος τούτο συνετέλεσεν ἔκτὸς τῶν ἄλλων λόγων καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀπόκλισις τῆς ἑλευθέρας τιμῆς του συναδλόγυματος ἔναντι τῆς ἐπισήμου ὑπῆρξε μικροτέρα κατὰ τὸ έτος 1950, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

Σοθαράν ἐπιβάρυνσιν τοῦ ἴσοχυ-
γίου πληρωμῶν ἀπέτελεσε κατὰ τὸ
ἔτος 1950 ἡ διάθεσις συναλλάγμα-
τος δι' ἀπόκτησιν χρυσῶν λιρών
πρὸς ἀσκησὶν πολιτικῆς σταθερό-
τητος τοῦ νομίσματος. Ἡ Ἑλλάς,
ώς πρὸς τὸ σημεῖον τούτο, ἀπέτισε
διαρῦν τὸν φόρον εἰς τὰς διεθνεῖς
περιπλοκάς, ὃν ὁ ψυχολογικὸς ἀν-
τίκτυπος ἔξεδηλον ἰσχυρός εἰς τὴν
Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν.

Τό παραμένον, μετά τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐκ τῶν ἔξαγωγῶν καὶ ἀδήλων πόρων κτηθέντος συναλλάγματος ἔλλειμμα τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν, ἐκαλύφθη καὶ ἔξ αλλων τινῶν μικροτέρων πόρων, κυρίως, ὅμως, διὰ τῆς ἀμερικανικῆς δονθείας τῆς παρεχομένης ἐκ τοῦ σχεδίου Μάρσαπ.

Τὸ σύνολον τῆς κατὰ τὸ ἔτος τοῦτο χρησιμοποιηθέσης ἀμέσου καὶ ἐμμέσου ἀμερικανικῆς βοηθείας, περιλαμβανομένης καὶ τῆς τεχνικῆς βοηθείας, ἀνήλθεν εἰς δολλ. 264,4 ἑκατ. Τὸ ποσὸν τοῦτο ἐκφράζει ἐν τελευταίᾳ ἀναλογίᾳ τὴν τάξιν μεγέθους, ἀλλοθις τεραστίαν, τοιοῦ ὅμοιον τελευταίᾳ ἀναλογίᾳ

ει την ανερχεται η επησια ελειμ-
ματικοτης της έλληνικης οικονομί-
ας άπο της πλευράς των συναλλαγ-
ματικών σχέσεων αύτης μετά τών
ξένων οικονομιών. 'Εκφράζει, ομως,
παρασλήλων πόστον πολύτιμος είνε
διά την χώραν ή φρωνή της μεγά-
λης μας συμμάχου, τών Η. Π. 'Α-
μερικής, χάρις είς τὴν δόπιαν κα-
ταρθώθη η διατήρησις της Ισορρο-
πίας της έλληνικής οικονομίας ἐν
μέσῳ, μάλιστα, τῶν τραγικῶν πε-
ριστάσεων, υφ' ἄς ή χώρα διετέλε-
σε. Διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς αὐτὸν
καὶ πασὸς τὸ γενονὸς, ὅτι ίδιαιτέ-

ρα πρόνοια λαμβάνεται υπὸ τῆς μεγάλης φίλης Δυνάμεως, ὡπας συνεχισθῇ ἡ παροχὴ βοηθείας εἰς τὴν χώραν μας καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ἐπιβάλλεται, ἵνα ἡ προσοχὴ ἡμῶν στραφῇ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς διαθέσεως ὅλων τῶν δυνάμεων τῆς οἰκονομίας πρὸς αὔξησιν τῶν ἔθνικῶν πόρων.

Κύριοι Μέτοχοι,

‘Η Ἑλλάς, κατόπιν σκληροτάτου καὶ μακροῦ, ἀλλ’ ἐνδόξου καὶ νικηφόρου πέλμου, ἔχει πάλεον ἐπίδομη εἰς τὸ ἔξ ίσου πεπίμοχθον, πλήρη δημιουργικούν, ἔργουν τῆς ἀποκαταστάσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας της.

Οσον τεράστιαι ὑπῆρξαν αἱ θυσίαι αἱ τὰς όποιας ἡ χώρας ὑπέστη καὶ εἰς ἀνθρωπίνους καὶ εἰς ὄλικάς ἄξιος από τὰς ἔξωτερικας εἰσθολᾶς

"Οσον τεράστιαν υπήρξαν αι θυσίαι τάς πόσιας ή χώρας υπέστη καὶ εἰς ἀνθρωπίνους καὶ εἰς ὑλικὰς ἄγιας ἀπὸ τάς ἔσωτερικας εἰσβολὰς καὶ ἀπὸ τὸν κατὸ τοῦ συμμοριτισμοῦ ἀγώνα, τόσον ἡρῷακή καὶ ἀποφασιστική ἐξεδηλώθη ἡ δύναμις τῆς ἔθνικῆς ψυχῆς εἰς τὴν πάλην πρὸς ὅλας τάς φθοροποιούς ἔχθρικας ἐνεργείας. Βαθύτατα τραυματισμένη, ἀλλὰ νικήτρια, ἐπέδοθη μὲν ἀξιοθαύμαστον ζωτικότητα εἰς τὰ εἰρηνικὰ ἔργα, τὴν ἔσωτερικὴν ἀνασύνταξιν καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν μεγάλων κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν προβλημάτων, ποὺ ἐκληροδότησεν εἰς αὐτὴν ἡ δεκαετής πολεμική ἀναστάτωσις.

Κυβερνῶντες καὶ Λαός ἐρρίφθησαν εἰς ἔντακτήν προσπάθειαν πρὸς περισταλλογήν καὶ ἐπούλωνταν πληγῶν, ἀλλὰ τὰς τοῦ κατάθεσιν τῶν θεμελιών καὶ τὴν στερέωσιν τῶν βάσεων τῆς μελλοντικῆς μας ζωῆς, τὴν ἔξισφάλισιν, δηλαδή, των προϋποθέσεων τῆς ἐπιβιώσεως τῆς ἐλληνικῆς φυλῆς. Εἴμεθα δὲ εὐτυχεῖς διαπιστοῦντες τὰ πρώτα εὐχάριστα ἀποτελέσματα τῆς προσπάθειας αὐτῆς εἰς ὅλας τὰς ἑκδηλώσεις τῆς κρατικῆς, κοινωνικῆς καὶ οικονομικῆς δραστηριότητας τῆς χώρας.

Τό πρωταρχικὸν ἔργον εἰς τὸν δόποιον συνεκεντώθη δόλκηρος ή προσπάθεια, εἴνε τὸ ἔργον τῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ τῆς ἀνατύπεψεως νέων περαγωγικῶν τομέων, ή δόποια συντελεῖται χάρις εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ζωήθειαν. "Οπως ἐτονίσαμεν ηδη, τὸ ἔργον αὐτὸ συνεχί-

σθή καὶ ἤργισε νὰ ἀναπτύσσεται κατά τὸ διαρρευμέν ἔτος μὲ ἐντονώτερον ρυθμόν. Κατά τὸ ἔτος 1950, πλὴν τῶν ἄλλων, γίνεται ἔναρξης τῶν μεγάλων ἔργων ἑγγελκτηρίσμου, τὰ διποιτικὰ θὰ ἔχασφαλίσουν τὴν πληρεστέραν ἐκβιομηχανιστικήν τῆς Χώρας. Ἡ πορεία δὲ τῆς ἀνασυγκρότησεως θὰ ἔχειλίσσεται μὲ ταχυτάτην πρόσδογον, ὅν μὴ ἄλλοι ἀντίσιοι παράγοντες, μὴ ὄφειλόμενοι, σώμας, τὴν φορὰν αὐτήν εἰς ἐστωτερικὰς συνθήκας, δὲν ἐνεφανίζοντο ἐκ νέου, ίνα ἀσκήσουν τὴν ἀναστοιχικήν τῶν πίεσιν διπὸ τῶν μέσων τοῦ 1950 καὶ ἀντιτίθησαν

Ἡ Κορέα, μία μακρινή χερσόνησος τῆς Ἀπωλήσης, γίνεται αἰφυδίσιος ή αιτία ζοφερᾶς ἀπειλῆς νέου παγκοσμίου πολέμου. "Οπισθεν τοῦ τοπικοῦ αὐτοῦ ἐπεισοδίου διαγράφεται ἡ δυνατότης γενικῆς ἀναταραχῆς καὶ συρράξεως. Ἀπό τούτου θέρους του 1950 ἡ ἀνθρωπότης ζῇ ἐν νέου τὴν ἀτρόμοφακραί τοῦ φόδου, τῶν κινδύνων καὶ τῆς ἄγωνίας. Ἀρνηταὶ σκοτεινοὶ καὶ ἀμείλικοι, που ζητοῦν νὰ καταλύσουν τὴν ἑλευθέραν δημιουργικὴν ἀμιλάδων τῶν Ἐθνῶν καὶ τῶν ἑλεύθερων

Λαών καὶ νὰ τὴν ἀντικαταστήσουν μὲ τὴν στυγήν καὶ ἄγονον διοικητήριαν τῆς ἐρυθρᾶς τυραννίας, ἢ όποις: ἔξις ταῦτα ἀναγνωρίζει οὐτε καν τὸ δικαίωμα τῆς ζωῆς, βάλλουν ἐναντίον τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς εἰρηνικῆς ἀνορθόσεως τῆς Εὐρώπης, τὰ όποια ἐπετεύχθησαν χάρις εἰς τὴν πολύτιμον ἀμερικανικὴν δομήσειν καὶ τὰ ὅπα εἶχον ἀρχίσει νὰ ἔδρασιν μίαν ψυχολογίαν τάξεως καὶ γαλήνης.

Ἐνώπιον τῆς ἀνανεωθείσης τρο-
μερᾶς ἀπειλῆς ὁ δυτικὸς κόδμος
ἀνασυντάσσεται. Οἱ Ἡνωμέναι Πο-
λιτεῖαι τῆς Ἀμερικῆς, συνεχισταὶ
τῶν εὐγενῶν παραδόσεων τῆς ἴστο-
ριας των, ἔξαίρονται καὶ πάλιν εἰς
τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀνωτέρων ἰδεωδῶν
καὶ οἱ Ὑγέται αὐτῆς, μὲν ἐπὶ κεφα-
λῆς τὸν "οὐδόν" Ἀμερικανὸν πολι-
την Πρόεδρον Trouman, ἀναλαμ-
βάνουσι τὴν πρωτοβουλίαν τῆς προ-
στασίας τῆς ἐλεύθερίας καὶ τῆς ἀν-
θρώπινής ζωῆς καὶ ἀξιοπρέπειας
ἀπό τὸν διαγραφόμενον ἄμεσον
κίνδυνον.

Αλλά αὐτὸς σημαίνει τὴν μεταστροφὴν τῆς εἰρηνικῆς οἰκουμένας πολεμικῆς καὶ τὴν οὕξησιν τῶν ἔξοπλισμῶν, πρός τοι σκοπὸν, ὅπως διαλυθῇ πᾶσα ἀμφιβολία, ὅτι οἱ ἐλεύθεροι Λαοὶ είνει ὄντεις μοι ν' ἀντισταθοῦν κατὰ πάσης ἐπιβουλῆς καὶ νὰ ὑπερασπίσουν τὴν ἐλευθερίαν των.

‘Η μεγάλη Αμερικανική Δημοκρατία υεν διστάζει και τὴν φοράν αὐτήν ν’ αύξηση τὰς ἡδη ἐπαχθεῖς φορολογίας της καὶ νὰ ὑπόβαθηῃ εἰς νέας θυσίας καὶ περιορισμούς, διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἔλθῃ καὶ πάλιν εἰς ἔνισχους τῆς ἀνθρωπότητος, χωρὶς παραλλήλων νὰ ἐγκατασταθεί τοις καὶ τὴν δοθειαν πρὸς οἰκονομικὴν ἀνασυγκρότησιν τῶν Λαῶν, εἰς τὴν ἀποίαν πιστεύει ὡς τὸν μόνον ἀσφαλή καὶ βέναιον τρόπον ἔχασφα- λίσεως τῆς ἀνθρωπίνης ἐλευθερίας καὶ τῆς διασώσεως τοῦ συγχρόνου πολιτισμοῦ.

‘Η Ἑλλάς, πιστὴ εἰς τὰς παραδόσεις της καὶ πρωτόπορος εἰς ὅλους τοὺς εὐγενεῖς ἄγωνας, ἐντάσσεται εἰς τοὺς σημαιοφόρους τῆς μεγάλης προσπαθείας τῆς ἑνώσας τοῦ Δυτικοῦ κόσμου ἐναντίον τῆς ἀπειλούσης τὴν ἀνθρωπότητα καταστροφῆς.

Μετά μικράν, δύλιγων μόνον μηδών, άναπτυλαν, εύρεθη εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀντιμετωπίσῃ νέαν κα-
τάστασιν ἔχοχων ἐπιβαρυτικήν του δημοσιονομικοῦ της προδόληματος,
ἴσιοτι ἐπέτρε πάνη συνεχίσῃ εἰς εὐρύ-
τέραν κλίμακα τὰς στρατιωτικᾶς
της δαπάνας. Παρὰ τὴν ἐπιδείνω-
σιν του δημοσιονομικοῦ προδόλημα-
τος ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης, τὸ ἔλ-
λειμμα τοῦ προϋπολογίου μειού-
ται ἐν σχέσει πρὸς τὸ ἔλλειμμα τοῦ
προγονουμένου ἔτους. Βεβαίως, τὸ
ἔλλειμμα τοῦ προϋπολογίσμου κα-
κώνυπτεται χάρις εἰς τὴν ἀμερικανι-
κὴν βοήθειαν, ἀλλὰ τούτο ἐπιτυγ-
χανεται μὲ ίσοδυναμον περιορισμὸν
δαπανῶν ἀνασυγκρήσεως καὶ
διὰ τοῦτο ἀκριβῶς ἐπιβάλλεται αὐ-
τηρὴ φειδὼ καὶ ἀποφυγὴ πάσης
δαπάνης μὴ ἀπολύτως ἀναγκαίας,
ὅσον εἰς τὸν δημόσιον, ὅσον καὶ
εἰς τὸν ιδιωτικὸν τομέα, διὰ νὰ κα-
ταπορθώσωμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν
διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς οικο-
νομίας μας, ὅσον τὸ δυνατὸν μεγα-
λύτερον μέρος καὶ ἀπὸ τὴν ἀμερι-
κανικὴν βοήθειαν καὶ ἀπὸ τοὺς πό-
λεις μέρους.

Διὰ τὸν νομισματικὸν καὶ πλ-

στωτικής πολιτικής έπειδιώχθη καὶ
δὲ ἐπιδιωχθῆ μὲ ὅλα τὰ εἰς τὴν δι-
άθεσίν μας μέσα, ἐν συνδυασμῷ μὲ
τὸν ἀνάπτυξιν τῆς πραγματικῆς, ή
διατήρησις τῆς σταθερότητος τοῦ
θεινικού ἡμῶν νομίσματος, ή ὅποια
οὐχί μόνον είνει καθ' ἑαυτὴν ἀπαραι-
τητος διὰ τὴν οἰκονομικὴν ισορρό-
πησιν καὶ εὐστάθειαν τῆς χώρας,
διὸ, ἀποτελεῖ καὶ τὴν βασικὴν πρ-
ότυθεσιν τῆς οἰκονομικῆς ἀνασυγ-
κροτήσεως.

Διαπιστούμεν, εύχαριστως, ότι
κατά τό 1950 ή είναισυσις της οι-
κονομίας ήταν έισιρεοντας άδηλου πό-
λησης ανέζανεται. "Ατυχώς, όμως, τό-
πρόβλημα της έπαρκειάς είς συν-
αλλαγματικά μέσα δι' έξωτερικάς
πληρωμάς ύψισταται άκεραιον, άν-
δε μέχρι σήμερον έχησφαλίσθη ή λ-
ισσοσκέλιστος τού ισοζυγίου πληρω-
μῶν καὶ ή σχετική ἐπάρκεια έξωτε-
ρικού συναλλάγματος, τούτο θέφει-
λεται είς τὴν ἀμερικανικήν θοήθει-
αν. "Επιβάλλεται, ἐπομένως, ὅπως
ἡ ἔλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ μας λ-
ισοζυγίου περιορισθῇ μὲν δραστικά
καὶ ἀμεσα μέτρο ἀποδέποντα εἰς
τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγῆς καὶ
τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔχαγων μας.
Πρὸς τὴν κατέυθυνσιν δὲ αὐτῆν οὐ-
δεμιᾶς ἐπιτρέπεται νὰ φεισθῶμεν
μυστάς.

Παρ' ολας, διητω, τὰς δυσχερεῖς, ος ἡ Χώρα ἀντίμετωπήζει, ἐκ τῶν ἀπενίσωμεν εἰς τὸ ἐπίτελον σχῆμα ἔργου ἀπὸ τῆς ἀπέλευθερωσεώς καὶ εἰς τὰ μέχρι σήμερον ἐπιτευχθέντα ἀποτελέματα πρὸς οἰκονομικὴν ἡμῶν ἀνόρθωσιν καὶ ἔχοντες ως δεδομένον ὅτι μεγάλη Ἀμερικανικὴ Δημοκρατία εὐρίσκεται παταρά τοῦ πλευρῶν μας ὑπέροχος προστάτης, σύμβουλος καὶ παρατάτης, ως καὶ ὅτι ἡ ἀνεκτίμητος βούτης δούθεια θέλει συνεχισθῆ καὶ εἰς τὸ μέλλον, δυνάμεθα νὰ εἴμεθα ἀνέβασιοι, ὅτι, ὅχι μόνον δὲν θέλομεν καμφῆτη πρὸ τῶν νέων δυσχερειῶν, ἀλλὰ θὰ συνεχισμεν τὸν δρόμον διὰ τὴν ἀνασυγρέπτησιν τῆς Χώρας, στηριζόμενοι πεπὶ τῆς ἔδωσίας παραγωγικῆς βάσεως, τὴν ὥσποιαν ἐδημιουργήσαμεν ἤδη καὶ εἰς τὸν συνεχῆ μόχθον καὶ ακαμπτον προσπάθειαν ὄλολήσου τοῦ λαοῦ.

‘Η Ἑλλάς ήνωμένη καὶ ἀδιαιρέτος μὲ τὴν σκαπάνην εἰς τὴν χείρα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸ ὅπλον παρὰ πόδα, σταταῖ παρὰ τὸ πλευρὸν τῆς μεσόλαγχης Ἀμερικανικῆς Δημοκρατίας, τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς καναδικού πολιτεύματος Δυτικῆς Εὐρώπης, πρὸς προσάπτισιν, δχι μόνον τῆς Ελευθερίας καὶ τῆς ζωῆς της, ἀλλὰ καὶ τῆς Ειρήνης καὶ τῶν ἀνθρωπίνων ιδεοδόων.

Οφείλομεν, τέλος, νά τονίσωμεν, ότι, παρά την στροφήν τής όποιαν Κορεατικός πόλεμος έδωσεν εις τὴν διεθνή πολιτικήν καὶ οικονομικὴν ἔξτριξιν ή βαθεῖα πεποίθησις καὶ ἀκλόνητος προσήλωσις τῆς πολύάλιμης δυνάμεως τῶν Ἰνδομένων Ποντιειών καὶ ὀδοκλήρου τοῦ Δυτικοῦ οἰκοσμοῦ εἰς τὸ ιδεωδές τῆς εἰρήνης, προτελούν τὴν μεγαλυτέραν ἐγγύησιν, ὅτι ἡ ἀπειλή τοῦ πολέμου θέτει τελικῶς ἄποτροπήν. Εἰνε τόσον ἀπροσμετρήτως βαρείας οι εὐθύναι παῖς συρρέεων, ή όποια θὰ ἐσήμαινε τὴν δολκληρωτικήν καταστροφὴν τῆς ἀνθρωπότητος, ὥστε νὰ μη χωρὶς ἀμφιβολίας, ὅτι ἡ πολιτικὴ ήγεσία τοῦ κόσμου σύσσωμος θὰ ἀπαλλάξῃ ταχέως τοὺς λαοὺς τῆς γῆς ἀπὸ τοῦ σημερινὸν εἰδίκετον καὶ μὲν ἔξτριπτον εἰς τὸ πέντε

τὸ μέγιστον δυνατὸν δώρον : τὴν ἐλευθέραν καὶ εἰρηνικήν ἑπίδιωσιν.

Καὶ ἀφοῦ ὅμιλοῦμεν περὶ ἐλευθερίας τῶν ἀνθρώπων, χρέος Ἱερὸν θεωροῦμεν ν' ἀπευθύνωμεν ἀπὸ τὸ δῆμα τοῦτο ἐνθουσιώδη χαιρετισμὸν πρὸς τὰ ὑπέροχα Ἐλληνόπουλα, τὰ ὅποια κατὰ τὰ μεγάλα παραδείγματα τῶν προγόνων μας μάχονται σήμερον εἰς τὸν 38ον παράλληλον τῆς μακρυνῆς χερσονήσου μὲν τὴν ιδίαν πάσιν καὶ τὰ ίδια ιδανικά, διὰ τὰ ὅποια ἐπολέμησαν εἰς τὴν Πίνδον, τὰ ὄχυρά τῆς Μακεδονίας, τὸ Βίτιον καὶ τὸν Γράμμον.

Αἱ εὐχαὶ μας διὰ μίαν ἀκόμη μεγάλην Νίκην συνοδεύουν, ὅχι μόνον τὰ τέκνα τῆς Ἐλλάδος, ἀλλὰ καὶ τῶν ὅλων ἐλευθέρων Λαῶν, τὰ ὅποια εἰς τὸ Ιστορικὸν ἔκεινο ὄρόσημον τῶν δύο κόσμων διεξάγουν εὐγενή καὶ ναρυστήμαντον ἀγῶνα διὰ τὰς τύχας τῆς ἀνθρωπότητος.

Κύριοι Μέτοχοι,

Εἰς τὸ δεύτερον μέρος τῆς παρούσης ἐκθέσεως παρέχονται ὑμῖν λεπτομέρης ἀνάλυσις τῶν κυριωτέρων στοιχείων τοῦ Ἐνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ τοῦ ὑπὸ τὴν ὑμετέραν κρίσιν Ἰστορισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1950. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως ταύτης ἐπέτρεψαν, ὅπως προτείνουμεν ὑμῖν τὴν διάθεσιν ἐκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τοῦ ἔτους τούτου ἀνελθόντων εἰς δραχ. 3.096.063.297 ποσοῦ δραχ. 2.400.000.000 πρὸς πληρωμὴν μερίσματος πρὸς 4% ἀπό τοποφελίου δραχ. 60.000.000.000 συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 71 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης, ὡς τοῦτο ἐτρόποποιηθῇ ὑπὸ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατίγματος τις 29.10.49.

Τὸ ἀπομένων καθαρὸν ἀδιάθετον ὑπόλοιπον ἀνερχόμενον εἰς τὸ ποσὸν τῶν δραχ. 543.898.297 μεταφέρεται εἰς νέον

Τὸ ποσὸν τοῦτο θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἡτο οὐσιωδῆς μεγαλύτερον, ἵνα τοιουτοτρόπως ἀποδῆ ἐφικτή καὶ σκόπιμος συμφώνων πρὸς τὴν σχετικὴν διάταξιν τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης κατανομὴν ἀπὸ ἑξήμησίας ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου καὶ ἑξήμησίας πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἀποδεματικοῦ τῆς Τραπέζης. 'Αλλ' ἡ περίοδος τὴν ὅποιαν διανύομεν εἰσέπι λόγῳ τῆς μὴ πλήρους ἀποκαταστά-

σεως τῆς οἰκονομίας, ἐπέβαλεν εἰς τὸ Ἐκδοτικὸν Ἰδρυμα τὴν συνέχισιν τῆς συμμετοχῆς του εἰς τὴν συντελουμένην τραπεζικὴν μεταρρύθμισιν καὶ τὴν ὄργανωσιν τοῦ ἐλέγχου τῆς πίστεως. Τὰ καθηκόντα ἀτινα ὑπὸ τοιούτους δρους ἐπωμίσθησαν τὰ ὄργανα τῆς Τραπέζης, ἀπὸ τῶν ἀνωτάτων μέχρι τῶν κατωτάτων, ὑπῆρχαν πολυσχιδή καὶ ἐπέβαλον ἐντατικὴν προσπάθειαν πρὸς ἐπιτυχῆ ἐκτέλεσιν αὐτῶν. Δίκαιος διὰ τοῦτο ἐπιπονος ὁφείλεται εἰς ἀπαν τὸ πρωτικόν τῆς Τραπέζης, τὸ ὅποιον εὑρέθη καὶ κατὰ τὸ ἔτος τούτου εἰς τὸ ὄψις τῆς δυσχεροῦς ἀποστολῆς του. Παρακαλοῦμεν τὴν Συνέλευσιν, ὅπως ἐκφράσῃ τὴν εὐάρεσκειάν της πρὸς αὐτό.

Παρὰ ταῦτα φρονοῦμεν βασίμως, ὅτι τὸ Ἰδρυμα ἡμῶν θὰ εἴνε εἰς θέσιν καὶ εἰς τὸ μελλόν ὅχι μόνον νὰ βαστάσῃ τὸ βάρος τῶν δισπανῶν τούτων, αἵτινες εἰνε ἀναγκαῖαι καὶ ἀντιφέρεται, ἀλλὰ καὶ νὰ συνεχίσῃ τὴν δρᾶσιν αὐτοῦ κατὰ τρόπον ικανοποιῶντα εἰς δόλεν εύρυτέραν κλίμακα τάς δικαίας ἀξιώσεις τόσον τὸν ἐν αὐτῷ ἐργαζομένων δοσον καὶ τῶν Μετόχων τοῦ Ἰδρύματος καὶ λιδία τοῦ κράτους, ὅπερ δεδικιαστογένεινας θὰ ἡδύνωται νὰ ἀναμένῃ ὅπως τὸ ἀπομένων καθαρὸν ὑπόλοιπον ἔκ της λειτουργίας τοῦ Ἐκδοτικοῦ προνομίου, ὅπερ ὑπόλοιπον κατὰ τὸ ἥμισον πεμψάγεται εἰς αὐτὸ συμφώνων πρὸς τὸ Καταστατικόν τῆς Τραπέζης, ἀπό τὴν διάφορη εἰς τὴν δράσεως τῆς Τραπέζης πολυμορφησανταί της προγράμματος ἀνασυγκροτήσεως καὶ τὴν παραδοχὴν διαινείων ἐκ κεφαλαίων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ εἰς τὴν ίδιωτικὴν οἰκονομίαν, δοσον καὶ εἰς δι. ὅπερ εἰς τὴν δάσκησιν τῆς ἐμπορικῆς πολιτικῆς καὶ τὴν διοργάνωσιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου, ἐγκατασταθεντών ἐντὸς τοῦ Κεντρικοῦ Καταστήματος τῆς Τραπέζης, πρὸς εύρυτέραν συνεργασίαν, ὑπερεκστόν ὑπαλλήλων τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορίου.

Ἄλλ' ἔτι περατίτερω στενωτάτη ὑπῆρχε κατὰ τὸ ἔτος τούτο ἡ συνεργασία τῶν εἰδικοῖς κατάτατων στενωτάτων μέχρι τῶν κατωτάτων στελεχῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰ διοικητικά στελέχη τῶν ὑπηρεσιῶν οὐον 'Ιδρυμα-

τος τούτου.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα ἔτος ή Τράπεζα ἡμῶν ὑπέστη σκληρὰ ἀπώλειαν ἐπὶ τοῦ ἐπισυμβάντος θανάτου τοῦ Ἀλεξανδρου Διομήδους. Ὑπῆρξεν οὗτος ἔξεχους φυσιογνωμία, τῆς ὁποίας ἡ πολυσχιδής δράσις ἐπὶ ὀλόκληρον τεσσαρακονταετίαν ἀπέδειπνεις τῶν κατωτάτων μέχρι τῶν κατωτάτων, ὑπῆρχαν πολυσχιδή καὶ ἐπέβαλον ἐντατικὴν προσπάθειαν πρὸς ἐπιτυχῆ ἐκτέλεσιν αὐτῶν. Δίκαιος διὰ τοῦτο ἐπιπονος ὁφείλεται εἰς ἀπαν τὸ πρωτικόν τῆς Τραπέζης, τὸ ὅποιον εὑρέθη καὶ κατὰ τὸ ἔτος τούτου εἰς τὸ ὄψις τῆς δυσχεροῦς ἀποστολῆς του. Παρακαλοῦμεν τὴν Συνέλευσιν, ὅπως ἐκφράσῃ τὴν εὐάρεσκειάν της πρὸς αὐτό.

Ίδιακαὶ ὁφείλομεν νὰ μην μενούμενων τὴν κατὰ τὸ ἔτος τούτου συμπλήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῆς λειτουργίας τοῦ ἐντούτῳ ένθα διαθέτεις τοῦ Χολαργῷ 'Ιδρυματος τῆς Τραπέζης.

Εύρισκεται ἡδη τοῦτο εἰς τὴν αὐτὴν σχεδὸν γραμμὴν πρὸς τὰ νομιματοκοπεῖα τῶν ἐν Εὐρώπῃ Ἐκδοτικῶν Τραπέζων καὶ εἰνε ἡδη εἰς θέσιν νὰ ἐκτυπώνῃ ἀπάσας τὰς κατηγορίας τῶν ἐλληνικῶν χαρτονομισμάτων διὰ τῆς χρησιμοποίησεως καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ Ἐκδοτικὸν Ἰδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ ἐπὶ σειρὰν ἔτον Κυβερνητικοῦ Ἐπιτρόπου παρὰ τὴ Τραπέζη, ἀπεστέρωσε τὸ 'Ιδρυμα ἡμῶν πολυτίμου παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην ὑπηρεσίαν ταύτην τοῦ ἐκλιδῶν τοῦ άσιδημον ἀνδρός.

Κατὰ τὸ διαφεύγοντα κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος θάνατος τοῦ Πέτρου Εξαρχάκη, Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ, καὶ κατατάσσεται τὸν ἔτος τοῦ Κράτους, περὶ σειρὰν ἔτοντος ἀπό τὸν παραστάτου. Ο Π. Εξαρχάκης ηγάλωσε γὸν βίον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν οὐ Κράτους, συνέβαλε δὲ οὐσιωδῶς εἰς τὴν ἐπίτευξιν στενῆς συνεργασίας τοῦ Κράτους πρὸς τὸ 'Ιδρυμα. 'Η Τράπεζα' οὐ Ελλάδος δὲν θέλει λησμονήδη ? ην