

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1951

Αρ. Φύλλου 384/143



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 384(143)

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1951

ΜΙΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΕΝΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

## Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ

'Ολιγοήμερον ταξίδιον μέχρι της Κωνσταντινουπόλεως ἐπέτρεψεν εἰς τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὸν νὰ γνωρίσῃ ἑγγύερον τὸν ἔντονον ρυθμὸν τῆς Τουρκικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Ἐξαιρετική εἶναι ἡ μεταπολεμική ζωρότητα τῆς γειτονίας χώρας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ ἀξιόλογος ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς ναυτικοῦ.

"Αμερική, πρωταρχική εἶναι ἡ ἀνάγκη τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν Τουρκίαν. Οἱ ιθύνοντες κύκλοι ἔχουν πλήρως κατανοήσει τὴν πολύτιμην συμβολὴν τοῦ ἑθνικοῦ πλοίου διὰ τὴν οἰκονομικὴν προσγεγόνη τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ταυτην τὴν ἀσφάλειαν της. Ἀναπεπταινεῖ τὸ τουρκικὸν παράδιο. Εἰς 1450 περίοδο μᾶλλα ἐκτείνονται ἀπὸ τῆς Νοτιοανατολικῆς Μεσογείου μέχρι τοῦ μχοῦ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἐνώ ἀραιοὶ καὶ ἀσυγχρόνιστοι εἰνὲ τὸ δίκτυον τῶν ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν, εὐρύτατη δὲ ἡ ἀπὸ θαλάσσης μεταφορική κίνησις. Οἱ τρεῖς κυριώτεροι λεμένες τῆς χώρας — τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τῆς Σμύρνης καὶ τῆς Ἀλεξανδρέττας — συνεκέντρωσαν κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος μίαν κίνησιν φορτεκφορτωθέντων ἐμπορευμάτων 2.280.982 τοννών.

Τὸ ἑθνικόν, συνεπάσ, πλοιοῖς. Θὰ πρέπει νὰ ἔξυπηρτήσῃ τὰς ἔξαιρετικῶν ὄγκωντες ἀκτοπλοΐας μεταφοράς (ἐπιβατών καὶ φορτίων) μὲ ναύλους εὐθηνός, θὰ πρέπει, ἐπίσης, νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν μεγάλην κίνησιν τοῦ τουρκικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ νὰ κρατήσῃ, τέλος, ἐν περιπτώσει πολέμου, τὰς συγκοινωνίας διὰ τὴν ταχείαν ἐπιστράτευσιν καὶ τὸν ἀμεσον τοῦ βορείου μετώπου ἀνεφοδιασμόν.

\* \* \*

Ναυτιλιακὴ συνείδησιν ἀνέπτυγμένην δὲν ἔχουν ἀκόμη ἀποκτήσει τὰ εὑρύτερα στρώματα τῆς Τουρκικῆς Κοινῆς Γνώμης. Περιωρισμένη εἴναι καὶ ἡ ἀπόδισης τοῦ λαοῦ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Τὸ Κράτος ἐκλήθη, κατ' ἀνάγκην νὰ συμπληρώσῃ τὰ κενὰ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Πρὸ τοῦ πολέμου τὸ ἀπαντόν σχέδιον τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος κρατικὴ εἰχε τὴν προέλευσιν καὶ τὴν διαχείρισιν. Κατὰ τὸν πόλεμον ἡ οὐδετέρωτης τῆς χώρας διηκούλην πάσα τὴν ἀνάδειξιν τοῦ ιδιωτικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Τώρα πυκνούνται αἱ τάξεις του. 'Ο ναυτικὸς ἐπιχειρηματίας καταλαμβάνει τὴν θέσιν του εἰς τὸν στίβον. 'Η κάθοδος πρὸς τὴν θάλασσαν δύσμερά προσδαιμόνει ἐντονώτερον ρυθμὸν καὶ διὰ τὸ Τούρκον ναυτιλόδομον.

'Η κρατικὴ πλοιοκτησία ὑπέρεχει βεβαίως. 'Η «Δεδλέτ Ντενίζ Γιολλαρί» ἐκμετάλλευται κατ' ὅπλουτον μονωπάλιον τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τοὺς λιμένας. Αὐτὴ δισεῖται ὀλόκληρον τὸν στόλον τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, αυτὴ καὶ τὸ δῶλον δίκτυον τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν. 'Ο ιδιώτης ἐφοπλιστὴς ἀναπτύσσει εὐρύτερον σύν τῷ χρόνῳ τὴν δραστηριότητα του εἰς τὸν ἀπετάλλευσιν τῶν ἀγχιπλούσουν καὶ ποντοπόρων «τράμπες» φορτηγῶν. 'Η σημερινὴ καὶ περίοδος τῆς ναυλαγορᾶς ἐπιτρέπει τὴν συσσώρευσιν κερδῶν, τὰ ὅποια αὔριον διὰ τὰ καλυτέρα, καὶ διὰ τὰ περισσότερα πλοιοῖς. Θὰ διετεθούν αἱ τὸν ιδιώτην ναυτικὸν ἐπιχειρηματίας. 'Η φορολογία εἶνε πικρὰ καὶ διευκούλει τὴν προσπάθειαν.

"Ισως νὰ ἀπέχῃ ἀκόμη περίοδος τῆς πλήρους χειραφετήσεως τῆς Τουρκικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν κηδεμονίαν τοῦ Κράτους. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν, δῶμας, αὐτὴν βῆμα σταθερὸν ἐπιτελεῖται μὲ τὴν ἐπιχειρηματικὴν ἀνδρὸν τοῦ ιδιώτου ἐφοπλιστοῦ καὶ μὲ τὴν κατανόσην ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας κύκλους τῆς ἀνάγκης τῆς «ἀποκρατικοτοίσεως» τῆς Ναυτιλίας. Χωλαίνει, πράγματι, ἡ δισχείρισης τῆς ὑπὸ τὸ κρατικὸν διοικητικὸν καθεστώς, ὁ δημόσιος προϋπολογισμὸς ζημιούται καὶ ἡ ναυτιλιακὴ προσπάθεια δὲν ἀποδίδει τὰ δύο θὰ ἔπειται νὰ ἀποδώσῃ ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ἀγαθὰ ἀποτελέσματα.

\* \* \*

'Ιδου λεπτομερειακά τινες πληροφορίαι καὶ ὀλίγοι σχετικοὶ ἀριθμοί, ἐπίσημον ἔχοντες τὴν προέλευσιν, καταδικυνόντες τὴν ἔκτασιν τῆς κρατικῆς καὶ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον: Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 ἡ κρατικὴ ναυτιλία κατεῖται μίαν δύναμιν 158.164 τόνων γκρός. Συνέκειτο κυρίως αὕτη ἀπὸ 40 ἐπιβατηγὰ καὶ μικτὰ σκάφη γραμμῆς, μικρὰ καὶ μεγάλα ἀπὸ ὅληγα φορτηγὰ καὶ τροίδες μεγαλύπολια. 'Ἐπι πλέον σλέπια 59.816 τόνων γκρός ἀνήκουν τῶν κρατικὸν αὐτὸν στόλον. Μὲ τὰ πλοία αὐτά, πολλὰ τῶν ὅποιων εἶνε ἀνότατης ποιοτικῆς καταστάσεως, ἔχουτες τὸ πλήρες δίκτυον τὸν ἀκτοπλούκων συγκοινωνιῶν, τῆς θαλάσσης τοῦ Μαρμαρά καὶ τοῦ Βαστόρου, καθὼς καὶ τῶν ὅλιγων ἐξωτερικῶν γραμμῶν.

Οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ κατέχουν μίαν χωρητικότητα 248.086 τόνων d.w. (160.000 τόν. γκρός περίπου) εἰς σκάφη φορτηγά. ἀπασχο-

λούμενα εἰς ἀκτοπλοϊκὰ καὶ ὑπερποντίους μεταφοροῦς φορτίων ὁμοιώδων εἰς χύμα. Εύρυτατον, δῶμας, εἶνε τὸ ὑπὸ ἑκτέλεσιν ναυπηγικὸν πρόγραμμα διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους, ἀναφερόμενον εἰς πλοῖα πάσης κατηγορίας, λόγω κυρίως τοῦ πολυμόρφου τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τῶν κόλπων καὶ τῶν κλειστῶν θαλασσῶν. Οὕτω εἰς τὸν 'Ολλαδίαν ναυπηγούνται: 'Οκτώ ρυμουλκά 150 ἵππων ἔκαστον, δύο ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά τὰ «Μπεσικτάς» καὶ «Ισκιουντάρι» διὰ 300 ἐπιβάτας, δύο τύπου «Μαρμαρά» 17 μιλλίων καὶ δύο πλωτοὶ γερανοὶ τῶν 5 καὶ τῶν 10 τόνων.

Εἰς τὴν Γερμανίαν: Τρία ρυμουλκά τῶν 400 ἵππων, ἔν τοι 700 ἵππων. Τέσσαρα σημείοκινά διὰ τὴν μεταφορὰν 100 προσώπων ἔκαστον. Τέσσαρα σκάφη πιλότων. Δύο ἐπιβατηγά διὰ 500 ἐπιβάτας διὰ τὸν κόλπον τῆς Σμύρνης καὶ τέλος 2 λέβητας διὰ τὴν ἀναλεβήτωσιν τῶν σκαφῶν τύπου «Εγέ». Εἰς τὴν Αγγλίαν: Δύο πολυτελὴ ἐπιβατηγά τοῦ τύπου «Σουθάτ» διὰ 1700 ἐπιβάτας, 18 μιλλίων καὶ ἔν δηζελόποιον ναυαγοσωστικὸν (λάρι—μπότ).

Εἰς τὴν Γαλλίαν: Δύο μεγάλα «φέρρυ—μπότς» τῶν 350 τόνων, μεταφορικής ικανότητος 700 ἐπιβάτων, καὶ δύο μικρότερα τῶν 200 τόνων. Εἰς τὴν Ιταλίαν, τέλος, ἔν ἐπιβατηγὸν πολυτελεῖας τύπου «Σουθάτ» διὰ 1700 ἐπιβάτας, 18 μιλλίων.

Αἱ ὑπὸ ἑκτέλεσιν ναυπηγήσεις ἀπότελλουν κυρίως εἰς τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ τῶν ἐσωτερικῶν τῆς χώρας συγκοινωνιῶν καὶ εἰς τὸν διεύκολυντον τοῦ Τουρισμού, πρὸς τὸν ὅποιον θετικάς ἀναπτύσσει ἐπιδιώξεις ἡ Τουρκία.

\* \* \*

Στοιχίζει ἀκριβῶς εἰς τὸν Δημόσιον Προϋπολογισμὸν ὅλη αὐτὴ ἡ ναυτιλιακὴ προσπάθεια. 'Η μεταπολεμικὴ ἀπόκτησις τόσων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἀνότατης κατηγορίας ἔξιντλησε πολλὰ πιστωτεῖς εἰς δολλαρία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. ἐνώ καὶ ἡ ἐκμετάλλευσί των ἐπιβατηγῶν οὐδετέρως τοῦ Κράτους μὲ ἔνα ἐλλείμμα τρισκόντα περίπου ἀκτομυρίων τουρκικῶν λιρῶν (καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρίων). Τὰ μετὰ τὸν πόλεμον μεχρι τοῦδε διπανθέντα διὰ τὸν λογαριασμὸν καὶ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ δὲν εἰνε κατώτερα τῶν 120 ἀκτομυρίων δολλαρίων.

Μὲ τὰ ἔξι 'Αμερικῆς πρὸ διετίας παραλόφθεντα λαμπρὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη καὶ τὰ εἰς τὴν Ιταλίαν ναυπηγθέντα δύο μεγάλα «λάινερς» («Ισκεντερούς», «Σαμψών») ἐκτελοῦνται ήδη αἱ κάτωθι τακτικαὶ γραμμαῖς: Μὲ τὸ «Ανκαρα» δεκαπέντεμέρος γραμμὴ Δυτικῆς Μεσογείου. Μὲ τὰ «Ισκεντερούν» καὶ «Σαμψών» ἑβδομαδιαῖς κυκλικὴ γραμμὴ Μεσογείου. Μὲ τὰ «Ισταμπούλ» καὶ μὲ τὰ φορτηγά «Ρίζε», «Καστακονόυ», «Μολάτικο» καὶ «Κάρσε» η Γραμμὴ Κόντινεντ = Αγγλίας.

Απόπειρα ἐκτελέσεως γραμμῆς τακτικῆς πρὸς τὴν Βόρ. Αμερικὴν μὲ τὸ «Ταρσούν», (τέως μικτὸν σκάφος τῆς «Άμερικαν Εξπορτ», μετασκευασθὲν εἰς τὴν Αμερικήν, ἀπέτυχε μὲ βαρείας ζημίας. 'Ηδη τὸ «Ταρσούν» ἐπισκευάζεται εἰς Κωνσταντινούπολιν. Θὰ χρησιμοποιηθῇ ίσως εἰς τουριστικὰ ταξίδια ἀνά τὴν Μεσόγειον. 'Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὰ ὕσια σκάφη, ἐπιβατηγὰ κυριώς, ἔξεχώρησαν αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι εἰς τὴν Τουρκίαν, πρόκειται σημαντικὸν νὰ διοδραματίσουν ρόλον καὶ εἰς τὴν πολεμικὴν προσπάθειαν τῆς φίλης χώρας. Θὰ χρησιμοποιηθῶν ὡς μεταγωγικὰ διὰ νὰ συγκεντρώσουν πρὸ τὸ μέτωπον τῆς Μαύρης Θαλάσσης τὸν στρατὸν ἐκ τῶν νοτίων διαμερισμάτων. Αὐτή, ὡς φαίνεται, η ἀποστολὴ τῶν μεταγωγικῶν ύπηρων καὶ ἡ κυρία σκέψις τῶν παραχρήσεων τῶν πλοίων.

Ατυχεῖς ὑπῆρξαν, ὡς φαίνεται, αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Ιταλίαν. Παραποτούνται οἱ Τούρκοι διὰ τὴν πλημμελῆ τῶν σκαφῶν κατασκευήν, διὰ τὰς συγχάνεις βλάβες εἰς τὰ πλωματάσιαν καὶ τὸ λεβητοστάσιον, διὰ τὴν πολυτελὴ καθυστέρησην τῆς παραδόσεως τῶν. Τὸ παράδειγμα τοῦ νεοτεύκου «Ισκεντερού», ἐπισκευαζόμενου ήδη εἰς τὴν Μασσαλίαν, δικαιοιογεῖ τὰς ἐπικρίσεις κατὰ τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων.

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ναυτιλικὴν ἐπαρδόσεως 'Ελλάδα, ἡ ναυπηγικὴ Βιομηχανία εἰς τὴν Τουρκίαν ἐμφανίζει ἀνάπτυξιν μεγαλύτεραν καὶ ἀπόδοσιν πολλὰ ὑποσχόμενην διὰ τὸ μέλλον. Τούρκοι οἱ ναυτηροί, σπουδάσαστες εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Τούρκοι καὶ οἱ τεχνίται. Εἰς τὰ ναυπηγεία «Ιστινγιέ Ντόρ Βέ Χαδουζέρι» 4 σκάφη ταύτοχρονως τῶν 7.500 τόνων δυνατόν νὰ κατασκευασθῶν. Τὰ ναυπηγεία «Χαδικ Φάμπρικα βέ Χαδουζέρι» ἔχουν δυναμικότητα διὰ τὴν κατασκευὴν σκάφους 7 χιλ. τόνων. 'Αμφότεραι, δῶμας, αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ αἱ δεξα-

μενοί είναι άπτησχολημένα με τάς έπισκευάς των πλοίων.

Εις τάς ναυπηγεία του «Χάσκιοι» ναυπηγούνται σκάφη 600—700 τόνων διά τάς συγκοινωνίας των περιχώρων τής Κωνσταντινούπολεως. Τάς ύπ' αριθ. 75, 76 και 77 ένα λειτουργία σκάφη κατεσκευάσθησαν είς τάς τάς ένα λόγω ναυπηγεία.

\*\*\*

Προγράμματα έκτεταμένα άνακατασκευής τελούν ύπό έκτελεσιν είς τους κυριωτέρους Τουρκικούς λιμένας. Η κίνησίς των και η προσποτή της Εύρυτέρας άναπτυξέως των δικαιολογεί την δαπάνην. Ο λιμήν της Κωνσταντινούπολεως, με κίνησην έμπορικην 1.107.416 τόνων φορτεοφορτώντων έμπειρωνά διά τό 1950, πολλάς ήδη ύπεστη κατά σταθμούς βελτιώσεις των έγκαταστάσεων του. Νέαι άποθηκαι και ύπόστεγαν άνηψηθησιν. Εις 100 χιλ. τετραγ. μέτρων υπολογίζεται τώρα ή έκτασης τών λιμεναποθηκών έναντι 70 χιλιάδων προπολεμικών. Ο λιμήν έξωπλίσθη με νέα άνωφυτικό μέσα, νέα ρυμουλκά και φορτηγίδας, νέας πλωτώς δεξαμενάς. Εις την λιμενικήν ζώνην του Κουρουτσεούμενης κατεσκευάσθησαν νέα κρηπιδώματα και διεξάγεται η φορτεοφορτώσις τών γαϊανθρώπων διά μηχανικών μέσων. Αντιμετωπίζεται, έπισης, ή κατασκευή νέας άποβάθρας μετ' άποθηκών είς Σαλί Παζάρ. Ή κυβερνήσις της Αγκύρας, προς δόλοκλήρωσιν του λιμενικού συγκροτήματος της χώρας, από της Τραπεζούντας, μεχρι της Αλεξανδρέττας ένεκοινεν ειδική πίστωσιν έξ 72 έκατομ. λιρών. Έκ του ποσού τουύτου, διά τάς έγκαταστάσεις του Σαλί Παζάρ και του Χαϊδαρπασά θά διατεθούν 22 έκ. λιρών, ένα ταύτοχρόνων θά έπισκευασθούν και αποκλειστικά του Γαλατά και του Σεργκετζί.

Ίδαιτέρα όλως σημασία άποδίστεται είς την κατασκευήν και τον τεχνικούν εξοπλισμούν του λιμένος του Χαϊδαρπασά, εις τας προκυμαίας του όπουν, βάσεις του καταστιθεντού σχεδίου θά διένυνταν νά έκφορτωνται ταύτοχρόνων 4 «Βίκτορου». Αι νέαι προκυμαίαι θά είσχωρούν, ύπό μορφή ποοδόπολος, εις την θάλασσαν, κατασκευάζομεναι προς την πλευράν του Καβατζίκι.

Ο σημερινός κυματοθραύστης του Χαϊδαρπασά, μη άνταποκρινόμενος πλέον είς τάς άναγκας του ριζικώς διαμορφωμένου λιμένος θά χρησιμοποιηθή διά δευτερεύοντας σκοπούς, άντ' αυτού δε θά δημιουργήθη, άνοικτότερα, νέος κυματοθραύστης. Τέλος, οι έξοπλισμοί του λιμένος αυτού θά συμπληρωθούν και με έγκαταστάσεις άνωφυτηρών («Σιλόν», χωρητικότης 34 χιλ. τόνων). Παρά τώτα βραδύς άκμην είναι ο ρυθμός των φορτεοφορτώσεων εις τον λιμένα της Κωνσταντινούπολεως. Η έλλειψις φορτηγών είναι καταφανής. Τάς σκάφη ύποχρεούνται να παρατείνουν έπι πολλάς ήμέρας την έκει παραμονήν των έπι ζημίας βέσσαιας της τουρκικής οικονομίας.

Οι λιμένες του Ζογκούλδακης, της Σαμψούντας και της Τραπεζούντας είς την Μ. Θάλασσαν άνακατασκευάζονται. Ειδικός είς τόν λιμένα της Τραπεζούντας συμπληρώνται γοογάς το έργον της δημιουργίας του νέου κυματοθραύστου, μήκους 500 μ. Ηδη το μεγαλείτερον τμήμα του — περί τά 350 μ. — έχει κατασκευασθή ύπερ την θάλασσαν, ένω ή ύπό την θάλασσαν κρηπιδώσις και το υπολοίπον τμήματος έχει πρό πολλού συντελεσθεί. Ο νέος κυματοθραύστης θά καταστήση τον άκραντο λιμένα της Τραπεζούντας ένα έκ τόν άσφαλτεστέρων λιμενικών κέντρων του πολυταπάνου Ειδείνιν Πόντου.

Έξ άλλου, συνεχίζονται και τά έσοις της μετατροπής, τον Έρεγλι είς λιμένας άσφαλτεις των άντα την Μ. Θάλασσαν κινουμένων σκαφών. Ο λιμένην της Σύμηρης έξωπλίσθη με νέα μέσα φορτεοφορτώσεως και μελετάται ή κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων και άποθηκών.

\*\*\*

Υπό την κηδεμονίαν τών ξένων σημαιών τελεῖ και το τουρκικόν έξωτερικόν έμποριόν. Τάς πλοίοι τών ξένων τακτικών γραμμών έπιστριψιν. Μετά την ημέραν ποσοστούν είς τάς έσαγωγάς και τάς έξαγωγάς της χώρας. Συνάλλαγμα σημαντικόν καταβάλλεται διά τους ναύλους.

Μεταξύ 5—25% κυμαίνεται κατά λιμένας τό ποσοστον συμμετοχής του τουρκικού πλοίου. Επί έσαγωγών λ.χ. έκ τόν έξωτερικού 540.572 τόνων του λιμένος Κωνσταντινούπολεως τά 15 μόδις τοίς έκτον άναφέρονται είς την Τουρκικήν σημαίαν. Επί έξαγωγών 274.319 τόνων του λιμένος της Σύμηρης τών 5 μόδιν τοίς έκτον και το λιμένος Άλεξανδρέττας, με κίνησην έπησίαν 579.528 τόνων (1950), τά 25% άναφέρονται είς τό τουρκικόν πλοίον.

Εύνοτας, συνεπώς, ή πρός την καθίέρωσιν τακτικών γραμμών έπιστριψιν. Μετά την πρός το Κόντινευτ και την Αγγλίαν γραμμήν, την έπιτυχιαν της όποιας οι Τούρκοι έξαστουν. παρά την έπιμονον άντιδρασιν της διασκέψεως — τοστ τών Αγγλών έφοπλιστών, μία φορτηγός γραμμή προς την Βόρ. Αμερικήν κρίνεται έπιβελημένη

\*\*\*

Μέ πάσαν δυνατήν συντομίαν έπειδιώχαμεν νά άπεικονίσωμεν τήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα της γείτονος χώρας. Εφόσον ή ιδιωτική πωτοβουλία άναπτυσσεται και είδικευσιν μεγαλυτέρων είς τάς θαλάσσια έργα άποκτουν οι Τούρκοι ναυτιλλόμενοι — έφοπλισται και

ναυτεργάται — ή ναυτιλιακήν προσπάθειαν προσλαμβάνει και τήν όρθην κατεύθυνσιν. Τό εύθηγόν τής διαχειρίσεως τού τουρκικού πλοίου άποτελεί σημαντικόν παράγοντα και προϋπόθεσιν έπιτυχιας. Χαμηλόν, πράγματι, είναι τό μισθοδοτικόν έπιπεδον τού Τούρκου ναυτικού. Ο ιμιγιαίος μισθός τών άξιωματικών άνερχεται είς 302 λίρας (1 δολ.=2.80 λίρας). Ή τροφοδοσία δέν φθάνει τάς 2 λίρας ήμερησίως κατ' άπομον. Σύνολον ήμερησίων δαπανών κινήσεως ένος τουρκικού φορτηγού σκαφούς άκτων χιλιάδων τόνων λίρας: Αγγλίας ήγδηκοντα κατά μεγιστον δριον.

Χρειάζεται ίσως χρόνος ικανός διά τάς κερδίσουν τήν θαλασσινήν έπιδοσιν οι Τούρκοι. Τό γεγονός, σύμως, στις κατέχουν τώρα πεντήκοντα και πλέον φορτηγά μικρά και μεγάλα, τράμπς, και τάς έκμεταλλεύσονται έπικερδέστατα, είναι διά τό μέλλον άρκετά ένθαρρυντικόν. Παρήλια είναι τάς σκάφη αύτά και θά χρειασθησύντωμα νά άντικατασταθούν. Δέν άποκλείται τούτο έταν θά παρέλθη ο σημερινός άψωμός τών άξιων. Ή επαύξησις της τουρκικής ιδιωτικότητος θά πρέπει νά θεωρηθεί ασφαλής.

Η Μεσόγειος θά γνωρίση ένα άκομη έπικινδυνον άνταγωνιστήν. Τό Τουρκικόν θά δέχεται τόν χαμηλόν ναύλον και θά κερδίζη έκει όπου τό Ελληνικόν σκάφος θά ζημιών. Ή γνωσίς τών ναυτιλιακών πραγμάτων και ή είδικευσις της είς τάς έκμεταλλεύσεως τών πλοίων σύντοχον χρόνον θά άποκτηθούν. Ήδη ή ναυτική έκπαίδευσις, με τάς σχολάς ναυτιλων, και μηχανικών, έχει νά σημειωθη πρόσδοτον άξιοζηλευτον.

\*\*\*

Μάς παρεχεθή ή εύκαιρια νά συζητήσωμεν διά μακρών τά πράγματα της Τουρκικής Ναυτιλίας με τόν άρμοδιότερον έν προκειμένων. Τό Γενικόν Διευθυντήν της Κρατικής Αποτολοίας κ. Γιουσούφ Ζιγιά Όνις. Απόλυτον έχει σύντο ο κατανόησιν τών έπιβελημένων κατευθύνσεων. Δέν άνηκε είς τήν υπαλληλικήν ιεραρχίαν. Τό γραφειοκρατικόν πνεύμα δέν τόν κατέκτησεν.

Ο κ. Όνις συνέδεται με την οντήν φιλίαν με τόν νέον Πρόεδρον της Τουρκικής Δημοκρατίας κ. Τζελάλ Μπαγιάρ, τόν διακρινόμενον, λόγω ίσως και τής καταγωγής του από τόν Μαρμαράν, διά τήν ναυτιλιακήν του συνείδησην. Παρεκλήθη νά άναλαβή τόν Γενικήν Διευθυντήν της Κρατικής Ναυτιλίας. Ή Ντούλετ Ντενίζ Γιολλαρί έίνε σήμερον θά ποτεύεται διά τήν πρόσδοτον τόν Εποποικόν Ναυτικού.

Η Κρατική Ναυτιλία διά νόμου, καταστιθεντος ήδη, πρόκειται νά άπολλαγή παντελώς τής κρατικής κηδεμονίας. Ή κυριότης και ή διαχειρίσις του ένεργητικού της θά πρειέλθη είς μίαν άνωνυμον έταπιραν, την Ναυτικήν Τράπεζαν, τής όποιας αι μετοχαί κατά 51% θά άνηκουν είς τό Κράτος και τά 49% είς ιδιώτας κεφαλαιούχους. Ή διοίκησης της θά είναι πλήρως χειραφετημένη από τήν κρατικήν παρέμβασιν, έλευθερίας θά άποδοθη είς τάς έκμεταλλεύσεως τών πλοίων, χωρίς τάς πιστώσεων τού δημοσίου προϋπολογισμού και χωρίς τάς έπισκεψιμότητον.

Τό Κράτος μάς έτοντεν ή ο κ. Όνις, είναι κακός έπιχειρηματίας. Λέπει από τήν κρατικήν διαχείρισην ο πασάγων τής εύλεξίας, άλλα και τής οικονομίας. Έχουε προσωπικόν 12 χιλιάδων υπαλλήλων και έργατων, έναντι τών 5 χιλιάδων προπολεμικών, ένω θεσμευθείσα άποτετος προσθέψεων τού πρωτοβουλίαν. Δέν έχει καν άναγκην τών κρατικών πρωτώσων. Ήδη ιδίων θά άντιμετωπίση τής Αντιδράσεις πολλαί θά έγερθον, ίσως κατά τής προσπαθείας αύτής. Είνε, σύμως, έπικεφαρμούμενή ή έπιθυμία τού κ. Τζελάλ Μπαγιάρ θά προστάσεων τής Ντενίζ Μπάνκ. Είνη τήν προσεχή σύνοδον τής Βουλῆς κατά τό φινίριόν προβλέπεται, έτι θά νόμος θά φησιοθη.

\*\*\*

Αι προϋπόθεσιν πάντως διά τήν ναυτιλιακήν άναπτυξιν τής γείτονος χώρας άκεραιαι θά θείστανται. Θετικώς ένθαρρυντικά είναι διά τήν ποιοτικήν βελτίωσιν, άν μη τήν ποσοτικήν έπαυξησιν τού πλωτού και τού έμψυχου ώιλού. Ο Τούρκος ναυτιλλόμενος — έφοπλιστης και θά ναυτεργάτης — χρειάζεται άκουμη διαπισταγώησιν είς τό θαλάσσασια έργα. Πάν οτι μέχι τούδη κατέκτηση πρέπει νά θεωρηθή πλήρως ίκανοποιητικόν. Τό μέλλον θά παράγεται είς τήν Τουρκικήν Ναυτιλίαν τά καλύτερα πλοία, τόν καλύτερον ναυτην, τόν καλύτερον άργανων σκαφών και τόν δροθετέραν κατεύθυνσιν τήν άπολλαγμένην τής κρατικής παρεμβάσεων, είς τήν διαχείρισην τής ολης άποδεσεων τού Ε. Ν.

## 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. Tatlow 3221

Εξυπηρετούμεν ολους τους λιμένας έπι τού ποταμού 'Αγ. Λαυρεντίου, τού 'Ανατολικού και τού Δυτ. Καναδα. Οι πράκτορές μας θά συναντήσουν τά πλοιά σας είς 18 Καναδικούς λιμένας.



άξιας άνωγρωποιού μεριδίου δρίζεται παγίας εἰς δραχμὰς πεντήκοντα χιλιαδας.

2. Οἱ συμμορφωθέντες πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος θεωρούνται ὡς μετέχοντες τοῦ ἀγορασθέντος πλοίου ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἀρχικῆς ἀγορᾶς του διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ A. N. 545)45 ὡς πρὸς τὴν ἀποδέσμευσιν τοῦ προσήκοντος αὐτοῖς ποσοῦ τοῦ παρακρατήματος: Ἡ ἀποδέσμευσις αὐτὴ χωρεῖ ἐφόσον καὶ καθ' ὃ ποσὸν ἡ ἀναλογούσα αὐτοῖς χωρητικότης ἡ ἀξία τοῦ πλοίου δὲν ἔχει σημιτοποιήθη δι' ἀποδέσμευσιν παρακρατήματος.

3. Συμπλοιοκτήται περὶ ὧν τὸ ἐδάφιον τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, μεταβιδάσσοντες ἐν τῷ μεταξὺ τῷ προσστὸν τῆς συμπλοιοκτησίας των, ἀπαλλάσσονται τῆς προηγούμενῆς ἑγγραφῆς εἰς τὰ Νηολόγια τοῦ ποσοστοῦ των συμπλοιοκτησίας διὰ τὴν ἀποδέσμευσιν τοῦ παρακρατήματος τοῦ A. N. 545)45 ἐφόσον ἡ μεταβίσισις προκύπτει ἐκ συμβολαιογραφικοῦ ἑγγράφου ἐλληνικοῦ ἡ ξένους ἡ ἐξ ἐνόρκου δηλώσεως ἐνώπιον τῆς Ἑλληνικῆς Προξενικῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς η ιδιωτικοῦ ἑγγράφου φέροντος Βεβείαν χρονολογίαν. Ἡ τοιαύτη μεταβίσισις ὑπὸ τῶν συμπλοιοκτητῶν τῆς παρούσης παραγράφου δὲν παρέχει εἰς τὸν νέον ἀγοραστὴν τὸ δικαίωμα τῆς ἀποδέσμευσεως παρακρατήματος.

4. Συμβάσεις ἀφορῶσαι μεταβίσασιν πλοίων τύπου «λίμπερτος» ἐκ τῶν ἀγορασθέντων μὲ τὴν ἑγγῆσιν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἡ ἀνάληψιν ὑποχρεώσεως πρὸς μεταβίσασιν τοιούτων πλοίων ἡ μεριδίου ἐπ' αὐτῶν συναφέσαι ἀνευ συντάξεως συμβολαιογραφικοῦ ἑγγράφου, κηρύσσονται ἔγκυροι αἱρομένης τῆς ἐκ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ A. N. 411/45 ἀκρύτητος, ἐάν ἐντὸς τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ίσχυος τοῦ παρόντος κατατεθῶσιν ἐνώπιον συμβολαιογράφου καὶ ἐν τῷ ἑξατερικῷ ἐνώπιον τῆς ἀρμόδιας Προξενικῆς Ἀρχῆς, καταθλιψίσοι δὲ τὰ ὑπέρ τοῦ Δημοσίου τέλη χαρτοσήμου συμφώνως πρὸς τὰς ισχυόσις πρὸ τοῦ Νόμου 1587)1950 διατάξεις.

Ἄρθρον 5.— 1. Δι' ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκδιδούμενης μετὰ γιώμην τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 11 τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου 1411)1950 Ἔπιτροπῆς, δύναται νὰ ὑποχρεώσαι οἱ ιδιοκτήται πλοίων ὑποκειμένων εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ A.N. 1411)50 εἰς προκαταβολὴν τημάτου τοῦ φόρου τῶν πλοίων των, ἐντὸς τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους εἰς τὸ ὅπιον ὁ φόρος ἀφορᾷ, νὰ καθορίζηται τὸ προκαταβλητὸν ποσὸν ὡς καὶ ἡ βάσις προσδιορισμοῦ αὐτοῦ ἐνιαῖς δι' ὅλα τὰ πλοία η κατὰ τρόπον διαφόρων ἀναλόγως τῆς κατηγορίας αὐτῶν η τοῦ εἰδους τῆς ναυλαγρίας των, η διαδικασίας Βεβαίωσεως καὶ ὁ χρόνος καταβολῆς, τα τοῦ συμψηφισμοῦ τοῦ προκαταβαλλομένου ποσοῦ πρὸς τὸ δροσικῶς προσδιορισθεόμενον κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ A. N. 1411)1950 ποσὸν φόρου, ὡς καὶ πάσα αναγκαία λεπτομέρεια. Δι' ὅμοιας ἀποφάσεως δύναται νὰ καθορίζωνται αἱ περιπτώσεις καθ' ἄστρα περιτρέπεται, ἐνεκα ἀποχρώντων λόγων, η ἔξαρτεσις ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως προκαταβολῆς τοῦ φόρου.

2. Εἰς τὸν παράγραφον 1 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ A. N. 1411)50 προσθίθεται τὸ ἀκόλουθον δεύτερον ἐδάφιον ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ τῆς φορολογίας τῶν ἡμερολογιακῶν ἔτῶν 1950 καὶ ἐφεξῆ:

«Εἰς περίπτωσιν εἰσπράξεως ναύλου οὐσιωδῶς κατωτέρου τῆς ναυλαγρίας λόγω προναυλάσεως η ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου κλπ. ὁ ὑπόχρεως δύναται νὰ ζητήσῃ δι' ἐνστάσεως τὴν μείωσιν τοῦ φόρου τοῦ πλοίου του. Ἡ ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης μείωσις τοῦ φόρου εἰνε κατ' ἀρχὴν ἀνάλογος πρὸς τὸ ποσοστὸν καθ' ὅ συνεπεία τοῦ ἀνωτέρω λόγου τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπελείφθησαν τῶν κερδῶν τῶν ὑπὸ κανονικὰς συνθήκας ἔργασθεντων πλοίων ὁμοίας η παρεμφερούς κατηγορίας». Ἡ ίσχυς τοῦ παρόντος ἀρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως του εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» καὶ ὑποδηλήθεται πρὸς κυρωσιν εἰς τὴν Βουλὴν ἄμα τῇ ἐνάρξει τῶν ἔργασιν αὐτῆς.

Τὸ «Υπουργικὸν Συμβούλιον

**· Ή ναυλαγρού**  
Φόβοι ἐκφράζονται διὰ τὴν σταθερότητα καὶ τῆς ναυλαγρίας τῶν ξηρῶν φορτίων, μετὰ τὴν ἀπότομον πτώσιν τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαια εἰς ἐπίπεδα κατωτέρα πάσης προσδοκίας. Καὶ διὰ μὲν τὰ πετρέλαια η περιπέτεια τοῦ Ἰράν καὶ ἡ θερινὴ περιόδος δυνατὸν νὰ δικαιολογούν τὴν ἐκπτωσιν. Διὰ τὴν ναυλαγρίαν, δῆμος τῶν τράμπς φορτηγῶν καυματία πρὸς τὸ παρόν ἔνδειξις χαλαρότητος δὲν ἔσπειριθη. Αἱ ὑπάρχουσαι διὰ τὰς διεθνεῖς μεταφορικὰς ἀνάγκας πληροφορίαι εἰμιφαίζουσι σταθερὰν διὰ τὸ ἀμέσως προσέχεις μέλλον τὴν ζωηρότητα τῆς κινήσεως, μὲ συνεχῆ τὴν ἐλλειψιν ἐπαρκούς χωρητικότηος διὰ νὰ τὴν καλύψῃ.

Δύο εἰναι οι βασικοί παράγοντες τῆς σταθερότητος αὐτῆς: 'Ο ανεφοδιασμὸς τῶν διαφόρων χωρῶν μὲ πρώτας ὑλας διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν καὶ ἡ μεγαλύτερα τοῦ συνήθους εἰσόγωγη τροφῶν καὶ ἐφοδίων. Γαιάνθρακας, μεταλλεύματα καὶ σιτηρά χρειάζονται εἰς ὅγκωδεις ποσότητας ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη καὶ ἡ Ἰσπανία, εἰς ποσότητας ἐπίσης της πρωτοφανεῖς εἰσάγουσι μεταλλεύματα αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι από μακρυνούς λιμένας καὶ τροφὴ ἀνάζητον πανταχούσιν αἱ λιμωττουσιαὶ Ἰνδίαι. "Ολαὶ αὐταὶ αἱ ἐκτακτοὶ μεταφοραὶ — ἐπείγουσαι καὶ ὄγκωδεις — δημιουργούν τὴν ἀνισορροπίαν μεταξὺ προσφορῶν καὶ ζητήσεως σκαφῶν, δεδομένου, ὅτι αἱ πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς τὴν Κορέαν ἀπασχολούνται καὶ αὐταὶ ὑπερτερακόσια σκάφη πασῆς κατηγορίας.

Ίδου μία λεπτομερεστέρα ἀνάλυσις τῆς κρατουόντης καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγρίαν: "Απὸ τοὺς καλῶς πληροφορημένους παραπρήτας τῶν διεθνῶν μεταφορῶν εἴθισται νὰ ὑπολογίζεται, ὅτι τὰ δύο τρίτα τῆς ἐν πρεσείᾳ παγκοσμίου χωρητικότηος τῶν τράμπων σκαφῶν ἀπασχολούνται μὲ τὴν φορτωσιν τῶν γεννημάτων. Ἡ συγκομιδὴ εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐλέγχεται ἡδη, λόγω τῶν προ μηνῶν κακῶν κατηρικῶν συνθήκων, κατωτέρα τῆς συνήθους. Μεγάλαι ποσότητες θὰ εἰσαχθοῦν κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας ἀπὸ τὴν Βόρ. Αμερικήν. Αἱ Ἰνδίαι, ἐξ ἄλλου, θὰ χρειασθοῦν συνολικῶς διὰ τὸ τρέχον ἔτος πέντε ἑκατομμύρια τόννων γεννημάτων. Αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι, ὁ Καναδός καὶ ἡ Ρωσία θὰ καλύψουν τὰς ἀμέσους αὐτάς ἀνάγκας, ἐνώ ἡ Αὐστραλία δὲν θὰ διαθετή λόγω τῆς κακῆς ἐσδείας, σιτηρά πρὸς ἑξαγωγὴν μέχρι τοῦ Οκτωβρίου καὶ τὸ Πλεῖτ πανει ὑπολογίζομενον, λόγω τῆς πτωχῆς συγκομιδῆς τοῦ ἀραδοσίτου. Ἡ μεταφορική συνεπώ, κίνησις τῶν γεννημάτων προβλέπεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος μεγάλη, πέραν τοῦ κανονικοῦ. Σημαντικὴν χωρητικότηο θὰ ἀποσχοληστ.

Οἱ γαιάνθρακες, ἐπίσης θὰ ἀποτελέσουν παράγοντα ὑπυτάτης ζητήσεως σκαφῶν. Ἡ Εὐρώπη ἔχει ἀνάγκη, μεγάλην καὶ ἐπείγουσαν, γαιανθράκων. Εἰς ἔξ ἑκατομμύρια τόννων ἀνήλθε τὸ ἔλλειμμα τῆς παραγράφης της διὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους καὶ εἰς δέκα ἑκατομμύρια ὑπολογίζεται ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ἐπιτροπὴν τῶν Ηνωμένων Ἐθνῶν τὸ ἔλλειμμα διὰ τὸ τρίμηνον. Αἱ Ηνωμέναι Πολιτείαι καὶ τὰ δολλαρία τῆς Ε.Σ.Α. θὰ κληθοῦν νὰ καλύψουν καὶ τὴν ἀνάγκην αὐτὴν κατὰ μέγα μέσον. Αἱ σημειωθῆ, ὅτι εἰς 5.030.000 τόν. γαιανθράκων ἀνήλθον αἱ Ἑμερικῆς ἑξαγωγαὶ γαιανθράκων κατὰ τὸ α. τρίμηνον τοῦ 1951. Ἐναντὶ 281 χιλιάδων τόννων τοῦ ἀντιστοίχου τρίμηνου τοῦ 1950 καὶ 4.284.926 τοῦ 1949. Ἡ Ἄγγλια εἰσήγαγε 898.000 τόν. ἡμερικανικοῦ γαιανθράκου, ἡ Ἰταλία 710.807 καὶ ἡ Γαλλία 622.000 τόννων. Χωρὶς τὸν γαιανθράκα αὐξησης τῆς παραγωγῆς χαλύδος καὶ ἐπανεξοπλισμὸς δὲν νοεῖται.

Μεταλλεύματα, ἐξ ἄλλου, παντοῦ ἀναζητοῦνται πρὸς μεταφορὰν εἰς τὰς βιομηχανικὰς περιφέρειας τῆς Δυτ. Εὐρώπης, εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἰσπανίαν. Ἡ ἐλλειψις σκαφῶν παρεμποδίζει τὴν σνετον μεταφορὰν τῶν μεταλλεύματων καὶ ἡ περιπτώσις τῆς Ἀγγλίας εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστική. "Εναντὶ 8.500.000 τόννων μεταλλεύματων ποὺ χρειάζεται νὰ μεταφέρει διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ηγέμενης βιομηχανικῆς παραγωγῆς, μόλις 2.500.000 μετεφέρθησαν καὶ τοῦτο, λόγω ἐλλειψεως πλοίων.

Αἱ ιαπωνικαὶ τέλος, εἰσαγωγαὶ προσέλαθον ἐκτασιν ἄνευ προγυμένου. Ἡ βιομηχανία ἐργάζεται καὶ ἐκεὶ ἀποδοτικώτατα. Πολλαὶ

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.





συμπίπτουν με τὰ τοῦ ὑποχρέου πλοιοκτήτου.

Ἄλλως τε, πρὸς πληρέστερον θεγχον τῶν φορολογικῶν δηλώσεων θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ θεσπισθῇ σχετικὴ διατάξις προδιέπουσα, ὅτι, προκειμένου περὶ μακροχρόνιον ναυλώσεως τύπου time charter ἡ λέξη boat ἐφ' ὃσον τὸ ἐμφανίζοντον εἰς τὰ σχετικὰ ουμφωνῆται μίσθιον εἶναι κατώτερον κατὰ ποσοστὸν τι (ἴσων 20 %) τοῦ κρατοῦντος τοιούτου εἰς τὴν διεθνῆ καναλαγορᾶν κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς συνάφεως τῆς συμφωνίας διὰ πλοιοῦ δημοίου τύπου καὶ ὑπὸ παρομοίους περίπου δρους μισθωσεως, ὃσον ἀφορᾷ τὴν διάσκεψιν ταυτῆς καὶ τὸν τόπον παροδόσεως καὶ ἐπαναπαραδόσεως σκάφους, ἐν τοιούτῳ περιπτώῃ ἡ ἐφοριακὴ ἀρχὴ θὲ δύναται νὰ καταλογίζῃ εἰς τὸν ὑπόκρινων φόρου διάφορον τοῦ δηλώσεως, συμφώνιας πρὸς τοὺς κρατοῦντας ὡς ἀντέρεις κανύλων εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκεῖνη.

Αἱ σήμερον λαχύνουσαι διατάξεις περὶ ἑντάσεων, πρωτοβαθμίων καὶ δευτεροβαθμίων ἐπιτροπῶν πρὸς ἑδίκαστιν τούτων κλπ., θὰ ἔφαρμοσθωσι καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου, καταλήλως προσαρμόζουνται.

Οὐ φόρος θὰ πληρώνεται κατὰ τὴν ὑποβολὴν τῆς δηλώσεως εἰς ὅ νόμισμα εἰσεπράχθησαν οἱ ναῦλοι, ὡς γίνεται σήμερον.

Δέοντος ἐπίσης νὰ συμπεριληφθῇ εἰς τὸ σχετικὸν νομοθέτημα καὶ ἡ πάντοτε ἐφαρμοσθεῖσα ἀρχὴ εἰς τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας, ὅτι εἰς τὸν ἐπιδηληθόσμένον φόρον περιλαμβάνονται καὶ οἰοῦθηποτὲς ἄλλοι φοροί, (ἐπιτρέματος, συνθετικοῦ κλπ.), σχεσιν ἔχοντες μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίκειρον, ἀνέβατητην τῆς μορφῆς ταῦτης (ἀπότική ἡ ὑπὸ τύπου ἀνώνυμου ἑταῖρος κλπ.), δεδομένου, ὅτι ἡ προτεινομένη φορολογία εἶπε τὸν ἀνάθιστοντας ἑσδόνων θὰ ἀντικαταστήσῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὴν φορολογίαν τῶν καθαρῶν προσδόνων.

Οὐτοῦς ἔχει τὸ προτεινόμενον σύστημα μονίμων ρυθμίσεων τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς γενικές του γραμμάτους, ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς διατοπωσεως τοῦ, καὶ εἰς τὰς λεπτομερεῖς, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ἀρμοδίως ὑπηρεσίας. Πιστεύουμε, ὅτι τὸ σύστημα τούτο θὰ ἡτονεῖται νὰ ἀποδῶσῃ ἴκανον ποιητικὰ ἀποτέλεσματα καὶ διὰ τὸ Κράτος καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἐφ' ὃσον κατὰ τὴν ἐφοριακὴν τοῦ θὰ ἐπεκράτει τὸ πνεῦμα τῆς εἰλικρινοῦ συνεργασίας καὶ τῆς ἀμοιβαίας ἐμπιστοσύνης μεταξὺ φοροτεχνικῆς ὑπηρεσίας καὶ φορολογουμένων. Θα ἔτιθεται σύντομα εἰς τοὺς ἐπιζημιῶν ἀπὸ πόσης πλευρᾶς διαμάχην καὶ ἀντιδίκων τῶν μεταποιητῶν ἔτων μεταξὺ Κράτους καὶ Ναυτιλίας καὶ θὰ ἐδρούσῃ τοῦ ἡ νύνει ἀμεδσφαιρα διὰ τὴν ἐπιδιωσιν καὶ ἀνάπτυξην τῆς Ἑθνικῆς μας Ναυτιλίας.

"Υποδόλλοντες, Κύριε Πρόεδρε, ὑπὸ τὴν κρίσιν "Υμῶν καὶ τῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν σας Κυβερνήσεως τὰ ἀνωτέρω, παρακαλοῦμεν, ὅπως εὐφερτηθῆτε καὶ ἀποφασίσιοτε, τὰ κρίνεται σύκοπον ἐπὶ τοῦ προκειμένου πρὸς ταῦχν τερματισμὸν τῆς ἀπὸ μακρού ὑφιστομένης ἐκκρεμότητος, τῆς ὅποιας ἡ περαιτέρω παράτασις θὰ ἔχῃ δλεβρίας συνεπείας διὰ τὴν ἐν γενει οἰκονομίαν τῆς Χώρας.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
Ἐντολὴ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ο Πρόεδρος  
Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

## Καὶ ἡ φορολογία τῶν εὔπορων

Ἡ ἀπὸ τὰ πρόγματα καὶ τὴν λογικὴν ὑποδεικνυμένη, λύσις διὰ τὴν ἀτυχῆ ὑπόθεσιν τῆς φορολογίας τῶν εὐπόρων διὰ τὰ ὑπὸ ξενη σημάσιαν πλοίοι, κατενοθῆ, ἐπὶ τέλους, καὶ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν. "Εδέχθη τὴν καταβολὴν τοῦ φόρου ἀπὸ τοὺς ὑποχρέους, χωρίς, ὅμως, τὸ ὀλλήγεγον αὐτῶν διὰ τὴν εἰσπραξιν τοῦ συνόλου. Αν τινες δὲν θελήσουν νὰ φανούν πρόθυμοι, τὸ Κράτος θὰ ἔχῃ δλον τὸ δικαίωμα νὰ ἐπιδιωξῃ τὴν εἰσπραξιν τοῦ ἀναλογούντος εἰς αὐτοὺς φόρου, βεβαιούμενον ἀπὸ τὴν ἐπιτροπὴν ἐξ ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης.

Οὐ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν ἀπῆρνυσε πρὸ τῆς ἡμερῶν εἰς τὴν "Ενωσιν Ἐφοπλιστῶν τῆς νέας Υόρκης τὸ κάτωθι συνετικόν ἔγγραφον: "Ελαδόντες ὑπὲρ τοῦ ἀπέκτηνται ἡμῖν ὑπὸ τὸ εἰδικὸν τούτῳ περιπότισμαν πλοίοι, κατενοθῆ, ἐπὶ τέλους, καὶ ἀπὸ τὸν ὑπουργεῖον τῶν 1.067.000 δολαρίοις, τὸ ὅποιον ὑποχρέουνται νὰ καταβάλωσιν οἱ ιδιοκτήται πλοίων ὑπὸ ξένας σημάσιας, εἰς ἐξόφλησιν τῆς ἐκ τοῦ ἀνακοστοῦ νόρου 889)1949 ἀπόρρεσθαι αὐτοῖς φορολογικῆς ὑποχρεωσεως, ἐνεργηθῆ ὑπὸ τῆς ὑμετέρας "Ενώσεως, βάσει τῶν ἀνηκόντων εἰς τοὺς ὑποχρέους τοῦ διλογίου ὡς πλοίων ὑπὸ ξένας σημάσιας, ὑπὸ τὸν δρόν, διὰ μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1951 (τέλος οἰκον. ἔτους) θὰ ἔχῃ συγκεντρωθῆ καὶ καταβλῆται εἰς τὴν Νέα Υόρκη HELLENIC TRUST CO NEW YORK 139 WILLIAM STREET καὶ διὰ λογίουν τοῦ Ἀλληλικοῦ Δημοσίου, ποσοῦ 750.000 δολαρίων.

Εἰς περίπτωτον καὶ διὰ τὸν καταστὴ τελικῆς δυνατῆς η συγκέντρωσις δόλαρίου τοῦ ποσοῦ τῶν 1.067.000 δολαρίοις, ἡ ὑμέτερα "Ενώσεως ὑποχρεούται, σύν τη καταβολῇ τοῦ ποσοῦ, τούλαχιστον, 750.000 δολαρίοιν, νὰ καταθέσῃ πίνακα, εἰς ὃν θὰ περιληφθῶσι: α) ἀδροπιστικῶν καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον διάφοροι οἱ ὑπόκρεοι, οἱ διόποιοι θὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὰς ἀποφάσιες τῆς ὑμετέρας "Ενώσεως, μετὰ τὸν συνολικό ποσόν, τὸ οποῖον θὰ εἰσπραχθῇ ἐκ μέρους των ὑπὸ ξένας καὶ διὰ κατατέθη ἐμπροσθέματος διὰ λογίου ποσοῦ τοῦ Δημοσίου καὶ β) κεκυρισμένων καὶ ὑμόπαστικῶν τὰ δημοπρατήματα τῶν ὑποχρεων, οἵτινες δὲν θὰ συμμορφωθῶσι πρὸς τὰς ἀποφάσιες τῆς ὑμετέρας "Ενώσεως, μετὰν έναντι ἐνός ἔκαστου τοῦ καταλογούθεν ὑπὸ τῆς "Ενώσεως ποσού. Διὰ τοὺς τελευταῖς τούτους ὑποχρέους ἡ ὑμετέρα "Ενώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν διὰ συντάξη καὶ εἰδίκην ἔκθεσιν, ἐμφαινούσαν τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα αὐτῶν καὶ θὰ παρέχῃ δι' αὐτῆς ἀκριβεῖς πληροφορίας καὶ πλήρη στοιχεῖα περὶ τῶν ἀνηκόντων εἰς τοὺς ὑποχρέους ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πλοίων ὑπὸ ξένας σημάσιας.

Ἀθῆναι, 25 Μαΐου 1951

Ο "Υπουργός  
Γ. ΜΑΥΡΟΣ

"Εχοντες ὑπὸ συνταθεῖσαν πρὸ μηνῶν εἰς τὴν Νέα Υόρκη ἐπίτροπον, ἵνα ἐπὶ τέλους, καὶ ἡ ἀντιδίκων αὐτῆς μὲ τὸ Κράτος, παρὰ τὴν παρολόγον βάσιν ἐπὶ τῆς ὅποιας στηριζεται, ἐκκαθαρισθῇ. "Ας κλείση καὶ ἡ ὑπόθεσις αὐτῆς, χωρίς, ὅμως, καὶ νὰ ἀποτελεσθει κακὸν προγούμενον. Τὸ γεγονός, ὅτι αὐτὸ τοῦ τὸ Κράτος ἀναγνωρίζει τὴν βεβίωσιν τοῦ φόρου, ἀποτιστῶν πόσον ἄσκιος, καὶ πλήρη στοιχεῖα περὶ τῶν ἀνηκόντων εἰς τοὺς ὑποχρέους ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει πλοίων ὑπὸ ξένας σημάσιας.

## Τὰ πλοϊα τῶν ἐπανορθώσεων

Οὕτε λίγο οὕτε πολὺ. "Ενα ἑκατομμύριον λιρῶν Ἀγγλίας ζητοῦν τὰ ἰταλικὰ ναυπηγεῖα διὰ κάθε φορτηγὸν γραμμῆς τῶν 5000 τόνων d.w. Τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα διὰ φορτηγὸν δηλελοκίνητον 9.500 τόν. d.w. μὲ παραδοσιν τοῦ 1953 ζητοῦν 750 κιλ. λιρῶν. "Η διαφορά, πιστεύουμεν νὰ είνει τεραστία, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι καὶ ἡ γερμανικὴ προσφορά είναι καὶ αὐτὴ ἀκριβή.

Νὰ ἀπορρίψωμεν τὸν προσφοράν τῶν "Ιταλῶν δὲν μᾶς συμφέρει. Κινδύνευσμεν, χάρις εἰς τὴν ἐγκληματικὴν μακαριότητα τοῦ "Υπουργείου τοῦ Συντονισμοῦ, νὰ ἀφορούμενον τῶν ταχεία. Τὸ προγούμενον τῶν Τούρκων μᾶς δημιουργεῖ τὰς τούς πιστεύουμεν

## Η ἀσυδοσία εἰς τὸν Ἀργοσαρωνικὸν

Παρακαλεῖται ὁ κ. Λιμενάρχης Πειραιῶς νὰ προσέξῃ τὸ ζῆτημα τῆς ὑπερφορτώσεως τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς τοῦ "Αργο-Σαρωνικοῦ. Τὰ λιμενικὰ ὄργανα εύθυνονται ἀμεσῶς διὰ τὰς παραδάσεις, τὰς τόσους συνχάρις, αἵτινες θέτουν ἐν κινδύνῳ τὴν ζωὴν χιλιάδων ἐπιβατῶν. Γνωρίζομεν καλῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῆς ὑπόθεσεως αὐτῆς, ὡστε νὰ ἀπικαλούμεθα δῶλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Γεωργακοπούλου ἐπὶ τῆς ἀχαρακτηρίστου ἀσυδοσίας τοῦ ο σιδηροδρόμου της γραμμῆς τοῦ Νεράϊδας.

Πρέπει νὰ ἀσυδοσία αὐτή νὰ σταματήσῃ. Τὰ πρωτόκολλα τῆς "Επιθεωρήσεως τῶν πλοίων τοῦ Πειραιῶς, πρέπει ἀδιάλειπτος νὰ είνει καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν πλοίων εἰς τὸν θερινὸν περιόδον.

Ο ἐλεγχος τῶν ἐπιβιβαζομένων, ἀφού διενεργηθῇ μετὰ πάσης σχολαστικοτήτου ἀπὸ τὰ λιμενικὰ ὄργανα τοῦ Πειραιῶς, πρέπει ἀδιάλειπτος νὰ είνει καὶ τὰς τεταγμένων διάφορων προσωπογραφίαν τῶν πλοίων εἰς τὸν θερινὸν περιόδον.

Τὰ περιφρόνησις πρὸς τὰ ὑπὸ τῆς Επιθεωρήσεως τῶν πλοίων καθιερώνεται τὰς τεταγμένες συνεπείας της γραμμῆς τοῦ Νεράϊδας.

## Περὶ τὸν λιμένα καὶ πάλιν

"Εκυκλοφόρησε πρὸ τῆς ὑμερῶν τὸ δελτίον τῆς κινήσεως τοῦ λίμενος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1950. Είναι ἐμπεριστατωμένον καὶ λεπτομερές. "Αναλύεται τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν ἀπὸ πάσης πλεύρας καὶ παρέχεται χρονικός πληροφορίας διὰ τὸν παρακολουθούντα τὴν ἔξελιξιν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων. Μίαν καὶ μόνην παράλειψιν τῆς ἀξιολόγου στατιστικῆς προσπεδείας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Α.Π. ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν: Τὴν μη ἀναγραφήν τῶν κατά σημαίας ποσοστῶν συμμετοχῆς εἰς τὴν περιόδον της λιμένος τοῦ Πειραιῶς τοῦ οἰκονομικοῦ καὶ ἀσφαλείαν τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς τοῦ ἡλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος.

Ἐλάχιστα ικανοποιητικὰ διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰνει αἱ διαπιστώσεις αἱ συναγόμεναι ἀπὸ τὴν μελέτην τῶν ἐλόγων στατικῶν δεδομένων. "Η ἐπιτωσις, ἡ ἐπισημαθεῖσα καὶ ἀλλοτε ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς συνεχίζεται σὲ ρυθμὸν μαλιστα ἐπιταχυνόμενον. Αὐτὴ ἀκριδῶν ἡ ἐπιτωσις προκαλεῖ ἡδη μειώσιν αἰολητὴν τὸν ἔσδόν του λιμένος καὶ, ἀναποτελεττω, θὰ φέση τὸν Ο.Α.Π. εἰς τὸ οἰκονομικὸν ἀδειόδοντον. Οι διοικούντες αὐτὸν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ λιμένος διὰ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸν ἔσδόν του ἀσφαλείαν τοῦ φορτοεκφόρων, τῶν μεταφορτώσεων καὶ τῶν ἐντοπισθεῖσεων. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι τὸ ἀντίθετον. Θὰ φυγεῖται πλέον. "Η αὐξησις συνεπώς αὐτὴ κατὰ σημαντικὸν ποσοστό εἰνει συμπτωματική. "Οταν τὸ Κράτος θὰ παύσῃ νὰ διενεργῇ αὐτὴ τὸν ἀνέφοδοισμὸν ἡ κίνησις τῶν φορτίων διὰ τὸν λιμένος τοῦ Πειραιῶς θὰ σημαίνει ποσοστόν διὰ τὸν λιμένον τοῦ Πειραιῶς περιορισθῆ.

Εἰς τὴν ἔσγαγων διὰ τὸ ἔσωτερικὸν ξέχομεν διὰ τὸ 1938 μίαν κίνησιν 253.613 τόν. κατανευμένην ἐπὲκπορίου μεν εἰς 89.794 τόν. καὶ ἀπὸ μεταφορτώσεις εἰς 17.133 τόν. Αἱ μεταφορτώσεις ἐπίσης εἰς τὸν ἔσωτερικὸν ἀπὸ 69.710 τόν. τοῦ 1938, ξέβασαν μόλις εἰς 17.133 τόν. Αἱ μεταφορτώσεις ἐπίσης εἰς τὸν ἔσωτερικὸν ἀπὸ 76.207 τόν. ἀνῆλθεν εἰς 8.245 τόν. Η εἰσαγωγὴ ἐπίσης εἰς τὸν ἔσωτερικὸν μειωμένη καὶ αὐτὴ. "Εναντι 556.136 τόν. τοῦ 1938, ἀνῆλθεν εἰς 424.533 τόν. διὰ τὸ 1950.

Εἰς τὴν ἔσγαγων διὰ τὸ ἔσωτερικὸν ξέχομεν διὰ τὸ 1938 μίαν κίνησιν 253.613 τόν. κατανευμένην ἐπὲκπορίου μεν εἰς 89.794 τόν. καὶ ἀπὸ μεταφορτώσεις εἰς 17.133 τόν. Αἱ μεταφορτώσεις ἐπίσης εἰς τὸν ἔσωτερικὸν ἀπὸ 65.152 τόν. ἐνῷ διὰ τὸ 1950 ἔσαιρετικῶν πτωχὴν ὑπῆρξεν ἡ κίνησις. "Ανῆλθε μόλις εἰς 56.530 τόν. ("Εκ Πειραιῶς 39.254 τόν. ἐκ μεταφο-

## CANAROPALIMITED

Exporters – Shipchandlers

MONTREAL – HALIFAX – ST. JOHN

CANADA

Τηλέφωνον PL. 1139—Οἰκίας WA 7308

## PROVISIONS CABIN - DECK & ENGINE SUPPLIES

## ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

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

τώσεων 8.678 και ἀπὸ ἐφοδιασμούς 8.598 τόν.).

Διὰ τὸ ἑστατερικὸν ἐπίσης αἱ εἰσαγωγαὶ διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἶναι διλιγότερες. Διὰ τὸ 1938 ἔχουμεν 761.347 τόν. καὶ διὰ τὸ 1950 703.409 τόν., παρὰ τὸ γεγονός, οὗτοὶ ή διακίνησις τῶν ἐφόδων πρὸς τὰς ἐπαρχίας διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς συντελεῖται. Σύνολον ἐμπορικῆς κινησιῶν κατά μὲν τὸ 1938 3.423.295 τόν. κατά δὲ τὸ 1950 3.496.834 τόνοι.

Οι συνολικοί άριθμοί έμφανται τόν διμένα με κίνησην μεγαλύτερους και τής πρωτολεμικής. "Αν, όμως, ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ὅτι εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1950 περιλαμβάνονται τὰ πετρελαιοειδῆ, ἀνερχόμενα εἰς 1.232.610 τόν. ἔναντι 383.590 τόν. τοῦ 1938, κατασκευάσται τόσον ἡ κίνησις τοῦ διμένος εἰς γενικά φορτία ἐμειώθῃ, ἐπηρεασθεῖσα καὶ ἀπὸ τὴν συνεχίζομένην μετατολεμικὴν συστολὴν τῆς ὅλης οἰκονομικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας. Σημειώτεον, ὅτι πρωτολεμικοὶ τὰ στερεά καύσιμα ἀνήρχοντο εἰς 991.962 τόν. καὶ ὁ Ο.Λ.Π. εἰσέπραττε σημαντικὰ δικαιώματα ἀπὸ τὴν διακίνησιν τῶν, ἐνώ τώρα ἀναφέρονται μὲ 243.600 τόν. Ἀπὸ τὰ πετρελαιοειδῆ ἀσήμαντον είνε τὸ ἔσοδον τοῦ Ο.Λ.Π.

Ούσιαστικώς, δηλαδή, ή κίνησις τοῦ λιμένος ἀποδίδει τώρα εἰσ-  
πράξεις εἰς τὸν διαχειριζόμενον τὰ πάντα σὲν αὐτῷ 'Οργανισμόν, πολὺ<sup>1</sup>  
ὅλιγωτέρας καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν σύνδουσμῷ πρὸς τὴν σπατάλην,  
τὰς καταχρήσεις, τὴν πολυτέλειαν διοικήσεως καὶ τὴν μεταπολεμικήν  
γενικωτέραν κρατικήν ἀποσύνθεσιν, ἔφερε τὸν Ο.Α.Π. εἰς τὸ σημερινόν  
χαός, διοικητικὸν καὶ οἰκονομικόν. Τὸ κόρτος τοῦ λιμένος ἐπεβαρύθι-  
σημαντικώς, διὰ να βαστάσῃ τὰς ηὔξημενας δαπάνας καὶ τὴν κακο-  
διοίκησην. Καρκίνωμα διὰ τὴν ἀποκατάστασιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν του  
ἀπέβη ὁ 'Οργανισμός καὶ τὸ ἐμπόρευμα ἐψυχαδέψθη ἀπό τὸ φυσικὸν  
τοῦ όμητρον.

Τό δεῖτον μᾶς παρέχει, ἐν συνεχείᾳ, εἰς ὅλιγους ἀφίθμους ἀνάγλυφον τὴν οἰκονομικὴν ἀπάθλωσιν τοῦ λιμένος, ὡς ἄμεσον συνέπειαν τῆς ἐκπτώσεως τῆς κινήσεως του. Οὕτω ὁ Ὀργανισμὸς ἐμφανίζεται μὲν Βεβαιωμένα ἐσδόα 136.188 ἑκατομμύριος δραχμῶν, εἰσπραχθέντα δὲ 109.008 ἑκατομμυρίων. Ἀπὸ τὰ φορτοεκφορτικά δικαιώματα ἔβεβασιθησαν 52.945 ἑκατομ., καὶ εἰσπράχθησαν 49.334 ἑκατομ., ἀπὸ κέρδη ἐκμεταλλεύσεως 1.194 ἑκατομ. Βεβαιωθέντα μὲν εἰσπραχθέντα 965 ἑκατομ., ἀπὸ δὲ τὸν ἀχρηστὸν θεσμὸν τῆς δῆθεν Ἐλευθέρας Ζώνης 14.023 ἑκατομ. Βεβαιωθέντα καὶ εἰσπραχθέντα 13.211 ἑκατομ. Οὕτω ἡ ἐκμεταλλεύσις τῆς ἐργολαβίας τῶν φορτεκφορτώσεων ἀπέδωκεν 63.510 ἑκατομμύρια, ἕστα καὶ ὃν περιλάβωμεν τὸ σύνολον τῶν δικαιωμάτων τῆς Ζώνης, ἐνώ ὁ Ὀργανισμὸς ἐπήληρε διὰ μόνον τῆς ἡμερομίσθια, συντάξεις καὶ νοσήλεια ἐργατῶν 81.666 ἑκατομμύρια δραχμῶν. Καὶ διότι θετέπετε τὸ ἐλλείμμα εἴ τῶν φορτεκφορτώσεων νὰ καλυφθῇ ἔχορτιμοτοίσαν δηλοὶ οἱ μέχρι τουδε διοικήσαντες τὸν λιμένα τοὺς ἄλλους πόρους τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπὸ τὰ διάφορα δικαιώματα ἀπόθκων, κρηπτωμάτων γερανῶν κλπ. Ἡ χρῆστις τοῦ 1950 κλείνει μὲ ταμειακὸν ἔλειμμα 14 περίπου διστεκατομμυρίων δραχμῶν.

Περὶ ἐπεκτάσεως τῶν λιμενικῶν ἔργων ἡ καὶ βελτιώσεως τῶν ὑφισταμένων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Εἰς 3.222 ἑκατομ. δραχμῶν ἀνέρεται τὸ δαπανητὸν κονδύλιον διὰ κατασκευὴν καὶ συντήρησιν οἰκοδημικῶν ἔργων. Μηδαμινότερον ἔναντι τῶν δύο συν πρόττονται ἀπὸ δικαιώματα καὶ ἄτινα, λογικῶς, ἐφόδου δὲν ύφιστατο τὸ Ἐλλειμμα τῶν φορτεκφόρτων, όπως ἐπρεπε νὰ διατεθούν κατὰ σημαντικότερον προστὸν ὑπὲρ τῆς βελτιώσεως τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ λιμένος.

Μὲ πᾶσαν δυνατήν συντομίαν εἰς ολίγους ἀριθμούς, ήθελήσαμεν νὰ ἀπεικονίσωμεν τὴν οἰκέτραν τοῦ λιμένος τῆς Πρωτευόσης κατάστασιν, τὴν οἰκονομικήν του ἀνετάρκειαν, ἡτις ἐπὶ τὰ χείρω θὰ βαίνη προϊόντος τοῦ χρόνου. Ἡ απόπειρα τοῦ κ. Μπουζάνη νὰ αὐξήσῃ ἐπὶ περιτέρω τὸ κόστος τοῦ λιμένος, δὲν πρόκειται οὐδέν νὰ ἀποδώσῃ. Θά χειροτερεύσην, τούναντίον, τὴν ἔξελιξιν τῶν λιμενικῶν πραγμάτων. Θά ἐπιβαρυθῇ τὸ ἐπιπόρεμα, θά ἐπιτρέψῃ νὰ συνεχισθῇ ἡ σημερινὴ κραπαδότη τῶν ὑπερδολικῶν διπτῶν καὶ τῶν κομματικῶν παρεμβάσεων, ἐνώ ὁ λιμὴν θὰ ἔξακολουθήσῃ τὸν κατήφορον διάνικα φόδρα μιαν ημέραν. ἀναποφεύκτως, εἰς τὴν χρεωκοπίαν. "Ισως μετ' αὐτὴν νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ Κράτος τὴν ἀνάγκην τῆς χειραφτήσεως τοῦ λιμένος ἀπὸ τὸ κακὸν παρελθόν. Ὑπὸ τὸν κοινὸν πλέον κατακραυγήν, τὸ ἀνάθεμα ιδιαίτερως τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, τὸ ἐπάρστον καθεστῶτο τοῦ Ο.Α.Π. θὰ διαλυθῇ. Θά ἀνασυσταθῇ ἡ πολαιὰ Λιμενικὴ Ἐπιτροπεία, οὕτω, που μὲ τους 10 ὑπαλλήλους της καὶ τὴν ἀλλομόνητον διοίκησίν της, ἐδημιουργήσεν δι, τη προπολεμικῶς ἐκέπτο ο σύγχρονος λιμὴν εἰς ἔργα καὶ ἔκστασιμον. Ἔκει, ἀναποτρέπτως, θὰ κλείσῃ ἡ δραματικὴ τοῦ Ο.Α.Π. ὑπόθεσις μετά τὰς τόσας συμφοράς που συνεστρέψασεν εἰς τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς καὶ τὴν οἰκονομιαν τοῦ πότου μας γενικώτερον.

**Καὶ ἡ Κριτή πάλη συνεχίζεται....**

Παρ' ὅλας τὰς διαμαρτυρίας, τὴν ἔξεγερσιν τοῦ Τύπου, τῶν Ἐπιμελητηρίων καθὼς καὶ τῶν λοιπῶν ὀργανωσεων, ἡ ἐπέλασις διὰ τὴν καταστροφὴν τοῦ λιμένος ἐν ὄντος δῆθεν τῆς ἑγιάνσεως καὶ τῆς ἀνασυγκρότησεως, ἐσημειώσεις κατὰ τὸ τελευταῖον δεκαπενθήμερον σημαντικὴν πρόσδοχον.

έψειφοισθη παρὰ τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἀφοῦ ἐπετεύχθησαν ώρισμέναις μειώσεις οὐχὶ ὡς προεβλέψαμεν ἐπὶ τῶν ἡδη ἵσχουσῶν τιμῶν. ἄλλα ἐπὶ τῶν προταθείσων, καὶ ὁ κανονισμός ἐστικερῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπεκυρώθη παρὰ τοῦ ὄμροδίου ὑπουργείου καὶ ἐδόμισεπιθύμητο δύο ἀκριβῶν ἡμέρας πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νέου Κώδικος περὶ δημοσιῶν ὑπαλλήλων, διοτι ἄλλως δὲ οὐδὲ δυνατόν τὰ ὅσα εἰς βάρος του λιμένος καὶ τῶν ἡδη ὑπετορεύντων εἰς αὐτὸν μονίμων ὑπαλλήλων ἐπαιτειλουνται, νὰ διαπραχθῶσι δι' αὐτοῦ.

Καὶ οὕτω ἐώ τὸ ὥδι ὑψηλὸν κόστος τοῦ λιμένος διὰ τῶν νέων τιμοδογίαν ἀνέρχεται σημαντικώτατα με σαφώς διαγραφόμενα τὰ θλιβέρα ἐπακόλουθα διὰ τὴν ἔξελιξιν τοῦ ἀτυχούς λιμένος, ὁ ἀφίθμὸς τῶν μονίμων καὶ ἔκτακτων ὑπολλήλων διὰ τοῦ νέου ἐσωτερικού ὄργανισμού τοῦ Ο.Α.Π. ἀνέρχεται εἰς 1350 ἔναντι 2000 περίπου ἐργατῶν.

Δηλοδή εἰς ὑπάλληλος ἀγάν ἐνα καὶ ἡμισιου περίπου ἐργάτη.  
 Εἰς οἰανθόποτε ἄλλην χώραν ἀν ἐπέχειρειτο τοιαύτης μορφῆς ἀνο-  
 σιούργημα ἔναντιον τῶν οἰκονομικῶν του λιμένος καὶ τῆς θίβης τά-  
 ξεως, ἥτις πρέπει νὰ διέπῃ τὴν ὑπάλληλικην ἱεραρχίαν, θὰ ἐπρεπεν ὁ  
 δράστης να είχεν ἀποβληθῆ καὶ ἐκπέσῃ τοῦ ἀξιωμάτος του, εὐθὺς ἅμα  
 τη ἐκδηλώσει τὸν καταστρεπτικὸν τοι προθέσθαι.

Εἴναι νὰ σημειωταν κανεὶς πορευομένον ἀπίστον διὰ τὰς δικολογί-

Είναι να αισουνεται καινείς πραγματική αποινία σια τας δικολοθεί-  
κάς και μηκικάς δικαιολογίας των διαπραττόμενων. Τό μοναδικόν έ-  
πιχειρήμα της σημερινής Διοικήσεως του Ο.Α.Π. ότι και έπι του προ-  
ηγουμένου λιμενικού καθεστώτος υπήρχεν ύπεραριθμοί εις τὸν λι-  
μένα, είναι ηθικάς και ουσιαστικώς απαράδεκτον αποτελεῖ δὲ τραγι-  
κην είρωνειν, ότι τὰ διαπραττόμενα ἐν τῷ λιμένι πρωτάκουστα κοι-  
ματικό δργία γίνονται υπό την ψευδή σημαίαν.... τῆς ξενιγάνσεως και  
τῆς άνασυγκρότησεως.

Μάτην ἐπιστεύσαμεν εἰς τὸ ἔνδιαφέρον τῆς Κυθερήσεως ἄλλα καὶ τοῦ στρατηγοῦ. Κέλς τούλαχιστον τὴν ἀναστολικὴν δράσιν ἔναντι τῶν καταστρεπτικῶν μέτρων τοῦ κ. Γενικού Διευθυντοῦ οὐ Ο.Α.Π. Τονίζουμεν καὶ πάλιν, ὅτι τὸ λιμενικόν μας πρόβλημα πρέπει νὰ τεθῇ: "Η ὁ Ο.Α.Π. ἡ ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς. Εἶνε σαφῆς ὁ διαγραφόμενος κινδύνος διὰ τὸν λιμένα καὶ τὴν ταλαιπώρῳ πόλιν. Τὸ θέμα πρόπειται νὰ προκαλέσεται τὸ παπιτεοῦμένον ἔνδιαφέρον διότι

Ο νέο πρόπετρος της Πρωταρχίας ενσιγχρώνεται στην παραπάνομη διοίκηση της Πειραιώς, στην οποία προτελεί δια τόπου της Πειραιώς τον σπουδαίοτερο πράγματον της ζωής και της ανάπτυξής του. Οι έμποροι, οι βιομήχανοι, οι έργαστοι και οργανώσεις, το Ναυτικόν 'Επιμελητήριον, ο Δήμος Πειραιώς κλπ. πρόπετροι να έκδηλωσουν έναργεστερο το ένδιφαέρον των διά του λιμένων.

Ο λιμὴν καὶ οἱ πόλεις εὐρίσκονται ἐν κινδύνῳ, διεκρυζάν εἰς τὴν τελευταῖσιν τῶν συνέωντος οἱ υπάλληλοι τοῦ Ο.Δ.Π. Η δημοσιευθεῖσα ἔκθεσις τοῦ Δῆμου τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου τοῦ Κράτους ἐπεβεβαίωσε τὴν θλιβεραν οἰκονομικήν κατάστασιν, εἰς ἣν οὔτος εὐρίσκεται, παρὰ τὰς ἔκάστοτε σοφιστικὰς δικαιολογίας περὶ οἰκονομικῆς τοῦ Ο.Δ.Π. βελτιώσεως.

Οι κ. κ. βουλευταὶ Πειραιῶς καθώς καὶ ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, ὁ ὅποιος ἐπὶ πλέον είνε καὶ βουλευτὴ τῆς πόλεως, ἔχουν υποχρέωσιν μεγίστην νὰ ἀποτρέψουν τὴν ὄλοκληρωτικὴν καταστροφὴν τοῦ λιμένος, ηῆς μοιραῖσι συνεπάγεται καὶ τὸν οἰκονομικὸν μαρασμὸν τοῦ Πειραιῶς, ἀνεξαρτήτως τῶν συνεπειῶν δι' ὄλοκληρον τὴν ἔθνικὴν μας οἰκονομίαν.

Ἡ κάθιοδος πρὸς τὴν θάλασσαν

‘Η ἀπειλὴ ἐνὸς τρίτου παγκοσμίου πολέμου καὶ ή ἀνάγκη δι’ ὅλας τὰ κράτη νά περιορίσουν την δαπάνην των εἰς δυσεύρετα δολλαρία διὰ ναύλων πρὸς τὰ ἔνα πλοῖα, προεκάλεσαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη τὴν διόγκωσιν τῆς ναυτιλίας διαφόδων χωρῶν, αἵτινες ποτὲ δὲν υπήρχαν ναυσιδιοί. Τὰ κράτη αὐτά, ἔχοντα προσέτι καὶ κωπήν τὴν ἀνάμνησιν τῶν δυσχερεῶν τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῶν κατὰ τὴν τελευταῖαν παγκοσμίου σύρραξιν, προσετάθομεν νά καταστοῦν αὐτῷ τῷ εἰς θαλάσσια μεταφορικά μέσα. Σκοπός των δὲν εἶνε ἡ διατήρησις ἐμπορικοῦ στόλου ἐν ἀνταγωνισμῷ πρὸς τάς ἑκ παραδόσεων ναυτικάς χώρας. Πρὸς τὴν ἔξυπερτήν την, ἐν περιπτώσει νέου πολέμου, τῶν ίδιων αὐτῶν ἀναγκῶν δὲν ἐθικών σκαφῶν ἀποβλέπουν. Μεταξὺ τῶν κρατῶν αὐτῶν δὲν περιλαμβάνονται φυσικά ή Λιβερία, ο Παναμάς, ή Ὁγδουρά, ή Κοσταρίκα καί τινες ὄλλαι μικραὶ δημοκρατίαι τῆς Κεντρικῆς Αμερικῆς, εἰς τὰς οημαίας τῶν δόπιον προσφεύγουν διάφοροι ξένοι ἐφοπλισταὶ διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους.

Είς τὰς περιπτώσεις τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὴν θάλασσαν λαῶν, τὸ κράτος καὶ ὅχι τὸ Ιδιωτικὸν κεφαλαιόν, ἀνέλαβε τὸ ἔργον τῆς δημοσιούργιας ναυτιλίας. Οἱ Ἐλεύθεροι καὶ οἱ Ἰρλανδοί λ.χ. ἀνέπτυξαν ίδιαν ναυτιλίαν από τοῦ 1940 καὶ ἐτεύχθην, διότι οἰστημή ήσθανθίσαν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τὴν ἄνάγκην πλοίων διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν χωρῶν των. Η Ἰρλανδία διασέβει ἡδη 7 πλοῖα εἰς τακτικὰς γραμμᾶς ἐκ τῶν ἔθνικῶν της λιμένων πρὸς τὸ Καναδάν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Η δὲ Ἐλεύθερια, ἡ ὁποία ἔχρησιμοποιήσεις κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τὸ ἐλληνικὸν τοννᾶς διὰ τὸν ἐπιστισμόν της, κατείχειν ἐν ὑπερεισίᾳ 11 σκάφη, 40.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιών ἀπώλεσθον τὰ τέσσαρα κατὰ τὸν πόλεμον. Σήμερον, κατόπιν μιᾶς ἐπιτυχοῦς ἀνασυγκροτήσεως, διασέβει 13 πλοῖα, 61.000 τόν. γκρός, συμπεριλαμβανομένου και ἐνὸς τάγκεο.

Τὸν νεοταράγες κράτος τοῦ Ἰσραὴλ ἔχει καὶ αὐτὸ 17 πλοῖα, χωρητικότητος 70.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν δύοις πέντε σκάφη εἰνε ἐπιβατηγά καὶ ἔξυπητεοῦ Μεσογειακὰς γραμμάς, ἐνώ πέντε φορτηγὰ τῶν 10.000

**SHIPPING & GENERAL AGENCY C° L<sup>TD</sup>**  
SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS  
**A. F. FENNISON, NANTUCKET, PROPRIETOR.**

**Ναυλώσεις, Πορτοφορέψεις, Άγοοαπωλησίαι πλαιών και πάσης φύσεως έμπορονυμικής έννοιας.**

\*Αντιπρόσωποι είναι οι BRITISH PAINTS, LTD., προμηθευτών των διάφορων χρωμάτων των γνωστοτάτων 'Εργοστασίων της 'Αγγλίας, χρηματοδουμένων από της τρόπος μεχριτών κοινωνίσκων και Ιστών.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO των «NELSON» και «EMPIRE» COMPOSITIONS SUPERTROPICAL και TROPICAL

Γραφεία: Έν. Πειραιώς 'Ακτή Ποσειδώνος 28 τηλέφ. 41-479  
> > 'Αθηναίς: Εύπολιδος 10, τηλέφ. 21-441, 81.680

Τηλεγρ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΈΞΩΤΕΡΙΚΟΥ: «UNION»  
» » ΈσωΤΕΡΙΚΟΥ: «OUNION»

τόν. έκαστον συνδέουν διὰ μάς τακτικής ύπηρεσίας την Χάϊφαν μὲ τὴν Νέαν Υόρκην.

Εἰς τὴν Αἴγυπτον, ἡ ἐταιρία «Κεντίδιαλ» διαθέτει 14 πλοῖα, ἐνώ καὶ ἡ κρατικὴ Γιουγκοσλαβικὴ Ναυτιλία ἀριθμεῖ σήμερον 46 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 224.587 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 11 ἀπεκτήθησαν μεταπολεμικῶς ἀπὸ ἄγοράς ἐτοῦς ἀλλοδαπῆς καὶ ἀπὸ ἀνελκύσεις καὶ ἐπισκευαὶς ναυαγίων, ἐνώ ἔτερα 11 εἶνε καινουργή, κατασκευασθέντα εἰς τὰ δλανδικά ναυπηγεία.

Εἰς τὴν Ἀσίαν ἔξ αλλού, αἱ Ἰνδίαι, τὸ Πακιστάν, ἔτι δὲ καὶ αἱ Φιλιππίναι, ἐστράφοισαν καὶ αὐταὶ μὲ τὴν σειράν των πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἡ ἐταιρία «Scindia» τῶν Ἰνδίων κατέχει 31 σκάφη, κατὰ τὸ πλείστον πολεμικῆς ναυπηγήσεως, τὸ Πακιστάν, διαθέτον τοὺς λιμένας τῆς Καλκούτας καὶ τοῦ Τσιταγκόκ, κατέχει 5 σκάφη, 27.000 τόν. γκρός, μὲ τάσιν περαιτέρω ἐπαυξήσεως τῆς χωρητικότητός του, ἐνώ καὶ ἡ «Ντέ Λά Ράμα» τῶν Φιλιππίνων ἀριθμεῖ στόλον ἀπὸ 3 νεότευκτα γορτγὰ ναυπηγεῖται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Εἶχε δὲ ὑπὸ ἐφαρμογῆν καὶ πρόγραμμα διὰ τὴν κατασκευὴν 3 ἔξ 6 εἰστεῖ σκαφῶν.

Ο στόλος ἀφ' ἔτερου τῆς «Γκράν Κολομπιάνα» — ἐν συνεργασίᾳ Κολομβίας, Βενεζούελας καὶ Ἰσημερίου — ἐνεφανίσθη τὸ πρώτον τὸ 1947 μὲ 4 πλοῖα καὶ σήμερον κατέχει 30, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 11 εἶναι ιδιόκτητα καὶ τὰ ὑπόλοιπα ναυλωμένα. Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ στόλος τῆς ἐταιρίας συντόμως θά αύξηθη διὰ τῆς ναυπηγήσεως εἰς Καναδᾶν πέντε συγχρονισμένων σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 50.000 τόνων.

Ο κρατικὸς στόλος τῆς Ἀργεντινῆς ἀριθμεῖ πλοῖα 250.000 τόνων γκρός καὶ δὲ πρόδρομος κ. Περόν αποδέλτει εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἑθνικῆς ναυτιλίας μὲ δυναμιν 1.500.000 τόν. γκρός, διη δηλαδὴ θεωρεῖται ἐπαρκής, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ὑπερποντίους μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς χώρας. Σήμερον 35 πλοῖα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Ἀργεντινῆς ἐξυπηρετοῦν τακτικάς γραμμάς πρὸς τὴν Βόρ. Εὐρώπην καὶ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Καταλέγονται μεταξὺ αὐτῶν τρία ὑπερωκεάνια διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης καὶ δύο ἔτερα διὰ τὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Εὐρώπην.

Ο στόλος τῆς Χιλιανῆς ἐταιρίας «Σάντ — Ἀμερικάνα» ἀριθμεῖ 7 σκάφη, συμπεριλαμβανομένων 4 τοῦ τύπου «C2», ἀπασχολεῖται δὲ εἰς τακτικάς γραμμάς ἀπὸ τὴν Χιλῆν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὴν Εὐρώπην.

Τὰς περισσοτέρας ἀπὸ τὰς ἀνωτέρας μὴ ναυτιλίους χώρας ἀπασχολεῖ, ὡς εἶναι φυσικόν, τὸ ζῆτημα τῶν πληρωμάτων. Ο Ἐλεύθερος π. χ. ἀλπινιστὴς δὲν εἶναι εὔκολον νὰ μεταβληθῇ εἰς ποντοπόρον! Ο Ἀιγυπτίος, ἡ Ἰρλανδία, αἱ Ἰνδίαι καὶ τὸ Πακιστάν διαθέουν ἐπαρκῆ πληρώματα, ἀτινα καὶ ἀνέκαθεν εἰργάζοντο ἐπὶ ἀγγλικῶν, κυρίως σκαφῶν, στερούνται, δῶμας αἱ χώραι αὐταὶ ναυτιλῶν ἀξιωματικῶν καὶ μηχανικῶν.

Τὸ Ισραὴλ διαθέτει σήμερον χιλίους ναυτιλούμενους καὶ χάρις εἰς τὴν ἰδρυσιν ναυτικῶν σχολῶν καὶ τῷ προσέλκυσιν νέων πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐπέτυχεν ἡδη, ὥστε οἱ πρώτοι Ἐβραίοι πλοίαρχοι νὰ ἀντικαθίστονται τοὺς ξένους εἰς τὰ ἔθνικά των πλοῖα. Καὶ τὰ κράτη ἐπίσης τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς ἀντιμετωπίζουν πρόδημα πληρωμάτων, ἐνώ ἀντιθέτως ἡ Γιουγκοσλαβία εἶναι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς προνομιούχος, διότι ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν τῆς τοῦ Δαλματοῦ μὲ τὴν μακράν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα παραδόσιν καὶ πείραν.

### Εἰς τὴν περίπτωσιν πολέμου

Ἡ Ἐπιτροπὴ Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας τοῦ Συμβούλιου Καταρτισμοῦ Σχεδίων τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου, προτείνει γενικῶν σχεδίου κοινοπραξίας τῆς ναυτιλίας τῶν κρατῶν—μελῶν τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου «εν περιπτώσει πολέμου ή πολεμικῆς κρίσεως».

Πρό τινων ἡμερῶν, τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ ἀνέγειται τὸ προτεινόμενον σχέδιον, μὲ τὴν προσθήκην, διὰ ἐν περιπτώσει πολέμου τούτου της κοινοπραξίας, τὰ μὴ μετέχοντα τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου κράτη προσκλήθουν διπούς θέσουν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς κοινοπραξίας τὰ ὡκεανοπόρα σκάφη των.

Τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ἀνακοινωθέντος τοῦ Σταίτη Ντηπάρτμεντ ἔχει ως ἔξη:

«Ἐνεργόν, συμφώνως πρὸς δόηγίας τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμβούλιου, τὸ Συμβούλιον Καταρτισμοῦ Σχεδίων τοῦ Βορειοατλαντικοῦ διὰ τὴν Ὁκεανοπόρου ναυτιλούσιαν, συνεφώνησεν ἐπὶ γενικοῦ σχεδίου κινητοποίησεως τῶν ὥκεανοπόρων σκαφῶν καὶ συγχωνεύσεως εἰς κοινοπραξίαν, πρὸς διάθεσιν των, ἐν περιπτώσει πολέμου η πολεμικῆς κρίσεως, ἀναλόγως τῶν εἰς παγκοσμίαν κλίμακα ἐμφανίζουμενων ἀνάγκων. Τὸ σχέδιον προβλέπει ἐπίσης περὶ τῆς ιδρύσεως, ἐν τῷ περιπτώσει ταύτης, διεθνῶν ὄργανων πολιτικοῦ χαρακτήρος, ητίς θὰ φέρῃ τὸν τίτλον: 'Υπηρεσία Ἀμυντικῆς Ναυτιλούσιας.

»Ἀντικειμενικός σκοπὸς τῆς Ὑπηρεσίας Ἀμυντικῆς Ναυτιλούσιας, θὰ εἶναι ἡ ὀργάνωσις τῆς ναυτιλούσιας εἰς τρόπον ὥστε, νὰ ἐπιτυγχάνεται ἡ μεγαλύτερα δυνατὰ οἰκονομία, ἐν τῇ χρησιμοποίησει τῶν πλοίων, καὶ νὰ καθίσταται δυνατή, ἡ ἀποτελεσματική καὶ ἀμεσος κοινωνιοποίησης πρὸς ἀντιμετώπισιν, τόσον τῶν στρατιωτικῶν, ὅσον καὶ τῶν ἀστικῶν ἀναγκῶν τῶν συνεργαζομένων ἔθνων. συμφώνως πρὸς συμπεφωνημένην προτεραιότητα.

»Αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ αἰτίνες θὰ διέπουν τὰ τῆς λειτουργίας τῆς Ὑπηρεσίας Ἀμυντικῆς Ναυτιλούσιας, συνίστανται εἰς τὸ δῆτι, ἐκάστη τῶν μετεχουσῶν Κυβερνήσεων θὰ πρέπει ἐν περιπτώσει πολέμου η πολεμικῆς κρίσεων, ὅπως θέτη ὑπὸ τὸν ίδιον αὐτῆς Ἐλεγχον τὰ φέροντα τὴν σημαίαν τῆς ὡκεανοπόρα σκάφη. ἔχουσα αὐτὰ ἔτοιμα πρὸς διάθεσιν ὑπὸ τῆς Ὑπηρεσίας Ἀμυντικῆς Ναυτιλούσιας. Ἡ ρύματος τῶν σχέσεων μεταξὺ ἐκάστης κυβερνήσεως καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, θὰ ἀποτελέσῃ ἐσωτερικὸν ζῆτημα τῆς κυβερνήσεως, ἀλλὰ θὰ εἶνε φύσεως τοιαύτης, ὥστε οἱ καθ' ἐκάστην πλοιοκτηταί δὲν θὰ ἔχουν ἀμεσος οἰκονομικὸν συμφέρον ἐκ τοῦ εἶδους τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου των.

»Πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς κανονικῆς λειτουργίας τῆς Ὑπηρεσίας, ιδρύονται δύο γραφεῖα, ἐν εἰς Οὐάσιγκτων καὶ ἐν εἰς Λονδίνον, ἐκάστη δὲ τῶν μετεχουσῶν κυβερνήσεων θὰ ἔχῃ δικαίωμα ἐκπροσωπήσεως εἰς ἀμφότερα τὰ γραφεῖα. Ἔνων κατ' ἀρχὴν καὶ κοινοπραξία τῶν πλοίων θὰ λειτουργῇ ὡς ενιαία ὑπηρεσία, τὸ ἐν Οὐάσιγκτων γραφεῖον θὰ ἀσχολήσηται κυρίως μὲ τὴν ναυτιλούσιαν καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν Ὑπηρεσιῶν Ναυτιλούσιας τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαρίου, ἐνώ τὸ γραφεῖον τοῦ Λονδίνου θ' ἀσχολήσηται κυρίως μὲ τὴν ναυτιλούσιαν καὶ τὰς ἀνάγκας τῶν Ὑπηρεσιῶν Ναυτιλούσιας τοῦ Ανατολικοῦ Ήμισφαρίου.

»Ἐν τῇ περιπτώσει ιδρυθῆ ἡ Ὑπηρεσία Ἀμυντικῆς Ναυτιλούσιας τὰ μὲν τὸ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου, τὰ μετέχοντα τῆς κοινῆς προσπαθείας, δέοντα νὰ παρακληθοῦν, ὅπως θέσουν τὰ ὥκεανοπόρα ἐμπορικά τῶν σκαφῶν σκάφη εἰς τὴν διάθεσιν τῆς κοινοπραξίας καὶ καταστοῦν μέλη τῆς Ὑπηρεσίας.

### ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ



Φεύγουν δὲ ένας μετά τὸν ἄλλον οἱ δημιουργοί. Εἰς τὴν νέαν γενεάν, εἰς καλάς εύτυχις χεῖρας, τῶν στηληρών ἀγωνιστῶν τοῦ κύματος καὶ δὲ ἀσύνηστος Διαμαντῆς Πατέρας. Πλήρης ἡμερών, εύτυχης πατήρ μιᾶς ὀλόκληρης γενεᾶς, ἀπογόνων, μετὰ μακρῶν, υποδειγματικήν, ἀνεπιληπτόν, ἐπίμοχθον ἀλλὰ καὶ τόσον ἐπιτυχῆ σταδιοδρομίαν, ἀπεδίησεν εἰς Κύριον καὶ ἐκηδεύθη πρὸ τὴν ήμερων εἰς τὰς Ἀθήνας. Τὸ χώμα τὸ 'Ελληνικόν, αὐτὸ που δὲν ἡθελεῖ ποτὲ νὰ ἐγκαταλείψῃ, ἐλαφρῶν τὸν ἔκαλυψε. Σύντασα η ναυτική μας οἰκογένεια μὲ βαθεῖαν θίλων τοῦ ἀπῆκτηνος θίλων τοῦ Αἰγαίου του Μήνην.

Ηύπαχησεν δὲ Διαμαντῆς Πατέρας νὰ ἴδῃ τὴν πλήρη ἀναγνώρισιν τοῦ ὥραίου του ἔργου. Παράπλευρά του ἡ στοργική σύντροφος τῆς μακρᾶς διοπτάλης, τῶν πολλῶν κακῶν καὶ καλῶν ήμερων. Γύρω του, προσηλωμένα εἰς τὰς παραδόσεις τῆς πατρικῆς κληρονομίας, τὰ πολλά του τεκνά ωριμά, φθεγμένα. Μέσα εἰς μίαν θερμὴν ἀτμόσφαιραν ἀγάπης καὶ παγκοίνου ἐκτιμήσεως ὁ καλός οἰκογενειάρχης, ὁ καλός Λευδός διὰ τοῦ κάτωθι ἐμπνευσμένου ἐπικηδείου:

Μέσα σ' αὐτὸ πόρετρο εἰναι κλεισμένη ἡ ἀπλῆ ιστορία τοῦ Ναυτικοῦ τῆς πατερίδος μου πατρίδας. Της Αίγινουσας.

Εἶναι γνωστή στὴν προηγούμενη καὶ στὴν δριμὴ Γενεά τῶν πατριωτῶν μου. Εἶναι, δῆμαρ, ὄγκωστη στὴν Νέαν Γενεά. Νὰ ο λόγος, που νομίζω, διὰ οἶξιν νὰ τὴν ἀνιστήσω. Στὰ 1880, περίου, ἔνα παλληκαράκι, μόλις 13 χρόνων, φτωχὸ καὶ ὄφραδὸ πατέρα, πρὸ τὸν ὥρο τοῦ ζεμπτίλη (τὸ ναυτικό σάκκο τῆς ἐποχῆς) καὶ τράβηξε γιὰ τὸ μπαρκάρισμα στὴν πατρικὴ Μπομπράδα, πρὸ τὴν κυβερνούσεως τῶρα ὁ μεγολείτερος αὐτοῦ, δὲν Κωνσταντίνη.

Μέσα στὸ ζεμπτίλη τοῦ Αγίου Νικολάου, ἐνα φυλακό καὶ τὴν εὐχὴ της.

Μὲ αὐτὰ τὰ ἔρδια, ὁ μούτος ἐρήπτηκε στὴ θαλασσινή διοπτάλη. Ἐληγμόνησα, ὅμως. Εἶχε καὶ τοὺς γραμματικὲς του γνώσεις, που ἔφεναν δῆς τὴν ὀντόγνωση τοῦ ὄκτωπου καὶ τὴν γνῶσην τῶν τεσσάρων πράξεων τῆς ἀριθμητικῆς. Αὐτὰ ήσαν τὰ πνευματικά ἔφδια, μὲ τὰ ὅποια ἐξόπλιζεν δὲ πατέρας καὶ δάσκαλος του νησιού τὴν γενεάν του. Αὐτή την ηρωΐκη Γενεά, πρὸ τῆς χρεωτούμε τὰ πάντα ἔμεις οἱ μεταγενετέροι Αίγινουστες.

Τὸ Ναυτόπολον ἔδουλευε σκληρά καὶ ἐστελέχει τὰ χρήματα τοῦ μόχου του στὴν καρδιά της πατριωτῶν, γιὰ νὰ κυβερνηθῇ τὸ θαλασσινό δικοῦ του σπιτίο.

Σ' ἓνα σφραγικό σπίτι τοῦ Νησιού μας, ἡ κόρη ἑνὸς θαλασσινού, που πνίγηκε στὴ Μάρη Όλασσος, ζήγινεν σὲ συντρόφισσα της ζωῆς του. 'Η Καπετάνισσα!

Τώρα, ἐκείνος στὴ θάλασσα καὶ ἐκείνη στὸ σπίτι καὶ στὰ παιδιά, που μὲ τὴν εὐλογία τοῦ Θεού, ἔρχοταν τ' ὄντα πίσω απὸ τὸν άλλο.

«Ἔτσι ἔγινε προκόπη καὶ ἡ χαρὰ τοῦ Θεού ἔδωσεις στὸ θεοφοδούμενο σπίτι.

Μὲ τὸν καρφὸ τὸ δαπέδοντα ὄντα προτικόστορος τοῦ Ιστιοφόρου καὶ τὸ Ναυτόπολον, που πνίγηκε μόντος στὸν πατρικὸ πομπάρδα, εἶνε τώρα δαπέδοκαπετάνιος, πάνω στὴ γέφυρα.

Μὲ τ' ἄλλα του ὀνδέλφια κοινοπρακτεῖ ἔως τὸ τέλος τοῦ Α'. παγκοσμίου πολέμου

και μᾶς δίδει τὸν τύπον καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ συνεργαζομένου ἐν δμονοίᾳ καὶ πειθαρχίᾳ ὀλόφορο.

Μετά. Σάν μεγάλωσαν τὰ παιδιά, θεμελιώνει τὸ δικό του Ναυτικὸν Οἶκον καὶ μᾶς δίδει τὸ ὑπόδειγμα τοῦ συνετοῦ γενέρου. Παραδίδει, γέρος πιά, τὴ σκυτάλη τῆς θαλασσινῆς βιοπάλης στὸν πρωτότοκό του γυιό καὶ δι' αὐτοῦ στοὺς ὑπολοιποὺς πέντε.

Ετοι, σε δεσδάμονις προσδύτης ἐπήγειρε πολὺ μπροστὰ καὶ ἔνα-ένα ἀνέδηκε τὰ σκαλοπάτια τῆς ναυτιλιακῆς λεπροχίας, ἀνέδηκε φηλὰ καὶ ἔγινεν ὁ τρανὸς καραβοκύρης, ὅπως τὸν βλέπει τόρα ἡ νεά γενέα.

Μά δος φηλὰ κι' ἀνέδηκε, ὁ σοφὸς γέροντας δὲν ἔχασε τὴν αἰσθηση τῆς ματαίτητας τῶν ἔγκορων καὶ σὰν εὐλαβικὸς Χριστιανός, ποὺ ήταν, πρῶτη καὶ δράμα τὴν προστίθησε:

«Πειταρχός εἰμι ἐγὼ καὶ ἐν κόποις ἐκ νεότητός μου,  
ὑψωδεῖς δὲ ἐπαπεινόθην καὶ ἔξτηρηθην.

Καὶ ἔγνωζεν, διτὸς χορηγὸς ὀλῶν αὐτῶν τῶν ἄγαθῶν εἰναὶ Ἐκείνος, ποὺ

«Καθεῖται δυνάτας ἀπὸ θρῶν καὶ ὑψώσεις ταπεινῶν,

Πεινῶντας ἐνέλησεν ἀγάθων καὶ πλουτοῦντας ἔξαπεστείλει κενούν.

Ποιοτισμένη ἡ φυκή του μὲ τὰ δροσερὰ νάματα τῆς χριστιανικῆς μας θρησκείας, δὲν ἦτο δυνατόν νὰ λησμονήσῃ τὴν προσέλευσί του καὶ τὸ ξεκίνημα του ὡς διοπτάλαιοτοῦ καὶ τοῦ εἴδης χειρὸς βοηθείας πάντοτε στοὺς διοπτάλαις τοῦ θαλασσινούς, ποὺ είχαν τὴ φύλαξη καὶ τὴ θέληση νὰ γίνουν νοικοκύρρηδες.

Ἐπάνω στὶς ἀτράνταχτες ὄρχες τῆς Εὐαγγελικῆς διδαχῆς ἐθεμελιώνει τὸ σπιτικό

τοῦ καὶ σὰν καλὸς "Ἐλλην καὶ εὐλαβής Χριστιανός ἀκτινοβόλος την εὐτορίας του ἐπὶ

πᾶν ἔργον ἀγάθον.

Οἱ καιροὶ, ποὺ περνοῦνται εἰναιὲ δύσκολοι καὶ χρειαζόμενα πρὸ παντὸς πνευματικῆς ἀνοικοδόμησης.

Τὸ πάρακα μιὰ σύγχυσις γλωσσῶν καὶ ίδεων, ποὺ τὴν προκαλοῦν οἱ κήρυκες τῶν ὑλιστικῶν θεοριῶν, ποὺ επιδιώκουν τὴν ἀνατροπὴν τῆς κοινωνικῆς τάξεως καὶ τῆς ἔννικης καὶ ηθικῆς μας κληρονομίας. Εὔκολον θήραμα αὐτῶν τῶν κηρυγμάτων εἰναιὲ ἡ νέα γενέα.

Νὰ γιατὶ προδάλλω πρὸς μελέτη τὸ παράδειγμα τοῦ φωτωχοῦ ὄρφανον, ποὺ δεκίνησται στὴ διοπτάλη μὲν ὀπίστημα τὴν δρέπη καὶ τὴν χριστιανικὴ πίστη, για νὰ ἀπόδη καλὸς ἀνθρωπός, καλὸς Χριστιανός, καλὸς "Ἐλλην, καλὸς ὀδελφός, καλὸς σύζυγος, καλὸς πατέρας, καλὸς θαλασσινός, καλὸς καραβοκύρης διὰ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ.

Ἄπο τῶν περάτων τῆς γῆς καὶ ἀπὸ τὰς θαλάσσας μακρὰν συνηθροίσθαισαν ἰδῶν οἱ γιοί σου, Μακάριοι Πατέρες, για νὰ πάρουν τὴν εὐχή σου, τὸ μονὸν σταθερὸ καὶ πολύτιμο κεφαλαῖο, ποὺ ὑπολογίζουν για τὸν ὄγκον τῆς ζωῆς. Ἐπὶ κεφαλῆς ἡ ἀφωνία συνδοπιόρος τῆς ζωῆς σου, ἡ Σεπτὴ τῶν Οινουσῶν Δέσποινα, ἱερεῖν, μὲ τὴν ὄποιαν ἐριστρήσθη τὸν πτοχέα τῆς διοπτάλης δρόντας καὶ πάλι μαζὶ της ἐσκορπίζεις πλούσια στὰ ἑλέντα τῆς εὐπορίας σου ἐπὶ πάντας ψυχῆς δεοφέντη.

Ηέρωάτε καὶ οἱ δύο σας ἀπὸ φύλακες καὶ ἀπὸ ὄρφανά.

Καὶ δίπλα ἡ μυροφόρος, ἡ ἀδιάσκοπα ἐκχέουσα τὰ μέρα τῆς φυκῆς της για τὴν εὐγνηρία καὶ τὴν εὐδανασία σου. Ἡ δικρίβη καὶ στοργική κόρη. Καὶ γύρω πάσαι αἱ τῶν Οινουσῶν Γενεῖαι καὶ δόλκηρη ἡ ναυτιλομένη ὄμρενας καὶ σύστησις δόλοι ἐστευσούσαν, για νὰ συνδεύσουσαν τὴν νεκρική πόρη, διλοὶ σὲ προπεμπτούν πρὸς τὸ ταξίδι τῆς Αἰλωνίας Ζωῆς.

Ἄυτὸς ποὺ ἐπέρει τὴν εὐθύνη νὰ διατυπώσῃ εἰς δυτατοὺς χαριτεσμὸν τὶς σκέψεις αὐτῆς, ἔνας ταπεινὸς Αἴγυνος ιωτῆς, ποὺ είναι ἡ φωνὴ καὶ ἡ φυκή τοῦ ὀνειρυπούντος ποστού ναυτοῦ του Νησιοῦ μας, ὑποκλίνεται εὐλαβικὰ μπροστὰ στὸ νεκρικὸ φέρτρο, ποὺ σκεπτοῦται τὴν τιμηρένη σύρο ἐνὸς κορμαρίου ἐκπροσώπου τῆς Ηρωικῆς Γενεᾶς τῶν Οικοδόμων τοῦ Αἴγυνου ιωτοῦ Μεγαλείου καὶ καταθέτοντας τὸν φόρον τιμῆς, δέεται εἰς τὸν θεόν νὰ σὲ τάξῃ στὶς Σκηνές τῶν Δικαίων.

### Ψήφισμα

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

### ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρια γράμματα εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.  
3) Νὰ διατεθῇ τὸ ποσό των Δρχ. 1.000.000 ςτὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου εἰς μήνην αὐτοῦ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς "Εὐνόσως" Ελλήνων ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θύλιβρῳ ὄγγελματος τοῦ θανάτου τοῦ

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ Ι. ΠΑΤΕΡΑ

Ἐπιλέκτου μέλους τῆς "Ελληνικῆς ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚῆς Οἰκογενείας" καὶ ἑκ τῶν παλαιοτέρων μελῶν τῆς "Εὐνόσως" ἀκούσαντος τοῦ κ. Πρόεδρου Εξάρντος διὰ μακρῶν τὸ δημιουργικὸν ἔργον τοῦ μεταστάντος, ὡς ναυτίλου καὶ ἐπιχειρηματίου,

Ψ. φ. ι. ε. i.

1) Νὰ ἀνοιλουθήσῃ ἐν σώματι τὴν ἐκφόρων.  
2) Νὰ ἀποσταλθοῦσι συλλυπητήρ

ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

# ΑΚΑΜΠΑ - ΝΤΑΧΡΑΝ - ΑΜΠΑΝΤΑΝ

Εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου, ὑπὸ τὸν ἴδιον ὡς ἐν ἐπικεφαλίδιν  
ἔγραψα διάγια τιὰ διά τὰ πετρέλαια, τὴν θαλασσίαν προέλευ-  
σιν τῶν, τὴν σχέσιν ποὺ ἔχουν μὲ τὴν ίχθυολογίην ἐν γένει πανίδα καὶ  
ἀπετόλημπα ἔνα παραλλήλισμόν μεταξὺ πετρελαῖον — πετρελαιοπηγῶν  
ἄφ' ἐνός καὶ ἀλιείας — ἐναλίου πλούτου ἄφ' ἑτέρου.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν δῶσαν ἑπτὸν τοῦτο λεπτομερῶς ἐπεχ-  
γησα, ἔφερα ὡς παράδειγμα τὰς διαφορους ἀνὰ τὴν ὑφῆλιον πετρελαιο-  
πηγάς καὶ τὰς γειταναὶς πρὸς ταύτας πλουσίας εἰς ἀλίευμα περιο-  
χάς. Μετοξὺ τούτων, παρεμπιπόντως, αἱ τρεῖς ὡς ἀνώ τοποθεσίαι  
«Ἀκάμπα», «Νταχράν», «Ἀμπαντάν», λόγω τῶν ἐκεῖστον γεγονότων, ἔρ-  
χονται σημερον εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς ἐπικαιρότητος. Δὲν εἴναι  
μόνον διὰ τὰ ἀφθονα πετρέλαια τῶν, ποὺ τὰς ἀναφέρω, ἀλλὰ καὶ διὰ  
τὰ ἔστιν ἀφθονα φάρια ποὺ κατακλύνουν τὰς πέρι των εὐρισκομένας  
θαλάσσας. Τόσον ἡ περὶ τὴν Ἀκάμπαν ζώη, διὰ τὴν ὁποῖαν ἔγραψα  
ηδη, δύον καὶ οἱ τομεῖς τοῦ Νταχράν καὶ τοῦ Ἀμπαντάν διὰ τοὺς ὁ-  
ποίους γραφω κατότερω, εἶναι ἀναμφισθῆτα παραδείγματα, ποὺ ἔρ-  
χονται νὰ ἐπιβεβαιώσουν πετριάνως, οἵτινες μάζι μὲ τὰς πετρελαιοπηγάς,  
ὅλη ἡ πλησιόχωρος θαλασσία περιοχή, εἴναι ἔνας θαυμάσιος φωρδοπος.

Τοῦτο εἴναι εὐεξήγητον, διότι, πρὸ πολλῶν χιλιάδων ἔτῶν, ὡς ἀναφέ-  
ρουν οἱ τὰ προϊστορικά ἐρευνώντες φυσιοδιφαί, τὸ μέγιστον μέρος τῆς  
Ἀραβικῆς Χερσονήσου καθὼς καὶ ἡ πέρι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἀμύω-  
δης χώρα, ἦταν σκεπασμένη ὅποια θάλασσα. Αἱ ἑσχάτους διενεργηθεῖσαι πρὸς  
τὸν πλησιόν τῆς Ἀκάμπας τομέα τῆς Ὑπεριορδανίας γεωτρήσεις,  
ἀπεκάλυψαν νέας πετρελαιοπηγάς, τῶν ὁποίων οἱ Ἀγγλοι ἀνέλθον τὴν  
ἀφιοπίστην—ἐκμετάλλευσιν καὶ τὰ ἔκ τούτων ἐκπορεύμενα προνύμια.  
Ἐπίσης, ὁ «ρευστός χρυσός» τῆς χερσονήσου τοῦ Σινά, ἀφθονός ρέει  
στημέρον καὶ ἀπὸ ἔνεα μόνον τούτους πετρέλαιου ποὺ ἔκχθσαν κατά  
τὸ 1894 ἡ ἀπόδοσις τῶν ὑπόλογοις εἴτε ἐκαπτωμέρια τόνων. Εἰς τὴν  
«Ράς Σούντα» πλησιόν τοῦ Σουέζ, ἔχει κατασκευασθή ὑπὸ τῶν  
Ἀγγλῶν ὑπόγειος πετρελαιαγωγός, ὃ ὁποῖος φθάνει μέχρι τῆς ὅχθης τῆς  
διώρυγος, οὕτως ὥστε τὰ πλησιάζοντα εἰς τὸν προβλήτα του νέου λιμε-  
νισκού δεξαιενόπλοια, γεμίζουν ἔντος ὄλγυν ὥρων.

Διὰ νὰ πλαισίωσα τὴν διατριβήν μου καὶ μὲ ἄλλας τινας πληροφο-  
ρίας θὰ ἀναφέρω, διότι ἡ ἔρημος περιοχὴ τοῦ Σινέ, μέχρι πρὸ τίνος ἀ-  
κόμη, πρὸν ἐλθεὶς τὴν ἐπικαιρότητα λόγω τῶν νέων φρεάτων πετρε-  
λαίου, ἦτο γνωστὴ μόνον ἀπὸ τὸ ἔκει εὐρισκομένου μοναστηρίου τῆς Ἀγίας  
Αικατερίνης. Τὸ πανάρχαιον αὐτὸν μοναστηρίου συγκρότημα, χαμένο  
μέσα εἰς τὴν ἄμμον, διετήρει τὴν μορφὴν ἐνὸς ἐγκαταλείπειμένου φρου-  
ρίου, διλίγους δὲ κατὰ περιόδους ἐπισκέπτατος ἐδέχετο. Οἱ περισσότεροι  
ἐκ τούτων ἔφθανον ἔνως ἑκεὶ ὡς προσκυνηταί, διὰ νὰ φωτισθοῦν ἀπὸ τὰ  
ἄρκαῖα συγγράμματα τῆς μοναδικῆς εἰς τὸν κόσμον βιδλιοθήκης, πλου-  
σίας ἰδίως εἰς θρησκευτική χειρόγραφα. Πρὸ τινῶν μάλιστα μηνῶν μία  
ἀμερικανικὴ ἀποστολὴ ἔφθασεν εἰς τὴν Μονὴν ἀποκλειστικῶς διὰ νὰ  
φωτογραφίσῃ μερικά ἀπὸ τὰ σπάνια συγγράμματα. Η Μονὴ τῆς Ἀγίας  
Αικατερίνης ἔκτισθη ὑπὸ τοῦ Ιουστινιανοῦ περὶ τὸ 527—530 καὶ ἐπὶ  
ἀδιάσπαστον σειράν ἔτῶν ἐφιδοξήσεις καὶ ἐμόρφωσες ἵερεις καὶ ιεράρ-  
χας. Κατὰ τὸ 1884, μοναχοὶ καὶ ἐργάται, ἀσχολούμενοι εἰς τὴν ἔχ-  
αγωγὴν θείου, διεπίστασαν ἔχην πετρελαῖον. Μία ἀποτυπτική ὅσμη ἔ-  
γγαιεις ἀπὸ μέσα ἀπὸ τὰ χώματα καὶ οἱ ἀφέλεις καλόγυροι ἀπέδωσαν  
τοῦτο εἰς τὴν δυσαρέσκειαν τοῦ Θεοῦ, διότι παρεβιάσθη ἡ ἔρημος. Οἱ  
διοικοῦντες, δύμας, τὴν ἐπόχην ἐκείνην τὴν Αἴγυπτον Βρετανοῖ, διαφο-  
ροτρόπως μεθόρημένουσαν τὸν ὑπὸ τῶν μοναχῶν διαπιστωθεῖσαν ὅσμην  
νάφθης, μέσα εἰς τὰς ἄμμους τοῦ Σινά καὶ ἐσπευσαν ἐπὶ τόπου διὰ τὰ  
πετρελαῖα.

Τὰ πετρέλαια καὶ τὰ ἔκ τούτων πλούτη, προσείλκυσαν ἀποτόμως πο-  
λὺν κόσμον καθὼς καὶ στρατεύματα γύρω τοῦ ἐπιμάχου ἐδάφους, ὃ ἐπι-  
στισμός τῶν ὁποίων ἔγινεν ἀφορητὴ νὰ ἀποκαλυφθῇ καὶ ἀλλη μία ἔτσι  
σπουδαῖα πηγὴ πλούτου μέσα στὴ θάλασσα. Διεπιστώθη, διότι ὁ κερά-  
τιος κόλπος τῆς Ἀκάμπας εἶναι ἔνα θαυμάσιον ίχθυορφείον, τὸ ὅποιον

συστηματικῶς ἀφιοπίστημενον, δύναται νὰ διαθρέψῃ τοὺς πέριξ συγκεν-  
τρωθέντας κατοικους. Τὴν ἐξαιρετικὴν σημασίαν τῆς πλουσίας ταύτης  
εἰς ἀλίευμα περιοχῆς, δὲν ἔδρασμον νὰ καταγονθοῦν οἱ μόλις πρὸ τίνος  
ἔγκατασταθέντες εἰς τὸν μηχόν τοῦ κόλπου Ἐβραίοι.

\*\*\*

Αὐτὰ ποὺ συμβαίνουν ἐν μικρογραφίᾳ εἰς τὸν κόλπον τῆς Ἀκάμπας,  
συνέπησαν πολὺ ἐνωρίτερον καὶ εἰς μεγαλυτέραν κλίμακα, εἰς τὸν Περ-  
σικὸν Κόλπον, ιδίᾳ δὲ εἰς τὸν τομέα τοῦ Ἀμπαντάν, διότι πρὸ ἐξηκο-  
ντετίας περίποια, νοικήθησαν τὰ πρώτα φρέατα πετρελαίων.

Ἐφόσον εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ συνέσω τὸ πληροφοριακὸν μου ση-  
μείωμα μὲ τὰ πετρέλαια καὶ τὰ φάρια, μὲ τὰς πετρελαιοπηγὰς καὶ τὰ  
ἀλιευτικὰ πεδία — ἀς μὴ φανή τοῦτο παραδοξογούσα — ἀνάγκη πᾶσα  
νὰ ἀναφέρω ὠρισμένα γεγονότα, νὰ παραθέσω στοιχεῖα καὶ δοκούμενα,  
νὰ φέρω παραδείγματα, ποὺ θὰ ἐπειγήσουν ἀναλυτικότερον τὰ πράγμα-  
τα. Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς προηγήσουν διατριβῆς μου, τῆς  
15ης τρέχοντος, δὲν ὑπάρχει περίποιας ἀνά τὴν ὑφῆλιον, που νὰ εὑρ-  
θοῦν πετρελαιοπηγαὶ εἰς ἔνα ἀδαφός, χωρὶς νὰ εὑρίσκωνται ὅχι μαράν  
εἰς τὴν θάλασσαν πλούτους πεδία ἀλιείας. Ο Περσικὸς Κόλπος, μάζι  
με τὰ διάφορα ἀλλὰ παραδείγματα ποὺ ἔδωσα, ἔρχεται νὰ ἐπιθεσια-  
ση πόσου θεωρία τῆς συντάρεσος πετρελαίων καὶ φαριών ευτάθει.

Αἱ πετρελαιοπηγαὶ τοῦ Ἀμπαντάν, τοῦ Κουβάτη, τοῦ Κατάρ, τοῦ  
Νταχράν καὶ τῶν μῆσων Μπαχρέιν, ἔγιναν ἀφορητὴ νὰ βγῃ ἀπὸ τὴν ἀφ-  
νείαν ὁ Περσικὸς Κόλπος καὶ νὰ ἔλθουν εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῆς ἐ-  
πικαιρότητος αἱ πέρι τοῦ ἀγνωστοῖς τοῖς πολλοῖς μέχρι τουδε χώραι.  
Αὔτο, δύμας, δὲν ὡς πῆ τοῦ μωδός θα μέριδης ίχθυολογικὸς πλούτος τῆς  
περιοχῆς ταύτης ητο ἀγνωστοῖς εἰς τὸν καταγινομένους μὲ τὴν ἀ-  
λιείαν καὶ τὰ μυστήρια τῆς ἐπιστήμας ἰχθυόλογους, φυσιοδιφαίς καὶ  
επιχειρηματίας ἀκόμη. Τούναντίον, μάλιστα, εἴναι πολὺ γνωστός, γνω-  
στότατος. Εάν δὲν κατέποι τοῦ μωδέρης μέχρι τὴν στιγμήν ταύτης προσήστος πρὸς  
ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τῶν ἀλιείων, δόπως αἱ μύριαι ἀλλαὶ ἀνά τὰς θαλάσ-  
σας καὶ τοὺς Ὁκεανούς ἀλιεύσιμοι περιοχαί, τούτο ὄφελεται ἀφ' ἐνός  
μεν εἰς κλιματολογίας συνήθειας διά τοιούτου εἰδους ἔξορμησες.  
Ἡ γαυπηγικὴ τέχνη σήμερον ἔξειλιχθεῖ εἰς τοιούτου βαθμούν, ευτυχῶς,  
ιδίᾳ δὲ εἰς τὴν κατασκευὴν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων, ώστε  
ζήτημα κλιματολογικῶν συνθηκῶν, συντήρησες τῶν ίχθυών καὶ πρὸ  
παντὸς ζήτημα ἀποστάσεων, νὰ μὴ ψύστανται πλέον. Τὰ νέα ἀλιευτικά  
πλοῖα πλέον μὲ μεγάλην ταχύτητα, εἴναι ἐφωδιασμένα μὲ δῆλα τὰ ἐπι-  
στημονικά μέσα, ἐργάλεια καὶ ἐγκαταστάσεις διά την περιπότιστον καὶ  
ἐναποθήκευσιν τῶν ίχθυών καὶ τὰ διαιρέσιμα τῶν πληρωμάτων εἶναι  
οὕτω πως διαρρυματίσμενα, ώστε τὸ μὲν καλοκαίρι νὰ εἴναι δροσερά καὶ  
τὸν χειμῶνα νὰ είναι ζεστά. Αἱ ἐσχάτως ἐπενεχθεῖσαι τελειοποίησεις εἰς  
τὸ ζήτημα τῆς καταψύξεως τῶν ίχθυών καὶ τῆς ἐπὶ τὸν πλοίουν βιομη-  
χανοποίησεως τῶν ὑποπροίστων ἀλιείων, δημιούλουν εἰς ἀπίστευτον βαθ-  
ύτημα τὸ πεπονιόν του ἀλιέως ἐργον, ώστε, φάρευμα, περιποτοῖς τῶν  
οὐνέρων, ἀλλὰ νὰ ἀποτελοῦν ἔνα σύνολον μιᾶς θετικῆς καὶ ἐπικερδού-  
σης βιομηχανίας ὡς κάπως τολμηρά καὶ.... τυχοδικιά.

Μοι ἐδόθη ἡ εὐκαίρια νὰ γράψω πρὸ τετραετίας εἰς τὸ «Ναυτικά  
Χρονικά», φύλλα 15η Αύγουστου, 1ης καὶ 15ης Σεπτεμβρίου 1947 καὶ  
νὰ ἐπειγήσω τὴν χρησιμότητα τῶν συγχρόνων ἀλιευτικῶν πλοίων, ὑπο-  
δεικνύων τὴν διότι ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐκμετάλλευσιν τοῦ Περσικοῦ Κόλ-  
που διὰ μικρῶν πλωτῶν ἐργοστασιών. Αὔτο ποὺ ἔγραψα τότε καὶ ποὺ  
ὑπέδειξα, ἐθωρήθησαν ὑπὸ τῶν πάρημάριων ὄργανων τῆς  
μαστιχανίας διὰ τοὺς ἀλιεῖς, ἀναστρέψανται συστηματικῶς, δέν  
ήγνωσαν τὰς προδόσους τῆς ναυπηγικής τέχνης, ἀλλ' ἐσπευσαν νὰ ἐπω-  
φελθοῦν ἐκ τούτων χρησιμοποιήσαντες διὰ τὴν σύγχρονον ἀλιείαν, συγ-  
χρονισμένα πλοῖα. Μιὰ ματία εἰς τὰ ξένα περιοδικά ἀλιείας, θὰ πείσῃ

## ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



**RYE-ARC LIMITED** OVEX WHARF · MILLWALL · Phone: EAST 3047 (3 lines) Telegrams: RYARK · FORGATE · LONDON  
HEAD OFFICE: MARINE HOUSE, 24, LEADENHALL STREET, LONDON E.C. 3

Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πε-  
τρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκ-  
τέλεσις ἐπιθεωρήσεων, ἐπισκευ-  
ῶν ταξιδίου καὶ μετασκευῶν.

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



PHONE: ROY. 7941 (10 lines)

καὶ τὸν πλέον ἀδαῆ, δτὶ ἡ ἀλειαὶ δὲν βασίζεται πλέον εἰς τὴς φαροπούλες, τὰ γρι—γρι καὶ τὰ φαραδίκα τῆς ρωμαντικῆς ἐποχῆς, ἀλλ' εἰς τὰ πτοῖα μὲν μεγάλην ἀκτίνα δράσεως, ὅπουδηπότε ὑπάρχει πλούσιον ἀλιευμα, δοσονδήποτε μακράν καὶ τοῦτο εὐρίσκεται.

Τὸν χάρμα πλοῖα αὐτὰ ποὺ ἔσχάτην ἐναυτηγήθησαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γερμανίαν, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ἰσπανίαν καὶ ἀλλαχοῦ διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλειαῖν! Ἀλλὰ καὶ αὐτὰ ποὺ ναυπηγοῦν οἱ Ἰταλοί, οἱ Ἰσπανοὶ καὶ οἱ Πορτογαλοὶ στήμερον, εἶναι ἔξι ἵσιν θαυμάστια. Σημειώτεον, δτὶ εἰς πολλὰς χώρας, λόγῳ τοῦ φόρτου τῶν ναυπηγήσεων, μετεσκευάσθησαν εἰς ἀλιευτικὰ διάφορα Βοηθητικά τοῦ στόλου, ποὺ ἔχρησιμοι οἱ θηρασταὶ κατὰ τὸν πόλεμον εἴτε ὡς ναρκαλευτικά, εἴτε διὰ τὴν προστασίαν τῶν νητοπιπών, εἴτε ὡς ὀρμάτων γάρ καὶ απέδωσαν λίαν ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Μήπως δὲν είχομεν καὶ ἐδῶ, στόλον ὀλόκληρον ἀπὸ παρόμοια πλοῖα; Ἐπωλήθησαν, φε... πρός διάλυσιν!

\* \* \*

Αἱ εἰς τὰς δύο πλευράς τῶν ἔκθολῶν τῶν ποταμῶν Τίγρεως, Εύφρατος καὶ Πασιτίγρεως χώρας, ἥσαν πυκνῶς κατωκημέναι ἀπὸ χιλιετηρίδων, διότι ἀπὸ ἑκεὶ διενήργετο τὸ μεταξὺ Ἀπαντόλης, Ἰνδίων, Περσίας, Ἀραβίας, Μικρασίας, Ἐλλάδος καὶ Δυτικοῦ κόσμου ἐμπόριον. Ὁλὴ αὐτὴ ἡ περιοχὴ ήτο ἡ σπουδαιότερη ἀρτρία τῆς Μεσοποταμίας, ὅπου συνηντάντο Ἐλληνες, Πέρσαι καὶ Ἀραβες ἐμποροὶ καὶ ναυτικοὶ διὰ τὰς συναλλαγὰς των. Οἱ ἐντὸς τῶν στομάτων τῶν ποταμῶν νῦν λιμένες εἰναι κτισμέναι ἐπὶ τῶν θεμελίων τῶν πάλαι ποτὲ ἀκμασάντων τοιούτων, εἰς δὲ τὸ Δέλτα τῶν ποταμῶν ποὺ ἀποτελεῖ τὸ τρίγωνον τῆς περιλήπτου στήμερον περιοχῆς τοῦ Ἀμπατάν, ἐπικρατεῖ ἡ αὐτὴ θορυβώδης κίνησις μὲ τὰ ἴδιορυθμα πλοιάρια τῶν θαυμανῶν, διακοπομένη κατὰ διαστήματα ἀπὸ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγά ποὺ εἰσχωροῦν ἔνος τὸ «Σάντ Ἐλάραμπο» καὶ τὴν Βασάρον.

Τὰ τελευταῖα δυσάρεστα πολιτικά γεγονότα τῆς περιοχῆς ταῦτης ἔφερον εἰς φῶς ὡρισμένας λεπτομερεῖας, εἰς τὰς ὅποιας κανεὶς δὲν θὰ ἔδινε πρότερον τὴν παραμικράν σημασίαν. Π. χ. τὸ δτὶ ἡ πόλις Ἀμπατάν τὸν ἀριθμὸν ἄνω τῶν 150.000 κατοίκων, ἐκ τῶν δοπίων πολλοὶ Εύρωπαίοι, ἀσχολούμενοι, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, μὲ τὰ πετρέλαια. Ἡ Ἀγγλο—Ιρανική ἑταῖρια ἀπασχολεῖ εἰς τὰ διύλιστηρια — τὰ μεγαλύτερα τοῦ κόσμου — καὶ τὰς διαφορούς ὑπηρεσίας τες, χιλιάδας ἀριθμάτων καὶ τεχνικῶν ἐκ τῶν δοπίων μεγάλος ἀριθμός Εύρωπαίων. Ἡ ἀπότομος συγκέντρωσις τόσου κόσμου εἰς μίαν ζώνην ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν ἐδυσκέραινε, ὡς ήτο ἐπόμενον, τὸ ζῆτημα τοῦ ἐπιστημονικοῦ, ίδια δὲ τῶν Εὐρωπαίων κατοίκων, ὑπὲρ τῶν δοπίων τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀγγλικῶν ἀχῶν ἥτο ζωηρότερον.

Ἐχω ὑπὸ διάφορα ξένα συγγράμματα, ἀπὸ τὰ δοπίων μετρηφορίας. Ἀπὸ ἀμνημονεύτων χρόνων, δλος αὐτὸς ὁ πέριξ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου κόσμος, λόγω τῆς ἀσθονίας τῶν Ιχθύων, τρέφεται, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, μὲ ἐρπά φάρια καὶ

χουμάδες. Εἰς τὸ Δέλτα τῶν ποταμῶν καὶ τὴν λιμνοθάλασσαν τοῦ Βενεζέρου, Σαχπούρ, ὑπάρχει τόσον πλούσιον ἀλιευμα, ὥστε τὰ φάρια νὸν πιάνονται, κυριολεκτικῶς, «μὲ τὰ χέρια». Οἱ ἐντόπιοι φαράδες — ἀς τοὺς δώδους μεταξὺ τὸν τὸ τίτλον — δὲν ἔχουν ἀνάγκην νὸν καταβάλλουν μεγάλους προσπαθείας διὰ νὸν φαρέψουν. Μὲ ἔνα κουβᾶ, ἀπὸ τοὺς συνηθισμένους, τοῦ ὅποιου τὸν πάτο τρυποῦν μὲ ἔνα καρφὶ διὰ νὸν φεύγη τὸ νερό... φαρέύουν. Μὴ γελάτε, οὕτω πως διεδάγεται ἡ ἀλειαὶ εἰς τὸν μακάριον ἐκείνους τόπον. Ἐδώ δὲν γεννάται πλέον ζῆτημα ἐξευρέσεων ἀλιευμάτων, ἀλλὰ ζῆτημα συντρήσεως τῶν ἀλιευμάτων ιχθύων. Είναι τοιαυτὴ ἡ θερμοκρασία ποὺ τὰ φάρια ἐντὸς δίλιγων ὡρῶν ἀποσυντίθενται. Φρέσκο φάρι απανίσταται καὶ καθὼς προείπον, δλος σχεδὸν ὃ κόσμος τρώγει φάριά σερανίσταται καὶ καθὼς προείπον, δλος σχεδὸν τὸ κόσμος τρώγει φάριά σερανίσταται στὸν ἀέρον καὶ τὸν πλοϊ.

Ἡ Ἀγγλο—Ιρανική ἑταῖρια πετρελαίων, τόσον διὰ νὸν τροφοδοτήστη τοὺς Εύρωπαίους ὑπαλλήλους της, μὲ ιωποὺς ιχθύς, δσον καὶ διὰ γὰ δημιουργήστη μίαν νέαν ἐμπορικὴν κίνησιν, γυρω ἀπὸ τὰ γωπὰ ἀλιεύματα, μετέφερεν ἐξ Ἀγγλίας ἔνα π/κ πλοίον—ψυγείον, τὸ «Κύπα», μῆκος 82 πόδας, πλάτος 18.3 καὶ βάθος 9, ταχύπλουν, τὸ ὅποιον περιστυλλέγει ἀπας ἡ δις τῆς ἔδυμάδος φάρια, ἀπὸ τοὺς διαφόρους μικρολιμένας. «Ολὸν τὸ ἀλιευμα μεταφέρεται ἐν ἀρίστη καταστάσει εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα πλησίον τῶν διύλιστηρίων καὶ διατίθεται εἰς εὔτελεις τιμὰς εἰς τοὺς ὑπαλλήλους. Τὸ ἔγχείριμα πλήρως ἐπέτυχε καὶ τώρα προσετέθη διὰ τὴν ίδιαν ἀπασχόλησην καὶ δεύτερον πλοίον ψυγείον. Ἐν τῷ μεταξὺ δό κόσμος συνήθισε νὰ τρώγει φρέσκα φάρια καὶ ἡ ζῆτησης καταπληκτικῶς η ηγέθη. Ἐδὲ μὲ τὴν αὐτὴν ἀναλογίαν προστεθοῦν καὶ ἀλλα πλοῖα ψυγεία εἰς δλη τὴν περιοχήν, θε δημιουργήθη, ὡς λέγον, εἰς τὴν χώραν μία νέα μεγάλη βιομηχανία, ἡ ποια, λόγω τοῦ εἰς ἀλιεύματα πλούτου τῆς περιοχῆς ταῦτης, ἀλιματωδώς θὰ προσαχθῇ.

Νοτιώτερον, εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν, τὸν τομέα τοῦ Ντάχραν, Ἀμπτάκι, Νταμάν, Χοφούρ καὶ νήσους Μπάχρεγ, τελούντων ὑπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν δικαιοδοσίαν καὶ ἔκμετάλλευσιν, τὸ ζῆτημα τῆς τροφοδοσίας τῶν Αμερικανῶν ὑπαλλήλων ἐλύθη ἔξι ὑπαρχῆς διὰ τῆς θρησιμοποιησής δερπόπλανων—ψυγείων. Καθημερινῶς τὰ φάρια φορτώνυνται εἰς τὸ Ράς Τανούρα η τὰς νήσους Μπάχρειν καὶ μεταφέρονται ἐντὸς δλιγών ὡρῶν εἰς τὰ διάφορα κέντρα, ὅπου ὑπάρχουν Εύρωπαίοι ἐργάται. Εσχάτη, μάλιστα, οἱ Αμερικανῶν διά νὰ περιποιηθοῦν ίδιατεράς τὸν Βασιλέα τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, Ιμπραΐμ, ἔθεσαν εἰς τὴν διάθεσιν του ἔνα δερπόπλανον—ψυγείον, τὸ ὅποιον μεταφέρει ἐκλεκτοὺς νωποὺς ιχθύς εἰς τὸ παλάτι του, εἰς τὸ κέντρον τῆς ἐρήμου, τὸ «Ἐλ Ριάν», προτεύουσαν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας. Οὕτω ύστερα ἀπὸ χιλιάδες χρόνων, χάρις εἰς τὰς πρόδοσις τῆς ἐπιστήμης καὶ τὸν πολιτισμόν, ίδια δὲ χάρις εἰς τοὺς Αμερικανούς, τὰ φάρια τοῦ Περσικοῦ Κόλπου μεταφέρονται εἰς τὸ κέντρον τῆς Ἀραβίας. Σιγά—σιγά θὰ μεταφερθοῦν καὶ πολὺ πιο μακράν εἰς τὴν Μεσόγειον, ίσως δὲ καμιαὶ φορὰ φθάσουν καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

## ΤΑΧΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

### ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΛΕΜΗΣΣΟΥ - ΒΗΡΥΤΤΟΥ

### ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ

#### Α)π "MENTITEPPANEAN,"

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

#### ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ

4, 18 'Ιουνίου — ώραι 56.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ

11, 25 'Ιουνίου — ώραι 29.

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

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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

# ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**NEA YORKI.** Μάιος.— 'Η έδω ναυλαγορά· κατά τὸ β' 15θήμερον τοῦ Μαΐου δὲν παρουσίασε αξιόλογον τινα μεταδολήν. Οὔτε ή ζωρότης τῶν προηγουμένων μηνῶν παρεπρόθη, ἀλλὰ οὔτε καὶ χαλαρώθη ἐπεκράτησε. Οἱ Γάλλοι ἔσκαλούσθιν νὰ ναυλώσουν σκάφη διὰ φορτώσεις μέχρι τέλους Μαρτίου τοῦ 1952, κατήργησαν δὲ μάλιστα, κατὰ τὴν τελευταῖν εὖδομάσθια, τὸν ὄρος τῆς ναυλώσεως πλοιών ἐκ τῶν χωρῶν τῆς E.C.A. καὶ ἔδεχόντο σκάφη οἰαστόποτε σημαῖας. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Φορμόζαν ὑπάρχουν διαταγαὶ φωσφάτιας εἰς σοδαράς ποσότητας, καθὼς ἐπίσης θειού ἐκ Κόπον διὰ τὴν Γερμανίαν καὶ ἀρκετά διαταγαὶ στηπών ἐκ Καναδᾶ δι'. Εὐρώπην. 'Η Νότιος Ἀμερική ἔσκαλούσθιεν νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ συνεχῆ ταξίδια μεταφορᾶς γαστράκων μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Διαταγαὶ διὰ τὰ σιτηρὰ τῶν Ινδῶν δὲν ἔκυπλοφόροσαν ἀκόμη· προβλέπεται, ὅμως, σημαντικὴ καὶ ἡ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἀπασχόλησις χωρητικότητος κατὰ τὰς προσεχεῖς ἔδομάδας. Γενικός, παρὰ τὴν προοπτικὴν μεγάλων μεταφορῶν, δὲν ὑπάρχει εἰσέτι ἐνδείξις περαιτέρω αὐξήσεως τῶν ναυλῶν κατὰ τοὺς προσεχεῖς δύο ἔως τρεῖς μῆνας. 'Οσον ἀφορᾶ τὸ δεξαμενόπλοιο, η κατάστασις ἔξειλίθη εἰς πανικὸν τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες ἀθρώδως ἐπιπεύδον νὰ προσφέρουν πρός ναυλώσιν τὰ ἔτοιμα σκάφη των. Οἱ ναυλοί υπεγώρησαν κάτω τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανοῦ Ναυλολογίου διὰ τὰ ταξίδια τῆς ἀκτοπλοίας, οἱ δὲ παρατηρήσαντι τῆς ναυλαγορᾶς προβλέπουν διὰ τὸν τομέα αὐτὸν καὶ περαιτέρω ἔκπτωσιν, ἐφόσον δὲν ἥθελον ἀποσυρθῆ μερικὰ πλοιά από τὴν ἐνδογάρων.

● Κατὰ τὴν I Μαΐου ἐ.ἔ. 62 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 726.370 τόνων γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία. 'Εξ αὐτῶν τὰ 6 προκειται νὰ παραδοθούν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1951, ἔτερα 48 κατὰ τὸ 1952 καὶ τὰ ὑπόλοιπα 8 ἐντὸς τοῦ 1953. Εἰς τὰς ἀνωτέρων κατασκευὰς περιλαμβάνονται καὶ 2 δεξαμενόπλοια τῶν 29.000 τόν. d.w. ἔκαστον, ἀτινα παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία Μπέθλεμ διὰ λογαριασμὸν μιστὸς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖρων.

● Χρήσις τοῦ ἀλουμινίου εἰς εύρυτέραν χλίμακα, ἔναντι πάσης ἄλλης μέχρι τούδε ναυτικῆς κατασκευῆς, ἐγένετο ἐπὶ τοῦ ναυπηγουμένου ὑπερωκεανοῦ 'Ηνωμέναι Πολιτείαις, διότε καθελκύεται τὴν 23ην Ιουνίου. Συνεπείς τούτου τὸ πρᾶθεν λάινερ θὰ εἴνει ἐλαφρότερον εἰς ἔκπτωσιμα ἀπό οἰονδήποτε ἄλλο πλοίον τῆς χωρητικότητος του. Τὸ ἀλουμινίον ἔχρησιμοποιήθη εἰς τὰ καταστρώματα, εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα, εἰς τὰ διαχωρισμάτα, εἰς τὴν ἐπίπλωσιν, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὰς διαφόρους διακοσμητικὰς ἔργασιας.

● Παρουσιάσθησαν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυλαγορὰν τὰ πρώτα φορτία στιρμομεταλλεύματος ἐκ Κυνδας δι'. Ιαπωνίαν. 'Εξασφαλίζεται φόρτωσις μὲ ρυθμὸν 2000 τόνων ἡμερίσιων, οἱ δὲ ναυλωταὶ προσφέρουν τιμὴν γύρω τῶν 17 δολαρίων κατὰ τὸν.

● Κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μῆνας κατά 17 ἑκατομμύρια λιρῶν ἀνωτέρω τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1950, ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ ἡσάν ἀνώτεραι κατὰ τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 66 ἑκατομμυρίων λιρῶν. 'Η τεραστία αὐτῆς δυσαναλογίας ὀφείλεται — κατὰ τὰς ἀπόφεις τῆς ὑπηρεσίας πληροφοριῶν της Βρετανικῆς κυβερνήσεως — εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν τιμῶν τῶν εἰσαγομένων προϊόντων κατὰ 30%, ἐνώ αἱ τιμαὶ τῶν ἔχαγμένων ἀγγλικῶν προϊόντων πολὺ ἡσάν κατά 17%. 'Εναργέστατα διὰ τὰς ἀνωτέρως ἀριθμῶν καταδεικνύονται τὰ ἀποτέλεσματα τοῦ συσταλιστικοῦ πειράματος....

● Αἱ Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ κατὰ τὸ 1950 ἀνήλθον εἰς 958.6 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς 820.2 ἑκατοντάδες δολαρίων, μὲ αὐξήσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1949 κατὰ 6% μόνον διὰ τὰς εἰσαγωγάς, ἐνώ αἱ ἔξαγωγαὶ ἡσάν ἀνήλθησαν κατὰ 60%. 'Η Ιαπωνία πληρώνει τὰ ἔξοδα κατοχῆς καὶ στερεῖται παντελῶς ἀνθρακός, στιρμομεταλλεύματα, πρωτῶν ὑλῶν, καυσίμων, γεωργικῆς παραγωγῆς, ἔτι δὲ καὶ πλοίων, ἀλλ' ὕστατος στερεῖται καὶ... συσταλιστῶν, συντονιστῶν, πειραματιστῶν καὶ σοφῶν οἰκονομολόγων!.... 'Η συγκριτικὴ μὲ τὴν Ἀγγλίαν, ισως δὲ καὶ μὲ τὸ τόπον μας, δῆγει εἰς ἀξιόλογα συμπεράσματα....

● Οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι προσπαθοῦν νὰ μεταπέσσουν τοὺς ὑπηρετούσας κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ναυτεργάτας νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ E. N. 'Η Ἐλλειψις ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων πληρωμάτων εἶνε τόση, ὥστε τὸ πρόγραμμα ἐπανεξοπλισμοῦ τῶν ἐν παροπλισμῷ τελούντων σκαφῶν νὰ παρεμποδίζεται.

● Τὸ ἑπτάτον μεταξύ κομμουνιστικῆς Κίνας καὶ Χογκ Κούν — ὡς προκύπτει απὸ προσφάτως ἀνακοινώθεντας στατιστικούς ἀριθμούς — ἡ νῆσθη σημαντικός. Οὕτω, κατὰ τὸ α' τριμήνον τὸν τρέχοντος ἔτους, ἔθεσεν, ὡς πρὸς τὰς ἔξαγωγας πρὸς τὴν Κίναν, εἰς 120 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐνώ δόλαρίων τὸ 1950 ἐφενόστις μίαν ἔχαγμικήν κίνησιν 254 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐπίσης πρὸς τὴν Κίναν ἀπὸ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἔθεσαν εἰς 1.300.000 λιρῶν κατὰ τὸ α' τριμήνον τρ. ἐ., ἐνώ κατὰ τὸ 1950 είχον φθάσει εἰς τὰ 3.600.000 λιρῶν ἐν συνόλῳ. 'Η ἀμερικανικὴ ἀντίδρασις διὰ τὸν οὕτω διενεργούμενον ἀνεφοδιασμὸν τῶν Κινέζων εἶνε ἀρκετά ζωηρά.

● Αἱ Ήν. Πολιτεῖαι τείνουν νὰ ὑποκαταστήσουν τὴν Εὐρώπην εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς μὲ τὴν Λατινικὴν Ἀμερικὴν. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τῶν χωρῶν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς ἔθεσαν κατὰ τὸ 1950 εἰς 2907 ἑκατοντάδες δολαρίων, μὲ αὐξήσιν 25%, ἐναντὶ τῶν προηγουμένων δύο ἔτων.

● Τὸ ραδιόφωνον τῆς Μόσχας ἀνήγγειλε πρὸς μέρων, ὅτι η βιομηχανικὴ ἀπόδοσις κατὰ τὸ α' τριμήνον τοῦ 1951 ἐπέτευξεν ἐν τῷ συνόλῳ τῆς τας σχετικὰς προβλέψεις. Οὕτω, η παραγωγὴ τοῦ χάλυβος ὑστέρησε μόνον κατὰ 1% τῶν προβλέψεων, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν πετρελαίων. 'Η βιομηχανία τοῦ Εύλου, καλύψασα τὰ 89% τῶν προβλέψεων, πήτο κατὰ 18% ἀνωτέρω, ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1950. 'Ενοοῦσται, φυσικά, διὶ εἰς τὰς ἀνακοινώσεις δὲν ἀνεφέροντο καὶ αἱ ποσότητες....

● Η συγκέντρωσις τῶν παλαιοιστιδήρων εἰς τὰς 'Ηνωμέναι Πολιτείαις θεωρεῖται σπίρεν ως αἱ ἀπό τὰς σοδαρωτέρας προσπαθείας τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ. 'Η βιομηχανία τοῦ χάλυβος, χρειάζεται νὰ συγκεντρώσῃ ἔπειτα 3.000.000 τόν. παλαιοιστιδήρων ἐπὶ πλέον. Παλαιά μιχανήματα, οἰαστόποτε σιδηρᾶ ἀντικείμενα, κιγκλιδώματα κλπ., πρέπει νὰ συγκεντρώσουν, συμφωνῶς πρὸς ἀπευθυνθέσιαν πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν λαόν εκκλησίαν. Τὰ συγκεντρώθεντα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος παλαιοιστιδήρων ἔφθασαν τὰ 29½ ἑκατομμύρια τόνων, ἐνώ αἱ ἐφετειναὶ ἀνάγκαι τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος ἀνέρχονται εἰς 32½ ἑκατομμύρια τόν. καὶ διὰ τὸ

1952 εἰς 35½ ἑκατομμύρια τόνων.

● Ο Καναδᾶς ἐμφανίζει μίαν σημαντικὴν αὔξησιν τῶν ἔξαγωγῶν του κατὰ τὸ α', τριμήνον τοῦ 1951, ἡ οἵτις καὶ ἀνήλθεν εἰς 25%. 'Εφθασε, δηλαδή, εἰς τὰ 809 ἑκατοντάδες δολαρίων, ἐναντὶ 648 ἑκατοντάδες τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1950. 'Η αὔξησις αὐτὴ ὀφείλεται κατὰ πρώτων λόγων εἰς τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν. 'Ο δύκος ἐπίσης τῶν ἔξαγωγῶν ἐλέγχεται ὡς μεγαλύτερος.

● 'Η συγκομιδὴ τοῦ βάμβακος ὑπῆρξε κατὰ τὸ 1950 διὰ τετάρτην φορά μία απὸ τὰς μικρότερας τῆς τελευταῖς 25ετίας καὶ πολὺ κατώ τῶν αναγκῶν τῆς καταναλώσεως. 'Εφθασεν αὐτὴ εἰς 10.012.000 δεμάτων, ἐναντὶ 16.128.000 δεμάτων τοῦ 1949 καὶ 11.599.000 δεμάτων, τοῦ μέσου δροῦ τῆς δεκαετίας 1939—1948. 'Η Ελλειψις αὐτὴ ἐκαλύφθη ἐπὶ τὰ ἀπόσθετα τῶν προηγουμένων ἔσοδείων προβλέπει 16.000.000 δεμάτων. Δέοντο νὰ σημειωθῇ, διὶ οἱ βάμβακοι θεωρεῖται — εὐθὺς μετὰ τὸν χάλυβα — τὸ ζωτικώτερον στοιχεῖον τιαὶ τὸν επανεξοπλισμὸν τῆς θεραπείας.

● Αἱ τιμαὶ τοῦ καυστόρου εἰς τὴν Σιγκαπούρων ἔξεπεσαν κατὰ 28% ἐναντὶ τῶν πρὸ μηνῶν κρατουντῶν της προηπέδων καὶ κατὰ 36%, ἐναντὶ τῶν πρὸ ἔτους. 'Επίσης αἱ τιμαὶ τοῦ ψευδαργύρου υπεχώρησαν κατὰ 24%. Αἱ ἀπικτώσεις αὐτῶν ὀφείλονται εἰς τὴν ἀναστολὴν πάσας ἀγορᾶς ὅποιας τας 'Ηνωμέναις Πολιτείαις, ἵνα ἀκριβῶς περιορισθῇ η κερδοσκοπία. 'Υπεχώρησαν ἐπίσης καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ἔριων Αὐστραλίας κατὰ 25% ἐντὸς τῶν τελευταῖς εἰς ἔδομάδων' ἐνο — τούναντιον — υψώθησαν αἱ τιμαὶ τοῦ βάμβακος, τοῦ κακάου, τοῦ κακού καὶ ἀρκετῶν μετάλλων.

● Τὰ 35%, ὡς γνωστόν, τῶν εἰς πετρέλαια αναγκῶν τῆς Εὐρώπης καλύπτονται ἀπὸ τὸ 'Ιράν. Αἱ οἵτις τὸ 'Ιράν ἀναστείλη τὰς ἔξαγωγάς του, ἔναντι σοδαρωτῶν ζητηματούσων τῶν πετρελαίων θέλει προκυψεῖ διὰ τὸ δυτικὸν ἡμισφαίριον. Τὸ ἐπόμενον ἐν τούτοις ἔτοις ἡ διανομὴ τῶν ἀγγλικῶν καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν πετρελαίων διῆλθεν, καθὼς τὸ πετρέλαιον πρεσβύτερον πετρελαίου προκυψεῖ διὰ τὸν παραγωγὴν τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, τοῦ Κουσεΐτ καὶ τοῦ 'Ιράκ. 'Η παραγωγὴ ἐπίσης τῆς Βενεζουέλας καὶ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δύναται νὰ οὐδέποτε περιστρέψει. Πάντως, ἐν περιπτώσει πολέμου, εἴτε μετά τῆς παραγωγῆς τοῦ 'Ιράν, εἴτε ἀνέστη τὴν θεωρίαν διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ 'Οκτωβρίου 40%. Προβλέπεται, διὶ οἱ ἔφετος ἡ παραγωγὴ αὐτοκινήτων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις κατὰ 25% — 30%.

● 'Ελλειψις ἐργατικῶν χειρῶν κατὰ τὸ θέρος καὶ τὸ φθινόπωρον προβλέπεται εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις. Μηχανικοί, σχεδιασταὶ καὶ ἔργαται μετάλλου καὶ εἰς διλγάτερον, ἐνώ ἐπίσης Ἐλλειψις ἡδὲ σημειωθῆ καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐργατῶν διὰ τὴν ἀριθμόν των παρεχόμενων διαρκῶν λόγων. Τὸ Μάιον ἐ.ἔ. η παραγωγὴ θὰ εἴνει 20% μικροτέρα, ἐναντὶ τοῦ μέσου δροῦ τῆς παραγωγῆς τοῦ α' ἔξαμηνου τοῦ 1950, τὸν 'Ιούλιον 35% μικροτέρα καὶ τὸν 'Οκτωβρίον 40%. Προβλέπεται, διὶ οἱ ἔφετος ἡ παραγωγὴ αὐτοκινήτων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις κατὰ 25% — 30%.

● 'Ελλειψις ἐργατικῶν χειρῶν κατὰ τὸ θέρος καὶ τὸ φθινόπωρον προβλέπεται εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις. Μηχανικοί, σχεδιασταὶ καὶ ἔργαται μετάλλου καὶ εἰς διλγάτερον, ἐνώ ἐπίσης Ἐλλειψις ἡδὲ σημειωθῆ καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐργατῶν διὰ τὴν ἀριθμόν των ἐργατῶν διὰ τὴν συγκομιδῆν.

● Οἱ Αμερικανοὶ περιηγήσανται, οἱ επισκεφθέντες τὴν Εὐρώπην κατὰ τὸ 1920, ἐνώλθον εἰς 302 χιλιάδας. 'Εφθασαν περίπου τὸ ρεκόρ τοῦ 1929, διότε ὁ ἀριθμός των υπέλογούσιον εἰς 350 χιλιάδας. Εἰς 225 ἑκατομμύρια δολαρίων ἀνέρχονται τὰ δαπανηθέντα.

● Αρκετά ικανοποιητικά αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων, ποὺ διὰ την πετραφοράν τοῦ στίου εἰς τὰς 'Ηνδιάς. 'Απὸ τοὺς λιμένας τοῦ 'Ατλαντικοῦ δολ. 21.50 τὸν τόνον διὰ τὴν Δυτ. ἀκτὴν τῶν 'Ηνδιών. Διὰ τὴν 'Αντολικήν δολ. 23.50. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν Δυτικὴν ἀκτὴν 'Ηνδιών δολ. 23, καὶ διὰ τὴν 'Ανατολικήν δολ. 25. 'Απὸ λιμένας Εἰρηνικού διὰ τὴν Δυτικὴν ἀκτὴν δολ. 22 καὶ τὴν 'Ανατολικὴν 20.50 δολ.

● Δύο πολυτελῆ ὑπερωκεάνια τὸ «Μαριπόζα» καὶ τὸ «Μοντέρεϋ» τῆς Μάστον Λάιν 23.500 τόν. γκρός ἔκαστον, μετὰ πολυετῆ ἀργίαν προκύπτει νὰ τεθοῦν καὶ πάλιν ἐν ὑπηρεσίᾳ. Θά ἔξηπτεται τὴν γραμμὴν 'Αγ. Φραγκίσκου — Νέας Ζηλαδίας — Αύστραλιας.

● Κρίσιν ἡ υποκρώση τῆς κρατούσης οἰκονομικῆς ζωηρότητος δὲν προβλέπουν πάντως οἱ 'Αμερικανοὶ παραπτοράται.

● 'Επι ἀκαθαρίστου θεωρητικοῦ εἰσοδήματος 330.900 ἑκατοντάδες δολαρίων,

## ΝΑΥΤΙΛΑΔΟΜΕΝΟΙ

ΔΙΑ

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ  
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΟΙΚΕΙΟΥΣ ΣΑΣΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΗΝ ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ.

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΓΡΑΨΑΤΕ:

## BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

205 WEST 33RD STREET

NEW YORK 1, N.Y.

Teleph: PENNSYLVANIA 6-3500

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

δ προϋπολογισμὸς 1951/52 ἀνέρχεται εἰς 71.500 ἑκατομ. δολλαρίων καὶ αἱ δαπάναι τοῦ ἐπανεὐθυνισμοῦ εἰς 43.800 ἑκατομ. δολλαρίων.  
 Οἱ ὄψει τῶν ὅχι ἀπιθανῶν δυνησερῶν τῆς παραγωγῆς πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ἔτενονται αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν ὑπερπαραγωγὴν τοῦ Δυτ. Ἡμισφαίριου.  
 Οἱ προσωπικοὶ εἰσόδημα τῶν Ἀμερικανῶν πολιτῶν ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ ἐφέτος εἰς τὰ 256 δισεκατομμύρια δολλαρίων, ἢτοι κατὰ 14 δισεκατο. ἡ 6 % ἐπὶ πλέον τοῦ 1950. Τὸ ἔθνικόν, ἐξ ἄλλου, εἰσόδημα προβλέπεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς 316 δισεκατο., δολλαρίων, ὃ δὲ κρατικὸς προϋπολογισμός, παρὰ τὰς δαπάνας του ἐξόπλισμοῦ, θὰ καταλήπῃ ἡ περίσσευμα 22.914.000 δολλαρίων. Ἀπὸ τὰ ἴδιοτικὸν εἰσόδημα θὰ καταβληθούν 28 δισεκατο. δολλαρίων διὰ φόρους, ἐνώ ἔνα ποσὸν 204 δισεκατο. θὰ ἀπορροφηθῇ ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν καὶ 24 δισεκατ. δολλαρίων θὰ ἀποτελέσουν τὰ ἀπόθεμα τῆς ἴδιωτικῆς ἀποταμιεύσεως. Οἱ ἐργαζόμενοι θὰ ἀνέλθουν εἰς 64.9 ἑκατομμύρια προσώπων μὲ σύνολον μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων 169 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

- Αι τιμών των πρώτων υλών, έν τω συνόλω των, δὲν φαίνεται πιθανόν δι τη αύξησθων περαιτέρω, εκτός, φυσικά, της περιπτώσεων πολέμου. 'Αντιθέτως είνε ένδεχόμενον γὰ εἴκεπόσιν πως, διότι θὰ περιοισθούν, ώς προβλέπεται, αι παρά της κυβερήσεως ἀγοραί. Τὸ κόστος, πάντως, τῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας ἀυτοροῦ ἐλλεῖχον ἐπὶ τοὺν τιμῶν καὶ λόγῳ τῆς προβολέμενής νέας αὔξησεως τῶν ἡμεροισθιῶν, θὰ ἀνέθη κατὰ τι. Αι ἀγοραὶ ἐμπορευμάτων καὶ ὑπερσιῶν ἀπό τὴν ἀμερικανική κυβέρνησιν αὐξάνονται ἀπό 40.5 δισεκατ. δολλαρίων του 1950 εἰς 53.5 δισεκατ. δολλαρίων κατά τὸ 1951.
- Αι καιρικαὶ συνθῆκαι εύνοούν μέχρι τῆς στιγμῆς τὴν χειμερινὴν ἔσοδείαν τοῦ σίτου εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Εὑρεγτικαὶ βροχαὶ ἐπομειώθησαν εἰς τοὺς σιτοβολῶνας κατὰ τὸν Μάιον, αἱ δὲ κυβερνητικαὶ προβλέψεις διὰ τὴν συγκομιδὴν θεωροῦνται ὡς κατώτερα τῆς πραγματικότητος. Ἡ χειμερινὴ συγκομιδὴ θὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ἔσωτερικῆς κατανάλωσεως, ἐνῷ ἡ ἔαριν τοιαύτη θὰ διατεθῇ πρὸς ἔξαγωγήν.
- 'Η παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίων κατὰ τὸ α'. τριμήνου του 1951 ἔφθασε τὰ 11.391.100 βαρ. ἡμερίσιως, ἔναντι 10.421.900 βαρ. τοῦ αντιστόιχου τριμήνου του 1950 καὶ διό τοι περίπου ἑκατομμύρια βαρ. περισσότερα ἔναντι τοῦ 1949.

## Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

## Αμερικανική Νομολογία

— Σωστρα είς πλήρωμα κοπέντος είς δύο σκάφους

Μία περίεργος, άλλα και αγγωνιστική μέχρι τούδε είς τὴν ιαυτικήν νομολογίαν, ίσως δε και μοναδική εἰς τὰ δικαστικά χρονικά, ύπόθεσις, έξιδικασθη πρὸ ήμερων ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά δικαστήρια. "Ενοὶ ἀμερικανικῶν τάνκερ ἐκόπτη εἰς δύο κατὰ Μάρτιον τοῦ 1946 καὶ τὰ δύο τεμάχιά του ἀπεχωρίσθησαν ἀλλήλων, φέροντα ἐπ' αὐτῶν καὶ μέλη τοῦ πληρώματος. Διερχόμενα ἐμπορικά πλοια, ἓνα πολεμικὸν σκάφος καὶ ἕνα ρυμουλκὸν ἔσπευσαν εἰς Βοήθειαν τὸν δύο ἐπιπλέοντων τεμάχιαν. Μερικοὶ ἄνδρες διὰ τὸ πληρώματος, συμπεριλαμβανομένους καὶ τοῦ πλαισίου, εὐρεθέντες εἰς τὸ πρωράτον τυῆμα μετερέθησαν εἰς τὸ πρυμναῖον, ὅπου καὶ κατώθισθαν νὰ ὀδηγηθούν τὸ ἐν λόγῳ τεμάχιον διὰ τῶν Ιθίων αὐτοῦ μέσων καὶ μὲ τὴν Βοήθειαν ἐνὸς ρυμουλκοῦ, εἰς τὸν λιμένα 'Αντάκ, τῆς Αλάσκας.

Όκτω ἄνδρες, συμπειριλαμβανομένων τῶν δύο καυτίλων ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ ἀσυρματιστοῦ ἥξισαν σώστρα ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον, εἰς τοῦ ὄποιου τὴν κυριότητα ἀνήκε τὸ σκάφος. Ὁ δικαστής, δστις πελῆθη τῆς ὑπόθεσεως, ἀνεγύρισεν εἰς τοὺς τρεῖς ἀξιωματικοὺς μίαν ἀποκλημάτων 2500 δολαρίων, ἐνώ τούναντίον διὰ τοὺς εὐρεθέντας εἰς τὸ αὐτὸ τμῆμα τοῦ σκάφους (τὸ πρυμναῖον) ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ ἀτυχήματος πέντε ἄνδρας τοῖς πληρώμαστος, δὲν ἀνεγύρισε κανένα δικαίωμα ἀποζημίωσεως. Διεπύωσε σχετικῶς τὴν ἄποψιν, δτι αἱ συμβατικαὶ ἀποχρέωσεις τῶν πέντε τούτων ἀνδρῶν οὐδέποτε ἐτερματίσθησαν ἐκ τοῦ ἀτυχήματος, ἐνώ οἱ ἀξιωματικοὶ καταστράματος, οἵτινες ἔλαβον 1000 δολαρία ἔκστος, μετεφέρθησαν εἰς τὸ πρυμναῖον τεμάχιον ἐκ τοῦ πρωραῖον, ἐπὶ τοῦ ὄποιου — κατὰ τὴν ἄποψιν τοῦ δικαστοῦ — εἶχον δικαιωμάτια νὰ πράξουν πάν τὸ δυνατόν διὰ τὴν σωτηρίαν τῶν. Ἡ ἐπικοινωνία τῶν μὲ τὸ πρυμναῖον τμῆμα εἶχεν ὅλοσχερῶς ἀποκοπῆ, ἐνώ καὶ οὐδεμίαν εἶχον ὑποχρέωσιν νὰ διστηριαθοῦν εἰς αὐτὸ ἀπὸ τὸ διασώσαν αὐτοὺς πλοίον. Συνεπώς, δ.τι ἐπράξαν, τὸ ἐπράξαν ἐθελοντικῶς καὶ ἐδικαιούντο ἀμοιβῆς σώστρων διὰ τὰς παρασχεδείας ὑπηρεσίας των.

“Η ἀπόφασις ἀναφέρει, δτὶ οἱ τρεῖς ἀξιωματικοί, μαζὶ μὲ τὸν πλοίαρχον, ἐπέτυχον νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἐκ νέου διακυβέρνησιν τοῦ πλοίου, δεδομένου ὅτι ἐπανελήφθη τὸ σύστημα τῶν φυλάκων, γεγονός οὐ πλέον δεῖ κατώρθωσαν νὰ πράξουν προηγμένως οἱ πέντε ἄνδρες, οἱ ἐνταπομεινοῦντες εἰς τὸ πρυμναῖον τῆμα καὶ δτὶ, παρὰ τὴν κακοκαιρίαν καὶ τὴν σκληράν αντιμετώπισαν τῆς ἀπὸ τοὺς ναυαγούς, ἡδυηθῆ τὸ σκάφος νὰ φθάσῃ τελικῶς εἰς τὸν λιμένα τῆς σωτηρίας, μὲ πλήρη· φυσικά· ἔξατλησιν τοῦ πληρώματος, οὐτινος τὴν αὐτοθυμίαν εἶχεν δικαστή.

Ο έκπροσώπος του υπουργείου Δικαιοσύνης, δύσις ἀντίπροσωπευσε τὸ Δημόσιον, ὑπεστήριξεν, ὅτι δὲν ελάσσοναν ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου καὶ οὐτε ἐποιέων ὀλόρροιον τὸ πλάνωμα. Ήταν τεσσαράκοντα ἐπὶ τοῦ σκά

ΥΙΟΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ  
Μηχανουργείων. Ἐβρυθὲν τῷ 1910.

**ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ:** Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.  
Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.  
ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ  
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΛΙΔΕΡΓΙΑΝ

ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ  
ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Επισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσάγωγή αὐτῶν εἰς Δεσμενήν. Ἐκτέλεσις πάσης ἔργασίας ἀφόρωσης τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβδητοποίαν. — Ὁργανοσκολλήσεις καὶ Ἡλεκτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον Ὁρειχάλκου καὶ χυτοσιδήρου.

Εργοστάσιον και Γραφεία: 68-70, Όδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ  
Τηλέφωνον 27-078 Τηλεγραφική Διεύθυνσις:  
P 591 ERANGSON, ALEXANDRIA

φους, ἀνεξαρτήτως ἂν είχε τούτο κοπῆ εἰς δύο τεμάχια. Τὸ Δικαστήριον τούναντιν, ἔξεφρασε τὴν ἀποψιν, ὅτι γεγονότα, ως ἡ ἐγκατάλειψις ἐνδό πλοίου, τὸ ναυάγιον αὐτοῦ, καθὼς καὶ ἡ ἐκφόρτωσις ἔνθι πλοίου, δύνανται νὰ τεματίσουν τὴν ἐπί τοῦ σκάφους ἀπόστολην τοῦ πληρώματος. Ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Δημοσίου ὑπέδειξεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ Δικαστήριον τὸ κίνδυνον, μήπας τοιστάνται παροχαι ἀπόζημιωσεως εἰς πληρώματα ἐνθαρρύνουν τοὺς ναυτικοὺς εἰς τὸ νὰ ἐκτρέπουν τὰ πλοῖα, ὡς ἐπιβαίνουν, εἰς ἐπικινδύνους καταστάσεις, ἵνα ἀκόλουθως ἐμφανισθοῦνται ὧδη τοιστάνται.

Διά την προκειμένην περίπτωσιν ό δικαιστής έδήλωσε: Τὸ ἀτύχημα προήλθεν ἀπό ὅλως ἀπιθάνους συνθήκας καὶ παράγοντας, μὴ ἀναγομένους εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ πληρώματος.

## Αγγλική Νομολογία

— Ναυαγιατρεσία και ρυμουλκησία

Το Ανωτατόν Δικαστηρίο της Βουλγαρίας τώρα Λόρδων απέφανθή πρό-  
ήμερον ἐπὶ υπόθεσεως ἔξαιρετικον ἐνδιάφεροντος. Επέθη ὑπὸ τὴν κρι-  
σιν του ἐφετειακή ἀπόφασις, ἐκδοθεῖσα πρὸ ἑτούς καὶ πλέον («Ναυτικά  
Χρονικά», τεύχους 15-20) διὰ τῆς οποίας ἐτελέυτο διαφορά ἐπὶ ἀπαι-  
τήσεως σώστρων διὰ σκάφους Ημφόρτου ρυμουλκήν ἀπὸ ἔνα ἀσφα-  
λιμένα ὅπου εἶχε μεταφερθῆ ἀκυβέρνητον εἰς τὸν τελικὸν λιμένα τοῦ  
προρρισμοῦ του. Τοῦ ιστορικοῦ τῆς υπόθεσεως ἔχει ἡδεῖς.

Το αγγελικόν απομοίων «*τρόλους*» είχεν απολεσματίζει την 2<sup>η</sup> Ιουλίου 1948 την Ελλάκα του 1050 μίλλια μακράν του "Άδεν, κατά ένα ταξίδιον έπιστροφής του έκ της "Από "Ανατολής εἰς τὴν Ἀγγλίαν. "Ετερον σκάφος της ιδιαίς έταιριας, τὸ «*Στέντωρ*», έπειτα χώρα νὰ τὸ προσδέσῃ την 5ην Ιουλίου καὶ νὰ τὸ ρυμουλκήσῃ εἰς τὸ "Άδεν, δύοπις καὶ ἡγυανδρός δολέση τὸ *Τρόλοιους*» την 12ην του ίδιου μηνός. "Η πλοιοκτήτηρα ἔταιρια, ἀφοῦ ἀντεμετώπισεν ἀνεπιτυχώς δλας τάς πιθανάς λύσεις (ἀποστολὴν ἀμώμοιου Ελίκος, δεξαμενησμὸν καὶ ἐπισκευὴν εἰς ἑνδιάμεσον λιμένα κλπ.), προέκρινε, τελικῶς, ως τὴν ικανοποιητικήτερα, λύσιν, νόμουμοικήση τὸ ἔφορτον *Τρόλους* ἀπό τὸ "Άδεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του, ήτοι εἰς Λίβερπουλ καὶ διέθεσε πρός τὸν σκοπὸν αὐτών εἶνα τρίτον πλοιόν της, τὸ *αἱ κληνγούκλα*.

Η πρωτόικος απόφασις είχε δεσμό, ότι η ολή υπόθεση της ρυμουλκήσεως από της Ἀραβικής Ολάσσοντος είναι τὸ «Ἀδεν καὶ ἔκειθεν εἰς τὸ Λιβέρπουλ ἐνείχε τὸν χαρακτῆρα μιᾶς ἑνιαίας ναυαγιακεσίας καὶ ἐπεδίκασεν εἰς μὲν τὸ ἄπα τὸ «Στέντων», καὶ τὸ πλήρωμά του ἔνα ποσὸν 20,000 λιρῶν, εἰς δέ τὸ ἄπα τὸ «Γκλήνογκλ» ἕνα ποσὸν ἀμοιδῆς 22,000 λιρῶν. Ἡ πρωτόδικος αὐτὴ ἀπόφασις, ἐφεστιλθεῖσα ὑπὸ τῶν παραπλήσιων του φορίου, ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ Ἐφετείου, παρεχεθῆ, ὅμως, ἡ ἀδειὰ προφυγῆς εἰς τὸ Ἀκρωτηρικὸν καὶ σύνω ἡ υπόθεσις ἤχθη εἰς τὸ Ἀιγαίον.

Έκδιδών έπι τῆς ἐπιμάχουν ταύτης διαφορᾶς τὴν ἀπόφασίν του ὁ δικαστής του Ἀκυρωτικοῦ λόρδου. Πόπτερ ἔπειν, ὅτι οι προσβαλόντες τὴν ἑφεταικὴν ἀπόφασιν παρεδέχθανον, ὅτι γνωμαγιατρεσιακοὶ ὑπηρεσίαι ήσαν ἔκεινοι μόνον, αἵτινες παρεσχέθησαν εἰς ἕνα πλοιὸν τελούν κινδύνῳ καὶ ὅτι διεὶς τῇ προκειμένῃ ὑπόθεσιν, ἐφόδους τῷ *Τρόπιλους* κατέπλευσεν εἰς τὸ *Άδεν*, ἥπερ ἔκει ἐπὶ πλήρει ἀσφαλείᾳ, ἔξαρσμονέψ, φυσικά, τῆς περιπτώσεως μιὰς ἀπίθανου καταγίδος. Οἱ γνωτικοὶ, ἐξ ἄλλου, ἐμπειρογνόμονες εἶχον παραδεχθῆ καὶ αὐτοὶ, ὅτι τὸ *Τρόπιλους* δὲν ἦτο ἐκτεθειμένον εἰς μεγαλύτερον κινδύνον, ἡγυκροδολημένον εἰς τὸν λιμένα τοῦ *Άδεν*, μὲν θραυσμένον τὸ ἄδονά του, παρ' ὅσον βάθη καὶ ἔνα σκάφος ικανὸν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν ἐλικά του, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι θὰ ἔτελοι εἰς κατάστασιν νὰ συγκρατήται επὶ ἀγκύρᾳ, εἰς οἰαν, δηλαδή, κατάστασιν ἔτελει καὶ τὸ *Τρόπιλους*.

Ο Λόρδος δικαστής παρεδέχθη, ότι πράγματι τὸ πλοῖον εύρισκετο μὲν ἐν ασφαλείᾳ εἰς τὸν προιλημάτην τοῦ "Άδεν, ἀλλά ὅτι βά έπρεπε τα-  
παλλήλως να ληφθῇ ὑπό οὐνική ὄντιν, ὅτι τό τε πλοίον καὶ τὸ φορτίον του βά  
υψίσταντο φθοράς, ἔξιν παρέτειναν τὴν παραμονήν των εἰς τὸν ἀνώτερων  
λιμέναν. Τὸ σκάφος δὲν ἥδυνατο νὰ ἐπιτίκαιασθη εἰς τὸ "Άδεν, ὅπως ἐπι-  
στᾶ καὶ κανεὶς δὲν βά θύδυνατο νὰ ἀποδειξῇ, ὅτι υπῆρχον ἐκεῖ εὔκολιαι  
ἐκφορτώσεως καὶ ἐναποθηκέσεως τοῦ φορτίου.

Συνεφήνησεν, ἐπίσης, ὁ Λόρδος Πόρτερ, διτὶ δὲν ἀπέτελει γενικὸν κανόνα, τὸ δῆτα ἕνα πλοῖον χωρὶς κινητήρους δύναμιν ἔτελει ἐν κινδύνῳ μέχρι τῆς ἐπισκεψῆς του. Η ἀπάντησις εἰς τὸ ἐρώτημα «πότε ἔνα πλοῖον ἔθεσεν εἰς μίαν ἀσφαλῆ θέσιν» ἔξηρτάσθη κυρίος από τὰ γεγονότα ἑκάστης περιπτώσεως. Δέν θεωρεῖται — κατὰ τὸν Λόρδον δικαστὴν ἄταρκης ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ἐρώτημα, δῆτα ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου ἔγκειται εἰς τὴν ειδικὴν κατάστασιν ἑνὸς ἀσφαλούς λιμένου. Θά πρέπει πάντοτε νὰ λαμβάνεται ὑπὲρ ὅμιλη, διτὶ εἰς ἔκαστον ταξίδιον ἐμπορικοῦ πλοίου μεταφέροντος φορτίου, τὰ συμφέροντα πλοίου καὶ φορτίου δέοντα ἔρευνώνται ἐν ἀλληλεξαρτήσει.

Κατά τὸν Ἀγγελὸν δικασθήν, δὲν δύναται τις νὰ εἴπη, διτὶ ἀπώλεσε τὸ Ἄροιδους τὴν ἐλικά του εἰς τὸ Ἀδενό, τὸ πλοίον ὅπερ τὸ ἔρρυμούλκησεν εἰς ἕνα ἀσφαλή λιμένα δικαιοῦνται σώστρων. Εἰς τὴν παρούσαν, δῆμως, περιπτωσιν αἱ ύπηρεσίαι ἥρχισαν προσφερόμεναι ὡς ναυαγιαρεσίαι καὶ συνεχίζονται ἀπό ἓνα ἄλλο σκάφος, διότι ἐκρήνη ἡ λύσις τῆς περαιτέρω ρυμισθήσεως μέχι του Λίβερπουλ, ὡς ή ἀσφαλεστέρα, ταχυτέρα καὶ περισσότερον πρόσφορος.

Ανεφέρθη περαιτέρω ὁ Λόρδος Πόρτερ εἰς τὴν δυνατότητα ἐπισκευῆς τοῦ «Τρόιλους» εἰς τὴν ἑνίσαμεν λιμενά μεταξύ «Ἀδεν καὶ Ἀγγίλας, ἀλλ᾽» νομολογίας καὶ συγκεκριμένως ἡ ἀπόφασις τῆς Βουλής τῶν Λόρδων ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀμποτλοίου «Συρία» (1874) καταδεικνύει, δέν το γεγονός τῆς ἀσφαλείας ἐνὸς σκάφους εἰς ἑνίσαμεν τινὰ λιμένα, δέν μεταβάλλει τὴν ἀράμενην ναυαγιαστρεσίαν εἰς ἀπλήν ρυμούλκησιν. «Ἐὰν ἔνα πλοῖον — προσέθηκεν — ἔτελει ἐν κινδύνῳ καὶ ναυαγιαρεσιακά υπηρεσία της προσερέθησαν εἰς αὐτό, πρέπει ὁ πλοίαρχος του, μετὰ συνέσεως ἐνέργων, νὰ μορφώσῃ τὴν σκέψιν του, ἂν δύναται νὰ δεχθῇ ή δχι τὰς προσφερούμενας ὑπηρεσίας, μὲ σημαντικήν εύρυτηταν κρίσεως, εἰς περιπτώσιν μάλιστα, ὡς η παρούσα, ὅπτε τὸ πλοῖον ἐφερεύεται» αὐτοὶ καὶ φορτίον γενεικού ἐπιτορύοι. «Οφείλει ο πλοίαρχος νὰ πράξῃ τὸ καλυτέρον, διὰ νὰ προφυλάξῃ τὸ τε πλοῖον καὶ τὸ φορτίον καὶ νὰ φέρῃ ἀμόδιτέρα εἰς τὸν προορισμόν των, δύσον τὸ δυνατόν εὐθήντερον καὶ ἀσπαλέστερον.

Μέ το ἀντέρω σκεπτικὸν δὲ Λόρδος Πόρτερ παρεδέχθη, διὰ τὸ ναυαγίαιρεσία διήρκεσε τόσον χρόνον, δόσον δὲ πλοΐαρχος ἔκρινε κατὰ λόγικὴν συνεπειαν, ὅτι ἐπέβαλλετο διὰ τὰ συνδεδυσμένα συμφέροντα πλοίου καὶ φορτίου. Μία θεοῦ λογικὴ ἀμοιβὴ ἀπόβολετον εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ πλοίου δύναται νὰ ψηφιθῇ λογικὴ καὶ διὰ τὴν πρεπίτωσιν τοῦ φορτίου. Μὲ αὐτὰ τὰ δεδομένα, η πρωτόδικος ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ναυαρχείου προσήγγυαν δὲ βῶν τὸ ζῆτημα καὶ συνεπών η προσφυγὴ δέον νὰ ἀπορριθθῇ. Οἱ λοιποὶ τέσσαρες δικασταὶ συμερώνσαν καὶ η προσφυγὴ ἀπερρίθθη μετὰ τῶν ἔξδων.

# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

## Αύστραλια

### Δραστικά μέτρα κατά των άπεργιών

Κατά της άνιστορήτου καταστάσεως, ηπής έδημοι υργήθη είς τους λιμένας της Αύστραλιας από τη Νέας Ζηλανδίας άπο τάς ναυτεργατικάς και λιμενεργατικάς δργανώσεις, ήρχισε, ώς φαίνεται, έκδηλουμένη η πρώτη αντίδρασης από μέρους των ένδιαφερομένων κυβερνήσεων. Είς μιαν γενομένην πρό ημερών αινιδιαστικήν έρευναν είς τά γραφεία των έντι λόγω δργανώσεων κατεσχέθησαν τά βιβλία αύτων και τά μητρώα των μελών των. Είς τό Σιδένευ πλήρης απόνεκρωσης της έργασιας έσπιμειώθη έντος ολίγων λεπτών, αφ' ής στιγμής έγνωσθησαν αι ειδήσεις περὶ αστυνομικής έπεμβασεων. Περί τά 57 σκάφη απρακτούν. Είς τήν Μελβούρνη και τό Τάουσιδιλλ ή αυτή έπεκράτησε κατάστασις και κάθε έργασία είς τους λιμένας των διεκόπη, ένω αντίθετως είς τό Φρήμαντλ και τήν Αδελαΐδας δεν έξεδηλωσαν απέργια, είς δέ τό Μπριούμπαίνη έπραγματοποίηθη μόνον μία απλή διαμαρτυρία. Ή κυβερνητική διαταγή περὶ κατασχέσεων των βιβλίων και μητρώων χαρακτρίζεται, ώς ή απάρχη τής έξορμήσεως πρός έκαθαρίσιαν τής πέμπτης κομμουνιστικής φάλαγγος, ώς αποκαλούνται αι ναυτεργατικαί και λιμενεργατικαί δργανώσεις. Σημειώτεον, ήτι λόγω τών έργατικών αύτών άνωμαλών άπειλεται πλήρης διακοπή τής έπαφής μεταξύ Αύστραλιας και Νέας Ζηλανδίας μέ τόν ύπόλοιπον Κόσμου και άναστολή πάσης φορτώσεως έκ τών λιμενών των. Ή λιμενεργατική άπεργία είς τήν Νέαν Ζηλανδίαν συνεχίζεται από τον Φεβρουαρίου.

## Γαλλία

### Έπιχορηγήσεις και είς τά ναυπηγεία

Νομοσχέδιον, ψηφισθέν ήδη από τά νομοθετικά σώματα, προβλέπει τήν παροχήν έπιχορηγήσεων είς τήν γαλλικήν ναυπηγικήν Βιομηχανίαν, ήνα αύτη έπεκτείνουσα τήν παραγωγήν της και έναρμονίζουσα τό κόστος της μέ τά χαμηλότερα έπίπεδα τών άλλων έωρωτάκων χωρών, κατορθώση, όχι μόνον νά συγκρατήση τάς έπικειμένας γαλλικάς παραγγελίας σκαφών 1/2 έκαστον. Τόνων είς τά ξένα ναυπηγεία, άλλο και νά συγκεντρώση έργασιαν έκ τών έξωτερικού. Άι κρατούσαν ήδη τιμά τών γαλλικών ναυπηγείων είναι κατά 35% ίψηπλοτεραι τών ξένων.

Μετά τήν ψήφην του νομοσχέδιου άντιμετωπίζεται ήδη ή έξεύρεσις τών κεφαλαίων διά τήν «Ναυτικήν Πίστην», ώστε νά διευκολύνθων οι Γάλλοι έφοπλισται διά τήν τοποθέτησιν τών παραγγελιών των είς τά έθνικον ναυπηγεία. Ή δηλ πίστωσις θά άνελθη είς 7 έκαστομμύρια λιρών. Μία κατ' αποκοπήν άμοιβη, ύπο μορφήν δόρου, θα παρέχεται είς τά ναυπηγεία, βάσει τών διαστάσεων τής άναλαμβανομένης ναυπηγήσεως, ή δε καταβολή τής θά πραγματοποιήται δι' άλλα τά γενά πλοία 50 τόνων γκρός και άνω, έξαιρουμενών μόνον τών κρατικών σκαφών και τών πλοίων τών προφίρουμενών δι' άναψυχήν.

Προβλέπεται, έπιστης, δηλ θά παρέχεται παραμοιον δώρων και διά τάς έργασίας έπισκευών και διασκευών πλοίων. Τό ποσδύν τού έντι λόγω δώρου θελει καθορισθή διά διατάγματος και θά καλύπτη τήν πέραν ένος βασικού κόστους της έργασίας δαπάνην. Τά άνωτέρω πλεονεκτήματα θά παρέχονται είς τά ναυπηγεία και είς τά έργοστάσια έπισκευών, όχι μόνον διά τά γαλλικά πλοία, άλλο και διά τά ξένα τοιάστα.

Σημειώνοται έπιν ουάρια, δηλ ή γαλλική ναυτιλία έπετούς μεταπλευρικῶν μίαν, άδιόλογον άναπτυξιν. «Εναντί δυνάμεως 2.7 έκαστομμύριων τόνων γκρός κατά τό 1939, ήριθμει είς τό τέλος τού 1950 μίαν δύναμιν 3 έκαστομμύριων τόνων γκρός, χάρις — κυρίως — είς τάς κυβερνητικάς παραγγελίας έντι τών έξωτερικού. Ή έπιστης παραγωγική ίκανότης τών γαλλικών ναυπηγείων δύναται νά καλύψη χωρητικότητα 300.000 τόνων, έναντι τής δύοις αι ίπτο έκτελεσιν παραγγελίαι διά τό 1951 άνερχονται μόλις είς πλοία 90.000 τόνων.

### Τό μισθολόγιον τών πληρωμάτων

Συμφωνία ίπογραφείσα μεταξύ τής «Ενώσεως τών Γάλλων έφοπλιστών και έκπρωσών τών διασφών ναυτεργατικών δργανώσεων, έκ τών

δροίων αι έλεγχομεναι από τήν κομμουνιστικήν συνομοσπονδίαν ύπεργαφαν μετ' έπιφυλάκεως, παρέχει αιδησιν 10% είς τό ισχύν μισθολόγιον τών γαλλικών πλοίων, έξαιρεται τών άκτοτοποικών και τών ρυμουλών. Οι καθοριζόμενοι μισθοί διά τήν «τρίτην ζώνην», ήτοι διά τάς ύπερπόντιας ταξιδίων τά ξέναντα αφετηρίαν ένα λιμένα της μητροπολιτικής Γαλλίας ή τής Βορείου Αφρικής, έχουν ώς έξης: Ναύται και έναλουργοι 22.710 φράγκα μηνιαίως, με 113 φράγκα διά ήπερωρίας καθ' ώραν. Μαθητευόμενοι 16.080 φρ., με ήπερωρίας 66 φρ. καθ' ώραν. Λιπανταί και θερμασταί 22.710 φρ., μηνιαίως και διά τάς ήπερωρίας 104 φράγκα καθ' ώραν. Διά τήν προσδοσίαν θά καταβάλλωνται 500 φρ. είς έκαστον, έφοστον τό πλοίον δέν χορηγεί παρεκευασμένην τροφήν και 440 δρ., διά δικαιούχος τελη έπιν άδεια είς τήν έπρα.

## Γερμανία

### Άπόφασις επί μιᾶς άμφισβητήσεως

Ένωπον τών άγγλικών Λειοδικίων είχεν έγερθη πρό καιρού άπο μέρους τών ένδιαφερομένων Γερμανών ναυπηγών ή άμφισβητήσεις, έαν και κατά πόσον αι νικήτρια συμμαχικαί δυνάμεις είχον τό δικαίωμα νά θεωρήσουν ώς λείαν πολέμου, σκάφη τελούντα υπό ναυπηγήσεις και έντροκόμενα είστει έπιν τών έσχαρών τών ναυπηγείων κατά τήν ήμέραν τής άνευ δρών παραδόσεως τής Γερμανίας τό 1945. Πολλά τοιάστα σκάφη, συμπεριλαμβανομένου και τού ήδη έλληνικής πλοιοκτησίας φορτηγού γραμμής «Εμπάτη Πάτραι», εύρισκονταί έπιν τών έσχαρών ύπο πατακεύην και ένα μόνον είχε καθελκυσθή και έτελει ύπο συμπλήρωσιν.

Τό Δικαστήριον άπειραν, δηλ ούδεμία θά πλούντατο νά έγερθη άμφισβητήριον περὶ τού τό χαρακτηρισμού δώλων τών σκαφών τούτων, ώς πλοίων, ή δε θέστις τών, κατά τήν ήμέραν τής κατασχέσεως τών, έδικαιολόγητε τό μέτρον τού χαρακτηρισμού των ώς λείας πολέμου. Τά πλοία άποτελουν άμεσα δργανά διενεργείας τού πολέμου και συνεπάσια περιλαμβάνονται είς τό δικαίωμα τής κατασχέσεως τών άπο τούς νικητάς, ώς λείας πολέμου.

### Μεταγωγικά τών 20.000 τόνων

Περισσότερα έπιβατηγά σκάφη ήνα χρησιμοποιηθούν, έν καιρώ, ώς μεταγωγικά, χρειάζονται αι ήνωνειναί Πολιτείαι, κατά σχετικήν έκ τού Πενταγώνου ύποδειξιν. «Ηδη ή «Διοίκησης τής Ναυτιλίας άντιμετωπίζουσα τό ένδεχόμενον τής ναυπηγήσεως τοιώντων σκαφών, προετοιμάζει τά σχέδιά των. Τό μήκος έκαστου ήδη είνε 600 ποδών, με χορητικότητα 18.000 ήδη 20.000 τόνων, γκρός και ταχύτητα 20 μιλλών. Ή ναυπηγήσεις των θά χρηματοδοτηθή άπο τό κράτος, έφοσον δέν θά ηθελον παρουσιασθή — ώς φαίνεται πιθανόν — ίδιωτικα ναυτικά έταιρισι, πρόσθιμοι νά διαθέσουν πρός τόν σκοπόν αύτών ένα μέρος τών κεφαλαίων των και νά έπιχορηγηθούν παρά τού κράτους διά τό ήπολον πολίων τής.

Εύθυνς ώς ήθελον έκπονηθή τά σχέδια, θά ζητηθούν προσφοράι άπο τά άμερικανικά ναυπηγεία, προκειμένου νά περιληφθούν είς τόν προϋπολογισμόν αι ήδη γκαϊστούσαι πιστώσεις. «Η κατασκευή έπιστης μερικών μεγάλων και ταχέων δεδιμενοπλοίων θεωρείται ώς άμεσος και έπιβεδηλη μενη, ώς άνεκοινώσει σχετικών ό ναυαρχος κ. Κόχραν.

## Γιουγκοσλαυΐα

### Η ναυτιλιακή προσπάθεια

«Άπο τά δόλλαρικά ναυπηγεία παρεδόθη, πρό ήμερων, τό έδδομον κατά σειράν νεότευκτον γιουγκοσλαυών σκάφος. Πρόκειται περὶ τού φορτηγού λάτινε «Γέτια Βορά» 5790 τόνων γκρός, διπερ είνε — κατά σχετικάς άνακοινώσεις — τό διδέκατον τού ύπο έκτελεσιν γιουγκοσλαυών προγράμματος και προορίζεται διά τήν έξυπηρέτησιν τού δικτύου τών έθνικών τακτικών γραμμών.

Μέ τήν πρόσθιον τού άνωτέρω προγράμματος, ή δύναμις τής γιουγκοσλαυής ναυτιλίας άνηρχετο κατ' Ιανουάριον τρ. έτους είς σκάφη 224.587 τόνων γκρός, διπερ είνε 300.000 τόνων τού 1941. «Όλα τά νεώτερα γιουγκοσλαυήκα πλοία είνε δηλεοκίνητα, και κύριον προορισμόν έχουν τήν έκπτηρησιν τών έθνικών μεταφορικών άναγκών διά τής διαστροπήσεως ένδικτου τακτικών γραμμών με τό έξωτερικόν. Έσμηειούτο, συναφώς, δηλ ή έμπορικη κίνησης τών γιουγκοσλαυών λιμένων άνηρχετο είς 3 έκατ. τόνων, ένώ τό 1950 έφθασεν είς τά 6 έκατομ-

Telephones:

1001 — 1002

# “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

Cable Address

TONIO - COLON

## ‘Ην. Πολιτεῖαι ‘Η καθέλκυσις τοῦ νέου «λάϊνερ»

Τὴν 23ην Ιουνίου πρόκειται νὰ καθέλκυσθῇ ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιού, τὸ ὑπερωκέανιον «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», τὸ ταχύτερον καὶ μεγαλύτερον ἐπιβατηγὸν πλοῖον, ἔξι δῶν ποτὲ κατεσκευάσθησαν εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτεῖας. Πρόκειται περὶ σκάφους 990 ποδῶν μῆκους καὶ χωρικότητος 51.500 τόνων γκρός, διαθέτοντος διαμερίσματα διὰ 2000 ἐπιβατῶν καὶ διὰ 1000 ἄνδρας τοῦ πληρώματόν του, δυναμένου δέ, ὡς μεταγωγικοῦ, νὰ μεταφέρῃ 14.000 στρατιωτῶν μὲ πληροφορία τὴν ἔξαρτυσιν των. «Ηδὶ τὸ σκάφος εἶναι ἔτοιμον σχεδὸν καὶ ἔχουν τοποθετηθῆαι αἱ δύο τεράπται καπνοδόχοι του. Προβλέπεται νὰ δρομολογήῃ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἐντὸς τοῦ θέρους τοῦ 1952. Ή ταχύτης του θὰ ὑπερβῇ τὰ 30 μίλια, μὲ ἐπιδιώξιν γὰ κερδίσῃ τὸν «Κυανούν» Ἐπισείσιον.

### Διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῶν πληρωμάτων

‘Αναστολὴν προσελεύσεως ἐζήτησαν καὶ φάνεται νὰ τὴν ἐπιτύχουν, οἱ ἐπιστρατεύμενοι Ἀμερικανοὶ ναυτεργάται, λόγω τῆς αἰσθητῆς ἐλλείψεως πληρωμάτων. Οἱ ἀνακαλούμενοι εἰς τὰς τάξεις τοῦ στρατοῦ θὰ παραμείνουν ἐργαζόμενοι εἰς ἀμερικανικοὺς πλοῖους καὶ ίδια ἔκεινων, ἀτίνα ἀπασχολούνται εἰς μεταφοράς πρὸς τὴν Κορέαν. Ἡ ἐπὶ τῶν ἐλλογίων σκαφῶν ὑπηρεσία των τίθεται υπὸ τὴν εὐθύνην τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες καὶ ὑποχρεούνται νὰ ἀναφέρουν σχετικῶς εἰς τὰς οἰκείας στρατιωτικὰς ἀράχες.

Κατὸ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς «Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας», ἐπὶ 88.782 ναυτικῶν οἱ 5.100 εἶναι μεταξὺ ἡλικίας 18 ἕως 25 ἔτων καὶ συνεπὸς ὑπόκεινται εἰς ἐπιστρατεύσιν. Πέραν αὐτῶν, ὑπολογίζεται ὅτι 16.000 περίπου ναυτικοὶ θὰ χρειασθοῦν ἀκόμη ἐντὸς τοῦ ἔρχομένου ἔξαμηνον, προκειμένου νὰ συμπληρώσουν τὰ εἰς πληρώματα κενὰ τῶν μελλόντων νὰ ἐπανέλθουν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν «λιμπερτούς».

### ‘Ιταλία

#### ‘Η νέα συλλογική σύμβασις

Μὲ ἀναδρομικὴν τὴν ίσχυν τῆς ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου π. Ε., ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις τῶν Ιταλικῶν πληρωμάτων ἔχει ὡς ἔξῆς: ‘Ο μισθός τοῦ ναυαγλούρου ὄριζεται εἰς 25.444 λιρέτας, τοῦ ἐλαύοντος εἰς 23.940, τοῦ ναύτου εἰς 20.790, τοῦ μαθητευόμενού α’, εἰς 14.250 καὶ τοῦ μαθητευόμενού β’ εἰς 11.970 λιρέτ. ‘Ο ἀρχιθερμαστής θὰ λαμβάνῃ 25.440 λιρέτ., οἱ λιπανταὶ καὶ ἡλεκτρολόγοι 23.940 καὶ οἱ καθαρισταὶ 20.520 λιρέτας. ‘Οκτάρως ἡ ἐργασία ἐπὶ τῶν πλοίων δι’ ὀλόκληρον τὸ πληρωμα, ἔχειρεστει μόνον τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐπιθέτων, εἰς τὰ μαγειρεῖα καὶ εἰς τὴν ὑγειονικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου.

#### Διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Κόντινεντ

Διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ εὐρωπαϊκοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς ‘Αγγλίας ἐκ τῶν Ιταλικῶν λιμένων, πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν παρὰ τὴς «Τυρρένια» πέντε μικρὰ διζελοκίνητα πορτηγὰ τῶν 3000 τόνων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 15 μιλίων, τῶν ὁποίων τὴν κατασκευὴν θὰ χρηματοδοτησῃ τὸ Ιταλικὸν κράτος. Αναφέρεται ἐπ’ εὐκαιρίᾳ, διτὶ αἱ προσωριναὶ πιστούσεις τοῦ Ιταλικοῦ προϋπολογισμοῦ διὰ τὴν χρῆσιν 1951—52 εἶναι ὑδημέναι,

## HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

**MORAN**  
TOWING AND TRANSPORTATION

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

ἔναντι τῆς προηγουμένης χρήσεως, κατὰ 6 δισεκατομμύρια λιρετῶν, ἀνερχόμεναι εἰς 11.516 ἑκατομμύρια, ἐπει τῶν διποτίων 8433 ἑκατομμύρια λιρετῶν χαρακτηρίζονται ὡς ἔκτακτοι διπάναι καὶ 3083 ἑκατομμύρια ὡς τακτικαὶ. Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμὰς φθάνουν ἥδη εἰς τὰ 6831 ἑκατ., λιρετῶν, μὲ αὔξησι 2759 ἑκατομμυρίων. ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. ‘Η αὔξησις εἰνε ἀπότοκος τῆς πυκνώσεως τοῦ διλού δικτύου τῶν Ιταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας μελετᾷ τὴν σύστασιν ἐνὸς Ινστιτούτου Ναυτικῆς Πίστεως, ὅπερ θὰ χορηγῇ δάνεια εἰς τοὺς Ιταλοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ναυπηγησίαν πλοίων εἰς τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα. ‘Η χρηματοδότησις θὰ αναφέρεται εἰς σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνων γκρός. Σημειώνεται, σχετικῶς, ὅτι Ἐλάχισται εἰνε αἱ μέχρι τούδε δοθεῖσαι παραγγελίαι εἰς τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα.

### Τὸ τρίτον τῶν 25 χιλ. τόννων

‘Η σιλουέττα τοῦ τρίτου κατὰ σειρὰν Ιταλικοῦ ὑπερωκεανοῦ τῶν 25.000 τόν., γκρός — μῆκους 637 ποδῶν — προσθλαμβάνει ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν τὴν ὀριστικὴν αὐτῆς μοφήν. Δύο χιλιάδες ἐργατῶν ἀπασχολούνται διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ νέου τούτου λάινερ, ὅπερ θὰ καθελκυσθῇ τοῦ 10ην Ιουνίου. Τὸ δυνομά του δὲν ἔγνωται ἀκόμη, δὲ διὰ αἱ αὐτοφέρεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα μὲ τὸν ἀριθμὸν 918. Φέρει ἔνδεκα καταστρώματα, εἴ τῶν ὅποιων τὰ ὅκτα προορίζονται διὰ τὰ διαμερίσματα καὶ τοὺς κοινοχρόστους χώρους τῶν 1300 ἐπιβατῶν του. Τὸ πληρωμά του θὰ περιλαμβάνῃ 450 προσωπα.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

### ΤΡΕΙΣ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

«ΚΟΚΕΡΕΛΑ» (παναμ.) 3479 τ. γκρός (τοῦ 1904): Κατευθυνόμενον ἐκ Καζαμπλάγκας εἰς Αμερικήν μὲ 4700 τ. φωσφάτων, ὑπέστη κατὰ τὸν πλούν του σοδαράν διαρροὴν εἰς τὰ κύτη No. 1 καὶ No 4, ἐπεχείρησε δὲ νὰ ποδίσῃ εἰς Βίγκο. Κατὰ τὴν προσπάθειαν ταύτην, μὴ δυναμένον νὰ διασκευηθῇ, λόγῳ τῆς κακοκαρίας, προσήραξεν ἐπὶ τῶν βράχων Καραλόνες, παρὰ τὸ Ακρωτήριον Σιλέρο, εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ κόλπου τοῦ Βίγκο. Τὸ ἀτύχημα ἔλαβε χώραν τὴν 2.30'. μ. μ. τῆς 20ης Μαΐου, τὸ δὲ σκάφος ἐξῆτησε διὰ τοῦ αὐτορύματου βοήθειαν. Πράγματι, ἔσπευσαν πλησίον του δύο ἀλιευτικά ἐξ Βίγκο, ἀλλά ἐν τῷ μεταξὺ τὸ φορτηγὸν ἔδυθισετο. Τὸ ἐκ 31 ἀνδρῶν πληρωματα ἀπεβιδάσθη σῶν εἰς τὴν Εηράν. Ἐνέχεται ἡ γίνη ἀπότειρα ἀνελκύσεως, ὅποιος τὸ πληρωμάτος τοῦ ηπειρέψη καὶ ἀν τὸ πλοίον θεωρηθῇ ὡς ἀνελκύσιμον. (Μαΐου 20—28)

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ» 7240 τ. γκρός (τοῦ 1944): ‘Απὸ Νταϊρεν μὲ φορτίον ἀραβοσίτου διὰ Τεργέστην ἔξεπεμψε τὸ S.O.S ἀπὸ τὸν πλάτους 21—2. Καὶ μῆκος 39—19 Α., κειμένην πλησίον τῆς Τζέδδας, συνεπεία ἐκρήξεως πυρκαϊάς. Τὸ πύρ ἔερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον, μετεδόθη δὲ καὶ εἰς τὰ κύτη No 3 καὶ 4. Παρὰ τὸ πλούτον ἔθασε τὸ ἀμερικανικὸν τάκερον «Μοντεπέλλο Χίλλας», ὅπερ εύρεται τὸν 35 ἀνδρῶν πληρωματα ἐντὸς τῶν σωσιδίων λέμβων καὶ τὸ περιστύλιον. Δύο ἀνδρες ἔκ τοῦ πληρωμάτος, ὁ θερμαστής Βασ. Δανηλάτος καὶ ὁ λιπαντής Μιχ. Χρυσαφένης, ὑποστάντες σοδαρά ἐγκαύματα, μετεφέρθησαν ἐπὶ τοῦ σπεύσαντος ὀλανδικοῦ λάινερ «Ιντραπέρεα». ‘Εξ αὐτῶν, διπάτι τὸ ἐλληνικὸν πληρωμάτος δὲν παρέμενεν εἰς τὰς θέσεις του καὶ διατί οἱ Ἀμερικανοὶ ἐπέτιχον νὰ κατασθέσουν τὸ πύρ. (Μαΐου 22—30)

Ἐν τῷ μεταξὺ συνεργεῖον Αμερικανῶν ναυτῶν τοῦ «Μοντεπέλλο Χίλλας» ἐπέδη τοῦ καιομένου φορτηγοῦ, ὑπάσπειν ἐπ’ αὐτοῦ τὴν ἀμερικανικὴν σημαῖαν καὶ ἀφοῦ ἐπέτυχε νὰ κατασθέσῃ τὸ πύρ, προσέδεσε τὸ σκάφος καὶ τὸ ἐρρυμούλκησος μέχοι τοῦ Πόρτ Σουδάν. ‘Ακολούθως ἡ ρυμούλκησις συνεχίσθη ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Προτέκτωρ» καὶ τὰ δύο σκάφη ἔθασεν τὴν 30ην Μαΐου εἰς τὸ Σουέζ, συνοδεύμενα ἀπὸ τὸ «Μοντεπέλλο Χίλλας», οὗτον ἐπέβαινον οἱ ἄνδρες τοῦ πληρωμάτος τοῦ «Νικολάου Γεωργίου». ‘Ο πλοίαρχος κ. Ιω. Κατελάνος ἐπληροφορησεν ἐκ τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους τοὺς πλοιοκτήτας, διτὶ αἱ πυρκαϊά ἔερράγη τὴν 5ην π.μ. τῆς 22ας Μαΐου εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ διτὶ τὸ πληρωμάτος ἐπέδη εύθυνος κατόπιν τῶν λέμβων. Τὸ μηχανοστάσιον κατεστράφη διλοχερῶς, ἐνώ τὰ κύτη καὶ τὰ διπύθμενα ἡσαν ξηρά. Μετὰ τὴν ὑπὸ τῶν ἀμερικανῶν καταστολὴν τοῦ πυρός, τὸ σκάφος είληγε θύμισα 29 ποδῶν εἰς τὴν πρώτων καὶ 30.6 ποδῶν εἰς τὴν πρύμναν. Περισσότεροι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν ἐπειδὴ τοῦ πληρωμάτου δὲν ἔγνωσθησαν τὴν βοηθείαν τοῦ ηπειρέψη, ἐπέντυχε εἰς τὴν θερμαστή τοῦ ηπειρέψη μὲ μειωμένη τοχυτάτη εἰς τὸν ηπειρό. Μετά τὴν διπάτι τὸ ἐλληνικὸν πληρωμάτος δὲν παρέμενεν εἰς τὰς θέσεις του καὶ διατί οἱ Ἀμερικανοὶ ἐπέτιχον νὰ κατασθέσουν τὸ πύρ. (Μαΐου 22—30)

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» (παναμ.): 4913 τ. γκρός (τοῦ 1928): ἐκ Καλκούτας μὲ γενικὸν φορτίον διὰ Κοσσιν καὶ Βομβάνη προσήραξε πλησίον τοῦ Βίγκο καπατάτων καὶ εἰς θέσην ἀπέκουσαν περὶ τὰ 500 μ. ἀπὸ τῆς Εηράς. Τὸ σκάφος, λόγω καὶ τῆς κακοκαρίας, ὑπέστη ἐκτεταμένης ζημιάς, τὰ δέ κύτη τοῦ No 2 καὶ 3, καθὼν καὶ τὰ τάνκα αὐτοῦ κατεκλυσθησαν ὑπὸ τῶν υδάτων. ‘Η Ελλειπεις ναυαγοσωστικῆς θοβείας καὶ ἡ μὴ ἔσασφάλισης φορτηγίδων πρὸς ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου διὰ τημπατικῆς ἐκφορώσεως, ἐπεδεινώσαν τὴν θεσιν τοῦ σκάφους καὶ κατεστότησαν την διάσωσιν του προβλημάτικην. (Μαΐου 21—29)

«ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παναμ.): ‘Εκ Χάρμπτον ρόδες δι’ Αμερικήν υπέστη ζημιάς τῶν λεβήτων καὶ ἔζητησε δομήσιαν, ἐνώ εύρισκετο εἰς θέσην πλάτους 52B. καὶ μῆκος 2—20A. Πράγματι, δύο σπεύσαντα ναυαγοσωστικά τὸ ἐρρυμούλκησον εἰς τὸ Αμερικόργον. (Μαΐου 17—19)

«ΑΡΧΟΝΤΑ ΜΙΧΑΗΑ» (παναμ.): ‘Επεσκύωσεν εἰς Ἀλεξανδρείαν τὴν ἡλεκτρικὴν τοῦ ἐγκαταστασίων καὶ τινὰς ἀλλας ζημιὰς ἐπικρατεῖς καὶ προσαράξεος. (Μαΐου 12)

«ΔΙΩΝΗ» (παναμ.): ‘Εξ Αμερικῆς διὰ Χάρμπτον ρόδες, παρέμενεν ἀκύρωτην, ἀλλὰ ἐκτὸς κινδύνου εἰς πλάτους 37—10 B. καὶ μῆκος 70—40 Δ. Διὸν ἐξῆτησε δὲ τετράκις νὰ φύσῃ μὲ μειωμένη τοχυτάτη εἰς τὸν Χάρμπτον ρόδες. (Μαΐου 21—23)

«ΕΙΡΗΝΗ Μ.» (παναμ. δεξ.): ‘Προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν κρηπιδωμάτων Νίουπροκ., ὅπλα δέν υπέστη σδιοδόγους ζημιάς. (Μαΐου 22)

«ΕΕΛΛΑΣ» (λίπαρτε): ‘Ερθησε τὴν 15ην Μαΐου εἰς Χάρμπτον, μετὰ δυσκολίας πηδαλούσωμένων. (Μαΐου 15)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ»: Κατὰ τὸν πλούτον του ἐκ Γιοκοχάμας εἰς Βαγκούρη θεραύνησε πάτερ τῆς Ελλίκου του καὶ τὸ πλοίον προχωρεῖ εἰς τὸν προορισμὸν του, μὲ περιστομένην τοχυτάτην. (Μαΐου 25)

«ΚΟΝΔΩΡΑ» (παναμ.): Καθ’ ὃν χρόνον ἐπεκόνυσετο εἰς τὸ μηχανοστάσιόν του. (Μαΐου 21)

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΖΕΖΑ» (λίπερ.): Κατέπλευσεν εἰς Χονοδούλον μὲ υπερθέρμανσιν τῶν έδρανων, δύον καὶ τὸν ἀνδρόν. (Μαΐου 21—23)

«ΖΤΖΟΝΑ» (παναμ. δεξ.): ‘Συνεπιλήσθησε τὸν ἐκφόρτωσιν του εἰς Μπουένος ‘Αθρές καὶ ἐπεθεωρήθη. Ζημιάς τινές εύρθησαν εἰς τὸ ὄντα μέρος τοῦ ἀντλιοστασίου, αἵτινες καὶ ἐπεκυρισθήσαν προσωριών. Τὸ σκάφος παραλαμβάνει ἥδη λινέλαιον διὰ Κόντινεντ, μεδ’ ὃ θὰ ἐκτελέσῃ ἐν καιρῷ διοιστικάς ἐπισκευάς εἰς τὴν Βορείον Αμερικήν. (Μαΐου 21—28)

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὸν ἄγγιλικὸν ναυτικὸν τύπον ἀνεγράφη ἡ πρὸ καιροῦ ἀναγγελθεῖσα ὑπὸ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παραγγελία ἀπὸ τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων παναματικὴν ἔταιριαν «Σάμοτρος», εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μπάρτραμ», δύο δηλεοκινήτων φορτηγών. Τὸ πρῶτον ἐκ τούτων θὰ είναι 10.950 τόνων d.w., καὶ τὸ δεύτερον 10.700 τόνων d.w., ὀμφότερο δὲ θὰ ἐφοδιασθεῖ διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μηχανᾶς κατασκευῆς Ντέσφορντ. Τὸ δεύτερον φορτηγὸν θὰ ἔχῃ μηχανᾶς ισχυροτέρας, (ηποὶ 5500 ἵππων, ἀντὶ τῶν 4400 τοῦ πτώτου), ὥστε ἡ ταχύτης του θὰ εἴνε μεγαλύτερα.

— Εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Αμβούργου δ. κ. Α. 'Ωνάσης παρήγγειλεν Ἑν δεξαιενόπλοιον τὸ μεγαλύτερον εἰς τὸν κόπον — 40 χιλ. τόνων. Θὰ ἔχῃ διλοκὸν μῆκος 744 ποδῶν καὶ πλάτος 92 ποδῶν, μὲ ὕψος 51.6 ἵππων. Μηχανᾶς ἀτμοστόβιοι 17.500 ἵππων. Παράδοσις 1953.

— 'Επίσης εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κιέλου τρία δεξαιενόπλοια 21 χιλ. τόνων. Μηχανᾶς ἀτμοστόβιοι 10 χιλ. ἵππων ἐκάστη. Ταχύτης 15 μιλλῶν.

Αἱ ἀγοραὶ πλοίων παρ' Ἑλλήνων

Τὸ ὑπὸ ἄγγιλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Assuncion de Larrinaga» μὲ δύο καταστρώματα, 7281 τόνων γκρός, 10.634 τόν. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.9 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδεῦ τοῦ 1948, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρέλαιον, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν καὶ παραλαμβανόμενον θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

— 'Επίσης ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 225.000 λιρῶν τὸ ἄγγιλικὸν φορτηγὸν «Camerata», μὲ ἔνα κατάστρωμα, 5573 τόν. γκρός, 9075 τόνων φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.5% ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1928, μὲ σερδεῦ τοῦ 1946. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν παναματικὴν σημαίαν.

— Τὸ ἄγγιλικὸν δεξαιενόπλοιον «Stordales» 6382 τόν. γκρός (τοῦ 1927), ἀγορασθὲν πρὸ ἱκανού χρόνου ἀπὸ παναματικὴν ἔταιριαν ἐλληνικῶν συμφερόντων παρελήθη ἐν Ἀγγλίᾳ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑψώσεται τὴν παναματικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «Matzeolias».

— Τὸ ὑπὸ ἄγγιλικὴν σημαίαν ἄγγιλικὸν λίμπερτον «London Vendor» 7257 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστοῦ ἀντὶ τιμῆς 365.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους καὶ μὲ ἀδειαν δλαγῆς σημαίας.

— 'Επίσης τὸ ὑπὸ ἄγγιλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «London Mariner» 7041 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 365.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀδειαν μεταφορᾶς του ὑπὸ τὴν παναματικὴν σημαίαν.

— Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν τὸ ἄγγιλικὸν λίμπερτον «Ramon de Larrinaga» 7293 τόν. γκρός (τοῦ 1943), μὲ παραλαβὴν Αὔγουστον — Σεπτέμβριον καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας.

— 'Επειδὴν ἄγγιλικὸν λίμπερτον, τὸ «Ruysdael» 7118 τόν. γκρός (τοῦ 1942), ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστοῦ ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν, παραλαμβανόμενον δὲ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον ἐν Ἀγγλίᾳ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

— 'Ηγοράσθη ἀκόμη παρ' Ἑλλήνων καὶ τὸ δανικὸν λίμπερτον «St Croix» 7170 τόν. γκρός (τοῦ 1942), ἀντὶ τιμῆς 1.025.000 δολαρίων. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο θέλει παραληφθῆ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον καὶ θὰ ύψωσθε τὴν παναματικὴν σημαίαν.

— 'Ηγοράσθησαν ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν τὸ φινίπωρον, τὰ δηζελοκίντα νορθηγικὰ δεξαιενόπλοια «Jomias», διπλελίκου, 8614 τ. γκρός, 12.850 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1933 καὶ «Norden» μὲ ἔνα κατάστρωμα καὶ δεύτερον τοιούτον ἀνώτα τοῦ μηχανοστασίου, 8440 τ. γκρός, 12.500 τόνων d.w., μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27.4½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησιν των 'Αμφότερα θὰ ύψωσουν τὴν παναματικὴν σημαίαν.

Παιλίσεις φορτηγῶν σκαφῶν

Τὸ ὑπὸ ἄγγιλικὴν σημαίαν ἐλληνικῆς πλοιοκτίκας φορτηγὸν «Granhill» (ex «Empire Cowdray») μὲ δύο καταστρώματα, 7072 τόν. γκρός, 9207 τόν. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 26.1 ¾ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδεῦ τοῦ 1949, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρέλαιον, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτίκας παναματικὸν φορτηγὸν «Κάππαι τζάν» 3332 τόνων γκρός (τοῦ 1919) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔταιριαν «Μπράϊτ Στάρ» εἰς Βραζιλίανδος ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— Η ἐκποίησις τοῦ φορτηγοῦ «Ἐβρός»

Τὴν 18ην π. μ. Μαΐου διεῖσθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὁ πλειοδοτικὸς διαγωνισμός διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ ἐκ γερμανικῶν ἐπανορθώσεων κρατικοῦ φορτηγοῦ «Ἐβρός» 1412 τ. γκρός (τοῦ 1925). Προσφοραὶ ὑπεβλήθησαν ἐκ μέρους τῶν κ.κ. I. Τσέγκα διὰ 31.000 λιρῶν, Γ. Σιγάλα διὰ 31.000 λιρῶν, Θ. Σταφυλοπάτη διὰ 34.000 λιρῶν

καὶ τῆς κ. Καδίως Σιγάλα διὰ 38.750 λιρῶν. 'Η Ἐπιτροπὴ κατεκύρωσε τὸ φορτηγὸν ὑπὲρ τῆς κ. Καδίως Σιγάλα.

Η φορολογία τῶν μικρῶν πλοίων

'Η ὄμροδια ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν συνεκέντρωσε τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα ὡς πρὸς τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῶν μικρῶν φορτηγῶν καὶ πετρελαιοκίντων τῶν κάτω τῶν 500 κόρων, προκειμένου νὰ προδῆι εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς φορολογίας, ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους.

Ός πληροφορούμεθα, ὅτι οὐ μέχρι τοῦδε φορολογικὴ μεταχειρίσις τῶν πλοίων τούτων ἦτο ἀδικος καὶ προτίθεται νὰ καταρτίσῃ σχετικὸν νομοσχέδιον, εύθυνος ὡς ρυθμιστὴ ἡ φορολογία τῶν ποντοπόρων πλοίων διὰ τὸ ἔτος 1950.

Κατὰ τὰς αὐτὰς πληροφορίας μας τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως θὰ τύχουν καὶ τὰ ἐπιβατιγά ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, περιλαμβανόμενα εἰς εἰδικὴν διάταξιν τοῦ καταρτισθησούμενου νομοσχέδιου.

Τὸ εἰς δραχμὰς ποσοστὸν τῶν ναύλων

'Η νομισματικὴ ἐπιτροπὴ ἡ σχολήθη κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 18ης Μαΐου μὲ τὸ ζήτημα τῆς διαθέσεως τοῦ εἰς δραχμὰς καταβαλλομένου ποσοστοῦ 25 % τῶν ναύλων τῶν πλοίων γραμμῆς. 'Η ἐπιτροπὴ συνεζήτησε τὸν ἐπί του θέματος τούτου πρότασιν τοῦ 'Αμερικανοῦ ἐπιπρογώμωνος κ. Γκάντερ, ὅπως οἱ πλοιοκτήται τῶν ἀνω σκαφῶν ὑποχρεωθοῦν γὰρ ὑποβάλλονται εἰς τὴν Νομισματικὴν ἐπιτροπὴν ἀνά ἔξαμπλην τοὺς λογαριασμούς τῶν ἔξοδων των, προκειμένου νὰ κρίνη αὐτὴ ποσοστὸν ἐκ τῶν πλεοναζόντων κερδῶν θὰ πρέπει νὰ εἰσαχθῇ ἐν Ἑλλάδι ὡς συνάλλαγμα. 'Η λῆψις ἀποφάσεως ἀνεδλήθη προσωρινῶς, μέχρις ὅτου μελετηθοῦν καὶ ἀλλα τινὰς τηπήματα τῆς ναυτιλίας.

Η Διεθνῆς Ομοσπονδία

Τὴν 17ην Μαΐου συνήθων εἰς Παρίσιον οἱ ἀντιπρόσωποι 15 ναυτικῶν χωρῶν — συμπειλαμβανομένης καὶ τῆς Ἐλλάδος — ἐκ τῶν μετεχουσῶν εἰς τὴν «Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Ομοσπονδίαν». 'Η συνέλευσις διήρκεσε δύο ημέρας, συνεζητήθησαν δὲ καὶ αὐτὴν γενικῶτερά τινα θέματα ἐνδιαφέροντα τὸν διεύπλωμόν την γέφυραν τῆς έφαρμογῆς τῆς συμβάσεως ἐργασίας τοῦ πετρέλαιου της Σηματίτης καὶ τὴν διατύπωσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν διαθητῶν τοῦ πετρέλαιου τοῦ Ταμείου. Πληρωμάτων Ε. N., κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ του συμβούλιου, εἰς τὸ μόνον τεκνὸν του μετόχου νητοῦ ἡ ἐπί της λειτουργίας τέκνων του εἰς τὸ ἔργομενον πρώτων εἰς γάμον, ἐπὶ τὴν ὑπερβολὴ τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν, ήτοι αἰτήσεως της θυγατρού, πιστοποιητικοῦ οἰκογενειακῆς καταστάσεως του μετόχου, ληξιαρχικῆς πράξεως γάμου καὶ θρίμηου ναυτικοῦ φυλαδίου. Τὸ ποσόν τῆς προικοδοτήσεως καθορίζεται εἰς τὸ τέλος τοῦ διάστημα τοῦ Παναμᾶ.

Αὐξάνονται αἱ συντάξεις τοῦ N.A.T.

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινεν ἀπόφασιν τοῦ NAT διὰ τῆς δημοσίας αὐξέντων ανδροφόρων θάλασσας 1% ήτοι ποσοστὸν τοῦ ποσοστού 50 %.

Διὰ τὰς θυγατέρας τῶν ναυτικῶν

Πρὸ τὰς λιμενικὰς ὄρχας ἐκοινωποίθη ἐγκύλιος τοῦ N.A.T., δι' ής γνωστούεται, ὅτι διὰ τὸ νόμον 1631 (τὴν 13ην Μαρτίου έ. Ε.) προστέθη εἰς τὸ δρόμον 2, τοῦ νόμου 4675, διάταξις, βάσει τῆς δημοσίας παρέχεται προικοδοτήσις τῶν εἰς αἱ γάμου ἐργούντων θυγατέρων τῶν μετόχων τοῦ N.A.T. (οὐχὶ συντάξιουσα), δέρπουσι στοὺς ἔχοντας πραγματοποίησι δεκαεπτὸν εἰσόπτρον εἰς τὸ Ταμείον. Προικοδοτήσις θὰ παρέχεται ἀπὸ τῆς ίσχου τοῦ διωτέρου νέου εἰς τὸ τελεσθότητον τῶν μετόχων τοῦ Ταμείου. Πληρωμάτων Ε. N., κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ διοικητικοῦ του συμβούλιου, εἰς τὸ μόνον τεκνόν του νητοῦ ἡ ἐπί της λειτουργίας τέκνων του εἰς τὸ ἔργομενον πρώτων εἰς γάμον, ἐπὶ τὴν ὑπερβολὴ τῶν σχετικῶν δικαιολογητικῶν, ήτοι αἰτήσεως της θυγατρού, πιστοποιητικοῦ οἰκογενειακῆς καταστάσεως του μετόχου, ληξιαρχικῆς πράξεως γάμου καὶ θρίμηου ναυτικοῦ φυλαδίου. Τὸ ποσόν τῆς προικοδοτήσεως καθορίζεται εἰς τὸ τέλος τοῦ Ταμείου.

Η περὶ N.A.T. νομοθεσία

Δ. Βασιλειόδη, Α. Ματαράγκα καὶ Κ. Αντωνοπούλου καὶ τοῦ πρέδου τῆς «Ενώσεως Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.» κ. Δ. Μελέτη, διὰ τὴν καδικοποίησιν τῆς περὶ «NAT» νομοθεσίας, συνεχίζει τὰς ἐργασίας.

Φαρικά καὶ ύγειονομικὰ τέλη

Κατὰ τὸ πρότον τρίμηνον ἐν. έτους αἱ εἰσπράξεις ἐκ φορικῶν τελῶν εἰς 2.572.455.302 δρχ., καὶ εἰς ύγειονομικῶν τούτων εἰς 54.346.600 δρχ.

Πρόστιμον δι' ὑπερφόρτωσιν

· Ενώπιον τοῦ Ναυτοδικείου τοῦ Χόγκ Κόγκ εξεδικάσθη πρὸ δικαιομέρου ὑπερφόρτωσεως τοῦ ἐλληνικοῦ οἰκείωπερτου «Ἐβρό», κατηγορημένος τοῦ πλοιάρχου κ. Ελευθ. Βενιαμίη, ὅτι παρέσχε πυθεῖς πληροφορίες εἰς τοὺς φρομβίους ὄρχας. Τὸ «Ἐβρός» εἶναι καταπλεύσιει εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ ἐκ Τζίμπουτοι καὶ εἰκὸν τὴν γραμμήν φορτωτῶν κατὰ τὴν ίσιδον γραμμήν. 'Η υπερφόρτωσις ὡφελεῖτο κυρίως εἰς τὸ πασαλόβην πειστούσων τούτων καυσίμων, ἀναγκασθέντος τοῦ πλοιάρχου εἰς τοῦτο, λόγῳ τῆς ἐπικράτουσής ἀνωμάλου καταστάσεως εἰς τὴν 'Απω. Ανατολίν. Τὸ Ναυτοδικείον ἐπέβαλεν εἰς τὸ σκάφος πρόστιμον 18.000 δολαρίων τοῦ Χόγκ Κόγκ. Σημειώσιον, ὅτι τὸ «Ἐβρός» τελεῖ ὑπὸ διαχείρισιν τῶν ναυλωτῶν επίμετρος.

Νέα Ναυτικὴ Εταιρία

· Υπὸ τὸ τίτλον «Χ. καὶ Ε. Πατέρας Λίδη» συνεστήθη ἐν Λονδίνω, 9 Camomile Street, νέα ναυτικὴ εταιρία, μὲ κεφαλία 10.000 λιρῶν, μὲ σκοτῶν τὴν ἀνδριφίνη πάστησην τοῦ φύσεων ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν (πρακτορεύσεων, ναυλώσεων, ἀνθρακεύσεων κ.λπ.).

· Συνεστήθη ἐπίσης, ἐν Λονδίνω, 1—4 Bay Street, νέα ναυτικὴ εταιρία ὑπὸ τὴν έπωνυμίαν «Φίροντος Σιμπρόκερς, Λίδη», μὲ κεφαλία 5.000 λιρῶν.

Μεταβολαὶ εἰς τὰ Νησολόγια Πειραιῶν

Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Ανατολή» 562 τόν. γκρός, τοῦ κ. Δημ. Αγγελοπούλου, μετωνομασθεῖ «Εὐγενία».

· Τὰ 2% τοῦ ἐπιβατηγοῦ ἀτμόπλοιος «Καδίω 953 τόν. γκρός, ἐπωλήθη παρὰ τῆς κ. Καδίως Σιγάλα εἰς τὴν κ. Τέτην σύγχρονον Γ. Μαράν ὃντι 12.250.000 δρχ.

· 'Επὶ τοῦ ἀπ' Π. «Ηρώ T» 131 τόν. γκρός, τοῦ κ. Τσεκούρα, ἐνεγράφη ὑποθή-

Telegram: «THYMARI» Telephone: Pk. 4780

M. G. MALLIARIS

SHIPCHANDLER & MARINE CONTRACTOR.

(Est. 1942)

6, ROYD STREET.

REAR BLOCK.

CALCUTTA

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.

κη ἐτούς έτους διεσώθησαν της 'Εμπορικής Τραπέζης της 'Ελλάδος διά ποσόν 80.000.000 δραχμών.

— 'Επίσης ἐπὶ τούς περιφέρειας της Πάλλης Π. 303 τόν. γκρός, τοῦ κ. Παντ. Ράλλη, ἐνεγρόφη ὑποδημάτική ἐτούς διεσώθησαν διά ποσόν 155.000.000 δραχμών.

### Διάσωσης /Λιγγών αὔριοπόρων

Παρὰ τοῦ ἀλληλικού φορτηγού «Ασημίνας» διεσώθησαν τὴν 30ην Μαΐου, ἀνοικτά τοῦ δικρωτηρίου Παλινύστρου, τῆς Ν. Ἰταλίας, τέσσαρες Ἀγγεῖοι ἀπερτοπόροι, αποτελούντες τὸ πλήρωμα ἐνὸς καπατεύοντος εἰς τὴν θάλασσαν, συνεπειάς βλάβης τῆς ἔλικος του, ὑδροπλάνου. Οἱ διεσωθεῖτες ἀπειδούσθησαν εἰς Μεσσήναν.

### Μετονομασίαι καὶ ἄλλαγαι πλοιοκτησίαι

—Τὸ ἀγόρασθεν τελευταίων πορ' ἐταιρίας ἀλληλικῶν συμφερόντων ὁμερικανικὸν λίμπετον «Ανηπίος» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1944), παραληφθὲν εἰς Γάλλεστων, μετωνομάσθη «Τράνσι ο κολφού».

—Τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Σ. πόντιζερ» 7.246 τ. γκρός (τοῦ 1943) πρόποντος νορβηγικοῦ «Norsee King», μετωνομάσθη «Ν. τόντζερ» καὶ ἀνήκει εἰς τὴν Ἑταιρίαν «Ριό Βέρντες».

—Τὸ ἐπίσης παναμαϊκὸν τάνκερ «Σηφλεῖμ» (ex «Fagerfjell») 8072 τ. γκρός (τοῦ 1935), μετωνομάσθη «Β. ἀλιαρτα».

—Τὸ παναμαϊκὸν ἐπίσης δεξαμενόπλοιον «Σηφόρτσιουγ» (ex «New Zealand») 9.032 τ. γκρός (τοῦ 1930), μετωνομάσθη «Α. σιράντ».

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν τάνκερ «Σηπτέρεζ» (ex «Noirtos»), 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1943), τῆς ἐταιρίας «Μαλλόρκας», μετωνομάσθη «Γ. σιρ. ὅ. ρ. τ. ε. ρ.».

—'Επίσης τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Σητέμπετος», 6.023 τ. γκρός (τοῦ 1927), τῆς ἐταιρίας «Μιράντα», μετωνομάσθη «Φ. η. α. ρ. ε. ε.».

—'Επίσης τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Σηφλεῖμ» (ex «Fagerfjell») 10.455 τ. γκρός (τοῦ 1938), τῆς ἐταιρίας «Ορίεντες», μετωνομάσθη «Γ. κλ. αντ. ι. ἐ. τ. ρ.».

—Τὸ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Σῆκαστλ» 11.147 τόν. γκρός (τοῦ 1930) μετωνομάσθη «Αουντάτασιους».

—Τέλος, τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Σηβέντσιαρα» 6869 τ. γκρός (τοῦ 1930), τῆς ἐταιρίας «Μαρτρίνικος», μετωνομάσθη «Α' τ. δ. ζ. ο. υ. ο. υ. ε. ρ.».

—Τὸ ἀγόρασθεν τὸ πορτογαλικὸν φορτηγὸν «Cameront» 5660 τ. γκρός (τοῦ 1928), παραληφθὲν πρὸ τὸ Ημερών εἰς τὸ Μίσθιστορπο, μετωνομάσθη «Μ. α. ρ. ι.» καὶ ἔτεις ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Πανομά.

—Τὸ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Σηφλεῖμ» 11.147 τόν. γκρός (τοῦ 1930) μετωνομάσθη «Αουντάτασιους».

—Τέλος, τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Σηβέντσιαρα» 6869 τ. γκρός (τοῦ 1930), τῆς ἐταιρίας «Μαρτρίνικος», μετωνομάσθη «Α' τ. δ. ζ. ο. υ. ο. υ. ε. ρ.».

—Τὸ ἀγόρασθεν πρὸ τὸ Ημερών εἰς τὸ Μίσθιστορπο, μετωνομάσθη «Μ. α. ρ. ι.» καὶ ἔτεις ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Πανομά.

—Τὸ φορτηγό μεταξὺ της Ιωάννης Μαρκέτος» 1.600 τ. γκρός (τοῦ 1927), μετωνομάσθη «Β. α. β. α. ρ. α.».

—'Επίσης τὸ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Σουέρτε» 3.649 τ. γκρός (τοῦ 1914), μετωνομάσθη «Τ. ρ. ι. ν. ι. τ. ρ.».

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ πωλήθεν πρὸ καιροῦ, ὑπὸ λιθεριανήν σημαίαν, δεξαμενόπλοιον «Ατλάντικ II.» 8207 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν εἰς τοὺς ὑγροστάτους τοὺς εἰς τὸν λιμέναν τῆς Γλοσσώνας μετωνομάσθη «Γανίτας».

—Παρελθόντες εἰς τὴν Γλοσσώναν τὸ ὑγροστόν παρὸ τοῦ κ. Βιντιάδην κρατικὸν φορτηγὸν «Simeon von Utrecht» 4949 τόν. γκρός (τοῦ 1922). 'Ηδη τὸ σκάφος ἐκτελεῖται πικέους διοφθόρων πολεμικῶν λημών του καὶ ψιφίσταται ἐπιθεώρησην πρὸς ἀνανέωσιν τῆς πλάσεως του. Μετωνομάσθη «Μαρινινιάνα».

—Τὸ ἐν Λοιδίνω γραφεῖον τῶν Kellie's οἰδημοσίευσεν ὄγγειοι, ὅτι δέχεται προσφόρων διά τὴν πλάστην τοῦ μικροῦ ὑπὸ ἀλληλικῶν σημαίαν διηγεοκινήτου τάνκερ «Γεωργίος Ρ.» 705 τόν. γκρός, 695 τόνους δ.ν. καὶ ναυπηγήσωσαν 1945. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνήκει εἰς τὸ κ. Δ. Γ. Κουκουμπάνην.

—Μικρὸν γιώτ ὑγροστόν παρ' «Ελλήνων» εἰν «Ισπανίᾳ», παρελήφθη εἰς τὸν λιμένα τῆς Καρθαγένης καὶ μετωνομάσθη «Νίκη». — Τὸ αγόρασθεν πρὸ καιροῦ παρ' «Ελλήνων ὄγγειον» φορτηγὸν «Απολειδορος» 5218 τόν. γκρός (τοῦ 1929) παραληφθὲν εἰς Λίδερπούλ μετωνομάσθη «Άιασα» καὶ ἔτεις ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—Διά Β. Διατάγματος παρατίνεται ἡ ισχὺς τοῦ Α. Ν. 464 επερι ἀνελκύσεως ναυαγίους μέχρι τῆς 31ης Αὐγούστου. 'Η νέα αὐτὴ δίμηνος παράτασις τῆς ισχύος τοῦ Α. Νόμου ἐκριθῇ ἀναγκαῖς, προκειμένου νὰ δοθῇ δικαῖος εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας νὰ ρυθμίσῃ ὠρισμένον ζητήματα, τὰ δόπια δὲ προκύψουν αὐτομάτως μετὰ τὴν διάλυσιν τοῦ Ο. Α. Ν.

### Η ναυλαγορά

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ζωηρότης τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς δὲν ἐνεφάνισε σημεῖον τὶ χαλαρώσεως, ὁ τόνος αὐτῆς ἐκριθεὶς μᾶλλον σύσθετος, μὲν ὑποχώρησιν ἐλαφρῶν τῶν ναύλων εἰς διώριμες τομεῖς καὶ μὲ κάποιαν ἐνδρόρρουσιν τῶν φορτωτῶν εἰς τὴν ὑποτιμητικήν των προσπάθειαν. Οι ναύλοι, πάντως, εἰς τὴν ὄγραν τῆς Ν. Υόρκης διεστρέψανται προσπάθειαν. Οι ναύλοι, πάντως, εἰς τὴν ὄγραν τῆς Ν. Υόρκης διεστρέψανται προσπάθειαν.

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1922).

Τὰ γεννήματα καὶ ὁ γαιάνθασις ἐκράτησαν καθ' ὅλον τὸ δ'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς τὴν ὄγραν τῆς Β. Αμερικῆς εἰς σταθεράν κίνησιν. Διὰ στιράρι ἀπὸ τὸ Νόρθερν ρέεινται διά τοῦ 17.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1920) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τοῦ 10.00 τόν. γκρός (τοῦ 1921) παραδοθὲν διά τοῦ 10.50 διά τ

διά Μαντράς 132)6, όφιον Μαντράς και Καλκούταν 137)6, φόμπ, φόρτωσις 5—31 'Ιουλίου.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» από Ντελνύ 9500 τόν. γεννημάτων και διστόνια διά Μαντράς 132)6, όφιον Μαντράς και Καλκούταν 137)6, φόμπ, φόρτωσις 5—31 'Ιουλίου.

«ΡΕΑΛΜΑ» (παναμ., εκ «Goes Point») από Τσιγκάτο 7000 τόν. όρυζης εις πάκοντα διά Κοσσιν 140)—φόμπ, φόρτωσις 18 'Ιουνίου — 9 'Ιουλίου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) εξ 'Αμερίκας 9000 τόν. λιπασμάτων διά Κεσλόγκ δολ. 26, με 1200 τόν. φόρτωσιν, 1000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) έκ Καλκούτας 9000 τόν. γαιανθράκων διά Χόγκ Κόγκ 120)—, έαν συμπληρώστων από Βιζαγκαπτάτην διά ιδιούς ναυλος, φόρτωσις 15—25 Μαΐου.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) από Ντάρεν, Τσιγκάτο, Τσιγκάτο ή Τάκου Μπάρ 9950 τόν. (465.000 κ.π.) γεννημάτων και διστρια δι' 'Αμερίκαν ή Ρόττερνταμ 197)6, έαν 'Αμερίκαν 202)6, φίον Δάντικης ή Γουνίν 237)6, φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

«ΑΝΝΑ» έκ Κούδας 7000—7700 τόν. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίας 160)—, όφιον άπο Σάντο Ντομίγκο 155)6, φόρτωσις 20 'Ιουνίου — 14 'Ιουλίου.

«ΠΕΡΣΦΩΝΗ» έκ Καλκούτας 7000 τόν. γαιανθράκων διά 'Αλεξανδρεία 137)6, φόρτωσις 27 'Ιουνίου — 16 'Ιουλίου.

«ΧΙΟΣ» έκ Πόρτο Εμπετόλιον 9500 — 10.000 τόν. άλατος δι' 'Ισπανίαν δολ. 21 φίο, κανταβέλο 12 'Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ από έκ Βρέμης 10.000 τόν. ποτάσσης χύμα διά Γιοκοχάμαν—Μόζι δολ. 21.25, έλαυθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» έκ Χάρτιπον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσαν — Ρόττερνταμ δολ. 10.50 (4 συνεχή ταξίδια), έναρξης 10 — 25 'Ιουνίου.

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» έκ Μόρφου Μπαίη 5800 τόν. μεταλλευμάτων δι' 'Αμετερνταμ 72)6, φόρτωσις 'Ιουνίου — 'Ιουλίου.

«Α·Ι·Σ ΓΕΩΡΓΗΣ» από Κοσσιέρ 3200 τόν. μεταλλευμάτων διά Κότκα 92)6, φόρτωσης Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» από Κότκα και Χαρίνα 800 στάνταρτς ζυλείας δι' 'Αλεξανδρεία 425)—τό στάνταρτ, φόρτωσης 'Ιουνίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΩΣ» (σημ. Νοτ. 'Αρεικής) έκ Χάρτιπον ρόδις 9.200 τόν. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα Δυτικής 'Αγγλίας 97)6, φόρτωσης 15—30 'Ιουνίου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (παναμ.) έκ Χάρτιπον ρόδις 8500 τόν. γαιανθράκων διά Βορδώ — Δουκυγέρκερν ρέιντς δολ. 15.00, φίον Λονδίνου — 'Αμερίκαν 10.75, με πήρη φίον διά Μεσογείου (συνεχή ταξίδια μεριν τέλους του 1951), έναρξης 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΗΝ» (άμερ.) έκ Βρετανίκης Κολομβίας ή από άμερικανικούς λιμένες Βορ. Ιρλανδίας) — 'Αμερίκαν (υμεταλλαμβανούμενον Βορ. Ιρλανδίας) — 'Αμερίκαν — 'Αμερίκαν ρέιντς δολ. 21, φόρτωσης 28 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

«ΑΙΑΣ» (εκ «Appledore», παναμ.) έκ Χάρτιπον ρόδις 8500 τόν. γαιανθράκων διά Δυτικής Ιταλίαν δολ. 14, φόρτωσης 10—30 'Ιουνίου.

«ΕΑΝΗΝ» (εκ «Σουλιώτης») έκ Καλκούτας 7500 τόν. γαιανθράκων διά Σιγκαπούρην 105)6, φόρτωσης Αύγουστον—Σεπτέμβριον.

«ΕΒΡΟΣ» (ύπο χρωνοναυτιλίου) από Τσιγκάτο 9500 τόν. όρυζης εις σάκους διά Κοσσιέρ 138)6, φόρτωσης δι' ένα λιμένα Ανατολικής άκτης 'Ινδιών και Καλκούταν 143)6, φόρτωσης 15—30 'Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Κούδας 9.800 τόν. ζαχάρεως διά Λονδίνον ή Λίβερπουλ 160)6, φόρτωσης 5—15 'Ιουνίου.

«ΟΦΩΝ» έκ Βικτωρίας (Βρετανίδιας) 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 7.55, φόρτωσης 'Ιουλίου.

«Α·Ι·ΒΟΡ ΡΙΤΑ» (άγγλ.) όχι οών του Σάν Λορέντζο, με συμπλήρωση εις Μπουνές 'Άιρες, 9.000 τ. στηρίγματων διά θυρίδην 165)6, έαν από άνω λιμένας Άιρες ή Μπάχιας Μπλάγκας 162)6, φόρτωσης 10—31 'Ιουλίου.

«Α·Ι·ΒΟΡ ΡΙΤΑ» (άγγλ.) έκ Βασσόρας 9.000 τ. κριθής εις χύμα δι' 'Ιαπωνίαν 142)6 φίο, με 500 τ. φόρτωσην, 1.000 τ. έκφρτωσην, φόρτωσης 10 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έταιρ. «Οράιον») έκ 'Αγιου Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων διά Δυτικής Ιταλίαν δολ. 15.80, με 1.000 τ. έλευθερων έκφρτωσην, φόρτωσης 1—15 'Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑ·Ι·ΡΗΣ» έκ 'Αγιου Λαυρεντίου 9.000 γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 133.250, έλευθερων έκφρτωτικών, φόρτωσης 1—10 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝΗ» (παναμ.) από Χάρτιπον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διά Βόρ. Γαλλίαν δολ. 12 (συνεχή ταξίδια μεριν 31ης Μαρτίου 1952), έναρξης 'Ιουνίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) έκ Χάρτιπον ρόδις 8500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανέριου, δολ. 16.25, φόρτωσης 10—25 'Ιουλίου.

«ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ» (παναμ.) έκ Σέττας 5.000 τ. βωξίτου διά Λονδίνον 72)6, φόρτωσης 1—20 'Ιουνίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ» έκ Χάρτιπον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διά Παλέρμο και Κατάνη δολ. 14.75, φόρτωσης 1—16 'Ιουνίου.

«ΕΗΡΩΝ ΙΙ.» έκ Μόρφου Μπαίη 3.300 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ιμριγχαρ ή Χούλλ 72)6, άμεσης φόρτωσης.

«ΜΠΡΙΤΤΑ» (ύπο παραλαβήν) από Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση εις Μπουνές 'Άιρες 9.200 τ. γεννημάτων διά θυρίδην 165)6, φόρτωσης 15 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΠΙΟΝΕΡ» (δύνδωρ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9600 τ. γεννημάτων δι'. ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 13.75 φίο, φόρτωσης 5—15 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» έκ Καλκούτας 9500 τ. γαιανθράκων διά Καματση 132)6, έαν συμπλήρωσης 1.000 τ. εις Βιζαγκαπτάτην 117)6, φόρτωσης 1—15 'Ιουνίου.

«ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ.» έκ Νόρδερν ρέιντς 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίσαν—'Αμερίκαν ρέιντς δολ. 17.50, έαν 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 50 σάντες άλιγντερων, όφιον διά φόρτωσην από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 19.50, φόρτωσης 10—28 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ» έκ Νόρδερν ρέιντς 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίσαν — 'Αμερίκαν ρέιντς δολ. 17.50, έαν δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 50 σάντες άλιγντερων, έπιστροφής διά φόρτωσην από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 19.50, φόρτωσης 10—28 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ» έκ Νόρδερν ρέιντς 9.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίσαν — 'Αμερίκαν ρέιντς δολ. 17.50, έαν δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 50 σάντες άλιγντερων, έπιστροφής διά φόρτωσην από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου δολ. 19.50, φόρτωσης 10—28 'Ιουλίου.

«ΗΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ» (παναμ.) έκ Χάρτιπον ρόδις 9.500 τ. γαιανθράκων διά Δουδλίν (τίσσαρες συνεχή ταξίδια) δολ. 11.50 τ. α', ταξίδιον, 11.25 τ. δέυτερων και δολ. 11 το τρίτον και τέταρτον ταξίδιον, με 1.000 τ. έλευθερων έκφρτωσην, έναρξης 20 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) από Χάρτιπον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διά Βόρ. Γαλλίαν δολ. 12 (συνεχή ταξίδια μεριν 31ης Μαρτίου 1952), έναρξης 'Ιουνίου.

«ΗΝΗΡΕΥΣ» από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 40.000 κουώρτερες γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίσαν—'Αμερίκαν ρέιντς 30) — το κουώρτερες έγενημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμερίσαν—'Αμερίκαν ρέιντς δολ. 15.50, έαν 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 50 σάντες άλιγντερων, φόρτωσης 15 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από έναν δύο λιμένες Βόρ. Κίνας 10.000 τ. (499.000 κ. π.) γεννημάτων, δύορισιν κλπ. δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 196)6, έφιον 'Αμερίκαν 2013), έαν Γδυνίαν ή Δάντικης 236)3 φίο, φόρτωσης 2—16 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της «Οράιον») έκ Βρέμης 9.500 τ. ποτάσσης δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 22, φόρτωσης 'Ιουλίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» έκ Καλκούτας 7500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλεξάνδρειαν 130)6, συμπλήρωσης 1.000 τ. εις Βιζαγκαπτάτην εις τά 115)6, φόρτωσης 11—20 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ» (παναμ.) έκ Γενοβας 5500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αλεξάνδρειαν 21.50, φόρτωσης 10—31 'Ιουλίου και 4700 τ. άλατος διόπτη Κέλλιαρι δολ. 21.50, καντσέλλη 5 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) από Πέπελ 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 88)6 φόρτωσης 1—20 Αύγουστου.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ» έκ Καζαμπλάγκας 4200 τ. φωσφάτων δι' 'Ανατολ. 'Αγγλίαν 60) — (συνεχή ταξίδια από 'Ιουλίου μεριν τέλους Δεκεμβρίου).

«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΑΣ» (δύνδωρ.) έκ 'Αγιου Λαυρεντίου 9000 τ. κριθής διά Β. Γαλλίαν δολ. 15.55 δάσιν, φόρτωσης 20 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

ΠΕΝΤΕ ΦΟΡΤΗΓΑ (της «Οράιον») έκ Χάρτιπον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων έκαστον δι' 'Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 11, έαν Γερμανίαν 11.50, φίον Σαδόνων

12.35, δύο φορτώσεις τών Αύγουστουν και άνα μίαν τών Σεπτέμβριουν, 'Οκτώβριουν και Νοέμβριουν.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έκ Χούμπερ 4000 τ. γαιανθράκων διά Δανίαν 27)6, άμεσος φόρτης 1, έναν ταξίδιον.

Αί χρονοναυλώσεις

«ΣΤΑΜΟΣ» 7584 τόνων d.w (378.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 8 1/2 έως 9 μιλίων, με κατανάλωσιν 24—25 τόν. γασταρόκων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις

«ΣΑΛΙΝ ΛΕΩΝΑΡΠΟ» (παναμ.) 10920 τόνων d.w (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΣΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.) 10.900 τ. d.w (495.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΠΑΙΤΕΛΗΣ» (παναμ.) 10.865 τόνων d.w (485.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΠΑΙΤΟΤΕΛΗΣ» (παναμ.) 10.300 τ. d. w. (κατανάλωσις πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ πέρασης διά ταξίδιον ή έτερον 10.300 τ. d. w. (κατανάλωσις πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ πέρασης εις Νόρδερν 22 'Ιουνίου.

«ΕΝΤΟΠΑΝΤΟ» (παναμ.) 10.956 τόνων d.w (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 π. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9—9 1/2 μιλίων, με κατανάλωσιν 18 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ πέρασης μεταλλευμάτων μέχρι 31ης Μαρτίου 1952, σελλ. 37)6 παραδόσεις εις 'Αγγλίαν.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» 7.920 τόνων d.w (430.000 κ.π. διά δέματα, τ

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Μαΐου διά Χαλκίδα
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Δ. Κεράνης	11	3508	άνεχ. Ντώρμπραταν 27 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές, έφθ. 29
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Μίδδλεστριτρο 18 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δέξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις θέσιν 16-53 Β. και 40-48 Α., Μαΐου 23 διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	διηλθεν 'Άδεν 25 Μαΐου διά Μένα έλ Άχμαντι
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Αργώ»	06	2088	εις 'Ηράκλειον 27 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Λ'δ. K. X'' πατέρας	43	7176	άνεχ. Κέπιτ Τάουν 29 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γέωργη, Χαλκιάς	24	3658	έφθ. Τρίνινταν 20 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Φράτσουν 28 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Σουέζ 26 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	διηλθεν Βαλεντίνιαν 22 Μαΐου διά Δουβλίνον
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Γιαβάτα 13 Μαΐου διά Ντάϊρεν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαΐου διά Ρίον Ιανέιρον.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Βαγκούμερ 21 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 16 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν, έφθ. 27
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	άνεχ. Χακοδάτην 25 Μαΐου διά Ντάϊρεν
ΑΛΦΕΙΟΣ	A. Λουζης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 21 Μαΐου διά Γερμανίν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 23 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Λυκίδης	09	888	είς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ιω. M. Γουλανδρής	22	2038	είς 'Αρχαγγελον 20 Μαΐου
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΑΝΝΑ	Δ. Γουλανδρή	21	4358	άνεχ. Λουδίνιον 29 Μαΐου διά Χάιφαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	N. Κουνδύλη	42	7191	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 Μαΐου δι 'Οζάκαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	έφθ. Αμέρεσαν 18 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	έφθ. Καλκούταν 29 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρής 'Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	διηλθεν Σουέζ 14 Μαΐου δι 'Αμπαντάν, έφθ. 28
ΑΡΓΩ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	έφθ. Ντουγκούν 12 Μαΐου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Διαμαγγά και Σία	19	4683	διηλθεν 'Αγιον Βικέντιον 28 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπιτς»	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Π. Μπάικας	92	951	έφθ. Μεσσήναν 31 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θραπίκη» A. E.	38	4854	άνεχ. Ουέλλιγκτον 17 Μαΐου διά Βάγκαρυ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Έκτω Δρακούλης	43	7176	άνεχ. 'Αμποτερίταν 22 Μαΐου δι 'Αγιον Λαυρέντιον
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. M. Λιβανός	43	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Έμπ. Ναυτ. Έπιχ. Α.Ε.	27	1600	άνεχ. 'Αμποτερίταν 25 Μαΐου διά Χαμίνα
ΒΑΡΒΑΡΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Μαΐου, Λίζαρντ 29, διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	άνεχ. Λουδίνιον 29 Μαΐου δι 'Αμπερσαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αλιπατρός» A. E.	18	4289	διηλθεν Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Πιομπίνο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Διόρθου»	44	7176	άνεχ. 'Οζάκαν 7 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Βαγκούμερ 24 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. 'Αμπερσαν 17 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου και Κάρμεν 'Αιλαντ 20
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	άδ. 'Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 23 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Ν. Παπαδάτος	18	1176	είς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δέξ.)	Π. Καλιμοντούπολου	24	2740	άνεχ. Χαδηναν 26 Μαΐου δι 'Ελλάδα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	«Συνδινιγ»	06	3016	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	18	5275	έφθ. Σούεζ 27 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υιοί Δ. 'Ιγγλερη	26	4862	έφθ. Τσιτταγκόκ 25 Μαΐου
ΔΗΜ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Καλιμοντούπολου	44	7207	διηλθεν Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Τσιτιταβέκιαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	άδ. Συνδινιγ	24	3740	διηλθεν Κολόμπο 13 Μαΐου διά Βασσάρων
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ	Γ. Ρ. Λαιμός	06	3016	διηλθεν Ντόβερ 27 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	«Αιγαίνων» A. E.	26	4862	διηλθεν Πούλο Μπούκου 24 Μαΐου δι 'Αμβούργον
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διηλθεν Ντόβερ 27 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	άργει 'Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	έφθ. Ντουγκούν 17 Μαΐου
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	έφθ. Πιτταγκόκ 25 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	είς Μπλάθι όπτε 29 Μαΐου, έπισκευή
ΕΛΕΝΗ	Πετσόπουλος & Σία	22	988	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου (δι 'Ελευσίνα)
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A. E.	18	4300	έφθ. 'Αράχον 19 Μαΐου (είτα Κοπεγχάγην)
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκανων» A. E.	44	7176	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 25 Μαΐου δι 'Αμπερσαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. 'Οζάκαν 19 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 26 Μαΐου
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος και Λυκούρης	22	3553	διηλθεν Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Τσιτιταβέκιαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	16	2081	έφθ. Κολόμπο 13 Μαΐου διά Βασσάρων
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διηλθεν Ντόβερ 27 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διηλθεν Πούλο Μπούκου 24 Μαΐου δι 'Αμβούργον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμάν.	44	7207	διηλθεν Ντόβερ 27 Μαΐου διά Χάμπτον διότι ήταν Κοπεγχάγην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 25 Μαΐου δι 'Αμπερσαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Οζάκαν 19 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Αμβούργον 26 Μαΐου
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεψης	19	1492	έφθ. Πιτταγκόκ 25 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΤΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	είς Μπλάθι όπτε 29 Μαΐου, έπισκευή
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου (δι 'Ελευσίνα)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Κοδιώ Δ. Σιγάλα	21	2369	έφθ. 'Αράχον 19 Μαΐου (είτα Κοπεγχάγην)
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Λίθερπούλ 25 Μαΐου δι 'Αρχαγγελον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	διηλθεν Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργιης Χρ. Λαιμός	18	5687	άνεχ. Νέαν Ορλέανην 14 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκερίνης	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 28 Μαΐου
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Νουέριτας 18 Μαΐου διά Πειραιά
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Αγκώνα 17 Μαΐου
ΗΠΕΙΡΟΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	διηλθεν Τρίνινταν 26 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφού	44	1923	διηλθεν Τρίνινταν 14 Μαΐου διά Κέπιτ Τάουν
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Φ. Π. Ποντικός	19	5253	έφθ. Χάιφαν 16 Μαΐου και άνεχ. 19
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Χάιφαν 15 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» A. E.	44	7198	έφθ. Ντάϊρεν 6 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευσιθεράδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Αμπαντάν 17 Μαΐου διά Πόρτ Σαΐδ
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Χάλιφας 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έφθ. Γκότεμπουργκ 1 3Μαΐου
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ηπρεύς» A. E.	30	4123	διηλθεν Φορταλέσα 25 Μαΐου διά Λονδίνον
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	35	2385	έφθ. 'Αμβούργον 17 Μαΐου
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ όπτε 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Λώδς και Πεζάς	43	7207	έφθ. Γκέραλτον 19 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτω Δρακούλης	06	3916	διηλθεν Κωνσταντινούπολιν 28 Μαΐου δι 'Αγγλίαν
ΙΔΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Γκότεμπουργκ 13 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Μαΐου διά Λονδίνον
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνώ» κλπ.	44	10441	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έμπ. Ναυτ. Έπιχ. Α.Ε.	27	1600	άνεχ. Χάιφα 24 Μαΐου διά Γκρέιντζενμάουθ
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νουκός	28	1594	έφθ. Κέλεον 8 Μαΐου
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάροκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Χώλλ 24 Μαΐου διά Γκρέιντζενμάουθ
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΙΩΝΙΑ (έπιδατ.)	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	13	4916	άναχωρει Πειραιώς 2 Ιουν. διά Μασσαλίαν

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	J. & 'Αδ. K. X'' πατέρας . . . . .	43	7244	άνεχ. Καλκούταν 22 Μαΐου διά Βιζαγκαπατάμ, έφθ. 28
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	άργει Πειραιά 31 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ . . . . .	N. Κουμάνταρος . . . . .	45	7240	διήλθε Τρίνινταν 17 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	αο. Κουλουκουντή . . . . .	43	7176	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 21 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσσος» A. E. . . . .	39	5215	άνεχ. Κόμπε 19 Μαΐου διά Τσιβαγκτάο
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	αδ. Γράτσος . . . . .	44	7198	άνεχ. Μολλέντο 28 Μαΐου διά Παναμάν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) . . . . .	«Εφεσαληνιακή» A. E. . . . .	43	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	υιοί K. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	άνεχ. Ντώρμπιταν 22 Μαΐου διά Μομπάσσα
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	διήλθε Κιουρασώ 10 Μαΐου διά Γένοβαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδ.) . . . . .	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί . . . . .	11	3879	άνεχ. Πειραιά 31 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΡΙΟΣ . . . . .	M. 'Επιπειρικός . . . . .	45	3805	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας και Υιοί . . . . .	27	4950	έφθ. Καλκούταν 7 Μαΐου (είτα Βομβάνη)
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	Δ. Ελλην. Μεσογ. Γραμμαί . . . . .	11	7537	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου. 'Επισκευή
ΚΥΜΑ . . . . .	«άδ. Λιβανών» A. E. . . . .	43	7244	άνεχ. Βομβάνη 23 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	δό. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	άνεχ. Ρόπτερονταμ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	άνεχ. Αμδέρσαν 18 Μαΐου, Γιβραλτάρ 29 διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	N. Απόδιακος . . . . .	45	7176	άνεχ. Δουβλίνον 25 Μαΐου διά Κούνταν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	δό. Λώ και Α. Πεζάς . . . . .	43	7176	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδς 19 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάλος . . . . .	43	7176	διήλθε Μπαλμπάρα 26 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	έφθ. Νιούπορτ 21 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	«Μιχαλινός» A. E. . . . .	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Τσιβιταδέκιαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Εύάγγ. και M. Νομικός . . . . .	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 20 Μαΐου διά Κέπι Τάουν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	«Λιβανών» A. E. . . . .	45	7176	άνεχ. Κοσσεύρ 23 Μαΐου δι' Ιστωνίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	δό. Συνοδινοῦ . . . . .	19	3911	έφθ. Ιωνίτης 30 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	Άντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	έφθ. Σπαλτόν 10 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	έφθ. Μπόναν 26 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	Εύγ. I. Χανδρή . . . . .	20	5401	άνεχ. Πειραιάς 28 Μαΐου διά Σφάξ
ΜΑΡΙΑ . . . . .	I. Πετσόπουλος κλπ. . . . .	11	1881	άνεχ. Οζάκαν 29 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	Λώς και Πεζάς . . . . .	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βαγκούνδερ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	M. Κουλουκουντής . . . . .	43	7176	άνε. Λός "Αντζελες 19 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ . . . . .	«Ειρηνικός» A. E. . . . .	44	7176	εις Γένοβαν 28 Μαΐου υπό έπισκευήν
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	Έμμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	έφθ. Λισσαδώνα 27 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	22	1175	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπάρι
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΟΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	19	5476	διήλθε Αδεν 20 Μαΐου δι' Ιστωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	Κουλουκουντής . . . . .	38	5548	άνεχ. Έκ Γιοκοχάμας 22 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΕΝΤΩΡ . . . . .	I. Θεοδωράκοπουλος . . . . .	44	7198	άνεχ. Τοκοτύλλαν 25 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	Εκτωρ. K. Δρακούλης . . . . .	41	7157	έφθ. Σιβενί (Νέας Σκωτίας) 29 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΑ . . . . .	κλρ. L. Καμπάνη . . . . .	20	5227	φθ. ζήταν 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	«Αδάμαστος» A. E. . . . .	43	7207	διήλθε Λάζ. Πάλμας 18 Μαΐου δι' Αδελαΐδα
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	44	7176	έφθ. Δουβλίνον 22 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	Έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	διήλθε Τρίνινταν 14 Μαΐου διά Ρίον "Ιανείρον, έφθ. 28
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	Ιω. Καρράς . . . . .	44	7247	διήλθε Σιρασάνωνα 29 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΝΕΔΩΝ . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	διήλθε Πούλο Μπούκον 21 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Εύγενία» . . . . .	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	«Θεοφανώ» A. E. . . . .	43	7176	έφθ. Αμδούργον 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Ηλ. E. Χατζηλίας κλπ. . . . .	37	5205	άνεχ. Ζεύσαν 28 Μαΐου διά Βαγκούνδερ
ΝΙΚ. ΚΑΙ-ΡΗΣ . . . . .	X. Πατέρας και Σία . . . . .	43	7176	άνεχ. Σουάν 18 Μαΐου δι' Αμουαίη Μπαίη
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	E. Κουλουκ.-I. Καίρης . . . . .	43	7196	διήλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διά Βαλτιμόρην, έφθ. 29
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	«Ωκεανόπορος» A. E. . . . .	43	7194	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	άνεχ. Γιοκοσούκαν 18 Μαΐου διά Βαγκούνδερ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 27 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΘΩΝ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	εις θέση 4—7 Ν. και 6—17 Δ. Μαΐου 5 διά Ντώρμπαν
ΟΛΓΑ . . . . .	Φαφαλοί και Σία . . . . .	44	7176	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 28 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	«Εμπορ. - Εφοπλιστική. Κούλουρθος - Εμπειρ. . . . .	18	5215	διήλθε Λάδσεντ 18 Μαΐου διά Μπάθορπαν
ΟΝΤΡΥ . . . . .	K. Γράτσος . . . . .	45	7176	έφθ. Νιούπορτ 22 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	Κων. B. Σκαρδέλης . . . . .	43	7176	άνεχ. Ζεύσαν 28 Μαΐου εκ Φάλμουθ
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ . . . . .	«Ατλαντικός» A. E. . . . .	29	4230	άνεχ. Σουάν 18 Μαΐου δι' Αμουαίη Μπαίη
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	«Τράμπο Σ. . . . .	18	5525	διήλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διά Βαλτιμόρην, έφθ. 29
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	M. Πιάγκος κλπ. . . . .	17	3704	διήλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	«Ωκεανός» A. E. . . . .	19	5182	έφθ. Αλεξάνδρειαν 25 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. . . . .	A. Καραδίας . . . . .	43	7176	άνεχ. Γιοκοσούκαν 18 Μαΐου διά Βαγκούνδερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	'Ιω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 27 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	εις θέση 4—7 Ν. και 6—17 Δ. Μαΐου 5 διά Ντώρμπαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ . . . . .	K. Λαμάς . . . . .	20	5194	διήλθε Πούλο Μπούκον 9 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	Ηλ. Πατέρας κλπ. . . . .	18	4344	άνεχ. Καρπάτης 28 Μαΐου διά Καλκούταν
ΠΑΥΛΟΣ Γ. . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1130	άνεχ. Τσιτταγκόκ 28 Μαΐου διά Μπάθορπαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ . . . . .	«Ιόνιον» A. E. . . . .	43	7176	άνεχ. Πειραιάς 23 Μαΐου διά Μυτιλήνην
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	'Ιω. M. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	άνεχ. Πόρτ Σουάν 26 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	Μαρ. 'Επιπειρικός . . . . .	45	3822	έφθ. Βοστώνη 26 Μαΐου
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός . . . . .	43	10448	διήλθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Χεέζαμ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ) . . . . .	υιοί P. Γουλανδρή . . . . .	44	10448	εις Βαλτιμόρην από 19 'Οκτ. 1949
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	έφθ. Σουέζ 27 Μαΐου (δι' Αμδέρσαν)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΗΝΕΙΟΣ . . . . .	έτ. «Αθηναί» . . . . .	44	7207	διήλθε Πούλο Μπούκον 9 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης . . . . .	43	10193	άνεχ. Μπάχρειν 22 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΠΟΠΗ . . . . .	Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	άργει 'Αμπελάκι από 19 Νοεμ. 1949
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Βαγιάννης και Σία . . . . .	16	1765	διήλθε Αμπελάκι από 24 'Οκτ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	διήλθε Λάδσεντ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΡΟΔΟΣ . . . . .	«Ελληνική» A. E. . . . .	44	1923	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 29 Μαΐου διά Λονδίνον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . . .	πτ. «Τρανσπότερολ	17	4908	άνεχ. Αμπάτεν 20 Μαΐου δι' Αδεν
ΣΑΜΟΣ . . . . .	E. Πετρούποτης - Γ. Τάνες	01	3634	διήλθε Ντόβερ 21 Μαΐου δι' Εμέν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	υιοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	43	7177	άνεχ. Ρόπτερονταμ 23 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΠΥΡΟΣ . . . . .	υιών Στιγάλα . . . . .	43	7176	έφθ. Κόμπε 13 Μαΐου (είτα Χιροχάτα)
ΣΤΑΘΗΣ I. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ . . . . .	Γ. Στρίγκος κλπ. . . . .	43	2400	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Ρόπτερονταμ
ΣΤΑΜΟΣ . . . . .	M. Κουλουκουντής . . . . .	44	7176	διήλθε Κιουρασώ 21 Μαΐου διά Παλέρμον
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .	Δ. Φαφαλίδης . . . . .	14	3801	άνεχ. Λίβερπούλ 26 Μαΐου διά Φρητάουν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	«Κάσσος» A. E. . . . .	25	4853	διήλθε Αγίου Βικέντιου 22 Μαΐου διά Πλέιτ
ΣΤΥΛ. N. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ . . . . .	'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άνεχ. Κόμπε 15 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΣΥΡΟΣ . . . . .	άδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 27 Μαΐου διά Καλκούταν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	άδ. Γράτσοι . . . . .	44	7207	άνεχ. Καρπένες 25 Μαΐου διά Αγγλίαν, διήλθε Γιβραλτάρ 29
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) . . . . .	άθαν. Κουλουόρας . . . . .	30	4557	έφθ. Αμδέρσαν 12 Μαΐου και Ντόβερ 29
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ . . . . .	έτ. «Σ. Γ. 'Επιπειρικός» . . . . .	44	7244	έφθ. Γιασβάτα 1 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ . . . . .	Λουκάτ. Νομικός . . . . .	20	844	άνεχ. Καρπένες 25 Μαΐου διά Πούερτο Ταράφα
ΤΡΙΤΩΝ . . . . .	Εύγενια I. Χανδρή . . . . .	43	10448	έφθ. Κόμπε 28 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΥΔΡΑΙΟΣ II . . . . .	Έκτωρ. Δρακούλης . . . . .	11	3658	έφθ. Αμδέρσαν 16 Μαΐου διά Στρατών — Τεργέστην
ΥΔΡΟΥΣΣΑ . . . . .	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιώς . . . . .	11	1459	άνεχ. Γιανείρ 1 Μαΐου
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	άθαν. Γράτσοι . . . . .	44	7207	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου διά Στρατών
ΦΛΩΡΙΝΑ . . . . .	«Αθαν. Επιφανειάδης» . . . . .	30	4557	έφθ. Καρπένες 18 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ . . . . .	Λουκάτ. Νομικός . . . . .	21	1783	έφθ. Κόμπε 22 Μαΐου διά Ροστόκ
	K. Παπαγεωργίου & Σία . . . . .	20	985	εις μεταφοράς έ

ΦΡΕΔ		Κ. Δ. Καλαφάτης	44	7176	51ηλθε Γιρβαλτάρ 26 Μαΐου διά Σαβδόναν
ΦΩΤΕΙΝΗ		I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» A.E.	45	7247	άνεχ. Ναυγκόγια 25 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσος» A. E.	07	4043	διήλθεν "Άδεν 16 Μαΐου διά Χαιφώγκ
ΧΙΟΣ		«Λιδανός» A. E.	39	5643	άνεχ. Αλεξανδρείας 29 Μαΐου διά Σικελίαν
ΧΡΥΣΗ		υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Κολόμπο 27 Μαΐου διά Δανίαν
ΓΑΙΑ'		«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΑΓΑΘΗ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Γιουκάρο 18 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Αμπτανάν 13 Μαΐου, "Άδεν 26 διά Τζιμπουτί
ΑΖΙΑΝ		«Πανοσεάνικα»	43	7223	διήλθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Μάλταν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Λά. Πλάτα»	43	7239	έφθ. Πέπελ 24 Μαΐου
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Σαβδόναν 22 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Σινέδε (Ν. Σκωτίας) 24 Μαΐου
ΑΙΑΣ		"Ελληνες άγορασται	29	5218	εις Λιέρπουλ από 6 Μαΐου
ΑΙΓΑΙ		"Ελληνες άγορασται	29	5218	"Ιδε: «ΑΙΑΣ», σηματία Παναμά
ΑΙΟΛΙΑ		έτ. «Ντέλ Ατλάντικ»	18	4249	εις Πειραιάς 30 Μαΐου (ύπο δρομολόγησιν)
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	διήλθε Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Ριον "Ιανέρον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου (είτα Γιασδάτα)
ΑΛΜΑ		έτ. «Άλμα»	19	5409	διήλθε Κολόμπο 5 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		έτ. «Άμαρυλίς»	45	8703	άνεχ. Βανδάρ Μασαύρ 19 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Σάμσοκ»	44	7207	έφθ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σάντα Κρούς»	29	4913	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		έτ. «Τούμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Λορεντζ Μαρκές 17 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Βούδανη 25 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	εις θέσιν 37—46 B. και 6—19 A., Μαΐου 23 διά Βενετίαν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	14	4164	διήλθε Πόρτα 24 Μαΐου διά Σανλόου
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάνκερ)		έτ. «Μίνια»	08	1763	εις μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διήλθεν Ούζαν 27 Μαΐου διά Μπορτντάιλαντ
ΑΝΤΡΕ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Αμπέρσαν 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ		έτ. «Πονούκα»	04	4784	άνεχ. Κόμπε 16 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.		έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	διήλθε Βιρβαλτάρ 19 Μαΐου διά Μίδδλεσμπρο
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν "Υόρκη 14 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνθουρ.)		έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	διήλθε Βιρβαλτάρ 12 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ		έτ. «Άλβιών»	28	5061	έφθ. Αμδούργον 21 Μαΐου, ζημιάι
ΑΡΕΤΗ Σ.		έτ. «Άριστομένης»	43	7191	άνεχ. Λαρεντζ Μαρκές 8 Μαΐου διά Τσιτταγκόκ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Μάζινος 15 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκισκού
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)		έτ. «Άριστομένης»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 10 Μαΐου διά Σάλτ-
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Άριστομένης»	43	7244	—"Εντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	άνεχ. Χάμπεστον 11 Μαΐου διά Γκότεμπουργκ
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Ιστμένια»	21	10388	άνεχ. Ντάκαρ 20 Μαΐου διά Σουηδίαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Πόνκας	22	1979	διήλθε Λίζαρντ 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΡΟΖΑ		έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	άργει "Αλεξανδρείαν από 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	εις θέσιν 9 Μαΐου διά Συρίνην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Ωκεανός»	15	5751	διήλθε Κιουρασώ 9 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ελληνες άγορασται	30	9031	έφθ. Βρέμην 23 Μαΐου και Αμδούργον 26
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Μπρεμερχάφεν 11 Μαΐου
ΑΣΠΡΕΙΤΟΡ (λιθερ.)		έτ. «Ελληνες άγορασται	22	7053	έφθ. Σαλβαντόρ 26 Μαΐου
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ. «Φρισκό»	18	2224	διήλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΣΤΟΡΙΑ		έτ. «Αστρας»	21	8206	διήλθε Γιρβαλτάρ 28 Μαΐου δι' Ασλυποργκ
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)		έτ. «Φουντάντο»	21	3522	άνεχ. Μάρτεν 17 Μαΐου δι' Ινδίας
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		έτ. «Άττικα»	27	5214	ΠΩΛΗΘΕΝ μετωνυμάσθη «TAVIRΑ»
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Νόρθ Αμερικαν»	21	8207	διήλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Ναυγκόγια
ΑΤΤΑΝΤΙΚ II (τάνκερ)		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	εις θέσιν 1—31 B. και 103—1 A. Μαΐου 11 δι' Αμδούργον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Άτλαντικο»	44	7247	διήλθε Κολόμπο 11 Μαΐου διά Μόζι
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ.		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Γιρβαλτάρ 24 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ Ε'-Α'		έτ. «Άτλαντικο»	49	17094	έφθ. Ζάκαν 15 Μαΐου
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩ (δεξ. Λιθ.)		έτ. «Άτλαντικο»	49	7310	διήλθε Πούλο Μπούκον 16 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιθερ.)		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Φλώσιγκ 24 Μαΐου διά Αύρες
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 21 Μαΐου διά Μόζι
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Άτλαντικο»	44	7176	εις ούτε Άρτλεπουλ υπό άνακτασκευήν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		έτ. «Άτλαντικο»	43	7200	διήλθε Πούλο Μπούκον 17 Μαΐου διά Κόντενεντ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικο»	50	8679	διήλθε Σιγκαπούρην 20 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικο»	48	10928	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Άτλαντικο»	49	10908	έφθ. Αμδούργον 23 Μαΐου
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ.		έτ. «Άτλαντικο»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 24 Μαΐου διά Κόντενεντ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	διήλθε Σιγκαπούρην 20 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ		έτ. «Άτλαντικο»	44	7247	διήλθε Σουέζ 20 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκούρους»	27	5006	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Μαΐου διά Αύρες
ΒΑΙ-Ι-ΜΕΑ (όνδ.)		έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Ηγκόκ 25 Μαΐου διά Κόντενεντ
ΒΑΙΛΙΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8072	έφθ. Μιδδλεσμπρο 23 Μαΐου
ΒΑΙΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	διήλθε Πούλο Μπούκον 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπουν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)		έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	διήλθε Σιγκαπούρην 20 Μαΐου διά Κόντενεντ
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορωνάντο»	43	7067	έφθ. Μιδδλεσμπρο 23 Μαΐου
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθερ.)		έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Μαΐου διά Αύρες
ΒΙΚΤΩΡΙΑ		έτ. «Εντιάνα»	50	5750	άνεχ. Καμπάνα 15 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ		έτ. «Άφρικανα»	06	2035	εις Πρόδινες 27 Απρ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Γλαύκος»	18	5836	έφθ. Χαδάνην 13 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαρτές»	19	4653	έφθ. Κωνσταντίνουπολιν 13 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)		έτ. «Δάώρω»	19	640	άργει Κωνσταντίναν από 19 Σεπτ. 1950
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ριο Πάρντο»	43	7166	διήλθε Πούλο Μπούκον 23 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΓΚΕΡΒΑΙ-Σ (δεξ.)		έτ. «Οθερους Τάνκερ»	43	10448	διήλθε Σουέζ 25 Μαΐου
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ		έτ. «Οριέντε»	38	10455	άργει Κωνσταντίναν από 19 Σεπτ. 1950
ΓΚΡΗΝΒΙΛ (λιθ.)		έτ. «Γουορλόντσαϊντ»	20	6343	διήλθε Πούλο Μπούκον 23 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιθ.)		έτ. «Διευθής»	49	17738	διήλθεν "Άγιον Βικέντιον 24 Μαΐου δι' Ιμιμιγχαμ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΠΙΣ (δεξ. Λιθ.)		έτ. «Διευθής»	49	10892	έφθ. Σουέζ 26 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	άνεχ. Λός Αντέλεις 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Σύρου 30 Μαΐου
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Πλέρολε»	20	6157	άργει Σύρου 30 Μαΐου διά Λευκόν
ΔΡΥΑΣ		έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	έφθ. Καμπάνα 20 Μαΐου διά Κιουρασώ, έφθ. 25
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	εις Βίλι 25 Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	διήλθε Πούλο Μπούκον 26 Μαΐου διά Λονδίνον
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)		έτ. «Νολίνγο»	16	1977	έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ		έτ. «Πετρόλεος»	20	7744	έφθ. Γκαλβεστον 14 Μαΐου
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)		έτ. «Στέλλω»	12	3663	άνεχ. Αμπαντάν 14 Μαΐου δι' Αδεν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	διήλθε Φινιστέρον 21 Μαΐου διά Σαπέλε
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)		έτ. «Κλόποτ»	20	7631	διήλθε Ντακάρ 11 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ		έτ. «Άταλάγια»	21	3345	εις Βακαμάτσου από 16 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ		έτ. «Εμμ. Γιανουσιάδης»	28	6522	έφθ. Σίδεν 26 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Αταλάγια»	10	1484	έφθ. Τελ Αβί 22 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Σίδεν 4 Μαΐου

ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ		έτ. «Πούμαράζ»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκου 17 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Σάντος 20 Μαΐου
ΕΡΝΕΣΤΟ		έτ. «Βέρντε Λινέα»	19	5175	έφθ. Καλκούταν 13 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ είς 'Ιάπωνας
ΕΥΑΝΘΙΑ		Πέτρος 'Αυτοχίδης	20	6419	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ειρήνη»	19	2624	είς Σάντο Ροζαλία 10 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάνι Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόντος 13 Μαΐου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάνι Νικόλας»	45	7176	άνεχ. Νάρδικ 9 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ZAN		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	διήλθε Κέιπ Τάουν 14 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)		Έλληνες ἀγόρασται	20	5627	διήλθε 'Άδεν 20 Μαΐου δι' 'Οράν
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Μόλι 23 Μαΐου
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διὰ Λός "Αντζέλες
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Αυτζέλες 17 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΘΕΟΔΩΡ		έτ. «Θεοδώρη»	19	5524	έφθ. Καλκούταν 22 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.		άδ. Σαμωνός	17	1276	έφθ. Χέρνοσαν 19 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 13 Μαΐου δι' 'Ινδίας
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. 'Αλεξανδρέταν 15 Μαΐου
ΙΑΕΝΑΟ		έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Χάιφαν 9 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΑΟΡΕΡ (τάνκερ)		«Ναδίγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Κόρυτον 24 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βιττώριαν (Βραζ.) 20 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	είς Φιλαδέλφειαν ἀπὸ 26 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	είς Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 8 Μαΐου διὰ Λός "Αντζέλες
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Γιαδάτα 21 Μαΐου διὰ Ντάτιρεν
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Αριόνας»	43	7176	άνεχ. Λάς Γκουλέτ 10 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΛΛΙΡΗΝ (τάνκερ)		έτ. «Ντέλ Έστε»	13	7710	έφθ. Ρεσίφ (Βραζ.) 25 Μαΐου
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Καύπούς»	44	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Ντέλ Ρέι»	12	3964	έφθ. Χουλί 19 Μαΐου
ΚΑΝΤΟΥΛΕ		έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Κέιπ Τάουν 26 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ		έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	είς Πειραιά ἀπὸ 19 Μαΐου. έναυλώθη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Στάρ»	19	3332	έφθ. Βέρα Κρούζ 25 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ		έτ. «Μπαζίλι»	18	4647	διήλθε Τρίνινταν 19 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΡΜΕΝ (δινδουρ.)		"Ελληνες ἀγόρασται	21	4507	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΚΑΡΡΕΝΑ		έτ. «Καρέτος»	43	7160	είς Ρόττερνταν ἀπὸ 4 Μαΐου, έπισκευή
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Κατερίνα»	03	491	είς Ντάριεν ἀπὸ 25 'Απρ.
ΚΑΒΟΛΙΔΙ (λιβερ.)		"Ελληνες ἀγόρασται	42	7192	έφθ. 'Αλεξανδρέιαν 15 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Γκάλεστων 19 Μαΐου διὰ Κοπεγχάγην
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Πανμάρ»	43	7246	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διὰ Βούδανη
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Ναγκόγια 18 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Κάνιοπους»	41	7579	διήλθε Λίζαρπ 21 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΛΕΙΩ		έτ. «Αριγκάς	43	7176	διήλθε Χονολουλού 10 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Γιαδάτα 15 Μαΐου διὰ Ντάτιρεν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Αμέρεσαν 25 Μαΐου καὶ ἄνεχ. 25 διὰ Β. 'Αμερικήν
ΚΟΚΕΡΕΑ		έτ. «Κάντια»	04	3479	άνεχ. Αμέρεσαν 22 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Ντέλ Έστε»	13	9424	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ πλησίον τοῦ Βίγκο
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7933	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διὰ Μπρεμερχάφεν
ΚΟΡΑ		Π. Γασταρινάτος	06	824	είς Αμδούριον 23 Μαΐου, διασκευὴ
ΚΟΡΣΑ-Ι-Ρ		έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	άνεχ. Αδεν 24 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΚΟΥΓΚΑΡ		έτ. «Επταλόραντόρ»	43	7207	διήλθε Μοντεβίδεο 13 Μαΐου δι' 'Ινδίας
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Μπάροιος»	14	7475	είς Ρόττερνταν ἀπὸ 3 'Ιαν., έπισκευή
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ		έτ. «Σφίγης»	06	704	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 15 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	εἰς ταξίδιον Πόρτ Σαΐδ—Βεγγάζης
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ		έτ. «Ναδάρρα»	44	7165	διήλθε Βερμούδας 21 Μαΐου διὰ Δουβλίνον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 22 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.		έτ. «Επταλόραντόρ»	43	7207	άνεχ. Αρούμπαν 15 Μαΐου διὰ Θέουταν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ		έτ. «Ταμπάρους»	14	7475	άνεχ. Καλκούταν 18 Μαΐου διὰ Χιροχάτα
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άργει Φρήμαντλ ἀπὸ 17 'Ιαν., ζημίαι
ΛΙΜΠΕΡΑΝΤ		έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταν 20 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)		"Ελληνες ἀγόρασται	19	5250	διήλθε Τρίνινταν 19 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΛΟ-ΙΝΤΑ (τάνκερ)		έτ. «Ατλάντικού»	16	5505	έφθ. 'Αλεξανδρέιαν 14 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)		έτ. «Μονρόδιος»	49	5841	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	διήλθε Τρίνινταν 9 Μαΐου διὰ Ρίον 'Ιανέιρον
ΜΑΚΙΚΙ		έτ. «Κρούνες»	17	5924	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Μαΐου διὰ Κούδαν
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άνεχ. Βούδανη 23 Μαΐου διὰ Φρήμαντλ
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Ακλούταν 15 Μαΐου διὰ Θέουταν
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Καλκούταν 18 Μαΐου διὰ Χιροχάτα
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7223	άργει Φρήμαντλ ἀπὸ 24 'Οκτ. 1950
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 10 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διήλθε Μοντεβίδεο 19 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΖΟΡΥ		έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2323	έφθ. Σηπάττλ 27 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαγκλιβέρας»	20	6109	άνεχ. Υόρκην 'Ιανέροιν ἀπὸ 24 'Οκτ. 1950
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)		"Ελληνες ἀγόρασται	24	4701	έφθ. Αμέρεσαν 10 Μαΐου διὰ Τακοράντι
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (δινδ.)		έτ. «Μιραμάρ»	43	7176	έφθ. Χονολουλού 16 Μαΐου (διὰ Φιλαδέλφειαν)
ΜΑΡΚΑΡ		έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διήλθε Σουέζ 27 Μαΐου διὰ Τσιτιταβέκιαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μάρντορ»	20	7641	άργει Υόρκην 'Ιανέροιν ἀπὸ 24 'Οκτ. 1950
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 10 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρδ Παστίφικ»	43	7176	διήλθε Μίδδλεσπρο 19 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		έτ. «Πρώρας»	01	3568	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου διὰ Ταραμαρίπο
ΜΕΛΤΕΜΙ		"Ελληνες ἀγόρασται	37	5234	διήλθε Σουέζ 25 Μαΐου διὰ Κόμπτε
ΜΕΝΤΕΣ		Σ. Γ. Οίκονομίδης	43	771	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ		άδ. Τυπάλδου	08	4625	άνεχ. Νέαν Νέαν 26 Μαΐου δι' 'Αάρχους
ΜΕΝΤΩΡ		έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Σηπάττλ 27 Μαΐου διὰ Αίγυπτον
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ		έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Λονγίνον 26 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέιαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Αρίονα»	19	7588	άνεχ. Χαδάνων 24 Μαΐου διὰ Μάς Μπαίν
ΜΙΓΚΕΤ		έτ. «Σάνι Λεονάρντο»	20	2606	είς θέσιν 6—57 Β. καὶ 94—5 Α., Μαΐου 11 δι' 'Αμβούργον
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (δινδ.)		έτ. «Μίραμάρ»	44	7210	έφθ. Κοστίν 20 Μαΐου
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ		έτ. «Ζαράτι»	18	4965	άνεχ. Κόμπτε 12 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ		έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	16	3528	διήλθε Βαλτιμόρην 24 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Χάρι»	43	7196	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 22 'Απρ.
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Κόμπτε 22 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ είς 'Ιαπωνίας
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ		έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. Χόρκη 27 Μαΐου
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαΐου διὰ Λιθόρρο
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ. «Ντέλ Έστε»	20	10474	άνεχ. Νιού Ούεστιντούερ 25 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζίτας»	43	7168	άνεχ. Νάρδικ 19 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Γιουκάρο 21 Μαΐου
ΝΙΚΥ		έτ. «Βικτώρια»	29	4386	διήλθε Βαλτιμόρην 24 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.		έτ. «Νάγκελο»	21	4979	άργει Βαλτιμόρην 22 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. Κόμπτε 22 Μαΐου
ΝΟΡΑ		έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαΐου διὰ Λιθόρρο
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντομινίκα»	44	7176	άνεχ. Νιού Ούεστιντούερ 25 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ		έτ. «Σιλετ»	42	7191	έφθ. Γιουκάρο 21 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	διήλθεν 'Αδεν 20 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν

