

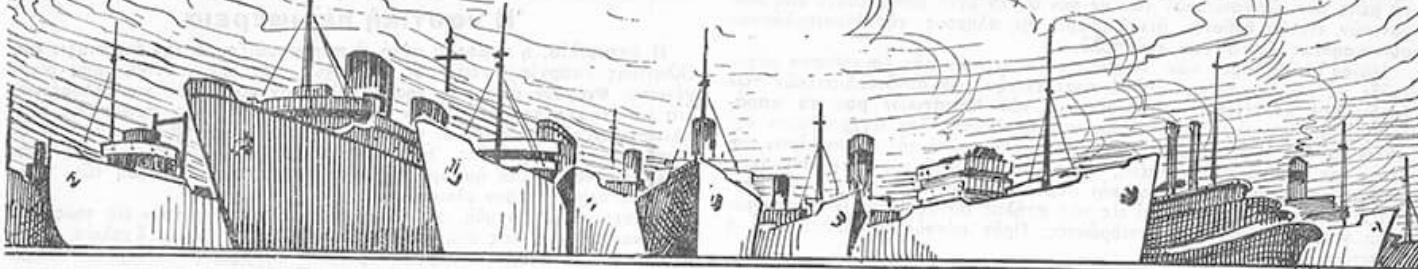
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1951

Αρ. Φύλλου 385/144

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 385/144

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1951

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ φορολογικὸν

Τὸ ὑπόμνημα τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» διὰ τὴν φορολογικὴν πολιτικὴν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, μελετάται ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Ἀποστολὴν καὶ τὰς ὄρμοδιας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Εἴμεδα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι τὸ προτεινόμενον σύστημα δεβαῖσθενες καὶ εἰσπράξεως τοῦ φόρου κρίνεται πρακτικὸς ἐφαρμόσιμον, τὸ καλλίτερον, ἐφόσον ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη, ὅτι μόνον ἡ κατ' ἀποκοπὴν φορολογία, παρὰ τὸ μειονεκτήματα τῆς, διασφαλίζει τὴν ἴδιοτυπον ναυτικὴν ἐπιχειρησιν ἀπὸ τὰς γνωτάς περιπτείας τῶν ἀναδρομικῶν νόμων, ἀπὸ τὰς ἀντιδικίας περὶ τὴν δεβαῖσθενα καὶ τὴν εἰσπραξιν τοῦ φόρου, ἐνώ τὸ Δημόσιον, χωρὶς τὰ παζαρεύματα, τὰς ἐνστάσεις καὶ τὰς διαμαρτυρίας, εἰσπράττει τακτικῶς διὰ τὸν προτέρων εἰναις καθορισμένων, ὡςτε αἱ ἀμφισθήτησις νὰ ἀποφεύγωνται καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη νὰ ἐδραιούνται.

Αἱ φοροτεχνικαὶ ὑπηρεσίαι προβάλλουν τὰς ἀντιρρήσεις τῶν εἰς μόνον τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου. Τὸ δύο τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου θεωρεῖται ἀνεπαρκὲς. Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ ἀκριβῶς θὰ πρέπει νὰ εἰναις προποιημασμένοι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ διεσχάγουν ἐπιμόνους συζητήσεις. Θὰ πρέπει νὰ μεταπεισθῇ τὸ Κράτος, ὅτι διὰ μίαν χώραν, ἀξιούσαν νὰ κατέχῃ μεγάλην ὀκεανοπόρον Ναυτίλιαν, ἀναπτυσσομένην ποσοτικῶς καὶ ποιοτικῶς, δὲν ἔχει τὴν θέσιν τῆς ἡ στενὴ ταμειατικὴ ἀπόφις, ἢ ἀγνοούσα τὸ ἴδιοτυπον τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρησης, τὸν δξὺν πρὸς τὰς ξένας σημαίας ἀνταγωνισμὸν, τὰ πολλὰ μειονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων, τούλαχιστον, διὰ τῆς ἐγκαίρου ἀντικαταστάσεως τῶν ἔξερχομένων παρηλίκων μονάδων.

* * *

Αἱ οἰκονομικαὶ ὑπηρεσίαι ἐπιδιώκουν, ως εἰναις τοῦτο φυσικὸν, νὰ ἐμφανίσουν τὸ μεγαλύτερον δυνατὸν διὰ τὸν Προϋπολογισμὸν. Ἀδιαφορούν, δυστυχέντες, ἄν αύριον παύση πλέον ψήστανεν καὶ δι' αὐτὰς τὸ ζῆτημα φορολογίας τῆς Ναυτιλίας. Θέλουν νὰ πασχαλέψουν τὸ γεγονός, ὅτι ἡ τόπιη Κυανόλευκον χωρητικότης διαίνει σταθερῶς μειούμενη, διὰ ἡ ἔλθη—ὅχι πολὺ ἀργά—ἡ μέρα, ποὺ ισάνται τὰ ἀκτοπλοϊκὰ καὶ τὰ ὑπολείμματα τῆς ἄλλοτε ποτὲ ισχυρᾶς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ποέσουν πενικόν τι φορολογικὸν περιεχόμενον.

* * *

Αἱ οἰκονομικαὶ ὑπηρεσίαι, διὰ τὴν ἀνάπτυξην τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἄν ἐπιθυμή νὰ ἰδῃ τὴν Ναυτιλίαν ισχυροποιουμένην καὶ πάλιν διὰ τῆς ἐπανόδου τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον, ὀφείλει νὰ χαράξῃ στερρας τὰς βάσεις μιᾶς ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἀμεσώτατα ἐκφραζομένης καὶ ἀπὸ τὴν παγίαν φορολογικὴν μεταχείριστον τοῦ πλοίου.

Θὰ παραμερίσις κατ' ἀνάγκην ὁ κ. «Ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τὰς περὶ ποσοστὸν πιθενὰς ἀντιρρήσεις τῶν ὑπηρεσιῶν του. Θὰ ἐπιλέγηση νὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν ἑκεῖνον μόνον τὸν φόρον, ποὺ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ισχυροποίησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς της ικανότητος, ποὺ θὰ διευκολύνῃ τὴν ποιοτικὴν διεύρυνσην τῆς χωρητικότητός της, καὶ θὰ καταστήπη δυνατὴν τὴν ποιοτικὴν διεύρυνσην τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ. Θὰ ἐπιδιώξῃ, δηλαδή, ἔνα καλλίτερον μέλλον διὰ τὴν ἔθνικὴν Ναυτιλίαν, διὰ νὰ ἐσοδεύσῃ, ἐν συνεχείᾳ, καὶ τὸ Κράτος περισσότερα ἀπὸ τὰ πολλά, τὰ πάμπολλα πλοία, ποὺ θὰ ἐπανέλθουν, ἀσφαλῶς, εἰς τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των.

* * *

Δὲν θὰ πρέπει νὰ πιστευθῇ, ὅτι διὰ τῶν ἀνωτέρων ὑποδρίξεων ἀποβλέπουν αἱ στήλαι αὐτὰς εἰς τὴν φορολογικὴν ἀσυδούσιαν τῆς Ναυτιλίας. «Ἔξει πολλάς καὶ ἐπειγούσας ἀνάγκας τὸ Κράτος νὰ θεραπεύσῃ, ὡςτε δικαιούτων νὰ ἀξιώσῃ εἰσφορὰν ὅλων τῶν ποιαγωγικῶν κλάδων εἰς τὴν ποσοπάθειαν τῆς κοινωνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀποκαταστάσεως, τῆς Χώρας. Τῆς ἀξιώσεως, ὅμως, αὐτῆς μία ὥρη προϋπόθεσις θὰ πρέπει νὰ προταχθῇ: «Ἡ εἰσφορὰ ἀπὸ κάθε κλάδου τῆς ἔθνικῆς ποραγωγῆς νὰ εἰναις ἀνάλογος πρὸς τὰς ίδιας τέσσερες συνθήκας ὡφ' ἃς οὗτος ἐγγάζεται καὶ πρὸς τὰς ἀνάγκας ὑπὸ τὰς ὅποιας προβάλλει ἡ ἀνάπτυξις του, ἡ κατοχύρωσις τῆς θέσεως του. Ἡ φορολογικὴ ἀπομάστευσις θὰ διευκολύνῃ προσωρινῶς τὸ Δημόσιον. Αὔριον θὰ στειρεύσῃ ἡ πηγὴ τῆς φορολογίας.

Ἐπὶ τῶν ἀρχῶν αὐτῶν, τῶν ἀπαρασταλεύτων δι' ὅλα τὰ πεγάλα ναυτικὰ Κράτη, ἐδράζεται ἡ ναυτιλιακὴ τῶν πολιτικῆς. «Ἔξει ὅπου αἱ ἐπιχ-

ρηγήσεις δὲν ἐκλήθησαν νὰ καλύψουν τὰ κενὰ τῆς ἀκριβῆς διαχειρίσεως τῶν ἔθνικῶν πλοίων, ἕκεὶ ὅπου η διασφαλίσις ὑπὲρ αὐτῶν τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν δὲν εἶναι δυνατή, διὰ τῆς σκοτιμωτέρας φορολογικῆς μεταχείρισεως—εἰς τὰς Σκανδινανικάς, λ. χ., χώρας—ἐπεδιώχθη καὶ ἐπετεύχθη ἡ πρόδοση τῆς Ναυτιλίας. Ἀπὸ τὴν πρόδοσον αὐτῆν περισσότερα ἐσθόδευε καὶ τὸ Κράτος.

Τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν οφείλει νὰ ἀκολουθήσῃ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, ἃ θέλῃ νὰ ἔχῃ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἄξιον τῶν παραδόσεων καὶ τῶν ζωτικῶν ἀναγκῶν τοῦ «Ἐθνους».

«Ἡ ταχυτέρα ἀπόσθετος τῶν πλοίων, ἡ διάθεσις τῶν ἀποθεματικῶν καὶ τῶν ἑκτάκτων κερδῶν διὰ τὴν ναυπήγησην νέων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων, καὶ τὸ μικρὸν ποσοστὸν τῆς φορολογικῆς ἐπιβαρύνσεως, εἰς τὰ μέσα, ποὺ ὅλα τὰ Κράτη χρησιμοποιούνται. Ἐκτὸς τῶν ἐπιχειρησέων καὶ τῶν παντοίων διακρίσεων τῆς ιδίας των σημαίας, διὰ νὰ κρατήσουν μίαν Ναυτιλίαν εύημερούσαν, αἱ θρησκευτικοὶ προσώποι τοῦ Κολωνακίου καὶ τῶν μαυραγορίτων προφόρων ἔθεσπισε, τὴν φορολογικήν, δηλαδή, ἀπολλαγὴν ἐπὶ χρονικόν της διάστημα ἐπὶ μίαν, λ. χ., ἐπιτελίσαιν, τὴν ὄρθην κατεύθυνσιν θὰ ἡκολούθει εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῆς ναυτιλιακῆς διασυνοργοτήσεως. «Ἀν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ἵνα, ἀκριβῶς, διευκολύνῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας, ἐδέχετο νόον ἐφαρμόση διὰ τὰ πλοία αὐτὰ, διὰ τὰς διάλας συνθήκας φορολογικῆς καὶ διοικητικῆς, ὅπως κατὰ τὸ 1937, θὰ ἐπρεπε νὰ ψήσουν τὴν Κυανόλευκον. Φεύγουν πρὸς τὰς ξένας, διότι ἔκει περισσότερα εἰχούντων ἐπιτιστούσαν οἱ πλοιοκτῆται των, ὅτι θὰ κατορθώσουν νὰ ἀποσθέσουν τὰς υψηλὰς τῶν νεοτείκτων τὰς μεγάλας συνθήκας των ὑποχρεώσεως. «Ἄν τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ἵνα, ἀκριβῶς, διευκολύνῃ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς Ναυτιλίας, ἐδέχετο νόον ἐφαρμόση διὰ τὰ πλοία αὐτά, διὰ τὰς διάλας πολυτελεῖς πολυκατοικίας τοῦ Κολωνακίου καὶ τῶν μαυραγορίτων προφόρων ἔθεσπισε, τὴν φορολογικήν, δηλαδή, ἀπολλαγὴν ἐπὶ χρονικόν της διάστημα ἐπὶ μίαν, λ. χ., ἐπιτελίσαιν, τὴν ὄρθην κατεύθυνσιν θὰ ἡκολούθει εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῆς ναυτιλιακῆς διασυνοργοτήσεως. «Ἡ ναυπήγησης ἔνος σκάφους στοιχίζει ἀκριβά. «Ἡ ταχυτέρα ἀπόσθετος τοῦ ἐπιβαρύντος καὶ τὰς διάπτυκτες τῶν διαποτίθεσιν πρέπει νὰ ἔχοφθαλμοῦν, ἵνα, ἀκριβῶς, ἀντοχήν μεγαλύτερον ἀποκτήσῃ ἡ ναυτιλία ἐπινείσοντος εἰς τὰς ξένας ἀποθάνουσας κοίσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

«Ἡ ἐλευθερία, ἐξ ἀλλού, ἡ ἀνέκλητος, τῆς πωλησεως τῶν πλοίων εἰς διλοδοτούσας, καὶ ἡ ἐγγραφὴ ἐπὶ αὐτῶν ὑποθήκης ἀπό την πολυτελεῖς πολυκατοικίας ἀποκτήσεως, της πωλησεως τῶν πλοίων εἰς διλοδοτούσας, διάσκις ή ὀδέσμευτος κοίσεις τοῦ πλοίου της πολυτελεῖς πολυκατοικίας ἀποκτήσεως, διάσκις ή ὀντοφθαλμοῦν, μετά τὴν ἐπολλούσαν ηδη ἔξομόλυνσιν τῶν ἔργατικῶν διαφορῶν, πιστεύουμε, ὅτι θεμελιούται ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκόδηπτης καὶ ἐκρητίζεται δρόμος τῆς ἐπανόδου εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον τῶν ξένων πλοίων.

* * *

«Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων σημείων αὐτῶν, τῶν ἀποτελούντων τὴν ὄρθην δάσιν τῆς κοιτικῆς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς, θὰ πεοιστραφοῦν αἱ συγκρότεσις τοῦ ἐπιβαρύντος καὶ τοῦ Κράτους καὶ τοῦ Ἀμερικανούς ἀποιδόντως. «Ἐφόσον δὲν θεωρεῖται ἀποφασίστη νόον ἐπιθυμή τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ, αἱ ἀντιρρήσεις περὶ τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου αὐτομάτως θὰ ἐκλείψουν. Οἱ ἐφοπλισταὶ, δεβαῖς, πρὸ τῶν γενικῶν τεραπευτῶν τῆς Ναυτιλίας πρέπει καὶ τὰς περὶ ποσοστοῦ ἀντιρρήσεις με καλλών πίστιν καὶ μὲ ἐπίγνωσιν τῶν κρατικῶν ἀναγκῶν νὰ συζητήσουν. Λέν θὰ ἐποπειν. Ἰσως, τὰς διάνοιαν καὶ τὸν συγκεντρωτικὸν ἀπόφεων, ἐφόσον δὲν θήλε ποοκινδυνεύσῃ ή δηλ. θέσις τοῦ ζητήσασι τῆς πιπτιλούσας ἀποκαταστάσεως. Χάσιν αὐτῆς, δὲν ἔχει, πιστεύουμε, σπιραγίνων, διὰ τὰ τρέχον ἔτος τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου θὰ εἶναι κατά τὸ υψηλότερον.

Πρὸς τοὺς ἀντιδρῶντας

Θερμά τὰ συγχαρητήρια διπευθύνομεν πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανων τῶν Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ε. διὰ τὴν ἀνωτερότητα τῆς σκέψεως καὶ τὴν διαθέσιν κατανύσσοντος, μὲ τὴν ὁποῖαν χειρίζεται, εἰς σχετικὸν σημείωμα τοῦ δημοσιογραφικοῦ τῆς ὄργανου «Ἐνωσίς» τὸ θέμα τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τῆς συνεργασίας τῶν ναυτιλλούμενων μὲ τοὺς ἐφοπλισταῖς.

«Ἡ ελικορίνεια τῶν διατυπωμένων ἀπόφεων ἔχεται νὰ ἀποδεῖξῃ πόσον δρόμη καὶ ἐπιβεδηλούμενή ὑπῆρχεν ἡ ἀναληφθεῖσα προστάθεια τῆς προσεγγίσεως τῶν δύναμεων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς στεγνωτέρας συνεργασίας τῶν διὰ τὸ καλὸν ἀμφοτέρων. «Ἀντιδράσεις, δεβαῖς, ἀνόητοι καὶ κακαί, πολλαὶ ἡγέρθησαν καὶ εἰς

τάς δύο παραπάτασις. Δέν αποκλείεται ζωηρότεραι και εἰς τὸ μέλλον νὰ παρεμβληθούν μέχρι τῆς ἡμέρας, ποὺ τὰ ἄγαθα τῆς συνέργασίας πλήρως θὰ καταφένουν, καὶ κτήμα τοῦ συνδόλου θὰ καταστούν αἱ συλλογί-
και συμβάσεις. „Οταν, μάλιστα, τὸ οὐδὲ συμβαλλόμενα μέρη πιστεύο-
σουν εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς συνέργασίας καὶ καθηδηγήσουν πρὸς αὐτὴν
τὰ μέλη τῶν Ὀργανωσέων των μὲ τὴν αὐτὴν ὑγιᾶ κατεύθυνσιν τῶν Μη-
χανικῶν, εἴτε θεοί δένθαιοι, ὅτι ἡ ἡμέρα τῆς πλήρους, τῆς ἀνεπιφυλάκτου
συνεγνωτών των δὲν ἀπέκει καὶ πολὺ.

Μόνον οί ήγητορες τών "Αγγλών ναυτεργατών μάς ἐσυνήθισαν μέχοι τούδε μὲ τὴν φύχαιμον καὶ ἀντικειμενικὴν τῶν συνδικαλιστικῶν των ἐπιδιώξεων ἐντάσσουσιν. Ἡ Διοίκησις τῶν Μηχανικῶν μας τὸ παρ- δειγμα τῶν "Αγγλών συγαδέλφων των ἀκολουθεῖ. Τὴν συγχάρισμον καὶ πάλιν καὶ τὴν ποτερύνουμεν νὰ μὴ παρεκκλίνῃ ἀπὸ τὴν χαραχθείσαν πο- ρειαν της. Εἶνε ἡ ἐνδειγμένη, παρὸ τὰς προσκαίρους ἀντιδοσθῆταις.

Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν σημειώματα τῆς «Ενόργεωσης», ἀξίζει νὰ ἀναδημοσιεύῃ καὶ εἰς τὰς στήλας αὐτάς. Δὲν είνει μόνον μετανῶν τῶν Μηχανικῶν οἱ ἀντιδρῶντες. Πρὸς αὐτοὺς ἀποδέπτει καὶ ἡ κατωτέρω ἀναδημοσίευσις.

«Διά τὴν ὑπογραφεῖσαν Συλλογικὴν Σύμβασιν τῆς 3(3)1951 μεταξὺ ἐφόπλων καὶ τῆς Π.Ν.Ο. ἡκολούθησαν σχολία καὶ ἐπίκρισεις καὶ ἀκουσθήσαν αὐτὰ δέ όχι μόνον ἐκ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς ἐφοπλιστικῆς τοιευτηρίας».

Οι ἀντίδραστοι δέν, λείπουν ποτὲ ἀπό κάθε στρατόπεδον, εἰνε δε γυνωτοὶ οἱ κύριοι αὐτοὶ, οἱ διποῖ δὲν μποροῦν νὰ κατανοήσουν, ὅτι ὀπωδόθηπο τέπρεπε νὰ γίνεται μία Συλλογικὴ Σύμβασις — ἔστω καὶ λίπτης — νὰ πραγματοποιθῇ μία προσέγγισις τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας — ἐφοιτιστῶν καὶ ναυτεργατῶν — καὶ νὰ τεθῇ βάσις εἰς τὸ ζήτημα τῶν σχέσεών των καὶ μελλοντικῶν δι, τι δηπότε βάθη Ἑλλησ, θὰ διωρθοῦτο καὶ θὰ προσηρυμέστε ἀνάλογα μὲ τὰς περιστάσεις.

“Ημείς οι μηχανικοί ἐπέρασμεν πάν τὸ ἀνθρωπίνως δυνατόν διὰ τὴν περιφρύσην τῶν συμφερόντων τοῦ κλάδου μας. Ἡ προποτική μας ἦτο εύρτερά. Ἐθεωρήσαμεν ἀναγκαίαν τὴν ἀρχὸν μιᾶς ἐπόπαις, μιᾶς συνεργασίας διὰ τὸ μέλλον γενικώς τῆς Ναυπίλιας καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Κάθε καλός καὶ εἰλικρινής συζητητής, δύτινος προσεκτικά ἀναγνωστής τὴν σύμβασιν, θ' ἀναγωρίστη πόσῳ δηλώματα ἔχει αὐτής ἀποκούιται· δέ λος δὲ γαυτικὸς κόσμος. Ως εἴπονται ὑπάρχουν καὶ ἐλλείψεις, ἀλλὰ δέντο, οὔτε καὶ εἶνε δυνατὸν εἰς μίαν Σύλλογικὴν Σύμβασιν νὰ προβλεφθοῦν δῆλαι αἱ λεπτομέρειαι ὥστε νὰ εὐχαριστήσῃ ἡ σύμβασις, αὐτή τοὺς πάντας, ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτικούς.

‘Ομιλήσαμεν περὶ ἀντιδραστικῶν, καὶ εἶπομεν, ὅτι τοιούτοις υπάρχουν καὶ εἰς τὰ δύο μέρη καὶ εἰς τοὺς κόλπους μας καὶ εἰς τοὺς κόλπους τῶν ἐφοπλιστῶν. Εἶναι ἐκεῖνοι που ἐκπρωτούν τὴν ἄσονσιν. Δὲν τοὺς ἀρέσει ή τάξις, ή νοικοκυρώσυνη καὶ ή δύσοντα. Τὴν ἀσυδοσίαν ζητοῦν σκοπίμως, διότι αὐτὴ ἔχει πρετεῖ τὰ ἀπότερα συμφέροντά τους.

‘Αλλὰ ή σύμβασις που υπεγράψαμεν δὲν εἶναι αἰλονία καὶ δὲν πρό-

κείται νὰ ισχύῃ ἐπί σπειρον. Συνηθόδη διν ετος.
 "Εχουμ δὲ τὸ δικαίωμα, τρεις μηνάς πρὸ τῆς λήξεως αὐτῆς νὰ τὴν καταγγεῖλωμεν, ἐὰν αὐτὴ θεωρηθῇ διὸ δέ μᾶς ἔχειπερετεῖ. Γιὰ κάθε τι, ἐπίσης, ποὺ εἴνε ἀσφέτη υπάρχοντιν αἱ Διαιτητικαὶ Ἐπιτροπαὶ, αἱ δοποῖαις θ' ἀρχίσουν λειτουργοῦσαι τόσον εἰς τὴν Ἀμερικὴν δόσον καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν.
 Στὴ λέπινα τοῦ μαθηλεργίουν αἱ ἑποπλιταῖται στάψεων λόγῳ τῶν ὥπλων

Στο Επίπεδο του μισθολογίου οι εφόπλιτοι στα σημερινά, λογω των πολλών ναιώνων, δύοι ανέστιμετρά πληρωμών, υπό τύπον δάσκου, από 25-30% πλέον του μισθολογίου.

Άλλα οι αντίδροστοι δεν εσκεφθήσαν τι συνάντη να ουδέποτε είναι πράγμα που τότε όπεινεσθεί — ή ναυλαγορά σπιειώσαν πτώσιν. Ή κλιψές του «Ελληνικού μου ψυχολογίου είνε σ' δύος γνωστή. Είναι με τοπές κατέρρεσης είς τὰς μυρτίδας, άλλαι τού κόρμου.

τριτή κατά σειράν εἰς τας νωπύτιας οὐλού του κοσμού.
Ἔνας δὲ τιμάρθιος τῆς ζωῆς στὸν πατρίδα μας ἐδίσκεται εἰς δυσ-
θεώρητα ὑψ. γι' αὐτὸν πταίει ἡ κατάστασις ποὺ ἐδημιουργήθη λόγῳ τοῦ
ἔμφυλου πολέμου καὶ τῆς ἀνταρρίας. Πταίει τὸ Κράτος, ποὺ δὲν ἔλαβε
τὰ κατάλληλα μέτρα πρὸς ἀποφύγιν τῆς ὑψώσεως τῶν τιμῶν. Πταίει
αἱ συχναὶ καταχθόσεις εἰς τοὺς διασθόρους ὄγγανισμούς δημοσίου δι-
καιοῦ, συνεπείᾳ τῶν δόπιων διεσπαθίσθη τὸ χρῆμα τοῦ Δημοσίου καὶ
λείπεται ὁ λαοτεῖκος νόος πληρῶν τὴν σπασμένα. Πταίει ἡ πολιτικὴ ἀστά-
θεια, ποὺ βασιλεύει στὸν πατρίδα μας. πταίει ἡ ἀπληστία τῶν διοφθό-
ων μεγαλοπεπίχωματιν καὶ μεγαλοδιοικήναν, ποὺ παρασέμενους ἀσύ-
δοτοι καὶ μώπον ὁ λαός δὲν πταίει καὶ αὐτὸς πλησσώνται τὴν σπασμένα.

Ἐπὶ τούτῳ εἶπεν, ὅπουρειναν τὸ κατέβασμα τῆς πόλεως
ὑπέρεμψανόμεθα τὸν ἐφοπλιστικὸν κεφαλαῖον. 'Ημεῖς εἴμεθα ἐργάται καὶ
ναὶ μὲν συνεργαζόμεθα μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς γιὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀλλὰ
προσαστίζουμε τὰ συινέδεστα μας. Τὸ ζῆτημα, διωρ., τοῦ τιμαρίθμου
τῆς ζωῆς ὅφειλουεν νὰ εἴπωμεν τὴν ἀλήθειαν καὶ ν' ἀπαλλάξωμεν τὸ ἐ-
φοπλιστικὸν κεφαλάιον τῶν εὐθυνῶν.

Κατά συνέπειαν φρονούμεν, ὅτι αἱ ἐπικρίσεις καὶ αἱ ἀντιδοσίεις κα-
λὸν θὰ ὑπὸ ταπεινώσουν. "Ἄλλως τε ἡ Διοίκησις ἀπὸ τούτης ἔχει ἄρ-

χίσει τάς ἐνεργείας της διά τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων καὶ τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν ἀνάτροπαρμογήν αὐτῶν πρότερον τὸ καλλίτερον. Ἐπιφύλαξται δὲ ὅπως, ὅταν ἔμῃ ὁ καριός, προβῇ εἰς τὴν ταπεγγέλιαν τῆς συμβάσεως καὶ ἀνάνεωσιν αὐτῆς, βάσει τῶν διδαγμάτων που θὰ προκύψουν κατὰ τὸ διάστημα της ἑφαρμογῆς καὶ λειτουργίας της, ώστε νόσηση πατέονται οὐδὲν ὅλα αἱ τυχῶν ἐλλείψεις πρότερον οὐ κλάδου μας».

·Η ναυτική περιφέρεια·

'Η ἀστυφιλία, ἡ συμφορὰ αὐτή, ἡ παρεμποδίζουσα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς ἐπαρχίας, κατέλαβε, δύστυχώς, καὶ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Φεύγουν ἀπὸ τὰς νήσους αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτιλούμενων, ἀλλὰ νὰ ἔγκατστασθοῦν εἰς τὴν Πρωτεύουσαν. 'Ἐφύγαν πρώτοι οἱ ἐφοπλιστοί, μετ' αὐτούς δὲ οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ ἄλλοι ἀξιωματικοί, οἱ ὀπωρώδηποτε εὑμερούντες. 'Η ἔγκατσταλειμένη ἐπαρχία, μὲ τὰς γνωστάς στερείσις, δὲν ἥπτοτε νὰ τοὺς συγκρατήσῃ. 'Η ζωὴ τῶν Ἀθηνῶν εἶνε περισσότερον ἐλκυστική.

Πρέπει νά όμολογηθή, δτι τά νησιά μας δέν παρέχουν εις τούς έκει διαμένοντας ούδε τάς στοιχειώδεις συγχρόνους άνεσεις. Σχολεία, νοσοκομεία καὶ ἐπιστημονικά ἔργαστηρια, ἀν ὑπάρχουν, λειτουργούν πλημμελῶς, ἡ εἶναι κλειστά, ἐλλείψει υποστήριξης. Τό θέστρον, ὁ κινηταρόγραφος πλούτος, ή συναυλία δέν προσφέρονται. Ἡ ψυχαγωγία είναι ἀνύπαρκτος ὑπόθεσις.

"Οσοι διαθέτουν έπει των οίκονων των τά μέσα, ἔγκαθίστανται εἰς τὰς Ἀθήνας. Ἐδώ αἱ ἀνέρεις εἰναι περισσότεραι, ἀλλὰ καὶ διπλανησι. Οίκονωνιαὶ ἐπτὸν τὴν μισθῶν τοῦ ναυτικοῦ, τοῦ κατοικούντος εἰς τὴν

Οικονομεῖται ωπός των μέσων του ναυτικού, του κατοικούς, της πρωτεύουσας, δέν είνε εφικτά. Μά κρίσις είς την Ναυτιλίαν, δχι και τόσον απίθανος, θά προκαλέσῃ τὴν στέρησιν. Σφάλμα ή μετοικεσία αὐτῆς τῶν ναυτικῶν μας. Σφάλμα, που θά ζημιώσει καὶ αὐτοὺς καὶ την Ναυτιλίαν μας γενικότερον. Ἐχομεν ὑπὸ όψιν μας, τὴν Ἀνδρόν, πλέον σημαντικὴν ναυτικὴν περιφέρειαν, ὅπου ἡ παράδοσις ζωηρὰ διατρέπεται καὶ ή κάθοδος πρὸς τὴν θάλασσαν ἀποτελεῖ θασικὴν ανάγκην τῆς ζωῆς. Ἡ Ἀνδρός, τώρα, ἐγκαταλείπεται, ἐρημωνεται. Ἀπὸ την ώραίν αὐτήν νήσον τῶν Κυκλαδῶν ὑπερδιάσκοσιον ναυτικοὶ μετώκησαν ἐντὸς ἐνὸς ἔτους, ἄλλοι ἐτοιμάζονται νά φύγουν, πολλοὶ δὲ τὰς Ἀθήνας διενεργούνται ὡς διαμονὴν τῶν καὶ μακριζόντων τοὺς φεύγοντας.

Η τύρος της μεγαλοπολεως τους σλακει, ξωρίζει, υμεις να ανταποκριθετε, ζευγαια και ταξ συνεπειας. Διο τον ναυτικό, εχωριστωρων είνε επιτίχιμος ή φυγή από την έπαρχιαν. Πολλαιι αι θιγόμεναι απόφεις. Μια από αυτας είνε η οικονομικη, χωρις να είνε και η μόνη. Αι άλλαι άναγονται εις γητήματα διμάλις ανατολής εως της οικογενειας, της προσπλάσεως εις τας ίνιεις σοντας του τιμών και πόσουν διου τών νησιών μας.

τας ουγείς αρχάς του τιμός και πρέμος στους τανάκην μαζί.
Διά την Ναυτιλίαν, γενικώδεσσον, άστον ὁ ναυτικὸς ἔχη εἰς τὴν Πατρίδα ἐξησφαλισμένην, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὴν οικογένειάν του πλέον στοργική είναι καὶ ἡ φροντὶς του διὰ τὸ πλόιον, ἀποδοτική καὶ μακροχρόνις η διαβίωσίς του ἐπὶ αὐτοῦ. Οἱ Ἀνδρίοι, λ. χ., καὶ οἱ Χίοι ναυτεργάταις ὑπῆρχαν ἀνέκαθεν ἀπὸ τοὺς καλλιτέρους. Συντροπτικοὶ εἰσατές ἐπαγγελματικάς των ἐπιδιώξεις, πολύτιμοι τῆς πλοιοκτησίας συνεργάται. Ή σημειωτικός πρόδος τῶν Ἀνδρίων καὶ τῶν Χίων ἐφοπλιστῶν

όφειλεται ἐν πολλοῖς καὶ εἰς τὴν συνεργασίαν αὐτῆν. Οταν, διὸς, ἡ ναυτεργάτης δικιόφυη τὸν δεσμὸν πρὸς τὴν ιδιότεραν του πατούδα πρὸς τὸ πατρικὸν σπίτι καὶ τὸ «πατριώτικο καράβι», ὅταν αἱ διπάναι τῆς συντροπήσεως τῆς οἰκογενείας του αύξηθουν μέχρι τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἀντιμετωπίσεως των, τότε θὰ ἀρχίσῃ νὰ δυσφορῇ διὰ τὴν θέσιν του, ἀκάριας θὰ ἀναζητήῃ με κάθε μέσον, τὴν δελτίσιον τῶν ἀπολαύων της. Ή πάλι τῶν τάξεων θὰ τὸν κερδίσῃ, διότι θὰ πιστεύσῃ, ὅτι δὲ αὐτῆς ή θέσις του καλλιτέρα θὰ καταστῇ. Ή Nautilία θὰ χάσῃ τὴν στοργικὴν συνεργασίαν του, ἀπὸ τὴν ὥποιαν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον ἀνεπτύχθει, καὶ η ναυτικὴ οἰκογένεια ἐπέτευχε τὴν βιοτικήν της ἄνεσιν. Εἰς τὴν Αγρούν ή γνεσίας αὐτῆς εἶνε καταφανής. Τὸ σπίτι τοῦ θαλασσινού εἰς τὰ χωριά καὶ τὴν Χώραν καταδεικνύει τὴν στάθμην τῆς οἰκογενειακῆς εὐημερίας.

Χάριν, λοιπόν, τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας θὰ πρέπει νὰ σταματήσῃ αυτὴ ἡ πρὸς τὴν Πρωτεύουσαν ἀθόδα μετοκεσία τῶν ναυτικῶν μας ἀπὸ τὰς νῆσους. Δὲν πόκειται δέ
βασια, μὲ ἔνα «ἄπαγορευέσθαι» νὰ τοὺς παρεμποδίσωμεν. «Οφείλομεν
Κράτος καὶ ἐφοπλισταῖ—νὰ καταστήσωμεν τὴν ζωὴν τῆς ναυτικῆς πε-
οιοφεοίσις, ὅπωδεδήποτε, ἀνεκτήν, ίκανὴν ἐκεὶ νὰ συγκρατήσῃ τὴν οἰ-
κογένειαν τοῦ ναυτικοῦ μας. Δὲν εἰνε, λ. χ. δύσκολον, διὰ ἣ ἀναφέ-
ρωμεν τὰς ἀνάγκας τῆς «Ἀνδρου, τὴν ὅποιαν πρὸ ήμερων ἐπεκσκέψα-
μεν, νὰ λειτουργήσῃ τὸ Νοσοκομεῖον τῆς Χώρας, ὅπερ τώρα εἴνε κλει-
στόν, ἐλλείψει οἰκονομικῶν μέσων. Δὲν είνε ἦγον ἀνάτερον τῶν οἰκο-
νομικῶν δυνατοτήτων τῶν «Ἀνδρών» ἐφοπλιστῶν μας ἡ ἀνέγερσις μιᾶς
αἰθούσης διὰ θεατοικὰς καὶ κινηματογραφικὰς παραστάσεις διὰ συν-
αύλιος καὶ δισλέξεις. «Ἐπιβόλλεται, ἐπίσης, ἡ ἐπαναλειτουργία τῆς
ἐπαγγελματικῆς σχολῆς. Εἰνε τώρα κλειστὴ καὶ χρήζει ἐπισκευῶν τα-
κτίοιον. Η ὑδρευτικὴ τῆς Χώρας, η μετατροπὴ τῆς ήμικατεστραμμένης
τώσος μεγάλης οικίσεως Βονιατζίδου, εἰς τουριστικὸν ξενοδοχεῖον, καθὼς
καὶ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ δδικοῦ δικτύου τῆς νήσου θὰ προσδῶσῃ νέαν ζωὴν
εἰς τὴν ώραίσαν νῆσον,θὰ συγκοτήσῃ καὶ τὴν μετοκεσίαν. ἄφοῦ θὰ
παρέχεται, ἐπὶ τέλους, κάποια ἀνεσις, κάποια υπαγωγεία. ή διασφάλι-
σις πατριωτικῶν τινῶν ἀναγκῶν εἰς τοὺς ἐκεὶ διαιμένοντας.

"Εογεν., πιστεύουμεν τῶν Ἀνδρίων ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους εἰ-
νε μία τοισύτῳ προσπάθεια. Τὸ συμφέου τῶν τὸ ὑπαγορεύει. "Αν δια-
προοπ' οὐδὲν ή νητική σικαγένεια τῆς Ἀνδρου, ἀν αἱ ἀνάγκαι τῆς ὥρας
ή ἀκοίθεισις καὶ η τύβων τῆς Πρωτεύουσθης ὑποχρέωνται καὶ τὸν Ἀνδριον
ναυτικὸν γὰρ ποσεταιρίθη τοὺς ἀντισύχους τῆς πάλης τῶν τάξεων ὁ
παθοῦς, τὸ πλοῖον κατὰ πρώτον θά υποστῆ τὰς συνεπείας. Τὸ παρα-
δειγμα τῶν πατέρων τῶν ὃς ἀκόλουθοί ποστοί οἱ σπηριονοὶ ἐφοπλισταί
Ο· τι ὑπέρ τῆς Ἀνδρου ἔκεινοι ἐπροσαν, ὃς τὸ συνεχίσουν, χάριν αὐ-
τοῦ τοῦ συμεογάτου τῶν ναυτικοῦ, χάσιν τοῦ συμφέοντός των.

'Ως πασάδειν μα ἀναφέουμεν τὴν "Ανδρον. Διὰ τὴν Χίον ἐπίσης, τὴν Σύρον, τὴν Ἰθάκην καὶ τὰ Αωδεκάνησα πολλὰ ἔχουμεν νὰ προσθέσωμεν. "Εργά εὐποίαις, πολιτισμῷ καὶ γενικότερας ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενεύεις προνοίας πολλὰ εἰς τὸ πανελλήν προσέφεραν οἱ ἐπολιτιστήριες τὰς ιδιαιτέρως των πατοϊδίας. Αὐτὰ τὰ ἔργα πρέπει νὰ συνεχισθοῦν ἀπὸ τοὺς σπουρινοὺς διαδόχους των. Θὰ προσγάγουν τὴν ναυτικὴν πειθαρέριαν, θὰ καταστήσουν πλέον ἄνετον τὴν ζωὴν, θὰ προλάβουν τὴν ἀστικότηταν καὶ τὴν διαφοράν ἴσως, τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. Τὸ θέμα αὐτὸν πρέπει να γενικυτέσσονται, ενδιαφέροντας καὶ πρέπει νὰ τὸ προ-

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO
MICHAELIDES & C^{IE}
7, Rue Beauvau

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

PERSONAL ATTENTION

Telephones: Colbert 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH
Telegrams: "**MICAL**" — Marseilles

τη πρόσδοσης άγντιπροσωπεύει συνήθως τὰ 10—12% τοῦ συνόλου τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως τῆς χώρας.

Μία ἄλλη, ἐπίσης, χώρα, ἡ Ολλανδία, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς σχετικάς στατιστικάς, πολλὰ ἐσόδευει. Αἱ καθαραὶ εἰσπράξεις τῆς 'Ολλανδίκης Ναυτιλίας ἐφθασαν κατὰ τὰ ἔτη 1947, 1948 καὶ 1949 εἰς 346, 429 καὶ 483 ἑκατομμύρια φιορινίων. Διὰ νὰ καταδειχθῇ δὲ πόσον στενώτατα πρὸς τὴν Οικονομίαν τῆς χώρας κινεῖται ἡ ἔθνικη ναυτιλία, ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ἥμισυ περίπου τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῶν πλοίων παραμένει εἰς τὴν χώραν, ἐνισχύον σημαντικῶς τὴν οικονομικὴν τῆς χώρας προαγωγήν.

Διὰ τὴν Ἑλλάδα, μὲ τὴν ἀναφορουμένην οἰκονομίαν, οὐδὲ καν σύγκρισιν ἐπιδεχονται αἱ ἑταῖς Ναυτιλίας τῆς πρόσδοση. Αἱ ἄλλως εἰς τὸν τόπον μᾶς είχον τὰ πράγματα, μία πρόσδοσης ἀπὸ τὸ ἔθνικὸν πλοίον 30—40 ἑκατομμ. δολαρίων, παρὰ τὰ γνωστά μειονεκτήματα, ὑπὸ τὰ δοπία τελεῖ τοῦτο, δὲν θὰ ἡτο κατὰ τὸ ὑπερβολικὸν καὶ τὸ ἀνέφικτον.

'Η ἀνατίμησις τῆς στερλίνας

Ζήτημα ἀμεσωτάτου ἐνδισφέροντος διὰ τὴν ναυτικὴν διομηχανίαν συζητεῖται ἀπὸ τίνος μεταξὺ τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν κύκλων. Ἀπὸ τὴν Οικονομικὴν 'Ἐπιτροπὴν τῶν Παρισίων προετάθη ἡ κατὰ 10 περίπου τοῖς ἑκατὸν ἀνατίμησις τῆς στερλίνας ἔναντι τοῦ δολαρίου, διὰ νὰ ἀντιμετωπισθοῦν αἱ ζημιές καὶ ὁ κίνδυνος τοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ τὴν ἄνδον τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν. Εἰς τὴν λύσιν αὐτῆς ἀντιτίθεται τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον τῆς Οὐασιγκτώνος, ἐναργέστερον δὲ ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις καὶ τὸ Σίτυ τοῦ Λονδίνου.

Ισως, πρὸς τὸ παρόν, νὰ ἀποτραπῇ ἡ προταθεῖσα ἀνατίμησις, λόγῳ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ σημειώσεις ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν ὥρισμένων πρώτων ὑλῶν. Δὲν φαίνεται δῆμας, νὰ ἀφίσταται καὶ πολὺ ὁ χρόνος, κατὰ τὸν ὅποιον θὰ ἐπιβληθῇ τὸ μετατρέψιμον ὥρισμένων νομισμάτων, πρότοις προβλέπεται, διὰ τοῦτο ἡ ζημιά θὰ λάθη χώραν ἡ ἀνατίμησις.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, μία τοιαύτη νομισματικὴ διαταραχὴ θὰ ἔχῃ ἀμεσον τὸν ἀντίκτυτον. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, διὰ τοῦ πολλὰ ἀπὸ τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων εἰς λίρας καταβαλλονταί καὶ ὅτι εἰς τὴν Ἀγγλίαν τελεῖ ὑπὸ ἑκτέλεσιν τὸ τεράστιον ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Ναύλους εἰς δολλάρια εἰσπράττουν κυρίως, ἀπὸ τῆς Κορέας καὶ ἐντεῦθεν τὰ πλοία καὶ ἡ μετατροπή εἰς λίρας διὰ νὰ πληρωθοῦν αἱ δόσεις τῶν ναυπηγήσεων καὶ τὰ τρέχοντα ἔξοδα τῶν πλοίων, θὰ προκαλέσῃ, ἐν περιπτώσει ἀνατίμησεως, μίαν αἰσθητὴν ζημίαν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν.

Τὸ ζήτημα, δεδιώκει, δὲν εἶνε τοῦ ἀμεσωτέρου μέλλοντος. "Ισως ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐπομένου ἔτους τὰ νέα διεθνῆ μέτρα ἀπελευθερώσεως τῶν συναλλαγῶν ἀπὸ τὸν κρατικὸν ἔλεγχον νὰ ἐπιβάλουν καὶ τὴν ἀνατίμησιν τῆς λίρας.

Αὐτά, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν πόσον ρευστὴ εἴνε τὰ κατάστασις, ὑπὸ τὴν ὅποιαν κινεῖται ἡ Ἑλληνικὴ ναυτικὴ ἐπιχείρησις, περισσότερον πάσης ἀλλῆς.

Διὰ τὴν Κοσταρίκαν

"Η σημαία τῆς μακρινῆς Δημοκρατίας τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, τῆς Κοσταρίκας, ἥρχισεν ἀπὸ τίνος νὰ προτιμᾶται μεταξὺ τῶν γνωστῶν «άσυνδοτων» σημαιῶν. Ἄρκετο σκάφος Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τῶν ἔχουν ἕδη ὑψώσει, λέγεται δέ, ὅτι καὶ τινὰ νεοαυτηγήητα κάτω ἀπὸ τὴν σημαίαν αὐτῶν θὰ καλύψουν τὴν ὑψηλήν τῶν ἀξίαν.

"Η στροφὴ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, ὑπέχρεωσε διακεκριμένον Ἐλληνο-Ἀμερικανὸν νομικὸν τῆς Νέας Ὑόρκης ιδιαιτέρως γὰ μελετήση τὰς νομοθεσίας τοῦ ἐν λόγω κρατιδίου, σύσσοντος ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν καὶ νὰ ἐπισημάνῃ τοὺς κινδύνους, τοὺς ὅποιους διατρέχουν οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ ὑψώνοντες ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν της κατάστασις αὐτῶν.

Ἄλλοι ιδιαιτέρας σκοπούμπτος δὲν μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ ἐκταθῶμεν εἰς λεπτομερείας ἐπὶ τῆς γνωμοδοτήσεως τοῦ εἰδικοῦ περὶ τὰ ναυτιλιακὰ δικηγόρους τῆς Νέας Υόρκης. Ἄρκει ἡ διαπίστωσις, διὰ ἡ Δημοκρατία τῆς Κοσταρίκας αἵτινες κατοικούμενοι την ισότιμον ἐπ' ἀμοιβαιότητι μεταχείρισιν τῶν πλοίων, ποὺ φέρουν τὴν σημαίαν τῆς κατά τὸν εἰσπλουτὸν ἀλλοδαπού λιμένας.

"Ἐπιπροσθέτως, ἡ παραλειψις αὐτῆς, προερχομένη καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ ἡ Κοσταρίκα δὲν ὑπῆρξε ποτὲ Κράτος ναυτικόν, διὰ νὰ αἰσθανθῇ τὴν ἀνάγκην τῶν τοιούτων συμβάσεων Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, δὲν ἀπολάσσεται καὶ τὸν ἔχον ἐφοπλιστήν, τὸν διαμένοντα εἰς τὴν Νέα Υόρκη ή τὸ Λονδίνον, καὶ ἀλλων δυσαρέστων ἐνοχλήσεων, σχετικῶν μὲ τὴν ἔνασκησην τοῦ ἐπαγγέλματός του. "Η περίπτωσις, ἄλλως τε, τῶν Παναμαϊκῶν πλοίων, ποὺ διὰ προσηγγίαν εἰς τὴν Αργεντινήν, εἰς ἄρκετα γνωστά διότι, ἀκριβώς, δὲν ὑπάρχει σύμβασις μεταξὺ Παναμᾶ καὶ Ἀργεντινῆς ἀμοιβαίας ἀπαλλαγῆς, τὰ Παναμαϊκά ὑπόκεινται εἰς τὴν πληρωμὴν φόρου ἐπὶ τὸν εἰσπραττόμενον ναύλον. Τὸ αὐτὸν δυνατόν γίνεται καὶ μὲ τὴν Κοσταρίκαν, δηπάς καὶ μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς τῶν πλοίων, ποὺ φέρουν τὴν σημαίαν της.

"Ἄστε, προσέξουν οἱ ἀνιδιότεροι τὰς ἀνωτέρω διαπιστώσεις. Διαγράφουν ὅχι ἀπιθάνους κινδύνους.

'Αξιομίμητον παράδειγμα

Τὴν μεγάλην δωρεὰν τῶν κ. κ. Υἱῶν Πέτρου Γουλανδρῆ πρὸς τὴν ναυτικὴν οικογένειαν τῆς ιδιαιτέρας τῶν πατρίδος, τῆς Ἀνδρού, εἰς μηνῆν τοῦ τόσου προώρως ἀποθανόντος ἀδελφοῦ τῶν Ιωαννου, εἴχουμεν ἀναγγεῖλει πρὸ διμήνου, χορὶς νὰ κατονομάσσωμεν τὸ πρόσωπα τοῦ δωρητῶν. Ἐθεωρήσαμεν σκόπιμον γὰρ περιμένων τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς δωρεᾶς πρὸς τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, τὴν πληρωσιν ὧδισμένων περὶ αὐτῆς προϋποθέσεων καὶ τὴν διενέργειαν τῶν σχετικῶν διοικητικῶν ἐνεργειῶν, πρὶν ἡ γνωσθοῦν ὅλαις αἱ λεπτομέρειαι.

"Ἡδη, ἀπὸ τὰ κάτωθι δημοσιεύμενα πρακτικά τῆς ἑκτάκτου συνεδριάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας, θὰ πληροφορηθῇ ο κόσμος τῶν ναυτιλομένων τῆς εὐγενικῆς χειρονομίας τῶν κ. κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ. Ή στοργικὴ τῶν φροντίδων διὰ τοὺς ἀμέσους συνεργάτας τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοὺς ναυτικούς, ἐλπίζομεν νὰ ἀποτελέσῃ παράδειγμα.

"Ἡ δυστυχία τοῦ τόπου μας ἔχει ἀνάγκην μεγάλων ἔργων εὐποίησις. Οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἀνέκοδεν πολλὰ εἰσέφερον ὑπὲρ τῆς γενετείρας καὶ τῶν ιδιαιτέρων τῶν πατρίδων. Τώρα, η ἀγαθὴ τῶν διάθεσις μᾶς χρειάζεται περισσότερον, τώρα, που καὶ αὐτοὶ ἡμπορούν νὰ δώσουν.

Τὸ σχετικὸν μὲ τὴν δωρεὰν πρακτικὸν τῆς συνεδριάσεως τῆς ἀρμοδίας Ἐπιτροπῆς ἔχει ὡς ἔξις:

ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ Μ. Σ. ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — ΠΡΟΝΟΙΑΣ

"Ἐν Ἀθηνais σήμερον τὴν 28ην Μαΐου 1951 ἡμέραν Δευτέραν καὶ ὡραῖον 19.000 συνήλθοντες ἐν τῷ Καταστήματι τοῦ Y.E.N. εἰς συνεδρίασιν ἡ κατὰ νόμον (ἄρθρον 3 A. N. 596/1945) Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Y.E.N. καὶ Προνοίας τοῦ Y.E.N. παρόντων τῶν: 1) Υπουργάρχος Λιμενικού Α. ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΥ Γενικού Διευθυντοῦ Y.E.N., ὡς Πρόεδρος, 2) Πλοιάρχου Λιμενικού Σ. ΖΑΡΚΟΥ Διευθυντοῦ Δ/σεως Ναυτιλίας Y.E.N., 3) Πλοιάρχου Λιμενικού Ν. ΤΣΕΝΕΜΠΗ Διευθυντοῦ Προνοίας Y.E.N., 4) Αντιπλοιάρχου Λιμενικού Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Διευθυντοῦ Οίκου Ναύτου, 5) Π. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ, ἀντιπρόσωπον τῶν πλοιοκτητῶν, 6) Δ. ΚΩΤΤΑΚΗ, Διευθυντοῦ τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, 7) Δ. ΜΕΛΕΤΗ, Αντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Πλοιάρχων E. N., 8) ΗΛ. ΚΡΟΚΙΔΑ, ἀντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Ραδιοτηλεγραφιστῶν E.N., 9) Θ. ΚΟΝΤΟΥ, ἀντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Μηχανικῶν E.N., 10) Δ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΥ, ἀντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Ναυτών E.N., 11) Γ. ΚΟΥΚΛΑΔΑ, ἀντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Θερμαστῶν E.N. καὶ 12) Κ. ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΩΡΟΥ, ἀντιπρόσωπον τῆς Ενώσεως Μαγείρων E.N., ὡς μελῶν, παρισταμένου καὶ τοῦ Γραμματείας αὐτῆς Ανδρού Λιμενικού ΟΡ. ΠΟΙΜΕΝΙΔΟΥ.

ΘΕΜΑ: 'Ανακοίνωσις ὑπὸ τοῦ κ. ΚΩΤΤΑΚΗ ἐπὶ τῆς δωρεᾶς τῶν ἀδελφῶν ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ἐκ 500.000.000 δραχμῶν ὑπὲρ ιδρύσεως ὑποκαταστήματος Οίκου Ναύτου εἰς μηνήν τοῦ ἀποδιώσαντος Εφοπλιστού ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ.

Ο Πρόεδρος 'Υπουρχος Γεν. Διευθυντής Α. ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριοι, συνήλθετε σήμερον η Συμβούλευτική Ἐπιτροπή «Ἐργασίας Προνοίας Εργατών Θαλάσσης» ἵνα ἀκούσητε τὰς ἀνακοίνωσεις τοῦ κ. Δ. ΚΩΤΤΑΚΗ προσφάτως ἐλλήν H.P.A. 'Ο κ. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ὡς ὁ διοικούς διὰ σᾶς ἀνακοίνωση, θὰ ἀναγγείλῃ δωρεάν τῶν ἀξιοτίμων καὶ ἐγκρίτων ἐφοπλιστῶν Υἱῶν Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ γινομένην εἰς μηνήν τοῦ λίαν προώρως ἐκλίποντος ἐξαρέστου δραστηριότητος Ἐλλήνων ἐφοπλιστού ἀδελφού αὐτῶν ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ Τιμήσαντος τὸ ἐλληνικὸν δυναμικόν την ἀλλοδαπή.

Ο κ. ΚΩΤΤΑΚΗΣ: Πλέκει τὸ ἔγκυμον τοῦ μεταστάντος καὶ τῆς εὐρυτάτης ἐφοπλιστικῆς δράσεώς του καὶ περαιτέρω ἐν συντομίᾳ ἔχειει εἰς τὸ Συμβούλιον τὸ ιστορικὸν τῆς πραγματοποιείσθετος δωρεᾶς διὰ τὴν ἐπέτασιν τῆς προστασίας τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου ἐν 'Ανδρω. Συνεχίζων, λέγει, ὅτι κατὰ τὴν ἐσχάτων παραμονήν τοῦ εἰς N. Υόρκην συνεχίζησε μετά τῶν κ. κ. Αδελφών Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ καὶ ἐνώπιον τοῦ Πλοιάρχου Λιμενικού κ. ΖΑΡΚΟΥ περὶ τοῦ τρόπου διαθέσεως τοῦ εἰς μηνήν τοῦ ἀποδιώσαντος ἀδελφού τοῦ ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ δωρεάντος ποσοῦ ἐκ δραχμῶν 500.000.000 περίπου καὶ ἀπεφασίσθη ἡ διάθεσις τοῦ ποσοῦ τούτου διὰ τὴν ίδρυσιν ἑνὸς ὑποκαταστήματος ἐν 'Ανδρω τοῦ Οίκου Ναύτου.

Περαιτέρω συνεχίζων λέγει, τὸ ίδρυμα τούτο διὰ τῆς ἔξευρέσεως καταλλήλου οἰκήματος καὶ ἐφοδιασμού τοῦ διὰ τῶν στοιχειώδων ἔργαστηριακῶν μέσων καὶ φαρμάκων, θὲ ἀποτελέσῃ ἔνα σταθμὸν Πρώτων Βοηθεῶν διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογένειας τῶν ἐν 'Ανδρω, ὡς δὲ λειτουργία του θέλει ἐξασφαλίσθη ὑπὸ τοῦ ἐν Πειραιεῖ «Οίκου Ναύτου», δὲ διοίσις θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν συντήρησιν του.

Ο κ. ΖΑΡΚΟΣ: Προτείνει δῆπος μελετηθῆ ἐπιτοπίων τὸ ζήτημα τοῦ ποσοῦ μεταξὺ τῆς δαπάνης, δῆσον ἀφορᾶ δὲ τὸ ζήτημα τοῦ ἀπαιτηθόμενου προσωπικοῦ διὰ τὴν λειτουργίαν του, τούτο, λέγει, δῆνωται νὰ ἀντίμετωποθῇ ἐκ τῶν ηδη ἐν 'Ανδρω ὑπηρετούντων Ιατρῶν. Οσον ἀφορᾶ δὲ τὰς ἀναγκαιότατας νοσοκόμους αὗταί δύνανται νὰ διορισθῶσιν εὐκόλως, συνιστᾶ δὲ εἰς τὸ Συμβούλιον νὰ ἀπαντήσῃ ταχέως ἐπὶ τῶν διαφόρων τεχνικῶν λεπτομερειῶν εἰς τοὺς ἀδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ.

Ο κ. Γεν. Διευθυντής Υπουργος Α. ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ: Λυπεῖται διότι δὲν παρίσταται κατὰ τὴν ιστορικὴν ταύτην συνεδρίασιν καὶ δ. κ. Υπουργός Ίνα ἀκούσητη τὴν εὐχάριστην εἰδησιν τῆς μεγάλης χειρο-



'Ο αἰείμνηστος
Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς

P. CHATTERJEE
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ & ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ
ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ
7, CARSTIN PLACE, 7
CALCUTTA, 1

Τηλέφ.: WEST 1564

Τηλεγραφήματα: MIDSHIP

νομίας τών 'Άδελφών ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ. 'Επείγουσα άναχώρησις έξει 'Αθηνών τού κ. 'Υπουργού τόν ήμποδίσει νά παραστή. 'Ο κ. Γενικός και έκ μέρους τού κ. 'Υπουργού εύχαριστει τούς κ. κ. 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ τους όποιους πρέπει νά μιμηθούν και οι άλλοι "Ελληνες έφοροι των Εθνών". 'Εν συνεχεία δηλούν ότι θά προσπαθήση ή 'Υπηρεσία τού Υ.Ε.Ν. νά ξένεύρη τους πόρους διά την περαιτέρη συντήρησην τού 'Ιδρυματος (προσωπικόν, νοσοκόμων κλπ.). Θέλει δέ εύχαριστη σημασία έπιστημας έκ μέρους τού Υ.Ε.Ν. τους 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ.

'Ο κ. ΤΣΕΝΕΜΠΗΣ: 'Η Υπηρεσία έκφράζει τάς εύχαριστιας της πρός τούς 'Άδελφους Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ και είνε σύμφωνος, όπως διειποήη τής άνωτέρω χειρονομίαν τών 'Άδελφών ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ διά τῆς άντιμετωπίσεως της διαπάνης της λειτουργίας τού ύπο Ιδρυσιν 'Ανδρα 'Οικου Νάυτου'.

'Ο κ. ΚΟΥΚΛΑΔΑΣ: Λέγει, ότι άνέκαθεν ή Π.Ν.Ο. έφιλοδόξει νά πραγματοποιηθή ή έπεκτασις τῆς προστασίας τού Ο. Ν., όχι μόνον εις την Ανδραν, άλλα και εις άλλας νήσους. Θεωρεῖ δέ πολὺ μεγάλην την χειρονομίαν τών 'Άδελφών ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ και ως έπροσθωπος τού Κλάδου τών Θερμαστών Ε. Ν. εύχαριστει θερμότατα τους κ. κ. 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ διά την εύεργεσίαν των πρός τους ναυτικούς.

'Ο κ. ΜΕΛΕΤΗΣ: Λέγει, ότι ή χειρονομία αυτή τών 'Άδελφών Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ θέτει σήμερον θέμα άμιλλης μεταξύ τῶν έφοπλιστών και άσφαλως θά τὸ μιμηθούν και άλλοι. Τὸ πρώτον δὲ βήμα τούτο έχει τὴν πρακτικήν άξιαν, ότι θά διευκολυθή ή περαιτέρω έπεκτασις τῆς προστασίας τῶν ναυτικών και εις άλλας νήσους.

'Ο κ. ΚΩΤΤΑΚΗΣ: Τὸ ζήταμα τοῦ έφοδισμοῦ τού 'Ιδρυματος τούτου διὰ προσωπικού ἔπερπε και πρέπει νά μελετηθῇ ταχέως.

'Ο κ. ΚΟΝΤΟΣ: Μέ μεγάλην χαρὰν δέχομαι τὴν εἰδήσην ταύτην τῆς έπεκτάσεως τῆς περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν ἐν 'Ανδρα. Τὸ παράδειγμα δέ τον κ. κ. 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ πρέπει νά μιμηθούν δοιοι οι έφοπλισται και πιστεύω, ότι θά τὸ μιμηθούν, άσφαλως, δοιοι διά τῆς προσκούσης οίκονομικῆς ύποστηρίξεως τοιούτων 'Ιδρυμάτων τῶν θόποιων ή Ιδρυσιν πάντοτε προσέκρουεν εις λόγους οίκονομικούς.

'Ο κ. ΚΡΟΚΙΔΑΣ: 'Άνεκάθεν οι 'Ελληνες κεφαλαιούχοι ήσαν πατριώται. Ή εύεργεσία αυτή τῶν 'Άδελφών ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ θά γραφή χρυσοίς γράμμασι, εις τὰ χρονικά τῆς Π.Ν.Ο. Βεβαίως η δωρεά αυτή είνε μία ἀπάραχη τού έργου διά τὴν δολοκήρωσιν τού θόποιον, δομώς, ή Π.Ν.Ο. θά παράσχη πᾶσαν ύποστηρίξιν. Έκφράζει και πάλιν τάς εύχαριστιας αἵτινες θέλουν διατυπωθῆ και έγγραφως πρός τους κ. κ. 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ έκ μέρους τῆς Π.Ν.Ο.

'Ο κ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ: Εύχαριστει τούς 'Άδελφούς ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ, διότι διά τῆς χειρονομίας τούτων έδόθη μία εύκαιρια νά πραγματοποιηθῇ ή έπεκτασις προστασίας ναυτικών και εις τὰς ἀπαρχίας.

'Ο κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: 'Η δωρεά ἔνισχει τὴν πραγματοποίησιν τῆς έπεκτάσεως τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν εις τὰς ἀπαρχίας, αὐτή είνε διανοτήν νά πραγματοποιηθῇ έφόσον έξασφαλισθῇ τὸ οἰκημα και τὰ στοιχειώδη μέσα διά ένα συγχρόνον σταδιούν Α' Βοτιθεών, ίνα παρέχηται εις τους ναυτικούς ή στοιχειώδης ιατροφαρμακευτική και κλινική περιθαλψι.

'Ο κ. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Λέγει, ότι άνέκαθεν ή σκέψις τῶν έφοπλιστῶν ήτο ύπερ τῆς Έλλάδος και, άσφαλως, θά μιμηθούν τὸ παράδειγμα τῶν 'Άδελφών ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ και άλλοι συναδέλφοι τῶν, τονίζει δέ ότι ουδέποτε ήγονοθή ο παράγων τού έμψυχου υλικού τού 'Ελληνικού πλοίου.

'Ο κ. ΠΡΟΘΕΔΡΟΣ 'ΥΠ/ΡΧΟΣ Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Α. ΤΣΕΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ: 'Η συνεδρίασις αὕτη είνε ίστορική, διότι έκδηλωνει πραγματικὸν ένδιαφορόν 'Ελλήνων έφοπλιστῶν διά τούς συνεργάτας τῶν ναυτεργάτας, γεγονός, οπερ θά άποτελέσθη φωτεινὸν παράδειγμα διά τὸ μέλλον.

Προτείνω θόπως άποφασίσωμεν για εύχαριστήσωμεν έγγραφως τούς 'Άδελφους Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ διά την γενιαίαν δωρεάν των.

'Η πρότασις έγκρίνεται όμοφώνως.

Προτείνω, όπως τηρήσωμεν σιγήν ένδος λεπτοῦ εις μνήμην τού έκλιπτον άσιμηστου ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ.

Συνεχίζω δι. Γεν. Διευθυντής έπρότεινε τὴν σύστασιν 'Επιτροπῆς ήτις

δέον νὰ μεταδῷ άμεσως έπιτοπίως μετὰ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ 'Οικου Νάυτου' διά την μελέτην τῶν έκει σημειωνών συνθηκών διά την Ιδρυσιν τού έλογω 'Ιδρυμάτος.

'Η Επιτροπή αὐτή παρατα συνεστήθη ύπο τῶν κ. κ. Πλοιάρχου ΖΑΡΚΟΥ, Αντ/ρχου ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, ΚΩΤΤΑΚΗ, ΚΟΥΚΛΑΔΑ και ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΥ, άπερασίσθη δὲ άμεσως, δπως τὸ προσεχες Σάββατον άναχωρήσῃ δι 'Ανδρον διά τὴν άνωτέρω αιτίαν.

Μή ύπαρχοντος έπερπον θέματος λέται ή συνεδρίασις.

"Ας μή έφησυχάζωμεν"

'Η από τινων μηνῶν ἀρξαμένη περίοδος καλῆς έργασίας τῆς Ναυτιλίας συνεχίζεται, χωρίς, δύναται μία κατά τὸ μάλλον ή ήττον άσφαλτη προδιλεψις περὶ τῆς διαρκείας της. Είνε τόσοι και τοιαύτης ολκῆς οι διάφοροι παράγοντες πού διαρύνουν εις τὴν διαιρόφωσιν και διατήρησιν μιάς Α. ή Β καταστάσεως εις τὴν διεθνή ναυλαγοράν, ώστε είνε άδυνταν νὰ σταθμισθούν ούτοι έτοιν προτέρων, νὰ προβλεφθούν αι πιθανα διακυμάνσεις και νὰ συνδυασθούν κατά τρόπον διδούται τὴν λόσιν τοῦ προβλήματος. Άντος είνε ο λόγος, διά τὸν οποίον ναυτιλιακοὶ έπιχειροματίαι, διασίσαντες τὴν τακτικήν των εις σώφρονας και λογικούς κατά τὸ φαινόμενον υπολογισμούς, εύρεθησαν εις άποτόμους υψηδεις τῆς ναυλαγορᾶς ἐν άδυναμίᾳ νὰ έπωφεληθούν αὐτῆς, ένων άλλοι, παρασυρέθεταις ἀπὸ διαστήσεις η αφεδέντες εις τὴν τύχην, ηγάπησαν νὰ καρπωθούν τὰ κέρδη τῆς αποτόμου μεταστροφῆς.

Τὸ φαινόμενον αὐτό, ποὺ έχει ἐπαναληθῆ πολλάκις εις τὴν ναυτιλία καὶ ιστορία, προσδίδει ειδικῶς εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ἀσταθείας και τῶν ἀπροσδέπτων μεταπόσεων, τὸ οποίον θέτει πάντοτε νὰ λαμβάνεται ύπο ούτον άντιμετωπίζωνται τὰ πάσης φύσεως ναυτιλιακὰ ζητήματα. Ούτε αἱ ναυτιλιακοὶ κρίσεις είνε διαρκεῖς, οὔτε αἱ περίοδοι τῶν παχεών άγελάδων ἀτέρμονες. Άντο, τούλαχιστον, είνε δέσμιον, ούτε αἱ προσωρινῆς ιστορίας.

'Ετοι θά πρέπει νὰ κριθῇ και ή σημειώνη εύημερία τῆς Ναυτιλίας. Ός μία προσωρινή καταστάσις, η οποία μοιραίως θὰ μεταστραφῆ. Πότε και εις ποιον βαθμόν διά γίνην η μεταστροφή αὐτῆς, είνε τὰ δύο μεγάλα ἔρωτηματικά, εἰς τὰ οποία δεν νομίζομεν, ούτι είνε κανεὶς εις θέσην νὰ δωσῃ ἀπάντησιν.

'Εν οἷς, διοπίον, τῆς μοιραίας μεταπόσεων και ἐφ' δόσον ή σημειώνη καλή περίοδος μας παρέχει τὴν εύκαιριαν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὰ ζητήματα μας μὲ κάποιαν ἀνεστιν και χωρὶς σπασμοδικας κραυγάς τρόμου, πρέπει νὰ ἐπιληφθῶμεν ἀπὸ τοῦ διενορθώμενον δέν δύναται νὰ θεωρηθῇ ως λύδωμενον διά τῆς προσωρινῆς καλῆς έργασίας τῶν τελευταίων μηνῶν. Καὶ τὸ ναυτιλιακον μας πρόδημα, ειδικῶς 'Ελληνικόν, είνε γνωστόν. Ό εμπορικός μας στόλος φεύρεται και καταρρέει, χωρὶς τίποτε νὰ γίνεται διά τὴν άνανεώναν του. Εἰς τὴν πρώτην πνοήν έναντιού αἱ νευρατά πλοία, ποὺ θέτονται στῆς άγορᾶς και ίσως δριστικῶς αὐτὴν τὴν φοράν, θὰ είνε τὰ 'Ελληνικά. Καὶ τότε θὰ φανῇ η ναυτιλιακὴ γυμνότης. Μέσα εἰς τοὺς στόλους τῶν νεοτεύκτων μεταπολεμικῶν πλοίων θλών τῶν σημαιών, δεν θὰ έφανται οὔτε ἐν μὲ 'Ελληνικὴ σημαίαν. 'Οσα θὰ ήμπορεύσουν νὰ κρατηθούν ἐν κινήσει, θὰ φυτώσουν, διεξάγοντα ένα διάπελπιδα άγνων ύπο τὸ άνισους δρούς μὲ ἀντιπάλους ἀνηφορισθητού πυροχοής.

Θά ἀρχίσωμεν και πάλιν τότε νὰ διμιλόμεν περὶ ἀφανισμοῦ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας; Θά ἐπικαλούμεθα τὴν λῆψιν σπασμοδικῶν μέτρων; Θὰ ζητῶμεν τὴν χάραξιν μιάς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς και τὰ τοιαῦτα; Πολαιά και ποὺ διανέσθησαν τὸ παναλαμβάνεται ύπο τὴν ίδιαν ἀκριβῶς μορφήν ἀπὸ καιρού εἰς καιρόν. Καὶ τὴν ιστορίαν αὕτη τὴν δικούσωμεν —είνε δέσμιον — και πάλιν, μὲ τὴν πρώτην κάμψιν την ναυλαγορᾶς.

'Άλλα, μὲ διαμαρτυρίας, μὲ σπασμοδικά μέτρα και μὲ πρόχειρα νομοθέτησα, γραμμένα εἰς τὸ γόνατον, δεν γίνονται πλοία. 'Εστω, ἀκόμη, και έταν τότε χαραχθῇ ἔνα ιδανικὸν ναυτιλιακὸν πρόγραμμα,

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

στω και ἔαν δημιουργηθούν εύοικαὶ συνθήκαι ἐργασίας διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν, θά είνει ἀδύνατον νὰ ἐμπλουτισθῇ αὐτὴ ἐντὸς δραχεῖος χρόνου μὲ ἀπαραίτητα νέα πλοΐα, τα οποία θὰ ἐπιτρέψουν τὴν καταληφθὶ τῆς θεσεως, ποὺ ἄρχει εἰς τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα μεταξὺ τῶν ὅλων ναυτικῶν χωρῶν. Καὶ ἡ ναυτιλιακὴ μας ἀποκατάστασις θὰ είνει πλέον ἀν όχι ἀδύνατος, τούλαχιστον ἔξαιρετικῶν δυσχερῆς. Οἱ ἀντι-πλοΐαι μας θὰ μᾶς ἔχουν ἐκτοπίσει καὶ θὰ ἔχουν καταλάβει στερρῶν τὴν θέσιν μας. Ἀς μη ἐφουσχάζωμεν, ἐπομένως, σήμερον, πιστεύοντες μηκαρίως, ὅτι δύλα πηγαίνουν καλά διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Και πρῶτον τὸ Κράτος

Ἐν όψει τῆς θέσεως τοῦ ζητήματος, ως την ἐσκιαγράφησαν δι' ολίγων εἰς τὰ ἀνωτέρω γραμμάτων, θά πτο χρήσιμον νὰ μάθῃ η Ναυτιλία τι ἔσκεφθη — ἐννέα σκέψηθη — τὸ Κράτος, καὶ ἔαν αἱ σκέψεις του κατέληξαν η θά καταλήξουν εἰς σαφεῖς ἀποφάσεις πρακτικῆς ἐφαρμογῆς.

Όφειλουμεν να διολογησωμεν δτι, Εξ σων τουλάχιστον ημεις βλέπομεν, δεν έξεδηλώθοσαν μέχρι τουδε αι δραστήριαι Εκείναι ενέργειαι από κρατικής πλευράς, αι όποιαι θα επειθον την Ναυτιλίαν δτι τα προβλήματά της απτελεσαν αντικείμενον σοδαράς μελέτης, δτι άπεκρυσταλλώθοσαν σαφεις γνώμων και δτι κατηρτισθ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα μακράς πυνθαν και μεγάλης δλκης, έπανω εις το όποιον θα ήπιτροφητη στηριχθε και να σταθη μια υγιης ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ήγυψημένης σταθερότητος.

Δεν πρόκειται άπλως καὶ μόνον περὶ τῆς ἐπιδείξεως ἑνὸς πεύματος εὐμενοῦς κατανοήσεως ωρισμένων ναυτιλιακῶν Ἑγγητάπαντα ἐκ μερους τοῦ ἀρμοδίου Ὅπουργειού τῆς Ναυτιλίας, τὴν ὅποιαν εὐχαριστώς ἀναγνωρίζομεν καὶ ἔχομεν μάλιστα τελευταίως ἀπὸ τῶν σπηλῶν αὐτῶν. Τοῦτο καὶ μονὸν δὲν ἀρκεῖ. Ἡ ἀντιμετώπισις τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως, οὐνὶ ύπὸ τοῦ πρόσιμα τῆς σημειρινῆς προσκαΐρου εὐημερίας, ἀλλὰ μὲ τὴν μελλοντικὴν προοπτικὴν, ἀπαιτεῖ κάτι πολὺ περισσότερον ἀπὸ τὴν ἄπλην βελτίωσιν μὲ βῆμα σημειωτῶν τῆς δημιουργήσεως κατὰ τὰ τελευταῖς απὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐπιτέθεν ἡτὶ κρισίμου διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν καταστάσεως. Ἀπαιτεῖ μίαν ἀλλαγὴν κατὰ 180 μοίρας τῆς μέχρι τούδε τηρηθείσης ύπὸ τοῦ Κράτους τακτικῆς. Μίαν ἀλλαγὴν ἐκτεινομένην πρὸς πασας τὰς κατευθύνσεις.

‘Ἡ ἁνωμένων τοῦ ἔχοντος ἀπὸ τῆς ἐπιτέθεν ποὺ ἐπεστόρευτεν ἦν τοῦ

Η εκκαθαρίσιος του εօσφους από τα εμπόνους, που επειδηρωθεύεν ήταν στοχος, διά κα νά μη είπωμεν κακόπιστος, κρατικός παρεμβατισμός, είνε έννοια συνδρομής του θέματος, επί του όποιου θα έπρεπε κατά πρώτον λόγον νά ιδη η Ναυτιλία σαφείς, συγκεκριμένας καί, πρό παντός, έμπινεούσας έμπιστοσύνην απόφασίες. Το ζήτημα, αίσινης, της πωλήσεως τών έλληνικων πλοίων ή της υπόθεκμέσεως των είς ξένους, άνευ διαπιπλώσεων καί περιορισμών, αποκλείει την τοποθέτησην είς έλληνικάς ναυτιλιακάς έπιχειρησίας ξένων κεφαλαίων, άνευ τών όποιων είναι άδυντας ή είς ύπολογισμούν κλίμακα προσθήκη νέων πλοίων είς εις Έλληνηκήν σημαίαν. Αυτή αυτή ή ιστορία τής έλληνικης ναυτιλίας, άλλα καί ή μεταπολεμική άξιοθαύμαστος δραστηριότης τών Έλλήνων ναυτιλιακών έπιχειρηματιών, οι όποιοι έδιμοι υργούνται στόλους ύπό ξένος, δυστυχώς, σημαίας, αποδεικνύουν διτί άνευ των ξένων κεφαλαίων τίποτε δεύτερο ήτο δυνατόν να γίνεται. Άλλη την έννοια της αυτήν πηγήν έχουμεν κλειση χάρις είς τους άπαγορευτικούς μας περιορισμούς.

Είναι γνωστά, βεβαίως, τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἔμμενόντων εἰς τὴν διατήρησιν τῶν περιοριστικῶν αὐτῶν μέτρων: Ἐάν, λέγουν, ἀρώμεν τοὺς περιορισμούς, θὰ ἐπακολουθήσουν ἀρόθια παλᾶσσις πλοίων εἰς ἔνους μὲν συνέπειαν τὴν μεέωσιν τῆς χωρητικότητος, ἀνέργιαν κλπ.. ἀφοῦ δὲν ἔχουν ἐκδηλωθῆ προθέσεις ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν περὶ θέσεως ὑπὸ

τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν νέων πλοίων.

Ορθόν, κατ' ἐπίφασιν, τὸ ἐπίχειρον. Άλλα το νομίσμα εχει και την αντίθετον δινι. Πώς θέλετε, λέγουν οι ἄλλοι, νὰ φέρωμεν ύπο την ἐλληνικήν συμπαίξ πλοιά, οφού οι ζένοι οι δανεισταί μας ἀξιούν, και δικαίως, ἀπόλυτον ἐλευθερίαν ἔσασφαλίσεων τῶν κεφαλαίων των; Και τὸ ἐπιχειρομά αὐτὸ είναι ἀναμοισθήτον;

Ιδου, λοιπον, εν σεμα πρωταρχικης ομηρωσις, το οποιον εγινε απο την οριστικη ρυθμισεως κατα τρόπον εξασφαλιζοντα την διατηρησης της χωρητικητος υπο τινας προϋποθέσεις και την προσελκυσιν του ζενου κεφαλαιου εις ελληνικας καιτιλιακας επιχειρησεις.

Αλλα, αντα ειναι ειναι μηνον οι των πολλων σημειων επι των διοιων βε

Αλλ ούτο είναι ο νόος της πατριωτικής συνείδησης, η οποία επέτρεψε νά έχωμενοι ήδη σαφείς τας απόφασεις του Κράτους, κατά τρόπον μή επιδειχθέμενοι μελλοντικάς παλινδρομήσεις και ανατροπάς καταστάσεων. Υπάρχουν και άλλα βασικά θέματα, τά όποια εύρισκονται και βάσεις ακολουθούν νά ευρίσκονται αγώνωντον έως πότε έν έκκρεμότητι. Τό δημόσια, αιγαίνων, της φορολογίας της Ναυτιλίας υπό μορφή λογικήν, και μονιμών, άναμενει εισέπει την λύσιν του. Τά ζητήματα προνοίας και έκπαιδεύσεως των πληρωμάτων κλπ. κλπ. ούτε καν πρωθήμησαν.

Τί, λοιπόν, ἀναμένουμεν διὰ νά στρωθῶμεν εἰς τὴν ἐργασίαν πρὸς ρυθμούς τῶν ζητημάτων αὐτῶν; Τό νά τά παραμερίζωνται ἀπλώς ἡ νά τά ἀγνοῦμεν, ὅταν μία παροδική περιόδος ἐψημέριας μειώνῃ ὥπωσθητο πάντη τά των, δὲν σημαίνει ὅτι ταῦτα ἐπαυσανά νύ ψήστανται καὶ ὅτι δὲν παραμένουν ὡς ἀνύπερβλητα ἔμποδια εἰς πάσαν προσπάθειαν διά τὴν ἀναδιπλωματικῶν τοῦ ἐπιτορικοῦ μας στόλου.

Ίδου, λοιπον, τι άναμενει η Ναυτιλία από το Κράτος επι ση όποικηραν και τι άναμενει άκοπμόν. Εάν και σπέρων δεν γίνεται τίποτε από κρατικής πλευράς, άς απελπισθώμεν ρυσιτικώς περι την ναυτιλίασκου μας μελλόντος, τό δόπιον δεν ήματορει νότια βασισθή εις προσκαίρους άνθαλμάπας τών μεταφορών, ώς η σημερινή. Τυχοδιωκτισμόν ήμπορουν υάσκουν τά στομα, άλλ οτου τό Κράτος έφαρμοζη τυχοδιωκτικήν τακτικήν εις ένα τομέα υψηστης εθνικής σημασίας, ίππος η Ναυτιλία, τότε θά ήτο καλύτερον νά πάυση νά άναμιγνύεται εις την ύποθεσιν αυτήν.

τὸ Κράτος θὺ μερίσαι πρώτους καὶ

Τον την προσθέουσεν, δεινώς, στην Κρήτη, από ωραίων πράγματων, άναλαβό δημιουργικήν δράσιν, περὶ ἣς ώμιλήσαμεν ἀντέρω, καὶ οἱ ἄλλοι δύο παραγούστες, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτεργάται, ἔχουν καὶ αὐτοὶ σημαντικὸν ἔργον νὰ ἐπιτελέσουν, ἐὰν ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ὑπαρξίαν ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Γνωρίζουμε. Βεβαίως, τὰ παράπονα τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοὺς λόγους.

ναριώντων, μεταξύ των παραπομπών της ομάδας της Ελληνικής Ακαδημίας στην Αθήνα, η οποία διέπειρε την επίσημη παραδοσιακή γλώσσα της Ελλάδας, την αρχαία ελληνική γλώσσα, σε μια συγκέντρωση που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα τον Ιούνιο του 1982.

Δέν ιομίζουν, λοιπόν, δτ., ἀν μὴ δι' ἄλλους λόγους, τουλάχιστον διὰ τὸ ίδιον αὐτῶν συμφέρον, θά δητος καλὸν νὰ ἐπιδείξουν ἀπὸ τοῦδε κάποιον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἔστω καὶ μὲν θυσίαν τινὰ τῶν υλικῶν των συμφερόντων; Ἐάν, ἔστω καὶ ἐλάχιστα ἀπὸ τὰ τόσα καὶ τόσα πλοῖοι τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ἔνας σημαίας μετεφέρονται ὑπὸ τὴν Κυανούλευκον, τὸ ἀποτέλεσμα θὰ δητος νὰ ἔξασθεντοσύνουν μερικά ἐπιχειρήματα ἀπὸ κρατικής κυρίως πλευρᾶς, δι' ὧν δικαιολογείται ή ἐπίβολη καὶ διατήρησις ὠρισμένων ἀντιναυτλιακῶν μέτρων.

Οι περιορισμοί, αφήνης, είς τὰς πωλήσεις τῶν πλοίων, περὶ ὧν ὡμιλήσαμεν αὐτέρω, θά τηδε μνατῶν νά ἀρθωσά, έανν ἀπέδεινούτεο ἐμπράκτως ἀπό τῆς ἐφοτιλοστικῆς πλευρᾶς η διάθεσις ἐπανόδου ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς σημασίαν. Ἀκόμη και ἡ ρυθμισις τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος, και τοῦ τῆς προνοίας τῶν πληρωμάτων θά καθίστανται δυνατή κατά τρόπον ἵκανοποιητικὸν διά τὴν ναυτιλίαν. Ἀλλὰ και ἀπό ἀπόψεως Κοινῆ Γνωμῆς, ἡ δόποις τόδον βαρύνει εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μᾶς Α. ή Β. πολιτικῆς, η ἐμφάνισις ὑπὸ τὴν Ἑλληνικῆς σημασίαν ἔστω και δόλιων ἀξιολόγων πλοίων, θά είχε εὔμενεστατον ἀντίκτυπον και θά μετέστρεφε τὰ ἐπικρατούντα κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἀντεφοτιλοστικά αἰσθήματα.

Είπομεν διτί ύπαρχουν λόγοι συμφέροντος διά τοὺς ναυτιλιακούς μας ἐπιχειρηματίας νὰ συμβάλουν καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τούθι διά τὴν δημιουργίαν, μελλοντικῶν συνθήκων, ποὺ θὰ ἐπέτρεψον τὴν Βιωσιμότητα τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Θέλ κάμουν μίαν τοποθετήσιν κεφαλαίων, ὅπι Βένετος ἔλκυστικὴν σήμερον, μὲ τὸν σκοπὸν νὰ δημιουργήσουν ἐν καταφύγῳ δια τὸ ἐπιχειρηματικὸν τῶν δαιμονίων, ὅπαν σ’ αἰθρίος σύρανδος τῶν κρατῶν ἢ τῶν κρατιδίων, τὰ δόπια τοὺς φιλοξενοῦν, ἀρχίστη νὰ ζοφοῦται, καὶ αὐτοὶ κατατρεμένοι καὶ πληττόμενοι ἀπό τοὺς ἀντίζηλους θὰ ἀναζητήσουν τὴν προστασίαν τῆς ἔμικης τῶν σηματαῖς.

Αλλά και ο δέρος παραγών, ο ναυτεργατικός, μπορεί να βοηθήσει την προσπάθειαν δημιουργίας συνθηκών έπινδυσεως της έλληνικής ναυτιλίας. Έχουμε, βεβαίως, ένθαρρυντικά δείγματα από την ναυτεργατικής πλευράς ότι υπάρχει ή διάθεσις αυτή. Αι πρόσφατοι συμφωνίες μεταξύ την έφοπλιστών της άπειδειαν. 'Αλλ' αι συμφωνίαι αύται πρέπει να θεωρηθούν ως η άπαρχη της κοινής προσπαθείας διά την Βελτιώσιν των συνθηκών έργασίας της ναυτιλίας μας. Εκείνο, κυρίως, που χρειάζεται είναι η συνέχισις της προσπαθείας, η συστηματοποίησίς της και η δρογάνωσί της.

Και αφού ώμιλησαν άνωτέρω διά το Κράτος και τούς ναυτιλιακούς έπιχειρηματίας, φορείλουμεν, νομίζουμεν, νὰ έπαναστάθωμεν και διά τούς ναυτικούς μας τὸ δῆι ὅπε τὴ σημειερή πρόσκαιρος εὐημερία τῆς ναυτιλίας πρόκειται νὰ διατηρηθῇ ἐπὶ ἀπειρον οὔτε αἱ Σέναι σημαῖαι, αἱ δῆποιαὶ ἀπόρρηψαν σύμερον πολλούν ναυτικούς μας, θὰ εἰνὲ πάντοτε αἱ καλύτεραι. Φοβούμεθα δῆι καὶ οἱ ναυτικοί μας, δῆπως καὶ οἱ ἐφότισται μας θὰ ἀναζητήσουν μίαν ἡμέραν καταφύγιον ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν οπιμαίαν καὶ δῆι πρέπει καὶ αὐτοὶ νὰ συμβάλουν ἀπὸ τοῦθε εἰς τὴν θεμελίωσιν τοῦ καταφυγίου αὐτοῦ.

**ECONOMY AND EFFICIENCY
IN
QUICK
TURNAROUND
VOYAGE REPAIRS
AND DRYDOCKING**

I Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

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

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

»Άλλοι είναι δ κόμπος, κ. Πρωθυπουργέ. Τόξο έφερε καὶ τὸ ξέρουμε. Τὸ μυστικὸν εἶναι κοινὸν ἀνὰ τὴν οἰκουμένην. Ἀδιάφορο ὃν κάνουμε πῶς δὲν τὸ βλέπουμε καὶ σχέση ὃν κάνουμε, τάχα, γεράς ζητάμε τὴν ἀφορμὴ καὶ τὴν θεραπεία τοῦ ἀθέραπτον καὶ στὰ ἀσήμαντα. Θά ἀκούσετε, λοιπόν, κ. Πρωθυπουργέ, ἀπὸ ναυτεργατικοῦ στόματα τὴν ἀλήθειαν. Τολμοῦμε νὰ τὴν πούμε, γιατὶ ἔμεινε καὶ ικανοὶ νὰ ὄργανωσουμε, οὐτε πόρους παράλληλους μὲ τὸ συγκαταβατικὸν μας μισθολόγιο ειμεῖσθα δῖσιν νὰ βρούμε. Ισως ἀπὸ κουταμάρα μας. Ισως ἀπὸ τὴν συνεχῆ μας ἀπουσία ἀπὸ τὸ στίθιο τῆς βιοπάλης στὴ χώρα μας.

»Στὴν πατρίδα μας, κ. Πρωθυπουργέ, ἐγάλωσι θητικὴ κατὰ τὴν τραγικὴ κατοχὴ ἔνα θηρίο. Ονομάζεται ἐξ αὐτοῦ οἰωνοῦ ι. c.

»Ζῆται κινεῖται ἐλεύθερα καὶ ἀνενόχλητα καὶ πολλὲς φορές ὑπὸ τὰ χειροκροτήματα καὶ τοὺς ἐπαίνους μας καὶ τὸ θαυμασμό μας. Ο χῶρος ποὺ κινεῖται εἰναι ἀπέραντος.

»Μετὰ τὸν πόλεμο, ὁ παραγωγικῶν ἔργαζομενος κόσμος περιωρίσθη σ' ἔνα μικρὸν ἀριθμό. Ή μεγάλη μᾶλλα κινεῖται καὶ ζῆται μεταξὺ παραγωγοῦ, ἔργαζομένου καὶ καταναλωτοῦ. Εἰναι δὲ δύος τῶν ἐμπορευμάνων, ποὺ πλασιώνεται ἀπὸ τὸν ἀπέραντον στρατιοῦ τῶν ἀριθμῶν, τὸν κομπιναδόρων, τῶν μεσιτῶν καὶ τῶν ἀνθρώπων τοῦ «ποδαρίου». Ή πολεμικὴ ἐποχὴ τῆς «Μάρτυρος» διεπιδαγώγησε δῶλους τούτους καὶ τοὺς ἔκαμε ἀπονήσκηδες καὶ ἀστίδες, στὴν ἐπίδοσί τους. «Ολοὶ τους ἐπαίζουν μὲ τ' ἀπάντων». Τὸ κέρδος καὶ πάγιο εἶναι καὶ θετικό καὶ μεγάλο. Ή προτιμήσις τους εἶναι τὰ τρόφιμα καὶ τὰ εἰδη τῆς πρώτης ἀνάγκης. Ολα τὰ ὑπάρχοντα στὴν ἀναμική μας πάτσα κινούνται κατὰ ἀπὸ τὴν θέλησί τους. Κράτος εἶναι αὐτοί. Επιστισμός εἶναι αὐτοί. Εφοδιασμός εἶναι στὴν πραγματικότητα μόνον αὐτοί.

»Τὸ φωτικό μας προϊὸν ἀλλὰ καὶ τὸ πλεῖστον τῶν εἰσαγωγῶν περνοῦν εὐκολώτατα καὶ μὲ χαμηλές τιμὲς στὸ χέρι τους.

»Ο πρόχειρος ἐπιχειρηματίας, ὁ σκοτεινὸς κερδοσκόπος καὶ ἀκόμη αὐτοὶ οι ποικιλώμοι δργανισμοὶ καὶ Τράπεζες τὰ παραλαμβάνουν, τὰ ἀμπαρώνων σὲ ἀσφαλεῖς ἀποθήκες καὶ καραδοκοῦν για τὴν καταλλήλη περίστασι. «Υστέρος μὲ τὸ σταγονόμετρο καὶ μὲ τοῦ φαρμακείου τὰ σταθμὰ καὶ τὶς τιμὲς τὸ διοχετεύον στὸν μαρτυρικὸν καταναλωτὴν. Αποκριδιωτικὸν τὸ φαινόμενο ποὺ διατηρεῖται μόνο, φεῦ, στὴν ἡρῷκη Ελλάδα.

»Καὶ ἐνῷ η ζωὴ τόσο μαρτυρικὴ συνεχίζεται γιὰ τὸν μισθωτὸν, περιουσίες καταπληκτικὲς σχηματίζονται, μοναδικὸν ἐμφανίζεται τὸ καθημερινὸν ζεψύτωρα, σὰν τὰ μανιτάρια τῶν «Μπαζαδώρων». Απίθανοι καὶ σχρηστοὶ ως χρέος κοφῆνες ταῖσιν στήμερα μὲ τὸ χρυσάφι στ' ἀνοικτά.

»Γενικὴ η ἔξορμοτσις στὸν ἀμεσοῦ πλουτισμὸν καὶ γενικὴ ἡ ἐπίδειξη στὴν πολυτελεῖα διδίσκωσι. Τὰ ἀναριθμητικὰ κοσμικὰ μας κέντρα εἶναι η ἀνευ σχολίων διαπιστώσις τῆς πραγματικότητος.

»Άλλα τὸ «Τέρας» δὲν σταματᾷ ως ἔδω. Αἰχμαλωτίζει πολιτικοὺς παράγοντας, ἐπηρέαζει κρατικοὺς λειτουργούς, φθανει ὡς τὰ τελευταῖα

σημεῖα τῆς Ελληνικῆς ζωῆς. Καὶ δηνοὶ ή δργανώσις τῆς κομπιτίνας εἴναι δύσκολη, τὰ χέρια δὲν διοτάζουν νὰ ξαφίσουν τὰ μετρημένα.

»Ο μισθός, σὲ καμιαὶ θέσι, δὲν ὑπολογίζεται πλέον. Τὰ... λοιπὰ ἔκτιμωνται. Τὸ κλασικὸν λαδωμά. Τὰ τυχερὰ τῆς δουλειῶν. Τὸ κέντρο κατατυρανεῖ τὴν ὑπαίθρῳ, τὸ παραγωγὸν καὶ τὸν ἐργαζόμενον. Ήμεῖς οἱ ναυτικοί, σὰν ἀποδεδειγμένως κουτότεροι δλον, βρισκόμαστε στὴν πρωτοκαθεδρία.

»Η στάθμη τῆς ζωῆς σταθερὰ ἀνεβαίνει, ἐφθασε ἐκεῖ ποὺ ἔφθασε καὶ ο Θεός ζέρει ποὺ καὶ πότε σκοτεύει νὰ σταματήσῃ.

»Ούτε ἔνες βοήθεια, οὐτε ἐλέμησύνη ἀποδήμων, οὐτε αὐτὸ τὸ «Σχέδιο Μάρσαλ» μπρέσσαν νὰ βάλων τὴν τροχοπέδη τους. Τὸ χωνεύτοι τῆς νεοελληνικῆς τακτικῆς δλα τὰ παρέσυρε στὴ γενικὴ λεηλασία.

»Συγχωρήστε μας, Κύριε Πρωθυπουργέ, ὃν τὰ παραβένουμε ώμα. Ή παραλληλισμὸς σ' ἔμας προδόλαιει σὲ κάθε μας βῆμα. Ή ἀνόρθωσις καὶ τὸ νοικοκύρευμα δλων τῶν ἀλλων λαῶν μάς πληγώνει.

»Τί λέτε γιὰ δλα αὐτά, σεῖς ο δέσποινος;

»Μέχρι τώρα, τίποτε δὲν βλέπουμε ποὺ νὰ μάς ἐνθαρρύνη. Αντίθετα καὶ μὲ δικαιολογημένη ἀπορία παρακολουθούμε τὴν κρατικὴ μηχανή στὸ ρόλο τοῦ ἀδαντόδωρου δλως αὐτῆς τῆς ἀσυνδοσίας. Ή φραγμὸς στὰ Τελωνεῖα είναι κατὶ τὸ ἀκατανόητο. Εννοούμε τὴν τροφὴ καὶ τὸ εῖδος τῆς πρώτης, τῆς ἀμέσου ἀνάγκης.

»Ο καταπέλτης στὴ φορολογία στὸ σακκουλάκι μὲ τὸν καφέ, τὴ ζάχαρη, τὸ σαπούνι καὶ τὸ φτηνὸν ρούχο, δηνοὶ διανούνται στὶς κραυγές τῶν δικῶν του, πῶς πρέπει νὰ δικαιολογηθεῖ;

Οι ναυτεργατικοὶ καὶ οἱ ὀφοπλιστικοὶ ἐκπρόσωποι, ἐκπρόσωπούντες αὐτὴ τὴ στιγμὴ τὴν υγιεστέρα καὶ τὴν πατριωτικότερη μερίδα τοῦ λαοῦ, ἐπηρέαζει μὲ τὴ πανηγυρικὴ ἀνακοίνωσι τῆς νέας Συμβάσεως, νὰ μάς είχεν διδούσατο καὶ μὲ τὶς ἀπαντήσεις αὐτές. Ήταν καὶ τοῦτο μία μεγάλη τους ὑποχρέωσις πρὸς τὸ κόσμο, ποὺ ἐκπροσωπούν.

Η στιγμὴ ήταν κατάλληλη καὶ προστός ο κ. Πρωθυπουργός γιὰ νὰ παραπέμψει τὴ στιγμὴ ἐκείνη καὶ δηνοὶ τους διαγωγικά, διότι ούτε ἀριστοτέλη στὴ παρασιτική ὑπῆρχε τὴ στιγμὴ ἐκείνη καὶ δηνοὶ τους διαγωγή.

»Ἀλλως, καμιὰ ἀξία δὲν ἔχει η συγκαταβατικότητα η δική μας καὶ η κατανήσις η δική μας. Ανεν περιεχομένου βάσι κατανήσουν, δηνοὶ τὸ συνεχίζεινται στὴν κατανήσιδην διασύνεσιν τὸν πολυτελεῖα διδίσκωσι.

Καμιὰ ἀξία δὲν ἔχει η δική μας μονομερῆ συμπεριφορὰ δηνοὶ τὸ γενικὸν ξεφαντώλαμα καὶ η γενικὴ ἔξαρχειώσις συνεχίζουν νὰ παρουσιάζουν τὰ «ΣΩΔΟΜΑ» καὶ τὰ «ΓΟΜΟΡΑ» στὴν Αθήνα καὶ στὶς μεγάλες μας ἀλλες πόλεις.

»Αντίθετα, μιὰ κατάντια σὰν κι' ἐκείνη τῆς Γραφῆς εἶναι ἀναπόθευκτη καὶ σύντομη η κατεδάφιση τῶν κακῶν κειμένων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΝΑ ΑΚΟΜΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΝ ΔΡΑΜΑ

ΤΟ "ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ,, ΕΙΣ ΤΑΣ ΦΛΟΓΑΣ

ΠΩΣ ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ Η ΔΙΑΣΩΣΙΣ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΣΟΥΕΣ

οι δύο τραυματίαι καὶ τὸ υπόλοιπον πλήρωμα, μετὰ τῶν ἀδιωματικῶν, χωρὶς οὐδὲις νὰ προφέραση καὶ παραλάβῃ τὰς ἀποσκευάς του. Εκαπτηλατήσαμεν ἐπ' δλιγον καὶ ἀπεμακρύνθημεν, ἐνώ αἱ πράται φλόγες ἔξηρχονται εἰς τὸ καταστρώμα. Τὰ διαμερίσματα τῶν ὀξιωματικῶν καὶ τὸν κατωτέρου πληρώματος, καθὼν καὶ η γέφυρα τοῦ πλοίου ἐκάινοτα.

»Εἰς μικράν ἀπόστολα παρέπλεε τὸ ἀμερικανικὸν δεξαιμενούλιον «Μοντεπέλλο Χίλλς». Εύθὺς δὲ ἀντελήφθη τὸ δυστύχημα μας, ηλλαζε πορείαν καὶ ἐσπεύσεις πλησίον μας. Ο ναυαγοὶ τῆς πρώτης λέμβου ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ δεξαιμενούλιον μετὰ πάροδον ἐνὸς μόλις τετράπτου τῆς ὥρας, αὐτὸς δὲ οί εἰχον ἐγκαταλείψει τὸ φλεγόμενον πλοίον των. Εντὸς δὲ μάς ὥρας ὀδλήληρον τὸ πλήρωμα εὐρίσκετο ἐπὶ τοῦ «Μοντεπέλλο Χίλλς», δὲ ἀσύρματος τοῦ διαστήματος πλοίου διὰ γενικῆς κλήσεως πρὸς τὸ πλοιοτερεῖα πλοίοις ζέσται ταριχείαν διὰ τοὺς δύο τραυματίας μας. Προσάγατοι διλγας ὥρας βραδύτερον ἐφθασε πλησίον τοῦ δλανικοῦ ἐπιβατηγοῦ «Ιντραπόρεως» καὶ παρέλαβε τοὺς δύο τραυματίας. Εξ αὐτῶν, ὡς εἶναι γνωστόν, ὁ χρυσαφένης ὑπέκυψε, ἐνῷ δὲ δαναολάτος διεκομίσθη εἰς νοσοκομεῖον τοῦ «Άδεν».

»Οταν δὲ οἱ ναυαγοὶ—ἐξηκολούθησεν ο κ. Ζερβουδάκης—ἐπέβησαν τοῦ τοῦ «Μοντεπέλλο Χίλλς», δὲ ἀμερικανὸς πλοίος πρόστιχος διέταξε καὶ ἀνεύθυνθη ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ λέμβος τοῦ πλοιάρχου μας κ. Ιω. Καταλάνου, ἐνῷ αἱ δύο αἱλλασισιοὶ λέμβοι προσεδέθησαν διὰ σχινού εἰς τὴν πρύμναν τοῦ τάνκερ. Εν τῷ μεταξὺ αἱ δύο πασόρχοντο, η νὺν ἐπῆλθε καὶ τὸ «Νικολάου Γεώργιος» ἐξηκολούθει νὰ καίεται, ἐνῷ τὸ ἀμερικανὸς μίσθη εἰς τοσούσιον τοῦ «Άδεν».

»Περὶ δύων ζηνῶν τῆς 22ας πρὸς τὴν 23ην Μαΐου, η πυρκαϊά έφαντη ὑποχωρούντα. Προφανῶς εἶχον καὶ πλέον τὰ πετρόλαια. Τότε δὲ ἀμερικανὸς πλοιάρχος ἀπότελεν ἔνος διεισιατικοῦ καὶ ἀρκετοῦς ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἐπὶ τοῦ ἐγκαταλείψειμον φορτηγοῦ μας. Ο πλοίαρχος κ. Καταλάνος ἐζήτησεν, δηνοὶ ἐπιβῆ καὶ αὐτὸς τοῦ πλοίου του μετ' ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, ίνα ἀντιτοφήσῃ τὴν καταστοτικὴν καὶ συμβάλην εἰς τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός. Ο ἀμερικανὸς συνάδελφός του δύων τοῦ πληρώματος εἶτα την πετρόλαιον τοῦ καταστοτικοῦ πλοίου.

»Οι ἀνελθόντες ἐπὶ τοῦ «Νικολάου Γεώργιος» ἀμερικανοὶ διεπίστωσαν, δηνοὶ τὸ πῦρ εἰχε τελείων ὑποχωρήσει εἰς τὸ μηχανοστασίον καὶ εἰς τὸ λεβητοστασίον, δηνοὶ εἰχε πλήρωμα ἀποτελεσθεῖ τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος καὶ τὰ δύο αἱλλασισιαὶ δηνοὶ μόλις λεπτὰ ἀπὸ τῆς ἀναφλέξεως εἶχον καὶ τὰ δύο αἱλλασισιαὶ καταστοτικοῦ πλοίου φλόγαν, ἐνῷ οἱ πυκνοὶ καπνοὶ ἐπλημμύριζαν τοὺς διαδρόμους, τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος καὶ τὴν γεφύραν, καθίσταν δὲ ἀδυνατον καὶ αὐτὴν τὴν παραμονὴν ἐπὶ τὸν καταπλωμάτων πλοίον.

»Ανίκανοι νὰ καταπολεμήσωμεν τὸ πῦρ, λόγω ἀρχηγοτεύσεως τῶν ἀντιλών καὶ συνεπείας τῆς ρωγδαίας αὐτοῦ ἐπεκτάσεως εἰς τὸ φορτίον τῶν κυτῶν No 3 καὶ 4, καθειλκύσαμεν ἐν ταχεῖ καὶ ἐν δσω ὑπῆρχον ἀκόμη καιρός, τὰ τρεῖς σωσιδίους λέμβους τοῦ πλοίου. Εἰς αὐτὰς ἔλαβον θεσιν

ΑΣΦΑΛΕΙΑ! ΘΑΛΑΣΣΗ
έπι σκαφῶν καὶ ἐμπορευμάτων
παρὰ τῷ 'Αγγλικῷ

LLOYD'S

Πρακτορεῖον ΣΑΠΟΡΤΑ
Μέγ. Γιαννουλάτου, Πειραιεύς—Τηλ. 45 383

στεγανώς τὰ κύτη καὶ τὰ ἀνόιγματα τῶν ἀνεμιστηρίων, μεθ' ὁ τὴν πρωῖαν τῆς 23ης ἐπανῆλθον εἰς τὸ σκάφος τῶν.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀμερικανὸς πλοίαρχος ἐπεδίβασε τοῦ «Νικολάου Γεώργιος», τρεῖς ἀνδρας τοῦ πληρωματος του, οἵτινες ἀφοῦ ὑψώσαν εἰς τὴν προύμνην τοῦ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἔδοθήσαν εἰς τὴν πρόσδεσιν τῶν κάλω καὶ ἥρχισεν ἡ ρυμουλκήσις, ἔξ αποστάσεως 700 περίπου μιλίων ἀπὸ τοῦ Σουέζ. Σημειώθηκεν, ὅτι ὁ ἐλλήν πλοίαρχος ὀλίγου πρὸ τῆς ἐνάρξας τῆς ρυμουλκήσεως, ἐξήτησεν ἕκ νέου νὰ μεταφέρῃ τυμῆμα τοῦ πληρωματος του ἐπὶ τοῦ «Νικολάου Γεώργιος», ἀλλὰ καὶ πάλιν προσέκρουσεν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ὄρηγην. Ἀλλος τὸ ήτο προσδεδεμένη ἐπὶ τοῦ καταστρώματος του «Μοντεμπέλλο Χίλλες», ἐνώ αἱ δύο ρυμουλκούμεναι εἶχον παρασυρθῆ εἰς τὸ πέλαγος, λόγω θραύσεως τοῦ κάλω προσδεσεών των.

«Ἡ ρυμουλκήσις ἐξηκολούθησεν ὄμαλῶς, παρὰ τὴν ἐλαφρόν κλίσιν τοῦ πληρηγού μας, τοῦ ὅποιού τὸ μηχανοστάσιον, λόγω διαρροῆς, εἶχε κατακλυσθῆ ἀπὸ τὰ ὑδάτα, τὴν δὲ 30ην Μαΐου τὰ δύο πλοῖα ἡγκυροβόλουν εἰς τὸ Σουέζ. Σημειώθηκεν, ὅτι ἀπὸ τῆς δευτέρας ἡμέρας τῆς ρυμουλκήσεως, κατ' ἔντολήν τοῦ ἀμερικανοῦ πλοίαρχου, ὑπεστάλη ἡ ἀστερόδεσσα ἀπὸ τὴν προύμνην τοῦ ἐλληνικοῦ λίμπερτου. Διὰ τὴν διάσωσιν καὶ ρυ-

μούλκησιν εἶχεν ὑπογραφή συμβόλαιον τύπου «Λόιδης» μὲ τὸ «Μοντεμπέλλο Χίλλες», ἐνώ διὰ τὴν περαιτέρω πρὸς τὸ σκάφος βοήθειαν καὶ τὴν ἀντλησιν τῶν ὑδάτων τοῦ συμβόλαιον μὲ τὸ ἀγγλικὸν ναυαγοσωτικὸν «Προτέκτορα».

» Εἰς τὸ Σουέζ ἀπεσύμβασαν οἱ τρεῖς ἀμερικανοὶ ἀπὸ τὸ «Νικολάου Γεώργιος», ἀπεδιβάσθη δὲ ἀπὸ τὸ «Μοντεμπέλλο Χίλλες» καὶ τὸ ἐλληνικὸν πληρωμα. Μετὰ τὴν ἀντλησιν τῶν ὑδάτων καὶ τὴν διαπίστωσιν ἀπὸ τοὺς ἐπιθεωρητὰς τῶν «Λόιδης» τῶν μεγάλων ζημιῶν τοῦ σκάφους, ἐκρίθη σκόπιμος ἡ παλινόστησης τῶν ναυαγῶν εἰς Ἑλλάδα. Παρέμειναν μόνον εἰς τὸ Σουέζ δύο ναῦται, ὡς φύλακες τοῦ πλοίου καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Τσακαλάνος.

Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὴν περαιτέρω τύχην τοῦ σκάφους καὶ τοῦ πορτίου τοῦ ἐγγόνωμοθησαν αἱ κάτωθι ἐλονδίνου πληροφορίαι: Οἱ πλοιοκτήται ἐγκατέλειψαν αἱ πλοῖον εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς τους ὡς «παράγωγον ὀλίκης ἀπωλεῖας», ἀλλ᾽ οἱ ἀσφαλιστοί δὲν ἀπεδέχθησαν τὴν δῆλωσιν. Διαπραγματεύεσθαι ἦδη διεξάγονται μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πορτίου τοῦ διὰ τὴν ρυμουλκήσιν τοῦ σκάφους εἰς τὸ Πόρτ Σάϊδ πρὸς πληρεστέραν ἐπιθεωρητῶν καὶ ἔκειθεν διὰ Τεργεστήν πρὸς παράδοσιν τοῦ τε ἀβλαδοῦ πορτίου τῶν δύο προραΐων κυτῶν, δσον καὶ τοῦ βεδλαμένου τοιούτου τῶν πρυμναίων κυτῶν εἰς τοὺς παραλήπτας του.

«ΑΙΟΛΙΑ» : ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ ΤΗΣ «ΕΛΑΜΕΣ»

ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ-ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ

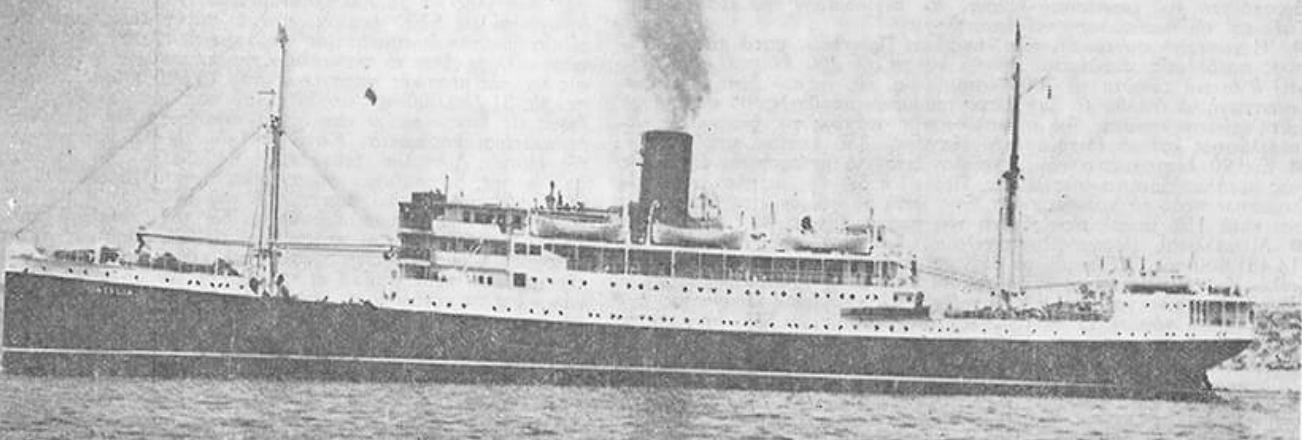
«Ἡ «Ἐλ μες», ἡ ὑπόδειγματικὴ εἰς πολιτισμένην ὄργάνωσιν καὶ βαθείαν κατανόησιν τῆς ἀποστολῆς της, Ἐλληνικὴ ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν, σταθερῶς προχωρεῖ εἰς τὸ τόσον παραγωγικὸν τηρ ἔργον. Ἀπὸ τῆς 7ης τρέχοντος μηνὸς τὰ δρομολόγια τῆς «Ἐλμες» πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν καὶ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον ἀπορρίφθησαν — μὲν ἔδρομαδιαίς Κείτης ἀναχωρήσεις — διὰ τῆς προσθήκης τοῦ πρὸ μηνῶν ἀγορασθέντος καὶ εἰς τὸν Πειραιά πλήρως μετασκευασθέντος λαΐνερ «Αἰολία».

«Ὕγροσθη εἰς τὴν κατάλληλον στιγμὴν τὸ «Αἰολία» ἀπὸ τὴν γνωστὴν «Βασιλικὴν Όλλανδικὴν Ἀτμοπλοίαν». Ἡ τιμὴ τοῦ ἥτο ἔξαιρετικῶς συμφέρουσα δι' ἓντοσον καλοσυνητρημένον σκάφος. «Ολίγον ἀκόμη, μετά τὰς πρώτας ἔχθροπραξίας εἰς τὴν Κορέαν, τὸ «Αἰολία» δὲν ἔπωλετο. Ἡ ἀξία της αὐτομάτως εἶχε διπλασιασθῆ.

«Ἡ μετασκευὴ τοῦ σκάφους εἰς τὸν Πειραιά δὲν ἀπέδεπεν οὔτε τὴν κλάσιν του νὰ τοῦ ἀποδώσῃ, οὔτε ριζικάς τινας μεταλλαγάς νὰ ἐπιφέρειν εἰς τὴν ὑφισταμένην ἔσωτερικήν του διαίρεσιν. Ἡ ἐπιθεώρησις λ. χ. τοῦ σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν Νηογιώμονα ἐλάσσιστας ὑπέδειξεν ὀλιγομέρους ἐπισκευάς, ἔκτελεσθείσας εἰς τὸ Ρότερνταμ, ἀμά τῷ παρασλαβῆ τοῦ σκάφους. Ἡ πρώτη τοῦ θέσις οὐδεμίαν ἔχειάζετο διαρρύθμισιν ἢ καὶ προσθήκην. Κατὰ μῆκος τῶν δύο πλευρῶν τοῦ κυρίου καταστρώματος εἰς τὸ κέντρον τοῦ σκάφους διήκουν τὰ διαμερί-

εῖνες βέβαιοις, ὅτι εἰς τὴν τρίτην θέσιν θὰ συναντήσῃ ὅλη τὴν ἄνεσιν, ποὺ δὲ τοῦ προσέφερεν ἡ πρώτη θέσις. Δέν ἔχουν τὰ διαμερίσματα τῆς πρώτης καὶ τὴν πολυτέλειαν τῆς ἐπιπλώσεως, ἔχουν ὅμως τὴν εύρυχωρίαν, τὰς ὥραίς των φωτεινὰς αἰθίουσας ἐστιατορίους καὶ καπνιστρίους, τοὺς θαλάσσιους μὲ δύο, τρεῖς, τέσσαρας καὶ ἐξ κλίνας, τὸν ἀερίσμον τὴν θέρμανσιν καὶ τὰ παράθυρα, ἀνοικτὰ κατὰ τὸ ταξίδιον εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους. Κλίναι δι' 94 ἐπιβάτας διατίθενται εἰς τὴν τρίτην θέσιν καὶ 40 εἰς τρεῖς κοινοὺς κοιτῶντας εἰς τὴν τεάτορην. Ὅμεροις περιγραφή τοῦ ἐπιβατώματος (point). Αὐτά εἰναι ἐν ἀμυρά περιγραφῇ τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας τοῦ ώραίου σκάφους. Ὁ θαλάσσιος πολιτισμὸς ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον διακρίνεται. Τὰ πάντα ἐπ' αὐτοῦ εἴναι ισορροπημένα, ἔξυπηρετούν θετικῶς μίαν ἀνάγκην. Οἱ βοηθητικοὶ χώροι (μαγειρείου, ζαχαροπλαστείου, ζυμωτηρίου) καὶ οἱ τρεῖς εὐρύτατοι θάλασσιοι ψυγείου διασφαλίζουν ἀπρόσκοπτον τὴν ἔξυπηρετήσην καὶ τὴν προφοδσίαν τῶν πεντακοσίων ἐπιβατῶν καὶ τῶν 150 περίπου ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τῆς «Αἰολίας» κατὰ τρόπον ὑποδειγματικόν.

«Ἡ ταχύτης τοῦ σκάφους ικανοποιητικὴ. Ἀπὸ τὰ ἡμερολόγια του τεκμαίρεται ἡ ὑπηρεσιακὴ τοιαύτη τῶν 14 μιλίων. Ωρισμέναι μεταποτείαι εἰς τοὺς ὑπερθερμαντήρας, εἰς τὴν Ἑλίκα, τοὺς κυλίνδρους τῆς μηχανῆς καὶ καλυτέρα καθίσις τοῦ πετρελαίου θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ταχύτητος ὑπὲρ τὰ 14 μιλία. Ἀρκετὴ εἶναι νὰ ἔχυπηρετηθούν



σμάτα τῆς πρώτης θέσεως. Εἶναι εὐρύχωρα—περισσότερον τσως τοῦ δέοντος—εὐάερα, γεμάτα φῶς, πλουσιώτατα ἐπιπλωμένα. Εἰς θαλάσσους τῆς τῶν δύο καὶ τῶν τριῶν κλίνων μετά λουτροῦ 74 ἐπιβάται ανέτως μεταφέρονται.

Δύο εὐρύτατοι διάδρομοι ἀπὸ τὰ διαμερίσματα αὐτὰ χωροῦν κατ' εὐθεῖαν πρὸς τὴν μεγάλην αἴθουσαν τοῦ ἀστιατορίου. Ἡ ἄνεσις, ἡ εὐχάριστος εἰς τὴν αἴθουσαν αὐτῆν παραμογή εἶναι ἔνα ἀπὸ τὰ ἀναμνηστήτητα πλεονεκτήματα τῆς «Αἰολίας». Ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος, ὑπὲρ τὸ κύριον κατάστρωμα, εὐρίσκονται τὸ καπνιστρίον, τὸ μπάρ, οἱ αίσθησα μουσικῆς καὶ τὰ λοιπά τῆς πρώτης θέσεως κοινοχρήστηα πασαρτήματα. «Ολα παρέμειναν, δπως είχαν. Οὐδὲν ἔχειάζοντο. Πολύτιμος ξυλεία καλύπτει τὰ τοιχώματα τῶν αἰθουσῶν τῆς πρώτης θέσεως. Σπανίως ἐπιβατηγὸν σκάφος παρεδόθη εἰς τὸν καλύπτον κατάστασαν. Τὰ πάντα πλούσια, συγχρονισμένα, ἀνετα σδιανιανα δεχθούν τὸν πλέον ἀπατητικὸν ἐπιβάτην.

«Ἡ ἐν Πειραιεῖ μετασκευὴ ἀνέφερτο εἰς τὴν δευτέραν καὶ τὴν τρίτην θέσιν. Αὐταὶ δὲν ὑπῆρχαν ἐδῶ κατεσκευασθήσαν. «Ἡ δηλ τῶν διαίρεσις εἶναι πράγματι ἀριστοτεχνική. Οἱ Ἐλληνες τεχνίται κατέβασαν νὰ ἀποδῶσουν ἔνα σύνολον ἀρτιώτατον. Ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ ἐν συνεχείᾳ μὲ τὴν πρώτην θέσιν πρὸς τὴν πρύμνην κατεσκευασθήσαν ἡ δευτέρα. Θάλαιμοι τριῶν καὶ τεσσάρων κλίνων, εὐρύχωροι, εὐάεροι, κατάφωτοι, πλευρικοὶ καὶ αὐτοί, μὲ ἐπίπλωσιν πολυτελῆ, μὲ θερμὸν καὶ κρύον νερό, μὲ λουτρά καὶ καταιωνιστήρας. Κλίναι ἐπιβατῶν διαποτελούν ἔγγυότηταν διὰ τὴν γένοβαν καὶ πολλὰ ημέραις εἰσιν τῶν Αθηνῶν.

Πρὸς τὴν πρώταν ἐπὶ τοῦ δευτέρου καταστρώματος ἡ τρίτη θέσις. Αὐτὴ καὶ ἀποτελεῖ τὴν μεγάλην ἔκπληξην τῆς «Αἰολίας». Πολλὰ ὑπερωκεάνια τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ θὰ τὴν ἔχειν. «Ο πτωχὸς ἐπιβάτης ἡμπορεῖ νὰ

τὰ δρομολόγια τῆς γραμμῆς Αίγυπτου — Μασσαλίας ἐντὸς τῶν γνωστῶν χρονικῶν περιθωρίων, συνδεδυσμένων μὲ τὰς ἀναχωρήσεις καὶ τῶν σιδηροδρομικῶν συρμῶν πρὸς τὴν Βόρ. Εύρωπην ἀπὸ τὴν Γένοβαν καὶ πρὸς τὴν Μασσαλίαν.

Οἰκονομία καυσίμων αἰσθητή. Χώρος διὰ φορτία ὑπερεπαρκῆς καὶ μέσα φορτεκφορτώσεως ἀφθονία, ταχύτατα. Ικανά νὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν «Ἐλμες» ἡ κρατήση καὶ τὸ «Αἰολία» ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ τὸ θέρος, χωρὶς τὸν κίνδυνον ζημιῶν. Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν: Τὸ «Αἰολία» συμπληρώνει τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς «Ἐλμες». Εἶναι τὸ κατάλληλον σκάφος διὰ τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ καλύτερον διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν υπηρεσίαν του εἰς πάσαν περιστάσιν ἐν ἀνταγωνισμῷ, ἔστω, πρὸς τὸ δέναν «λάνερ». «Ἡ «Ἐλμες» ἐδαπάνησε πλέον τῆς ἀρχικῆς ἀγορᾶς ὑπερεκατὸν χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τὴν μετασκευὴν του. Ἀπεκτήσεν, δημος, ἐνα σκάφος ἀπόλυτα προστηρομεσμένον εἰς τὴν γραμμήν της ἔξυπηρετητήση, προωρισμένον νὰ ἀπόδωσῃ ἐπιτυχίαν Ικανοποιητικὸν καὶ καλὰ κέρδη.

«Ἡ πεῖρα, ἀλλως τε, τῆς «Ἐλμες», ἡ ἀρίστη ὄργάνωσις τῶν γραμμῶν της, τὸ καλὸν δύναμα ποὺ κέκτησει εἰς τὸν διεθνή κόσμων τῶν ἐπιβατῶν, τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν σασφαλιστῶν ἀποτελοῦν ἔγγυότηταν διὰ τὴν πλήρη τῆς μοναδικῆς μας τακτικῆς γραμμῆς εἰς τὴν γνώριμον Μεσόγειον ἐπιτυχίαν.

«Οταν αὐτὸν θὰ ἀγοράσῃ ἡ «Ἐλμες» καὶ τὰ δύο νεότευκτα μεσογειακὰ σκάφα, τότε τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν της θὰ διευρυνθῇ. «Ἡ Αδριατική, οἱ Τουρκικοὶ λιμένες μέχρι τῆς Μαύρης Θαλάσσης θὰ ἀποκτήσουν δι' «Ἐλληνικῶν καὶ πάλιν πλοίων τὴν σύνδεσιν των μὲ τὸν Πειραιά. Πιστεύουμεν εἰς τὴν ἔκπληξην τῆς ἀποστολῆς τῆς «Ἐλμες». Γενικώτερα τοῦ Τόπου μας συμφέροντα θὰ ἔχυπηρετητήση.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Ιούνιος. — Κατά το α' 150θμερον του 'Ιουνίου ή ναυλαγορά παρουσίασε αισθητήν ζωρότητα. 'Υππρόχον κυρίων διασταγών διά γαιανθρακας πρός την Νότιον Αμερικήν, διά τας δύοις και έπληρωθησαν κατά την πρώτην έβδομάδα δολλ. 1 έως 1.50 περισσότερον, από τη προηγουμένας ναυλώσεις. 'Αντιθέτως, η Δυτική Εύρωπη δεν ένεφάνισε μεταβολήν, παρά την άναγγελθείσαν μεταφοράν 300.000 τόνων άνθρακας διά την Δανίαν και 40.000 τόν. διά την Φινλανδίαν. 'Ο Βόρειος Ειρηνικός έξακολουθεί νά πληρώνη πάν θ. σχεδόν ζητήσουν οι πλοιοκτήται με προστίμον την Αύστραλιαν και διά φορτώσεις Σεπτεμβρίου — Δεκεμβρίου. Χρονοναυλώσεις διά βεβαίταις διά περίοδον 10—12 μηνών προσεφέροντο είς οιονδήποτε πλοϊον των 10.000 τόνων, σιευ διακρίσεως σημαίας. 'Η άναγγελθείσα, έξ αλλου, υπότιμησης των ναυλών διά τα κρατικά άμερικανικά σκάφη, τά τελούντα ύπο της διαχείρισην πρακτόρων διά λογαριασμόν της 'Κρατικής Διοικήσεως της Ναυτιλίας', έμπρακτηρίζοντα ως μία λιαν προσπάθεια της άνοδισης της έλευθερας άγοράς. 'Αντιθέτως, κατά την ήμεραν της άναγγελίας ή άγορά υπεστήθη. 'Απετέλει τούτο μίαν μικραν έδηλωσιν της άντιδράσεως είς την προσπάθειαν παραμερισμού του νόμου «προσφοράς και ζητήσεως», δύστις και μόνον ουδιμίζει τὰς τιμάς.

• 'Ο Καναδᾶς και ή Λατινική Αμερική, έμφανίζονται οι μεγαλύτεροι καταναλωταί είς τας έξαγωγάς των 'Ηνωμένων Πολιτειών. Τά 49% άπερροφήσαν κατά τη παρελθόν έτος τας έναρχων χώρας, έναντι 28% της Εύρωπης. Σημειωτέον, ότι αι χώραι της Νότιου Αμερικής έπωλησαν περισσότερα των δσων ήγιόρσαν άπο τας 'Ηνωμένων Πολιτειάς, τά δέ άποθέματά των είς χρυσον και δολλαρία πολύθησαν άπο 400 έκατομμύρια είς 3½ δισεκατομμύρια κατά το 1950, με πολύδεινην έτι περαιτέρω διογκώσεως. 'Η Αργεντινή, λ.χ., βλέπει και πάλιν τα δολλαρία νά συσσωρεύνονται είς τας Τραπέζας της. 'Ατμοψηνάς και γενικώς μέσα συγκοινωνίας, ήλεκτρογεννητράς, και γεωργικά έργαλεία ζητεῖ τώρα νά προμηθεύθη ή 'Αργεντινή άπο τας 'Ηνωμένων Πολιτειάς, έλπιζε δέ νά πωληση τα γεωργικά της προϊόντα είς καλάς τιμάς. 'Η Βραζιλία, έπισης, διάπλατα ανοίγει τας πύλας της δ' είσαγωγήν Βιομηχανιών πρώτων υλών και γεωργικών έργαλείων. Τά προ-ντα της θά έξαγωνται έφερης έλευθερως και ανευ ούδεμιας πρός τούτο ιειδικής άδειας, άρκει μόνον ή άξια των νά πληρώνεται είς υγιες ούδισμα.

• 'Ο άποκλεισμός των κινεζικών παραδόσιων πρέπει νά θεωρήται ως λίσαν έπικειμενος. Θά σημάντι τούτο τό κλειστών μιάς άγοράς, ή δύοις άπο έξαμηνου άσυνθη έπιδεικνύει ζωρότητα διά την μεταφοράν έλαιοσπόρων και κυάμων Μαντζουρίας πρός το Εύρωπαϊκον Κόντινετ και τάς Ινδίας.

• 'Η Δημοκρατία του Παναμά θά έπιδιώκει ισοσκέλισιν του προϋπολογισμού της. 'Η πληροφορία αύτη πρέπει νά άνησηση κάπως, δσσον καλύπτουν τά σκάφη των ύπο την σημαίαν της. 'Εκτακτα οικονομικά μέτρα συνεπήθησαν κατά την τελευταίαν σύγκλησιν της έθνικής της συνελέυσεων άποθέποντα είς την έκτελεσιν δημοσίων ήρωων, την σταθεροποίησην του έπαθεικού δέσους, τών περιορισμόν του κόστους της ζώης και την άναθεώρησην του διασπολογίου.

• 'Η ξειρινή συγκοινωνί των 'Ηνωμένων Πολιτειών, παρά τας άντιθετούς προβλέψεις, άναμενεται δέ είς φθάση το 700 έκατομ. μπούσελς και ή ερινή τοιούτοι τά 300 έκατομμύρια, είς τρόπον ώστε ή έποισα παραγωγή νά άνελθη είς ένα δισεκατομμύριον μπούσελς. 'Η παραγωγή αύτη κοίνεται έπασκης. διά νά καλώνταν τας άναγκας της έπωτεικής καταναλώσεως και νά έπιτρέψη την έξαγωγήν 350 έκατομ. μπούσελς.

• Είς 90 έκατομμύρια τόνων ύπολογίζεται τό μεταφορικόν ήρων είς τάς μεγάλας άμερικανικά λίμνας. Πρόκειται διά την μεταφοράν μεταλλευμάτων πρός τα χαλιδουργεία, ήτις κατά το τρέχον έτος διαπιστούται κατά 15% μεγαλύτερα. έναντι του προηγουμένου.

• Αι γαλλικά είσαγωγαί πετοελαίων έφθασαν κατά το 1950 είς 14.481.000 τόν. 'Εξ αύτων τά 85% μετερθήσαν άπο την Μέσην 'Ανατολήν. έναντι άντιστοίχου ποσούστοι 44.5% διά το 1948. Προπολεμικά τό σύνδολον των γαλλικών είς πετρέλαια είσαγωγών άνηργετο είς 6° έκατομμύρια τόνων. ένα δέ της ποσότητος ταύτης τά 55% πρόρχοντο άπο το Δυτικόν ήμισφαίριον.

• Κατόπιν της 'Ιρανικής κρίσεως, έντατικώτερα ένεφανίσθη ή πετρελαιοπαραγωγή είς το Κουβέιτ, 'Εθθασεν δόη αύτη είς 502.757 βαρέλια ήμερησίων κατά τον μήνα 'Απρίλιον έ. έ. ήτοι 19% έπι πλέον, έναντι του μέσου όρου ήμερησίων παραγωγής του 1950 και 350.000 βαρέλιων του Μαΐου και 305.000 βαρέλιων του 'Αποιλίου π. έ. 'Ο μέσος δσος του πρώτου τεταμήνου του τρέχ. έτους άνηλθεν είς 415.000 βαρέλιων.

• 'Έκκλησης άπευθύνονται πρός τους καταναλωτάς, ήπως άπο τούτη προσποθεύσουν τά καυτίμα πρός έξασφάλισιν της θερμάνσεως κατά τον

προσεχή χειμώνα. 'Η ζητήσης προβλέπεται σημαντικώς ύψηλοτέρα, έναντι πάσης προηγουμένης, τό δέ ένδεχόμενον ένος ψυχρού και πρώρου χειμώνας δυνατόν νά προκαλέση και έλλειψην πετρελαίου είς ώρισμένας Πολιτείας. Πράγματι, έπι τών καυτίμων 'Αμερικανός υπουργός κ. Τούτο παρέχεται είς τους καταναλωτάς, ήπως έξασφαλίσουν έγκαιρα τά άναγκαιούνται είς αιώνις υγρά καυτίμα, διότι ένδεχεται κατά την ξειμερινή περίοδον νά άντιμετωπίσουν δυσχερείας περί την έξευρεσίν των, ίσως δέ και έλλειψην, συνεπεία της μεταφορικής συμφορήσεως κατά τον χειμώνα.

• 'Εν τώ μεταξύ την καυτίμων πετρελαίου ηύηθη άπο 150θμερον του είς τάς άκτας του Ατλαντικού, φθάσησαν κατά λιμενας από 17 είς 31 σεντς τό βαρελίου. Είς της Νέας Υόρκης ή αύξησις, καθωρίσθη είς 30 σέντς. Σημειωτέον ακόμη, διέ έκριθη έπειγουσα ή άναγκη της παροχής χάλινος πρός κατασκευή νέων δεξαμενών πετρελαίου περιεκτικότητος 3½ περίποτον έκατομμύριων βαρελίων, πρός ένισχυσιν της έναποθεύσεως παραθέματων είς τους λιμενας του Ατλαντικού.

• Οι αριμόδιοι έπι τών πετρελαίων ύπολογίζουν την έσωτερην κατανάλωσιν τών 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά 10% άνωτέραν τό 1951, έναντι του 1950 και 5% άνωτέραν διά το σ' τρίμηνον του 1952, έναντι τού αντιστοίχου τριμήνου του 1951. Είς δε και πλέον έκατομμύρια βαρελίων άκαθάρτους πετρελαίου, ήτοι 12.30% έπι πλέον του 1950, ύπολογίζεται ή έσωτερην κατανάλωσις, με μεταφοράν έπι του έξωτερην ήμερησίων, πρός 100.000 βαρελίων έπι πλέον, έναντι του μέσου όρου ήμερησίως είσαγωγής του 1950. Σημειωτέον, διέ και την κατανάλωσις βενζίνης διά τά 50 έκατομμύρια τών ένωμένων Πολιτειών έπι παραθέματων αυτοκινήτων, βασίει σταθερών αυξανομένην. 'Έναντι 37.515 έκατον, γαλονίων κατά το 1949, σι στατιστικαί του 1950 άναβιδασιν την κατανάλωσιν της είς 40.613 έκατομμύρια γαλονίων.

• Τό α', τρίμηνον του 1951 ένεφαντες παγκόσμιον παραγωγήν πετρελαίου 11.391.100 βαρελίων ήμερησίων, με αύξησιν 1.000.000 βαρελίων, έναντι της μέσης ήμερησίως παραγωγής του 1950 (10.411.900 βαρ.). και 2.000.000 βαρελίων, έναντι της του 1949. 'Η αύξησης άναφέρεται είς διά τάς περιφερείας με τάς ίδιας σχεδόν άναλογιας, μη έξαρμενης και της Σοβιετικής Ρωσίας, έφδοσ — βέβαια — ήθελον γιραμένην αι έκαστοτε άνακοινούμεναι συγκεχυμέναι στατιστικαί. 'Όπωσδηποτε ή ρωσική παραγωγή φαίνεται κυματισμένη γύρω των 750.000 βαρελίων ήμερησίων, με πρόδειψην νά φέρεται τό 1960 είς 1.200.000 βαρελίων.

• Παρά την άνωτέρω αύξησην της πετρελαιοπαραγωγής κατά ποσοστόν 9.3% έναντι του 1950 και 22% έναντι του 1949, ή παραγωγή πάντως δέν ήτο άρκετη ν' αντικύρωση την καταπληκτική ζήτησην της κατανάλωσεως και την άναγκην της δημιουργίας έπαρκων άποθεμάτων. Νέα θέμη έπιπεδα ύψηλοτέρα παραγωγής προβλέπονται.

• Είς σχετικήν άνακοινωνίτων του πρός την έσχατως συνελθούσαν ένωμένης Χάγη παγκόσμιον διάσκεψην των πετρελαίων, έ γνωστός τεχνικός της «Αγγλοιδεινών» κ. λη., ύπελογίσεις τά απόθεματα πετρελαίων της Μέσης 'Ανατολής είς 25.000 έκατομμύρια τόνων. Τά έμφανη άποθέματα άνερχονται είς 5.300 έκατομ. τόνων, παρεχούμενης ούτω είς την περιφέρειαν ταύτην δυναμικότητος παραγωγής 40.000 τόν. κατά την περαγωγήν καλώνται, ήτοι τό τεταπλούν της παραγωγής του Τέξας. 'Η αύξησης λ.χ. της περισσής παραγωγής άπο 16.800.000 τόν. του 1945, έφθασεν είς 31.750.000 τόν. τό 1950, με περαιτέρω σταθεράν αύξησην άπο έποισ είς έτος, έφδοσ νέας πηγαί άνοιγονται και εύκολισεως διύλλεσεως άθινονται. Κατά το 1950, ή δηλ παραγωγή τών καρωνών της Μέσης 'Ανατολής έφθασεν είς 84.800.000 τόνων, καλύφασα τά 16.4% της παγκόσμιου παραγωγής του 1945.

• Τό 40% του χάλινος διατίθεται διά τόν έπανεξόπλισμόν. Σημαίνει τότο, διέ σοβαρώτατοι πειούσθησι με είς τάς ίδιωτικάς άναγκας θέλουν έφαρμοσθεί. 'Η παραγωγή άπωτεικήν, καθώς έπισης και σκευών οίκιακης χρήσεως, πρόκειται ή περιορισθή διά νά μη περιοπή ή άναγκας παραγωγής της έπωτεικής προσπάθειαν.

• Κατά προσφάτους στατιστικά, ή ίδιωτική άμερικανική πλοιοκτησία ένεφαντες νέον πεκόρ είς την δύναμην της χωρητικότητος της. Κατέχει σήμερον 1310 σκάφη, 15.5 έκατ. τόνων d.w. Τό έν λόγω τονάλων είναι τό ύψηλοτέρον παντός προηγουμένου και κατά 50% άνωτέρον του 1939.

• Οι πόδες της σύνθετης της χωρητικότητος ταύτης, 750 σκάφη, 8.355.000 τόν. d.w. είναι φορητά και έπειρα 460, χωρητικότητος 6.834.000 τόν. d.w. είναι δεξαιωνόπλισμα.

• Κατόπιν της μέχρις άπαγορεύσεως έξιχθείσης διώδεως τού πολωνικού υπέρωκεανού 'Μπατόριου άπο τόν λιμενά της Νέας Υόρκης, ή κρα-

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 άλους τούς λιμένας έπι τού ποταμού 'Αγ. Λαυρεντίου, τού 'Ανατολικού και τού Δυτ. Καναδᾶ. Οι πράκτορές μας θά συναντήσουν τά πλοιά σας είς 18 Καναδικούς λιμένας.

τική πολωνική άπτμοπλοίας άπεφάσισε νὰ διαθέσῃ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰς μίαν νέαν γραμμήν ἀπὸ τῆς Γύδηνας πρὸς τὸ Καράτοι καὶ τὴν Βουδάνην, μὲ διαμέσους προσεγγίσεις εἰς Σαουθάμπτον, Γιβλαρτάρ, Μάλταν, Πόρτ Σαΐδ καὶ Ἀδεν. Ἄξιες νὰ σημειωθῇ σχετικῶς, διτὶ σκοποὶ καθαρῶν προπαγανδιστικοὶ καὶ οὐχὶ ἐμπορικοὶ υπηγόρευσαν τὴν τοιαίτην δρουμόλογην τοῦ «Μπατόρου».

● Ἡ ἑκτέλεσις τοῦ προγράμματος ἐπανεκπλοισμοῦ σταθερῶς, διπάσθηκε, θὰ προχωρήσῃ, εστὸς καὶ ἀν σημειωθῇ κατάπαυσις τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν. Ἐνδέχεται μόνον ἐλαφρῶς βραδυτέρος ρυθμὸς νὰ σημειωθῇ, χωρὶς, δῆμος καὶ νὰ περιορισθῶν αἱ σχετικαὶ διὰ τὸν ἐπανεκπλοισμὸν πιστώσεις, αἵτινες καὶ ὑπολογίζονται εἰς 40 δισεκατομμύρια δολαρίων ἐπιστολῆς. Ἡ συνέχισις ἀκριῶν τοῦ ἐπανεκπλοιστικοῦ προγράμματος ἀπότρεπτε οἰανδήποτες ἀπατισιόδην πρόσθεψιν περὶ οἰκονομικῆς κρίσεως, μέχρις ὅτου — τούλαχιστον — ἡ ἀναπτυξούμενη βιομηχανική παραγωγὴ δινηθῇ νὰ «καλύψῃ τὴν δημιουργίθεσαν κινησιῶν ἐκ τοῦ προγράμματος ἐξοπλισμῶν. Σημειωτέον, διτὶ ἡ δῆλη διαπάντο τοῦ ἐπανεκπλοισμοῦ καὶ ἀλλων συναφών κρατικῶν κατασκευῶν, θὰ θέσῃ ἐν κυκλοφορίᾳ 73.6 δισεκατομμύρια δολαρίων κατὰ τὸ ἐπόμενον ἀπὸ τοῦ Ιουλίου δωδεκάμηνον. Ἐπόμενον θεωρεῖται, διτὶ καὶ ἡ φορολογία γίνεται περισσότερον θέλει αὐξηθῆ κατὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος.

● Ἡ ἐν Βασιγκάνω διατίσκεψις διὰ τὴν κατανομὴν τῶν πρώτων ὑλῶν δὲν φαίνεται, ὅτι θὰ καταλήξῃ εἰς θετικά ἀποτελέσματα. Ὁπωσδήποτε, ἡ Ἑλλειψις πρώτων ὑλῶν, κυρίως δὲ χαλκοῦ, ψευδαργύρου, μολύβδου, μαγγανέας, νίκελ, κοβαλτίου, ἑρίου, θείου, χαρτούμαντζ καὶ χάρτου, προβλέπεται νὰ διακιμνᾶται δικόμη μεγαλυτέρᾳ. Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ τιμαὶ, ἀν δὲν ἐπέλθῃ μία διακρατικὴ συμφωνία, θὰ ὑψωθοῦν. Ἡ συμφωνία αὐτῆ δινατόν νὰ προκαλέσῃ κάποιον περιορισμὸν τῆς ἀμερικανικῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν προμήθειαν πρώτων ὑλῶν, χάριν τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν.

● Ὁ ἀνάγκη, πάντως, διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς εἰσαγωγῆς περισσοτέρων μεταλλευμάτων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν κατέστησεν ἀνάγκαιον καὶ τὴν κατασκευὴν νέων κρητιδωμάτων μετὰ τοῦ καταλήπου ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαλτιμόρης διὰ τὴν ταχυτάτην διεξαγωγῆ τῶν φορτοεκφορτώσεων. Διὰ τῶν νέων ἐγκαταστάσεων δύνανται νὰ ἐκφορτωθοῦν ἑντὸς 24 ὥρων 30.000 τόν. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι 500 σιδηροδρομικά βαγόνια βάθια φορτώνανται ὑμερίσσως, ἥποι ἔνα βαγόνιον ἀνὰ δύο λεπτά καὶ 52 δευτερόλεπτα. Σημειούνται ἀκόμη, ὅτι ὁ λιμὴν τῆς Βαλτιμόρης προετιμήθη, διότι εὐρίσκεται πλησίστερον πρὸς τὰ χαλινούργεια τῆς Πενσυλβανίας καὶ διότι διέθετεν ἐπαρκεῖς χώρους διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν κρητιδωμάτων του.

● Ἐκατὸν ἀκόμη «λίμπερτς» πρόκειται συντόμως ν' ἀποσυρθοῦν ἐκ τοῦ ἐν ἀργίᾳ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίας, διὰ νὰ χρηματοποιηθοῦν κυρίως εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν 2.000.000 τόν. σίτου ποὺ θὰ ἀποσταλούν εἰς τὰς Ἰνδίας. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκριβῶν τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον προβλέπει καὶ πίστωσιν 20 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὸν ἐπανεκπλισμὸν τὸν ἐν λόγῳ σκαφῷ. Ἀπὸ τῆς ἐνάρδεος τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν ἐπανετέθησαν εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν 278 «λίμπερτς» καὶ «βίκτορες» ἐκ τοῦ ἐφεδρικοῦ κρατικοῦ στόλου.

● Συνεχίζονται αἱ διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ηπειρίς της ληγεῖ την 15ην τρ. μηνος. Τὰ αἵτηματα τῶν ναυτεργατῶν διὰ τὴν ἔδησμαδα τῶν 40 ὥρων καὶ διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ μισθολογίου κατὰ 25% δὲν φαίνεται νὰ γίνουν ἀποδεκτά.

● Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν ὑπερωκεάνιον τὸ «Χόμα Λάιν» «Χόμελαντ» (εκ «Μπράζιλ») ἀπέπλευσε πρὸς ἡμέρων διὰ τὸ πρώτον ταξίδιόν του ἐκ Νέας Ύόρκης εἰς Γερμανίαν μὲ 900 ἐπιβάτας. Τὸ σκάφος, διπέρ εἶχεν ὑποστῆ ριζικὴν διασκευὴν εἰς τὴν Γένοβαν, βάθια προσεγγίζει εἰς Σαουθάμπτον καὶ Χάροπην, μὲ τέρμα εἰς τὸ Αμβούργον, φέρει δὲ Γερμανὸν πλοίαρχον καὶ γερμανικὸν κατὰ τὸ πλεῖστον πλήρωμα. Εἰς τὴν ίδιαν γραμμήν, ως γνωστόν, ἔχουν διατεθῆ καὶ τρία ἄλλα ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκά υπερωκεάνια, τὰ «Καμπέρο», «Κολούμπια» καὶ Νεπτούνια».

● Ποτὲ τὰ παλαιοσίδηρα δὲν ἦσαν πολυτιμότερα, παρ' ὅσον σήμερον. Ἡ ζήτησις τοῦ χάλυβος καὶ συνεπῶς τῶν παλαιοσιδήρων εἰνὲ διευτάτη εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὅπως καὶ εἰς τὸν λοιπὸν κόσμον, ἀναζητοῦνται ἀπὸ παντοῦ καὶ διὰ τὴν ἔξασφαλίσιν τῶν πληρώνονται ὑψηλαὶ τιμαί. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διτὶ τὰ χαλινούργεια, ἀπτιναὶ εἰθισται νὰ διατηροῦν ἀποθέματα δι' 60 ἡμέρας, ἥδη κατέχουν τοιαῦτα διὰ δύο ἡ τρεῖς ἡμέρας ἢ ἔστω καὶ μίαν ἔδησμαδα. Διὰ νὰ τροφοδοτηθῶν τὰ χαλινούργεια χρειάζονται 60 ἑκατομμύρια τόνων τῶν 2240 λιβρῶν ἐποίως. Μόνον ἡ Μπέθλεμ, μὲ ἐπτοίσιαν παραγωγὴν 16 ἑκατομ., τόν. χάλυβος, θὰ χρειασθῇ ἔτεστος 8 ἑκατομμύρια τόνων παλαιοσιδήρου.

● Ἐν τῷ συνόλῳ τῆς λαμβανομένης ἡ ἀγορὰ τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν φαίνεται κάπιως σταθεροποιουμένη, χωρὶς νὰ ἐμφανίζῃ πλέον τὸν υψηλοτάτου πανικὸν τῶν πρώτων μηνῶν. Εἰς ὥρισμένα εἶδον αἱ τιμαὶ προχίσται ἡδη νὰ κάμπτωνται. Οἱ ψευδάργυρος λ.χ. ἔχουν τὸ ¼ τῆς υψηλῆς της, μετὰ τὴν Κορέαν, ἀξίας, τὰ ἑρία 26%, τὸ καουτσούκ 25%, ἐν σχετικῷ δὲ ἀναλογίᾳ ἀκόλουθουν καὶ ἔπειτα 14 εἶδον, συμπεριλαμβανομένων τοῦ τού σίτου, τῆς κριθῆ, τοῦ κακάου, τοῦ καφέ καὶ τῆς ζύλειας.

● Κάπιως πρότασις ριφθεῖσα ἀπὸ τῆς ἀμερικανικῆς πλευρᾶς διὰ τὴν συγκρότησιν ἐνὸς «πούλη» τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν, ἵνα διατεθῇ ἡ κατάλληλος χωρητικότης πρὸς μεταφορὰν τῶν πρώτων ὑλῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τὴν Αμερικὴν μὲ ναύλους χαμηλοτέρους, φαίνεται νὰ συνήνησε ζωηροτάτην ἀντιδρασιν μεταξὺ τῶν ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κυκλών, καὶ τῶν ἀρμόδιων τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν. Ὁ ἐν Οὐασιγκτόνων εὐρισκόμενος λόρδος Σφραγίδοφυλας Στόκς ἀπέφυγε κατὰ τὰς πρώτας συζητήσεις περὶ κατανομῆς τῶν πρώτων ὑλῶν νὰ θέσῃ τὸ τζίτημα τούτο, καθὼς ἐπίσης ἀπέφυγε νὰ ἀπαντήσῃ καὶ εἰς σχετικὸν ἐρώτημα τεθέν εἰς αὐτὸν παρὰ τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Τύπου.

● Τὴν 23ην Ἰουνίου καθελκύεται ἐν τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιούς τὸ ἀμερικανικὸν σούπερ — λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαι». Τὰ 70% τῆς δῆλης κατασκευῆς τοῦ σκαφούς, διπέρ εἶναι μήκους 990 ποδῶν, ἔχουν δῆλη συμπλοκή ἐπὶ τῶν ἑσχαρῶν, εἰς τρόπον ὡστε κατὰ τὴν καθελκύσιον τοῦ θά διαγράφωνται πληρῶς αἱ ὥριστικαι γραμμαὶ τῆς σιλούεττας τοῦ πλοίου. Ἀνάδοχός του θὰ παραστῆ ἡ κ. Κόναλλι, σύμμυγος τοῦ γνωστοῦ γερουσιαστοῦ τοῦ Τέξας. Συνήθως, τὰ 45 ἔως 50% ἐνὸς πλοίου είναι ἔτοιμα κατὰ τὸ χρόνον τῆς καθελκύσεως του. Εἰς τὴν προκειμένην ὥμας περιπτώσιν προετιμήθη ἡ ποτοθέτησης τῶν τελικῶν ἀδένων καὶ τῶν τεσσάρων ἐλίκων τοῦ σκαφούς, ὡστε νὰ μὴ παραστῆ ἀνάγκη ἐπαναδεξαμενισμοῦ του. «Επιούμενος» εἶναι τὸ μηχανοστασίον του, καθὼς ἐπίσης τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα διηλιστηρίων, παραγωγῆς ψυχροῦ καὶ θερμού αἵρετος κλπ. Μετά τὴν καθελκυσίν του θὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι τῆς διακοσμήσεως τῶν ἑστητηρικῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων τοῦ πλοίου.

● Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ιουλίου μέχρι τοῦ Ιουνίου 1952 ἡ Ιαπωνία θὰ εἰσαγάγῃ 3.750.000 τόν. τροφίμων. Αἱ εἰσαγωγαὶ ὄρυζης θὰ ἀνέλθουν εἰς 850 χιλ. τόν., τοῦ σίτου εἰς 2.100.000 τόν. καὶ τῆς κριθῆς εἰς 800 χιλ. τόν. Ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ μεταφερθοῦν 1.700.000 τόνων. Ἀπὸ τὴν Αίγυπτον 150 χιλ. τόν. ορύζης. Ἀπὸ τὴν Μπούρμαν 200 χιλ. τόν. καὶ ἀπὸ τὸ Σιάμ 400 χιλ. τόν. Μικρότεραι ποσότητες τροφίων θὰ εἰσαχθοῦν ἀπὸ τὴν Αύστραλίαν, τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὸν Καναδάν.

● Αὐξησις τῶν διοδίων τοῦ Παναμά προβλέπεται ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1952. Τὸ ἐλλειμμα τῆς διαχείρισεως τῆς διώρυγος, ἀνερχόμενον εἰς 2½ περίπτωσιν προετιμήθη ποτοθέτησης τῶν τελικῶν ἀδένων καὶ τῶν τεσσάρων ἐλίκων τοῦ σκαφούς, ὡστε νὰ μὴ παραστῆ ἀνάγκη ἐπαναδεξαμενισμοῦ του.

● Ἡ Ιταλία κατασκευάζει εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μονφαλκόνε τὸ μεγαλύτερον καὶ πλέον συγχρονισμένον φαλαίνοιθηρικόν, 22.500 τόνων. Αἱ ἀμερικανικαὶ πιστωτικὲς χρηματοδοτούν τὴν προσπάθειαν τῆς φαλαίνοιθηρικῆς αὐτῆς ἐξορμῆσεως. Πλὴν τοῦ πλωτού ἐργοστασίου ναυπηγούνται καὶ διώδεκα ταχύτατα καταδωτικά τῶν φαλαίνων.

● Εἰς 2.063.000 τόν. ἔφθασε τὰς τελευταῖς ἀεδδομάδας τοῦ Ιουνίου ή παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔναντι 1.931.000 τοῦ παρελθόντος ἔτους.

● Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950 τὰ 81 τοῖς ἑκατόν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ήτοι σκάφοι 68.350.000 τόνων γκρός, κατηγαλιούς πετρέλαιον διά τὴν πρώστων των. Κατὰ τὸ 1914 σκάφη 1.900.000 τόνων ἔχρησιμοποιούντων πετρέλαιον ὡς καύσιμων. Κατὰ τὰ τελευταῖς τέσσαρα ἔπειτα τὰ καταναλίσκοντα πετρέλαιον σκάφη πηγέθησαν κατὰ 7 ἑκατομ., τόν. γκρός.

● Ἐν τοῖς τριών μόνον ἡμέρων 7, 8, καὶ 9 Ιουνίου ἐν ἑκατομμύριον παπούσελος σιτηρῶν ἔφορτωθησαν διὰ τὸν λιμένος τοῦ Μόντρεαλ. Προορίζονται διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ τὴν Βόρ. Εὐρώπην. Τὰ ἐναποθηκευμένα πρὸς ἐξαγωγὴν σιτηρά ἀνήρχοντο εἰς 11 ἑκατομ. μπούσελς. Σύντονος προεβλέπετο ἡ φόρτωσις των καὶ σταθερὰ ἡ συγκέντρωσις ἀλλων φορτίων ἀπὸ τὰς μεγάλας λίμνας.

● Οἱ Καναδαῖς, κατὰ τὸν πρόεδρον τῶν καναδικῶν βιομηχάνων, χρειάζεται διὰ τὴν σταθερῶν ἀναπτυξισμένην βιομηχανικήν καὶ γεωργικήν του παραγωγὴν μίαν αὐξησιν τῶν κατοικῶν του, κατὰ 750 χιλιάδας ἐπτήσιων διὰ τὰς ἀπόμενα 50 ἑπτά. Κατὰ τὰς προσεχεῖς δεκαετίες ἀνέτως θὰ ἐπιτυχουντα τὰ μέστα τῆς συντηρήσεως των τὰ 50 ἑκατομμύρια τῶν κατοικῶν, ποὺ προβλέπεται νὰ ἔχῃ ὡς Καναδᾶς. Ἡ μετανάστευσις, συνεπώς, ἐπιβάλλεται ως μία ἀμεσος ἀνάγκη διὰ νὰ κατορθώσῃ ἡ χώρα νὰ ἐπιτελέσῃ τὸν μεγάλον της προορισμόν.

I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Telephones:
1001 — 1002

Cable Address:
TONIO - COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION"

COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

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

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

‘Ηγ. Πολιτεῖαι

· Αύγουρ ταχυτέων μεταγωγικών

Πλοιά ταχύτερα και καλύτερα — κατά τὸν προϊστάμενον, τῆς «Διοκέσεως τῆς Ναυτιλίας» ναύαρχον κ. Κόχραν — χρεάζεται σήμερον ἡ ἀ-μερικανικὴ ναυτιλία δι’ ὅλας τὰς καπηγορίας τῶν μεταφορῶν. Ἡ ταχύτης, ἐπίπεν, ἐκείνη, καὶ πολέμου πρώριστα νὰ διαδραματίσῃ ἀποφασι-στικὸν παράγοντα διὰ τὰ ἐμπορικὰ σκάφη. Τὰ ἥδη κατασκευαζόμενα πλοῖα τύπου «Μάρινερ», τῶν 20 μιλίων, θὰ ἀποτελοῦν τὸν πυρήνα τῆς ναυτιλιακῆς ἀνάδημουργίας, δεδουμένου ὅτι τὰ «λίμεντρις» θεωρούνται πλέον ὡς ἀκατάλληλα, ἵνα ἐκπληρώσουν τὸν ἀρχικὸν προρισμὸν τῶν ὡς μεταγωγικά. Ἡ περαιτέρω οὖthen ναυπήγησις και ἄλλων μονάδων τοῦ τύπου «Μάρινερ» θέλει ἐπακολουθήσει, εὐθὺς ὡς παραλιθφοῦν τὰ ἥδη κατασκευαζόμενα.

Τάς ίδιας απόψεις διετύπωσεν ό κ. Κόχραν καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Τὰ ύποβρυχία τῆς σημερινῆς ἐποχῆς — εἶπεν — είναι ταχύτατα καὶ συνεπώς τὰ ἐν νηπομητῷ σκάφη δὲν θὰ είναι ἀπρόσβλητα. Τούναντον, μάλιστα, αἱ νηπομηταὶ ἀντειδίκυνται καὶ διότι ἀποτελοῦν εὔκολους στόχους διὰ τὰ ταχύτατα ύποβρυχία, ἀλλὰ καὶ διότι εὔκολότερον θὰ δύνανται γὰρ πληγοῦν ἀπὸ τὰς ἀεροπορικὰς ἐπιδρομάς. Τὰ σκάφη, προσέθηκε, θὰ πρέπει, ἐν περιπτώσει πολέμου, νὰ κινούνται ἀνεξαρτήτως πάσης νηπομητῆς. Τὰ ἔξ αὐτῶν ταχύτερα θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ περιορίζουν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν ἑκάτων ύποβρυχίων ἀπειλήν.

Τὸ κορτικὸν υπόλογον

Είς τὸ ναυλοδόγιον τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας», διπέρ αναφέρεται, ώς γνωστόν, εἰς τὰ κρατική πλοιοκτησίας σκάφη καὶ ἐφαρμόζεται ἀπό τὸ πουλέμου καὶ ἔντευθεν, ἐπίλθον ἀπό Ιης Ιουλίου ὡρισμέναι· διάσιφερουσαὶ μεταβολοῦ. Οὕτω, διὰ φορτία γαιανθράκων ἀπό Χάμπιπον ρόδος διά Ντακάρ ωρίσθη ναυλῶς δολ. 9.80, ἔνατοι τοῦ προγούμενου τοιούτου 13.30. Δι’ ὡρισμένους γαλλικοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου ἡ ἕκπτη πλοιαρία ἔφθασεν εἰς 17 μένον σεντά κατά τόνυν, ἐνώ διά τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας — ἐξαρέσει τοῦ Πειραιῶς, τῶν Πατρῶν καὶ τῆς Κορτῆς — ἡ μείσωσις εἰναι· ἀρκετά σημαντική, φθάσασα τά· δολ. 2.55 κατά τόνυν, μὲ διαφορὰν δολ. 1.50 ἐπὶ πλέον, ἐάν αἱ φορτώσεις διενεργούσυνται ἀπό Κάλπου, ἀντὶ τοῦ Νόρδερν ρεῖντζ καὶ δολ. 5 ἐπὶ πλέον διά τὰς φορτώσεις ἀπό τὴν Δυτικὴν Ἀκτὴν.

Οἱ ἀνέτορε ναῦλοι διὰ τὰ σιτηρά νοοῦνται διὰ φορτώσεις 1500 τόν.
ἡμεροπτώσις. Αἱ σπλαγχναὶ διὰ τὰ «λιμετρίκων» ὥρισθον εἰς 1500 δολ. Η-
μεροπτώσις καὶ διὰ τὰ «βίκτορυς» είς 1800 δολαρίων, τὸ δὲ ντιστόπατς ὥ-
ρισθη εἰς τὸ ἡμισυ τῶν ἡμεραργίων. Διὰ τὰ σιτοφορτία καθωρίσθον
πέντε ἡμέραι φορτώσεων, ἔξαιρουμένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν, ἐνώ
αἱ λόγω κακοκαιώσιμας ἀναγν. δεῖται μὲν πολυοργίαινται.

Ἐγένετο δὲ τόπος οὗτος ἡ πόλις.

Διαπιστώσεις τών υπευθύνων κύκλων έπειτα τῆς παραγωγῆς τῆς Δυτικής Εύρωπης έμφανίζουν ως έξαιρετικά δύσκολον τὴν τρέχουσαν κατάστασιν λόγω τῆς ἐλλειψιοῦ πρωτών ύλῶν. Δὲν ἀναμένεται λ. χ. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος μία αὔξησις τῆς κατανάλωσεώς του γιαδιάθρακος μεγαλύτερα πάνω σε 5%, λόγω τῆς δυσανάλογου πρὸς τὴν ζήτησιν παραγωγῆς του. Ο χαλύψ υπολογίζεται διτὶ βάθι έμφανίσῃ αὔξησην παραγωγῆς κατά 15%, κατὰ 9 δηλαδή ἑκατοντά, τόννων. Θά έξαρτηθῇ, δημω, τούτῳ ἀπὸ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν εἰς τὴν δικαιοτέραν κατανομὴν του παλαιοσιδηροῦ καὶ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων.

Εξαριστημένου τού ἀλυσιδινού δὲν προβλέπεται αὐχησίς μεγαλυτέρα τῶν 7,5% εἰς τὰ ἄλλα μέταλλα. Τὸ συμπέρασμα εἶνε, ότι ἡ παραγωγὴ τοῦ συνόλου τῆς Εὐρώπης θὰ εἴνει μικρότερά της δυνατής νά έπιπευχθῇ λόγω παραγωγικής δυναμικότητος τῆς βιομηχανίας της.

Χρήσιμη πληροφορία για την επιχειρηματική σας ζωή περιλαμβάνει την:

“Η Ελλειψις αύτη τών πρώτων όλων θά προκαλέσῃ καθυστέρησην και εἰς τὴν παραγωγή τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς Βιομηχανίας μηχανικῶν κατασκευῶν. Αἱ ἀμεσώτεραι ἄναγκαι τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ θὰ προτιμηθοῦν. Ἐλπίζεται, πάντως, δῆτι καὶ ναυπηγήσου τοῖς πλοίοις θά θεωρηθῆναι ὡς ἀμεσοῦ ἔξαρτημα τῆς πολεμικῆς παρασκευῆς καὶ συνεπῶς θά παραχωρηθῆ κάπιοι προτεραιότερες εἰς τὴν παρούσαν κάλλιμον”.

Οι κάτωθι άριθμοί διὰ τὰς ἑκτάκους ἀνάγκας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης εἰς ἄλλα, πλήρη του χάλυβος, μέταλλα, είνε ἀρκετά ἐνδεικτικοὶ τῶν διαγραφομένων δυσχερειῶν περὶ τὴν ἐπάρκειάν των. Οι άριθμοί ἀναφέρονται εἰς τὰ ἔτη 1950 καὶ 1951.

Ούτω διὰ τὸ ἀλογινίου προβλέπεται ὅτι ἡ πολεμική προπαρασκευὴ θὰ ἀπορροφήσῃ τὰ 19—23 τοὺς ἑκατὸν τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἔναντι τῶν 5,7 % τοῦ 1950. Διὰ τὸ χαλκὸν τὰ 11—13% ἔναντι 4—5% τοῦ 1950. Διὰ τὸ μαλύδον τὰ 8—11%, ἔναντι 4—6% τοῦ παρελθόντος ἔτους. Διὰ τὸν καστίτερον τὰ 6—9% ἔναντι 3.5% καὶ διὰ τὸν φευδάργυρον τὰ 12—14% ἔναντι 3—4% διὰ τὸ 1950.

Καὶ ἐώ τόσου μεγαλύτεροι εἰνέ αἱ ἀνάγκαι τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ, ἡ παραγωγὴ τῶν ἐν λόγῳ μετάλλων δὲν ἀποδεικνύεται ἵκανη νὰ παράσχῃ τὰς ὑπέρτελεν ποστήτας. Θά ἐπέλθῃ — ἐπῆλθεν ἡδη — ἡ περιοπτή τῆς ιδιωτικῆς καταναλώσεως, πτῖς, περικοπή, φαίνεται καὶ κατὰ τὸ ἔρχομενον ἔτος νὰ συνεχισθῇ δραστικότερον.

Τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια

Εις τὸ τελευταῖον τέυχος τοῦ ἀμερικανικοῦ περιοδικοῦ «Μαρίν Νιούζ» δημοσιεύεται ἐνδιφέροντα πραγματεία ἀνθρωπικῶν μὲ τοὺς πάραγοντας, οἵτινες ἐπέβαλον τὴν αὐξησιν, τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενοπλοίων. Ὁ κυριότερος τούτων είναι οἰκονομικός. Στοιχεῖται εὐθυνότερον ἡ ναυπηγησις καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνός μεγάλου στόκου, παρὰ δύο μικρών ισοπόσου χωρικότητος, ἐνώ καὶ ἡ ἐξαιρετική λάσπης τῶν τάνκερ δικαιολογεῖ τὴν κατασκευὴν σημαντικοῦ ἀριθμοῦ μεγάλων τοιούτων σκαφῶν.

Τό αρχικού κόστος¹ ένας τάνκερ τών 28.000 τόνων d.w. είναι σχεδόν κατά το 1/3 μικρότερον, έναντι δύο τών 14.000 τόνων. Πολλοί είνεις οι λόγοι. Πολλὰ λ.χ. άντικείμενα καὶ ἔξαρτήματα του έξοπλισμού ένώς σκάφους είναι τα αύτα, ἀνέξαρτήτως μεγέθους. Είς τὸ μεγάλο, συνεπές, σκάφος — ἀντί τῶν δύο μικρών — ἀποφεύγει τις τὴν διπλήν ἔγκατστασιν τῶν ἐν λόγῳ ἔξαρτημάτων. Ή μηχανὴ ἔξ αλλου ἐνὸς μεγάλου σκάφους στοιχίζει ὀλιγώνειρον, διότι τούτῳ χρειάζεται μικροτέραν ἀπό τὸ διπλάσιον τῆς ἵπποδυνάμεως ἐνὸς πλοίου τῆς ἡμεσιείας χωρητικότητος. Μία μεγάλη μηχανὴ είνει εὐθηγοτέρα, παρὰ δύο μικραί. Τὸ τάνκερ τῶν 28.000 τόν., d.w. διὰ μίαν ταχύτητα 1½ μιλίων θὰ χρειασθῇ πρωταστήριον μηχανῶν δυνάμεως 11.000 ἵππων ἀξοίος, έναντι τῶν 16.000 ἵππων, που θὰ χρειασθούν τα δύο τάνκερς τῶν 14.000 τόνων d.w.

Τὰ διαμερίσματα ἐπίσης τοῦ πληρώματος καὶ ή ἐπίτιλαίωτις τῶν δὲν θὰ στοιχίουν τὸ διπλάσιον εἰς τὸ μεγάλο σκάφος. Τὸ πλήρωμά τους δὲν είναι κατὸ πολὺ πύθημένον, ἔναντι του μικρού, ὑπὸ καὶ τὸ κόστος τοι σκάφους αὐτοῦ καθ' ἕαυτοῦ τοῦ μεγάλου δεξαμενοπλοίου, θὰ είνει ἐλαφρώς πως κατώτερον η διά τὰ δύο δόμου μικρότερα. "Οσον ἀφορά τὴν ἐκμετάλλευσιν, είναι αὐτῆς πλέον οἰκονομική διά τὸ μεγάλο σκάφος, διότι καὶ αἱ δαπάναι τοῦ πληρώματος καὶ τὰ καύσιμα θὰ στοιχίουν ολιγώτερον, παρὰ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δύο μικροτέρων μὲ ίσοποσιν τονιάζῃ πρὸς τὸ μεγάλο. Τὰ καύσιμα παρουσιάζουν οἰκονομίαν 30 %. Τὰ ἔξοδα ἐπισκευών καὶ συντηρήσεως θὰ είνει καὶ αὐτά, ἐνδεχομένως, ἐπίσης ολιγώτερα.

Γενιάται, ὅμως, τὸ ἐρώτημα: Ποῖον, ἀρά γε, είνε τὸ ὄριον τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων; Εἰδικά, βεβαίως, προβλήματα ἀνακυππίουν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ σχέδιον καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν μεγάλων πλοίων, όχι ὅμως καὶ δισεπιπλάτα. Τὰ ὑπὸ ναυπηγήσιν τάνκερς τῶν 32.000 τόν. d.w. δεν διαφέρουν εἰς τὰς γενικάς γραμμάς τῆς κατασκευῆς των ἀπό τὰ κοινά προπολεμικά τάνκερς τῶν 12.000 τόνουν. Ἀπλός, τὸ σχέδιον τούτων ἐπεξετάθη καὶ ἡ κατασκευὴ των κατέστη βαρυτέρα. Μὲ τὸ αὐτό σύστημα είνε δυνατὸν νὰ ναυπηγηθοῦν καὶ ἔτι μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια.

Τά δρια είς τό μέγεθος τῶν δεξαμενοπλίων ἔγκειται μᾶλλον εἰς τὴν δυνατότητα τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των. Τὸ βύθισμα λ. χ. ἑνὸς μεγάλου τάνκερ ἀποτελεῖ ἀπόφασιτοκόν παράγοντα καὶ ἔχαρταῖς ἀπό τὸν μεταφορικὸν τομέα, εἰς τὸν ὅπιον πρόκειται καὶ ἡ ἀπάσχοληθη. 'Η διώρυξ λ. χ. τοῦ Σουεζ ἐπέτρεψε ἕνα βύθισμα 34 ποδῶν, ἐνῷ καὶ αἱ παρεχόμεναι εὐκολίαι εἰς τοὺς λιμένας φορτοεκφορτώσεως πρέπει καὶ αὐταὶ νὰ φορθύνῃ ὑπὲρ ὄψιν. Εὔθυς ὡς καθορισθῇ εἰς τὸν σχεδιαστὸν τὸ βύθισμα, αὐτούμονα διαγράφονται παρ' αὐτῷ σι τοιποτὶ διαστάσεις. Τὸ μῆκος ἔξ αλλού δὲν δύναται νὰ αὐξήθῃ πέραν ἑνὸς ὠρισμένου διόριος, διότι, ἀλλώς, ή δῆλη κατασκευὴ τοῦ σκάφους καθίσταται πλέον ἀσθενής. Τὸ πλάτος, επίστις, πρέπει νὰ είνει ἀνάλογον πρὸς τὸ βύθισμα καὶ πρὸς τὸ μῆκος. Πρὸς τὸ παρόν, τὸ μεγαλύτερον μέγεθος, μὲ βύθισμα 34 ἑως 35 ποδῶν, ἀναφέρεται εἰς τὰ τάνκερς τῶν 32.000 τόν. d.w. περίτου. "Ενα μεγαλύτερον σκάφος θὰ ἔχῃ ὑπερβολικὸν κυδισμόν, θὰ παραστῇ δὲ ἀνάγκη νὰ σχεδιασθῇ μὲ μιαν ἀναλογίαν δεξαμενῶν μονίμων κενῶν. Γεγονός ἀντικονουμοικῶν.

Τελευταίοις ένα δεδαμενόπλοιοι τών 40.000 τόνων d.w. παρηγέλθη. χωρίς δύμας νά γνωσθούν καὶ αἱ τεχνικαὶ του λεπτομέρειαι. Ἡ πρότασις έξι ἀλλοὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐν Ἰαπωνίᾳ δεδαμενόπλοιοι τῶν 50.000 ἔως 60.000 τ. d.w. δὲν ἐπραγματοίηθη εἰστέ. Θά πρέπει, ἐπίσης, νὰ ληφθῇ ὑπὸ δύνιν τὸ γεγονός, διτὶ ὁ ἐφοπλιστὴς ἐνὸς τόσου μεγάλου τάκερ δεῖ θεῖ ἥπατον εὐκόλων τὴν ἀπασχόλησιν του εἰς μεταφοράς. Πρὸ διετίας είχον ἀνακοινωθῆι εἰς τὴν ἑταῖριν τῶν Ἀμερικανῶν ναυπηγῶν ὠρισμένους ἀριθμοὺς, καὶ κατώτερον, καταδεικνύοντες τὴν σχέσιν μεταξὺ χωροποιητικοῦς ταχύτητος καὶ κόστους μεταφορᾶς — κατὰ τόπουν — μὲν

PELTZ BROTHERS

SHIP CHANDLERS

NORFOLK, VIRGINIA

NEWPORT NEWS, VIRGINIA

λιον, εις έκαστοσά, μὲ βάσιν 100 διά τὸ τάνκερ τῶν 12.000 τόνων d.w.	Ταχύτης	Κόστ. μεταφορᾶς
12.000 τόν. d. w.	12 μίλια	100.—
18.000 > >	14 >	80.—
24.000 > >	15 >	70.—
30.000 > >	16 >	65.—
36.000 > >	17 >	62.—

'Αποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ὅτι τὰ πλεονεκτήματα τὰ ἀπορρέοντα ἀπὸ τὸ μέγεθος περιορίζονται μὲ τὴν προσίουσαν αὔξησιν τοῦ δόγκου τοῦ πλοίου, εἰνὲ δὲ πιθανὸν ὅτι μικρὸν θὰ είνε τὸ κέρδος ἀπὸ τὸ πέραν τῶν 32 χιλ. τόνων δριών. Ή ταχυτής, πάντως, δὲν θὰ πάυσῃ νὰ ἀποτελῇ ἀποφασιστικὸν παράγοντα τῆς καλής ἐκμεταλλεύσεως. 'Ἐπιτρέπει τὰ περισσότερα ταξίδια καὶ τὴν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τοῦ δόλου πλούτου τοῦ σκάφους.

Ιαπωνία

Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

'Ο πρόεδρος τῆς «Εἰνώσεως» τῶν Ιαπωνίων ἑφοπλιστῶν κ. Γιαμαγκάτα πρόκειται νὰ ἐπισκεψθῇ κατ' αὐτὰς τὰς Ηνωμένας Πολιτεῖας, καθὼς καὶ τὰς εὐρωπαϊκὰς πρωτευούσας, ίνα προσπίσῃ τὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα τῆς χώρας του καὶ ἀποκαταστήσῃ διεθνῶς τὴν ιαπωνικὴν ναυτιλίαν. Ο κ. Γιαμαγκάτα προτίθεται, κυρίως, νὰ δῶσῃ ἐν Αμερικῇ πραγματικὴν μάχην, διὰ νὰ ἀποτρέψῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς προτάσεως τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μάνιουσον, τὴν οποίαν υποστήριζον οἱ Αμερικανοὶ ἑφοπλισταί, διόπου ἀπαγορεύοντον εἰς τὰ ιαπωνικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὰ ταξίδια μεταξὺ τρίτων λιμένων. "Αν παρομοια ἀπαγόρευσις ἥθελε τυχὸν περιληφθῆ ἐπὶ τοὺς δρους τῆς ὑπὸ συζήτησιν τελούσης συνθῆκης εἰρήνης, μὲ τὴν Ιαπωνίαν, δεινὸν θὰ υφίσταντο πλήγμα τὴν ιαπωνικὴν ναυτιλία τῆς ὁποίας ἡ ἀνασυγκρότησης θὰ καθιστατο ἀδύνατος. Οὕτω ναυτιλία γραμμῶν ούτε φορτγά «τράμπια» δυνατὸν νὰ σταθοῦν μὲ τὴν ἀπαγόρευσιν τῶν ἐνδιαιτών, μεταξὺ τρίτων λιμένων μεταφορῶν. "Ηδη ἵστη 70% τοῦ ὑπερβαλλόστου ἐμπορίου τῆς Ιαπωνίας μεταφέρονται διὰ ξένων σκαφῶν, μὲ μίαν ἔτησιαν ζημιάν τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας 100 καὶ πλέον ἐκτομμύριον δολαρίων.

Αἱ συζητήσεις τοῦ κ. Γιαμαγκάτα μετά τῶν Αμερικανῶν ἀμφοδίων προβλέπονται λίαν κοπιώδεις, λόγω τῆς ἐπιμόνου ἀντιδράσεως τῶν Αμερικανῶν ἑφοπλιστῶν, μὴ ἐπιθυμούσων τὴν ἄνευ περιορισμῶν ἀνάπτυξιν τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας. Ο 'Ιαπωνίαν ἑφοπλιστής προτίθεται νὰ ἀποκρύψῃ περιορισμὸν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας του. "Οσον ἀφορᾷ ἀφ' ἑτέρου τὴν χωρητικότητα ποὺ ἐπιδίδεται νὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὴν Ιαπωνίαν, θὰ ληφθῇ ὡς βάσις ἡ περίοδος 1930—36 καὶ οὐχὶ ἡ μετ' αὐτὴν ἐπταστία, καθ' ἣν εἶχε τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν τὸ γνωστὸν ἐπεκτακτικὸν πρόγραμμα τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας, χάριν τῆς τοῦ πολεμικῆς προπαρασκευῆς τῆς χώρας.

Δυσχέρειαι εἰς τὰς ναυπηγήσεις

Σημαντικάς δύσχερειας ἀντιμετωπίζουν οἱ 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ διὰ τὴν ἔξευρετον χάλυδον, τούτῳ δὲ καὶ τοὺς ὑποχρεώνει νὰ διακόψουν τὴν ἀποδοχὴν παραγγελιῶν, μὲ ταχεῖαν παράδοσιν. 'Αποδέλπονται, κυρίως, εἰς τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐσωτερικοῦ τῶν ναυτιλιακῶν προγράμματος καὶ παρὰ τὸ γεγονός, διτὸν διέθετον ἐπαρκεῖ ποσότητας χάλυδος, θὰ ἥσαν εἰς θέσιν νὰ δώσουν τὰς βραχυτέρας προθεσμίας παραδόσεως, σημερον εἴνε ὑποχρεωμένοι νὰ θέτουν προθεσμίαν κατ' ἐλάχιστον 18 μηνῶν, ὡς προϋπόθεσιν διὰ τὴν σύναψιν συμβολαίων κατασκευῆς πλοίων πρὸς ἔξαγωγήν, επὶ τῇ βάσει τυποποιημένων καὶ μόνον σχεδίων.

Ισραὴλ

Η κάδοδος πρὸς τὴν δάλασσαν

Τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιδιώκεις τοῦ νεοπαγῶν Κράτους τοῦ 'Ισραὴλ ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν εἰς δηλώσεις τοῦ πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον ὁ παρεπιδόμων εἰς τὴν Νέαν Υόρκην προϊστάμενος τῆς Ναυτιλίας τοῦ ἔδραστον ὑπουργείου Μεταφορῶν καὶ Συγκοινωνῶν. "Εχομεν ἀνάγκην — εἶπεν — ὅπως τὸ συντονώτερον τὸ ἔδραστη ναυτιλία ἀποκτῆσῃ 14 ἀκόμη ὕκεινοπόρα σκάφη ικανὰ νὰ ἐξυπηρετήσουν τὴν αὔξησιν ἐμποριούχων κίνησιν τῆς χώρας καὶ τοῦ ζωηρὸν ταξιδιωτικὸν ρεῦμα. Τὰ νέα σκάφη, ὑπόλογοί εἰσται νὰ κοστίσουν περὶ τὰ 26 ἐκαποτούμρια δολαρίων, τὸ δὲ σχετικὸν πρόγραμμα περιλαμβάνει ἔναν ὑπερακένιον τῶν 20.000 τόν. γκρός διὰ τὴν γραμμὴν Χάιφας — Νέας Υόρκης, ἐνα δεύτερον ἐπιβατηγὸν «Λάινερ» μὲ θέσεις δι' 600 ἔως 800 ἐπιβάτας καὶ χώρου διὰ 2000 τόν. φορτίου, 4 φορτηγὰ τῶν 4000 τόν. μὲ χώρων ψυχείου διὰ 1000 τόν., πρὸς ἐξυπηρετήσιν τῆς γραμμῆς 'Ισραὴλ — Εὐρωπαϊκοῦ Κόντινεντ, 3 πλοῖα τῶν 1000 ἔως 2000 τόν. διὰ τὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς, 2 φορτηγὰ τῶν 10.000 τόν. π.λ. διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν εἰς χύμα φορτίων Λαζαρέως, σιδήρους καὶ χύλειας, ἐνα ἐπιβατηγὸν τῶν 5000 τόν., μὲ θέσεις διὰ 500 ἐπιβάτας, πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς ὑπαρχούσης Μεσογειακῆς γραμμῆς καὶ 2 ἢ 3 τάνκερ τῶν 16.000 τόν. π.λ. ἐκαστον διὰ τὰς μεταφορὰς ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰ διύλιστηρια τῆς Χάιφας.

Συνεχίζουν τὰς δηλώσεις του, ὃ 'Εβραϊς ἐπίσημος ἐτόνισεν, ὅτι τὸ 1948 η ναυτιλία του 'Ισραὴλ κατέχει 5 μόνον παρήλικα σκάφη 21.000 τόνων, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἔκτοτε διαρρέουσαν τριετίαν ἐπέτυχε νὰ ἀποκτῆσῃ 20 πλοῖα, 117.000 τόν. π.λ., ἐκ τῶν δημοίων τὰ 14 εἰνὲ μικρὰς ἡλικίας. Τὰ ἀπαιτούμενον ποσά διὰ τὴν ὡς ἀνωτέρων διαγραφούμενην ἀνάπτυξιν — ήτοι 26 περίπου ἑκατομ. δολαρίων — ὑπόλογοί εἰσται ὁ ἐπέρσπωτος τοῦ 'Ισραὴλ, ὅτι εὐχερός δύνανται νὰ ἐξευρεθοῦν ἀπὸ τὰ ἰδιωτικὰ κεφάλαια τῶν 'Εβραίων εἰς τὸ 'Ισραὴλ καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Καὶ κατέληξε: «Τὸ 'Ισραὴλ, χωρὶς νὰ ἐπιχορηγῇ τὴν Ναυτιλίαν του, προσπάθει νὰ ἐξασφαλίσῃ εἰς τὰς ἐνδιαιτά του πλοῖα εὐνοϊκούς δρους ἐκμεταλλεύεται. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις του ἀπέδειξαν μέχρι τούτου νέα κεφάλαια, ἀλλὰ καὶ ἐπιτυχῶν νὰ ἀναζητήσουν καὶ ἐξεύρουν τοιάυτα ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν».

Ιταλία

Τὸ τάνκερ «Βολέρε»

Εἰς τὸν Ιταλὸν ἑφοπλιστὴν Λάουρο, τῆς Νεαπόλεως, παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ μεγαλύτερον ιταλικὸν δεξαμενόπλοιον, τὸ «Βολέρε», κατασκευασθεῖσα εἰς τὰς ναυπηγεῖας Ανούσιντο. Τὸ ἐν λόγῳ τάνκερ ἔχει διαστάσεις μήκους 620 ποδῶν, πλάτους 81, χωρ-

τικότητος 17.500 τόν. γκρός καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ 34.500 τ. φορτίου. Διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ ἐφωδιάσθη μὲ δύο δηζελούμηνας, δυνάμεως 9000 ίππων ἔκαστη, ἢ δὲ ταχύτης του ἐφθασεις κατὰ τὰς δοκιμάς εἰς 18.5 μίλια καὶ ἢ δημιουρικὴ τοιαύτη εἰς 18 μίλια. Τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς αὐτοῦ άνηλθεν εἰς 2.285.714 λίρας Αγγλίας. Φέρει πλήρωμα 57 ἀνδρῶν καὶ θὰ ἐκτελέσῃ ταξίδια καὶ τὴν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τοῦ δόλου πλούτου του σκάφους.

Η λιμενικὴ κίνησις τοῦ 1950

'Η λιμενικὴ κίνησις τοῦ 1950 προέχει δι' δλας τὰς ναυτικὰς χώρας — πλην τῆς Ελλάδος — ἢ προσπάθεια διαφυλάξεως ὑπέρ τῶν ίδιων πλοίων σημαντικοῦ μέρους τῆς κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ των ἐμπορίου.

'Η Ιταλίας προπολεμικῶν εἶχε κατορθώσει νὰ κρατήσῃ διὰ τὰ πλοῖα τῆς τοῦ μέγιστου τῆς κινήσεως αὐτῆς. 'Η αὐτὴ προσπάθεια καταβάλλεται καὶ τώρα. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ διαπιστώσαν τὴν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος αὔξησιν συμμετοχῆς τῆς Ιταλικού πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγὰς. Οὕτω κατὰ τὸ 1950 αἱ μεταφοραὶ ἔκ του ἐξωτερικοῦ εἰς 19.485.491 τόν. (18.302.228, διὰ τὸ 1949), καὶ αἱ πρὸς τὸ ἐξωτερικόν εἰς 2.788.313 τόν. (2.951.624 διὰ τὸ 1949). 'Η Ιταλίκη ναυτιλία μετέφερε 9.102.656 τόν. ἐκ τῶν εἰσαγόμενων φορτίων (40.8%) έναντι 7.227.535 τόν. τοῦ 1949 (46.3%). Εἰς τὰς ἔξαγομενας τούτων ποσοστά τὸ συμμετοχής ἐμειώθη ἀπὸ 25.3% διὰ τὸ 1949 εἰς 22.1% διὰ τὸ 1950. Αἱ ξενιαὶ τακτικαὶ γραμματαὶ συνεκέντωσαν τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν.

'Εξαιρετικὴ σημαντικὴ εἶνε ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῶν Ιταλικῶν λιμένων μὲ τὸ ἐξωτερικόν. 'Η συμμετοχὴ τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου εἰς αὐτῆς εἶνε διξιόλογος, χάρις εἰς τὸ σταθερῶς πυκνούμενον δίκτυον τῶν ἐξωτερικῶν γραμμῶν. Οἱ ἀποδιδασθεῖτες κατὰ τὸ 1950 ἐπιβάται εἰκὸνας ἀντῆλθον εἰς 180.600 ἔναντι 135.295 διὰ τὸ 1949 καὶ τῶν ἐπιδιδασθεντών διῆλθον τὸ 1948. 'Η μείωσις προήλθεν ἀπὸ τὸ τὸν μικρότερον τῶν μεταναστῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης.

'Η Ιταλίκη σημαντίσατε τὰς κινήσεις μετέφερε τὰς 57.1% τῆς κινήσεως αὐτῆς ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν καὶ τὰς 49.7% τῶν ἐπιβατῶν διὰ τὸ 52.5% τοῦ συνόλου.

'Η συμμετοχὴ τῆς Ελληνικῆς σημαντίσατε εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῶν Ιταλικῶν λιμένων βαίνει σταθερῶς μειουμένην. Κατὰ τὸ 1950 τὰς Ελληνικὰ σκάφη μετέφερον εἰς τὴν Ιταλίαν 505.006 τόν. καὶ ἀπὸ τὴν Ιταλίαν 115.143 τόν. Σύνολον 620.149 τόν. καὶ ποσοστὸν 1.8% ἐπὶ τοῦ

stop scale in your boilers

Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις
ἐντὸς τῶν λεβήτων σας

— ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, ἐλευθέρους καθαλατώσεων καὶ σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς DEARBORN.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Nos 66, 77 καὶ 88: Διὰ τὸν ἐλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, ἐλάττωσιν σκληρότητος καὶ διατήρησιν ἀλκαλικότητος.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 700: 'Ελέγχει Ρήξη διαφύλαξεως. Προλαμβάνει τὴν σκωριάσιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ θύρω τῶν λεβήτων.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 659: 'Αντιαναθραστική σύνθεσις πρὸς ποιοτικὴν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα υψηλοτέραν συμπύκνωσιν.

— ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ No 134: Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς προθερμαντήρας, λέρητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

συνόλου της έμπορικής κινήσεως τών λιμένων. Τό σύτο ποσοστόν ήτο 2.8% διά το 1949, έναντι 3.5% διά το 1948 και 4.2% διά το 1946.

Μεγ. Βρεταννία

Ο αιώνιν της μηχανικής προώσεως

Ο τεχνικός διευθυντής των μεγάλων ναυπηγείων Τζών Μπράουν, τού Κλαύδ, κ. Κρόγους, παρέσχε, έν συνομία, κατά μίαν τελευταίαν διάσκεψιν τών "Αγγλων τεχνικών" έν Λονδίνω, μερικά ένδιαφέροντα σημεία άναφερόμενα εις την ταχείαν άναπτυξιν της μηχανικής προώσεως τών πλοίων κατά την τελευταίαν έκαποντασίαν. Ο επίφανος "Αγγλος" τεχνικός δέν παρέλειψε νά διαγράψῃ και ωρισμένας προβλέψεις διά το μέλλον. Υπέμηγεν έν άρχη, διτά το τελευταίαν τροχοφόρον σκάφος του B. N., ή φρεγάτα «Ελλόρα», με μηχανάς δυνάμεως 400 ίππων, συνεπληρώθη διά 1851 και διτά κατά την έποχην έκεινην έν μεγάλο μέρος της έμπορικής και έπιβατικής κινήσεως έξυπηρετείτο εισέτι διά τών ιστιοφόρων. Ακόμη και αύτά τα πολεμικά σκάφη έξητρωτο άπο τά ιστιά, άν και υπελογίζετο τότε, διτά δι' έκαστον ιστιοπλούν πολεμικού ύπηρχε και έν αποκίνητον, διά νά το ρυμουλκή, θταν ο άνεμος δέν ήτο εύνοικός.

Κατά το 1949, ή Μεγάλη Βρεταννία, κατείχεν αποκίνητα πλοία 170.000 τόνων και ιστιοφόρα 3.000.000 τόνων, ένδικη και κατά το 1866 τό αποκίνητον τοννά διά το μόλις το 17 τού ιστιοφόρου. Μετά μίαν άκριδως έκαποντασίαν, τό ιστιοφόρον έπιλεισθή από τάς θαλάσσας. Ακόμη και είς αύτην την στεγνή άκτοπλοιον ωρισμένα μικρά σκάφη κινούμενα δι' ιστιάν, άποκτον ήδη βοηθητική μηχανή. Τά δύο τελευταία μεγάλα ιστιοφόρα, τό «Πλασιά» και τό «Πλασασάτη», γερμανικής ναυπηγήσεως, ήγοράθησαν προσφάτως και πάλιν από τούς Γερμανούς, διά νά μεταπράπων εις ναυτικάς σχολάς, έγκαθιταμένης έπ' αύτων διά την πρώστιν των και βοηθητικής δυνάμεως.

Πρό δύοδηκονταν έτην, η πρώτη μηχανή τριπλής έκτονώσεως κατεκυνάθη εις την Γαλλίαν, τέσσαρα δέ έπειτα βραδύτερον έναυτηγήθη τό «Προποντίς», διτά διότο και τό πρώτον ώκεανοπόρον σκάφος με μηχανάς του έν λόγω τύπου. Τώρα — παρεπήρησεν δι' κ. Κρόγους — ή άναπτυξις της παλινδρομήκης μηχανής έφθασε πλέον εις τό τέρμα της. Μικρά θά είνε αι περαιτέρων βελτιώσεις της. Σύν τώ χρόνω ή χρησιμοποίησίς της θά περιορισθή εις μερικά μικρά άνθρακοφόρα τάς αγγλικής άκτοπλοιος και είς τινά άλλα μικρά έπιστης σκάφη, διά λόγους τοπικής έξοικονμήσεως αφ' ένδικ τών πραγμάτων, άλλα και διότι ή άπαιτουμενη ιπποδύναμις είναν άσηματος, μη δικαιολογούσα τήν έγκαταστασιν αποστρίβου.

Διά πολλά έτη, από σήμερον, κανένα άλλο πρωστήριον μέσον δέν θά δυνηθή νά άμισισθήση τά πρωτεία του άποστροβίλου διά την πρώστιν των μεγάλων έπιβατηγών «λάινερς» ή οιούδηποτε άλλου πλοίου έχοντος άναγκης μιάς δυνάμεως 10.000 ή 12.000 ίππων κατ' άξονα. Όσον άφορά τάς πίεσεις του άποτου, αίτινες τόσον η ηγεμονίας της, θά πλοίοι διά προσομοιάζο πάντως πρός τάς έν τη ξηρά έγκαταστάσεις, περά πρός τάς άποστροβίλουν.

Ός πρός την άποτην άποστροβίλον, ζήτημα χρόνου πρέπει νά θωρήσται ή χρησιμοποίησίς του εις την ναυτιλίαν, κατόπιν τών έπιτυχών άποδοσεών του εις τόν άέρα και είς την ξηράν. Τό σχέδιον του άποστροβίλου διά τά πλοία θά προσομοιάζο πάντως πρός τάς έν τη ξηρά έγκαταστάσεις, περά πρός τάς άποστροβίλουν. Ός πρός την άποτην άποστροβίλον, έν άλλου ένέργειαν διά την πρώστιν των πλοίων διά την έργηση πιθανήν, τήν χρησιμοποίησίς της κατά τά προσεχή έτη. Άρκει νά υπομησθή, διτά ήδη τάς κρατουσας καταστάσεις ή κατανάλωσις ούρανίου διά την πρώστιν λ.χ. τού «Κούνης Ελιζαμπέτη» κατά έναν πρός την Νέαν Υόρκην ταξιδίον του θά είνε 1 1/4 λίβρας. Ας σημειωθή, διά την υπόλογισμόν του κόστους, διτά μία λίβρα ούρανίου κοστίζει 125.000 λιρών.

* * *

Ομιλών κατά τήν καθέλκυσιν τού δεξαμενοπλοίου «Μπρίτις Ρήθλευ» τών 28.000 τόνων δ. w. τής Μπρίτις Τάνκερ, ο γενικός διευθυντής αύτης

κ. Ρόμπερτ Τζηλεσπάνη, έτονισεν ιδιαιτέρως τήν μεγάλην άποδοσιν τών έπιλεγομένων «σουτερ - τάνκερ», καθώς έπισης και τών έτι μεγαλυτέρων τών 32.000 τόνων δ. w. Τά τάνκερ — είπε — τών 28.000 τ. d. w. παρηγγέλθησαν, διτά τό μέγιστον βυθισμάτα τής διώρυγος τού Σουέζ διά 34 ποδών. Έκτοτε ή έταιρια έπέτρεψε τήν παραγγελίαν δεξαμενοπλοίων 32.000 τ. d. w. Τά ζητήματα βέβαια τής προστρομίσεως τών έν λόγω τάνκερ εις τούς διαφόρους λιμένας παραμένουν σημαντικά πάντοτε. Ολίγοι μόνον λιμένες προσφέρουν έπαρκων βυθισμάτα, άλλα — πάντως — έκει διπού τά σκάφη τάντια θά χρησιμοποιήσουν, θά απόδωσουν μειωμένον τό κόστος τής μεταφοράς και θά είναι διά τόν έφοπλιστήν των περιστότερων κερδοφόρα.

Διά τής έκτελέσεως τού κυκλικού ταξιδίου τού Περσικού Κόλπου εις 6 έδδοματα, άντι τών 7 και 8 πού χρειάζονται τά μικρότερα τάνκερς, θά δύνανται νά μεταφέρουν εις τήν Αγγλίαν τά μεγάλα δεξαμενοπλοία διά 60 έκατομμύρια γαλόνων πετρελαίου έπιστρωσις, άντι τού ήμισεος ή και διλιγατέρου, πού μεταφέρουν τά «φρόθοδος» και μικρότερου μεγέθους δεξαμενόπλοια. Σημειώνται έπ' εύκαιρια, διτά ή «Μπρίτις Τάνκερ» κατέχει σήμερον ένα στόλον 154 δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος 1.800.000 τόνων δ. w. και διτά έχει ήτο ναυπηγήσει έπειτα 25 άκοντα, χωρητικότητος 522.000 τ. d. w. Λαμβανόμενών υπ' άφιν και τίνων παραγγελιών συγγένων έταιριών, 60 περίπου τάνκερς θέλουν προστέθη εις τόν στόλον τής «Αγγλοϊράνιαν», χωρητικότητος 750.000 τ. d. w. και άξιας 26.000.000 λιρών.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ άπό τάς καδυστερήσεις

Καθυστερούν πολὺ τά πλοία εις τούς λιμένας. Αμεσος συνέπεια τών καθυστερήσεων αύτών δέν είναι μόνον ή ζημια τού έφοπλιστού ούτε και ή αύξησις τών ναύλων, άλλα και ή έξιτέρα, υπό τάς κρατουσας συνθήκας, σπανίς χωρητικότητος διά τήν διεύκουλην τής μεταφορικής κρίσεως.

Σύνθημα διό τού διειθή έφοπλισμόν έχει γίνει ή προστάθεια έπιταχύνσεως τών φορτοεκφορτώσεων (εις φιλέρ Luritport und of shiips in port). Τό πλοίον δέν επιτελει τήν απόστρησην του, ώς δργανον τών διεθνών συναλλαγών, παρά μόνον διασχίζει τάς θαλάσσας. Πλοίον άπρακτον εις τόν λιμένα, λόγω τής πλημμελούς φορτοεκφορτώσεως του μεταβάλλεται κατά τόν Σέρ Τζών Αντερσον, Πρέδερον τής Λιμενικής Έπιτροπειας τού Λονδίνου, και συντάκτην ένός ένδιαφέροντος άρθρου έπει τών καθυστερήσεων εις τούς λιμένας, εις λιμενικήν άποθηκην έξαιρετικώς διατηρηράν.

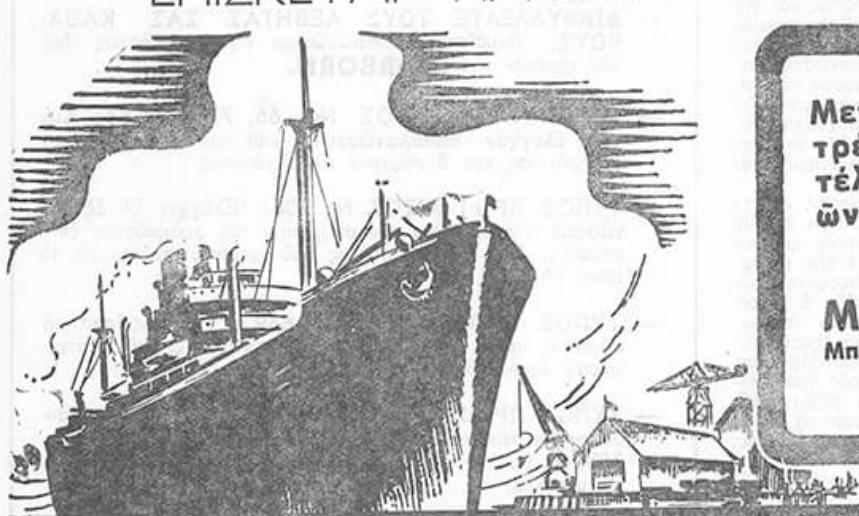
Τό ήμερήσιον κόστος συνήθους τύπου τών 10.800 τόνων φορτηγού σκάφους φθάνει τάς 700 λίρας Αγγλίας. Περιλαμβάνονται εις τό ποσόν αυτό τό μιοθόλογιον του πληρώματος, αι δαπάναι τού καυσίμου, τά άσφαλτοτρα, τά έξοδα συντηρήσεως, ή τακτική του άποδεσης κλπ. Όταν ένα πλοίον παραμένει έλλιμενισμένον δέν περιορίζει κατά πολὺ τά έξοδα τής κινήσεως του, διότι τά λιμενικό δικαίωματα και άλλα τίνα θά πρέπει νά προστεθούν εις τάς τρεχουσας κανονικας δαπάνας, Τό κόστος τής μεταφοράς δι' ναυλος—στηρίζεται άκριδως έπι τού υπολογισμού τού συνόλου τών δαπανών δικαιωμάτευσεως ένός σκάφους, άνεδαρτης άν τούτο θά κινήται εις τήν άνοικτην θάλασσαν ή έν ορμω. Κάθε συνεπώς άνωφελής, πέραν τού δέσμου παραμονή τού σκάφους εις τόν λιμένα πρέπει νά καλυφθή υπό τόν ναύλου. Αν τίς πρός στιγμήν υπόλογιστη τόν άριθμον τών πλοίων και τάς ήμερηργίας των εις τούς λιμένας δόλου τού κόστους θά δυνηθή νά έχη μίαν ίδεαν τής μεγάλης έπιβαρύσεως τού κόστους και τής καταναλώσεως συνεπώς από τάς άδικαλογικά καθυστερήσεις.

Κατά τό 1939 — άναφέρει ή έπιφανης Αγγλος άρθρογράφος — τό κόστος μεταφοράς ένδικ τόν κρέατος από τήν Νέαν Ζηλανδίαν εις τό Λονδίνον διό τόν γύρω τόν £ 12, και ένός τόνου διέρι τόν Αύστραλιαν £ 14. Τώρα στοιχίζει £ 19 τό κρέας και £ 28 τό έριον. Η αύξησις αύτή τού κόστους έχει τώρα ένσωματωθή εις τήν λιανικήν τιμήν πωλήσεως τών άνωτέρω ειδών.

Αι καθυστερήσεις τών πλοίων εις τούς λιμένας άπασχολούν τούς έφοπλιστικούς κύκλους δόλων τών ναυτικών χωρών. Αν και υπάρχουν εις τό θέμα τόν ούρισμα κοινά περιστατικά, δώμας ή γενικός περιορισμός τών ώρων έργασίας, αι μή αποκατασταθείσαι είσετι ζημιαί εις τάς έκαστοχοι λιμενικάς έγκαταστάσεις, ή έλλειψις έργατικων χειρών, τά ζητήματα τής κατανομής τών φορτίων κλπ., υφίστανται έν τούτοις και τίνα ποτικά

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



Μετατροπαι τού καυσίμου εις πετρέλαιον, πλήρης και ταχεία έκτέλεσις έπιθεωρήσεων, έπισκευών ταξιδίου και μετασκευών.

*
Αντιπρόσωπος εις ΕΛΛΑΔΑ:
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ
Μπουμπουλίνας 33.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



PHONE: ROY. 7941 (10 lines)

στοιχεία άνωμαλών, οπίστε ότι η προσθέτηση των συγκοινωνιών στον ανθρώπινο κόσμο δεν είναι μόνο ένας απότομος πόρος για την ανάπτυξη της οικονομίας.

Είς την Αύστραλίαν λόγους χάριν και την Νέαν Ζηλανδίαν διεισδύεις, άλλα και τοπικά είναι αι δύσκολοι καταστάσεις. Είς το Λονδίνον έχει άλλου αι καθυστέρησης, εν συγκρίσει με την προπολεμική περίοδον, άναφερούται είς το διάτομο της πλοΐας άποπλέουν έκειθεν σήμερον με πλήρες το φορτίον των, αντί ν' άναχωρούν ήμεμφόρτα. Συμφόρησης έπισης είς την κίνησην των πλοίων έμαυνεται είς πολλούς λιμένες, όπως είς τας Κτήσεις της Βρετανικής Αυτοκρατορίας. Κακή διάταξης των έγκαστασεων, έλειψης τεχνικού έξοπλισμού και ανεπάρκειας έσωτερικών συγκοινωνιών άποτελούν έπισης προσθέτους παράγοντας διά τάς καθυστέρησεις των πλοίων.

Είς το Λονδίνον έχει άλλους παραμονής ένδος λάτινερ των 10.000 d. w. είναι 21 ήμέραι, ένω είς την Αύστραλίαν και την Νέαν Ζηλανδίαν φάνεται τάς 50 ήμέρας. Σκάφος των άνωτέρω μεγέθους έξετελει πρό του πολέμου τρία ταξίδια πρό την Αύστραλίαν έτησίων, ένω σήμερον έκειται δύο μόνον. Η λύσης του προβλήματος των καθυστέρησεων προσπατεί μακράς προής προσπάθειαν είς την άνασυγκρότησην των έκαστασον λιμενικών έγκαστασεων και κυρίως είς την ένισχυσην του ειδικευμένου λιμενεργατικού προσωπικού.

Αι δυσχέρειαι, κατά το μεγαλύτερον αύτων ποσοστόν, έπιπτίπουν είς τα πλοία των τακτικών γραμμών, άπται εχουν τακτικά ήμερημηνίας κατάπλου και άπολου. Το πρόβλημα των έργατικων χειρών διά τους λιμένες είναι σχεδόν παγκόσμιον. Έπειτηθή διά την μειωσην της δύνητός του ή άντικαταστασης των έργατικων χειρών διά τελειστέρων υπηχανικών μεσών. Άλλα, τα μυγανικά μέσα προϋποθέται μεν διά την είναι οικονομικότερα και άποδοτικότερα, έναντι των προηγουμένων μεθόδων φορτο-εκφράσεως, ένω και οι έργαται διάκεινται έχθρικῶς πρός αύτά, διότι θρούνται την άχρηστευσή της από την μηχανοποίηση της έργασιας.

Όπωσδήποτε, ή χρήσις μηχανικών μεσών προϋποθέτει την συμβολήν του άνθρωπινου παραγοντος είς τους λιμένες, ή όποια είναι και ή σημαντικότερά. Η βελτίωσης διέθεται της θέσεως του λιμενεργάτα, ηπίτις πράγματι είναι μεγάλη, θά πρέπη — κατά την "Αγγλον άρθρογράφον της παρούσης άνασκοπήσεως" — νά συνδεύεται και από την βαθυτέραν συναίσθησην των υποχρεώσεων αύτού πρός το κοινωνικόν σύγολον. Διότι τον κοινωνικού συνδόλου ή εύημερία άντανακλάται και έπι των λιμενεργατών

Νορβηγία

Ίσοζύγιον πληρωμών και ναυτιλία

Η εισφορά της ναυτιλίας είς το ίσοζύγιον των πληρωμών της Νορβηγίας καταδεικνύεται από τους κατωτέρω παρατιθεμένους στατιστικούς άριθμους. Αναφέρονται ούτοι είς τρεις έννεαμηνους περιόδους, έκ των οπίοιν ή πρώτη το μέχρι του Σεπτεμβρίου 1949, ή δευτέρα από το Σεπτεμβρίου 1949 μέχρι του Ιουνίου 1950 και ή τρίτη από το Ιουλίου 1950 μέχρι του Μαρτίου 1951.

Κατά την πρώτην περιόδου τό έλλειμμα του έμπορικου ίσοζύγιου άνηλθεν είς 44 έκατομμύρια λιρών, κατά την δευτέραν είς 54 και κατά την τρίτην είς 14.5 έκατομ. λιρών. Αι έξαγωγαι ημέραν σταθερώς άπο 77 έκατομ. λιρών είς 90 κατά την δευτέραν περιόδου, διά νά φέρουν είς τα 116 έκατ. λιρών κατά την τρίτην περιόδου. Έξ αλλού ένα ειδικόν κονδύλιον—οι έξαγωγαι πλοίων—ηθήθη άπο 2 είς 6 οκατομμύρια λιρών διά την τρίτην περιόδου, τα δε άκαθαρίστα έσοδα της ναυτιλίας από 76 πύκηθησαν είς 88 κατά την δευτέραν περιόδου, διά νά φέρουν τα 116 έκατομ. λιρών κατά την τρίτην περιόδου.

Οσον αφορά τάς πληρωμάς άνηλθον αύται είς 124 έκατομ. λιρών κατά τη πρώτην περιόδου, είς 146.5 κατά την δευτέραν και είς 156 έκατομ. λιρών κατά την τρίτην. Η είσαγωγαι πλοίων έμειώθη είς 27 έκατ. λιρών κατά την τρίτην περιόδου, έναντι 41 της δευτέρας και 28 έκ. λιρών της πρώτης, ένω τα έξοδα των πλοίων είς το έσωτερικόν ημέρησαν από 45 της πρώτης περιόδου είς 59 έκατομ. λιρών κατά την τρίτην περιόδου.

Ο φορτηγός στόλος

Πρόσφατος άνακοίνωσης του ίπουργειού Έμπορίου καθορίζει, οτι ή νηολόγησης φορτηγών πλοίων ύπο την νορβηγικήν σημαίαν είνε σήμερον έλευθέρα, ύπο ωρισμένους όρους. Αιτήσεις παροχής άδειας διά την ναυ-

πήγησιν φορτηγών σκαφών είς άλλας χώρας τον σχεδίου Μάρσαλ, θά παρέχωνται ύπο τόνον, όπως τό δι' αυτά ναυπηγικών συμβόλαιον χρηματοδοτήσαι διά διανεύσιμου συναπτομένου είς την χώραν, ένω θά ναυπηγηθούν τά πλοια. Τό διανεύσιμον δύναται νά καλύπτη τά 50 % της άξιας έκάστου σκαφών, με έξοφλησην έντος πενταετίας, ή δε τοιαύτη χρηματοδότησης δέν νά τυγχάνη της έγκρισεως της νορβηγικής νομισματικής έπιτροπής. Η άγορά έχει άλλου σκαφών έτέρων προορισμών και τύπων (έπιβατηγών, τάνκερς, φυγείων, φαλαινοθηρικών κλπ.) έξακολουθεί νά υπόκειται είς τους ισχύοντας περιορισμούς.

Παγαμᾶς

Τό μπούκοτάζ

Αι «Ενώσεις» των Σουηδών ναυτών «από την λιμενεργατών άπεφδσισαν, μπούκοτάζους οιονδήποτε πλοίον παναματίκον ή ύπο άλλην σημαίαν από τα θεωρουμένας ώς άσβοδους, έφόσον ήθελε κριθή, διά οι έπι αυτού όροι διανύσσεως και έργασίας του πληρώματος του είναι κατώτεροι των παραδεδεγμένων από την διεθνή ναυτικήν οίκογένειαν. Ο άποκλεισμός θά αίρεται μόνον, έφόσον διαπιστωθή διόρθωσις των κακών κειμένων από της πλευράς του μισθολογίου, της συνθέσεως και τών διαμερισμάτων του πληρώματος, καθώς έπισης και τού σκάφους.

Σουηδία

Οταν έπέλθη η κρίσις

Κατά την προσφάτως συγκροτηθείσαν γενικήν συνέλευσιν των μελών της «Ενώσεως» των Σουηδών έφοπλιστών ό νεοεκλεγείς πρόεδρος κ. Χόκμπεργκ, άνασκοπών την σημερινήν κατάστασιν της διεθνής ναυτιλίας, προέλθεψεν, οτι εύθυνς ώς ή έντασις είς τάς διπλωματικάς σχέσεις μεταξύ Ανατολής και Δύσεως ήθελε πρόσθιτο περιορισμό, θά διστρέψθησην την παρούσαν περιόδου των ύψηλών ναύλων, άλλα και τών ύψηλών έξοδών των πλοίων, τά άλιγας φορτίον και ό πληθωρισμός του προσφορίσματον τωνά.

Αι έταριαρι — προσέθηκεν — αι κατέχουσαι πλοίοια τακτικών γραμμών, χωρίς νά έπωελθησύν σηματικών από την ζωηρότητα της ναυτιλίας, ύπερχερεώθησαν, προκειμένου νά έπαρκεσουν είς τάς μεταφορικάς των άναγκας, νά χρονοναυλουσών έναντι σκάφη, με ναύλους μεγαλύτερους τών κρατούντων είς τάς διαφόρους «Κόμφεραν». Περαιτέρω ο Σουηδός έφοπλιστής ύπελογισεν, οτι τά 25% του παγκοσμίου τονάς τελούν ύπο χρονοναυλών, με ναύλους ύποσθιτοπε πραγματεύονται τών ύψηταμένων. Τούτο, κυρίως — είπεν — αφόρετά δεξαμενόπλοια, τών όποιων ή προναύλωσις διά μακρόν χρονικών διαστήμα, παρά το γεγονός οτι άποτελεί πράξην σωφρούσης, δέν άποφέρει τά κέρδη της σημερινής άγοράς.

Κατά τον διμήτην αι διαπάνται του συνδικών πλοίων είς τους ένοιους λιμανίας έφαντούν μιαν σηματικήν αεύσιον. Έναντι 103 έκατομμάριων κορωνών τού έτους 1949, άνηλθον αυται είς 173 έκατομ. κορωνών κατά το 1950. Κατά ό κ. Χόκμπεργκ έτονίσεν: «Ο οισοδήποτε μη συνδέμενος με την ναυτικήν βιομηχανίαν, θά έχη, ένδεχομένως, την έντυπωσιν, οτι σημερον οι έφοπλισται απόλαμβανους έξαιρετικών κερδών από τους ύψηλους ναύλους. Εις την πραγματικότητα, έν τούτοις, τό περιθώριον των κερδών δέν είνε τόσους μέγα, όσους γενικώς πιστεύεται. Πολλοί κίνδυνοι περιβάλλουν την πλοϊκότηταν, αι δε μικράς διαρκείας περιόδου τών καλών ναύλων δημιουργούν μόνον τό πλεονέκτημα της ταχυτέρας άποσθέσεως τους ύψηλους κόστους τών ναυπηγήσεων και τού ίποδιβασμού αύτων είς ένα λογικού έπιπεδον, διπερ θά έπιτρέψη είς τάς έταιριας νά άντιμετωπίσουν τά δυσκόλους περιόδους, διαν και πάλι τά πλοία θά παραπλέωνται άθρων.

Η σημερινή κατάστασις, έπέραντεν ό κ. Χόκμπεργκ, είνε διά την παγκοσμίου ναυτιλίαν έξαιρετικά ασταθής και δέν άποκλείσαι αι έκπληξεις μιάς απότομου μεταβολής της ναυτιλαγοράς από της μιάς ήμέρας είς την άλλην. Μία τοιαύτη αιφνιδία ύποχωρώσις δύναται νά προέθη από οιανδήποτε μεταβολήν της πολιτικής καταστάσεως, όποτε και τό συνδικόν πλοίον βεβαρωμένον με τά ύψηλα έξοδα κινήσεως, μοιραίως ήταν άντιμετωπίση δυσκόλους περιστάσεις.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».— Τί, άρα γε, νά είπη τις διά τό έλληνικόν;

Άνεπαρκής ή διαθέσιμος χωρητικότης

Εις μίαν από τάς συνεδριάσεις της συνελθούσις πρό ήμερων είς την Στοκχόλμην γενικής συνελεύσεως της «Βαλτικής και Διεθνούς Ναυτικής

BALDWIN-LIMA-HAMILTON CORPORATION

NEW YORK OFFICE: 60 E. 42nd Street— NEW YORK, 17, N.Y.
Telephone: MURRAY HILL 2-4747

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΕΛΙΚΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.

BALDWIN έλικες τοποθετούνται έπι τών περισσοτέρων μεγάλων άμερικανικών ύπερωκεανών, θωρητών, άεροπλανοφόρων, τάνκερς και φορτηγών.

Μερικά έπι τών πλοίων με έλικες **BALDWIN**:

• **UNITED STATES**, 30.000 τόννων (ύπο ναυπήγησιν)

• **AMERICA**, 26.500 "

Θωρηκτά τύπου **MISSOURI**.

Άεροπλανοφόρα τύπου **FRANKLYN D. ROOSEVELT**.

Διασκέψεως, ό καθηγητής τῆς ἀνωτάτης σχολῆς Ἐπιπορικῶν Ἐπιστημῶν τῆς Στοκχόλμης κ. Ἰδάρο Χόγκυπτον ἀνέγγωσεν ἐνδιαφέρουσαν πραγματείαν του τιτλοφορουμένην: «Οἱ κύκλοι τοῦ Διεθνοῦ Ἐπιπορίου καὶ ἡ Ναυτιλία». Ἐνεφάνισεν εἰς αὐτὴν μίαν συγκριτικὴν ἀνάλυσιν τοῦ ὅγκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, τῶν ναυλῶν καὶ τοῦ ἀργούντος τονιάζ. Συμπέρασμα τῆς μελέτης του ταύτης ἦτο, ὅτι ἡ διαθέσιμος χωρητικότης εἶναι μικρά, διὸ νὰ ἔχει πρετήση τὴν παγκόσμιον βιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν καὶ ὅτι, ἀν τὸ ἐμπόριον ἀπλευθερώῦτο ἀπὸ τοὺς κρατοῦντας περιορισμοὺς περιοστούρον, ὁ παρὼν ὄγκος τοῦ παγκοσμίου τονιάζ δὲν θὰ ἐπήρκει, εἴτε μέτα τὴν περιπέτειαν τῆς Κορέας, εἴτε καὶ ἀνεύ αὐτῆς.

Ο παρευρισκόμενος ἐκπρόσωπος τῆς «Σὲλλα» ὑπεστρίξει τὸ συμπέρασμα τοῦ Σουηδοῦ καθηγητοῦ τονίσας, ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀναληφθῇ μία εὔρυτέρα καὶ μακρᾶς πνοῆς προσπάθεια διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῶν πλοίων. «Ἡ σημερινὴ λ. χ. καταστάσης εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαίων — εἴπεν — διὸς δὲ πιστεύων καὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, μᾶς ὑποδεικνύει, ὅτι μετὰ μίαν δεκαετίαν δὲν θὰ ὑπάρχῃ ἐπάρκεια τονιάζ. Εἶναι περίεργον — προσέθηκεν — ἀλλὰ ἀληθές, ὅτι αἱ ἀπότομοι πρὸς τὰ ἄνω διακυμάνσεις τῆς ναυλαγορᾶς δημιουργούν τὴν ἐπιφύλαξιν, διότι ὅλοι πιστεύουν εἰς τὸ ἀδύνατον τῆς ἐπι. μακρῶν χρόνων διστηρήσεως τῆς περιόδου τῶν υψηλῶν ναυλῶν. Τώρα θὰ παραλαμβάνων πλοῖα μέχρι τοῦ 1955, ἐνῶ ἡ ζωὴ τῶν καινουργῶν αὐτῶν σκαφῶν προβλέπεται εἰκοσιετής. Τὸ σφάλμα ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι κερδοσκοπούμενος ἀποδέλποντες εἰς τὸ ἀμεσώτερον μόνον μέλλον».

Συγκεκριμένως διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια δ. ὁμιλητὴς διηρωτήθη, ἔαν εἶχε μεγάλην ἐπὶ τῶν ναυλῶν τῶν ἐπίδρασιν ὁ πόλεμος τῆς Κορέας. Τὸ ἀμεσον ἀποτέλεσμα — εἴπεν — ἡτο πάρα πολὺ μικρόν, ἀλλὰ τὸ ἀμεσον ἥτο πολὺ μεγάλο. Ἐν τῷ συνδώλῳ τοῦ κρινόμενος ὁ πόλεμος τῆς Κορέας δὲν ἐδημιουργήσει τὴν ζήτησιν τῶν πλοίων. Αὕτη προϋπηρχε. Καὶ κατέληξεν: «Ο.τι βλέπουμεν στήμερον, είναι ἔνα μικρὸν μόνον μέρος τῆς ζητήσεως, ἡτος θέλει ἀκόμη περισσότερον ἐνταθῆ, ὅταν ὁ Ἐλεγχος καὶ οι περιορισμοὶ ἀρθοῦν, ὡς θὰ συνένδαινε, ἀν ὁ πόλεμος εἰς τὴν Κορέαν ἐτεριάζετο.

Νομολογία Ναυτιλιακοῦ δικαίου

— Ἀτούχημα εἰς δύτην κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς εἰδικῆς αὐτοῦ ἐργασίας. Ἐπιδίκασις ἀποζημιώσεως εἰς δύτην ληξάσης σπογγαλιευτικῆς περιόδου.

ΑΡΙΘ. 1711)50 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

Ἐπειδὴ ἡ προκειμένω ὑπὸ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως στηριζομένης εἰς τὴν διεξαγόμενα σχετικῶν διοικητικὴν ἀνάκρισιν καὶ τὴν οἰκείαν γνωμάτευσιν τῆς Α.Ν.Υ.Ε. — ὡς προβλέπει τὸ ἀπὸ 9/17 Δεκεμβρίου 1937 Β. Δ. «επει τὸ πότου ἀπονομῆς καὶ καταβολῆς ἀποζημιώσεων τῶν ἔξι ἀποχημάτων παθώντων δυτῶν» (513) — βεβαιοῦται, τοῦτο μέν, διὸ εἰς τὸ δύνην Γ. Μ. ἐπῆλθην ἀπόχημας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς εἰδικῆς αὐτοῦ ἐργασίας ἐπὶ τοῦ σπογγαλιευτικοῦ πλοίου «Χριστόφορος», οὗτος ἐκκινήτης τυγχάνει ὁ αἰτῶν (Κ. Λ. κάτοικος Αιγαίνης), τοῦτο δὲ δῆτε ἐκ τοῦ ἀποχημάτου τούτου δὲ ἐν λόγῳ δύτης κατέστη ἀνίκανος πρὸς ἐργασίαν. Οὐτοῦ νομίμως ἐπεδικάσθη εἰς τοῦτον ἀποζημιώσις, συμφώνως τῆς ἀνωτέρω παρατεθείσης διατάξει. ἀπορριπτέουν κρινομένους ὡς ἀπαραδέκτου τοῦ ὑπὸ τοῦ αἰτοῦντος προσβαλλομένου λόγου, καθ' ὃν δὲν συνέδη εἰς τὸ περὶ οὐ πρόκειται δύτην ἀπόχημα ἐπὶ τοῦ σπογγαλιευτικοῦ πλοίου «Χριστόφορος», οὐδὲ κατέστη οὗτος ἀνίκανος, πάντως, ἐν τοιούτου ἀποχημάτου, καθοῖται ἡ κατὰ τὰ ἄνω ἐναντία κρίσις τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεως, ὡς ἀναγούμενη εἰς τὴν διαπίστωσιν πραγματικῶν περιστατικῶν ἀπαιτούσαν μάλιστα ἐν πολλοῖς ἰδιαίτερας τεχνικὰ γνώσεις τυγχάνει ἀνέλεγκτος, πλήρως δὲ αἰτιολογεῖται ἐκ τῶν εἰς ὃ ἀναφέρεται ἡ ἀπόφασις στοιχείων, τὸ εἰς δὲ σύτην κατέληξε κατὰ τὰ ἐκτεθέντα συμπέρασμα, μὴ προκυπτούσης ἐκ τοῦ φακέλου πλάνης περὶ τὰ πράγματα.

Ἐπειδὴ ἔξι οὐδεμιᾶς διατάξεως τοῦ νόμου προκύπτει, διτὶ προϋπόθεσιν πρὸς ἐπιδίκασιν ἀποζημιώσεως δι' ἀπόχημα ἐπισυμβάν εἰς δύτην εἶναι νοῦ μὴ ἔχην χωρῆσει ἐπιστροφὴ τῆς κατὰ τὸ ἀρθρον 38 § 1γ τοῦ Α.Ν. 560)37 ἵσθιορᾶς τοῦ «έκκινητοῦ» ὑπὲρ τοῦ κεφαλαίου τῶν δυτῶν. Εἶναι δὲ οὐδὲνδέκτου προκύπτει τοῦτο ἐπὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρον 38 § 4γ', τοῦ οὐτοῦ νόμου ὅριζοντος, διτὶ ἡ ἵσθιορᾶς αὐτὴ ἐπιστρέφεται μετά τὴν λῆσιν τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου καὶ τὴν ἐν ναυτολογίοις ἀπόλυτων τῶν δυτῶν, ἐδόσον δὲν συνέδη ἀπόχημα τι εἰς δύτην, καθ' ὃσον δὲν διατάξεις αὐτῆς δὲν συκοπεῖ προδόλων νὰ διποδώσῃ εἰς τὸ γεγονός τῆς ἐπιστροφῆς τῆς ἵσθιορᾶς πλήρης ἀποδεικτικῶν δύναμιν περὶ μὴ ἐπιλεύσεως εἰς δύτην τινὰ ἀποχημάτος, τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κρίνοντος περὶ τοῦτον κατόπιν τὸν ὑπὸ τοῦ νόμου διαγραφούμενην διοικασίαν καὶ ἐπί τη βάσει τῶν ἐν αὐτῇ διοικουμένων ἀποδεικτικῶν στοιχείων, ὅθεν ἀπορριπτέος, ὡς ἀδάστιος, εἶναι δὲ πάντοτε αἰτοῦντος προσβαλλομένου λόγος ἀκυρώσεως, καθ' ὃν δὲν προσβαλλούμενη ἀπόφασις παρέβη τὸν νόμον ἐπιδικάσσασα ἀποζημιώσιν, καίτοι ληξάστης τῆς οἰκείας σπογγαλιευτικῆς περιόδου καὶ ἀπολυθέντος ἀμοιβαίσα συναινέσει ἀνεπιφύλακτως τοῦ ὑπὲρ οὐ δὲ ἀποζημιώσις δύτου, εἶχεν ἐπιστραφῆ τῷ αἰτοῦντι ἡ κατὰ τὰ ἄνω ἵσθιορᾶς αὐτοῦ ὑπὲρ τοῦ κεφαλαίου δυτῶν.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Εἰναι ἀληθῶς ἀπαράδεκτος ἡ προσπάθεια τοῦ «έκκινητοῦ» προσταθόντος νὰ ἀποφύγῃ τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως εἰς δύτην, διότι ἡ τοιαύτη ἐργασία εἰναι μία ἀπὸ τὰς σκληροτέρας καὶ ἐπικινδυνωδεστέρας τῶν ἐργασιῶν θαλάσσης, τὰ δὲ κατὰ τὴν οἰκείαν συμβαίνοντα ἀποχημάτα πρέπει νὰ κρίνονται μὲ τὴν μεγαλυτέραν ἐπιείκειαν, χωρὶς νὰ θυσιάζηται τὸ κατ' οὐσίαν δίκιον εἰς τοὺς τύπους. Σχετικά πρὸς τὴν σπογγαλιευτικὴν νομοθετήσιν καὶ πειοφρύσιν τῆς ζωῆς καὶ ὑγείας τῶν δυτῶν νομοθετήματα εἰναι καὶ τὰ ἔξι: α) Τὸ ἀπὸ 25)8—12)9)938 Β. Δ. περὶ ύγειονωμικῆς ἑξετάσεως τῶν πρὸς ναυτολογίαν δυτῶν. β) Τὸ ἀπὸ 25)8—13)9)938 Β. Δ. περὶ τὸν ἐλαχίστου ἀριθμοῦ τῶν ἀναγκαίων δι' ἔκαστον τύπων σπογγαλιευτικῶν πλοίων δυτῶν. γ) Τὸ ἀπὸ 25)8—15)9)938 Β. Δ. περὶ βεβαίωσεως καὶ εἰσπράξεως τῶν πόρων τοῦ κεφαλαίου δυτῶν. δ) Τὸ ἀπὸ 20)27 Μαΐου 1939 Β. Δ. περὶ κυρώσεως κανονισμοῦ σπογγαλιείσας. Καὶ ε) «Η ὑπ' ἀριθ. 7591)416 τῆς 8 Μαρτίου 1950 ἀπόφασις ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κανονίζουσα τὰς καταβαλλούμενας ἵσθιορᾶς εἰς τὸ Κεφαλαίον δυτῶν ἀναλόγως μὲ τὸ ἐν τῷ ἀδείᾳ καθοριζόμενον πρὸς σπογγαλιείσαν βάθος. Διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ χοησιμότης τῆς σπογγαλιείσας καὶ ἡ ἔξι αὐτῆς πρόσδοσης εἰς τὴν ἐλληνικὴν δημοσίευσην τοῦ Ἐλλαδί Στατιστικῆς τῆς ἀλιείας τοῦ ἔτους 1938, συνταχθέντος ὑπὸ τῆς Γενικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Ελλάδος. Οὕτω κατὰ τὸ ἔτος 1938 εἰργάσθησαν ἐν συνδόλῳ 59 σπογγαλιευτικὰ χωρητικότης 324,42 κόρων χρησιμοποιήσαντα 16 συνδόλα πλοία, χωρητικότης 497,40 κόρων, αἱ δὲ ἀλιεύσεισι ποσότητες σπόγυνται ἀνήθιμον εἰς 39.597 χιλιόγραμμα ἀδίας 29.514.878 προπολεμικῶν δραχμῶν. Τὸ δὲ σπουδαιότερον, διτὶ σχεδὸν τὸ ἡμίση τῆς ἀλιείας τοῦ πρόστιτος (συγκεκριμένως 21.373 χιλιόγραμμα) ἡλιεύθησαν ἔξι Ἐλληνικῶν παραλίων, καὶ τὸ παρόγρων διτὶ τὸ κατὰ τὸ ἄνω ἔτος δυστυχήματα κατὰ τὰ διάρκειαν τῆς σπογγαλιευτικῆς περιόδου ἀνήλιθον μόνον εἰς τέσσαρα ἄτινα μὲ τὰ νεώτερα μέσα καὶ τὴν ἐντεταμένην ἐπίδειλην τοῦ Κράτους ἐλπίζεται νὰ περιορισθοῦν μέχρι τελείας ἔξασθαισέως τῶν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

MALTA

S. MIFSUD & SONS

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERERS AND BROKERS,

BUNKER COAL AND FUEL OIL SUPPLIERS

GENERAL MERCHANTS

OFFICE:
7 East Street Valletta

Teleg. «SILNAVE» MALTA
Phone: 921

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOL", GOTHEBORG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBORG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Τὸ παρακράτημα

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 157 τῆς 31 - 5 - 1951 φύλλου τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη ὁ Ἀν. Νόμος 545 «περὶ ρυθμίσεως ζητημάτων τινῶν ἀφορῶν τὴν ἀποδέσμευσιν τοῦ παρακρατήματος τοῦ Α. Ν. 545» 1945 «Περὶ ἐπιβολῆς παρακρατήματος πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπωλειῶν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κλπ.».

Κατόπιν τούτου κατηρτίσθη κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, ὑπογραφομένη ἐντὸς τῶν ἡμερών, διὰ τῆς ὅποιας καθορίζεται ἡ διαδικασία τῆς ἀποδέσμευσεως τοῦ παρακρατήματος κατ' ἔφαρμογήν τῶν διατάξεων τοῦ δημοσιεύθεντος νέου Ἀν. Νόμου.

Διὰ τῆς ἀπόφασεως θὰ ὄρισται τὰ πιστοποιητικὰ τὰ ὅποια θὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλιακὴν Ἐπιτροπὴν καὶ ὁ τρόπος ὑπολογισμού τοῦ καταβλητέοντος ὑπὲρ τοῦ Ν. Α. Τ. ποσοστοῦ, διὰ τὴν ἀπάδεσμευσιν τοῦ παρακρατήματος καὶ τὴν ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς κατάθεσιν τοιούτου ὑπὸ τῶν μὴ συμμορφώθεντων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ἀν. Νόμου 545) 1945.

Παρασημοφορία πλοιάρχου

Ἐξ ὄντων τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Λιβάνου, ὁ Ἰντζέτ Βέντζ Χούρχεντ, διευθυντὴς πρωτοκόλλου τοῦ ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, ἐπέδωκεν ἐν τελετῇ τὴν π. μ. Μαΐου εἰς Βηρυττόν, τὸ ἀπονεμηθέν παρὰ τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας τοῦ Λιβάνου κ. Μπεσάρα Χούρη παράσημον εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας «Κυρήνεια» κ. Νικ. Βότσην. Ἡ



παρασημοφορία τοῦ κ. Βότση ἐγένετο εἰς ἑκτίμησιν τῶν ἑξαερέτων ὑπηρεσιῶν πρὸς τὸν Λίβανον ἀπὸ τὸν «άκατάβλητον», ὅπως ἀναφέρεται, εἰς τὸ ἐπίσθιον δίπλωμα, ναυτικόν. Διὰ πρώτην φοράν ἐγένετο ἀπὸ τὸν Λίβανον τὸν τιμητικὸν διάκρισιν εἰς «Ἐλληνα Πλοιάρχον». Μετὰ τὴν ἐπίδοσιν τοῦ παρασήμου παρετέθη δεῖπνον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιου ἀντηλλάγονταν ἔγκερδιοι προπόσεις ὑπὲρ τῆς Φιλικῆς συνεργασίας τῶν δύο χωρῶν καὶ ὑπὲρ τῆς πλήρους ἐπιτυχίας τοῦ ἔργου τῆς ἑταῖρίας «Ἐλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν», εἰς τὴν ὅποιαν, ὡς γνωστὸν, ανήκει τὸ λάινερ «Κυρήνεια».

Τὰ δύο «λάινερς»

Ἡ ναυπήγησις τῶν δύο φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς τῶν 5000 τόνων d.w. διὰ τὴν ὅποιαν ἐγένετο μειοδικό δημοπρασία τὴν 26ην Μαΐου μεταξὺ Ἰταλικῶν ναυτικιών Οἰκών ἐμπατιάθω τελικῶν. Ἡ ματαίωσις τῆς ναυπήγησεως ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ὑπουργείον Συντονισμού ἀπερρόφησε τὴν τελευταίαν στιγμὴν ὅλα τὰ ὑπόλοιπα τῶν δολλαρίων τῶν προερχομένων ἐξ Ἰταλικῶν ἐπανωρθώσεων εἰς ἄλλας παραγγελίας.

Καθελκυστὶς νεοτεύκτου

Ἐκ τῶν ναυπηγείων «Οὐλλιαμ Γκράιη», τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπού, καθελκυσθή την 23ην Μαΐου τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Γεώργιος», ἀνήκον εἰς τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων ἑταίριαν «Μονρόβια Σίππιγκ Κόμπαν» καὶ τεθέν ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας. Εἶνε μονέλικον, τύπου «σέλτερ-ντέκε», μὲ διαστάσεις μῆκους 431 πόδῶν, πλάτους 57.6 καὶ ὑψους μέχρι τοῦ «σελτέρ-ντέκε» 38.3 πόδῶν. «Ἔχει χωρικότητα 5840 τόν. γκρός καὶ 10.000 τόνων d.w., μὲ ἔφορτον βύθισμα 26.5 πόδῶν. Φέρει πέντε κύτη, ἐφωδιασμένα μὲ δύο γερανούς τῶν 5 τόνων ἑκαστον. Αἱ πρωστηρίοι μηχαναὶ τοῦ εἰναι κατασκευῆς «Σέντραλ Μαρίν», τριπλῆς ἐκτονώσεως, μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 24½, 39 καὶ 70 ἵντσων καὶ διαδρομῆς ἑβδόμοι 48 ἵντσων. Φέρει τρεῖς λέοντας καταναλίσκονταν τοπέρλαιον, μὲ σύστημα τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ καὶ υπερθερμαινόμενον ἀτμόν. Ἡ ὑπεράσπιση τοῦ ταχυτήτου διῆλθεν 11½ μιλιάρδων. Τὰ διαιρέσιματα τοῦ πληρώματος εὑρίσκονται εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, τῶν δὲ ναυτῶν καὶ θερμαστῶν πρύμνηθεν. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἔγκαταστάσεις τεχνητοῦ ἀερισμοῦ καὶ κεντρικῆς θερμασίας.

Πωλήσεις φορτηγῶν σκαφῶν

Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Βικτωρία» 5707 τόν. γκρός (τοῦ 1950) ἀνήκον εἰς τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκήν ἑταίριαν «Ντιάνα», ἐπωλήθη εἰς ἄλλοδαποὺς ἀγοραστὰς ἀντὶ 750.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν «Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Argos Hill» μὲ δύο καταστρώματα, 7072 τόν. γκρός, 10.100 τόν. φορτηγοῦ καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερδεύ τοῦ 1951, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς «Ἀγγλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχεν ἀγορασθῇ τὸν Ἀπρίλιον τοῦ

ΨΗΦΙΣΜΑ

‘Η Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ Οἴκου Ναύτου συνελθούσα εἰς τὴν 1.562) 16.1951 τακτικῆς αὐτῆς συνεδρίασιν καὶ λαδούσαν γνῶσιν παρὰ τοῦ Προέδρου αὐτῆς τὴν ἑκάστην τῶν Υἱών Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ γενομένης ὑπέρ τοῦ Οἴκου Ναύτου δωρεάς ποσοῦ 500.000.000 Δραχ. πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς 16δύσεως ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ ἐν «Ἄνδρῳ εἰς μητήρ του ἀποβιώσαντος αὐτέλφου των ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ.

ΨΗΦΙΣΜΑ

1. ‘Ανακηρύσσει τὸν Υἱόν Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ μεγάλους εὐεργέτας τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ.

2. Νὰ ἀναπτηθῇ ἡ εἰκὼν τοῦ μεταστάτου ΙΩΑΝΝΟΥ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ εἰς τὰ Γραφεῖα τοῦ ἐν «Ἄνδρῳ ιδρυθησούμενον παραρτήματος αὐτοῦ.

3. Νὰ ἀνεσθῇ ἐπίστημα ἐκκλησιαστικὸν μνημόσυνον ὑπέρ ἀνταπούσεως τῆς ψυχῆς τοῦ ΙΩΑΝΝΟΥ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ἐν Πειραιεῖ καὶ Ἀνδρῷ.

4. Νὰ δημοσιεύθῃ τὸ παρὸν διὰ τοῦ ἡμεροσίου τύπου «Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς ὡς καὶ τῶν Ἐφημερίδων καὶ Περιοδικῶν δῶλων τῶν Ναυτικῶν Ὀργανώσεων.

‘Εντολὴ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς Οἴκου Ναύτου.

‘Ο Διευθυντὴς Ο. N.

‘Αντιπλοίαρχος Λιμ. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

1948, ὑπὸ τὸ δῶμα «Ἐμπάρι Τόροεντ» ἀντὶ τιμῆς 112.100 λιρῶν.

— Ἐπίστημα, τὸ ἀγγλικῆς πλοιοκτησίας ὄνδυριανὸν λίμπετρο «Ἀριστοκράτης» 7176 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ἐπωλήθη εἰς «Ἐλεθεούς ἀγροτῶν» ἀντὶ τιμῆς 115.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν τὸ προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς ἀμερικανὸν λιμενίον «Ἀτλαντικοῦ».

— Τὸ ἀγγλικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Εο ο ε δωρος» 5524 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους «Ἐλλήνας ἐφοπλιστὸς ἀντὶ τιμῆς 150.000 λιρῶν, μὲ «εταίρ - τοπτέρ» ἐν ταῖς Αγυρσαῖς. Τὸ σκάφος θὰ παραληφθῇ εἰς τὰς ίδιας.

— Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἔχοργησε προέγκρισιν διὰ τὴν πώληση τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἄγιος Γεράσιμος» τῶν Αδελφῶν Μάτσα νηολογίου Πειραιῶς 3322 ναυτηρίσεως τοῦ 1943 καὶ κ.ο.χ. 144.49 ὑπὸ τὸν δρόν της δεσμεύσεως ὀλοκλήρου τοῦ τιμητοῦ καὶ τῆς ἐν καιρῷ δικτιαστάσεως αὐτοῦ δι᾽ ἑτέρου σκάφους.

— «Ἐλλήνες ἀγορασταὶ ἔκλεισαν φορτηγὸν καταναλίσκον γαίανθρακούς 7.500 τόνων τοῦ 1914, μὲ λήξασαν ἀπὸ τοῦ 1950 τὴν ἐπιθεώρησίν τοι, ἀντὶ 84 χιλ. λιρῶν.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς «Ἀμπελάκι ἀπὸ τριετίας περίπου φορτηγὸν «Ἀργολίδης» 4786 τόν. γκρός (τοῦ 1921), μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν του, ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Μαρῆ «Ἐμπειρικοῦ εἰς τοὺς κ. κ. Ἀντ. Παπαδάκην καὶ Κ. Πετρούτην ἀντὶ τιμῆς 5200 δολλαρίων, μὲ σημεσον παράδοσιν ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται. Τὸ σκάφος ἐπιθεώρηθεν παρελθόφητος εἰς τὸν Πειραιεῖ.

Αἱ κορδέτται τὸ Πάτραι καὶ τὸ Λήμνος

Αἱ ἀγοραστοῖς παρὰ τὸν κ. κ. Ἀνδρέου κορδέτται εἰς τὸ μονοστόριον τοῦ Πάτραι 820 τ. γκρός ἐπώληση παραληφθεῖσα εἰς τὸ Πειραιά, ὑψησαν τὴν σημαίαν τῆς Οὐδόρου καὶ ἀπέτελουσα δι᾽ ἀριστούργου, ὃντας καὶ τὰ μετακευασθεῖσαν εἰς τὸ «Λήμνος».

Ἡ γραμμὴ Καναδᾶ — Εὐρώπης

Ἐγγάσθη, ὅτι ἡ σκέψης νὰ διετεθῇ τὸ ἀγγλικῆς πλοιοκτησίας ἐπιβατηγὸν «Τασάρ-τον Σάρφα» εἰς πέντε κυκλαϊκά τοξίδια Μόντρεαλ — Σαούντμπορτ — Ρότερντεμ κατὰ τὴν περίσσον ἀπὸ Ιουνίου μέχρις Οκτωβρίου, δεν δὲ πραγματοποιήσῃ τελικῶς συνεπειῶς ἀπρόβλεπτων μεταβολῶν εἰς τὴν ταξιδιωτικὴν κίνησιν τῆς ἐφετεινῆς θερινῆς περιόδου.

Νέοι διπλωματοῦχοι

Κατὰ τὰς διενεργεύσεις ἑξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α'. τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ἐμμ. Αναπλίτης, Ἰω. Ανδρέου, Β. Αύλωναρης, Δ. Γαρῆς, Νικ. Δρακούλης, Ἀντ. Δακορώνης, Ἰω. Κουτσοδόνης, Κωνστ. Κοντός, Π. Καρπίτης, Αν. Καβδαίδης, Στ. Λιδωνίου, Εύ. Λιδωνίου, Θ. Μαγιάσης, Γ. Μέλος, Ν. Μύλωνας, Γ. Νικολάδης ἢ Κάπης, Νικ. Πήττας, Ἀνδρ. Πάνου, Αθ. Παπάς, Κ. Παπάς, Μ. Παπάς, Παπακόρασσος, Ἰω. Τσουγκούνης, Χ. Τιμιάδης, Γ. Τσαμαδός, Μ. Φακής, Νικ. Φίκαρης, Ἄλ. Χειμούσιος καὶ Δημ. Χαλιόρης.

— Εἰς ὅλους διὸ τὸ διπλόμα τοῦ ναυτιλίου ἀδινωτικοῦ Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Μ. Ανγελίνος, Πα. Αναλόπης, Βασ. Μοναρδίδης, Χαρ. Γιαννάκης, Εμμ. Γερασιμίδης, Αλ. Κιτρόφη, Γ. Καλαντζής, Ἡλ. Λιγνός, Στ. Λαμπός, Κωνστ. Λεούστης, Ἡλ. Μαυρίς, Ιω. Μονίκος, Ιω. Μουστακάριας, Στ. Μανωλάτος, Εύ. Πλατής, Β. Παπανδρέου, Ἡλ. Ποππής, Βασ. Τρικόπης, Ορ. Τσιχλής καὶ Κωνστ. Χριστάκης.

Σύντομοι τὸ Ναυτικὰ εἰδήσεις

Τὸ πωλήθη εἰς Πολωνούς ἀγοραστοῖς παραστάσεις μετονυμοσθὲν «Γανίρας λιδεριανὸν—ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας—δεξερούπολιον» «Ατλαντικ ΙΙ», 8207 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἐρυθρούληθη παρὰ τὸ ὄγγιλον μυουλόν «Masterman» ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Γλασκώπης εἰς τὴν Γένοβαν.

— Εἰς τὸ Κίελον τὸν ὑψωτερὸν τὴν ἀιδανούσαν σημαίαν καὶ μετανυμάσθη «Italgioria».

— Διὸ ἀγορασθεῖσαν πρὸς καιρού πορ. Ἐλλήνων καὶ παραληφθεῖσαν ἦδη ἐν «Αγγυλία φορτηγὸν «Temple Υαρίς 5234 τόν. γκρός (τοῦ 1937) ἐτέθη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «θόλοις» καὶ σύχι «Μελτέμι», ὡς εἶχε προαναγγελθῆ.

— Η ἀναγροφεῖσα μετονυμασία τοῦ φορτηγοῦ «Ιωάννης Μαρκέτος» 1600 τόν. γκρός (τοῦ 1927) εἰς «Βαρδόρα», ἐλέγχεται ἀνακριθῆ.

— Τὸ πωλήθη εἰς Ιταλίας πρὸς διάλογον μικρὸν φορτηγὸν «Θρασία Νομικού» 1356 τόν. γκρός (τοῦ 1888) παρεδόθη πρὸς ὑμερῶν εἰς τὴν Γένοβαν.

— Διὸ ὑπὸστασεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ἀντικαταστάσεως πρὸς ἑκατοντάριαν τῶν ὑπόλοιποις κρατικῶν πλοίων, ἤταν τὸν ρυμουλκόν «Ατρόμητος», τὸ πετρελαιοκίνητον «Θρόποτη» καὶ τὸ δημόσιον πλοίον «Κοζάνης».

— Τὸ ὑπονομεύον πρὸς καιρού πορ. «Ἐλλήνων νορθργικὸν μότορσπιτ «Κοντα Ηλικον VI» 5236 τόν. γκρός (τοῦ 1942) ἐρύσσεται εἰς τὴν Βαλτιμόρην τὴν δην. Ιουνίου, ὃντας καὶ παραληφθῇ. Τὸ σκάφος μετεορέθη εἰς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Γιαννα».

— Εἰς ὅλους, καὶ τὸ ὑπονομεύον πρὸς «Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «London Vendor» 7257 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθαμόνετον προσεγών, θά τεθῇ καὶ αὐτὸ ποτὲ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ θά μετονυμάσθη «Καβοκάν πανού».

Ἐνωσις Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν

Μὴ ἐπιτευχθεῖσας ἀπάρτιας κατὰ τὴν συγκλητεῖσαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 8ης Ιουνίου, ἐπανασταθεῖσαν αὕτη τὴν 20ην τρέχοντος μηνὸς ἡμέραν Τετάρτην καὶ ὥραν 6 μ. μ. μὲ ταῖς θέματα τῆς ἡμερησίας διατάξεων.

— Εν «Αθήναις τῇ 10η Ιουνίου 1951
(Ἐκ τοῦ Προεδρείου)

τερντόν διλ. 12.40, όφιον 'Αμβούργον 12.80, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.
 «ΝΟΡΑ» (όνδυρ) έκ Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων (δύο ταξίδια) δι' 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ ή Ζερμπρύκε δόλλ. 11, όφιον διά Βόρ. Γαλλίαν δόλλ. 12. φόρτωσις διά το α' ταξίδιον 'Ιουνίου και διά το β' ταξίδιον Αύγουστου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ» (παναρ.) από Ντάρεν 7700 τόν. γεννημάτων και κούρμων διά Μαντράς, διόφοι Μαντράς και Καλκούταν 130)—, φόρτωσις 10—31 Αύγουστου.

«ΚΑΙΤΗ» (παναρ.) από ένα λιμένα Ντάρεν, Τσιμαγκάτο, Τσιγκτάδα, η Τάκου Μπάρι 10.400 τόν. διστρίων και γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 190)—, φόρτωσις 10—31 Αύγουστου.

«ΜΙΧΑΗΛ» από ένα λιμένα Ντάρεν, Τσιμαγκάτο, Τσιγκτάδα η Τάκου Μπάρι 10.400 τόν. διστρίων και γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 190)—, φίο, όφιον 'Αμβούργον 195)—, έναν Δάντσιγκ ή Γεννίνιον 230)—, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ» (ύπο χρονεαπλώσιν) έκ Χάμπτον ρόδις 9200 τόν. γαιανθράκων διά Μπάρινον 'Αὔρες δόλλ. 18.25, φόρτωσις 1—31 Αύγουστου.

«ΑΣΠΡΙΕ-ΙΤΟΡ» (λιβρ.) έκ Νόρδερν ρέιντ 9200 τόν. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δόλλ. 22, φόρτωσις μέσα 'Ιουνίου.

«ΑΣΠΡΙΕ-ΙΤΟΡ» (λιβρ.) από Ντάλιν 9500 τόν. γεννημάτων και διστρίων διά Μαντράς 125)—, όφιον Μαντράς και Καλκούταν 130)—φόρτ., φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ» (λιβρ.) από Ντάλιν 9500 τόν. γεννημάτων και διστρίων διά Μαντράς 125)—, όφιον Μαντράς και Καλκούταν 130)—φόρτ., φόρτωσις 1—20 Αύγουστου.

«ΜΑΡΚΕΛΑ» (παναρ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 4500 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δόλλ. 7.50, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (άγγλ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δόλλ. 7.50, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» έκ Βορείου Κίνας 9400 τ. (537.681 κ.π.) γεννημάτων και διστρίων είς σάκκους διά Λονδίνον 197), φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 16 'Ιουλίου.

«ΧΙΟΣ» από Ντάρεν 9500 τόν. γεννημάτων και διστρίων διά Μαντράς 125)—, έναν Μαντράς και Καλκούταν 130)—, φόρτωσις 10—20 Αύγουστου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» από Δάντσιγκ — Γεννίνιον 6800 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αγγλίαν ή Μπάρι 74), φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» από ένα δύο λιμένας Μαύρη Θαλάσσης 6800 τόν. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου Ιρλανδίας) 90)— μέ 1000 τόν. έκφρτωσιν, όφιον 'Αμβέρσαν — Αμβούργον ρείντ 37), με 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 23 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΑΖΟΥΕΡΟ» (παναρ.) (κι ο Χάμπτον ρόδις 9000 τόν. γαιανθράκων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλλ. 12.40, όφιον 'Αμβούργον ή Βρέμην 12.80, φόρτωσις 12.25, φόρτωσις 2 — 1 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΝΑΤΙΚ ΣΗ» (παναρ.) από Ντάλιν 9500 τόν. γεννημάτων και διστρίων διά Μαντράς 125)—, έναν Μαντράς και Καλκούταν 130)—φόρτ., φόρτωσις 1 — 24 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΔΑΣ» έκ 'Αγίου Λαυρεντίου 36.000 κουνέρτερ γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν—'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρείντ 213) το κουνέρτερ, όφιον διά διστρώσιν έκ Νόρδερν είναι 23). ένα δύο λιμένας Κόλπων 28)9, φόρτωσις 1—31 Αύγουστου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τής/έτ. «Οράσιον») από 'Αλμπανίαν και Νέαν Υόρκην 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ δόλλ. 14.25, με 3000 τόν. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ» (παναρ.) από άμερικανικός λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων υγρών διά Χάρισαν δόλλ. 22.75, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΕΛΑΙΣΑΒΕΤ» έκ Ρόττερνταμ 6000 τ. γαιανθράκων διά Θεσσαλίαν 75)—, φόρτωσις 10 — 12 'Ιουλίου.

«ΕΜΑΡΙΑΜ» έκ Χάμπτον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διά Μπουνέον 'Αὔρες δόλλ. 20, φόρτωσις 20 — 30 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣΙΚΗ ΝΥΜΦΗ» (παναρ.) έκ Καλκούτας 5500 τ. γαιανθράκων διά Ρογγύου (δύο συνεχή ταξίδια) 42.8 ρυπτίας τό α' ταξίδιον και 40 ρυπτίας τό β' ταξίδιον, έναρξε 25 'Ιουνίου έως 10 'Ιουλίου.

«ΨΑΡΑ» έκ Χάμπτον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διά Μπουνέον 'Αὔρες δόλλ. 19.50, φόρτωσις 1 — 15 'Ιουλίου.

«ΗΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ» (παναρ.) έκ Χάμπτον ρόδις 3500 τ. γαιανθράκων διά Ρίον Ιανείρον δόλλ. 17.15. διστρίων φόρτωσις.

«ΕΜΑΡΙΑ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δόλλ. 13.50 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ» ή «ΑΣΠΡΙΕ-ΙΤΟΡ» από Ντάρεν 9500 τ. διστρίων και γεννη-

μάτων διά Μαντράς 122), όφιον Μαντράς και Καλκούταν 127), φόρτωσις 1 — 28 Αύγουστου.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» από Ντάρεν 9500 τ. διστρίων και γεννημάτων διά Μαντράς 122), όφιον Μαντράς και Καλκούταν 127), φόρτωσις 10 — 31 Αύγουστου.

«ΣΠΑΡΤΟ» (παναρ.) από Ντάρεν, Τσιγκτάδα, Τσιμαγκάτο η Τάκου Μπάρι 10.000 γεννημάτων διστρίων και γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 185)— φίο, όφιον 'Αμβούργον 220)—, φόρτωσις 15 — 30 'Ιουνίου.

«ΕΠΝΕΙΡΟΣ» από Ντάρεν, Τσιγκτάδα, Τσιμαγκάτο η Τάκου Μπάρι 8000 τ. γεννημάτων και διστρίων (450.000 κ. π.) δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 180)— φίο, όφιον 'Αμβούργον 185)—, έναν Δάντσιγκ ή Γεννίνιον 215)—, όφιον από δύο λιμένες Δανίας 215)—ξέτρα, φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 14 'Ιουλίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (άλλην) από ένα δύο λιμένες μέσης ζώνης Φιλαδελφίας 950 φόρδεμαν διεύλειας δι' Ανατολικήν ωκεανήν 'Αγγλίας 275)—, έναν από ανα ζωήν Φιλαδελφίας 335)— τό φάδρο, έλευθεραν έκφρτωσικών, φόρτωσις 6 — 20 Αύγουστου.

«ΕΜΥΚΟΝΟΣ» (παναρ.) έξι Αμβέρσαν 4500 τ. λιπασμάτων είς σάκκους δι' 'Ελλάδας 20)— φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΠΗΣ» έκ Γκαλέρεστων 9500 τ. θείου δι' 'Αγγλίαν 137), φόρτωσις 5 — 25 'Ιουλίου.

«ΣΑΝ ΠΙΟΡΓΙΠΕ» (παναρ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δόλλ. 21.50, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 10 'Ιουλίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» (παναρ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τ. γεννημάτων δι' 'Αλεξανδρείαν δόλλ. 21.50, με 1000 τ. έλευθεραν έκφρτωσιν, φόρτωσις 10 — 31 Αύγουστου.

«ΠΡΩΤΕΥΣ» (παναρ.) έκ Ρόττερνταμ 7500 τ. γαιανθράκων διά Πειραιάς 75)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΚΑΣΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» έκ Πειραιώς 2700 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 65)— φίο, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΛΑΠΙΣ» έκ Πειραιώς 2200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 65)— φίο, φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 10 'Ιουλίου.

«ΕΝΠΡΙΚΑ» (ιταλ. δεδημ.) έξι Άλεξανδρέττας 500 τ. μελάσσης δι' 'Ελευσίνα (4 έως 6 συνεχή ταξίδια) δόλλ. 11, έναρξες 'Ιουνίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΙΚΗΣ» έκ Σαρδηνίας 3100 τ. μεταλλευμάτων διά Ροστόκ 85)—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΣΠΥΡΟΥΣ» έκ Νοτίου Φιλαδελφίας 700 σταντάρτρες ξυλείας δι' 'Αγγλίαν 350)— τό στάνταρτρο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» από Δαφές 3500 τ. μεταλλευμάτων διά Νότιον 'Αγγλίαν 68)9, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (παναρ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διά Δυτ. Ιταλίας δόλλ. 15, φόρτωσις 'Ιουλίου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΠΗΝΕΙΟΣ» 10.805 τόν. (475.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 26 τόν. πετρελαίου), τάμημα-τοστόρε δι' ένα ταξίδιον από Κόντινεντ είς Ίνδικανας 106).

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (παναρ.) 10.757 τόν. ί. w. (506.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τόν. πετρελαίου), τάμημα-τοστόρε διά τοξίδιον Χιλής η Βραζιλίας δόλλ. 7, παρόδοσης είς Μοντεβίδεο 1—15 'Ιουλίου, έπαναπαρόδοσης είς Ίνδικανας.

«ΕΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 10.910 τ. ί. w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τόν. πετρελαίου), τάμημα-τοστόρε διά τοξίδιον η Μασσαγείον είς Από Ανατολήν 55), παρόδοσης είς Μασσαλίαν 7—21 'Ιουλίου, έπαναπαρόδοσης είς Ίνδικανας.

«ΡΕΖΟΛΟΥΤ» (όνδυρ) 10.500 τ. ί. w. (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίου), τάμημα-τοστόρε δι' 7 λιγότερα 9 μηνας, δόλλ. 65.000 μηνιαίως, παρόδοσης είς Νόρδερν ρέιντ, άρχας Αύγουστου.

«ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ» (παναρ.) 10.920 τόν. ί. w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 — 10 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τόν. πετρελαίου), τάμημα-τοστόρε διά ταξίδιον από Κόντινεντ είς Νότιον ή 'Ανατ. Αφρικήν 55), παρόδοσης είς Αμβούργον 18—30 'Ιουνίου.

«ΡΑΜΑΠΩ» (λιβρ.) έκ Τριπόλεως (Λιβύην) 11.500 τ. πετρελαίουειδών διά Τεργύτησης 25% άνω της βάσεως του ναυλολογίου της Ι. S. M. C. (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξες μέσα 'Ιουνίου.

«ΕΡΑΜΑΠΩ» (λιβρ.) έκ Τριπόλεως (Λιβύην) 11.500 τ. πετρελαίουειδών διά Τεργύτησης 25% άνω της βάσεως του ναυλολογίου της Ι. S. M. C. φόρτωσις τέλη 'Ιουλίου όρχος Αύγουστου.

Α) π "MENTITEPPANEAN"

II.200 τόννων, ταχύτητος 22 μιλλίων

Με όλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, μὲ πλήρη τηλεφωνικήν ἐγκατάστασιν ἔσωτερικής ἐπικοινωνίας, ώς καὶ ἀπὸ εὐθείεις μὲ τὴν ζηράν.

Αἴθουσαι κινηματογράφου, χοροῦ.

Μπάρι ιδιαίτερα εἰς Α', Β' καὶ τουριστικήν.

Διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ κατ' εύθεταν (μέσω 'Ισδμοῦ)

ΔΕΥΤΕΡΑΝ 18 'Ιουνίου 2 μ.μ. 20), 16), 30).

Δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ—ΛΕΜΕΣΣΟΝ—ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΔΕΥΤΕΡΑΝ 25 'Ιουνίου 11ην πρωΐγην 9), 23).

Διάρκεια ταξιδίου ΠΕΙΡΑΙΩΣ—ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ ὥραι 56

Διάρκεια ταξιδίου ΠΕΙΡΑΙΩΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ὥραι 29

Δεκτοὶ ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα.

Γενικοὶ Ἀντιπρόσωποι: ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε.
 Πρακτορείον Πειραιῶς: ΣΤΕΦ. ΠΕΣΚΕΤΖΗΣ Κολοκοτρώνη 112 — Τηλέφωνα 42727, 43596

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	είς Χαλκίδα 10 'Ιουν. ύπό έκφροτωσιν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 29 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Ίμιμιγχαμ 10 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουν. διά Δουγκέρκην
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Βανδάρ Σαπούρ 5 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Άργω».	06	2088	είς Πειραιά 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. Κ. Χ'' πατέρας	43	7176	διηλθε Ντακάρ 11 'Ιουν. διά Ντώμπαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος, Χαλκίδας	24	3658	διηλθε Τρίνισταντ 8 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Πέπελ 28 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Βανδάρ Σαπούρ 5 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	είς Πειραιά 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Χαϊφασ 6 'Ιουν. διά Ντάρεν 4 'Ιουν. ύπό φόρτωσιν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176	διηλθε Τρίνισταντ 1 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέερον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Βανδάρ οδού 21 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανία» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Καβασάκι 5 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Ντάρεν 1 'Ιουν.
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	43	7176	άνεχ. Αμδούργον 9 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμός καὶ Πατέρας	42	7177	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Λυκίδης	09	888	είς ταξιδία ἐν Ελλάδι
ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ιω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	έφθ. Οστάνδην 8 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Λονδίνου 2 'Ιουν. διά Αντίλλας
ΑΝΝΑ	«Άργω».	21	4358	διηλθε Θεούταν 4 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 21 Μαΐου διά Οζάκαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Χόγκ Κόρκ
ΑΞΙΟΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	έφθ. Καλκούταν 29 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρος 'Εμπειρίκος	21	4786	άργει Πειραιά 14 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άνεχ. Αδεν 11 'Ιουν. διά Αμπαντάν
ΑΡΓΩ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	έφθ. Καμάτι 10 'Ιουν.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	διηλθε Αγίου Βικέντιου 27 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΤΕΜΙΣ	Π. Μιτάκης	92	951	είς ταξιδία ἐν Ελλάδος — Ανατ. Μεσογείου
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θρακίτη» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Κελεόγκ 6 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 9 'Ιουν. διά Αμδούργον
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	«Άνταρέας	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διηλθε Νίτον 6 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Άλμπατρος» Α. Ε.	18	4289	άνεχ. Σφάξ 9 'Ιουν. διά Λήθ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Βαγκούβερ 10 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	«ΗΠειρωτική» Α. Ε.	13	4044	διηλθε Τούρερ 4 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 'Ιουν. διά Αργεντινήν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7176	διηλθε Κάρμερ 11/20 Μαΐου διά Λόδς Αντζελες
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Ιουνίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Ν. Παπαδόπους	18	1176	είς μεταφορά ἐν Ελλάδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουνίου διά Ελλάδα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	άδ. Συνοδον	24	2740	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 8 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΔΑΝΑΠΑΡΙΣ	Ίω. Παράσοχος κλπ.	07	3016	διηλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διά Αμδέρσαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Καλκούταν 8 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Μπαρρόδου
ΔΗΜ. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Άγιανος» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Ντάναμ 3 'Ιουν. διά Κοσσείρ καὶ Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Χούλλ 10 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	άδ. Πατέρα	43	7176	είς θέσιν 7 - 47 Β. καὶ 70 - 12 Α., Ιουν. 3 διά Ρόττερνταμ
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Λιβανού	37	4839	διηλθε Νίτον 6 'Ιουν. διά Αργεντινήν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Ελληνικὸν Δημόσιον	25	1412	άργει Αμπελάκι 14 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Γιαδάτα 9 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	έφθ. Χούλλ 10 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΕΙΛΕΝΗ	Πετσόπουλος & Σία	22	998	είς ταξιδία Πειραιώς - Τεργέστης
ΕΙΛΕΝΗ	«ΗΠειρωτική» Α.Ε.	18	4300	έφθ. Γύνιαν 6 'Ιουν.
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	«Άλκωνας» Α. Ε.	44	7176	διηλθε Μπαλτόπας 12 'Ιουν. διά Λίβερπουλ
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Ντάρεν 7 'Ιουν. έξ Αμδούργον
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	διηλθε Κωνγκλιν 3 'Ιουν. διά Σαδόναν
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	είς Πειραιά 10 'Ιουν. ύπό έκφροτωσιν
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθε Ούζαν 20 Μαΐου διά Κωνγκλιν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Έ.	16	2081	άνεχ. Χουστον 12 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Γένοβεν 10 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνικὴ Καλλίμαν.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Τεργέστην 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Τρίνισταντ 26 Μαΐου διά Μπουένος Αύρες
ΕΠΑΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Κέπι Τάουν 8 'Ιουν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΙΤΙΝΑΣ	«Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	έφθ. Χούλλ 4 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	είς θέσιν 7 - 47 Β. καὶ 70 - 12 Α., Ιουν. 3 διά Ρόττερνταμ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώβ. Σιγάλα	21	2369	διηλθε Νίτον 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	άνεχ. Χούλλ 4 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	είς θέσιν 7 - 47 Β. καὶ 70 - 12 Α., Ιουν. 3 διά Ιαπωνίαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διηλθε Πόρτλαντ (Ορεγκον) 10 'Ιουν. διά Ινδίας
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	έφθ. Ναγκόγια 7 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διηλθε Ακράτηριον Καλῆς Ελπίδος 6 'Ιουν. διά Ινδίας
ΕΥΡΩΤΑΣ	Ι. Κουμάνταρος	43	7176	είς Αρχάγγελον 10 'Ιουν. ύπό φόρτωσιν
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδος
ΗΠΕΙΡΟΣ	Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	έφθ. Βαγκούβερ 7 'Ιουν.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Κόμπε 30 Μαΐου διά Ντάρεν
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαιμός — Π. Ποντικός	19	5253	άνεχ. Μουρμουγκάο 1 'Ιουν. διά Χίροχατα
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Ιμιγχαμ
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Κάσος» Α. Ε.	44	5237	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΘΕΟΚΥΤΩΡ	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	2865	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	4815	άνεχ. Μουρμουγκάο 8 'Ιουν. διά Ναβαλάκι
ΘΕΤΙΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διηλθε Παναμάν 1 'Ιουν. διά Λουδίνον
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Νηρεψ» Α. Ε.	30	4123	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβανού) 8 'Ιουν. διά Αμδούργον
ΙΑΚΩΒΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	έφθ. Νατάλ (Βραζ.), 6 'Ιουν. (διά Λονδίνον)
IΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Βαγκούβερ από 17 Μαΐου
ΙΘΑΚΟΣ	Λών καὶ Πεζάς	43	7207	άνεχ. Κέρατον 10 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΙΑΣΙΣΣΟΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	διηλθε Πόρτλαντ 9 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Μουρμουγκάο 8 'Ιουν. διά Ναβαλάκι
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	διηλθε Παναμάν 1 'Ιουν. διά Λουδίνον
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς κλπ.	44	10441	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβανού) 8 'Ιουν. διά Αμδούργον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Έπιτ. Ναυτ. Επιχ. Α.Ε.	27	1600	έφθ. Χαμίνα 8 'Ιουν. ύπό φόρτωσιν
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Λουκάς Νουκίκος	28	1594	είς Χαμίνα 8 'Ιουν. (διά Αλεξανδρείαν)
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Γκρείντζενμαουθ 2 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΙΩΝΙΑ (έπιβατ.)	Εύγενιας Ι. Χανδρή	42	7035	έφθ. Βαγκούβερ 4 'Ιουν.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Ελλην. Μεσογ. Γραμματ.	13	4916	άνεχ. έκ Πειραιώς 14 'Ιουν. διά Αγιμπούτον
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ι. & Άδ. Κ. Χ'' πατέρας	43	7244	διηλθε Πουύλο Σάμπουτ 11 'Ιουν. διά Καβασάκι
	Ιω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιά 14 'Ιουν. Εναυλώθη.

ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	είς λιμένων - 'Αργεινής 12 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 1 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Τσιμαγκάτας 4 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Αυτοφράγκαστα 30 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	διηλθε Σουεζ 3 'Ιουν. δι' 'Αμπαντάν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζήπατέρα	13	3661	έφθ. Μομπάσσα ρόδς 1 'Ιουν.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έν τηλώ από Κιουρασώ διά Γένοβαν, 'Ιουν. 6
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. 'Αμπέροαν 7 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιδ.)	Έλλην. Μεσον. Γραμματι	11	3879	άναχωρεί πειραιώς 21 'Ιουν. δι' Αϊγυπτον
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρικός	45	3805	έφθ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	έφθ. Σιγκαπούρην 11 'Ιουν.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσον. Γραμματι	11	7537	άργει Πειραιά από 26 Μαΐου, έπισκευή
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Ντουγκούν 2 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιοπούλος	05	2527	είς Πειραιά 14 'Ιουν. υπό έκφρότωσιν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδικος	45	7176	άνεχ. Δουβλίνον 25 Μαΐου διά Κούδαν
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώ καὶ Α. Πεζάς	43	7176	έφθ. Μορμουγάδος 8 'Ιουν.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιατζός	43	7176	διηλθε Παναμά 26 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Νιούπορτ 29 Μαΐου διά Βαμπάναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 20 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανώς» Α. Ε.	45	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3911	έφθ. Λίπη 10 'Ιουν.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	έφθ. Τάιν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	είς Πειραιά 10 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδως καὶ Πεζάς	43	7244	άνεχ. Ολάκαν 29 Μαΐου δι' 'Αγιον Φραγκίσκον
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	είς Θέσσαλον 13 - 13 Β. καὶ 67 - 41 Δ., 'Ιουν 5 δι' 'Αλεξανδρειαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνίκος» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 11 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	είς Γένοβαν 14 'Ιουν., σερβέ
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Οδησσόν 12 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Ευσταθίου	19	5476	έφθ. Μπάρι 29 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουν. διά Μόζι
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Ρουέν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Σαβάνναν 11 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Σιδηνεύ (Καναδά) 10 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	είς Τσάμ - Άλτι 4 'Ιουν. υπό φόρτωσιν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Ευσταθίου	44	7176	άνεχ. Κείπ Τάουν 6 'Ιουν. διά Φρημαντλ
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Κουλουκουντή	18	5202	έφθ. Γλασκώνη 7 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 11 'Ιουν. διά Βορ. Αμερικήν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 11 'Ιουν. διά Πειραιά
ΝΕΔΩΝ	«Εύγενία»	43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 28 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άνεχ. Αμβούργον 1 'Ιουν. διά Κόλπον Μεσικού
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Κεμπτέκ 3 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	έφθ. Βρέμην 8 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διηλθε Σαμπάγκ 5 Ιουνίου δι' 'Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	είς Σουεζ ἀπό 30 Μαΐου, μὲ ζημίας
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Φάλμουθ 1 'Ιαν. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	άτ. Γ. Νικολάου	27	5525	είς θέσσαλον 19 - 23 Β. καὶ 56 - 43 Δ. διά Β. Αμερικήν
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	διηλθε Τρίνινταν 11 'Ιουν. διά Ρίον Ιανείρον
ΟΛΓΑ	Εμπαρ. - Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Νοδορωσίσκην 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλωνθρος - Έμπειρο.	18	5215	έφθ. Πάρτλαντ ("Ορεγκον") 3 'Ιουν.
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	διηλθε Σαμπάγκ 7 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	άνεχ. Ντάρμπαν 12 'Ιουν. διά Καράτσι
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	διηλθε Τικακάρ 8 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράπτη» Σ.	18	5525	άνεχ. Νάρδικ 6 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Πάρτλαντ ("Ορεγκον") 3 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. Κων. Β. Σκαρδέλης 4 'Ιουν. διά Σιεμφουέγκος, έφθ. 8
ΠΑΝΑΓΙΑΚΑ	A. Καραβίδης	43	7176	άνεχ. Πάρτλαντ ("Ορεγκον") 3 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Λιβανώς	43	7176	άνεχ. Κων. Β. Λιβανώς 8 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Ντάρμπαν 10 'Ιουν. διά Ραγγούν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Λ. Λαιμός	20	5194	έφθ. Σαβάναν 10 'Ιουν. διά Πούντα Καρντένας
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	διηλθε Βαλτιμόρην 10 'Ιουν. διά Ραγγούν
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Δ. Νίτσος	20	1130	έφθ. Τικακάρ 8 'Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 6 'Ιουν. διά Μίδδλεσμπρο
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 3 'Ιουν. (διά Νότ. Αφρικήν)
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Πάρτλαντ ("Ορεγκον") 11 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	έφθ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Γκουαντανάμο 4 'Ιουν. διά Σιεμφουέγκος, έφθ. 8
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διηλθε Βαλτιμόρην 12 'Ιουν. διά Γενόβαν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Καλκούταν 10 'Ιουν. διά Πούντα Καρντένας
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθήναι»	44	7207	διηλθε Πόρτ Σάτιδ 3 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Γενόβαν
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 'Ιουν. διά Πούντα Καρντένας
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βαγιάννης καὶ Σία	16	1765	διηλθεν Όραν 6 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 9 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διηλθε Πόρτ Σάτιδ 3 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΔΟΣ	Ιτ. «Τραυστόπετρολ	17	4908	διηλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουν. διά Λαδόσεντ
ΣΑΛΛΑΜΙΝΙΑ	E. Πετρούπολης - Γ. Τάνες	01	3634	άργει Αμπελάκη άπό 19 Νοεμ. 1949
ΣΑΜΟΣ	υιοί Δ. Ιγγλέσην	43	7177	άργει Αμπελάκη άπό 24 Οκτ. 1949
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 12 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	έφθ. Θεούνικην 4 'Ιουν.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Μιχ. Κουλουκουντής	44	7176	άνεχ. Αδεν 1 'Ιουν. δι' Αμπαντάν
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	άνεχ. Γιβραλτάρ 12 'Ιουνίου διά Μπέιραν
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουνίου διά Σουηδίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Καλκούταν 29 Μαΐου
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασφόπουλοι	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουνίου
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Λίβερπουλ 5 'Ιουνίου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	άδ. Λαιμού	13	4221	έφθ. Κωνσταντζαν 6 'Ιουνίου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	έφθ. Κωνσταντζαν 4 'Ιουνίου
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Κιουρασώ 4 'Ιουνίου διά Μοντεβίδεο
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουνίου
ΤΗΝΟΣ	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιώς	11	1459	είς ταξίδια Πειραιώς—Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 11 'Ιουνίου διά Ντώρμπαν
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Νουεβίταν 30 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7244	άνεχ. Χαδάνων 7 'Ιουνίου διά Πακιστάν
ΦΛΩΡΙΝΑ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Ροστοκ 1 'Ιουνίου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Κ. Παπαγεωργίου & Σία	20	985	είς μεταφοράς εν Ελλάδι
ΦΡΕΔ	Θευ. Σταθιούλατης	27	757	είς τάπιι—ταστρερ Μεσογείου.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Κ. Δ. Καλαφάτης	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουνίου διά Λονδίνον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	I. M. Καρράς	44	7176	άνεχ. Νάρδικ 4 'Ιουνίου διά Βαλτιμόρην
	«Κάσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 10 'Ιουνίου

ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	07	4043	έφθ. Σατηγκόν 3 'Ιουν. (Είτα Χαϊφόγκ).
ΧΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	39	5643	έφθ. Πόρτο «Επιπενόκλε 2 'Ιουνίου.
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Κολόμπο 27 Μαΐου διὰ Δανίαν
ΓΑΙΑ	«Αναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	ανεύ. Χάμπτον ρόδς 30 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	εἰς θέσιν 33—35 Β. καὶ 10—29 Δ. 'Ιουν. 5 διὰ Καράται.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	άνεχ. Αμπαντάν 4 'Ιουν. διὰ Λάδεντν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	διῆλθε Κιουρασώ 28 Μαΐου διὰ Μάλταν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	διῆλθε Ντόβερ 10 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερό»	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	άνεχ. Σίδνευ (Ν. Σκωτ.) 6 'Ιουν. διὰ Πόρτ «Άλφρεντ
ΑΙΑΣ	«Ελληνες ἀγόρασται	29	5218	άνεχ. Λίβερπουλ 4 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλαντικ»	18	4249	άναχωρεῖ εκ Πειραιῶς 16 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν
ΑΚΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριας»	44	7158	έφθ. Ρίον «Ιανέριον 8 'Ιουνίου
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5133	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαΐου δι' Άμβερσαν
ΑΛΜΑ	έτ. «Αλμα»	19	5409	διῆλθε Γιαβατά 5 'Ιουν. διὰ Ντάρεν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Άλγεριον 3 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουνίου δι' Αγγλίαν
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγόρασται	31	7923	άνεχ. Τενερίφαν 6 'Ιουνίου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	έξ 9. Λιδόριον 9 'Ιουνίου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Λαρέντζο Μαρκές 27 Μαΐου διὰ Τσιτταγκόγκ
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Βομβάνη 5 'Ιουνίου διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννίτσα»	44	7070	έφθ. Σουσά 5 'Ιουνίου
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	εἰς τὸν κόπον τοῦ Λίβερπουλ 4 'Ιουν.
ΑΝΤΙΟΦΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰ. μεταφοράς Ράς Σουντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Χαύλη 9 'Ιουν.
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Σαδόναν 10 'Ιουνίου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Κόμπε 10 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	έφθ. Μίδδλεσμπρο 28 Μαΐου
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άνεχ. Βερμούδας 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύομηρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	διῆλθε Χάμπτον ρόδς 30 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Μάινιλος 16 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβίων»	28	5061	άνεχ. Σάλτ—«Εντ 30 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Στακχόλμην 8 'Ιουνίου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	διῆλθε Βερμούδας 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Αλβιέρον 9 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	19	5672	άνεχ. Μάινιλος 16 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Ισταμένια»	21	10388	άνεχ. Σάλτ—«Εντ 30 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιδερ.)	έτ. «Πόνκας»	22	1979	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΧΙΜΙΔΗΣ	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7176	έφθ. Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διῆλθε Μίδδλεσμπρο 7 'Ιουνίου
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διῆλθε Κολόμπο 8 'Ιουνίου διὰ Τζιμπούτι
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	έφθ. Μίδδλεσμπρο 8 'Ιουνίου
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λιδερ.)	«Ελληνες ἀγόρασται	30	9031	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουνίου διὰ Ράς Τανούρα
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άργει Αλεξανδρείαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΣΤΟΡΙΑ	«Ελληνες ἀγόρασται	22	7053	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Φρισκός»	18	2224	έφθ. Μίδδλεσμπρο 7 'Ιουνίου
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Αστρα»	21	8206	διῆλθε Τρίνινταν 21 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	εἰς θέσιν 53—43 Β. καὶ 3—21 Α. 'Ιουν. 6 δι' Ααλμπούρογκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αττικάς»	27	5214	άνεχ. Ντάρμπαν 8 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙΝΤ	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 29 Μαΐου διὰ Ναγκόγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·····	έτ. «Αττλάντικ»	44	7247	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	άνεχ. Μόλι 3 'Ιουνίου διὰ Ντάρεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Αττλάντικ»	49	17094	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουνίου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Αττλάντικ»	49	7310	εἰς Ντάρεν 10 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Αττλάντικ»	43	7200	διῆλθεν Αγιον Βικέντιον 3 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αττλάντικ»	50	8679	έφθ. Μόλι 4 'Ιουνίου.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ ὑπὸ ἀνακατασκευὴν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ····· ΛΟΤ	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 9 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	άνεχ. Τουτικόριν 9 'Ιουνίου καὶ Κολόμπο 10 διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αττλάντικ»	48	10928	διῆλθε Σουέζ 10 'Ιουν. διὰ Χάρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Αττλάντικ»	49	10908	άνεχ. Πέρσικον Κόλπον 10 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·····	έτ. «Αττλάντικ»	43	7176	έφθ. Αμβερσαν 7 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμας»	45	7160	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 30 Μαΐου διὰ Ντάρεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ····· ΙΝΤΕΡ	έτ. «Αττλάντικ»	44	7247	διῆλθε Κολόμπο 10 'Ιουν. δι' Αμβερσαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 8 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΒΑΙΙΜΕΑ (δύο.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Φιλαδέλφειραν ἀπὸ 18 Μαΐου δι' Αργεντινὴν
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαλιέντες»	43	10449	έφθ. Αδεν 7 'Ιουνίου
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	εἰς Πρόδιντεν ἀπὸ 27 Απρ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	εἰς Χαδάναν 1 'Ιουνίου ὑπὸ φόρτωσιν
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιδερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	έφθ. Περισάι 1 'Ιουνίου καὶ Χαϊφαν 9
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Ντιάνα»	50	5750	έφθ. Γενοβαν 3 'Ιουνίου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	άργει Κωσταντάζαν ἀπὸ 19 Σεπτ. 1950
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	διῆλθε Πούλο Μπούκον 28 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτές»	19	4653	έφθ. Ιμπιγχαν 8 'Ιουνίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιδ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5840	καθειλκύθη εἰς Οὐέστ Χάρτλεπουλ 23 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Δώρως»	19	640	άνεχ. Πάφον 7 'Ιουν. διὰ Βηρυττόν.
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διῆλθε Κριστομπαλ 29 Μαΐου διὰ Τάτιν
ΓΚΡΗΒΙΑΛ (λιδ.)	έτ. «Οθερσού Τάνκερ»	43	10448	εἰς Κιουρασώ 10 'Ιουνίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Γουορλατσάντ»	20	6343	άνεχ. Μπλάφ 7 'Ιουν. διὰ Ντάνεντιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουνίου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουνίου διὰ Περσικόν Κόλπον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Σάμος»	44	7216	άνεχ. Λός Αντέλες 21 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	άνεχ. Αμπαντάν 27 Μαΐου δι' Αδεν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Πόξ»	20	6157	άνεχ. Χάμπτον 26 Μαΐου δι' Αμβερσαν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	22	5905	διῆλθε Σιγκαπούρην 3 'Ιουν. διὰ Τοκουγιάμα. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	άργει Σύρουν 14 'Ιουνίου
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	διῆλθε Νίτον 7 'Ιουνίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΕΑ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Νολίντο»	16	1977	άνεχ. Λίβερπουλ 9 'Ιουνίου διὰ Ντόγκες
ΕΑ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεος»	20	7744	εἰς θέσιν 4—44 Β. καὶ 88—22 Α. 'Ιουν. 6 δι' Αμβούργον
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Στέλλας»	12	3663	άνεχ. Φρητάσιον 1 'Ιουνίου διὰ Σαπέλε
ΕΛΛΕΝΙΚ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Μπάρι 24 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Εικλόμπτο»	20	7631	έφθ. Χόγκ Κόγκ 3 'Ιουνίου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	άνεχ. Σίδνευ (Αυστραλ.) 24 Μαΐου διὰ Νεάπολιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Πισσονούλατος»	28	6522	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουνίου διὰ Ρουέν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ····· ΙΤΟΡ	έτ. «Αταλάντικα»	10	1484	εἰς θέσιν 5—44 Β. καὶ 88—22 Α. 'Ιουν. 6 δι' Αμβούργον
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Τοανενάτα»	43	7207	διῆλθε Κιουρασώ 30 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ····· Ζ	έτ. «Πουαρόζα»	44	7207	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 'Ιουνίου δι' Αγγλίαν
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Διεθνής»	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Ιουνίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΡΝΕΣΤΟ	έτ. «Βέρτε Λινέσ»	19	5175	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 8 'Ιουνίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΑΝΟΙΑ	Πέτρος 'Ατυχίδης	20	6419	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουνίου δι' Ιταλίαν

ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Πόντος 2 'Ιουνίου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ορινόκο»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΖΑΝ	«Ελληνες ἀγορασται	20	5627	διῆλθε Τρίνινταν 5 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Όραν 6 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Γιανθάτα 1 'Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	διῆλθε Παναμᾶν 30 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	άνεχ. Καλκούταν 10 'Ιουν. διὰ Κουνταλόρε
ΘΕΟΔΩΡ	αδ. Σαμωνᾶ	17	1276	έθ. Χούλλ 2 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Κοσσίν 30 Μαΐου
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Διεθήνης»	43	7200	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασται	28	7350	έφθ. Τάϊν 7 'Ιουνίου
ΙΑΛΕΑΟ	έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	εἰς Χάιφαν ἀπό 9 Μαΐου ύπὸ ἐκφόρτωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγικ. Κριστομπαλ»	25	5090	διῆλθε Κίελον 6 'Ιουν. διὰ Φιλλανδίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναδίγικ. Κριστομπαλ»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγικ. Κριστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Αντίλλας 9 'Ιουν. διὰ Ματάνζας
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναδίγικ. Κριστομπαλ»	31	9767	διῆλθε Παναμᾶν 28 Μαΐου διὰ Τσελες
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	«Ναδίγικ. Κριστομπαλ»	44	7198	εἰς Ντάρεν 8 'Ιουνίου ὑπὸ φόρτωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουνίου διὰ Χουμακά
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Αριόνα»	22	8432	εἰς Μπουένος Αὔρες 10 'Ιουνίου.
ΚΑΛΛΑΡΙΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουνίου διὰ Μπρεμερχάφεν
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	εἰς Χούλλ ἀπό 19 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Ελληνες ἀγορασται	21	4507	άνεχ. Κέπ τάουν 7 'Ιουνίου διὰ Λορέντζο Μασκές.
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Καρθαγένην 10 'Ιουνίου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. διὰ Αρούμπαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Ρεσιφ 8 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Στάρ»	19	3332	άνεχ. Βικτωρίουν (Βραζ.) 26 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Μιταζίλ»	18	4647	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 4 Μαΐου, ἐπισκευή.
ΚΑΡΡΕΝΑ	«Ελληνες ἀγορασται	21	4507	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 10 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7157	εἰς ταξίδια Τζέδδας—Αλεξανδρείας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	03	491	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου διὰ Κοπεγχάγην
ΚΑΒΟΛΙΔΙ (λιθερ.)	έτ. «Ελληνες ἀγορασται	42	7192	έφθ. Βουμάνιον 6 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	έφθ. Καλκούταν 27 Μαΐου (διὰ Χόγκ Κόγκ)
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	«Ελληνες ἀγορασται	44	7192	έφθ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 3 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιμάρ»	43	7246	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν. διὰ Ντάρεν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοπους»	41	7579	εἰς Ντάρεν 6 'Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
ΚΛΕΙΟ	έτ. «Αρίγκα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον 6 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	άνεχ. Σαουθάμπτον 8 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	εἰς Αιμούργον 6 'Ιουν. διασκευὴ
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασται	44	7229	άνεχ. Αρούμπαν 21 Μαΐου διὰ Αρυτρόσσαν
ΚΟΡΑ	Π. Γασταριάντος	06	824	έφθ. Σουέζ 6 'Ιουν.
ΚΟΡΣΑ-ΙΡ	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	άνεχ. Τζάκσονσιλλ 5 'Ιουν. διὰ Σαβάνναν
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5758	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 31 'Ιανουαρίου, ἐπισκευή.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)	«Ελληνες ἀγορασται	31	8440	διῆλθε Ντόρε 20 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	Π. Γασταριάντος	06	704	εἰς Αλεξανδρείαν 1 'Ιουνίου.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Σφίγη»	45	7157	έφθ. Δουβλίνον 30 Μαΐου
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	«Κογκισταντόρ»	44	7165	άνεχ. Λορέντζο Μασκές 26 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. διὰ Αγγλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν.
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Φρήμαντλ ἀπό 17 'Ιαν. Ζημιάι.
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διὰ Παραμαρίπο
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Άτλαντικα»	43	5250	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουν. διὰ Νότ. Αμερικήν
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθερ.)	«Ελληνες ἀγορασται	19	5505	έφθ. Μόρφου Μπάιν 5 'Ιουν.
ΛΟΙΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικοῦ»	46	5841	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαΐου διὰ Κιουρασώ
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόβια»	19	6040	έφθ. Τάκου Μπάρ 2 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	20	5924	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 2 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Κρούζες»	17	5924	έφθ. Χαδάνναν 5 'Ιουν.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν	44	7176	άνεχ. Βιζαγκαπατάν 11 'Ιουν. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	έφθ. Τακόραντι 7 'Ιουνίου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	εἰς Χονδούλουν ἀπό 16 Μαΐου (διὰ 4 λαδέλφειαν)
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγασα»	43	7223	έφθ. Τσιμιταβέκιαν 4 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλα»	20	3326	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	άργει Νέαν Υόρκην ἀπό 29 'Οκτ. 1950
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πούντα Αλτα»	19	2323	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 1 'Ιουν. διὰ Αδεν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιθέρας»	20	6109	έφθ. Τεργέστον 3 'Ιουνίου
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	«Ελληνες ἀγορασται	24	4701	έφθ. Νέαν Ορδεάνην 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (διδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διὰ Κόμπε
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	διῆλθε Τρίνινταν 29 Μαΐου διὰ Βραζιλίαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Περσικὸν Κόλπον 2 'Ιουν.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρτορο»	20	7641	άνεχ. Αδεν 9 'Ιουν. διὰ Αμπαντάν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεδλία»	27	6382	άνεχ. Φούμαντλ 11 'Ιουνίου διὰ Εμδεν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Παστίφικ»	43	7176	εἰς λιμένας Ισραήλ 2 'Ιουν. διὰ Μασσαλίαν 14 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρόρω»	01	3568	διῆλθε Πειραιά 11 'Ιουν. διὰ Αίγυπτον
ΜΕΝΤΕΣ	Σ. Γ. Οίκονομιδης	43	771	έφθ. Δουβλίνον 7 'Ιουν.
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	δδ. Τυπάλδου	08	4625	εἰς Τρίπολιν (Λιθύης) 6 'Ιουν.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Δουβλίνον 8 'Ιουν.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνας»	19	7588	έφθ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουν.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Σάν Λεονάρτο»	20	2606	άνεχ. Χάμπτον 9 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (διδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	εἰς θεσσαλ. 35-34 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην 3 διὰ Ρόττερνταμ
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Ζαράτι»	18	4965	έφθ. Κοσσίν 20 Μαΐου
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Βαγκούνερ 29 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντε Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Πλειστάντ 9 'Ιουνίου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Μοντεβίδεο 5 'Ιουν.
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 28 Μαΐου διὰ Μπέργκεν
ΝΑΒΙΤΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Καριμπίταν»	43	7176	διῆλθε Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διὰ Τζιμπούτι
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	διῆλθε Ντόρε 1 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 22 'Απρ. Εναυλώθη.
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Κάπτε 22 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 11 'Ιουν. διὰ Τακλούπαν
ΝΙΚΥ	έτ. «Βικτώρια»	29	4386	έφθ. Λιβόριο 5 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	άνεχ. Λόδης Αντζελές 2 'Ιουνίου διὰ Ανοδίνον
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουν.
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Λόδης Αντζελές 2 'Ιουνίου διὰ Ανοδίνον
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομινίκο»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 3 'Ιουν.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετο»	42	7191	διῆλθε Βερμούδες 4 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ενασφόλ»	20	7030	έφθ. Αδεν 9 'Ιουν. διὰ Αγγλίαν.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	εἰς λιμένας Απω Ανατολής 1 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Λόδης Αντζελές 2 'Ιουν. διὰ Αλεξανδρείαν

ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεχ. Νιούπορτ 7 'Ιουν. διά Βόρ. 'Αμερικήν.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	άνεχ. Χάρδην 9 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Λονδίνον 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11298	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 2 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17720	διήλθε. Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	έν πλώ από Κιοκοσούκα διά Ράς Τανούρα 'Ιουν. 6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17722	άνεχ. Ράς Τανούρα 2, Ιουν., Σουέζ 11 διά Β. 'Αμερικήν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17724	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	10448	έθ. Μιτρέιρ 8 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι.Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17724	διήλθε. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	έφθ. Παλέμον 6 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Άλεξ. Γουναρς»	19	5701	έφθ. Ρίον Ιανέ.ρων 7 'Ιουν.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιφράρ»	20	3280	έφθ. Σέτταν 2 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	διήλθε. Μάλταν 4 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΠΑΡΑΔΟΣ ΙΙ	έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθενών»	29	4913	ΠΡΟΣΗΧΡΑΓΜΕΝΟΝ παρά το Βιζαγκαπατάμι 'Ιουν. 12.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	21	6230	διήλθε. Μπούκοι 1 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευροπέα»	19	5555	έφθ. Αλγερίουν 11 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	διήλθε. Κούς Μπαίν 6 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν.
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	έφθ. Αλγερίουν 11 'Ιουν.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	διήλθε. Τρίνινταν 1 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμπσοκ»	45	7148	διήλθε. Ντόρερ 7 'Ιουν. διά Κιελον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άνεχ. Μόλι 25 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	άνεχ. Λός "Αντζέλες 21 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΛΑΡΑΡ	έτ. «Μπελαδίστας»	20	7777	άνεχ. Αμέρεσαν 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Ήν. Πολιτείας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας	36	7104	εις Τσιγκάτη 5 'Ιουν. υπό φόρτωσιν
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Αμέρεσαν 3 'Ιουν.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενθενίντο»	19	5055	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουν. διά Χάρδρην
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ "Αμερικά»	14	4823	άνεχ. Μπούκοι 25 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστ»	44	7192	άνεχ. Λός "Αντζέλες 21 Μαΐου διά Γιαβάτα
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μας Τρέιντ»	19	8374	άνεχ. Αμέρεσαν 8 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	διήλθε. Τρίνινταν 1 'Ιουν. διά Τσιγκάτη
ΡΕΖΟΛΟΥγ- (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσσα»	42	7176	διήλθε. Σιγκαπούρην 30 Μαΐου διά Τοκούγιάμα
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάς»	20	5686	άνεχ. Καλκούταν 9 'Ιουν. διά Μπείραν
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	"Ελλήνες άγορασται	31	8205	διήλθε. Ρόττερνταμ 3 'Ιουν.
ΡΗΝΟΟΥΝ (δεξ.)	"Ελλήνες άγορασται	43	10448	έφθ. Σίδνευ (Αυστραλίας) 7 'Ιουν.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Κοσσίν 1 'Ιουν.
ΡΙΟ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	άνεχ. Μόλι 28 'Άπρ. ΕΠΩΛΗΘΗ εις Ιαπωνίας
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Ιουν. διά Ντεμπέρα
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Μόλι 19 'Ιουν. διά Τσιγκάτη
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	άνεχ. Κίγκστον (Τζαμάικας) 27 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παρνάς»	44	7281	διήλθε. Παναμάν 30 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5664	άνεχ. Τρίνινταν 1 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εις Λιμένας "Απω Ανατολής 1 'Ιουν.
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Νουμέα 10 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζιας	23	5374	άνεχ. Μπάρρυ 1 'Ιουν. διά Πέπελ
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	έφθ. Μπρεμερεχάφεν 26 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Πόρτ Πιρί 3 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Νιούκαστλ Νιούς 9 'Ιουν.
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	έρρωμουλκήθη εις Αλεξανδρειαν 6 'Ιουν.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	έφθ. Άλγεριον 7 'Ιουν.
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Σαντιάγκο 5 'Ιουν.
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γρέιντερς»	22	8964	διήλθε. Τρίνινταν 1 'Ιουν διά "Αγιον Βικέντιον
ΣΑΠΙΦΟ	έτ. «Σούντ "Αμερικάνα»	44	7212	άνεχ. Χάρδην 6 'Ιουν. διά Ολλανδίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	άνεχ. Λίθ 5 'Ιουν. διά Νάρβικ
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Βαγκούνερ 28 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	διήλθε. Τρίνινταν 22 Μαΐου διά Αργεντινή
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Σαβδάναν 6 'Ιουν.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	έφθ. Βαλτιμόρην 30 Μαΐου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	άργει Ρόττερνταμ από 11 Φεβρ., έπισκευή.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Βρέμην 10 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτος	43	7232	άνεχ. Χακοδάτην 6 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάνα	41	7111	διήλθε. Τρίνινταν 5 'Ιουν. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιμαρ»	45	7204	διήλθε. Ναγκόγια 22 Μαΐου διά Μανίλαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίόνα»	21	7409	διήλθε. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Κεελόγκ
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω»	43	7176	έφθ. Ματράς 11 'Ιουν.
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Μπλού Λάιν»	30	2480	έφθ. Αλεξανδρειαν 7 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουν. διά Λά Γκουαΐρα
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Μπαρραγκούτιλα 5 'Ιουν. διά Παραμαρίπο
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Ωκεανός»	18	7914	έφθ. Τζακάρτα 6 'Ιουν.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκούρτια»	20	3526	έφθ. Μπούκοι 9 'Ιουν. διά Χορνίλλο Μπαίν
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Πρόρας»	40	10470	έφθ. Στεπτένην 5 'Ιουν.
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Κιουρασώ 26 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	εις Θέσιν 13—49 Β. καὶ 48—52 Δ. 'Ιουν. 5 διά Ντακάρ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλάρδοκα»	43	7176	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	10	3649	διήλθε. Παναμάν 8 'Ιουν. διά Αλεξανδρειαν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλας»	44	7060	άνεχ. Ναγκόγια 4 'Ιουν. διά Βαγκούνερ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7132	εις Νέαν Ύόρκην από 15 Μαΐου
ΦΑΝΤΗΣ Ά. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ιντερόδεσεν»	18	7019	διήλθε. Πριβαλτάρ 7 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 7 'Ιουν. διά Δανίαν
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Αίσιν»	14	3654	έφθ. Γένοβαν 2 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	37	5234	διήλθε. Κρίστομπαλ 2 'Ιουν. διά Αλεξανδρειαν
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κρούστες»	20	6090	άνεχ. Αμέρεσαν 8 'Ιουν. διά Σαδάνναν
ΦΡΙΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 28 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7127	έφθ. Νουεΐτας 6 'Ιουν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιωπέριαν»	43	7243	έφθ. Περσικόν Κόλπον 21 Μαΐου διά Χαροκόπειον
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)	έτ. «Νεπτουνόν»	18	7592	έφθ. Νεπτουνόν 21 Μαΐου διά Χαροκόπειον

Cable Address: LENICA

Telef: 82226
Part. 412905**STAMATIOS ELEFTERIU**Ship Chandler—Bonded tores & Cigarettes
Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards

Import & Export

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Offices & Stores
Calle Colon 1570