

NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1951

Αρ. Φύλλου 383/142



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 383)142

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΐΟΥ 1951

ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Πεντήκοντα όκτω δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 1.350.000 τόννων φορτίου και είκοσι έπτα φορτηγά 300 περίπου χιλιάδων τόννων φορτίου, πλήν του ένος υπερωκεανίου, τών δύο μεσογειακών καὶ τών τεσσάρων ακτοπλοϊκών, έχουν ύπό ναυπήγησην ή παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ὅλου τοῦ Κόσμου, μὲ παράδοσιν μέχρι καὶ τοῦ 1955, οἱ "Ελληνες" έφοπλισταί. Ή ἀξία τῆς ὅλης αὐτῆς χωρητικότητος φθάνει τὰ ἐκατόμυρια λιρῶν 'Αγγλίας!

Ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν δὲν ἐγνώρισεν ὁ 'Ελληνικὸς έφοπλισμὸς δραστηριότητα τοσαύτης ἐκτάσεως. 'Υπερκόντισε κάθε πρόβλεψιν, κάθε ἵσως δυνατότητα ἀναπτύξεως. Οἱ διειθεῖς ναυτιλιακοὶ κύκλοι κατάπληκτοι παραμένουν πρὸ τῆς ἐπιτελουμένης δημιουργίας. Οἱ "Ελληνες" έφοπλισταὶ κατέχουν τώρα τὴν τρίτην θέσιν, εὐθὺς μετὰ τοὺς "Ἀγγλους" καὶ τοὺς Νορβηγούς, εἰς ὅγκον ναυπηγουμένης χωρητικότητος. Μετὰ τριετίαν, τὰ ύπο πάσαν σημαῖαν σκάφη 'Ελληνικῆς ίδιοκτησίας, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ύπὸ ναυπήγησιν, θὰ ἀριθμοῦν δύναμιν ἔπτα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων τόννων γκρός, μὲ σημαντικὸν τὸ ποσοστὸν εἰς νεότευκτα.

* * *

Αὐτοὶ οἱ δίλιγοι ἀριθμοί, συγκεντρωθέντες ἀπὸ ἐπισταμένην εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἔρευναν τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτῆν, εἴνε ἀπολύτως ἀπτηριβωμένοι, ἵσως μάλιστα νὰ είνε καὶ κατώτεροι τῆς πραγματικότητος. "Ἄν λόγοι, δικαιολογημένοι πλήρως ἀπὸ τὰς ἔδω κρατούσας ἀδηφαγικὰς διαθέσεις, δὲν ἀπηγόρευαν τὴν λεπτομερῆ δημοσίευσιν τοῦ πίνακος τῶν 'Ελληνικῶν ναυπηγήσεων, θὰ ἀπεδεικνύετο περιτράνως μὲ ἀριθμούς, δύναμιτα ἐφοπλιστῶν, χώρας ναυπηγήσεων καὶ χρόνον παραδοσεων τῶν πλοίων τὸ μεγαλειώδες ἔργον, ὅπερ ἐπιτελεῖται ἡδη εἰς τὴν ξένην ἀπὸ τὸν 'Ελληνα ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν, ἐν ὄγνοις, βένδαις, τῶν ἀργοσχόλων τῶν Ἀθηνῶν καὶ τῶν Ιθυνόντων τὸ ἀνόητον Κράτος.

"Ολα αὐτὰ τὰ ὠραιότατα καὶ τελειότατα σκάφη, τὰ συγκεντροῦντα διὰ τὴν σύγχρονος ναυπηγικὴ τέχνη ἐπέτυχεν ἐπὶ τῶν πλοίων νὰ ἐφαρμόσῃ, πρόκειται, δυστυχώς, νὰ ὑψώσουν τὰς πάσης προελεύσεως ξένας σημαῖας. Θὰ εἶναι 'Αγγλικά, Λιβεριανά, Παναμαϊκά, Χονδουριανά, 'Αμερικανικὰ ἀκόμη — τὰ ἀκριβώτερα εἰς τὴν διαχείρισίν των σκάφη — ὅχι, ὅμως, 'Ελληνικά. 'Εδῶ τὸ ἔδαφος δὲν είνε πρόσφορον. 'Η ὄγνοια τῶν πραγμάτων, ἡ ρευστὴ πολιτικὴ κατάστασις, αἱ ἐναλλασσόμεναι κυβερνήσεις, ὁ φόνος, ἡ δημαργαγία καὶ αἱ κρατούσαι ιδιαιτέρως εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἀντιναυτιλιακαὶ ἀντιλήψεις δὲν ἐπιτρέπουν τοιαύτης φύσεως ἐπιχειρηματικὰ τολμήματα.

* * *

Διὰ τὴν ἐκτίμησιν, ὅμως, τῶν πραγμάτων θὰ πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διὰ τὰ 100 ἐκατόν. λιρῶν, εἰς ὅσα θὰ ἀνέλθῃ μὲ πᾶσαν δυνατήν προσέγγισιν, τὸ κόστος τῶν 'Ελληνικῶν ναυπηγήσεων, δὲν προέρχονται ἀπὸ τὰ διαθέσιμά του ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου. 'Ο δανεισμὸς εἰς τὴν ξένην εὑρύτατα προώρισται καὶ πάλιν νὰ χρηματοδοτήσῃ τὸ ἔλληνικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα καὶ τὸ ξένον κεφαλαίον, δυσπιστον κατ' ἀρχήν, ως προϋπόθεσιν τῆς παροχῆς τοῦ δανείου προβάλλει ὅχι μόνον τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ δανειζο-

μένου ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ τὴν κατασφάλισιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ δανείου διὰ τῆς σημαίας, τὴν ὅποιαν θὰ φέρῃ τὸ ἐνυπόθηκον πλοίον. 'Η Κυανόλευκος ἔπαισε νὰ συγκεντρώνῃ τὴν ἐμπιστοσύνην αὐτήν. Οἱ ἀναδρομικοὶ φορολογικοὶ νόμοι, αἱ ἔκτακτοι εἰσφοραὶ ἐπὶ πλοίων ἀνήκοντων εἰς ξένας ἀνωνύμους ἑταῖρίας καὶ τὸ ιστορικὸν ἔγκλημα τῆς κατακρατήσεως, ἐπισπεύσει αὐτοῦ τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου, τῶν ἔθνικῶν μας πλοίων εἰς τοὺς ξένους λιμένας, κατερράκωσε τὴν πίστιν τοῦ ἀλλοδαποῦ κεφαλαίου πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Τώρα οἰσδήποτε νόμος, ὁ πλέον καλοπροσάρτεος, ὁ παρέχων πλήρη τὴν διασφάλισιν τὴν ἐλευθέρας διαχειρίσεως τῆς πλοιοκτησίας, δὲν είνε ἀρκετὸς διὰ νὰ ἐπαναφέρῃ ἀμέσως τὴν ἐμπιστοσύνην. Θὰ χρειασθῇ χρόνος πολὺς διὰ νὰ λησμονῇ τὸ κακὸν παρελθόν. Τὸ ξένον κεφαλαίον, παρέχον τὰ μέσα διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς πλοίου, ἔχει τὴν ἀξίαν νὰ γνωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων τὰς φορολογικὰς ὑποχρεώσεις τῆς ἐπιχειρησεως, τὰς ἐπιτρεπομένας ἀποσβέσεις ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ τὰ δυνατόν νὰ δημιουργήσουν ἐκ τῶν κερδῶν ἀποθεματικά. Θέλει νὰ εἰσπράττῃ ἀνελλιπῶς τὰ τοκοχρεώλυσία του. Οἱ ἀναδρομικοὶ καὶ οἱ ἀναγκαστικοὶ νόμοι, οἱ περιορισμοὶ περὶ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων, ὅπως καὶ αἱ κατασχέσεις ἀπὸ τοὺς Οἰκονομικοὺς 'Εφόρους, δὲν είνε στοιχεῖα ἐποικοδομητικά, δὲν ἡμποροῦν ποτὲ νὰ φέρουν τὴν χρηματοδότησιν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, τὴν ξένουσαν μάλιστα τόσον παλίντροπον τὴν ἔξελιξιν.

Αἱ ξέναι, αἱ «ἄσυνδοτοι» σημαῖαι ἀπετέλεσαν μοναδικὴν εὐκαιρίαν διὰ τὸν 'Ελληνα έφοπλιστήν, τὸν ἐστερημένον πάσης ἐντεῦθεν ὑποστηρίξεως, ηθικῆς καὶ ψυλικῆς. Εὔτυχημα είναι ὅτι ὑπῆρξαν. Παρεσχέθη διὰ τούτων ἡ ἀνεστις, ύπὸ τὰς πλέον εύνοικὰς συνθήκας, διὰ νὰ ἀναλάβῃ ὁ ναυτικός μας ἐπιχειρηματίας τὴν μεγάλην ναυπηγικὴν προσπάθειαν, αὐτὴν ποὺ θὰ διασφαλίσῃ καὶ τὴν 'Ελληνικὴν ναυτικὴν παράδοσιν. "Οταν, καποτε, αἱ ἔδω καταστάσεις, ὅπως καὶ ὅλα τὰ 'Ελληνικῆς ίδιοκτησίας ξένα σκάφη, θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ έθνικὸν νηολόγιον.

* * *

'Η στροφὴ τοῦ "Ελληνος" έφοπλιστοῦ πρὸς τὰς ναυπηγήσεις ήτοι ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιβεβλημένη. Μὲ τὰ νεότευκτα, τὰ οἰκονομικά, τὰ ταχύτερα, τὰ μαχητικώτερα εἰς τὴν κρίσιν καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν πλοῖα, θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἐπιτυχῶς τὴν αύριον εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τὰ «λίμπερτος» είνε σκάφη βραχύνια. Αἱ κοπώσεις ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν τῶν κίνησιν είναι πλέον ἐμφανεῖς. 'Η δωδεκαετία θὰ εἶναι δι' αὐτὰ ἡ κρίσιμος περίοδος. Αἱ ἐπιθεωρήσεις των θὰ εἶνε δαπανηραὶ καὶ ἡ ζωὴ των δὲν θὰ φθάσῃ, ὅπωσδηποτε, τὴν εἰκοσαετίαν. 'Η ἀντικατάστασί των ἀπετέλει μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν τοῦ κάθε ἐφοπλιστοῦ. "Αν ἡ ναυλαγορά ἐπιδείξῃ τὴν προβλεπόμενην σταθερότητα καὶ ἄλλα φορτηγά κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, θὰ παραγγελθούν. Οἱ σκληρὸς ὄγκων τῆς ἐπιβιώσεως δὲν πρόκειται νὰ σταματήσῃ διὰ τὸν "Ελληνα" έφοπλιστήν. "Ας μὴ πιστευθῇ, ὅμως, διὰ μίας ἔξαμηνος μόλις περίοδος ίκανον ποιητικῶν ναύλων παρέσχε τὴν δυνατότητα νὰ συγκεντρώθουν τὰ πολλὰ κεφαλαία τῶν τόσων ύπὸ ναυπηγήσιν πλοίων. "Ολοι, πλὴν μιᾶς ἡ δύο ἔξαιρέσεων, τὴν προκαταβολὴν μόνον

διὰ τὴν σύναψιν τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου διέθεσαν. Διὰ τοῦ δανεισμοῦ θὰ ἐπιτύχουν σημαντικὸν μέρος τῶν ἀπαιτούμενων κεφαλαίων, ἐνῷ ὑπεραισιοδόξως προεξοφλοῦν τὴν ἀποδοτικὴν αὔριον τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίων των. Ἐπαναλαμβάνεται, δῆλα-δή, ὅτι εἰς τὸ ἀπότερον καὶ τὸ πρόσφατον προελθὸν ἔλαβε χώ-ραν μὲ τὴν ἀνήσυχον ἐπιχειρηματικότητα τοῦ Ἑλληνος ναυτί-λου. Τώρα, βέβαια, ἡ ναυπηγικὴ προσπάθεια ἔξικεται εἰς ἔκτασιν ἄνευ προηγουμένου. Τὰ ἔκατὸν ἑκατομμύρια λιρῶν εἶνε δυσβάστακτον κεφαλαίον διὰ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν, τὸν μόλις πρὸ δύλιγων μηνῶν ἐξελθόντα μιᾶς κρίσεως, ἥτις δύλιγον ἂν παρετείνετο πολούς θὰ ἐφερεν εἰς τὴν ἀναστολὴν τῆς ἐκπλη-ρώσεως τῶν ὑποχρεώσεων των!

Καὶ διὸ μὲν τὰ δεξιαιμενόπλοια — τὰ περισσότερα τῶν ὅποιων θὰ ὑψώσουν τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν, λόγω τῶν συναφεύτων εἰς τὴν χρηματαγορὰν τοῦ Λονδίνου δανείων — διησφαλισμένη εἴναι ἡ ἐξόφλησις τῶν ὀφειλομένων, ἐφόσον βέβαια καὶ ἡ ἀνταλλακτικὴ ἀξία τῆς λίρας παραμείνῃ σταθερά. Εἰναι προανωμένα μὲ πενταετή καὶ ἐπταετή «τάιμ-τσάρτερ» μὲ ναύλους σχετικῶς ἰκανοποιητικούς. Διὰ τὰ φορτηγά, ὅμως, τὸ μέλλον εἶναι ἀκαθόριστον. «Ἄν αὐριον, ὅπως δὲν ἀποκλείεται, ὁ σημερινὸς πυρετὸς εἰς τὰς μεταφορὰς καταπέσῃ, τὰ κεφαλαία διὰ τὴν ἐξό-φλησιν καὶ τὴν παραλαβὴν τῶν νεοτευκτῶν θὰ λείψουν διὰ τοὺς

ἐφοπλιστάς. Τὰ δάνεια δὲν θὰ εἰνε ἀφετὰ διὰ νὰ πληρωθῇ ἡ ὑψηλή των ἀξία.

Εἰναι τόσοι οἱ ἀστάθμητοι παράγοντες, οἱ ἀμεσον ἔχοντες ἐπιδρασιν ἐπὶ τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας, ὡστε δύσκολος ἄν μη ἀδύνατος νὰ εἰνε ἡ πρόβλεψις διὰ τὰς μελλοντικὰς ἐξε-λίξεις τῆς ἐργασίας της. Τὸ ὑπὸ ἐκτέλεσιν πάντως ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἶναι ἡ πλέον ὑγιὴς κατεύθυνσις, τὴν ὅποιαν θὰ ἡδύνατο οὕτος νὰ ἀκολουθήσῃ. Τὴν φορὰν αὐτὴν τὰ γεγονότα δὲν μᾶς προκατέλασθον. Τούναντίον, μάλιστα, ὁ «Ἑλλην ἐφοπλιστής πρωτοπόρος ἔναντι καὶ τῶν ἔχ-νων συναδέλφων του ἀνεδείχθη. «Ἐγκαίρως ἔχώρησε πρὸς τὰς ναυπηγήσεις. Μετὰ μίαν τριετίαν σκάφη νεότευκτα πάστης κα-τηγορίας, δύο τούλαχιστον ἑκατομμυρίων τόννων φορτίου, θὰ αὐλακώνουν τὰς θαλάσσας. Θὰ φέρουν ὄνόματα ὑποδηλούντα τὴν ἔθνικὴν των προέλευσιν, πληρώματα κατὰ τὸ πλεῖστον Ἑλ-ληνικὰ θὰ τὰ κυβερνοῦν. Κάποια, ὅμως, ξένη σημαία θὰ κυμα-τίζῃ, δυστυχῶς, εἰς τὸν ίστον των

Κρίμα διοτι χάνεται διὰ τὴν παραγωγικὴν προσπάθειαν τοῦ πτωχοῦ μας Τόπου ἡ καταπλήσσουσα τοὺς πάντας θαλασσινὴ δραστηριότης τοῦ «Ἑλληνος. Κρίμα δι' αὐτὸ τὸ ιστορικὸν παρελ-θόν, διὰ τὸ γόντρον τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδος....

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο. Κ. Μαλαμίδας

Αὐτὴ ἡ φαιδρὰ ὑπόθεσις τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ κλείσῃ. Ἐνδοκομιστικοὶ ὑπολογισμοὶ ἐφερον τὸν κ. Μαλαμίδαν εἰς τὴν διασχειρίσιν μιᾶς ὑπόθεσεως, τὴν ὅποιαν ὅχι μόνον δὲν ἔγγορισε ποτε, ἀλλὰ καὶ δὲν ἔθλησεν, ὡς «Ὑπουργός», κατὰ καθῆ-κον τούλαχιστον, νά ἐνστρενοῦθη καὶ νά στριξῃ. Εἰσόθλησεν εἰς τὸ «Ὑπουργείον ἐνὸς κλάδου σφύζοντος ἀπὸ ζωῆν, ἔχοντος τόσα ζητήματα νὰ επιλύση, μὲ τὴν ἐλάφραν, ἀν μή τι ἀλλο, συνειδήσιν τοῦ κομιστά-χου, μὲ μοναδικὸν σκοπὸν νὰ ἔχει πρετήση διὰ τοῦ «Ὑπουργείου τῆς ναυτιλομένης Ἑλλάδος τὰς τοπικὰς καὶ μόνον κομιστικὰς του ὑπο-χρεοεις καὶ τὰς πρὸς τοὺς φίλους του σουσφετολογικὰς παροχάς. Οὐδέποτε, εἰς τὸ παρελθόν, τὸ τελείωμαν τοῦ «Ὑπουργείου τοῦ Ἑμ-πορικοῦ Ναυτικοῦ ἔγγορισε προϊστάμενον τόσον ἀφιστάμενον, τόσον ἀγνοούντα αὐτὰς τὰυτὰς τὰς ὑπηρεσιακὰς τούλαχιστον ἀνάγκας τοῦ παραγωγικοῦ κλάδου, τὸν δόποιον ἐκλήθη νὰ διοικησῃ.

Ο κ. Πρόεδρος τοῦ Κυβερνεώσεως ἀγάπη τὴν Ναυτιλίαν, γνωρίζει τὴν ὑπόθεσιν της, εἰνε μεταξὺ τοῦ πολιτικοῦ κόσμου ἡ μοναδικὴ ἐπίτι-τος, τὸ στήριγμα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. Τοῦ κ. Βενιζέλου, ἀκοιδῶς, ἐπικαλούμενα τὴν ἀμεσον παρέμβασιν. «Ἄς ἀπαλλάξῃ τὸ ταχύτερον, εἰ δυνατόν, τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἀξίαν καλύπτεσσα τύχης, ἀπὸ τὸν ἀδι-στακτὸν κ. Μαλαμίδαν καὶ τοὺς συμπατριώτας του. Αὐτὰ πρὸς τὸ παρόν.

«Ἀναγνώστης μας, γνωρίζων καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα τοῦ «Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, μᾶς ἀποστέλλει τὰ κάτωθι, ἀρκετὰ ἐν-δεικτικὰ τῆς δραστηριότητος, μὲ τὴν ὅποιαν χειρίζεται ὁ κ. Μαλαμίδας τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν:

«Ο θέλων νὰ λάβῃ μικρὸν δείγμα τῆς ιατρικῆς περιοίας μεθ' ἡς δι-ευθύνονται νῦν τὰ πράγματα τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, παρακαλεῖται νὰ λάβῃ τὸν κόπον τὸν ἀναγνώσων τὰ πρακτικὰ τῆς κατὰ τὴν 5ην τρέ-χοντος συζητήσεως ἐν τῷ Βουλῇ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ ναυτικῆς ἐρ-γασίας».

Μετὰ σύντομον εἰσήγησιν τοῦ Βουλευτοῦ κ. Μπουρνιά, λαμβάνει τὸν λόγον διὰ Βουλευτή κ. Ζάκκας, δότις ζητεῖ δισφόρους τροποποιήσεις. Τοῦτον ἀντικρούουν οἱ κ. κ. Παπατσιχαλόπουλος, Κάντζιας κλπ. Διαρ-κούσης τῆς ἐπὶ τῆς ούσιας τῶν προποιήσεων τούτων συζητήσεως, ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας τηρεῖ σώφρωνα σιωπήν, προ-φανῶς μὴ ἔχων νὰ εἴπῃ τι «περὶ σηγῆς κρεπτίτον». Τέλος διὰ Βουλευτή κ. Ζάκκας ζητεῖ ἐξουνικιστῶν κατ' ἄρθρον συζήτησιν, τοῦτο δὲ όχι δι-ποτρίζεται ὑπὸ τοῦ Βουλευτοῦ κ. Ντάγκα. Τέλος, ὅμως, ἐκσπά τηρεύοντας ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκφέρει τὰ κάτωθι Βαρυόγδουπος μὲ τὸν πόλεμον τοῦ πατέρο την προτάσεις, μὲ «ἄλλο δὲν κατέθετον εἴγγραφους προτάσεις», ὡς θὰ ἐλεγε καὶ τὸ Πρωτοδικεῖον «Ἀθηνῶν».

Άναγκη ἀποθεματικῶν

«Η συνεχίζομένη ἐντατικὴ προσπάθεια ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν σοβα-ρῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς ὄντας τάσεις τῶν ἐμπορικῶν των στόλων κοινωνίας πολιτικῆς ὑπὲρ τοῦ ἐργοδότους καὶ ἐπειδὴ οὕτω τραυματίζεται — λέγει — βαρύτατα τὸ περὶ δικαίου αἰσθημα (ώς ἔαν οἱ ἐργοδόται, περὶ ὃν ὁ λόγος, ἵσαν Βουλαργοὶ ή «Ἀλβανοί» προτείνει τροπογόνιαν τοῦ ἄρθρου. Γίνεται ἐν-ταῦθιστα διαλογικὴ συζήτησις, ίκανῶς ἀσύνδετος διαρκούσης τῆς ὅποιας καὶ πάλιν διὰ Βουλευτή κ. Κάντζιας φωράται πιστεύων, διὰ συζητεῖται η Συλλογικὴ Σύμβασις! Τέλος, ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας έπειτα, ἐρωτᾷ πόιος θὰ κρίνῃ τὸν σοβαρὸν λό-γον λύσεως συμβάσεως, ἀναλαμβάνει δὲ νὰ τὸν κατατοπίσῃ δ. κ. Κα-νελλόπουλος, δόσις τὸ πράττει κατὰ τρόπον εὐφράντα τοὺς ἔχθρους του.

Η περὶ τοῦ νομοσχεδίου συζήτησις συνεχίζεται καὶ περατοῦται, πα-ρόντος τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ούτινος ἡ συμβολὴ εἰς τὴν συζήτησιν περιωρίσθη εἰς δύο ἀντώρω εξετεθῆσαν περὶ ἀδιά-στου συμφωνίας κλπ. καὶ εἰς τὴν ὑποδολὴν μιᾶς ἐρωτήσεως;

Μεθ' ὃ τὸ νομοσχέδιον γίνεται δεκτὸν κατ' ἄρθρον καὶ σύνολον, τοῦ κ. «Ὑπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας δικασθέντος ἐρήμην, διότι πα-ρεστὶ μὲν «ἄλλο δὲν κατέθετον εἴγγραφους προτάσεις», ὡς θὰ ἐλεγε καὶ τὸ Πρωτοδικεῖον «Ἀθηνῶν».

Τ. & C. PAPADOPOULOS

SHIPPING AGENTS

LATTAKIA—SYRIA

«Η συνεχίζομένη ἐντατικὴ προσπάθεια ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν σοβα-ρῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν διαφόρων χωρῶν πρὸς ὄντας τάσεις τῶν ἐμπορικῶν των στόλων κοινωνίας πολιτικῆς ὑπὲρ τοῦ ἐργοδότους καὶ περιεῖται τὸ περὶ δικαίου αἰσθημα (ώς ἔαν οἱ ἐργοδόται, περὶ ὃν ὁ λόγος, ἵσαν Βουλαργοὶ ή «Ἀλβανοί» προτείνει τροπογόνιαν τοῦ ἄρθρου. Γίνεται ἐν-ταῦθιστα διαλογικὴ συζήτησις, ίκανῶς ἀσύνδετος διαρκούσης τῆς ὅποιας καὶ πάλιν διὰ Βουλευτή κ. Κάντζιας φωράται πιστεύων, διὰ συζητεῖται η Συλλογικὴ Σύμβασις! Τέλος, ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας έπειτα, ἐρωτᾷ πόιος θὰ κρίνῃ τὸν σοβαρὸν λόγον λύσεως συμβάσεως, ἀναλαμβάνει δὲ νὰ τὸν κατατοπίσῃ δ. κ. Κανελλόπουλος, δόσις τὸ πράττει κατὰ τρόπον εὐφράντα τοὺς ἔχθρους του.

Ο γενικὸς αὐτὸς ὄργανος πρὸς ἀνακαίνισιν τῶν ἐμπορικῶν στό-λων διὰ πώτην, ἵσως, φοράν ἐμφανίζεται εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτι-λίαν εἰς τοιούτην κλίμακα. Καὶ ὁ λόγος τοῦ φαινομένου αὐτοῦ δὲν εί-ναι τόσον. ή ἐκ τοῦ πολέμου ποσοτικὴ μείωσις τῆς παγκόσμιου χωρ-

«Κύριοι Βουλευταί, τὸ νομοσχέδιον εἶνε προὶν ἀδιάστου συμφωνίας κεφαλαίος καὶ ἐργασίας, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργοτῶν.

«Δὲν πρέπει νὰ παρέμβωμεν. ἵνα μεταβάλωμεν τὸ κείμενον τῆς συμ-φωνίας αὐτῆς. «Ἄν ὑπάρχουν κενά, ὁ Ναυτικὸς Κ. δι : εἰ-θα τὰ ρυθμίσις. Παρακαλῶ νὰ φημισθῇ τὸ νομοσχέδιον ὡς ἔχει».

τικότητος, δύον ή διαπιστωθείσα βασική θεωρία, διτά μόνον ἐπὶ νέων καὶ συγχρονισμένων πλαιών είναι δυνατόν νὰ θεμελιωθῇ μία υγίης ναυτιλιακή ἐπιχείρησις μακράς προνοῆς. Εξουσια τὴν δύναμιν καὶ τὴν ἀντοχὴν νὸν πολαίσθη ἐπιτυχώς πρὸς ἐπιβίωσιν, ἀκόμη καὶ εἰς δυσχερεῖς περιόδους, τόσον συνήδεις καὶ συχνάκις τόσον μακράς, τὰς ὅποιας μοιριάς διέρχεται ή ναυτιλιακή ἐπιχείρησις κατά τὴν σταδιοδρομίαν της.

Τὸ πεῦμα αὐτὸν πρὸς τὰ νέα πλοῖα ἀκολουθούν καὶ αἱ Ἑλληνικαὶ ναυτιλίασκαι ἐπιχειρήσεις, τοῦλάχιστον αἱ σοβασώτεραι τούτων. Παραγγελίαι ἀνέν ποσογραμμένου εἰς τὴν ναυτιλιακὴν μας ιστορίαν ἔχουν δοθῆ κατά τὰ τελευταῖα ἑπτὰ καὶ συνεχῶς δίδονται ὑπὸ Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιών. Τὰ Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοῖα, τὰ ἑξελθόντα καὶ ἕκεινα ποὺ θὰ ἔξελθουν ἐκ τῶν ναυπηγείων, δεν θὰ ἔχουν να φοιτθοῦν τοὺς ξένους ἀνταγωνιστὰς ἀπὸ ποιοτικοῦ ἀπόφεως. Εύρισκομένα δὲ ἵξεις ἐμπειρίων ἐπιχειρηματιῶν θὰ είνεις ίκανό νὰ ἀντιμετωπίσουν οἰσασδήποτε ἀντιξότητας καὶ κρίσεις. 'Αλλ' εἴπομεν τὰ «Ἑλληνικῶν συμφερόντων» πλοῖα καὶ οὐχί, δυστυχώς, τὰ υπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν τοιαύτα. Διότι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία εἰς οὐδέν, μέχρι τῆς στιγμῆς, μεταπολεμικῆς κατασκευῆς πλοίον κυματίζει καὶ ὀλίγας ἐλπίδας ἔχομεν, ὅτι θὰ κυματίσῃ εἰς τὸ ὑπὸ κατασκευὴν ἥ υπὸ παραγγελίαις πλοῖοι ἐλληνικῶν συμφερόντων. Πικρά καὶ ἀποθαρρυτική διαπίστωσις, γνωστά δὲ καὶ χιλιοετώνεντα τὰ αἵτια: 'Ψύφλῳ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἀντιναυτιλιακὴ συμπεριφορά ἐκ μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Κράτους, ἐκδηλουμένη δι' ἐνὸς λογιστού παρεμβατισμοῦ ἐπιβάλλοντος περιοισμούς καὶ διεσμεύσεις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ἐπιχειρηματισμὸν καὶ διὰ μιάς ἀνέρεματίσου φορολογικῆς πολιτικῆς, ἡ ὅποια καθιστᾶ ἀδύνατον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρησιγνού οἰανδήποτε πρόβλεψιν περὶ τῶν ἐκταμιεύσεων, εἰς τὰς ὅποιας θὰ ὑποχρεωθῆσην ἡ σήμερον ἡ αὔριον πρός ἐκπλήρωσιν τῶν φορολογικῶν της ὑποχρεώσεων.

Ἐπί τοῦ τελευταίου αὐτού σημείου νομίζομεν, ὅτι θὰ ἔπειτε, κατά πρώτον λόγον, νὰ ἐπιστήθῃ ἡ προσοχὴ τῶν παροδίων, ἐν ὄφει τῆς σημειργίας κατεστάσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὥποια, κατ’ ἔξαιρεσιν από τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων χωρῶν, οὐδὲν βῆμα πρὸς τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της ἔχει κάμη μέχρι σημερον. Ἐπείγει ἡ κατὰ τρόπου ὄριστικον καὶ παγιόν ρύθμιστις τοῦ ζητημάτος τῆς φορολογίας τῆς ναυτιλίας, ἀνεύ πλέον αἰφνίδισμάν καὶ προσωπινῶν λύσεων διὰ τὸ Α ἢ Β ἔτος. Ἡ φορολογικὴ ἀριθμητικά τῶν τελευταίων ἑταῖρων καὶ καὶ ἀφοτακτικὴ διαθέσεις τοῦ Ὑπουργείου Οἰκονομικῶν κατά τὰς προσκάρους καὶ παροδικὰς περιόδους καποίας ναυτιλιακῆς εὐημερίας, πρέπει νὰ σταματησουν ὄριστικῶς. Πρέπει νὰ καθοριστὸ τὸ Κράτος κατό τρόπου σαφῆ καὶ σταθερὸν τὶ ζητεῖ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ὡς ἔσοδον τοῦ προϋπολογισμοῦ, διὰ νὰ γνωρίζῃ, ἐπὶ τέλους, αὐτῷ ποιαὶ εἰνεὶ αἱ υποχρεώσεις τῆς καὶ νὰ κανονιστὴ τὴν πορείαν τῆς. Ἀλλὰ, πρὸ παντὸς, ἐκεῖνο ποὺ θὰ ζητῇ τὸ Κράτος, πρέπει νὰ καθορισθῇ ὅχι συμφωνα μὲ τὸ τέλος τοῦ ἔκαστοτε ἔχει ἀνάγκην ἄλλα μὲ τὸ τὶ εἶνε δυνατὸν νὰ πληρόνῃ ἡ Ναυτιλία, κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς αὐτῆν νὰ σχηματίζῃ τὰ ἀναγκαῖα ἀποθεματικά διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της. Καὶ τὰ ἀποθεματικά αὐτὰ μόνον εἰς τὰς βραχεῖας διαρκείας, εὐνοϊκᾶς περιόδους δύνανται νὰ σχηματισθοῦν. Ἐχομεν, αἴφνις, σημειον, χάρις εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Κορέας καὶ τὰ συνεπακόλουθα τῆς, μίαν ἐκτακτὸν περιπτώσιν, ἀγνώστου, σῆμας, διαφρείας, καλῆς ἐργασίας τῆς ναυτιλίας, ὑστερὰ απὸ τριετὴ μετρίαν τὸ κακόν περιόδουν. Η περίστασις αὕτη διδεῖ τὴν δυνατότητα σχηματισμοῦ ἀποθεματικῶν τινῶν διὰ τὴν ἀνακαίνισιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ἄλλη ἐὰν τὸ Κράτος ἐπαναλάβῃ καὶ εἴη αὐτὴν τὴν περίστασιν τὴν τακτικήν, ποὺ ἐπήρθη διὰ τὴν φορολογίαν τῶν κερδῶν τοῦ 1947, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είνει νὰ ἀποκλεισθῇ κάθε ἐπίδος ἀναλήψεως τῆς τόσου ἀναγκαῖας διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας προσπαθείας πρὸς ἀνακαίνισιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της, ἀχρόστου κατὰ τὸ ἔν μέρος καὶ μέλλοντος, ἀσφαλῶς, να ἀχροτευθῆ ἐντὸς ὀλίγους κατό τὸ ἔτεον.

Ἐάγ δος ἀκούσμεν καὶ διαβάσμεν περὶ προσταθείας πρὸς ἀνα-
συγκρότησιν τῆς κατεστραμμένης οἰκουμενίας τῆς χώρας ἔχουν πράγ-
ματι καπούν αἵγιαν καὶ προκειται νὰ ἐφαρμόζωνται ἐν τῇ πράξει, ή
περίπτωσις τῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς θινούστης ναυτιλίας μας ἃς
κρησιμέσυη ὡς πεδίον ἐφαρμογῆς τῶν μεγαλοστόμων ἀπαγγειλῶν. Η
Ναυτιλία δὲν ζητεῖ μερίδιον ἀπό τὰ διατεθέντα καὶ διατιθέμενα ποσά
διά τῶν διαφόρων σχεδίων θυσίεις. "Εν μόνον ζητεῖ, νὰ μη την ἀπο-
μαστεύουν ἀπό τὰ κεφάλαια, τὰ ὅποια αὔτη θὰ συγκεντρώσῃ. λόγω
τῶν σπηλιών ἐκτάκτων καὶ προσωρινών γεγονότων, μὲ τὰ ὅποια και
μονών θὰ κατορθώσῃ νὰ ἀκολουθήσῃ τοὺς ἀνταγωνιστάς της, τούλαχι-
στον ἐν τινὶ μέτρῳ, εἰς τὴν ὁδὸν τῆς ἀνακαίνισέως της.

Τὰ πρακτορεῖα μας εἰς τὴν ξένην

Κυφέλαι ἀποδοτικής ἐργασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, διὰ τὸν ἐφοπλισμὸν ιδιαιτέρως καὶ ἑστία ἀναπτυξέως Ἑλληνικῆς οἰκουμενικῆς ζῶντος εἰς ἐπικαιρούς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ είναι τα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἔγκτεστημένα Ἑλληνικά ναυτικά πρακτορεῖα. Προθυμίας ἔξυπηρτησεως, στοργή ἑαιρετική διὰ τὸ ἔθνικὸν πλοίον, συναίσθησις βαθεία τῆς ἀποστολῆς των τὰ διακρίνει. Ή ὑφέρετική των ἀκτινοβολία θα ἦτο ἐντονώτερα ὑπὸ πάσαν ἐποψιν, ἀν δόλοι οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ ἐνεπιστεύοντο τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων των εἰς τα Ἑλληνικά γραφεῖα. Ἀκατανόητος εἶνε ἡ τακτική ἓνιών ἐφοπλιστῶν, ἐκ τῶν σμαρτικωτέρων μάλιστα, εἰς τὴν ὑποστήριξιν ἑνῶν πρακτορείων, μὲ τὰ ὄπια κανεὶς ψυχικὸς δεσμὸς δὲν συνέδεσε τὸν Ἑλληνα ναυτίλον καὶ ἀπὸ τὰ ὄπια κανεὶς ποτε ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον προσάπτεσως τῶν ναυτιλιακῶν μας συμφερόντων δὲν ἐπέδειχθη.

Ἐχομεν ὑπὸ ὄψι μας σωρείαν περιστοκιῶν, ἄτινα καταδεικνύουν τὴν χρησιμότητα, τὰς πολυτίμους ὑπρεσίας, ποὺ παρέχουν τὰ Ἑλληνικά γραφεῖα εἰς τὴν ἑνήν. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἀναθέτοντες τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων των εἰς ἑνά γραφεῖα, πρὸ τοῦ Ἑλληνας πράκτορας ἀπειθύνονται συχνὰ διὰ κάθε χρηστιμον διὰ τὴν ἐργασίαν των πληροφορίαν, ἀκόμη καὶ διὰ κάθε ἔξυπρέτησιν. "Ολοι, ἐξ ἄλλου, οἱ Ἑλληνες πλοιαρχοι πρὸς τα Ἑλληνικα γραφεῖα στρέφονται διὰ να ζητήσουν τὴν παραστασιν των, τὴν προφρόνων καὶ δωρεάν σπιειτεάν παρεχομένην, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ πλοῖα που πλοιαρχεύουν πρακτορεύονται εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα ἀπὸ ἔγους.

Ὑπάρχουν πολλὰ Ἑλληνικο γραφεῖα εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, που ἔχουν ἐπισύρει πάγκοινον τὴν ἕκτιμησι, λειτουργούν ἀρτιώτερον διοικοῦτο ξένου καὶ τιμούν τὸ Ἑλληνικον ὄνυμα εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Προσβολή καὶ κατόφωρος ἀδικία είνε διὰ τὰ γραφεῖα αυτά, ἡ πρακτόρευσις ἀπὸ τοὺς ἔγους τῶν κατεπλεόντων εἰς τὸν λιμένα των Ἑλληνικῶν σταθμῶν. Το φαινόμενον ἄλλως τε, αὐτὸ εἴνε μοναδικόν, καθαρῶς

Έλληνικόν. Κανείς "Αγγλος, Ιταλός, Γάλλος, Σκανδιναύος ή 'Αμερικανός έφοπλιστής δέν θα παρέδινε τὴν διαχείρισιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου του εἰς ἄλλους παρὰ εἰς τοὺς ὁμοεθνεῖς του πράκτορας, ἐφόσον θὰ ὑπῆρχον ἐγκατεστημένοι τοιστοὶ εἰς ξένον τίνα λιμένα. Η ξενομανία, δυστιχώς, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν κύριον γνώρισμα τοῦ "Ελλήνος....."

Τα ηλεκτρονικά όργανα

Τὰ ραντάρ καὶ τὰ ἄλλα τοῦ τελευταίου τύπου ἡλεκτρονικά ὅργανα ναυσιπλόαις είναι πλέον κοινών κτήμα δῶλων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Τὰ ιδικά μας νεοτεκτάκτα είναι ἐφόδισμένα. Μὲ τὴν χρῆστιν τῶν ἔχουν ἕδη ἔξοικειωθῇ σοὶ ναυτίλοι ἀξιωματικοὶ ὑπέρτερον ἐπ' αὐτῶν.

Πρέπει, ομως, τα συνολον των από γεφύρας κυβερνώντων τά σκάφη μας νά έκμαθουν τη τάξειτούργιας αύτών τών όργάνων. Εις τάς ἄλλας χώρας ιδιαίτερα μαθήματα δωρεάν παρέχονται διά τους μετεπαιδευμένους ναυτίλους. Εις την Αμερικήν και την Αγγλίαν τό πιστοποιητικόν τής μετεπαιδεύσεων θεωρείται ἀπαραίτητον διά τήν πρόσληψιν τών πλοιάρχων και τών ἀξιωματικών καταστρόματος. 'Εδω καὶ εἰς τὸ Κηπημα αὐτὸν είμεθα καθυστερημένοι. 'Εστω, ομως, καὶ τώρα κατί μηπορεῖ νά γίνη. 'Η 'Εγωσις λ. χ. τῶν Πλοιάρχων ἔχει εἰς τήν διάθεσίν της το θαυμάσιον σπίτι της. Εκεὶ ἀνέγκαστοση την σχαλήν, ἀφού ἀποκτήσῃ, ἀρωγή τών ἐφόπλιστων και τῆς ἑταρίας ἀσυρμάτου, δόλα τὰ ἡλεκτρονικά όργανα ναυσιπλοΐας. 'Οσοι πλοιάρχοι ευρίσκονται ἔδω καὶ δοσοὶ παρεπιδημούν θά δύνανται νά παρασκούσουν τά μαθήματα. Δέν είνε δύσκολα οὔτε πολὺς χρόνος χρειάζεται διά νά τά διακούσῃ τις και νά ἐνημερωθῇ εἰς τάς συγχρόνους περι ναυσιπλοΐας μεβόδους.

Μίαν ίδειναν ρίπτομεν. "Ας τὴν συζητήσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι. Εἰς αὐτοὺς περιλαμβάνονται, βέβαια, καὶ οἱ ἐφοπλισταί.

Γραφειοκρατικαί άκροτητες

Έβδομήκοντα τόνιμους γαιανθράκων ἐπρόκειτο νὰ παραλάβῃ τὸ ἔκφρωσαν τὸ φορτίον του εἰς τὸν ὄμρον τῆς Ἐλευσίνος φορτηγὸν *Νικόλαος Μιχαλας*.

Διότι, δώμας, τὸ σκάφος ἔτελει ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Τελωνείου τῆς Ἐλευσίνος, αἱ τελωνειακαὶ ἀρχαὶ τοῦ Πειραιῶς δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἐντεύθυνθεν παραλαβὴν τῶν «πλαγκτέρων» διὰ τὸ ἐν ἀναμονῇ τελούν σκάφος.

Αποτέλεσμα: Ή καθυστέρησις τού πλοίου ἐπὶ 24ωρον, ἵνα μεταπει-
σθοῦν οἱ τόν... νόμον, τηρούντες Τελώναι περὶ τῆς ἀνάγκης, διότι τὸ
πλοίον ἀνεφέδιασθαι μὲν δολίγα καύσιμα διὰ νά πλεύσῃ εἰς ἄλλον πλέον
φιλόδενον. λιμένα πρὸς ἀνθράκευσιν.

Καὶ δύμιούν περὶ νεκρόσεως πάσης κινήσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πε-
ρισσῶν....

Τὸ παρακράτημα

Δένεινε, βέβαια, ή καλυτέρα καὶ ἡ δικαιοτέρα λύσις αὐτή που ἐδόθη μὲ τὸν κυρωθέντα Ἀναγκαστικὸν Νόμον εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ παρακράτηματος. Τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καταφώρως ἀσκεῖ. Προσδιόνει εἰς τὴν περιοκτήσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν βυθισθέντων πλοίων, φορολογεῖ τὸ παρακράτημα, ἐνώ εἶνε γνωστόν, ὅτι μὲ τὰ εἰσπραχθέντα ἀπὸ τὰς ἀσφαλείας κεφάλαια ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων δὲν εἴνε, ὁπωσδήποτε, δυνατή.

Ο προβληθείς, έπισης, ισχυρισμός, ότι οι έφοπλισταί δὲν ύπηρεαν συνεπεῖς πρὸς τὰς ύποχρεώσεις τοῦ νόμου 546, δὲν εύσταθεί. Εἰς τοὺς έφοπλισταί δὲν παρεσχεθῆ, ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, ὡς εὔκαιρια νὰ ἀγόρασσον ἔστω καὶ παρθίκα σκάφη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. «Ολα τὰ Κρατή ἀπηγόρευσαν τὴν πώλησιν τῶν πλοίων των εἰς ἀλλοδαπούς. Μολις τελευταίως ἐπέτρεψεν ἡ Ἀγγλία τὴν ἐκποίησιν παλαιῶν τινῶν φορτηγῶν εἰς τιμᾶς, ὅμως, μη δικαιολογουσας τὸ τόλμημα, διὰ τὸ δόπιον, ἀλλώς τε, τα κεφαλαία τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων δὲν ἐπήρκουν, χωρὶς νὰ ληφθούν ὑπὸ σφιν καὶ αἱ δυσμενεῖς συνθῆκαι ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Αυτά δια να καταδειχθῇ πόσον τὸ Κράτος παρεῖδε τὴν πραγματικότητα και τὸ δίκαιον κατὰ τὴν ρύθμισιν και τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Οπωςδήποτε τὸ παρακράτημα, οἰσθήτως περικοπόμενον, τύποις ἀποδεσμευταί. Οὐσιαστικῶς δὲν ἦτο ποτὲ δεσμευμένον, διότι τὸ πλεῖστον τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν είχον ἀναλάβει κατὰ τὸν πόλεμον τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταβολῆς και δὲν τὸ κατέθεσαν ὅταν ὁ Νόμος 546 ἐτέθη εἰς Εφορμογήν. Ολίγοι μικρομέτοχοι, τῶν ὅποιων εἶνε δεσμευμένον τη πτώχων προϊόν τῶν δίλγονα ἐκατοστοῖ, τῶν ἐπὶ πλοίων βυθισθέντων, αὐτοὶ θα πληρώσουν τὰ σπασμένα.

Ο σχετικός Αναγκαστικός Νομός, κυρωθείς πρό τινων ημέρων άπο τὸ Ὑπουρικὸν Συμβούλιον, δὲν είδεν ακόμη τὸ φῶς δημοσιότητος, διότι λόγοι καθαρώς τυπικοί δὲν ἐπιτέσσιν τὴν δημοσιεύσιν του πρό τῆς παρόδου τῆς τρεχούσης ἔδυομάδος, μέχρις ὅτου δὲ καταχροῦθη εἰς τὴν Ἐφεμερίδη τῆς Κυβερνήσεως² δὲν ἀποκλείεται, δύσον καὶ ἄν εἶναι ἀτίθανον καὶ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ματαίωσεως τοῦ μέτρου. Εἰς τὸ τόπον μας τὰ πάντα τελοῦν ὑπὸ ρευστὴν κατάστασιν.....

Σχετικώς μὲ τὸν νόμον τῆς ἀπόδεσμεύσεως, τοῦ παρακρατήματος, εἶγοντες λάβει ποδὸν οὐερού τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν:

ειχούντων λασπει πρότερων την κατώτω επιστολήν:
Φίλας κ. Διευθυντά,

Εἰς ὅσα, πολὺν ὄφθως, ἐγράψατε εἰς τὸ τελευταῖον σας φύλλον περὶ τοῦ *πολυπαθοῦσα*, ὡς ἐντόχως τὸ χαρακτηρίζετε, παρακρατήματος, ἐπιτέρευτέ μου νὰ παρατηρήσω: 1) Οτι τὸ νομοσχέδιον ὡς ἔτροπο ποιηθῆ ὑπὸ τῆς Κοινωνούλευτικῆς *'Ἐπιτροπῆς καταργεῖ' κατ'* οὐσίαν τῶν A. N. 545, διότι ἡ ἐπιτροπὴ ἐμφορουμένη, ἀπὸ σύγχρινης αντιληφῆς δεν ἐπέτρεψεθη ὑπὸ τῶν στενοκραδούν ταυτεύτικῶν ἀποψιῶν τοῦ Γενικοῦ Λο-

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

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

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

γιστρίου, ἀλλ' ἐπροχώρησε πέραν τοῦ σχεδίου τοῦ "Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας και ἀπεφάσισεν δύοφωνας τὴν κατάργησιν τοῦ παρακρατήματος.

Η ἐπιβολὴ εἰσφορᾶς ἔκριθι ἀναγκαῖα διὰ νὰ ἀφαιρεθῇ τὸ δημαγωγικὸν ἐπιχείρημα, διὰ τὸ Κράτος χαρίζεται εἰς τοὺς ἐφόπλιστάς. Ή ἄρα ξέσπεν καὶ διακοπέσσα συζήτησις εἰς τὴν Βουλὴν μᾶς δικιάνωι ἀπολύτως. Φαντάζεοθε τι θὰ ήκουσανεν ἑάν δὲν ἐπεβάλλαμεν τὴν εἰσφοράν, η ἑάν οἱ συντελεσταὶ ήσαν μικρότεροι. Άλλως τε καταστήσαντες δικαιούχον τὸΝ.Α.Τ. ένισχύομεν διὰ τῆς εἰσφορᾶς τοὺς ναυτικοὺς συνταξιούχους, οἱ δόποιοι, ὡς γνωστόν, λαμβάνουσι σημερινὸν συντάξεις πείνης. Καὶ 2) Οτι δὲν δικαιολογοῦνται ἀνησυχίαι διὰ τὴν φύσισιν τοῦ νομοσχεδίου, τὸ δόποιον στηρίζεται ἐπὶ δικαιαὶς βάσεως καὶ θὰ φυσιοθῇ παρὰ πάσαν ἀνθραστιν., ὅπως ἐψφύσθη καὶ τὸ περὶ ναυτικῆς ἐργασίας κατὰ τοῦ δόποιον δὲν ἔλειψαν, ἐπίσης, αἱ ἐν τῇ Βουλῇ ἐπικρίσεις τῶν ἀπληροφορητῶν. Η Ναυτιλίᾳ, ὅπως πολλάκις μας ἔδοθε ἀφορτινὰ να τονίσωμεν, εἶναι υπόθεσις θεινικὴ τῆς δόποιας ἡ ὑπέρσπαστις ἀπότελε γενικώτεραν ὑπέρεισιν. Οἱ ἀμφιβάλλοντες ἃς ἀναγνωσσουν τὰ κατωτέρω, τὰ δόποια ἀποσπώμεν ἀπὸ τὴν χθές δημοσιευθεῖσαν ἐκθεσιν τοῦ Διοικητοῦ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος καὶ Μαντζαΐδων, ἐνώπιον τῆς ἐπίσας Γενικῆς Συνελεύσεως τοῦ Ἰδρύματος. «Οὐσιώδη αὔξενοιν, ἐτοίσιν δὲ κ. Μαντζαΐδηνος, παρουσιάζει κατὰ τὸ 1950 τὸ καθαρὸν ὑπὲρ τῆς χώρας ἀπότελεσμα ἐπὶ τῆς κινητσών τῶν ἀδήλων πόρων καὶ πληρωμῶν ἀνελθόν εἰς δολ. 38,7 ἑκατομ., ἔναντι δολ. 27,2 ἑκατομ. τοῦ 1949. Η παραπρωμένη αὔξεντος ὁφείλεται, κυρίως, εἰς τὴν μεγαλυτέραν εἰσροὴν μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων καὶ ναυτιλιακού συναλλάγματος. Τοῦ τελευταίου τούτου πόρου αὔξεντος ἐπήλθε κατόπιν τῆς ρυθμίσεως καὶ τοῦ ληπτήματος τῆς καταδολῆς φόρων ὑπὸ τῆς ὑπέρποντίου ναυτιλίας. Η συμβολὴ τῶν ἀδήλων πόρων εἰς τὴν κάλυψιν μέρους τοῦ ἐλεύματος τοῦ ισοχριστοῦ πληρωμῶν ὑπῆρξε πάντοτε. Ιδιαίτερας σημασίας, ἐφ' ως καὶ ἀπότελε εὐχάριστον διαπιστώσιν τὸ γεγονός τῆς αὔξενσεως των κατὰ τὸ ἔτος 1950. «Ἐπλιζεται δὲ καὶ περαιτέρω βελτίωσις τῶν ἀδήλων πόρων ίδια ἐκ τοῦ κονδυλίου ναυτιλίας καὶ τουρισμού, κλάδων δηλαδὴ περὶ τῆς ἀναπτυξέως τῶν ἀπότομων πορών της ἀνθρωπισμού τῆς πολιτικής της».

Año 16-4-51

ΦΙΛΙΚΩΤΑΤΑ
ΔΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΗΣ 'ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θά μᾶς συγχωρήστη ό φίλος κ. Μπουριάς τὴν καθυστέρουσιν τῆς δημοσιεύσεως τῆς ανωτέρω ἐπιστολῆς του. Παράλειψις ὑπῆρξε τοῦ τεταγμένου ἐπὶ τῆς ὅλης τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Καὶ ὁ φόρος τῶν εὔπόρων

¹ Εδέχθη, ἐπὶ τέλους, ὁ κ. Μαύρος, πρακτικῶς σκεφθείς, ὅτι καλά είναι και τα 16 δισεκατομμύρια δραχμών από τον περιφημόν φόρον τῶν ξένων πλοίων, ἔστω κατὰ τι μειωμένα, ἀν τινες — ἐλαχιστοὶ πιστευόμεν — δὲν στέρουν νὰ συμμορφωθούν εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς ἐφοπλι-
στικῆς ὁδότος.

ΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΤΤΟΣ.
"Η συσταθείσας είς τὴν Νέαν 'Υόρκην ἐπιτροπὴ ἔξι ἑφοπλιστῶν θὰ ἀναλάβῃ τὴν εἰσπραξὶν." Ιδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα. Καλὸν πάντως εἶνε νὰ ἐκκαθαρισθῇ καὶ αὐτὴ ἡ ἀντιδικία, μὲ τὸ Κράτος. Δὲν δικαιολογεῖται ὅπωπόθετο.

Εἰς τὸν Παναγιῶν

Δὲν πιστεύομεν γὰρ εἰναι καὶ πολὺ ἡσυχοι οἱ ξένοι ἐφοπλισταῖ τῶν Παναμακίων σκαφῶν ὅπει τὰ διαδραματιζόμενα γεγονότα εἰς τὴν θετήν πατρίδα τῶν πλοίων των. "Ἐνας ἀγέλασθορόφος, πειθῆγιον ὄργανον τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἀστυνομίας, διώρισθη, τελικῶς, Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας καὶ ὑπουρος τῶν Οἰκουμενικῶν τοῦ Παναγίου.

Δημοκρατίας και υπωργούς των Οικονομικών του Ιαναίαν.
Αἱ συνεπεῖαι τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ἀνατάραξις — ὥχι, Βεβαίως, τῆς τελευταίας — δὲν είνει ἀκόμη γνωστάι. Τὸ γεγονός, ὁμως, ὅτι ὁ ἡδη ὑπὸ κράτησιν τελῶν τέος Πρεσβεῖος Ἀρίας μὲν μονοκονδύλιαν κατήργησε τὸ Σύνταγμα τῆς χώρας καὶ ἀνέκρηψεν ἐαυτὸν δικτάτορα, εἶνε ἀφέτο χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσας εἰς τὴν μακρινὴν Δημοκρατίαν, συντελεῖ καταστάσεως. Τὶ τέτεται ἡ ἀπονομα;

Καὶ νὰ σκεφθῆ κανείς, ὅτι τεράστιαι περιουσίαι καλύπτονται τώρα
ὑπὸ τὴν σημαίαν μιᾶς χώρας, τῆς ὧδοις ἀπόλυτος κύριος εἴνε ὁ διευ-
θυντής τῆς Ἀστυνομίας καὶ οἱ ἀρχηγοὶ τοῦ Κράτους ἄλλαζον ἀπὸ τῆς
μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ὄλλην.

Στοιχειώδης ἔλλειψις

Ο λιμὴν τοῦ Ἡρακλείου εἶναι ἀξιόλογος σταθμὸς διελέύσεως μεγάλων σκαφῶν ἀπὸ Ἀνατολῶν πρὸς Δυσμάς καὶ τάνακπαλιν. Ἡμπορεῖ, ἃν διόγειν πρακτικὸν πνεύμαντος ἔκρατε εἰς τοὺς ίθύνοντας αὐτὸν τὸν Τόπον καὶ προσοχήν τινα ἀπέδιδον εἰς τὰς δυνατότητας τῆς παραγωγικῆς του ἀναπτύξεως, νὰ ἀποδῇ κέντρον διαμετακομιστικῆς ναυτιλιαστικῆς κινησίας σπηλανκιτικού. (Βλέπε τὸ Παλέρμον τῆς Σικελίας). Τώρα δὲ κανεποτόρα φορητὴ συνήθη διέρχονται ἕκειθεν διὰ νὰ ἀναψεύσουν τὸ πλήρωμά των. Ο λιμὴν, λοιπὸν, τοῦ Ἡρακλείου, μὲ ἀξιόλογον ὑπωαδηπότε κίνησιν, δὲν κεκτήσαι μίαν μικρὰν ἐστὸν υδρόφορον διὰ νὰ προμηθεύει νερό εἰς τὰ τυχὸν προσεγγίζοντα πλοῖα. Οἰκτρά, δηλαδή, ἐλέωψις, τὴν ὥσποιαν ἀκριβῶν ὑποδεικνύομεν μὲ τὴν ἐπίτιδα, διὰ μέσους θά διορθωθῆ.

Η ναυτική έκπαιδευσης

Ἐλάβομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν ἐπὶ θέματος τόσου προσφιλοῦς διὰ τὰς στήλας αὐτάς:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὰ δύο κατά τὸν τελευταῖον κιαρὸν ἔγραφόσαν εἰς τὸ Ἑγκρίτον περιδικόν σας, σχετικῶς πρὸς τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, μὲ παρασύρουν εἰς τὴν ἀπόστολην τῆς παρούσης μου, μὲ τὴν ἐπίδια, ὅτι αἱ πληροφορίαι καὶ τὰ στοιχεῖα που ἔτυχε να είνει εἰς γνῶσιν μου καὶ περὶ ὧν κατωτέρῳ, ήταν συμβάλλονταν εἰς τὴν διαμόρφωσιν μιᾶς πληρεστέρας εἰκόνος, περὶ τῶν προσπαθειῶν αἱ ὄποιαὶ καταβάλλονται ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου καὶ τῶν δυσχερειῶν αἱ ὄποια συναντώνται.

Διά λόγους, τοὺς ὅποιους δὲν νομίζω διτὶ χρειάζεται νὰ ἀναπτύξει, τὸ ζῆτημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ἐντοπίζεται καὶ πρέπει νὰ ἐντοπίζεται. — ἐπὶ τοῦ παρόντος — εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν τῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν Ε. Ν., ἀφορά δε: α) Την ὄργανωσιν τῆς λειτουργίας τῆς ἡδη ὑφισταμένης Σχολῆς καὶ τὸ πρόγραμμα τῆς ἐν αὐτῇ ἐκπαίδευσεως. β) Τὴν ὄργανωσιν τῶν ἀνέγυρισμένων Ιδιωτικών Σχολῶν Μηχανικῶν καὶ τὸ πρόγραμμα τῆς ἐν αὐταῖς ἐκπαίδευσεως. γ) Τὴν ἔξερσειν κεφαλίσιων πρὸς ἀνέγερσιν ἐγκαταστάσεων Κρατικῶν Σχολῶν Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν Ε. Ν. Καὶ δ) Τὴν προσαρμογὴν τῶν προγραμμάτων ἔξετάσων πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν δῶν τῶν τάξεων. Τὰ ζητήματα αὐτὰ παρουσιάζονται τόσον σοβαρά καὶ ἐπείγοντα ὥστε ήτο πότερις ἀξιον ἔναν τὸ ἀρμόδιον Ὑπουργείον δὲν είχε μέχρι τούδε ἐπιθύμητι εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ικανοποιητικῆς ρυθμίσεως των. "Η ἀντικείμενικότης, δύος, ἐπιδιάλλει νὰ ἀναγνωρίσουμεν, οἷς τὸ Ὑπουργείον ἐν μέσω πολλῶν δυσχερειῶν, κυρίως οἰκονομικῶν, κατασβάλλει τὴν δέουσαν πρὸς τοῦτο προσπάθειαν. 'Αλλ' αἱ ἔξετάσωμεν τὰ πράγματα μὲ τὴν σειρὰν τῶν:

πραγμάτων με την οικείαν την.
α) ΣΕΝ. Μόλις πρό μηνὸς ἔδημοσιεύθη ὁ Νόμος 1702/51, διὰ τοῦ ὅποιου ρυθμίζονται δῆλα τὰ ἀφορῶντα τὴν Σχολὴν διοικητικά ζητήματα. Παρέχεται ἡ εὐχέρεια νὰ ἀποκτήσῃ αὐτὴ μόνιμον διδακτικὸν προσωπικόν καὶ ἐπεκτείνεται ὁ κύκλος των προσώπων, μεταξὺ τῶν ὅπιών ὃς πλέγεται τὸ προσωπικὸν τοῦτο. Διὰ τοῦ ἰδίου Νόμου ρυθμίζονται διάφορα οἰκονομικά ζητήματα τῆς Σχολῆς ἔκκρεμοντα ἀπό μακροῦ καὶ προβλέπεται ἡ ἕκδοσις ἀφ' ἑνὸς νέου Διατάγματος περὶ ὄργανωσεως τῆς Σχολῆς, ἀφ' ἔτερου δὲ κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ προγράμματος ἐκπαίδευσεως αὐτῆς. Καθ' ὃ πληροφορούμενα τὸ Διάταγμα περὶ ὄργανωσεως τῆς Σχολῆς καταρτισθεῖται ἀπεστάλη εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας πρὸς ἐπεξεργασίαν, ὃ δὲ κανονισμὸς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας καταρτισθεῖται καὶ αὐτὸς, τελεῖ ὑπὸ ὑπηρεσιακῆς ἐπεξεργασίαν καὶ τέλος ἡ κατάρτισις τοῦ νέου προγράμματος ἐκπαίδευσεως βαίνει πρὸς περάτωσιν, μεθ' ὃν θὰ τεθῇ καὶ τοῦτο ὑπὸ κατάλληλου ἐπεξεργασίαν.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.



1938

1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

τάλληλον χώρον πλήρων κτιριακών έγκαταστάσεων.

Γνωρίζουν, άρα γε, πολλοί, ότι το «Υπουργείον Οίκονομικών παρά τας συνεχείς και έπιμόνους κλήσεις τού YEN έπιμένει, ότι είνε δυνατόν οι διδάσκοντες είς την Σχολή καθηγηταί λα αποζημιώνυται με δραχμάς 10.000 καθ' ώραν διδασκαλίας, δύο ούτοι είνε ύποχρεωμένοι να ταξιδεύσουν εἰς Πειραιώς είς «Υδραν, νά υπόβαλλονται εἰς τά συμπαραμαρτούντα με έν τοιούτον ταξίδιον έξοδα, νά διαυτερεύσωσιν είς «Υδραν είς «Υδραν, άφου η συμμερησία έπιστροφή τού διόντας είναι άδυντας; Σημειωτέον, ότι κατά τους υπόλογισμούς του YEN, η έπιβάρυνσις του προϋπολογισμού διά την αύξησην των αποζημιώσεων είς έπιπεδα διευκολύνοντα την έξερεύση του καταλλήλου προσωπικού πρός διδασκαλίαν των τεχνικών ίδια μαθημάτων θά άνηρχετο είς δραχμάς 40.000.000 μόνον έπιστοις. Και έρωτάται: «Όταν τό «Υπουργείον Οίκονομικών άρνηται νά παραχωρήσει τό έλαχιστον αύτό ποσόν είναι δυνατόν νά γίνεται συζήτησης Μηχανικών;

Β) ΙΔΙΩΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ E. N. Νέος κανονισμός λειτουργίας των Σχολών τούτων και νέον πρόγραμμα έκπαιδεύσεων έχουν εκπονηθή ύπό τού YEN και προβλέπεται νά τεθούν είς πλήρη έφαρμαγήν άπό τού προσεχούς σχολικού έτους 1951—1952. Κύρια χαρακτηριστικά αύτων είναι: «Η αύξησης των γραμματικών προσόντων των ύποψηών πρός είσαγωγήν άπό ΣΤ'. Δημοτικού είς Γ'. Τάξεων Γυμνασίου. Η λειτουργία παρ' έκστατη Σχολή ίδιου, κεχωρισμένου Τυμάτου Ναυτικών Μηχανικών με μεγιστον κατ' έτος άριθμον είσακτέων μαθητών τούς πεντήκοντα και η βελτιώσις του προγράμματος έκπαιδεύσεως βάσει των πορισμάτων ειδικής, και έξ αρμόδιων τεχνικών προσώπων έπιτροπος, κατά τρόπον ωστε ν' άνταποκρίνεται τούτο πρός τάς σημειώνας άναγκας της Ναυτιλίας.

γ) ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ. Διά τών άνωτέρων μέτρων έλπιζεται, ότι τά νέα στελέχη θά έχουν θεωρητικήν κατάρτισιν έπιτρέπονταν πλήρη αύτών άπόδοσιν. Παραλλήλως μέριμνα λαμβάνεται, έπίσης, διά την μετεκπαίδευσιν, ούτως είπειν, τών νέων υπαρχόντων στελέχων. Ως άνηγγέλθη ήδη διά του ίδιου, κατετέθη είς την Βουλή πρός ψήφισην σχέδιον Νόμου «περὶ διπλωμάτων, πυτχίων και άδειών ικανότητος έν τώ E. N.». Δι' αύτούν καταργούνται, απασαί αι κατά καιρούς έκδοθείσαι ευρεγεικαί διατάξεις και καθορίζονται έξ υπαρχής τά της άπονυμος, κατόπιν έξετάσεων πάντοτε, τών άποδεικτικών ναυτικής ικανότητος. Διά τού Νόμου τούτου και τών καταρτιζομένων ήδη έκτελιστικών του Διαταγμάτων περιλαμβάνοντων νέα προγράμματα έξετάσεων στηρίζονται κατά βάσιν έπι των άντιστοιχών αγγλικών προγράμματων τών έγκεκριμένων υπό του Βρετανικού «Υπουργείου Μεταφορών, έπιδιώκεται και έπιζεται νά έπιτευχθῇ ή ούσιαστηκή Βελτιώσις της τεχνικής καταρτίσεως διών τών στελέχων, άνωτέρων και κατωτέρων, τού «Εμπορικού Ναυτικού.

δ) ΚΤΙΡΙΑ ΣΧΟΛΩΝ. Η κριτική είνε πάντοτε εύκολος ίδια διαν Σχολαί, ως έαν υπάρχουν τά χρήματα έτοιμα και παρέμεναν νεκρά και άχρηστοι ποιητή τού «Υπουργείου. Από τά προεκτεθέντα, θά ήτο άσκοπος και ή σκέψις άκοπη περὶ δινατάτητος άνεγέρσεως Σχολών διαπάνταις τού Δημοσίου. Είνε άληθές, ότι τό YEN έχει είς την πλοίων «Λίμεπτρο», τό ποσόν, θώμας, αύτό, ἀν καλώς γνωρίζωμεν, ούδε τάς \$ 40.000. φάνει και διά την πραγματοποίησιν τών υπαρχόντων σχέδιον περὶ άνεγέρσεως κτηρίων Σχολών, τών έξοπλισμόν αύτών κλπ. άπαιτείται κατ' έλαχιστον άριθμον ποσού \$ 200.000. Δεν υπάρχουν, λοιπόν, κεφάλαια και έσφαλμένων είνε πάς περὶ τού άντιθέτου διανάθεσιν του ποσὸν συγκεντρώθεν έξ είσφορων πολλών έκ τών άγοραστών τών πλοίων «Λίμεπτρο», τό ποσόν, θώμας, αύτό, ἀν καλώς γνωρίζωμεν, ούδε τάς \$ 40.000. φάνει και διά την πραγματοποίησιν τών υπαρχόντων σχέδιον περὶ άνεγέρσεως κτηρίων Σχολών, τών έξοπλισμόν αύτών κλπ. άπαιτείται κατ' έλαχιστον άριθμον ποσού \$ 200.000. Δεν υπάρχουν, λοιπόν, κεφάλαια και έσφαλμένων είνε πάς περὶ τού άντιθέτου διανάθεσιν. Η προσπάθεια πάντως διά την έξερεσιν αύτού έχει λάθει, διαδοθῇ. Τότε και μόνον τά υπάρχοντα σχέδια θά δυνηθούν νά λάδουν σάρκα και διάτα.

Ίδιον, λοιπόν, μία άποψις τού θέματος τής ναυτικής έκπαιδεύσεως, πειθούσα διτι εύρισκεται τούτο είς καλής δόσην. Θά είνε σημαντικόν, έαν ή σρεμένη έργασία συντελεσθή, άκοπη διά περισσότερον σημαντικόν έαν διλοκληρωθῆ αύτη διά της έξερεσεως πόρων πρός άποκτησιν καταλλήλου διά την πρακτικήν έκπαιδευσιν τών νέων στελέχων τού E. N. έκπαιδευτικού πλοίου. Χρειάζεται, πάντως, πιστωσία χρόνου έτι δέ, καθ' ήμάς τούλαχιστον, προθυμία τών έφοπλιστών νά συντρέουν είς την προσπάθειαν. Ίδια είς διτι άφορά τών έξοπλισμόν τών Σχολών και την πρόσκτησιν και έτοιμασίαν του έκπαιδευτικού πλοίου. Ως πρός το σημείον τούτο ένθαρρυντική είνε ή προσφορά τού κ. «Εμ. Κουλουκούντη, τήν όποιαν πρέπει νά έπληζη τίς, ότι θά άπαναλάβουν έν καιρώ και άλλοι «Ελλήνες έφοπλισται ώστε νά συμπληρωθούν τά μερίμνη τού YEN έξερεθησόμενα κεφάλαια.

Εύχαριστών διά την φιλοξενίαν

M. S.

ΣΗΜ. «NAYTIKON XRONIKON»: «Η πρόελευσις τού έπιστολογράφου μας είνε άρκετα έμφανής. Οι άρμόδιοι τού «Υπουργείου τής Ναυτιλίας παρέχουν δι' αύτού τας διευκρινήσεως των διακινούνται ίσως διά την μέχρι τούδε σχετικής προτελευτήσιον άποτελμάτων τού ζητήματος τής ναυτικής έκπαιδεύσεως. Θέλουν νά άπαντησουν είς θάσα τελευτών έγραφων αι στήλαι αύται περὶ τών σχολών και τής καταρτίσεως ικανών στελέχων διά το «Εμπορικόν μας Ναυτικόν.

Τό θέμα τών Ναυτικών Σχολών είνε, καθ' ήμάς, ξένητημένον. «Ολοι έχουν κατανοήσει την έπιτακτικήν των άναγκην. Η περιστέρω συζήτησις περιττεύει. Αύτοι, άλλως τε, οι άμεσως ένδιαφερόμενοι, οι έφοπλισται, έρχονται τώρα άρωγοι τής προσπάθειας. Αι σχολαι πρέπει νά γίνουν και θά γίνουν.

Εις τούς άρμόδιους τού «Υπουργείουν κρατεῖ άκόμη ή γνωστή, ή τών υπηρεσιών παραπίδων στενή νοοτροπία: «Ομιλούν λ. χ. περὶ μιάς σχολῆς, περὶ νυκτερινῶν σχολῶν, περὶ οίκονομικῶν δυσχερειῶν, περὶ τών ήμεροισθίων τών καθηγητῶν, περὶ νόμων, διαταγμάτων, υπουργικῶν άποφάσεων, κανονισμών κλπ. κλπ., ένώ έκ παραλλήλου τούτων τής προσπάθειας.

Άλλα τό θέμα τής ναυτικής έκπαιδεύσεως είνε γενικώτερον, δέν χωρεῖ μέσα είς τα πλαίσια είς τα όποια τό ποποθετεί έπιστολογράφος μας. Η έπιτακτική τής μεγάλης προσπάθειας είς παρατητούς διά την σύστασιν και έδω, είς την ναυσίδιον «Ελλάδα, δύο ναυτικών σχολῶν, ναυτικών και μηχανικών, προϋποθέτει πνονού δημιουργικήν και πίστιν έπιμονον έπι τό έργον. Χρήματα, υποστήριζει ή έπιστολογράφος, δέν υπάρχουν, ένώ έκ παραλλήλου τούτων τής προσπάθειας. Αι σχολαι πρέπει νά γίνουν και καλώς, οι εύχερης είναι ή έξερεσις των σχολῶν, και έξαρται

μα ένος και μόνον Νόμου, θστις γα ψηφισθή κατεπειγόντως.

Η καλή θέλησις τών έφοπλιστών ύψιστας έπιστος. «Υπο ωρισμένας προϋπόσεις κατοχυρώσεως κυρίως, τής λειτουργίας τών σχολῶν άπο κάθε κακήν, φθοροποιόν κομματικήν παρέμβασιν, οι έφοπλιστοι θά ένιστησουν τά ιδρυτικά κεφάλαια, θά χρηματοδοτήσουν, έπι-

πορεί νά δικαιολογήση μίαν τοιαύτην έσφαλμενην στοφιν.

Ο έπιστολογράφος διμιει, έπιστος, περὶ κτιρίων, καθηγητῶν και βασικής άρχην, ήτις έπιβαλλει τήν σύστασιν τών δύο σχολῶν, οι δηλητήσης της Ναυτιλίας. Αγνοια και μόνον τής πραγματικότητος ήμ-

πορεί νά δικαιολογήση μίαν τοιαύτην έσφαλμενην στοφιν.

Πάντα πρέπει νά είνε αι σχολαι. Τά περὶ ιδιωτικῶν σχολῶν, μηχανικών είνε άναξια και γα συζητούνται, πολὺ δε περισσότερον νά ύποστριζεται άπο υπευθύνους κύκλους, οι δηλητήσης της οιαδήποτε οργάνωσις τών σχολῶν προώρισται νά άνταποκριθῇ είς τά σημειώνας άνηγκας της Ναυτιλίας. Αγνοια και μόνον τής πραγματικότητος ήμ-

πορείται είς τον παράγοντα τού ΗΘΟΥΣ, τον όποιον μόνον ή έν σχολῆ διμονιμος, παρακολουθησης τών μαθητῶν και η καθηγητικήν ποδηγεσία τών άπο τον παράγοντα τού ΗΘΟΥΣ, τον όποιον μόνον ή έν σχολῆ δραιωση.

Έχουμε άναγκην όχι μόνον μορφωμένων άξιωματικῶν άλλα και ήθικων άνθρωπων, καλῶν «Ελλήνων πολιτών και καλῶν «Ελλήνων ναυτικῶν. Τή προϋπόθεσιν αύτην μόνον ή σχολῆ θα την πληρώσῃ και προσετείσται την στρέπεται της ή κυρία μας σκέψι.

‘Ο Λιμὴν τοῦ Πειραιῶς

‘Ο Εμποριονημηνικός και ναυτικός κόσμος τοῦ Πειραιῶς είναι άναστατος και διατελεί ήν έξεγερσεις έπειτα έκοιμηθη. Τώρα τά παράγματα, αι άναγκαι τού Εμπορικού μας Ναυτικού δέν έπιδεχονται πλέον την καθυστέρησιν είς το καίριον αύτο ζητημα τής καταρτίσεως στελέχων, πού αύριον θα παραλάβουν τά πολλά νεότευκτα Ελληνικά σκαφη. Σύντονος θά πρέπει νά είνε ό ρυθμός τών ένεργειών.

Αι άι πρότερον πρεπει άπεινάληψην δοθείσαι άνακοινώσεις και ύποσχεσιες τής ήνεας Διοικήσεως τού ΟΛΠ περὶ έξιγιανσεως αύτού και προπαντός περὶ μειόσεως τού λιμενικού κόστους θηλί μόνον δέν φαίνονται πραγματοποιονται παραμονευμέναι, άλλα τούναντίον διά τών υπέρθισεις πλήρων ούπερ τών σχολῶν έξεδηλώθησαν. Επί το έργον, λοιπόν, χωρίς στενοκάρδους έπιπλωμάτες, χωρίς έστο τούς γνωστούς άνθρωπους τούς έπειτημένους τής πρασίτης διά της θερησίας.

Τό ήδη ισχυον τιμολόγιον έκρινετο ώς καθιστώντων άπρόσιτον τών λιμενικών ζητημάτων τού Λιμενικού παντοτε έπι πανάληψην ύποδεξεις περὶ έπιτεβλημένης μειόσεως τών πορτοεκφορτωτικών δικαιωμάτων διά τών θυμηθη ή θεωρη ή άποκλειστικής της λιμενικής. Διοικήσεως έπεινη πλέον τελούσα ήπερ διοικητικόν, οίκονομικόν και δικαστικόν έλλεγχον θα κριθή παρά τών έντεταλμένων πρό τούτο όργανον.

Η σημειώνη, θώμας, διοίκησης τού λιμενού δέν είνε δυνατόν νά άντληται περισσόδιον περιέργου πειραματισμού παρά προσώπων έντελων έξεσκεται με γνώμονα πάντοτε τήν διόκησης αύτού έναστητικής.

Αι στήλαι αύται έν τη μελέτη τών λιμενικών ζητημάτων τού Πειραιῶς διείποντο πάντοτε έπι πνεύμα αύτης άντικειμενικότητος και διά τούτο ούδε παρέλειψε και κατά την περίοδον τής προηγουμένης λιμενικής Διοικήσεως νά καυτηρίσαι την πραγματοποίηση της προκατόχου της. Η κρίσις τής σημερινής διοικήσεως θα γίνη άποκλειστικής έπι τών πραξεων και τής δράσεων τής ίδικης της, δράσεως ή όποια ούχι μόνον δέν είνε δυνατόν νά προαγάγη τόν λιμένα, άλλ' άπεργάζεται σταθερώς τόν άλοκληρωτικόν.

Δέν θά άσχοληθωμεν με τό ύφος τών προτεινομένων νέων τιμολόγων ούτε θά συγκρινωμεν ταύτα με τό ήδη ισχύοντα καθ' δύον αί ένδιαφερόμεναι όργανωσεις τής χώρας και ίδιατατα τό Εμπορικόν και Βιομηνικόν Έπιπελητήριον Πειραιών ήσοχολήθη με τό θέμα τούτο και ύπερβαλλε σχετικών, λίγαν έμπειροτατωμένη είστηγησιν. Άλλα πολύ φοδούμεθα, οι είς την ύποθεσην αύτήν έπι μετορομηνικόν έπι τό έπιστολογράφος και ναυτικός κόσμος έπατησαν, κατά τό δή λεγόμενον, «καπποια πεπονόφλου-

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

στούς καῦμένους τοὺς 3 Πιλότους τοῦ Νιοῦ Οὐεστμίνστερ νὰ φωτισθοῦν. Νὰ δοῦν τὴν Διοίκησή μας, τὴν πολυτελῆ καὶ ἀφογή. Τὴ χιλιοδοσία-σμένην. Νὰ καμαράσουν τοὺς πολιτικούς μας, ποὺ ἄπο ποὺ κοντά περιβάλλουν τὸ λιμάνι μὲ τὴν προσωπική τους καθοδήγηση καὶ μὲ τὴ στοργὴ τους. Τοὺς καυάρχους μας, ποὺ χάριν τοῦ λιμένος εύδοκούν νὰ τοῦ προσφέρουν τὶς πολλές τους ὑπηρεσίες.

Νὰ δοῦν τοὺς διευθυντάς, τοὺς ὑποδιευθυντάς, τοὺς τμηματάρχας, τοὺς διαιρετισματάρχας, τοὺς εἰσηγητάς, τοὺς ἐλεγκτάς, τοὺς ταμιας, τοὺς συμβούλους καὶ τὰ ἀναρθρώματα γραφεία τους. Τοὺς ὑπευθύνους καὶ τοὺς ἀνευθύνους. Τοὺς ἀρμοδίους καὶ τοὺς ἀναρμοδίους.

Τὸν κυκεώνων καὶ τὸν λαδύρινθο τῶν ὑπηρεσιῶν, ὅπου, σὰν μπής, στεγνώνει ἡ καρδιά σου, ὅσο νὰ βρῆς τὴν ἔξοδο. Τὸ τραγελαφικὸ μαρτύριο τοῦ χαρτοβασιλείου καὶ τοὺς τοννούς των ἀρχείων.

Νὰ δοῦν, μὲ λίγα λόγια, τὸν ὄργανισμὸ ἔκεινον, πού, ἀν δὲν κατάφερε νὰ γίνῃ ἐπάρκης στὸ λιμάνι, κατάφερε, ὅμως, πανηγυρικά, νὰ κάμη τὸ λιμάνι ἐπαρκές γιὰ τὸν ὄργανισμὸ του.

ΝΑ ΔΟΥΝ ΤΟΝ Ο.Δ.Π.

Καὶ μερικές φωτογραφίες, παρακαλῶ, νὰ συνοδεύσουν τὸ Αννιαλ Report. Νὰ ἀρχίζουν ἀπὸ τὸ Ξαθέριο, στὰ Καρδουνιάρικα, στὸ Τελωνεῖο, στὸν Τρούμπα. Στὸ Ρολόι, στὸ θυρικό Τζελέτη. Στὴ Ζέα, στὸν Αγιο Διονύσιο καὶ γραφαὶ στὴν Ἐλευθέρα Ζάνη, ὡς τὸν Βασιλεάδην.

Μερικές χαρακτηριστικές εἰκόνες ὥρας ἐργασίας. Τύφλος νὰ ἔχῃ τὸ στρατόπεδο Νταχάου ἐν πλήρει ἐπανδρώσει. Μῆλο δὲν πέφτει κάτω ἀπὸ τοὺς ἐργαζομένους, τοὺς ἀργούμοθους, τοὺς εἰδικούς καὶ τοὺς ἐντεταλμένους, ἀπὸ τοὺς κεκτημένους ἀδειαστές ἐλευθέρας εἰσόδου, ἀπὸ τοὺς πάσης φύσεως χρηστούς, ἀχρήστους καὶ ὑπόπτους.

Καὶ μερικούς χαρακτηριστικούς ἀριθμούς ἐκατομμυρίων.

Ἄλλα διχ, φεύ, εἰσαγωγῶν οὔτε ἔξαγωγῶν.....

Τοῦ Αννιαλ Report τοῦ Πειραικού λιμένος πρέπει, ἀσφαλῶς, νὰ λά-
βουν γνῶσιν οἱ τρέις Πιλότοι του Νιοῦ Οὐεστμίνστερ. Νὰ τὸ διαβάσουν,
νὰ φωτισθοῦν καὶ νὰ μελαγχολήσουν.

Καὶ ἄν τολμούν ἄς Βγάλουν τὸ προσεχές τους Annual Report γιὰ
ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΟΤΑΝ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΑΔΙΑΦΟΡΗ....

ΤΑΞΙΔΙΟΝ, ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ 16 ΜΗΝΩΝ

Η ΟΔΥΣΣΕΙΑ ΤΟΥ «ΟΔΥΣΣΕΩΣ»

Μὲ μίαν ίστορίαν — ἐνδιαφέρουσαν, περιπτετειώδη, ἀπίθανον ἵσως — καὶ μὲ ἔνα συμπέρασμα, θετικὸν διὰ τὸν «Ἐλληνα ναυτικόν, θά ἀπασχολήσωνται τὸν ἀνάγνωστην, ἀμέσως κατωτέρω.

«Ἐλλην ἐφοπλιστής, ἐκ τῶν ἐγκατεστημένων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἡγόρασε κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1949, ἀπὸ τὸ Βρετανικὸν Δημόσιον, πρών γερμανικὸν σκάφος χωρητικότητος 7841 τόν. γκρός, 12.000 τόν. d. w., ναυπιγήσεως του 1930 ἕότε πεσκεύσαν εἰς Χούλ, τὸ μετωνόμαστεν «Οδύσσεως» καὶ διότι δὲν ἐπέτρεπτο ἡ ἀλλαγὴ σημαίας, ἔξεκινησεν ὑπὸ τὴν ἀγγλικήν, μὲ ἀγγλικόν, βέβαια, πλήρωμα.

Τὸν Δεκέμβριον τοῦ ἴδιου ἔτους, ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησις προέδρη εἰς τὴν ναυλωσιν τοῦ πλοίου, διὰ τὴν μεταφοράν στρατιωτικού ὑλικού καὶ πολεμεφοδίων ἐκ Μασσαλίας εἰς τὴν Ἰνδοκίναν. Ο «Οδύσσεὺς» καταπλεῖ εἰς Μασσαλίαν πρὸς φόρτωσιν, δταν σειρὰ ἀλλεπαλλήλων βλαβῶν γερμανικῶνται κατὰ μυτηριαδὸν τρόπων εἰς τὸ μηχανοστάταιον καὶ τὸ λεθοπατσάσιον τοῦ σκάφους. Εἰδοποιοῦνται καὶ ἐπιλαμβάνονται ἀμέσως τῆς ἐπισκευῆς τῶν ζημιῶν, συνεργεία τῶν γαλλικῶν ἐργοστασίων Τερέν. Ἀλλὰ εἰς τὸ πέρας τῆς ἐπισκευῆς ἀποτελεῖται καὶ ἀποτελεῖται τὸν Η' περίπτωσις τοῦ σαμποτάζ, ἔνδος θρασυτάτου μάλιστα σαμποτάζ, δὲν ἐτέθη ἐν ἀμφιδόλῳ. Πλοιοκτησία καὶ ἀρχαὶ πειθόνται, δτι εύρισκονται ἐνώπιον ὠργανωμένης ἀντιδράσεως τοῦ πληρώματος μὲ πολιτικὰ καὶ πλεικά ἐλπιστικά.

Κατόπιν συνεννοήσεως μὲ τὸ ἔργοστάσιον Τερρέν, τηρεῖ μαστικήν τὴν πορείαν τῶν ἐνταθεισῶν ἐπισκευῶν καὶ καθ' ὃν χρόνον τὸ πλήρωμα πιστεύει, δτι αἱ ἐργασίαι ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ εἰναι μακροχρονοί, πληροφορεῖται, αἰφνιδίως, δτι αὐταὶ ἐπερατωθήσαν καὶ δτι τὸ πλοίον εἰναι ἔτοιμον πρὸς ἀπόπλουν. Πράγματι, τὸ «Οδύσσεύς», ἐγκαταλείπει τὴν Μασσαλίαν, τὸν Φεδρουάριον τοῦ 1950, κατόπιν καθυστερήσεως τεσσαράκοντα καὶ πλέον ἡμερών.

Τὸ πλήρωμα, δμως, δὲν σκοπεύει νὰ παραπιθῇ τῶν καταστρεπτικῶν σχεδίων του. Καὶ τὸ «Οδύσσεύς», ἀκίνητει διὰ δευτέραν φορὰν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ Σαΐδ, συνεπεία ζημιῶν. Αἱ ἔβδομαδες παρέρχονται, τὸ πλοίον πραγματοποιεῖ σειρὰν ἐπισκευῶν διὰ νὰ ἀποπλεύσῃ σὲ λίγο καὶ διὸς νὰ διακόψῃ διὰ τρίτην, διὰ τέταρτην, διὰ πέμπτην φορὰν τὸν πλούν του, εἰς Αδεν, εἰς Κολόμπο, Πενάγκ καὶ εἰς ἄλλους ἐνδιαμέσους λιμένας.

Μόλις, περὶ τὰ μέσα τοῦ θέρους τοῦ 1950, τὸ τόσον ταλαιπωρθέν σκάφος, κατορθώνει νὰ φθάσῃ εἰς τὸν προορισμόν του, εἰς τὸν λιμένα τῆς Σαϊγκόν, νὰ εφορτωθῇ, ἀντιμετωπίζων νέαν σειρὰν δυσχερεῶν καὶ νὰ ναυλωθῇ διὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. Θά παρελάμβανεν ἀπὸ τὸν Αγιον Μαυρίκιον φορτίον ζαχάρεως διὰ τὴν Ἀγγλίαν.

Η πλοιοκτησία είχε πλέον τὸν γνώμην, δτι τὸ πλήρωμα δὲν θὰ είχε λόγον νὰ συνεχίσῃ τὰς δολιοφθορὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐγκληματικὴν πρὸς τὰ καθηκοντά του περιφόρων. Τὸ σκάφος ἐπλεε πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ δχι πρὸς τὴν Ἰνδοκίναν. Καὶ είχε φορτίον ζαχάρεως καὶ δχι πολεμεφοδίων.

Παρ' ὅλα ταῦτα, τὸ πλήρωμα τοῦ «Οδύσσεύς» ἐπιμένει εἰς τὴν τακτικὴν του. Κατὰ τὸν πρὸς τὸν «Αγιον Μαυρίκιον πλούν του, νέαν ἀλλεπάλληλοι ζημιές ἐμφανίζονται εἰς τὸ μηχανοστάταιον καὶ τὸ λεθοποτσάσιον. Μετὰ ἀπὸ προχειρούς ἐπισκευάς κατορθώνει νὰ πλεύσῃ εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα, νὰ ἐπισκευάσῃ τὰς ζημιὰς του, νὰ φορτώσῃ καὶ τὴν 23ην Οκτωβρίου νὰ ἀποπλεύσῃ διὰ Σουέζ. Τὸ πλήρωμα, δμως, είχε, σαϊνεται, τάξεις ὡς σκοπὸν τὴν καταστροφήν, τὸν πλοιοκτησίαν, τὸν διότι ἦτο εένη. Ζημιές εἴτε ζημιές συσωρεύονται. Τὴν 17ην Δεκεμβρίου καταπλεῖ, εἴτε τέλους, τὸ αὐτοχον σκάφος εἰς τὸ «Άδεν. Διαπιστούται ἑκεῖ η σοδαρότης καὶ ἡ ἐκτασίς νέων ζημιῶν. Επισκευαὶ εύρεις ἐκτάσεως καθίστανται ἀνέφικτοι. Παραγγέλλονται εἰς τὴν Ἀγγλίαν διάφορα ἀναγκαῖα ἀνταλλακτικά καὶ ἀποστέλλονται σεροπορικῶς. Άφου διαρέουν δύο ἀκόμη μήνες, ἀποτέλει τὸ σκάφος διὰ νὰ προσεγγίσῃ εἰς Πόρτ Σαΐδ περὶ τὰ μέσα τοῦ Φεδρουάριον 1951....

Νέα βλάβη εἰς τὰς μηχανάκας καθηλώνει πλέον διάριτκος τὸν «Οδύσσεα». Ή κατάστασις διὰ τὴν πλοιοκτησίαν είναι ἀπελπιστική. Νέαι επισκευαὶ τοῦ ἐμφόρου πλοίου, δταν ἀπότελος μίαν ἀκόμη σοδαρότηταν δαπάνης, μίαν μεγάλην χρονικήν καθυστέρησιν, ἐνώ τίποτε δὲν ἀπέκλειε, μετὰ τὸ πέρας καὶ τῶν επισκευῶν αὐτῶν, μίαν νέαν σειρὰν δολιοφθορῶν. Ή πλοιοκτησία ἀπεφάσισεν νὰ δώσῃ, δπωσδήποτε, ἔνα τέλος εἰς τὴν καταπληκτικὴν αὐτὴν «Οδύσσειαν. Απεφάσισε νὰ ρυμουλκήσῃ τὸ πλοίον εἰς τὴν Ἀγγλίαν!

Ἐναὶ Ισχυρὸν ναυαγοσωστικόν, τὰς ἀρχαὶ Μαρτίου, προσδένει τὸν «Οδύσσεα» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ Σαΐδ καὶ τὸν ρυμουλκεῖ τὸν ἀνόικον πλέαγος. Τὴν 27ην Μαρτίου ὁ «Οδύσσεα», ύστερα ἀπὸ δέκα έξι μηνῶν περιπτετειῶν ταξιδίου, ποντίζει τὰς ἀγκυρὰς του εἰς τὸ Λίβερπουλ ρυμουλκούμενος.

Αὐτὴ εἶναι η ιστορία μας. Εἶναι θλιβερά. Ίδου καὶ τὸ συμπέρασμα: «Ο ἀχαρακτήριστος ρόλος τοῦ πληρώματος εἰς τὸ καταπληκτικὸν καὶ περιπτετειώδες ταξίδιον αὐτὸ τὸ «Οδύσσεως», ἡ ἐπιδειχθεῖσα ἀστοργία πρὸς τὸ δρογάνων τοῦ Βιοπορισμού των, ἡ περιφόρηση πρὸς τὸ καθηκόν των. Οιανδήποτε ἐξηγήσιν καὶ ἀνθελέγειν τὸν περιπτετειώδες ταξίδιον, ποντίζει τὰς ἀγκυρὰς του εἰς τὸ λίβηντον θήβην της Ελληνικῆς, νὰ τοὺς φυγαδεύσωμεν ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Βαρείας ηθικῆς καὶ ἀπαγγελματικῆς εὐθύνης.

«Ἐλλην ναυτεργάτης ποτὲ δὲν θὰ ἀπεδεικνύετο «σαμποτέρω» μὲ τόσον μεγάλην πάρωσιν, πείσμα καὶ φαντασμόν, ἀν παραδεχθώμεν, ἔστω, δτι τὸ πλήρωμα τοῦ «Οδύσσεως» ἀπετελεῖτο ἀπὸ συστηματικούς δολιοφθορεῖς τῆς «Κόμινφορμ». «Ἐλλην ναυτικός ποτὲ δὲν θὰ είχε νὰ διατηρήσῃ τόσην ἔχθρότητα διὰ τὸ πλοίον, εἰς τὸ δόπον θὰ εἰργάστη, ἐστω καὶ ἀνήκειν αὐτῷ εἰς ἑταίριαν ξένων συμφερόντων, πέραν τοῦ περιοχής της ζημιάς ἀποτιμηθείσας εἰς 100.000 λιρών. Αύται προεκάλεσαν καὶ τὴν καταστροφὴν τῆς πλοιοκτησίας.

Κρουσματα πολλά, σοδαρά ἐπίσης παντελούς ἀστοργίας διὰ τὴν «Ελληνικὴν πλοιοκτησίαν ἀπὸ μέρους ξένων πληρωμάτων ἔχομεν καὶ ἀλλα νὰ αναφέρωμεν. Πάντως δηματικὴ περιπτετειά τοῦ «Οδύσσεως» υπερβάλλει κάθε προγουμενον. Χρειάζεται, μήπως, νὰ συνεχίσωμεν, νὰ καταλήξωμεν εἰς περαιτέρω διαπιστώσεις;

SOL

Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

ΑΚΑΜΠΑ - NTAXPAN - AMTANTAN

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Τὰ τρία αὐτὰ όνόματα, συγνωστα είς τοὺς πολλούς ἔως χθές, ἔρχονται στὸ μέρος εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς ἐπικαιρότητος. Τρεῖς πόλεις, τὰς ὁποίας θὰ δυσκολευθῇ κανεὶς νὰ ἔξευρῃ εἰς τοὺς χάρτας, ἐδημοιουργήθησαν ἐκ τοῦ μηδενὸς ἐντὸς ὀλγίστου χρονικοῦ διαστήματος, ἐφύτευσαν κυριολεκτικῶς σᾶν μανιτάρια, εἰς περιοχάς, μάλιστα, ὅπου οὔτε ὑπῆρχον λόγοι οὐσιωδῶν οἰκονομικῶν συμφερόντων, ἵσω δὲ καὶ στρατηγικοῖ, οἱ ἄνθρωποι ποτὲ δὲν θὰ τὰς ἔξελεγον ὡς μόνιμον ἐγκαταστασίν των. Πράγματι καὶ αἱ τρεῖς περιοχαὶ ὅπου ἐκτίσθησαν αἱ ὡς ἄνω πόλεις δεν εἶνε, ἀναμφιστήτην, ἰδεῖσις τοποθεσίαι πρὸς συνεχῆ διαδίδονται. «Ἄνωδροι, ἀδενδροι καὶ ἀμμώδεις, ἐρημοὶ καὶ ἀφιλόξενοι ὥπως εἶνε, δὲν ἔχουν κανένα ἄλλο πλεονόκτημα ποὺ νὰ δικαιολογή την τόσον καταπληκτικήν ἔξελιξιν των, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ πετρέλαια καὶ τὰς πετρελαιοπηγάς.

Ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ μέχρι τῆς Υεμένης, ἀπὸ τοῦ «Άδεν—Χαδραμασοῦν μέχρι τοῦ Ὁμάν καὶ ἔκειθεν μέχρι τοῦ μυχοῦ τοῦ Περσικοῦ κόλπου, ὅπῃ αὐτὴ ἡ ἀχανής ἐντροπής τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, περιέχει εἰς τὰ ἐγκατὰ τῆς, ὡς λέγουν, ἀνυπολόγιστον ποσότητα πετρελαίου. Καθημερινῶς καὶ νέαι πηγαὶ ἀνακαλύπτονται εἰς διάφορα σημεῖα, δὲν εἰναι ἀπίθανον, ἐντὸς ὀλίγων ἑταῖρων, ἡ μέχρι τῆς χθὲς ἐρημος καὶ ἀκατοίκητος χώρα, συγνωστα τοῖς πολλοῖς, νὰ μετατραπή..... εἰς ἐπίγειον παράδεισον. Τὰ παραδείγματα δὲν λείπονται. Πρὸ τινῶν μόλις ἑταῖρων ἀκόμη, ὁ χρυσὸς καὶ οἱ χρυσοθῆραι ἐγίνοντο ἀφορμὴ νὰ κατοικθοῦν ἀγονεῖς ἐκτάσεις, νὰ καλλιεργοῦνται, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἐκπολιτισθοῦν καὶ νὰ μεταβληθοῦν εἰς σφριγώδας ἀπὸ κίνησην πολιτείας. «Ἡ νέα θεότης ποὺ ἀντικατέστησε σήμερον τὸν χρυσὸν καὶ ἡλεκτρίζει τοὺς πάντας, εἰναι τὰ πετρέλαια, εἰναι ὁ ρέων χρυσός. Πετρέλαιον δὲ σημαίνει κυριαρχίαν εἰς τὴν γῆν, τὴν θάλασσαν, τὸν ἄερα, τὴν βιομηχανίαν, τὸ ἑπτάριον, τοὺς ἐξοπλισμούς, εἰς δλα. Ἀρκεῖ νὰ ἐμφανισθῇ ἕχον πετρελαίου κάπου ἀνὰ τὴν ύψηλον, διὰ νὰ καταφθάσουν ἐσπευσμένα σι πολυτλήσται ἑταῖραι, διποσθεν τῶν ὀπώνων κρύπτονται οἱ λαχυροὶ τῆς γῆς, διὰ νὰ διαπραγματευθοῦν τὴν ἐκμετάλλευσιν του καὶ τα ἐκ ταύτης προνόμια. Αύτα που συμβαίνουν εἰς τὸ Ἰράν, τὸ Ἰράκ, τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν, τὴν Βενεζουέλαν, τὸ Μεξικόν καὶ ἄλλου, ἀρκούντων τὸ ἀποδεικνύουν. Νομίζω, δμως, ὅτι ἀπεμακρύνθην ἀπὸ τὸ θέμα μου.

Σκοπὸς τοῦ σημειώματος μου τούτου δὲν εἰναι νὰ γράψω διὰ τὰ πετρέλαια, διὰ τὰ δοῦλα, ἄλλως τε, δὲν ἔχω ἀρμοδιότητα, ἄλλα νὰ ἀναφέρω μερικὰ καταπληκτικὰ ὄντως πράγματα, νὰ ἔκθεσα μὲ πάσαν δυνατὴν ἀκρίβειαν ὠρισμένα γεγονότα, ἀναγύμενα εἰς τὴν κοσμογονίαν καὶ τὰς ιδιοτήτας τῆς φύσεως (ἄς μοι ἐπιτραπῇ ἐκφράσις αὐτῆς) καὶ νὰ ἀποτληθῶ ἔνα παραλληλισμὸν μεταξὺ πετρελαίου — πετρελαιοπηγῶν ἀφ' ἐνός καὶ ἀλιειας — ἐνασίου πλούτου ἀφ' ἑτέρου. Οσον παραδόξον ή ἀπίθανον καὶ ἀν φαίνεται τοῦτο, ἐν τούτοις ἀπεικονίζει πιστός την πραγματικότητα. Εἴναι πλέον τελείως ἐξηκριβωμένον, διὰ ὃ που ὑπάρχουν πετρέλαια καὶ πετρελαιοπηγαὶ ἔκει εἰς πλησιοχώρους περιοχάς εὐρίσκεται ἀπαραιτήτως καὶ πλούσιον ἀλίευμα. Δὲν ὑπάρχει περίπτωσις κατὰ τὴν ὁποιαν νὰ ὑπάρχουν τὰ μὲν χωρὶς τὸ ἄλλο καὶ τοῦτο ὁρείται, κατὰ τοὺς φυσιοδοφας, εἰς τὸ γεγονός, διὰ πρὸ πολλῶν χιλιάδων ἑταῖρων, τὰ μέρη δοῦλων ἐμφανίζονται αἱ πετρελαιοπηγαὶ, ησαν σκεπασμένα ἀπὸ θάλασσαν. Καθοδηγούμενοι, λοιπόν, ἐκ τοῦ φαινομένου τούτου οἱ ἐπιστήμονες καὶ οἱ εἰδικοὶ ἐπὶ τῶν πετρελαίων, προβαίνουν εἰς γεωτρήσεις τῶν καταλήλων περιοχῶν, πολλάκις δὲ καὶ τῶν πυθμένων τῶν θαλασσῶν, ὡς ἐσχάτως ἀνηγγέλθη.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ὡς ἄνω, θὰ ἀναφέρω τὰς γνωστότερας πετρελαιοπηγάς τοῦ κόσμου, αἱ δοῦλα, γειτνιάζουν μὲ ἀχανῆ ύψηπεδα πλουσιότατα εἰς ἀλίευμα. «Ἄνωδροι, ἀδενδροι καὶ ἀμμώδεις, ἐρημοὶ καὶ ἀφιλόξενοι ὥπως εἶνε, δὲν ἔχουν κανένα ἄλλο πλεονόκτημα ποὺ νὰ δικαιολογή την τόσον καταπληκτικήν ἔξελιξιν των, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ πετρελαιοπηγάς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Βενεζουέλας, τῆς

Κολομβίας, τῶν μικρῶν δημοκρατιῶν πλησίον τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, τοῦ Μεξικοῦ καὶ τινῶν νήσων τοῦ Καραϊβικοῦ πελάγους, δλος δὲ ὁ κόλπος καὶ ἡ θάλασσα τῶν Σαργασσῶν περιέχει πάσης φύσεως πλούτον ἀλίευμα. Μὲ τὴν ίδιαν περίποιαν ἀναλογίαν ἐμφανίζεται καὶ ὁ Περσικὸς κόλπος, δοτὶς περιτριγυρίζεται ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγὰς τοῦ Ἰράκ, Κουβαΐτ, Κατάρ, Σαουδικῆς Ἀραβίας καὶ τῆς νήσου Μπάχρειν εἰς τὸ μέσον τοῦ κόλπου. Εἰναι γνωστὸν εἰς δλος στήμερον, ὅτι ἀπὸ τὰς ἐκβολὰς τῶν μεγάλων ποταμῶν Τίγρεως καὶ Εύφρατος μέχρι τῆς θαλάσσης τοῦ Ὁμάν καὶ ἔκειθεν πρὸ τὰς δύο πλευρὰς τοῦ Ἰνδικοῦ Ωκεανού, ὅλη αὐτὴ ἡ ἀχανής ἔκτασις εἶναι ἔνας θαυμασίος φαρότοπος. «Άλλο παράδειγμα εἶναι ἡ πρὸ τὸ «Μπακού» περιοχὴ τοῦ Καυκάσου μὲ τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς, ὅποια γειτνιάζει μὲ τὴν Κασπίαν Θάλασσαν, που εἶναι γειτάνη φάρια. Εἰς τὴν Δυτικὴν πλευρὰν τῆς Νοτίου Αφρικῆς, ὁσανίς, ἀνεκαλύψθησαν πετρελαιοπηγαὶ αἱ δοῦλαι, κατὰ τὸν εἰδικούς, περιέχουν ἀφθονον πετρέλαιον, αἱ δὲ φλέβες, ὡς λέγουν, διακλαδύνονται εἰς τὸ Βάθος τῆς Μαύρης Ήπειρου. «Ἐκ παραλλήλου πρέπει νὰ τονίσω, διὰ ὅλη ἡ ἐκτεταμένη πρὸ τὸν Ατλαντικὸν πλευρὰ τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς περιέχει μιθώδη πλούτον ἀλίευμα.

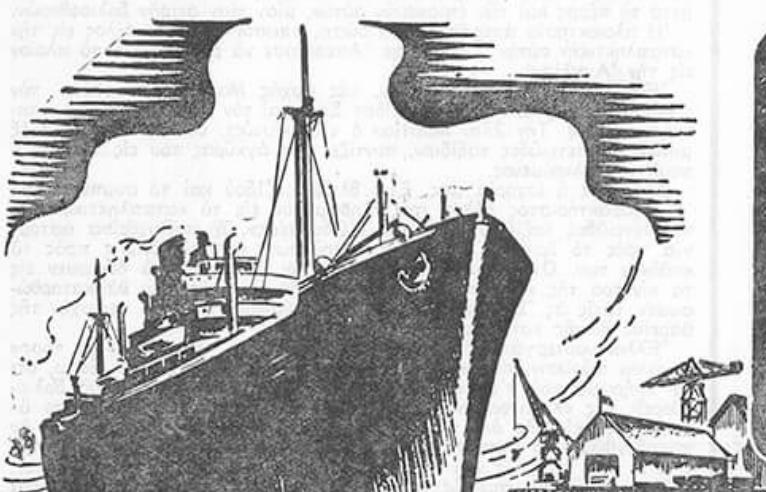
Θάτη δήμναμην νὰ παραθέσω καὶ πλεῖστα δσα ἀλλα παραδείγματα διὰ τὰς πετρελαιοπηγὰς τῆς Μαλασίας, τῶν Ολλανδικῶν ἀποικιῶν τῆς Αύστραλίας κ. ὅλη αὐτὴ ἡ ἀχανής περιέχει μεπλούσια ἀλιευτικὰ πεδία. Θά ύπουμήσω, ἐν τούτοις, διὰ κατόπιν τῶν ἐξευενήσεων τοῦ ναυάρχου Μπέρδ, θά γίνουν γεωτρήσεις εἰς τὴν Ἀνταρκτίδα, ὅπου, ὡς λέγεται, ὑπάρχει ἀφθονον ποσότητα πετρελαίου, εἰς τὰς περιοχὰς ἔκεινας δοῦλοι διεξάγεται ή φαλανομηθῆρια.

Οἱ διάφοροι ἐπιστήμονες, οἱ γεωλόγοι καὶ οἱ φυσιοδίφαι ισχυρίζονται, διὰ τὰ πετρέλαιον προέρχεται ἀπὸ ὄργανην οὐσίαν, ἀπὸ μαλάκια, σουπίες, καλαμάρια, τεράστια ὄκταπόδια, ἀπὸ φάρια, ἀπὸ κῆπη, ἀπὸ μυρίους ἀλλούς μικροργανισμούς καὶ θαλάσσια δόντα, τὰ δοῦλα ένεταφάσθησαν πρὸ ἐκατομμυρίων ἑταῖρων, συνεπεία ἐνὸς κοσμογονικοῦ γεγονότος. «Ἡ παρουσία, ἀλλώς, τε, ἀφθονον ἀλάτου καὶ βρωμίου τῆς τῆς πετρελαιούχων ὑπὸ φανερώνει, διὰ θαλασσίαν ἔχει αὐτὴ τὴν προέλευσιν τῆς.

«Ο περιμάχητος λιμὴν τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, ἡ Ἀκάμπα, κατόπιν τῆς ἐντάσεως ποὺ προσλαμβάνουν τὰ εἰς τὸν μυχὸν τοῦ Περσικοῦ κόλπου γεγονότα, ἔρχεται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς ἐπικαιρότητος. «Ἐπίσης, αἱ δοῦλαι φιλικοὶ σχέσεις μεταξὺ Ἀγγλῶν καὶ Αιγυπτίων διὰ τὸ ζῆτημα τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἔρερον ἐνέ νέου ἐπὶ τὰπτο τὴν πολυμελετηθεῖσαν ήδη ὑπόθεσιν τῆς διανοίξεως διώρυγος μεταξὺ Μεσογείου καὶ Ἐρυθρᾶς. Τὸ μεγαλεπήδον τούτο σχέδιον ευνοεῖ σημερον ὑπὸ τοῦ Ἰσραήλ καὶ τῆς Υπεριορδανίας, διότι θὰ προσδῶσῃ μεγάλην ζωὴν εἰς τὰ δύο αὐτὰ κράτη. «Ἡ πρὸ τὴν Μεσόγειον τομὴ θὰ καταλήγῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Γάζας, ἐνώ ἡ πρὸ τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπας τομὴ θὰ καταλήγῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς Τάρτας, ἐνώ ἡ πρὸ τὸν πολύτιμων τοῦ ίδιου διώρυγος, ὅποια εἶναι καὶ τὸ μονάκριον ἐπίπειρον τῆς Υπερορδανίας, κατεχόμενον νῦν ὑπὸ τῶν Αγγλῶν.

Μαζὶ μὲ τὰ ἔργα τῆς διώρυγος θὰ γίνουν καὶ πολλὰ ἀλλα ἐξαιρετικῆς σημασίας διὰ τὴν Μεσηνήν Ανατολήν ἔργα, μεταξὺ τῶν δοῦλων τὰ κυριώτερα είναι τὰ ἔχης: Λον Ο αὐτοκινητόδρομος κατὰ μῆκος τῆς νέας διώρυγος, δοτὶς θὰ συντομεύσῃ τὰς μεταξὺ Ισραήλ — Υπεριορδανίας καὶ Σαουδικῆς Ἀραβίας ἐπικοινωνίας. Βογ Αι σωληνώσεις διὰ τὰ πετρέλαια πρὸ τὴν Μεσόγειον. Καὶ Γον «Ἡ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ποὺ θὰ συνδέσῃ τὰ παρὰ τὴν Νεκρῶν θάλασσαν ἐργοστάσια μὲ τὴν Ἀκάμπα, διὰ τὴν πετραφόρων τῶν πολυτίμων χημικῶν προϊόντων, τῶν δοῦλων ἡ ἐκμετάλλευσις παραμένει ὑπὸ τὸν βρετανικὸν ἔλεγχον. Εἴναι εὐόποτον, διὰ τὰ σπουδαῖα αὐτὰ ἔργα θὰ προσδῶσουν εἰς τὴν μέχρι τῆς χθὲς νε-

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



RYE-ARC LIMITED OVEX WHARF·MILLWALL Phone EAST 3047(3 lines) Telegrams: RYARK·FORGATE·LONDON

Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πετρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκτέλεσις ἐπιθεωρήσεων, ἐπισκευῶν ταξιδίου καὶ μετασκευῶν.

*
·
·
·
Αντιπρόσωπος εἰς ΕΛΛΑΔΑ:
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
Μπουμπουλίνας 33.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



κράν ταύτην περιοχήν νέαν δόλως ζωὴν καὶ θὰ συντελέσουν εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνόρθωσίν της. Οὕτω, παρὰ τὰς συνεχεῖς διενέεις τῶν, τὰ ἐνδιαφερόμενα κράτη ευνοοῦν τὸσον τὴν διάνοιξην τῆς διώρυγος, δόσον καὶ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν λοιπῶν ἔργων.

Ἡ Ἀκάμπα, δῶμα, ἀνὴρ καὶ εἰς τὴν Ὑπεριορδανίαν καὶ οἱ Ἐβραῖοι, παρὰ τὰς προσπαθείας ποὺ κατέβαλον, δὲν κατώρθωσαν νὰ τὴν ἀποκτήσουν, προσκρούσαντες εἰς τὰς ἑκεῖ εὐρισκομένας ἀγγλικὰς δυνάμεις. Ἡ κυβέρνησις τοῦ Ἰσραὴλ, δὲν νὰ ἐδραστεί τὰς εἰς τὸν μυχὸν τοῦ κόλπου ἀποκτήθεσσας μικρὰς βάσεις, προσπαθεῖ μὲ κάθε τρόπον σύμερον νὰ ἔξευρῃ ἱστορικὰς ἐπὶ τῆς παναρχαίας Παλαιστίνης περγαμήνας, αἱ όποιαι νὰ τῆς δίδουν προνομιούχα ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ τομέως τούτου δικαιωμάτων. Εἰς ἀπόστασιν διάγων μιλλίων, λοιπόν, ἀπὸ τὴν Ἀκάμπαν, διὰ τὴν Ἀσιατικὴν παράδοσιν, δὲν καθημερινῶς ἀπόστασιν διὰ τὴν Σολομονίδην ἔγκαταστήσει τὰς δάσεις τοῦ κραταιού ἐμπορικοῦ του στόλου. Ἡ ζώη αὐτῆς, ποὺ κατοικοῦσαν πάλαι ποτὲ οἱ Ἐλανοί, ἥτο ὁ παράδεισος, ὅπερ τὸ θέλουν οἱ Ἐβραῖοι, καὶ πλησίον τῆς Ἀκάμπας ἀκριβῶς ὑπήρχεν, νῷς λέγουν, ὡς «βωμός τῆς γαλήνης τῆς ζωῆς» κλπ.

Ἡ ἀκρίβης τοποθεσία τῶν «Ἐλανῶν» ἡ «Ἐλάθιμος ἄγγλιστι «Eilat», δῶπος τὴν καθορίζουν οἱ ιστορικοὶ τοῦ Ἰσραὴλ, εἰναι τὸ ἀραβικὸν χωριουδάκι «Ούμρ Ράς» εὐρισκόμενον εἰς μικρὰν ἀπόστασιν ἀπὸ τὴν Ἀκάμπα. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν, λοιπόν, συνεκεντρώθη δῆλη ἡ προσοχὴ τῶν Ἐβραίων καὶ ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1950 ἐδημιούργησαν ἐκ τοῦ μηδενὸς τὸν λιμενικὸν τοῦ «Ἐλάτα» διὰ τὰ συναγωγισθέντα τὴν Ἀκάμπα. «Ἐκτίσαν ἀποευσμένας κατοικίας διὰ τοὺς Ἕργατας, ἔφεραν νερὸν πόσιμον ἀπὸ 25 μίλια μακριά, κατεσκεύασαν μίαν προδότηα εἰς τὴν παραλίαν, ἀνοίγουν δρόμου διὰ τὸ Νεγκέπ καὶ καθημερινῶς ἀποστέλλουν εἰς τὴν ζώην ταύτην τοὺς ἔξι Εὐρώπης καταβάντων δημόφιλους των διὰ νὰ ἐποικίσουν τὸν νέον λιμένα, ὡς ὀποῖος, νῷς λέγουν, τὸ προσεχές ἔτος θὰ ἀριθμῇ ἄνω τῶν 15.000 ψυχῶν καὶ θὰ εἰναι ὁ κυριώτερος λιμὴν τοῦ κόλπου.

Τὸ σημαντικότερον σημεῖον τῆς δημιουργίας τοῦ λιμένος τούτου δὲν ἔγκειται εἰς τὴν μελλοντικὴν ἐμπορικὴν του σημασίαν, δρᾶσιν καὶ ὁξίαν, δῶσον εἰς τὴν προοπτικὴν τοῦ ὡς ἰχθυολιμένος τοῦ πλέον συγχρονισμένου τούτου. «Ἐφθασαν ἡδη ἐπὶ τόπου διάφορα μικρὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα ἀπὸ τὴν Χάιφαν μὲ τὸ «Ντόραν» ἐπὶ κεφαλῆς καὶ ἥρχισαν νὰ φαρέύουν. «Ἀλλοι σκάφοι παρηγγέλθησαν εἰς εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα καὶ δοσιούπωθεν διὰ τὴν ἀλιεύσισαν καὶ ἄλλα θὰ ναυπηγηθοῦν ἐπὶ τόπου. Τὸ πρόγραμμα εἶναι εὐρύτατον καὶ δῆλως ἐπανειλημένος ἐτούτοις διαθέσισιν, τὸ «Ισραὴλ κατορθώσαν νὰ γίνηται ὅχι μόνον αὔταρκες εἰς τὰς εἰς ἵθης καὶ ἰχθυηρὰ ἀνάγκας του, ἀλλὰ καὶ νὰ δημιουργήσῃ ἀξίαν λόγου ἐμπορίαν ἰχθύων νωπῶν καὶ ἀλιπάστων.

Κατὰ τὴν γνώμην τῶν εἰδικῶν, «Ισραὴλιτῶν καὶ ἔνων, τοῦτο εἶναι δυνατὸν νὰ κατορθωθῇ, διότι ὁ κόλπος τῆς Ἀκάμπας θεωρεῖται ἔνας ἔξαιρετικὸς φαρότοπος. Ἡ πρώτη ἐπίστημονίκη ἔρευνα διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἰχθυολογικῆς πανίδος τῆς περιοχῆς ταύτης ἔγενετο κατὰ τὸ 1946, ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Βιολογικῆς Αποστολῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἡ ἔρευνα, ὅμως, δὲν εἶχε καλῶς ὀργανωθῆ, διότι τὸ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτο διατεθέν πλοίον ἦταν τελείως ἀκατάλληλον, ὅπερ συγχρονισμένων ἐγκαταστάσεων καὶ πρὸ παντὸς ἄνευ ψυγείου. Οἱ ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ ἐπιστήμονες περιώρισθησαν εἰς τὴν περιστολλήν καὶ καταγράψθησαν τῶν ἰχθύων, ποὺ οἱ θαυμεύεις ἀλιεὺς τοῦ κόλπου προσεκμισαν, καθὼς καὶ τὸ καθορισμὸν τῶν κοραλλιογενῶν περιοχῶν τῆς Σιναϊτικῆς ἀκτῆς, ὡς καὶ τῶν διαφόρων ὀστράκων.

Ἀργότερον αἱ ἔρευναι ἀτέδωσαν πλέον ἴκανοποιητικὰ ἀποτέλεσματα, ὅπου δὲ ἔχοριστοι οἱ θεωρητικοὶ πόσιμοι συγχρονισμέναι ἀλιευτικὰ ἐργασίαι, ἀπεδείχθη, ὅτι εἰς μεγαλύτερα βάθη ὑπάρχουν περὶ τὰ 600 εἰδῆ ἰχθύων, ἐκ τῶν ὅποιων τὸ μεγαλύτερον μέρος εἶναι βωσίμων. Ἡ σύγκρισις μεταξὺ τῶν διλεμάτων τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, τῶν τῆς «Ερυθρᾶς Θαλάσσης» καὶ τῶν εἰδῶν τῆς Ἀκάμπας, ἀπέδειξεν, ὅτι τὰ 95% τῶν ἰχθύων ἀνήκουν εἰς τὴν ἰχθυολογικήν πανίσκην τοῦ «Ινδικοῦ Ωκεανοῦ», τῶν ὅποιων ὁ γόνος ἐπεκράτησε μέχρι τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. Ὁ δόκτωρ J. Haas, πρώτης ἐπιμελητῆς τοῦ ἐν Βερολίνῳ ἐνυδρείου καὶ νῦν καθηγητής τῆς Ζωολογίας εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῶν Ιερουσαλήμων, ἔξεπόνθησεν ἔνα σύγγραμμα ἐπὶ τῶν ἰχθύων τοῦ κόλπου τῆς Ἀκάμπας.

Εἰς τὴν ζώην ταύτην ὑπάρχουν δύο εἰδῶν ἰχθυοτροφικά, οὕτως εἰπεῖν, πεδία, δεξιά καὶ δριοτερά τῶν ἀκτῶν. «Ἄρι» ἐνὸς τοῦ σπουδαιότερον κοραλλιογενές πεδίου τῆς Σιναϊτικῆς ἀκτῆς, ποὺ θεωρεῖται ἔνα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα τοῦ κόσμου, λόγω τῆς πλουσίας καὶ πολυτυπίου συλλογῆς κοραλλίων καὶ ὀστράκων, καὶ ἀφ' ἐτέρου τὸ πεδίον τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, τὸ διόποιον, παρὰ τὴν ἀμμώδη ἔκτασίν του, δὲν περιέχει πολλὰ ψάρια πλατειάς, ἐπέκτης ἀπὸ ὠρισμένα τῆς οἰκογενείας τῶν Βατιδῶν καὶ Σελαχοειδῶν. «Ἔχω ύπ' ὄψιν μου ἐκτενὴ κατάλογον τῶν ἰχθύων ποὺ ἔχουν εὑρίσκονται εἰς τὸ τομέα τούτου, πλήν ἡ ἀπαριθμητικής των δὲν θὰ προσθέσῃ κάτι τὸ ούσιωδες εἰς τὴν διατριβήν μου. Ἀρκεῖ νὰ πρόθεσω, διότι τόσον οἱ μεταναστευτικοί, δῶσον καὶ οἱ ἐνδημικοί ἰχθύς εὐρί-

σκονται ἐν ἀφθονίᾳ, εἰς τὸν ἄγνωστον καὶ ἀνεκμετάλλευτον τοῦτον κόλπον.

Δύο φοράς τὸν χρόνο, ὁ κόλπος γεμίζει ἀπὸ ψιλὴ σαρδέλλα, ὡς ἐπίσης καὶ ἀπὸ σκουμπτρίδια, τονόπουλα καὶ τόνους. Οἱ δελφίνες καὶ αἱ φάλαινες καὶ λείπουν ποτὲ, Σημειώτεον, διότι εἰς τὸν κόλπον τούτον συναντώνται καὶ αἱ περιφημοὶ ἀλικόραι, αἱ σειρόνες, δηλαδή, τῆς ἀρχαιότητος, καθὼς καὶ φώκαι, ὡς ἀναφέρει ὁ Ἀγαθαρχίδης εἰς τὸν «Περιπλόου τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης». Αἱ θαλάσσιαι χελώναι δὲν λείπουν ποτὲ τὴν συλλογήν, εἰς δὲ τὰς μικρὰς κοραλλιογενεῖς νήσους εύρισκονται τοιαυταὶ ἐν ἀφθονίᾳ. Εἰς τὸν μακροσκελή κατάλογον τῶν διαφόρων ἰχθύων, σημειώνται πολλὰ δηλητηριώδη ψάρια, ἀγνωσταὶ θεραπείας τοῖς άλιστες.

Ἐπίσης ἀφθονοῦν εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπας παντὸς εἶδους καρχαρία, πριονόφαρα, τεραστία σελάχια (Μάντα) καὶ πολλὰ εἰδῆ ἵπταμενών ἰχθύων, ὡς ποτὲ εἰς τὸν Περσικὸν κόλπον, τῶν ὅποιων τὸ κρέας εἶναι λίαν εὐγενεστόν. Τὰ πλέον ἐπικίνδυνα ἀπὸ δῆλος τὰ ψάρια εἰς τὸν τούτον δένεν εἶναι οἱ κορχαρίαι, ἀλλὰ ὁ λόγος τῆς θαλάσσης ὁ τρομερὸς «Μπαρακούνας», που καὶ στὸν ἀκόμη εἰναι χορτάτος, δρμαὶ καὶ ἔσχιζει μὲ τὰ συθηλεῖρα τοῦ δοντία. Αὐτὸς εἶναι ἔνα ψάρι μῆκος ἑνὸς μέχρι δύο μέτρων, στενόμακρον, δηπερ συνίθιστα εύρισκεται εἰς τὰς τροπικὰς θαλάσσης. Τὸ κρέας του εἶναι βρώσιμον. Πολλάκις δυστυχήματα εἰς τοὺς λουσμένους ἀπεδόθησαν εἰς ἐπιθέσεις καρχαριῶν, ἐνῷ εἰς τὴν πραγματική τοιαῦτα οἱ ἔνοχοι ήσαν οἱ τουρεμοὶ αὐτοὶ λοικοὶ τῆς θαλάσσης.

Εύρυ, λοιπόν, εἶναι τὸ πεδίον δράσεως διὰ τοὺς «Ισραὴλίτας ἀλιεῖς καὶ διὰ τὴν ἀλιευτικὴν των βιομηχανίαν». Ο νέος λιμὴν «Ἐλάθ» ἡ «Ἐλάτ», προώρισται νὰ καταστῇ ἔνας πρώτης τάξεως ἰχθυολιμένης καὶ, νῷς λέγουν, νὰ συναγωνισθῇ εἰς τὴν παραγωγὴν ὑποπροϊόντων ἀλιείας τὸ Πόρτ Σουδάν. Πράγματι, ἀπειδὴ διὰ τὸν παραγωγὴν ἰχθυολιμένης τὸ πόρτον τοῦ Καράμπας διὰ τὴν παραγωγὴν ἰχθυολεύρου, ἰχθυελαιού, καὶ ἀλιεύσιμων ὑποπροϊόντων, οἱ «Ἐβραῖοι» θὰ εγκαταστήσουν εἰς τὸν Βερώναν, τὸ μὲν ιχθυάλευρον θὰ χρησιμοποιήσουν διὰ τὴν κτηνοτροφίαν, τὰ λιπασμάτα διὰ τὴν γεωργίαν καὶ τὸ ιχθυέλαιον διὰ τὰς διατριβές των βιομηχανίας των.

Θά συμπληρώσω τὴν διατριβήν μου εἰς τὸ προσεχές.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

stop scale in your boilers

Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις
έντὸς τῶν λεβήτων σας

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, ἔλευσέρους καθαλατώσεων καὶ σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς **DEARBORN**.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Nos 66, 77 καὶ 88: Διὰ τὸν ἔλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, ἔλαττων σκληρότητος καὶ διατήρησιν ἀλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 700: «Ἐλέγχει Ρή ἔξυδατώσεως. Προλαμβάνει τὴν σκωριάσιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ θύρω τῶν λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 659: «Ἀντιαναθραστικὴ σύνθεσις πρὸς ποιοτικὴν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ὑψηλοτέραν συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 134: Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς πρόθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

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

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO
MICHAELIDES & C^{IE}
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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.— Συμφώνως πρὸς τὰς ἐπὶ στατιστικῶν στοιχίων βασιζόμενας προβλέψεις τοῦ ἀμερικανικοῦ Ινστιτούτου Πετρελαίων «A.P.I.», ἡ δυναμικότης τῶν ἀμερικανικῶν διύλιστηρίων θὰ ἀνέλθῃ κατὰ Δεκέμβριον τρέχ. ἔτους εἰς 7.061.350 βαρελίων ἡμερήσιων, ἔναντι 6.856.950 βαρελίων τοῦ Δεκεμβρίου 1950. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ τῶν ἐξ αὐτοῦ παραγώγων συνεχίζονται μὲν ρυθμὸν γύρω τῶν 892.000 βαρελίων ἡμερῆσις, δύγνωστος, δημιούργησεν πάντοτε δύγκας τῶν κρατικῶν εἰσαγωγῶν, διότι αἱ σχετικαὶ ποστότητες, ὡς ἀτελῶς εἰσαγόμεναι, δὲν μημονεύονται εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ Ινστιτούτου. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ κατανάλωσις Βενζίνης κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιανουαρίου ἀνήλθεν εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας εἰς 3.207.426.000 γαλονίων, μὲ αὔξησιν 19.16% ἔναντι τοῦ 'Ιανουαρίου 1950, ὅτε εἶχον καταναλωθῆν 2.691.749.000 γαλονίων.

● Κατὰ τὸ 1950 τὸ σύνολον τῆς καταναλωθείσης εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας Βενζίνης ἀνήλθεν εἰς 40 δισεκατομμύρια γαλονίων καὶ ἡτο ἡδημένον κατὰ 8.1% ἔναντι τοῦ 1949, οὐτινος πάλιν ἡ κατανάλωσις θὰ κατὰ 6% ἀνώτερά τῆς 1948.

● Διαρκούντος τοῦ 1950 ἀνωρύχθησαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 43.000 νέων φρέατων, δι' ἕκαστον τῶν διποίων ἀπτηθῆ μέσος δρος ἐργασίας 39 ἡμερῶν. Τὸ βάρος τῶν φθάνει τοὺς 5840 πόδας, ἐνῷ τὸ κόστος ἔκαστον φρέατος ἀνήλθεν εἰς 77.845 δολλάρια, μὲ μετον δρον ἀπασχολήσεως 76 ἐργατῶν κατὰ φρέατος. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς ἀποτελοῦνται διὰ πρώτην φοράν σημειωθὲν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

● Εἰς τὴν Ἀραβίαν ἡρχίσαν αἱ ἐργασίαι ἀνορύζουν φρέατων πετρελαίου εἰς περιοχὰς κειμένας ἀπὸ τὴν θάλασσαν. Ἀφ' ἐτέρου αἱ ἀμερικανικαὶ στρατιωτικαὶ ἀρχαὶ συνεχίζουν εἰς τὴν Ἀλάσκαν τὰς ἐρεύνας τῶν διὰ τὴν ἀνακαλυψιν κοιτασμάτων πετρελαίου, χρησιμοποιοῦν δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὰς νεωτέρας μεθόδους μαγνητικῆς ἐρεύνης τοῦ ὑπεδάφους δι' ἐλικόπτερων. Ἀθροίσαν ὑλικά καὶ τεχνικά μέσα έχουν τεθῆ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν, μὲ προοπτικὴν συνεχίσεως τῶν ἐρευνῶν μέχρι τέλους τοῦ 1950.

● Παρόμοιαι ἔρευναι ἔσακολουθοῦνται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀνορύζουν φρέατων στην τοῦ καθημερινῶς ἀνακαλύπτονται πηγαὶ. Προβλέπεται διὰ τὸ Καναδᾶς λιὸν συντόμως ὡς καταστὰ αὐτάρκης εἰς πετρέλαια καὶ φυσικὰ ἀέρια, ἔτι δὲ καὶ μὲ πλεόνασμα πρὸς ἔξαγωγήν. Σημειωθέον ἀκόμη, ὅτι χιλιάδες δλαι συνεργείων ἔρευνονται τὸ ὑπέδαφος πρὸς ἀνακαλύψιν πετρελαίου ἀνὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἥπερον. Εἰς τὸ Μεξικόν, τὸ Μπαχάμας, τὴν Γουατεμάλαν καὶ τὴν Κούβαν ἀποκαλύπτονται καὶ νέας διαρκοὶ κοιτασμάτα. Αἱ πλεόν γνωσταὶ ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταῖριας πετρελαίου, στενότατα συνεργάζονται, προβάνουν εἰς τὴν ἰδρυσιν τοπικῶν ἑταῖρων, εἰς τὰς ὅποιας καὶ διαθέσιτον τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν νέων πόλεων. Ἀναφέρεται, τέλος, ὅτι ἡ «Σέλλα» ἐδαπάνησε δι' ἔρευνας εἰς τὴν Αὐστραλίαν 14.000.000 δολλαρίων, μὲ εὐχάριστα, ὡς ἀδηλοθή, ἀποτελέσματα.

● Η προσπάθεια περιφουρήσεως τῆς ἀξίας τοῦ δολλαρίου ἀποτελεῖ σήμερον τὴν κυριαρχόνταν φροντίδα τῆς Βιομηχανίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐνῷ διὰ τὰς ἐπεκτάσεις τῶν πολεμικῶν βιομηχανιῶν ἀφθονῶς καὶ μὲ μικρὸν τόκον χορηγούνται μακροπρόθεσμα δάνεια, διὰ τὰς λοιπὰς ἐπιχειρήσεις παρεμβαλλοῦνται δυσκολίαι. Αἱ Τράπεζαι ὑποχρέωνται γὰρ αὐξένουν τὰ διασθέσιμα τῶν, ἵνα διαθέσουν διλγάτερα κεφάλαια εἰς δάνεια, προβλέπεται δὲ διὰ μετά πάροδον διλγάτων μηνῶν τὰ δολλάρια θὰ ἀποτελοῦνται καὶ αὐτὰ «πανίσσαν πανίσσαν πανίσσαν». Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1951 θὰ ἀπορροφῇ τὰ 15%, μὲ δαπάνην 4 δισεκατοντάριαν δολλαρίων καὶ καθ' διον τὸ 1952 θὰ ἀπορροφῇ τὰ 20% τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς.

● Τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Γεωργίας ἐκορήγησε διὰ τὸν τρέχοντα μῆνα Μάιον ἀδείας πρὸς ἔξαγωγήν 74.000.000 μπούσελς σιτηρῶν, ἢτοι 1.939.000 τόνων περίποτο. Η ποσότης αὕτη εἶναι ἡ μεγαλύτερα ἔξοδων ποτὲ ἐπέτραπται νὰ ἔξαγθῃ εἰς ἔνα μόνον μῆνα. Κυριώτεραι χώραι προορισμοῦ εἶναι ἡ Γερμανία, αἱ Ἰνδίαι, ἡ Ὀλλανδία, ἡ Ἀγγλία, ἡ Αὐστρία καὶ ἡ Ἰσπανία, διὰ δὲ τὴν μεταφορὰν ὑπολογίζεται νὰ χρειασθοῦν 200 τολμάχιστον σκάφη τῶν 10.000 τόνων μ.ώ. ἔκαστον.

● Αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται νὰ φθάσουν, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν, εἰς 12.2 δισεκατομμύρια δολλαρίων, ἦτοι κατὰ 2 δισεκατ. δολλαρίων ἐπὶ πλέον τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ 1950. Οσάπτων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ προβλέπεται νὰ φθάσουν τὰ 12 δισεκατ. δολλαρίων, ἔναντι 9.3 τοῦ π. ἔτους.

● Η οἰκονομικὴ βοήθεια τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὰς διαφόρους χώρας θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὑπολογίζεται δὲ ν' ἀνέλθῃ εἰς 3.5 δισεκατ. δολλαρίων, ἔναντι 3.7 τοῦ 1950. Ἐπιπροσθέτως ἔτερα 1400 ἔκατον, δολλαρίων, ἔναντι 9.3 τοῦ π. ἔτους.

● Η οἰκονομικὴ βοήθεια τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὰς διαφόρους χώρας θὰ συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὑπολογίζεται δὲ ν' ἀνέλθῃ εἰς 3.5 δισεκατ. δολλαρίων, ἔναντι 3.7 τοῦ 1950. Ἐπιπροσθέτως ἔτερα 1400 ἔκατον, δολλαρίων, ἔναντι 9.3 τοῦ π. ἔτους.

● Η κατοίκων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐπιτίθεται μὲ 476 δολλάριο δι' ἀναλογίαν του εἰς τὰς διατάνας ἐξπολιτισμοῦ τῆς χώρας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

● Τὸ σύνολον τῶν αἴγυπτιακῶν εἰσαγωγῶν κατὰ τὸ 1950 ἀνήλθεν εἰς 214.8 ἑκατομμύρια αἴγυπτιακῶν λιρῶν, τῶν δὲ ἔξαγωγῶν εἰς 175.1 ἑκατοντάρια. Τὸ ἐλλειμμα οὐτω τοῦ ἐμπορικοῦ Ισοζυγίου, τῆς χώρας ἐφθασεν εἰς τὰ 39.7 ἑκατόν, αἴγυπτιακῶν λιρῶν, ἔναντι 39 διά τοῦ 1949, 30 διά τοῦ 1948 καὶ 13 διά τοῦ 1947. Αἱ εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ ἀνήλθεν εἰς 26.7 ἑκατοντάρια. λιρῶν, μὲ αὔξησιν 10.75% ἔναντι τοῦ 1949.

● Αἱ κατὰ τὸ 1950 εἰσαγωγαὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἀνήλθον εἰς 2705 ἑκατοντάρια, δολλαρίων, ἔναντι 2237 τοῦ ἔτους 1949, αἱ δὲ ἔξαγωγαὶ ἐφθασαν εἰς 1980 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 1123 τοῦ 1949.

● Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ τῆς Ἰταλίας κατὰ τὸ 1950 παρουσίασεν αὔξησην 12.5% περίποτο, ἔναντι τοῦ 1949. Τὴν μεγαλύτεραν αὔξησην ἐπέτευχεν η βιομηχανία τοιμένων μὲ ποσοστὸν 26% ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1949 καὶ μὲ περκό παραγωγῆς κατ' Οκτώβριον π. ἔτους 505.000 τόνων.

● Η Τράπεζα Εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν ἐχορήγησεν εἰς τὴν Λιβερίαν δάνειον 5.000.000 δολλαρίων μὲ 18ετή τὴν ἔξοφλησην. Τὸ ἐν λόγῳ δάνειον προορίζεται ἀποκλειστικῶς δι' ἔργα δόσοποιας.

● Τὸ εἰς Χάιφαν ισραηλιτικὸν ναυπηγεῖον πρόκειται νὰ ἐπεκταθῇ, ὥστε

νὰ κατασκευάζῃ καὶ δηζελομηχανάς. Τὸ ἀπασχοληθεύμενον εἰς καθαρῶς ναυπηγικάς ἐργασίας προσωπικόν του θὰ φθάσῃ τους 500 ἐργάτες περίπου.

● Εἰς τὴν Βενεζουέλαν πρόκειται νὰ ιδρυθῇ ἐργοστάσιον κατασκευῆς ζαχάρεως, ἀντὶ προϋπολογισθείσης δισπάνης 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Η παραγωγὴ του θὰ καλύπτῃ τὰ 50% τῆς ἐγχωρίου καταναλώσεως — 30.000 τόν. περίπου — μὲ ἀπασχόλησην, εἰς τε τοὺς ἄγρους καὶ τὸ ἐργοστάσιον 5000 περίπου ἐργάτων καὶ τεχνικῶν.

● Αἱ ἀγγλικαὶ κατὰ τὸ 1950 ἔξαγωγαὶ ἡσαν — ὡς πρὸς τὸ βάρος των — κατὰ 16% αὐτέρως, ἔναντι τοῦ 1949 καὶ 61% ἐπὶ πλέον ἔναντι τοῦ 1947. Οἱ πρὸς τὴν ἀξίαν των ἡσαν ἡδημέναι κατὰ 21%, ἔναντι τοῦ 1949. Ἀντιστοίχως αἱ εἰσαγωγαὶ ἡσαν μόνιν 1% αὐτέρως, ὡς πρὸς τὸ βάρος των καὶ 14%, ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν των, κατὰ τὸ 1950, ἔναντι τοῦ 1949. Αἱ πρὸς τὰς Ἡνωμένας πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν ἔξαγωγαὶ ἡδημήσαντ απὸ 203 ἑκατοντάριαν δολλαρίων τὸ 1950, ἐνώ τὰ ἀντιθέτως αἱ εἰσαγωγαὶ ἡδημήσαντ απὸ 600 ἑκατοντάριαν δολλαρίων τὸ 1949 εἰς 316 ἑκατοντάριαν δολλαρίων κατὰ τὸ 1950.

● Τὸ εἰς Νέαν Υόρκην γενικὸν προδενέιον τοῦ Πακιστάν ἀνέκοινωσεν, ὅτι διαιρήση τοῦ Τσιταγκόκ ύψιστας διαιρήσης τοῦ 1950 περιελάμβανε 117 ὠκεανοπόρα τάνκερας, συνολικῆς χωρητικότητος 2.013. 000 τόνων d.w., καὶ 80 μικρότερα, 240.000 τόνων d.w. Ἐκ τῶν ὠκεανοπόρων σκαφῶν τὰ 52 μόνον ἔφερον τὴν ἀμερικανικὴν σημασίαν. Ἀφ' ἐτέρου ἐτέλους εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 ὑπὸ ναυπηγησιν ἐν 'Αγγλίᾳ 6 σουτερ—τάνκερ, τῶν 26.800 τόνων d.w., ἔκαστον καὶ ταχύτητος 16 μιλλίων. Ἐξ αὐτῶν τὰ δύο παρεδόθησαν ἡδημήσαντ απὸ 67.019.700 τόν. ἔναντι 64.122.600 τῆς ἀντιστοίχου περιορώθου τοῦ 1950.

● Η Ἀγγλίας ἐκέρδησε, πρὸς τὸ παρόν, τὴν μάχην τοῦ γαιανθρακοῦ. Τὰ τρία ἑκατομμύρια πάνων, ποὺ ἔχειατο ἡ κατανάλωσις τῆς ἀντί πλέοντας τοῖς περιορινῆς ἀποδόσεως φαίνεται ὅτι κατόρθωσαν τὰ ἀγγλικά γαιανθρακωρχεῖα νὰ παραγάγουν. Η μέχρι τέλους τοῦ Απριλίου ἀνόριεις ἔφερσε τὰ 67.019.700 τόν. ἔναντι 64.122.600 τῆς ἀντιστοίχου περιορώθου τοῦ 1950.

● Η παραίτησης τοῦ Ἀγγλου ὑπουργοῦ τοῦ 'Εμπορίου διὰ τὸ ζήτημα κυρίων τῆς ἀποκαίσαρας τῶν πρώτων ὑλῶν, εἰς τὸν ἀντίκτυπον της καταστὰς καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Οἱ Ἀγγλοὶ διαμαρτύρονται, ὅτι ἡ Αμερικὴ προεσπάθησεν δῆλα τὰ διαθέσιτα πρώτων ὑλῶν ἀνά τὸν κόσμον καὶ ἔδημοι ωργήσαν σύτω πρόδηλημα δυσεπιλυτούμενον τῶν ἀλλών χωρών τῆς Δυτερῆς. Απὸ τὰς συζητήσεις προκύπτει τὸ ἔντες καταπληκτικὸν συμπέρασμα:

· Μὲ τὸ 60.000 ἑκατοντάριον δολλαρίων πρόγγραμμα ἐπανειπολισμοῦ τῆς 'Αμερικῆς ἀμύριδον εἶναι ἀν τὰ ὑπόδρομα τῶν πρώτων της περιορινῆς παραγωγῆς τοῦ περιορισμού τῶν σιτηρῶν. Πεντήκοντα καταστάσεων καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

· Οἱ 1/2 ἑκατομμύρια τόνων ὑπολογίζεται τὸ ἐλλειμμα εἰς γαιανθρακας τῶν χωρών τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἰς τὸ Πεκίνον καὶ διαπραγματεύεται μὲ τὴν κινεζικὴν κυβέρνησην τὴν ἀγορὰν ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων σιτηρῶν. Πεντήκοντα καταστάσεων καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν, ἀπέτυχον.

· Εἰς 1/2 ἑκατομμύρια τόνων ὑπολογίζεται τὸ ἐπέτραπτον εἰς τὴν Αργεντινή, βάσει της τελευταίας ἐμπορικῆς συμφωνίας. Η 'Αγγλία ἀπὸ τὸν ἀρχὸν τοῦ ἔτους ἐπέτρεψεν 607.945 τόνων.

· Η Αύστραλία ἡγόρασεν ἀπὸ τὰς Ἰνδίας 790 χιλ. τόν. γαιανθρακών. Σιτηρά θὰ δοθοῦν εἰς τὸν ἀντάλλαγμα.

· Φόβοι ἐπίκρατον, ὅτι ἔφεται εἰς τὴν Δυτικῆς Εὐρώπης θὰ εἰναι κατωτέρω τοῦ μετρίου, ἔαν δὲν ἔπικρατήσουν εἰς τὴν Γερμανίαν, συνθήκαι. Οἱ ἀσύνηθες υγρόδες χειμώνας καὶ ἀνοικτής καταράς της Νοτίου Αμερικῆς κατέχουν ὅπη ἐπάρκη ποσοθέτησα δολλαρίων, κατόπιν τῆς ἀγόρας μεγάλων ποσοτήτων πρώτων ὑλῶν τῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, δι' ὃ καὶ προτίθενται νὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐπωθέρην εἰσαγωγῆς ἐμπορευμάτων ἀπό την Βορείου Αμερικῆς.

· Συμφώνος πρὸς τὰ συγκεντρωθέντα ύπο τοῦ ἀμερικανικοῦ ύπουργείου Γεωργίας στατιστικά στοιχεῖα, ἡ ἔφετεινη χειμερινὴ ἔσοδεια σίτου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ είναι ἡ μικρότερα ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἔντευθεν. Η ἔσοδεια ἀναμένεται νὰ φάσῃ εἰς 682 ἑκατ. μπούσελς, ἀντὶ τῶν ἀρχικῶν προβλεφέντων 899 ἑκατ. μπούσελς· καὶ ἔναντι περυσινῆς ἔσοδειας εἰς 750 ἑκατ. μπούσελς. Η ἔσοδεια καὶ τὰ βλαβέρα ἐντομα κατέστρεψαν περὶ τὰ 44 ἑκατ. μπούσελς, ἔνων καὶ ἀσθένεια προεκάλεσαν βαρείας ζημιάς εἰς ἑκατομμύρια δῆλα ἑκαταρίων ἀνά τὸν σιτοδόλων τῶν Νοτίων Πολιτειῶν. Εν τῷ μεταξὺ τὰ παλαιῶν ἔσοδειων κρατοῦνται νὰ ἀσφάλεια, πρὸς ἀποδέσμην ποσοθέτων παραγωγῆς κατ' Οκτώβριον π. ἔτους 505.000 τόνων.

● Η Τράπεζα Εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν ἐχορήγησεν εἰς τὴν Λιβερίαν δάνειον 5.000.000 δολλαρίων μὲ 18ετή τὴν ἔξοφλησην. Τὸ ἐν λόγῳ δάνειον προορίζεται ἀποκλειστικῶς δι' ἔργα δόσοποιας.

● Τὸ εἰς Χάιφαν ισραηλιτικὸν ναυπηγεῖον πρόκειται νὰ ἐπεκταθῇ, ὥστε



Αἴγυπτος

Νέα λιμενικά δικαιώματα

Νομοσχέδιον, διά τού όποιου έπαυσάνονται τά λιμενικά και φαρικά δικαιώματα τών πλοίων πού προσεγγίζουν είς τούς λιμένας 'Αλεξανδρείας. Πόρτ Σαΐδ και Σουεζ, κατηρίσθη ήδη παρά τού Αίγυπτιακού 'Υπουργείου Μεταφορών. Έτσι τών δημιουργουμένων ηγέμενων έσόδων πρόκειται νά ενισχυθούν οι προϋπολογισμοί, τών Ταμείων Φάρων και Λιμένων. Πλοίον καταπλέον είς ένα τών άνω λιμένων πρός φορτεκφόρτωσιν ολοκλήρου ή τη μημάτως φορτίου ή πρός αποδίσισιν, ή παραλαβήν πλειόνων τών 12 επιβατών, θά καταβάλη ένα δικαίωμα 30 μιλλίεμς κατά τόνων νέτ διά τὸν κατάπλουν του και 15 μιλλίεμς διά τὸν άπόπλουν του. Πλοίον μη διενεργούν φορτεκφόρτωσιν έμπορευμάτων, άλλα παραλαμβάνουν πλειόνας τών 12 επιβατών, θά καταβάλη 15 μιλλίεμς κατά τόνων νέτ διά τὸν κατάπλουν του και 30 διά τὸν άπόπλουν του. Πλοίον, όπερ δὲν θὰ διενεργήσῃ καμίαν τών άνωτέρω πράξεων, θά καταβάλη ένα άπλού δικαίωμα 15 μιλλίεμς κατά τόν άπόπλουν του, ένω πλοίον, προσεγγίζον πρός άνθρακευσιν, θά καταβάλη 15 μιλλίεμς κατά τόν κατάπλουν του και 15 κατά τόν άπόπλουν του. Μικρότερα δικαιώματα καθορίζονται διά τὰ άκτοπλοϊκά σκάφη.

Αύστραλία

'Επιζήμιοι καθυστερήσεις εἰς τούς λιμένας της

Σοβαράς έκφράζουν οι διεθνείς ναυτικοί κύκλοι άνησυχίας διά τὸ μέλλον τών πρὸς τὴν Αύστραλίαν τακτικῶν γραμμῶν, λόγω μεγάλων καὶ συχνᾶ ἀπρόδιπτων καθυστερήσεων εἰς τὰς φορτεκφόρτωσεις τῶν πλοίων, αἵτινες καὶ δὲν δύνανται νά ἀντιμετωπισθοῦν μὲ σιανδήποτε αὔξησιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Κυριώτεροι παράγοντες τῶν καθυστερήσεων εἰνει αἱ ἐργαστικαὶ ἀνωμαλίαι καὶ η μικρὰ ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μεταπολεμικὴν αὔξησιν τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Αύστραλίας, τὴν κακὴν καταστασιν τῶν κρηπτιδώματων εἰς τοὺς λιμένας τῆς καὶ τὴν Ἐλλειψιν ἐπαρκῶν μέσων φορτεκφόρτωσεως.

Ἄπο τοῦ καθαρῶν ἐργαστικῶν πλευρῶν καὶ καταστάσις τούς τοὺς αύστραλιανούς λιμένας θεωρεῖται ὡς η χειρότερα ἀνά τὸν Κόσμον. 'Υπελογίζετο προπολεμικῶς, ὅτι ἔνα «λάινερ» θὰ ἔχειαζετο 30 ημέρας παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αύστραλίας πρὸς συμπλήρωσιν τῆς φορτεκφόρτωτικῆς τοῦ ἐργασίας. Σήμερον, 70 έως 90 ημέραι δὲν εἰνε, ιωας, ἀρκεταῖ, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, ἀφ' ἡ τὸ πλοίον θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸ Σιδηνεῦ καὶ ἔκειθεν θὰ ἐπικεφθῇ ἀλλοιοδιαδόχως ἔτερους λιμένας πρὸς παράδοσιν τοῦ φορτίου καὶ παραλαβὴν ἔτερου. Εύκολον εἰνε νά φαντασθῇ τις, πόσον στοιχίει εἰς ένα ἐφόπλιστην ή τρίμηνον αὐτὸν τὸ πλοίον τοῦ καθυστέρησις. Αἱ αἴτοι μεναι εἰς ἔκαστην φόρτωσιν αὔξησιες τοῦ ναύλου δὲν δύνανται νά καλύψουν τὴν ἑπτὰ τὰ καθυστερήσεων ζημιάν. Καὶ εἰνε ἐν προκειμένῳ χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως, ὅτι μίονον ἀμερικανική ἑταῖρια τακτικῶν γραμμῶν εἰχε πρὸ τοὺς ἀκιντοποιησεις διαφόρων αύστραλιανούς λιμένας 19 ἐν δλω σκάψη της, ἄτινα ἀνέμενον νά ἔκφορτωσουν τα φορτία των. Εἰς τὴν Νέας Ζηλανδίαν, ἐπίσης, η καταστάσις δὲν εἰνε καλύτερα.

Αἱ λιμενεργατικαὶ ὁργανώσεις τῆς τε Αύστραλίας καὶ τῆς Νέας Ζηλανδίας, ἐνώ δὲν διαθένουν ἐπαρκῆ ἀριθμὸν ἐργαστικῶν χειρῶν, ἀρνοῦται, ἐν τούτοις, τὴν πρόσληψιν ἔτερων. Τὰ κρηπτιδώματα χρονολογούνται ἀπὸ 50ετίας καὶ ἔνα ἔκαστον σκάφος μὲ 3000 έως 4000 τόν. φορτίου δὲν εἰνε εἰς θέσιν νά ἔκφορτωση περισσότερων φορτίον, ἀπὸ ἑκεῖνο πού θὰ δύνανται γὰ διακινῆται ἀπὸ τὸ κρηπτίδωμα. Συχνά, μετὰ τὴν ἔκφορτωσιν 1000 τόνων, τὸ σκάφος καταδίκεται νά ἀναστέλλεται δύο καὶ τρεῖς ημέρας, διά νά ἐκκαθαρισθῇ τὸ κρηπτίδωμα καὶ ἐπαναρχίσῃ τὴν ἔκφορτωσιν τοῦ. Οἱ λιμενεργάται δὲν ἐργάζονται ἐν ὑπερώνυμα καὶ τὰ φορτηγά αὐτοκίνητα δὲν παραλαμβάνουν φορτία ἀπὸ τὰ κρηπτιδώματα μετὰ τὴν 3ην μ.μ. ὥρων ἐφόδου μηπως τὰ καταλάβῃ ἐν ἐργασίᾳ ή 5η ἀπογευματινή! Οἱ ἔξτρα ηπολογισμοὶ εἰς τὰς ἐργασίαν ἐπιβαρύνουν εἰς σημαντικόν βαθμὸν τὸ κόστος τῶν φορτεκφόρτωσεων. Εάν δὲν σκάφος καλυφθῇ ἀπὸ νέφη, οἱ ἐργάται — πρὸ πάστης ἐδηλωτῶσεως Βροχῆς — διακόπτουν τὰς ἐργασίας των καὶ μεταβαίνουν εἰς τὰς οἰκίας των, διὰ νὰ μη... Βραχούν! Σχεδὸν πάντοτε, μία ἀπεργία εἰς τὸ ίντα ή τὸ ἄλλο κρηπτίδωμα θὰ ευρίσκεται ἐν ἑξελίξει εἰς τὸ Σιδηνεῦ, τὴν Μελβούρνην, τὸ Φρίμαντλ, τὴν Ἀδελαΐδα ή εἰς ἔτερους λιμένας τῆς χώρας.

Ἐν κατακλεῖδι ἀνεφέρεται, ὅτι μόνον αἱ καθυστερήσεις εἰς τὰς φο-

τεκφορτώσεις στοιχίουν εἰς τὴν Αύστραλιανὴν οἰκονομίαν 45 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐπησιω, χωρὶς νὰ ὑπολογισθοῦν αἱ ἀνατιμῆσεις τῶν ναύλων.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ ἔχαγωγαι γαιανθράκων

Οἱ λιμένες τῆς περιοχῆς τοῦ Χάμπτον ρόδος, τὸ Νόρφολκ καὶ τὸ Νιούπορτ Νιούς, ἔγνώρισαν καὶ πάλιν ἀπὸ ἔξαμηνον τὴν ζωρότητα τῶν πρότων μεταπολεμικῶν ἔτῶν, λόγω τῶν ἀθρώπων φορτώσεων γαιανθράκων. Μόνον κατὰ τὸ α'. 15θμερον τοῦ Ἀπρίλιον ἐ. ἐφορτώθησαν ἐκ τῶν δύο τούτων λιμένων 1.448.041 τόν. γαιανθράκων, ποσότερα ὀιστόποτες ἀλλης, ἐναντὶ τῶν ἀντιστοίχων περιόδων ἀπὸ τοῦ 1946 καὶ ἐντεῦθεν, ὅτε ἡρχούνται παρεχομένη εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ ἀμερικανικὴ βοήθεια. Αἱ φορτώσεις μὲ τὸν σύντονο ρυθμὸν ἐξηκούονται καὶ κατὰ τὸ δεύτερον ημισεον τοῦ ίδιου μηνὸς. 'Ο Ἀπρίλιος θὰ ἐμφανίσῃ τελικῶς ἀνάτερον μέσον δύο τῶν φορτώσεων, ἐναντὶ τοῦ α'. τριμήνου τοῦ τότε. Τριμήνον τοῦ α'. τριμήνον τοῦ 1950:

	1951	1950
Ιανουάριος	2.270.779 τόν.	944.343 τόν.
Φεβρουάριος	2.339.975 »	483.898 τόν.
Μάρτιος	2.768.114 »	799.430 τόν.

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἀφ' ἐτέρου τετρατείαν τὰ ἔτη Χάμπτον ρόδος φορτώθηντα γαιανθράκωφορτία εἰμαντίουν τὴν κατωτέρω διακυμαντινήν:

Έτος 1947	τόννοι 34.520.313
» 1948	» 28.604.865
» 1949	» 18.736.182
» 1950	» 12.120.970

"Αν δημερινὴ εἰς τὰς φορτώσεις συνεχισθῇ, είνε πιθανὸν αἱ ἔχαγωγαι ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς τὸν Χάμπτον ρόδος νὰ φθάσουν εἰς τὸ ποσὸ τῶν 30 ἑκατομμυρίων τόνων. 'Αξίζει νὰ σημειωθῇ ἐπ' εὐκαρία, δητὶ η εὐρωπαϊκὴ παραγωγή, παρὰ τὴν σημαντικὴν τῆς ἀνάπτυξην ἀπὸ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἔτῶν καὶ ἐπεῦθεν, δὲν ἐπέτυχε νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς κατανάλωσεως. Αἱ Δυτικαὶ χώραι εἶχουν ἀκόμη τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου, λόγω — κυρίως — τοῦ ἐπανεοπλισμοῦ τῶν, άλλα καὶ συνεπεία τῆς ἀπωλείας, δηπισθεν τοῦ Σιδροῦ Παραπετάσματος, τῶν γαιανθράκων τῆς Σιλεσίας.

Αἱ πωλήσεις τῶν κρατικῶν πλοίων

Εἰς μίαν πρὸς τὸ Κογκρέσον ἔθερον τοῦ δ γερουσιαστῆς Γουΐλιαμ καθιστᾶ ὑπεύθυνον τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν καὶ τὸν πρόεδρον αὐτῆς διὰ τὰς ζημιὰς πού, κατ' αὐτὸν, ὑπέστη τὸ Δημόσιον ἐκ τῆς πλήσιεως τῶν 1950 πολεμικῶν γαιανθράκων κρατικῶν σκαφῶν. 'Ο ἐν λόγῳ γερουσιαστῆς ἀναβιδάζει τὴν ζημιάν εἰς 2.800.000.000 δολαρίων. Συγκεκριμένως — τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ — η ζημιά ἀπὸ τὴν πώλησιν εἰς ξένους 1113 πλοίον ανέρχεται εἰς 1.460.972.000 δολαρίων, δεδουλεύοντας διὰ τὸ κόστος τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰς φθάσει εἰς 2.384.000.000 δολαρίων. 'Εξ αλλοῦ, ἀπὸ τὴν πώλησιν εἰς 'Αμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς 837 κρατικῶν σκαφῶν, αἴτια ἐστοίχισαν 2.176.000.000 δολαρίων, εἰσεπράχθησαν μόνον 796.000.000 δολαρίων. Περαιτέρω δ. κ. Γουΐλιαμοις κακίζει τὴν κυβέρνησην, διότι ἐπώλησε τὰ καλύτερα πλοία τοῦ κρατικοῦ στόλου καὶ ἐκράτησε τὰ καρύτερα ως ἐφεδρικούς, εἰς τρόπον ὃτε νὰ ἔπιποτε ποτὲ τὴν ἀντιμετωπίζεται σήμερον ή ἀνάγκη γαιανθράκων νέων σκαφῶν διὰ τὴν ἔκπτηρησην τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν τῆς χώρας.

Περιοκή τῶν ἐπιχορηγήσεων

"Η ἐπὶ τῶν πιστωτῶν ἐπιτροπή τῆς Βουλῆς περιέκοφε τὰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς ἀμερικανικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ 35 εἰς 20 μόνον ἑκατομμύρια δολαρίων, μὲ τὴν δικαιολογίαν, δητὶ δὸ τρόπος τῆς παροχῆς τῶν ἑδημούργει μονοπώλων δι' ώρισμένας ἑταῖρας. ἐνώ ἐπιπροσθέτως καὶ η ζωροτάτη κίνησις φορτώσεων κατὰ τὴν σημερινὴν πε-

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 ἔγγυάται τὴν μᾶλλον ίκανοποιητικὴν ἔξυπηρέτησιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἰδὴ Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς τῶν 'Ελληνικῶν καὶ ξένων πλοίων.
Εμεθα ἀρτίως διωργανωμένοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεων καὶ φορτεκφόρτωσεων.
"Η προτίμησίς μας ἔξυπηρετε τὸ συμφέρον σας.

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

ρίοδον δὲν εύνοει τὴν καταδολήν κρατικῶν ἐνισχύσεων. Πράγματι, κατὰ τὴν ἐπιτροπήν, τὸ ἀποκομιζόμενα σημειώνονται κέρδον ὑπὸ τῶν πλοίων θεωρούνται επαρκῆ, διὰ νὰ καλύψουν κάθε πρόβλεψιν διὰ τὰς μεγαλύτερας δαπάνας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Ἡ ἐπιτροπὴ δὲν περιώρισεν εἰς τὰ 263 τὸν ὄριμόν των ἐπιχορηγουμένων σκαφῶν, ἀλλ' ἐπέβαλεν ἵνα δριοὶ 1450 ταξιδίων πρὸς ἐπιχορηγησιν, ἀτίνα καὶ θετρέπει νὰ καταστεμποῦν μεταξὺ ὅλων τῶν ἐπιχορηγουμένων ἔταιρων. Ἐτούνισθ ἀκόμη παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς, διὰ οἱ υψηλότεροι μισθοὶ καὶ ἡ ἀκριβωτέρα προσδοσία καὶ συντήρησις τῶν πλοίων καλύπτονται στημένον ἀπὸ τοὺς κρατοῦντας ὑψηλοτέρους ναύλους.

Οστὸν ἀφορᾶ τὰς ἐπιχορηγησίες διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων, ἡ ἐπιτροπὴ περιώρισε τὸ ποσὸν εἰς 105 ἑκατομμύρια δολλαρίων, εἰς δόσον δηλαδὴ ποσὸν ἀνέρχονται αἱ ανειλημμένα υποχρεώσεις τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Αἱ ἀποφάσεις αὐταὶ τῆς ἐπιτροπῆς θὰ τεθοῦν, φυσικά, ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Βουλῆς καὶ τῆς Γερουσίας, ὥποτε καὶ ἐνδέχεται νὰ ὑποστοῦν ὠρισμένας τροποποίησεις.

Τὰ δύο λάϊνερς τῆς «Ἐξόρτη»

Αἴσθησιν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κυκλῶν προσέλεσε ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀμερικανικῆς «Ἐξόρτης Λάϊν», ὅπως ἐπιστρέψει εἰς τὸ κράτος τὰ δύο ὑπερωκεάνια «Ιντηπέντενς» καὶ «Κονστιτούον», ἐπὶ τὴν περιπτώσην ἡθελεῖ πράγματι ἀνακινηθῆ ἔτηπτα μεταστατονομῆς τῆς παρασχεθείσης διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν ἐπιχορηγησέων. Τὰ δύο ταυτά σκάφη, θὰ στοιχίσουν γύρω τῶν 56 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, πολλαὶ δὲ ἡκούσθησαν εἰς τὸ Κογκρέσσον. Τὰ ἑκατομμυρίων 56 ἀποτελοῦνται πολλαὶ δὲ ἡκούσθησαν εἰς τὸ Κογκρέσσον ἐπικρίσεις, δόσον ἀφορᾶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν κάλυψην τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους ναυπηγήσεως τῶν. Ἡ Κυβέρνησις κατέβαλε τὰ 45% τῆς ἀξίας τῶν δύο πλοίων, πέραν δὲ αὐτοῦ ἕκαλυψε καὶ τὴν δαπάνην κάθε ἐπὶ αὐτῶν προσθήκης ἀναγομένης εἰς τὰς ὑποδείξεις τῶν τεχνικῶν ἀρμόδιων ἐπὶ τῆς Ἐθνικῆς ἀμύνης.

Νέον πρόγραμμα ναυπηγήσεων

Ἄποδ δηλώσεις τοῦ ναυάρχου κ. Κόρχραν, ἀρχηγοῦ τῆς «Διοικήσεως Ναυτιλίας», ἀποκαλύπτεται, διὰ ἓνα νέον ναυπηγικὸν πρόγραμμα εὐρύτερας ἑκάστεως καταρτίζεται, εἰς τὸ ὅποιον καὶ θὰ περιληφθοῦν φορτγά πλοία, μεταγωγικά, ἴσως δὲ καὶ μερικά τάνκερα. Αἱ ἀναγκαιότεραι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν πιστώσεις πρόκειται νὰ ζητηθοῦν ἑκάστας ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον. Τὰ σχέδια Βασιζοῦνται ἐπὶ τῶν σχετικῶν ὑποδείξεων τῶν «Ἐπιτελείων Στρατοῦ καὶ Ναυτικοῦ διὰ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης, ἐν περιπτώσει πολέμου». Εἴκ τῶν προβλεπομένων σκαφῶν, τὰ δεξαμενόπλοια ἐνδέχεται νὰ κατατηγηθοῦν ἀπὸ τὰς μεγάλας «Ἐταιρίας Πετρελαίων» καὶ ἐν ἀρνήσει τῶν, ἀπὸ τὸ Κράτος.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ 50 ἀρχικῶν προβλεφθέντων σκάφη τοῦ τύπου. «Μαρινέρ», θὰ ναυπηγηθοῦν μόνον 35, λόγω τῆς σημειώσεως τῆς αὐξήσεως τοῦ κόστους. Οσον ἀφορᾶ, ἔξ αλλου, τὸ ναυπηγήσομενον «σούπερ—λάϊνερ», τοῦτο θὰ στοιχίσῃ 80 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἡ ἐπιχορηγήσης ἔξ αλλου πρὸς τὰ νεότευκτα ὑπερωκεάνια «Ιντηπέντενς» καὶ «Κονστιτούον» ὑπολογίζεται εἰς 1.700.000 δολλαρίων.

Διὰ τὰς σοβιετικάς ναυπηγήσεις

Οἱ διοικοῦντες τὸ σχέδιον Μάρσπον πρόκειται νὰ θέσουν φραγμὸν εἰς τὰς ἐν Εὐρώπῃ ναυπηγήσεις πλοίων διὰ λογαριασμὸν τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος. Ἀναφέρεται συγκεκριμένως, διὰ εἰς 100 σκάφη ἀνέρχονται αἱ διὰ σοβιετικὸν προσρισμὸν ναυπηγήσεις εἰς τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα, κατανεμόμεναι εἰς διαφόρους τύπους καὶ κατηγορίας ἀπὸ τῶν μικρῶν ἀλιευτικῶν μέχρι ἐνός δεξαμενοπλοίου τῶν 13.000 τόνων. Εἰς τὴν Σουηδίαν ναυπηγοῦνται 45 ἀλιευτικά τῶν 500 τόνων ἔκστον, ἔξ μοτοροπλοΐας, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ δύο συμπληρωθέντα παρεδόθησαν ήδη καὶ 2 τάνκερες.

Εἰς τὴν «Ολλανδίαν» κατασκευάζονται 25 σκάφη διαφόρων μεγεθῶν καὶ κατηγοριῶν, μεταξὺ δὲ αὐτῶν περιλαμβάνεται καὶ ἡ διασκευή εἰς μεταγωγικά τῶν πρώτων γερμανικῶν ὑπερωκεάνων «Ἀλμπερτ Μπαλλίν» καὶ «Αμβούργον» τῶν 20.000 τόνων, ἀτίνα περιήλθον εἰς τὰ Σοδείτες ἔξ ἐπανορθώσεων. Περιλαμβάνονται, ἐπίσης, 3 φορτηγά, 6 τάνκερα, 5 πλοία—ψυγεία, ἔνα φαλανοθηρικόν καὶ 10 ἀλιευτικά. Εἰς τὸ Βέλγιον, ἔξ αλλου, ναυπηγοῦνται 5 σοβιετικά φορτηγά τῶν 3000 τόν. ἔκστον καὶ εἰς τὴν Ιταλίαν 2 μικτά σκάφη τῶν 2750 τόνων καὶ 4 ἀλιευτικά.

Ἐπιχείρημα διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν ναυπηγήσεων εἰς τὸν Εὐρώπην διὰ χώρας τοῦ Παραπετάσματος ὑποστηρίζεται, τὸ δῆτι ὡς ἀμερικανικοῦ λαὸς δὲν δύναται νὰ ἀνεχῇ τὸν ἀπό φιλίας καὶ βοήθουμένας χώρας ἐνίσχυσιν διὰ πλοίων τῆς ἀντιπάλου πρὸς τὰ Ηνωμένα «Εθνη» παρατάξεων.

Ἐν κατακλειδὶ προστίθεται, διὰ τὰ Σοδείτες ἔχουν ὑπὸ ἔκτελεσιν εἰς τὴν παρ' αὐτῶν κατεχομένην Γερμανίαν ἔνα εὐρύ ναυπηγικὸν πρόγραμμα

καὶ διὰ μεταξὺ ἄλλων ἀνειλκύσθη τὸ βυθισθὲν κατὰ τὸν πόλεμον εἰς τὴν Βαλτικὴν ὑπερωκεάνιον «Χάνσα», διπέρ καὶ ἀνακατεσκεύασθη.

Τὸ πρόβλημα τῶν τάνκερς

Ἄπο σχετικάς ἀνακοινώσεις τῆς «Ἐνισχύσεως» τῶν ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν διαπιστώνται τὸ δύσκολον τῆς θέσεως τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, ὅπως, ἐν περιπτώσεις ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, κρατήσουν τὴν θέσιν τῶν εἰς τὴν διεθνή ναυαγοράν. «Ἐνα τάνκερ τύπου «Τ.2» στοιχεῖ, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαῖαν, 15.000 δολλαρίων περισσότερον ὑπὸ τὴν παναματικήν. Ο ναύλος, δηλούντι, τὸν διπόδιον δύναται νὰ δεχθῇ τὸ δεύτερον πρὸς κάλυψην τῶν ἔξδων του, ἡμιπορεῖ νὰ είνει κατά 25% μικρότερο.

«Ἄν ληφθοῦν ὑπὸ δύνη — λέγουν οἱ ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ — διὰ τοῦ Ηνωμένα Πολιτειῶν καταναλίσκουν τὰ 60% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς πετρελαίων καὶ ὅτι ἐντὸς τοῦ ἐδάφου τῶν κατέχουν μόλις τὸ 1/3 τῶν παγκοσμίων εἰς πετρελαίων ἀποθεμάτων, καταδεικνύεται πόσον ἔχαρτων πετρελαιοπλοίων.

«Η ἀμερικανικὴ οἰκονομία είνει ὑποχρεωμένη νὰ καταδάλη ὑψηλοὺς ναύλους εἰς τὰ ἔνα τάνκερ, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορικάς της ἀνάγκας, μία δὲ ἐκπτώσης τῶν ναύλων δὲν είνει δυνατόν νὰ προέλθῃ, παρὰ μόνον διὰ τῆς πυκνώσεως τοῦ δικτύου τῶν πετρελαιοπαγωγῶν καὶ διὰ ναυπηγήσεως περισσότερων δεξαμενοπλοίων δι᾽ ἀμερικανικὸν λογαριασμόν.

Ιαπωνία

Η ναυτιλιακή της ἀνασυγκρότησις

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, διὰ δὲ εἰδικὸς εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα γερουσιαστής κ. Μάγκνουσον ἐπτρέκειτο γὰρ μεταξὺ εἰς τὴν Ιαπωνίαν, ἵνα ἐπιποτίως διαπιστώσῃ τὰς ναυτιλιακάς της ἀνάγκας, ἐπὶ εὔκαιρια τῆς ἐπικειμένης ὑπογραφῆς τῆς συνθήκης εἰρήνης. «Η ἐπισκεψίας ἐπραγματοποιήθη καὶ αἱ πρώται ηδη ἀνακοινώσεις ἐπὶ τῶν διαπιστώσεων τοῦ Αμερικανού γερουσιαστοῦ ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὸν Τύπον τοῦ Τόκιο. Συνάγεται ἐξ αὐτῶν, διὰ δὲ τοῦ Μάγκνουσον, δό τόσον κατάρχην ἀντιτίθεμενος εἰς τὴν ὑπέρμετρον ἀνάπτυξιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας, θέτει τώρα περιορισμούς αὐτὸς εἰς τὰς προηγουμένας του ἀπότιμης πετρελαιοπλοίων.

Κατὰ τὸ 1950 τὰ ιαπωνικὰ πλοῖα μετέφερον μόνον τὰ 20 ἔως 30% τοῦ ὑπερβαλλασσίου ἐμπορίου τῆς χώρας, ἐνώ διὰ τὸ 1951 ἐπιδιώκεται ἡ αὔξησης τοῦ προστού τούτου εἰς 50%. Διὰ τὴν μεταφοράν, ὅμως, τοῦ ημίσεος τῶν φορτίων τοῦ ιαπωνικοῦ ἐμπορίου θὰ χρειασθῇ γὰρ ἀποκτήση της ἡ χώρα αὐτῆ πλοία 1.000.000 τόν. γκρός εἰσέτη, ἐπὶ τὴν Βάσει τοῦ προγράμματος μακροπρόθεσμου. Πράγματι, ἔχηγγέθη κατ' Ιαπωνίαν τρόπον τοῦ έπειταντού τοῦ ημέραντος φραγμού ὡς πρὸς τὰ δρίση της χωροπλοΐας της Κίνας.

Διὰ νὰ καλύψῃ τὸ ταχύτερον τὰς ἀνάγκας της η Ιαπωνία καὶ ἵνα μὴ ὑποχρεωνέται εἰς τὴν καταδολήν ναύλων πρὸς τὰ ἔνα πλοῖα, γεγονός ποὺ ἐπιτείνει τὰς οἰκονομικὰς της δυσχερείας, στρέφεται πρὸς τὰς Ηνωμένα Πολιτειῶν δὲ τὴν ἀμεσον ἀπόκτησην πλοίων. «Ισος», αἱ Ηνωμένες Πολιτειῶν εἰς τὴν παραχώρωντιν ἀριθμοῦ τίνος «Λίμπτερτος» ὑπὸ τὸν οντότηταν τῶν ναυλώσεων, ἀλλὰ καὶ τούτῳ μόνῳ διὰ τὴν μεταφοράν φορτίων καὶ πρώτων ὑλῶν προοριζόμενων τελικῶν νὰ χρησιμοποιθῶν ἀπὸ τὰ στρατεύματα τῶν Ηνωμένων «Εθνῶν» εἰς τὴν Κορέαν.

Πρόσφατοι ἔξ αλλου στατιστικοὶ ἀναφέρουν, διὰ την Ιαπωνία κατέχει σήμερον ἔνα στόλον 939 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.750.000 τόν. γκρός, χωρίς ὅμως, δῆλα τὰ σκάφη νὰ εύρισκωνται εἰς κατάστασιν πλευσεών. Ήσ πρὸς τὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου τούτου, 623 πλοῖα είναι 1.221.000 τόν. γκρός, 29 μικτά, 80.000 τόν. γκρός καὶ 109 φορτηγά.

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

δεξαμενόπλοια, 277.000 τόνων.

Ἐν τῷ μεταξύ ἔγνωσθη, διτὶ μία ιαπωνικὴ ἀποστολὴ ἐπιφορτισμένη νὰ συζήτησῃ μετά τῶν ἀριθμοῖς ἀμερικανικῶν κύκλων τὰ ζητήματα τῆς ναυτιλιακῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ἰαπωνίας, πρόκειται νὰ ἐπισκεφθῇ κατ' αὐτὰς τὴν Οὐασιγκτώνα. Ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἰαπώνων Ἐφοπλιστῶν» θὰ πήγηται τῆς ἀποστολῆς ταῦτης, τῆς ὁποίας θὰ μετέχουν οἱ ἐπιφανείστεροι Ἰανωπες ἐφοπλισταί. Θὰ ἐπιζητηθῇ η στενωτήτη συνεργασίας Ἀμερικανῶν καὶ Ἰαπωνῶν ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἀρθρῶν αἱ διατυπούμεναι ὑπὸ τῶν πρώτων ἐπιφυλάξεις, ὡς πρὸς τὴν θέσιν τοῦ ιαπωνικοῦ πλοίου. Διὰ τὴν συνεργασίαν τῶν δύο ναυτιλιῶν προβλέπεται καὶ η ὑπογραφὴ εἰδικοῦ συμφώνου.

Ίταλία

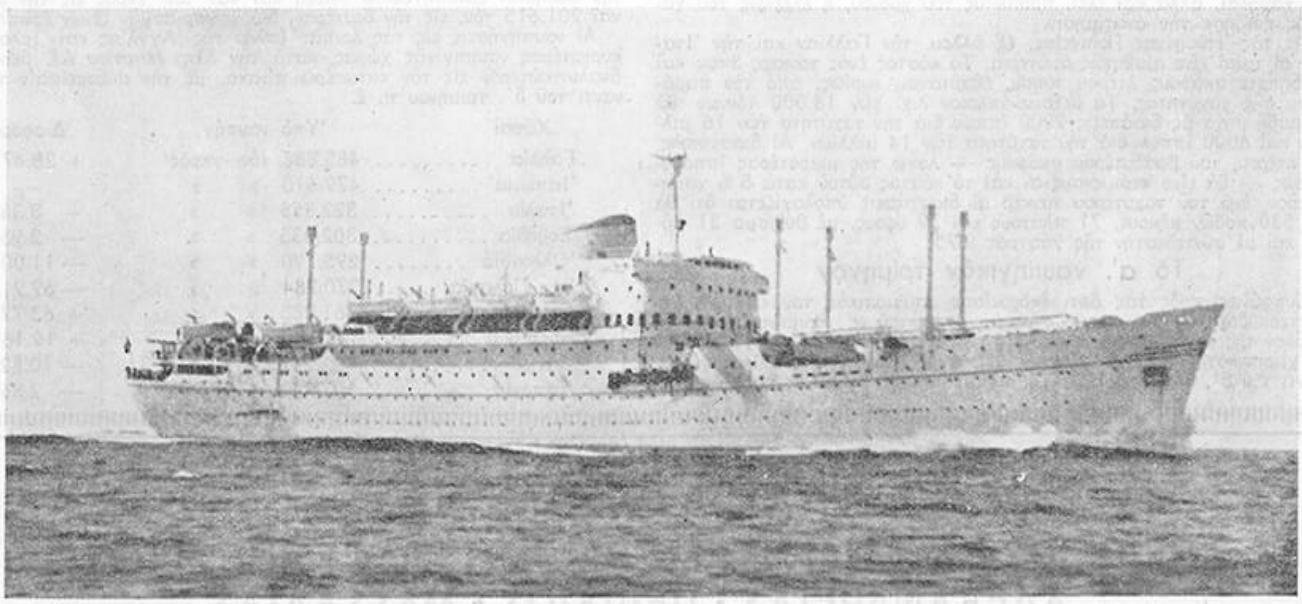
Ἡ γραμμὴ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν

Ἡ ἔναρξις τῶν δρομολογίων τοῦ πρώτου ἐκ τῶν τριῶν ὑπερωκεανίων τοῦ «Λόιδη Τριεστίνο» διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας ἔχαιρετισθη ἀπὸ τοὺς ναυτικούς κύκλους τῆς Ἰταλίας, ὡς ἔνδειξις τῆς σταθερᾶς καὶ ἐπιτυχούς προσπαθείας διὰ τὴν μεταπολεμικήν ἀποκατάστασιν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας. Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ δρομολογηθοῦν καὶ τὰ ἄλλα δύο ἀδελφά πλοῖα τῶν 13.000 τόν. γκρός ἕκαστον, ἅτινα συμπληροῦνται ηδη εἰς τὴν Τεργέστην. Τὰ τρία ταῦτα «λάϊνερς» ἀναπτύσ-

δοπίων τὰ 95% ἀνεφέροντο εἰς τάνκερς. Ἡ εὐνοϊκὴ θέσις τοῦ Παλέρμου εὑρίσκομένου ἐπὶ τῆς γραμμῆς, τὴν ὅποιαν ἀκολουθοῦν τὰ πλοῖα διὰ τὸ Σουέζ, ἡ εὐθυνὴ καὶ ἀδιάλειπτος καθ' ὅλην τὴν ἔβδομαδα ἐργασίας καὶ ἡ ταχυτάτη περασίωσί της, ἀπετελεσται τοὺς παράγοντας οἵτινες προσείλκυσαν ἐκεὶ τὰς ἐπισκεψάς. Πράγματι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Παλέρμου προσφέρουν τὰς χαμηλότερας τιμάς, δοκὶ μόνον ἀπὸ δύο τοὺς Μεσογειακούς λιμένας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν Ἰταλικῶν, ἀλλὰ ἀκόμη καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εύρωπης, μηδὲ τῆς Γερμανίας ἔξαιρουμένης. Ἔναντι ἐξ ἄλλου τῶν Ἀμερικῆς τιμῶν δι ἐπισκεψάς, αἱ τοῦ Παλέρμου εἶναι κατὰ 50% μικρότερα. Ἡδη, μία μεγάλη πλωτὴ δεξαμενὴ κατασκευάζεται, μὲ κόπος 3 ἑκατομμυρίων δολαρίων, διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Παλέρμου, ηδη εἰναι ἐτοιμὴ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1952 καὶ θὰ εἰναι ικανὴ νὰ δέχεται τὰ διερχόμενα ἑκεῖθεν σούπερ-τάνκερς. Μέρος τῆς διαπάνης διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῆς καλύπτεται ἀπὸ τὰς πιστώσεις τοῦ σχεδίου Μάρσαλ.

Ἡ ναυπηγικὴ κρίσις

Κρίσιν ἀντιμετωπίζει, συμφώνως πρὸς τὰς διαπιστώσεις τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, ἡ Ιταλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ εἰς τὸν ὑπόποιον Κόσμον μὲ δρυγασμὸν πανταχοῦ συνεχίζονται αἱ ναυτικαὶ κατασκευαὶ. Τὸ σημαντικότερον ἐν προκειμένῳ διὰ τὴν Ἰταλίαν πρόβλημα ἀποτελεῖ ἡ μόνιμος ἀνεργία 60.000 ἐργάτων, τοὺς ὅποιους ὑποχρεοῦνται νὰ μισθοδοτοῦν αἱ ναυπηγικαὶ ἐπιχειρήσεις. Ὁ



Τὸ πρώτον ἐκ τῶν τριῶν «λάϊνερς», τοῦ Λόιδη Τριεστίνο, σουν ταχύτητα 18 μιλλίων καὶ ἔχουν μεταφορικήν δυναμικότητα δι' 800 ἐπιβάτας ἕκαστον.

Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ τὰ ἀνωτέρω σκάφη δέν εἰναι τὰ μόνα, ἅτινα ἐντὸς τοῦ ἔτους θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας. Ὁ Ίταλὸς ἐφοπλιστής κ. Λάσουρο μετέτρεψεν ηδη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νεαπόλεως δύο βοηθητικὰ τέως ἀμερικανικὰ ἀεροπλανοφόρα εἰς ἐπιβατηγά διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας. «Ἔχουν καὶ τὰ πλοῖα ταῦτα μεταφορικὴν ικανότητα δι' 800 ἐπιβάτας ἕκαστον καὶ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 18 μιλλίων.

Ἡ τοιαύτη πρὸς τὴν Αὐστραλίαν πάνυκων τῶν Ἰταλικῶν γραμμῶν στρίζεται εἰς τὴν Βεβαίοτητα, διτὶ συντόμως τὸ πρὸς τὰ ἑκατὸν ρεύμα τῶν Ἰταλῶν μεταναστῶν θὰ ἐνταθῇ, βάσει τῆς γνωστῆς μεταξύ τῶν δύο κυβερνήσων συμφωνίας.

Ἄλι γάγκια τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν ἥρχισαν ἀνησυχοῦσαι ἀπὸ τὸ ἐπιδεικνύομενον ἐνδιαφέρον τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὡς πρώτη ἐδήλωσις τῶν ἀνησυχιῶν τῶν θεωρεῖται ἡ ἐπανάστασις τῶν προσεγγίσεων εἰς τὴν Νεαπόλιν τῶν ὑπερωκεανίων τῆς «P. and O.», ἅτινα ἀναπτύσσουν ταχύτητα 20 μιλλίων καὶ τῶν ὅποιων οἱ ναῦλοι εἰναι κατὰ 20% εὐθυγάττορει. Ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων δὲν ἀποκλείεται, δεδομένου ὅτι τὰ πλοῖα τῆς ἑταῖρας Λάσουρο δὲν μετέχουν τῆς «Διαστάκεψεως». Ἡ κίνησις ἐπιβατῶν μεταξύ Ἰταλικῶν λιμένων καὶ τῆς Αὐστραλίας ἔχει σοδαρῶς αὐξηθῆ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Τὸ 1950 ἐπειδιόδηθησαν ηδη Ἰταλίας δι' Αὐστραλίαν 28.053 ἐπιβάται, ἔναντι 4682 τοῦ ἔτους 1937.

Αἱ ἐπισκεψαὶ τῶν πλοίων

Τὸ Παλέρμον τῆς Σικελίας συγκεντρώνει στήμερον εἰς τὰ ἑκατὸν ναυπηγεῖα τοῦ μιαν ἀξιόλογον ἐργαστῶν ἐπισκεψαὶ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἐκ τῶν διερχομένων ἑκεῖθεν διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Κατά τὸ 1950 τὰ ἐν λόγω ναυπηγεῖα ἐπεισκεύασσαι πλοῖα 1.500.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν

«Αὐστραλία» τόνων 13.000 καὶ ταχύτητος 18 μιλλίων.

γνωστὸς περὶ νέων ναυπηγήσεων νόμος Σαραγκάτ, δοτὶς προέβλεπε τὴν ἀπασχόλησιν τῶν 2/3 τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων διὰ τῆς κατασκευῆς σκαφῶν 350.000 τόνων, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀκριδῶς ἐφορμόσθη. Ἡ δι' αὐτοῦ ὄριζομένη πίστωσις τῶν 34 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, ἐνέχουσσα τὴν μορφὴν ἐπιχορηγήσεως πρὸς γεφύρωσιν τοῦ χάσματος τῶν τιμῶν μεταξύ ἔγχωριον καὶ δένου ναυπηγικού κόστους, τείνει ηδη νὰ ἔχαντληθῇ καὶ μία νέα πίστωσις ἐξ 8 ½ δισεκατ. λιρετῶν προβλέπεται, ἀνεύ της ὀποίας θὰ καταστῆ ἀδύνατον εἰς τὰ ναυπηγεῖα ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν κρίσιν.

Οἱ ναυπηγοὶ ζητοῦν μακροπροθέσμους πιστώσεις, δεδομένου ὅτι σῆμερον ὑποχρεοῦνται νὰ δανειζῶνται μὲ τόπον 9% εἰς βραχυπτέρωσις μαργαριταῖα. Εὐθυνὰ κεφαλός εἰναι δι' αὐτοὺς — δῆπος ὑποστρηζούν — ἀρκετά, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν δύμαλην παραγωγὴν τῶν ναυπηγείων τῶν. Ἡ πίστωσις τῶν 8 ½ δισεκατομμυρίων λιρετῶν ἀποβλέπει εἰς τὴν χρηματοδότησιν ἐνὸς τρίτου ὑπερωκεανίου τῶν 25.000 τόν. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, καθὼς καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν 12 φαλαινοθηρικῶν τῶν 500 τόν. ἔκαστον διὰ τὴν φαλαινοθηρίαν εἰς τὰ ὅδοτα τοῦ Ανταρκτικοῦ. Ἡ ναυπηγησίς ἐνὸς δευτέρου λάινερ διὰ τὴν ἐντηπρέτησιν τῆς γραμμῆς Αλεξανδρείας φαίνεται, διτὶ ἀναβάλλεται.

«Υποστρηζούν, ἔξι ἄλλου, οἱ Ιταλικοὶ ναυπηγοὶ κύκλοι, ὅτι τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν τῆς Ἰταλίας ἔχει ἀνάγκην ν' ἀντικαταστήσῃ μὲ νεώτερα καὶ ταχύτερα πορτηγά καὶ τάκνες, τὰ παρήλια καὶ ἀσυγχρόνιστα σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόνων. Αποκρούσυν τὴν ἀθρόαν ναυπηγησίν μεγάλων ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἅτινα δέν εἰναι τόσον ἀποδοτικά, ἀλλὰ δισερύπτουν μόνον τὸ ἔθνικον γόπτρον. Ἡ Ἰταλία — λέγουν — δέν δύναται ν' ἀνέβει εἰς μίαν τοιαύτην πολυτέλειαν. Οἱ αὐτοὶ κύκλοι ἀποκρούσυν, ἐπίσης, καὶ τὴν φαλαινοθηρικήν ἐπιχείρησιν καὶ ὑποδεικνύουν, ὡς σκοπιμώτεραν, τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ὑφισταμένης ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. Τὰς ἐπιχορηγήσεις τὰς θεωροῦν ὡς μέσον κομματικῶν ἐπιδιώξεων τῶν ἔκαστοτε Κυθερησεων. Διατινίζουν αὐταὶ τὸ ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κόστον καὶ παρεμποδίζουν τὴν ναυπηγησίν σκαφῶν περισσότερων ἀποδοτικῶν, οἷα εἰναι τὰ φορτηγά καὶ τὰ τάκνες, συντελοῦν δὲ εἰς τὴν συνέχισιν τοῦ παλαιού συστήματος, ἀναπτύξεως τοῦ ἔθνικον τονιά, διὰ τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων, ἀπὸ τὰ δόποια ἀποτελεῖται στήμερον δι κύριος δύκος τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας.

Αἱ στατιστικαὶ ἀποκαλύπτουν, διτὶ 10% μόνον, τῆς ἐκ 3.000.000 τ. γκρός δυνάμεως τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας σύγκειναι ἀπὸ νεώτερα σκάφη, ἐν τὰ 40% αὐτῆς ἀπαρτίζονται ἀπὸ πλοῖα ἡλικίας 20 ἔτῶν καὶ ἀνω. Ἡ Ἰταλία χρειάζεται — κατὰ τοὺς ναυπηγικοὺς κύκλους — νὰ κατασκευάζῃ πλοῖα 350.000 τόν. ἐτησίως, προκειμένου νὰ ἀνανεώσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς νάρ. ἔργα-ζωταῖς τὰν διελπίδων. Σήμερον ἀπασχολούν ταῦτα τὸ ημισυ τῆς παραγωγῆς τῶν δυναμικότερος, ἐνώ παραγγελίαις ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν ἐλάχισται ἐξησφαλίσθωσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Οἱ κλάδοι, ἔξι ἄλλου, τῶν ἐπισκεψῶν τῶν πλοίων, καὶ κυρίως τῶν τάκνερ, ἐβελτιώθη ὑπωδόπτο, ἀν καὶ ἐν τῷ συνόλῳ τῆς κρινομένη ἡ δῆλη

Telegram: «THYMARI»

Telephone: Pk. 4780

M. G. MALLIARIS

SHIPCHANDLER & MARINE CONTRACTOR.

(Est. 1942)

6, ROYD STREET.

REAR BLOCK.

CALCUTTA

ναυπηγική έργασία, λόγω τού ύψηλού κόστους, τής βαρυτάτης φορολογίας, τής άκριδειας τού χάλιδος, και τής καταδολής έπιδομάτων είς τούς άνεργους, παρεμποδίζει την Ιταλίαν νά παίξη τον σημαντικόν ρόλον της είς το παγκόσμιον Εμπορικόν Ναυτικόν.

Μεγ. Βρεταννία

Τό κόστος τών δεξαμενοπλοίων

Παρά τό δύοσδήποτε «επιποιημένον» τής κατασκευής τῶν άθρων ναυπηγουμένων άνα τὸν Κόσμον δεξαμενοπλοίων, αἱ τιμαὶ διαφέρουν πως μεταξύ τῶν διαφόρων ναυπηγικῶν χωρῶν. Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν λ.χ. ἔνα τάνκερ τῶν 18.000 τόνων δ.ω. μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους λ.χ. ἔνα τάνκερ 16 μιλλίων, κοστίζει σημερών 830.000 λιρῶν ἥ 46 λίρας κατὰ τὸν, ὑπὸ τῆς προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ έργατικά καὶ οἱ πρώται ὄλιγοι θέλουν παραμείνει εἰς τὰ σημερινὰ αὐτῶν ἐπίπεδα. Εἰς τὴν Σουηδίαν κρατεῖ ἡ αὐτὴ περίπου βασική τιμή, ἐνώ εἰς τὴν Ολλανδίαν εἶναι 5 % χαμηλοτέρα καὶ εἰς τὸ Βέλγιον 5 % ψηφιοτέρα.

Εἰς τὴν Γερμανίαν ἡ βασική τιμὴ δὲν ἔχει ἀκοῦμη σταθεροποιηθῆ, δεδομένου, ὅτι πρὸ μικροῦ μολίς χρόνου πρόθησαν οἱ περιορισμοὶ διὰ τὴν ναυπηγησιν μεγάλων πλοίων. Πάντως ἡ σχετικὴ τιμὴ φαίνεται κυμαινόμενή κατὰ 10 % ἐπὶ ἔλαττον τῆς ἀγγλικῆς, προστίθεται δὲ ὅτι ἡ Ἐλλειψις τού χάλιδος ἥρχισεν ἐπιδρώσα εἰς τὴν καθυστέρησιν τῶν παραδόσεων καὶ εἰς τὴν αὔξεσιν τοῦ κόστους. Εἰς τὴν Ιταπωνίαν, αἱ τιμαὶ ἡστατικαὶ, ἀλλὰ καὶ ἔκει, προϊόντος τοῦ χρονοῦ, ἡ Ἐλλειψις τού χάλιδος ἥνδοντες τὴν ἀνατίμησιν.

Εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, ἔξ αλλοῦ, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ιταλίαν αἱ τιμαὶ εἰναι αἰσθητῶς ἀνώτεραι. Τὸ κόστος ἔνος τάνκερ, ὅπως καὶ οἰουδήποτε σκάφους ἑτέρου τύπου, ἔξαρτάται, κυρίως, ἀπὸ τὸν παράγοντα τῆς ταχύτητος. Τὸ δεξαμενόπλοιον λ.χ. τῶν 18.000 τόνων θὰ χρειασθῇ μηχανᾶς δυνάμεως 9000 ἵππων διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 16 μιλλίων καὶ 6000 ἵππων διὰ τὴν ταχύτητα τῶν 14 μιλλίων. Αἱ διαστάσεις, ἀφ' ἑτέρου, τοῦ βραδυτέρου σκάφους — λόγω τῆς μικροτέρας ἱπποδυναμεως — θὰ εἰνε περιορισμέναι καὶ τὸ κόστος αὐτοῦ κατὰ 5 % χαμηλότερον, ἐνώ τοῦ ταχύτερου τάνκερ αἱ διαστάσεις ὑπολογίζεται ὅτι θὰ εἶναι 530 ποδῶν μηκός, 71 πλάτους καὶ 39 ψυχοῦ, μὲ βύθισμα 31 ποδῶν καὶ μὲ συντελεστὴν τῆς γάστρας 0.75.

Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Συμφώνως πρὸς τὰς ἄρτι ἐκδοθείσας στατιστικὰς τοῦ «Λόδ'ς Ρέτζιστερ» διὰ τὰς παγκοσμίους ναυπηγησεις τοῦ α'. τριμήνου ἐ. ἔ. τὸ σύνολον τῆς ἔργασίας κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου περιελάμβανε 1217 σκάφη, χωρητικότητος 5.097.084 τόν., γκρός, μὲ αὐθησιν 278.331 τ. γκρός, ἐναντὶ τοῦ δ'. τριμήνου π. ἔ. Τὰ δεξαμενόπλοια (1000 τ. καὶ ἀνω ἑκα-

τον) ἀντεπροσωπεύοντο μὲ ποσοστὸν 38.9 % ἐπὶ τοῦ συνόλου, ἥτοι μὲ 181 σκάφη (27 ἀτμοκίνητα καὶ 154 δηλεοκίνητα), συνολικῆς χωρητικότητος 1.980.993 τόν. γκρός ἔξ αὐτῶν δὲ 49, τόν. γκρός 577.823 ἥσσαν ἀγγλικὰ καὶ ἔτερα 50, τόνων γκρός 556.172, ἥσσαν νορβηγικά.

Ἀναλυτικῶς, τὰ 40.7 % τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων, ἥτοι 337 σκάφη, 2.072.723 τόν. γκρός, κατεσκευαστοῦ εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν, μὲ αὐθησιν κατὰ 28.335 τόν. γκρός, ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἐξ αὐτῶν πάλι 86 πλοῖα, 480.724 τόν. εἰχον καθελκυσθή καὶ ἔτελουν ὑπὸ συμπληρώσιν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 251 σκάφη, 1.591.999 τόν. γκρός, ἔτελουν ὑπὸ κατασκευὴν καὶ καθέλκυσιν. Ἐπὶ τῆς ὅλης ταύτης ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγικῆς ἔργασίας, 110 πλοῖα, χωρητικότητος 740.066 τόν. γκρός, ἥτοι τὰ 35.7 %, προωρίζοντο δι' ἐφοπλιστὰς ζένων χωρῶν. Τὰ τανκέρας ἀνήρχοντο εἰς 97, χωρητικότητος 1.152.323 τόν. γκρός καὶ ἀντεπροσώπευον τὰ 55.6 % τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ναυπηγικῆς ἔργασίας, περιελαμβανοντο δὲ μεταξύ αὐτῶν καὶ 5, χωρητικότητος 74.940 τόνων, ἀπαντούσαν πρωρίζοντο διὰ τὴν Λιβερίαν.

Εἰς τὰς λοιπὰς ὅμοις χώρας (ἐξαιρεσθεὶς τῆς Κίνας, Πολωνίας καὶ Σοβιετικῆς Ἐνώσεως, διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἔργασίας τῶν ὅποιων δὲν ὑπῆρχον αὐθεντικά πληροφορία) ἐναυπηγούντο εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. τριμήνου ἐ. ἔ. 880 πλοῖα, 3.024.361 τόν. γκρός, μὲ αὐθησιν 250.296 τόν. ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ μὲ ποσοστὸν καλύπτον τὰ 59.3 % τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἔργασίας. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσώπευον τὰ 27.4 % τῆς ἔργασίας ταύτης, μὲ 84 σκάφη 828.670 τ. γκρός. Σημειωτέον, ἔξ αλλοῦ, ὅτι εἰδικῶτερον — εἰς τὴν Ολλανδίαν καὶ τὴν Σουηδίαν ἐναυπηγούντο σκάφη 207.469 τόν. γκρός εἰς τὴν πρώτην καὶ τὸν 615 τόν. εἰς τὴν δευτέραν, διὰ λογαριασμὸν ζένων ἐφοπλιστῶν.

Αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὰς λοιπὰς (πλὴν τῆς Ἀγγλίας καὶ Ἰρλανδίας) κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας, κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἐ. ἔ. δείκνυνται ἀναλυτικώτερον εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, μὲ τὴν αὔξεσιν τῶν, ἐναντὶ τοῦ δ'. τριμήνου π. ἔ.

Χώραι	Ὑπὸ ναυπήγη.	Διαφορὰ
Γαλλία	485.888 τόν. γκρός	+ 28.475
Ιταπωνία	479.610 >	—
Ιταλία	322.358 >	+ 8.380
Σουηδία	302.035 >	— 2.955
Ολλανδία	295.790 >	— 11.004
Ην. Πολιτείαι	270.284 >	— 69.911
Γερμανία	261.285 >	+ 63.775
Νορβηγία	142.800 >	+ 19.166
Δανία	122.262 >	— 10.820
Ισπανία	102.982 >	— 2.867

ΤΑΞΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

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

Α)π "MENTITEPPANEAN."

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

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ **ώραι 29.**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ **ώραι 56.**

"Εναρξις δρομολογίων 28 Μαΐου 10 π.μ.

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

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

Nορβηγία

Η μηχανή δῆζελ

Οι τεχνικοί κύκλοι σχολιάζουν τὴν παραγγελίαν εἰς Νορβηγικὰ ναυπηγεῖα δύο μεγάλους τάκερς τῶν 29 χιλιάδων τόνων διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, μὲν μηχανὰς πρώσεων δῆζελ τύπου B. & W. Μέχρι τοῦδε διὰ τὰ πέρα τῶν 20 χιλ. τόνων δεξαμενόπλοιος ἔχοντας ποιοῦντο συνήθως ἀτμοστρόβιλοι καὶ δοχείο μηχανῶν. Ἐξαιρεσιν ἀπετέλεσαν ἕνα τάκερ τὸν 31 χιλ. τόνων ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ἀγγλίαν· καὶ ἔτερον 31.250 τόνων ναυπηγούμενον εἰς τὴν Γαλλίαν.

Οἱ Ἀμερικανοὶ τεχνικοὶ ἀπόκλειον παντελῶς τὴν δηζελομηχανὴν ἀπὸ τὰ μεγάλα σκάφη.

Σοβ. Ρωσία

Η ναυτιλιακή ἀνασυγκρότησις

Πολλὰ ρωσικὰ μεγάλα καὶ μικρὰ σκάφη, μεταξὺ τῶν ὅποιών καὶ τὸ τέως Γερμανικὸν ὑπερωκεάνιον «Χάνσα» 21 χιλ. τόνων, ἐπισκευάζονται εἰς τὰ Βελγικὰ ναυπηγεῖα. Τὸ τελευταῖον τοῦ ἀφοῦ ὑποστῆ τὰς ἐπισκευάς εἰς τὸ σκάφος θὰ ρυμουλκήν καὶ πάλιν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας διὰ νὰ τοποθετῇ ἡ μηχανὴ τῶν 28 χιλ. ππων. Τὸ ὑπερωκεάνιον λέγεται ὅτι θὰ ἔκτελη γραμμὴν 'Οδόσσου — "Ἀπωνατολῆς".

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰ Βελγικὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται διὰ ρωσικὸν λογαριασμὸν 18 μικρὰ φορτηγά τῶν 3.000 τόνων καὶ πέντε ἀλιευτικά. Ἐξ αὐτῶν παρεδόθησαν ἡδη τὰ δέκα.

Λέγεται ὅτι μετὰ τὸ τέως «Χάνσα» νῦν «Σοβίετοκι Σόγιους», θὰ ρυμουλκηθοῦν εἰς τὴν Ἀμερικὰν μὲν τὴν σειράν των: Τὸ «Αιμπούργον» (22 χιλ. τόν.), τὸ «Καρδιλλέρα» (12 χιλ. τόν.) καὶ τὸ «Ντάγκοτλαντ» (21 χιλ. τόν.).

Αἱ εἰς τὴν Ἑνένην ἐπισκευασίαι τόσων σκαφῶν εἰναι πάντως χαρακτηριστικαὶ τῆς ἀνεπαρκείας τῶν ρωσικῶν ναυπηγείων νὰ ἀναλαβουν μεγάλης ἐκτάσεως ναυπηγικᾶς ἔργασίας.

Ἡ γεωργικὴ ἀπόδοσις

Κρίσιν τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς προβλέπουν οἱ παραπορταὶ τῶν ρωσικῶν οἰκονομικῶν ἑξελίξεων. Τὰ στοιχεῖα, βέβαια, τῆς ἐκτιμήσεως τῶν πραγμάτων δὲν ὑπεραφθούν διὰ τοὺς μακρόθεν παρακολούθουντας τὴν ἐντος τοῦ Σιδηροῦ Παραπτέστασος ζῶνταν. Ὁπωδήποτε, ὅμως, ἔξι αὐτῶν τούτων τῶν πληροφοριῶν τοῦ σοβιετικοῦ Τύπου διατιστοῦνται, διτὶ ἡ συγκομιδὴ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἥτο περίπου ἡ αὐτὴ μὲ τὸν τοῦ 1949 (126 ἑκατομμύρια τόνων) ἔναντι τῶν διὰ τοῦ σχεδίου προβλεπομένων 127 ἑκατομ., τόνων.

Ἡ Ρωσία χρειάζεται τώρα νὰ ἀνασυστήσῃ τὰ ἀποθέματα τῆς εἰς σιτηρά, ὅπινα ἐξηντλήθησαν κατὰ τὴν σιτοδείαν τοῦ 1946, ὅπε ἡ συγκομιδὴ κατῆλθεν εἰς τὰ 62.5 ἑκατομ., τόνων. Πρέπει, ἐπίσης, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς μεγαλύτερας ἄναγκας τῶν βιομηχανικῶν περιφεριῶν, αἵτινες καὶ δοσμέραι αὐξάνονται λόγω τῆς ἐπεκτάσεως τῆς βιομηχανίας καὶ τῆς ἀπασχολήσεως περισσότερων ἐργατικῶν χειρών.

Ὄχι μάχη τὸν ἐφοδιασμὸν χαρακτηρίζονται αἱ προσποτείαι τῶν Σοβίετ διὰ τὴν ἐπιστοτικὴν ἐπάρκειαν. «Ολα τὰ εἶδη τῆς γεωργίας καὶ τῆς κτηνοτροφίας παρήκμασαν κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτους εἰς βαθύδων κατώτερον τοῦ προδιαγραφέντος διὰ τοῦ σχεδίου. Δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶ ἡ συγκομιδὴ τοῦ 1950 ὑπῆρξεν ὑποδεστέρα τῆς Σοβιετικῆς περιόδου (1913), ὅπε τὰ 4/5 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ρωσίας ἀποσχολούντο εἰς τὴν

γεωργίαν, ἐνώ σήμερον τὸ ἥμισυ μόνον ἀποτελεῖ τὴν τάξιν τῶν γεωργῶν. Ὁ παραγωγὴ τούναντιον τῶν βιομηχανικῶν γεωργῶν εἰδῶν, τοῦ βαμβακοῦ λ. χ., σημαντικὴν ἐμφανίζει αὔξησιν. Αἱ σοδιετικαὶ προσποτείαι στρέφονται τώρα εἰς τὴν πλήρη ἐκδίμηχαντιν τῆς γεωργίας, εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῆς ἀπολύτου πειθαρχημένης κατευθύνσεως εἰς τὴν παραγωγὴν τῶν ἀγρων καὶ εἰς τὴν ἰσόποσον κατανομὴν τῶν πληθυσμῶν κατὰ περιφερείας, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν. Αἱ δυσκολίαι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιδιώκεων αὐτῶν εἰναι μεγάλαι, κατὰ τοὺς ἔξωθεν τῆς Ρωσίας παραποτάτας, διότι η Μόσχα θέλει νὰ καταπνίξῃ κάθε ἀτομικιστικὴν τῶν γεωργῶν διάθεσιν καὶ στέρησιν κάθε ιδιαιτέρου ἀποθέματος τροφίμων υπὲρ τῶν βιομηχανικῶν περιφερειῶν.

Μία ἀκριβῶς ἀφορμὴ τῶν προβλέψεων περὶ ἐπιμόνου ἀποφυγῆς κάθε πολεμικῆς περιπτετείας ἀπὸ μέρους τῶν Σοβίετ ἐγκείται εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Κρεμλίνου εἰς τὸ τεραστίας σημασίας ἐσωτερικὸν ζῆτημα τῶν παραγωγῆς καὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ εἰς τρόφιμα τῶν ἐργατῶν τῆς Βιομηχανίας καὶ τῆς δημοσιοπαλληλικῆς τάξεων.

Ἡ πετρελαιοπαραγωγὴ

Κατὰ πληροφορίας τοῦ ἐν Λονδίνῳ Γραφείου Πληροφοριῶν ἐπὶ τῶν πετρελαίων ἡ Ρωσία καταβάλλει συντόνους προσπαθείας, ίνα ἀντιμετωπίσῃ τὸ δύσκολον πρόβλημα τῆς αὐξήσεως τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς. Τὰ Σοβίετ καταναλίσκουν τόρα περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλην χώραν πετρελαίου, ἔξαιρουμενῶν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

Ὑπάρχουν πραγματεῖες, ὅτι ἀπὸ τοῦ πολέμου, παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ ηδηθή κατὰ 10%, ἐναντὶ τοῦ 1939, ἡ κατανάλωσις ἔξετάθη περισσότερον καὶ ἐδημιουργητες κενόν, ὅπερ ἐκαλύφθη ἀπὸ τὰ πετρελαία τῆς Ρουμανίας καὶ τῶν ἄλλων δορυφόρων.

Τὰ 80% τῆς παραγωγῆς τῆς Ἀνατολικῆς καὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ἀπορροφῶνται τώρα ἀπὸ τὴν Ρωσίαν. Δεδομένου, ὅμως, διτὶ ἡ πετρελαϊκὴ περιστροφή σειρας αὐξήσης τῆς Βιομηχανικῆς παραγωγῆς θὰ πρέπει ἀναλόγως νὰ αὐξέθη καὶ ἡ ἀπόδοσις τῶν πετρελαιοπηγῶν. Βαθυτέρα, πολύγματι, διάνοιξις τῶν φρεάτων καὶ ἀνέύρεσις νέων πηγῶν εἰς τὴν Κασπίαν Θάλασσαν ἐπιδιώκεται μὲ σκοπὸν νὰ φθάσῃ ἡ παραγωγὴ εἰς 60 εἰκαστούς, τόνων κατὰ τὸ 1960.

Ἡ ἐποίσια αὐτὴ παραγωγὴ κείται ἐντὸς τῶν όριών τῶν ρωσικῶν δυνατοτήτων. Τὰ ἀπόθεματα τῶν πετρελαίων ὑπολογίζονται εἰς 600 ἑκατ. τόνων, ἀνώτερα κατὰ τοὺς Ρώσους τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῆς Μέσης Ανατολῆς.

Ίδοι καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς ρωσικῆς καὶ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς κατὰ τὴν πλευταῖαν 50τεῖαν:

Έτη	Ρωσία	Παγκόσ.	Ποσοστόν
1900	10.378.300	20.460.514	50.7%
1910	9.626.400	44.949.000	21.4%
1919	4.448.300	76.284.000	5.8%
1929	13.658.335	203.222.000	6.7%
1939	31.000.000	284.748.000	10.9%
1948	30.600.000	489.450.000	6.3%
1949	34.640.000	487.530.000	7.1%
1950	37.600.000	540.000.000	7.0%

Tourkia

Αἱ ναυπηγήσεις

Ἐξ ἀφορμῆς τῆς πρὸ καιροῦ γενομένης καθελκύσεως δύο τσιμεντοπλοίων, ἐκ τῶν τουρκικῶν ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν, συνεργατῆς τῆς ἐφεμερίδος «Τζουμχουρίετ» ἀσχολεῖται διὰ μακρῶν μὲ τὸ δῶλον προβλήμα τῶν ἐν Τουρκίᾳ ναυπηγήσεων. Τονίζων, ἐν ἀρχῇ, διτὶ ἡ πορεία τοῦ Αδδούν Χαμπτ καὶ μέχρι τῶν ἡμέρων τῆς Δημοκρατίας, ἡ τουρκικὴ ναυπηγικὴ τέχνη, ἡ ὀποία εἶχεν ἐπιτελέσθαι «θεάματα» κατὰ τὸν 19ον αἰώνα, πειριῆθεν εἰς πλήρη μαρασμὸν, πειρισθεῖσα εἰς τὸ ἔργον τῶν ἐπισκεύων, ὁ Τούρκος ἀρθρογράφος, προσθέτει εἰς τὴν πραγματείαν του:

— Παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ δὲν διαθέτουμεν εἰδικάς ἐσχάρας διὰ τὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν, ἐναντηγόμενας, ἐν τούτῳ ποτερικοῦ οἱ ἔγκαιροι, ἐν τούτοις, παραγγελθέντες τεχνικοὶ ἐξοπλισμοὶ των. Ἐνώ διὰ τὰ ἔνα ναυπηγεῖα ἀπαιτεῖται χρονικὸν διάστημα 14—18 μηνῶν πρὸς παράσδιον ἐνός σκάφους 500 τόνων, δῆτα εἰναι καὶ ἡ χωρητικότητα τῶν τσιμεντοπλοίων μας — καὶ χωρὶς διασφάλισιν ἔγκαιροι ἐκπληρώσεως τῶν ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων — ἡ τουρκικὴ ἑταίρια ναυπηγήσεων καὶ δεξαμενῶν παρέδωσε τὰ δύο σκάφη ἐντὸς ἔνος ἔτους. «Η ναυπηγήσις, μάλιστα, ἐὰν εἴχον παραδοθῆ ἔγκαιρως τὰ ἀπασχήτητα σιδηρά ἐλάσματα, θὰ εἴχεν ἀποπερατωθῆ ἐνωρίτερα.

Τὸ επιβατήγον «Σαμούσιον» μᾶς παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ασαλτόν, μετὰ 4 ἑταὶ καὶ 3 μῆνας, ἐνώ εἶχε παραγγελθῆ τῷ 1946 μὲ προθεσμίαν 23 μηνῶν!

Ἐξ ἀλλού, ἀπεδειχθή, διτὶ τὸ κόστος τῶν ἔθνων μας ναυπηγήσεων εἰναι ὑπολογισμένως αὐχμηλότερον. Τὰ δύο τσιμεντοπλοία μας ἐστοιχίσαν 1.654.000 τουρκικῶν λιρῶν, ἐνώ οἱ ἀντίστοιχοι προσφοραὶ τῶν Ἀγγλικῶν, Ολλανδικῶν καὶ Πολωνικῶν ναυπηγείων ἐκυμαίνοντο μεταξὺ 1.760.000 καὶ 1.900.000 λιρῶν διὰ σκόφη τοῖς χωρητικότερος.

Διὰ τὸν μηχανικούς ἐξοπλισμούν μας, εἰς 300.000 λιρῶν, ἐνώ ἐὰν ἡ διληπαγγελία ἐτοποθετεῖται εἰς ἔνα ναυπηγεῖα, ἡ συναλλαγματικὴ ἀφίμαξις διὰ τὸν πετείων δύσμυρτρέα.

Περαιών, ὁ συνεργάτης τῆς «Τζουμχουρίετ» προσθέτει, διτὶ οὐδεὶς ἔνος ἀγείρητης εἰς τὴν ναυπηγήσιν τῶν δύο τσιμεντοπλοίων, μολονότι διὰ πρότην φοράν ἐπελαμβάνοντο παρομοιούς ἔργου οἱ Τουρκοί ναυπηγοί καὶ τὸ ἐργατοτεχνικὸν προσωπικόν τοῦ ἀναδόχου ἐργοστασίου Χαλίτ.

Ἡ λιμενικὴ ἀποκατάστασις

Χάρις εἰς τὰς πιστώσεις τῆς Διεθνοῦς Τραπέζης 'Ανασυγκροτήσεως, οἱ τουρκικοὶ λιμένες ἀποκαθίστανται. Ἀπό τίνος χρόνου ἡρίσαν αἱ ἐργασίαι βελτιώσεων τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς Κωνσταντινούπολεως, τῆς Σμύρνης καὶ τῆς Ἀλεξανδρέττας, ἐνώ ἐπιπεδύσανται τὰ προκαταρκτικά ἔργα διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν τῶν λιμένων Σαμφυόντος καὶ Μερσίν.

Αἱ ἐργασίαι διευρύνουσεις καὶ ἐξοπλισμοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ζογκούλδακ τοῦ προχωρῶν μὲ ταχὺν ρυθμόν. Θά τε τερματισθεῖ τὸ 1953, διότε διεῖσδε ηδηθή η φόρτωσις ἀπὸ τὸ Ζογκούλδακ 10 χιλ. τόνων γαιανθράκων μημερίσιων. Διὰ τῶν λιμένων τοῦ Ζογκούλδακ καὶ τοῦ 'Ερεγλί ή Τουρκία θὰ δύναται νὰ ἀρχίσῃ τὴν ἐξαγωγὴν γαιανθράκων πρὸς τὴν Μεσόγειον.

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

Ναυπλιακαί Εἰδόθεις

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εις τὰ Ὀλλανδικά ναυπηγεῖα τοῦ Φλένσμπουργκ παρηγγέλθη διὰ λ) σμὸν τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναματικῆς ἐταιρίας «Ρίο Γκράντε» ἔνα δηζελοκίνητον φορτηγὸν 9800 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς δυνάμεως 4200 ίππων. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 132 μέτρων μεταξὺ τῶν καβέθων, πλάτους 18.4 μέτρων καὶ ὑψους μέχρι τοῦ «σελτερ ντέκο» 12 μ., μέχρι δὲ τοῦ κυρίου καταστρώματος 8.95 μέτρων.

— Εἰς τὸν Λοιδίνιον Τύπον ἀνεγράφη καὶ η παραγγελία ἐξ μέρους τοῦ κ. Σ. Νιάρχου διὰ λογγισμὸν τῆς «Νόρθ Αμερικαν Σίπιπιγκ Στρέιντερ» τῆς Νέας Υόρκης καὶ τοῦ Λοιδίνου, δύο δεκαμετροπίοις εἰς τὰ ναυπηγεία Κόκουμς, τοῦ Μάλου. «Εκαστὸν τούτων θα ἔχῃ χωρητικότητα 20.000 τ. π.ω., θα ἐφοδιασθῇ, ως ἔχομεν ἡδη ἀναγγείλει, μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους καὶ θά ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 15 μιλιών. Σχολίάζοντες τὴν ἀνώτερην παραγγελίαν οι Σουηδοὶ τεχνικοὶ ἐτόνιζον ιδιαιτέρως τὴν αμερικανικὴν προτίμησιν τοῦ συστήματος τῶν ἀτμοστροβίλων διὰ τὴν πρώσων τῶν τάκερων.

— "Ανεγράφον, έπιστος, είτε τὸν ἀγγλικὸν Τύπον ἡ παραγγελία ἐνὸς τάκερ τῶν 24.000 τ. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ἀμστερδαμοῦ, μὲν ἐπτακυλινδρούς μηχανὰς Νῆτζελ, κατασκευὴς Στόρκ καὶ ταχύτητος 14½ μιλίων, διὰ λογαριασμὸν πελατῶν τοῦ Οίκου *"Ρεβίνμπτς — Κουλουκούντης, Λτδ.*, Διά λογαριασμὸν πελατῶν τοῦ ίδιου Οίκου παρηγέθη πρό τινος καὶ εἰς τὰ ναυπηγεία *"Φέρενς* ἔτερον δεξαμενόπλοιον τῶν 25.000 τόνουνον d.w.

— 'Ανεκοινώθη ἄφ' ἔτέρου εἰς τὸν ναυτικὸν Τύπον τοῦ ἑδωτερικοῦ ἡ παραγγελία ἀπό μέρους τοῦ Οἴκου τῶν κ. κ. Λω̄ — Πεζά ἐνὸς φορτηγοῦ τῶν 10.850 τόνων d.w. μὲν παράδοσιν ἀρχὰς τοῦ 1954 καὶ μὲ μηχανᾶς «B & W», εἰς τὸν ἄγγλικὸν Οἴκον Μιτάρτρου. Καὶ περὶ τῆς παραγγελίας αὐτῆς, καθὼς καὶ περὶ τοῦ δευτέρου φορτηγοῦ, ὅπερ ἀπό μέρους τῶν αὐτῶν ἐφοπλιστῶν παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σόρτο, ἀνέγραψαμεν σχετικάς λεπτομερείας πρὸ διμήνου. Αγγέλεται ήδη ἡ παρδ τοῦ αὐτοῦ Οἴκου παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτάρτρου καὶ τρίτον φορτηγοῦ, ἀδελφοῦ τοῦ προηγουμένου. Θά ἐφοδιασθῇ τούτῳ μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 5500 ἵππων καὶ θά παραδοθῇ τοῦ 1955.

Τὰ νέα «λάϊνερς»

Προεκπρύθη παρά τοῦ Υ.Ε.Ν. διὰ τὴν 10ην ἥως 12ην π.μ. τῆς 28ης Μαΐου μειοδοτικὸς καὶ δι' ἐνσφραγίστων προσφορῶν διαγωνισμός διὰ τὴν ναυπήγουν ἢν 'Ιταλία δύο φορητοῖς γραψμῆι, συμφώνων πρὸς τὴν ἀπὸ 31ης Αὔγουστου 1949 ἐλληνοϊταλικὴν σύμβασιν οἰκονομικῆς συνεργασίας. "Ἐκαστὸν τῶν δύο πλοίον δὲν θὰ είναι μικρότερον τῶν 5.000 τόνων ή., μ., μὲ βιθισμα θερινής περιόδου ωψὶ πέραν τῶν 22 ποδῶν, θὰ ἀναπτύσση δὲ μέστη ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλῶν. Θὰ είνει τοποῦ ἀνοικοτοῦ «σέλετερ—ντέκε», μὲ δόνη συνεχόμενα καταστρώματα καὶ μὲ προέκτασιν τοῦ προστέγου μέχρι τοῦ № 1, εἰς τρόπον ὥστε νὰ σχηματίζεται ἕνος «τούν—ντέκε» εἰς τὸ № 1 καὶ χώρος πρὸς ἐνδιάστισην τοῦ πληρώματος. Τὰ διαιμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν, μέρους τοῦ πληρώματος καὶ δώδεκα ἐπίβατῶν, τοὺς ὅποιους θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ ἔκαστον πλοίον, θὰ διέρισκωνται εἰς τὸ κέντρον τοῦ σκάφους. Τὰ ἐν λόγῳ διαιμερίσματα (πληρώματος καὶ ἐπίβατων) δέοντα νὰ καλύπτουν τὰς ἐνισχύι διατάξεις ὑγιεινῆς διαιμονῆς καὶ ἀνέσως.

Έκαστον σκάφος θὰ διαθέτη πάντες κύπτη, μὲν ισάριθμα στόμια καὶ πάντες «τούγι—υτέκε» (κοραδόρους), θὰ ἔχῃ δὲ όλικὸν κυβισμὸν 300.000 κ.π. διὰ φορτίου εἰς δέματα. Ντίτ—τάκ θὰ διατίθεται εἰς τὸ Νο 1, περιεκτικότητος 8.000 κ.π. διὰ τὴν φόρτωσιν υψώρων καυσίμων καὶ εἰς τὸ κύτον Νο 3 χώρως ψυγείου 30.000 κ.π. εἰς δύο διαμερίσματα, διὰ τὴν μεταφορὰν ευπαθῶν φορτίων. Προβλέπεται δὲ πλήρης τεχνητὸς αερισμὸς τῶν κυτῶν καὶ διαρρύματις τῶν διὰ μόνιμη χώρισματα πρὸς παραλαβὴν φορτίων εἰς χύμα. Διὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις θὰ ἐγκατασταθοῦν γερανοὶ τῶν 5 καὶ 7 τόνων, εἰς δὲ τὸ Νο 2 εἰς τῶν 30 τόνων, ἐνώ τὰ ἡλεκτρικά βαρούλκα θὰ τοποθετηθοῦν περὶ τοὺς Ιστούς καὶ όλιγον ὑπέρων τοῦ καταστρώματος. Τὸ «Φόρπικ» καὶ τὸ «Ἄφερτπικ» θὲ χρησιμεύουν δι' ἑρμά, τὰ δὲ διπύμενα διὰ τὴν παραλαβὴν καυσίμων. «Ολα τὰ βοηθητικά μηχανήματα καταστρώματος θὰ είνεις ἡλεκτροκίνητα. Διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν θὰ διατίθενται διὰ τὰ τελευταῖς ἡλεκτρονικά ὅργανα, ή δὲ κατασκευὴ τῶν σκαφῶν θὰ είνεις σύμφωνος πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῶν Νηογυμνών. Αγγλίας καὶ Αμερικῆς, μὲν ἐφαρμογὴν καὶ τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως τοῦ 1948 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ». Οἱ νομεῖς θὲ είνεις καρφωτοὶ καὶ τὰ ἐλάσματα ἡλεκτρουγκεκολλημένα.

Τά σκάφη θά είνε μονέλικα, με την δημόσια προστασία των έγκατας στην οποία θα είναι διατηρούμενη η αρχιτεκτονική και η ψηφιακή παραγωγή των σκαφών. Η προστασία θα είναι διαρκής, από την έναρξη της λειτουργίας μέχρι την απομόνωση των σκαφών από την πόλη, με την δημόσια προστασία να διατηρείται για την ίδια περίοδο.

πηρετούν δόλας τάς ἐν ὅρμῳ ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τέλος εἰς λέδης, τροφοδοτούμενος ἀπό τὰ καυσαέρια, θά χρησιμεύῃ καὶ διά τὴν θέρμανσιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν δεξαμενῶν καυσίμου.

Νέαι ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Τὸ δηζελοκίνητὸν ἄγγιλικὸν δεξαμενόπλοιον «Scottish Musician», δι-
πλέλικον, 7053 τόν., γκρός, 10.509 τόν. d.w. (τοῦ 1922), μὲ διπλὰς
μηχανὰς καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα τοῦ 1946, μὲ λόγισαν δὲ τὴν ἐπί-
θεώρησιν του, πήγαράσθη πάρ' Ἑλλήνων ἀντί μη γνωσθεῖσας τιμῆς καὶ
μὲ ἀδειαγά σλλαγῆς σημαίας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν πρὸ ἔδο-
μάδος εἰς Τάιν μετωνυμάσθη «Ἀστέρ» καὶ ετέθη υπὸ τὴν σημαίαν τῆς
Κοσταρικᾶς.

— Αγγεικόν φορτηγών 9100 τόν. δ.ω. και ιαυπτήγησεως 1928, με σερβεύ του 1951, κατασαλίσκον δέ διά την πρόσδοση του γαιαμάρκα, ήγορασθή παρ' Ελλήνος έφοπτιστού ἀντί τιμῆς, ως ἀνέκοινη, 220.000 λιρών, με ὄμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγειικὸν λιμένα και μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημασίας. Δια την παραλαβὴν του ἀνέχωρην ηδη πλήρωμα ἐκ Πειραιῶν. Τὰ ἀγορασθέν φορτηγὸν θά τεθῇ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαῖαν και θὰ μετονομασθῇ «Μαρία».

— Ἡ Ἑλληνικῶν συμφερόντων καναδική ἀεταιρία «Ἀνδροῖς» πήγόρασεν ἀντί μη ἀνάκοινωθείσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς τὸ ἔπους δύο ἄγγειλικά, τύπου «Βίκτορος» φορτηγά. Τὸ ἔπι ἐξ αὐτῶν εἶναι τὸ «Eastwater» μὲ δύο καταστρώματα, 7139 τόν. γκρός καὶ 10320 τόν. d.w., τὸ δὲ ἔτερον εἶνε τὸ «Eastwave» μὲ δύο ἐπίσης καταστρώματα, 7139 τόν. γκρός καὶ 10.173 τόν. d.w. «Αμφότερα ἑναυπηγήθησαν τὸ 1944 καὶ εχούν σερβέυ τοῦ 1948. Τὸ ἐμφόρτον βυθίσμά των εἶναι 26.11.16 πτολαι.

— Παρά της έλληνικών συμφερόντων παναματίκης έταιριας «Μπελαδίστας ήγοράθη άντι τιμῆς 175.000 λιρῶν, μὲ άμεσον παράδοσιν καὶ μὲ δικαίωμα ἀλλογές σημαίας, τὸ ἀγγλικὸν φορητὸν «Inchwellis» 77777 τόν., γκρός, 11.500 τόν., φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παρελθόθη πρὸ τινῶν ημερῶν εἰς τὸ λιμένα τοῦ Χόργκ Κόγκ, ἔνθα καὶ ὑψώσε τὴν παναματίκην σημαίαν μετονομασθὲν «Πόντ Κλήπαρ».

— Έπίσης παρά τις έταιριες Παππά (του Λουδίνου) ήγοράσθη τό αγγλικόφωνο «Belltoy» 1791 τόν. υγρός, 3200 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1943, αντί τιμῆς, ως έγνωσθη, γύρω τών 65.000 λιρών. Τό άγοράσθεν φορτίγον παρέμεινεν ύπό την αγγλικήν σημαίαν, παραληφθέν δὲ εἰς αγγλικούν λιμενικούν μετωνυμάσθη «Κάπταιν Α'Νθρέας». — Παρά τις έταιριες «Τσαβλίρης, Ltd» (του Λουδίνου) ήγοράσθη αντί τιμῆς 103.500 λιρών, με άμεσον παράδοσην εἰς την Γλασκώβην, δύο ετών έκπτωσην την οποίαν η αγγλικήν φορτίγον «Hartmanns», 5613 τόν. υγρός

που ήρι οικοφτωνει, το αγγιλικον φορησην «πατριωτικ» 2613 τ. γκρος,
8400 τονων δ.ω., (τοι 1919), με ληξασαν την επιθεωρησιν του. Το έν
λόγω σκάφος καταναλισκει δια την πρωσιν του πετρέλαιον, θα διαπ-
ρηση δε την άγγιληκη σημασια.

— «Ηγοράσια άκοντα παρ». Έλληνων και παισαλαμβανόμενον θα τεθη

ακομή πάρ Ελλήνων και παραπάνω
είκην σημαίαν, τὸ νορβηγικὸν δεξαμε-

πας» 7350 τόν. γκρός, 11.700 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1928.
Πώλησης φορτηγών σκαφών μας
Τό έλληνικής πλοιοκτησίας, ύπό αγγλικήν σημαίαν, φορτηγὸν «Κεφαλλονία» μὲ δύνα καταστρώματα, 7327 τόνων γκρός, 10.080 τόνων d.w., μὲ ξυμφορτον Βύθισμα 26,9 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέου τοῦ 1948 και καταναλόκον διὰ τὴν πρόσωπν του πετρέλαιον, ἐπώληση εἰς τὴν κυβερνησην τῆς Αὐστρολίας, μὲ ἄμεσον παράδοσιν, αντί τιμῆς 365.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἡτο πλωτὸν συνεργεον τοῦ Βρετανικού Ναυτικού, ὅταν δὲ πρὸ διετίας ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων εἶχε καταπλεύσεις Πειραιά, ὅπου και διεσκευάσθη εἰς φορτηγόν.

— "Επίσης τό ύπο Νοτιοαφρικανική σημαίαν, έλληνικής πλοιοκτησίας, φορτηγού *Namaqualand* με ἐν κατάστρωμα, 3107 τόν. γκρος, 4900 τόν. d. w., μὲ εμφόρτων βύθισμα 21.9 ποδῶν και υαυτηγήσεως 1919, μὲ σερβέυ λῆξαν (τοῦ 1948) ἐπαλήθη εἰς έφοπλιστάς του Πακιστάν, ἀντὶ τιμῆς μὴ ἀνακοινωθείσης. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑπὸ τὸ δυναμα *Gloucester City* σικέν ἀγόρασθη παρ' Ἑλλήνων τον Ἀπρίλιον τοῦ 1949 ἀντὶ τιμῆς 48.000 λισών.

— «Υπό της ίδιας εταιρίας έπωλήθη είς Τούρκους έφοπλιστάς, ως άνεγράψαμεν είς τὸ προγούμενον τεύχος μας, καὶ τὸ ἔτερον φορτηγόν της *Damaralands*, μὲν καταστρώματα, 1954 τόν., γκρός (τοῦ 1924), μὲ σερδέυ τοῦ 1948, παραδοθὲν δὲ εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν μετωνυμάσθη *Σεμιράμις*. 'Αναφέρεται ἡδη συμπληρωματικῶς, ὅτι το σκάφος τούτο εἶχεν ἀγορασθῆ παρ' Ἑλληνῶν, υπὸ τὸ ονόμα *Mariene* τοῦ Μάρτιου τοῦ 1949 ἀντί τιμῆς 73.000 λιρῶν, ἡδη δὲ ἐπωλήθη εἰς τοὺς Τούρκους ἀντί 117.500 λιρῶν.

— Τὸ Ἑλληνικὴ ἐπίσσης πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Marine Flame» 6766 τὸν. γκρο, 9800 τόν. d.w. (τοῦ 1943) ἐπώληθή ἦντι μὴ γνωσθείσης τιμῆς εἰς ἐφοπλιστὰς του Χόγκ Κόγκ, μὲ ἄμεσον παραδόσιν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ μὲ ἄδειαν ἀλλαγὴν συμαιάσ. Πράγματι, οἱ ἀγορασταῖ του τὸ παρέλαθον πρὸ μηδέρων εἰς Κάρδιφ, τὸ μετωνόμασαν «Shahrazad» καὶ τὸ μετέπειτα εἰς τὴν πρωταρχίαν συνιστᾶν.

— Ή προανγελθέσιο πώλησι του υπό αγγλική σημαία φορτηγού «Ανδρέας Τ.» 4687 τόν. χρόνος (τού 1925), ήμωράθη, λόγω συναλλαγματικών δυσχερειών τών Ιταλών δροσοπάτων, του.

"Άδεια πωλήσεως

Υπό τού πρωτεύοντος της Ναυτιλίας παρεστέθη ἀδεια πωλήσεως εἰς ἀλλοδαπούς του δεξιμενοπλοίου «Μαρία Νικολάου» (9.200 τόν. του 1927). Τὸ τίμημα θὰ παραμείνῃ δεσμευμένον μὲ τὴν ὑποχρέωσιν ὅπως

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

Α. Ε. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πορτοφούλαις, Ἀνοσοπλόσιαι πλοίων καὶ πάσσαι φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἔργασια.

*'Αγιοπόδεσμοι είναι των BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτῶν τῶν άριστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων 'Εργοστασίων τῆς 'Αγγλίας, κομματοποιημένου ἀπὸ τὴν τοῦτος μέγιστῶν κοινωνίσκου καὶ ἴστων.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO των «NELSON»:
Γραφεία: έν Πειραιεί Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479

ξέ αὐτοῦ καταβληθούν αἱ δόσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν ἄλλου τάκερ, ὅπερ ἐν καιρῷ θὰ ύψωσῃ τὴν Κυανόλευκον.

Αἱ κορβέτται

Τὸ Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἔνεκρινε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διενεργηθείσης τὴν 28ην Ἀπριλίου πλειοδοτικῆς δημοπρασίας διὰ τὴν ἑκοΐσιν τῶν τριών κρατικῶν κορβεττῶν.

Ἐκ τούτων αἱ «Πάτραι» καὶ ἡ «Λήμνος» κατεκυρώθησαν ἐπ' ὄνοματι τῆς κ. Καλ. Πατρονικόλα, ἡ μὲν πρώτη ἀντὶ £ 12.000 ἡ δὲ δευτέρα ἀντὶ £ 11.000.

Ἡ τρίτη, τέλος, κορβέττας «Θεσσαλονίκη» κατεκυρώθη ἐπ' ὄνοματι τῆς κ. Κ. Τζαδούρη ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν £ 15.000. «Οσον ἀφορᾷ τὰ ὑπόλοιπα κρατικά σκάφη οὐδεμία προσφορά ἐδόθη.

Αἱ δόσεις διὰ τὰ κρατικὰ πλοῖα

Εἰσηγήσει τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Μαλαμίδα ἔξεδρος τὴν ὑπ' ἀριθ. 527 πρᾶξιν του τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον διὰ τῆς δόσεις ἔγκρινε ὅπως:

1.) Ἡ πρώτη ἑτοίσια δόσεις πρὸς ἔξασφάλισιν τοῦ δανειοποιηθέντος τιμημάτος ἐξ ἀγορᾶς κρατικῶν πλοίων, συμφωνῶς τῷ Ν. Δ. 469/1947, καταβληθῇ παρὰ τῶν ὑποχρέων τὴν 1.10.1951, αἱ δὲ λοιπαὶ δόσεις τὴν 1ην ὁκτωβρίου ἔκστοτο τῶν ἐπομένων ἑταῖρων.

2) Οἱ πρὸς 3% τοῖοι οἱ ὄφειλομενοι ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων καὶ μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου 1951 ἀπόλλαγμένοι τῶν προσαντησέντων ἐπιτροφέστους καταβληθῶσι τὴν 1ην Ιουνίου 1951. Οἱ τόκοι ἀπὸ τὴν 1ην Ἀπριλίου 1951 καὶ μέχρι τῆς 30ης Σεπτεμβρίου 1951 καταβληθῶσι τὴν 1ην ὁκτωβρίου 1951.

Ἐφεδῆς οἱ ἐν λόγῳ τοῖοι θὰ καταβάλλωνται ἑπτοῖσις ὅδου μετὰ τῆς χρεωλικῆς δόσεως ἥποι τὴν 1ην ὁκτωβρίου ἔκστοτο τῶν.

3) Τὰ τυχὸν μέχρι σήμερον καταβληθέντα παρ' ὄφειλετῶν ποσὰ ἔναντι κεφαλίου καὶ τούκων δὲν ἐπιτρέφονται, ἀλλὰ συμφιέζονται εἰς τὰς ὄφειλας αὐτάς ὡς διαμορφοῦνται αὐτά, κατόπιν τῆς γιγνομένης διὰ τῆς παρούσης τροποποιήσεως τῶν ὅρων τῶν σχετικῶν δασειῶν.

Τυχῶν γενούμεναι καταβολαὶ προσανήσεως θεωρούνται ὡς καλῶς ἐνεργοῦθεισαι.

4) Ἐξουσιοδοτεῖ τοὺς ὑπουργοὺς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως προδῶσιν ἀπὸ τοῦδε εἰς τὴν ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τῆς παρούσης καὶ μεριμνήσωσι διὰ τὴν κύρωσιν αὐτῆς διὰ Νόμου

Οἱ πρόδρομοι

Πληροφορούμενα, ὅτι ἡ εἰσπραξίας τοῦ φόρου μηχανοκινήτων πλοίων τοῦ ἡμερολογικοῦ έτους 1949, βασίνει ικανοποιητικά, ἐλπίζεται δὲ ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερών, ληγούσης τῆς ταχείστης προθεσμίας, θὰ ἐξοληφθῆσεν.

Ἀκριβῆς ἀριθμὸς περὶ τοῦ καταβληθέντος μέχρι τοῦδε ποσοῦ δὲν κατέτη δυνατὸν νὰ ἔξακριθωθῇ καθ' ὅσην, λογὺ τῶν συναλλαγματικῶν διατυπώσεων, μεσολαβεῖται χρονικόν διάστημαν ὥρισμένων ἡμερών μεταξὺ καταβολῆς τοῦ φόρου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ τῆς εἰσπράξεως αὐτοῦ ἐκ μέρους τοῦ ἀδρούτου ταμείου.

Τὸ κρατικὸν φορτηγὸν «Ἐβρος»

Δι' ὄποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προεκρύθη διὰ τὴν 18ην Μαΐου Ε. Ἐπαναπλητικοῦ πλειοδοτικοῦ διαγνωσμάτος πρὸς ἐπικοίνων τοῦ κρατικοῦ φορτηγοῦ «Ἐβρος» 1412 τόν. γκρός (τοῦ 1925). Δικαιώματα συμμετοχῆς ἔχουν μόνον «Ἐλλήνες ὑπηκοοί». Όριον πρότις προσφοράς καθηρίσθη τὸ ποσόν των 30.000 λιρῶν Ἀγγλίας.

Η «Πανελλήνιος Ἀκτοπλοϊκής Ἔνωσις»

Τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιο τῆς «Πανελλήνιου Ἀκτοπλοϊκῆς Ἔνωσεως» κατηρίσθιν διὰ τὸν ἀνταρτικὸν σύγκενος γραμματέως, Ν.Ι.Κ. Διαπούλης ταμίας, Σπυρ. Τυπάλδος, Θεόδ. Γρηγοράκης καὶ Γεώργ. Βατικάνης, σύμβουλοι.

Οἱ μετέχοντες εἰς ἀπόστολάς Ε. Θ.

Εἰς ἔγκυλον τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. ἀπόφευκονται αἱ προϋποθέσεις, ὡφ' ἃς εἰς ναυτιλόμενος δύναται νὰ περιληφθῇ εἰς κρατικὴν ὄποστολήν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ πρὸς ναυτολόγησιν. Ούτος, πρέπει νὰ ἔχῃ πατίκιον ἢ διπλέων, νὰ είναι ἔγγεγρωμένος εἰς τοὺς καταλόγους ἀνέρων τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε., νὰ είναι πνευματικοῖς καὶ σωματικῶς ὑγίειν, νὰ μὴ ἔχῃ ἀπολύθη διὰ καλόσιμους παρόπτατον, παρόντος αἰτίας, λιποταξία, ὄντωτακονή, στάσις, ἐπαγγελματική ἀνέπτυξις, διαικοιλόγητος διόρρηξης τῆς συμβάσεως ναυτικῆς ἐργασίας, πειθαρχική ἢ ποινική παραβάσις κλπ., νὰ μὴ ἔχῃ ἀπελαθῆ ἐπὶ τῆς χώρας, δι' ἣν προρέπεται ἐν ἀπόστολῃ, νὰ μὴ ἔχῃ ποτὲ ἔγγεγρωμένος εἰς πνακός ἀπαγορεύσως τῆς καυτολόγησής του, νὰ μὴ ἔχῃ ἔπειτα πέραν τῶν δύο ἑταῖρων ἐκ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας του, νὰ στέρηται εἰς τὴν δημόσιον, τουλάχιστον, παραμονὴν τοῦ ἐποί τοῦ πλοίου, νὰ δέχεται δὲ ἀπροσφιάστως τὴν καυτολόγησιν τοῦ ἐποί συνθήτης ὑποδιγμοφορένοντος εἰς αὐτὸν παρὰ τοῦ Πρεσβυτικοῦ Λιμενάρχου σκόφους, ἀνεβορττήστως τῶν ταξιδίων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ εἶδους τῶν κατανατοκομένων καυσίμων (πετρελαίου δηλαδὴ ἡ γαϊάνθρακος).

Οἱ ισολογισμοὶ τοῦ N.A.T.

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ὁ ισολογισμός τοῦ N.A.T. διὰ τὴν χρονίαν 1949-50. Τὰ ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 31.228.179.017 δραχ. καὶ τὰ ἔξοδα εἰς 28.613.727.670 δραχ., παραμένοντος ἐνὸς ἀποθεματικοῦ ἐκ 2.614.451.347 δραχμῶν.

Διὰ τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 112 φύλλων τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» ἐδημοσιεύθη

ὅ ὑπ' ἀριθ. 1753 νόμος «περὶ παιδικῶν ἔξοχῶν διὰ τὰ τέκνα τῶν ναυτικῶν». Δι' αὐτοῦ ἐπιτρέπεται εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. ἡ διάσταση ποσοῦ μέχρις 75.000 λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τὴν ἀγοράν γηπέδου καὶ ἀνύπαρχην ἐπ' αὐτοῦ μονίμων ἐγκαταστάσεων διὰ παιδικῶν ἔξοχῶν τῶν ναυτικῶν.

Αἱ ἐν Ἰταλίᾳ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὰς λιμενικάς καὶ προεντικαὶς μας ὄρχας γνωρίζει, διὸ ὅ σταθμός τῆς Βάρης θεορεῖ ἀπό τινος ἐλειτουργίας διὰ τὴν παράκτιον ὄντα προσώπους καὶ μένον πομπὸν βραχέων κυμάτων, ισχύος 3½ κιλοόντα, δοτὶς ἐργάζεται εἰς τὴν ζύνην συχνήτων τῶν 8 M C/S κατὸ τὴν νυκτα καὶ κατὰ τὰ διαδικτικά χρονικά διαστήματα «ευκτός—ημέρας καὶ ημέρας—νυκτός».

Οἱ ἀσύρματοι τῆς Βάρης

Τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὰς λιμενικάς καὶ προεντικαὶς μας ὄρχας γνωρίζει, διὸ ὅ σταθμός τῆς Βάρης θεορεῖ ἀπό τινος ἐλειτουργίας διὰ τὴν παράκτιον ὄντα προσώπους καὶ μένον πομπὸν βραχέων κυμάτων, ισχύος 3½ κιλοόντα, δοτὶς ἐργάζεται εἰς τὴν ζύνην συχνήτων τῶν 8 M C/S κατὸ τὴν νυκτα καὶ κατὰ τὰ διαδικτικά χρονικά διαστήματα «ευκτός—ημέρας καὶ ημέρας—νυκτός».

Νηολόγια Πειραιῶς

Οἱ πλωτὸις γερανὸς «Ἑρακλῆς» 548 τόν. γκρός (ἀμερικανικῆς ναυπηγήσεως) ἐποληθῆ ἀπὸ τὸν ἀνώνυμον τεχνίνην ἐπαρισταὶς «Δρυμίδης» ἀντὶ τηρίης 570 ἑκατοντάρια, δραχμῶν.

— Τὸ 16% τοῦ φορτηγοῦ ὥπερ «Λασκωγία» 964 τόν. γκρός, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὸν Ι. Τσεγκανός τοῦ κ. Σπυρ. Μπλίνην ἀντὶ 194.4 ἑκατοντάρια, δραχμῶν.

— Τὸ σπογγαλιετικὸν παρότοις «Βαρβάρα» 46 τόν. ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν σπογγαλιετικὸν συνεταιρισμὸν «Λέιβρος» εἰς τὸν κ. Παύλ. Ερούσην ἀντὶ 95 ἑκατ. δραχμῶν.

— Ἐπισής ἡ πλωτὴ ἀποθημάσθη πετρελαίου «Περσιδάν» 446 τόν. γκρός ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Γ. Κοντόν εἰς τὸν κ. Χριστ. Καλδηνόν ἀντὶ 60 ἑκατ. δραχμῶν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ πωληθὲν εἰς τὴν Πανομάκην ἐπαρισταὶς «Πετρόλεος» φορτηγόν μας «Βερνίκος Νικόλαος» 7744 τόν. γκρός (τοῦ 1920) ὑψωσεν τὸν διαβάτη την παναμαϊκή στηματον καὶ μετωνόμασθη «Ἐλ Γκρέκο».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρότοις «Αλέξης» 401 τόν. γκρός (τοῦ 1928) παραβολῆρην τελευταῖας εἰς τὴν Αλεξανδρείαν ἐτέθη ὑπὸ τὴν σπηλαίην τῆς Κοσταρίκας.

— Τὸ παναμαϊκήν σημαίαν ἀπότοις τοῦ Μασσαλίαν, ἐπωλήθη καὶ μετωνόμασθη «Ringel Kent».

— Τὸ ἔλληνηκ πλωικότητος αἴγιλκον φορτηγὸν «Εμπειρίας Charmian» 7513 τόν. γκρός (τοῦ 1943) μετωνόμασθη «Vergiliarmian».

— Τὸ ὑπότανον σημαίαν σημαίαν μετωνόμασθη «Λιμπίδης» την ήπομπή της Κονσταρίκας, θύφωσεν εἰς τὴν Γενισθαν, διότι καὶ θάση γερμανικά ναυπηγεῖσαι.

— Τὸ παληθὲν μὲν ζημιάς ἐκ πολεμικῶν αἰτίων δεσμεύοντος τοῦ Ελληνικοῦ νορθριγικοῦ λίμπερτος «Μύκητ» 10.694 τόν. γκρός (τοῦ 1936), ἐρθρόπετη τὴν 23ην Μαρτίου εἰς Βρέμην ρυμουλκήνεν ἐκ Πειραιῶς παρό τοῦ ἀγγίλου ναυαγούσωσικοῦ «Thames». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετωνόμασθη ἀπὸ τοῦ Εργαστηρίου τοῦ Γερμανού ἀγοραστᾶς τοῦ «Roiland» καὶ ἦηδη ἐπισκεύαζεται εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖσαι.

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ τούρων παρότοις «Ελλήνων νορθριγικοῦ λίμπερτος» 1.192 τόν. γκρός (τοῦ 1932) παραβολῆρην ἦδη εἰς τὸν περιορισμένον λίμπερτον τοῦ Εργαστηρίου τοῦ Καρδίτσας.

— Τὸ παληθὲν φορτηγὸν μας «Στρυμών» 5250 τόν. γκρός (τοῦ 1919) παραδοθεῖν εἰς ἑταῖριας τῆς Μονρόδιας, θύφωσεν τὴν λιβεριανήν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Λίμπητρος».

— Τὸ παληθὲν πρὸ τούρων παρότοις τοῦ Καρδίτσας 1.716 τόν. γκρός (τοῦ 1943), ἐνεγράφονται εἰς τὰ «Λόιδζ» ἐπ' ὄνόματι τῆς έταιρης «Ατλαντικός Κάρρυερς» (τῆς Μονρόδιας).

— Ἐπισής τοῦ Ελλήνων νορθριγικοῦ φορτηγοῦ «Μύκητος» 7192 τόν. γκρός (τοῦ 1942) παραβολῆρην ἦδη εἰς τὸν περιορισμένον λίμπερτον τοῦ Εργαστηρίου τοῦ Καρδίτσας.

— Τὸ παληθὲν φορτηγὸν μας «Στρυμών» 5250 τόν. γκρός (τοῦ 1919) παραδοθεῖν εἰς ἑταῖριας τῆς Μονρόδιας, θύφωσεν τὴν λιβεριανήν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Λίμπητρος».

— Τὸ παληθὲν πρὸ τούρων παρότοις τοῦ Χόγκ Κόγκ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σορόλ», 9547 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθεῖν εἰς τὸν περιορισμένον λίμπερτον τοῦ Εργαστηρίου τοῦ Βίνσεντ.

— Μὲ τὸ ὑπέρωκεντον «Νίκαιας Ἐλλάς» ἀνοχερεῖ τὴν 22αν Μαΐου διὰ Νίκαιας Υόρκην ναυτεργατικὴν ἀποστολὴν 21 ἀνδρῶν δισφόρων εἰδοκοτήτων.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡΕ» (παναμ. δεξ.): Προστέραξεν εἰς τὰ ἀστάθη τοῦ «Ιντιο Τούνελ», πλησίον τοῦ Μπουνένος «Άρες, τὴν 28ην Απριλίου, ἀνειλκυσθῆ δὲ τὴν 30ην, κατόπιν ἐκπρόσωπους εἰς σλέπιο 2.100 τ. ἐκ τοῦ φορτίου του. Τὸ σκάφος ἐφθάσειν εἶτα εἰς Μπουνένος «Άρες» τὴν 2αν Μαΐου πρὸς ἐπαναφόρων διὰ τὰ τροποισμένα.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.» (παναμ.): «Ἐμφόρον μὲν 7.200 τ. πυρίου καὶ μὲν διαφορῶν εἰς τὸ κύτον του, ἐφθάσειν εἰς Ρόδον, συνοδεύοντας παρὰ τὸν Ιταλικοῦ «Μπελλούν». Διὰ τὴν συνοδείαν εἶχεν ὑπογραφὴ συμβόλαιον μὲν διαιτησίαν Γένοβας. Τὸ σκάφος, ἐ-

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

Cable address—“SHIPSTOR,, —Montreal

HEAD OFFICE: 715 Victoria Square

MONTREAL, Quebec, CANADA

Tel: Harbour 2896

Main branch in West Coast

41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA

Tel: Tallow 3221

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

πιοκευασθέντες την Μάτιον διά Μιδδλεσμπρο. (Μαΐου 1—5)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (τάνκερ) : Αρμότερα τὰ τημέτοτα του έδειξαν ισχυρότητας εἰς ούρια Χάρτηπον πρός συγκλήσην. (Απρ. 30)

«ΑΓΑΘΗ» (παναρ.) : Παρετρήμησαν ανωμαλίαι εἰς τὸν ἔξοντα καὶ ἔξελέσθησαν εἰς Χοσάνναν αἱ δύοσαι ἐπισκευαι. (Μαΐου 8)

«ΕΛΛΗΝ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» : Προσήραξεν εἰς Ναυγκόιος, χωρὶς ὅμοιος νὰ ὑποστῆ ημίειας, οὐτε νὰ μεφονισθῇ διαρροῇ. Διετάχθη ἡ ἐκφόρτωσις τημέτοτας τοῦ φορτίου του, διὰ νὰ διευκολυνθῇ τὸ ἔργον τῆς ἀνέλκυσεως. (Μαΐου 9)

«ΚΑΙΤΗ» (λιβερ.) : Απὸ Κόρυταν διὸ¹ Ἀγιον Φραγκίσκον, ὑπέστη μεταξὺ 8ης καὶ 21ης Ἀπριλίου ημίειας τοῦ πηδαλίου του ἐπειδὴ τρικυμίας. Ἐπισής τὸ ἔδραντα τοῦ ἄξοντος παρουσίασαν χαλάρωσιν. Υπεδίειχσαν αἱ δύοσαι ἐπισκευαι. (Μαΐου 8)

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναρ.) : Κενὸν ἐκ Γιοκοχάμας διὰ Ντάτερν (πρὸς φόρτωσιν διὰ Ρόττερνταμ), ἀπόλετος τὴν Ἑλλικὰ του 5½ μιλίων ἀπὸ τοῦ Ντάτερν. Ἐπεκράτει καλῶς καρὸς καὶ τὸ πλοϊον ἡγυροβόλησεν. Εἰς βοηθείαν τοῦ ἔφαστον τὸ λίμεντρον «ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ» οὔτε τὸ προμούλκησεν εἰς Ναγκασάκι πρὸς τοποθέτησιν τῆς ἴσεδρικῆς του Ἐλλησ. (Απρ. 24—30)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» : Ἐκ Ρωσίας διὰ Βενετίαν ἐξώκεινεν εἰς Σίλε, ἀλλὰ άνευκούσθη, ἔφθασεν εἰς Κνωπούς πολιν. Ζημίαι δὲν ὑπήρχονται καὶ ἔχοργηθή εἰς τὸ πλοϊον πιστοποιητικῶν ναυπιτιούς πρὸς συνέκτισην τοῦ ταξιδίου του. (Απρ. 30—Μαΐου 3)

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ» (λιβερ.) : Ἐφθασεν εἰς Χονδρούλου μὲ τὴν ἡλατωμένην ταχύτητα τῶν 5½ μιλίων, συνεπεῖς διάλλητης εἰς τὰς μηχανάς του. (Μαΐου 2)

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» : Ἐφθασεν εἰς Σιδηνεύ (Νέας Σκοτίας), ἀφοῦ ἐδοκιμάσθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ἐπ τρικυμίας, μεταξὺ 22ας καὶ 28ης Ἀπριλίου. Τὸ σκάφος ὑπέστη ημίειας τινὰς εἰς τὰς μηχανάς του. Προσωριναὶ ἐπισκευαι διείχθησαν. Αἱ δριστικαὶ τοιωταὶ θα προγραμματισθῶν ἐντὸς τριμήνου. (Μαΐου 2)

«ΟΡΜΟΣ» : Ἀπὸ Αρρίδι διὰ Χόγκ Κόκη, μὲ 30 τ. γενικῶν εἰδῶν, ἐκράτηθη τὴν 8ην Μαΐου εἰς τὴν νήσον Κουερέβι. (Μαΐου 8)

«ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΔΗ» : Ἐπισκευάσαν εἰς Πόρτ Σαΐδ τὰς ημίειας τῶν μηχανῶν του καὶ ἐκτέλεσαν ίκανοποιητικὰς δοκιμάς, ἀπέπλευσε διὰ Περσικὸν Κόλπον. (Μαΐου 5)

«ΤΖΩΝ» (παναρ. δεξαμ.) : Κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του εἰς Μπουένος Ἀύρες ἐστημένη ἐκρήξεις εἰς τὸ ἀντλιοστάσιόν του. Θά διεξαχθῇ ἐπιθεώρησις, ὅπα τὸ διαμερίσματα θελυμεροῦ ἀπὸ τὰ σάρια. Ἡ ἐκφόρτωσις ἐξηκολούθησε μὲ τὰς ἀντλίας προσληφθεῖσαν ρυμουλκῶν. Μικροδιαρροοὶ παρεπήρησαν εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν κυτῶν. (Μαΐου 8)

«ΨΑΡΑ» : Ἀπὸ Χάρμπον πόδις διὰ Τσιτιδέσκειν, προσέκρουσε μὲ τὸ τάνκερ «Φίσκουσ», ἐνώπιον τοῦ Γιβραλτάρο, πρὸς ἀνεφοδιασμὸν μὲ καύσιμα. Τὸ σκάφος ὑπέστη ἐλαφρᾶς ημίειας. Η δαπανὴ ἐπισκευῶν ὑπελογίσθη εἰς 1.000 δολαρία. (Μαΐου 2)

Ἡ ναυλαγορὰ

Εἰς τὰ αὐτὰ ὑψηλὰ ἐπιπέδα ἑκινήθη μὲ σταθερῶν τὴν ζωηρότητα ἡ ναυλαγορὰ καὶ κατὰ τὸ α' δεκαπέντερον τοῦ Μαΐου. Η ζητησία χωρητικότητας ὀμέτεος ἐξηκολούθησεν, εἰς ὥρισμένους δὲ τομεῖς οἱ φορτωταὶ μετὰ δυσκολίας ἐκάλυπτον τὰς ἀνάγκας των. Αἱ μεταφοραὶ καθ' ὅλον τὸν κόπον εἶνε τόσον ὄγκωδεις, ὅπετε η διατυπουμένη πρόβλεψις περὶ σταθερότητος τῶν ναυλῶν κατὰ τὰς προσφέρεις μῆνας νὰ είνει πλέον θετικὴ εἰς τὰν πραγμάτων διαπιστώσεις. Αἱ λιμοκονούσαι δὲ λ. x. Ἰνδίαι διὰ ἔχουν νὰ μεταφέρουν ἐξ Ἀμερικῆς τὰ δύο ἑκατομμύρια τόνων σίτου, εὐθὺς ὡς τὸ Κογκρέσον φυσιτὸν τὸν σχετικὸν νόμον. Η Ἰστανίνη διαπραγματεύεται διάνειον εἰς τὴν Αμερικήν, διὰ νὰ ἀγοράσῃ 400 κίλ. τόνων γαναράκων. Η Αδριτρία δὲ εἰσαγάγει ἐν τὸν τόνον των προσεκτῶν μηνῶν 250 κίλ. τόνων, καὶ τὸ ἔλλειμμα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἰς γαιανθράκας, ἀνελθόντες 6½ ἑκατομμύρια τόνων διὸ τὸ δεύτερον ἐξάμνην τοῦ τρέχοντος ἔτους, δὲν φαίνεται νὰ είναι οὐλίγων περιστερῶν διὸ τὸ γ. τρίποντον, ἐνώπιον τῆς Ιστανίνης καὶ αἱ χώραι τῆς Νοτίου Αμερικῆς ἀναζητοῦν ἐπειγόντως τὸν Αμερικανικὸν γαιανθράκον.

Ἡ συγκομιδή, ἐξ ὅλου, τῶν σιτηρῶν εἰς δῆλη τὴν Δυτ. Εὐρώπην παραπλεύσασθαι κατὰ τοὺς μετρίους καὶ αἱ προβλεπόμεναι εἰσαγωγαὶ δὲν θὰ υπερτερήσουν τῶν τερνισιῶν τούλασθαι. Αὕτα, χωρὶς νὰ ὑπολογίσουν αἱ ἐκτακτοὶ μεταφοραὶ πρὸς πρωτέους ὥλων, λόγῳ τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ, αἱ καθυτερήσεις τῶν πλοίων εἰς πολλοὺς λιμένας, λόγῳ τῆς συμφρόσεως τῆς κινήσεως, ὥς παρόγνων τὰ περάστιαν Ιστανίνων μεταφορῶν καὶ ὥς πόλεως, τέλος, εἰς τὴν Κορέαν, τὸ τέρμα τοῦ ὥπου δὲν ἡμέραρι εἰσεῖται νὰ προβλεφθῇ ὡς ὀμέσον. Τὰ 60, ἄλλως τε, δισκεκατομμύρια τοῦ νέου Αμερικανικού προϋπολογισμοῦ ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς διενέστεις μεταφορῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τὰ ἀγυκορδοῦντας τῆς ἀργίας ἐξῆλθον ἐντὸς διμήνου 100 ἀκόμη ελίμπετρες, ἀττιναὶ καὶ διετέθησαν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς E. C. A., χωρὶς ἡ ἀγόρα νὰ αἰσθανθῇ τὴν προσθήκην τῆς χωρητικότητος αὐτῆς. Καὶ ἄλλα σκάφη διὰ ἐξέλθουν ἀσφαλῶς ἀπὸ τὰ ἀγυκορδοῦντας τῆς ἀργίας, ὥς μηδὲ, δύμας, τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῶν πλοίων εἰναι δροῦσι, τὰ πληρώματα σπανίζουν καὶ αἱ μεταφοραὶ εἰνεῖς νὰ προβλεφθῇ ὡς ὀμέσον. Τὰ 60, ἄλλως τε, δισκεκατομμύρια τοῦ νέου Αμερικανικού προϋπολογισμοῦ ἔχουν σχέσιν μὲ τὰς διενέστεις μεταφορῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τὰ ἀγυκορδοῦντας τῆς ἀργίας ἐξῆλθον ἐντὸς διμήνου 100 ἀκόμη ελίμπετρες, ἀττιναὶ καὶ διετέθησαν εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς E. C. A., χωρὶς ἡ ἀγόρα νὰ αἰσθανθῇ τὴν προσθήκην τῆς χωρητικότητος αὐτῆς. Καὶ ἄλλα σκάφη διὰ ἐξέλθουν ἀσφαλῶς ἀπὸ τὰ ἀγυκορδοῦντας τῆς ἀργίας, ὥς μηδὲ, δύμας, τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῶν πλοίων εἰναι δροῦσι, τὰ πληρώματα σπανίζουν καὶ αἱ μεταφοραὶ εἰνεῖς νὰ προβλεφθῇ ὡς ὀμέσον.

Ἡ Κίνησίς τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς είχεν, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

Βόρ. Αμερική : Ολιγάπερ πως ζυπρὸν ἡ κυλοφορία διὰ γαιανθράκων, μετὰ τὴν ἐξασφάλισην διὰ συνεχῆ ταξιδίου δικύδων χωρητικότητος. Αρκετὰ σκάφη ἐνανθλούθησαν ἀπὸ Χάρμπον πόδις διὰ Ρόττερνταμ εἰς τὰ 13—13.50 δολ. (ἀπλά τοιςδια), δι' Αμδέρυγον 13.75—14 δολ., Δυτ. Ιταλίαν 13.75—14 δολ. (φόρτωσις Μάιον) καὶ Ιουνίου 13.20 δολ. Τέσσαρα ταξίδια διὰ Δυτ. Ιταλίαν, μέντος 11.50 δολ. Διά Πόρτ Σαΐδ 130).—Μπουένος Αὔρες δολ. 18, Νότιον Φιλιππίδιαν 16 δολ. καὶ Ρίον 16.85 — 17 δολ. Ιουνίου.

Διὰ σι τρι π ἡ τιμὴ τῶν 22/6 τὸ κουώρουτερ ἐπανελήφθη διὰ πολλὲς σκάφη ἀπὸ τοῦ Αγίου Λαυρεντίου διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ ὄφιον ἀπὸ Νόρδερν πεῖντς 25— καὶ Κόλπον 30).— Δι' Αμερικής πόδις διὰ Ρόττερνταμ δολ. 12.75. Εἰς Καναδικὸν δολ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν Αμδέρων 14.50, Ιουνίου. Απὸ Αγ. Αράντιον — Χιλάν δολ. 20 καὶ ἀπὸ Νόρδερν πεῖντς 22 διὰ Ρόττερνταμ 13.15 δολ., Μάιον καὶ 13.80 Αμδέρων — Ρόττερνταμ, Ιουνίου ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν. Απὸ Κόλπον διὰ Δανίαν 150)—, Μάιον — Ιουνίου καὶ δι' Ιρλανδίας δολ. 18.— καὶ Ιουνίου 180).— Ιουλίον — Αύγουστον. Θεοὺς δι' Αγγλίαν (ἀμερικανικὸν σκάφη) δολ. 20.50. Φωσφάτη δι' Ιστανίνηαν ἀπὸ Τάμπον δολ. 21 καὶ ζαχάρεις ἀπὸ Κούδαν 160)— δι' Αγγλίαν, Ιουλίου, μὲ ζητησίαν διὰ Ποκιστάν καὶ Ιστανίνηαν. Δολ. 20 προσφέροντο διὰ Βορδώ — Αμδέρυγον πεῖντς.

Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἡ τιμὴ τῶν 150 σελ. ἐπιληράθη δι' Ιστανίνηαν πόδις 19.50. Διαταγαὶ ἐπίστης δι' Ιυνίου καὶ ζυλεῖαν διὰ Κόντινεντ, πόδις 13—13.50 δολ. Αἴγυπτον εἰς τὸν Βόρ. Ιρλανδίας 150—, Μάιον — Ιουνίου καὶ δι' Ιρλανδίας δολ. 18. Ζαχάρεις — Αλεξανδρείαν 21.25 δολ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν.

Ἀπὸ τὸ Πλεῖτ περιωρισμένη ποιεὶς ἡ ἐργασία. Διὰ πλοίον μὲ καλὸν κυδισμὸν δι' Αγγλίαν σελ. 140. — Ετοιμον πλοίον μὲ 56 κιβ. ποδ. ἐπιληράθη δι' Ιστανίνηαν πόδις 150—, Μάιον — Ιουνίου καὶ 152/6 δολ. ἀπωτέρας ήμερον μηνίας. Απὸ Βιτόριαν δι' Αγγλίαν, μετάλλευμα 107/6).

Οἱ πέραν τοῦ Σουηζ τομεῖς ἀντούσιες εἰναι ἀνοτύδεις. Η κυρία ἐργασία συνεκεντρώθη εἰς τὰς μεταφοράς γεννημάτων ἐκ Κίνας δι' Ινδίας. Σκάφη πολλὰ ἐλεύθερησαν δι' Ιουνίου ἀπὸ Ντάιρεν διὰ Μαντράς εἰς τὰ 136)—. Διὰ Κόντινεντ, ἐπίστης, ἐπιληράθησαν 2020— καὶ 210 δι' Αγγλίαν φίο. Οἱ Ινδικοὶ γαιανθράκες διὰ Ραγγούν 45 ρουπίας (3 συνεχῆ τοιςδια), 130)— διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 137 δολ. τρίτην πλοίον (Λιβύης). Δι' Ανταρκτίδας 150)—, Μάιον—Ιουνίου.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Ντουγκούν δι' Ιστανίνηαν 82)— φίο, ἀπὸ Βιζαγκαπατόν δολ. 16'50 δι' Ήνωμένας Πολιτείας καὶ 133)— διὰ Γιοκοχάμαν. Απὸ τὴν Μπέτραν δολ. 18. (Οκτώβριον — Νοέμβριον) — διὰ Βόρ. Αμερικήν.

Απὸ τὴν Ανταρκτίδαν περιωρισμένη ἡ κίνησίς δι' Αγγλίαν 155)— ἐπιληράθησαν ἀπὸ Φούλ πεῖντς Ανταρκτίδας, Οκτώβριον Νοέμβριον καὶ 150)— Νότιον Αύστραλιαν δι' Αίγυπτον, Ιουνίου.

Διασυνείδαστα ἀντιμετωπίζουν οἱ φορτωταὶ Νότιον Αφρικής διὰ τὰς μεταφοράς των. Γαιανθράκες δι' Ανταρκτίδαν εἰς τὰ 135)— καὶ δι' Αίγυπτον εἰς τὰ 140)—. Διὰ Τοιτσάργον 105)—. Μεταλλεύματα δι' Ιστανίνηαν 160)— φίο καὶ χρώμιον διὰ Ρόττερνταμ 147/6).

Διαταγαὶ ὄλατος ἀπὸ τὴν Μεσόγειον δι' Ιστανίνηαν εἰς τὰ δολ. 20—21 καὶ 142/6

φίο. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Ηλιούρη Θάλασσαν δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 87/6). Μεταλλεύματα Βορ. Αφρικής 61)— δι' Αγγλίαν ἀπὸ Λα Γκουέτη, ἀπὸ Μπόνων 59)—. Φωσφάτα ἀπὸ Καζαμπάλαγκαν δι' Αμδέρων 57/9 καὶ 60)— δι' Αγγλίαν. Πυρίτης ἀπὸ Χούλαν 60)— δι' Αγγλίαν. Απὸ Γιουγκοσλαβίαν (εἴναι λιμένας) 66)— διὰ Ρόττερνταμ.

Τὰ τάιμ—ταύρερτες μὲ εὐρυτάτη κίνησην εἰς τὰς αὐτὰς τιμὰς, κατὰ τὶς βελτιωμένας διὰ τιναὶ τομεῖς, ἀναδόγως θεσέως, λιμένων παραδόσεως καὶ καυστήματος.

* * *

Οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων εἰναι σταθερές υποχωρήσει. Ἐλάχισται αἱ ναυλώσεις μὲ προεσφολημένην τὴν περιπτέρων ὑποχωρήσην. Δι' ιούνιον—Ιουλίου προβλέπεται, λιμένας, προσφόρτων πρότιμος, πρότιμος ιούνιον προσφόρτων, σόγια καὶ πλ. 9.000 τόν.

«ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (παναρ.) ἐκ Βατιμόρειος 9.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες, δολ. 17.75, φορτωταὶ ιούνιον.

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΥΜΦΗ» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. σόγια καὶ πλ. 10.000 τόν.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΝΑΣ» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ» (παναρ.) ἐκ Δάντοιγκ—Γδύνιαν 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ Δ.» (παναρ.) ἐκ Καλκούτας 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ. Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ. Δ. Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ. Δ. Δ. Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ. Δ. Δ. Δ. Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΙΤΩΝΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ Δ. Δ. Δ. Δ. Δ. Δ.» (παναρ.) ἐκ Ντάιρεν πρότιμος 10.000 τόν. γεννημάτων 10.000 τόν. ορόσητος πρότιμος 10.000 τόν. ιούνιον.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	έφθ. Δουβλίνον 3 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 10 διὰ Ρόττερνταμ παρέμενεν εἰς Ντώρμπαν 4 Μαΐου.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	έφθ. Μιδδλεσμπρο 11 Μαΐου.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	ἀνεχ. Χάρην 10 Μαΐου δι' Ούμη μεταπούσαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	διῆλθεν 'Αλγερίου 8 Μαΐου διὰ Βανδάρη Σαπούρη
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Βρέμην 5 Μαΐου διὰ Κρήτην
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Αργώς.	06	2088	εἰς Χάριφαν 3 Μαΐου υπὸ ἐκφορτωσιν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X' πατέρας	43	7176	έφθ. Ντώρμπαν 10 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργη. Χαλκιάς	24	3658	ἀνεχ. Παραμαρίπο μεταπούσαν 3 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασίας	18	2858	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Μαΐου διὰ Ντακάρη
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Ελατī 26 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 Μαΐου δι' Ιρλανδίαν
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	ἀνεχ. Μόζι 9 Μαΐου διὰ Γιαβάτα, έφθ. 10
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδανού» A. E.	44	7176	διῆλθε Λισσαδῶνα 1 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατīς 'Ανδρεάδης	44	7207	ἀνεχ. Κούνι Μπαΐνη 10 Μαΐου διὰ Νιού Οὐεστμίνστερ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	διῆλθε Κοσσίν 26 'Απρ. διὰ Ντουγκούν, έφθ. 3 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιδανού» A. E.	43	7194	διῆλθε Τζιμπούτι 21 'Απρ. διὰ Κόμπη
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιδανού» A. E.	42	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λύρης	43	7176	εἰς θέσιν 6 B. καὶ 93.52 A., Μαΐου 6 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ι. Λυκίδης	09	888	ἀνεχ. Νιούπορτ 7 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΑΝΔΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	έφθ. Τάιν 9 Μαΐου
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Μιδδλεσμπρο 8 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	διῆλθε Κρίστομπαλ 9 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Μιδδλεσμπρο 8 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανού» A. E.	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	ἀργεῖ Αμπελάκι απὸ 2 Αύγ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Μαροής Επιτειρίκος	21	4786	διῆλθε Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΓΩ	'Ελληνικού Δημόσιου	18	5532	ἀνεχ. Μάλταν 9 Μαΐου διὰ Σάρφη
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανού» A. E.	41	7460	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Μαΐου
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	εἰς θέσιν 6 B. καὶ 93.52 A., Μαΐου 6 διὰ Ρόττερνταμ
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	38	4854	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. M. Λιδανός	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υἱοὶ N. Βερνίκου	20	7744	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΈΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Άλμπατρας» A. E.	18	4289	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Επιτειρίκου	21	5728	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδης	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνδινοῦ	24	2740	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	06	3016	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΗΜ. ΠΤΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Κυδωνιεὺς	26	4862	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Άλγιαν» A. E.	44	7207	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΛΕΩΝ	Π. Καλλιμανοπούλου	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιδανοῦ	37	4839	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΒΡΟΣ	'Ελληνικού Δημόσιου	25	1412	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Επιτειρίκος»	27	4163	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΝΗ	Πετσόπουλος & Σία	22	988	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A. E.	18	4300	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» A. E.	44	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ	άδ. Κουλουκούνη	38	5548	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάλος καὶ Λυκούρης	21	1549	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΛΠΙΣ	A. Πρίντεψης	19	1492	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρετ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ Σιγάλα	21	2369	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεωργίου Χρ. Λαιμός	18	5687	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	P. Μαρκείνης	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ	άδ. Κουλουκούνη	38	5548	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΗΡΩΝ II	Δημ. N. Κουφός	44	1923	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Π. Ποντίκος	19	5253	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. Κάσσος A. E.	44	7198	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	'Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοὶ Σπ., Πολέμην	42	2865	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΕΤΙΣ	έτ. Νηρέυς A. E.	30	4123	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	88	1356	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΓΟΡ	Λώδς καὶ Πεζάς	43	7207	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΘΑΚΟΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	06	3916	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Άθηνά» κλπ.	15	4724	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. Αθηνά» κλπ.	44	10441	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. ΕΠΙΧ. A.E.	27	1600	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος Φράγκος	12	3442	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμμαί	13	4916	εἰς θέσιν 18—52 B. καὶ 134—16 A., Μαΐου 7 διὰ Καλκούταν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. X' πατέρας	43</		

ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Ν. Κουμάνταρος	45	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	άνεχ. Τρίνιαντ 6 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Γιούκοχάμαν 3 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Μολλέντο 6 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακό» Α. Ε.	43	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Μομπάσσα 7 Μαΐου διά Ντώρμπαταν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 2 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διήλθε Πούλο Μπούκον 2 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιβ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	3879	άνεχ. Πειραιά 10 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Επιτειρίκος	45	3805	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υιοί	27	4950	έφθ. Καλκούταν 7 Μαΐου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	11	7537	διήλθεν "Άδεν 11 Μαΐου διά Πειραιά
ΚΥΜΑ	εάδ. Λιβανούς Α. Ε.	43	7244	διήλθεν "Άδεν 11 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Σουέζ 1 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Αμβέρσαν 30 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδιακος	45	7176	έφθ. Δουβλίνον 7 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ και Α. Πεζέας	43	7176	έφθ. Καλκούταν 2 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Βαγκαούμερ 5 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μπαράρου 1 Μαΐου διά Βαμπάνα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Εύάγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαΐου διά 'Ιταλίαν
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	άνεχ. Λός «Αντζέλες 3 Μαΐου διά Κέπιτ Τάουν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	άδ. Συνοδιού	19	3911	έφθ. Αλεξάνδρειαν 8 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	είς Ριτζέ.αν 2 Μαΐου υπό φόρτωσιν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Απρ. διά Βέλγιον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	20	5401	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 2 Μαΐου διά Βενετίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Λώς και Πεζέας	11	1881	είς Πειραιά από 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. έξ 'Αγίου Φραγκίσκου 26 'Απρ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Άγιον Φραγκίσκου 20 'Απρ. διά Μόζι
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Τακόμαν 9 Μαΐου (δι 'Ισπωνίαν)
ΜΑΡΙΑΜ	N. Ευσταθίου	19	5476	έφθ. Νεάπολιν 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΣ II	άδ. Κουλουκουντής	38	5548	έφθ. Γόνιναν 5 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣΑ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεχ. Κάλλιαρι 7 Μαΐου διά 'Ισπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	«Έκτωρ Κ. Δρακούλης	20	5227	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	43	7207	έφθ. Τοκοπίλλαν 3 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	«Αδάμαστος» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 11 Μαΐου
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	N. Ευσταθίου	44	7247	έφθ. Χάψαν 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. Σ. Γ. «Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Λουδίνιον 11 Μαΐου διά Φρήμαντλ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ίω. Καρράς	44	16991	άνεχ. Βαμπάνα 5 Μαΐου διά Γλασκώθην
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γουλανδρή	22	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου διά Ρίον Ιανέιρον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	«Εύγενία»	43	7176	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Μαΐου διά Πειραιά (είς Σαίν Μικέλ 9)
ΝΕΔΩΝ	«Θεοφανία» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μόλι 27 'Απρ. διά Ντάριεν, έφθ. 30
ΝΕΣΤΟΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	διήλθε Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΝΗΡΕΥΣ	Χ. Πατέρας και Σία	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	είς θέσιν 43—57 Β. και 37—10 Δ., Μαΐου 6 διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Μόζι 24 'Απρ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	διήλθε Πούλο Μπούκομ 4 Μαΐου διά Τεργέστην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Άλγεριον 4 Μαΐου διά Σουάνζ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	Φαφαλιοί και Σία	44	7176	έφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 10 Μαΐου
ΟΘΩΝ	Φαφαλιοί - Ε'Μποτιστική	44	7176	έφθ. Τσιτιβαθέικαν 28 'Απρ.
ΟΛΓΑ	Κουλουθρός - Ε'μπειρ.	18	5215	έφθ. Χάρηρην 6 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΟΣ	K. Γράτσος	45	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	άνεχ. Φριμαντλ 14 'Απρ. δι 'Αλεξάνδρειαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	είς θέσιν 4—7 Ν. και 6—17 Δ., Μαΐου 5 διά Ντώρμπαταν
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Τράμπη Co.	18	5525	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 9 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Γκρινόκ 3 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Μιγιχαμ 8 Μαΐου διά Νάρβικ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	A. Καραβίας	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Ίω. Γ. Π. Λαϊνός	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου διά Βαγκαούμερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Διαθέσιν 2 Μαΐου διά Κάρδιφ έφθ. 9
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΛΜΑΝΤΑΡΟΣ	K. Π. Λαϊνός	20	5194	διήλθε Σοκότρα 2 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έν πλῷ εκ Τεργέστης διά Πειραιά 14 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ	Δ. Νίτος .	20	1130	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	'Ιω. M. Νικηφόρος	24	5026	διήλθε Χαβίναν 8 Μαΐου διά Παστελίλο
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	διήλθε Χαβίναν 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	είς θέσιν 4—7 Ν. και 6—17 Δ., Μαΐου 5 διά Ντώρμπαταν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	διήλθε Ουδούλιν 8 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	είς Βαλτιμόρην από 19 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Μορμούγκαν 17 'Απρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθήναις»	44	7207	διήλθε Πούλο Μπούκο 9 Μαΐου διά Αμβέρσαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Α' Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Σουέζ 6 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπου
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάνης και Σία	16	1765	άργει Αμπελάκι από 24 Οκτ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνικός» Α. Ε.	44	1923	διήλθε Σοκότρα 9 Μαΐου διά Πειραιά
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόδλ.	17	4908	έφθ. Βομβάν 22 'Απρ. (Είτα 'Αμπιστάν)
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούποντς - Γ. Τάνες	01	3634	άνεχ. Βόλον 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιών Σιγάλας	43	7176	είς θέσιν 32—42 Β. και 165—10 Δ., Μαΐου 3 διά Καλκούταν
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	άνεχ. Πειραιά 8 Μαΐου διά Σαρδηνίαν
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	άνεχ. Λός «Αντζέλες 4 Μαΐου διά Παλέρμου
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	έφθ. Σάφφι 1 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Γδύνιαν 8 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΛΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Κόμπε 7 Μαΐου
ΣΤΡΥΜΩΝ	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	"ΙΔΕ: «ΛΙΜΠΕΡΤΥ», σημασία Λιθερίας
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διήλθε Ντώρμπαταν 4 Μαΐου διά Βομβάν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. "Αγιον Φραγκίσκου 5 Μαΐου και άνεχ. 11
ΤΑΞΙΔΙΑΡΗΣ	άδ. Λαιμού	13	4221	έφθ. Νοβορωσίαν 12 Μαΐου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	έφθ. Κιουρασώ 3 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μπάρρου 8 Μαΐου διά Αμβέρσαν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτωρ Κρακούλης	11	3658	είς θέσιν 14 Μαΐου υπό έκφορτωσιν
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. «Ετ. Πειραιώς	11	1459	έφθ. Γαβάτα 30 'Απρ.
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Μπέλφαστ 25 'Απρ. διά Κούδαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διά Κούδαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	44	7244	άνεχ. Πειραιά 1 Μαΐου διά Σαρδηνίαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου διά Σμύρνη
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	είς ταξίδια Μέσης 'Ανατολής — Ιταλίας
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θεμ. Σταφυλοπάτης	27	757	έφθ. Λογδίνον 4 Μαΐου
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Σουέζ 1 Μαΐου διά Βομβάν

ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Μαΐου διὰ Χαϊδόγκ
ΧΙΟΣ	«Λίδιανός» Α. Ε.	39	5643	διηλθε Βιρβαλτάρ 9 Μαΐου δι' Αλεξανδρειαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	διηλθε Μόζι 23 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν
†ΑΡΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	εις Τσιτιβαδέκιαν 5 Μαΐου
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Χαδάναν 8 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	διηλθε Σουέζ 29 'Απρ. δι' Αμπαντάν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	άνεχ. Τακόμαν 4 Μαΐου διὰ Μάλταν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	έφθ. Αμέρεσαν 5 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλζουέρο»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλας»	25	4954	άνεχ. Σ. ζηνεύ (Ν. Σκωτίας) 5 Μαΐου διὰ Κεμπέκ, έφθ. 8
ΑΙΓΑΙΙ	έτ. «Ελληνες άγορασται	29	5218	έφθ. Λίβερπουλ 6 Μαΐου
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλαντικ»	18	4249	εις Πειραιάς ἀπὸ 12 Δεκ. ὑπὸ διασκευὴν
ΑΙΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριος»	44	7158	διηλθε Θέουταν 27 'Απρ. διὰ Νέαν Σκωτίαν, έφθ. 8 Μαΐου
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 13 'Απρ. διὰ Μόζι
ΑΙΛΑΜΑ	έτ. «Άλμας»	19	5409	διηλθε Κολόπτο 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διηλθε Σουέζ 4 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΙΜΑΡΥΓΑΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	έφθ. Τάιν 1 Μαΐου
ΑΙΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμουσκο»	44	7207	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΙΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 20 'Απρ. διὰ Ντώρμπαν
ΑΙΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερικ»	45	7149	διηλθε Ντώρμπαν 9 Μαΐου διὰ Βομβάν
ΑΙΝΝΙΤΣΑ Λ	έτ. «Άννιτσα»	44	7070	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 28 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΑΙΝΤΙΩΝΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 21 'Απρ.
ΑΙΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ. «Μίνως»	08	1763	διηλθε Ντακάρ 8 Μαΐου διὰ Μπορτατάλαντ
ΑΙΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Αιμέρεσαν 6 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΙΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Κόμπου 5 Μαΐου
ΑΙΟΥΡΟΡΑ (δύνουρ.)	έτ. «Πονούκα»	04	4784	άνεχ. Ρόδον 5 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο
ΑΙΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 28 'Απρ. δι' Αιμδούργον
ΑΙΡΕΤΗ Σ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	άνεχ. Λορέντζο μαρκές 8 Μαΐου διὰ Τσιταγκόγκ
ΑΙΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Άλβιών»	28	5061	άνεχ. Πιοκοχάματ 26 'Απρ. διὰ Μανήλαν
ΑΙΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7191	άνεχ. Κίελον 20 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΙΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Χάμπτον ρόδες 8 Μαΐου
ΑΙΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άριστομενῆς»	43	7176	εις θέσιν 38 Β. καὶ 60 Δ., 'Απρ. 30 διὰ Γκάλβεστων
ΑΙΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διηλθε Μοντεδίδεο 1 Μαΐου διὰ Σουηδίαν
ΑΙΡΟΖΑ	έτ. «Ιστιάμενα»	21	10388	εἰς θέσιν 46—12 Β. καὶ 30 Δ., Μαΐου 3 διὰ Μάλμο
ΑΙΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λίθερ.)	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άνεχ. Ρότερνταν 15 Φεβρ. 1950
ΑΙΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διηλθε Καματί 29 'Απρ. διὰ Ντάιρεν
ΑΙΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 1 Μαΐου
ΑΙΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μιγκουέλ»	28	4809	διηλθε Πλόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΙΣΠΙΡΕ-ΙΤΩΡ (λίθερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	15	5751	εις θέσιν 11—18 Β. καὶ 34—15 Δ., Μαΐου 1 δι' Αιμδούργον
ΑΙΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	22	7053	άνεχ. Ρότερνταν 8 Μαΐου διὰ Μπρεμερχάφεν
ΑΙΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	έφθ. Τρινιντάντ 8 Μαΐου
ΑΙΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206	άνεχ. Μπουνέονς Αύρες 29 'Απρ. διὰ Κιουράσω
ΑΙΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 10 Μαΐου
ΑΙΤΤΙΚΗ	έτ. «Απτίκα»	27	5214	έφθ. Ροζάριο 5 Μαΐου
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΙΙ (τάνκερ)	έτ. «Νόρθ Άμερικα»	21	8207	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 2 Μαΐου
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθε Πουόλι Μπουκούμ 10 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεχ. Τζιουτούτι 1 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθεν "Άδεν 3 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου, έφθ. 8
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. Λιθ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17094	άνεχ. "Άγιον Φραγκίσκον 26 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν.
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λίθερ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	7310	άνεχ. Ντάιρεν 3 Μαΐου διὰ Τρίνινταν, έφθ. 9
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	έφθ. Δάντσιγκ 28 'Απρ.
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άνεχ. "Άδεν 4 Μαΐου διὰ Μόζι.
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	εις Μίδδλεσμπρο 4 Μαΐου, ἀνακατασκευὴ
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8679	άνεχ. Τσιμπιγκάτο 7 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	εἰς θέσιν 32 Β. καὶ 178 Δ., 'Απρ. 30 διὰ Μαντράς
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Σουάν 10 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Μαΐου διὰ Τρίνινταν, έφθ. 9
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	διηλθεν "Άδεν 7 Μαΐου διὰ Γένοβιαν
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	διηλθεν "Άδεν 7 Μαΐου διὰ Ντάιρεν
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άνεχ. Μουρόπαν 28 'Απρ. διὰ Ντάιρεν, έφθ. 4 Μαΐου
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Άτλαντικ»	45	7160	άνεχ. Σφάξ 7 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο
ΑΙΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	διηλθεν "Άδεν 10 Μαΐου διὰ Βαλτικόρην, έφθ. 8.
ΑΙΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	5006	εις θέσιν 16—28 Β. καὶ 37—32 Δ., Μαΐου 4 διὰ Καμπάνα
ΒΑΙ-Ι-ΜΕΑ (δύν.)	έτ. «Λάς Κρούτες»	44	7178	έφθ. Πρόδιντενς 27 'Απρ. διὰ Χαλιφαδεῖ καὶ Κούδαν
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	άνεχ. Βαγκούδεος 23 'Απρ. διὰ Πατρας
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	διηλθεν Τζιουτούτι 1 Μαΐου διὰ Κωσταντινούπολιν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτος»	43	7067	άνεχ. Σφάξ 7 Μαΐου διὰ Βαλτικόρην
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΩΡ (λίθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	διηλθεν Πλάτερνταν 21 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	άνεχ. Σφάξ 7 Μαΐου διὰ Μίδδλεσμπρο
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	διηλθεν Πλανακάν 1 Μαΐου διὰ Βαλτικόρην, έφθ. 8.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	εις θέσιν 19—15 Ν. καὶ 93 Α., Μαΐου 6 δι' Αδεν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέα»	19	4653	άνεχ. Αιμέρεσαν 6 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρω»	19	640	διηλθεν Σούεζ 4 Μαΐου διὰ Τοκουγιάμα. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Σούεζ 4 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)	έτ. «Οθερούς Τάκερ»	43	10448	διηλθεν Σούεζ 2 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΓΚΡΗΝΒΙΑΛ (λιθ.)	έτ. «Γουορλντσάϊν»	20	6343	άνεχ. Χάριθεν 21 'Απρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. διὰ Λός Αντζελες, έφθ. 8 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Αιμέρεσαν 2 Μαΐου διὰ Τοκουγιάμα. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμουσκο»	44	7216	άνεχ. Σούεζ 14 Μαΐου διὰ Γκρήνον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	διηλθεν Σούεζ 31 Μαΐου διὰ Αθαλιάν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	διηλθεν Σούεζ 7 Μαΐου διὰ Αθαλιάν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	διηλθεν Σούεζ 2 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφόρδες»	19	812	διηλθεν Σούεζ 16 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πλούντας Αρένας»	29	6941	διηλθεν Σούεζ 16 Μαΐου διὰ Βαλκανίου
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντος»	16	1977	διηλθεν Σούεζ 16 Μαΐου διὰ Βαλκανίου
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	διηλθεν Σούεζ 16 Μαΐου διὰ Γκάλβεστων
ΕΛΑ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	διηλθεν Σούεζ 28 'Απρ. δι' Αμπαντάν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πλόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Λίβερπουλ 3 Μαΐου διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΑΣΙΚ Χ (Χονδ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	έφθ. Ντακάρ 9 Μαΐου (διὰ Γένοβαν)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας	21	3345	εις Βακαμάτου άπὸ 16 Φεβρ., ἐπισκευὴ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννουλάτος	28	6522	εἰς θέσιν 19—15 Ν. καὶ 93 Α., Μαΐου 6 δι' Αύστραλιαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας	10	1484	έφθ. Χάιφαν 4 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΩΡ	έτ. «Τρανπαστίφικα»	43	7207	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 2 Μαΐου
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντων»	44	7207	έφθ. Βαγκούδεος 24 'Απρ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ	έτ. «Πουμαρός»	43	7176	εἰς Μόδι ἀπὸ 9 'Απρ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Κιουρασώ 3 Μαΐου διὰ Σάντος
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέροντε Λινέας»	19	5175	διηλθε Κολόμπα 6 Μαΐου διὰ Καλκούταν, ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΥΑΝΘΙΑ	έτ. «Πέτρος Ατυχίδης	20	6419	έφθ. Νεάπολιν 6 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνης	19	2624	εἰς Σάντα Ροζάλια 5 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. 'Αρούμπα 2 Μαΐου διὰ Λά Γκουαΐρα
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	45	7176	έφθ. Νάρβικ 5 Μαΐου
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Ντώρμπαν 20 'Απρ.

ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	«Ελληνες άγυρασται	20	5627	διήλθε Σουέζ 26 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
ΗΓΚΛΑ	έτ. «Ντέλ Nόρτε»	43	7191	διήλθε Κολόμπο 5 Μαΐου διά Κόμπε
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Eστε»	44	7161	διήλθε Χονολουλού 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Nόρτε»	43	7151	εἰς λιμένας Βορ. Ειρηνικού 1 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	έφθ. Πορμπαντάρ 1 Μαΐου καὶ Βομβάνη 10
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	έφθ. Γκεφλ 7 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διήλθε Κέπι Τάουν 4 Μαΐου δι' Ινδίας
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Χάιφαν 27 'Απρ.
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Χάιφαν 9 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διήλθε Ριον Ιανέρον 28 'Απρ. διά Λοιδίνον
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Σάντος 2 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	29	9086	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Μαΐου διά Σιεμφουέγκος
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Μπουένος Αύρες 8 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	«Ναδιγικ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ναγκασάκι 7 Μαΐου διά Μόζι
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Λά Γκουλέπτ 4 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριονα»	22	8432	άνεχ. Ροάριο 20 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Eστε»	13	7710	εἰς Γένονταν ἀπὸ 16 Ιαν., ἐπισκευή
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	εἰς θέσιν 21—40 Β. καὶ 61—52 Δ. Μαΐου 4 διά Χούλλ
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέυ»	12	3964	διήλθε Ντακάρ 2 Μαΐου διά Κέπι Τάουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	διήλθε Ντόβερ 1 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Πόρτο—ό Πρέντ 9 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Σάν Ζουάν (Περουβίας) 27 'Απρ.
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Μπαζιλί»	18	4647	έφθ. Μπουένος Αύρες 2 Μαΐου
ΚΑΡΡΕΝΑ	«Ελληνες άγυρασται	21	4507	έφθ. Ρότερνταν 4 Μαΐου, ἐπισκευή
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτος»	43	7160	έφθ. Ντάρεν 25 'Απρ., ἐπισκευή
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	εἰς ταξίδια Μέσης Ανατολής—Τζέδδας
ΚΑΒΟΛΙΔΙ (λιβερ.)	«Ελληνες άγυρασται	42	7192	έφθ. Νέαν Όρεανην 7 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Χούστον 23 'ώπρ. δι' Εύρωπην
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 27 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	διήλθε Παναμάν 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΕΙΩ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 5 Μαΐου
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΟΚΕΡΕΛ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Κάντιος»	04	3479	έφθ. Σέπταν 25 'Απρ. καὶ Γιβραλτάρ 10 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Eστε»	13	9424	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΑ	έτ. «Ντέλ Eστε»	43	7933	εἰς Αμβούργον 10 Μαΐου, διασκευὴ
ΚΟΡΣΑ-Ι·Ρ	Π. Γασπαρινάτος	06	824	εἰς ταξίδια Μέσης Ανατολής
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	έφθ. Νεκοτάσα 28 'Απρ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Eστε»	19	5758	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 3 Ιαν., ἐπισκευὴ
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Ντέλ Eστε»	44	7190	έφθ. Αγίου Φραγκίσκου 5 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Σφιγξ»	06	704	εἰς τοξίδια Πόρτ Σαΐδ—Βεγγάζης
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Δουζλίνον 2 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	έφθ. Βουδάνη 28 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Μπαλτίτικο»	43	10195	άνεχ. Τάιν 23 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Εξεπλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Καλκούταν 4 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι·ΤΩΡ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργειο Φρήμαντλ ἀπὸ 17 Ιαν., ζημίαι.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	άναχ. Ντάρμπον 26 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΛΟ-Ι-ΝΤΑ (τάνκερ.)	«Ελληνες άγυρασται	19	5250	διήλθεν "Άδεν 5 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Ατλαντικού»	16	5505	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	άνεχ. Ντουκούν 9 Μαΐου διά Καβασάκι
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Ταμπόγκο»	19	6040	έφθ. Βιττώριαν (Βραζ.) 1 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	εἰς θέσιν 11—44 Ν. καὶ 98—14 Α., Μαΐου 4 διά Βομβάνη
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	έφθ. Καλκούταν 4 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	εἰς θέσιν 20—25 Β. καὶ 161—25 Δ. 'Απρ. 30 διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Βέγας»	43	7223	διήλθε Κολόμπο 10 Μαΐου διά Τσιτιταβέκιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	διήλθε Χονολουλού 29 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	άργειο Νέαν Ύόρκην ἀπὸ 29 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πούντα Άλτας	19	2323	εἰς Ντάρμπον 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαγκλιέρεας»	20	6109	εἰς Αμέρεσαν 8 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (δυδ.)	έτ. «Μιοσαία»	24	4701	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαΐου
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	43	7176	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου διά Μπάρι
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	εἰς λιμένας Κούδας 5 Μαΐου
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Παστόφικ»	43	7176	έφθ. Αδελαΐδα 5 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρας	01	3568	εἰς Τέλ Αελίδ 12 Μαΐου
ΜΕΛΤΕΜΗ	έτ. «Ελληνες άγυρασται	37	5234	εἰς Αμέρεσαν 10 Μαΐου
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	άδ. Τυπάλδου	08	4625	άνεχ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διά Μπάρι
ΜΕΝΤΟΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργειο Μασσαλίαν 10 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άργειο Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Αύγ. 1950, διασκευὴ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	έφθ. Αμαστερνταμ 25 'Απρ.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Σάν Λεονάρντο»	20	2606	άνεχ. Αμέρειον 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι·ΤΩΡ (δυδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαΐου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτις	18	4965	έφθ. Πούλο Μπούκον 5 Μαΐου
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτρασμάρε»	20	6895	διήλθε Ντάρμπον 4 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Μαΐου διά Τόρκουατη
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Αμερικανία 10 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	άργειο Μασσαλίαν 10 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι·ΤΩΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	άργειο Πειραιᾶ 5 Αύγ. 1950, διασκευὴ
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	έφθ. Τάιν 6 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Eστε»	20	10474	έφθ. Αμαστερνταμ 25 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτσα»	43	7168	άνεχ. Αμέρειον 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Απρ.
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	διήλθε Χονολουλού 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	διήλθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Χόγκ Κόρκ
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Περσικόν Κόρπουν 1 Μαΐου διά Βόρ. Γαλλίαν
ΝΟΡΑ	έτ. «*Ηστερ Σιφάριγκ»	43	7175	έφθ. Νέαν Ύόρκην 8 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	άνεχ. Σουέζ 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου διά Σαντιάγκο
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διήλθεν "Άλγεριον 6 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	διήλθε Πούλο Μπούκον 29 'Απρ. διά Τοκουγιάμα
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Λιβόριο 2 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάματ 3 Μαΐου
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκος»	25	5531	άνεχ. Αλγερίον 8 Μαΐου διά Φιλιππίδηλ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπότσα	44	7244	άνεχ. Χούλλ 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος, 9 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	εἰς Χάιφαν 28 'Απρ. (Είτα εἰς Ιτέαν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ούλμπικ Όιλ»	48	11298	διήλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Κουβάϊτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ούλμπικ Όιλ»	50	17720	διήλθε Ντόβερ 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ούλμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Μαΐου διά Σασέμπτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ούλμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Μπαχρέιν 26 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ούλμπικ Όιλ»	49	17724	άνεχ. Γιοκοχάματ 26 'Απρ. διά Ράς Τανούρα

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολυμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	άνεχ. Σε 'Ανταρκτικού 11 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ Ι.Μ.	έτ. «Ολυμπικ "Οίλ"»	50	17724	διηλθε Σιρβαλτάρ 9 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Ούμ Σαΐδ 8 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γούναρης»	19	5701	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ»	20	3280	διηλθε Κολομπο 2 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Ρόττερνταυ 5 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	είς "Αντζιο 6 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Σαδόναν 11 Μαΐου
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	έφθ. Καλκούταν 28 'Απρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα»	21	6230	έφθ. Μοσουγκάρο 7 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα»	19	5555	είς 'Αλεξανδρείαν από 24 Μαρτίου, έναυλωθη
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 'Απρ. διά Καβασάκι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	διηλθε Γιρβαλτάρ 29 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	είς Χαμπτον ρόδς 6 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λι6.)	έτ. «Σάμοσκ»	44	7166	διηλθε Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Μόζι
ΠΕΛΟΨ (λι6ερ.)	έτ. «Σάμοσκ»	45	7148	διηλθε Παναμάν 9 Μαΐου διά Γιασδάτα
ΠΗΝΕΑΟΠΗ	έτ. «Πόλαρς»	19	6495	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαΐου διά Στεττίνον
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	είς Λιμένας 'Ιαπωνίας 12 Μαΐου
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΚΛΗΡΑΡ	έτ. «Μπελλαβίστα»	20	7777	είς Χόγκ Κόγκ 10 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Αμεδαργον 1 Μαΐου διά Φρητάουν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμα»	36	7104	έφθ. Λισαβάνα 8 Μαΐου
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	διηλθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ Αμερικά»	14	4823	έφθ. Σαγκούνα 5 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7192	έφθ. Χούλλ 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λι6.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	διηλθε Γιρβαλτάρ 4 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	διηλθεν "Άδεν 9 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	διηλθε Χονολουλού 20 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 Μαΐου διά 'Αγγλιαν
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Βούδαν 7 Μαΐου διά Κοσσιν
ΡΙΟ (δι6.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	ΠΑΡΕΔΟΘΗ είς τους 'Ιαπωνας άγοραστάς του
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διηλθε Τρίνινταν 29 'Απρ. διά Ντεμεράρα
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόρτ Σαΐδ από 19 'Ιουν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντό»	21	6448	έφθ. Κιουρασώ 2 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	διηλθε Πουλού Μπουκού 9 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	έφθ. Βεσσάραν 8 Μαΐου
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Λός "Οντζελες 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	είς Νούμεδ 2 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασβίζα»	23	5374	είς θέσιν 9—37 Β. και 64—34 Α. 'Απρ. 29 διά Χόγκ Κόγκ
ΣΑΝ ΣΥΠΡΟ	έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διηλθε Γιρβαλτάρ 24 'Απρ. διά Β. Αμερικήν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Μελβούρνη 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 5 Μαΐου διά Σίδνεϋ
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	διηλθε Θέσουταν 7 Μαΐου διά Μπανιόλι
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Γλασκώβην 2 Μαΐου διά Βαμπάναν
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άβιας»	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 5 Μαΐου
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (λι6. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερ»	22	8964	άνεχ. Κιουρασώ 3 Μαΐου διά "Αγιον Βικέντιον
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Σούντ Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡΕ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	έφθ. Περσικόν Κόλπον 24 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν
ΣΗΚΑΣΤΑ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ.
ΣΗΚΟΥΗΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	42	7076	είς Χάμπτον ρόδς 10 Μαΐου
ΣΗΛΑΓΚΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7229	άνεχ. Ρουέν 3 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΣΗΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8066	άνεχ. 'Αρούμπαν 25 'Απρ. διά Κοτεγχάγην
ΣΗΛΑΙ·ΟΝ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	31	8205	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΣΗΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7246	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Στανλόου
ΣΗΤΕΜΠΕΣΤ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	έκ Περσικόν Κόλπου διά Εύρων, Μαΐου 10
ΣΗΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	31	7923	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 'Απρ. διά Κοθένας
ΣΗΤΡΑΙ·ΟΜΦ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	άνεχ. Σαδάναν 1 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΣΗΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Σαδάναν 1 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΣΗΦΛΕΙ·Μ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8072	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝΕ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9311	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 Μαΐου διά Στανλόου
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	έκ Περσικόν Κόλπου διά Εύρων, Μαΐου 10
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Σαδάναν 1 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίριψ»	42	7146	διηλθε Γιρβαλτάρ 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	είς Χάμπτον ρόδς 12 Μαΐου
ΣΟΡΟΑ	έτ. «Λά Πέρλας»	21	9547	ΠΑΡΕΔΟΘΗ είς άλλοδαπούς άγοραστάς
ΣΟΥΕΡΤΕ	έτ. «Βαπτόρες»	10	3649	είς Σίενταν από 18 'Απρ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Τακοράνι 7 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λι6.)	Κ. Α' Τυχίδης	25	5136	άργει Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Χόγκ Κόγκ 5 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διηλθε Τρίνινταν 7 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Απρ. διά Καβασάκι
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	άργει Αυδούργον από 25 Μαρτ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνας»	21	7409	άνεχ. Ναγκόγια 5 Μαΐου διά Μόζι
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	έφθ. Πειραιώ 10 Μαΐου διά Βαρκελώνην
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπιλού Λάιν»	30	2480	είς Παραμαρίτο 10 Μαΐου διά Βαρκελώνην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηλθε Θόρσταντης 'Αιλστ 25 'Απρ. διά Μπαρραγκούιλλα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λι6.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηλθε Θόρσταντης 'Αιλστ 25 'Απρ. διά Αίγυπτουν
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Στεττίνον 8 Μαΐου
ΤΖΟΥΛΑ	έτ. «Κογκόρντιας	20	3526	έφθ. Μπουένος Αύρες 1 Μαΐου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	διηλθε Σιγκαπούρην 25 'Απρ. διά Στεττίνον
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λι6.)	έτ. «Πολύνας	43	7162	είς 'Ολζάκα από 2 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρς»	44	7060	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 1 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	έφθ. Πόρτλαντ (Μαΐου) 7 Μαΐου
ΦΑΝΤΗΣ Ά. (λι6. δεξ.)	έτ. «Ιγυερόσεαν»	18	7019	διηλθε Νότρο 8 Μαΐου διά Κότεμπουργκ
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αϊσνα»	14	3654	έφθ. Ελαγκυμποργκ 23 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούτσες»	20	6090	διηλθε Παναμάν 7 Μαΐου (διασταγάς)
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κρίστομπτα»	21	7460	διηλθε Ντακάρ 4 Μαΐου διά Νάντην
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	άνεχ. Κιουρασώ 3 Μαΐου (διασταγάς)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Χούλλ 6 Μαΐου διά Κούνιαν
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτούνιο»	18	7592	άνεχ. Χούλλ 6 Μαΐου διά Κούνιαν

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