

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1951

Αρ. Φύλλου 186/145

# NAYTIKA XPONIKA



# ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ'.(ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 386)145

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1951

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

'Η Ναυτιλία θὰ ἔχῃ, ἐπὶ τέλους, τὰ μορφωτικά της ιδρύματα. 'Επιδίωξις μακρὰ τῆς ναυτιλομένης 'Ελλάδος πραγματοποιεῖται, χάρις εἰς τὴν ἄμεσον στοργικὴν φροντίδα τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, τὰς συντόνους ἐνεργείας τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ παρεπιδημούντος ἐπί Νέας 'Υόρκης ἐφοπλιστοῦ κ. Γ. Μοάτσου. 'Η σύντασις τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν εἰς αὐτοὺς ὀφείλεται. Αὐτῶν τὰ ὄνόματα θὰ πρέπει εἰς τὴν εἰσοδον τοῦ οἰκοδομικοῦ συγκροτήματος τῶν σχολῶν μὲν χρυσᾶ γράμματα νὰ ἀναγραφοῦν εἰς ἀιδίου μνήμης ἐγκώμιον. 'Ο κατώτερω δημοσιεύμενος 'Αναγκαστικὸς Νόμος παρέχει τὰ οἰκονομικὰ μέσα καὶ καθορίζει τὰς κατευθύνσεις ὑπὸ τὰς ὅποιας αἱ Σχολαὶ Ναυτίλων καὶ Μηχανικῶν θὰ ἀνεγερθοῦν καὶ θὰ διοικηθοῦν.

Κεφάλαια 250 χιλ. λιρών Ἀγγλίας διατίθενται. "Ισως νὰ μὴ φθάσουν, ὅποτε θὰ ζητηθῆ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν ἡ ἄμεσος ἀλλὰ καὶ γενναία εἰσφορά, ἵνα τὸ ἔργον κατ' οὐδὲν ὑστερήσῃ εἰς ὁργάνωσιν, ἵνα καταστῇ ἀντάξιον τῆς ἀποστολῆς του καὶ τῶν παραδόσεων τῆς ναυτικῆς Πατρίδος μας.

‘Η διοίκησις, ὅλως τε, τῶν σχολῶν, πρὸς τιμὴν τῆς Κυθερνήσεως, ἡτις ἐκύρωσε τὸν Νόμον, προσλαμβάνει κάποιαν αὐτονομίαν. Αὐτὴ καὶ παρέχει τὴν ἐγγύησιν, ὅτι τὸ ἔργον θὰ προχωρήσῃ καὶ θὰ ἀποδώσῃ. Τὸ κομματικὸν Κράτος ἐλαχίστην, ἂν μὴ καμμίαν, θὰ ἔχῃ ἀνάμιξιν εἰς τὰ τῶν σχολῶν, πέραν τῆς ἐποπτείας.

Απομένει, βέβαια, πολλά άκόμη νὰ γίνουν διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ τέρμα τῆς προσπαθείας. Τὸ ζήτημα, ὅμως, εύρισκεται, εύτυχῶς, εἰς καλάς χεῖρας. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἔχουν ἐνστερνισθῇ τὴν ὑπόθεσιν. Θὰ τὴν προωθήσουν ὑπὲρ τοὺς γραφειοκρατικοὺς τύπους καὶ τὰ γνωστὰ ἐμπόδια πρὸς τὴν ταχυτέραν πραγματοποίησιν. Ἰσως ἀπὸ τοῦ σχολικοῦ ἔτους τοῦ 1952 νὰ εύτυχήσωμεν νὰ παραστώμεν εἰς τὰ ἐγκαίνια τῶν Σχολῶν. Τότε τὸ μέγα ἔργον, ὅπερ προώρισται ἀσβεστον νὰ κρατήσῃ τὴν ναυτικὴν παράδοσιν τῆς Φυλῆς μας, θὰ ἔχῃ ἐπιτελεσθῇ. Εὐγνώμονα θὰ στρέφωμεν τὴν μνήμην πρὸς τοὺς δημιουργούς του.

ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ ὑπ' ἀριθ. 1864  
Περὶ ἀνεγέρσεως Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως

ΠΑΥΛΟΣ  
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

σμούν καί ἔγκρινομένους ὑπὸ τοῦ παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν. Διοικητικού Συμβουλίου Δημοσίων Σχολών Ναυτικής Ἐκπαίδευσης ἀνατίθεται δὲ εἰς ἀνεγνωρισμένους ἐργάτους Δημοσίων Ἐργών αὐτούς ναυτικούμενους κατόπιν διαγνώσεων διεγαγόμενων κατὰ τας διατάξεις της περὶ ἐκτέλεσεως δημοσίων ἔργων νομοθεσίας ἐφαρμοζομένης ἀνάλογως.

3. Ή περί ής τό παρὸν ὄφρον Ἐπιτροπὴ κατὰ τὴν πρώτην αὐτῆς συγκρότησιν ἐκλέγεται διὰ πλειοψηφίας τὸν πρόεδρον σύντης καὶ ἔτερον ἐκ τῶν μὲλῶν ὅτινα ἐκπροσωποῦν νομίμα τὴν Ἐπιτροπὴν ταῦτης, ὑποχρεούσι δι' ὑπογράφων τῶν αὐτῆς, ἐνεργούσι πληρωμᾶς ἢ εἰστράξεις διὸ λογαριασμὸν τῆς Ἐπιτροπῆς πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ σκοποῦ διὸ ὃν συνεστήκαι καὶ ἐν γένει ἐκπροσωποῦν ταῦτην νομίμας ἔνωπον πάστος δημοσίας ἡ Ιθικὴ Αρχή καὶ τῶν Δικαιοτητῶν.

4. Η ἀμοιβὴ τῶν ἐκπονησάντων τὰ ὄρχιτεκτονικά σχέδια η μελέτες καὶ τῶν τυχὸν μελλόντων νά σφισθοῦ κρίτων τούτων, καθορίσεται δι' ἀποφάσεων τῆς ὁν-  
ναφερομένης Ἐπιτροπῆς, ἔγκρινομένων ύπο τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτι-  
λίας, ἐντὸς τῶν δρίων της σκηνῆς Κρατικῆς διατήμησες.

5. Γραμματεὺς τῆς Ἐπιτροπῆς δρίζεται κατώτερος Λιμενικὸς Ἀξιωματικός στοις προκατότεροι τῶν ανωνόμων σύλλογοι καὶ ἕδραις ἀναγνώστης της ἀνωνόμων πόλεως.

ήμερη πρακτική των συνεργούσεων αυτής και εκπομπή η αντιγράφη η αποσπασμένη.

**Άρθρον 4.**— Ή αύτα ή ναυπηγίσται τῶν ἀναγκαιουμένων πλοιαρίων, λέμβων καὶ λοιπών πλωτῶν ναυπηγήσταν, τῶν εἰδίνων στρατονομεῖν ἀπότιλως, μηχανήσταν, ὄργαναν, ἐργάλαιαν, σκευῶν καὶ λοιπῶν ἔφοδων γίνεται διὰ δροσίσματος διαγνωσμάτων, ἐν ἀνάγκῃ δὲ καθοριζομένῃ δι' ἀπόφασις τοῦ Ὑπουροῦ Ἐμπορικῆς Νοτιλίας, ἀπ' εὐθείας ἐκ του Ἐμπορίου, ὑπὸ τῆς ἐφράω 2 Ἐπιτροπῆς καὶ μετα γνωμή του Διοικητικοῦ Συμβούλου Δημοσίων Σχολῶν Ναυτικῆς Ἐπιταίσεως καὶ ἔγκρισιν τοῦ Υ.Ε.Ν.

**Άρθρον 5.**— 1. Διὰ τὰς προκαταρκτικὰς μέχρι τῆς δημοπρατήσεως τῶν ἔργων ἀνέγερσεως τῶν κτιρίων ἔργασιας καθὼς καὶ τὰς ἔργασιας κατασκευῆς ἡ ἐπεκτόσεως τῶν δικτύων υδρεύσεως, ἡλεκτροφωτισμού, ἀποχετεύσεως, προσφρούρισμας καὶ ἀνέλκυσθεων τῶν πλοιαρίων καὶ λέμβων, ὡς καὶ διὰ πασαν ἀλληλή συναρφή ἔργασιαν, ἀπόφασιζει μετ' ἔγκρισιν τοῦ Ὑπουροῦ Ἐμπορικῆς Νοτιλίας ἐν ἐφράω 2 τοῦ

παρούσας Ἐπιτροπή καὶ ἐντέλεται τὰς σχετικὰς πρός ἑκάτευμα τούτους δοπάνους.  
2. Αἱ κατὰ τὴν προλογουμένην παραγράφους ἵψασι τὸ ἑκτέλονται ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν καὶ ἐπιμελεῖσαν τῶν ἀρμόδιων τεχνικῶν ὑπερεσιῶν τὸν οἰκεῖον Ὑπουργείων ἡ μητρόπολις, Διεπανταποίησις, Πολεμικός Μακεδονίας, Ἀποστολή τοιούτων, Ἡ Ηλείαν

και Ιωάννης οι πιλόπαρουχοι, ΠΑΠΙΩΝΑΣ Μηχανικών, Αρχιτεκτόνων η Μηχανολογίων ή άλλων ειδικών Επιστημών πάντα τούτων προσλαμβανόμενων κατόπιν απόφασής της ήν δρόμος 2 του παρόντος Νόμου Επιτροπής, έγκρινομένων έκαστοτε ύπό του Υπουργού Ε. Ν.

3. Είς τέ κατά τὴν παράγραφον 2 τοῦ παρόντος ὄρθρου καὶ τὴν παράγραφον 1 τοῦ δρόμου 2 χρησιμοποιήσομενα λόγω ειδικῆς ἐπιστημονικῆς κατερτίσεως πρόσωπα καταδέλλεται, απόφοιτοι της "Επιτροπῆς, Αρχηγημάτωις διά της προσφερθήσομένας υπ' αὐτῶν ειδικᾶς υπηρεσίας, έγκρινομένη διὰ κοινῆς απόφασώς των Υπουργών Οικονομικών καὶ Εμπορικής Νομιτιάς.

4. Πάσα έτερα διαπάντα ἀπαιτηθομένη διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου δι' ὁ ἀρμόδια καθισταται διά τοῦ παρόντος νόμου ή ἐν δρόμῳ 2 'Επιτροπή καταδέλλεται

ύπό ταύτης κατόπιν άποφάσεων αὐτής έγκρινομένων ύπό του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

**Ἄρθρον δέ.** — Αἱ Δημόσιαι Σχολαὶ Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀνωτέρων διοίκησιν καὶ τὴν ἐπονέτησιν τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, πάντα δὲ τὰ γηπέδα, κτίρια, πλοῖα, πλοιαρία, σκέυη, μηχανήματα, ἔργοισα, ὄργανα καταστατέσσας κλπ. περὶ ὃν ὁ παρὼν Νόρος καθορίζει, καθίστανται περιουσιαὶ τοῦ Δημοσίου.

Άρθρον 7.— 1. Συνιστάται Διοικητικόν Συμβούλιον Δημοσίου Σχολών Νουτικής Εκπαίδευσεων, συγχρόνων μεν ίδιαν ἀπόφασέως του "Υπουργού Ε. Ν. και στελέχουμεν, ἐκ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ Υ.Ε.Ν., ως Προέδρου, τοῦ Διευθυντοῦ Ν. Εργασίας και Εκπαίδευσεων Υ.Ε.Ν., δύο Εποπτώπουν ὑπόδεικνυμενών υπὸ τοῦ Νουτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος, ἵνων προσώπου εἰδούκον, λόγῳ διποσιολήσας, κύρους και πειράς, περὶ τὰ ναυτιλιακά, τοῦ κονθηγοῦ τῆς Ναυτιγκῆς παρό τα Μετσοβία Πολιτεχνείο, τοῦ Προέδρου τῆς Πανελλήνιου 'Ενωσεως Πλοιάρχων Ε. Ν. και τοῦ Προέδρου τῆς Παναλλήνιου 'Ενωσεως Μηχανικών Ε. Ν., ώς μεδών. Τοῦ Συμβουλίου μετέχει, ὡς Εἰσηγητής ἄνευ φήμου, ὁ Τμηματάρχης Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως Υ.Ε.Ν.

2. Τὸ Συμβούλιον συνεδρίαζει τακτικῶς Ἀποκτ. τῆς ἑδδομήδος ἡ καὶ ὀσάκη, ἥμελη κληροῦ ὑπὸ τοῦ Προέδρου του ἡ ἡθελον ἄντησει τουτο ἔνο τοὐλάχιστον ἐκ τῶν μελών αὐτού, ρυθίσκεται δὲ ἐν ἀπαρτίς παρόντων τοῦ Προέδρου καὶ τριάν ἐκ τῶν μελέντων αὐτοῦ.

3. Τὸ Δ. Συμβούλιον ὑπὸ τὴν τελικὴν πάντοτε ἔγκρισιν τοῦ Υ.Ε.Ν. ἔγκρινε τὸ σχέδιο ἀνεγέρσεως τῶν κτίρων, γνωμόδοτες ἐπὶ τῶν Ξεδῶν, αἵτινες δέον νόλεια τουργησώσι, ρυθμίζει τὰ τῆλε λειτουργίας αὐτῶν, ἔγκρινε καὶ παρακολουθεῖ τὸ πρόγραμμα ἐπικαιδεύσεως καὶ γενικής γνωμόδοτες ἐπὶ ποιτῶν γενικῆς σημειοσίας θέματος ὃ σχετεῖ πρὸς τὴν ὄργανωσιν τῶν Ξεδῶν, τὸν ἐξόπλισμόν αὐτῶν, καὶ τὴν καλλιτερούν διεισγάνων τῆς ἐν αὐτοῖς θεορητικῆς καὶ πρακτικῆς ἐπικαιδεύσεως.

4. Οι Διοικηταί τών Δημοσίων Σχολών Ναυτικής Έκπαιδεύσεως και τό εξ ίδιων καθηγητικού προσωπικού διορίζονται ή τοποθετούνται προμηνύντες την κατά τάξη κείμενα διατάξεις διαδικασίας μετά σύμφωνον γνώμην και προτασιν του Συμβουλίου.

5. Απόφασις του Συμβουλίου λαρνάνονται κατά πλειοψηφίαν, εν ισχυφοίσι νικώσασι της ψήφων τού Προέδρου.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 23ῃ Ιουνίου 1951

ΠΑΥΛΟΣ  
Β.

## To Υπουργικόν Συμβούλιον

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΥΜΕΡΟΝ

## Τὸ φορολογικὸν

Τὸ κατωτέρω σημείωμα ἐγράφει ὅλίγον πρὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ παρόντος τεύχους, βάσει τῶν πληροφοριῶν αἵτινες ἀνεγέρθησαν εἰς τὸ ημέρησιον Τύπου περὶ τοῦ φορολογικοῦ. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ πληροφορίαι αὗται διεψύσθησαν κατηγορηματικῶς ἀπὸ αὐτῶν τὸν Μαύρον ὡς ἀνακριβεῖς, δὲν παύουν νὰ ἀπῆχουν τὰς γνώμας ὡςισμένων γνωστῶν φορετεχνικῶν κόκλων τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Πρὸ αὐτῶν καὶ τὸ σημείωμά μας, ὡς ἀπάντησις τῶν ἀντιναυτιλίακων ἀντιλήφεων των.

Δεν δέχεται, λοιπόν, τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν τὸ προταθὲν σύστημα φορολογίας τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Τὸ ποσοστὸν μᾶλλον ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ναυών κρίνεται ἀνεπάρκες. ‘Υποβιβάζει—λέγουν—τὴν φορολογίαν εἰς 5% ἐπὶ τῶν καθαρῶν κερδῶν, ἐνῷ τὸ ὑπουργεῖον ζητεῖ 25%.

Προεδρήθη, δύμως, καὶ ὁ δρός τῆς ἐπιστροφῆς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον ὅλων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ὅποτε τὸ σύστημα τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν ὀκθαίστων γαύλων θὰ ἡτο δυνατόν νὰ γίνει δεκτόν, με ποσοστὸν φόρου, κυματινόμενον ἀπό 0.50 μέχρις 6%, ἀναλόγως τῶν ἔκαστοτε ἐσόδων και κερδῶν τοῦ πλοίου.

Αὐτά είνε, ἐν περιλήφει, τὰ ἀποφασισθέντα κατὰ τὴν πρὸ ἡμερῶν σύσκεψιν τῶν ἀρμοδιῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν καὶ αὐταῖς, ἀκριβῶς, αἱ ἀποφάσεις καταδεικνύουσαι πόσουν ἀφίστανται τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος οἱ διαχειριζόμενοι τὴν φοροδανικὴν ὑπόθεσιν τῶν πλοίων κρατικοὶ ἄρμοδιοι.

φορολογίην την παρατίθεται τών πιούνιν κρατικού αρρεστού. Θέλουν, λ. χ., νά ἄγγουσν τὰ μεγάλα μειονεκτήματα συναγωνιστικῆς ικανότητος, ύπο τὰ ὅποια τελεῖ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία ἔναντι τῶν μεγάλων ἀνταγωνιστῶν της. Νὰ τὰ ἐπαναλάβουμε δὲν χρειάζεται. Σωρεία στρατών, σημειωμάτων καὶ ὑπομημάτων ἔγραφσαν σχετικῶς μὲ τὴν περιωρισμένην μοχητικότητα τοῦ φορτηγού μας διὰ να σταθῇ καὶ ἀποδύσῃ κατὰ τὰς τόσον συχνάς περιόδους τῶν χαμηλῶν ναυλῶν. Τὴν εὐνοϊκῶτατην, συνεπών, φορολογικὴν μεταχειρίσιτος καὶ τὴν ἔξευρεσιν ἐνὸς συστήματος, ἀπλοῦ καὶ πρακτικοῦ, δεσμώσεως καὶ εἰσπράξεως τῆς φορολογίας ἀπὸ τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, λόγῳ τῆς ιδιοτύπιας των, ἐπιβάλλει αὐτή αὐτή νόμικολος ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἀπὸ ἀπόψεως, κυρίως. Διαπανταχούν κινήσεως. Μέσω της Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας

ως, κυρίως, οι πανών κίνησεως, δεσμοί της Ελληνικής ματιώτιδας.  
"Αν τὸ Κράτος ἐνίδιαφέρεται διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀνθέλλει νὰ τὴν δια-  
τηρήσῃ καὶ νὰ τὴν προσαγγίσῃ, ὅφειλει νὰ σκεφθῇ σοσαρῶς πῶς θὰ τὴν  
ἀνακουφίσῃ φορολογικῶν, ἀφοῦ τίποτε ὅλο δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ τῆς  
προσφέρῃ. Δεῖν ἔχομεν ιδίκην μας μεγάλην μεταφορικήν κίνησιν, ὡστε  
νὰ καστηθῇ ἔγγυτερον πόσες τάξις ἑμικάκις του βάσεις τοῦ Ἑλληνικού πλαι-  
σιον, παρεχομένης εἰς αὐτὸ κάποιας προνομιακῆς πως μεταχειρίσεως, δὲν  
ἔχομεν ναυτηγεία, διὰ νὰ ἀναπτηρώσωμεν τὰ κενά της χωριτικότητός  
μας, δὲν ἔχομεν κεφάλαια, διὰ νὰ χρηματοδοτήσωμεν τὴν ναυτικήν φ-  
πτιχείρων. Δεῖν μᾶς μένει πορά ἡ ζημηλή καὶ σταθερά πρὸ παντὸν φ-  
ρολογία, καὶ αἱ καλαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ἑλληνος ναυτεργάτου. Μὲ αὐτὰς  
μόνον τὰς προϋποθέσεις θεῖ σταθδμεύνει καὶ ήμεις, ως χώρα ναυτική, εἰς  
τὸ ἐλεύθερον πεδίον τοῦ ναυτιλιακού ἀνταγωνισμοῦ, ἐνώ οἱ ἄλλοι ἔχουν  
πολλὰ προνόμια καὶ μεγάλες παροχάς.

πολιαρχούμενοι καὶ μεγάλους πρωταρχούς.  
„Η, λοιπόν. Θε ἀσκήσαμεν ναυτιλίακην πολιτικήν εύρυτέρων ἐπιδιώξεων, η στενών καὶ πρωσιγάνως ταχέαν ἄναγκας τοῦ Δημοσίου Ταμείου θάτισταν αποβλέψωμεν νὰ θεραπεύσωμεν ἀπό την Ναυτιλίαν. ήτις ποτὲ δὲν ἔχει τησε καὶ ποτὲ δὲν ἔλαβε οὐδέποτε τὴν ἐλάχιστην παροχήν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους καὶ τῆς ἔγχωρίου καταναλώσεως, ἐνῷ εἰσέφερε καὶ εἰσέφερε

πολλά. Τὸ ζῆτημα εἶνε σαφές. Ναυτιλιακὴ πολιτικὴ σημαίνει καλὴν φορολογικὴν καὶ διοικητικὴν μεταχείρισιν τοῦ πλοίου, ἵνα, ἀκριβῶς, μέσσεις τὴν θερμὴν αὐτὴν ἀτμόσφαιραν τῆς σταργικῆς φροντίδος ἐγοισθῇ, ἀποδώσῃ καὶ ἀναπτυχθῇ εἰς ὅγκον καὶ δραστηριότητα. Τὰ πολλὰ ἀγάθα, που θὰ ἀποκομίσουν τὸ Δημόσιον καὶ Ὡκεανούμια τοῦ τόπου ὡπότην αὔξουνται αὐτὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, ἀντισταθμίζουν τὴν κατὰ περισσότερον μικροτέραν ἀλλὰ σταθερόν—τὸ τούτους ίδιατερόν

—φορολογίαν. Θὰ συνέφερε, δηλαδή, εἰς τὸ Κράτος νὰ ἔχῃ μίαν Ναυτιλίαν δύο ἑκατομμυρίων τόννων, δρῶσαν ἐπιτυχών εἰς τάς διειθεῖς μεταφοράς, ὅμαλας ὀνταπτυσσομένην καὶ εἰσφέρουσαν τα πολλὰ ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας μας, ἐστω καὶ ἂν εἰσόπαττή κατὰς μέσον ὄρον ὡς φόρους ἀπό αὐτὴν τρία ἑκατομμύρια δολαρίων, παρὰ νὰ ἔχῃ μίαν Ναυτιλίαν, ὡς τὴν σημειρινήν, φθίνουσαν καὶ χωροῦσαν πρὸς τὸν ὥριστικὸν ἀφανισμόν, ἀπό τὴν ὅποιαν προσκαίρως, διὰ δύο δόκομά ἦν καὶ πέντε ἐπί της θά εἰσέπραττε τὸν αὐτὸν φόρον τῶν τριῶν ἑκατομμυρίων δολαρίων. Κάποτε, πολὺ γρήγορα καθ' ἡμάς, ἡ πηγὴ θὰ στειρεύσῃ καὶ τὰ τρία ἑκατομμύρια θὰ γίνουν ἔνα καὶ ἐν συνεχείᾳ μηδέν. Τὸ ἴδιον αὐτοῦ συμφέρον καὶ τῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου ἐξυπέτει, συνεπώς, τὸ Κράτος διὰ τῆς κοιλίας φορολογικῆς μεταχειρίσεως τῆς Ναυτιλίας. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἔνδισφέρονται κατ' ἵση μοιράν. Γνωρίζουν καλῶς, ὅτι εύθυς ὡς μετ' ὀλίγον παρέλθῃ ὁ σημειρινὸς μεταφορικὸς ὄργασμός, τὸ Ἑλληνικὸν πλαίσιον, ἀνίκανον νὰ σταθῇ εἰς τὴν διειθήνη ναυλαγοράν, μὲ καμπλούς ναύλους, θὰ παροπλισθῇ καὶ πάλιν. «Ἐπαυσαν, ἐπίστης, νὰ υπολογίζουν σοβαρώς καὶ νὰ στηρίξουν τὰς ἐπιχειρηματικὰς τῶν ἔξορμησεις οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος. Τὰ μὲν προπολεμικὰ σκάφη μοιραίων θὰ διαλυθοῦν ἐπι πολαριστίδην, τὰ δὲ 95 «Λίμπερτς», μὲ τὸ κλείσιμον τῆς δωδεκαετούς ζωῆς των καὶ μὲ τὴν ὀθρώσαν τῶν οἰκονομικῶν νεοτεύκτων ἐμφανίσιν, θὰ παυσουν ὑπολογιζόμενα ὡς μοιάδες ἀποδοτικῆς τινος ικανότητος. Μία Ναυτιλία, διεκδικουσα καὶ ποικιλ θέσιν εἰς τὴν διειθήνη ναυλαγοράν, δὲν ἡμπορεῖ καν νὰ ἐμφανισθῇ μὲ τὰ θλιβερά αὐτά ὑπολείμματα τῶν «Λίμπερτς», τὰ ὅποια ἀθόοά ἐσται ποβάλλονται ἀπό δλας τὰς σημαίας. Κατ' ἀναποτρέπτον ἀνάγκην. Η Ναυτιλία αὐτὴ θὰ ἀγνοηθῇ, θὰ παραμερισθῇ.

"Αν, λοιπόν, ὁ κ. Μαύρος θέλη φόρου 25% ἐπὶ τὸν κερδῶν ἡ καὶ ἄν  
ἐπιδιωκὴ τὴν πλήθη σικονομικῆ ἀπομάστευση τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρή-  
σεως, θὰ πρέπει πρῶτον τὸ γενικώτερον ουμφέρον τοῦ Δημοσίου καὶ  
τοῦ τόπου μας νὰ ἔγγραψη. Τοῦ ουμφέρον νὰ καθὴ ναυτιλία; Οἱ ἑπο-  
πλισταὶ ἔχουν, σχεδόν, διαγράψει ἀπὸ τὰς μελλοντικάς των ἐπιχειρη-  
ματικάς κατευθύνσεις την Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν υπόθεσιν. Ναυτη-  
γοὺν πλοῖα, ἀγοράζουν ἄλλα, πωλοῦν τὰ παρθικά, ὥργανων ισχυρὰ  
ἔταιρικά συγκροτήματα, ἀναπτύσσουν τὴν πίστιν των εἰς τὸ ἔξωτερον,  
διὰ νὰ κατορθώσουν νὰ σταθοῦν, νὰ διατηρήσουν τὰ κεκτημένα, διὰ  
ταῦ η περιόδος τῶν καλῶν ναυλῶν παρέλθῃ.

Θεούν, δεκαίως, να επανελθουν εις την σημαίαν της Ιατρούς τους και αυτή ή ζωρά των ἐπιθυμία τούς ἔφερεν εἰς τὴν πρότασιν τῆς καλλιέργειας φορολογικής μεταχειρίσεων. Ηθέλησαν, μὲ τὴν πρότασιν αὐτῆν, νὰ βελτιώσουν τὰς ουσιθήκας ὑπὸ τὰς ὁποίας κινεῖται τὸ Ἐλληνικὸν πλοιόν, ἐπεδιώκαν νὰ τὸ γοικοκυρεύσουν καὶ νὰ τὸ καταστήσουν μαχητικότερον, ἵνα, σὺν τῷ χρόνῳ, τὰ ἀγάδια ἀποτελέσματα καταφανοῦν, ἡ ἐμπιστούσην ἐπανέλθη καὶ ή ἐπάνοδος πρὸς τὴν Κυανόλευκον ἄρχιση δειλά κατ' ὄρχας, μὲ ρυθμὸν ζωηρότερον ἐν συνεχείᾳ νὰ πραγματοποιῆται.

Πολύ, ομως απέχει η ἐπιθυμία αὐτή τῆς ἑπανόδου ἀπό τὸν προβολόμενον ὑπὲ τοῦ κ. "Υπουργού τῶν Οἰκονομικῶν ὄρον τῆς ἀμέσου καὶ ὀλοκληρωτικῆς στροφῆς πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τῷ ὑπὸ ξένων σημαίαν τοῖς προσώποις." Αγγοια τῆς προγραμματικότητος ἐπέτρεψεν, ἵσως, να διατυπωθῇ ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς. Πρώτον, διότι ὅτα τὰ πλοῖα δὲν ἥμπορουν εὔχερος καὶ ὀμέσως νὰ ἀλλάξουν την τιμολόγιον. Τὰ περισσότερα εἶναι δεδομένα μὲ γεγάλα δανεία καὶ μετέχουν τῆς πλοιοκτησίας τῶν ξένων ἐπίστος κεφαλαίων. Θὰ πρέπει οἱ ἐνυπόθηκοι δανειστοὶ νὰ ἔρωτηθούν, ἢν δένκωνται τὴν ἀλλαγὴν. "Η συγκατάθεσί των είνε ἀφίβολος, διότι ἡ Ἐλληνικὴ σημαία αἱ χάρις εἰς τὰ ἐγκλήματα καὶ τὸ φάληρον αἱ ταπετώσου παρελθόντας, δὲν προκλεῖται πλέον τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ξένου κεφαλαίου. Θὰ χρειασθῇ ἡ καλλιτέχνη, ἀπὸ της ιδίκης μας πλευρᾶς, μεταχειρίσιται τῶν πλοίων, διὰ νὸν ἑτανέλθῃ, σύν τῳ χρόνῳ, ἡ πίστις, που ἔχαθη, δυστυχῶς, διὰ τὴν Ἑλληνικὴν υστικήν ἐπιχείρισην. Μὲ ἀνδροδικούς νόμους, μὲ ἐπιτάχεις καὶ κατασχέσεις καὶ μὲ τὰ γνωστὰς ἀδημαγκάς διαθέσεις, ἡ ἐμπιστοσύνη φυγαδεύεται. Οἱ, τι ἔχαθη μὲ μίαν ἀνόητον ἐνέργειαν, ἀνακτᾶται μὲ κόπον πολὺν, μὲ ρωτήσεις καὶ μὲ τῶν γυνῶν.

Ἐπερπεν ὁ κ. Μάρκος, νέος πολιτικός, πλήρως ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας ἐνημερωμένος, αὐτὸς νὰ τὰ γνωρίζῃ καὶ νὰ μὴ προβάλῃ δρους ἀπραγματοποιήσου, διὰ νὰ ἐκτελέσῃ, ως Ὑπουργός τῶν Οἰκονομιῶν, τὴν ὑποχρέωσίν του ἔναντι τῆς Ναυτιλίας, ἔναντι τῆς ἐπιβύτος της.

Δέν πρέπει νὰ πιστεύουσιν οἱ κ. κ. Φοροτέχναι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ὅτι θὰ ἐπιτελέσουν ἀθλὸν ὅσιον ἀναγνωρίσεως, ὃν ἐπιτύχουν νὰ εἰσπράξουν φόρον ἐνὸς ἢ δύο ἑκατομμυρίων δολαρίων ἐπὶ πλέον ἀπὸ τὴν φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἡ ἐπίμονος πρός τὴν στενὴν ταμειατικὴν πολιτικὴν προστάλωσίς τῶν ἀπομακρύνει καὶ τὴν ὑστάτην ἐλπίδα, τὴν ὅποιαν τοφέφουε ὄκομη, ὅπως, ἐκαθαρίζουμενά τῶν δυσχερειῶν, ἀρχίσωμεν ἐπὶ τέλους, μὲ κάποιαν αισιοδοξίαν νὰ ἀτείνωμεν τὸ μέλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. "Ἄν η καιρία ούτη πασχέθη ἀνεκμετάλλευτος ὅποιος μέρους τῶν κρατικῶν ὑπευθύνων, ὃς προετοιμασθῶμεν πλέον εἰς τὴν ὁριστικὴν καταστροφὴν ἐνὸς ἀπὸ τὰ ὡραῖοτέρα καὶ παραγγυικότερα δημιουργήματα τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς." Ολοὶ ὅσοι διαισχειρίζονται τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἃς ἀναδογοισθούν τὰς εὐθύνας τῶν.

## Ἡ ἀπεργία

Δεῖν μᾶς φαίνεται νὰ ἔτυχε τῆς καταδλήλου διαχειρίσεως τὸ δόλον ζήτημα τῆς παροπεινομένης ἀκτοπλοϊκῆς ἀπεργίας, οὔτε ἀπὸ μέρους τῶν ἐφόπειστῶν, οὔτε ἀπὸ μέρους τῶν ναυτεργατῶν, ἀλλ' οὔτε καὶ τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας.

Δέν ἐπρυτάνευσε, κυρίως, τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβαίς κατανοήσεως, τοῦ κοινοῦ συμφέροντος ἀπό μέρους τῶν τριών παραγόντων. Εἰς τὰς δηλώσεις καὶ τάς ἐνοργείας τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν διακρίνομεν τὸ πείσμα, ὅπερ δὲν εἶναι ὁ καλλίτερος σύμβουλος, ἐνώ καὶ αἱ υπερεσίαι τοῦ ὄρμοδιού Ὑπουργείου ἔχειρισθησαν τὸν ρόλον τοῦ τρίτου διαίτητού, μὲ καποιαν νωχελείαν, ητίς παρέτεινε τὴν ἀπεργίαν πέραν τοῦ δένθος καὶ κατέστησεν ὁζυτέρας τὰς διαφορές.

Οἱ ναυτεργάται πρέπει νὰ ἄντιληφθοῦν, ὅτι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, χωρίς, δέδαια, νὰ είναι αὐτὸι καὶ οἱ ὑπένθυνοι, ἀποτελεῖ σαθράν ἐπιχειρήσιν, κατόπιν, μάλιστα, τῆς συνεχιζομένης ὑψώσεως τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων. Οἱ ὑπότιτσαί, ἔξ άλλου, οφείλουν νὰ ἔχουν πάντοτε ὑ-



μεγάλην άπόγυνωσιν είς τοὺς νέους. "Ας φροντίσωμεν γι' αὐτούς. "Ας τους δώσωμεν άπασχόλησιν. Θά τους κερδίσῃ ή Κοινωνία καὶ ή Πατρίς.

Μετά πάσης τιμῆς  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΟΔΙΝΟΣ  
'Αθήναι, 'Ιούνιος 1951

### Η ἀστυφιλία

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύμεν τὴν κάτω έπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

"Ἡ συμφορὰ τῆς ἀστυφιλίας, τὴν ὅποιαν ἐσχολιάσατε εἰς τὸ τελευταῖον σας φύλλον, ἀποτελεῖ, ὑπάρχως, τὸν ὑπὸ ἄριθ. Ι κίνδυνον τῆς Ἑλληνικῆς ἐπαρχίας καὶ ιδιαιτέρως τῶν νησῶν. Τὰ νησιά μας ὀδειάζουν καθημερινῶς. Ἡ διπιστωσις εἶνε θλιβερά. Φεύγουν οἱ πάντες. "Οχι μόνον οἱ ναυτικοὶ καὶ αἱ οἰκογένειαι τῶν. Καὶ ἔμποροι καὶ γεωργοὶ καὶ νέοι καὶ γέροντες. Εἰς τὴν ιδιαιτέρων μου πατρίδα τὸ φαινομένον εἶναι ἀπογοητευτικόν. Ἡ ἀλλοτε σφύζουσα ἀπὸ μετοπικῆν κίνησιν νῆσος, περιῆλθεν εἰς μαρασμόν. Αἱ στατιστικαὶ ματαίως προειδοποιοῦν τοὺς ἀρμοδιοῖς καὶ οἱ ἐπίμονοι ἀγώνες μας ἔντος καὶ ἔκτος τῆς Βουλῆς, οὐδένα συγκινοῦν. Ἡ τελευταία ἀπογραφὴ ἀπέδειξεν ἔλαττωσιν τοῦ πληθυσμοῦ εἰς ποσοστὸν ἄνω τοῦ 20%.

"Ἡ ἐλειψις ἀγένεων καὶ ψυχωγίας, ἀποτελεῖ, κατὰ τὴν γνώμην μας, τὸν τελευταῖον παράγοντα, ὃ ὅποιος ἔξωθει τοὺς νησιώτας εἰς ἔγκατάλειψιν τῆς πατρίδος των. Ὕπρεβαν, ἄλλως τε, ἀνέκαθεν λιτοί, ὥστε μόνον δι' ἐλαχιστούς νὰ ισχύῃ ὁ λόγος τῶν συγχρόνων ἀνέσεων. Διὰ τοὺς πολλούς, διὰ τὰ ὅλα, ὁ λόγος εἶναι ἡ ἀπογωνιστὶς ἀπὸ τὸν ἐλλειψιν ἐργασίας. Καὶ δι' αὐτὸν γένεται. Διότι εἰς τὸ νησί δὲν ἀξιοτείται ὁ μόνος τοῦ ἐργαζομένου. Διότι τὸ νησί ἐλησμονήθη ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ, ἀποχώρησε, δὲν ἔκινησε τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τῶν Ἀμερικανῶν φίλων μας. Μεταπολεμικῶς εἰς τὴν Χίον κανεὶς δὲν κτίζει καὶ κανεὶς δὲν ἀγοράζει ἀκίνητον καὶ δι' αὐτὸν αἱ τιμαὶ εἰς τὰς ὅποιας προσθέρονται εἶναι κάτω τοῦ 50% τῆς ἀξίας των. Αὐτή εἶνε, ἀποχώρηση, η θλιβερᾶ πραγματικότητα. Καὶ φεύγουν οἱ κάτοικοι, διότι ἐπεισθόσαν, ὅτι αἱ Κυβερνήσεις ἔρχονται καὶ παρέχουνται καὶ τὸ πρόδηλημα παραμένει ἀλιτον, ἵνα πρόδηλημα τὸ διποῖον ἀξιεῖ νὰ συναγείρῃ δχι μόνον τὸν πολιτικὸν κόσμον, ἀλλὰ καὶ τὸν πνευματικὸν καὶ τὸν οἰκονομικὸν καὶ τὴν ἡγείτα τάξιν τῆς Χώρας, διότι εἶναι πρόδηλημα Ἐθνικοῦ. Δέν λύεται μὲν προχειρότητα καὶ ἀστυνομικὰ μέτρα, ὅπως πιστεύουν μερικοί. Θά λυθῇ μόνον δὲν ἀποφασίσωμεν νὰ δημιουργήσωμεν καὶ εἰς τὴν ἐπαρχίαν προϋποθέσεις ζωῆς, προϋποθέσεις ἐργασίας. Καὶ τότε θὰ ἐπακολουθήσουν καὶ αἱ ανέσεις. Διότι οὐδὲπ' ἄρτοι μόνον ζήσεται ἀνθρώπος. "Αλλὰ ἂς ὑπάρκει πρώτον ὁ ἄρτος καὶ δεῖχει ὁ Θεός καὶ διὰ τὰ θεάματα.

Φιλικώτατα

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΠΟΥΡΝΙΑΣ  
Βουλευτὴς Χίου

**ΣΗΜ. «NAYTIKON XRONIKON».** — Εἶναι, πράγματι γενικώτερον καὶ μεγάλης σημασίας τὸ θέμα τῆς ἀστυφιλίας. Μίαν πτυχὴν αὐτοῦ ἡ μείς ἀπεκαλύψαμεν, τὴν ιδιαιτέρως τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν ἐνδιαφέρουσαν. Συμφωνούμεν, πάντως, μὲ τὸν φίλον ἐπιστολογράφον, ὅτι τὸ κακὸν εἶνε γενικὸν καὶ ἀμεσος μετρά ἐπιβάλλονται.

Ο κ. Μπουρνιάς διαθέτει ἐνθουσιασμόν, ἐνεργητικότητα καὶ κατάρτισιν. "Ας χρησιμοποιήσῃ τὰ ἔφοδια τοι αὐτά εἰς τὸν ἄγωνα κατὰ τῆς ἀστυφιλίας. Θά προσφέρῃ μεγάλην ὑπηρεσίαν εἰς τὸν τόπον.

### Τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων

Ναυπηγούνται, μὲ συμμὸν κανονικὸν — μᾶς λέγουν ὁ κ. Γεωργουλόπουλος καὶ ἡ κουστοδία του — τὰ ἐπιβατηγά τῶν ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων. Ὡς προσχή μᾶς ἀναγγέλλουν τὴν παράδοσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος τῶν δύο μεγάλων μεσογειακῶν. Διὰ τὰ τελευταῖα πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν.

Κανεὶς, δεδοίας, ἀπὸ τοὺς δυναμένους ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων αὐτῶν, δὲν ἐπεσκέψθη ἀκόμη τὰ ναυπηγεῖα, ὅπου τὰ πλοῖα κατασκευάζονται καὶ ὁ μόνος ναυπηγός, ὁ παρέκον διὰ τὸν κόσμον, τούλαχιστον, τῶν ναυτιλομένων τὴν ἐγγύησιν τῆς ὑπευθύνου τεχνικῆς ἐποπτείας, ἔταυσεν ἥδη ἀπὸ πολλοῦ νὰ παρακολουθῇ τὰς ναυηγήσεις. Τι εἶδους, συνεπῶς, σκάφη πρόκειται νὰ μᾶς παραδώσουν οἱ

φίλοι μας οἱ Ἰταλοί, ποία, κυρίως. Θὰ εἴνε ἡ ποιοτική των κατάστασις, κανεὶς ἐκ τῶν ἀμεσώτερων ἐνδιαφερομένων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργάτων — δεν γνωρίζει. Τὰ παθήσαν τῶν Τούρκων μᾶς ἀνησυχεῖ.

"Ἐχομεν, ἀκόμη, νὰ σημειώσωμεν μίαν οὐσιώδη, ἐν προκειμένω, παράλειψιν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Ἐπανειλημμένως ὑπεδείχθη εἰς τοὺς ἀρμοδιοῖς ή ἀνάγκη τῆς ἀποστολῆς εἰς τὴν Ἰταλίαν ὠρισμένου ἀριθμοῦ μηχανικῶν, σίτινες θὰ παρηκολούσθουν. ἐργαζόμενοι εἰς τὰ ναυπηγεῖα, τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μηχανῶν. Θὰ ἐημερώσητο πληρεστέρων ἐπὶ τῶν ζητημάτων τοῦ ξειρού, σίτινες θὰ ἐπλούτιζον τὰς μηχανές ἐσωτερικής καύσεως καὶ θὰ ἡσαν οἱ καταλλόλετοι διὰ νὰ τὰς μηχανές ἐσωτερισθοῦν καὶ ἔδω. Η διπάνη θὰ υπερεκαλύπτετο ἀπὸ την γεωργίην. Σκοπιμωτέρα, πάντως, θὰ ἡτο ἡ ἀποστολὴ τῶν μηχανικῶν ἀπὸ τὴν μόνιμον παρουσίαν τῆς κουστοδίας Γεωργουλοπούλου εἰς τὴν Ἰταλίαν.

"Ἀγνωστων διοιτο τὸ 'Ὑπουργείον παρεΐδε καὶ τὴν ἀνάγκην αὐτῆν." Ο παπας ἐπίσης παρέλειψε νὰ ἐημερώσῃ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστᾶς, αὐτοὺς, ποὺ αὔριον θὰ ἀναλάβουν, ὀπωδόποτε, τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ναυπηγουμένων πλοίων, ἐπὶ τῶν ἐκστοτοτε περὶ τὴν ναυπηγήσιν ἐγειρομένων τεχνικῶν ζητημάτων, διὰ νὰ ἔχῃ ἐπ' αὐτῶν καὶ τὰς γνώμας τῶν. Δὲν θὰ παρεΐλλεται καὶ ἡ ἐπίσκεψις τῶν ναυπηγείων ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Τὸ σοβαρόν, σῆμα, ζήτημα τῆς ἐκποιήσεως τῶν νεοτεύκτων πλοίων πρέπει ἀποφασιστικῶς πλέον νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν Κυβέρνησιν. Ἄν ἀρχικῶς, ἀφ' ὅπου τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια ὑπεγράφησαν, παρεχωρούντο ἀμέσως καὶ πρὸς τοὺς ξειρούς τὰ σκάφη, διὰ εἰχομεν τὴν δεσμούτατα, διότι ἡ κατασκευὴ τῶν θὰ ἡτο ἡ καλλιέργεια. Ἀντὶ τοῦ κ. Γεωργουλοπούλου θὰ παρηκολουθουν τὴν ναυπηγήσιν, ὡς ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι, αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλισταί, μὲ τὴν ἐγνωμόνην εἰδίκευσίν των. Τὸ Κράτος θὰ ἀπηλλάσσετο τῶν δατανῶν τῶν ἀποστολῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν εὐθυνῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων.

"Εστο, σῆμα, καὶ τώρα, τὸ ζήτημα αὐτὸν πρέπει νὰ διακανονισθῇ. Τὸ Κράτος ἀπαρέκλιτον ἔχει τὴν ηθικὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραχωρήσῃ τὰ πλοῖα κατ' ἀρχόλυτον προτίμησιν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐκείνους, ποὺ ἔχουσαν τὰ ἐπιβατηγά τῶν σκάφη κατὰ τὸν πόλεμον καὶ δὲν εἰσέπρεψαν παρό μέρος τῶν πενιχρῶν ἀσφαλιστικῶν τῶν ἀποζημιώσεων. Ἄν πρυτανεύσῃ ἡ δικαία αὐτὴ ἀποψις, ἡ ἐκποιήσις τῶν νεοτεύκτων καθίσταται ἐγερεύστερα. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀξίαν, θὰ καθορισθῇ αὐτὴ βάσει τοῦ διεθνούς ναυπηγικού κόστους καὶ ὅχι τοῦ ὑπερβολικοῦ τῶν ἴταλικῶν ναυπηγήσεων.

### ΑΙ πλωταὶ δεξαμεναι

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν πλωτῶν δεξαμενῶν, μετὰ τὴν ἔκτην πολεμικῆς θυμέλλης καταστροφὴν τῶν μονίμων τοιουσών, δὲν ἀπεδόθη ἡ προσήκουσα δι' ἓντο τόσον σοβαρὸν ζήτημα σοβαρότης. Ἁ προχειρότης καὶ πάλιν ἐκριθεῖσαν εἰς τὰς σκέψεις τῶν ἀρμοδιῶν. Καὶ νοὶ μὲν ἐκριθη ἀναγκαῖον κατ' ἀρχήν, μετὰ τὴν ὑμολογουμένων ταχυτάτην ἐπισκεψήν καὶ συμπλήρωσήν της πρώτης πλωτῆς δεξαμενῆς ὑπὸ τῶν τεχνικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ, ὡς ἀνάθεσις τῆς ἐκμετάλλευσεως αὐτῆς εἰς τὸ 'Ὑπουργείον τῶν Ναυτικῶν. "Εκτοτε, σῆμα, ἐδημιουργήθησαν διαφορετικαὶ συνθῆκαι, ὡςτε θὰ ἐπρεπε νὰ είχε ρυθμισθῆ κατὰ τρόπον δριστικὸν τὸ πρόδηλα τῆς ἐκμετάλλευσεως καὶ αὐτῆς.

"Ἐκ τῆς δοθείσης προχειρού λύσεως ἔχει ζημιώθη ἀπειρα ποσὰ εἰς σύναλλαγμα ή 'Εθνική μας οἰκονομία, διότι εἰνε πολλαὶ αἱ περιπτώσεις, καθ' ἄς ήναγκάσθησαν ζένα καὶ ἐλληνικὰ πλοῖα νὰ πλέουσιν

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.



λύσις μὲ περιωρισμένας πιθανότητας ἐπιτυχίας. Συνεπὸς ή θεμελίωσις πλήρους συστήματος ἐκπαιδεύσεως είνε, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἔργον δυσκεπλήρωτον.

Η προπαίδευσις, όμως, αύτή θα πρέπει νόν απόδολέψη εἰς απροσδιοριστονάριμον μαθήτων ή εἰς περιωρισμένου· Μολονότι εἰς άμφοτέρας τάς περιπλώσεις ἀλλώς εἰς τὴν πρακτικὴν θὰ ἐμφανίζωνται τά γεγονότα, δυσμενές και τουτο στοιχειον, είνει ἀναμφισβήτητον, ότι η ἐλευθέρα εισαγωγὴ εἰς τὰς σχολὰς θὰ συγκεντρώνηται μέγαν ἀριθμὸν μαθητῶν, πράγμα που θὰ καταλήξει, μοιραίως, (ἴτοι ἀποκαλεῖται πλέον η πίεση τῶν πραγμάτων) εἰς ἡμιμαθεῖς και ἀκατάριτον ἄλλα και πολυπληθεῖς μαθητικὸν «προλεταριάστων», τὸ διόποιον θὰ ἐκβιάσῃ («μοιραίως») τὰς θύρας τῶν πλοίων διὰ νὰ εύρυνθῇ η σύνθετις τῶν πλοίων.

Η καθεύδωσις περιωρισμένου αριθμού μαθητών είναι έπιπλης ολισθρά λύσις, διότι ο μέν καθορισμός ένος αριθμού (Θεός ξέρει ποιού) θα πρέπει νά σποινθή είς μακροχρόνιους προβλέψεις κενών, πρός άναπληρωσιν, ένωρ αἱ προβλέψεις εἰς την ναυτιλίαν είναι βραχύδιοι, μολις έκπινονειαν είναι περιόδους όλιγων μηνών, διὰ τὸ Κράτος δὲ θά άνακυώνται ηθικῆς τάξεως νά έξευρη ἔργαστιαν εἰς τοὺς ἀπόφοιτους, τῶν οποίων τὴν σταδιοδρομίαν καὶ ἐπαγγελματικὴν ἀπασχόλουν εἱμέσως μὲν ἄλλα σαφῶς ἡγυανθῆ. Καὶ θὰ εὐρεύθημεν (πάντοτε «μοιραίων») πρὸ τοῦ θεάματος νά ἔχωμεν δόκιμους μηχανικούς Ε.Κ. καὶ εἰς τὰ π'κ! ή δύο βοηθούς μαγείρου εἰς τὸν «Γ. ΚΡΗΝΗ» ή τέσσαρας δόκιμους μηχανικούς εἰς τὴν «ΙΩΝΙΑΝ» κλπ. ἀφοῦ θεάματος οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν τοῦ Ἐπιτορικοῦ Ναυτικοῦ δεν θά είνει κατάλληλοι διά χερσαίαν... γαλακτοκομίαν!

Και αφού θὰ λειτουργοῦν αἱ σχολαὶ δὲν θὰ εἰνε βέβαιον πόσοι ἔκ τῶν ἀποφοίων θὰ ἀποκαλύψουν τὸ βραδύτερον, ὅτι δὲν εἰνε *πλασμένοι* διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἀλλοὶ πάλιν ἡτο ἀπογοητεύνωνται ἐνώρις καὶ κατὰ τὸν Α ἢ τὸν Β τρόπον δὲν θὰ είμεθα εἰς βέσιν νὰ γνωρίζωμε τὸ συγκρότημα τούτο τῶν σχολῶν ποιῶν ποσσότου ναυτικῶν θὰ ἀποδοστ.

"Αλλ' εάν υποτεθή ότι η προτεραιότης τῆς ἀνάγκης καὶ ή ἀξιολόγησις τῆς συμβολῆς τῶν ἀποδοίτων σχολῶν τούτων επιβάλλει τὴν Ἰρούσιν των, ἐρώταται εἰνὲ ἔργον πραγματοποιήσιμον ἡ δουκικιτσιμός· Ἀρκεῖ νὰ ἀναλογισθῇ τις ποιαὶ αἱ ἀνάγκαι εἰς καταλήλους κτιριακὰς ἐγκαταστάσεις, εἰς συνεργεία, εἰς ἐργαλεισκὸν ἐπειδόμενον, εἰς πλωτὸν μεσον, εἰς καθηγητικὸν, εἰς διοικητικὸν, ἐπίμελητειακὸν τῆς πρωσπικὸν κλπ., κλπ. ἀνάγκας καὶ διαπάνω διὸ νὰ σχηματίσῃ ἀδρμερὴ τὴν ἑκατοντιν τῶν ὑλικῶν μέσων τὰ δοποῖα θᾶττατηθούν διὰ νὰ γίνη ἔναρξις καὶ συντήρησις ἔνδος τοιούτων συγκρητιμάτου σχολῶν. "Οσοι νομίζουν, ότι τὸ Κράτος πρόκειται νὰ ἔχῃ κι' ἀν ἔχη νὰ διαβέσσῃ τὰ ἴλγιγιώδη ταῦτα ποσά, εἰνὲ προφανές, ότι ἀγνοοῦν την ώμην πραγματικότητα.

Άπο τῆς πλευρᾶς τῆς «προπατιδεύσεως» πρέπει νὰ γίνη παραδεκτόν, διὰ ὅρθα εἰνὲ αἱ βάσεις τὰς ὁποῖας ἔθεσε στήμερον τὸ Κράτος. Νὰ συνεχίσουν τὴν ἀξιόπαινον προσπάθειάν των οἱ ιδιωτικοὶ ὄργανισμοι (καὶ μάλιστα νὰ ἡγηθῶν αἱ ναυτικαὶ ὄργανώσεις, ὅπως πολὺ ὅρθω πρωτοστατούσα ἔκαμεν ήδη ἡ Π.Ε.Μ.Ε.Ν.), διὰ τῆς ὄργανωσεως τῆς ιδικῆς της Σχολῆς Μηχανικῶν (Α.Σ.Μ.Ε.Ν.). Η ἐκπαίδευσις νὰ γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει ἑνὸς, ἐνιαίου, κοινοῦ, προγράμματος καὶ διδακτικά ὑπολ., εἰς τὰς σχολαῖς τάυτας νὰ γίνωνται δεκτοὶ μαθηταὶ μὲ τὰ αὐτὰ — ὅχι ὡς σήμερον διάφορα — προσόντα, καὶ νὰ σάκηται ὑπὸ τοῦ Κράτους ἐλεγχος του προγράμματος καὶ κανονισμοῦ λειτουργίας, ὥστε διὰ τὰς σχολαῖς νὰ παραμένῃ ἀνοικτὸν τὸ πεδίον τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τῶν μαθητῶν καὶ συνεπώς ἐδῶ νὰ περιορισθῇ καὶ ἡ ἀμιλλὰ αὐτῶν.

Ἐάν εἰς τὸ Κράτος ἐπιπίπτῃ χρέος, καὶ εἰνε ἀνάμφιος δῆτητον, ὅτι τὸ χρέος τούτῳ ὑπάρχει ὡς συντηρήσα τῆς ἐπαγγελματικῆς κατοχώντων σεων ἡ ὁποία σημαντικῶς θεραπεύει τὸ δημόσιον τὸ συνοικικὸν συμφέρον, τὸ χρέος τούτῳ ουνισταται εἰς τὴν οὐσιοτάκην συμβολὴν του, εἰς δοσιν τὸ δυνατὸν μάλιστα μεγαλυτεόνα ἔκτασιν, διὰ την συνεχῆ ἀνψωσιν ἀπό τε τεχνικῆς, πνευματικῆς καὶ ήθικῆς ἀπόψεως τῶν ἄξιωματικῶν καὶ ὑπολόγων τῶν ἐμπορικῶν πλοιοίν.

Είναι γνωστόν, ότι το ίδιο υπόχρυνο τούτο ώλικον έπιπεραάει ανάλογως την φήμην μιᾶς ναυτιλίας άναλογης σε πάντοτε είς οικονομικά και συνεπείας. Εἰς τὰ στελέχη ταυτα, εἰς τὰς χειράς των οποίων έχομεν έμπιστευθή την Ναυτιλίαν, ούδεις μέχρι σήμερον έθεσεν εἰς έφαρμογήν ενα τρόπον έμπλουτισμού τῶν ἐπαγγελματικῶν των έφοδιών. 'Αρκουμεθα νά τούς βλέπωμεν, κατ' ἔτος ἐναλλασσομένους, νά προσέρχωνται νά δώσουν ἑξετάσεις διά τὸ διπλωμά των, ἀφού ἐπραγματοποιησαν μίσιν πρακτικήν ἐπί τῶν πλοίων ἑξάσκησιν. Αἱ ἑξετάσεις αὐταὶ πλέον κατηγορησαν τύ πο σ, διότι ἀπὸ τὴν μακροχρόνιον ἐπανάληψιν, ἐτυποποιήθησαν τὰ ἑξετάσμενα θέματα, ἀνασυρόμενα ἀπὸ μίαν ἑξετάσταν ὅλην τυπικὸν χρήσιμον. 'Η οὐσιαστικὴ κατάρτισις τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε.Ν. πρέπει νά ἀναζητηθῇ εἰς τὸν ζῆλον του τῆς μαθήσεως, εἰς τὴν καλοπροσάρτετον διάθεσίν του νά τελειοποιῆται ἐπαγγελματικῶς, εἰς τὴν ἀμιλλαῖ, καὶ, κυρίως, εἰς τὴν διασωτικὴν του ἀνωτέροτά του, που τὸν ἐπιτρέπει, μὲ διαίρετον δεκτικότητα, νά ἐνημεροῦται, νά ἐμπλουτίζῃ τὰς γνώσεις του και δημιουργῇ ἀπόθεματα ικανότητος, που τὸν ἀναδιδόουν εἰς τὸν διεθνῆ ἐπαγγελματικὸν στίθιον. Προσβρέχεται ὁ ἀξιωματικὸς αὐτὸς διό νά υποβληθῇ εἰς τὰς ἑξετάσεις ἀπό τὰς ὅποιας σπανίως παραπομπέται, ἀλλὰ ποτὲ δέν παραπλέπει νά «επιστατεύεται» τὰς θεωρ

τικάς του γυνώσεις υπόβαθλόμενος και εἰς κόπους και εἰς δαπάνας φροντιστηρίων, διατροφής κλπ. ἐπὶ ἀρκετούς μῆνας ἐπὶ δύο και τρεῖς φοράς κατά τὸ ἐπαγγελματικόν του στάδιον.

Ἐνώ τοιαύτα συμφέροντα ἔξαρτώνται ἐκ τῶν στελεχῶν καὶ τοσούτου σημαντική εἰναι ἡ συμβολὴ αὐτῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, παραμελούμεν ἔργον χρησιμώτατον, τὴν τελειόποιησν τῶν ἀνθρώπων μας αὐτῶν. Θά πτο  
πλήρως καὶ καθ' ὀλοκληρίαν δυνατή ἡ μετεκπαίδευσις τῶν στελεχῶν διά  
τῆς καθιερώσεως ἑνὸς ὑπεύθυνου συστήματος καταρίσσεις. Εἰς ταῦτην  
γενομένην δοτάναις τοῦ Κράτους, νὰ περιληφθεῖ : 'Ἐκτὸς τῆς ὑπὸ<sup>τ</sup>  
τῶν ἔξεστοτε καὶ τεχνικὰ μαθήματα εἰς τὰ ὄποια νὰ διδάσκωνται αἱ  
τελειόποιησεις, ἔξελίξεις καὶ ἐφευρέσεις, αἱ ἔχουσαι ἐφαρμογὴν εἰς τὴν  
ναυτικὴν τέχνην. Μαθήματα ναυτιλιακῆς οἰκονομίας, διοικητικῶν καθη-  
κούντων, ξένων γλωσσῶν, ἐπαγγεματικῆς νομοθεσίας, ἀγωγῆς ἑθνικῆς  
καὶ πολιτικῆς κλπ, χρησιμώτερα γνώσεις, δόσας ειδικώτερον θά κασ-  
τίσουν.

Αἱ σχολαὶ μετεκπαθεύσεως ἐμπλουτιζόμεναι μὲν βιβλία ἐλληνικῆς καὶ ζένης ἑδονικῆς παραγωγῆς, νά χορηγούν ταῦτα εἰς τοὺς ἀποφοιτούς των διὰ νά εἶνε συνεχεῖς παραστάται καὶ σύμβουλοί των. Παραλλήλως, ὑπὸ μορφῆς ἔσται διαλέξεων, νά ἀκούσουν τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ὄργανώσεων των, τῶν ἐφόπλιστῶν, τοῦ Κράτους καὶ ἄλλα πρόσωπα, ἐπιστης ἐμπειραίς τὰ ναυτιλιακά, νά τους ἀνταπίσσουσιν εὑρύτερον τα πρόβληματα, τάς ἀνησυχίας, τάς ἐπιδιώκεις τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐμπλοτισμένοι δια συστηματικῶν γνώσεων, οἱ ναυτικοὶ αὐτοὶ θα ἐπανέλθουν εἰς τὴν γέφυραν, εἰς τὸ μηχανοστάσιον κλπ., διανοητικῶς εύρωτατότεροι, ἐπαγγελματικῶς πληρέστεροι, καὶ μὲ ἀκματούτερον φρόνημα καὶ συναισθήσιν ὑπέτεραν τῆς ἀποστολῆς των, φορεῖς δὲ γνώσεων καὶ δόγματος τῶν κατωτέρων πληρωμάτων πρός ἂ θά μεταλαμπαδεύουν τα ἐπαγγελματικά τῶν φώτα καὶ διοιχετεύουν τὸν σύγχρονον μυριόν της ἔργασιας.

Μία κατασκευαὶ τῷ διδάσκαλῳ μὲν διὰ τὰ κατέτερα διπλάνουται πε-

Μία κατανομή της διδάκτες υλής διά τα κατώτερα διπλώματα, περισσότερον σύνθετος διά τους άνωτέρους, βαθμούς, έχεται συστηματική, έλεγχος μαθήσεως άναλογος είναι θέματα ήσσονος άπασχολήσεως. "Ο, τι προεχει είνε: 'Η έφαρμογή μάς έμπειρισταωμένης έπαγγελματικής άνωσσεως τών προετοπών τών πλαιών, τών ιππευσών προσωπών των γυναικής έργασιας. Ουδέποτε δύναται νά, ανανθῇ τὴν ὄρθοτη, τὴν χρησιμότητα και πρό παντὸς τὴν προτεραιότητα τῆς ἀπόψεως αὐτῆς. ἀρκεῖ νά ἀναλογιοθῇ, δι: καμία μάθησις δὲν παραμένει εἰς τὰ πλασιασια της πρώτης, τῆς βασικῆς, ἐκπαιδεύσεως — ἡ οποία μόνον διὰ τους πλαιότριχους, τους ἀποφόιτους τῆς σχολῆς Ναυτιλίας ὑπάρχει — διτὶ ἡ πειρά δὲν ἀρκεῖ νά καταρτίζῃ έπαγγελματίας, διτὶ εἰνε βασική μορφή έπαγγελματικής καταρτίσεως ή μετεκπαίδευσις εἰς κάρε τομέα, τεχνικῆς και ἐπιστημονικῆς έργασιας, μὲ έξεισισθμενα μέσα και ἀνάγκην προσεφαρμογῆς.

Η πραγματοποίησις μιᾶς τοιαύτης ἐπιδιώξεως συναντᾶ — εὐεργέτημα μέγια — τὴν εὐχέρειαν ἔξικουνομήσεως πόρων διὰ τῆς διαθέσεως ἐνὸς ποσοῦ ὑπὸ τοῦ Α.Ο.Π.Κ., δεδομένου ὅτι απὸ κάθε ἀπόφιν ή ἐκτασὶς τῶν δαπανῶν εἰνε, συγκριτικῶς μὲ τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὴν «προταΐδευσιν», πειρωτισμένη.

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».— Διίσταμεθα ἀπολύτως μὲ τὰ διατιπουμένας περὶ τῆς ναυτικῆς ἐπικαίδευσεως περιέργους, πράγματι, ἀπόφεις τοῦ φίλου μας συνεργάτου. Λυπούμεθα, διότι τὴν διαφωνίαν αὐτῆν δὲν ἡμπορούμεν νὰ τὴν ἀποκρύψωμεν, λυπούμεθα δὲ ἔτι περισσότερον, διότι ὁ τοιαῦτα ὑποστηρίζων περὶ προπαιδεύσεως, ἐκπαιδεύσεως, μετεκπαιδεύσεως κατ., κατ., τῶν ναυτιλούμενών εἰχε ρῆται ὑπὸ οἱρέων σιν, λόγῳ θέσεων, γὰρ γνωρίζει πλήρως τὴν κρατούσαν οἰκτράν κατάστασιν εἰς τὴν τεχνικὴν καὶ τὴν γενικωτέραν κατάρτισιν τοῦ ἐμψύχου ὄλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. 'Υπὸ τῷ πρίσμα, ἀτυχός, μιᾶς διεστροφοῦ νοοτροπίας διέπει οὗτος τὸ σοθαρώτερον τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων.

Ο συνεργάτης μας δὲν θέλει τάς σχολάς. Ἀπορρίπτει τὴν ίδεαν τῆς συστάσεως των διὰ τοὺς ναυτίλους καὶ τους μηχανικοὺς, ὅχι διότι δὲν χρειάζονται—ἡ ἀντιλογία δὲν φθάνει μέχρις ἐκεὶ—ἀλλὰ διότι μὲ τὴν υφισταμένην κατάστασιν τῶν νυκτερινῶν σχολῶν καὶ τῆς σχολῆς τῆς Ὑδραίς ἔχουμεν κάποιαν ἀπόδοσιν ἰκανοποιούσταν αὐτὸν. Εἰνε—λέγει— ὁ θρόβος δοῦλος.

ο προορισμός τους.

Κατά δεύτερον λόγον, ή σύντασις τῶν μεγάλων σχολῶν θὰ πρέπει, κατ' αὐτόν, να ἔκταθή εἰς όλους τοὺς κλάδους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, μὲ ολεύθερον τὴν εἰσαγωγὴν μαθητῶν, δόπτε κινδυνεύουμε νὰ δῆμοι μιουργήσωμεν τὸν ἐπαγγελματικὸν πληθωρισμὸν!!

"Αν πάλιν πειριορίσθη ὁ ἀριθμὸς τῶν σχολῶν καὶ τῶν εἰσακτέων εἰς μόνας τὰς σχολὰς τῶν ναυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν, διότι, λέγει ὁ καλός μας συνεργάτης, μακροχρόνιοι προβλέψεις περὶ τῶν ἀνάγκων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς εὖς ἐμψυχον ὑλικὸν δὲν εἶνε ἐφίκται, θὰ περιπέσωμεν καὶ πάλιν εἰς τὸν πληθωρισμὸν καὶ τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων.

Μὲ αύτὰς τὰς σκέψεις καταλήγει οὕτος εἰς τὸ ἀνοίκειον συμπέρασμα τοῦ...δονκικωτισμοῦ διὰ τούς ύποστηρίζοντας τὴν ἀνάγκην, τὴν ἐπιτακτικήν, τῶν συνδόλων.

# 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

**Ἐξυπηρετοῦμεν ὅλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου, τοῦ Ἀνατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οἱ πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοιά σας εἰς 18 Καναδικούς λιμένας.**

Πρέπει, όμως, νὰ ἑνημερώσωμεν τὸν συνεργάτην μας ἐπὶ ὥρισμένων γεγονότων, που φαίνεται, ὅτι δὲν τὰ κατέχει ἡ μᾶλλον θέλει νὰ τὰ ἀγνοῖ ἐν τῇ προσπαθείᾳ τῆς ἀντιλογίας.

Ἡ προταΐδειος, λοιποῦ, εἰς ὅλα ἀνεξιρέτως τὰ ναυτικὰ Κράτη, εἶναι καὶ ὡς ἀκρογνωματίος λίθος τῆς καταρτίσεως τοῦ ἐμφύχου ὄλικοῦ τῆς Ναυτιλίας. Ἡ προσοχὴ δῶν στρέφεται πρὸς τοὺς νέους, ποὺ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Αὐτῶν ἐπιζητοῦν τὴν ἀρτίαν μόρφωσιν, τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ήδους, τὴν καλλιέργειαν τῶν θαλασσινῶν τῶν παραδόσεων καὶ ἰκανοτήτων. Διὰ τὰ ἀνώτερα διοικητικὰ στελέχη τοῦ πλοίου, διὰ τοὺς ναυτίλους, τοὺς αὐτίσμανους πλοιάρχους καὶ τοὺς μηχανικούς, ἡ προσοχὴ εἶναι φυσικὸν νὰ εἴνει πλέον ἐνδελεχῆς καὶ ἡ διὰ τῆς προταΐδειος καταρτίσεως τῶν πλέον ἐπιμελήμενη. Αὔτοὶ θὰ διοικήσουν τὰ πλοία, αὐτοὶ θὰ διαχειρίσουν τὰ πολλά τῶν συμφέροντα, αὐτοὶ θὰ ἐκπροσωπήσουν τὴν πλοιοκτησίαν καὶ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν εἰς τὴν ἔξην, αὐτοὶ θὰ κατευθύνουν τοὺς ἄλλους.

Αἱ σχολαὶ, κατὰ συνέπειαν, τῶν ναυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν, παντοῦ εἶναι ἡ προϋπόθεσί τῆς καλής καταρτίσεως στελέχων καὶ εἰς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἀρτίαν λειτουργίαν τῶν ὅλων τὰ ναυτικὰ κράτη σταθερῶν ἀπόδελέουν. Τὰ περὶ σχολῶν θαλασσηπόλεων, μαγείρων καὶ λοιπῶν βοηθητικῶν εἰδικοτήτων ὑποστηρίζομενα, ἀποτέλουν τὰ καρυκεύματα τῆς ἀντιλογίας τοῦ συνεργάτου μας, ἐκπροσωπούντος, ἵσως, τὴν σούσουσαν πράγματα ἀντιδρασιν εἰς ὡρισμένους κύκλους διὰ καθε προσπάθειαν.

Τὰ στελέχη τῆς διοικήσεως ἀπότελουν, κατὰ κύριον λόγον, τὸ ἀντικείμενον τῆς ἴδιας τέρας καὶ διπανηρᾶς φροντίδος εἰς τὸν Στράτον καὶ τὸν Στόλον ἐπίσης. Ὁλιγόμηνος πρακτικὴ ἐπὶ τῶν πλοίων ἔξασκησις εἰνὲ ἀρκτή διὰ τοὺς ἀνήκοντας εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας, πρὶν ἡ λάσσουν οὗτοι τὸ πινακίδιον τῶν. Αὐτὰ διὰ τὴν γενικὴν ὄρχην τῆς προπαθεύσεως.

Ἐρχόμεθα τώρα εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς. Ὁρθαί, ὑποστηρίζει ὁ συνεργάτης, αἱ τεθείσαις ἀπὸ τὸ Κράτος δάσεις διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. Ἐπ' αὐτῶν θὰ πρέπει νὰ συνεχισθῇ ἡ προσπάθεια τῆς προπαθεύσεως. Νὰ ἔξακολουθήσῃ, δηλαδή, τὸ ἀκατονόμαστον ὄργιον τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, ή οικτρὰ τῶν πτωχῶν νεον ἐκμετάλλευσις εἰς τοὺς οἰκους αὐτοὺς τοῦ ἐμπορίου, πλὴν μιᾶς ἢ δύο ἔξαρσεσσον καὶ ἡ κατὰ σωρούς παροχὴ διπλωμάτων εἰς νέους στερουμένους τῆς στοιχειώδους ἐγκυλίου μορφώσεως, διὰ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν κατανόησιν τῶν βασικῶν, τούλαχιστον, ἀρχῶν τῆς μηχανικῆς. Τὴν κατάστασιν σύντονο ἀπὸ μακρού ἀπεκάλυψαν αἱ στήλαι αὐτά. Τὸ ἀρόμονον Ὅπουργείον καὶ οἱ ἄνθρωποι τοῦ μέχρι τῆς ἡμέρας τῶν ἀποκαλύψεων αὐτῶν ἡγήνονται οἱ μακράριοι τὸ σκάνδαλον. Ἡρούντο νὰ ἐποπτεύουν δλασ τὰς κατ' εὐφημισμὸν σχολᾶς, μὲ ἐνο ἀξιωματικὸν τὸ Β. Ν. καὶ διὰ τῆς ἀνοχῆς των νότιας ἀπεργάζονται τὴν δυστυχίαν τῶσσων νέων καὶ τὴν κακομεταχείρισιν τῆς Ναυτιλίας. Αὐτά, ἀλλως τέ, ἐπλήρωσαν καὶ πληρόνει ἀνέκαθεν τὰ σπασμένα.

Οσον ἀφορά τὴν Σχολὴν Ναυτιλίας, τὸ γεγονός, διὰ τὸ ἀρμόδιον Ὅπουργείον ἡνέκθη τὴν διατήρησιν τῆς ὑπόλοτο μορφὴν φροντιστήρου εἰς τὴν Καστέλλαν καὶ τὸ γεγονός τῆς πλημμελούς λειτουργίας τῆς εἰς τὴν Ὑδραν, καταδεικνύουν ἐπορκῶς τὴν περίφημον κρατικὴν φροντίδα ὑπὲρ τῆς προπαθεύσεως τῶν ναυτίλων καὶ τὴν «օρθήν» τοῦ συνεργάτου μας δάσσουν.

Ἄλλα, αἱ σχολαὶ τῶν ναυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν—τονίζει ὁ συνεργάτης μας—θὰ δημιουργήσουν οὕτως ἡ ἀλλως πληθωρισμὸν, εἴτε περιορισθῇ ὡριμός τῶν εἰσκτέων, εἴτε αὐθεντὶ λειτουργία, ἐνῷ τὸ Κράτος δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ διστάσῃ τὰς δαπάνας τῆς λειτουργίας τῶν.

Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ κάποιοι μικρότεροι μάθημα χρειάζεται. Πρέπει, λοιπόν, νὰ μάθουν οἱ ἀντιλεγούντες, ὅτι αἱ ἀνάγκαι μιᾶς Ναυτιλίας εἰς ἐμφύχον ὄλικον καὶ ἡ πιθανὴ ἀκόμη ἐπαύσησις τῆς χωρικιτότητος τῆς, δυνατόν εἰναι ἀπόλυτος νὰ προβλέφθων διὰ μακροχρόνιον διάστημα, εἰς τρόπον, ὡστε τὰ ἀκόστοτε κενά, μὲ κάποιον ρυθμόν, νὰ πληρούνται διὰ τῶν εἰσερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα, χωρὶς τὰς ἀνωμαλίας τοῦ πληθωρισμοῦ ἢ καὶ τὴν ἐλλείφεων. Ἡ προβλέψις αὐτὴ προύστεψε καὶ τὴν ἀπογειότητα τῶν ναυτιλούμενων, τὴν ὄποιαί εἰναι δλασ τὰ Κράτη τοκτικῶν διενεργούν, μηδὲ τῆς Τουρκίας ἔξαιρουμένης, πλὴν ἡμῶν. Τὴν ἀπογειότηταν εἰς ἔμψυχον ὄλικον ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ Ὅπουργείον ἐκόπεισεν εἰς τὰς ὑποδείξεις. Τώρα προοδάλλονται διὰ τὴν μῆστασιν τῶν σχολῶν (ἀκούσον, ἀκούσον!) ἡ ἀδυναμία καθορισμοῦ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσκτέων, διότι αἱ προβλέψεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν εἰναι δραγμόιδιοι!

‘Ομιλεῖ, ὅμως, ὁ συνεργάτης μας καὶ περὶ δαπανῶν τοῦ Κράτους δυοβαστάκων. Ὁ γράφων τὸ παρὸν σημείωμα εἰναι εἰς τὴν θέσιν νὰ κατασιγάσῃ καὶ τὰς ἀνησυχίας αὐτάς. Αἱ σχολαὶ, δημοσίευσιν αὐτοῦν, ἀπῆλλαγμέναι τῶν κακῶν κρατικῶν καὶ κομιστικῶν παρεμβάσεων, θὰ εἰναι οἰκονομικῶς αὐτάρκεις. Οἱ ἐφοπλισταὶ προτίθενται γενναῖοι νὰ ἔνισχουν τὴν ποσταΐδειαν. Ἔν καιρῷ θὰ δημιουργήσωμεν τοὺς σχετικοὺς ὑπολογισμούς, βάσει πειρωρισμένου, πάντων δριμοῦ μοθητῶν.

Εἰς τὰς σχολαὶς αὐτὰς θὰ διέπει τῆς προπαθεύσεως—ἡ λέξις ἀγνῆς εἰς τὸν συνεργάτην μας—ἔνος ἐκλεκτὸς πυρηνὸν νέων στελέχων, ἀριστα κατηρτισμένων, μὲ ὑψηλὸν τὸ ὄφεον καὶ μὲ βαθεῖαν τῆς ἀποστολῆς τῶν κατανόησιν. Αὔτοὶ θὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον τῶν τόσων νεοτεύκτων σχολῶν μας, τῶν ὄποιων τὴν διακινητήν δὲν πρόκειται, βέβαια, νὰ παραδώσουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ πτωχὰ δημιουργήματα τῶν νυκτερινῶν σχολῶν τοῦ Πειραιῶς καὶ τοῦ φροντιστήρου τῆς Καστέλλας.

Ἐγ συνεχεία, ὁ συνεργάτης μας προτείνει τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν. Ἀποκρούει τὴν σύστασιν τῶν σχολῶν, θέλει νὰ ἀφίστησι εἰς τὸ σημερινὸν χωπλὸν μορφωτικὸν ἐπίπεδον, τοὺς νέους, ποὺ θὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. διὰ νὰ τοὺς ἐντοπισθῶνται προσπαθεύσεων, μὲ τὴν διατήρησιν τῆς στοιχειώδους καταρτίσεως τῶν σκληρῶν, μετὰ τὴν ἀνάληψην ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων, κατὰ τὴν ἀποκατεύθυνσην τῶν καταρτισμένων καὶ σωματικῶν ὕποτελῶν, καὶ τὸν πλοιάρχον τοῦ πλοίου, ποὺ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν κατανόησιν τῶν βασικῶν, τούλαχιστον, ἀρχῶν τῆς μηχανικῆς. Τὴν ἀντιλογίαν τοῦ συνεργάτου μας, δύναμιν, καὶ τὴν ὀκεανοτόποντό τον, ποὺ θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν γέφυραν τῆς Ναυτιλίας.

Τὴν ἀκόστοτε μετεκπαίδευσιν δὲν ἀποκούσουμεν κατ' ἀρχὴν διὰ τοὺς ὑπηρεσίας τελοῦντας. Διὰ τοὺς νέους, δημοσίευτα, ἐπιβάλλεται ἡ προπαθεύση διὰ τῶν σχολῶν, ἀν πρόγματι θέλωμεν νὰ διατηρησώμεναι καὶ νὰ διαπούσωμεν τὴν ναυτικήν μας δύναμιν καὶ τὴν ὀκεανοτόποντό τον Ναυτιλίαν μας.

Αὐτὸς ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν, εἰς ὅσα περίεργα ἀναπτύσσονται: εἰς τὸ σημείωμα τοῦ συνεργάτου μας περὶ ἐκπαίδευσεως. Ἡ μικρόψυχος ἀντιδραστὴς δὲν ἦτο δύνατον νὰ ἀφῆση καὶ τὴν προπαθεύσην τῶν σχολῶν νὰ προχωρήσῃ. Παρὰ ταῦτη, αἱ σχολαὶ θὰ συσταθοῦν, εἴτε τὸ δέλους, εἴτε δὲν τὸ δέλους δωρισμένοι κύκλοι. Ἀποτελοῦν ὄντας ὄγκην ὄργανα τῆς έθνικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸν σκληρὸν ἀγώνα, ποὺ διεισδύει ἐπιτέλους διὰ τὴν επιτίσιον τῆς.

### Φαλακινοθηρικά

Αἱ στατιστικαὶ ἐπὶ τῆς ἀπόδοσεως τῆς φαλακινοθηρικής εἰς τὰ ὄντα τοῦ Ἀνταρκτικοῦ κατά τὴν λιξισσαν ἀλιευτικὴν περίοδον 1950—1951 ἔνεχουν σχετικοὺς τὸν ενδιαφέροντας καὶ διὰ τὰς στήλας, αὐτάς, κατόπιν τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὴν καὶ τοὺς φαλακινοθηρικοὺς στόλους τοῦ κ. Ὁγάση. Τὸ ἔνδιαφέροντας αὐτὸν βεβαίως είνει ἀκαδημαϊκόν, δεδομένου ὅτι τὸ πλωτὸν ἔργοστασιον κατεργάσιος τῆς φαλακινοθηρικής τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Οὐδόρωας καὶ τὰ πληρώματά των ἀπορτίζονται ἀπὸ Γερμανούς. Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸ διατίθενται εἰς αὐτὴν καὶ Ἐλληνικά κεφάλαια, ἐπιστρέψει.

Κατὰ τὴν ἔφετεινην περίοδον 1951 ἐνῶ στολίσιοι, μὲ σύνολον 241 φαλακινοθηρικῶν σκαφῶν μετέσχον εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς φαλακίνης, ἔναντι 180 στολίσιων τοῦ προηγουμένου έτους μὲ 216 φαλακινοθηρικά. Ἐπρόκειτο δηλαδή περὶ τῆς μεγαλυτέρας ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν ἔξορμήσεως, λόγῳ δὲ τῆς συμμετοχῆς μεγαλύτερου μεταφραστού τοῦ προηγούμενου στολίσιου καὶ ἐπιτρέπονται εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς φαλακίνης μεγαλύτερης ἀπὸ τοῦ προηγούμενου στολίσιου.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου έτους, διὰ τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 13.000 φαλακίων, ἔναντι τοῦ προηγουμένου, μὲ αὐθηντίσην 1.900.000 φαλακίων, μὲ αὐθηντίσην 13.000 φαλακίων. Τὴν μεγαλυτέραν αὐθηντίσην 16.000 μονάδας κυανῶν κυανῶν φαλακίων ἐπετεύχη εἰς τὸ βραχύτατον χρονικὸν διάστημα τῶν 78 ἡμέρων, ἔναντι 84 τῆς προηγουμένης περίοδου, 102 τοῦ έτους 1948—49 καὶ 115 ἡμέρων τῆς περιόδου 1947—48. Σημειούνται σχετικῶς, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τοῦ προηγουμένου στολίσιου, διότι αἱ ἡμέραι παραγωγῆς ἔχουν βαρύνει τὸν προηγούμενον περιόδον, ἔναντι τοῦ προηγουμένου στολίσιου, μὲ αὐθηντίσην 1.437.000 φαλακίων, ἔναντι 1.544.000 τοῦ προηγουμένου έτους.

Τὸ γεγονός πάντως, διὰ τὸν παραγωγὴν τ





τυπίας της, ἐν σύστημα τέλειον ἀνευ οὐδενὸς μειονεκτήματος.

Ἐνορεῖται διά τὸ σύστημα τοῦτο δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἱκανοποιητικὸν μόνον ἔφόσον ὁ φορολογικὸς συντελεστὴς καθορισθῇ σταθερὸς καὶ μόνιμος, ἀσχέτως τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς, καὶ εἰνε τοιούτος ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς μίαν λογικὴν φορολογικὴν ἐπιβάρυσιν τῶν πλοίων ὑπὸ μολαράς καὶ ὄπωσθῆτε συνήθεις συμβίκας ἐργασίας. Ἀφ' ἔτερου, λόγω τῶν διαφορῶν τῆς οἰκονομικῆς ἀπόδοσεως τῶν πλοίων τῶν διαφόρων κατηγοριῶν ἀπὸ ἀπόψεως χωρητικότητος, καυσίμου ὑλῆς καὶ τρόπου ναυλώσεως παριστάται ἀνάγκη διάφοροισισμὸς εἰς τὸν φορολογικὸν συντελεστήν.

Κατόπιν μελέτης τοῦ ζητήματος ἀπέκρυσταλλώθησαν ὡρισμέναι γνῶμαι ἐπὶ τὴν γενικῶν σημειῶν αὐτὸν καὶ ὑπεβλήθη τὴν Ἰδηίην παρελθόντος μηνὸς δι' ἀντιπροσωπείας τῆς 'Ενώσεως σχετικὸν ὑπόμνημα πρὸς τὴν Κυβερνήσιν μὲ τὴν ἐπιφύλαξιν, διὰ τῆς ἑαυτῆς πρότασις γίνεται κατ' ἀρχὴν δεκτὴ παρ' αὐτῆς, συνεργασθέντες μετὰ τῆς ἀμφοδίας ὑπηρεσίας πρὸς διατήσην τοῦ σχετικοῦ νομοθετήματος ἐν ταῖς λεπτομερείαις του. Γνώσιν τοῦ τείνεμένου τοῦ ὑπονόμηματος τούτου νομίζομεν, διὰ τὴν ἔχουν λάθι πάντες οἱ συνάδελφοι, διότι τοῦτο ἐκοινοποιήθη καὶ εἰς τὰς ὁργανώσεων τοῦ 'Εξωτερικοῦ καὶ ἀδμοσιεύθη ἐις τὸν Τύπον.

Ἡ πρότασις μας ἔγενετο κατ' ἀρχὴν εὑμενῶν δεκτὴ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, μελεταται δὲ ἥδη ὑπὸ αὐτῆς καὶ τῶν ἀμφοδίων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Μέχρις οὐ, δῆμως, τὸ ζητήμα φθάστη εἰς τὴν τελικὴν του λύσιν, ἡ ὅποια θὰ ἀπατήσῃ καὶ ἐργασίαν καὶ διατυπώσεις, ἐμφανίζεται σήμερον ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως τῆς φορολογίας τοῦ ἔτους 1950, ἡ ὅποια θὰ γίνη καὶ αὐτὴ ὅπως καὶ ἡ τοῦ 1949 βάσει τοῦ Α. Ν. 1411/1950. Ἡδὴ ἔχει ἀχθῆ τὸ ζητήμα εὑμενῶν τῆς ἀμφοδίας Γνωμαδοτικῆς 'Επιτροπῆς, εἰς τὴν ὅποιαν συμμετέχει καὶ ἡ 'Ενώσεως δι' ἀντιπροσώπου, ἀλλὰ δὲν ἔχει καταληξεῖ μέχρι τῆς στιγμῆς εἰς τελικὸν πόρισμα, λόγω διαφορᾶς γνωμῶν μεταξὺ τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τῆς 'Ενώσεως ὡς πρὸς τὸ καθοριστέον ποσοστὸν τῆς κλίμακος τοῦ 1947, ἡ ὅποια διὰ τὸ 1949 εἶχε περιορισθῆ ἐις τὸ 16%.

Δὲν γνωρίζομεν ἀκόμη τί πρόκειται νὰ γίνη διὰ τὸ τρέχον ἔτος, δηλαδὴ κατὰ πόδαν διὰ τὸ ἔτος τοῦτο θὰ λύσηται νέον φορολογικὸν σύστημα ἡ θὰ ἐφαρμοσθῇ καὶ δι' αὐτὸν ἡ Α. Ν. 1411.

Τοιαυταὶ, Κύριοι Συνάδελφοι, ὑπῆρχαν αἱ ἐνέργειαι τοῦ Συμβούλιου ὅσους ἀφορά τὸ ζητήμα τῆς φορολογίας τῆς Ναυτιλίας, τοῦ ὅποιου τὴν σοδαρότητα δὲν εἴνε ἀνάγκη νὰ τονισωμεν. Καὶ αἱ ἐνέργειαι αὐταὶ, ἐν ἀνακεφαλαιώσει, ἐστράφθησαν ἀφ' ἐνός πρὸς τὴν ρύθμισην τῆς φορολογίας τῶν δύο ἔτων 1949 καὶ 1950 καὶ ἀφ' ἐτέρου πρὸς τὴν δριτικὴν ρύθμισην τοῦ ζητήματος κατὰ τρόπουν μόνιμων καὶ σταθερὸν καὶ μὲ τὴν εἰλικρινὴ διάθεσιν τῆς καλῆ τῆς πίστεως συνεργασίας μετὰ τοῦ Κράτους. οὕτως ὥστε καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ ἐκπληροῖ τὰς φορολογικὰς τῆς ὑποχρεώσεις χωρὶς δυσανασχέτησην καὶ κινδύνουν ἀπομαστεύσεως τῶν ἀναγκαίων διὰ τὴν ἐπιδίωσιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς πόρων καὶ τὸ Δημόσιον νὰ ἀπολαμβάνῃ ἐόδου λογικοῦ τὸ ὅποιον σὺν τῷ ἀναπτύξει τῆς Ναυτιλίας θὰ αὐξάνεται σταθερῶς.

Εἰς δόλους μας, Κύριοι Συνάδελφοι, εἴνε γνωσταὶ αἱ κυρίως ἀπὸ τοῦ τελευταίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν δημιουργήσεισι δυσμενέσταται συνθῆκαι διὰ τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον σχετικῶς με τὸ ζητήμα τῆς ἐπανδρώσεως του. Τὸ ὑψηλὸν κόστος ἀφ' ἐνός, ὑψηλότερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα ὅλων τῶν ἀλλών σημαίων, πλὴν τῆς 'Αμερικανικῆς καὶ Καναδικῆς, καὶ ἀφ' ἐτέρου ἡ μείωσις τοῦ πατροπαραδότου διὰ τὸν 'Ελληνα ναυτικὸν πνεύματος τῆς πειθαρχίας καὶ τοῦ ψυχικοῦ συνδέσμου πρὸς τὸ πλοίον, ήσαν τὰ κύρια αἴτια τῆς δημιουργίας τῶν δυσμενῶν τούτων συνθῆκων.

Ἐπίμονοι προσπάθειαί πρὸς ρύθμισην τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων ἔχον καταβληθῆ ὑπὸ τῆς προηγούμενης Διοικήσεως τῆς 'Ενώσεως καὶ διὰ συνεχῶν διαβημάτων πρὸς τὸ Κράτος καὶ διὰ τῆς ἀμφοδίας Συμβούλιου τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, συγκροτούμενης κατὰ τὸν σχετικὸν Νόμον ἐξ ἀντιπροσώπων τοῦ 'Υπουργείου καὶ τῶν ναυτεργατικῶν καὶ ἐφοτιστικῶν ὄργανων, 'Ιδίως τὸ ζητήμα τῆς συνάψεως νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως, πρὸς ἀντικατάστασιν τῆς κατὰ τὸ 1943 συναφθείσης τοιαύτης, εἶχεν ἀπασχολή-

ση εἰς σειράν συνεδριάσεων τὴν Συμβούλιον τῆς 'Επιτροπῆς, χωρὶς νὰ κατορθωθῇ συμφωνία ἐπὶ τοῦ προκειμένου, λόγω τῶν διστασμάτων απόσεων μεταξὺ τῶν ἡμετέρων ἀντιπροσώπων καὶ ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων.

Κατ' Ὁκτωβρίου τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐπὶ ὑπουργίας τοῦ Βουλευτοῦ Πειραιώς κ. Π. Κάντζια, τοῦ ὅποιον πρέπει νὰ ἔξαρωμεν τὸ θεομόδιον ἐνδιαφέροντος υπέρ τῆς Ναυτιλίας, ἐκλήθημεν εἰς κοινήν υπό τὴν προεδρίαν του σύσκεψιν μετ' ἀντιπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων τῶν πόλεων ἔξετασιν τῶν ζητημάτων καὶ πρός καταβολὴν πάσης προσπαθείας ἐπιτίλλεσσε τούτων.

Αἱ κοιναὶ αὗται συσκέψεις ἐπανελήφθησαν, ἐπειδὴ διὰ δέν ἐφανίνοντο προάγουσαν τὴν ἔξεύρεται τῶν ἡμέρην τῆς Επιθυμητῶν λύσεων, ἀνέλαβε τὸ 'Υπουργείον νὰ συντάξῃ σχέδια Συλλογικῆς Συμβάσεως, Συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τροποποιήσεως τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου καὶ νὰ θέσῃ ταῦτα ὑπὸ δικαίου καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων τῶν πρόσοδολη τῶν ἐπὶ αὐτῶν ἀπόψεων. Εἰς ἐπακολουθήσασαν καὶ νέαν σύσκεψιν διεπιστώθη καὶ πάλιν διάστασις γνωμῶν μεταξὺ ήμων καὶ τῶν ὄργανων.

Ἡ κατάστασις περιήγητο οὔτω καὶ πάλιν εἰς ἀδιέξοδον, ὅπότε, κοινὴ πρωτοβουλία ἔξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν, ἀπεφασίσθη δημοσίᾳ καταβλῆτη προσπάθεια ἀπὸ κοινοῦ μελέτης τῶν κειμένων τοῦ 'Υπουργείου καὶ ἐπιτεύχεως, εἰς δινατόν, συμφωνίας μεταξὺ ήμων καὶ τῶν δογμάτων, ἀνετῆ τῆς μεσολαβήσεως τῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας.

Ἐπρόκειτο, ὡς ἀντιλαμβάνεσθε, τερὶ καινοφανοῦς πειράματος, μὴ παρέχοντος ἐπὶ πρώτοις δικαιοσύνης, ἐπιτίχιας, λόγω τῆς δέντητος τῶν διαφορῶν, αἱ ὅποιαι διώσταντο μεταξὺ δύο ναυτιλιακῶν παραγόντων κατὰ τὰ τελευταῖς αἱ πόλεις τῶν πλευρῶν τῆς Επιθυμητῆς.

Ἀπὸ τῶν πρώτων, δικαιοσύνης, ἐπιτίχιας ἐπαφῶν μας μετὰ τῶν διοικήσεων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων τῶν διεπιστώθη, διὰ ἡ ἀναληφθεῖσα προσπάθεια ἡρχεῖ δημιουργήσασα ἐπιτίχιας λόγω τῆς ἀμφοτέρων ἐπιδιεύθεισης θελήσεως πρὸς δημιουργίαν ἀτμοσφαίρας ἀμοιβαίς ἐμπιστοσύνης καὶ καλῆς πίστεως, ἀπαραίτητων στοιχείων διὰ τὴν συνειχίση τῶν ἀρμάτων διαπραγματεύσεων, ἐπὶ τοῦ εύτυχος τῶν διεπιστώθητος πλευρῶν τοῦ πλαισίου πνεύματος τῆς στενῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἡμετέρων τῶν προσπάθειας τῶν ναυτιλιών καὶ τῶν δυνάμεων τῶν διεπιστώθητων τῶν ἀλλών ζητημάτων, τὰ ὅποια ἐδημιουργοῦν δυσμενεῖς συνθήκας ἐργασίας διὰ τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον καὶ τῶν ὅποιων ἡ ούθισις ἐξηρτάτο ἀποκλειστικῶς ἐπὶ τοῦ Κράτους.

Οὔτω οὕτισαν αἱ ἀφ' εὐθείας διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς 'Ενώσεως μας καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων τοῦτον τὸν Οκτώβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ἐκ μέρους τῆς 'Ενώσεως μας τὴν διεσαγωγὴν τῶν διαπραγματεύσεων ἀνέλαβε, κατόπιν ἐξουσιοδοτήσεως τοῦ Συμβούλιου, ὁ Ἀντιπρόεδρος κ. Ἀνδρέαδης, Βοηθούμενος ὑπὸ μελῶν αὐτοῦ.

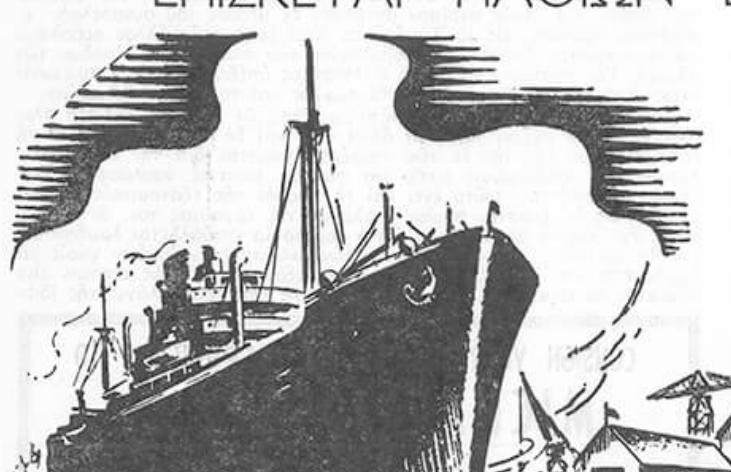
Λόγῳ τῆς εύρυτητος καὶ τοῦ πολυτόπου τῶν διεπιστώθητων τῶν πλευρῶν τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων πρὸς ἐπίλυσιν καὶ τῶν ἄλλων ζητημάτων, τὰ ὅποια ἐδημιουργοῦν δυσμενεῖς συνθήκας διάρκεσάσας διαπραγματεύσεων εἰς εύτυχες τέρματα, οἱ δικαιοφόροι καὶ πολύωροι πλοίοι τοῦ πλαισίου πνεύματος τῆς στενῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν διεπιστώθητων τῶν πλευρῶν τῆς Επιθυμητῆς.

Αἱ συμφωνίαι αὗται ἔσχον λίαν εὐμενῆ ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὴν Κοινὴν Γνώμην καὶ εἰς τὸν Τύπον καὶ εἰς τὸν Πολιτικὸν Κόσμον καὶ ἔχαιρεσθησαν ὡς τὸ πρώτον σοδαρό τῆς βῆμας πρὸς τὴν ένυπναν συνθήκην τῆς ναυτιλίας μας.

Βεβαίως διὰ τῶν συμφωνιῶν τούτων δὲν κατωρθώθη ἡ μείωσις τῶν διεπιστώθητων τῶν πλοίων τοῦ πλαισίου πνεύματος τῆς Επιθυμητῆς.

Βεβαίως διὰ τῶν συμφωνιῶν τούτων δὲν κατωρθώθη ἡ μείωσις τῶν διεπιστώθητων τῶν πλοίων τοῦ πλαισίου πνεύματος τῆς Επιθυμητῆς.

## ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ



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

Μετατροπαὶ τοῦ καυσίμου εἰς πετρέλαιον, πλήρης καὶ ταχεῖα ἐκτέλεσις ἐπιθεωρήσεων, ἐπισκευὴν ταξιδίου καὶ μετασκευὴν.

Αντιπρόσωπος εἰς ΕΛΛΑΣΑ: **ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ**  
Μπουμπουλίνας 33. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ύψος του κόστους της ζωῆς έν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας Χώρας δὲν καθιστῶν δυνατὴν τὴν μείωσιν τούτων. Έγένοντο ἀφ' ἔτερου, ώριμεναι παραχωρήσεις πρὸς τοὺς ναυτικούς, ἄλλ' αὐται ἐπεβάλλοντο, ἐφ' ὅσον ἔχουν καθιερωθῆντο διεθνῶς εἰς ὅλας τὰς ναυτιλίας. Εκ τῆς ἐπισταμένης, δικαὶος, μελέτης τῶν συμφωνιῶν καταδεικνύεται, ὅτι αἱ παραχωρήσεις αὐται ἀντιστοιχίζονται ἐπὶ τῆς μειώσεως ἄλλων ἀστομήτων δαπανῶν.

'Ἄλλ' αἱ συμφωνίαι αὐται, Κύριοι Συνάδελφοι, δὲν πρέπει νὰ ἔξετασθον, στενῶν δια προσθαρπίσεως μερικῶν ἀριθμῶν. Η σημεσία αὐτῶν εἶνε γενικωτέρα καὶ εὐπέρτερα διότι, μὲν ἐπίτευχθή ἡ ἀποκατάστασις τοῦ διασταύρων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη πνεύματος τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐπ' αὖτε τέρμα εἰς τὰς δόξεις διαφορᾶς μεταξὺ ἑπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν, ἔαν ἐπανέθλη ἡ γαλήνη καὶ ἡ ἀγάπη πρὸς τὸ πλοῖον καὶ ἔαν οἱ δύο ναυτιλιακοὶ παραγοντες, εἰς τοὺς ὄποις ὁρεῖεται ἡ δημιουργία τῆς Ναυτιλίας μας, δηλαδὴ οἱ πλοιοκτῆται καὶ οἱ ναυτικοί, εἶνε νόμωνενοι καὶ συνεργάζανται μὲν καλήν πίστιν καὶ ἀμοιβαίαν ἐμπιστοσύνην, τότε ὑπάρχουν βάσιμοι ἐπίδειξ, ὅτι διὰ τῆς συνεργασίας ταύτης θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπίλυσις καὶ ἄλλων ζητημάτων καὶ ἡ δημιουργία διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν συνθήκων, ἐπιτρέπουσῶν τὴν ἐπιδίωσιν τῆς καὶ τὴν ἀνάπτυξιν της.

Ἀπὸ τῆς σκοπίας ταύτης πρέπει νὰ ἔξετασθον αἱ συμφωνίαι, ἄλλα τὰ καρποφόρα ἀποτελέσματα τῶν θά φανοῦν σὺν τῷ προσδόῳ τοῦ χρόνου καὶ ἔφοσον ἡ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν θὰ ἐπιδειχθῇ ἡ ἐπιβαλλομένην βούλησιν πρὸς τηρησιν τούτων.

### Κρατικοὶ περιορισμοὶ κλπ.

Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω πρωταρχικῆς σημασίας θεμάτων, εἰς & ἔξετάθη ἡ δρᾶσις τοῦ Συμβουλίου κατὰ τὴν ἑνίσασιν θητείαν τοῦ, ἔστρεψε τοῦτο τὸν προσοχήν του καὶ τὰς ἐνέργειας του πρὸς ὅλην κατεύθυνσιν, δηλαδὴ πρὸς τὰ ζητήματα τὰ σχετικά μὲ τὴν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθη ἐπιβολὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους μέτρων περιοριζόντων τὴν ἐλευθερίαν σκοπίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Δύο, κυρίως, ἐπὶ τῶν μέτρων τούτων εἶνε τὰ ἐπαχθέστερα, δηλαδὴ ἡ ἀπαγόρευσις πωλήσεως πλοίων εἰς ξένους ἀνεῦ ἀδειας τοῦ 'Ὑπουργείου καὶ δημόσεως τοῦ τιμήματος καὶ τὸ διά τοῦ Α. Ν. 545)' 1945 ἐπιβολὴν παρακράτημα ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἀπολεοθέντων κατὰ τὸν πόλεμον πλοίων. Εἰναι γνωστὸν πόσον τὰ δύο ταῦτα ζητήματα ἀπασχόλησαν καὶ τὴν προηγουμένην Διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως, ἡ ὅποια ούδεμιαν ἐνέργειαν παρέλειψε πρὸς πάσας τὰς κατευθύνσεις διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀρσιν τῶν μέτρων τούτων.

Καὶ τὸ λογοδοτούν σήμερον' Συμβούλιον ἐσύνεχισε τὰς προσπαθείας τόσον δι' ἐπανειλημένων διαβημάτων πρὸς τὸ Κράτος δόσον καὶ κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς Διακομιτικῆς 'Ἐπιτροπῆς ἀνάπτυξιν τῶν αἰτημάτων τοῦ 'Ἐφοπλισμοῦ.

Καὶ ἐπὶ μὲν τοῦ πρώτου θέματος δὲν κατωρθώθη ἡ ἄρσις τῶν περιοριστικῶν μέτρων εἰς τὴν πώλησιν τῶν πλοίων, τοῦ Κράτους προβάλλοντος τὴν δικαιολογίαν, διτὶ ἔαν προτοῦ ὀλοσχέρως τὰ μέτρα ταῦτα, θὰ ἐπικολύθουν ὁμοίως ὁμοίως παλήσεις τῶν πλοίων καὶ θὰ ἐμειούνται σημαντικῶς ἡ 'Ἑλληνικὴ χωρητικότητα λόγω τῆς ἐπιδεικνυμένης ὑπὸ τῶν Ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἀποθυμίας πρὸς καταστάσιν τοῦ θέσιν νέων πλοίων ὑπὸ τὴν 'Ἑλληνικὴν σημαίαν.

'Ἄλλ' ἡ τοιαῦτη θέσις τοῦ ζητήματος ἔχει καὶ ἀντίθετον ὅψιν. Δηλαδὴ διτὶ, ἀκριβῶς, λόγω τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν πώλησιν ἡ υποθήκευσιν τῶν πλοίων εἰς ξένους, παρεμποδίζεται ἡ θέσις ὑπὸ τὴν 'Ἑλληνικὴν σημαίαν νέων πλοίων, λαμβανομένου κυρίως ὑπ' ὅψιν τοῦ γεγονότος διτὶ ἡ ὑπὸ τῶν 'Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἀπόκτησις πλοίων εἴτε δι' ἀγόρων εἴτε διὰ ναυπηγήσεων ἐπιτυγχάνεται χάρις εἰς τὴν συμμετοχὴν τοῦ ξένου κεφαλαίου, τὸ ὅποιον δὲν δέχεται περιορισμὸν τοῦ δικαιώματος ἔξαστησέως τοῦ δι' ἐλεύθερης πωλήσεως ἀνά πάσαν στιγμὴν τοῦ πλοίου, διὰ τὴν ἀγόρων ἡ ναυπηγήσιν τοῦ ὅποιου συνέβαλε.

'Ἀποτέλεσμα τῆς βασικῆς ταύτης διαφορᾶς τῶν ἀπόφεων εἶναι τὸ παραπτώμενον δυσάρεστον διά τὴν Ναυτιλίαν μας φαινόμενον νὰ παραμένῃ αὔτη, κατ' ἔκσι-εσιν ἀπὸ δλας τὰς ἄλλας, μὲ πλωτὸν ὑλικὸν κατὰ μέρος μὲν πεπλασιωμένον καὶ καταδικασμένον εἰς ἀχρήστευτην κατὰ τὸ ὑπόλοιπον δὲ μὲ τὰ 'Λίμπερτς'. τὸ ὅποια βγαίνουν γοργῶς πρὸς τὴν φθορὰν καὶ, ὡς πλοία θεωρούμενα ἀπὸ δλας τὰς ναυτικάς χώρας προσωρινῆς χρησιμότητος, δέοντα νὰ ἀντικατασταθῶν διὰ νεοναυπηγήτων λόγω τῆς ὑποτιμήσεως τῆς 'Αγγλικῆς Λίρας.

Ἄπο τῆς θέσεως ἐν ισχύι τοῦ περὶ οὐ πρόκειται Νόμοι δ. 'Ἐφοπλιστικὸς Κόδος δὲν ἐπαυσε νὰ ζητῇ τὴν κατάργησίν του. Σειρὴ ὑπουρμάτων καὶ διαβημάτων ἔγων καὶ ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως μας καὶ ὑπὸ τῶν συναδελφικῶν ὄργανων τοῦ 'Ἑσωτερικοῦ. Καὶ εἰναι μὲν ἀληθὲς διτὶ τὸ 'Ὑπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κατενόησεν ἐν τέλει τὸ ἀσκοπόν καὶ ἐπίζημον τῆς διαπρήσεως τοῦ Νόμου τούτου, ἄλλ' ἡ ἐπίμονος ἀντίδρασις τοῦ 'Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καμφθῇ καὶ τούτῳ διότι κατὰ παράδοσην ἐμριεῖται τοῦ σκοποῦ τοῦ Νόμου, τὸ 'Ὑπουργείον Οἰκονομικῶν ἔβλεπε τὸ παρακράτημα οὐχὶ ὡς ἀποδέπτην εἰς τὴν ὑποκρεωτικὴν θέσιν ὑπὸ τὴν 'Ἑλληνικὴν σημαίαν νέων πλοίων, ἄλλ' ὡς μέλον νὰ κατατίθῃ μὲ τὴ λῆξιν τῆς ὑπὸ τοῦ Νόμου ταχθεῖσης προσθεμάσις, δηλαδὴ κατὰ τὸ 1952, μόνιμον ἔσσοδον, λόγω ἀδυναμίας τῶν ὑποχρέων ἀντικαταστάσεως τῶν ἀπόλεοθέντων πλοίων των.

Ὕπὸ τοιαῦτας συνήκας ἐσύνεχιστο ἡ ἀποτελέσματος τοῦ ζητήματος ὃποτε κατὰ Νοέμβριον τοῦ π. ἐ. κατετέθη εἰς τὴν Βουλῆν σχέδιον Νόμου, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπεχειρεῖτο ἡ μερικὴ ἐπίλυσις τοῦ ζητήματος τοῦ τρόπου ὥστε νὰ ἀποδεσμεύεται τὸ παρακράτημα διὰ τοῦ μικρομεριδιούχου, νὰ ἐπιβαλλεται, διμά, φορολογία ἐπ' αὐτοῦ καὶ ἡ ὑποχρέωσις εἰσαγωγῆς τοῦ ὑπόλοιπου συναλλάγματος εἰς τὴν 'Ἑλλάδα καὶ δραχμοποίησεως αὐτοῦ. Ή ἐπιδιωκόμενη διὰ τοῦ νομοθετήματος τούτου ρύμισις τοῦ ζητήματος ἐθεωρήθη ἀπαράδεκτος κατὰ βάσιν καὶ προέβημε-

δια τὰ νὰ δοθῇ, ἐπὶ τέλους, μία λύσις τοῦ ζητήματος καὶ ἐν ὅπει τῆς μοιραίας ἀποτελέσματος αὐτοῦ μὲ τὸν κίνδυνον καὶ ὅλων ζημιῶν τῶν ἑνδιαφερομένων συναδέλφων, τὴ συστάσει πολλῶν ἐξ αὐτῶν, προεβημεν εἰς σχετικὰ διαδημάτα πρὸς τὴν Κυβερνησιν, ζητούντες τὴν ἐπιψήφισην τοῦ νομοσχεδίου, δηλούντες δημάρτησιν, συγχρόνως, ὅτι ἡ συμφωνία πρὸς αὐτὸν ρύμισις τοῦ ζητήματος δὲν ἦταν ἐπειδάλετο.

Ἐν τέλει, τὸ περὶ οὐ πρόκειται νομοθέτημα, ἐξεδόθη ὡς 'Ἀναγκαστικός Νόμος καὶ ἐδημοσιεύθη μόλις πρὸ τινῶν ημερών, σαφαλῶς δὲ θὰ ἐλάβεται γνώσιν τῶν διατάξεων αὐτοῦ.

Οὕτω ἐτερματίσθη καὶ ἐν ζητημα, τὸ ὅποιον ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν ἀπησχόλησε καὶ ἀποταπώρησε τὴν Ναυτιλίαν ἀσκόπως καὶ προεκάλεσε καὶ θῆκες καὶ ὑλικάς εἰς αὐτὴν ζημίας. Αἱ ἐλπίσωμεν, ὅτι ἐκ τῆς ἀστόχου ταύτης ἐνεργείας του τὸ Κράτος θὰ ἀποκομισθεῖ χρήσιμα συμπεράσματα καὶ διτὶ εἰς τὸ μέλλον θὰ καταστῇ προσεκτικῶτερον καὶ σωφρονέστερον, διτὶ θὰ πρόκειται νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἐπιβολὴν περιορισμῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὅποια δὲν δύναται καὶ ὑπάρχει καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ μὲ ἀστυνομικά μέτρα, μὲ πιέσεις καὶ καταθλιπτικοὺς περιορισμούς.

Τοιαύτα, Κύριοι Συνάδελφοι, ὑπῆρχεν αἱ ἐνέργειαι τοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τινῶν βασικῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀπησχόλησαν ἀπό τοῦ μακρού καὶ ἀπασχολούν τὸν 'Ἐφοπλιστικὸν Κόδον καὶ αἱ ἐνέργειαι μας αὐταὶ ήσαν συνεπεις πρὸς τὸ χαραχθὲν εἰς γενικὰς γραμμάς πρόγραμμα μὲ τὸ προέδρου τοῦ Συμβουλίου κατὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς Διοίκησεως, τὰς ὅποιας ἱκούσατε εἰς τὴν ἀπὸ τὴν παρούσην ἐκθέσεως.

Ἐννοεῖται, διτὶ αἱ ἐργασίαι τῆς 'Ενώσεως ἐξετάσθησαν καὶ εἰς πλεῖστα ἀλλα θέματα τὰ ὅποια βαθὺ καὶ κορυφαστικόν νὰ ἀκούσητε ἐκτιθέμενα ἐταῦθι. Θεωρούμεν, ἐπὶ τὴν ἐκτιθέμενην πολύτιμην τὴν πολύτιμην συμβολὴν τοῦ Προσωπικού τῆς 'Ενώσεως εἰς τὸ Συμβούλιον, δὲν δύναται καὶ περὶ τοῦ Συμβουλίου, ἀλλὰ καὶ περὶ συμμετοχῆς εἰς διαφόρους ἐπιτροπὰς καὶ ἀντιπροσωπείας, αἱ ὅποιαι αἱ ἀπατούσιν σοβαράν ἀπασχόλησιν.

Πάντως πιστεύουμεν, διτὶ ἀσχέτως τῶν ἐπιτευχέντων ἀποτελεσμάτων, ἐπράξαμεν διτὶ, ἐξηρτάστηκαν ἀπὸ ημᾶς καὶ διτὶ δηνατὸν μὲ τὰς ἀσθενεῖς μας, πρὸς καλυτέραν ἐπικλήρωσιν τῶν σκοπῶν τῆς 'Ενώσεως.

Ἐν τῷ Αθήναις τῷ 5η Ιουνίου 1951

Ἐντολὴ τοῦ Διοίκητικοῦ Συμβουλίου

Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

**stop  
rust  
WITH NO-OX-ID**

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

Write for descriptive catalogs:

**DEARBORN CHEMICAL COMPANY**

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



τος του β' τριμήνου υψωσαν τὴν ὄνδυριανη σημαίαν 6 σκάφη μόνον ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, συνολικῆς χωρητικότητος 29.362 τόν. γκρός, (ητοι 3 φορτγά 18.825 τόν. γκρός, 2 κορδέται 2330 τόν. γκρός καὶ ἕνα δεξαιμενόπλοιον 8207 τόν. γκρός).

Τὰ ἔγγραφά είναι φορτηγά ἡσαν τὸ «Ἐλλένικ» 7631 τόν. γκρός, ἀκρωθείσης τῆς πρὸ καιροῦ ἀναγελθείσης πωλήσεώς του εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς, τὸ «Κάρμεν» 4647 τόν. γκρός καὶ τοῦ «Σοῦλα» 6547 τόν. γκρός. Αἱ δύο κορδέται ἡσαν αἱ ἐλληνικαὶ «Λῆμνος» καὶ Πάτραι 1165 τόν. γκρός ἐκάστη, αἵτινες υψωσαν τὴν ὄνδυριανη σημαίαν εἰς Πειραιά καὶ ἡδη κατεύθυνονται εἰς Γερμανίαν, διότι θὰ δισκευασθούν εἰς φαλαινοθηρικά, διὰ νὰ προστεθούν εἰς τὸν φαλαινοθηρικὸν στολίσκον τοῦ κ. Ἀρ. Ωνάση. Τέλος τὸ δεξαιμενόπλοιον, εἶναι τὸ «Ἀτλαντικ ΙΙ.» 8207 τόν. γκρός, ὅπερ μετεφέρθη εἰς τὴν ὄνδυριανη σημαίαν ἀπὸ τὴν παναμαϊκήν καὶ ἔν συνεχείᾳ ἐπωλήθη εἰς Πολωνίαν ἀγοραστάς.

Διεγράφονται ἀφ' ἑτέρου διαφρούντος τοῦ β' τριμήνου 6 σκάφη, 51. 571 τόν. γκρός, ητοι 3 λίμπερτς, 21.528 τόν. γκρός καὶ 3 δεξαιμενόπλοια, 30043 τόννων γκρός. Τὰ διαγραφά είναι «λίμπερτς» ἥσαν τὰ «Ἀτλαντικ Κόστα» καὶ «Ἀτλαντικ Οσεαν» 7176 τόν. γκρός ἐκαστον, μεταφερθέντα εἰς τὴν Λιβεριανήν σημαίαν καὶ «Ἀριστοκάρτης» 7176 τόν. γκρός, πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς. Ἐξ ἀλλού τὰ διαγραφά είναι δεξαιμενόπλοιον ἥσαν τὰ «Ἀτλαντικ Πρίνης» 10.928 τόν. γκρός καὶ «Ἀτλαντικ Πρίνης» 10.908 τόν. γκρός, μεταφερθέντα καὶ αὐτὰ εἰς τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας καὶ τὸ «Ἀτλαντικ ΙΙ.» 8207 τόν. γκρός, ὅπερ, ὡς προανερέμειν, ἐπωλήθη εἰς Πολωνίαν ἀγοραστάς, οἵτινες καὶ τὸ παρέλαθον ἐν Ἀγγλίᾳ.

Προστήθην οὕτω ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς μία ἐπὶ ἔλαττον διαφορά, οὐχὶ εἰς ἀριθμὸν πλοίων, ἀλλ' εἰς χωρητικότητα 22.209 τ. γκρός, ἡ ὁποῖα ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου δύνασιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ὄνδυριανη σημαίαν ἀπό :

### 51 σκάφη, 329.877 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει, κατὰ κατηγορίας πλοίων, τὴν ἀκόλουθην σύνθεσιν:

Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	4	τόννοι γκρός	26.413
Φορτηγά «Λίμπερτς»	21	»	151.096
Δεξαιμενόπλοια	10	»	129.350
Φαλαινοθηρικά	15	»	22.618
Διάφορα	1	»	400

Σύνολον: 51 329.877

Ἡ σημαία τῆς Λιβερίας, ἀφ' ἑτέρου, μόνον προσθήκας καὶ οὐδεμίαν διαγραφὴν ἐνεφάνισε κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β' τριμήνου ἐ. ἔτους. Προστέθησαν εἰς αὐτὴν 6 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 47.278 τ. γκρός (ητοι 2 φορτγά 11.090 τόν. γκρός, 2 λίμπερτς, 14.352 τόν. γκρός καὶ 2 δεξαιμενόπλοια 21.836 τόν. γκρός). Τὰ προστέθησαν φορτηγά ἥσαν τὰ «Γεώργιος» (νεότευκτον) 5840 τ. γκρός καὶ «Λίμπερτς» 5250 τόν. γκρός. Τὰ λίμπερτς ἥσαν τὰ ὡς ἄνω μεταφερθέντα ἀπὸ τὴν ὄνδυριανη σημαίαν «Ἀτλαντικ Οσεαν» καὶ «Ἀτλαντικ Κόστα», τὰ δέ δύο τάνκερς τὰ ἐπίσης μεταφερθέντα ἀπὸ τὴν ὄνδυριανη σημαίαν «Ἀτλαντικ Πρίνης» καὶ «Ἀτλαντικ Πρίνησες».

Μὲ τὴν προσθήκην τῶν ἀνωτέρω 6 σκαφῶν, 47.278 τόν. γκρός, εἰς τὴν ὑπάρχουσαν εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου, ἡ σημειρινὴ δύναμις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιβεριανῆς χωρητικότητος ἀπάρτιζεται ἀπό :

### 31 σκάφη, 258.512 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔχει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά διαφόρων τύπων	8	τόννοι γκρός	50.352
Φορτηγά «Λίμπερτς»	11	»	79.090
Δεξαιμενόπλοια	12	»	129.070

Σύνολον: 31 258.512

Τέλος καὶ ἡ ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας μόνον προσθήκας ἐνεφάνισε κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β' τριμήνου ἐ. ἔτους. Περιέλαθον αύται 4 σκάφη, 23.525 τόν. γκρός (ητοι 1 «λίμπερτς» 7264 τόν. γκρός, δύο φορτγά 9208 τόν. γκρός καὶ ἡδη δεξαιμενόπλοιον 7053 τόν. γκρός). Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἥσαν τὸ λίμπερτον «Σάνη Σπύρου» 7264 τόν., τὰ φορτηγά «Καρένα» 4507 τόν. καὶ «Μαρινέλλα» 4701 τόν. γκρός καὶ τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ἄστερ» 7053 τόν. γκρός.

Οὕτω, μὲ τὴν ὑπάρχουσαν εἰς τὸ τέλος τοῦ α' τριμήνου χωρητικότητα, ἡ σημειρινὴ δύναμις τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, περιλαμβάνει:

### 13 σκάφη 52.113 τόννων γκρός

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	7	τόννοι γκρός	21.390
Φορτηγά «Λίμπερτς»	3	»	21.721
Δεξαιμενόπλοια	1	»	7.053
Διάφορα	2	»	1.949

Σύνολον: 13 52.113

Σημειώτων, ὅτι ἡγοράσθη τελευταίως καὶ ἔνα ἀκόμη μικρὸν φορτηγό, ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας, ὡς ἀναγράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην.

### Η δύναμις τῶν πέντε σημαιῶν

Βάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ἡ ὑπὸ τὰς 5 ταύτας σημαίας χωρητικότης μας ὑπὸ τὰς ὅποιας ἡ ἐπάνδρωσις τῶν σκαφῶν πραγματοποιεῖται δι' Ἐλληνικῶν, κατὰ κύριον λόγον, πληρωμάτων, περιλαμβάνει μίαν δύναμιν ἀπὸ 680 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 3.423.318 τόν. γκρός, μὲ αὔξησιν, ἔναντι τῆς Ιης Ἀπρίλιου ἐ. ἔτους κατὰ 17 σκάφη καὶ 126.518 τόν. γκρός καὶ ἔναντι τῆς Ιης Ιανουαρίου ἐ. ἔτους κατὰ 53 σκάφη καὶ 493.734 τόν. γκρός. Ἡ χωρητικότης αὕτη κατανέμεται ὡς ἔξης :

Ἐλληνική	σκάφη	318	τόννοι γκρός	1.234.498
Παναμαϊκή	»	267	»	1.548.318
Ὀνδυριανή	»	51	»	329.877
Λιβεριανή	»	31	»	258.512
Κοσταρίκας	»	13	»	52.113

Σύνολον: 680 3.423.318  
Ἐνδιαφέρουσα εἶναι καὶ ἡ κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσις τῆς ἀ-

νωτέρω χωρητικότητος, ἥτις ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω παρατιθέμενον πίνακα:

Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	214	τόννοι γκρός	872.182
Φορτηγά «Λίμπερτς»	207	»	1.488.126
Φορτηγά τύπου «Κριός»	2	»	7.627
Δεξαιμενόπλοια	95	»	857.798
Ὑπερωκεάνια	5	»	61.855
Φαλαινοθηρικά	15	»	22.618
Ἐπιβατηγά	30	»	60.103
Διάφορα	112	»	53.009

Γενικὸν σύνολον:	680	»	3.423.318
= =	= =	= = =	= = =

Δέοντος νὰ προστεθῇ, ἐν κατακλεῖδῃ, ὅτι δὲν ἔχουν περιληφθῆ εἰς τὰς στατιστικὰς μας σκάφη τινά, συνολικῆς χωρητικότητος γύρω τῶν 100.000 τόν. γκρός, ἀτινα ἔχουν ἡδη ἀγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀλλὰ θὰ παραληφθούν μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ θὰ τεθούν — κυρίως — ὑπὸ τὰς σημαίας τοῦ Παναμά καὶ τῆς Λιβερίας.

### ‘Η ἀργήσασα χωρητικότης μας

12 σκάφη, 23.993 τ. γκρός

Δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι διαρκοῦντος τοῦ β' τριμήνου ἐ. ἔτους ἐφόδους εἰς τὸ κατώτατον δυνατόν ἐπίπεδον ἀργούσης χωρητικότητος, πέραν του ὅποιου δὲν ὑπάρχει προσπτική περαιτέρω μειωσώσεως. Σχεδὸν δὲλλα τὰ ποινοπόδια φορτηγά μας, τὰ Μεσογειακά τοιαῦτα καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια, τὰ λίμπερτον ἐν ὑπηρεσίᾳ. Αἱ ἀσήμαντοι ἔξαιρεσεις τοῦ παροπλισμοῦ περιλαμβάνουν 1 μόνον ὀκεανοπόδιον φορτηγόν 4786 τόν. γκρός, 3 Μεσογειακά φορτηγά 4883 τόν. γκρός καὶ 1 μόνον δεξαιμενόπλοιον 1765 τόν. γκρός. Εἰναι ἐνδιαφέροντας ὡς σημειούμενος τὸ «Ἀργολίδιος», ὅπερ μετεφέρθη εἰς Παραλιστάρια, σερβεύει προκειμένου νὰ έπανελθῃ εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ καὶ ἔνα ἀπὸ τὰ παραπλισμένα Μεσογειακά φορτηγά, τὸ «Καθαρίωτασσα», ἐναυλώθη ἦδη.

Ἐναυτὶ οὗ δύνηθε τὴν ἐλληνικήν πλοιοκτησίαν παναμαϊκήν χωρητικότητα, ἔξαρτη καὶ ἐν αὐτῇ μία περαιτέρω μειώσις τοῦ ἀργούντος τονάζ της κατὰ τὴν διόρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β' τριμήνου. Ἐναυτὶ 15 σκαφῶν, 60736 τόν. γκρός, ἀργούντων τὴν Ιανουαρίου ἐ. ἔτους καὶ 13.441 τόν. γκρός, 11.334 τόν. γκρός εἰς λιμένας τοῦ ἐσωτερικού καὶ 1 μόνον, 2107 τόν. γκρός — τὸ «Ιάκωβος» — εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικού.

«Οσροὶ» αφορούν τὴν ἐλληνικήν πλοιοκτησίαν παναμαϊκήν χωρητικότητα, ἔξαρτη καὶ τὴν διόρκειαν τοῦ ποινοπόδια φορτηγά μεταξύ της Λιβερίας καὶ τῆς Κοσταρίκας παραπλισμένης σκάφη, 10.552 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὁποίων «Δωρεκάνησα» 812 τόν. γκρός — ἀργεῖ ἐν Σύρῳ, τὰ δέ ὑπόλοιπα 5, χωρητικότητος 9740 τόν. γκρός, ἀργούν εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικού. Ἀλλὰ καὶ τὰ πέντε αὐτά σκάφη δὲν ἀργούν, ἐλλειψει ἐργασίας, ἀλλὰ συνεπέιται τῆς μεγάλης διλίκαιας των κατὰ τῆς Ιης Ιανουαρίου τῶν, ἐνών ἔνα ἡδη ἔστωσεν παραπλισμένα σκαφῶν, τὸ Ρόπτερον.

Τὸ σύνολον δύνει τῆς παρωπλισμένης ἐλληνικῆς καὶ παναμαϊκῆς χωρητικότητος, εἰς τὴν Ελλάδα, δύον καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, περιλαμβάνει 12 μόνον πλοία, 23.993 τόν. γκρός. Ἐναυτὶ ἀντιστοίχων ἀριθμῶν 17 σκαφῶν 40.608 τόν. γκρός διὰ τὴν Ιης Ιανουαρίου ἐ. ἔτους, 11.488 τόν. γκρός, διὰ τὴν Ιης Ιανουαρίου τοῦ έτους.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἐμφανίζεται χαρακτηριστικῶς ἡ διακύμανσις τῆς ἀργούντος χωρητικότητός μας (ἐλληνική καὶ παναμαϊκής) ἀπὸ τοῦ έτους τοῦ 1949, ὅτε ἐξεδηλώθη ἡ γνωστὴ κρίσις εἰς τὰς θαλασσίους μεταφοράς, μέχρι τοῦ πολέμου τῆς Κορέας καὶ ἐντεύθην, δύτε ραγδίων ἐπήρχετο ἡ ἐπάνοδος τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν.

1 Αύγουστου	1949	ἡργουν	56	πλοΐα	192.534	τόν. γκρός
30 Σεπτεμβρίου	1949	»	93	»	414.241	»
30 Νοεμβρίου	1949	»	140	»	622.143	»
31 Δεκεμβρίου	1949	»	131	»	623.026	»
31 Μαρτίου	1950	»	115	»	489.714	»
30 Ιουνίου	1950	»	86	»	359.375	»
30 Σεπτεμβρίου	1950	»	60	»	2	

Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

## ΜΕΤΑ ΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΟΥ ΙΡΑΝ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Αι πρόσφατοι δηλώσεις τού Βρετανού υπουργού τών Καυσίμων κ. Νόελ Μπάικερ — καθ' ὃς «καὶ ἄν ἀκόμη αἱ προμήθειαι περσικῶν πετρελαίων παύσουν τελείως, τοῦτο δὲν σημαίνει ἀνεπανόρθωτον καταστρόφην... θὰ ἡτοῦ μὲν σοβαρὸν πλήγμα... σοβαράτερον, δύμας, πολὺ θὰ ἡτοῦ διά την Περσίαν, διότι... διὰ τὴν κατανάλωσιν ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι πετρελαιοπηγαὶ καὶ διύλιστήρια. 'Η πραγματικὴ ἀπώλεια... δὲν θὰ ὑπέρβη τοὺς 4.000.000 μετρικοὺς τόνους, ποσότης μηδαμινή ἔναντι τῆς ἐπησίας παγκοσμίου παραγωγῆς ἀνερχομένης εἰς 500 ἑκατομ. τόνων» μεταθέουν τὸ ζῆτημα τῆς ἀπώλειας τῶν περσικῶν πετρελαίων διὰ τὰς ἀγορὰς τῆς Δύσεως ἀπὸ τῆς πολιτικῆς εἰς τὴν καθαρῶς οἰκονομικὴν αὐτὸν βάσιν.

Ενε, λοιπόν, πλήγμα διὰ τὴν παραγόσιμον οἰκονομίαν ἡ ἀπώλεια τῆς περσικῆς παραγωγῆς καὶ εἶναι δυσαναπλήρωτος ἡ ἀπώλεια αὐτῆς; Εἰς τὸ ἀρώτημα τοῦτο ἀπαντοῦν οἱ δημοσιεύθεντες ἔσχάτως ἀριθμοὶ καὶ στατιστικαὶ πληροφορίαι, αἱ ἀνακοινωθέσται, ἐπ' εὐκαίριᾳ τοῦ ἐν Χάρη συγκλήθεντος (26 Μαΐου — 6 'Ιουνίου) Τρίτου Παγκοσμίου Συνεδρίου Πετρελαίων. Τοὺς ἀριθμοὺς τούτους θὰ δώσωμεν κατωτέρω.

1. 'Ἐπὶ τῆς περσικῆς παραγωγῆς: 'Η οπουδαίτης τῆς περσικῆς παραγωγῆς εἶναι διττή: Πρῶτον διότι εἶναι ἡ σπουδαιότερά πετρελαιοπηγὴ ἐν τῇ Μ. Ἀνατολή καὶ δεύτερον διότι προσφέρει προϊόντα εἰς τὸν διυλιστηρίων τοῦ 'Αμπαντάν, τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου.

Πρὸ τοῦ πολέμου ἡ περσική παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνήρχετο εἰς 10 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων, ἥτοι τὰ 2)3 τῆς ἐν τῇ Μέσῃ Ἀνατολῇ. 'Ἐκτοτε ἡ παραγωγὴ ὑπέρειδε τὸ τριπλάσιον (32 ἑκατο. τόν.). Ἀναπτυχθεῖση, δύμας, τῆς παραγωγῆς καὶ ἄλλων πετρελαιοφόρων χωρῶν τῆς Μέσους Ἀνατολῆς, ἡ περσική παραγωγὴ ἀντιπροσωπεύει τὸ 1)3 τοῦ ἐν τῷ τῷ τιματι τούτων τοῦ κόσμου παραγομένου πετρελαίου. Αἱ ἄλλαι χώραι τῆς Μέσους Ἀνατολῆς, εἰς ἃς παραγεται ἀκάθαρτον πετρελαίου, εἰνε, ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία, τὸ Κουβάτη, τὸ Ἰράκ, ἡ Αίγυπτος, τὸ Μπάχρειν, ἡ Τουρκία καὶ τὸ Κατάρ. Σπουδαίαν ἀνάπτυξιν παραγωγῆς παρουσιάζουν ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία, τὸ Κουβάτη καὶ τὸ Ἰράκ. 'Η παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου π. χ. εἰς τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν, μηδαμινή κατὰ τὸ 1938, εἶχε φθάσει τὸ 1946 εἰς τὸ ἡμίσιο τῆς περιοκής τοῦ αὐτοῦ ἔτους, καὶ ἀπὸ τοῦ 1947 προχειρίστηκε τὴν τελευταίαν. Τὸ Κουβάτη προχειρίστηκε νὰ παράγῃ πετρελαίου μετά τὸν πόλεμον. Τῷ 1946 μοίλις φθάνει τοὺς 2 ἑκατομ. τόνων. Τῷ 1950 ὑπερέβη τὸ ἡμίσιο τῆς περσικῆς παραγωγῆς. Τοῦ Ἰράκ ἡ παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνερχομένη τῷ 1950 εἰς τὸ πέμπτον τῆς παραγωγῆς τῆς περσικῆς τοῦ αὐτοῦ ἔτους, ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ κατὰ τὸ 1951 εἰς τὸ τέταρτον τῆς περιοκῆς. 'Η διάθεσις, Βεβαίως, τοῦ πετρελαίου τοῦ Ἰράκ ἔξαρτᾶται ἀπὸ τοὺς ἀγωγούς πρὸς τὴν Μεσόγειον, διότι ἡ πετρελαιοπηγὴ τοῦ Κιρκούκ εὑδίσκεται μακρὰν τῆς θαλάσσης. Οἱ πρὸς τὴν Τρίπολιν ἀγωγοὶ τῶν 12' καὶ 16' ἔχουν δυνατότητα διοχετεύσεως πλέον τῶν 7 ἑκατομ. τόνων. 'Η ἀπόδοσις αὐτῆς δὲν δύναται νὰ αὐξηθῇ εἰμι μόνον διὰ ἀπὸ Μπάνιας ἀγωγὸς τῶν 30', φθάστη εἰς τὸν Εύφρατην καὶ ἐναυθῆ μετὰ τῶν δύο ἀχρησιμοποιήτων πρὸς Χαϊάφαν ἀγωγῶν. Τούτο θὰ συμβῇ τῷ 1952. Τότε θὰ δύναται νὰ διογετεύθῃ 13½ ἑκατομ. τόνων, διὰ τὸν δὲ ἀγωγὸς τῶν 30', ἐπεκταθῆ μέχρι τοῦ Κιρκούκ, τότε τὸ Ἰράκ θὰ ἔχαγε 20 ἑκατομ. τόνων. Ισηνοὶ πρὸς τὰ 2)3 τῆς περιοκῆς περσικῆς παραγωγῆς. 'Εξ ἀλλοῦ η δυνατότητος τοῦ ὑπεραραβικοῦ ἀγωγοῦ, οὐνιος ἡ χρησιμοποίησις προχειρίστηκε τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἐλαττώσασα τὴν ἀπὸ Ράς Τανούρα πρὸς τὴν Εύρωπην διαδρομὴν τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων κατὰ 3.500 μιλλια, — ἀνέρχε-

ται εἰς 15 ἑκατομ. τόνων ἐπησίας, δυναμένη νὰ αὐξηθῇ εἰς 25 ἑκατομ. τόνων δι' ἐγκαταστάσεως περισσοτέρων ἀντιλογίασιν. Λι ἔχαγαί πετρελαίου ἀπὸ Κουβάτη ἔξαρτῶν πρὸς τὸ παρόν καὶ μέχρις ὅτου κατασκευασθῆ ὁ ἀπὸ Ταρτους σχεδιασθεὶς ἀγωγός, ἀπὸ τὸ πετρελαιοφόρων σκάφη, διότις ἔτισης ἔξ αυτῶν ἔξαρτᾶται καὶ ἡ ἔχαγαί πετρελαίου τοῦ Ζουμπάρι, ἡ ὅποιας ἀναμένεται νὰ παράγῃ 2 ἑκατ., τόνων τούλαχιστον πετρελαίου. Η χωρητικότης τῶν πετρελαιοφόρων σκάφων δῆλον τοῦ κόσμου ἀνήρχεται κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰς 21 ἑκατομ. τόνων. Τὰ σκάφη ταῦτα χρησιμοποιοῦνται διὰ μεταφορᾶς εἰς ὅλη τὰ μέρη τοῦ κόσμου. 'Αν αἱ περσικαὶ ἔξαγωγαι σταματήσουν τὰ σκάφη τῆς Ἀγγλο—Ιρανικῆς ἑταῖριας, συνολικὸν ἑκτοποιματὸς 1.716.000 τόνων, τῶν ὅποιων συμαντικὸν μέρος ἀπησχολεῖται ἐν Περσίᾳ. Θὰ χρησιμοποιοῦν ἀλλαχοῦ, ὅποτε δεν θὰ ὑπάρξῃ ἔλλειψις πετρελαιοφόρων διὰ τὴν μεταφορὰν ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἔξ ἀλλων πηγῶν.

'Ἐκτὸς τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς ἀκαθάρτου πετρελαίου τῆς Μέσους Ἀνατολῆς, εἰνε πιθανὸν νὰ ὑπάρξῃ καὶ ἐνίσχυσης τῆς παραγωγῆς, ἐκτελουμένου τοῦ ὑπέρχοντος ἔκτενούς προγράμματος γαιοτρήσεων εἰς τὴν Βενεζούελαν, ἐκ τοῦ ὅποιου ἀναμένεται ἡ αὔξησης τῆς παραγωγῆς ἀπὸ 76 ἑκατομ. τόνων τοῦ 1950 εἰς 100 ἑκατομ. τόνων κατὰ τοὺς ἑπομένους 12 μῆνας.

'Η ἀπώλεια διゅλισμένων προϊόντων ἀπὸ τὸ 'Αμπαντάν δὲν θὰ εἰναι σοβαρὰ διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Τὰ διゅλιστήρια τοῦ 'Αμπαντάν κατὰ τὸ 1950 ὑδηντον νὰ διゅλίσουν 25 ἑκατομ. μετρικῶν τόνων. Τὰ λοιπὰ διゅλιστήρια τοῦ κόσμου μόλις δύνανται νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν παραπτηρούμενην κατὰ 1100 ἑτησίουν αὔξησην. 'Η πρόσθετος δυνατότης διゅλίσεων εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας διὰ τῶν ὑπαρχόντων εἴτε διὰ τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τὴν Διαχειρίσεως Πετρελαίου 'Αυγύνης διゅλιστηρίων, προορίζεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ μόνον τὴν ἔχωριαν ἐκεὶ ζῆτησιν. 'ΑΦ' ἐτέρου ἀπὸ τὸ 1948 προσήνεται ἐν τῇ Δυτικὴν Εὐρώπην ἡ ἐφαρμογὴ προγράμματος μεγάλης κλίμακος πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἐν αὐτῇ διゅλιστηρίων, προβλεπομένης μέχρι τοῦ 1953 τῆς δυνατότητος διゅλίσεως 62 ἑκατομ. περίοδον μετρικῶν τόνων, ἔξ ὧν 19 ἑκατομ. θὰ διゅλίσονται εἰς Μεγ. Βρετανίαν. Σημειωτέον, ὅτι μέχρι τοῦ ἔαρος τοῦ τρέχοντος ἔτους η ικανότης διゅλίσεως εἰς τὰς χώρας τῆς Δ. Εὐρώπης είχεν ἀνέλθει εἰς 40 ἑκατομ. τόνων περίπου.

Τὰ κυριώτερα προϊόντα πετρελαιοειδῶν τὰ εἰσαγόμενα εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην ἔπειτας εἰνε Μαζούτη καὶ Νητζελ. 'Η κατανάλωσις ἀμφοτέρων ἡ ὅποιας κατὰ τὸ ἔτος 1938 ἀντεποστάψει τὸ 37 % τῶν καταναλίσκομένων πετρελαιοειδῶν, σήμερον ἔφθασε τὰ 60 %. 'Η προβλεπομένη κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν ἐν τῇ Δυτικὴν Εὐρώπην, συμπειδούμενον καὶ τοῦ ἔθοδισμού πλοίων, θὰ ἀνέλθῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς 55 ἑκατομ. τόνων. 'Επομένως, ἔφοδος, η κατανάλωσις ἀνέλθη εἰς τὸ ποσόν τοῦτο, — μαλοντὶ η πυρηνικὸν ίκανότης διゅλίσεως ἐν Εὐρώπην θὰ ισοφαρίστη τὴν ἀπώλειαν τῶν περιοκῶν. — θὰ ὑπάρξῃ ἀνάγκη εἰσαγωγῆς διゅλισμένων προϊόντων εἰς Δυτικὴν Εὐρώπην.

'Υπολογίζεται δὲ νὰ ισοφαρισθῇ ἡ ἀπώλεια τῶν 25 ἑκατομ. τόνων διゅλισμένων προϊόντων τῆς Περσίας διὰ 10 ἑκατομ. τόνων ἔξ 'Ην. Πολιτειῶν (τὰ 3% τῆς σημειωτοῦ καταναλώσεων), διὰ 3 ἑκατομ. τόνων ἔκ Χαϊάφας καὶ διὰ τῆς λειτουργίας τῶν ἐν Εὐρώπη διゅλιστηρίων πέραν τῶν κανονικῶν διοίων πασαγωγῆς των. 'Ἐπι πλέον η παγκόσμιος προσφορὰ μαζούτη μόλις δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ζῆτησιν, καὶ δεδουλεύοντος ὅτι περίοδο τὸ ημίσιο τῶν ἔξαγωγῶν ἔξ 'Αμπαντάν ἀποτελούνται ἡ παραγωγὴ τῆς περσικῆς παραγωγῆς, — θὰ ὑπάρξῃ ἀνάγκη εἰσαγωγῆς 'Η ἀπώλεια τῶν περιοδιστικῶν ικανότης διゅλίσεως ἐν Εὐρώπην, θεβαίως, προβλήματα εἰς τὴν τροφοδότησιν τῶν ινδιών, τοῦ Πακιστάν, τῆς Ανατολικῆς καὶ Νοτίου Αφρικῆς.

'Η ἀπώλεια τῶν περσικῶν πηγῶν θὰ ἀποτελέσῃ, ἀναμφισβήτητως, κρίσιμον πλήγμα εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ οἰκονομικὴν δύναμιν τῆς Μεγ. Βρετανίας. 'Ἐκτὸς τοῦ διτί διακυβεύονται κεφάλαια ἀνερχόμενα εἰς 300 ἑκατομ. λιρῶν (εἰς δύσας ἀνέρχεται καὶ ἀξία τῶν ἐν Περσίᾳ Βρετανικῶν

## A) π "MENTITEPPANEAN"

II.200 τόνων, ταχύτητος 22 μιλλίων

Μὲ σλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις, μὲ πλήρη τηλεφωνικήν ἐγκατάστασιν ἐσωτερικῆς ἐπικοινωνίας, ώς καὶ ἀπ' εύθετας μὲ τὴν ξηράν.

Αἴθουσαι κινηματογράφου, χοροῦ.

Μπάρι ιδιαίτερα εἰς A', B' καὶ τουριστικήν.

Διὰ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ κατ' εύθεταν (μέσω 'Ισθμοῦ)  
ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 'Ιουλίου 2 μ.μ. 16)7, 30)7.

Δι' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ—ΛΕΜΕΣΣΟΝ—ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
ΔΕΥΤΕΡΑΝ 9 'Ιουλίου 4 μ.μ. 23)7.  
Διάρκεια ταξιδίου ΠΕΙΡΑΙΩΣ—ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ ὥραι 56  
Διάρκεια ταξιδίου ΠΕΙΡΑΙΩΣ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ ὥραι 29  
Δεκτοὶ ἐπιβάται καὶ ἐμπορεύματα.

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

τοποθετήσεων), ή άπωλεια τῆς Περσίας θὰ σημαίνῃ άπωλειαν τῆς μόνης μεγάλης καὶ ἐξ ὀλοκλήρου βρετανικῆς τοποθετήσεως κεφαλαίων εἰς πετρέλαια.

2. Ἐρχόμεθα τώρα εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν ἀκαθάρτου πετρελαίου, ἡ ὁποία παρουσιάζει κατὰ τὴν πρώτην τριμηνίαν τοῦ τρέχοντος ἔτους αὔξησιν κατὰ 9.3 τοῖς ἑκατὸν ἐπὶ τῆς ἀντιστοίχου τριμηνίας τοῦ 1950.

Ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ ἔκ τῶν γνωστῶν μέχρι τοῦδε στατιστικῶν στοιχείων παρουσιάζει τὴν ἔξης Κίνησιν: Τῷ 1938 ἀνήλθεν εἰς 272 ἑκατὸν, μετρικῶν τόνων, τῷ 1946 εἰς 376, τῷ 1947 εἰς 414, τῷ 1948 εἰς 471, τῷ 1949 εἰς 470, τῷ 1950 εἰς 520 ἑκατὸν, μετρικῶν τόνων. Ἡ σύνεσις τῆς παραγωγῆς κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους 1951 ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς Ἡν. Πολιτείας καὶ Βενεζουέλαν παρουσιάζει μεγαλύτερον ποσοστὸν τοῦ γενικοῦ, ἐνῷ ἡ παραγωγὴ τῆς Μέσης Ἀνατολής παρουσιάζει ἐλαφράν υποχώρησιν.

Κατωτέρω πίνακας εἰς ποσοστὰ ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν τῆς παραγωγῆς εἰς τὰ μεγάλα τυμάτα τοῦ κόσμου κατὰ τὴν πρώτην τριμηνίαν τῶν ἔτων:

	1950	1951
Ἡν. Πολιτείαι . . . . .	52.0	52.3
Βενεζουέλα . . . . .	14.1	14.5
Μέση Ἀνατολή . . . . .	17.3	17.1
Σοβ. Ρωσία . . . . .	7.3	7.0
Διτ. Ἡμισφαίριον . . . . .	71.5	72.0
Ἀνατολ. Ἡμισφαίριον . . . . .	28.5	28.0

Περὶ τῆς παραγωγῆς πετρελαίου ἐν τῇ Σοβ. Ρωσίᾳ δὲν ὑπάρχουν ἀσφαλεῖς ἀριθμοί. Οἱ διδούμενοι υπὸ τῶν Ρωσῶν στατιστικοὶ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ πενταετή σχέδια. Διὰ τὸ 1950 προεβλέπετο παραγωγὴ 250 ἑκατὸν. Βαρελίων ἑτησίως ἡ 690 χιλ. βαρελίων ἡμερησίως, ὅπου τὸ σχέδιον κατετρώθη τῷ 1945. Κατὰ τὸ ἔτος ἐκεῖνο ἡ παραγωγὴ ἦτο 370 χιλ. βαρελίων ἡμερησίως. Τῷ 1947 ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 540 χιλ. βαρελίων ἡμερησίως. Ἐπὶ τῇ βάσει πληροφοριῶν ἔκ ρωσικῶν πηγῶν φαίνεται, ὅτι ἡ παραγωγὴ τοῦ 1950 ἦτο κατὰ 146% τῆς τοῦ 1947, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι μέσος ὅρος παραγωγῆς κατὰ τὸ 1950 ἦτο 745 χιλ. βαρελίων ἡμερησίως. Τὸ ἐν Λουδίῳ Γραφείον Τύπου Πετρελαίων ὑπελόγισε τὴν ὅλικην σοβιετικὴν παραγωγὴν διὰ τὸ ἔτος 1950 εἰς 37.6 ἑκατόν, μετρικῶν τόνων. Τὸ αὐτὸν Γραφείον ἀποκαλύπτει, διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν παλαιῶν πετρελαιοφόρων περιφερειῶν τῆς Δυτικῆς καὶ Νοτίου Ρωσίας δὲν ἀνταπεκρίθη εἰς τὸ καταβλήθεν ἐν αὐταῖς ἔργον. Τῷ 1940 οἱ ἀνατολικαὶ καὶ κεντρικαὶ περιφέρειαι παρήγοντο 27 ἑκατ. βαρελία ἐνῷ αἱ δυτικαὶ καὶ νότιαι 200 ἑκατοντά. Τῷ 1945 ἡ παραγωγὴ τῶν τελευταίων ἐπέσεις εἰς τὰ 90 ἑκατ. βαρελία. ἐνῷ τῶν κεντρικῶν καὶ ἀνατολικῶν ἀνήλθεν εἰς 50 ἑκατ. βαρελία.

Τὸ πενταετές σχέδιον ἀπέβλεπε νὰ ἀναδιβάσῃ κατὰ τὸ ἔτος 1950 τὴν παραγωγὴν τῶν νοτίων καὶ δυτικῶν περιφερειῶν εἰς 165 ἑκατοντά. βαρελίων. Ἐπραγματοποιήθη ὁιος, παραγωγὴ 117 ἑκατοντά. βαρελίων. Ἀντιθέτως, αὔξησις κατὰ 55% τῆς τοῦ 1940 ἐπημειώθη τῷ 1950 εἰς τὴν βορείων τοῦ Κουμπίση περιφέρειαν τὴν ἐπονομαζόμενην τὸ «Δευτέρον Βακού». Ἐκεῖ ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 152 ἑκατοντά. βαρελίων. Διὰ τὴν ἐπομένην πενταετίαν τὰ σοβιετικὰ σχέδια προβλέπουν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς κατὰ 6% κατ' ἔτος ὥστε κατὰ τὸ 1960 νὰ φθάσῃ τὰ 1.200.000 βαρελίων ἡμερησίων.

Εἰς τὴν Ἀλβανίαν λέγεται διὰ τὴν παραγωγὴν κατὰ τὸ 1950 ἀνήλθεν εἰς 7.700 βαρελίων ἡμερησίως ἔναντι 6.000 βαρελίων ἡμερησίως τοῦ 1949.

Εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας ἡ παραγωγὴ ἡ ηδήθη ἀπὸ 5.042.000 βαρελίων ἡμερησίων εἰς 5½ ἑκατοντά. ἡμερησίων τῷ 1950.

Ἡ παραγωγὴ τοῦ Μεξικοῦ ηύθητη τῷ 1950 κατὰ 19% ἔναντι τοῦ 1949, κατόπιν ἐκτέλεσεως ἐκτεταμένου προγράμματος γαιοτρήσεων.

Ἡ παραγωγὴ τῆς Βενεζουέλας ηύθητη κατὰ 13.5% τῷ 1950 φθάσασα τὰ 1½ ἑκατοντά. βαρελίων ἡμερησίων.

Βεδαίως τὰ σημειώμενά κατὰ μέσον δρον αὔξησις 9.3% τῆς παγκόσμιον παραγωγῆς πετρελαίου κατὰ τὴν πρώτην τριμηνίαν τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου τοῦ 1950, δὲν εἶναι ἀνάλογος πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἑκάστασεως καὶ τῆς δυνιμοργίας ἀποθεμάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς κατακαλώσεως. Θά χρειασθῇ, διὸν, νὰ καταβληθοῦν ἀνάλογοι προσπλέθειαι διὰ τὴν περαιτέρω αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, ηγετικές ἀσφαλῶς θὰ ἐπετυγχάνετο ἀνὴρ δραματικὴ περιπέτεια τῶν περσικῶν πετρελαίων δὲν ἐλάμβανε χώραν.

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## Ο ΒΑΣΑΝΙΣΤΗΣ

Νὰ πέσῃ στὴν πλώρη σου ἕνας προχωρημένος στὴν ἡλικία ἀνθρωπός γεμάτος ἰδιοτροπίες καὶ μιζέριες, φίλοσοφείς, τὸν δικαιολογεῖς ἀπόλυτα καὶ τὸν συμπονεῖ.

— Γερός ἀνθρωπός, λέσ, χιλιοβασανισμένος. Ποιὸς ξέρει ποιὲς ἀπογοητεύσεις καὶ ἀναποδίες τῆς ζωῆς τὸν κατάντησαν ἀνθρώπινο ναυάγιο καὶ ψυχικό ράκος.

Νὰ πέσῃ στὴν πλώρη σου ἕνας κάπως ἄνδρας, νεώτερος, μὲ τὰ ἴδια ὀχληρὰ ἐλαττώματα, πάλι αἰσθάνεσαι τὴν διάθεσιν νὰ κουράσῃς τὴν συνείδησί σου για νὰ βρής μιὰ κάποια δικαιολογία.

— Εἰναι τόσο δύσκολες, λέσ, οἱ ἐποχές μας, καὶ ποιὸς ξέρει ὁ χριστιανὸς τὶ βάσανος ἀντιμετωπίζει, τὶ μαγανιστήριο ὑποχρεώσεων ὑπηρετεῖ, ποιὰ ἀδιέξοδο τοῦ τραγανίζουν τὸ μυαλό. Κάνεις λοιπὸν πώς τὸν κοστανοεῖς, κάνεις πώς τὸν παρηγορεῖς μὲ μιὰ φτηνή φίλοσοφία καὶ κάνεις πώς τὸν δίνεις ὁράσος, ἀδιάφορος, ἀδιάφορος, ἀνὴρ τῆς ωρᾶς ποὺ χωρίζετε φτείς τὸν κόρφο σου νὰ μὴν ἔσωτάχυ μπροστά σου.

Τὶ νὰ πῆ, δύμως, κανεὶς γιὰ μερικούς νέους, παιδιά πρωτόγαλατα στὴ ζωή, ἀνήλικα πράματα, ποὺ ξεκινοῦν μὲ τὴν ιδιοτροπία «παρά πόδας» καὶ τὴ μιζέρια κομπλέ στῆς ψυχῆς τους τὰ ἔφεδια; Τὸ φαινόμενο δὲν είνε σπάνιο.

Καὶ ὃν ἔξω στὸ κοινωνικὸ μωσαϊκὸ περνάει τὸ φαινόμενο αὐτὸ δίχως συνέπειες, στὸ θαλασσινὸ τὸ ἐπάγγελμα δὲν είνε τὸ ίδιο.

“Ἐξω οἱ τύποι αὐτοὶ τὸ ποὺ νὰ βασανίζουν τοὺς οἰκείους τους ἡ δύσους ἄλλους ἔχουν συμφέροντα, ἀλλὰ καὶ θέλουν τὴ συναλλαγὴ καὶ τὴ σχέση τους.

Στὴ βαλασσα σύμως; ‘Ἐδω εἴτε θέλεις εἴτε δὲν θέλεις θὰ τὸν ὑποστῆς. Τὸ βαλασσινὸ ἐπάγγελμα ἔχει τὴν ιδιοτυπία του. ‘Ἐδω οἱ τριαντάπεντε τοῦ πληρώματος ἀποτελουν μιὰ συνοχὴ ἐνίσιου συνόλου, τὸ δὲ ἐλάττωμα τοῦ ἔνος βαρώνει όλους τοὺς ἄλλους. ‘Ἐδω ἐμεῖς είμαστε μιὰ μηχανὴ ὅπου τὸ ἐλάττωμα αἰσθάνεται ἐξαρτημένος ἐπηρεάζει δὴ τὴ λειτουργία της.

Τὶ νὰ πῆ, λοιπόν, κανεὶς καὶ πῶς νὰ δικαιολογήσῃ τὸ κακό; Βλέπεις ἐκεῖνα παιδάρια, ὅπου τοὺς νὰ μὴν πέραστε ἀκόμα ούτε τοῦ στρατοῦ τὶς δοκιμασίες, νὰ σοῦ παρασταίνη τὸν ἔξαιρετικὰ εὐέξαπτο, τὸν ἔξαιρετικὰ μυιγάγγιχτο, τὸν ἔξαιρετικά ιδιότροπο, τὸν ἔξαιρετικὰ νευρικό.

Καὶ ὅλα αὐτὰ τὰ μοδέρνα ἐλαττώματα, ποὺ δὲν είνε τίποτε περιστέρεο ἀπὸ ἐγωιστικὸς κακῆς ἀνατροφῆς, σοῦ τὰ παρουσιάζει ὡς λεπτά του γαρίσματα.

Τοῦ φταίνε τὸ φαγητό, τὸ δωμάτιο, τὸ ταξίδι, δ καιρός, δ βόρυδος τῶν συντρόφων του, τὰ ἀστεῖα καὶ τὰ γελιά ἡ ή εὐθυμία. Τοῦ φταίνε ἡ νομοθεσία, οἱ προϊστάμενοι του, ή συνδικαλιστική του ὄργανωσις, τὰ πάντα.

Μὲ κανενὸς τὴ γνώμη δὲν είνε σύμφωνος καὶ καμμὶς εὐκαιρία δὲν ἀφίνει για νὰ τονίσῃ ὅλων τῶν ἄλλων τὴν κατωτερότητα καὶ τὶς ἀτέλειες.

Μιὲ καρφωμένη μούρη, μιὰ ἀπαισιά ψυχῆ, ἔνα ἀποκρουστικὸ σύνολο. Τὸν βλέπεις πρωτι-πρωτὶ καὶ σοῦ χαλάει μὲ τὴν πρώτη του κουβέντα δὴ μέρα.

Νὰ τὸν πῆς ἀφρωστο; Θέος φυλάξοι. Εἰνε σιδερένιος. Γκρινιάζει πώς τὸ φαῖ δὲν είνε καλὸ καὶ δύμως κάθε φορά κατεβάζει στὴν παραδαρμένη τοῦ ὄλοκληρα φορτία. Γκρινιάζει γιὰ κάθε θύρυδο καὶ τὶς ἀντίνες του, ἀλλὰ δταν τὸν ξυπνούν γιὰ τὴ βάρδειά του ἀναστατώνεται τὸ βαπτόριος ποὺ ν' ἀνοίξει τὰ μάτια. Γκρινιάζει γιὰ τῶν ἄλλων τὸ κέφι χωρὶς νὰ ἀναλογίζεται τὴν ἀρδιά του πόρο φέρνει νὴ δική του ἡ ἀτελεύτητη γκρίνια. Νὰ ἱταν τούλασθον ἐργατικὸς καὶ προκομένος....

Βρωμάει ὀλόκληρος. ‘Ακόμα καὶ δταν κάνη πὼς φρεσκάρεται, είνε τσαλακωμένος σὰν νὰ μεταχειρίζεται γιὰ γαρδαρόμπτα του κάποιο μπουκάλι!

Καὶ ἀλλοτε ἐμιλήσαμε γι' αὐτὸν τὸν τύπο. Τὸν κατατάξαμε καὶ αὐτὸν στοὺς κακοποιοὺς τῶν πλοίων. Τὸν ἐβαθυσιογήσαμε ισάξιον μὲ τὸν πολιτικάντε—καθοδηγητή, ισάξιον μὲ ἔκεινον διαλυτή.

‘Ἐπαναλαμβάνουμε καὶ τώρα τὴν περίπτωσί του.

\* \* \*

Cable Address:  
TONIO - COLON

Telephones:

1001 — 1002

## “TAGAROPULOS CORPORATION”

COLON, REP. PANAMA

### SHIP CHANDLERS

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

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

μένων. "Εγινε ή τυπική διαδικασία, πέρασαν οι νεοφύτιστοι από παθολόγους, από όφθαλμιάτρους. Προσεκόμισαν τό ποινικό τους τό μπτρώον.

Μπόρεσε, ομως, κανείς νὰ ἐλέγῃ καὶ ἐσυνεχείᾳ νὰ τοὺς ἐφοδιάσῃ μὲ τὸ πιστοποιητικὸ τῆς ψυχικῆς τους θορυβοτίας;

Καὶ δῶμας εἶναι τὸ μόνο ἀποδεικτικὸ ποὺ θὰ περιέκλειε πραγματικὴ ἀξία. Διοτὶ δᾶλα τὰ ἄλλα τίποτε περισσότερο δὲν ἔχει πρετερούν απὸ τὸ γνωτόποιο ποὺ διατίθεται κιὰ τὴν ἐκδοσίη τους.

χαροπόσιον που διατίθεται για την εκσοτή τους.  
Μήπως δὲν είδαμε, ἐγκληματίες ἀκόμη, νὰ διορθώνωνται καὶ νὰ μεταμορφώνωνται σὲ βαυμασίους νυμφαγεῖς καὶ ἀξιολόγους πολίτας;  
Μέρα δέντρων αὐτού πολλούς ὅμις άρδευτοι ελάχιστοι τοιχούλας πάρεν-

Μήπως δεν έχουμε και πολλούς, όχι απόλαυσης φίλασσθενούς, αλλά πραγματικούς ανάπτυχους, όπου είνε θαυμάσιοι έργαται παραγωγικοί και ηλεύθεροι;

Μήπως πάλι παρ' ὅλα τὰ πιστοποιητικά υγείας, γνώσεων καὶ ποικιλῶν μητρώων δὲν βλέπουμε κάθε στιγμὴ διπόδω μηδενικά σ' ὅλα τὰ κοινωνικά τὰ ποστά καὶ σ' όλες τις «Ελικές» θέσεις;

Ἄλλα δέο γιὰ τὰ φυλλάδια τῶν μαθητευομένων τὸ κακὸ δὲν εἶνε καὶ τόσο τραγικό.

"Εδώ, θώρα, τώρα συζητούμε και για τά νέα στελέχη της Ναυτιλίας μας. Σχολές ζητούμε νά λειτουργήσουν. Εκπαίδευσι αξιώνουμε άρτιώτερον.

Μήπως κάνουμε ασχήμα άν νομίζουμε, ότι θὰ πρέπει νὰ προτιμηθῇ ἀπὸ κάθε εἰδική καὶ ἀπὸ κάθε ἐπαγγελματική κατάρτισι, ἀπὸ κάθε ἐλεγχοῦ καὶ ἀπὸ της προσκόμιση πιστοποιητικοῦ, ὃ ἐλεγχος αὐτὸς τῆς ψυχικῆς ισορροπίας;

Χρήσιμος τοῦ παθολόγου ὁ ἐλεγχος, χρησιμώτερος τοῦ ὄφθαλμάτρου. Άλλα ἀσύγκριτα πολυτιμοὶ αὐτὸς ὁ ἄλλος ὁ ἐλεγχος τῆς ψυχικῆς ἀρώστιας, ἀρρώστιας που ὅχι μόνο δὲν θεραπεύεται, ὅχι μόνο δὲν παρέρχεται, ἀλλὰ προίστονται τοῦ χρόνου ἐκτραχύνεται εἰς βάρος, ὅχι δυστυχῶς τοῦ ἀσθενούς, ἀλλὰ πρὸ πάντοτε ὥλων τῶν ἄλλων.

Ο σημερινὸς μίζερος νεανίας ύστερα ἀπὸ τὴν περιωρισμένων χρόνων ναιτολόγηση του θὰ ἐμφανισθῇ ἀξιωματικὸς καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Καὶ λίγῳ ἀκόμῃ, ἀργότερα, θὰ σκαλώσῃ στὰ ἀνώτατα διοικητικά πόδα τῶν πλοίων.

Ποιός ἀμφιβάλλει, διτὸν γκρινιάρικο τούτο σημερινό παιδί δὲν θὰ είναι αὔριο ἔνας ἐγώσιτης ἄνδρας καὶ μεθαύριος ἔνας σαδιστής γέρος;

Ποιός αμφιβαλλεί, ότι έτσι φυτρώνει και ωριμάζει των πλοιών ο βασανιστής;

‘Η Κοινωνία, ἐν πάσῃ περιπτώσει, παρέχει εύκαιριες νά ζουν καὶ αὐτοῖς. Δὲ τοὺς καταδίκαζει. Μποροῦν, ἀξιόλογα, να γίνουν ἔφοροικοι υπάλληλοι, τελωνειακοί, φύλακες σωφρονιστηρίων, εἰσπράτορες στά τραύμ, δραγάτες, νεκροπόται, καλόγροι, ἔμποροι. Θαλασσινοί, ὅχι.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ ΕΝ ΚΩΝΟΠΟΛΕΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ Θ' ΑΙΩΝΑ

Τεῦ κ. Α. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

'Ο πολὺς Κ. Παπαρηγόπουλος ἀπεκάλεσε «μεταρρύθμισιν» τὴν κατά τὴν 8ην ἑκατονταετηρίδα καὶ μέχρι τῶν μέσων τῆς ἐνάτης ἐπελθούσων εἰς τὸ Κράτος τοῦ μεσαιωνικοῦ Ἑλληνισμοῦ προσδευτικὴν μεταβολήν τῶν ἐκληπτιστικῶν, κοινωνικῶν, νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἐφεσμῶν, τὴν περίοδον, δηλονότι, ἡ ὅποια εἰς τὰ ἔγχειριδια τῆς μεσαιωνικῆς ἱστορίας χαρακτηρίζεται συνήθως, ὡς περίοδος τῆς εἰκονομαχίας.<sup>1</sup> Ή περίοδος αυτή, καθόσον ἔνθυμουμαί ἔτει τῶν γυμνασιακῶν μου σπουδῶν, κατεδίκασετο ὑπὸ τῶν διδασκαλῶν ἐκείνων τῆς ἐποχῆς (1915), μὲ μόνον κριτήριον τὴν κατ' αὐτὴν ἐπελθουσαν καταργησιν τῶν εἰκόνων, συγκατεδίκασετο δέ, ἄλλ' ἐκ κρίσεως ἐπιπολαίς, ἡ δυναστεία τῶν 'Ισαάρων, πρωτουργών τῆς εἰκονομαχίας. Βραδύτερον, κατά τὰ πανεπιστημιακούς μου σπουδάς, κατεπλάγην ἐπὶ τῆς μελέτης τῶν νομοθετικῶν συλλογῶν τῶν 'Ισαάρων, διὰ τῶν ὅποιων εἰσῆχθσαν θεμοὶ προδευτικοὶ εἰς τὸ δίκαιον. ἐν πολλοῖς Ἑλληνικοῖ, μὲ ἕκδηλον τὴν σφραγίδα τῆς ἐργάσεως τοῦ Χριστιανισμοῦ. Τότε ἀπέδειψα μὲ κάποιουν δυσπιστίαν πρὸς τὴν γυμνασιακὴν διδασκαλίαν τῆς ἱστορίας καὶ ἡθελησα νά μελετήσω δαστέρων τὴν ἴστορικην περίοδον, ἥτις χαρακτηρίζεται μὲν ὡς περίοδος τῆς εἰκονομαχίας πρὸς εὐκόλωτέραν ἀπλότηταν συνέννοτιν καὶ οὐχὶ δι' ἄλλο τι, εἴην, ὡς λέγει ὁ Κ. Παπαρηγόπουλος διότι ἡ τῶν εἰκόνων κατάλυσις, προσδαλούσα τὰς περιστοτέρας ἔξεις καὶ τὰ περισσότερα συμφέροντα, κατέπληξε ζωηρότερον τὴν φαντασίαν μύθων καὶ ἐπεκάπασε πάντα τὰ διοτί γεγονότα.

των ανθρώπων και επεοδικασθήσαντα τα λοιπά γεγούνα.  
"Η Μεταρρυθμίσις, άλλως, έκεινην έπελθόδη του έργου της έξαλείψει  
ως τώρα έλλαττωμάτων όσα υπεσκαπτον την Ελληνική, την ηθικήν, την δια-  
νοητικήν, δινημένην τας Κανονισμούς ένειναι της έπονης.

νοητικήν συναίμην της Κοινωνίας εκείνης της εποχής.  
Πλὴν τῶν κοινωνικῶν μετερρρύθμισεων, ἐπέδιοχθη ἡ ἀναδιοργάνωσις τοῦ στρατοῦ καὶ τοῦ στόλου καὶ δῆ μόνον τοῦ πολεμικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐμπορικοῦ. Μεταξὺ τῶν ἀξιομνημονεύων διατάξεων τοῦ Βασιλείου  
ὡς Νικήφορου (τὸν ὅποιον Κωνσταντίνος ὁ Πορφυρογένητος εἶς τίνα  
νεαρών ἀποκαλεῖ ἐπίδιπτορα τῆς Βασιλείας, λόγῳ τῆς ἀνώμαλου ἀνόδου  
του εἰς τὸν θρόνον ἀπὸ τῆς θεσεως τοῦ Γενικοῦ Λογοθέτου), είναι αἱ οι-  
κονομικαὶ, ἐκ τῶν δοπίων ἡμᾶς ἔνδιαφέρουν ἐκείναι, δι’ ὧν ἐσυστήθη  
ναυτικὴ Τράπεζα ἐν Κωνσταντινούπολει, κατὰ τὴν πρώτην δεκαετρί-  
δα τοῦ Θ. αἰώνος, ἡτὶς ἐδάνειζεν εἰς ἕκαστον τῶν ἐπισήμων Πλοιάρχων  
μέχρι διώδικα λιτρῶν χρυσοῦ, ἐπὶ πληρωμῇ τούτῳ 4 κερατίων ἐπὶ τοῦ  
χρυσοῦ νομίσματος. (Περιττὸν καὶ νά εἴπω, ὅτι τὰ κερατία ταῦτα,  
νάνες δάρους ἐν τῶν πυρήνων τῶν ἔκλοκερατῶν, είναι τὰ εἰς τὴν κοινω-  
γλωσσαν ὄνομασθέντα καράτια, ἐξ ὧν δείκυνται ὁ τίτλος καθαροῦ χρυ-  
σοῦ δεδομένου κράματος). Προσέτοι οὐασιλεὺς Νικήφόρος διηκολούνε-  
τὴν παρὰ τῶν ναυτιλομένων ἀγοράν, ίδιως εἰς τὰ παραλία τῆς Μι-  
κρᾶς Ἀσίας, ὑπὸ συμφέροντας ὄρους κτημάτων τοῦ Δημοσίου. Πρόκει-  
ται περὶ ἀποκαταστάσεως, ὡς θὰ ἐλέγομεν σήμερον, ὀκτημόνων ναυτερ-  
γετῶν, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν ἐνισχύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ στο-  
χείου τῆς Μικρᾶς Ἀσίας καί, μάλιστα, δι’ ἀνθρώπων, οἱ ὅποιοι θὰ  
ἐπήνδρουν τὰ πολεμικὰ σκάφη.

Ο Κ. Παπαρρήγοντους, ό ποτοίσ εις μιαν λαμπράν συνέθειν εκε-  
τει τὸ μεταρρυθμιστικὸν ἔργον τοῦ Νικηφόρου, πλήρης ἐκτιμῆσεως καὶ  
θαυμασμοῦ διὰ τοῦτο, καταλήγει διὰ τῶν ἑνῆς:

«Η σύστασις τῆς ναυτικῆς Τραπεζῆς μαρτυρεῖ την ἔξοχον προνοίαν, ἥν ὁ Βασιλεὺς ἐλάμβανε πρὸς ἐμψύχουσιν τῆς ναυτιλίας καὶ συντῆρησιν τοῦ στοιχείου οὐκέτεινο, τὸ δὲ ποιόν οὐδὲ πότε ἔπειτα ἐπαυσόντα ἀποτελῇ μίαν τῶν κυριωτάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους δυγάμεων. Καὶ ἐν γένει εἰπεῖν, πᾶσαι αἱ προκειμέναι τοῦ Νικηφόρου διατάξεις μαρτυροῦσι τὸ συνετόνη ἄμμοντα καὶ τοῦ μηρότατον Κυθερητικὸν πανεύμα, τὸ δόποιον ἐπεκράτει τότε παρ' ἡμῖν πνεύμα ἀξιον τῶν νέων ἐκαπνειτεπίριδων μᾶλλον ἢ τῆς ὄγδοης καὶ ἐνάτης, ἐν ᾧ βλέπομεν αὐτὸν παραδόξων ἐνώπιον ἡμῶν ἀναπτυσσόμενον».

Παρήλθον πλέον την 70 έτών, αφ' όπου ο Δ. Κ. Παπαρρηγόπουλος εχαρακτήριζε τὴν ναυτιλίαν καὶ τοὺς ναυτιλομένους ως μίαν τῶν κυριωτάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐθνους δυνάμεων, ἀξίουν συντρήσεως καὶ κρατικῆς ἐμψυχώσεως. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης τῆς κρατικῆς ἐμψυχώσεως, κατὰ τὰ 70 τελευταῖα ἔτη, δὲν ἐσημειώθη οὐδεμία πρόδοση, ὅποδε τῶν ἀντίληψέων τῆς ἑνάτης ἐκαπονταεπίρροδος ἐσημειώθη ὅπισθοδρομησία, διότι ποῦ σήμερον ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Τοσπέρα καὶ ποῦ ἡ ἀποκοτάσσοσις τῶν ναυτεργατῶν εἰς πόλεις παραλίους; Λυπηρὸν εἶναι, δτὶς ἡ μελέτη τῆς πατρίου ἴστορίας μᾶς καθιστᾷ ἐπικοιτάς τοῦ παρόντος καὶ ἡ ἐπικρίσις στρέφεται κατὰ τὸ ουργάρχον Κράτους. Βεβαίως, τὸ σημερινὸν Κράτος είνε πολὺ πτωχότερον τοῦ Κράτους τοῦ μεσαιωνικοῦ Ἑλληνισμοῦ, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀκμῆς του, ἀλλά τούλαχιστον. ἂς μὴ νιοθετοῦνται ἀνέυθυνοι καὶ ἐντυπωσιακοὶ φόγοι κατ' ἔκείνουν τῶν Ἑλλήνων ναυτιλομένων, οἱ ὄποιοι, μὴ δυναμενοι νὰ χρηματοδοτηθοῦν ὑπὸ Ἑλληνικοῦ Ὀργανισμοῦ ναυτικῆς πτίστεως, ἐπινοούν τόπους χρηματοδοτησέως των ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἐπὶ ύποθήκῃ τῶν πλοίων των, «ἄντης τοι ὑψώνυτες ξένην σημαίαν ἐπὶ πλοίων κατ' οὐδίσιαν Ἑλληνικῶν», κατ' ἀπάτησιν καὶ πρὸς μείζονα ἔξασφάλισιν τοῦ ὀλλοδοτοῦ διαιτηστοῦ. «Ἄς ἐπίσωμεν, ὅτι καποίοι σύγχρονος Μεταρρύθμισις θὰ ἀναζωπυρήσῃ τὴν κρατικὴν μέριμναν διὰ την ἐμψυχώσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν συντήρησιν τοῦ στοιχείου ἐκείνου. τὸ ὄποιον ἀπὸ τῆς πρώτης ἐμψυχίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ δύναμτος μέχρι σήμερον ἀπετέλεσε καὶ εἰς τὸ μελλόν θὰ ἀποτελῇ μίαν τῶν κυριωτάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐθνους δυνάμεων.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ  
ἐπὶ σκαφῶν καὶ ἐμπορευμάτων  
παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ

**LLOYD'S**  
Πρακτορείον ΣΑΠΟΡΤΑ  
η. Γιαννουλάτσον, Πατρώς—Τηλ. 45383

# HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

# MORAN

## TOWING AND TRANSPORTATION

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

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

# ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.**— Κατά το 2ον δεκαπενθήμερον του Ιουνίου ή ναυλαγόρα παρουσίασε μερικάς μεταβολάς. Ύπειτη μήποταν έλαφρώς οι ναύλοι διά φορτώσεις γαιανθράκων κατά τὸν Ιουλίον. Τούτο έγένετο λόγω τῆς ἑπτασίας ἀναπαύσεως τῶν ἀνθρακαράχων καὶ τῆς ἐλλείψεως φορτίων. Εἰς τὰς Ινδίας, ἐπίσης, παρετηρήθη προσφορὰ χωρητικότητος καὶ πολλοὶ πλοϊοκτήται προσέφερον τὰ πλοῖα τῶν πρὸς ναύλωσιν εἰς χαμηλὰς τιμάς. Καὶ εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν καιροὶ λόγοι ἐμποδίζουν τὰ φορτώσεις εἰς πλειστους λιμένας. Ο Βόρειος Ἀτλαντικός παρουσίασε μικράν κάμψιν περίπου 5%, ἀλλὰ πλοῖα ἔτοιμα νὰ φορτώσουν ἐντὸν τὸν Ιουνίου ἀρχῶν Ιουλίου εὐκόλως ἐπληρώνοντο εἰς τὰ προηγούμενας τιμάς. Ζαγάρεις διὰ Ιαπωνίας καὶ γαιανθράκες απὸ Χάμπτον ρόδος, ἐπίσης δι' Ιαπωνίαν, παρουσιάσθησαν μὲν ζωηρότητα πληρωμῆς καλῶν τιμῶν. Η Νότιος Αμερική πάντοτε μὲν μεγάλο ἐνδιαφέρον διὰ γαιανθράκας καὶ διὰ συνεχῆ ταξίδιον. Ή ναυλαγόρα τῶν τάκερων παρουσίασε τὸ ἔχης παράδοσον: Δι' ἓν ταξίδιον ἐπληρώγαν 35% ἐπὶ πλέον τὸν ναυλοδογούν τῆς U.S.M.C. καὶ πληρώνουν 50% διὰ συνεχῆ ταξίδια 18 μηνῶν, 40% διὰ 18 μηνᾶς καὶ 50% διὰ 24 μηνᾶς. Οι Ἀγγλοὶ εἰς λίρας πληρώνουν κατὰ 10% περισσότερον. Ή γνώμη τῶν μεσιτῶν εἶνε, διὰ αἱ ἑταῖροι διὰ εἰνε πολὺ εὐτυχεῖς ἀν δυνθυσον νὰ ἔξασθαίσουν πλοῖοι μὲν πολυμήνους ναυλώσεις, μὲ βάσιν 75% ἐπὶ πλέον.

• Απὸ ήμέρας εἰς ήμέραν διὰ δύτερα ὅποδαίνει ἡ ἐλλείψις πληγωμάτων εἰς τὰς ἀμερικανίκους λιμένας. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις δι' ἐγκυκλίων τῶν καὶ δι' εἰδικῆς προπαγάνδας προσπαθοῦν νὰ ἐπαναφέρουν εἰς τὴν θαλασσαν τοὺς υπερτείσαντας κατὰ τὸν τελευτανόν πλόειν. ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Ή προσπάθεια τῶν αὐτῆς διὰ δέν φαίνεται πιθανόν, διὰ διὰ καρποφορήσῃ μέχρι σημεῖον ὥστε νὰ ἔξερεθοῦν πληρώματα διὰ τὴν ἐπανδρωσιν δῶλων τῶν ἐπανοπλιζόμενων κρατικῶν σκαφῶν. Οι ἀρμόδιοι τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων ἐδήλωσαν χαρακτηριστικῶς, διὰ διὰ ἐν προκειμένῳ προσπάθειά των ηθον σχεδὸν εἰς τὸ τέρμα τῆς.

• Τὸ νέον διηλιστήριον τοῦ Φόλευ, παρὰ τὸ Σαυθάμπτον, κατασκευασθέν ἀπὸ τὴν «Εσσο», τίθεται ἀπὸ τὸν ἀρδεμένον μηνὸς Ιουλίου ἐν λειτουργίᾳ, τοῖοι ἔξ οὖσας μηνᾶς ἐνωτέρων τοῦ ἀρχικῶν προβλεφθέντος χρόνου. Ή παραγωγὴ του ἔξ ἀνέρχεται εἰς 5½ ἑκατόν, τόνων διῆλισμένου πετρελαίου καὶ διὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ν' ἀγοῦσῃ παν τὴν πιθανήν ἀπώλειαν τοῦ Ἀμπαντάν, ἀπὸ τὸ ὅποιον 2½ ἑκατόν. τόνων διῆλισμένου πετρελαίου εἰσήγοντο εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν.

• Αἱ κυριώτεραι ἀμερικανίκαι ἑταῖροι πετρελαίων σχεδιάζουν μίαν στοντοπάτην συνεργασίαν διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν προσιόνων τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἐκμετάλλευσιν τῶν διαφόδων μεων παραγωγῆς καὶ μεταφορᾶς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ περιορίσουν εἰς τὸ ἔλαχιστον τὰς συνεπείας ἀπὸ ἐνδενομένην ἀναστολὴν τῶν παραδόσεων περιστικῶν πετρελαίων. Τὸ σχέδιον τελεῖ ηδη ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ «Υπουργείου Δικαιοσύνης». Εἴναι αὐτὴ παρασχεθῆ, θελεῖ ἐκδηλωθῆ ἀμέσως ἡ συνεργασία εἰς ἑκείνας κυρίως τὰς περιφερείας τοῦ ἀνατολικοῦ Ήμισφαιρίου, αἵτινες πρόκειται νὰ ἀπειληθοῦν περισσότερον ἀπὸ τὴν πιθανήν ἐλλειψιν τῶν πετρελαίων τοῦ Ἰράν.

• Εἰν τῷ μεταξὺ διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανία δημιουργοῦσα ἀπὸ τὸν Μαΐον ἀποθέματα πετρελαίου, μὲ διαρκῶς ἐπιταχνόμενον ρυθμόν. Κατὰ τοὺς πρώτους πέντε μηνὰς τοῦ τροπού, εἰς τοὺς αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀνήλθον εἰς 1371 ἑκατομμύρια γαλονίων, εἰς τῶν ὅποιων 348 ἑκατόν, γαλονίων διὰ τὸν Μάιον. Ο μέσος ὄρος μηνιαίας εἰσαγωγῆς διὰ τὸν ἀνώτερον κατὰ 38%, ἐναντὶ τοῦ ἀντιστοίχου μέσου μηνιαίου ὄρου διὰ τὸ 1950. Κατὰ 6% ἀφ' ἐτέρου ησαν ἀνώτεραι καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ διῆλισμένου πετρελαίου.

• Κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ τροπού, εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης πετρελαίου τῶν ἀντιστοίχων περιστικῶν κατὰ 2.250.000 τόν., ἔφασε δηλαδὴ εἰς τὰ 12 ἑκατόν. τόνων περίπου, μὲ πρόδειρην καὶ περαιτέρω αὐξήσεως. Ή ἑτησία παραγωγὴ προβλέπεται νὰ διακυμανθῇ μεταξὺ 54 ἑως 55 ἑκατόν. τόνων, ἐναντὶ 49 ἑκατόν. τόνων τοῦ 1950. Τῆς Μεγάλης Βρετανίας η παραγωγὴ ἐμειώθη κατά τι.

• Εἰς 225 λίρας ἡ μεροτοίσιας ὑπολογίζονται στήμερον τὰ ἔξοδα ἐνὸς νορθικοῦ δεξαμενοπλοίου τῶν 16.000 τόνων d.w., ἐναντὶ 45 λιρῶν πρὸ τοῦ πλοέμου καὶ 150 λιρῶν κατὰ τὸ 1948.

• Εμπορικὴ συμφωνία ὑπεγράφει πρὸ τημέρων εἰς τὴν Μαδρίτην μεταξὺ Ιαπωνίας καὶ Τουρκίας. «Εχει ἐνιαύσιον ισχύν καὶ προβλέπεται τὴν ἀνταλλαγὴν παρ' ἐκάστου τῶν συμβοληθέντων μερῶν προϊόντων ἀξίας 8.7 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Ή Τουρκία διὰ ἐξαγάγει εἰς τὴν Ισπανίαν

λατανικά, ὡά, βάμβακα, ἐλαιοσπόρους, μαγγανέζαν καὶ χρώμιον, ἡ δὲ Ισπανία διὰ ἀποστείλλει εἰς τὴν Τουρκίαν ύφασματα, σιγαρόχαρτον, μηχανήματα ὑγιεινής, πορσελάνην, ἡλεκτρικά εἰδῶν μοτέρ, χημικά καὶ φαρμακευτικά προϊόντα.

• Η ἐπὶ τὸν καυσίμων Διεθνῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εὐρώπην ὑπελόγισε τὰς ἀνάγκας διὰ τὸ γ., τρίμηνον ἐξ 18.3 ἑκατοντά, τόν., γαιανθράκων καὶ 5.1 ἑκατοντά, τόν. κάκ. Αἱ διαθέσιμοι προσόττητες ἀνέρχονται εἰς 9.4 ἑκατοντά, τόν. διὰ τὸν γαιανθράκα καὶ εἰς 3 ἑκατοντά, τόν. διὰ τὸ κάκ. Επὶ τὴ βάσει τῶν δεδομένων τούτων προβλέπεται, διὰ κατ' Ιούλιον, Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον διὰ μεταφερούν ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Εὐρώπην 6 ἑως 7 ἑκατοντά, τόνων· γαιανθράκων.

• Απὸ τῆς 13ης Μαρτίου, ἀφ' ἡ δηλαδὴ ἡμέρας ἥρχισεν διὰ πανεξοπλισμὸς τῶν «λίμπερτος» τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου, μετεφέρθησαν δι' αὐτῶν 1.000.000 τόν. διαφόρων ἔφοδων τοῦ σχεδίου Μάρσαλ Κυριότερα φορτία ἥσαν τὰ στηρά καὶ οἱ γαιανθράκες, διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ὅποιων διετέθησαν 86 «λίμπερτος», ἐναὶ ἔτερα 80 ἔτοιμαζονται ηδη νὰ τεθοῦν ἢ ἐτέθησαν κατ' αὐτὰς ἐν ὑπερεσίᾳ, ὑπότε τὸ σύνολον τῶν ἐποιηθεὶσαν σκαφῶν θα μεθοπιτοῦνται 166, ηδοὶ 160 «λίμπερτος» καὶ 6 «βίκτορες». Σημειωτέον, διὰ μεταφέροντα στηρά εἰς τὰς Ινδίας κρατικά σκάφα της προστρέψουν ἐκεῖνη μὲ φορτία μεταλλευμάτων. «Οσον ἀφοῦ ἔχει ἀλλοὶ τὰ φορτία χρωμάτου ἐκ Τουρκίας, ἐκριθή ἐπαρκή διὰ τὴν μεταφοράν τῶν διατιθέμενων χώρων ἀπὸ τὰς ἀμερικανίκα πλοῖα γραμμῆς. Τὴν πρακτόρευσιν τῶν ἀνατέρω 166 σκαφῶν ἀνέθεσεν ἡ «Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτιλίας» εἰς ιδιώτας εφοπλιστας.

• Η βρετανικὴ κυβερνητικὴ ἀποθυμητή πρὸς τὴν ἀμερικανίκην ζητήσασα τὴν παραχρήσιν ἀριθμοῦ τίνος κρατικῶν σκαφῶν τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου διὰ τὴν μεταφορὰν πορτίων τίνων μεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν Βόρειον Αφρικήν εἰς τὴν Αγγλίαν, διὰ λογαρισμῶν τῆς κρατικοποιημένης ἀγγλικῆς ἑταῖρίας πασαραγωγῆς κάλυπτος. Η σχετικὴ αἴτησις ὑπελήφθη διὰ τῆς «Διοικήσεως Οἰκονομικῆς Συνεργασίας», ἡ δὲ συμφωνία ἐκλείσθη ἡδη. «Οσον ἀφορᾷ τοὺς ναύλους καὶ τοὺς ὄρους τῆς παραχρωμάτεως, θὰ καθορισθοῦν ἐν συνεργασίᾳ τῶν δρομίδων ὑπερεσιῶν τῶν δύο χωρῶν, τονίζεται δὲ ὅτι οι ναύλοι θὰ εἰνε καταβλητοί εἰς δολλάρια. Αναφέρεται σχετικῶς διὰ διάρκειαν κατασυμηνῶν μηνῶν τοῦ τρέχοντος έτους, μία ἐλλείψις 4 ἑκατομμυρίων τόν. γαιανθράκων θὰ προκυψῃ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αἴτησιν ἀντιστοίχου εἰσαγωγῆς πρὸ τοῦ φινιοπόδου.

• Πανταχόθεν ἀναγγέλλονται αἱ ὑπογραφαὶ συμβολαίων διὰ τὴν προμήθειαν μεταλλευμάτων εἰς τὴν Αμερικὴν καὶ εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. «Ανεκοινώθη τούτων πετεύσαντας, διὰ 1.000.000 τόν. στὸ δισηρομεταλλεύματος θὰ μεταφέρεται ἐπτάσιος ἐν Νιού Φάουλαντ εἰς τὴν Αγγλίαν, καθὼς καὶ 40.000 τόν. παλαιοσιδήρων μηνιαίως ἐκ διαφόρων προελεύσεων, ἐνώ ἀπὸ τὸ Νότιον Αφρικήν 500.000 τόν. γαιανθράκων θὰ μεταφέρεται εἰς τὸ Πακιστάν.

• Εξ ἄλλου, αἱ ἑπτασίας ἀναγγελθεῖσαι μέχρι τέλους Μαΐου ἀγοραὶ γεννημάτων παρὰ τῶν πετρελαίων διὰ τὴν περιόδου 1951—1952. Εάν αἱ σχετικαὶ μεταφοραὶ πετρελαίων θὰ εἰνε καταβλητοί εἰς τὸν χαμηλὸν ρυθμὸν τῶν προγονούμενων μηνῶν τοῦ τρέχοντος έτους, μία ἐλλείψις 4 ἑκατομμυρίων τόν. γαιανθράκων θὰ προκυψῃ μὲ ἀποτέλεσμα τὴν κατανάλωσιν ἀναγκῶν.

• Τὸ ίνστιτούτον τῶν Αγγλῶν ἀσφαλιστῶν ηδησε τὰ πολεμικὰ ἀσφαλιστρά διὰ πλούτους, ἀπεργίας, ἐπαναστάσεις καὶ ἐμφυλίους πολέμους διὰ τὰς ταξιδια πρὸς τὴν Κίναν καὶ ἔξ αὐτῆς. Τὰ ἀσφαλιστρά διὰ τὰς ἐξαγωγὰς καὶ διὰ τὰς τοπικὰ ταξιδια βορείων τῆς Καντῶνος ἐπιπλασισθοῦν, διοισένται εἰς 10 λίρας ἐπὶ τοῖς ἑκατόν.

• Απὸ τῆς 22ας π. μηνὸς Ιουνίου ὅπλα τὰ βρετανικὰ δεξαμενόπλοια, καθὼς καὶ τὰ ἔναντι τοιάυτα τὰ ναύλωμένα ἀπὸ τὴν «Αγγλοϊρένιαν», διετάχθησαν νὰ μη πλεύσουν πρὸ τὸν λιμένα τοῦ Αμπαντάν. Ιδιαίτερως τονίζεται, διὰ σπάνιας πετρελαίου διὰ λέθητος καὶ διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως θελεῖ προκύψει εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Ατλαντικόν Ήμισφαιρίου, συνεπεία τῆς ἀναστολῆς τῶν ἐργασιῶν τῶν διυλιστηρίων τοῦ Αμπαντάν. Προβλέπεται νέα ψύστις τῶν τιμῶν τῶν καυσίμων, ὡς ἐπίσης καὶ σημαντικὸς περιορισμὸς εἰς τὴν κατανάλωσιν.

• Η ἀνακοχὴ τῶν ἐχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν θεωρεῖται μεταξὺ τῶν καλῶν πληροφορημένων ἀμερικανικῶν κυκλών ως ἐπικειμένη. Η ναυλαγόρα διὰ αἰσθανθῆ τὸν ἀντίκτυπον. Κάποια σχετικὴ νευρικότης σημειούται εἰς τὴν Νέας Υόρκης. «Ολοι προβλέπουν χαλαρώσιν τῶν ναύλων.

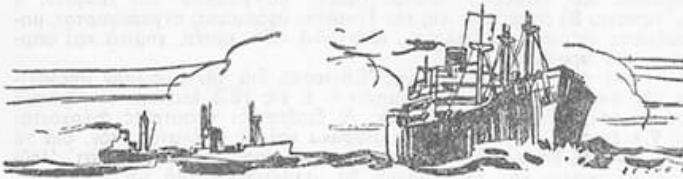
I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

## OCEAN OPERATORS AGENCIES CORP.

STEAMSHIP AGENTS

Cable Address: OCEANSHIP

80, BROADSTREET  
NEW YORK, N.Y.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### Αίγυπτος

Τά έργα εις τήν διώρυγα τοῦ Σουέζ

Παρά τὸ γεγονός, ὅτι μετὰ μίαν εἰκοσαετίαν λήγει τὸ προνόμιον τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, διὰ τὴν ἑταῖρον καὶ παρὰ τὰς ἐπιμόνους ἀξιώσεις τῆς Αἰγύπτου διὰ τὴν ἀμεσον τῆς διώρυγος κρατικοποίησιν, ἡ ἑταῖρος συνεχίει τὸ προγράμμα τῶν Βελτίωσεων πρὸς ἔξασφαλίσιν τοῦ υψηλοτέρου δυκατοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας καὶ τοῦ ταχυτέρου διάπλου τῶν σκαφῶν. Τὸ σύνολον τοῦ κόστους τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργων προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 14 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Αἱ βελτίωσεις τῆς διώρυγος διαφέρονται εἰς τὴν διάνοιξιν δευτέρου διαύλου μῆκους 7 ½ μιλλίων, διὰ τὸ ἐπιτρέψθαι τὴν ταύτοχρονον κίνησιν τῶν πλοίων ἔξι ἀμφοτέρων τῶν κατευθυνσεων, καθὼς καὶ εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ βυθίσματος, ἥτις θὰ καταστήσῃ δυνατὸν τὸ διάπλουν εἰς σκάφη μέχρι 45.000 τόνων, εἰς τὴν χωρητικότητα δηλαδὴ ἡ ὁποία περιλαμβάνει τὰ σύγχρονα μεγάλα πολεμικά, σκάφη. Τὰ ἐγκαίνια τοῦ νέου διαύλου ὑπολογίζεται νὰ τελεούντων ἐντὸς τοῦ θέρους ἀπὸ τὸν Βασιλέα Φαρούκ, διὰ τὸ θὰ δὲ τελείωσης τῆς διώρυγας τὸ διοίκητον τοῦ. Προστίθεται, διὰ διὰ τῶν γενομένων βελτίωσεων θὰ συντομεύσῃ κατὰ ¼ ὁ χρόνος τῆς διόδου τῶν πλοίων, διὰ τὸ σήμερον ἀπαίτει 14 ὥρας.

Ἐπ' εὐκαιρία σημειούνται, διὰ τὴν 17ην Νοεμβρίου τοῦ 1869, ὅταν ἡ αὐτοκράτειρα Εὐγενία, τῆς Γαλλίας, ἐνεκαίνιασε τὴν διώρυγα ἐπιβαίνουσα τῆς θαλασσῆς τῆς «Αετός», ἐπρόκειτο περὶ μιᾶς ὑδατίνης λωρίδος μὲ πλάτος σχεδὸν μηδὲν καὶ μὲ βύθισμα 14 μόλις ποδῶν. Σημερὸν ἡ διώρυγα ἔχει πλάτος 400 ποδῶν, καὶ βύθισμα 525 ποδῶν. Κατὰ τὸ 1870 διῆλθον ἀπὸ τὴν διώρυγα σκάφη 436.609 τόν., μεταξὺ Μεσογείου καὶ Ἐρυθρᾶ Θαλάσσης, ἵνα κατὰ τὸ 1950 αἱ διελεύσεις περιελαύνονται μεγάλης ποσότητος, ἡ οποίας τὸ μέγεθος διαφέρει τὸν διάπλουν τῶν πλοίων, διὰ τὸν πόλεμον τοῦ θέρους. Η δῆλη κατασκευὴ θὰ κοστίσῃ περὶ τὰ 80 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἀλλὰ τὸ 1/3 τῆς δαπάνης ἀναφέρεται εἰς διαφόρους βελτίωσεις τοῦ σκάφους, πρὸς ἀντιμετώπισιν πιθανῆς πολεμικῆς ἀυτοῦ δράσεως ἢ τοῦ εἰς ἑκατοντά προστασίαν τῶν ὑφάλων καὶ ισχώλων μερῶν του, εἰς πρόσθετον ταχύτητα, εὐρυτέραν ἀκτίνα δράσεως, ψυγεῖα νέου τύπου, μείζουσαν ἐπάσκειαν ποσίμων υδάτων, τελείωτα δργανα ναυσιπολίσας καὶ ἐγκατάστασιν ἀρτιώτερου συστήματος ἐλέγχου πυρκαϊάς. Παραλλήλως τὸ σκάφος κατεσκευάσθη ἀπὸ ἄρετον υλικὸν καὶ μόνον εἰς τὰς ἀποσκευάς τῶν ἐπιβατῶν καὶ εἰς τὸ φορτίον του δύναται καὶ ὑπάρκει ἐνδεχόμενος κίνδυνος ἐκδηλώσεως πυρός. Τὸ ἀλουμινίον ἔχριστοποιηθῆει εἰς υερείαν ἑκατοντά. Τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» ἔχει μῆκος 990 ποδῶν, πλάτος 101.6 καὶ ψυχοῦ μέχρι τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος 122 ποδῶν, μὲ χωρητικότητα 51.500 τόν. γκρος, ἡ δὲ δῆλη κατασκευὴ του ἐμφανίζει τὸ υψηλότερον ἐπίπεδον ἀσφαλείας, ἐναντὶ οιοῦδηποτε ἄλλου σκάφους ἐν τῷ Κόσμῳ. Διαθέτει διαιρέσιματα διὰ 2000 ἐπιβατῶν καὶ διὰ 1000 μέλον τοῦ πλοιού του. Ή ἀκτὲς ἐνεργείας του, ἀνεύ σύδειμας ἀνάγκης ἀνεφοδισμού εἰς καυστήρα, φθάνει τὰς 10.000 μιλλίων, ἡ δὲ προβλεπόμενή ταχύτητος του ὑπερβαίνει τὰ 30 μιλλία. Τὸ σύστημα τῆς προώσεως του περιλαμβάνει ὑψηλῆς θερμοκρασίας καὶ ὑψηλῆς πιέσεως ἀποστροβίλους. Σημειώτεον, ὅτι κατηγορίαι ἡ κούστησην ἀπὸ μέρους ἐνίων γερουσιαστῶν ἐναντίον τῆς Κυβερνήσεως, ἀναφορικῶς μὲ τὴν τιμὴν μεταδιδάσσεως τοῦ πλοίου εἰς τὴν «Γιουνάτεντ Στέιτς Λάιν». Υπεστριζετο, διὰ ἡ Κυβερνητικής ἐδώρησεν εἰς τὴν ἑταῖρον περὶ τὰ 50 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἀφοῦ τὸ κόστος τοῦ σκάφους ἔφθασεν τὰ 80 περίπου ἑκατ. δολλαρίων, ἡ δὲ ρηθεῖσα ἑταῖρία τὸ ὑγόρασεν ἀντὶ 28 μόνον ἑκατ. δολλαρίων.

### Τὸ «Κονστιτούσιον» ἐν ὑπηρεσίᾳ

Τὴν 12ην Ιουνίου τὸ δεύτερον ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς Μεσογείου, τὸ «Κονστιτούσιον», προεξόμενον ἐν Βοστώνης κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, ὅπου τῷ ἐπειρυλάσσετο ἡ συνήθης πρὸς τὰ νεότευκτα σκάφη ὑπόδοχη. Τὸ «Κονστιτούσιον» εἶναι ἀδελφὸν σκάφους τοῦ «Ιντηπέντεν» ὡρὶς διὰ ἐπεσκέφθη τὰ πειραϊκά ὕδατα καὶ ἐμφανίζει τὴν ἴδιαν πολυτέλειαν πρὸς αὐτό, πιστεύεται ὅμως ὅτι εἰναι κατὰ τὰ τανότερα. Ως γνωστὸν τὸ «Ιντηπέντεν» ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς του μίαν μεγίστην ταχύτητα 26.1 μιλλίων τὴν ὄποιαν, ὡς λέγεται, ὑπερέβη τὸ «Κονστιτούσιον». Καθειλκυσθή τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1950, ἔχει διαστάσεις μῆκους 683 ποδῶν καὶ πλάτους 89 ποδῶν, διαθέτει διαιρέσιματα διὰ 1000 ἐπιβάτας καὶ αἱ μόναι διαφοραὶ του ἀπὸ τὸ «Ιντηπέντεν» ἀνάφερονται εἰς τὸν χρωματισμὸν καὶ τὴν ἐσωτερικὴν αὐτοῦ διακόσμησην. Διὰ τὸ παρθενικὸν του πρὸς τὴν Μεσόγειον ταξιδίον ἀπέπλευσεν ἐν Νέας Υόρκης τὴν 21ην Ιουνίου.

### Οἱ διάδοχοι τῶν «Λίμπερτούς»

Ἡ τρόπος τοῦ ποώτου ἔκ τῶν 25 φορτηγῶν σκαφῶν τοῦ τύπου «Μάρινερ», ταχυτητος 20 μιλλίων, ἐτέθη πρὸ ημερῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σάν,

τοῦ Τσέστερ τῆς Πενσυλβανίας. Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα, πρόκειται, ὡς γνωστῶν, ὑπὸ ἀποτελέσουν τὰ πρότυπα διὰ τὴν ναυπηγήσιν σειρᾶς ὀλης φορτηγῶν σκαφῶν, ἀπίνατον τὰ «Λίμπερτούς» καὶ τὰ «Βίκτορος» τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ἐχουν μῆκος 525 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 12.500 τόνων μ.π. τὸ δέ κόστος των θὰ φάσῃ γύρω τῶν 8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ θὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὴν χορηγηθεῖσαν ἡδη παρὰ τοῦ Κογκρέσου πίστωσιν τῶν 350 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Πέντε μεγάλα ἀμερικανικά ναυπηγεῖα ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν ἀνά πέντε τοιούτων πλοίων. Τὰ νέα σκάφη θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς καὶ εἰδίκης ὡς αἱ ἑκατονταράς δολλαρίων, τότε θὰ παραχωρηθοῦν πρὸς ἐκμετάλλευσιν εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς.

### Ἡ ναυτεργατικὴ ἀπεργία

Ἄπὸ τῆς 16ης π. μηνὸς Ιουνίου οἱ ναυτεργάταις ἐπαυσαν ἐργαζόμενοι, κατόπιν λήξεως τῆς λόγω τῶν προδηληθεισῶν υπερβολικῶν ἀξιώσεων, περὶ τὰ 650 πλοῖα ἀργούν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου καὶ 60.000 περίπου ναυτεργάτας, εἰκ τῶν 75.000 ποὺ ἀνήκουν εἰς τὰς διαφόρους οἰκείας δογματώσεις, μετένουν τῆς σιωπῆρας ταύτης ἀπεργίας, περιλαμβανομένων τῶν μηγανικῶν καὶ τῶν ραδιοτηλεγραφῶν. Οἱ εκ τοῦ γεγονότος τούτου τὸν ἀντίκτυπον δέν ήταν σημαντικός, διότι ὀπωδόσητο πά τα φορτία τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην ἀνεκόπτησαν παντελῶς. Αἱ στρατιωτικαὶ ἐπίσης μεταφοραὶ συνεχίσθησαν κανονικῶς πρὸς τὴν παρασχεθεῖσαν υπὸ τῶν ναυτεργατικῶν ἰδιαίτερων πρὸς τὸν Πρόδρομον κ. Τρούμαν. Μόνον αἱ φορτώσεις πρὸς τὸν Νότιον Αμερικὴν καὶ τὴν Ιαπωνίαν ἀπετέλεσαν ἔξαιρεσιν. Τὰ δεκαμενόπλοια ἀφ' ἑτέρου καὶ τὰ ἀνθρακοφόρα ἔξκοποιούθενταν ἐργαζόμενα, διότι οὐ μεταφοραὶ σύμβασις ισχεῖ δι' ἐκόμη ἔτος.

Αἱ πρὸς ἀποσόδητην τὴν ἀπέργασιν ἀπό την παντελῶς τῶν διασιτητῶν ἀπέδοσαν ἀκαρποί, ἐνώ καὶ ἡ σιτηρεσία ἀπὸ μέρους τοῦ Προέδρου τῶν Αμερικανῶν ἐφόπλιστῶν κ. Ταινόπλ. παρέμβασις τοῦ κ. Τρούμαν δὲν ἔτυχεν ἀποδοχῆς. Αἱ ναυτεργάταις ζητοῦν, ὡς γνωστόν, καθιέρωσιν τῆς ἐδδομάδος τῶν 40 ὥρων, αὔξησην τοῦ μισθολογίου των κατά 25%, χορήγησην ἀδείων περιπλόκου καὶ ἀξέλεψιν περιπτώσεών τινων μισθολογικῆς ἀνισότητος. Οἱ ἐφοπλισταὶ αἱ ἐπέργασις τοιούτης — τὸ διόριον αὐξησεως 10%, στηριζόμενη — μετά τῆς προγενεστέρας χορηγηθεῖσης τοιούτης — τὸ διόριον αὐξησεως 10%, στηριζόμενη ἐπονέστερην περὶ σταθεροποίησεως τῶν ἡμερομισθίων.

Ἐν συνεχείᾳ οἱ ἐφοπλισταὶ προπλήθυν τὴν 22ην Ιουνίου εἰς μίαν πρώτην συμφωνίαν μετά τῆς ναυτεργατικῆς ὀργανωσεως C.I.O. Δι' αὐτῆς ἱκανοποίησαν τὸ αἴτημα περὶ ἔδομάδος τῶν 40 ὥρων ἐργασίας ἐν πλόῳ, μὲ ἐφαρμογῆς ὅμως τοῦ μέτρου ἀπὸ τῆς 26ης Δεκεμβρίου καὶ παρέσχουν μίαν αὔξησην 8% ἐπὶ τῶν κρατουστῶν μισθολογίων, ἥτις ἀναβίσει τὴν χορηγηθεῖσαν ἀπὸ τῆς Ιουνιούρου 1950 καὶ ἐντεῦθεν εἰς 14.38%. Τὴν συμφωνίαν ταῦτην δὲν είχον αποδεχθήσθαι οἱ ράδιοτηλεγραφαῖς περὶ σταθεροποίησεως τῶν ἡμερομισθίων οἱ σχετικάς συνεγγονήσεις μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τῆς 25ης τοῦ ληγούντος μηνὸς Ιουνίου.

Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ὁ μέχρι τοῦδε βασικὸς μισθὸς διὰ τὸν ναυπηγεῖον είνει 248.41 δολλ. μηνιαία, διὰ τὸν γ. μηχανικὸν 378.66 καὶ διὰ τὸν ἀρχιμηχανικὸν 696.15 δολλάρια ἡ καὶ περισσότερον. Οἱ ἀσυρματοσταὶ λαμβάνουν 352.13 δολλάρια. Πέραν, ὅμως, τοῦ βασικοῦ μισθοῦ κατεβάλλονται εἰς ἀπαντὰς ἓνα πολεμικὸν ἐπίδομα δι' δλας σχεδὸν τὰς 30% ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, ἡ οποίας μετά την αὔξησην ἀπὸ τῆς δεκατετράης τοῦ 1950 καὶ ἐντεῦθεν εἰς 14.38%. Τὴν συμφωνίαν ταῦτην δὲν είχον αποδεχθήσθαι οἱ ράδιοτηλεγραφαῖς περὶ σταθεροποίησεως τῶν ἡμερομισθίων μετά την παραπλάνηση τοῦ πλοιοκτητῶν 25 σεντς ἡμεροσίων κατὰ μέλος τοῦ πληρώματος τῶν σκαφῶν των.

### Ίταλία

#### Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀντρέα Ντόρια»

Τὰ ναυπηγεῖα «Ἀντράλυτο», μετὰ τὴν καθέλκυσθην τοῦ ὑπερωκεανίου «Ἀντρέα Ντόρια» 25.000 τόν. γκρός, προορίζομένου διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, παρέμπειν μὲ κενάς τὰς ἐσχάρας των. Τὴν ἐπαπειληθεῖσαν ἀνεργίαν των προδελασθεντὸν καὶ κυβερνητικὴ ἀπόφασις, ὅπως ἔνα δεύτερον ἀδελφὸν λάινερ τεθῆ ὑπὸ κατασκευήν. «Οσον ἀφορά τὰ λοιπά τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα της κυβερνήσης τῆς Ρώμης προπλήθεν εἰς συμφωνίαν μὲ ιδιώτας ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ναυπηγήσιν δεξαμενοπλοίων συγκολικῆς χωρητικότητος 100.000 τόνων d.w., τῶν δποίων ἡ κατασκευὴ θὰ συνδυασθεῖ, κατόπιν σχετικῶν συνεγγονήσεων, μὲ συμβόλαια προναυλώσεως των ἀπὸ τὰς μεγάλας ἀμερικανικὰς ἑταῖρις πετρελαίων.

Τὸ ὑπερωκεάνιον, «Ἀντρέα Ντόρια» καθειλκυσθή τὴν 15ην Ιουνίου, ἔχει μῆκος 697 ποδῶν, τὸ δὲ σύστημα τῆς προώσεως του ἀπαρτίζεται απὸ δύο μηχαναὶ ἀποστροβίλους, δυνάμεως 50.000 ἵππων, μὲ προβλεπόμενην υπερτεστακήν ταχύτητα 23 μιλλίων καὶ μεγίστην τοιαύτην 25.5 μιλλίων. Τέσσαρες ύδραυλωτοὶ λέβητες καὶ δύο βοηθητικοὶ τοιούτοις καταναλιστούς πετρελαίους θὰ τοποθετηθῶν εἰς τὸ ἐνιαίον λεβητοστάσιον τοῦ σκάφους πρὸ τοῦ μηχανοστάσιού. Η παραγωγὴ ἡλεκτρισμού θὰ ἐσφαλίζεται απὸ τέσσαρας γεννητρίας, κινουμένας διὰ μηχανῶν Ντίζελ, μὲ παραγωγὴν 750 κιλοβάτ. Επί πλέον, δύο δι' ἀποστροβίλων κινούμενα γεννητρίαι, τῶν 1000 κιλοβάτητα ἐκάστη, θὰ συμπληρώσουν τὰς ἀνάγκας του πλοίου.

Τὸ σκάφος φέρει τέσσαρα κύρια καὶ μὲ διακοπτόμενα καταστρώματα, ἔχει δὲ πρόωραν βολδεῖσιν σχήματα καὶ πρύμναν καταδρομικού. «Ἐνεκεα στεγανὰ διαχωρίσματα καὶ διπύθμενα, διηκονταὶ απὸ τὸν «Φόρτηπ», μέχρι του «άσφερτη», ἐσφαλίζουσιν εἰς τὸ σκάφος ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας. Ἀναφέρεται ἀκόμη, διὰ τὸ τρόπιον τοῦ «Ἀντρέα Ντόρια» ἐποπτεύοντα τὴν 2ην Φεβρουαρίου 1950 καὶ ὅτι τὸ βάρος τοῦ σκάφους κατὰ τὴν καθέλκυσθην τοῦ ἀνήρετο οὐ 9000 τόν., μὲ πρόσθετον βάρος 1000 τόνων ἀπὸ τὰς ὑλικὰ καθελκύσεως.

Διὰ τοὺς 1300 ἐπιβάτες τοῦ πλοίου διατίθενται τρεῖς κατηγορίαι θέσεων, μὲ δυνατότητα ἐνοποίησεως τῆς πρώτης καὶ τῆς δευτέρας εἰς ἔνα ἐνιαίον συγκρότημα. «Ολοι οι θάλασσαι εἰναι ἐφωδιασμένοι μὲ ιδιαιτερούς λυτρώτρους καὶ πολυτελεῖς, ἐσφαλίζουσιν κάθε ευμάρειαν. Διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν ἐπιβατῶν διατίθενται καὶ τέσσαρα θέατρα, ἔκ των ὅποιων τὸ ἔνα ἐν ὑπαίσθηρῳ ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος. Διατίθενται, ἐπίσης, ὑπὸ τοῦ σκάφους καὶ τέσσαρα ἑκτάκτα διαιρέσιματα πολυτελείας.

Τὸ «Ἀντρέα Ντόρια» θὰ συμπληρωθῇ τὸ 1952, προορίζεται δέ, μετὰ

τοῦ παραγγελθέντος ἀδελφοῦ πλοίου νά ἀντικαταστήσῃ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὰ παρῆρα «Βουλγάκια» καὶ «Σατούρνια». Τὰ ἔπειτα δύο νεότευκτα Ἰταλικά λάΐνερας «Ιούλιος Καΐσαρ» καὶ «Αὔγουστος» ἀπίνα ἀρχικῶς πηνοωρίζοντα διὰ τὴν γραμμὴν Ἰταλίας — Νέας Υόρκης, ἀπέφασισθε δῆτα νά διατεθούν εἰς τὴν πρὸς Νότιον Ἀμερικήν τακτικὴν γραμμὴν.

## Μεγ. Βρετανγία

Ό οποίος παρά τον «Ναυτικού Έπιμελητηρίου του Λονδίνου ναυτοπτιμάριθμος διά τα τρέμιτες φορητά έφθασε κατά Μάϊον είτε τά 203.8 %, με αύξησην κατά 27 μονάδας ήνωνται τον Απριλίου, όπει είχε σημειωθή ή πρότη έλαφρη κάμψη χάπο του Ιουνίου π. Επούς και έπειτα. Ή κατά 27 μονάδας αύξησην είνε η δευτέρα υψηλότερά, μετά την σημειώσισαν μεταξύ Δεκεμβρίου π. έπους και Ιανουαρίου ή. Επούς, ήπιας έφθασε τά 36.2 %. Ή περοία είς τάς μηνιαίας διακυμάνσεις του ναυτοπτιμάριθμου (με βάσιν 100 τον Ιανουάριο του 1948) κατά τό τρέχον έπος, έν συγκρίσει και με την προηγουμένην τριετίαν, έμφανιζεται είς τόν κατωτέρω πίνακα:

	1948	1949	1950	1951
Μήνες				
'Ιανουάριος .....	111.3	87.1	72.8	151.9
Φεβρουάριος .....	104.5	100.5	75.5	164.7
Μάρτιος .....	105.5	95.0	75.8	180.6
'Απρίλιος .....	107.7	94.6	74.4	176.8
Μάιος .....	104.6	99.7	71.4	203.8
'Ιούνιος .....	99.8	86.7	74.3	—
'Ιούλιος .....	99.4	73.3	78.8	—
Αύγουστος .....	100.7	70.6	86.6	—
Σεπτέμβριος .....	97.2	71.6	89.0	—
'Οκτώβριος .....	98.8	69.8	95.8	—
Νοέμβριος .....	88.8	66.5	97.6	—
Δεκέμβριος .....	68.8	72.8	115.7	—
'Ετήσιος : .....	100.0	82.3	84.0	—

Nopbnyia

Αι ἀνέσεις τῶν πληρωμάτων

"Ενα ἀπό τά τελευταίως ναυπηγηθέντα νορθιγικά δεξαμενόπλοια, τό δηζελοκίνητον «Ντάλφον», χωρητικότητας 24.500 τόνων ή.ώ., παρέχει τά μεγαλύτερά δυνατάς συνέσεις εἰς τό πλήρωμά του, έξι σύντονο ποτὲ έγνωρισαν τά πληρώματα οιουδήποτε έμπορικο φορτηγού πλοίου. Τό «Ντάλφον» κατεσκευάσθη εἰς τά ναυπηγεία τοῦ Στάβαγκερ καὶ δι' έκαστον ἐκ τῶν πεντήκοντα ἀνδρῶν τοῦ πληρώματός του διαθέτει ιδιαίτερον θάλαμον, με πλήρη ἔγκατταστασιν τεχνιτοῦ αέρισμού διὰ ψυχρού καὶ θερμού ἀέρος. Πάν οὖτι παρέχεται εἰς τά σύγχρονα ύπερωρεάνια διὰ τόν ἐπιβάτην της πρώτης θεσεως, διατίθεται καὶ εἰς τά διαιρέσιμα τοῦ πληρώματος τοῦ ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίου, εἰς τρόπον ὡστε νά θεωρῆται ποτού, ως τό περισσότερον ἀνέντον διὰ τά πλήρωμά του σκάφος ἐν τῷ Κόσμῳ.

Έλληνική Νομολογία

— Ειδικὸν Πολεμικὸν Ἐπίδομα κατὰ παραμονὴν πλοίων εἰς Ντακάρ απὸ ἀρχῶν 'Ιουλίου 1940 καὶ ἐπέκεινα.

‘Η κατωτέρω ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου, ὑπ’ ἀριθ. 184/1951, ἔξεδόθη, συνεπέιται αἰτήσεως ἀνατρέσεως κατὰ τῆς ὑπ’ ἀριθ. 6339/1950 ἀπόφασεως τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, ἀφορώσης τὸ ἄ) π «ΤΑΣΗΣ» τῆς Α.Ε. «ΜΥΠΤΩΝ». Η ἀνατρεθεῖσα, σύμφωνος πρὸς τὴν παρὰ τοῖς Δικαστηρίοις τοῖς οὐνίσας, ἥρχουσαν γνώμην, ἀπετέλει καὶ πρόκριμα ἐπὶ διαφόρων τῆς αὐτῆς φύσεως ὑπόθεσεων.

Κατά την άναιρεσίσαν απόφασιν, παρεμηνεύουσαν την άπο 12.7.40 Συλλογικήν Σύμβασιν, οι έπιβαίνοντες ναυτικοί τών εις Ντεκάρ παραμεινάντων Ελληνικών πλοίων, δικαιούονται ειδικού πολεμικού έπιδοματος, λόγω παραμονής είς τον λιμένα τούτου, καθ' όυ εξεδηλώθη πολεμική δράσης, άπο της έκδηλοτεως αυτής και έφεξης, έπι χρόνον απέτριοστου μέχρι τού άπόπλου. Καταράτησις τών πλοίων έπιταγή τών Γαλλικών Αρχών δὲν έγένετο παραδεκτή, έλλειψει έπι παρκών αποδεικτικών στοιχείων.

Ο "Αρειος Πάγος διδά της κατωτέρω άποφάσεώς του, είς τὸ ὑπὸ τὴν κρίσιν τεθέν νομικὸν ζῆτημα ἔδωσε τὴν ὁρθὴν καὶ σύμφωνον πρὸς τὰς διατάξεις τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῆς 12.7.1940 λύσιν. Είναι λογικῶς ἀπάραδεκτον διὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου, εἰς μὲν τοὺς λιμένας τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, ἔνθα οἱ κίνδυνοι κατὰ τὴν ἐν τῇ Συμβάσει ταύτη ρητός ἀναφερομένην διαπίστωσιν, «κατέστησαν σοδαρώτεροι», νὰ χορηγήσαι εἰδικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα τὸ πολὺ 25 ἡμερῶν, ἀσχέτως τῆς περαιτέρω ἐν συνεχείᾳ παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας τούτων. εἰς δὲ τοὺς λιμένας τοὺς κειμένους ἔξω τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, οἷς καὶ ὁ τοῦ Ντακάρο, νὰ είναι τὸ ἐπίδομα τούτο ἄνευ οὐδενὸς χρονικού περιορισμοῦ ἀπὸ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς πολεμικῆς δράσεως κατὰ τῶν λιμένων τούτων καὶ ἐφεξῆς παρὰ τὸ εἰς αὐτὸὺς ἐκδηλῶς ἥλαττονέν τῶν κινδύνων.

ΙΩΑΝ. Α. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ  
Δικηγόρος

Έπειδη ώς προκύπτει έκ της παραγράφου 2 της Ισχύν ούσιαστικού νόμου έπειχουσης από 23.12.1939 συλλογικής συμβάσεως έργασίας μεταξύ της «Ειώσεως» Ελλήνων «Εφοπλιστών αφ'» ένδος και της Πανελλήνιου «Αγωγευματικής» «Ενάρτεως Πλοιάρχων αφ'» έτερου, συνεφωνήθη, όπως είς δίταν τὸ προσωπικὸν τῶν φορτηγῶν πλοίων ἑκτὸς τῆς κατὰ τὴν παραγράφου 1 τῆς συμβάσεως ταῦτης πολεμικοῦ ἐπιδόματος, κα-

ταδάλληται καὶ εἰδικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα δι' ἔκστην ἡμέραν πλοῦ τῶν πλοίων αὐτῶν ἐν τῇ ἐπικινδύνῳ ζώνῃ, ὡς αὐτὴ λεπτομερῶς καθορίζεται ἐπαγράφῳ 3 τῆς αὐτῆς συμβάσεως, συμφωνηθέντος ἄμα περαιτέρω διὰ μὲν τῆς παραγράφου 4 διὰ εἰς περίπτωσιν καθ' ἦν θετῆ σημειώθη πολεμικὴ δρᾶσις καὶ εἰς ἀλλας θαλάσσας ἥ τιμματα αὐτῶν δύνανται νὰ καθορισθοῦν καὶ ταῦτα ὡς ἐπικινδύνος ζώνη δι' εἰδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, αἵτινες ἔνος τῶν συμβαλλομένων, διὰ δὲ τῆς παραγράφου . διὰ τὸ ήμισυ τῶν διὰ τὰς ἡμέρας πλοῦ εἰδικοῦ τούτου ἐπιδόματος θὰ καταδάλληται καὶ διὰ τὰς ἡμέρας παρασιωνῆς του πλοίου εἰς λιμένας τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, καθ' ὃν ἡθελε ἐκδηλωθῆ πολεμικὴ δρᾶσις διὰ πολεμικῶν δηλῶν η μέσων ἐν γένει. Ἐπίσης διὰ τῆς μεταξὺ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω συμβιθέντων νεωτέρας ἀπό 12.7.40 συλλογικῆς συμβάσεως (εἰς ἣν συμμετέσχεν καὶ ὁ σύνδεσμος ραδιοτηλεγραφῶν τοῦ Ἐλλ. Ναυτικοῦ καὶ ἡ Πανελλήνιος Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας) οι συμβαλλόμενοι διαπιστούντες, διὰ τελευταίων κατέστησαν σοβαρώτεροι οι κίνδυνοι διὰ τὰ πλοῖα τα παρασιμένοντα εἰς ὡρισμένους λιμένας τῶν ἐπιπλέων κρατῶν κειμένους ἐντὸς τῆς ἀνεγνωρισμένης ἐπικινδύνου ζώνης τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Βορείας Θαλάσσης καὶ ἀποβλέποντες εἰς τὴν Ἑξασφάλισιν διὰ τὴν ἑβικήν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ναυτεργάτας καὶ πλοιά, οίκονομικῶν ὅρων ἐργασίας ἐναρμονιζούμενων ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερων πρὸ τὰ σημειουμένων σημερὸν δι' αὐτῆς συνθήκας ἀφ' ἔνος μὲν παρατείνουσι μέχρι 31 Αύγουστου του 1940 τὴν ὡς ἄνω ἀρχικήν συμβασιν, ἀφ' ἔτερου δὲ συμφωνουσί διὰ μὲν τῆς ὑπὸ στοιχείον α' παραγράφου ὅπως τὸ διὰ τὰς ἡμέρας πλοῦ ἐν τῇ ἐπικινδύνῳ ζώνῃ εἰδικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα καταδάλλεται καὶ δι' ἔκστην ἡμέραν ἐν τῶν πέντε πρώτων ἡμέρων ἀπὸ τοῦ κατάπλου τῶν πλοίων τούτων εἰς λιμένας τῶν ἐπιπλέων κρατῶν κειμένους ἐντὸς τῆς ἐπικινδύνου ζώνης τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ γερμανικήν κατοκνήν λιμένων ἔνων κρατῶν, τὸ ήμισυ δὲ τῶν ἐπιδομάτων αὐτῶν δι' ἔκστην ἡμέραν παρασιωνῆς ἐν τῷ αὐτῷ λιμένῳ πέραν τῶν τέντε νέων ἡμέρων, «ούνι διως διὰ περισσοτέρας τῶν εἴκοσι, μετὰ τὴν παρέκευσιν τῶν ὀποίων δὲν καταδάλλεται πολεμικὸν ἐπίδομα ἀνεξάρτητος τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἐν συνεχείᾳ θηλεῖ διαρκέσει ἡ παρασιωνή τοῦ πλοίου» ἵνα ἔνα ἐκ τῶν ὡς ἄνω λιμένων διὰ δὲ τῆς ὑπὸ στοιχείον β' παραγράφου, τῶν καταδάλλητα τὸ ήμισυ τοῦ καθωρισμένου διὰ τὰς ἡμέρας πλοῦ ἐν τῇ ἐπικινδύνῳ ζώνῃ τοιούτου ἐπιδόματος δι' ἔκστην ἡμέραν παρασιωνῆς ὡν πλοίοιν εἰς οἰονδόποτε ἀλλον πλήν τῶν ἀνωτέρω λιμένα, ἐναυτοῖς τοῦ οποίου κατά τὴν ἐν αὐτῷ παρασιωνήν τοῦ πλοίου ἡθελε σημειώθη πολεμικὴ δρᾶσις διὰ πολεμικῶν ὅπλων μέσων, δρισθέντος ἐν τελεῖ ὅτι τὸ ἐπίδομα τούτῳ «ύπολογίζεται καὶ καταδάλλεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἦν σημειώθη ἡ ὡς ἄνω πολεμικὴ δρᾶσις μέχρι τοῦ ἀπόπλου του πλοίου».

Έκ την διατάξεων τούτων τῶν ὡς εἰρηται συλλογικῶν συμβάσεων συνδικαλέων πρὸς ἀλλήλας ὡς καὶ πρὸς τὴν ρητὴν ὡς ἄνω ἐκδηλωθεῖσαν αἴτιαν καὶ τὸν σκοπὸν αὐτῶν. προκύπτει σαφῶς, ὅτι ὁ ἐν τῇ πατραγράφῳ α' τῆς ἀπὸ 12.7.1940 συλλογικῆς συμβάσεως τεθεὶς χρονίζει περιορισμός καταβολῆς ἐπὶ ώρισμένας μόνον ἡμέρας τοῦ περὶ οὐ πρόκειται εἰδικοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος διὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου τοῦ λιμένεως τῆς ἐπικινδύνου ζώνης τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Βορείου Ωαλάσσης, ισχύει κατὰ τὴν ἀληθῆ τῆς συμβάσεως ταύτης ἔννοιαν καὶ μιαὶ τὴν παρασκονήν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς κατὰ τὴν πατραγράφον β' λιμένες, καθ' ὃν ἐσπειριῳδὴ πολεμικὴ διαστάση, ἔξ οὗ καὶ μόντος μὴ καθιστάνεται τοῦ κινδύνου διαρκοῦς. δὲν δικαιολογεῖται ἀλλ' οὔτε καὶ ἐκ τοῦ υἱόλου τῆς συμβάσεως δύναται νὰ συναχθῇ. οτι ἐσκοπήθη ὑπὸ τῶν υιοληπτῶν ἡ καταβολὴ τοῦ εἰδικοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος πὶ χρόνον μείζονα τοῦ ἐν πατραγράφῳ α' δριζομένου διὰ τοῦ λιμένας τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, δι' οὓς τελοῦνται κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς συμβάσεως ὑπὸ τούτου πολεμικοῦ ἀπειλὴν ὡς ἐκ τῆς περιοχῆς εἰς ἣν κείνται, Κινδύνοι εἰνὲ διαρκεῖ, δὲν δύναται δὲ νὰ συναχθῇ ἐναντίᾳ ἐκδοχῆ ἐκ ὄντος τῆς ἐν τέλει τῆς πατραγράφου ταύτης φράσεως «μέχι του ἀπόλου», τεθείσος ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἀπόπλου του πλοίου πρὸ τῆς παρόδου τῆς ὑπὸ τῆς προγνωμένης πατραγράφου α' δριζομένης κατ' ἄνωτον διοιν τὴν ἡμέραν καὶ μὴ σκοπούσης τὴν ἀνατροπὴν τῆς ὑπὸ ταύτης περιορισθείσης ἀρχῆς τῆς μὴ καταβολῆς τοῦ ἐπιδόματος τούτου πέραν ὣς ὠπτικῶς καθορισθείσων ἡμερῶν.

“Οθεν τὸ ὡς Ἐφετείον Δικάσαν Πρωτοδικείον κρίναν διὰ τῆς προσ-  
αλλομένης ἀπόφασέως του ἀντίθετως, ὅτι τὸ ὡς εἴρηται εἰδίκον πολε-  
ικόν ἐπίδομα καταβάλλεται ἄνευ χρονικού πειροφρίσμου καὶ πέραν τοῦ  
τη̄ παραγράφου α' τῆς ἡπό 22.7.1940 Συλλογικής Συμβάσεως δρι-  
μένων ήμερων. ἔδοσον τὸ πλοίον ἑξακολούθητο παραμείνον εἰς λιμένα  
αὐτοῦ” οὐ ἐσημειώθη πολεμικὴ δράσις καὶ ἐπὶ τῇ ἑκδοχῇ ταύτη ἀπορρίψαν  
τὴν ἔστιν τη̄τη̄ ἀναιρεσίουσης κατὰ τῆς ἀπειδικασάστης τοιούτου ἐπίδομα  
π' ἀριθ. 4724)1949 ἀπόφασέως τοῦ κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ Νόμου  
ΠΟΔ' Δικάσαντος Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, ἐσφαλμένων ἡρμηνεύεσse καὶ  
διήρμοσε τὰς ὡς ἄνω μηνυονευθείσας διατάξεις τῶν Συλλογικῶν Συμ-  
βάσεων καὶ διαιρετέαν κατέστησε τὴν ἀπόφασίν του ταύτην συμφώνων  
ὡς ἀρθρό 807 παράγραφος 17 Πολ. Δικονομίας καὶ κατὰ τὸ περι-  
βούντον βάσισμον μοναδικὸν τὰς ὑπὸ κοίτας ἀναπτυγμένως λόγουν

• Ο Αντιπρόεδρος

'Ο Δικ. Γραμματεὺς

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ  
Μήχανουργείων. Ἐδρυθέν τῷ 1910.  
ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ: Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.  
Τοῦ Ἀγγλικοῦ Νομισμάτων.

ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Μ. Α.  
ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΙΣ ΤΥΜ ΛΙΘΩΝΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΗΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ  
ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙΣΚΕΨΕΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΤΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΥΤΩΝ ΕΙΣ ΔΕΞΑΙ-  
ΜΕΝΗΝ. Έκτέλεσης πάστης έργασίας αφόρων την Μηχανουργιάν  
και την Λεδιθοποιίαν. — Ουγγιοκολλήσεις και Ηλεκτρουσγολ-  
λήσεις. — Χυτήριον Όρειχάλκου και Χυτοσιδήρου.

Εργοστάσιον και Γραφεία: 68-70, Όδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ  
Τηλέφωνο: 27-078 Τηλεγραφική Διεύθυνσις:

## *Nauτιλιακαί Εἰδήσεις*

Εις τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν»

Κατά τάς διεδαχθείσας τήν 20 Ιουνίου ἀρχαιερεσίας πρὸς ἀνάδειξιν τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἔξελύγουσαν καὶ ἀλφαριθμητικὴν σειράν οἱ κ. κ. Στρ. Ἀνδρέας, Ἀλ. Βερνίκος, Παν. Γιαννιώλατος, Βασ. Γουλανδρός, Ἀλκ. Γράτσος Ἀντ. Καλλιμανόπουλος, Ἐκτωρ Δρακούλης, Γεώργ. Σ. Ἐπειρικός, Περ. Καλλιμανόπουλος, Ἐμμ. Κουλουκούνης, Ἀνδρ. Λεμος, Στ. Λιβανός, Γεώρ. Λιγνός, Νικ. Λυκιαρδόπουλος, Ἀγγ. Λούζης, Ἐμμ. Μιχαλινός, Λουκάς Νορικός, Μάρκος Νορικός, Μιχ. Πνευματικός, Ἀναστ. Ποταμάνος, Παύλος Πρωτοπατᾶς, Βασ. Ρωσόλυμος, Δημη, Χανδρῆς καὶ Ἰω. Χατζηπατέρας. Τὸν ἀνώτερων συμβούλιον συγκροτουμένον εἰς σώμα,θὰ προδῆ εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ προεδρείου.

Τὴν 28ην λήξαντος τὸ νεοεκλεγέν Διοικητικὸν Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως προέδρη εἰς ἀρχαιρεσίας διὰ τὴν ἐκλογὴν τοῦ προεδρείου αὐτοῦ.  
Ἐκ τῶν 24 μελῶν τοῦ Συμβουλίου παρέστησαν αὐτοπροσωπάς ή δι' ἑκπροσώπων τά 22, (πλὴν τῶν κ. κ. Α. Λούζη καὶ Γ. Ἐμπειρίκου), ἔξελεγη δὲ πανηψηφεῖ τὸ προηγούμενον προεδρείον, ἥτοι: Προεδρος ὁ κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος. Ἀντιπροεδροί σι κ.κ. Εμ. Μιχαλίνος καὶ Στρατ. Ανδρέας καὶ Τσαϊς καὶ Παναγ. Γιωννούλας.

Ανθράξος κατ' Ιαμαίαν. Ιαννουπόλας.  
Μετά τὴν ἐκλογὴν ὁ κ. Ν. Λυκιαρδόπουλος προσεφώνησε τὸ Συμ-  
βούλιον ὡς ἀκόλουθα:

Κύριοι Συμβολήρι. Πρό έτους διά πρώτην φοράν, ύπεικων εἰς τὴν ὄμοθυμον θέλησίν σας, ἐτέθην ἐπὶ κεφαλῆς του Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεώς μας, τὸ ποιὸν μολίς ἀναδειχθῇ εκ τῶν γενιμενῶν, μετὰ τὴν διακοπὴν πολλῶν ἔτων, ἀγχιερέστων.

Νῦν διὰ δευτέραν οφελάν αὐτούς τὴν Προεδρίαν τοῦ Συμβουλίου μας πρὸ παντὸς ἐπιθυμῶ νὰ εὐχαριστήσω τοὺς μὲν ἀγαπητούς Συναδέλφους διὰ τὴν ἐκλογήν μου ως Συμβούλου, πάντας δὲ ὑμᾶς διὰ τὴν ἐκλογήν μου ως Προεδρούς.

πρό τινων ἡμερῶν, πρὸ τῆς ἐπανεκλογῆς τοῦ Συμβουλίου μας ὑπὸ

τῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως μας ἐλογοδοτήσαμεν περὶ τῶν πεπραγμένων μας κατὰ τὴν δημόσιαν θήσειν μας, καὶ ἐν συνεχείᾳ γενομένους ἀρχαιρεσίων πρὸς ἀνάδειξιν νέου Συμβούλου. Δὲν ἡθελήσαμεν ύπαστρη-  
ξωμεν οὐτε τὰς ίδικας μας υποψηφιοτητας οὐτε τὰς υποψηφιότητας ἀλλών. πιστεύοντες διὰ τὰ μέλη ὀφειλούν να ἀσκήσουν ἀνεπόδεατο το νό-  
μιμον δικαιώματον, διόπειρας ήτοι την Διοίκησιν τῆς Ἐνώσεως πρό-  
σωπα τῆς ἀπόλυτου προτιμοσεώς των. Ἐν τούτοις, τὸ ἀποτέλεσμα τῆς  
ἀνεπρεπείας ἐκλογῆς ἥπτη ἡ ἀνάνεωσις τῆς πρὸς πάντας ηὐάς ἐντολής  
Νομίμων, κύριοι Συνάδελφοι, διὰ εἰς τὸ τοιοῦτον ἀποτέλεσμα τῆς ἐκλο-  
γῆς δικαιουμεθα να ἀποδῶσωμεν μιαν ἔννοιαν: 'Αποτελεῖ, ἀληθῶς του-  
τοῦ ἐμπράκτου ἔγκυοις τοῦ ἐπιτελεσθέντος ὑφ' ἡμῶν ἔργουν κατὰ τὸ διαρ-  
ρεύσαν ἔτος, περὶ οὐ λεπτομερῶς ἐλογοδοτήσαμεν, ἀλλὰ καὶ σαφῇ ἐν-  
τολήν να συνεχίσωμεν τὸ ἔργον μας το ὄποιον προγραμματικὸν σκοπόν  
ἔχει, τὴν οὐπύποιαν και συνεργασίαν μεταξὺ πάντων των Συναδέλφων

όπουσθόπετο ούτοι ὅρωσιν, τὴν ἐπικράτησιν πιεύματος καλῆς συνεννούσαις μεταξὸν ἡμῶν καὶ τῶν συνεργάτων μας Πλοιάρχων, μηχανικῶν, ἀξιωματικῶν καὶ ναυτεργατῶν, καὶ τὴν καταδόλην προσπάθειας πρόσδιαιφάτισιν τῆς Δημοσίας Ὑπηρεσίας καὶ τῆς Κοινῆς Γνώμως περὶ τῆς ἀληθούσης θέσεως τοῦ συγγρόνου Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ ζητήματος καὶ τοῦ ὄρθρολογικώτερού συστήματος τῆς δικαίας φοροδολίας τοῦ ναυτιλιακού κέρδους. Πρέπει ἡμεῖς νὰ συντελέσωμεν διὰ νὰ κατανοῦσῃ ἡ ἀνιστόρητος ἐποχὴ μας, ὅτι ἡ Ἐθνικὴ Ναυτιλία ἀπετέλεσε πάντοτε μίαν τῶν μεγαλυτέρων Ἐθνικῶν δυνάμεων τοῦ Ἑλληνισμοῦ ἀπό τῶν πρώτων ιστορικῶν χρόνων, καθ' οὓς τὸ πρώτον ήκουσθη τὸ δόνυμα τῆς Ἐλλήνης μέχρι σήμερον. Ἀληθεύει καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα διὰ τὴν ἐγράφη διὰ τὴν Ἀγγλίαν: Ἡ Ἑλληνικὴ ιστορία, ἡ Ἑλληνικὴ δόξα στάζουν θάλασσαν. Ἡ ναυτιλία θὰ ἔνισχυν πάντοτε τὴν Ἐθνικὴν Οἰκουμενίαν καὶ τὸν δημόσιον θησαυρὸν, θὰ προγυμνάζῃ τὰ πληρώματα τῶν πολεμικῶν πλοίων, θὰ ἐνεργῇ τὰ διά της βλάστασης μεταφορᾶς κατὰ τὰς εἰρηνικὰς καὶ πολεμικὰς περιόδους καὶ έγενεν θὰ προσφέρῃ ἀνέκτημάτους ὑπὲρηφανίας διὰ τὰς ὁπίσιας δέον τ' ἀποτελή στοιχείον διοίν στοργῆς καὶ μερίμνης, ώστε νὰ δύναται νὰ ἀντανωνίζεται ἐπιτυχῶς τοὺς, ἐν τῷ διενεργείασθαι στιθῶ συναγωνιστὰς της. Ποὺς ἐπικράτησιν τοῦ πιεύματος τούτου γρίειται νὰ συνεχίσωμεν τὴν ἀπό πέντε χρόναις ἀρχαίμενην ἔργασίαν μας.

"Εργον επὶ πλάνῳ τούτῳ Συμβουλίου μας θά είνει ἡ πραγμάτωσις ταπεινώσει σχεδόν ληφθέσης ἀποφάσεως υπὸ τῆς τελευταίας Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν περὶ ἀποκτήσεως ιδιοκτήτου ὄρφου ἐν Ἀθήναις πρὸς στέγασιν τῶν γραφείων μας καὶ πρὸς χρήσιν ἐντεκτηρίου 'Υπηρέτων ἀλλοθαδί' εἴνει καὶ τοὺς παλαιότατους συνάδεδον τοὺς Γενικούς

λούραν, εισηγητάς τῆς ίδεας ταύτης. συγκινητική ἢ πρόθυμος προάρεσις τῶν υελῶν νὰ ἀνταποκριθοῦν πρὸς τὴν ἄπαιτουμένην οἰκουμενικήν θυσίαν διὰ τῆς ὁμοφωνου λήψεως τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως.

Επίον πρόπογυμένως, οἱ ή ἐνέου ἐκλογή μας ἐνέχει τὴν σαφῇ ἐντολὴν νὰ συνεχίσωμεν τὸ ἀρχίσαν από πέρυσιν ἔγον μας, διότι ἀλληλούχος τοῦ Συμβουλίου μας πάρουχον πολλοὶ συνάδελφοι, οἵτινες θὰ ἡδούνται πλέον ἢ ἐπάξιων νὰ μας ἀντικαταστήσουν εἰς τὴν Διοίκησιν τοῦ Σωματείου. Μεταξὺ τούτων πολλοὶ ἔχουν τὸ προνούμιον τῆς νεότητος, ἐνώ μεταξὺ ἡμῶν, καὶ πρώτος ἕγω, δικαιούμεθα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβιταλούμενής ὑπὸ τοῦ βάρος τῶν ἑτῶν. Απομικῶν ἐπιθυμῶ νὰ διεκπεραιώσω, δῆθη μοὶ δύναμις, τὴν ἀγατεθεῖσαν μοι ἐντολὴν καὶ νὰ παραδῶσω τὸ πρᾶδαλον εἰς χειράς νεοτέρας καὶ στιβαροτέρας. Ἐπικαλούμενος τὴν συνεργασίαν σας διὰ νότι φθάσωμεν ταχέως εἰς τὸ σημεῖον, τὸ ὅποιον θύ μοι ἐπιτρέψῃ νὰ θεωρήσω περιττὸν πλέον τὴν προσωπικὴν συμβολὴν μου διὰ τὴν εὐδόσιων τῶν πολλῶν ζητημάτων τῆς Ἔνσεως μας. Τότε ευχαρίστως θὰ ἀποχωρήσω εἰς τὰ δια, καταθέτων τὴν ἐντολὴν σας καὶ εὐχόμενος αἰσιάν τὴν συνεχίσιν τῶν ἔργασιών σας.

*Ἐπὶ τούτοις ἐπαναλαμβάνω τὰς εὐχαριστίας μου διὰ τὴν ἐκλογὴν μου.*

Εἰς μνήμην Ι. Π. Γουλανδρῆ

Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου» τελεῖ τὴν προσεχῆ Κυριακήν 8<sup>η</sup> Ιουλίου ἀράχθειραν μημεδόνων εἰς τὸν ἐνταῦθα ιερὸν Ναὸν τοῦ Ἀγ. Κωνσταντίνου εἰς μνημόνιο τοῦ Ιωάννου Π. Γουλανδρίου. Ἐκλήθησαν νὰ παραστοῦν ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, ἡ Αμερικανικὴ Αποστολή, οἱ Ἀρχαῖ τῆς πόλεως Πειραιῶς καὶ αἱ ἔφοπλιστικαὶ καὶ καὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις.

Παρασημοφορίαι

Απενεμήθη ὁ Χρυσοῦς Σταυρὸς τοῦ Β. Τάγματος τοῦ Γεωργίου Α'  
εἰς τὸν κ. Στ. Λιβαδῶν.

— Ἀπενεμήθη ὁ Σταύρος τῶν Ταξιαρχῶν του Β. Τάγματος του Φοίνικος εἰς τὸν κ. Ἐμμ. Κουλουκούντην.

— Απενέμηση σταύρου του Β. Ιωάννη, προς την επίσκοπη της Καρδίτσας, από την Επισκοπή της Κοζάνης, στην οποία περιλαμβάνεται και η Καρδίτσα, στις 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1900.

Διὰ τὴν σιδηροβιομηχανίαν

## Καθελκύσεις νεοτεύκτων σκαφών

Ἐκ τῶν ναυπηγείων Μονφαλκόνε, τῆς Τεργέστης, καθειλκυθή τὴν 14ην Ἰουνίου τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν μας σκαφῶν των αστακευαζούντων εἰς τὰ ἀντέρον ναυπηγεῖα ἔναντι ἐπανούρθωσεν. Τὸ καθελκυθὲν ἐπιβατηγόν μας πλοίον ὥνωμασθη «Κανάρης» καὶ εἶναι χωρητικόπτονο 1800 τόν. γκός. Αἱ διαστάσεις του καὶ ἡ γενικὴ περιγραφὴ τοῦ σκάφους ἔχουν δημοσιευθῆ εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ δεύτερον σκάφος, ὅπερ θὰ ὄνομασθη «Μισούλης», προκειται γά τα καθελκυθῆ ἐκ τῶν ίδιων ναυπηγείων τὴν 8ην ἀρξαμένου μηνὸς Ἰουλίου.

— "Αφ' έτερου ἀπὸ τὰ ιωνιπηγεῖα «Ντόξφοοντ», τοῦ Σάντερλαντ, καθειλκύσθη ποδὸς ἡμεών τὸ ἄνκον τοῖς ἀγγλικῆς ἑταῖοῖς Ἑλλήνων συμφέροντων δηλεοκίνητον δεξαιμένοπλοιον «Charlton Venus» 16.500 τόννων δ. π., μῆκος 504 ποδῶν καὶ πλάτους 70 ποδῶν, μὲ μηχανὴν προώσεως πεντακύλινδρον, κατασκευῆς Ντόξφορτ. Τὸ νέον τάνκερ θύ- ἀνάπτυσση ταχυτῆτα 14 μιλλίων. Ομιλῶν κατὰ τὴν καθελκυσίν ὁ ευθυντὴς τῶν ναυπηγείων, ἀνέφερεν, ὅτι τὸ λόγω δεξαιμένοπλοιον εἶναι τὸ μεγαλύτερον καὶ τὸ ὥραιότερον ἐξ ὅσων κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ιωνιπηγεῖα Ντόξφορτ, ἀτίνα ἀριθμοῦν βιον 106 ἑταῖν. Ή τρόπις του εἶπεν — ἔτεθε τὴν 12ην 'Ιανουαρίου, ἢ δὲ πραγματοποίησε τῆς καθελ- κυσίων ἔντος 21½ ἔργασιμων ἐδδομάδων συνέταμεν εἰς τὸ ἡμισυ τὸν ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἔσχασιν χρόνον. Ή παραδοσίς τοῦ σκά- φους, δηπερ εἴναι τὸ πρώτων μιᾶς προβληπούμενης σειρᾶς παραγγελίων δῆ σημάπεται ἔντος τῆς συμπεριωνύμενής προθεσμίας. Ή πλοϊοκτήτηρια

**GLOBAL CHARTERING AND BROKERAGE CO. INC.**

## CHARTERING BROKERS

**Cable Address: GLOCHARTS**

Telephone: WH 4-6620

## 80, BROADSTREET

**NEW YORK, N.Y.**

έταιρια «Τσάρλον Σίππιγκ Κόμπαν» παρήγγειλεν ήδη εἰς τὰ αὐτά ναυπηγεία ένα δεύτερον όμοιον τύπου καὶ μεγέθους δεξαμενόπλοιον.

### Νέαι άγοραι πλοίων παρ' Ἐλλήνων

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαῖαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτον «Stanford Hill» 7229 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς τὴν Ἑλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκήν ἔταιριαν «Πατσίφικα», ἀντὶ τιμῆς μὴ γνωσθείσης καὶ μὲ ἀδεῖαν ἀλλαγὴν σημαῖας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθέν ήδη εἰς τὸ Λίβεσπολ μετωνομάσθη «Pío Márquez» καὶ ὑψώσεται τὴν παναμαϊκήν σημαῖαν.

— Ἔπιστος τὸ ἀγγλικὸν λίμπερτον «Alcyone Fortune» 7178 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, πωλήθην εἰς παναμαϊκὴν ἔταιριαν μὲ ἀδεῖαν ἀλλαγῆς σημαῖας, παρεδόθη εἰς τὸ Ἀμερικανόν, ὅπου καὶ ὑψώσεται τὴν σημαῖαν τοῦ Παναμᾶ, μετωνομάσθεν «Καλύμερα».

— Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Akerelius» 832 τ. γκρός, 1100 τ. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1914, ἀνόρασθεν παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐτεῦ οὐδὲ σημαῖαν Κοσταρικαῖας καὶ μετωνομάσθη «Ritale». Πωλήσεις

Τὸ Ἑλληνικῆς ἴδιοκτησίας ἀγγλικὸν «Duke of Sparta» τοῦ 1940, τόνων γκρός 5397 καὶ φορτίου 9.300, μὲ λῆδασαν τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς ἀντὶ 400 χιλ. λιρῶν. Τὸν πασελθόντα Σεπτέμβριον εἶχε πωληθῆν ἀντὶ 195 χιλ. λιρῶν εἰς Ἰταλοὺς καὶ πάλιν, χωρὶς, ὅμως, ἡ πώλησίς του τελικῶς νὰ πραγματοποιηθῇ.

### Ἐκποίησις ἐπιβατηγῶν

‘Υπεβλήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἴτησης τῆς ἀτ-  
αρπλίτας «Αίγαιον» πρὸς χορήγησιν ἀδειας διὰ τὴν πώλησιν εἰς Ἰσ-  
ταρπλίτας τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν της «Ἀγγέλικα» καὶ «Αίγαιον». ‘Η  
ἀδεια παρεσχέθη.

— ‘Οσον ἀφορᾷ τὴν αἵτησιν πωλήσεως εἰς ἀλλοδαποὺς τοῦ ἄπαντας τὸν τέτην αὐτῆς δὲν ἐνεκρίθη, διότι δὲν συγκατέτεθη πρὸς τούτο τὸ Γενικὸν Ἐπιτελείον Στρατού.

### Παρὰ τῷ Υ.Ε.Ν.

‘Ανέλαβε τὰ καθήκοντά του παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Ἐμπορικῆς Ναυτι-  
λίας, ὡς ἐκπαιδευτὴ καὶ σύμβουλος, ὁ Ἀμερικανὸς ὑποπλοίαρχος τῆς  
Ἀκτοφυλακῆς κ. Γουΐλιαμ Λιμπερτού.

### Τὸ Πρακτορεῖον Μάνου Λεμού

‘Υπὸ τὴν ἔταιρικὴν ἐπωνυμίαν «Μανλέμδος Ναυτικά Πρακτορεῖα» Α. Ε. συνεχίζει ἀπὸ τῆς Ἰησοῦ Ιουλίου τὰς ἐργασίας του τὸ εὐρύτατα γνω-  
στὸν Ναυτικὸν Πρακτορεῖον τοῦ κ. Μάνου Λεμού.

Νέα μεγάλα γραφεῖα εἰς τὸ νεότευκτον μέγαρον τοῦ Ταμείου Ναυτι-  
κῶν Πρακτόρων, ἐπὶ τῆς ἀκτῆς Μιαούλη 19, θὰ στεγάσουν τὴν ἔταιριαν «Μανλέμδος», ἥτις πρώτωσται ἀρτίωτερον ὑπὸ τὴν νέαν συγκρότησιν τῆς νάρητης τοῦ συμφέροντα τῶν πολλῶν πλοίων τῶν Οἰνουσῶν.

Αἱ ἐν Ἀμερικῇ Ἑλληνικαὶ ναυπηγήσεις

‘Η Ἑλλειψης παρορχῆς χάλυβος κρατεῖ εἰσέτι ὑπὸ ἐκκρεμότητα τὴν διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων πλοιοκτῶν παραγγελίων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεία Μπέλλεμ δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 29.300 τόνων d.w. ἔκστον. Αἱ σχετικαὶ αἴτησεις ὑπεβλήθησαν πρὸ τούς εἰς τὸν ἀρχοντὸν τῆς Βιρτομχανικῆς Κινητοποίησεως κ. Οὐλίσωνα, ἀλλ' οὐτοὶ ταῖς ἐπεστρεψεῖς, ὡς ἀναρμόδιοι. Ἐν τῷ μετεῖν ἐγνώσθη, διὸ οὐναρχος κ. Κόχραν, τῆς «Κρατικῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας», εὐνοεῖ τὴν ναυπηγήσιν τῶν ἐν λόγῳ δύο σκαφῶν, καθὼν καὶ ἔτερων τεσσάρων προσορίσμενον δι' ἀμερικανικά ἔταιριας πετρελαίου, διότι θεωρεῖ τὰ πλοῖα ταῦτα ἀπαρίτητα ἐν περιπτώσει πολεμικῆς ἀνάγκης. Τὸ ζήτημα — φαινέται — τῆς προεξασφαλίσεως χάλυβος διὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν 25 φορτηγῶν τοῦ τύπου «Márvine».

### Πρόστιμον εἰς φορτηγὸν

‘Ο πλοίορχος τοῦ φορτηγοῦ «Márvine II» κ. Δημ. Στριγκάς κατεδικούθη ἀπὸ τὰ δικαστήρια τοῦ Γκριμστού εἰς πρότιμον 50 λιρῶν καὶ εἰς τὰ ἑκατὸν 13 λιρῶν ἔξοδα τῆς δίκης, διότι τὸ σκάφος του δὲν εἶχε ἐφοδιασθῆν μὲ ξύλινα διαχωρισμάτα τῶν κυτῶν κατὰ τὸ ἀπὸ Τύνιδος εἰς Ἀγγλίαν ταξίδιόν του, μὲ φορτίον 3.000 τ. σιτηρῶν. ‘Η δι-

απίστωσις τῆς παραδόσεως ἐγένετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λήθ, ἀλλὰ πρὶν ἡ ἀπαγγελθῆ τὸν διακίσσιαν, δό η Δημόσιος Κατηγορος εἰπεν, ὅτι ὁ πλοίορχος πρεπεῖ νὰ είναι κυμώδης θάλασσαν τοῦ Βισκαϊκοῦ Κόλπου. Ο συνίγορος, ἐξ ὅλου, ὄφου ἔχει τὴν δραστικότητα τοῦ πλοίου πολλούς την τελευταῖον πολλούς, διότι μοταίως ὁ πλοίορχος ἐπεδίεις την κατασκευὴν τοιούτων εἰς τὴν Τύνιδα. ‘Υπερχρεωθῆ νὰ ἐκτελέσῃ τὸ τοξίδιον ἀνέν διαχωρισμάτων — κατέληγεν ὁ συνήγορος — ὄλεθε, πάντας, καθὼν δυνατῶν προφύλαξιν διὰ τὴν ἀποφύγην οἰσαδήποτε μετακινήσεως τοῦ φορτίου κατὰ τὸν πλοῦν.

### Νηολόγια Πειραιώς

Τὸ μικρὸν παταραϊκὸν δεξαμενοπλοίον «Κάπταν Μικέζ» 478 τ. γκρός (τοῦ 1918), ὑψώσαν τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν, ἐνδολόγηθε εἰς Πειραιά ἐπ' ὄμοιαν τοῦ κ. Μίκη Φιλίππη. Δηλωθεῖσα δέισις 5.000 λιρῶν. ‘Ἐν συνέχειᾳ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπελήθη τοῦ παταραϊκοῦ Δημόσιου φορτηγοῦ, μετωνομάσθεν «Ρόζα» κατομυρίων δραχμῶν.

— Πορὰ τοῦ κ. Ν. Δ. Λυκιαρδοπούλου μετεδιάσθησαν, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 65000 λιρῶν, τὰ 84% τοῦ φορτηγοῦ τοῦ «Παναγῆ» 5193 τ. γκρός, εἰς τὸν κ. Παντ. Κ. Λαζαρό, καὶ τὰ ὄποιαν εἶναι 16% εἰς τὸν κ. Αριστ. Π. Λαζαρόν.

— Μικρὸν σκάφος τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. (κορδέττα) 800 τ. d.w., ἀγορασθεὶς πρὸ τοῖς παρ' ιδιώτων καὶ διασκευασθεὶς ἐν Πειραιᾷ εἰς φορτηγόν, μετωνομάσθεν «Ρόζα».

— Διεγραφήσαν, ὡς πωληθεῖσα εἰς ἀλλοδαπούς, αἱ κορδέτται τοῦ «Ληνούς» (τοῦ 1940) καὶ «Πάτρα» 1165 τ. γκρός (τοῦ 1941).

— Τοῦ περὶ «Αφούσος» 192 τ. γκρός, ἐπαλήθησαν τὰ 20% ἀπὸ τὸν κ. Ιω. Π. Δραγουλάν, εἰς τὸν κ. Αλέξ. Δ. Βερόδην εἰς τὸν αὐτὸν 60 ἑκατ. δραχμ. — Τοῦ περὶ «Αφούσος» 15 εἰς τὸν κ. Αλέξ. Δ. Βερόδην εἰς τὸν 15 ἑκατ. δραχμῶν.

— Τὸ μηχανοκίνητὸν οἰλευτικὸν ὄνοικητης θαλάσσας «Μυκάλη» 149 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον εἰς τὸν κ. Κωνστ. Τσιγκούην ἀντὶ τιμῆς 700 δραχμῶν.

— Επὶ τὸν δεξαμενοπλοίον «Πρόδρομος ΙΙ» 1765 τ. γκρός, ἐνεγράφη ὑπό θήρη ἐπ' οὐδόματι τῆς Τραπέζης Αθηνῶν διὰ παρασχέσεων δύοντες 500 ἑκατ. δραχμῶν.

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἀγορασθεὶς πρὸ τοῖς παρ' ιδιώτην λίμπερτον «Βρίτα», 7.176 τ. γκρός (τοῦ 1923), παρασφεθεὶς πρὸ ἐδδομούσης εἰς τὸν Βαλτιμόρην, μετεφέρθη εἰς τὴν πανομακήν σημαῖαν καὶ μετωνομάσθεν «Τσάλιαντες».

— Επίσης τὸ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Ελλαζινικό Τρέιντερ» 5233 τ. γκρός (τοῦ 1918), δηπεραθῆσαν πρὸ τοῖς παρ' ιδιώτην εἰς τὴν Αιγαίον.

— Επίσης, τὸ νεότευκτον πανομαϊκόν φορτηγόν «Βικτώρια» 5.707 τ. γκρός (τοῦ 1950), ὅπερ ἡγορασθεὶς πρὸ Βλετέων, μὲ δρόσους παραδόσεων, παρελήφθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τῆς Γενοβᾶς, ἵνα δύνεται τὴν ἐδεστικὴν σημαῖαν, μετωνομάσθεν «Baden».

— Τὸ ναυαγῆσαν εἰς τὰς κινεζικὰς ὄπτικας πανομαϊκὰ φορτηγά τοῦ «Γαρφανθα» 5336 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἢνοι φοστιούσην (σκάφος καὶ μηχαναὶ) ἀντὶ 100.000 λιρῶν, ὃ δὲ ναῦλος του δύνται 80.000 λιρῶν.

— Επίσης, τὸ προσφράζαν εἰς τὰς ὄπτικας τῶν Ινδῶν καὶ ἐγκαταλειφθεῖν εἰς τοὺς ἀσφολίτας, ὡς οὐλίαι ἀπώλειας, πανομαϊκόν φορτηγόν «Παρθενών» 4913 τ. γκρός (τοῦ 1928), ὅποι φοστιούσην (σκάφος καὶ μηχαναὶ) ἀντὶ ποσοῦ 100.000 λιρῶν.

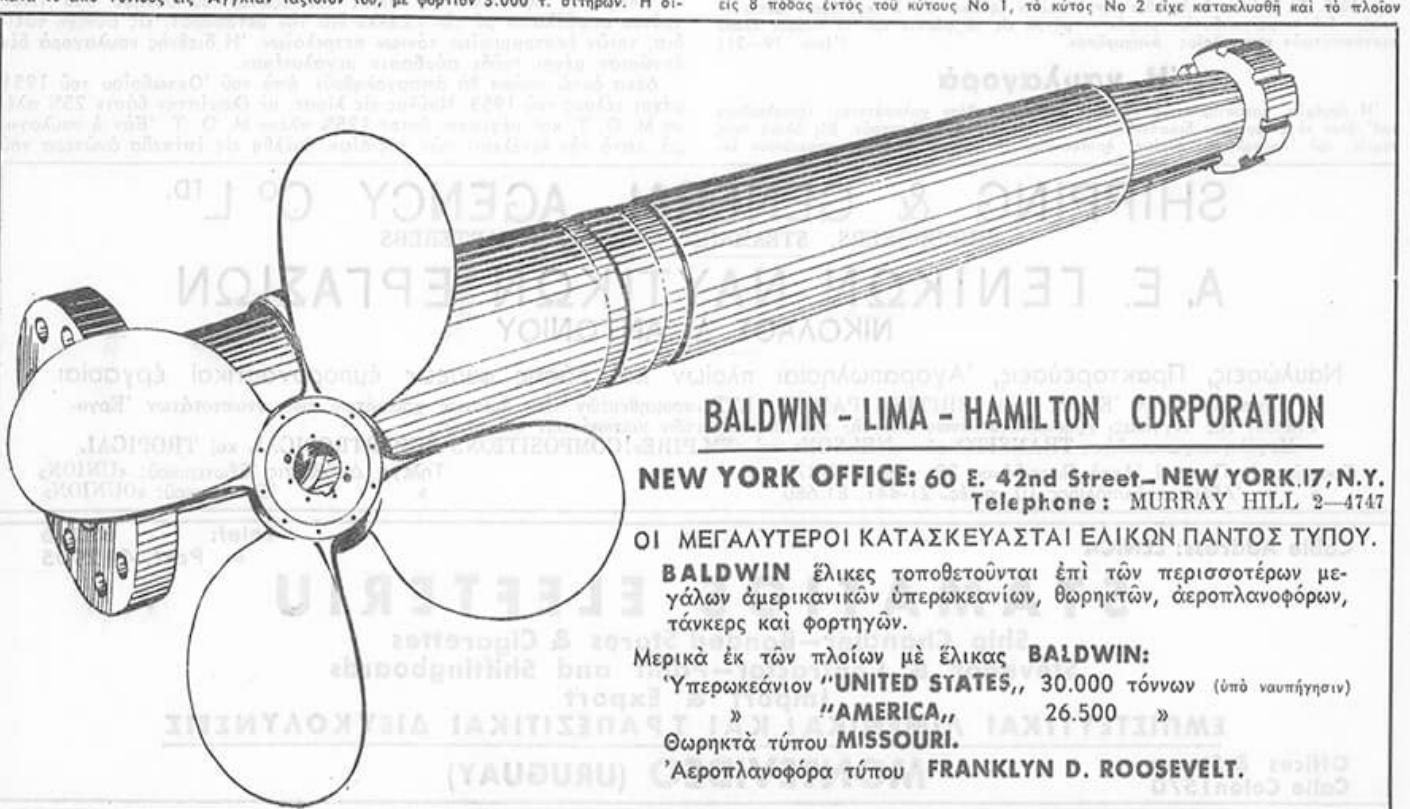
— Τὸ ἀγορασθεὶς πρὸ Ελλήνων ναυτικοὶ λίμπερτον «Vindafjord» 7263 τ. γκρός (τοῦ 1943), μετωνομάσθεν «Γκλαντιέτσορ».

— Τὸ μικρὸν ὑπὸ πανομαϊκὴν σημαῖαν φορτηγόν «Ατλάντα» 705 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη εἰς φορτηγά τοῦ Λιβάνου καὶ παρεδόθη πρὸ ἡμέρων εἰς Πειραιά.

— Εκ Μελβούρνης ἐγνόσθη, διτὸ τὸ φορτηγόν μας «Ασπασία Νομούκων» ἐφόρτωσεν ἑκεῖ γεννήτα, τὴν δονθεῖσαν ὀπλιτῶν τῆς Αεροπορίας, διότι οἱ λιμενεργάται τῆς Μελβούρνης εἶχον ἀπεργήσει εἰς ἐκδηλωσιν ἀλληλεγγύης πρὸ τοὺς συναδέλφους των τῆς Νίας Ζηλανδίας.

### Θαλάσσαια ἀτοχήματα

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» (πανομ. 5836 τόν. γκρός, ναυπ. 1918): Κενὸν εἰς Ιαπωνίας διά Τσιτσογκάτο ζέσκειλεν ἔξοδον τοῦ Σιαουσουγκάτο, περὶ τὸ 7 μιλιά δορείων τοῦ ὀκρωτηρίου. Γιατάσου, τὴν 14ην Ιουνίου, πρεσπάθειαν ἀνεκδύσεως τοῦ πλοίου διά των ιδίων αὐτοῦ μέσων ὑπεδησαν ὅπερποτοι. Εν τῷ μετοῦ θύετον τὸ βραχώδη βυθόν, ἐνώ ἡ πρώτη — η πρύμνα — ἐπέπλεσεν. Αἱ βοηθητικοὶ μηχαναὶ τοῦ πλοίου εἰργάλωντο, ἀλλ' ἡ κατάστασί του σκάφους ὅποι μέρος εἰς θύετον ἐνειροτέρευεν. Δύο ρυμουλάκα, καταπλεύσαντα εἰς Τσιτσογκάτο, δένη θύετον θύετον τὸ θύετον, ἐνώ τοῦ πλοίου ψεύστητο ἀπὸ τὸν κλυδωνισμὸν ρήγματα. Τὴν 16ην Ιουνίου τὰ θύετα εἶχον ἀνέλθει εἰς 8 πόδας ἑντὸς τοῦ κόπους No 1, τὸ κύτος No 2 εἶχε κατακλυσθῆ καὶ τὸ πλοίον





125%, τὸ ἡμισυ τῆς ἐπὶ πλέον σύτης διαφορᾶς θὰ προστίθεται εἰς τὸν ναῦλον ἑκάστου σκάφους.

### Τὰ ναυλώθεντα φορτηγά μας

«ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ» (παναμ.) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 43.000 κουνώρερης σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης τῆς Βορ. Ἰρλανδίας) δι' Ἀμερίκαν—Ἀρβούργον δι' Ἀμερίκαν ἢ Ρόττερνταρ 7½ πέννας ἐλαττον (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἔναρξης 15—31 Αὔγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (τῆς ἑτ., «Οράσιον») ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9.000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 14.75, μὲν 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ἰουλίου.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ (λιμπερτοῦ) ἐξ Βαλτιμόρης 9000 τ. γεννημάτων διὰ Γενεύην δολ. 14.75, μὲν 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Ἰουλίου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (όνδηνορ.), ἐκ Χάρητον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Σάντος δολλ. 17, φόρτωσις 20 Ἰουλίου—8 Αὔγουστου.

«ΑΣΤΕΡΙΣ» ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9000 τ. σύνια εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολλ. 26, ἔνα δύο λιμένας 26.50, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 5—10 Ἰουλίου.

«ΔΙΛΜΕΡΤΥ» (τῆς ἑτ., «Οράσιον») ἐξ Μπέριος 9.300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νόρτερ ρεῖντς δολλ. 15.50, φόρτωσις 10—30 Σεπτεμβρίου.

«ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΡΕΣ» (παναμ.) ἀπό Κάλλιαρι 9500 τ. ἀλατος δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολλ. 19 φίο, φόρτωσις 25 Ἰουνίου—10 Αὔγουστου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» ἀπό Κάλλιαρι 9500 τ. ἀλατος δι' ἔνα ιαπωνικὸν λιμένα δολλ. 19 φίο, φόρτωσις 5—31 Αὔγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (παναμαϊκὸν) ἐκ Χάρητον ρόδις 9.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπενίνος Αὔρες 167.67, φόρτωσις 10—30 Σεπτεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (ελληνικὸν) ἐκ Χάρητον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίας δολ. 20, μὲν 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Ἰουνίου—10 Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» (παναμ.) ἐκ Χάρητον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Βόρειον Γαλλίου δολλ. 12 (συνεχῆ ταξίδια μέχρι τέλους Δεκεμβρίου), ἔναρξης Ιουνίου.

«ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Ἀμερίκης 4300 τ. σιδηροτροχιῶν δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 79—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΟΛΓΑ» (Κοσταρικαῖς) ἐξ Ἀμερίκης 4.200 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' Αλεξανδρείαν 70—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΟΛΓΑ» (Κοσταρικαῖς) ἐξ Ιταίας 4200 τ. βωσίτου διὰ Λονδίνου 70—, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» (παναμ.) ἀπό Στρατωνί 5.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρότερνταμ 73—, φόρτωσις 20 Ἰουλίου—5 Αὔγουστου.

«ΚΑΡΡΕΝΑ» (Κοσταρικαῖς) ἀπό Νέαρικ 7.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρότερνταμ ἢ Εμπέριον 40— φίο (συνεχῆ ταξίδια μέχρι τέλους Δεκεμβρίου), μὲν 1.500 τ. φόρτωσιν καὶ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς Εμπέριον 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς Ρότερνταμ, ἔναρξης 5—20 Ἰουλίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Χάρητον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ιαπωνίας δολ. 22, μὲν 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Ἰουνίου—10 Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΣ» (λιμπεριάν) ἀπό Αμερικανικοὺς λιμένας Ατλαντικοῦ (borcίων τοῦ Χάτερς), 9000 τ. γαιανθράκων δι' Αλγερίας δολ. 12.40 ἔνα λιμένα, 12.65 δύο λιμένας, φόρτωσις Ιουνίου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (τῆς ἑτ., «Οράσιον») ἐξ Χάρητον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων ἔκαστον διὰ Μπουένος Αὔρες δολ. 18.50, ἔνα δι' ἐτέρους λιμένας Πλεϊτ δολ. 19, φόρτωσις Αὔγουστου.

«ΣΑΜΟΥΑ» (παναμ.) ἐκ Χάρητον ρόδις 7500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες δολ. 19.50, ἔνα Ρεζάριο δολ. 20, όψιόν δι' ὄμφοτέρους δολ. 20.50, φόρτωσις 20—31 Ἰουλίου.

«ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Αμπού Τζένιμα 6.000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμερίκαν δολ. 22, φόρτωσις 5—25 Ἰουλίου—18 Αὔγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 4500 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' ἔνα δύο λιμένας Ελλάδος 79— φίο, φόρτωσις 25 Ἰουνίου—10 Ιουλίου, 500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Ἰουλίου.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 8000 τ. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Τριπολίου 130—, ἔνα Τριπολίου καὶ Βεγγάλην 135—, φόρτωσις 10—25 Ἰουλίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ» ἀπό Χάρητον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ δολ. 11.75, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΑΗ» ἐξ Καλκούτας 8500 τ. γαιανθράκων διὰ Κολόμπο 65—, φόρτωσις 20 Ἰουλίου—15 Αὔγουστου.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπό τὸ Τοπίλα 1700 φάδομις δυλείας διὰ Μπρίστολ Τσάννελ 370— τὸ φάδομ, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 1—20 Ἰουλίου.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΝΗΗ» ἀπό Σάφφο ἡ Καζαμπλάγκα 5.000 τ. κριθῆς δι' Αγγλίαν 7116, φόρτωσις 5—25 Ἰουλίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ.» (παναμ.) ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 4800 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Πόρτρας ἡ Πειραιάς 79— φίο, φόρτωσις 25 Ἰουνίου—10 Ιουλίου.

«ΕΝΑΖΗΜΗ» (τουρκικόν) ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 4500 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 79— φίο, φόρτωσις 27 Ιουνίου—10 Ιουλίου.

«ΣΑΜΠΑΧΑ» (τουρκικόν) ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 4.500 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 79— φίο, φόρτωσις 10—20 Ιουλίου.

«ΣΕΛΑΙΚΕΑ» (τουρκικόν) ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 4.200 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 79— φίο, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (παναμ.) ἐξ Αμερίκης ἡ Γάνδης 5600 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους διὰ Πειραιάς 78δ, φόρτωσις 10—30 Ιουλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ» (παναμ.) ἀπό Λουλέα 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντσιγκ—Γενίνιαν ἡ Στεπτίνιον 22 συνδικάς κορώνας (πέντε συνεχῆ ταξίδια), ἔνορξης 1—10 Αὔγουστου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (παναμ.) ἐξ Ρότερνταμ 5700 τ. λιπασμάτων δι' Αλεξανδρείαν 80— φόρτη, μὲν 1) ἐκφόρτωτικά (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια), ἔνορξης 1—10 Αὔγουστου.

«ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ» ἐξ Σουηδίας 750 στάνταρτς δυλείας δι' Ελλάδα δολ. 69 τὸ στάνταρ, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΘΗΝΑ» ἐξ Πειραιῶς ἡ Ελευσίνος 800 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' Αλεξανδρείαν δολ. 5, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΦΛΩΡΙΝΑ» ἐξ Πειραιῶς ἡ Ελευσίνος 1400 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' Αλεξανδρείαν δολ. 5, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΑΝΔΡΙΑΝΝΑ Λ.» ἐξ Τεργεστής 1500 κυβ. μέτρα δυλείας δι' Αλεξανδρείαν 39— τὸ κ.μ., φόρτωσις Ιουνίου.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Πόλης Γαλάτης 1650 κυβ. μέτρα δυλείας διὰ Χερσώνα λίρας Αγγλίας 2760 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΣΩΝΙΑΣ» (παναμ.) ἐξ Ρότερνταμ 6600 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 72—, φόρτωσις Ιουνίου.

«WYCHWOOD» (άγγλ.) ἐξ Ρότερνταμ 3.100 τόνων, γαιανθράκων διὰ Πάτρας 73—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Βρετανίας 7.600 τ. γαιανθράκων δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος 72—, φόρτωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΙ-ΙΡΗΣ» ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 9000 τ. γεννημάτων διὰ Βορδώ—Ρουέν ρεῖντς δολ. 14.60 ἔνα λιμένα, 15.10 δύο λιμένας, μὲν 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, καντσέλλο δ' Ιουλίου.

«ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ» (παναμ.) ἐξ Νόρδερν ρεῖντς 9000 τ. γεννημάτων διὰ Λισσαβώνα δολ. 14.50, μὲν 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΑΟΥΡΟΡΑ» (παναμ.) ἐξ Βαλτιμόρης ἡ Χάρητον ρόδις 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος Αὔρες δολ. 18.50, φόρτωσις 1—10 Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἀπό ὅντα λιμένας δι' Αγγλίαν—Αμερίκην—Αμεριούργον ρεῖντς 90—, φόρτη ἀπό Νεκτάριας ἡ Μπάχιαν Μπλάγκαν δὲ τὸ ίδιον ναῦλος, φόρτωσις 5—31 Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Ντάριερ 9500 τ. γεννημάτων καὶ δυπρίων διὰ Μαντράς 120—, φόρτη Μαντράς καὶ Καλκούταν 125—, φόρτωσις 10—27 Αὔγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ελληνικὸν) ἀπὸ Τοπίλα 1700 φάδομις δυλείας δι' Αγγλίαν (Μπρίστολ Τσάννελ) 370— τὸ φάδομ, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 25 Ιουλίου—11 Αὔγουστου.

«ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ» (λιβερ.) ἐξ Τόμπας 9000 τ. φωσφάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 21, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (λιβερ.) ἐξ Βρέμης 10.000 τ. ποτάσσης δι' ἔνα λιμένα 7 Ιουλίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παναμ.) ἐξ Βορείου Ειρηνικοῦ 9300 τ. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Κέπι Τάσου—Ντάρμπαν ρεῖντς 180—, ἐλεύθερον ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 25 Ιουνίου—7 Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἀπὸ Βασιλικὸν Μπαΐ 3800 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ 70—, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἀπὸ Λορεντζού Μάρκες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Χάρηρν καὶ Ρουέν 127δ, φόρτωσις 15 Αὔγουστου—20 Σεπτεμβρίου.

«ΝΟΡΑΝΤΙΑ» (παναμ.) ἀπὸ Χάρητον ρόδις 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 21, μὲν φόρτωσιν Αὔγουστου δὴ δολ. 20.75, μὲν φόρτωσιν Σεπτεμβρίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΕΜΠΑΤΡΑΙ» (σημ. ἀγγλικῆ) 5300 τ. d. w. (259.000 κ. π. διὰ δέματα, κατανάλωσις πετρελαίου), τάιμ—τούρπερ δι' 9 κώνια 12 μῆνας, δολ. 40.000 μηνιαίως, παράδοσις εἰς Νόρδερν ρεῖντς, Ιουλίου.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» 10.900 τ. d. w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, παράδοσις εἰς Ρίον Ιανείρον διὰ Βικτωρίαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λιμπερτοῦ) ἐξ Χάρητον 10.865 τ. d. w. (498.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲν κατανάλωσιν 24 ἔνα 26 τ. πετρελαίου), τάιμ—τούρπερ διὰ ταξίδιν απὸ Κόντινεντ δι' Αποταλήν σελ. 56—, παράδοσις εἰς Ρόττερνταμ 6—14 Ιουλίου, έπαναπαράδοσις εἰς Ινδοκίναν.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ» (παναμ.) ἐξ Περσικοῦ Κόλπου 10.500 τ. πετρελαιοειδῶν διὰ γαλλικούς λιμένας Ατλαντικού 60% ὀπὸ τῆς δόσεως τοῦ Ναυλολογίου τῆς Η.Σ.Μ.С., φόρτωσις Ιουλίου—Αὔγουστου.

**SOL**

(Always at your service)

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	λιήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Δουβλίνον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	είς Λορέντζο Μαρκές από 29 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Καζαπτλάγκαν 19 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Δουγκέρκην 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Καράτσι 26 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	έτ. «Αργώ».	06	2088	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X'' πατέρας	43	7176	διήλθε Ντακάρ 9 'Ιουν. και Ντόρερ 26
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	διήλθε Τρίνινταν 17 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο, έφθ. 19
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Χάμπτον ρόδες, 21 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Σαρδηνίαν 21 'Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Κάρδιφ 11 'Ιουν. διά Βαμπάναν
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	διήλθε Πούλο Μπούκον 17 'Ιουν. δι' Αμδούργον
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	44	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 14 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7176	έφθ. Ντάρερ 11 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	έφθ. Ντάρερ 1 'Ιουν.
ΑΛΦΕΙΟΣ	A. Λούζης	43	7176	άνεχ. Σορέλ 25 'Ιουν. διά Δανίαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαυμός καὶ Πατέρας	42	7177	άνεχ. Ρόττερνταν 12 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	'Ι. Λυκίδης	09	888	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΑΝΑΡΙΑΝΝΑ Λ'	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εἰς Γύνιαν 20 'Ιουν.
ΑΝΔΡΙΟΣ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Λονδίνον 2 'Ιουν. δι' Αντίλας
ΑΝΝΑ	Αδό. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Χάιφαν 21 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Οζάκαν 21 'Ιουν. διά Ντάρερ
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανού» A. E.	43	7176	διήλθεν Αδεν 23 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΞΙΟΣ	Λαυμός καὶ Πατέρας	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκον 22 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Μαρπής Εμπειρίκος	21	4786	εἰς Πειραιά 30 'Ιουν., έπισκεψη
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Αδεν 9 'Ιουν.
ΑΡΓΩ	«Λιβανού» A. E.	41	7460	άνεχ. Καμάσι 15 'Ιουν. διά Τσιγκτάσ
ΑΡΙΕΤΤΑ	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	άνεχ. Σάντος 20 'Ιουν. διά Πέπελ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Νάρδικ 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΣ	Π. Μπατίκας	92	951	έφθ. Χάιφαν 24 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	«Θρασκή» A. E.	38	4854	άνεχ. Μελβούρην 19 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Εύδεν 24 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 17 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Χάιφαν ρόδες 23 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» A. E.	44	1923	έφθ. Κωπαστανιούπολιν 19 'Ιουν.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Αλμπατρος» A. E.	18	4289	έφθ. Χούλλ 22 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	άδ. Γράτσου	44	7176	διήλθε Μπαλμπούρα 26 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΩΣ	«Ητειρωτική» A. E.	13	4044	έφθ. Χάιφαν 16 'Ιουν. διά Τσιγκτάσ
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Σάντος 20 'Ιουν. διά Πέπελ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Θ. Επιφανείδης	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	Άνδρεάδην	43	7176	έφθ. Χάιφαν 24 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	N. Παπαδάτος	18	1176	άνεχ. Μελβούρην 19 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Π. Καλλίμας υπούλου	44	7176	έφθ. Εύδεν 24 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	άδ. Συνοδινού	24	2740	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	έφθ. Χούλλ 22 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	υἱοὶ Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Αμέρεσαν 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΔΗΜ. ΠΡΑΓΕΣΗΣ	Π. Κυδωνίες	26	4862	άνεχ. Καλκούταν 27 'Ιουν. διά Ηλεάνδρειαν
ΔΗΜΗ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Αγιασόν» A. E.	44	7207	άνεχ. Μπαρρόου 26 'Ιουν. διά Βαμπάναν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	Π και Β. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Κοσσεύρ 24 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΑΕΩΝ	άδ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 13 'Ιουν. διά Πάλερμο
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Λιβανός	37	4839	διήλθεν Αδεν 17 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Έλληνικόν Δημόσιον	25	1412	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	43	7244	έφθ. Τσιγκτάσ 14 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	έφθ. Λονδίνον 16 'Ιουν. (διά Χάιφαν)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Πετσόπουλος & Σία	22	998	άνεχ. Βενετίαν 22 'Ιουν. διά Ήρακλειον
ΕΛΕΝΗ	«Ηπειρωτική» A.E.	18	4300	διήλθεν Αλγέριον 23 'Ιουν. διά Τσιταγκόκ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκων» A. E.	44	7176	διήλθε Κιουρασώ 16 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Ντάρερ 15 'Ιουν. διά Πάλερμον
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 25 'Ιουν. δι' Αμδούργον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάσος καὶ Λυκούρης	21	1549	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουν.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς Πειραιά 25 'Ιουν. (διά Κόντινεντ)
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. Έ.	16	2081	έφθ. Κωπαστανιούπολιν 21 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαυμός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική Καλλιμάν.	44	7207	άνεχ. Γκούλφορτ 21 'Ιουν. διά Τέακσονβιλλ, έφθ. 25
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουν. διά Β. Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 23 'Ιουν. διά Πειραιά, έφθ. 28
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουν. καὶ άνεχ. 23 διά Β. Αμερικήν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Χάιφαν ρόδες 21 'Ιουν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	άνεχ. Κέπιτ Τάουν 23 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς Αρχάγγελον 20 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώλ. Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 5 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΕΥΑΝΘΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Ναγκούρια 12 'Ιουν. διά Βαγκούμερ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	διήλθε Λορέντζο Μαρκές 15 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	εἰς Αρχάγγελον 16 'Ιουν. υπό φόρτωσιν
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργυρος Χρ. Λαυμός	18	5687	άνεχ. Λός Αντζέλες 21 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	έφθ. Ντάρερ 4 'Ιουν.
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάταρος	43	7176	άνεχ. Καπετάνεντ 21 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	άνεχ. Πόρτλαντ 20 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΗΠΕΙΡΟΣ	'Αρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	άνεχ. Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Αλβέρσαν 19 'Ιουν. διά Μαϊάμι
ΘΑΡΡΟΣ	Z. Λαυμός — Π. Ποντίκος	19	5253	διήλθε Λάς Πάλμας 5 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Καμπεντέλα 20 'Ιουν. διά Τενερίφαν — Λονδίνον
ΘΕΜΩΝΗ	«Κάσος» A. E.	44	5237	άνεχ. Αιρέσαν 21 'Ιουν. διά Χοκίπουντας
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	2865	άνεχ. Νάρδικ 13 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	4815	άνεχ. Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	άνεχ. Αιρέσαν 19 'Ιουν. διά Μαϊάμι
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέψ» A. E.	30	4123	διήλθε Λάς Πάλμας 5 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανείάδης.	35	2385	άνεχ. Καμπεντέλα 20 'Ιουν. διά Τενερίφαν — Λονδίνον
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άνεχ. Αιρέσαν 21 'Ιουν. διά Χοκίπουντας
ΙΓΟΡ	Λόντ καὶ Πεζάς	43	7207	άνεχ. Γκέραλτον 10 'Ιουν. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Χούλλ 18 'Ιουν.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Ναβαλάκι 13 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Σαυδάττον 22 'Ιουν.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. Αθηνας κλπ.	44	10441	άνεχ. Ρουέν 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	Έπιτ. Ναυτ. Έπιτ. Α.Ε.	27	1600	διήλθε Ιγκραλτάρ 25 'Ιουν. διά Σφάδ — Αϊγυπτον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νοικίδς	28	1594	διήλθε Κουεχάφεν 13 'Ιουν. διά Αϊγυπτον
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάροκ. Φράγκος	12	3442	εἰς Αρχάγγελον 20 'Ιουν. υπό φόρτωσιν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Βαγκούμερ 20 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΙΩΝΙΑ (έπιδατ.)	Έλλην. Μεσού. Γραμμαί	13	4916	άναχωρει ἐκ Πειραιῶς 5 'Ιουλ. δι' Αϊγυπτον
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & Άδ. K. X'' πατέρας	43	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν.

ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	'Ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΝΑΡΗΣ . . . . .	Ελληνικό Δημόσιον . . . . .	51	1800	είς Μονφαλάκιόν υπό κατασκευήν.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ . . . . .	Σ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουν. διά Ικούικ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ . . . . .	αδ. Κουλουκούντη . . . . .	43	7176	ζένες. Πόρτ Αλφρέντ 14 'Ιουν. διά Τρίνινταντ, έφθ. 26
ΚΑΣΟΣ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	διήλθε Πούλο Μπούκομ 15 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΚΑΣΤΩΡ . . . . .	αδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	διήλθε Παναμάν 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ) . . . . .	«Κεφαλληνιακός» Α. Ε. . . . .	43	10448	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουν. διά Χάρρην
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	υιοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	άνεχ. Μοντάσα 16 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΚΕΧΡΕΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	έφθ. Οδόσσον 20 'Ιουν.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	έφθ. Βαρκελώνη 23 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (έπιθ.) . . . . .	Έλλην. Μεσού. Γραμματι	11	3879	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 26 'Ιουν.
ΚΡΙΟΣ . . . . .	Μ. Επιτερικός . . . . .	45	3805	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουν. διά Φρητάσου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ . . . . .	Δ. Πατέρας και Υιοί . . . . .	27	4950	διήλθε Σιγκαπούρην 11 'Ιουν. διά Χίροχατά
ΚΥΡΗΝΕΙΑ . . . . .	Έλλην. Μεσού. Γραμματι	11	7537	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά Γένοβαν — Αύστραλιαν
ΚΥΜΑ . . . . .	αδ. Λιβανών Α. Ε. . . . .	43	7244	διήλθε Ντουγκούν 10 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ . . . . .	αδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η. . . . .	Γ. Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	είς Πειραιά 20 'Ιουν.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	Ν. Απόδιακος . . . . .	45	7176	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαΐν 10 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ . . . . .	αδ. Λώ και Α. Πεζάς . . . . .	43	7176	άνεχ. Μορμουγκάο 20 'Ιουν. καὶ Κολόμπο 26 διά Ιαπωνίαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ . . . . .	Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ . . . . .	Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	έφθ. Νιούπορτ 20 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	«Μιχαλίνος» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	έφθ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ . . . . .	«Λιβανών» Α. Ε. . . . .	45	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 13 'Ιουν. διά Οζάκαν, έφθ. 25
ΜΑΙΩΤΙΣ . . . . .	αδ. Συνδινόυ . . . . .	19	3911	άνεχ. Λήθ 23 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ . . . . .	Αντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	άνεχ. Αμέρερσαν 24 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ . . . . .	Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	έφθ. Χερσώνα 21 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	Εύγ. Ι. Χανδρή . . . . .	20	5401	άνεχ. Τάιγ 14 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΙΑ . . . . .	I. Πετσόπουλος κλπ. . . . .	11	1881	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ ΛΩ . . . . .	Λώς καὶ Πεζάς . . . . .	43	7244	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Κουλουκούντης . . . . .	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 19 'Ιουν. διά Απω Αναστολήν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ . . . . .	Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Αλεξανδρειαν, έφθ. 26
ΜΑΡΙΑΜ . . . . .	«Ειρηνικός» Α. Ε. . . . .	44	7176	άνεχ. Αμέρερσαν 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ . . . . .	Έμμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	είς Γένοβαν 30 'Ιουν., έπισκεψή
ΜΑΡΙΟΣ II . . . . .	Μιχ. Καραγεώργης . . . . .	22	1175	έθ. Σαδόναν 25 'Ιουν.
ΜΑΡΙΗΣΣΑ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	19	5476	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Τάϊν
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ . . . . .	αδ. Κουλουκούντη . . . . .	38	5548	άνεχ. Μόζι 23 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ . . . . .	I. Θεοδωράκοπουλος . . . . .	44	7198	διήλθε Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΤΩΡ . . . . .	Έκτωρ Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ . . . . .	κλρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5227	έφθ. Μόντρεαλ 25 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	«Άδαμαστος» Α. Ε. . . . .	43	7207	έφθ. Τζιουτού 16 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	N. Εύσταθιος . . . . .	44	7176	διήλθε Κέπι Τάσον 6 'Ιουν. διά Αδελαΐδα
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . . .	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικού . . . . .	18	5202	άνεχ. Γλασκώδην 13 'Ιουν. διά Βαυπάνα
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ . . . . .	Ίω. Καρράς . . . . .	44	7247	άνεχ. Παραμαρίπο 22 'Ιουν. διά Μόμπηλ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ . . . . .	αδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΝΕΔΩΝ . . . . .	έτ. «Εύγενιά» . . . . .	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Α μεδύργον
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουν. διά Απω Αναστολήν
ΝΗΡΕΥΣ . . . . .	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ. . . . .	37	5205	έφθ. Γκάλδεστων 25 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .	Χ. Πατέρας και Σία . . . . .	43	7176	διήλθε Λίζαρπτ 20 'Ιουν. διά Καναδάν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ . . . . .	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης . . . . .	43	7196	άνεχ. Αμέρερσαν 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	έφθ. Βρέμην 8 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε. . . . .	43	7194	είς θέσην 8—45 Β. καὶ 59—10 Α. 'Ιουν. 17 διά Αμβούργον
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7240	εἰς Σουέζ ἀπό 30 Μαΐου. Ζημίαι
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. διά Σαβόνων
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	εἰς θέσην 27—29 Β. καὶ 46—23 Δ. 'Ιουν. 20 διά Μασσαλίαν
ΟΘΩΝ . . . . .	Φασαλίοι και Σία . . . . .	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 11 'Ιουν. διά Ρίον Ισανέτρον, έφθ. 25
ΟΓΛΑ . . . . .	Έμπορ. - Εφοπλιστική. Κύλουθρος - Έμπειρ. . . . .	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΟΛΥΜΠΟΣ . . . . .	Κ. Γράτσος . . . . .	45	7176	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ) 26 'Ιουν. (διά Ντώρμπαν)
ΟΝΤΡΥ . . . . .	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ . . . . .	«Ατλαντικός» Α. Ε. . . . .	29	4230	άνεχ. Ντώρμπαν 12 'Ιουν. διά Καράτσοι
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ . . . . .	«Τράμπτε Σο . . . . .	18	5525	έφθ. Χούλλ 19 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ . . . . .	M. Πιάγκος κλπ. . . . .	17	3704	έφθ. Σάρπες 20 'Ιουνίου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ . . . . .	«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	άνεχ. Γλασκώδην 26 'Ιουν. διά Νάρβικ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	A. Καραδίας . . . . .	43	7176	διήλθε Χανούλουδον 23 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ . . . . .	Ίω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουν. διά Κείπ Τάσον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	άνεχ. Αμεδούργον 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ . . . . .	Κ. Π. Λαζίδης . . . . .	20	5194	άνεχ. Κούδαν 16 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ . . . . .	Ηλ. Πατέρας κλπ. . . . .	18	4344	άνεχ. Ραγγούν 24 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΠΑΥΛΟΣ Γ. . . . .	Δ. Νίτσος . . . . .	20	1130	έφθ. Ελευσίνα 26 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ . . . . .	«Ιόνιον» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ . . . . .	Ίω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	έφθ. Τσιττάκογκην 18 'Ιουν.
ΠΕΤΑΛΟΙ . . . . .	Μαρ. Έμπειρικός . . . . .	45	3822	άνεχ. Χαδάνων 20 'Ιουν. διά Πουέρτο Πέντρο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ) . . . . .	M. Νομικός . . . . .	43	10448	έφθ. Γένοβαν 12 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ . . . . .	υἱοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	44	10448	άνεχ. Βοστώνη 23 'Ιουν. διά Κιουρασών
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ . . . . .	Γ. Στρίγκος κλπ. . . . .	43	7176	έφθ. Αμέρερσαν 14 'Ιουν.
ΠΗΝΕΙΟΣ . . . . .	Μιχ. Κουλουκούντης . . . . .	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) . . . . .	Δ. Φαφαλίος . . . . .	14	3801	έφθ. Αμεδούργον 19 'Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 23
ΠΟΠΗ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	25	4853	έφθ. Σιένταν 22 'Ιουν.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ) . . . . .	Ίω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άργει Αμπελάκι ἀπό 19 Νοεμ. 1949
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ . . . . .	αδ. Βλαστόπουλοι . . . . .	43	7244	άργει Εγαλαίσας 23 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	έφθ. Λίμερπουλ 25 'Ιουν.
ΡΟΔΟΣ . . . . .	Δ. Λαϊμούν . . . . .	43	7176	άνεχ. Αδεν 24 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . . .	Λουκᾶς Νομικάς . . . . .	13	4221	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουν. διά Μπέιραν
ΣΑΜΟΣ . . . . .	Εύγενιά I. Χανδρή . . . . .	20	844	διήλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	43	10448	έφθ. Μελβούρνην 26 'Ιουν.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ . . . . .	Ναυτ. Ετ. Πειραιώς . . . . .	11	3658	άνεχ. Λοδίζα 23 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΣΤΑΜΟΣ . . . . .	αδ. Γράτσοι . . . . .	44	1459	έφθ. Παλέρμο 10 'Ιουν. καὶ Γιβραλτάρ 26
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . . .	Α. Βαθαν. Κουλούφας . . . . .	43	7207	άνεχ. Πέπελ 13 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ . . . . .	αδ. Λαϊμούν . . . . .	43	7176	έφθ. Μπουένος Αύρες 13 'Ιουν.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ . . . . .	Λουκᾶς Νομικάς . . . . .	13	4221	διήλθε Χοινολούδον 1 'Ιουν. διά Αργεντινήν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ . . . . .	Εύγενιά I. Χανδρή . . . . .	20	844	άνεχ. Βιζαγκαπατάρι 24 'Ιουν. διά Καμαΐσι
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	11	3658	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 26 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) . . . . .	Ναυτ. Ετ. Πειραιώς . . . . .	11	1459	έφθ. Λιβερπούλ 5 'Ιουν.
ΤΗΝΟΣ . . . . .	αδ. Γράτσοι . . . . .	44	7207	έφθ. Κωνσταντζίαν 6 'Ιουν.
ΤΡΙΤΩΝ . . . . .	Α'θαν. Κουλούφας . . . . .	30	4557	έφθ. Κρήτην 18 'Ιουν.
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ . . . . .	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός» . . . . .	44	7244	διήλθε Σάν Μιγκουέλ 21 'Ιουν. διά Καράτσοι
ΥΔΡΟΥΣΣΑ . . . . .	Λουκᾶς Νομικάς . . . . .	21	1783	έφθ. Κιέλον 6 'Ιουν.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Κ. Παπαγεωργίου & Σία . . . . .	20	985	έφθ. μεταφορᾶς ἐν Ελλάδι
ΦΛΩΡΙΝΑ . . . . .	Θεμ. Σταφυλοπάτης . . . . .	27	757	άνεχ. Χάιφαν 23 'Ιουν. (διαταγάς)

ΦΡΕΔ	Κ. Δ., Καλαφάτης	44	7176	έφθ. Λονδίνου 20 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	Ι. Μ. Καρράς	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	διῆλθε Λός "Αντζέλες 20 'Ιουν. διὰ Σάν Αντώνιο
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	07	4043	εἰς Χαϊφόγκ 22 'Ιουν.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	έφθ. Πόρτο Εμπετόκλε 2 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Αιμούργον 26 'Ιουν.
ΤΑΪΡΑ	Άναστασίου - Φαφαλίδης	45	7247	έφθ. Λιδόριο 17 'Ιουν.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διῆλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διὰ Καράτσι
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	έφθ. Σουέζ 20 'Ιουν. (διὰ Λάδσεντ)
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικο»	43	7223	έφθ. Μάλταν 16 'Ιουν.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Ελά Πλάτα»	43	7239	έφθ. Πέτελ 22 'Ιουν.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλας»	25	4954	έφθ. Κεμπέκ 24 'Ιουν.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ντέλ Ατλάντικ»	18	4249	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	έφθ. Ριόν Ιανέριον 8 'Ιουν.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	έπλω ἐκ Γιοκοχάμας δι' Αιμέρσαν, 'Ιουν. 24
ΑΛΜΑ	έτ. «Αλμας»	19	5409	άνεχ. Γιασάτα 5 'Ιουν. διὰ Ντάιρεν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	έφθ. Λίμπερτούλ 21 'Ιουν.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Λονδίνου 20 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες ἀγορασταὶ	31	7923	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	έφθ. Τσίτακωγκ 19 'Ιουν.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 20 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	διῆλθε Σουέζ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Λίμπερτούλ 7 'Ιουν.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	εἰς μεταφορά Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΤΙΩΝΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	έφθ. Αιμπο 20 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνικα»	08	1763	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. δι' Αγιον Λαυρέντιον
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	εἰς Βαγκούνερ 15 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Αιμέρσαν 21 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούκα»	04	4784	διῆλθε Βερμούδας 29 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άνεχ. Σπέζιαν 23 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυναρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Αιμύργον 7 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 23 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 16 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	άνεχ. Αρούμπαν 16 'Ιουν. διὰ Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Χάμπτονρόδης 19 'Ιουν. διὰ Χιλήν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7176	άνεχ. έκ Δανίας 15 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Στοκχόλμη 6 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστεμένια»	21	10388	ἀργεῖ Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7176	διῆλθε Κολομπό 8 'Ιουν. διὰ Στεττίνον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνον»	44	7157	έφθ. Τάι 13 'Ιουν. (είτα Αρχάγγελον)
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	εἰς θέσιν 11 = 48 Β. καὶ 52—22 Α. 'Ιουν. 13 δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Οκεανός»	15	5751	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 12 'Ιουν. διὰ Κιουρασώ
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστο»	30	9031	άνεχ. Χάμπτονρόδης 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΠΙΡΕΙΤΩΡ (λιθερ.)	έτ. «ΕΝΤΙΑΜΟΥΤΑ	44	7210	εἰς Μπρεμερχάφεν ἀπὸ 11 Μαΐου, ἐπισκευὴ
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σούρ»	22	7053	άνεχ. Σάντος 13 'Ιουν. διὰ Σούριναμ
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκός»	18	2224	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 19 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέτρας
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρος»	21	8206	έφθ. Αλαμποργκ 8 'Ιουν.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	διῆλθε Ντώρπταν 8 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	διῆλθε Σιγκαπούρην 14 'Ιουν. διὰ Ναγκόγια
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Αιμούργον 18 'Ιουν. καὶ Ρόττερντα 23
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΤ.	έτ. «Ατλάντικα	44	7247	έφθ. Ντάιρεν 9 'Ιουν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικα	49	17094	άνεχ. Ντάιρεν 19 'Ιουν. διὰ Μαντράς
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικα	49	7310	διῆλθε Γιβραλτάτ 17 'Ιουν. δι' Αιμούργον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικα	43	7176	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 'Ιουν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικα	44	7176	άνεχ. Μόλι 10 'Ιουν. διὰ Τσεφού
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικα	43	7200	εἰς Ούεστ Χάρτλεπούλ. Ανακατασκευὴ
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣέΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα	50	8679	έφθ. Αιμούργον 26 'Ιουν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικα	43	7176	διῆλθε Ντουέκαν 17 'Ιουν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικα	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 23 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα	48	10928	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διὰ Χάρην
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα	49	10908	έφθ. Πενάγκ 25 'Ιουν. (διὰ Σιγκαπούρην)
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικα	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Γιοκοσούκα
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλάντικα	43	7176	εἰς Ντάιρεν 20 'Ιουν.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμος	45	7160	διῆλθε θίσον Σοκότρα 19 'Ιουν. δι' Αιμέρσαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤέρ	έτ. «Ατλάντικα	44	7247	έφθ. Αιμούργον 10 'Ιουν.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Ατλάντικα	27	5006	διῆλθε Ντώρπταν 10 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (όνδρ.)	έτ. «Αρκτούρος»	44	7178	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διὰ Χάρην
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	35	8072	έφθ. Πενάγκ 25 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες ἀγορασταὶ	43	10449	διῆλθε Σουέζ 19 'Ιουν. δι' Αιμέρσαν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	26	8624	έφθ. Αιμούργον 19 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Παναμέρικαν»	43	7067	άνεχ. Μπουένος "Αὔρες 22 'Ιουν. διὰ Βιττώριαν
ΒΕΝΕΡΕΙ·ΤΩΡ (λιθερ.)	έτ. «Κορογάντο»	43	7244	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 18 'Ιουν. διὰ Μπάρι
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	έτ. «Οσεάνικα»	50	5750	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουν. διὰ Κολομβίαν
ΒΙΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	εἰς Αρούμπαν 10 'Ιουν.
ΓΑΡΟΥΟΥΦΑΙΑ ..	έτ. «Γλαύκος»	18	5836	διῆλθε Τρίνινταν 10 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	διῆλθε Σουέζ 24 'Ιουν. δι' Απω Ανατολήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5840	ΠΩΛΗΘΕΝ εἰς Ελλεθούς μετωνομάσθη «ΜΠΑΝΤΕΝ»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (Κοσταρίκας)	έτ. «Δώρα»	19	640	ἀργεῖ Κωνσταντζαν ἀπὸ 19 Σεπτ. 1950
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	ΕΝΑΥΓΑΛΗΣΕ πλησίον τοῦ Σιγκαπούρου
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ. (δεξ.)	έτ. «Οδερσού Τάνκερ»	43	10448	έφθ. Αιμούργον 17 'Ιουν.
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Ελλήνες ἀγορασταὶ	43	7263	εἰς Ούεστ Χάρτλεπούλ ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Γουορλφότσαίντ»	20	6343	έφθ. Σέλλ Χάφεν 20 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Στάβαγκερ 21 'Ιουν. δι' Αιμέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	έφθ. Μελδούρην 16 'Ιουν. (διὰ Γκεελόγκ)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7216	άνεχ. Περσικὸν Κόλπου 20 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΣΤΘΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αστεμίς»	17	3322	άνεχ. Καματσι 19 'Ιουν. διὰ Λόγκ Μπάτης
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξη»	20	6157	άνεχ. Αδεν 15 'Ιουν. δι' Αιμπαντάν
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	άνεχ. Αιμέρσαν 17 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρες»	19	812	διῆλθε Σιγκαπούρην 3 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	άνεχ. Σύρον 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	άνεχ. Αρντόρδοσαν 20 'Ιουν. διὰ Ντόγκες
ΕΛ ΣΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεος»	20	7744	άνεχ. Γκάλδεστων 19 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	άνεχ. Καράτσι 15 'Ιουν. δι' Αιμπαντάν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Μπασάτα (Δυτ. Αφρικής) 21 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Γκλόμπος	20	7631	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 14 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμψ. Γιανουσλάτος»	28	6522	εἰς Νεάπολιν 25 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	έφθ. Ρουέν 11 'Ιουν. δι' Αιμούργον
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διῆλθεν Αδεν 20 'Ιουν. δι' Αιμούργον

ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ . . . . .	έτ. «Ένσενάντα» . . . . .	44	7207	άνεχ. Έιδονυμάσουθ 23 'Ιουν. διά Νότ. Αμερικήν
ΕΝΤΕΡΠΑ·ΙΖ	έτ. «Πομαρόδζα» . . . . .	43	7176	διηλθε Σιγραπούρην 16 'Ιουν. διά Αμβούργον
ΕΡΑΤΩ . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	43	7225	έφθ. Κιουράσω 18 'Ιουν. και ανέχ. 19
ΕΡΝΕΣΤΟ . . . . .	έτ. «Βέροτε Λινέα» . . . . .	19	5175	διηλθε Σιγκαπούρην 21 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΕΥΑΝΟΙΑ . . . . .	Πέτρος «Ατυχίδης» . . . . .	20	6419	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ . . . . .	έτ. «Ειρήνη» . . . . .	19	2624	ανέχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν. διά Χαδάναν, έφθ. 22
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλας» . . . . .	43	7176	ανέχ. Χαδάναν 23 'Ιουν. διά Σαντιάγκο
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ . . . . .	έτ. «Ορινόκο» . . . . .	44	7165	ανέχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. διά Νάρδικ
ZAN . . . . .	έτ. «Ιγκουάνα» . . . . .	20	5627	ανέχ. Χάμπτον ρόδης 23 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7191	διηλθεν «Άδεν 20 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΗΓΚΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7161	έφθ. Κούζ Μπαΐη 17 'Ιουν. (διά Βαγκούνερ)
ΗΡΩΝ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7151	άνεχ. Πόρτλαν (Όρεγκον) 17 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ . . . . .	έτ. «Θεοδώρη» . . . . .	19	5524	έφθ. Ε'δονυμάσουθ 20 'Ιουν.
ΘΕΟΔΑΡΩ . . . . .	άδ. Σαμωνάδ . . . . .	17	1276	άνεχ. Καλκούταν 10 'Ιουν. διά Κουνταλλόρε
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. . . . .	έτ. «Λάξ Πέρλας» . . . . .	28	5068	έφθ. Λοβίζα 22 'Ιουν.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	43	7200	άνεχ. Κοσσιν 19 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.) . . . . .	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	28	7350	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Λάξ Κρούτσες» . . . . .	43	7163	έφθ. Υμούτινεν 19 'Ιουν.
ΙΑΕΝΑΟ . . . . .	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	25	5090	άνεχ. Μπόναν 23 'Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7176	διηλθε Ντόρερ 20 'Ιουν. έξι Ελσίνκι
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	29	9086	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	16	4710	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	31	9767	ανέχ. Ματάντζας 17 'Ιουν. διά Σιεμφουένκος
ΙΟΝΙΑΝ ΔΕΞΙΟΝΕΡ (δεξ.)	«Ναβίγκ. Κρίστομπαλ» . . . . .	44	7198	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·ΙΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Κορρεαντόρ» . . . . .	43	7176	διηλθεν ανοικτά Σιγκαπούρης 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΙΤΗ . . . . .	έτ. «Αρίονα» . . . . .	22	8432	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουν. διά Χουμακάο
ΚΑΛΛΙΡΩΗ (τάνκερ)	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	13	7710	έφθ. Μπουένος "Αύρες 9 'Ιουν.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ . . . . .	έτ. «Κανόπους» . . . . .	44	7157	άνεχ. Σαουδάμπτον 22 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ . . . . .	έτ. «Ντέλ Ρέϋ» . . . . .	12	3964	άνεχ. Αμβούργον 20 'Ιουν. διά Μπέριαν
ΚΑΝΤΟΥΛΕ . . . . .	έτ. «Ελγκεδέλ» . . . . .	05	4298	έφθ. Λαρέντζας Μαρκές 13 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Μπράϊτ Στάρ» . . . . .	19	5771	έφθ. Ρεσιφ 8 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Στάρ» . . . . .	19	3332	έφθ. Σινένεν (Νέας Σκωτίας) 18 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ	έτ. «Μπαζίλι» . . . . .	18	4647	εις Ρόττερνταμ ἀπό 4 Μαΐου, έπισκευή
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Καρρένα» . . . . .	21	4507	εις θέσιν 7—3 Β. καὶ 74—21 Α., 'Ιουν. 19 δι' Αμβούργον
ΚΑΡΡΕΝΑ . . . . .	έτ. «Καρέτο» . . . . .	43	7160	έφθ. Βεγγάζην 19 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Κατερίνα» . . . . .	03	491	έφθ. Καρθαγένην 10 'Ιουν.
ΚΑΒΟΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπα» . . . . .	43	7257	έφθ. Πόρτο δ Πρένες 18 'Ιουν.
ΚΑΒΟΛΙΔΑΙ (λιθερ.)	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	42	7192	έφθ. Ρεσιφ 8 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βαλεντόρ» . . . . .	44	7124	άνεχ. Βομβάν 11 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ . . . . .	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	44	7192	έφθ. Μαντράς 21 'Ιουν. (διά Κοπεγχάγην)
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	42	5236	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 14 'Ιουν. διά Οσλο
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανυάρ» . . . . .	43	7246	άνεχ. Πόρτλαν (Όρεγκον) 10 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	19	6064	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνοντους» . . . . .	41	7579	έφθ. Ταιγαϊκάο 14 'Ιουν.
ΚΛΕΙΩ . . . . .	έτ. «Αρίγκας» . . . . .	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 'Ιουν. διά Αμβούργον
KNOZA . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7248	έφθ. Αμβέρσαν 20 'Ιουν.
KNOZAGΚΑ . . . . .	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» . . . . .	44	7160	έφθ. Αμέρεσαν 21 'Ιουν. (είτα Ρόττερνταμ)
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ . . . . .	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	13	9424	άνεχ. Κεμπέκ 20 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	43	7933	εις Αμβούργον 26 'Ιουν., διασκευή
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	44	7229	έφθ. Αμστερδαταν 14 'Ιουν.
ΚΟΡΑ . . . . .	Π. Γασταρινάστος . . . . .	06	824	έφθ. Καραβοστάσι 13 'Ιουν.
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Αρίστομαρ» . . . . .	43	7167	έφθ. Βομβάν 16 'Ιουν.
ΚΟΥΓΚΑΡ	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	19	5758	εις Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. Έπισκευή
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7190	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)	«Ελλήνες άγορασται» . . . . .	31	8440	άνεχ. Λάς Πιέντρας 8 'Ιουν. διά Κίγκσνορθ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Σφίγης» . . . . .	06	704	εις Αλεξανδρειαν 3 'Ιουν.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ . . . . .	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	άνεχ. Δουβλίνον 11 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδάρρα» . . . . .	44	7165	διηλθεν Αγίον Βικέντιον 17 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. . . . .	έτ. «Μπάλτικο» . . . . .	43	10195	άνεχ. Φάσουλ 16 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ . . . . .	έτ. «Επλοραντόρ» . . . . .	43	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. διά Μπιντάν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Μπάρου» . . . . .	14	7475	άργει Φρήμαντλ άπό 17 'Ιανουαρίου, ζημιας
ΛΙΜΠΕΡΑΝΤ	έτ. «Παναιμερικάνα» . . . . .	44	7176	έφθ. Τρίνινταντ 19 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικο» . . . . .	43	7176	διηλθε Τρίνινταντ 8 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	19	5250	διηλθε Ηγράλατάρ 18 'Ιουν. διά Βλασάργυτκεν
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Ατλαντικού» . . . . .	16	5505	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 19 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μονρόδιο» . . . . .	49	5841	διηλθε Πούλο Μπούκοι 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Ταμπούκα» . . . . .	19	6040	διηλθε Τρίνινταντ 16 'Ιουν. διά Μόπτελ
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Κρούζες» . . . . .	17	5924	άνεχ. Χαδάναν 23 'Ιουν. διά Τσιτταγκόγκ
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	έφθ. Φρήμαντλ 13 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . . . .	43	7160	διηλθε Πούλο Μπαύκοι 18 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ, έφθ. 24
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Νάσιοναλ» . . . . .	28	5660	διηλθε Κατάρα 21 'Ιουν. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7223	εις Χονδούρουν ἀπό 16 Μαΐου (διά Φιλαδέλφειαν)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κρυστάλλα» . . . . .	20	3326	διηλθε Κατάρα 21 'Ιουν. διά Γάνδην
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	43	7059	έφθ. Αγίου Φραγκίου 20 'Ιουν. διά Βαγκούνερ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πούντα Αλτα» . . . . .	19	2323	άργει Νέαν Ύόρκην ἀπό 29 Οκτ. 1950
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μαγκλιδέρας» . . . . .	20	6109	διηλθεν «Άδεν 21 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (όνδ.)	έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	24	4701	έφθ. Τεργεστίν 19 'Ιουν.
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μιραμάρ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Πόρτο Αρδου 17 'Ιουν. διά Βενεζουέλλαν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Μάρκαρ» . . . . .	19	5670	έφθ. Κολόμπο 13 'Ιουν. (διά Κόμπε)
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	έφθ. Βιττάριων (Βραζ.) 14 'Ιουν.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μάργιτορ» . . . . .	20	7641	διηλθεν «Άδεν 15 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	27	6382	άνεχ. Βανδάτ Μασσάου 20 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Νόρθ Πασφίκι» . . . . .	43	7176	άνεχ. Φρήμαντλ 11 'Ιουν. δι' Εμδεν
ΜΕΝΤΕΣ	έτ. «Πρώφρω» . . . . .	01	3568	εἰς λιμένας Ισραήλ ἀπό 11 Μαΐου
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΝΙΑΝ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	43	771	άργει Μασσαλίαν 25 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΝΤΩΡ	άδ. Τυπάλδου . . . . .	08	4625	άνεχ. Πειραιά 25 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μέντωρ» . . . . .	18	1395	άνεχ. Κάρδιφ 22 'Ιουν. διά Λισσαδώνα, έφθ. 24
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μοντζί» . . . . .	19	4999	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουν.
ΜΙΓΚΕΤ	έτ. «Αριόνα» . . . . .	19	7588	άνεχ. Δουβλίνον 20 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΩΡ (όνδ.)	έτ. «Σάν Λεονάρντο» . . . . .	20	2606	έφθ. Κίγκοτον (Τζαμάικας) 19 'Ιουν.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	έτ. «Μίραμάρ» . . . . .	44	7210	έφθ. Λουδίνον 20 'Ιουν.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ζαράτις» . . . . .	18	4965	διηλθε Κολόμπα 19 'Ιουν. διά Ντάιρεν
ΜΥΚΟΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	16	3528	άνεχ. Μποντεβίδεο 5 'Ιουνίου
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	άνεχ. Μπέργκεν 17 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΩΡ	έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουν.
ΝΑΦΤΟΛΟΔ (τάνκερ)	έτ. «Καρρίμπιαν» . . . . .	43	7176	διηλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ναφτόλ» . . . . .	20	6416	έφθ. Μπρεμερχάφεν 24 'Ιουνίου
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	20	10474	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ . . . . .	έτ. «Ζίτω» . . . . .	43	7168	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 'Ιουν. διά Βαρζίλιαν
ΝΙΚΥ	έτ. «Πανορμίτης» . . . . .	19	2592	εις Κόμπε 10 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Βικτώριωφ» . . . . .	29	4386	έφθ. Τσεμπού 23 'Ιουνίου
	έτ. «Νάγκελο» . . . . .	21	4979	

ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	είς θέσιν 42—3 Β. καὶ 43—19 Δ., 'Ιουν. 21 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερη Σιφάριγκ»	43	7175	διῆλθε Παναμάν 14 'Ιουν. διὰ Λονδίνου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν. δι' Αμερίκαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν.
ΝΟΡΜΑ (τάκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλοντα»	45	7148	διῆλθε Χόγκ Κόγκ 20 'Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλοντα»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλοντα»	43	7176	διῆλθε Παναμάν 20 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	έφθ. Φίλαδελφειαν 23 'Ιουν.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκασπιτόσα»	44	7244	διῆλθε Τενερίφειαν 19 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΟΛΑΓΑ	έτ. «Σάνι Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Ντώριτρεχτ 18 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ·Ι·Μ (τάκερ)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	48	11298	άνεχ. Λονδίνον 20 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	50	17720	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17722	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διὰ Βόρ. Αμερικὴν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17724	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	49	17724	εἰς θέσιν 20 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουαλίγκα	43	10448	διῆλθε Σουέζ 22 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ Όιλα»	50	17724	διῆλθε Σουέζ 17 'Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξιαν.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	ἀνεχ. Βιττώριαν (Βραζ.) 18 'Ιουν. διὰ Τρίνινταν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Άλεξ. Γουνάρης	19	5701	εἰς θέσιν 42—23 Β. καὶ 8—41 Δ., 'Ιουν. 19 διὰ Λονδίνον
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκάρα»	20	3280	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ	έτ. «Κάπτρια»	17	992	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣ παρὰ τὸ Βιζαγκαπατάμ
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	έτ. «Παρθένου»	29	4913	έφθ. Κόμπε 22 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέας»	21	6230	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Ευρωπέας»	19	5555	έφθ. Κούνι Μπαΐν 6 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. Μπουένος Αὔρες 21 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Πάσσιφικ»	44	7212	έφθ. Κίελον 10 'Ιουν.
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμοσκο»	44	7166	άνεχ. Γιαδάτα 21 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμοσκο»	45	7148	διῆλθεν Αλγερίου 18 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρα»	19	6495	έφθ. Βαγκούθερ 6 'Ιουνίου
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν
ΠΟΙΝΤ ΚΛΑΡΑ	έτ. «Μπελαδισίτας»	20	7777	διῆλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διὰ Κεελόγκ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουν. διὰ Χάρον
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Λάμας	36	7104	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διῆλθε Μόζι 7 'Ιουν. διὰ Τσιγκτάδο
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιευθενίντο»	19	5055	έφθ. Λίβερπουλ 17 'Ιουν.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σουντ Αμερικά»	14	4823	διῆλθε Χονολουλού 18 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	έφθ. Βούδανην 27 'Ιουνίου
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Μάδ. Τρέιντι»	19	8374	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 'Ιουν. ΕΠΟΛΗΘΟ
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουν. διὰ Αλφρεντ
ΡΕΖΟΛΟΥγ+ (Χονδ.)	έτ. «Ευπρέσα»	42	7176	άνεχ. Αιγαίου 12 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. Γένοβαν 10 'Ιουν. (εἴτα Μασσαλίαν)
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	31	8205	άργει Πόρτ Σαιδ ἀπὸ 19 Μαΐου 1950
ΡΗΝΟΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	10448	άνεχ. Κιουρασώ 17 'Ιουν. διὰ Μαρακάτιμπο
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	23	1925	εἰς θέσιν Ουγκαροκρας 20 'Ιουνίου
ΡΙΟ (διδ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	19	5627	διῆλθε Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουνίου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 16 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Ναγκόγια 19 'Ιουν. διὰ Μοίκη
ΡΙΤΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	διῆλθε Κολόμπιο 15 'Ιουν. διὰ Μπέιραν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Αρούμπαν 8 'Ιουν. διὰ Δανίαν
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Μελδούρην 16 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Γαβδίζα»	23	5374	έφθ. Βούδανην 27 'Ιουνίου
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Μάρ έντε Σόντη»	43	7264	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 10 'Ιουν. ΕΠΟΛΗΘΟ
ΣΑΝ ΣΑΓΕΙ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Τρίνινταν 15 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ
ΣΑΝ ΛΕΟΝΑΡΔΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διῆλθε Μπρεμεράχφεν 9 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουνίου
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Νίγκους»	28	4944	διῆλθε Σαίν Μικαέλ 23 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Χονολουλού 18 'Ιουν. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Σιδηνεύ 19 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Αύρειον 20 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ	έτ. «Σαντ Αμερικάνα»	44	7212	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντ Αμερικάνα»	44	7116	άνεχ. Νάρδια 11 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Ινσουλαρ»	45	7198	έφθ. Ναγκόγια 18 'Ιουνίου
ΣΑΞΟΝΟΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Σαν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Μπουένος Αὔρες 19 'Ιουν. διὰ Τακοράντι
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Γαβδίζα»	23	5374	διῆλθε Καζαμπλάγκαν 17 'Ιουν. δι' Αγγιλίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Μάριατο»	43	7264	έφθ. Πενσακόλαν 17 'Ιουνίου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Αγίου Βικέντιου 20 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Ατιχίδης	25	5136	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουνίου
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Αϊόλος»	43	7199	άνεχ. Νάρδια 11 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Ναγκόγια 18 'Ιουνίου
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαροπάνι»	41	7111	άνεχ. Μπουένος Αὔρες 19 'Ιουν. διὰ Τακοράντι
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διῆλθε Τρίνινταν 22 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Αριόνας	21	7409	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 17 'Ιουνίου διὰ Νάρδικ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 13 'Ιουνίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΥΡΑ	έτ. «Μπλου Λάιν»	30	2480	άνεχ. Χακοδάτην 6 'Ιουν. διὰ Μουρόραν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 17 'Ιουν.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Οκεανός»	18	7914	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΤΕΡΨΙΧΟΡΗ	έτ. «Κογκούρτια»	20	3526	διῆλθε Σουέζ 8 'Ιουνίου διὰ Κεελόγκ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	έφθ. Καλκούταν 17 'Ιουνίου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Γένοβαν 20 'Ιουνίου
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Οριέντε»	38	10455	διῆλθε Τρίνινταν 13 'Ιουν. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΤΖΟΥΔΙΑ	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	πασαρέμενε εἰς Τζακάρτα 7 'Ιουνίου (δι' Αγιούππου)
TZΩΝ (δεξ.)	έτ. «Τρίνιτυ»	10	3649	έφθ. Υμούντεν 16 'Ιουνίου
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Μοντεδίνεο 18 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦΕΝΤ. (δεξ.)	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	διῆλθε Κουεχάφεν 18 'Ιουν. διὰ Νάρδικ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Σίλετ»	43	7132	έφθ. Μπουένος Αὔρες 18 'Ιουν.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Ντακάρ 15 'Ιουν. διὰ Κιουρασώ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουν. διὰ Κοντίνεντ
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Αίσαν»	14	3654	άνεχ. Βαλτιμόρην 15 'Ιουν. διὰ Μπουένος Αὔρες
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	37	5234	διῆλθε Κιουρασώ 15 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κρούντσες»	20	6090	έφθ. Βαγκούθερ 21 'Ιουν.
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	εἰς Νέαν Υόρκην 21 'Ιουν. διά Ράς Ντίμας, έφθ. 22
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	διῆλθε Παναμάν 2 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΟΙΝΙΕΣ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Σαδόνον 23 'Ιουν. δι' Αμπου Τζενίμα
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	άνεχ. Κιουρασώ 14 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΧΟΚ	έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	έφθ. Νούεβίτας 6 'Ιουν. (διὰ Χαδάννων)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)				
ΧΡΥΣ (Κοσταρ.)				