

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1951

Αρ. Φύλλου 389/148



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 389(148)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ επι της υλης Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1951

Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ

Παρ' έφοπλιστού εύρυτάτης έπαγγελματικής δραστηριότητος, κατέχοντος άρκετον τοννιάς υπό ξένας σημαίας, έλάδομεν και εύχαριστως διόπιστευομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, σχετικήν μὲ τὸ θέμα τῆς ἐπανόδου τῶν πλοίων εἰς τὴν Κυανόλευκον:

Κύριε Διευθυντά,

'Ανέγνωσα μετὰ προσοχῆς τὰ πρακτικά τῶν συζητήσεων εἰς τὴν Βουλὴν κατὰ τὴν φήμιστην τοῦ φορολογικοῦ νομοσχεδίου. Ἐμελέτησα, ἐπίσης, τὸν φημισθέντα νόμον. Εἶναι μία καλὴ ἀρχή. Τὸ Κράτος ἀρχίζει νὰ βλέπῃ τὸ συμφέρον του.

Τὸ φορολογικόν, ὅμως, δὲν εἶναι καὶ τὸ ἄπαντον τῆς προσπάθειας διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον. Αὐτὸς ἔχω κυρίως νὰ τονίσω καὶ εἰς αὐτὸν ἀποσκοπεῖ ἡ ἐπιστολή μου.

Πολλὰ ἀκόμη ζητήματα δευτερευούσης ἵσως σημασίας, ἀλλ' οὐχ ὀλιγώτερον ἐνδιαφέροντα, πρέπει νὰ ρυθμισθοῦν διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῇ ὁ δρόμος τῆς ἐπανόδου αὐτῆς. Κατὰ τὴν διόρκειαν δυστυχῶς τοῦ πολέμου καὶ τὰ μετ' αὐτὸν ἀνώμαλα διὰ τὸ Τόπον μας χρόνια πολλὰ ἐμπόδια παρενεβλήθησαν εἰς τὸ ἔργον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ ἐμπόδια αὐτὰ πρέπει νὰ ὀρθοῦν, πρὶν ἡ συζητήσωμεν σοθαρώς τὴν ὑψώσιν τῆς σημαίας μας ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων.

Θὰ προσπαθήσω ἔνα πρός ἓν νὰ ἀπαριθμήσω τὰ ζητήματα αὐτὰ. Ἡ ἐπίλυσίς των θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ φέρωμεν ὅσα τούλαχιστον σκάφη εἰνεὶ ἐλεύθερα δανεισκῶν ὑποχρεώσεων εἰς τὴν Κυανόλευκον. 'Ολίγα κατ' ἀρχὰς καὶ μὲ τὴν βαθμαίαν ὀνάκτησιν τῆς φυγαδευθείσης ἐμπιστοσύνης περισσότερα. Πιστεύσατε με, ὅτι οἱ πλείστοι τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διακατέχονται ἀπὸ τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν τῆς ἐπανόδου.

Τὸ πρώτον ζήτημα εἶναι ἡ ἀπόλυτος ἐλευθερία πωλήσεως καὶ ἐνυποθηκεύσεως τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς. Πληροφορούμαι, ὅτι διὰ τὰ νεοεισερχόμενα σκάφη η ἐλευθερία αὐτὴ ὑφίσταται. Πρέπει ἐν καιρῷ νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τὰ ἡδη ἐλληνικά.

Τὸ δεύτερον ζήτημα ἔγκειται εἰς τὴν ἔξειρεσιν τρόπου διὰ τοῦ ὅπου θὰ απονήσουν διὰ τὴν ναυτικὴν ἐπιχειρήσιν οἱ κρατούντες ἰδῶν συναλλαγματικοὶ περιορισμοί. 'Ασκησίς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὴν Ἑλλάδα υπὸ τοὺς ὑφισταμένους περιορισμοὺς δὲν νοεῖται. Μὲ τὸ πρώτον τηλεγράφημα, ποὺ θὰ στείλῃ ὁ ἐφοπλιστής ἐντεῦθεν διὰ νὰ κανονίσῃ οἰσινή ποτε πληρωμὴν ἡ ἔμβασις εἰς τὸ ἔξωτερικόν, θὰ ἀκούσῃ τὸ «ποῦ ἐγεννήθης καὶ ποῦ κατοικεῖ». Δὲν ὅμιλούμεν, λοιπόν, σοθαρώς περὶ τῆς ἐπανόδου ἀν δὲν ὀρθοῦν οἱ περιορισμοὶ αὐτοί. Παράδειγμα τὰ ισχύσαντα πρὸ τοῦ πολέμου ἐπὶ Μεταξᾶ. 'Ο αὐτὸς νόμος ἐφημρόζετο. Καὶ ὅμως ὁ ἐφοπλιστής εἶχεν ἐλευθερίαν κινήσεως τῶν κεφαλαίων του εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Τρίτον ζήτημα σοθαρόν, ἐπίσης, εἶναι τὸ πῶς θὰ γίνη ἡ μεταδίβασις τῆς κυριότητος τῶν ξένων πλοίων ἀπὸ τὰς ἀνωνύμους ἑταῖρίας εἰς τοὺς νέους πλοιοκτήτας. 'Η διοναστικοποίησίς τῶν μετοχῶν ἀποτελεῖ ἔνα μεγάλον ἐμπόδιον. Πολλοί, διαμένοντες εἰς τὸ ἔξωτερικόν δὲν θὰ τὸ θελήσουν. Αἱ Παναμαϊκαὶ, Λιβερίαναι ἑταῖρίας ἔχουν τὰς μετοχάς των ἀνωνύμων. Δύσκολον, ἐπίσης, νὰ ἔγγραψουν εἰς τὸ νηολόγιον τὰ πλοία εἰς τὰ ὄνόματα τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ καλύτερον θὰ ἥτο νὰ ἀπαλλαγούν, λόγω ἀκριβῶς τῆς ιδιομορφίας τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, τῆς ὄνομαστικοποίησεως αἱ μετοχαὶ τῶν ἀνωνύμων ναυτικῶν ἑταῖριων. Θὰ ἥτο μία ουσιαστική διευκόλυνσις διὰ νὰ ὑψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πολλὰ πλοία.

Τέταρτον ζήτημα εἶναι ἡ μεγάλη πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχι-

κὸν Ταμείον εἰσφορὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτεργάτου. Τὸ 20 % εἶναι πολύ. Εἰς καμμίαν ναυτικὴν χώραν, τὴν πλέον προσδευτικήν, δὲν ὑφίσταται τοιούτου εἰδούς μεγάλη ἐπιβάρυνσις. Μὲ τρεῖς καὶ πλέον χιλιάδας λιρῶν ἐπιβαρύνεται ἐτησίως ἔνα «λίμπερτ» διὰ μόνη τὴν ἀσφαλιστικὴν περίπτωσιν τοῦ γήρατος. Χωριστὰ ἡ προστασία τῶν ὀπιχημάτων καὶ τῆς ἀσθενείας. Καταντᾶ νὰ πληρώνῃ ἔνα ἐλληνικὸν σκάφος ἔξι χιλιάδας λιρῶν τὸ ἔτος. Αὐτὰ κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, ὃν τὰ ἐκέρδιζεν στὸ τὴν ἐκμετάλλευσίν του, θὰ ἥσαν ἀρκετά. 'Εφόσον θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον περισσότερα σκάφη, ἡ εἰσφορὰ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. πρέπει νὰ περιορισθῇ εἰς τὰ 12 %, ὅπως καὶ πρὸ τῆς τελευταίας κατὰ τὸ 1947 ἀδικαιολογήτου καὶ ὑπερμέτρου αὐξήσεως.

Πέμπτον ζήτημα εἶναι ἡ κατάργησις αὐτῆς τῆς πρωτοφανούς ὑποχρέωσεως τοῦ πλοιοκτήτου νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τοὺς μισθοὺς τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως τοῦ πληρώματος. Συχνά, συχνότατα δὲν ὑπάρχουν διαθέσιμοι ναυτεργάται εἰς ἔνα λιμένα τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὅπερες χωρὶς προειδοποίησιν μερικοὶ θέλουν νὰ φύγουν. Ή μετάκλησις ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα θὰ προκαλέσῃ καθυστέρησιν τοῦ σκάφους. Πρέπει ἐκ τῶν ἐνόντων νὰ ἔξοικονομηθῇ ἡ κατάστασις. Ξένους πιθανὸν νὰ ναυτολογήσῃ προσωρινῶς ὁ πλοιάρχος ή θὰ πληρώσῃ τὸν μισθὸν τῶν ἀπολυθέντων εἰς τοὺς ἐν ὑπηρεσίᾳ συναδέλφους των διὰ νὰ τοὺς ἀναπληρώσουν.

Θὰ πληρώσῃ, λοιποῦ, τὸ πλοίον τοὺς μισθοὺς τῶν ἀπολυθέντων. Θὰ πληρώσῃ, ὅμως, καὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τοὺς αὐτοὺς μισθοὺς ὡς τιμωρίαν, διότι τοῦ ἔφυγαν μερικοὶ ναῦται καὶ δὲν ὑπήρχον εἰς τὸν λιμένα τῆς ἀπολύσεως ἀντικαταστάται. Αὐτὸς τὸ διπλὸν χαράτσι, διὰ πρᾶξιν ποὺ δὲν εύθυνεται τὸ πλοίον, πρέπει νὰ καταργηθῇ. Εἶναι ἀκατανόητον.

Καὶ τέλος ἔχομεν τὸ ἔκτον ζήτημα, ὅπερ τώρα μὲ τὰ νεότευκτα πλοῖα ἀνακύπτει. Εἶναι ἡ πρόσληψις ἔνοντος τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα ἐπ' αὐτῶν. Μηχανικούς, κυρίως, καλοὺς χειριστὰς τῶν μηχανῶν ἔσωτερικῆς καύσεως καὶ τῶν ὀπιστροβίλων δὲν διαθέτουμεν εἰς ἐπαρκῆ ἀριθμόν. Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ὑποχρέωσῃ ἔνα ἐφοπλιστὴν νὰ παραδώσῃ τὸ νεότευκτον πλοίον εἰς τὸν οἰνδήποτε ἀδαπή. 'Η ἐλευθερία προσλήψεως ζένων δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἀσφαλισταὶ καὶ οἱ «τάιμ-τσάρτερ» ναυλωταὶ θὰ τὸ ζήτησουν.

Αὐτὰ ἐν συντομίᾳ εἶναι τὸ πρὸς ρύθμισιν ζήτημα. 'Ισως νὰ εἶναι καὶ ἄλλα. Μὲ τὴν καλὴν ἑκατέρωθεν θέλοσιν θὰ διακανονισθούν. 'Εκείνο, ὅμως, τὸ βασικώτερον, ποὺ ιδιαίτερως πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ, εἶναι ἡ δημιουργία τοῦ πνεύματος τῆς ἐμπιστοσύνης διὰ τὴν σταθερότητα τῶν ὄσων θὰ θεσπισθοῦν μέτρων.

'Ο «Ἐλλην» ἐφοπλιστής ἐδήμιουργήθη ἐκ τοῦ μηδενός, ἀνευ οὐδεμιάς κρατικῆς προστασίας, παλαίων εἰς τὸν διεθνῆ στίβον δύσκολον ὄγωνα. Κατώρθωσε νὰ ἐπιπλεύσῃ καὶ νὰ ἀνδρωθῇ. Οἱ «Ἐλληνες» ἐφοπλισταὶ δανείζονται τώρα δεκάδας ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς δλας τὰς χρηματαγοράς τοῦ κόσμου. 'Η ἐμπιστοσύνη περὶ τὴν σημαίαν ποὺ θὰ φέρουν τὰ πλοῖα εἶναι ἡ προϋπόθεσις τῶν δανείων αὐτῶν. 'Ἐδον αἱ ἀμερικανικαὶ Τράπεζαι καὶ τὰ διάφορα ζένα πιστωτικὰ ιδρύματα ἐμπιστεύονται πολὺ περισσότερον τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ ἢ τῆς Λιβερίας παρὰ τὴν Ἑλληνικήν, τοῦτο ὅφειλεται εἰς τὴν σταθερότητα, τὸ πάγιον τῆς νομοθεσίας τῶν κρατῶν αὐτῶν, προκειμένου περὶ Ναυτίλιας, τοῦ κατ' ἔξοχην εύπαθον παραγωγικοῦ τούτου κλάδου. 'Αναδρομικοὶ νόμοι καὶ ὑπαναχωρήσεις μέτρων θεσπισθέντων ἐπὶ μιᾶς Κυ-

άγνοοιν τὴν πραγματικὴν αὐξησιν καὶ τὴν περιορίζουν εἰς 16 μόνον τοῖς ἑκατόν, ἐνώ ὑπερβαίνει, βάσει ἀφευδῶν στοιχείων, τὰ 25% ἔναντι τοῦ 1950 καὶ χωρὶς νὰ γνωρίζῃ τις ποὺ θὰ φθάσῃ κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας. Οὕτω τὰ ἔδοια κινησεως ἐνὸς «λίμπερτου» τὰ υπολογίζουν εἰς 200 χιλ. δολλαρίων, ἔναντι 172 χιλ. δολλαρίων, ὑπολογίζενται διὰ τὸ 1950. Μόνη ἡ μέχρι τούδε αὐξησις τῶν ὑγρῶν καυσίμων (25%) θὰ ἔπειτε νὰ ἀναβιδάσῃ τὰ ἔδοια κινησεως εἰς 215 χιλ. δολλαρίων, χωρὶς νὰ ληφθούν αἱ ηῷη σημειωθεῖσαι αὐξησεῖς εἰς τὰ λιμενικά, τὰ φορτοκοφτωτικά καὶ τὰς λοιπὰς δοπάνας κινησεως, λόγω τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τῶν ὑψηλοτέρων ἡμερομηνιῶν.

Διὰ τὰ ἔδοια ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρήσεως, τοὺς μισθοὺς δηλαδή, τὴν τροφοδοσίαν, τὰ ἀσφαλιστρα, τὰ ὄλικα, τὰ εἰλικ., τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰ ἔδοια τοῦ γραφείου, το αὐτὸ μὲ τὸ 1950 ἀναγνωρίζουν ποσοῦν τῶν 250 χιλ. δολλαρίων.

Θέλουν δηλαδή, νὰ ἀγνοοῦν τὴν αὐξησιν τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων, τὴν διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων παραχωρθεῖσαν. Ἀγνοοῦν τὸ καταβολόμενον ἐπίδομα τῶν 20% ἐπὶ τῶν μισθῶν, λόγω τῶν καλῶν ναυάλων. Ἀγνοοῦν τὴν παγκόσμιον αὐξησιν τῶν τροφίμων, ἥτις εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἔφθασε τὰ 12% ἔναντι τῶν πρὸ τῆς Κορεατικῆς τιμῶν. Ἀγνοοῦν τὴν αὐξησιν τῶν ἀσφαλιστρων, λόγω τῆς ἀκούεις τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν ἐπιβιδηθεῖσαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔπειτα μεγαλυτέρων εἰσφορῶν εἰς τὰς μικρασιατικές τοῦ Λογδίνου. Ἀγνοοῦν τὴν υπερτιμήσιν τοῦ χαλύβους καὶ τὴν σημαντικὴν ὑψώσιν τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν. Ἀγνοοῦν τὴν ἀνατίμησιν ὅλων τῶν ὄλικων καὶ τὴν γενικὴν τοιαύτην τοῦ καθε διοικητικοῦ προϊόντος. Αὐτὰ ὅλα τὰ παγκόσμια γνωστὰ, γεγονότα δὲν ἐλέφθησαν καν ὑπ' ὄψιν ἀπὸ τοὺς μὲ τούτην αὐθαίρεσικαν προκαθορίσαντας τὰ κέρδη τῶν πλοίων. Κατὰ αὐτοὺς ἡ καταστασίας τοῦ 1951 ἀπὸ ἀπόφεως ἔδοιαν εἶναι ἡ αὐτὴ μὲ τὸν τοῦ 1950. Αὐτὸ μᾶς συμφέρει καὶ αὐτὸ μυστηρίζομεν. Ἀδιάφορον ὁν καταφώρως εἶνε τοῦτο ἀδύσιμον καὶ προσκαλῆ τὴν ἀδίκιαν.

Καὶ ὁ τελικὸς λογαριασμὸς καταστούνται ὡς ἔχει:

Ἐσ ο δ α δολ. 925.555. Ἐξ ο δ α δολ. 499.250, συμπεριλαμβανομένων δολ. 10 χιλ. διὰ τόκους δολ. 10 χιλ. διὰ πορθεῖσιν σερδεύν καὶ 29.250 διὰ πορθεῖσιν 5% ἐπὶ ἀξίας 585 χιλ. δολλαρίων. Ὑπόλοιπον δολ. 426.305. Αὐτὰ εἶναι καὶ τὰ κέρδη! Μὲ τὸν υπολογισμὸν τοῦ τάιμ—ταστερα τὰ κέρδη υποβιδάζονται εἰς 360 χιλ. δολ. διὰ τὸ ἔτος τοῦ 1951. Ὁ πασχήποτε μέσος ὅρος κερδῶν, μὲ ἀρκετὴν συγκατάβασιν, λαμβάνονται αἱ 400 χιλ. δολλαρίων, διὰ νὰ καταλήξωμεν μὲ ποσοστὸν φορολογίας 25%, εἰς τὸ πασὸν τῶν 100 χιλ. δολλαρίων.

Ἐπειδεῖ, ὅμως, ὑπάρχουν σοδαράται ἐνδείξεις περὶ αὐξῆσεως τῶν δαπανῶν κινησεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων κατὰ τὸ β'. ἔξαμηνον καὶ ἐπειδὴ οἱ ναῦλοι πιθανὸν νὰ σημειώσουν υποχωρήσιν τινα—ἀνοικολογεῖται εύτυχῶς — τὸ Ὅπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν καταλήγει εἰς τὴν ἐπιβολὴν φόρου 78 χιλ. δολ. κατὰ «λίμπερτη» διὰ τὸ 1951, ὃσον δηλαδὴ ἡθέλησαν νὰ εἰσπράξουν, ἀλλὰ δὲν εἰσέπραξαν κατὰ τὸ 1947, τὸ ἔτος τῶν ὑψηλοτέρων ναυάλων καὶ τῶν ἀναμφισθήτων χαμηλοτέρων δαπανῶν. Ἰδού καὶ ἡ προεξοφλουμένη κατανομὴ τοῦ φόρου κατὰ κατηγορίας πλοίων:

90 «λίμπερτης» πρὸς δολ. 78 χιλ. = δολ.	7.020.000
5 «λίμπερτης» γραμμῆς πρὸς δολ. 62.400 = δολ.	312.000
2 τύπου «Κρίσης» πρὸς δολ. 26.000 = δολ.	52.000
7 τάνκερ T2 πρὸς δολ. 176.948 = δολ.	1.232.336
8 παλαιὸι τάνκερ δολ.	135.000
145 παλαιὰ φορτηγὰ δολ.	3.512.000
30 ἀπιστηγά δολ.	236.664
287 σκάφη	δολ. 12.500.000
	=====

Αἱ πιθαναὶ μειώσεις τοῦ ἀνωτέρω υπολογισμοῦ υποβιδάζουν τὸ προϋπολογίζομενον ποσοῦ τοῦ φόρου εἰς δολ. 11.229.000, λόγω δὲ τῶν ἔνστασεων ἀργίας, προναύλωσεων κλπ. καταλήγουν οἱ κ.κ. φορτεύχαι εἰς προϋπολογίζομενον φόρον δέκα ἑκατομμυρίων δολλαρίων, πληρωτῶν μέχρι τοῦ Ιουνίου τοῦ 1952. Δὲν ἀποκλείεται, ὅμως, νὰ είναι καὶ περιστέρα.

Νὰ συζητήσωμεν τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ Ὅπουργείου εἶναι εἰσέτι πρόωρον. Τὸ δικαίωμα τῆς προεξοφλήσεως τῶν κερδῶν ἡ τὸ κρατήσουν οἱ ἀσπονδοὶ φίλοι τῆς Ναυτιλίας. Ἐχουμεν, πάντως, νὰ παραπτήσωμεν, ὅτι σταν θὰ συνέληθῃ ἡ κατὰ νόμον γνωμοδοτικὴ ἐπιτροπή, δυσκόλως θὰ εύσταθήσουν οἱ προβλέπομενοι ἀριθμοὶ ἔσδοβαν καὶ δαπανῶν. Οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Δημοσίου, ὃσον καὶ ἡ διακατέχωνται ἀπὸ τὴν ἐπιθυμίαν νὰ εἰσπράξουν περισσότερον φόρον, δὲν θὰ δινηθοῦν νὰ ἀγνοήσουν τὸ γεγονός τῆς μεγάλης ἀνατίμησεως τοῦ γενικοῦ κόστους κινησεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, εἰδικῶτερον δὲ τῶν ἀλληλικῶν.

Δεν ἔλαβεν, ἐπίσης, ὑπό τοῦ τοῦ Ὅπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ὅτι διὰ τὸ κατ' ἔσοχην ἀπόδοτικὸν 1947 δὲν κατεβλήθη ὁ φόρος τῶν 78 χιλ. δολλαρίων διότι ἐκρίθη τότε παρ' ὄλων, τῶν Ἀμερικανῶν ἐμπειρογνούμων κατὰ κύριον λόγον, ὅτι ὡς ἀξιούμενος φόρος πάτο υπερβολικός. Τὰ συμφωνήθητα δέκα ἑκατομμυρία διὰ τὸ ἔτον 1947 καὶ 1948 προήλθαν ἀπὸ τὴν ἀναγνώρισιν αὐτῆν. Η Ναυτιλία κατὰ τὸ 1947 ἐπλήρωσε φόρον 6½ ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Τώρα, μὲ κατα-

δήλως μεγαλύτερα ἔδοια, ζητεῖται φόρος διπλάσιος σχεδόν.

Καὶ ἡ ὀπομάστευσις αὐτὴ καθε δικονομικῆς ικανάδος τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐνώ τὰ σκάφα φθείρονται καὶ δεν ἀντικαθίστανται, λέγεται ναυτιλιακὴ πολιτική!

Η στατιστικὴ ἐνημέρωσις

Ἐνδιαφέρουσαί αἱ στατιστικοί, αἱ κατὰ τρίμηνον ἐκδιδόμεναι ἀπὸ τὸ υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Παρὰ τὴν πτωχήν των ἐμφάνισιν — εἰς πέντε κακέστηπα φύλλα πολυγλάφου — περιέχουν ἀριθμούς, σχετικοὺς μὲ τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, ἀξίους καθε προσφορᾶς. Αναφέρονται: εἰς τὴν δυναμική τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ἐμπορικήν, ἐπιβατική καὶ ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν ἀλληλικῶν λιμένων καὶ τέλος εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀπασχοληθεύντων Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ ἡμετέρων, καὶ ὑπέρ ἑναράς σημαίας πλοίων, μὲ υπολογισμοῦν καὶ τῆς καταβληθεῖσας εἰς αὐτοὺς μισθοδοσίας.

Ἐχουμεν ὠριμάνεας παραπορήσεις νὰ διατυπώσωμεν ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω της στατιστικῆς προσπαθείας. Ήτις, πράγματι, εἰναι σχειρομείωτος καὶ πρέπει νὰ συμπληρωθῇ εἰς περιεχόμενον καὶ ἐμφάνισιν.

Ἀντὶ λ.χ. τῆς κυκλοφορίας τῶν φύλλων τοῦ πολυγράφου, θὰ καθίστατο, πιστεύουμεν, δυνατὸν νὰ εξοικονομηθοῦν τὰ δίλγα χρήματα, ποὺ θὰ ἔχειασθεντούν διὰ τὴν πλέον ἐπύρωσιν τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν. Ἀπὸ κάποιο μικροκονδύλιον του προϋπολογισμοῦ τοῦ Ὅπουργείου ἡμιπορεῖται νὰ ἔξευρεθῃ ἡ δαπάνη. Εἰς τὰς πιστώσεις διὰ τὴν περιφέρειαν τῶν ναυτικῶν μας, τὴν ἐλάχιστα καθ' ἡμᾶς ἀποδίδουσαν, ίσως νὰ εδίκαιοιογείται μικρά περιποτή.

Ἐχουμεν ἐπίσης νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν σύστασίν μας, τὴν καὶ ἀλλοτε διαποθείσαν, χωρὶς, ὅμως, νὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσφορῆς, ὅπως ποιεῖσθεντας ἀναφέρεται εἰς τὰς στατιστικὰς τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερηποι μας ἐμπορίου ἡ κατὰ σημαίας συμμετοχή τῶν Ἑλληνικῶν καὶ τῶν ἔνεστων πλοίων. "Ανευ αὐτοῦ τοῦ στατιστικοῦ στοιχείου διὰ ποτορούμενον νὰ ἔκτιμησωμεν τὴν συμβολὴν τοῦ ἔθνικου πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορᾶς. Καμμία χώρα, πλὴν ἡμῶν, δὲν ἔχει παραλείψει αὐτὴν της στατιστικῆς διακρίσιν.

Καὶ ἔρχομεθα, τέλος, εἰς ἔνα ἄλλο κεφάλαιο τῶν στατιστικῶν τοῦ Ὅπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Πρόκειται περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπασχοληθεύντων ναυτικῶν κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1951, εἰς τὰς ἀνωτέρικας σημαίας πλοία.

Εἰς 7.479 διὰ τὸν Ἰανουαρίον, 7.482 διὰ τὸν Φεβρουαρίον, 7.813 διὰ τὸν Μάρτιον ἀνήθον, κατὰ τὰς στατιστικὰς, οἱ ὑπηρετήσαντες ποιητηριῶν Ἐλληνικῶν πλοίων καὶ εἰς 1.855, 1.873 καὶ 1984 ἐπὶ ἐπιβατηγῶν. Οἱ ὀριθμοὶ αὐτοὶ ἀνταποκρίνονται πρὸ τὴν πραγματικήτητα, δεδομένου, ὅτι ἐλάχιστα ησαν τὰς τάξης πλοία. Κατώτεροι, πολὺν τῆς πραγματικότητας, εἰναι οἱ υπολογισμοὶ της.

Εἰς 342 ἀνήρχονται κατὰ τὴν Ἰηνή Ἀπριλίου 1951 τὰ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας ξένα σκάφη, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐπιτρέπεται νὰ χρησιμοποιηθούν ἐλευθέρως ἀλληλικά πληρώματα. "Ισως τῆς στατιστικῆς μας αὐτῆς νὰ διαφεύγουν πλοία τινά. "Ανώτερος, ἀσφαλῶς, θὰ είναι ὁ ἀριθμός των καὶ οὐχὶ κατώτερος.

Μεγάλα φορτηγὰ σκάφη, ύπερωκεάνια καὶ δεξαμενόπλοια συγκροτουν τὴν δυναμικὴν αὐτὴν τοῦ ὑπὸ ξένων σημαίας ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ἀρκεταὶ ἔξωτα, τὰ ἐπιβατηγὰ κυρίως, τὰ φορταινοθρητικά καὶ τινα δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγὰ ἀπασχολοῦν, διὰ λόγους πρασφορωτέων ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Ξένα πληρώματα (Ταῦλούς καὶ Γερμανούς) ἄλλα διότι δὲν προσφέρονται πρὸ ἔργωνται ιδιοί μας ναυτικοί, ἀνάμικτα ἔχουν πληρώματα, μὲ συμμετοχήν ναυτικῶν πάσης προελεύσεως καὶ ἐθνικότητος.

Τὰ σκάφη, ὅμως, αὐτὰ δὲν είναι περισσότερα τῶν 50. Τὰ λοιπὰ τριακόσια περίπου ἀπασχολοῦν κατὰ ποσοστὸν 80% ἀλληλικά πληρώματα. Τὸ γεγονός αὐτὸ εἰναι πλήρωμα διαπιστωμένον ἀπὸ ὄσους ἔτικεν να γνωρίσουν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν τὴν ἀλληλικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Γύρω τῶν ὀκτὼ χιλιάδων ἀνέρχονται καὶ οἱ εἰς τέσσαρας, ὅπως ύπολογίζουν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ Ὅπουργείου, οἱ ἀπασχολούμενοι εἰς τὰς τάξης πλοία ναυτικοί μας. Περισσότεροι δυνατοὶ νὰ είνε, οἱ όχι ὀλιγώτεροι. Μία ἐφεδρικὴ δυναμική πεντακοσίων ναυτικῶν παραμένουσα ἔτος ὑπηρεσίας, λόγω συνενείας, κοπωσεώς, ὅλων συνενείας, η παλινοστήσεως, θα πρέπει νὰ συνυπολογισθῇ εἰς τὰς ὄκτας αὐτὰς χιλιάδας.

Ἡ διακρίβωσις τοῦ ἀριθμοῦ αὐτοῦ ἔπειτε νὰ είχε γίνει ἀπὸ τὸ Ὅπουργείον. Πολλὰ καὶ χρήσιμα τὰ ἔξ αυτῆς συμπεράσματα. "Ἔστω καὶ τώρα ἐπιβαλλεται νὰ διαταχθοῦν, οἱ τόσοι καὶ τόσοι εἰς τὸ ἔξωτερον Προδεκτικοὶ Λιμενάρχαι νὰ ἀρχίσουν συγκεντρώνοντες τὰ σχετικά στοιχεῖα. Δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὴν «Διεύθυνσιν Μελετῶν καὶ Στατιστικῆς» νὰ ἐμφανίζεται μὲ ἀριθμούς ἔξερχομένους παντελῶς τῆς πραγματικότητος. "Αν ἡ ἀπογραφὴ τοῦ ὑμέψυχου ὀλικοῦ — ἔργον αὐτῆς τῆς Διεύθυνσης ὡς ιδιούζεμον ὅτι είνε — εἰχε διενεργηθῆ, δὲν θὰ ὑπέπιπτεν ἡ στατιστικὴ προσπάθεια τοῦ Ὅπουργείου εἰς τὸσον χονδροειδῆ λόγῳ.

Καὶ διὰ νὰ καταλήξωμεν μὲ τὰς παραπορήσεις μας: "Ἄς μη μᾶς προβληθῇ ἀπὸ τοὺς ιδιούζεμοις τῆς Ναυτιλίας ή ἀνεπάρκεια μέσων καὶ προσωπικοῦ διὰ τὴν στατιστικὴν ἐνημέρωσίν του. Τὰ πάντα είναι δυνατά, ὅταν ἀνήσυχος καταστῆ ἡ δημιουργικὴ προσπάθεια καὶ στον ἀριθμούς τοῦ καταστήση τῆς ὑπηρεσίαν τοῦ Ὅπουργείου.

Εἰς τὴν προκειμένη λ.χ. περίπτωσιν τῶν στατιστικῶν στοιχείων. Διατὶ νὰ μη ἐπιζητῇ η συνεργασία τοῦ N.A.T., ἀκόμη δὲ καὶ ἡ εἰσφορά τῶν ὀλίγων χρημάτων που θὰ χρειασθοῦν, διὰ νὰ καταστῆ πραγματικότης ἡ ἐπὶ τοῦ ὑμέψυχου ὀλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας στατιστικὴ ἐνημέρωσίς; Είνε θλιβερόν, πράγματι, τὸ φαινόμενον ὑπηρεσῶν τόσον καθιυστηρημένων εἰς διακρίσιν γεγονότων, γνωστῶν εἰς δόλους τοὺς κινούμενους περὶ τὴν Ναυτιλίαν.

Δὲν πιστεύουμεν νὰ εἴρουν ἀπήκησίν τινα αἱ ἀνωτέρω ὑποδείξεις. Θὰ

MALTA S. MIFSUD & SONS

STEAMSHIP AGENTS, CHARTERERS AND BROKERS,
BUNKER COAL AND FUEL OIL SUPPLIERS
GENERAL MERCHANTS

NAYTIKOI PRAKTOREΣ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ
ΜΕΣΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

OFFICE: 7 East Street Valletta
Teleg. «SILNAVE» MALTA
Phone: 921

χρειασθή να τάς έπαναλάβωμεν. Δὲν θὰ κουρασθῶμεν να τὸ πράξωμεν. Κάποτε θὰ συναντήσωμεν πρόδυσκεν τὴν σκέψιν μερικῶν Λιμενικῶν Αξιωματικῶν, ἀνύσχυσάντων καὶ αὐτῶν διὰ τὰ γενικώτερα ζητήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Τότε καὶ αἱ στατιστικαὶ τοῦ 'Υπουργείου θὰ εἰναι περισσότερον ἐνημερωμέναι.

Άδηλος πλούτος

Εἰς τριακοσίας περίπου χιλιάδας λιρῶν ὑπόλογοίζει τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας τὸ σύνολον τῶν ναυτεργατικῶν μισθῶν, τῶν καταβληθέντων εἰς συνάλλαγμα μηνιγίων, κατὰ τὸ πρώτον τριμήνον τοῦ 1951 δί' ὅλας τὰς κατηγορίας τῶν πλοίων, τῶν ἐκτελουμένων ταξίδιον ἔξωτερικοῦ. Πέραν αὐτῶν ἔχομεν κατὰ μῆνα καὶ τετρακόσια περίπου ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν φορτηγῶν τῶν ἐκτελουμένων πλοίων ἑσωτερικοῦ καὶ 1.400.000.000 περίπου δραχμῶν εἰς μισθούς τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Οἱ σχετικοὶ μὲ τὰ πλοῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀρίθμοι θὰ πρέπει νὰ αὐξηθοῦν κατὰ δεκά ταῦλαχιστον τοῖς ἑκατόν, ἵνα πιστῶς ἀπόδοσουν τὴν πραγματικότητα. Η αὔξησις αὐτῆ, συντηρητικῶς ὑπολογιζόμενη, προέρχεται ἀπὸ τὰς παρεχομένας εἰς τὰ πληρώματα ὑπερωρίας γειτονάριας ἢ ἔκτακτους, τινάς ἀμοιδάς. Εἰς τεσσάρα δηλαδή ἑκατομμυρία λιρῶν Ἀγγλίας ἀνέρχονται ἡ τεσσάρις αἱ μισθοδοτικαὶ ἀποδοσίαι τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, ὅπως η Ναυτιλία, ὥστε τῶρα, κινήται ἐντατικῶς. Εἰς ἄλλα τέσσαρα ἀσφαλάς, πρέπει νὰ ὑπολογισθοῦν οἱ μισθοὶ τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ζένων ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων.

"Ἄς φαντασθή τις πρὸς στιγμὴν αὐτὴν ὅλην τὴν ἀπόδοσιν τοῦ μόχθου τοῦ 'Ἐλληνος ναυτικοῦ ἐγγίζουσαν περισσότερον πιστῶς, κατὰ τὰ κρατοῦντα εἰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας, πρὸς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας. 'Ἄς πιστεύσωμεν, ὅτι τοῦ ποσούτον 60—70 % θὰ ἦτο ἔφικτον νὰ εἰσάγωνται εἰς συνάλλαγμα διὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος αἱ μισθοδοσίαι τῶν ναυτικῶν μας. Πόρος σημαντικός, ἀδάπανος διὰ τὸ Κράτος — χωρὶς τὰς γνωστὰς πριμοδοτήσεις — ἀνώτερος κάθε ἄλλου ἐπὶ τῆς ἔξαγωγῆς προϊόντων τίνος πομαγματοιουμένου, θὰ ἐδημιουργεῖτο, ἀποφασιστικῆς ἀσκῶν ἐπίδρασιν εἰς τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας.

Δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται, βέβαια, νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι εἶναι ποτὲ δυνατὸν παρόμοια πρὸς τὰ εἰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας κρατοῦντα μέτρα, νὰ ἐφηρμόζοντο καὶ ἔδον. Οἱ ὑπολογισμοὶ μας ἀπλῶς ἀποδέπτουν νὰ καταδείξουν πόσον πολύτιμος, ἀλλὰ καὶ πόσον ἀνεκμετάλλευτος εἴνε καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς συνάλλαγματικῆς μας ἐπαρκείας η θαλασσὴν δραστηριότης τοῦ 'Ἐλληνος.

Καὶ αὐτὰ μόνον διὰ τὰς μισθοδοσίας, ἐνῶ τόσα καὶ τόσα ἄλλα ἀπὸ τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μᾶς διαφεύγουν.....

Περὶ τὸν Λιμένα καὶ πάλιν

Λαλίστατος, μὲ περισσὴν δόσιν φαντασίας ἐμφανίζεται τελευταίως ἀπὸ τῶν στήλων τῶν ἔφημεριῶν ὁ κ. Μπουζάνης. Πρὸς ἀφελεῖς πιστεύει ὅτι ἀπευθύνεται. Τὸ στάδιον τῆς ἔξαλλου σκανδαλοθρηίας, εὐτυχῶς, παρήλθε. Τὸ ἔργοτικὸν ζῆτημα ἔχει, καὶ αὐτὸν, τακτοποιῆθη, χάρις εἰς τὸ ἀκατανόητον καὶ ἀκατονόσμαστον δι'. ἔνα καλῶς διοικούμενον λιμένα. Σταχανοβικὸν σύστημα τῆς «ἀμοιβῆς καὶ ἀπόδοσιν». Οἱ ἐργολάβοι ἐτέθησαν, ἐπίστης, ἐκτὸς τοῦ λιμένος, ἡ διοικητικὴ συγκροτησία τοῦ Ο.Λ.Π. συνετελέσθη σκάι, τέλος, ὁ προϋπολογισμὸς τοῦ ἴσοσκελισθή. Ἐπέστη, λοιπόν, ὁ χρόνος διὰ τὴν μεγάλην ἔξόρυψιν τῆς λιμενικῆς ἀναδημιουργίας. 'Ο λιμὴν — ἐπαγγέλλεται ὁ θαυματοποίος — θὰ διεκδικήσῃ τὰ πρωτεῖα εἰς ὀλόκληρον τὴν 'Υδρόγειον!

Δυσκολία καμίας η καὶ δισταγμὸς διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς γέας αὐτῆς δημιοσιγραφικῆς τυμπανοκρουσίας δὲν ὑπῆρξεν. Απὸ τὸ χρονοντούλαπτο τῶν τεχνικῶν ὑπρεσίων τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνεσύρθησαν τὰ ἀπὸ ἔτῶν ἔκπονθέντα σχέδια διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἔργων τῆς νοτίου πλευρᾶς τοῦ λιμένος. Αὐτῷ ἐπαγγέλλεται τώρα ὁ κ. Μπουζάνης — χωρὶς καὶ νὰ τὸ πιστεύει — τὴν ἐκτέλεσιν. 'Ο λιμὴν ούτω θὰ συμπληρώσῃ τὸν τεχνικὸν τοῦ ἔξοπλισμὸν καὶ θὰ γίνει 'πτεροίζητος ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς μὲ τάσις των συμπιέσεων καὶ τῶν γεύλων τῶν δι' αὐτῶν προοριζομένων φορτίων».

'Αλλὰ τὰ ἔργα, διὰ τὸν κοινὸν νοῦν ἔχοντα, χρειάζονται χρήματα. Τὸ λιμενικὰ ίδιαιτέρως χρειάζονται πολλά. 'Ο κ. Μπουζάνης ἀντιμετωπίζεται δύσκολιάν. Θά τὰ ἔξεύρη συγάπτων τοκορεωλιτικὸν δάνειον εἰς τὸ ἔξωτερικόν μὲ τὴν κρατικὴν ἔγγυησιν. 'Ω τῆς ἀφελεῖας! 'Άλλ' ἂν η σύναψις τοῦ δανείου εἰς τὸ ἔξωτερικόν διὰ τὴν ἑδονήσιν δημοσίων η κοινωφελῶν ἔργων θῆται εὑχερής, πολλοὶ ἄλλοι, πολλοὶ τοῦ Κ. Μπουζάνη, θὰ είχον εἰς τὴν ζένην ἀνάπτησει τὰ οικονομικὰ μέσα, τὰ τόσα δυσεύρετα εἰς τὴν ιδικήν μας χρηματαγοράν. Τὰ πράγματα, δυστυχώς, δὲν είναι τόσα ἀπλά, εἰδικωτέρον δὲ διὰ τὸν Ο.Λ.Π. είναι πολλὸν δύσκολα.

'Ο οἰσθόπτο δανειστής θὰ θελήσῃ νὰ πληροφορηθῇ τὴν οικονομικὴν κατάστασιν τοῦ δανείου. Θά ζητήσῃ, τὴν διασφάλισιν τῆς ἔξυπητησίσεως τῶν τοκορεωλιτικῶν. Πόθεν, ἀρά γε, ὁ κ. Μπουζάνης πρόκειται νὰ ἔξεύρῃ τὰ χρήματα διὰ νὰ πληρωσῃ τοὺς δανειστὰς τοῦ Ο.Λ.Π.; 'Ο προϋπολογισμὸς τοῦ είναι καὶ θὰ είναι ἀνισοτελῆς, ἐφόσον η κίνησις τοῦ λιμένος σταθερῶς περιορίζεται, τὸ λιμενεργατικὸν ζῆτημα δὲν ἀντιτεωπίζεται ευθαρσῶς καὶ ὁ Ο.Λ.Π. δὲν περιορίζεται εἰς μόνα τὰ καθήκοντα τῆς ἐποπτείας τῶν φορτοεκφορτώσεων, τὴν ἐκτέλεσιν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν λιμενικῶν ἔργων καὶ ἐγκαταστάσεων.

Αὐτὴ είναι ἡ θλιβερὰ πραγματικότητα, τὴν ὅποιαν δὲν πρόκειται νὰ ἀλλοιώσῃ ὁ κ. Μπουζάνης μὲ τὰς συνεντεύξεις τοῦ οὗτοῦ μετὲ τὰς ἀφελεῖς, ἀν μὴ τι ἄλλο, διασεβαίωσεις τοῦ, ὅτι «τὴν στιγμὴν αὐτὴν μόνη η Τεργέστη συγκανίζεται τοὺς Πειραιά καὶ ἐντὸς ὅλιγου καὶ αὐτὴ θὰ υπερφαλαγγισθῇ μὲ τὸν δολοκληρωσιν τῶν νεών συστημάτων κλπ. κατ.

'Οσοι, δέως, ἔγγυτερόν πως ζοῦν τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα καὶ ἀντιλαμβάνονται τὸν κατηφορού πρὸς τὸν οὗτον ἀγέται διὰ λιμῆν, ἔχουν νὰ συμβολεύσουν τὸν καλὸν μας Ναύαρχον νὰ ἐγκατατείψῃ τοὺς ὄρματισμούς καὶ νὰ παύσῃ πιστεύων, ὅτι ἐπί τοις θερέπωνται αἱ ἀνεύδυνοι δημοσιογραφικοὶ «συνεντεύξεις» περὶ ἀποκαταστάσεως τοῦ λιμένος, καὶ περὶ ἐκτέλεσεως ἔργων, τὰ ὅποια, ἀσφαλῶς, δὲν πρόκειται νὰ γίνουν.

Χάος ἐπικρατεῖ εἰς τὸν λιμένα, τὸ κόστος αὐτοῦ οὐχί μόνον δὲν ἔμεινθη, ἀλλὰ μὲ τὰ νέα τιμολόγια ηὔηση ἀκόμη περισσότερον. Τὸ λιμενεργατικὸν δὲν ἐλύθη καὶ τὰ πλοία ἀπειδάρωνται μὲ «ξέτρα» ἀποτελεύτως ὑψηλᾶ διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπολλαγὴν τῶν φορτοεκφωτώσεων, χάριν τῆς ὅποιας ποσά υπέρογκα καταδάλλονται ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας, ἡ πραγματικότης είναι πολὺ διάφορης ἀπὸ τὰς παρεχομένας, ὑπὸ τοῦ κ. Μπουζάνη πληροφορίας. 'Εχομεν υπ' ὅψιν μας συγκεκριμένης περιπτώσεις καταφέρουμες ἀντιθέτους.

Αὐτή, δυστυχῶς, είναι ἡ κρατούσα εἰς τὸν λιμένα κατάστασις. Καποτε, ὑπὸ τὸ βάρος ἀσιδιαίωστων γεγονότων, θὰ τὴν πληροφορηθῇ καὶ τὸ πολὺ Κοινόν. Τότε ὁ κ. Μπουζάνης θὰ υποχρεωθῇ, συνεχόμενος ἐπὶ τέλους, νὰ παραπτηθῇ τῶν ὀλλοτριών ἔργων, ποὺ ηθέλησε κομματικὴ συνάρσει νὰ ἀναλάβῃ, μαζὶ δὲ μὲ αὐτὸν ίσως καὶ τὸ μεγαθρίον τοῦ Ο.Λ.Π. ἀναστείλῃ, διαλυόμενον, τὴν φθοροποίην εἰς τὸν λιμένα δράσιν του.

Παρὰ πᾶσαν ἀντίδρασιν

'Η λογικὴ καὶ τὸ δίκαιον ἐπιβάλλουν τὴν παροχώρωσιν τῶν πλοίων τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἑκείνους, ποὺ ἔχασαν τὰ σκάφη των κατὰ τὸν πόλεμον, χωρὶς νὰ λάβουν τὴν οἵαν ἐδικαιούντο ἀποζημίωσιν ἀπὸ τὸν 'Ασφαλιστικὸν Όργανοσθόν Κινδύνων Πολέμου'. Τὸ Κράτος μὲ τὴν γνωστὴν κακοποιησιαν τοῦ ηθέτησεν ἀντιλημένην υποχρέωσιν.

Αἱ ἀντιρρήσεις ποὺ πιθανὸν είναι νὰ προβληθοῦν ἀπὸ ἄλλους ἐνδιαφερομένους — δέν πιστεύουν νὰ είνει πολλοί — δέν ήμπορούν καὶ δέν πρεπεῖ νὰ ἀποτελέσουν ἐμπόδιον εἰς τὴν μονὴν ἐνδεικνυμένην λύσιν. Οἱ «δολλαριούχοι», τῆς δημοσιεύσεως πρὸ ημερῶν εἰς πρωτηνή ἐφημερίδα, ἐπέστησαν ἀποτελεύτης. Αποτελούν τὸ προπτέαμα τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τὸ νόμον.

'Απὸ πολλοῦ ἡδὸν χρόνον θὰ ἔπειτε τὸ ζῆτημα αὐτὸν νὰ είναι διακονισθή. Θά ἔπειτε καὶ κυριότητα τῶν σκαφῶν νὰ είναι μεταβιβασθῆ εἰς τοὺς φυσικούς των διαχειριστάς, τοὺς παλαιοὺς ἐφοπλιστάς τῆς ἀκτο-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1951

MANAGERS: A.LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

πλοιάς, πρίν ή άκομή ταῦτα καθελκυσθούν, ἵνα ἀκριβῶς, ἐγγύτερον
αὐτοὶ καὶ οὐχὶ ή κουστωδία τοῦ κ. Γεωργουλοπούλου ἐποπτεύσουν εἰς τὰ
τῆς ναυπηγησέως τῶν.

Υπεδείξαμεν τὴν λύσιν τῆς ἀμέσου ἐκποιήσεως τῶν σκαφῶν, ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τῆς παραγγελίας τῶν. Τὴν ιδίαν ἀποφινέ εἶχε τότε ὁ κ. Τσουδερός, ὡς ὑπουργός τοῦ Συντονισμοῦ καὶ ὁ κ. Κιζάνης, οἵστις εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ τὰ παραγγείῃ.

Καμμία πάντως άντιθετος αποψις δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ μεταβάλῃ τὴν ιδίωνουσαν σκέψην τοῦ νομοθέτου, ηῆται ἔγκειται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἀπαρεγκλίτου δικιαιωμάτου τῶν παλαιῶν πλαισιοκτητῶν νὰ προτιθηνοῦν εἰς τὴν ἀγόραν τῶν ἐξ ἐπανισθήσων σκαφών. Αὐτοὶ παρέδοσαν τὰ πλοῖα τῶν — τὸ μόνον κεφαλαῖον τῶν — εἰς τὴν ὑπερεστανῆ τῆς Πατρίδος: ἔξῆλθον ἀπὸ τὸν πολεμὸν πλήρως κατεστραμμένοι καὶ δὲν ἐλάθαν ἀπὸ τὸ Κράτος πασὸς ψυχία τῶν ὅσων ἐδικαιούντο ἀπά τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις. Ἐνῷ ἄλλοι.....

Δικαία ἀναγνώρισις

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐμελέτησα μὲν ιδιαίτεραν προσοχὴν τὰ πρακτικὰ τῆς συζητήσεως ἐπὶ τοῦ φορολογικού νομοσχεδίου καὶ ὥρᾳ, ὅτι ἡ ἀγόρευσις τοῦ κ. Μανιάδηκι όχι μόνον ἡτο ἀνωτέρα πάσης ἀλλῆς, ἀλλὰ εἶχε καὶ τὸν χαρακτῆρα τοῦ «τελείου» ἀπὸ ἀπόφεως οὐσίας, εἰρμού, δυναμεώς, σα-φηνείας καὶ πειθούς.

Παρά ταύτα είς τὸ σχόλιον σας «Κεφάλαιον Πολύτιμον» ἔξαρτε τὰς ἀγορεύεσις τῶν κ. κ. Κάντζια καὶ Κιζάνη, αἱ ὅποιαι περιέχουν βεβαίως καὶ αὐταὶ πολὺ ἐνδιαφέρον, ἀλλά, κατ' ἡμέ, τοὐλάχιστον, ἀνέπαρκεις ἡσαν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν συγκεκριμένην ἐπιχειρηματολογίαν τῶν συνοδοιπόρων.

Νομίζω ότι χρειάζεται κάποια έπανόρθωσις όχι μόνον χάριν της δικαιοσύνης αλλά και χάριν του συμφέροντος της Ναυτιλίας, η οποία δεν θα έπερπε διά του υπέυθυνου όργανου της να αποδιδή αντί του μάτα χολὴν εἰς τοὺς ἀνελπίστους προστάτας της.

Μετά πλείστης τιμῆς
ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΣΑΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εύχαριστουμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας, διότι μας παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπανορθώσωμεν μιαν βαρειάν, πράγματι, ἀπὸ μέρους μας παραλειψιν. Ο' κ. Μανιαδάκης ὑπῆρξε καὶ τώρα καὶ κατὰ τὸ παρελθόν στοργικός παραστάτης τῆς ναυτιλιακῆς ύποθέσεως. «Εστω καὶ ἐτῶν ὑστέρων, σπεύδομεν ν. τὸ ἀναγνωρίσωμεν.

'Η ναυλαγορά

Δύο, κυρίως, είνε οι ἀμεσώτατα ἐπιδρώντες εἰς τὴν ναυλαγορὰν παράγοντες: Ὁ σύκος τῶν προσφερομένων φορτίων καὶ ἡ ἔκαστοτε κατὰ τομεῖς διαθέσιμος χωρητικότης. Τὴν στιγμὴν αὐτῆν τὰ σκάφη, τὰ προσφέροντα ἑγγυτέρας ημερομηνίας φορτώσεως είνε ὀλίγα, εἰς τὸν τομέα κυριώς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Ἀμεσον ἀποτέλεσμα ἡ ἐκεῖ τῶν ναυλῶν ὀντατιμῆσις.

Οι έφοτλισται, έξ αλλου, άπρόθυμοι έμφανίζονται εἰς τὴν προνάλωσιν τῶν σκαφῶν των, δεδομένων τῶν σταθερῶν προβλέψεων εύρτατῆς μεταφορικῆς κινησίους κατὰ τοὺς προστέχεις μηνᾶς διά τε τοὺς γαιανθρακας και τὰ σιτηρά τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Οταν ἐπὶ πλέον αἱ ἀγοραὶ τῆς Αὐστραλίας, τῆς Ἀργεντινῆς και τῆς Νοτιοῦ Ἀφρικῆς ἐπιαναρχίσουν τὴν ἔξαγωγικήν των κινησην, ἡ κρατουσα πρὸς τὸ πάρον σχετικὴ ἡρεμία εἰς ὅλας τὰς ἄλλας ἀγοράς, πλὴν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, θά πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ὁ προάγγελος μιας νέας ζωρότητος εἰς τὴν ναυλαγοδάν. Οι ναῦλοι θὰ πρέπει νὰ ἀνατιμθοῦν, ἵνα τοννᾶς προσελκυσθῆ πρὸς τὰ διάφορα κέντρα φορτώσεων, ὅπως ἀκριβῶς συμβαίνει τώρα διὰ τοὺς ἀμερικανικοὺς γαιανθρακας. Ζήτημα απλῶς χρόνου φαίνεται πλέον νὰ είνει ἡ πρόδις τὰ ἄνα πορεία τῆς ναυλαγορᾶς.

Τόσον μεγάλοι διαγράφονται ήδη αἱ παγκόσμιοι μεταφορικαὶ ἀνάγκαι κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, ὡςτε νὰ πιστεύουν οἱ ὑπεραισιοδοξοῦντες, ὅτι οὐτε η κατάπαυσις τῶν ἐχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν θὰ προκαλέσῃ αἰσθήτην καλάρωσιν τῆς ναυαρχίας. Τὸ περισσότερον τοννάζ πού θὰ ἔμφανισθῇ διαισθέσιμον, θὰ προκαλέσῃ τοπικὴν εἰς τὸν ἀνατολικὸν τομέα ἀνάτεραχῆν, ἐργασία, δόμως, ἀρκετὴ τὸ περιμένει. Σύν τοι χρόνῳ θὰ ἀπορροφθῇ.

Η Δυτική Εύρωπή θα είσοδαγάνη έφετος πλήν του γαιάνθρακος, και μεγάλη ποσότητας σιτηρών από τις "Ηνωμένες Πολιτείες, διότι ή έχγωριος συγκομιδή δεν υπήρχεν ικανοποιητική. "Ηδη η 'Αγγλία έκλεισε την νέαν συμφωνίαν σίτου με τὸν Καναδάν. Έκατὸν περίπου έκατομμύρια ήπουσελά σίτου και 350 χιλ. τόνων αλεύρων, θα φορτωθούν κατά την νέαν περιοδον, την ὀξείανεμηνήν ἀπό Ιης Αγύουστου.

Αι Ἰνδίαι έξ αλλού καὶ ἡ Ἰαπωνία θά συνεχίσουν την εὐρέαν είσαγωγικήν των κίνησιν, ἐνώ τα μεταλλεύματα δὲν θα παύσουν πιέζοντα την ἄγοραν με την ἀφονίαν τῶν προς φόρτωσιν διαταγών. Ή ἐπάνοδος ἐπίσης εἰς τὴν ἄγοραν τῶν γειανδράκων τῆς Νοτίου Αφρικῆς καὶ τῶν ἐκ Κίνας φορτώσεων ἐλαιοιστόφων καὶ δημητριακῶν θά ἀποτελέσουν ἔνα πρόσθετον παράγοντα ἀνατιμῆσεως τῶν ναύλων εἰς τὸν Ἀντατολικὸν τομέα.

Ούτω διαγράφεται τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς. Αἱ ἀντιδράσεις, βέβαια, κατὰ τὴς περαιτέρω ἀντιτιμῆσεως τῶν ναυλῶν δὲν θὰ λείψουν. Η E.C.A. πρώτη, ἡπτὶ καὶ πρόκειται νὰ πληρώσῃ τὸ ύψηλὸν μεταφορικὸν κόστος διὰ τὰ σιτηρά καὶ τὸν γαιαθράκα τῶν χωρῶν τῆς Ἀμερικανικῆς βοηθείας, θὰ προσπαθήσῃ διὰ τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ καὶ ἄλλων ἀργούντων σκαφών νὰ κρατήσῃ εἰς χαιριλότερά πως ἐπίπεδα τὴν ναυλαγορᾶν. Ἀμφιβόλων ἀν θὰ τὸ ἐπιτυχη. Ὁ νέος Ἀμερικανικὸς προϋπολογισμὸς ἀφθονωτέρας παρέχει ταῖς πιστόσεις διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμόν. Παρὰ τὴν πιθανήν ἀνακωχὴν εἰς τὴν Κορέαν, ὁ περιορισμὸς ἡ καὶ ἡ βραδύτερα ἔκτελεσις τῶν ἐξοπλιστικῶν προγραμμάτων δὲν δισφαίνεται. Εξοπλισμὸς δὲ σημαίνει αἰσχούσαν μεταφορικὴν κίνησιν καὶ ἀνάλογον ζῆτησιν μὴ ύπαρχοντος τονιά.

Περὶ τὴν διοίκησιν τοῦ Ν.Α.Τ.

Δύο δόλκηρα δισεκατομμύρια δραχμών οφείλουν από καθυστέρημένα ναυτολόγια ώρισμένοι άκτοπλοικοί έφοπλισταί εις τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Τὴν εὐθὺνη διὰ την τοιάπτην καθυστέρησην ἀκεραιάν υπέχουν οἱ ιδιοντες τὸ ίδιμα, οἱ ἀμέσως παρακολουθοῦντες τὰς εἰσπράξεις του, αὐτοὶ καὶ μόνον. Ταῖς οικονομικάς δυσχερείας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων ἔπειτε νὰ τὰς γνωρίζουν οἱ προϊστάμενοι τοῦ Ταμείου, ἀφοῦ, ἀλλως, τοκτῆτης τούτῳ ὁ κύριος ὅλων σχέδου διανειστήσῃ. Διερωθώμεθα συνεπόδε: Εἰς ποιόν τὰς πιέσεις οφείλεται ή τοστη καθυστέρησις περὶ τὴν ἔξφλησιν τῶν ναυτολογίων, ὅταν, μαλιστα, ὑπερεξακόσια ἑκατομμύρια ἐκ τῶν οφειλομένων ἀναφέρωνται εἰς καταβοθείσας ήδη εἰσφοράς τῶν ναυτεργατῶν; Αὐταί, τοιλάχιστον, θά ἔπειτε ἀμέσως, ἀμα τῇ κρατήσει των, νὰ είχον κατατεθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

Τώρα ή εισπραξις καθίσταται δυσχερής, όσον εύκολος ήτο, ἀν ἀρχικώς, μετά την ληξιν ἔκστοτον ναυτολόγου, ηδιούτο γένιοντας του καὶ ή ἐξόφλησις των ὄφειλομένων. Κατ' ἀνάγκην θὰ δοθούν αἱ παρατάσεις εἰς περιωρισμένον πάντων χρόνον, ἐντὸς τῆς θερινῆς περιόδου. "Οταν αὕτη θὰ παρέλθῃ, τόσαι θὰ είνεις αἱ ζημιαὶ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, κατὰ τὸν χειμῶνα, ὥστε μονὸν ὁ ἀναγκαστικὸς πλειστηριασμός, μὲ ὅλα τὰ θιλόβραχτα συνεπακόλουθα του, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ Ταμειον να εισπράξῃ τὰ ὄφειλόμενα.

Νά καταλήξωμεν τώρα και είς τὸ συμπέρασμα: Πιστεύομεν, ὅτι ἐπίβαλλεται. "Ολαὶ αὐταὶ αἱ ἔκστοτε ἀποκαλυπτόμεναι ἀνομαλίαι περὶ τὴν εἰσπορείην τῶν δικαιωμάτων τοῦ Ταμείου καὶ αἱ ἀχρακτηρίστοι παρεμβάσεις τῶν κομματικῶν ὑπουργῶν εἰς τὰ διοικητικά του ζητήματα μᾶς πειθούν περὶ τῆς ἀναποτέλεστου ἀνάγκης, ὥσπες τὸ ἴδρυμα τῶν ἀπομάκρων ναυτικῶν μας χειροφετηθῇ διοικητικῷ, κατ ἀπόλυτον λόγον. ἀπό τὰς κακάς ἐπιδράσεις τῆς κομματικῆς συναλλαγῆς. Τὸ Ταμείον, ἄλλως τε, εἴνε πλέον πολὺ μεγάλο διὰ νὰ μη ἐπιτρέπεται νὰ διοικηται κατά τὰ πρὸ πεντηκονταετίας συστήματα.

Οἱ ύπουροι, οἱ βουλευταὶ καὶ οἱ παράγοντες τῆς ἐκάστοτε κρατούσης καταστασέων, δεν πρέπει νὰ ἔχουν την δυνατότητα γὰρ παρεμβανούν καὶ νὰ ἀσχημονοῦν εἰς βάρος τῆς ἵερᾶς παρακαταθήκης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Ἡ ἁμεσος, ἐπίσης, υπηρεσιακὴ ἑξάρτησις του ἴδρυματος από τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, η παρουσία εἰς την διοίκησιν του τῶν αὐτών προσώπων, τῶν προϊσταμένων καὶ των ὑπηρεσιῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν εἶναι ἐποικοδομητικὴ τῆς χειραφθεσέως καὶ τῆς αὐτοῦ διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Ἀπό τῆς πλευρᾶς αὐτῆς θὰ πρέπει νὰ ἀντικειτοποιθῇ η διοικητικὴ συγκρότησις τοῦ Ταμείου, μεγαλύτεραν την συμμετοχὴν αὐτῶν τούτων τῶν εἰσφερόντων καὶ ἐνδιαφερομένων, ὑπὸ Γενικὸν δὲ Διευθυντήν, ἐπίλεκτον τραπεζικήν προσωπικότητα ικανήν να συγχρονίσῃ την ἐσωτερικήν του Ταμείου ὄργανωσιν, νὰ καλύψῃ τὴν ἀνεπάρκειαν καὶ νὰ τὸ ἀναγάγῃ εἰς ἴδρυμα ἀντάξιον του προορισμού του, ἀνάλογον πρὸς τὸν ὄγκον τῶν κεφαλαίων του.

ΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΤΟΥ Γ.Ε.Ν.Ε.

Τὴν κάτωθι δημοσιευμένην ἔκθεσιν τοῦ Πλοιάρχου τοῦ φορτηγοῦ «Κωστῆς Λών» κ. Παλᾶου ὄφειλουν νὰ προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ ιδιαιτέρως οἱ τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἔργασίας. Τὰ καταγγελλόμενα εἰνεὶ ὅχι μόνον σκανδαλώδη, ἀλλὰ καὶ ἀπογοητευτικὰ διὰ τὴν καταβαλλόμενή ἀπὸ τίνας προσπάθειαν νοικοκυρεύματος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἀποκαλύπτουν μὲ πόσην ἐλαφρότητα, μὲ πόσην ἀδιαφορίαν διὰ τὰς συνεπείας εἰς Βάρος τῆς Ναυτιλίας, οἱ διενεργούντες, δαπάναις τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» τὰς ἀποστολας, ἐκτελουν τὸ καθήκον των. Ὑπείκουν, ἵστος, εἰς τὴν οἰκτρὰν κομματικὴν συναλλαγὴν, τὰ σημειώματα τῶν ὑπουργῶν καὶ τῶν ιδιαιτέρων καὶ τὰς παρεμβάσεις τῶν μεσαζόντων.

Ξέδα, εις ἣ ὑποβάλλονται αἱ ἐπίχειρησεις διὰ την ἀπόλυτην. την παλινοποίησιν ὃπο μακρινάς ἀποστάσεις καὶ τὴν μετάκλησιν ἄλλων πληρωμάτων ξένης Ἐλλάδος.

Επί τῶν καταγγελούμενών, Διότι, ὅμως, γνωρίζουν τὴν τύχην τῶν ἀνακρίσεων αὐτῶν, θεωροῦμεν σκοπιμώτερον να συστήσουμεν εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. ἐνδελεχέστερον τοῦ λοιποῦ ἔλεγχον τῶν ἀποστολῶν καὶ ἀντισταθμία μεγαλύτερον εἰς τὰς πιέσεις περὶ προστῆλφεως τῶν ἀναύτων, τάς ἀσκουμένας ἀπό τὸ φαύλον κομματικού περιβάλλον τοῦ οἰουδῆποτε υπουργού ή ἄλλου τινος κομματικού αιθέντου.

Ίδου καὶ ἡ ἔκθεσις τοῦ κ. Παληοῦ. Δὲν ἀπευθύνεται πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» οὐτε καὶ ὑπεδόληθι, ὅπως θὰ ἐπρεπεν, ίσως, πρὸς τὸ «Υπουργεῖον». Πρὸς τοὺς πολιοκτήτας, καθ' ἂ εχεὶ υπόχρεώσιν ὁ πλοίαρχος, διεκτραγώδει τὴν δημιουργηθείσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου του κατάστασιν διὰ τῆς προσλήφεων ναυτικῶν τῆς ἀποστολῆς:

Κύριοι,
Είς απάντησην τῆς ύμετέρας ἀπὸ 20ῆς παρελθόντος, λαμβάνω τὴν τιμὴν ήν ἐκθέσω τὰ κάτωθι: Λόγω τῆς ἐν βίᾳ διενεργηθείσης εἰς τὴν Βασιλιμόρην προσδήψεως μέρους τοῦ πληρώματός μου (12—15 Φεβρουαρίου), παρεισέφρεσαν καὶ τινες, προερχόμενοι ἀπὸ τὴν ἔξι Ἑλλάδος αποστολήν, οἵτινες σκοπὸν είχον μόνον τὴν δημιουργίαν ταραχῶν, τὴν ἀντακοήν καὶ τὴν διά παντὸς μέσου προσπάθειαν μὲν συντελέσσων τῆς κανονικῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπῆρξιας. «Υπῆρχον μεταξὺ αὐτῶν πρόσωπα, τὰ οποία οὐδέποτε είχον προϋποτέρησει ὡς ναυτικοὶ καὶ είχον, ἐν τούτοις, χαρακτηρισθῆ ὡς εἰδικευμένοι ναῦται ή θερμασταὶ παρὰ τοῦ Γραφείου Ναυτικός Ἐναστάτω τοῦ Πειραιῶν.

Φεύσιο Ναυτικής Εργασίας του Ημεραρχώς.
Σάς παραθέτω κατωτέρω πληροφορίας δι' ένα έκαστον έξι αύτών:
ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΑΝΕΜΟΔΟΥΡΑΣ. Συνταξιούχος τοῦ B. N. διὰ πρώ-

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

την φορὰν ὑπήρετῶν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων. Ἐναυτολογῆθε ὡς ναύτης, ἐνώ ἔγνωρίζειν ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τόσα δσα ὃ πρῶτος τυχὸν γαῖδουρο-λάφτης. Ἀφοῦ μ ε τὰ κόπου τοῦ ἐμάθα με τὸ τι μόνι, καὶ ελάφτη ἐπανειλημένως παρ' ἐμοῦ τοῦ ίδιου κοιμιδείους κατὰ τὴν εἰς τὸ πηδάλιον φυλακήν του. Τριμηνον ἔχειασθη διά να συνηθίσῃ τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου καὶ να μη πιπτῇ βαδίζων ἐπὶ τοι καταστρώματος. Μή γνωρίζων ποια ἦθεις τοῦ Πλοιαρχοῦ ἐπὶ τού σκάφους μού ἀπεκαλύψει τὸν σκοπὸν του καὶ μὲ παρεκάλεσεν, δπας τὸν βοηθήσω εἰς τὴν ἐπιτύχιαν του. Αὐτή ἄλλως τε ἡ ἐπιδιώκεις τὸν ἐφερεν εἰς τὴν Ἀμερικήν, χάρις εἰς τὴν ὑποστήριξιν γνωστοῦ του ἀξιωματικοῦ τοῦ B. Ναυτικοῦ. Ο σκοπὸς του ήταν ναυτολογηθῇ ἐπὶ πλοίου, αὐτὸπληθῇ μετ' ὅλιγον ὡς αὐθεντὶς ἐπιτυχάνων ούτω τα γνωστά ἐκ του νόμου εὑρεγετήματα.

Ο υποπολίαρχος συνέντει την έκαμε παρατηρήσεις διά την μη ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του. Ιδού καὶ ἡ τυπικὴ ἀπάντησις:

— Μη ἐνοίλεισαι, κ. ὑπόπολοισαρχε. Ἐζησα μέχρι τὰ σαράντα μου χρόνια χωρὶς νὰ ἐργασθῶ, κοροϊδεύοντας τόσους γαλονάδες. Δέν πρόκειται τώρα νὰ ἀλλάξω συστήμα.

Εις κάθε λιμένα προσέφευγεν εἰς τὴν Ἰατρικὴν ἔξετασιν ίνα ἀποφύγη τὴν ὑπηρεσίαν.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΝΤΙΖΑΣ. Τεχνίτης, υποδιματοποιός. Περιελήφθη εἰς τὴν ἀποστολὴν ὡς ναύτης. Τιμόνι καὶ αὐτὸς δὲν ἐγνώριζε. 'Εκέκτητο φυλλάδιον ἔδοθεν, ὃν δὲν με ἀπάτη μηνῆ, ἐπὶ κατοχῆς, αἱ δὲ 'Ἐπ' αὐτοῦ ναυτοδογήσεις ἀνέφερον εἰς πλοιάρια κάτω τῶν 10 κόρων. Σκόπος καὶ αὐτοῦ ήτο η ναυτολόγησις, ή ἐν συνεχείᾳ ἀπόλυσίς του ὡς ἀσθενούς, καὶ ή λάθρα παραμονὴ εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Είς κάθε λιμένα πού προσπηγίζαμε προσέφευμεν εἰς τὸν Ιατρὸν. Επασχόντας ἀπό παλαιῶν ἐλαφρούν χρόνιον ἀσθμα. Ἡ πρώτη ἔξετας του, ἐνα μήνα μετά τὴν ναυτοδύογειν του, ἔγινεν εἰς τὸ Μουρόπαν. Καὶ αὐτοῦ τοῦ αἱ γνωσίεις ὡς ναυτικούς ήσαν με αὐταὶ μὲ τὰς τοῦ προπηγουμένους. Διετάχθη τὰς πρώτας ἡμέρας νὰ μεταβῇ εἰς τὴν πρώταν καὶ ἔζητούσε νὰ μάθῃ που ευρίσκεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΙΑΛΙΑΜΟΣ. 'Εκ πληροφοριών που έλαβα από συναδέλφους του ήτο χωροφύλαξ. Ναυτικός ἔχεισθαι μόλις πρό ἔτους. 'Οργανωτής ταραχών, αντάπτοκος και ρωμαίος ως ήτο, Επέζητε διά τῆς βίας νὰ ἐπιβιῃθῇ εἰς τὸ λοιπὸν πλήρωμα. Προφασιζόμενος τὸν ἀ-θέλητην, ἐνδέ θέλει, παρημέλει τὴν ὑπερστασίαν του. Εἰς τὴν Οάκανην ή θέλησε νὰ κάνῃ τὸν καθοδηγητήν διὰ ταραχῶν ἐπὶ τὸ πλοίον. Εύθυνος μετά τὴν ναυτολόγησιν του ἥνιοις χαρτοπαίγνιον εἰς τὴν τραπεζαριάν τοῦ πληρώματος. 'Επάγγελμα είχε περισσότερον τὴν χαρτοπαίξιαν παρά τοῦ θεωριστοῦ.

Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἔκανε λαθρεμπόριον σιγαρέττων. Ἐθέαθη ἀφαιρῶν ἡλεκτρικούς λαμπτήρας διὰ νά τους ρίψῃ εἰς τὴν θάλασσαν. Μὲ ἀγάλλιστων ἐτρέφετο ὅταν κατώρθωνε νὰ προειδηπτῇ ζημιάν τινα ἢ ἀνώμαλίαν εἰς τὸ πλοῖον.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ. Ναύτης ἐπαγγελματίας, μισῶν, ὅμως, κάθε τὸ Ἑλληνικόν. Εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν κατεδίκασθη ὑπὸ τοῦ Στρατοβόκειου ὡς στασιαστή ἐπὶ τοῦ ὀπλιταγώγου *'Κορυφᾶ'*. Περιλαμβάνεται εἰς τοὺς καταδόγους τοῦ Προξενείου Ἀγίου Φραγκίσκου. ὡς ἀνάρχοις, συμμέθεδες εἰς ταραχάς ἐπὶ πλοιών μεταπολεμικώς.

“Απαντάς τούς ἀνώτερους, μαζί με δύο άλλους παρασυρθέντας από τὸν Λιαλίαμον, ἀπέλυσα κατόπιν αἰτήσεως τῶν εἰς τὸν “Ἄγιον Φραγκίσκον. Εἰς τὸν κ. Πρόδενον ἐδήλωσαν, ὅτι οὐδὲν παράπονον ἔχουν από τὴν τροφὴν ἢ τὰς ἀμοιβάς των. Ισχυρίσθησαν ἀσθενέαν. Εἰς τὴν πραγματικότητα θά εναυτολογούντο ἐπὶ παναματικοῦ, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἐπλήρωσαν τὰ ἔξοδα τῆς ἑδὲ Ἑλλάδος ἀποστολῆς των.

Κατόπιν τῆς ἀνεύ προειδοποίησεως ἀπόλυτεων τῶν ἄνωτέρω, ὑπερχρεών, πρὸς ἀποφογὴν καθυστήσεως τοῦ πλοίου, νὰ προσλάβῃ τέσσαρας ἀλλοδαπούς διαφόρων ἔθνηκοτήτων. Τούς, ἐκάλεις ακατά τὸν πλούν καὶ ἐδήλωσε εἰς αὐτούς, ὅτι πιθανόν κατὰ τὴν εἰς "Αγιον Φραγκίσκον ἐπιτροφήν μου, νὰ ὑποχρεωθῶ νὰ τοὺς ἀπόλυτον ἵνα προσλάβω" "Ἐλλήνας ιαυτικούς. Θά τὸ ἔθεωραν τοῦτο ἀτυχίαν — μοῦ ἐδήλωσαν. Μὲ παρεκάλεσαν νὰ τοὺς κρατήσω διὰ πολλὰ ταξίδια, διότι ἡσαν ευχαριστημένοι. Σημειωτέον, ὅτι οἱ τρεῖς ἐξ αὐτῶν ἔχουν προϋπηρετήσει καὶ ἡμποροῦν καὶ πάλι νὰ ὑπηρετήσουν ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων μὲ μεγαλύτερων μισθοδοσίαν. Ἐν τούτοις θεωροῦν εὐτύχημα νὰ παραμείνουν ἐπὶ τοῦ πλοίου μου.

Τὸ ἐπάγγελμά μας ἔχει χαρακτηρισθῆ ὡς τραχὺ καὶ ἐπικίνδυνον, ἀφοῦ καθ' ἡμέραν ἀντιμετωπίζει τὴν σκληρότητα τῶν στοιχείων τῆς φύσεως. Πιστεύειτε με, ὅμως, ὅτι ἡ ναυσιπλοΐα δὲν ἀπασχολεῖ τοὺς πλοιάρχους τόσον, δύσον ἡ κακοτυχία νὰ εὑρεθῇ μεταξύ του πληρώματός των ἑταῖρων καὶ εἰς τοῦ ποιοῦ τῶν ἀντούρων ἀναφερθέντων.

Αέν γνωρίζω πρόσι οι ἐπιλέγοντες εἰς τὴν Ἑλλάδα τὰ μέλη τῶν ἀπο-

στολῶν ναυτικῶν. Θά ἔπειτε νὰ είνε αὐτοὶ πρώτα ναυτικοὶ διὰ νὰ ἔξεταζουν τὴν ποιότητα καὶ τὸ ἐπαγγελματικὸν παρελθόν τοῦ καθενὸς ποὺ ἔχει Ἑνα ναυτικὸν φυλλάδιον. Οἱ ναυτικοὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, δῆπος καὶ κάθε ἄλλου θέουν, προέρχεται κυρίως ἀπὸ μέρη ἔχοντα μὲ τὴν θάλασσαν γειτνίασιν. Ἐν τούτοις εἰς τοὺς ἀποστελλομένους ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ διά τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. δὲν ἔτυχε νὰ ίδω συμπεριλαμβανόμενον ναυτικὸν τίνα ἐξ Ἀνδρῶν, Κεφαλληίας ἢ Χίου. Ἐξ ἀντίθετου πολλοὺς ἐγιώρισα ἀπὸ τὴν Μάνην, τὴν Θεσσαλίαν ἢ τὴν Μακεδονίαν. Ως ἐκ τούτου ἐμφανίζονται εἰς τὰς ἀποστολὰς χωροφύλακες, ὑπόδηματοενίται, μὲ δι. διηπότε ἄλλο ἐπάγγελμα καὶ οὐ ναυτικοὶ ἐκ προϋπηρεσίας καὶ παραδόσεως.

'Ο Πλοιάρχος

Τακουγιάμα 15 Ιουλίου 1951

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΠΑΛΗΟΣ

Συγκεκριμέναι είνε αἱ καταγγελίαι τοῦ Πλοιάρχου τοῦ «Κωστής Λώç». Οἱ καλοὶ μας ἀρμόδιοι καλούνται τώρα νὰ ἀπάντησουν ἐπ' αὐτῶν, κυρίως δὲ νὰ μᾶς υποδείξουν πώς προκειται νὰ προσχθῇ τὸ δύσμαρον αὐτῷ Ἐμπορικοῖ Ναυτικοῖ, ὅταν ἐντεύθεν τόσῃ ἐπιδεικνύεται περιφρόνησις στοιχειώδων προϋποθέσεων τῆς καλῆς του διοικήσεως.

Εύχαριστίαι διὰ τὴν παράστασιν

"Η Ἔνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς κυρώσεως ἀπὸ τὴν Βουλὴν τοῦ φοροδιογκού νομοσχεδίου, ἀπέτθυνε πρὸς τὸν Ἀρχηγὸν τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος κ. Τσαλδάρην καὶ τὸν τέως βουλευτὴν Πειραιώτα κ. Παναγ. Κάντζιαν τὰς κάτωθι ἐπιστολάς:

Κύριε Πρόεδρε,

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ψηφίσεως του Νόμου «περὶ φορολογίας τῶν πλοίων» ἔχομεν τὴν τιμὴν νά ἐκφράσωμεν τὴν Βαθείαν ἰκανοποίησιν του ναυτιλιακού κόδου μαζί τῷ παρὸν. Υἱῶν καὶ τοῦ ὑπὸ τὴν ἀρχήν οὓς Κόμματος ὑποστήριξεν ἐνὸς μέτρου ἀποτελούντος σημαντικὸν βῆμα πρὸς τὴν δημιουργίαν συνθηκῶν ἐπιτρέπουσῶν τὴν ἐπιβίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Εθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Διά τού ψηφισθέντος Νόμου τίθεται τέρμα εἰς τὴν ἀπὸ τοῦ τελευταίου πολέμου μέχρι σήμερον ἐπίκρατησασαν ἄρρωμαῖς εἰς τὴν ἀπέναντι τῆς Ναυτιλίας φορολογικήν πολιτικήν, ἡ δόπιοι, ἀσχέτως του ποσοῦ τῶν φόρων, εἶχε δημιουργήσει τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ὅτι ἡ ἐπιτήρησις τῶν φορολογικῶν των ὑποχρεώσεων δὲν διέτεται ὑπὸ μιᾶς σταθερᾶς καὶ παγίας νομοθεσίας, ἀλλὰ υπέκειτο εἰς διαρκεῖς ἀλλαγαῖς καὶ ἔξηρτα ἀπό αἰφνιδιαστικὰς ἀποφάσεις τῶν ἕκαστοτε Κυβερνήσεων καὶ δὴ μὲν ἀναδρομικὴν ισχύν. Εἶνε αὐτονόθιον, ὅτι ὑπὸ τοιαύτων συνθήκας, οἱ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις εὐρύσκοντο εἰς τὸ σκόπος καὶ εἰς διαρκὴ ἀγωνίαν δούσον ἀφορῷ τὸ σοδαρώτων δι' αὐτὰς θέμα τῆς φορολογίας, εἶχε δὲ δημιουργηθῆ μία ἀτμόσφαιρα ἀντιδικίας καὶ δυσπιστίας πρὸς τὸ Κράτος, ἡ δόπιοι συντρέχουσῶν καὶ τινῶν ἀλλών δυσμενῶν συνθηκῶν ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, κάθε ὅλῳ παρὰ εὐνοϊκῇ ἥτο διὰ τὴν μεταπολεμικὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Νῦν, διὰ τῆς ρυθμίσεως τοῦ φωνηγοικού ζητήματος, ἐν συνεχείᾳ τῆς ἐπιτυχείστος πρὸ τινῶν μηνῶν ρυθμίσεως τῶν σχέσεων μετάξυ ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν δι' ὅπερ εὐθείας συνενόησεως μετάξυ τῶν ἐνδιαφερομένων ὄργανων, ἐπέτελέσθησαν δύο σημαντικώτατα βήματα πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν ὅμαλωτέρων ὥρων ἐργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὑπάρχουν δέ βάσιμοι ἐπίδειξ, διτὶ ἔφοδοις ἢ δημιουργηθείσα κατάστασις παραμείνη σταθερὰ καὶ ρυθμισθῶσι καὶ τινὰ ἄλλα ζητήματα, αἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι ἐδημιουργήσαν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, θὰ ἐισαχθῶσιν εἰς τὰς προσπαθεῖας τῶν πρὸς ἀνασυγκρότησιν ταύτης, με τὴν ἀγάπην τὴν ὅποιαν καθ' ὅλον τὸν ιστορικὸν βίον τῆς Ναυτιλίας μας είχον ἐπιδείξει πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἢ ὅποια, ὅμως, διὰ παλούντος καὶ γιναστούς λόγους είχεν ἔξασθενθεῖ κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, ἃς μᾶς ἐπιτραπῆ, Κύριε Πρόδειρε, δηποτεῖς ἐκφράσωμεν τὴν βαθείαν ικανοποίησιν τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κόσμου καὶ διὰ τὴν πάντοτε ἐπιδιχθεῖσαν ἐκ μέρους τοῦ ἐπίλεκτου ἐπιτελούς του Λαϊκοῦ Κομματος, κ. Παναγ. Κάντζια, σθεναράν ύποστηρίξη τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως, τὴν ὅποιαν ἔχει κατανοήσει τόσον βαθέως, ὅσον δίλγοι καὶ τὴν ὅποιαν θὰ είχεν, ἀναμφισβήτητως, πρωθητεῖ εἰς εύτυχες τέρμα, ἐάν παρέμενεν ἐπὶ μακρότερον διάστημα ως 'Υπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Ἐπίστης, κ. Πρόεδρε, θεωρούμεν καθήκον νά̄ έξάρωμεν τὴν συμβολὴν τοῦ Λαϊκοῦ Κόμματος εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας καὶ δι' ἔτερου ἐπιλέκτου μέλους του, τοῦ κ. Γ. Δρασοπούλου, ὁ δόποιος εἰδικῶτερον ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος, ω̄ εἰσηγητῆς τῆς κατά τὸ 1949 συντα-

An advertisement for International Ant. G. Antoniadis. On the left, there is a large black and white illustration of a propeller with radiating lines. Above the propeller, the word "ΧΡΩΜΑΤΑ" (Chromata) is written in a stylized font. Below the propeller, the words "ΥΔΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ" (Hydalochromata) are written. In the background, there are small illustrations of a sailboat, a bridge, and a lighthouse. The main text on the right reads "International" in a large, elegant script, followed by "ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ" (World-famous), "ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΠΩΛΗΤΑΙ" (Exclusive Importers), and "ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ" (Ant. G. Antoniadis). Below this, it says "ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ · ΤΗΛ. 40-435 · CABLE ADDRESS ΑΝΤΜΑΡ · PIRAEUS". At the bottom, it says "ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ".

Κάποτε χρειάσθηκαν κάποιο αντίγραφο ύπηρεσίας, κάποιο πιστοποιητικό, κάποια πληροφορία. Και θυμούνται!....

Ό ίδιος άνθρωπος, με κεφάλαια, πάλιν την ικανότητά του και τη φιλοτιμία του, με όπλα δε την έργατικότητά του, έβασμαστούργησε, για να παρουσιάσει έκει μιά όργανωσι έπαρκη και ένα σύστημα έννημερωμένο και τέλεο.

Άκονταν και τότε έπαινοι, ή δε φήμη άναστατεύθηκε με εύχαριστών ιαχές. «Έτσι άκολουθησε και ο δεύτερος όπλος στην άστρα της Υψηλάντου, στον Πειραιά.

Ο δρόμος πού άνοιγεται τώρα στο φίλο μας τὸ Λιμενικὸ εἶνε μακρὺς καὶ σκληρός. Οι δε ἐπόμενοι ἀδλοὶ τῶν ὅποιων ἀναμένεται μὲ τίστι ἄλλα καὶ μὲ ἐπιταγή, ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτες, νὰ ἐπιληφθῇ τὴν ἔκπληρωση εἰνε πολλοὶ καὶ δύσκολοι. Πολὺ διαφορετικοὶ καὶ ἀπὸ κείνους τοῦ Ήρακλῆ.

Θὰ συναντήσῃ καὶ ἑδῶ κάπρους, λέοντες καὶ λευκαῖς ὕδρες, ὡς ποὺ νὰ ἐπιληφθῇ μὲ τὸν καιρὸ καὶ γενικὰ τῆς κόπρου τοῦ Αὐγείου.

Στοὺς ἀγώνες του παρατέκουν οἱ φίλοι του οἱ ναυτεργάτες, ὄλοι. Τὸν ἄκουσαν, τὸν ἔμαθαν καὶ τὸν ἔκτιμον. Θὰ τὸν παρακολουθήσουν, ἀκόμη, καὶ ἄλλοι Λιμενικοὶ καλοί. Ιτιώς νὰ μὴν εἴνε πολλοί. Ἀρκεῖ ὅτι εἴνε.

Ο κ. Δρακόπουλος ἔκαμε τὸ νικηφόρο του ξεκίνημα. «Ἄς τὸν ἀκολουθῶν δσοι μποροῦν, δσοι θέλουν, δσοι σέρνονται τὸν ἑαυτὸν, δσοι ἀγαποῦν τὴν χιλιοβασανισμένη Ναυτιλία μας καὶ δσοι πάλλονται ἀπὸ κάποια φιλοδοξία τίμια, υψηλή, σοβαρή καὶ βασιζούμενη σὲ χειροπιαστὰ περιεχόμενα.

Εἰδικῶς περὶ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», μιὰ ποὺ ἀπέκτησε σκοπὸ καὶ ἀξία πολλὰ πρέπει νὰ λεχθοῦν. Πολλὰ προγραμματίζει ὁ Διευθυντής που. Πολλές είνε οἱ παρατηρήσεις του.

Καὶ γι' αὐτὸ τοῦτο τὸ θέμα, μόλις τώρα ἀρχίζει.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΟ ΣΥΜΦΩΝΟΝ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΤΟῦ JOHN D. HEWITT

Ἐνδιαφέρουν ὀμεσώνατα καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν αἱ κατωτέρα παρεχόμεναι πληροφορίαι διὸ τὴν ὄργανωσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῶν χωρῶν τοῦ Βορειοατλαντικού Συμφώνου. Ἀπὸ τοῦδε ἀντιμετωπίζεται ἡ προσφορά τέρατον περιπτώσεων.

Εἰς τὸν συσταθέντα δργανίσμον θὰ συμμετάσχουν, ὥπωσδηποτε, καὶ ὅλων τῶν ἀλλοὶ σημαίων τὰ πλοῖα, ἀφοῦ, ἀνεξαρτήτως τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὸ Ατλαντικὸ Σύμφωνο, θά ἔξαρτονται ἀπὸ τὰ σύμμαχα κρατη, τὰ κρατούστων τῶν θαλασσῶν, διὰ τὸν ἀνερδούσμον των καὶ τὴν ἔξερνεσιν ὅλῳ φορτίων.

Ἡδη οἱ κατὸ χώρας Κυβερνήσεις ἡρχίσαν ρυθμίζουσαι τὰ σχετικὰ ζητήματα τῶν ιδίων των ναυτιλίων. «Ἀν ἡ συμφόρα τοῦ πολέμου καὶ πάλι ἐκπάσση, θὰ είναι ἔτοιμη ἡ δῆλη προκατηπτικὴ ἔργασια, νομοθετικὴ καὶ διοικητικὴ.

Ἡ Ὀργανωτικὴ Ἐπιτροπὴ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου ἐπεκύρωσε τελευταῖς τὰς γενικὰς γραμμάτους ἐνὸς σχεδίου ἀποτρεπεύσεως καὶ συγκεντρώσεως τῶν ὀλεανοπόρων πλοίων εἰς περίπτωσιν πολέμου ἡ ἐκτάκτη ἀνάγκης. Ἡ ἀπόφασις αὐτὴ ὑπεγράμμισε τὴν ζωτικὴν σημασίαν τῆς καταλλήλου δργανώσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰς ἐποχὴν πολέμου.

Ἡ εἰδοῖς τῆς ἀποφάσεως συνέπεσε μὲ τὴν εἰδησιν τοῦ θανάτου ἐνὸς ἐκ τῶν πρωτόπορών της συγχρόνου δργανώσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ πολέμου. Ὁ ἀνθρωπὸς αὐτὸς ἦτο ὁ Λόρδος Μακλαϊ, ὁ δοῦλος περὶ τὸ τέλος τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ἀνέλαβε τὴν δργανώσιν καὶ ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐξ αἰτίας τοῦ ἀποκλεισμοῦ ὑπὸ τῶν γερμανικῶν ὑποδρυχίων ἡ Βρετανία ὑπέρειψε πολὺ. Ὁ Λόρδος Μακλαϊ ἐπρεπε νὰ φέρῃ τὴν τάξιν εἰς τὸ χάος, τὸ ὅποιον ἐδημοιουργήθη λόγω τῶν μῆτ συντοιμήσεων ἀπατητήσεων τῶν κρατικῶν ὑπερεστῶν καὶ τῆς ἐπικρατούσης συγχύσεως εἰς ἔνεργειας καὶ διοικητικὰς παρεμβάσεων.

Ἡ κατάτασις ἦτο σοβαρή. Αἱ ἀπώλειαι ἦτο τῆς δράσεως τοῦ ἔχθρου καὶ τῆς παραμελήσεως τῶν ναυτηγήσεων ἐμπορικῶν πλοίων χάριν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ήσαν σοβαραί. Ὁ Λόρδος Μακλαϊ εἶχε μίαν λαμπράν εἰκόσιαν εἰς τὸ ἔργον του.

Μετὰ εἰκόσιαν ἔτη ὁ κόσμος ὑπέστη τὰς συνεπειάς ἐνὸς ἀκόμη μεγαλύτερου πολέμου, κατὰ τὸν ὅποιον ἡ σημαία τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἄλλα καὶ αἱ ἀπώλειαι τοῦ ησαν ἀπειρών σοβαρότεραι. Τὴν φορὰν αὐτὴν ὑπῆρχεν ἡ περί τὸ πρώτον τοῦ παρελθόντος πρὸς καθοδήσην τῶν ἀρμόδιων καὶ πάλιν, ὅμως, ἡ δργανώσις τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐν καιρῷ πολέμου ἐπρεπε νὰ μελετηθῇ ἐκ νέου. Ἡ διαφορὰ ἦτο, ὅτι κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον τὰ ζητήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἀπηχόλησαν τοὺς Συμμάχους γενικῶς καὶ σχι μάχος κράτος χωριστά.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου υπῆρχε μία μικτὴ ναυτικὴ ἐπιτροπῆ, ἡ οἵτοις εἶχεν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ὠρισμένης ναυλωμένη πλοΐα διὰ τὴν ἀντιμετώπιον ὅχι μόνον τῶν καθημερινῶν ἀναγκῶν τοῦ πολέμου ἀλλὰ καὶ τῶν μεγάλων ἐπιχειρήσεων, ὅπως αἱ ἀποδάσεις εἰς τὴν Βρ. Ἀφρικήν, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Νότ. Γαλλίαν καὶ τὴν Νορμανδίαν. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ ειργάσθη λίσαν ικανοποιητικῶν καὶ ἐπελέσεις θαύματα φροντίζουσα, ώστε τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα νὰ ἀντιμετωπίζουν πάντοτε ἐπιτυχῶν τὰς ἀντίγκας μαχούμενων.

Κατὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου τὰ πλοῖα τῶν συμμαχικῶν καὶ τῶν οὐδετέρων χωρῶν τὰ ὅποια εἶχαν ναυλωθῆν ἀπὸ τὴν Βρετανίαν καὶ τὰς Ἡνωμένους Πολιτείας ἐπεστράφησαν εἰς τὸν ιδιοκτήτας των.

Ἐπειδῆ, ἐν τούτοις, ὑπῆρχεν Ἐλλειψις ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ἐπρεπε νὰ δοθῇ προτεραιότης εἰς τὴν ναυτηγήσιν νέων, ἰδρυθη εἰς τὸ Λοιδίνον ἡ Ἡνωμένη Ναυτιλία. Ἐπιπροτὴ εἰς τὴν ὅποιαν συμμετείχον 17 χώραι. Ἡ ἐπιτροπὴ διελύθη μετὰ ἀπὸ 18 μῆνας, ἀφοῦ ὅμως ἀπέδωσε τοὺς καρπούς της, χάρις εἰς τὴν πείραν τὴν ὅποιαν ἀπέκτησαν οἱ ἀρμόδιοι καὶ τὴν φιλίαν ἡ ὅποια εἶδημοιουργήθη μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων καὶ διαφόρων χωρῶν.

Σήμερον, διυστυχῶν, ἡ δυνατότητα ἐνὸς νέου πολέμου δὲν ἔχει ἀποκλεῖθη καὶ ὡς ἐκ τούτου λαμβάνονται μέτρα τὰ ὅποια ὑπαγορεύει ἡ γύναιη, διὸ ὁ καλύτερος τρόπος διὰ νὰ διατηρηθῇ ἡ εἰρήνη εἰνα νά γίνη φανερόν, διὸ εἰμεθα ἔτοιμοι ἔαν, παρὰ τὴν θέλησιν μας, ἡ εἰρήνη καὶ πάλιν διαταραχῆ. Εἶναι πολὺ φυσικόν, λοιπόν, ἐόσθον ὁ στρατός, τὸ ναυτικὸν καὶ ἡ ἀεροπορία εύρισκονται ἐν ἐπιφυλακῇ, τὸ ίδιον νὰ συμβῇ καὶ διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, τὸ ὅποιον συχνὰ ὄνοματά είται τέταρτον πτλοίου ἀμύνης.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐτέθησαν πρὸ ἐνὸς ἔτους περίπου αἱ βάσεις τῆς Ὀργανωτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου.

Ἡ πρώτη συνεδρίασις τῆς Ἐπιτροπῆς ἔγινεν εἰς Λοιδίνον τὸν Ιούνιον 1950, εἰς τὴν ὅποιαν παρέστησαν ἀντιπρόσωποι 12 Κυβερνήσεων. Ἐπικολούθησε δευτέρα συνεδρίασις εἰς Οὐάσιγκτον, ἡ δὲ τρίτη μόλις ἐπεράπτωσε τὰς ἔργασίας τῆς εἰς τὸ Λοιδίνον. Ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισε τὴν ίδρυσιν μίας διεθνοῦς δργανώσεως (δχι στρατιωτικῆς).

Αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ, αἱ ὅποιαι πρέπει νὰ διέπουν τὴν δργανώσιν αὐτῆν, εἰνε, διὸ κάθε συμμετέχουσα Κυβερνήσης πρέπει νὰ θέση τὰς ὑπὸ τὴν σημαίαν καὶ τὰς ὑπὸ τὴν ἐλεγχόν της καθημερινῶν ἐμπορικῶν ὀλεανόρων πλοίων εἰς τὴν διάθεσιν τῆς δργανώσεως. Κάθε Κυβερνήσης, ἐπίσης, πρέπει νὰ ἔσασφαλίζῃ, διὸ τὰς ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν της πλοίας θὰ ἐκτελούν τὸ ἔργον τὸ ὅποιον θὰ τοὺς ἀνοίγει τὴν δργανώσια. Ἡ συνενόησης μεταξὺ Κυβερνήσεων καὶ πλοιοκράτων θὰ είναι ὑπότεστης τῆς ἐνδιαφερούμενης Κυβερνήσης.

Διὸ τὴν διεκπεραίσιν τῆς καθημερινῆς ἔργασίας, θὰ ὑπάρχουν δύο κλάδοι τῆς δργανώσεως, ἔνας εἰς τὴν Οὐάσιγκτον καὶ ἔνας ἄλλος εἰς τὸ Λοιδίνον, διὸ δὲ αἱ συμμετέχουσα Κυβερνήσης θὰ ἔχουν δύο κλάδους. Τονίζεται, ἐπίσης, διὸ χώραι ἐκτὸς τῆς Ὀργανώσεως της πλοίων, ἀλλὰ πρόθμοις νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν κοινήν προσπάθειαν, θὰ κληθούν νὰ γίνουν μέλη τῆς δργανώσεως.

Αἱ χώραι τοῦ Βορειοατλαντικοῦ Συμφώνου, ἔχουν ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν των τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ κόσμου. Κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς συστάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Συμφώνου τὸ σύνολον τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τοῦ κόσμου (ἀνά τὸν 1.000 τόνων γκρός) ἀνήρχετο εἰς 75 ἑκατόμ. τόνους γκρός περιελάμβανε δὲ 13.050 σκάφη. Εκ τούτων ἀνήκον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 26.114.000 τόνων (3516 πλοία), εἰς τὴν Βρετανικὴν Κοινοπολιτείαν 18.869.000 τόνων (3109 πλοία), εἰς τὴν Νορβηγίαν 4.988.000 τόνων (945 πλοία), εἰς τὴν Γαλλίαν 2.825.000 τόνων (511 πλοία), εἰς τὴν Ιταλίαν 2.413.000 τόνων (406 πλοία), εἰς τὴν Ολλανδίαν 2.775.000 τόνων (493 πλοία), καὶ τὴν Δανίαν 1.082.000 τόνων (303 πλοία). Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ παρελθόντος ἔτους οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ηὔξησαν λόγω ναυτηγήσεως νέων πλοίων.

SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEI", GOTHEBORG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN
AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHEBORG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

ΑΙ ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΦΟΡΟΝ ΤΟΥ 1950

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ

'Εκ τού ύπουργείου Οικονομικών άνακοινωτάι, ότι ή προθεσμία διά την άσκησης ένστάσεως μειώσεως του φόρου του οικονομικού έτους 1950, λόγω άργιας του πλοίου ή εισπράξεως μειωμένου ναύλου, λήγει θριστικώς την 31ην Αύγουστου. Προστίθεται, ότι ουδεμία παρατασίς πρόκειται νά δοθῇ.

Σχετικώς μέ την έκδικασιν τών ένστάσεων, ή άρμοδια υπηρεσία του ύπουργείου των Οικονομικών έκει χοποίησε την κάτωθι έπειξηματικήν έγκυκλιον πρός την 'Έφοριαν φορολογίας τών πλοίων:

Διά τής έφαρμογής της διατάξεως της παραγράφου 2 του άρθρου 5 του 'Αναγκαστικού Νόμου 1833)1951 παρέχομεν τάς άκολουθους οδηγίας:

2. ΠΡΟ-ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ: Διά την μείωσιν τού φόρου δυνάμει τῆς διατάξεως του άρθρου 5 'Αναγκαστ. Νόμου 1833)51 άπαιτεται, όπως οι εισπραχθέντες ναύλοι είναι ούσιωδης κατώτεροι έκεινών οι άρμοδιοι θά εισεπράττοντο υπό τὰς συνήθεις συνθήκας της ναυλαγοράς κατά τὸ υπὸ κρίσιν ἡμερολογιακὸν ἔτος. 'Ἐν προκειμένῳ οἱ ναύλοις άπαιτεται, όπως η εισπρακτὴ μειωμένου ναύλου κατά τὸν φορτίου είναι συνέπεια εἰτε προναυλώσεως τού πλοίου εἰς ἐποχὴν πτώσεων τῶν ναύλων είτε ἐπίταξεως αὐτοῦ.

Κατ' ἐπιεικῆ ἔργηνεαν ἀπόδειξεθεῖται, ότι συντρέχουσι προϋπόθεσεις μειώσεως τού φόρου καὶ εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ μὲν ναύλοις κατὰ τὸν φορτίου είναι ἀνάλογος πρὸς τὸν ισχύοντα τοιούτον εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀλλὰ εἴτε συνέπεια διαφοράς τού ταξιδίου ἐπὶ χρονικῷ διάστημα σημαντικῶν μεγαλύτερον τού συνήθους λόγῳ κακοκαιρίας, ἀπέργειας τού πληρώματος η λιμενεργατῶν κλπ., εἴτε συνέπεια μεταφορᾶς ἀσυνήθως μικρού φορτίου, οι κτήθεντες ναύλοι οὐπελείθησαν ούσιωδῶς τού ποσοῦ τοῦ οὗτον θά εισεπράττετο ἐὰν τὸ πλοίον είργαζετο υπό κανονικὰς συνθήκας.

Ἐπὶ τού σημειού τούτου διεκρινίζεται, ότι τὰ ἔσδοτα ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τού πλοίου δὲν κρίνοται αὐτοτέλως κατὰ ταξίδιον, ἀλλὰ ἐν συστεισμῷ πρὸς τὰ ἀκάδειρατα ἔσδοτα τού πλοίου καθ' ὅλον τὸ κρινόμενον ἡμερολογιακὸν ἔτος. Κατὰ συνέπειαν ἐὰν δὲ ναύλοις ἐνὸς ταξιδίου ὑπελείφθει τού ισχύοντος εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἄλλῃ εἴτε λόγῳ ναυλώσεως τῶν πλοίου καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφήν, εἴτε λόγῳ εὐνοϊκῶν ναύλων τῶν ταξιδίων τῆς οἵτινος περιόδου τὸ σύνολον τῶν ἔτησίων ἀκαθαρίστων ἐσδῶν τού πλοίου δὲν ὑπελείφθει τῶν ἔσδῶν τῶν πλοίων ὁμοίως η παρεμφερούς κατηγορίας τὰς ὅποιας είργασθησαν υπὸ κανονικὰς συνθήκας, δὲν δικαιολογεῖται μείωσις τού φόρου.

3. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΝ ΕΡΕΥΝΗΣ: 'Ως προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων ἔξεταστα προκειμένης ἔφαρμογής τῆς διατάξεως τού άρθρου 5 'Αναγκαστικού Νόμου 1833)1951 είναι: α) ὁ χρόνος συνάφεως τού ναυλούσμφων ὥς καὶ ὁ χρόνος ἐκτελέσεως τού ταξιδίου, β) τὸ ψῆφος τού ναυλαρίθμου διά ναυλώσεις ὁμοίως τούπου καὶ υπὸ τὰς αὐτὰς συνήθεις κατὰ τὸν χρόνον συνάφεως τού ναυλούσμφων ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ναυλαρίθμον τού ισχύοντος κατὰ τὸν χρόνον ἔνάρχεως τού ταξιδίου, γ) ἐάν τὸ πλοίον ἐτέλει ἐν ἐπιτάξει, δ) τὰ εἰδικὰ περιστατικὰ τὰς ὅποιας ἐπέδρασαν δυσμενῶς ἐπὶ τῶν κτηθέντων ναύλων (κακοκαιρία, ζημία τού πλοίου, ἀπέργεια ἔργων διμένους η πρόμαχος, μεταφερέν μικρού φορτίου εἰς τόνους κλπ.) καὶ ε) τὸ σύνολον τῶν κτηθέντων ναύλων ἐντὸς τού κρινούμενου ἡμερολογιακού ἔτους.

4. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Κατὰ τὰς διατάξεις τού άρθρου 6 A. N. 1411)50, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν διατάξιν τού άρθρου 5 A. N. 1833)51, ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούται νά ἀποδειξῃ πλήρως τὰ γεγονότα ἐπὶ τῶν ὅποιων στηρίζεται ἢ ἔνστασις μειώσεως τού φόρου τού πλοίου τού λόγου εἰσπράξεως ναύλων ούσιωδῶς κατωτέρων τῆς ναυλαγοράς, ἐναπόκειται δὲ εἰς τὰς ἀρμοδιότητας 'Εκδικαστικάς 'Επιτροπας νὰ κρίνωσιν ἐὰν τὰ προσαγόμενα ἀπόδεικτικά στοιχεῖα είνει ἐπαρκῆ.

Ἐνδεικτικῶς σημειώμενον, ότι τοιαύτα ἀπόδεικτικά στοιχεῖα δύνανται νά είναι: α) τὸ ναυλούσμφων, β) τὸ ἡμερολόγιον τού πλοίου, γ) ἡ φορτωτική η πρᾶξης η ὅποια συνάπτεται μεταξὺ πλοιάρχου η πράκτορος ἀφ' ἐνὸς καὶ τού παραλίπποντο τού φορτίου ἀφ' ἐτέρου διὰ τὸ μεταφερέν φορτίον, δ) ὑπεύθυνος δῆλωσις τού οἰκείου ἐφοπλιστικού γραφείου περὶ τῶν ἐντὸς τού ἡμερολογιακού ἔτους ἐκτελεσθεντῶν ταξιδίων τού πλοίου, περὶ τῶν μεταφερέντος φορτίου καθ' ἔκστασιν ταξιδίου (ἐὰν πρόκειται περὶ ναύλωσεως κατὰ ταξιδίου ἢ linear) καὶ περὶ τού εἰσπραχθέντος ναύλου (προσηνημένου κατὰ τὸ ποσὸν τῆς εἰσπραχθεῖστης ἀπόζημιωσεως λόγῳ καθυστέρησεως τῆς φορτώσεως η ἐκφορτώσεως τού πλοίου καὶ μειωμένου κατὰ τὸ ποσὸν τῆς καθαληθείσης ἀπόζημιωσεως λόγω πραγματοποίησεως τῆς φορτώσεως η ἐκφορτώσεως τού πλοίου εἰς χρόνον βραχύτερον τού προβλεπούμενου υπὸ τού ναυλούσμφων πρὸ οἰσαδήποτε ἐκπτώσεως διὰ προμθείσεως καταβάλλομενάς εἰς τρίτους).

Ἡ ἔνστασις θά συνοδεύπειται πάντοτε υπὸ ἐνόρκου θεοβασίων τού πλοιοκτήτου, ότι τὸ περιεχόμενον τῆς ἔνστάσεως τού είναι εἰλικρινές. Εἰς τὸν θεοβασίν θά άναφέρωνται τὰ κύρια σημεία τού περιεχομένου τῆς ἔνστάσεως.

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΦΟΡΟΥ: Διά την μείωσιν τού φόρου βάσει τῆς διατάξεως τού άρθρου 5 τού A. N. 1833)51 ὑποδελλεῖται ἔνστασις κατὰ τὰς διατάξεις τού άρθρου 6 A. N. 1411)50, ἀκολουθούμενης τῆς υπὸ τού Νόμου τούτου διαγραφούμενης διαδικασίας.

6. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΑΣΚΗΣΕΩΣ ΕΝΣΤΑΣΕΩΣ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ: Συμφώνως πρὸς τὴν διατάξιν τού κοινόποιμένου διατάγματος, η προθεσμία δισκήσεως ἔνστάσεως καὶ υπόδολής τῶν σχετικῶν δικαιολογιακῶν εγγράφων λήγει τὴν 31ην Αύγουστου 1951.

'Ἐν 'Αθήναις τῇ 2 Αύγουστου 1951

Ο 'Υπουργὸς
Γ. ΜΑΥΡΟΣ

Τὸ άρθρον 5 (παράγραφος 2) τού 'Αναγκαστικού Νόμου 1833 ἔχει ὁ ξένης:

2. Εἰς τὴν παράγραφον I τού άρθρου 6 τού A. N. 1411)51 προστίθεται τὸ ἀκόλουθον δεύτερον δέσμιον ἐφαρμοζόμενον ἐπὶ τῆς φορολογίας τῶν ἡμερολογιακῶν ἔτῶν 1950 καὶ ἐφεδρῆς:

Εἰς περίπτωσιν εἰσπράξεως ναύλου ούσιωδῶς κατωτέρω τῆς ναυλαγορᾶς λόγω προναυλώσεως η ἐπιτάξεως τού πλοίου κλπ. ὁ ὑπόχρεως δύνανται νά ζητήσῃ δι' ἔνστάσεως τού μείωσιν τού φόρου τού πλοίου του. 'Η ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης μείωσις, τού φόρου είναι, κατ' ἀρχήν, ἀνάλογος πρὸς τὸ ποσότητον καθ' ὃ συνεπειταὶ τού ἀνωτέρω λόγου τὰς κέρδους τῶν υπὸ κανονικῶς εργασθεντῶν πλοίων ούμοιας η παρεμφερούς κατηγορίας,

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Αύγουστος.— Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι πρόκειται νά ἐπιβάλουν διακοπὴν τού συναλλαγῶν καὶ τῆς μεταφορᾶς ἀγαθῶν μεταξὺ τῶν ἐλευθέρων χωρῶν καὶ τού σοβιετικοῦ παραπετάσματος. 'Οσα κράτη λαμβάνονταν οἰκονομικὴν βοήθειαν η συνδέονται διὰ στρατιωτικῆς συμμαχίας καὶ καθ' οἰνδήποτε ἀλλον τρόπον; βαρτῶνται ἀπὸ τὰς 'Ην. Πολιτεῖας, ὡς Λ.χ. ή Κούβα, ὁ Παναμᾶς καὶ λίλερια, θά ὑποχρεούνται νά διακόψουν καθὲ συναλλαγὴν μετά τῆς Σοβ. Ρωσίας καὶ τῶν δορυφόρων της. 'Αποτέλεσμα τῆς πολιτικῆς ταύτης θά είναι πλούτον τού παύσαντος μεταφορῶν ἐμπορευμάτων τῶν κομματικῶν κωνιαντικῶν χωρῶν. 'Εφόσον η 'Αγγλία καὶ τὰ κράτη τῆς Βρετανικῆς Κοινωνοποιείας ηθελον προσχωρήσει εἰς τὸ ἀνωτέρω μπούκοτάζ, πληθωρισμός χωρητικοῦ προβλέπεται νά δημιουργήθῃ διὰ τού πολυόποιους τού κόσμου. 'Αντίκτυπος, δημως, ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς δὲν θά σημειωθῇ πρὸ τῆς παρελεύσεως ἐνὸς τούλαχιστον οὐδαμόν, οἱ δὲ ναύλοι δὲν θά ἐπηρεασθούν, ἐφόσον ὅλα σκάφη τού ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου δὲν ἐπαναφέρουν εἰς τὴν ἐνέργειαν προπερίσιαν. Τὰ 400 τοιάσια πλοῖα, ἀτίνα ἐργάζονται στήμερον, δὲν είνεις εἰς θέσιν νά καλύψουν κατὰ ἔνα μέρος τὰς ἀνάγκας τῶν σοβιετικῶν μεταφορῶν.

• **Κατ'** ἀπόφασιν τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως, δῆλαι αἱ ἐμπορικαὶ συμφωνίαι μεταξὺ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας θά ἐπιδιωχθῇ νά καταργηθούν μετά τὴν 23ην Δεκεμβρίου τρ. ἔτους, συμφώνως πρὸς σχετικὴν διακονίωσιν τού θέτει Ντηπάρτμεντ, ἐπιδιοθεῖσαν πρὸ καιρού εἰς τὴν Κυβερνητικήν Μόσχας.

• **Διὰ** νά καταστῆ ἀντιληπτή η ἔκτασις τῶν συναλλαγῶν μεταξὺ τῶν διατηρητικῶν Ευρωπαϊκῶν προσώπων καὶ Εὐρωπαϊκῆς Ρωσίας, μὴ συνυπολογίζομένης τῆς Κίνας καὶ τῶν λιμένων τῆς 'Αστικής Ρωσίας, ἀρκεῖ μόνον νά ἀναβερθῇ, ὅτι κατὰ τὸ 1950 ἐμπορεύματα συνολικῆς ἀξίας 681.400.000 δολαρίων εἰσηγήθησαν τὸ πρώτην Ευρώπην Κύπρου εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην Κύπρου εἰς τὴν Σοβιετικήν Ρωσίαν.

• **Αἱ** ἔσαγωγαι σιτηρῶν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτεῖαις κατὰ τὸν διάρκειαν τού οἰκονομικοῦ ἔτους 1950—51, δῆλη ἐπηρεάζει τὴν 30ην Ιουνίου, έθεταιν εἰς 607.520.000 μπούσελς. Κατὰ τὸ προγούμενον ἔτος 1949—50 εἰς ἀντίστοιχοι εἶσαγωγαι σιτηρῶν μεγαλύτεραι, φθάσσαι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 680.000.000 μπούσελς.

• **Αἱ** ἔσαγωγαι σιτηρῶν ἀπὸ τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτεῖαις κατὰ τὸν προσχῆμα Σεπτεμβρίου προβλέπεται, συμφώνως πρὸς τὰ μέχρι τοῦδε δεδομένα, νά ἀνέλθουν εἰς 719.000 τόν., πησοὶ εἰς 598.000 τόν. διὰ τὸν σιτηρὸν εἰς 607.520.000 μπούσελς. Κατὰ τὸ προγούμενον ἔτος 1949—50 εἰς ἀντίστοιχοι εἶσαγωγαι σιτηρῶν μεγαλύτεραι, φθάσσαι εἰς τὸ ποσὸν τῶν 680.000.000 μπούσελς.

• **Αἱ** ἔσαγωγαι σιτηρῶν διὰ τὸ 1952 προβλέπονται ἀπολύτως ικανοποιητικά, δεδομένης τῆς μεγαλύτερας ζητήσεως σιτηρῶν καὶ γαιαυθράκων ἀπὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ σιτηρῶν ἀπὸ τὰς 'Ηνδιας καὶ τὴν Ιαπωνίαν. Τὸ 1) τῆς σημειωθεῖσης αὐλήσεως τῶν ἔσαγωγῶν κατὰ τὸ

OVERSEAS SUPPLIES CO INC.

SHIP-CHANDLERS,
EXPORTERS & IMPORTERS

1, KAIGAN-DORI 1 CHOME,
YOKOHAMA, JAPAN

All kinds of meats, poultry, fruits, fish, groceries, vegetables & equipment for engine and deck.

Prompt delivery.

Cable: OVSUP Yokohama,
P.O.Box 18, Yokohama Japan.

REPRESENTATIVES: | THEODOROS SEITANIDIS
COSTAS PULEZOS

α'. τρίμηνον τοῦ τρ. έτους προδήλων άκριδῶς ἀπὸ τὰς ἑξ Ὀμερικῆς φορτώσεις σιτηρῶν διὸ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰαπωνίαν. Η ἐφετεῖνη συγκομιδὴ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης διαπιστούται, ως πιστή, γεγονός ὅπερ θά δημιουργήσῃ μεταφορικὴν ἔντασιν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

● Κατὰ πληροφορίας ἑξ Ὀττάβας, ἡ ἐφετεῖνη ἐσοδεία τῶν σιτηρῶν εἰς Καναδάν θὰ εἰνε, λόγω τῆς ξηρασίας, ἥλαττωμένη. Υπολογίζεται νὰ οθάσῃ αὕτη εἰς 378 ἑκατομμύρια μπούσελ.

● "Ηδη, ὅτε καὶ πάλιν ἐπανέρχονται εἰς τὴν ὑπερεσίαν ἀπὸ τὰ ἀγκυροδόλια ἄργιας τὰς «λίμπετρας», ἀναγνωρίζεται, ὅτι τὰ πλείστα ἐκ τῶν 1700 σκαφῶν τοῦ τύπου τούτου, ἀπίνα εὔρισκονται εἰσότι παρωπλισμένα εἰς τοὺς διαφόρους ποταμούς, ἐμφανίζουν ἀπὸ τῆς ποιοτικῆς των πλευρᾶς τοιαύτην κατάστασιν, ὃστε ἡ ἐπαναφορά τῶν εἰς τὴν ἐνεργείαν νὰ θεωρᾶται ἀμφίβολος. Αἱ ἀπακτηθημέναι ἐπισκευαὶ τῶν θὰ εἶνε ἔξαιρετικῶς δαπανηραί. Ἀπὸ τῆς ἔνάρξεως τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν 400 ἐν δλῶ ἀργούντα κρατικὰ σκάφη τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ἐπανεξτόλισθοσαν.

● Κατὰ τὰς τελευταίας ἀνασχωρήσεις ἑξ Νέας Υόρκης ὑπερωκεανίων διὰ τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Μεσόγειον παρετηρήθη αἰσθητὴ ὑποχώρησης τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως. Ἰδιαιτέρως, τὰ ἀκριβά διαμερίσματα τῆς πρώτης θέσεως παρέμενον κενά, λόγω στροφῆς πρὸς τὰς εὐθυνοτέρας θέσεις. Τὸ «Ιντηπέντες» λ. χ., κατὰ τὸ ταξίδιόν του περὶ τὰ τέλη Ιουλίου ἑξ Νέας Υόρκης, παρέλασε μόνον 360 ἐπιβάτας, ἔναντι μεταφορικῆς ἱκανότητος διὰ 1000 ἐπιβάτας. Τὸ «Κένταυρος Μπιανκαμάνιο» καὶ τὸ «Νέα Ελλάς» ἀπέπλευσαν μὲν παραπλησίους ἀριθμοὺς ἐπιβατῶν, ἔναντι 1600 θέσεων τοῦ πρώτου καὶ 1400 περίπου τοῦ δευτέρου. Ἐτονίζετο μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, ὅτι τοσοὶ νὰ χρειασθῇ ἀπὸ τοῦ ἔρχομένου ἑτούς ἡ καθιέρωσις ἰδιαιτέρων ἐκπτώσεων διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς μέσης περιόδου, μεταξὺ δηλαδή θέρους καὶ φθινοπώρου, κατὰ τὴν ὁποίαν παρατηρεῖται αἰσθητὴ τὸν ταξιδιωτικοῦ ρεύματος μείωσις.

● Τέσσαρα «σουτερ-τάκνερ» τῶν 32 χιλ. τόνων — τὰ πρώτα διὰ τὴν δηλαδικήν ναυπηγικήν — θὰ κατασκευασθοῦν διὰ λογαριασμὸν Ὀμερικανικῆς ἑταῖρίας πετρελαίων εἰς τὴν Ολλανδίαν. Δύο θὰ εἰνε 32 χιλ. τόνων καὶ δύο τῶν 24.650 τόνων, μὲν μηχανάτη ἀμτσαρτούλους Πλάρσον, ταχύτητος 16.85 μιλ. διὰ τὰ πρώτα καὶ 15.65 μιλ. διὰ τὰ δευτέρα. Παράδοσις μέσα τοῦ 1955 καὶ μέσα τοῦ 1956.

● Παρεμποδίζεται ἡ προσπάθεια τῆς ἐπαυδήσεως κατὰ 25% τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς τῆς Δυτ. Γερμανίας, λόγω ἀλλείψεως γαιανθρακού. Εἰς 25 ἔκατον, τόνων ἀνέρχονται αἱ ἔξγούμεναι ὑποχρεωτικῶς πρὸς τὰς συμμαχικὰς χώρας ποσότητες γερμανικοῦ γαιανθρακοῦ μὲ τιμὴν προκαθωσιμένη 11.50 δολ., τὸν τόνον, ἐνῷ ἔξ ἀντίθετοῦ ἡ Γερμανία τώρα ὑποχρεούται νὰ εἰσαγάγῃ 500 χιλ. τόν. Ὀμερικανικοῦ γαιανθρακοῦ μηνιαίως μὲ κόστος 25—30 δολλαρίων. Οἱ Γερμανοὶ ζητοῦν τὴν ὀμερικανικήν παραδίσιαν διὰ νὰ περιορισθῇ ἡ ἔξγομένη κατὰ τριμηνίαν ποσότητος εἰς 5 ἔκατον. τόνων. Θὰ περιορισθούν οὕτω αἱ ἑξ Ὀμερικής εἰσαγωγαὶ καὶ ἡ διαρροή τοῦ συναλλάγματος.

● Οἱ Ιάπωνες ἀντιμετωπίζουν ἔλλειψιν σοθαράν πρώτων υλῶν διὰ τὰ χαλυβουργεῖα τῶν. Ἐπιχειρούν τώρα νὰ ἀνελκύσουν τὰ ναυάγια τῶν σκαφῶν των, ποὺ εἰνε κατεσπαρούνται εἰς τὰς θαλάσσας τῆς "Απω Ανατολής". Ογδόνκοντα ἑξ πλοίοι εἰνε Βυθισμένους εἰς τὰς ἀκτὰς καὶ τοὺς ποταμούς τῆς "Ινδοκίνας". Αν ἀνελκυσθοῦν διὰ νὰ περιορισθῇ ἡ ἔξγομένη κατὰ τριμηνίαν ποσότητος εἰς 5 ἔκατον. τόνων. Θὰ περιορισθούν οὕτω αἱ ἑξ Ὀμερικής εἰσαγωγαὶ καὶ ἡ διαρροή τοῦ συναλλάγματος.

● Τὰ παλαιοίσθια πανταχόθεν ἀναζητοῦνται. "Αν ἡ Γερμανία δὲν παραδῶσῃ εἰς τὴν Ἀγγλίαν τὴν ὑπερσχημένην ποσότητα, ἡ παραγωγὴ τοῦ ἀγγλικοῦ χαλύβου θὰ περιορισθῇ ἀπὸ 16.750.000 τόν., διὰ τὸ 1950, εἰς 16 ἔκατον. τόν. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Αὐτὸ θὰ σημάνῃ περιορισμὸν τοσοὺς καὶ τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος καὶ καθυστέρησην τῆς παραδόσεως τῶν ναυπηγουμένων πλοίων. Πέμσουν ἡ Γερμανία παρέδιδε μηνιαίως 137.634 τόν. παλαιοίσθιων, ἐνῷ ἔφετος μόλις 44.565.

● Οἱ Ὀμερικανοὶ ζητοῦν ἀπὸ τὰς ἔρειτικας ἀκόμη τῆς Κορέας νὰ ἀνασύρουν καὶ αὐτοὶ παλαιοίσθιρα. Εἰς διακοσίας χιλιάδας τόνων ὑπολογίζεται ἡ ποσότητα. Εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἀπεστάλη διὰ νὰ μελετήσῃ ἐπὶ τόπου τὸ ζῆτημα.

● Η Ἀγγλίας ἐμφανίζεται εἰς τὰς τελευταίας στατιστικὰς τῆς ἐποικῆς της κινήσεως μὲ ἔξαιρετικὰ ἱκανοποιητικὰς ἀποδόσεις. Εἰς £ 212.682.206 ἀνῆλθεν ἡ ἑδία τῶν εἰσαγωγῶν της κατὰ τὸ 1950, ἔναντι £ 34.000.000 διὰ τὸ 1930 καὶ £ 83.000.000 διὰ τὸ 1946. Αἱ ἔξγωγαὶ ἔθεσαν εἰς τὸ ρεκόρ τῶν £ 175.000.000 ἔναντι £ 112.000.000 τοῦ 1946. Ο βάσμος εἶνε τὸ κυριώτερον προϊόν τῆς ἔξαγωγῆς. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἔφορτωθή σχεδόν τὸ σύνολον. Εἰς τὴν Ὀμερικὴν 37 χιλ. τόν. ἐπωλήθησαν.

● Μὲ ραντάρ καὶ πυροδόλα θὰ ἔξοπλισθοῦν περὶ τὰ 25 ὀμερικανικά φορτηγά σκάφη καὶ δεξαμενόπλοια τῆς Διοίκησεως Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, καθὼν καὶ τινοὶ πλοΐα τῆς Ἀκτοφυλακῆς. Θὰ εἴνε τὰ πρώτα ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου ἐμπορικὰ σκάφη ἔξωπλισμένα. Καλὴ ἀρχή!

● Εἰδικὰ πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ζαχάρεως εἰς χῆνα πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν. "Εἳ τοιαύτα παρηγγελθησαν ἀπὸ Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς, μὲ συμμετοχὴν κατὰ τὸ ημισυ εἰς τὰ κεφάλαια καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖρων ἐπεξεργασίας τῆς ζαχάρεως.

● Ἐμπορική συμμετοχὴ ὑπεργάφω πρὸ ημερῶν μεταξὺ Δυτικῆς Γερμανίας καὶ Ιαπωνίας. Προβλέπεται αὐτὴ τὴν ἀνταλλαγὴν, ἐντὸς ἑνὸς ηπειροειδῶν καὶ ἐμπορευμάτων συνολικῆς ἀξίας 60 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

● Αἱ Ὀλλανδίκαι Δυτικαὶ Ινδίαι μετωνομάσθησαν εἰς Ὀλλανδίκας Ἀντίλλας, μὲ τὴν ὄνομασίαν δὲ ταύτη δέοντας ἐφεξῆς νὰ διενεργητῇ ἡ ἀλληλογραφία. Αἱ περιλαμβανούνται νῆσοι αἱ Ἀρούμπα, Μπονάρι, Κιουρασσάρα, Σάμπα, Σαΐντ Ευστάθιος καὶ τὸ ὄλλανδικὸν τμῆμα τῆς ιστού Σαιν Μαρτέν.

● Διὰ πρώτην φοράν αἱ μεγάλαι ὀμερικανικοὶ λίμναι συνεδέθησαν διὰ ἀπὸ εὐθείας ἐπικοινωνίας μὲ τὴν Μεσόγειον. Τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Κόλγκριμ», μῆκος 258 ποδῶν, ναυλωμένον δὲ ἀπὸ τὴν «Φάμπρ Λάιν», τὴν Μασσαλίας, ἐφθασεν ἐκεῖπεν πρὸ ημερῶν εἰς τὸ Ντιπρότ καὶ ἀνεχώρησεν, ἐν συνεχείᾳ, διὰ τὸ Σικάγο, εἰς ἔκτειν τοῦ τακτικοῦ τοῦ δρομολογίου, ὅπερ περιλαμβάνει ἐπίσης προσεγγίσεις εἰς Μίλγουόκι καὶ Κλήβελαντ. Τὸ ταξίδιον εἰνε διαρκεῖας 20 ημερών, προβλέπεται δὲ διὰ τὴν ἐλώγιον ικανοποιητική ἐργασία.

● Η ἑταῖρία «Ἀστάτικ Πετρόλεουμ» ἡγόρασε κατὰ τὴν τελευταίαν ἑδομάδα τοῦ Ιουλίου διὰ λογαριασμὸν τῆς ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως 7.000.000 θαρρίων κατειργασμένων προϊόντων τοῦ πετρελαίου, ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ἑταῖριας. Ἡ ἀγορὰ αὕτη ἡλθεν ὡς ἀποτέλεσμα τῆς δημιουργηθείσης εἰς τὸ Ίράν ἀνώμαλίας. Οὕτω, πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ἀγγλίαν 4.700.000 θαρρίων ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ 2.000.000 θαρρίων προϊόντων τοῦ Μέσου Ανατολήν. Τὸ σύνολον τῶν ἀγορῶν, συνυπολογιζόμενων καὶ τῶν κλεισθείσων προσγευμάτων ποσοτήτων, ἀνασύρθηται εἰς 36.000.000 θαρρίων. Αἱ ἀγοραὶ αὗται ὑπηρεύουσαν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην, σπουδαία προληφθῆ ἡ ἀπειλήθεισα πρειρομορφούσα πετρελαίου ἀπὸ τὴν διακοπὴν τῶν περισκόπων ἔξαγωγῶν.

● Τὸ νικελ κατέστη ἀπὸ τίνος δυσεύρετον καὶ σοβαροὶ ἐπειδήθεισα περιορισμοὶ εἰς τὴν κατανάλωσιν του. Η γνωστὴ μεγάλη ὀμερικανικὴ ἑταῖρια Ντυτόν (κάλτος Νάσου) καταράσθησε νὰ ἔξεύρη ἐν δύο ποκατάστατον τοῦ νικελ. ὅπερ παρέχει τὰς αὐτὰς ὑπερεσίας κατὰ τὴν ἐπινικέλωσιν διαφόρων ἀντικειμένων. Τὰ σχετικὰ πειράματα ἀπέδειξαν, διὰ οὐδεμία διαφορά παραπτεῖται μεταξὺ τοῦ κρυσταλλού τοῦ νικελού.

● Η Ἱστανία, ὡς στρατιωτικὸς σύμμαχος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ στοιχίσῃ εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τῶν δύο καὶ πλέον δισεκατομμύρια δολαρίων. Τὴν ἐκτίμησην ταύτην συμμερίζονται καὶ οἱ ἀριθμοὶ ὀμερικανικοὶ στρατιωτικοὶ κύκλοι. Ἡ Ἱστανία θὰ χρειασθῇ βάμβικα, σίτον, ἡλεκτρικά εἰδῆ, μηχανάς, μεταφορικὸν ἐξοπλισμόν, βιομηχανικήν ανασυγκρότησην καὶ χρημάτα, διὰ νὰ τὰ πλήρωστε. Θα προσφέρεται δὲ μεταλλεύματα, ὑδράργυρον, θεῖον, πυρίτας κλπ. πρώτας υλας, τῶν δόπιων ή Δύσις ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην. Προβλέπεται, σχετικῶς, ὅτι αἱ μεταφοραὶ πρὸς τὴν Ιστανίαν θέλουν προσλάθη εἰς τὸ προσεχεῖς μέλλον ίδιατερά.

● Τὰ 85% τοῦ παραγούμενου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας χάλυβος προσφέρεται διὰ τὴν ἐνίκητην ἀμυναὶ καὶ δι' ὠρισμένας βιομηχανίας ἐμμέσων σχετικῶς μὲ αὐτήν. Εἰς τὸ πλαίσιον τοῦτο, φυσικά, περιλαμβάνεται τὸ μέγιστον μέρος τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

● Η ἀξία τῶν βρετανικῶν συμβολαίων διὰ τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν τῆς χώρας ἀνήλθε μέχρι τοῦδε εἰς 2.8 δισεκατομμύρια δολαρίων, εἰς τὸ ημισυ, δηλαδή, τοῦ προβλεφθέντος νὰ διαπανθῇ ποσοῦ ἐντὸς μιὰς τριετίας. Η μέση μηνιαία ποτοθέτης παραγγελιῶν ἔφθασε τὰ 20.000 ἑκατόνταριών, ἔναντι ἀντιστοίχου δισεκατόντας 4 δισεκατ. δολαρίων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Οἱ Ἀγγλοί ποτοθέτουν τὰς παραγγελίας τῶν ὀπούδηποτε εύρους συμφερωτέας τιμάς. Οἱ Γερμανοὶ καὶ οἱ Ιταλοὶ βιομηχανοὶ ἔπειχον νὰ συγκεντρώσουν, ἀρκετά.

● Η ἐπίλιστης τῆς μεταφορᾶς διὰ τὴν Αγγλίας καὶ Περσίας διαφορᾶς διὰ τὸ ζητημα της πετρελαίων προεξοφλεῖται ἀπὸ τοῦδε εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡ δὲ πιστωτικὴ μορφὴ τῆς ἐπιτευχηθουμένων συμμετοχῶν διαγράφεται ὑπὸ τῶν δηλαδίων κύκλων ὡς ἑξῆς: Τὸ Λονδίνον θάτη ἀποδεχθῇ τὴν ἔθνικοποιίστης καὶ οἱ Πέσσαι, καθιστάμενοι κύριοι τῶν πετρελαιοπηγῶν καὶ τῶν διύλιστριον, θάτη πληρώνουσι τοὺς Ἀγγλούς, διὰ νὰ παράγουν καὶ νὰ πωλοῦντο τὸ πετρελαίον. Η Ἀγγλοίρανιαν θάτη εἴνε ἔξαρτημα τῆς περιτῆκης ἔθνικῆς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ αἱ ἐργασίαι της θάτη ἀποχωρισθοῦν πάσης ὅλης δραστηριότητος εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Οἱ Πέρσαι, τοιουτοτρόποι, θάτη δύνανται νὰ ἐλέγχουν ἀπολύτως τὰ κέρδη ἐπὶ τῆς κατεργασίας καὶ πωλήσεως τῶν πετρελαιών.

● Εἰν τὸ μεταξύ, κατόπιν μακροχρονίων διαπραγματεύσεων τῶν "Αγγλῶν μετὰ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ίράκ, ἐπετεύχθη μία κατ' ἀρχὴν συμ-



HOWALDTSWERKE KIEL

ΤΑ ΜΕΓΑΛΕΙΤΕΡΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

TAXYTHIΣ — ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

'Επιθεωρήσεις, μετασκευαί, Ἐπιμηκύνσεις, μετατροπαί, ἀλλαγαὶ μηχανῶν.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: N. ΝΟΜΙΚΟΣ

Περικλέους 14—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

φωνία διὰ τὴν ἔξημεσίας συμμετοχήν εἰς τὰ κέρδη τῶν ἐκείθεν ἔξαγομένων πετρελαίων. Μήνυμα, δόμως, διεβιδάσθη καὶ ἀπὸ τὴν Μπουρμαν πρὸς κρατικοποιησιν τῶν ἐκεί πετρελαίων, ἀτίνα, ὡς γνωστόν, ἐκμεταλλεύοντας οἱ Ἀγγλοί.

● 'Η παραγωγὴ βάμβακος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προβλέπεται, διὰ τὸ ἀνέλθοντα εἰς 17.315.000 δευτάρων, θά είναι, δηλαδή, κατὰ 73% μεγαλύτερη τῆς παραγωγῆς τοῦ 1901, ἥτις ἐφθασεν εἰς 10.012.000 δευτάρων. Αἱ συνήθειαι τῆς συγκομιδῆς εἰναι ἔξειρετικῶν εὐνοϊκῶν, ὥστε βασίμως νὰ ἀναμένεται ἡ πραγματοποίησις τῶν ἀνωτέρω προβλέψεων.

● 'Η μεγαλύτερα μέρια τούδε προσποιήσαντα καθ' ὅλον τὸν Κόσμον διὰ τὴν ἀντίστοιχην καταβάλλεται ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ἑταῖρις πετρελαιών. Δὲν πειριορίζονται εἰς μόνην τὴν ἐρευναν τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπέδαφους. Παντοῦ, δηποτεύεται ὅτι δυνατόν νὰ ὑπάρχουν πετρέλαια, αἱ ἐρευναὶ ἐγνωτικὰ ἐνεργούνται. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ ἀνοίκουνται κατὰ τὸ δεύτερον ἡμίσει τοῦ τρ. Ἐποντος περισσότερο πρέστατα, παρ' ὅσα εἰς οἰανθή ἐτεῖ ἀλλην ἐποχήν. Θὰ ἀνέλθουν ταῦτα εἰς 24.000, ἔναντι 22.000 φρεστάς ἀνοιγέντων κατὰ τὸ α', δημητρ. 'Ολοι αἱ ἑταῖριαι, μικαὶ καὶ μεγάλαι, ἐπιδιοίσται τῷρα εἰς τὴν ἀντίτησιν ἀπὸ τὰς πετρελαιοφόρους πηγάς τῶν μεγαλύτερων ποσοτήτων. 'Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸ Δυτικόν Τέρρας ἀπεκαλύφθη πετρελαιοφόρος περιοχή, ἡτοις θεωρεῖται ὡς ἡ μεγαλύτερα ἀνευρεθεῖσα ἐν Ἀμερικῇ κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσαετίαν. 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν Βεβαίως τῆς ἑπαρκείας τοῦ χάλυβος πρὸς ἀνέρεστιν τῶν ἀπαιτουμένων ἐγκαταστάσεων, θὰ δύναται ἡ περιοχὴ νὰ ἀποδέηται τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ εἰς 1.000.000 βαρελίων ἡμεροτίων ἐπιδιωκομένου ἀποθέματος ἀπὸ τὴν ἐπιτοπὴν τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης.

● Μὲ κόστος 50 ἑκατομμύριών δολλαρίων ἀνέγαγίρει ἡ Νορβηγία νέα ἐργοστάσια παραγωγῆς ἀλουμινίου διπλασιάζουσα σύτο τὴν παραγωγὴν τῆς ἀπὸ 50.000 εἰς 90.000 τόνων. 'Η παραγωγὴ τῆς αὐτῆς, κατόπιν ὑπογραφείσης συμβάσεων, προορίζεται κατὰ μέρος διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, εἰς τὰς ὅποιας θὰ ἔξαγονται, εἴπι μίαν δεκαετίαν, 7.800 τόν. Ἐπιστώς, 'Ἄξιοσημειώτον εἶνε, διτὶ καὶ κατὰ τὴν ἐλόγω σύμβασιν δὲν ἐλησμονήθη τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον. 'Ἐνώ δηλαδὴ διὰ τῶν παραδόσεων τοῦ ἀλουμινίου θὰ ἔξοφληται τὸ χορηγηθὲν δάνειον πρὸς ἀνέρεστιν τῶν νέων ἐργοστάσιον, τὸ ἡμίσυ τῶν μεταφερούμενων ποσοτήτων διεισθλάχθη ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, παραμεριζομένου τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου.

● 'Ανευ την προγούμενον ή κίνησις τοῦ Χάμπτον Ρόδος. 'Η μεγάλη ἔξαγωγὴ κίνησις γαιανθράκων ἐσμείσωσε ρεκόρ κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιουλίου. 'Απὸ τὰ τρία σημεῖα πορθεσῶν τοῦ Χάμπτον Ρόδος ἐφορτώθησαν 100 χιλ. τόνων γαιανθράκων ἡμερήσιως. Εἰς μίαν ἐδδομάσα ἐφορτώθησαν 642 χιλ. τόνων, ἔναντι 823 χιλ. τοῦ δύο μηνὸς 'Ιουλίου τοῦ 1950.

● Παρὰ τὰς πρωτοφανεῖς εἰς δύον εἰσαγωγάς μεταλλεύμάτων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὰ ἀποθέματα ὡρισμένων ἔξ αὐτῶν θεωρούνται ὡς ἐπικινδύνως χαμηλά. Τὰ ἀποθέματα λ.χ. τοῦ κοβαλτίου, τῆς μαγγανέντας, τοῦ ἀλουμινίου, τοῦ χαλκοῦ καὶ τοῦ καστιτέου εἰναι κάτω τῶν προβλεπούμενων ὄριων ὑπὸ τὸν προγράμματος ἐπανεξόπλισμοῦ.

● 'Ελλειψις καυσίμου ἐλαίου προβλέπεται κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον εἰς τὰς πόλεις τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Η Ἐλλειψις αὐτῆς ἀναδιβάζεται εἰς 25 ἑκατομμύρια βαρελίων.

● 'Απὸ μελέτας γεωλόγων σαφεῖς διαγράφονται ἐνδείξεις, ὅτι τὸ ὑπέδαφος τοῦ 'Ισραὴλ περιέχει κοιτάσματα πετρελαίων. 'Ἐπι τῷ προσδόκει ταύτη τὸ 'Ισραὴλ ἀνέστειλε τὰς γενομένας πρὸς τὴν Ἀγγλίαν παραχωρήσεις, ὅτε ἀκόμη ἡ Παλαιστίνη ἐτέλει ὑπὸ τὴν βρετανικὴν ἐντολὴν. 'Αμερικανικὴ ἡμὴ ἑταῖριαι πρόκειται νὰ ἀναλάβουν τὰς περαιτέρω ἐρεύνας.

● 'Αἱ δραὶ ἐργασίας ἐπὶ τῶν σοβιετικῶν πλοίων εἰναι δέκα φορᾶς χειρότεραι ἀπὸ τὰς χειροτέρας ιδικάς μας, ἐδήλωσεν ὁ κ. 'Ιωσήφ Κάρραν, πρόεδρος τῆς ἀμερικανικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως C.I.O. 'Τὴν δῆλωσιν ταύτην δὲ τὸν Κάρραν ἔκαμε κατὰ μίαν συνεδρίασιν τῆς τελευταῖας διεθνούς διασκέψεως τῶν ἐλεύθερων ἐργατικῶν ὄργανωσεων, ἡτοις συνήλθεν εἰς τὸ Μιλάνον. 'Ο Ρώσος ναυτεργάτης — προσέθηκεν ὁ μιλητῆς — «έχει μισθολόγιον πεινῆς, ὑπὸ συνθήκας ἐργασίας πραγματικῶν σκλάβων».

● 'Τὸ 'Ισραὴλ ἀπέκτησε καὶ ἔκτον κατὰ σειρὰν σκάφος τῶν 10.000 τόνων μ.ν., ὅπερ καὶ θὰ ἐκτελῇ, ὅμοι μετὰ τῶν ὑπαρχόντων πέντε ἄλλων, τὴν τακτικὴν μεταφορικὴν γραμμὴν μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ 'Ισραὴλ καὶ τῆς Βορείου Αμερικῆς. 'Μὲ ἔτερον ἐπίσης σκάφος — τρίαπτη φορτηγὸν τῶν 10 χιλ. τόνων — ἐπλουτίσθη καὶ ὁ στόλος τῆς ἑταῖρίας 'Ζίμ'. Σημειούνται ἐπ' εὐκαιρία, ὅτι ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς Ισραηλιτικῆς ναυτίλιας ἐφθασεν εἰς 120.000 τόν. γκρός.

Νομικὰ Θέματα

— Γνωμοδότησις Εἰσαγγελίας Πρωτοδικῶν 'Αθηνῶν περὶ ἀπαιτουμένων πιστοποιητικῶν ἵνα καταχωρισθῆ ὑπὸ Προξενικοῦ Λιμενάρχου εἰς ηνολόγια μεταγραφή πλοίου προερχομένη ἐκ κληρονομικοῦ δικαιαμάτος.

'Αριθ. 26510/11—6—1951
Πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, (Διεύθυνσιν Ναυτιλίας)
Τυμῆμα Αριθ.

'Απαντῶντες εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 34010/2785 τῆς 29—5—1951 ὑμέτερον ἐγγραφον ἐρώτημα, περὶ τῆς ὄρθοτητος τῆς ὑπ' ἀριθ. 1/1951 ἀπορριπτικῆς ἐκθέσεως τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Ν. 'Υόρκης, ὁ ἐλεύχος ἡστίνος ἡμῶν ὑπόκειται, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 16 Β. Δ. τοῦ 1910 «περὶ νηολόγιων ἔχομεν τὴν τιμὴν νὸς διατιστάσωμεν τὴν ἀκόλουθον γνώμην. 'Ο ἐλόγω Προξενικοῦ Λιμενάρχης τηρῶν κατὰ νόμον τὰ Νηολόγια καὶ Ναυτικά 'Υποθηκολόγια ἐν τῷ λιμένι Νέας 'Υόρκης προκειμένου νὰ ἐνδώσται εἰς τὸ αἴτημα τῆς Α. Κ. δηπως καταχωρίσται μεταγραφὴν τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἀπωτοποίους ὑπ' ἀριθ. 59 καὶ υπὸ τὸ σύμμα 'Πλαναγία Κ.' ἐπ' ὄνοματι τῆς ὡς ἔξ ἀδιαθέτου κληρονόμου τοῦ ἀποδιώσαντος στούντων τῆς, ἐδει νὰ βασισθῇ ἐφ' ὡρισμένων στοιχείων κομιμοποιούμενων τὴν αἵτουσαν πρὸς ὀλόκληρωσιν τῶν ὑποβληθέντων δόλων τυπικῶν δικαιολογητικῶν, τοιούτα δὲ βασιμώντας θεμελιούντα τὸ ἔξ ἀδιαθέτου κληρονομικὸν δικαιωματα τῆς αἵτουσης εἰς ἦν ἐπίσημος βεβαίωσις περὶ ύφισταμένου κατὰ τὸν χρόνον τῆς τελευτῆς τοῦ κληρονομουμένου Α. Κ. νομίμου γάμου, πρὸς δὲ κατὰ τὸ ἄρθρον 1956 τοῦ Ισχύοντος τότε ἀστικοῦ Κώδικος κληρονομητήριον, ἀνεξαρτήτως τυχὸν ἐτέρων ἐλλειψών ὡς λ. χ. τῆς προσαγωγῆς βεβαίωσεως περὶ διλόωντας τῆς κληρονομίας κατ' ἄρθρον 46 Νόμου 1641/1919 περὶ φορολογίας κληρονομιῶν κατ. Στερούμενος δόθεν τούτων ὄρδων ἀπεφάνη ἀπορριπτικῶς ὑπὸ δόψει ναυτικὸς ὑποθηκοφύλαξ. Πέραν, δόμως, τούτων εύστοχως ἐνήργησεν σύτος διότι ἐκ τῆς μεταγενεστέρων ἀνακαλυφθείσεως, ἀγνοουμένου παρ' ὑμῶν δύο τυπικῶν δικαιολογητικῶν, τοιούτα δὲ διότι δὲν ἐχούστησεν ἐν προκειμένῳ διαθήκης διαδοχῆς, ἐξ ἔτερου δὲ διότι δὲν κληρονόμοι τοῦ διαθέτου ἐτιμήθησαν ἔτεροι πρόσωποις ὡς δὲ διευτέρως μεταβολής τοῦ τέκνα του, εἰς τρόπον διότι τούτων τούτων διατητούμενων τὸ γε νῦν ἔχον, νέων συμπλοιοκτητῶν, δεὸν δόπως χωρίσην περὶ ὄνοματι τούτων διὰ μεταγραφὴς εἰς τὰ ὑποθηκοδόλια γηρολόγησις μετά τὴν τήσην τῶν κατά νόμον ἀπαιτουμένων προσθέσεων (λῆψις ἀδείας Κυβερνήσεως προκειμένου περὶ τύπου πλοίων 'Λίμπερτος' κλπ.) καὶ παραλλήλως πρὸς τὴν διαδίκασίαν τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ νεαροῦ Α. Ν. 1833/1951 περὶ φορολογίας κληρονόμων κατ. Στερούμενος δόθεν τούτων ὄρδων ἀπεφάνη τὸ πλοίον τοῦ Πρωτοδικείου 'Αθηνῶν, δόμεις δεῖκνυται εἰς τῆς ὑπ' ἀριθ. 2431/51 ἀποφάσεως τοῦ διεπιστώθινος ἐνὸς μὲν διτὶ δὲν ἐχούστησεν ἐν προκειμένῳ διαθήκης διαδοχῆς, ἐξ ἔτερου δὲ διότι δὲν κληρονόμοι τοῦ διαθέτου ἐτιμήθησαν ἔτεροι πρόσωποις ὡς δὲ διευτέρως μεταβολής τοῦ τέκνα του, εἰς τρόπον διότι τούτων τούτων διατητούμενων τὸ γε νῦν ἔχον, νέων συμπλοιοκτητῶν, δεὸν δόπως χωρίσην περὶ ὄνοματι τούτων διὰ μεταγραφὴς εἰς τὰ ὑποθηκοδόλια γηρολόγησις μετά τὴν τήσην τῶν κατά νόμον 5304/31 καὶ 6123/τοῦ 1934 βλέπε τὴν ὑπ' ἀριθ. 11/35 γηρομοδίτησιν Εἰσαγγελέως Αρέου Πάγου (Θέμ. Τομ. ΜΣΤ σελ. 817). 'Επίσης διὰ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ Ναυτικοῦ 'Υποθηκοφύλακος Πειραιῶς διὰ τὴν ἐγγραφὴν ὑποθηκῆς, ἐπὶ πλοίου βλέπε τὴν ὑπ' ἀριθ. 47/49 γηρομοδίτησιν Εἰσαγγελέως Αρέου Πάγου (Ναυτικά Χρονικά τεύχος 110 σελ. 13), καὶ ἐπειδὴ ὁ λόγος περὶ Νηολογίων βλέπε σχετικὸν ἄρθρον διὰ τὰ Νηολόγια 'Ιθάκης καὶ τὴν τακτοποιησιν αὐτῶν (Ναυτικά Χρονικά τεύχος 119 σελ. 9).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
Δικηγόρος

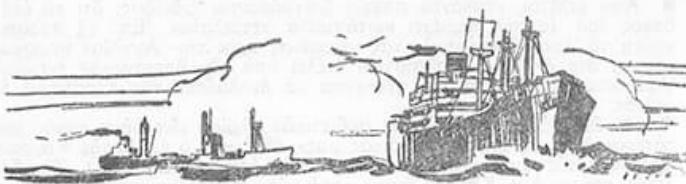
SPYROS A. HANOS
SHIP CHANDLERS & GENERAL MERCHANTS

FREMANTLE & PERTH
167 Oxford Street W. A. AUSTRALIA

Εὐχαρίστως ἀνακοινούμενον ὑμῖν, ὅτι κατόπιν δημοπρασίας ἐνεργηθεῖσης παρὰ τοῦ Ο.Α.Π. καὶ κατακυρωθεῖσης ἡμῶν, ἐγκριθεῖσης δὲ παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων 'Εργων, ἀνελάβομεν ἀπὸ 1971/51 τὴν ὑδροδότησιν παντὸς πλοίου πολεμικοῦ, πλωτῶν μέσων, παραλιακῶν ἐγκαταστάσεων κ.λ.π. τῆς περιφέρειας τοῦ Ο.Α.Π.

Διὰ τῆς συμβάσεως ταύτης ἀνελάβομεν τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως μεταφέρωμεν διὰ καταλλήλων ιδιοκτήτων ύδροφόρων ἐκ τῶν πηγῶν 'Επαρχίας Τροιζηνίας (Πόρου) ὕδωρ, σπερ, ὡς γνωστόν, εἰναι ἀφθονον καὶ ὀρίστης ποιότητος καὶ ὅπερ θὰ χορηγούμεν εἰς τὰ πλοῖα καὶ λοιπάς ἐγκαταστάσεις μὲ τὰς αὐτὰς τιμὰς εἰς ἀς καὶ τὸ ἔκ της 'Ελληνικῆς 'Εταιρίας 'Υδάτων (Οὐλευ) προερχόμενον τοιούτον.

Αἱ καθορισθεῖσαι τιμαὶ ὕδατος ισχύουν δι' ὀλόκληρον τὴν περιφέρειαν τοῦ Ο.Α.Π. (ἐντὸς καὶ ἐκτὸς τοῦ λιμένος) δι' οἰανδήποτε ὤραν δέρμαστες τε καὶ νυκτός, ὡς καὶ διὰ τὰς Κυριακάς καὶ 'Εορτάς, ἀνενούμεις προσθέτου ἐπιβαρύνσεως.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΙΟΝ

Η ναυτιλιακή προσπάθεια

Διάταγμα δημοσιευθέν πρό ήμερών είς τὴν «Ἐπίσημον Ἐφημερίδαν» καθορίζει τὴν συμμετοχήν τῶν Αἰγυπτίων εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ἔθνηκῶν σκαφῶν. Οὕτω, τὰ 95% τοῦ κατωτέρου πληρώματος δέον νὰ είναι οὐρανούς σκαφῆς. Τὰ 90% τῆς μισθοδοσίας τοῦ κατωτέρου πληρώματος νὰ περιέρχωνται εἰς τοὺς Αἰγυπτίους. Τὰ καθοριζόμενα ἀντιστοιχοὶ ποσοστά διὰ τὸ ἀνύτερον πλήρωμα εἰνεῖ 75% ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ του καὶ 70% ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας του. Αἱ Αἰγυπτίοι ἐποιηστοῦν διφέρουν ἐπίσης νὰ δέχωνται πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τῶν πλοίων των δοκίμων πρὸς ἀκτέλεσιν τῆς θαλασσίας αὐτῶν ὑπῆρξεις. Εἰς σκάφος 500 ἔως 1000 τόν. Θὰ προσλαμβάνεται εἰς δόκιμος, εἰς 1000 ἔως 2000 τόν, δύο, εἰς 2000 ἔως 4000 τόν. τρεῖς, εἰς 4000 ἔως 6000 τόν. τέσσαρες καὶ εἰς σκάφη ἄνω τῶν 6000 τόνων θὰ προσλαμβάνωνται πέντε δόκιμοι.

Γαλλία

Τὸ πρόβλημα τοῦ χάλυβος

«Ἡ Ἑλλεψίς χάλυβος παρεμποδίζει καὶ τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔργασιών της, προκειμένου νὰ ἐπωφεληθῇ αὐτῇ καὶ τῷ παρεχούμενῳ διὰ τὸ νέου νόμου ἐπιχορηγήσεων». Εἰς τὴν δῆλωσιν ταύτην προεδρή ἐκπρόσωπος τοῦ συμβουλίου τῶν ναυτηγῶν, στοις καὶ ἐτόνισεν ἐν συνεχείᾳ, διὰ ἐπανεοπτίσμος προεκάλεσεν ἀπόπομον δηπτητοῦ χάλυβος καὶ κατέστησε δυσχερή τὴν παραχώρησιν εἰς τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν τῶν δόσων ποσοστήσιν ἔχειαζετο αὐτὴ πρὸς κάλυψιν τῶν ἀνάγκων της. Ἔν τῷ μεταξύ, ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος, χρειάζεται περισσότερον γαϊανθράκας καὶ παλαιοσιδήρου πρὸς ἐπαυξησιν τῆς παραγωγῆς της, ἵνα οὕτω δυνηθῇ καὶ πυκνώσῃ τὰς παραδόσεις τῆς καὶ πρὸς τὰ ναυτηγεῖα.

Σημειωτέον, διὰ κατὰ τὰς δηλώσεις τοῦ προαναφερθέντος ἐκπροσώπου, αἱ παρατηρησίαι κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας αὐδήσεις εἰς τὰ ἡμερομίσθια τῶν τεχνήτων τῶν ναυτηγεῶν καὶ εἰς τὰς τιμᾶς τῶν ὑλικῶν υπῆρχαν σημαντικῶτεραι διὰ τὴν Γαλλίαν, παρὰ διὰ τὴν Ἀγγλίαν. Ἡ γαλλική ναυτιλία μὲ μίαν συνιλογήν δύναμιν 3.677.420 τόν. γκρος δὲ ὑπηρεσίαι καὶ ὑπὸ ναυτηγησιν, κατέχει πλασιά σκάφων 1.677.000 τόν., ἀπινα δέον σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ γεωτέρων πλοίων. Σκάφη 952.000 τόν. εἰνε ἡλικίας μείζονος τῶν 15 ἔτῶν, ἐνώ ἔτερα 725.000 τόν., εἰνε «λίμπερτς» καὶ δεξαμενόπλοιο τοῦ τύπου «T.2».

Αὐτοὶ καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ καταδεικνύουν τὴν ἐκτασιν, τὴν ὅποιαν δέον νὰ προσλάθῃ ἡ παραγωγὴ τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Καταληγοῦν δὲ τὸ Γάλλος ἐκπρόσωπος τῶν ναυτηγῶν ἐτόνισεν, διὰ ἡ ἐπιλυσις τοῦ προβλήματος τῆς ἐπαρκείας τῶν πρώτων ὑλών καὶ ἡ κατεύτερα προσαρμογὴ τοῦ νέου περὶ ἐπιχορηγήσεων νόμου, θὰ καταστήσουν τὴν γαλλικήν ναυτιλίαν ικανήν νὰ ἐξυπηρετησῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ζωτικὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας.

Γερμανία

Ἐμπόριον καὶ Ναυτιλία

Κατὰ τὸ πρώτον ἑδάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους τὰ γερμανικὰ πλοῖα μετέφερον 9.351.000 τόν. ἐμπορευμάτων, κατ' Ἰούνιον δὲ ίδιατέρως, σημειώσαν ἔνα μεταπολεμικὸν ρεκόρ διὰ τῆς μεταφορᾶς φορτίων 1.925.000 τόνων. Ἐκ τῶν ποσοτήτων τοῦ ἑδάμηνου, 8.088.000 τόνοι μετέφερθσαν μὲ προσρισμὸν ἥ μὲ προέλευσιν ξένων λιμένων, ἐνώ δὲ τὴν κίνησις τῆς ἀκτοπλοΐας ἀνῆλθεν εἰς 1.062.000 τόν. Αἱ σημαντικώτεραι μεταφοραὶ (1.055.000 τόν.) ἐπραγματοποιήθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς Σουηδίας, ἐν συνεχείᾳ δὲ διὰ τὴν Δανίαν, τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ

τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Τὸ σύνολον τῆς κινήσεως τῶν γερμανικῶν λιμένων ἀνῆλθε κατὰ τὸ αὐτὸν ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἑδάμηνον εἰς 18.410.000 τόν.

Τὰ γερμανικὰ ναυτηγεῖα, ἐξ ἄλλου, παρέδωκαν εἰς Γερμανίαν ἐφοπλιστάς, δισφορκούντος τοῦ αὐτοῦ ἑδάμηνου 39 πλοῖα, 89.000 τόν. γκρός καὶ 19 μικρὰ ἀκτοπλοΐα, 6.000 τόνων. Κατὰ τὴν 30ην Ἰουνίου ἐτέλουν ὑπὸ ναυτηγησιν ἥ συμπληρωσιν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυτηγεῖα 71 φορτηγαὶ καὶ 3 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 219.000 τόν. γκρός, περιλαμβανομένων εἰς αὐτὰ 24 σκαφῶν, μεγέθους 4000 ἔως 7.200 τόνων γκρός ἔκστον.

Σχολαὶ τὰ τελευταῖα μεγάλα ιστιοφόρα

Τὰ δύο παλαιὸι μεγάλα φιλανδικὰ ιστιοφόρα, τὸ «Πασσάτα» καὶ τὸ «Παμίρ», διασώθησαν τελευταῖα ἀπὸ τὸν διάλυσιν, ἡγοράσθησαν ἀπὸ Γερμανούς, μετεσκεύασθησαν καὶ θὰ εἶναι περὶ τὸ τέλος Σεπτεμβρίου ἐτοιμασία διὰ τὴν ἀκτέλεσιν τοῦ πρώτου ταξιδίου των πρὸς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Ἀμφότερα μετεβλήθησαν εἰς ναυτικά σχολαὶ καὶ τὸ πλήρωμα τῶν θα ἀπαρτίζεται ἀπὸ δοκιμους, οἵτινες διὰ νότου τύχουν διττάματος ναυτιλίου ἀξιωματικού, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν, τούλαχιστον, ἐνὸς ἔτους θαλασσίαν ἐπὶ μεγάλων ιστιοφόρων σκαφῶν.

Ο πλοίοισαρχος, οἱ τέσσαρες ναυτίλοιοι ἀξιωματικοί, ὁ ιατρός, ὁ ἀσυμματιστής, δύο μηχανικοί, δύο κατασκευασταὶ ιστίων καὶ δύο ἐνούρυγοι, θὰ ἀπαρτίζουν τὸ πλήρωμα καὶ τὸ διδακτικὸν συγχρόνως προσωπικού τῶν 60 δοκιμων, οἵτινες καὶ θὰ συμπληρώνουν τὰς ανάγκας τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων, ἀφοῦ ἦδη κέκτηνται βασικῆς τίνος ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν ναυτικήν τέχνην.

Ἐκστονος σκάφος θὰ φέρει μηχανήν Ντῆζελ δυνάμεως 1000 ἴππων, ικανόν νὰ ἀποδῷ τὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 8 μιλλίων, μὲ τὸ πλοιόν ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει. Διὰ τὴν ἀσφαλείαν τοῦ σκάφους κατεσκεύασθησαν ἔξι διαφρομάτα, χωρίζοντας τὸ ἐσωτερικὸν ἐκάστου πλοίου εἰς ισαριθμὸν στεγανὰ διαμερίσματα. Ἀμφότεροι αἱ πλωταὶ σχολαὶ, κατὰ τὸ σύστημα τοῦ σουπιδού «Ἀλμπάτρος», θὰ δέχονται ἐμπορεύματα καὶ θὰ ἐκτελοῦν οὕτω τὸ ταξίδιον των ἐπὶ ἐμπορικῶν βάσεων.

Ἡνωμ. Πολιτεῖαι

Ἡ ἀντικατάστασις τῶν παλαιῶν πλοίων

«Ὀπως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, συζητεῖται κατ' αὐτὰς τὸ νομοσχέδιον περὶ παροχῆς φορολογικῶν διευκολύνεων εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Πρόκειται νὰ διεξαχθοῦν καὶ πάλι οἱ γνωστοὶ ἀκρόσεις ἀπὸ τὴν ἀμοδίαν ἐπιτροπὴν τῆς Γερουσίας, ἵνα ἔξομανθον αἱ ὑπάρχουσαι διαφοροῦσαι μεταξὺ τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν φορολογίαν τῶν κερδῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποβλέπουν κυρίως εἰς τὴν κράτησιν τῶν φόρων, προκειμένου διὰ αὐτῶν νὰ δημιουργήσουν ἀποθεματικὰ πρὸς ἀντικατάστασιν διὰ καινουργῶν πλοίων, τῶν ἀκαταλλήλων σκαφῶν τῶν, χρησιμοποιοῦντες ταύτοχρόνως πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν καὶ τὰς ναυπηγικὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐπεκτεινόμενας δι' ὅλα τὰ σκάφη τοῦ ἐξωτερικού ἐμπορίου.

Κατὰ σχετικὰς δηλώσεις τοῦ γερουσιαστοῦ κ, Μάνιουσον τὸ παρ' αὐτοῦ κατατεθὲν νομοσχέδιον ἀποβλέπει ἀκριδῶν εἰς μίαν εὐρυτάτης ἐκτάσεως ἀνασυγκρότησιν διὰ νέων κατασκευῶν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, μὲ προστικὴν δύσις οἱ πόροι διατεθοῦν πρὸς ἐπαύξησιν τῶν διαθεσιμῶν κεφαλαίων. Ὅποιοιζεται, διὰ διὰ μόνην τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἡδη ἐπιχορηγουμένων 248 φορτηγῶν καὶ ἐπιθατηγῶν πλοίων τῶν ἔκατονμύριον 1541 ἐκατομύριοι δολαρίων, ἐνώ μόλις 275 ἐκατομύρια θὰ κατορθώσουν νὰ συγκεντρώσουν αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἑταῖροι, βάσει τῆς κειμένης περὶ ἀποσθέσεων γομοθεσίας.

Ἄσ τημειν της, διὰ διάστασις τῆς ιδιωτικούς ἀμερικανικὸς στόλος ἀριθμεῖ 1798 σκάφων, τοῦτο δὲ καὶ μόνον καταδεικνύει πόσην ἀνάγκην κεφαλαίων ἔχει, διὰ γὰ πραγματοποιήση τὴν ἀντικατάστασιν τῶν πολεμικῆς, ιδίας, ναυπηγήσεως πλοίων του. Τρούμαν ἀπούθησεν ηδη, ὡς γνωστόν, μήνυμα πρὸς τὸ Κογκρέσον ὑποδεικνύων, ὅπως ἐπέλθουν ὡρισμέναι «ἀναπροσαρμογαί» εἰς τὰς προβλέψεις τοῦ περὶ Ναυτιλίας νόμου τοῦ 1936. Πάντως, διὰ διάστασις περὶ φορολογικῶν διευκολύνσεων ἐπιδιώξεις τῶν ἀμερικανῶν Πρόδρομος δὲν φαίνεται μισθετῶν τὰς γνωστὰς περὶ φορολογικῶν διευκολύνσεων ἐπιδιώξεις τῶν ἀμερικανῶν.

Τὸ «μονοπώλιον» τῶν ἐπιχορηγήσεων

Δραστικὴ ἀναθεώρησις τοῦ συστήματος τῶν παρεχομένων κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς τὸ ἀμερικανικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, ὑπεδείχθη ἀπὸ μέρους τῆς ἀμοδίας ἐπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου. Προύταθη, διαλόην, η αύξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιχορηγημένων πλοίων καὶ η συμμετοχὴ περισσότερων ἐπιχειρήσεων ἐκτελουσῶν τακτικῶν γραμμάς, ἀπὸ δοσαὶ ηδη λαμβάνουν ἐπιχορηγήσεις. Τὴν παρούσαν κατάστασιν ἔχαρακτηρίσειν η ἐπιτροπὴ ὡς ἀποτελούσαν μονοπώλιον μονισμένων ἐπιστριῶν,

OCEAN OPERATORS AGENCIES CORP.

STEAMSHIP AGENTS

Cable Address: OCEANSHIP

80, BROADSTREET
NEW YORK, N.Y.

τῶν δποίων δ ἀριθμὸς ἀνέρχεται μόλις εἰς 13, ἐνώ τὸ σύνολον τῶν ἐπιχορηγουμένων ἑπτσιών ταξιδίων, τῶν ἐκτελουμένων διὰ τῶν σκαφῶν τῶν ἀνέρχεται εἰς 14.¹ Η ἐπιτροπὴ προέτεινε νὰ περιορισθῇ εἰς 1214 ἀριθμὸς τῶν ταξιδίων τουτών, ή δὲ κρατική ἀμοιβὴ δι’ ἕτερα 307 ταξιδίων νά παραχωρηθῇ εἰς ἑταῖρισας μὴ ἐπιχορηγουμένας. «Τὸ μονιπάλιον τῶν δλίγων — τούτοις ή ἐπιτροπὴ εἰς ἔκθεσίν της — πρέπει, ὅπωσδή ποτε, νά καταργηθῇ».

‘Η Θέσις τῆς Ναυτιλίας

"Ο πρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονος («Αμέρικαν Μπύρω») κ., Γκρήν θυμίλων πρός τὴν τακτικὴν συνέλευσιν τῶν μέσων τοῦ ἔτους ἀνέπτυξε τὰ τῆς δῆλης θέσεως τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. 'Ανεφέρθη κυρίως ὁ κ. Γκρήν εἰς δύο σημεῖα, στίνα ομέσων προβλέπεται νὰ ἔχουν ἐπίδρασιν εἰς τὴν ἑξῆλιξ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου: Πρῶτον, εἰς τὴν καταπληκτικὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῶν ἔνων χωρῶν, ἡ ὄποια ἔτι περισσότερον ἐγιαχθύη τελευταίως διὰ τῆς παραγγελίας ἐντὸς τοῦ πρώτου διημήνου τοῦ τρ. ἔτους σκαφῶν 2.000.000 τόνων γκρός. Προβλέπεται, ὅπτι ἡ αὔξησις τοῦ παγκοσμίου τονᾶς θὰ φθάσῃ, ἐντὸς τῶν τριών ἐποικένων ἑτῶν, εἰς τὰ 35%, ἐναντὶ τῆς προπολεμικῆς δυνάμεως. Καὶ δεύτερον, εἰς τὸ γεγονός, ὅπτι ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία ἀπό τῆς λήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν ὑπεστηρίχη διὰ τῆς διαφυλάξεως ὑπὲρ αὐτῆς μέρους τῶν φορτίων βοηθείας πρὸς τὰ ἔναντι κράτη, 'Η τεχνητὴ αὐτὴ ὑποστηρίξει, παρεπήρησεν ὁ κ. Γκρήν, δὲν δύναται, βεβαίως, νὰ συνεχισθῇ ἐπ' ὄπειρον.

Διά νά διαφυλαχθή άκριβώς τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον ἀπό τοὺς ἐπαπει-
λούντας αὐτὸν κινδύνους, ὑπέδειξεν ὃ διμίλητης τὴν ἄνγκρην τῆς ἔγκαριού
ἀπό τὸ Κογκρέσοντας κυριώσεως τοῦ γνωστοῦ «μακρᾶς πνοῆς», νομοσχε-
δίου περὶ Ναυτιλίας, ὅπερ ἐκκρεμεῖ ἐνώπιον του ἀπὸ μιᾶς διετίας. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ νέας νομοθεσίας συγχρονίζεται ἡ βασικὴ κατεύθυνσις τοῦ
νόμου τοῦ 1936, διότι ἐπιτέταρτε εἰς τὸν ίδιοκτήτην—ἔφοροιστην ὣς ἀντί-
καταστήσῃ, τὸ παλαιόν του σκάφος εἰς τὴν ἡλικίαν τῶν 12 ἑτῶν, ἐπι-
στρέψων αὐτὸν εἰς τὸ Κράτος καὶ πιστούμενος μὲ τὴν ὁξίαν του διὰ τὴν
ναυπτηρίων γένους πλούσιον.

Περαιτέρω ο κ. Γκρίν, άφού άνέφερε τάς προόδους τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος, διπλαὶς έχει ηδη ύπό τὸν Ελεγχόν του 8740 πλοΐα, συνολικῆς χωρητικότητος 38.386.933 τόνων γκρός, άνεκοισώσε τοὺς ἀριθμοὺς τῆς αμερικανικῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Κατὰ τὸ α' διηγην τοῦ 1951 παρηγέλθησαν 60 σκάφη, 740.000 τόνων γκρός, μεταξὺ τῶν δεκτοίων καταλέγονται τὰ 30 πλοϊα τοῦ τύπου «Μάρινερ», 24 μεγάλα δεξαιμενόπλοια καὶ 5 ειδικά σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων. Τρία μεγάλα διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων σκάφη θά ναυπηγθοῦν εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ καὶ ἀκολούθως θά μεταφερθούν εἰς τὰς μεγάλας αμερικανικάς λίμνας διὰ τοῦ ποταμοῦ Μισισιπῆ.

‘Η ἐμπορική κίνησις τῶν λιμένων

“Η άπόθ θαλάσσης έμπορική κίνησης δύο τάχι λιμένων των, ‘Ηνωμένων Πολιτειών έβασε κατά τό παρελθόν έτος είς 142.599.910 τόν., μὲ αύξησιν 9.353.928 τόνινων, έναντι τού 1949. Μεταξύ των κυριωτέρων λιμενικών κέντρων της χώρας, ή Νέα ‘Υόρκη, έξακολουθεῖ πάντοτε νά κατέχῃ την πρώτην εἰς τε τας είσαγωγάς και εἰς τάς έξαγωγάς. Η μέσω αυτῆς διοχετευθείσα έμπορική κίνησης άνηλθεν είς 27.664.821 του, έναντι 24.952.900 τόνινων, του έτους 1949. Ένδιαφέρουσα είναι και η κατά λιμένας κίνησης, έχουσα ως άκολουθα:

Λιμένες		1950		1949
Νέα Ύρκη	τόννοι	27.664.821	Έναντι	24.952.900
Βαλτιώρη	»	13.344.062	»	14.424.000
Φιλαδέλφεια	»	12.893.616	»	14.169.500
Νέα Όρλεάνη	»	6.262.857	»	6.255.200
Χούστον	»	5.176.205	»	4.888.400
Βοστώνη	»	4.901.562	»	3.353.880
Γκάλβεστων	»	3.825.089	»	3.924.000
Νόρφολκ	»	2.413.303	»	6.402.300
Μόμπιλ	»	2.303.169	»	2.104.900
Λός "Αυτζέλες	»	2.167.321	»	2.184.100

Η έπαρκεια του «Ντυζελ-ϊλ»

"Η κατανάλωσις καυσίμου διά τάς μηχανάς ντήζελ έφθασε είς την Αμερικήν τὸ 1950 εἰς 100 έκατονμύρια βαρελίων, πενταπλασιασθείσα έντος μιᾶς δεκαπενταετίας. Ως απότελεσμα, δύος, της μεγαλύτερας χρησιμοποίησεως τῆς μηχανῆς ντήζελ (σιδηρόδρομοι, πλοία, αυτοκίνητα, τρακτέρ) προβλέπεται ή σύν τοῦ χρόνων δόλονεν καὶ μεγαλύτερα ζητησίς, ένδεχομένως δὲ καὶ ή σπάνις τοῦ ντήζελ δῖλ, δεδομένου ὅτι ἀπό την μέσην διώλιστον τοῦ ἀκαθόρτου πετρέλαιου προσέρχονται καὶ πολλὰ ἄλλα προϊόντα, σπώς ή κεροζίνη, τὸ καύσιμον διά τὰ ἀεριοπρωτοβύθμενα, τὸ πετρέλαιον διά τὴν θέρμανσιν κλπ. "Ολα τὰ ἀνωτέρω ζητούν τὸν μεγαλύτεραν συμμετοχήν τῶν εἰς τὴν μέσην διώλιστον. Μέχρι πρὸ τινος τοῦ πετρέλαιον διά τὰς διζελομηχανάς παρείχετο ἀφθονώτερον, ἐπὶ θυσίᾳ τῶν ἄλλων προϊόντων.

Τό δῆλος διλ καὶ τὸ διά τὴν θέρμανσιν τῶν οἰκίων ἀκάθαρτον πετρέλαιον, μετέχουν κατὰ 20% εἰς τὴν δῆλην ἐπειδεγρασίαν τοῦ ἀκάθαρτου πετρέλαιου. Ἀπὸ ἔτους, ὅμως, αἱ τεράστιαι στρατιωτικαὶ ἀνάγκαι διὰ Βεζίνιουν καὶ διὰ καύσιμον τῶν ἀεριοπρασθεμένων μηχανῶν παραμερίζουν πως τὴν παραγωγὴν δῆλεται δῖλ. Μεγαλύτερα παραγωγὴ τούτου προύνθοτεται ἀφθονώτερον, ἀκάθαρτον πετρέλαιον καὶ μείζονα των διυλιστηρίων ίκανόττη. Ἡ αὐδούσα ζήτησις τοῦ δῆλην δῖλ ἐπιτρέπει ἐπίσης τὴν θετικὴν πρόβλεψιν τῆς ἀνατίμησεώς του. Ἡ κατανάλωσις θα ὑποχρεωθῇ νὰ πληρώσῃ περισσότερον, διὰ νὰ καταστήσῃ δυνατήν την μεγαλύτεραν παραγωγὴν του ἀπὸ τὰ διϋλιστήρια. Ἰσως ἀκομῇ καὶ η ποιότητα των καταστατικῶν προδεστερά.

Τό μέλλον τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας

Εύρυτατα σχόλια ἀφιερώνει τὸ τελευταῖον «Δελτίον» τοῦ Ἰνστιτούτου τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἐπάνοδον τοῦ ἱσπωνικοῦ ἑμπορικοῦ στόλου εἰς τὸ διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον, μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συνθήκης εἰρήνης, ηπεὶ ὅτελει ὑπογραφῇ τὴν 4ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸν «Ἄγιον Φραγκισκον». Οἱ ἀρθρογράφοι παραπτεῖν, διὰ διὰ τῆς συνθήκης δικαιούται τὴν Ἰσπανίαν ἐν ἀνάλογῳ διαπραγματεύσεις μὲν δῆλος τὰ συμπαχικάς χώρας πρὸς σύναψιν ἑμπορικῶν συμφωνιῶν. Μέρξις διου, δύμως, αἱ συμφωνίαι αὐτὰ συναφθοῦν, θά ύποχρεούνται ἡ Ἰσπανία νὰ παρέχῃ διὰ μίαν περίοδον τεσσάρων ἑτῶν τὴν ρήτραν τοῦ «μᾶλλον εὐνόουμένου κράτους» εἰς τὰ τέλη καὶ τοὺς κανονισμούς ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν εἰς τὰ πολίστα τῶν συμπάχων κρατῶν.

Οι Ιάπωνες δὲν πιστεύουν νὰ προβληθῇ ἀντίδρασις ἀπὸ μέρους τῆς Ἀγγλίας, διότι οὐδὲν ἀφόρα τὴν ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ τῆς ναυτιλια-
κῆς των δραστηρίστηκε, δεδομένου ὅτι δὲν προτίθενται ν' ἀναλάβουν
ἀνταγωνιστικήν προσπάθειαν πρὸς τὰς λοιπὰς μεγάλας ναυτικάς χώρας.
Κεφάλαια, δύμας, σηματικά βάθη χρειάζεται ἡ ναυτιλιακή προσπάθεια τῶν
Ιαπωνῶν, τὰ δέ μέχρι τούδε παραχωρήθεντα ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ
Τόκιο 31½ ἑκατομμύρια δολλαρίων κρίνονται ως ἀνεπάρκῃ.

Προβλέπεται πάντως, ότι κατά Μάρτιου του 1952 ή 'Ιαπωνία θα κατέχη 277 ωκεανιστόρα σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.683.000 τ. γκρός. Έν τούτοις, παρά τὴν ἐν δόγμα αύξησιν, τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ὑπολογίζει, ὅτι σημαντικὸν θά είναι ἀκόμη τὸ ἔλλειμμα τῆς έθνικῆς χωρητικότητος. Δὲν θὰ πρέπει γὰρ ἐκπλαγὴ τις, ἂν δὲν ἀναγγελθοῦν προσεχῶς νέαι παραγγελίαι πλοιών, με παράδοσιν τοῦ 1953. Ή 'Ιαπωνία παρουσιάζει ὑπερπόντιον ίεισαγωγικὴν κίνησιν 17 ἑκατομ. τόννων ἐτήσιως, τὸ ήμισυ δὲ τοῦ μεταφορικοῦ τούτου ὄγκου ἀξιούται ἀπό τοὺς 'Ιάπωνας νὰ μετεφέρεται διὰ τῶν έθνικῶν των σκαφῶν. Λαμβανομένου ὅθεν ὑπὲρ ὅψιν τοῦ ἀριθμοῦ τούτου, εὐκολὸς ἀποδιαίτει ἡ πρόλεψις περὶ τῆς διογκώσεως τῆς ιαπωνικῆς ναυτιλίας κατά τὰ προσεχῆ ἔτη.

'lantwyc

Βιομηχανική δραστηριότητα

‘Η ιαπωνική βιομηχανία δόσμέραι και έντατικώτερο προβλέπεται νά χρησιμοποιήθη διά την έξοπλιστικήν προσπάθειαν των Δυτικών Δυνάμεων. Μία μικτή έπιτροπη σχολείεται ηδη με τὸν συντομισμὸν τῆς προσταθείας ταυτῆς ανερευνώσα, κυρίως, τὸ ζήτημα τῆς ἔξευφεσεως πρώτων υλῶν ἀπὸ γειτονικὰς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν χώρας τῆς N. A. Ἀσίας, δεδομένου, ὅτι τὰς βιομηχανικὰς ἀνάγκας τῶν χωρῶν τούτων προβλέπεται νά καλύψῃ ἡ Ἰαπωνία, πέραν τῆς ἐνισχύσεως τοῦ συμμαχικοῦ ἔξοπλιστικοῦ προγράμματος.

Σημειώνοται σχετικώς, ότι η 'Ιαπωνία από της ένάρξεως των έχθρο-
πραξιῶν εἰς την Κορέαν παρέσθησε εἰς τὰ στρατεύματα τῶν 'Ηνωμένων
'Εθνῶν βιομηχανικού προϊόντα συνουλήκης ἀξίας 330 ἑκατομμυρίων δολ-
αρίων καὶ ὅτι δύναται ν' ἀντικαταστῆσῃ την ἀμερικανική παραγωγὴν
εἰς ὥρισμένην εἶδη του προγράμματος Βοσθείος πρὸς τὰς ἄλλας χώρας,
ἴδια δὲ εἰς ὀπτικά ἐργαλεῖα, μεταφορικά μέσα, προϊόντα ύφαντουρ-
γίας κλπ.

Ό γαιαίνθραξ οώμως καὶ τὰ μεταλλεύματα ἐλλέιπουν ἀπὸ τὴν Ἰστωνικήν βιομηχανίαν καὶ ὡς ἐκ τούτου αὐτῆς δὲν ἀποδίδει, δισα θά δήδηνατο. Ἡ Κίνα ὑπῆρχεν, ἀπό μακροτάτου χρόνου, ὁ προμηθευτής του γαιάνθρακος καὶ τῶν μεταλλεύμάτων, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν της δὲ θά στραφῆ καὶ πάλιν ἡ Ἰστωνία εύθυνς ὡς ἀποκατασταθῆ ἡ εἰρήνη εἰς τὴν Κορέαν.

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

'Ο. έμπορικός της στόλος

«Η ανασυγκρότησης της Ιαπωνικής ναυτιλίας είς τὴν προπολεμικήν αύτης δύναμιν έμφανείται αισθητώς καθυστερημένη και κατωτέρω είς ρυθμόν. Εναντί τῆς πραγματοποιηθείσας έμπορικής, καὶ βιομηχανικής ανάπτυξεως τῆς χώρας». Εἰς τὴν δύνασιν ταῦτην προεδρίη ὁ πρόεδρος τῶν Ιαπωνών έφοπλιστῶν κ. Γιαμαγκάτα είς πρόσφατον συνουμίλιαν του μετ' Αμερικανών δημοσιογράφων είς τὴν Νέαν Υόρκην. «Η σημερινὴ δύναμις τοῦ Ιαπωνικοῦ έμπορικοῦ στόλου — είπεν — οὐέρχεται μολις εἰς τὰ 17% τῆς χωρητικότητος, τῆς περιόδου 1933 — 35, ἐνῷ, ἀντιθέτως, ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔφθασεν εἰς τὰ 97% τῆς προπολεμικῆς τοιστοῦ. Σήμερον, τὰ 19% τοῦ ἐξωτερικοῦ έμπορου τῆς χώρας δύνανται νὰ μεταφερθοῦν διὰ τῶν ἐθνικῶν τῆς πλοίων.

Ισραήλ

Διὰ τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας

Ο ὑπουργὸς τῶν Συγκοινωνῶν ἀνεκοίνωσε πρὸ δὴ μερῶν τὸ σχέδιον ἀνάπτυξεως τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας. Συνιστάται, κυρίως, τοῦτο εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς βοηθητικοῦ λιμένος καὶ εἰς τὴν δυνατότητα ναυτοπλοΐας εἰς τὸν ποταμὸν Κίσσον σκαφῶν χωρητικότητος μέχρι 2000 τόνων. Ο προβλεπόμενος βοηθητικὸς λιμένης θὰ ἔχῃ μίαν βιομηχανικὴν ζῶνην, μίαν μόνιμον δεξαμενὴν, τ.χ. καὶ μίαν ἐλεύθεραν ζῶνην, ἥτις θὰ ἔπιπερητῇ τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον τῆς Τορδανίας, καὶ τῆς Συρίας, στὸν ὑπογραφὴν ἡ συνθήκη εἰρήνης καὶ ἀποκατασταθοῦν αἱ οἰκονομικαὶ σχέσεις μεταξὺ τῶν Ἀραβικῶν χωρῶν καὶ τοῦ Ισραήλ. Μία διώρυξ μῆκος δύο μιλλίων καὶ τὸ πρώτον τμῆμα ἐνὸς κυματοθραύστου προβλέπεται νὰ ἔχουν συμπληρωθῆναι μέχρι τέλους τοῦ 1952.

Ιταλία

Η φαλαινοθηρικὴ ἔξόρμησις

Η τρόπις τοῦ πρώτου ιταλικοῦ πλωτοῦ ἐργοστασίου φαλαινῶν ἐτέθη τὴν 26 Ιουλίου εἰς τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων τοῦ Μονφαλκόνε. Πρόκειται περὶ σκάφους 24.000 τόνων εἰς τὸ ὄποιον θὰ δοθῇ τὸ δύνομα «Τρινάκρια». Θά ἀπότελῃ τὸν πλωτὸν θάσιον τῆς φαλαινοθηρικοῦ στολίσκου, οὗτινος ἡ διλκὴ ἀξία προβλέπεται ν' ἀνέλθῃ εἰς 20 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὸ πλοτὸν συνεργείον θὰ κορτίσῃ 13.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἐνῷ τὰ δώδεκα φαλαινοθηρικά σκάφη, χωρητικότητος 550 τόνων γκρός ἔκαστον, θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Σπέτζιας ἡ τοῦ Παλέρμου. Η χρηματοδότηση τοῦ δόλου προγράμματος γίνεται ἀπὸ τὴν Ιταλικὴν Κυβερνησίην, βάσει τοῦ νόμου περὶ ναυπηγικῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τῆς Σικελίας.

Ο νέος φαλαινοθηρικὸς στολίσκος θὰ εἴναι ἔτοιμος πρὸ δὴ ὑπερεσίαν κατὰ τὴν ἀλιευτικὴν περίοδον τοῦ 1953—54 εἰς τὰς μέσατα τοῦ Ανταρκτικοῦ. Η ιταλικὴ Κυβερνησίς πρόκειται νὰ κληθῇ ἀπὸ τὰς ἀνθεμένας διὰ τὴν φαλαινοθηρίαν χώρας, ὅπως συμμετάσχῃ καὶ ὑπογράψῃ τὴν γνωστὴν διεθνῆ σύμβασιν περὶ ἀλιείας φαλαινῶν, ἡ οποία περιορίζει τὸν χρόνον τῆς ἀλιείας καὶ τὸν ἀριθμὸν τοῦ θηράματος.

Τὰ νέα ἐπιβατηγά «λάιτνερς»

«Ντουίλιο» θὰ δύναμασθῇ τὸ δεύτερον ιταλικὸν ὑπερωκεάνιον τῶν 25.000 τόν. γκρός, διπέρ παρηγγέλθῃ εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μονφαλκόνε καὶ προρίζεται διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Τὸ «Ντουίλιο» θὰ εἴναι ἀσθελόν πλοίον τοῦ «Αντρέα Ντόρια», οὗτινος ἡ καθελκυσίας ἐπραγματοποιήθη τὴν 16ην Ιουνίου. Η ὑπερεισιακὴ ταχύτης τῶν ἐν λόγῳ δύο ὑπερωκεάνιων θὰ εἴναι ἡ τῶν 23 μιλλίων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δύνανται ταῦτα ἐπιτυχῶς νὰ συναγωνίζωνται τὰ δύο νέοτευκτα λάιτνερα τῆς Αμερικανοῦ «Έξπορτ», ἀτίνα, ὡς γνωστόν, ἀναπτύσσουν ταχύτητα 26 μιλλίων.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ ἔτερα νέοτευκτα ὑπερωκεάνια «Ιούλιος Καΐσαρ» καὶ «Αουγκούστους» τῶν 25.000 τόν. γκρός ἔκαστον, ἀτίνα τελῶν δηὖτε πολὺ συμπλήρωνται εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Γένοβας, δὲν θὰ δρομολογηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, διὰ τὴν ὄποιαν ἀρχικῶς πρωρίζοντο, διότι αἱ ντῆκελ μηχαναῖ τῶν δύο δύνανται ν' ἀποδῶσσον ταχύτητα μείζονα τῶν 21 μιλλίων. Θὰ διατεθοῦν, κατόπιν τούτου, εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Τὸ «Ντουίλιο» καὶ τὸ «Αντρέα Ντόρια»

θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲν μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους, αἵτινες θὰ παρέχουν εἰς αὐτὰ μίαν δύναμιν 35.000 πτηῶν κατὰ σκάφος, ἔναντι δύναμεως 26.000 πτηῶν τοῦ «Ιουλίου Καΐσαρος» καὶ τοῦ «Αουγκούστους».

Η συμφωνία μὲ τὴν «Έξπορτ»

«Αναφορικῶς μὲ τὴν ὑφισταμένην εἰς τὸ ναυτιλιακὸν ἐπίπεδον ἀμερικανοῦτας τοῦ ιταλικῆς συνεργασίαν, μεταδίδεται, ὅτι ἐγενεκένθη τελευταῖος ἡ συμφωνία μεταξὺ τῆς «Αμερικανοῦ «Έξπορτ» καὶ τῆς «Ιταλίας διὰ τὴν ἀπό κοινοῦ ἐκτελεστὴν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ καὶ τὴν ἐνοποίησιν τῶν γραφείων καὶ πρακτορείων τῶν Ἑλλήνων Ιταλίας καὶ Αμερικῆς. Η ἐν λόγῳ συμφωνία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον σοβαρῶν ἐπικρίσεων εἰς τὴν Ιταλίαν, δεδουλεύοντα, ὅτι τὰς εἰς Ήνωμένας Πολιτείας γραφείας τῆς Ιταλίας ἔταιρίας ὅταν κλείσουν, ἐνῷ ἡ «Αμερικανοῦ «Έξπορτ» θὰ διατηρήσῃ τὴν ὑφισταμένην ἐν τῆς Ιταλίας ὄργανωσιν τῆς. Υπεδεικνύετο σχετικῶς ἡ σημαντικὴ ἀνάπτυξης τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Μεσόγειον. Δώδεκα ἐν δῶλοις ἀμερικανικῶν ιταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ μεσογειακῶν λιμένων, ἔναντι τριών μόνον τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Η ιταλικὴ Ναυτιλία ὑφίσταται πρώτη, τὸν ἀντικτυπὸν τῆς τοιστοῦς ἀμερικανικῆς ἀνάπτυξεως.

Μεγ. Βρεταννία

Ναυπηγικὸς ὄργανος

Εἰς 12.000.000 τόν. γκρός ἀνέρχεται ἡ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαιν ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότης, κατανευμένη εἰς τὰς κάτωθι χώρας :

Μ. Βρεταννία	5.300.000 τ.	Ιαπωνία	500.000 τ.
Γερμανία	1.500.000 »	Γαλλία	450.000 »
Σουηδία	1.100.000 »	Νορβηγία	400.000 »
Ην. Πολιτείαι	1.000.000 »	Λοιποὶ χώραι ..	950.000 »
Όλλανδία	800.000 »		

Σύνολον 12.000.000 τ.

Κατὰ τὴν Ην. Ιανουαρίου ἐ. ἐ. ἡ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαιν χωρητικότης εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ Ιρλανδίαν ἀνήρχετο εἰς 3.300.000 τόν. γκρός, ἀλλα, ἀκτοτε, ἐπραγματοποιήθησαν νέαι παραγγελίαι 2.700.000 τόν., εἰς τρόπον ὥστε σήμερον ἡ ἀγγλικὴ ναυπηγικὴ δραστηριότης καλύπτει χωρητικότητα 5.300.000 τόν., γκρός καὶ ἀνο. Χαρακτηριστικὸν τῆς στροφὴς τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς ναυπηγήσεις είνε τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος ἐδόθησαν παραγγελίαι διὰ σκάφη 1.500.000 τόν., γκρός μόνον, ἐνῷ ἐφέροντο δὲ ἀριθμός οὐτοῦ διέπλαστησαν ἔντος τοῦ πρώτου ηγεμονίου.

Τὴν Γερμανίας ἔξ αλλοῦ ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης είναι καταπληκτική. Τὸν Ιανουαρίον τοῦ 1950 ἐδάχισται ήσαν αἱ παραγγελίαι τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων, ἐνῷ ἔνα ἔτος ἀργότερον ἔφθασαν εἰς 450.000 τόν., ἐντὸς δὲ τοῦ α. ἐξαμήνου ἐ. ἡ συνήφθησαν τόσα ναυπηγικά συμβόλαια ὥστε νὰ φέρονται σήμερον ἡ ἐν Γερμανίᾳ ὑπὸ ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαιν χωρητικότητας εἰς 1.500.000 τόν. γκρός.

Ἐκ τοῦ παγκοσμίου συνδόλου τῶν 12.000.000 τόν. γκρός, τὰ δεξαμενόπλοια σημειούνται εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ 6.250.000 τόν. γκρός, τὰ δὲ λοιπά σκάφη μὲ 5.750.000 τόν. γκρός, ἐκ τῶν ὄποιων πάλιν τὰ πλοῖα γραμμῶν (ἐπιβατηγὸν καὶ φορτηγὸν—λάιτνερ) καλύπτουν μίαν χωρητικότητα 1.500.000 τόν., γκρός. Σημειωτέον ἀκόμη, ὅτι ὁ μέσος ἐτήσιος δρός τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κυμαίνεται γύρω τῶν 2.750.000 τόν., γκρός, προβλέπεται, δῆμως, διὰ τὸ 1952 αὔξησης τῆς ναυπηγικῆς ταῦτης παραγωγῆς ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι θὰ ὑπάρξουν διαθέσιμοι αἱ ἀπαιτούμεναι ποσότητες χάλυβος.

Ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀνωτέρω δραστηριότητα, ἐνέχει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ὁ δημοσιευθεῖς εἰς ἀγγλικὸν περιοδικὸν πίνος παραγγελίων πρὸς ναυπηγήσεων πλοίων, εἰς τὸν ὄποιον ἀναφέρονται καὶ αἱ τιμαὶ τῶν συμβολαίων. Διαπιστούται ἔξ αὐτοῦ ἡ συνεχίζομένη τάσις πρὸς περαιτέρω αὔξησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ κόστους. Οὕτω, Βρετανῶν ἐφοπλιστῆς ἐδήλωσε πρὸ τοῦ τοῦ, ὅτι πρὸ 18 μηνῶν παρήγγειλε. δηλελοκίνητον φορτηγὸν σκάφος 10.300 τόν. d.w., μὲ δύναμιν μηχανῶν 3300. πτηῶν καὶ ταχύτητα 12½ μιλλίων, ἀντὶ τιμῆς 475.000 λιρῶν ἢ 46 λιρῶν κατὰ τόνον d.w., ἔναντι τιμῆς 287.000 λιρῶν ἢ λιρῶν 28 κατὰ τόνον d.w. διὰ τὸ αὐτὸ σκάφος κατὰ τὸ 1946. Εἶναι τὸ ἐν λόγῳ φορτηγὸν παρηγγέλλετο κατὰ τὸ 1952, θὰ ἐστοιχίξει 600.000 λιρῶν, ἥτοι 58 λίρας κατὰ τόνον d.w.



Εις τὰ σουηδικά, ἀφ' ἑτέρου, ναυπηγεῖσα δηλεοκίνητου φορτηγὸν 9000 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος 14½ ἔως 15 μιλλίων, θὰ ἐστοιχίζει μεταξὺ 550.000 ἔως 610.000 λιρῶν, ητοι 61 ἔως 68 λίρας κατὰ τόνον d.w. Ἐπειρον. φορτηγὸν σκάφος γραμμῆς 10.000 τόν. d.w. ἐμφανίζεται εἰς τὰ συμβόλαια τῆς παραγγελίας του μὲ κόστος 800.000 λιρῶν, ἔνα δὲ ἄλλο φορτηγὸν 6500 τόν. d.w., μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 4600 ἵππων καὶ ταχύτητος 14½ μιλλίων, παραγγελθὲν μὲ κόστος 500.000 λιρῶν, ητοι μὲ 77 λίρας κατὰ τόνον d.w. Ἀτμοκίνητον φορτηγὸν τῶν 12.000 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος 16 μιλλίων σημειούσια εἰς τὰ αὐτὸν πίνακα μὲ κόστος 750.000 λιρῶν, ητοι μὲ 62 λίρας κατὰ τόνον d.w.

Ἐνδιαφέροντες εἰναι καὶ οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Οὕτω, τάνκερ τῶν 18.500 τόν. d.w., ναυπηγούμενον ἐν Ἀγγλίᾳ ἐμφανίζεται μὲ κόστος 1.000.000 λιρῶν, ητοι 53 λίρας κατὰ τόνον d.w. Τάνκερ ἀτμοκίνητον τῶν 26.500 τόνον d.w., μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 12.000 ἵππων καὶ ταχύτητος 16 μιλλίων, σημειούται μὲ κόστος 1.250.000 λιρῶν, ητοι 47 λίρας κατὰ τόνον d.w., δηλεοκίνητον δὲ τάνκερ τῶν 18.000 τόν. d.w., ναυπηγούμενον εἰς τὴν Σουηδίαν, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 6800 ἵππων καὶ ταχύτητος 14½ μιλλίων, σημειούται μὲ κόστος 832.500 λιρῶν, ητοι 46 λίρας κατὰ τόνον d.w.

Σχολιάζοντες οἱ ἀγγλικοὶ τεχνικοὶ κύκλοι τὸ κόστος τῶν τελευταίων παραγγελθέντων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα φορτηγῶν σκάφων τῶν 12.900 τόν. d.w., μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 11.500 ἵππων καὶ ταχύτητα 20 μιλλίων, ἀναφέρουν, ὅτι τοῦτο θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 3.300.000. λιρῶν κατὰ πλοίον. Ἐὰν ὑπολογισθῇ ἔνα ποσοστὸν 12½% ἐπὶ τῶν διατεθησμένων κεφαλαίων δι' ἀπόστρεσιν καὶ τόκους, θὰ ἀπαιτηθῶν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν 400.000 λιρῶν ἐπησίως, δεδουμένου δὲ ὅτι τὰ φορτηγὰ σκάφη δὲν εὑρίσκονται ἐν πλῷ περισσότερον τῶν 200 ἡμέρων κατ' ἕτος, καθισταται φανερὸν πόσον ἐπιβαρύνεται ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν Νὰ βρεθῆ τὸ ἀνωτέρω ποσὸ ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τοῦ πλοίου, θεωρεῖται παντελῶς ἀδύνατον. Τὰ σκάφη ταῦτα συνεπών τούτων διακονομικῆς ἀπόδοσιν ἐπὶ ἐμπορικῶν βάσεων παρουσιάζουν, μόνον δὲ διὰ πολεμικᾶς ἀνάγκας δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν. Ἀναλαμβάνοντας ταξίδια, βάσει τῶν ἔκαστοτε κρατούντων παῦλων, θὰ χρειασθῶν ἐπιχορηγήσεις καὶ μάλιστα ἔξαιρετικῶς υψηλάς.

Ρεκόρ κινήσεως

Ο λιμὴν τοῦ Σαουθάμπτον ἐγνώρισε πρὸς ἡμερῶν, κατὰ συγκυρίαν, μίαν ἀπὸ τὰς σπανίας περιπτώσεις ἔξαιρετικῆς κινήσεως, λόγῳ τῆς ἐπισκέψεως εἰς τὰ κρηπτιδώματα καὶ τὴν λιμενικήν αὐτοῦ λεκάνην δῶδεκα ἔν ὥλῳ ἐπιβατηγῷ ὑπερωκεανών καὶ μεγάλων μεταγωγικῶν σκαφῶν. Κατέλεγοντο μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ λάινερος τὰ δύο «Κουνῆς», τὸ «Γουντεστέρ Κάστλ», τὸ «Κέπιτ Τάουν Κάστλ», τὸ «Ορκάδες», ἢ «Μαυριτανία», τὸ «Σκύθιο», τὸ «Τζουλάν», τὸ «Νιού Αουστράλια», τὸ «Άλκαντάρα», τὸ «Εμπάτι Τρούπερ» καὶ τὸ «Ντιλγουάρα». Τὸ «Κουνή Μαΐρη» ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ καὶ τὸ «Κουνή Ελίζαμπετ» ἀνεχώρει διὰ Νέαν Υόρκην, μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν του. Τὴν ἡμέραν ἕκεινην 8000 ἐπιβάτων διεπεραίωθη μέσω τοῦ λιμένος τοῦ Σαουθάμπτον.

Διὰ τὴν ἔξουδετέρωσιν τῶν ὑποθυρυχίων

Οι Ἀγγλοὶ τεχνικοὶ προβλέπουν, ὅτι ἐν περιπτώσει πολέμου, θὰ δύνανται τὰ μεγάλα ἐμπορικὰ σκάφη, ταξιδεύοντα ἐν συνθεσίᾳ, γάρ φέρουν ἐπ' αὐτῶν καὶ ἐλικόπτερα πρὸς μείζονα ὑπεράσπισιν των, ἔναντι τῶν ὑποθυρυχιακῶν ἐπιμέσων. Πειράματα σχετικά ἐλαύνοντα σκάφων προκειμένου μὲ διαποτοθῶν, ἔναν ἐμπορικὸν πλοῖον, ἐφωδιασμένον μὲ εἰδικὸν καταπέλτην διὰ τὰ ἐλικόπτερα, θὰ δύνανται γάρ ἀντικαταστήσεις εἰς τὰ καθηκόντα του ἐνσάφον πλεικόν σκάφος συνοδείας. Τὸ ἐλικόπτερον ἀπονημένον θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ κατοπτεύῃ τὴν γυρού θαλασσούν ἔκτασιν καὶ νὰ προστατεύῃ τὸ πλοίον ἀπὸ τὴν ὑπουργὸν ὑποθυρυχιακὴν ἀπειλήν.

Τὸ βοηθητικὸν τοῦ ἀγγλικοῦ στόλου «Φόρτ Ντικέζ» ὑπῆρξε τὸ διατεθὲν διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν πειραμάτων σκάφος. Εἰδικὸς καταπέλτης εἶχε κατασκευασθῆν ὑπεράνω τοῦ πρυμναίου καταστρώματος τοῦ πλοίου, ἐλεύθερον ἀπὸ κάθε ἐμποδίου, κατὰ δὲ τὴν διάρκειαν ἐκάστης πτήσεως τοῦ ἐλικόπτερου ὁ πλιότος αὐτοῦ ἐτέλει εἰς δικρῆ διὰ τὸν ἀσύρματον ἐπαφὴν μετὰ τοῦ σκάφους. «Η ἀποτίνωσις καὶ ἡ προστήσις ἐγένεντο μὲ καρκητὸν εὔχερειν καὶ τὰ πειράματα ἀπέδειξαν, ὅτι είναι δυνατὴ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἐλικόπτερού ποὺ οἰσασθῆποτε καρικάς καταστάσεις καὶ διὰ τὸ μόνον ἀντιμετωπίζομενον πρόβλημα ἥτοι ἡ πτήσις τοῦ ἐλικόπτερου καὶ διὰ εἰς καύσιμα ἀνεφοδιασμός του κατὰ τὰς περιόδους μεγάλης κακοκαιρίας.

Ἀκριβῶς διὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο, νέα πειράματα πρόκειται νὰ διε-

χαχθοῦν ὑπὸ τὰς πλέον δυσκόλους καιρικὰς συνθήκας. Διακόσιαι καὶ πλέον πτήσεις ἐπραγματοποιήθησαν ἀπὸ τὸ «Φόρτ Ντικέζ» καὶ τώρα οἱ πιλότοι τῆς ἀγγλικῆς ἀεροπορίας ἐκγυμνάζουνται εἰς τὸ ἔργον τούτο. Τὰ ἐλικόπτερα δύνανται ἐπίσης γάρ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῶν πλοίων τῆς συνοδείας, δόσκαιος δὲ «σιγὴ ἀσφαλεία» τοῦ ἀσυρμάτου κρίνεται ἀναγκαῖα. «Ἐναὶ ἐλικόπτερον λ.χ. τοῦ «Φόρτ Ντικέζ» κατωθωσεῖ, μὲ μιαν πτήσιν του ὑπεράνω ἀγγλικού ἀντιτορπιλίκου, γάρ μεταφέρει τὴν ἀλληλογραφίαν καὶ τὰ ἀπαιτούμενα πρὸς πληρωμὴν ἔχει μεταβατικά διὰ τὴν μισθοδοσίαν τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους.

Ἐλλειψις χωρητικότητος

Τὸ ἀμερικανικὸν πρόδηλημα, ὅπερ ἀντιμετωπίζει σήμερον ὁ Κόσμος, ἐν σχέσει μὲ τὴν ναυτιλίαν, ἔγκειται εἰς τὸν σοβαρὸν κίνδυνον ἀνεπαρκείας τοῦ διασιτεούσαν τονάκι πρὸς κάλυψιν τῆς μελλοντικῆς ζητήσεως. «Ο. κ. Γουέτον, γενικὸς διευθυντὴ τῆς μεγάλης ἀειρίας πετρελαίων «Ἀγγλο-σάρου», ἔξεραστος τὸν φόδον αὐτοῦ, ὡμιλῶν πρὸ τοῖνος εἰς τὴν συνελθούσαν ἐν Στοκχόλμῃ διάσκεψιν τῆς «Διειθνούς καὶ Βαλτικῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως», Αναφερόμενος εἰς τὴν τοποθετησίαν νέων παραγγελιῶν διὰ τάνκερ, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τεσσάρων ἑτάρων, διετύπωσε τὴν πρόθελψιν, διὰ τὸν παράδοσιν προσθέτην τῶν πλοίων διατηρηθεῖσαν τὴν συνεργασίαν τῶν διαστάσεων τοῦ πλοίου.

Οσοι ἐπὶ τῷ ἐφοπλιστῶν — εἴπε — πρόκειται νὰ παραγγείλουν νέα σκάφη, μηποροῦν ν' ἀντικρύζουν τὸ μέλλον μετ' ἐμπιστούσης διὰ μίαν, τούλαχιστὸν εἰκοσαετίαν. Μὲ τὸ τέομον τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὴν Κορέαν δὲν προβλέπεται καὶ περιορισμὸς τῆς ζητήσεως πετρελαίων, ὅπως ἐπίσης Καταλήγων ὁ κ. Γουέτον επόνει, ὅτι ἀνεπάρκεια καὶ φορτηγῶν πλοίων ἔπιπλεθερία.

Τὰ δύο πολωνικά τάνκερ

«Παρανομίαν ἄνευ προηγουμένου» χαρακτηρίζει ἡ πολωνικὴ Κυβέρνησις, εἰς τὴν διαμαρτυρίαν τῆς ἐπιθυμούσαν εἰς τὴν ἐβραϊκή Κυβέρνησιν, φέρεται πρεσβείαν, τὴν γνωστὴν ἐπίσχεσιν τῶν δύο νεοαυτηρητῶν ἐν Αγγλίᾳ πολωνικῶν δεξαιενοπλοίων εἰπὸ τὸ «Ἀγγλικὸν Ναυαρχείον». Ή διακοινωνίας ἀξιοῖ τὴν ἀπόδοσιν τῶν πλοίων καὶ τὴν ἐπ' αὐτῶν ὑποστοῦ τῆς πολωνικῆς σημαίας. Κατὰ τὴν συμφωνίαν με τοὺς ναυπηγούς, — τούτης εἰς τὴν διαμαρτυρίαν τῆς πολωνικής σημαίας. Κατὰ τὴν συμφωνίαν με τοὺς ναυπηγούς, — τὰ δύο πολωνικά τάνκερα κατέστησαν ιδιοκτησία τοῦ πολωνικοῦ κράτους, εὐθὺς ὡς κατεβλήθη ἡ πρώτη δόσις τοῦ συμπεφωνημένου διὰ τὴν ναυπηγησίν των ποσοῦ. Τὸ πολωνικὸν καὶ μόνον κράτος ἔχει, συνεπῶς, τὸ δικαίωμα τῆς περιστέρω προστηρούσας ἡ πτώση πλοηγῶν τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, τῶν ὅποιων ἡ παραγγελία ἐδόθη τὸ 1948, συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρους τῆς ισχυούσας πόλεως πλοηγούσας τῶν εἰναι αὐταί, ἐννεακιλινδροί, δυνάμεις 8000 ἵππων, μὲ προθλεπόμενη ἀπόδοσιν ταχύτητος 14½ μιλῶν. Διάφοροι μόνον είναι οἱ πλοιοκτῆται τῶν σκαφῶν!

Σουηδία

Τὰ τυποποιημένα δεξαιενόπλοια

«Η ναυπηγησίας τάνκερ, τείνει νὰ τιποποιηθῇ. Ός ἀπότον παράδειγμα φέρεται ἡ κατασκευὴ 18 ἐν ὅλῳ παροδοίων δεξαιενοπλοίων ἡ συντελουμένη ἥπη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκοταρέκεν. «Ολαὶ τὰ σκάφη ἔχουν τὰς αὐτὰς διαστάσεις καὶ τὴν ίδιαν χωρητικότητα (17.500 τόνων d.w.), αἱ δητῆς Ντηζελ μηχαναὶ τῆς προώσεως τῶν εἰναι αὐταί, ἐννεακιλινδροί, δυνάμεις 8000 ἵππων, μὲ προθλεπόμενη ἀπόδοσιν ταχύτητος 14½ μιλῶν. Διάφοροι μόνον είναι οἱ πλοιοκτῆται τῶν σκαφῶν!»

Τεργέστη

Ο ἀνταγωνισμὸς πρὸς τὸ «Άμβούργον

Μία διάσκεψις τῶν χανασεπτικῶν πόλεων μετὰ τῶν ἐνδιαφερούμενών διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τοῦ Δουνάβεως κύκλων καὶ τῶν γερμανικῶν σιδηροδρομικῶν ἀειρίσεων, συνελθούσα κατὰ τὰς ἀρχαὶ Ιουλίου εἰς τὸ «Άμβούργον, ἀπεφάσισται τότε τὴν καθιέρωσιν ἐνός συστήματος διευκολύνθυτος τὴν διοχέτευσιν τῆς γερμανοσυστριακῆς ἐμπορικῆς κινήσεως πρὸς τοὺς βορείους γερμανικούς λιμένας. Ταύτοχρόνως ἐπεζητήθη καὶ ἀπὸ τοὺς αὐτοτριακούς σιδηροδρόμους ἡ ἀνασύστασις τοῦ πλαταιού αὐτῶν τιμοδιού, τοῦ ἐδραιούμενος τὴν διὰ τῶν γερμανικῶν λιμένων διαμετακόμιστον τοῦ αὐτοτριακού ἐμπορίου.

«Η ἀναγγελία τῶν ἀνωτέρω μέτρων προεκάλεσεν ἀνησυχίαν, ὡς ἦτο

GENERAL SHIPPING AGENCY E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

Sultan Hussein Quay-24
P.O.B. 394

SUEZ
P.O.B. 1

Agents for: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—Piraeus.

and other Greek Navigation Cos.

Established: 1894

Telegraphic Adress: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

έπόμενον, είς τούς κύκλους τῆς Τεργέστης, οἵτινες καὶ ἔχαρκτήρισαν τὴν συμφωνίαν, ώς ἀπόπειραν ἐναντίον αὐτῆς ταύτης τῆς ὑποστάσεως τοῦ πρώτου λιμένος τῆς Ἀδριατικῆς, δεδουμένου, ὅτι τὰ 65% τῆς σιδηροδρομικῆς πρὸς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης κινήσεως ἔχουν προσρισμόν καὶ προέλευσιν τὴν Λύστριαν. Η Τεργέστη ἐπίχειρει ἥδη μὲ κάθε τρόπον νὰ ἀντιδράῃ καὶ οἱ κύκλοι τῆς ἴσχυρίζονται, ὅτι ἡ Λύστρια ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν τὸ φυσικὸν «χίντερλαντ» τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος, ἀφοῦ αἱ ἀποστάσεις τῆς αὐστριακῆς ἐνδοχώρας πρὸς τοὺς γερμανικοὺς λιμένας εἰναι πολὺ μεγαλύτεραι, ἔναντι τῆς Τεργέστης. Ἀναφέρονται αὗται εἰς 900 χιλίομετρα ἐπὶ ζεύνου σιδηροδρομικοῦ δικτύου, προκειμένου περὶ τοῦ Ἀιμούργου καὶ τῆς Βρέμης, ἔναντι 170 μόνον ἐπὶ τοῦ ιταλικοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου, ποὺ καταλήγει εἰς Ταρβίζιο τῆς Τεργέστης.

Κατὰ τοὺς ίδιους κύκλους, διλαὶ αἱ βιομηχανίαι τῆς Λύστριας εἰναι ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν βόρειον περιοχὴν τῆς χώρας, θὰ ἔχουν, συνεπὸς, τὰ ἔξαγονα προΐστανται τῶν ναὶ διανύσσουν μεγαλύτερα πάποτασιν ἐπὶ ἔθνικοῦ ἔδαφους, παρ' ὅσον ἔλαν ταῦτα κατεύθυντο πρὸς Βορρᾶν. «Εχει τοῦτο ζωτικὴν σημασίαν διὰ τοὺς αὐστριακούς σιδηροδρόμους, οἵτινες, ἐντακτικῶς πάποτασιούμενοι, θὰ ἔκαλπονται καὶ ἔνα μέρος τῶν ἐλλειμμάτων τῶν. Ἀνομολογεῖται ἔξι ἄλλους ὅτι τὸ αὐστριακὸν σιδηροδρομικὸν τιμολόγιον εἰναι λίαν υψηλὸν καὶ θέν διευκολύνει τὴν διά της Τεργέστης μεταφορικὴν κίνησιν.

«Ηδη ἡ Τεργέστη καταβάλλει προσπαθείας, ὅπως διὰ μᾶς καλυτέρας καὶ εὐθυντέος ἔξυπνητεσιν τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου κρατῆσαι μέρος αὐτοῦ, κυρίος ἀπὸ τὸ Ἀιμούργον, τὸν μεγάλον αὐτὸν λιμένα μὲ τὰ ἀφθονα τεχνικὰ μέσα καὶ μὲ τὸ πυκνὸν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ ἐξωτερικόν. Διὰ νὰ καταβούσῃ ἡ Βαρύνουσα σημασία τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου διὰ τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης, ἀναφέρονται αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος κατὰ τὸ 1950, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1949. Η Λύστρια κατέχει, ὅπως καὶ εἰς τὸ παρελθόν, τὴν πρώτην θέσιν μεταξὺ τῶν χωρῶν, τῶν ὁπίων τὸ ἐμπόριον διακινεῖται μέσω τῆς Τεργέστης. Τὰ 80% τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος ἔχουν προέλευσιν καὶ προσρισμὸν τὴν Λύστριαν. Ἀλλὰ ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαι τῶν αὐστριακῶν ἐμπορευμάτων διὰ τῆς Τεργέστης τὴν ηὔδηθσαν κατὰ 80%, ἔναντι τοῦ 1949, αἱ εἰσαγωγαὶ διὰ τὴν Λύστριαν ἐμειώθησαν σημαντικῶς, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῶν φορτίων τῆς ἀμερικανικῆς Βοηθείας. Φορτία ἐπίσης εἰς χῦμα, μεταλλεύματάν καὶ τροφίμων διὰ τὴν Τσεχοσλοβακίαν, περιήλθαν εἰς ἄλλους λιμένας, ἐνῷ καὶ αἱ ἔξαγωγαι γιουγκοσλαβικῆς χυλείας ἐνεφάνισαν υποχώρησιν.

Οὕτω, ἡ σιδηροδρομικὴ κίνησις πρὸς τὸν ἐλεύθερον λιμένα τῆς Τεργέστης, μὲ προέλευσιν τὰς διαφόρους χώρας, εἶχεν ὡς ἔζης τὸ 1950 καὶ τὸ 1949, εἰς τόνους:

Χώρα	Εἰσαγωγὴ		Έξαγωγὴ	
	1950	1949	1950	1949
Ελλ. πειοχὴ Τεργέστης	41.336	11.091	38.476	55.011
Αύστρια	727.657	433.014	992.698	1.286.902
Τσεχοσλοβακία	77.831	70.637	45.862	141.725
Γερμανία	9.001	20.320	27.252	10.955
Ιταλία	16.252	20.494	29.597	39.605
Πιουγκοσλαβία	20.951	55.826	26.816	23.514
Πολωνία	125	7.441	17	22
Ελβετία	1.058	358	5.203	4.747
Ούγγαρια	17.753	41.112	56.846	25.449
Λοιπαὶ χώραι	3.114	2.973	2.704	2.477
Σύνολον	915.078	663.266	1.225.471	1.590.408

Συμειωτέον, ὅτι αἱ στατιστικαὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολήν, ἥτις θὰ πρέπει ἰδιαιτέρως νὰ ἐνδιαφέρῃ καὶ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν, καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν Ἀλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα, δεικνύουσα, ὅποσην ἔκτασιν προσέλαβε τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ τῶν χωρῶν τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολής, μέσω τῆς Τεργέστης. Ἐδιπλασιάσθη ἀπὸ τοῦ τελευταίου προπολεμικοῦ ἔτους καὶ ἔντευθεν, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

Χώρα	1950		1949	
	1950	1949	1938	1938
Κύπρος	15.013 τ.	37.313 τ.	21.496 τ.	21.496 τ.
Αϊγυπτός	210.953 »	160.122 »	86.406 »	86.406 »
Ἐλλάς	160.627 »	113.234 »	130.681 »	130.681 »
Ισραὴλ	68.230 »	69.679 »	27.308 »	27.308 »
Συρία	384.640 »	185.607 »	47.980 »	47.980 »
Τουρκία	107.954 »	140.116 »	120.820 »	120.820 »
Σύνολον	947.417 τ.	706.071 τ.	435.691 τ.	435.691 τ.

Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τῆς Συρίας καὶ τοῦ Λιβανοῦ ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς τὸ ἀκάθαρτον πετρέλαιον, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαι διαφυλάσσουν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν πριονισμένην χυλείαν. Κατὰ τὸ 1950 ἐξήκθησαν ἀπὸ τὴν Τεργέστην 450.000 τὸν πριονισμένην χυλείαν, μὲ προσρισμὸν τοὺς λιμένας τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολής. Τὴν κίνησιν ταύτην, κατὰ κύριον λόγον, τὴν ἐξεμεταλλεύθησαν τὰ Ιταλικὰ πλοῖα. Προέλευσις τῆς ἐν λόγῳ χυλείας, ἀπὸ τῆς Λύστριας, ἡ Λύστρια. Μεταξὺ τῶν εἰσαγωγῶν αἱ ἐπέρευνα καταλέγονται μεταλλεύματα χρωμάτων, ἔριοι καρποί καὶ βάμβαξ, ἐνῷ εἰς τὰς ἔξαγωγὰς ἀναφέρονται ἡ χυλεία, ὁ χάρτης, σιδηρά προϊόντα, ύαλικά, εἰδη ἐκ πορσελάνης, αὐτοκίνητα κλπ.

Ἡ αὕησις τῆς κινήσεως προεκάλεσε καὶ τὴν πύκνωσιν τοῦ δικτύου

τακτικῶν γραμμῶν. Ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ τῆς «Ναυτικῆς Εταιρίας Πειραιῶν» (Ν.Ε.Π.) καὶ ἡ ιστραπλιτικὴ τῆς ἑταῖριας «Ζίμ» ἐξηρτάσιαν ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς ἀνωτέρω κινήσεως. Ἐν τῷ μεταξὺ ἔχηγελθη ἡ σύστασις τουρκικῆς γραμμῆς, φαινέται δέ, ὅτι καὶ ἡ αἰγαπτιακὴ «Κεδιβίε» προτίθεται νὰ ἔγκαινεται ἐντὸς τοῦ ἔτους τακτικὰ πρὸς τὴν Τεργέστην δρομολόγια. Ὁ πασδήποτε ἡ κίνησις τῆς Τεργέστης βαρύτατον σιδηράται τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῆς ἀναγεννώμενης δραστηριότητος τοῦ Αιμούργου καὶ τῆς Βρέμης καὶ τῆς πυκνώσεως τῶν ἐκείθεν γραμμῶν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Τουρκίας καὶ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Τουρκία

Λιμενικὴ συμφόρησις

Οἱ λιμένες τῆς Κωνσταντινουπόλεως, τῆς Μερούνας καὶ τῆς Ἀλεξανδρέττας ἐμφανίζονται ἀπὸ τίνος μὲ σοδαράν συμφόρησιν τῆς κινήσεως τῶν, ἥτις καὶ προκαλεῖται ἐπόμενοις καθύστερησις τῶν ἕκει καταβλεόντων σκαφῶν. Σχετικῶς, αἱ ἔξι Ἀιμούργου πληροφορίαι μεταδίδουν, ὅτι ἡ «Κόνφερερας» τῆς Ἑγγὺς Ἀνατολῆς ἀπέφασιν τὸν προσαύξησην τῶν ναύλων κατὰ 15% μὲ ἀναδρομικῆς ισχύος ἀπὸ 15ης Ιουλίου. Συμειωτέον, ἔξι ἄλλους, ὅτι εἰς τὸν Αιμούργον εἰσπράττεται ἡδη ἡ προσαύξηση τῶν ναύλων κατὰ 25%, μέχρις ὅτου διακανονισθῇ τὸ ζῆτημα τοῦτο ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας Διασκέψεις, αἱ ὅποιαι ἀπόρκειται ἐπόκειται νὰ συνέλθουν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς πρὸς ἔξετασιν τῆς καταστάσεως.

Διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ «Ἐντιρνέ»

Ἡ «Κρατικὴ Τουρκικὴ Ἀτμοπλοία» ἐνήγαγεν ἐνώπιον τῶν τοπικῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων τρεῖς πλοηγούς τοῦ «Ἀλτερνέ», ὡς ὑπατιούς διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἀτμοπλοίου της «Ἐντιρνέ» καὶ ἡξιώσε τὴν κατεβολὴν ἀποζημιώσεως 180.000 λίρων. Ἰσχυρίζεται ἡ ἐν λόγῳ ἑταῖρια, ὅτι οἱ τρεῖς πλοῖοι καθυστέρησαν νὰ παράσχουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν. Τὸ «Ἐντιρνέ» ἐν τῷ μεταξὺ ἔκπληκτον παρότι τοῦ πληρώματός του καὶ ἔμυθιζετο. Τὸ ἐπιλόφθεν τοπικὸν δικαστήριον δὲν ἐπροχώρησεν εἰς τὴν περιάτερα διοικησίασιν καὶ ἀνέβαλε ταῦτη, διότι ὁ συνήγορος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταίριας δὲν εἶχε λάβει τὰς ζητηθείσας παρ' αὐτοῦ διδγιαὶς ἐκ Κωνσταντινουπόλεως.

**stop
scale
in your boilers**

Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις ἐντὸς τῶν λεβήτων σας

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

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 66, 77 ΚΑΙ 88:** Διὰ τὸν ἔλεγχον καθαλατώσεων, καθιζημάτων, ἐλάττωσιν σκληρότητος καὶ διαστήρησιν ἀλκαλικότητος.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 700:** Ἐλέγχει Ρή έξιδατώσεως. Προλαμβάνει τὴν σκωρίασιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ οὖδωρ τῶν λεβήτων.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 659 :** Ἀντιαναθραστικὴ σύνθεσις πρὸς ποιοτικὴν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ὑψηλοτέραν συμπύκνωσιν.

— **ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 134:** Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων ἀπὸ τοὺς προθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

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

Phone: 31478.25889
Tel./add HERMES
CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED
GENERAL SHIP CHANDLERS

Τρόφιμα, "Υλικά Μηχανῆς, Καταστρώματος
καὶ Τράνσιτος"
Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν. ΑΦΡΙΚΗΝ
2 SELKIRK STREET CAPE TOWN

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

'Η φορολογία τῶν πλοίων

'Η προθεσμία καταβολῆς τῆς α'. δόσεως τοῦ φόρου τῶν πλοίων διὰ τὸ ήμερολογιακὸν ἔτος 1950 ἐληξε τὴν 10ην Αύγουστου, ή δὲ προθεσμία υποβολῆς διὰ τὴν μείσων τοῦ φόρου, λόγω ἀργίας τοῦ πλοίου ή λόγω εἰσπράξεως οὐσιωδῶς μειωμένων ναύλων, ληγεῖ τὴν 31ην Αύγουστου. Δι' ἀνακοινώσεως τοῦ υπουργείου Οικονομικῶν συνιστάται ἡ ἔγκαιρος υποβολὴ πάντων τῶν δικαιολογητικῶν στοιχείων διὰ τὴν υποστήριξην τῶν ἐνστάσεων.

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὸν ἄγγικὸν ναυτικὸν Τύπον ἀνεγράφη ἡ ἀναγγελθεῖσα πρὸ τοῦ παρὰ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — χωρὶς νὰ κατονομασθῇ ἡ ἑταῖρια — παραγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορντ ἐνὸς τρίτου κατὰ σειρὰν δηλεοκινήτου φορτηγοῦ τῶν 10,000 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν τὸ 1955, διὰ λογαρισμοῦ τῆς ἑταῖρας «Κάσσος». Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ τετρακυλίνδρους μηχανὰς Ντόξφορντ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 14 μιλίων.

Οἱ ἐλέγχοι τῶν παναμαϊκῶν

'Ἐπὶ τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Αριανό», ὅπερ κατέπλευσε τὸν παρελθόντα 'Ιουνίου εἰς τὸν λιμένα Βάρτεν, τῆς Σουνδίας, προπρόσθιον ἐκ Σάν Πέντρο καὶ ἔχον πλήρωμα 27 ὄντα, Ελλήνων, Αρβάνων καὶ Νοτιοαμερικανῶν, ἐξεριθλῆτη μηχανοτάξ ἀπὸ μέρους τῶν Σουηδίκων ναυτηραγατῶν ὥργανσθεν. Ἡ ἑνέργεια αὐτῆς ἐγένετο, κατόπιν τῆς διαπιστώσεως, ὅτι τὸ σκάφος δὲν εἶχε προσαρμοσθῆ ἐις τὰ διεθνῆ καθορισμένα, δόσης ἀφορᾶ τὴν σύνθεσιν καὶ τὸν συνήγορον εὐθύτησίας τοῦ πλοίου τοῦ. Πρὸς ὅρσιν τοῦ μποκικοῦ ὑπεργράψθων σοὶ πλοιοκτήται νὰ υπογράψῃ μὲ τὴν «Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν» συμβολῆς συμπληρώσεως τῶν πρὸς τὰ διεθνῆ κρατούντων. Σημειώσαν, ὅτι παρόμοιοι ἐπεισόδιοι εἶχε συμβεισθῆ πρὸ τριμῆνου καὶ ἐπὶ τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Φιλόδελφος».

Τὸ τάνκερ «Ἀτλαντικό Ντάτσες»

Συμπληροῦνται κατ' αὐτὰς εἰς τὰ ἄγγικά ναυπηγεία Οὐλλιάμ Γκραΐν μία ἑξαπετικῶν ἐνδιαφέρουσα — ὡς χαρακτηρίζεται ἀπὸ τοὺς τεχνικούς — ἀνακατασκευὴ πλοίου. Πρόκειται περὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου τοῦ «Ἀτλαντικοῦ Ντάτσες» 8679 τόν. γκρός, ὅπερ ὑπέπειτα πρὸ μηνῶν μεγάλας ζημίας εἰς τὸ Σουάνση συνεπειαίς ἐκρίθεις. Τὸ σκάφος ἐκόπη εἰς δύο καὶ ἑρμούμενη ἐις τὰ ναυπηγεῖα εἰς δύο τεμάχια. Τὸ μεσαίον τοῦ τυμῆμα εἶχε τελείως καταστραφῆ εἰς μηκος 50 ποδῶν. Οἱ ναυπηγοὶ κατεκενσαν ἐνὸς νέον μεσαίον τυμῆμα, ὅπερ καὶ ηνωσαν μὲ τὰ διασωθέντα δύο τεμάχια, τὸ πρυμαίνον καὶ τὸ πρωράιον. Τὸ δυσκολώτερον σημεῖον τῆς ἔργασίας ὑπῆρχεν ἡ εὐθυγράμμιστις δύο δύο τυμημάτων. Ἡ ἀνακατασκευή, ητος σημειωτέον ἐκόπιστε 200.000 λιρῶν, περατοῦται συντόμως καὶ τὸν προσεχῆ μῆνα τὸ «Ἀτλαντικό Ντάτσες» θὰ ἀναχθῇ εἰς τὸ πέλαγος ἐκτέλεσιν δοκιμῶν.

Πιστώσεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ υπουργείου Συντονισμοῦ ἐκ τοῦ κονδύλιου ἀνασυκροτήσεως τοῦ ἔτους 1951—52 διετέθησαν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα 7.250.000 δολλαρίων συνολικῶν. Τὸ ποσὸν τοῦτο κατανέμεται ὡς ἀκολούθως: Διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν τῶν δόσεων τῶν παραγγελθέντων φορτηγῶν μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων \$ 6.100.000, διὰ τὴν προμήθειαν ἀνταλλακτικῶν καὶ ἀμιούδων μηχανημάτων τῶν ναυπηγουμένων ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀνάπτροσαμογῆς τῆς τιμῆς τῶν δύο πλοίων συνεπείᾳ αὐξήσεως τῶν ἔργατικον μηδεμοσθίων \$ 400.000.

Τέλος, διὰ τὴν προκαταβολὴν, ἔναντι παραγελίας ἐνὸς δύο πλοίων, φορτηγῶν γραμμῆς, τῶν 5500 τόννων εἴκαστον, \$ 750.000.

Δέοντος εἶναι σημειωθῆ, ὅτι τὸ υπουργείον Ναυτιλίας πρὶν ἡ ἀρχίσην ἑνόπιον τοῦ ἀρμόδιου συμβολίου τοῦ υπουργείου Συντονισμοῦ, πρὸς καταρτισμὸν τοῦ προγράμματος ἀνασυγκρότησης τῶν ἀρεμένου τελευταίου ἔτους τοῦ Σχεδίου Μάραρα, εἶχεν ὑποβάλει ὑπόμνημα διὰ τοῦ ὅποιον ἔζητει συνολικῶν, διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ ποσὸν τῶν \$ 13.630.000. Εἰς τοῦ ποσοῦ τούτου \$ 5.800.000 διὰ διετέθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν δύο φορτηγῶν πλοίων γραμμῆς, \$ 6.100.000 διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν τῶν δόσεων τῶν ναυπηγουμένων πλοίων καὶ \$ 600.000 διὰ τὴν προμήθειαν ἀνταλλακτικῶν καὶ ἀμιούδων μηχανημάτων τῶν ναυπηγουμένων πλοίων καὶ ἀντιμετώπισιν τῆς ἐπαύξησεως τῆς τιμῆς των, λόγω αὐξήσεως τοῦ κόστους τῶν ἔργατικῶν ἡμερομισθίων. Ἐπὶ πλέον \$ 400.000 θὰ διετέθησαν μέσω τῆς Κεντούριας Επιτροπῆς Δασείας (Κ.Ε.Δ.) δύο δάνεια διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν πλοίων τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας καὶ \$ 230.000 διὰ τὴν προμήθειαν μηχανημάτων καὶ μέσων χρησιμών διὰ τὴν ἀποκεντρωτήσην τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῆς ἀνελκυσθεῖσας τῆς Λέρου. Προσθέλετο ἐπίστης ή διάθεσις \$ 300.000 διὰ τὴν προμήθειαν ἀκτοφυλακίων καὶ τέλος \$ 300.000 διὰ τὴν προμήθειαν πετρελαιασκάτων.

Διὰ τὰς καλάς των ὑπηρεσίας

'Απενεμίθη τὸ Ναυτικὸν Μετάλλιον α', τάξεως (χρυσοῦ), εἰς τοὺς Πλοιάρχους λιμενικούς κ.κ. 'Ανδρ. Γεωργακόπουλον, διότι ὡς λιμενάρχης Νέας Υόρκης κατώρθωσε νὰ διαλύσῃ τὴν Ο. Ε. Ν. Ο. καὶ 'Αντών. Μπαχάν διὰ τὰς ὑπηρεσίας τὰς δοπίας προσφέρεν εἰς τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν διὰ τῆς ἀποσκόπησης παραδεσῆς τῶν παραχωρηθέντων εἰς τὴν 'Ελλάδα πλοίων τῶν γερμανικῶν ἐπανασθρώσεων.

Παρασημοφορία Προξένου μας

Εἰς τὸν κ. Σταύρον Α. 'Αντωναρόποτολον, Πρόξενον τῆς Ελλάδος εἰς

τὸ Νιούκαστλ, ἀπενεμήθη ὁ χρυσοῦς σταυρὸς τοῦ Γεωργίου Α', ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν εἰς ἀναγνώρισιν τῶν πολυτίμων ὑπρεστῶν τοῦ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων μεταφορὰν προσκυνητῶν ἐκ Βορείου Αφρικῆς εἰς Τζέδδαν.

'Υπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν

Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ύπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν ἐπιβατηγὸν σκάφος τοῦ «Τσάρλον Σούμερεν» 5516 τόν. γκρός (τοῦ 1930), πρόκειται νὰ ψώσηται εἰς Μπρεμερχάρφεν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ νὰ ἐπανδρωθῇ μὲ Ἑλληνικὸν πλήρα μας, ὅπερ ἀνέχωρησεν ἡδη ἐκ Πειραιῶς. Τὸ ἀνωτέρω σκάφος ἐναυλώθη διὰ σειράν ταξιδίων πρὸς μεταφορὰν προσκυνητῶν ἐκ Βορείου Αφρικῆς εἰς Τζέδδαν.

Διάλυσις ἑταῖρων

Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τοῦ Εμπορίου ἀνεκάληθη ἡ ἀδεια τῆς συστάσεως καὶ ἐτέθησαν ὑπὸ ἑκατόντασιν διότι παρέλειψαν νὰ ψώσανται εἰς τὸ 'Υπουργείον Ἑγκερίμουνος ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνιτίας τῶν μετόχων των αἱ 'Ανωνμοι 'Εταιρίαι: 'Ανωνμος 'Ελληνική Νουτική 'Εταιρία ή 'Τριάνων' ἐδρεύουσα ἐν Πειραιεῖ καὶ ιδρύθησε τοῦ 1944 καὶ ἡ 'Ατμοπολία 'Σείριος' Α. Ε. ἐδρεύουσα ἐν Αθηναῖς καὶ ιδρύθησε τὸ 1940.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἀγροστήθη πρὸ καιροῦ παρ' 'Ελλήνων ἄγγικὸν λίμπερτον «Ρουντάελ» 7.115 τόν. γκρός (τοῦ 1943) παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς θά μετονομασθῇ «Σάντα Ειρήνη».

— Τὸ ύπὸ λιβεριανῆς σημαίαν τοῦ πληθυνόντος τοῦ πλοίου τοῦ Εγγύρων 5860 τόν. γκρός, παραδεῖν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Γκραΐας εἰς τὴν πλοιοκτητηρίαν ἑταῖρων «Μαρβρίθα», ἀνέλαβεν ἡδη ὑπρεπεῖσαν καὶ ὑπέλειπε τὸν 28ην ίουνίου ἐκ Τοίν διὰ Κούδαν πρὸς παραλαβὴν φορτηγοῦ «Αργολίδος» εἰς Κηφισίαν.

— Τὸ υδροφόρον «Κατεπτόν Μίκες» νηολογίου Πειραιῶς 1200 τῆς «Α.Ε. Ναυτικής 'Υδροδοτής» μετανομάσθη εἰς «Εδρόςα».

— Δι' ἀποφάσεως τοῦ υπουργείου 'Εμπορίου Ναυτιλίας ἔχοργηθή ἀδεια πωλήσεως εἰς διάλογους τοῦ πλοίου τοῦ πετρελαιοκίνητου πλοίου «Αμφιάλος» νηολογίου Πειραιῶς 1165 κ.ο.χ. 378 ναυπηγήσεως 1922 τοῦ κ. 'Αναστ. Καλλινίκου.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ»: Κατέπλευσεν εἰς Τοίν τὴν 27ην 'Ιουλίου, ρυμουλκού μενον, συνεπειαὶ βλάσης εἰς τὸ μηχάνημα τοῦ πηδάλιου του. Διεταχθήσαν ἐπι-

(Ιουλ. 27)

«ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ» (παναμ.): 'Ἐκ Γιοκόραμάς δι' Αμβούργον κατέπλευσεν εἰς 'Αδεν μὲ ζημιας, συνεπειαὶ βλάσεις τριμηνίου, τὴν οποίαν συνηνήστησε κατὰ τὸ πλούν του. Εξεταρικά τὸν έπαλματο παρὰ τὸ Νο 1 κύτος ἐμφανίζουν ρωγμάτες, βλάσης δι τινές εἰς τὸ υφάλοι θεραπεύσθων προσωρινῶν πλανητικῶν σύνεξεων τὸ πλοίον διερρύγουν. Διὰ τὰς ἑπτεκαὶ διαρκείας πάντες τοῦ πλοίου διηγερότων τοῦ πλοίου. Διὰ τὰς ἑπτεκαὶ διαρκείας πάντες τοῦ πλοίου διηγερότων τοῦ πλοίου.

(Αὔγ. 11)

«ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ» (παναμ.): 'Ἐκ Σίκαστλος, δηλεζον, τάνκερ, παναμ.): Εἰς τὴν Γενοβίαν πρὸς ἐπισκεψὴν Εημίου τοῦ εἰς τὸ μηχανάν, τὰς δοπίας υπέστη τὸν 'Ιανουάριον καὶ Μάρτιον, καθὼς καὶ ἐτέρων ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος, δόγια προσφέρασσε κατά διατίθησαν. Εξεταρικόν παραδοθεῖσαν διαρκεῖας εἶναι διαρκεῖας καὶ διετόχη η ἀντικατάστασις των διατίθησαν.

(Ιουλ. 28 — Αὔγ. 6)

«ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ κύτου Νο 1 καὶ διντάρηση τῶν εἰν αὐτῷ υδάτων. Διὰ τὸν τελευταῖον τοῦν ἔργοσίαν ἐχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀντίλοι τῆς Διώρυγος. Δύοτα δισχολούνται μὲ τὴν ἐπισκεψὴν τοῦ ρυγμάτος εἰς τὸ υφάλοι τοῦ σκάφους, συνεπήσης η ἐκφόρτωσης 500 τόν. φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 2 κύτος καὶ η μεταφορά τῶν καυσίμων ἀπὸ τὰ διπούμενα τὸ Νο 2 εἰς τὰ διπούμενα τὸ Νο 5, τὸν εγερθῆ η ὑδάτων πρὸ τοῦ πλοίου καὶ διευκόλυνθῇ η ἔργασία τῶν διπούμενων.

«ΟΙΤΑΝΑ ΤΟΥΝΤΑΣ ΚΟΡΠΟΥΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ κύτου Νο 1 καὶ διντάρηση τῶν εἰν αὐτῷ υδάτων. Διὰ τὸν τελευταῖον τοῦν ἔργοσίαν ἐχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀντίλοι τῆς Διώρυγος. Δύοτα δισχολούνται μὲ τὴν ἐπισκεψὴν τοῦ ρυγμάτος εἰς τὸ υφάλοι τοῦ σκάφους, συνεπήσης η ἐκφόρτωσης 500 τόν. φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 2 κύτος καὶ η μεταφορά τῶν καυσίμων ἀπὸ τὰ διπούμενα τὸ Νο 2 εἰς τὰ διπούμενα τὸ Νο 5, τὸν εγερθῆ η ὑδάτων πρὸ τοῦ πλοίου καὶ διευκόλυνθῇ η ἔργασία τῶν διπούμενων.

«ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ ΤΟΥΝΤΑΣ ΚΟΡΠΟΥΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ κύτου Νο 1 καὶ διντάρηση τῶν εἰν αὐτῷ υδάτων. Διὰ τὸν τελευταῖον τοῦν ἔργοσίαν ἐχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀντίλοι τῆς Διώρυγος. Δύοτα δισχολούνται μὲ τὴν ἐπισκεψὴν τοῦ ρυγμάτος εἰς τὸ υφάλοι τοῦ σκάφους, συνεπήσης η ἐκφόρτωσης 500 τόν. φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 2 κύτος καὶ η μεταφορά τῶν καυσίμων ἀπὸ τὰ διπούμενα τὸ Νο 2 εἰς τὰ διπούμενα τὸ Νο 5, τὸν εγερθῆ η ὑδάτων πρὸ τοῦ πλοίου καὶ διευκόλυνθῇ η ἔργασία τῶν διπούμενων.

«ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ ΤΟΥΝΤΑΣ ΚΟΡΠΟΥΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ κύτου Νο 1 καὶ διντάρηση τῶν εἰν αὐτῷ υδάτων. Διὰ τὸν τελευταῖον τοῦν ἔργοσίαν ἐχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀντίλοι τῆς Διώρυγος. Δύοτα δισχολούνται μὲ τὴν ἐπισκεψὴν τοῦ ρυγμάτος εἰς τὸ υφάλοι τοῦ σκάφους, συνεπήσης η ἐκφόρτωσης 500 τόν. φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 2 κύτος καὶ η μεταφορά τῶν καυσίμων ἀπὸ τὰ διπούμενα τὸ Νο 2 εἰς τὰ διπούμενα τὸ Νο 5, τὸν εγερθῆ η ὑδάτων πρὸ τοῦ πλοίου καὶ διευκόλυνθῇ η ἔργασία τῶν διπούμενων.

«ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ ΤΟΥΝΤΑΣ ΚΟΡΠΟΥΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τοῦ γαιανθρακοφορτίου τοῦ κύτου Νο 1 καὶ διντάρηση τῶν εἰν αὐτῷ υδάτων. Διὰ τὸν τελευταῖον τοῦν ἔργοσίαν ἐχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀντίλοι τῆς Διώρυγος. Δύοτα δισχολούνται μὲ τὴν ἐπισκεψὴν τοῦ ρυγμάτος εἰς τὸ υφάλοι τοῦ σκάφους, συνεπήσης η ἐκφόρτωσης 500 τόν. φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 2 κύτος καὶ η μεταφορά τῶν καυσίμων ἀπὸ τὰ διπούμενα τὸ Νο 2 εἰς τὰ διπούμενα τὸ Νο 5, τὸν εγερθῆ η ὑδάτων πρὸ τοῦ πλοίου καὶ διευκόλυνθῇ η ἔργασία τῶν διπούμενων.

«ΕΛΛΑΣΙΑΝΑ ΤΟΥΝΤΑΣ ΚΟΡΠΟΥΣ» (παναμ.): Παραμένει εἰς Μπαλιπόταν μὲ ζημιας ἐκ προσφέρων εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκεψῶν διετάχθη ἡ ἐκφόρτωση τ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	Λ. Κεράνης	11	3508	είς Λορέντζο Μαρκές από 29 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Λονδίνον 2 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'. (δεξ)	Έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Άρούμπαν 5 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Καλκούταν 6 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7176	έφθ. Τοκουγάμα 4 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άνεχ. Τάιν 3 Αύγ. δι' Ούεμπιλλα
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Παραμαρίμπο 3 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΙΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλας	08	2098	άνεχ. Βάσα 1 Αύγ. διά Κέμι, έφθ. 2
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Κάρδιφ 4 Αύγ. διά Βαμπάναν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	διήλθεν «Άγιον Βικέντιον 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανῶν» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κολόμπη 27 'Ιουλίου
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7194	διήλθε Σιγκαπούρην 10 Αύγ. διά Ντουγκούν
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λούζης	42	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Αύγ. διά Δανίαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμοὺς καὶ Πατέρας	42	7177	έν πλῷ ἐκ Χάμπτον ρόδος δι' Ιαπωνίαν, Αύγ. 10
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤέΡΑΣ	Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	είς Μούρμανσκ 5 Αύγ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Λιβερπούλ 10 Αύγ. δι' Αλμέριαν
ΑΝΝΑ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	διήλθε Γιρβαλτάρ 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Κονδύλη	42	7191	έφθ. Καλκούταν 7 Αύγ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7176	εἰς Βασιλόπα 1 Αύγ.
ΑΞΙΟΣ	Λαιμοὺς καὶ Πατέρας	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 6 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Κ. Πετρούστης	21	4786	άνεχ. Σφάδε 10 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	εἰς Πειραιά από 22 'Ιουλίου
ΑΡΓΩ	«Λιβανοῦ» Α. Ε.	41	7460	διήλθε Πόλη Σαΐδ 10 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Γιαναγά καὶ Σία	19	4683	άνεχ. Σόντερλαντ 5 Αύγ. διά Μούρμανσκ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Μανάτι 29 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Θρακίη» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Μεσσήναν 4 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λάζ. Αντέλερ 8 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Αύγ. διά Δουδίνιον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	·	·	·	·
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	·	·	·	·
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	·	·	·	·
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	·	·	·	·
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	·	·	·	·
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	·	·	·	·
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	·	·	·	·
ΔΗΜ. ΓΓΛΕΣΗΣ	·	·	·	·
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	·	·	·	·
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	·	·	·	·
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	·	·	·	·
ΔΙΡΦΥΣ	·	·	·	·
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	·	·	·	·
ΕΒΡΟΣ	·	·	·	·
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	·	·	·	·
ΕΛΕΝΗ	·	·	·	·
ΕΛΕΝΗ Δ.	·	·	·	·
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	·	·	·	·
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	·	·	·	·
ΕΛΕΥΣΙΣ	·	·	·	·
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	·	·	·	·
ΕΛΛΑΣ	·	·	·	·
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	·	·	·	·
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	·	·	·	·
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	·	·	·	·
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	·	·	·	·
ΕΠΛΙΣ	·	·	·	·
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	·	·	·	·
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	·	·	·	·
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	·	·	·	·
ΕΥΑΝΟΙΑ	·	·	·	·
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	·	·	·	·
ΕΥΘΑΛΙΑ	·	·	·	·
ΕΥΠΛΟΙΑ	·	·	·	·
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	·	·	·	·
ΕΥΡΩΤΑΣ	·	·	·	·
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	·	·	·	·
ΗΠΕΙΡΟΣ	·	·	·	·
ΗΡΩΝ II	·	·	·	·
ΘΑΡΡΟΣ	·	·	·	·
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	·	·	·	·
ΘΕΜΩΝΗ	·	·	·	·
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	·	·	·	·
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	·	·	·	·
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	·	·	·	·
ΘΕΤΙΣ	·	·	·	·
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	·	·	·	·
ΙΑΚΩΒΟΣ	·	·	·	·
ΙΓΟΡ	·	·	·	·
ΙΘΑΚΟΣ	·	·	·	·
ΙΛΙΣΣΟΣ	·	·	·	·
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	·	·	·	·
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	·	·	·	·
ΙΩ. Σ. ΜΑΡΚΕΤΟΣ	·	·	·	·
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	·	·	·	·
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	·	·	·	·
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	·	·	·	·
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	·	·	·	·
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	·	·	·	·
Φραγκ. Σιγάλας	04	2453	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν	
Λ. Κεράνης	11	3508	είς Λορέντζο Μαρκές από 29 Μαΐου	
Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Λονδίνον 2 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν	
Έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Άρούμπαν 5 Αύγ. διά Λισσαβώνα	
υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Καλκούταν 6 Αύγ.	
Ν. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7176	έφθ. Τοκουγάμα 4 Αύγ.	
Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	άνεχ. Τάιν 3 Αύγ. δι' Ούεμπιλλα	
'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Παραμαρίμπο 3 Αύγ.	
Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 Αύγ.	
υἱοὶ Γ. Σιγάλας	08	2098	άνεχ. Βάσα 1 Αύγ. διά Κέμι, έφθ. 2	
Π. καὶ Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Κάρδιφ 4 Αύγ. διά Βαμπάναν	
«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.	
Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	διήλθεν Αγίον Βικέντιον 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην	
«Θεοφανῶν» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Καλκούταν 27 'Ιουλίου	
«άδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7194	διήλθε Καλκούταν από 27 'Ιουλίου	
Α. Λούζης	42	7176	διήλθε Βαλτιμόρην 1 Αύγ. διά Δανίαν	
Λαιμοὺς καὶ Πατέρας	42	7177	έν πλῷ έκ Χάμπτον ρόδος δι' Ιαπωνίαν, Αύγ. 10	
Ίω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	είς Μούρμανσκ 5 Αύγ.	
Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	άνεχ. Λιβερπούλ 10 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν	
άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 3 Αύγ. διά Δουδίνιον	
Κονδύλη	42	7191	·	
«Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7176	·	
Κ. Πετρούστης	21	4786	·	
Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	·	
«Άλκανων» Α. Ε.	44	7460	·	
«Ηπειρωτικὴ» Α. Ε.	13	4044	·	
Θ. Γ. Έμπειρικού	21	5728	·	
Θ. Επιφανειάδης	43	7176	·	
Άνδρεάδη	43	7176	·	
Π. Καλιμπούντούλου	44	7176	·	
·	·	·	·	
άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	·	
Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	·	
υἱοὶ Δ. Τιγγλέση	18	5275	·	
Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	·	
«Αιγαῖον» Α. Ε.	44	7207	·	
Π. καὶ Β. Πανταλέων	43	7176	·	
άδ. Πατέρας	43	7176	·	
·	·	·	·	
άδ. Λιβανοῦ	37	4839	·	
«Θεοφανῶν» Α. Ε.	43	7244	·	
έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4163	·	
«Ηπειρωτικὴ» Α.Ε.	18	4300	·	
«Άλκανων» Α. Ε.	44	7176	·	
άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	·	
Δ. Σταθότος καὶ Σία	43	7176	·	
Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	2369	·	
άδ. Μαζαράκη	43	7244	·	
Νευρεπ. — Σταθότος	44	7198	·	
Καδίοι Σιγάλας	43	7176	·	
υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	·	
Εύγ. Ι. Χανδρή	43	7177	·	
άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	·	
Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	·	
Π. Μαρκεσίνης	43	7176	·	
I. Κουμάνταρος	43	7176	·	
·	·	·	·	
άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	·	
Άρ. Σταυρίδης κλπ.	18	5572	·	
Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	·	
Ζ. Λαιμός — Π. Ποντίκος	19	5253	·	
έτ. «Ιόνιον»	44	7198	·	
άδ. Κάρος Α. Ε.	44	7198	·	
Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	·	
υἱοὶ Σπ. Πολέμη	42	2865	·	
«Θεοφανῶν» Α. Ε.	37	4815	·	
έτ. «Νηρέυς» Α. Ε.	30	4123	·	
Θ. Επιφανειάδης	35	2385	·	
·	·	·	·	
Γ. Αγγελίδης	01	2107	είς Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ., έκαυλωθη	
Λώς καὶ Πελάς	43	7207	άνεχ. Σούσα 27 'Ιουλίου διά Ράς Ντίμας	
«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	διήλθε Ντόρε 10 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν	
«Θεοφανῶν» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Καράτι 9 Αύγ. διά Μαρμουρικό	
Άδελφοι Γουλανδρῆ	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 3 Αύγ. διά Πόρτ Αλφρεντ	
έτ. «Αθηνᾶς κλπ.				

ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Σ. Νιάρχος	45	7240	διηλθες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Πόρτ Άλφρεντ 3 Αύγ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	διηλθες Ντόρερ 7 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 27 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλ:ον 1 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εις Αμπου Τζενίμα 6 Αύγ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Βοστώνη 7 Αύγ.
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	Ε. Πετρούτσης κλπ.	21	4786	"Ιδε: «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ»
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	διηλθες Πούλο Μπούκομ 8 Αύγ. διά Κόμπε
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Σάντα Ροζαλία
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας και Υἱοί	27	4950	άνεχ. Μαντράς 10 Αύγ. διά Καλκούταν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	'Ελλην. Μεσσογ. Γραμματί	11	7537	έφθ. Μελβούρην 7 Αύγ. (ηδη έν πλώ Διά Πειραιά)
ΚΥΜΑ	έσδ. Λιδανούς Α. Ε.	43	7244	έφθ. Κοστιν 1 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Μένα Έλλ Αχιμάντι 4 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Αποδιάκος	45	7176	έφθ. Λίθερπουλ 2 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λών και Α. Πεζάς	43	7176	άνεχ. Χιροχάτα 28 Ιουλίου
ΛΕΩΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Πόρτ Τάμποτ 8 Αύγ. δι' Οξελούσουντ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύσσγγ. και Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	45	7176	διηλθες Πούλο Μπούκομ 1 Αύγ. διά Βομβάνη
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδιού	19	3911	άνεχ. Χάρτλεπουλ 1 Αύγ. δι' Αρχαγγελον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	διηλθες 450 μιλία από Βαλένσιαν 6 Αύγ. διά Δουβλίνον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	διηλθες Κωνσταντινούπολιν 9 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	έφθ. Νιούπορτ 28 Ιουλίου
ΜΑΡΙΑ	Ι. Πετσόπουλος κλπ.	11	1881	έφθ. Θεσσαλονίκην 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Λών και Πεζάς	43	7244	έφθ. Πόρτλαν ("Ορεγκον) 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 9 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διηλθες Σουέζ 6 Αύγ. διά Σαϊγκόν
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Μπουένος Αύρης 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	εις Γενοβαν 6 Αύγ. ένευλώθη
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγγεργης	22	1175	έφθ. Όδησσον 8 Αύγ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Ευσταθίου	19	5476	έφθ. Σαφάξ 7 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθες Πόρτ Σαΐδ 8 Αύγ. διά Λονδίνον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ι. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	εις 'Αμμούργον 3 Αύγ. υπό έκφορτωσιν
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκταρ. Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Τοκοπίλλαν 2 Αύγ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Θρή Ρίβερς 8 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛΑ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	εις Μόζι 4 Αύγ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Ευσταθίου	44	7176	έφθ. Σιδηνεύ 28 Ιουλίου
ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Τάϊν 5 Αύγ. διά Σουηδίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Ήστχαμ 9 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Νεάπολιν 10 Αύγ. διά Νέαν Ύρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενίας»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Ιουλίου δι' Ούρουγουάνην
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανία» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Καράτσι 17 Ιουλίου διά Βαμπόα
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιας κλπ.	37	5205	άνεχ. Λουδίνον 1 Αύγ. διά Γκάλθεστων
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας και Σία	43	7176	έφθ. Κάρδιφ 2 Αύγ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεχ. Ρουέν 7 Αύγ. δι' Αγιον Λαυρέντιουν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	εις Θεσσαλονίκην 8 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διηλθες Λάξ Πάλμας 9 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7240	έδεξανεινίθη 8 Αύγ. εις Τεργέστην
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 Ιουλίου διά Βρέμην
ΟΘΩΝ	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 4 Αύγ. διά Χάρδρην
ΟΛΓΑ	Φαφαλίοι και Σία	44	7176	έψθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική Κούλολυθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άνοικτά του Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Τακοράτι 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	διηλθες Μπαλμπάσ 10 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	έφθ. Νεάπολιν 9 Αύ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπη» Σο	18	5525	άνεχ. Καράτσι 26 Ιουλίου διά Λορέντζο Μαρκές
ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΝΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Μίδδλεσμπρα 4 Αύγ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Γλασκώβη 8 Αύγ. διά Νάρδικ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιδανός	43	7176	άνεχ. Κούζ Μπαίη 10 Αύγ. διά Πόρτλαν ("Ορεγκον)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 8 Αύγ. δι' Ήστ Λόντον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194	άνεχ. Μαύριμαν 3 Αύγ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Καλκούταν 3 Αύγ.
ΠΑΥΛΟΣ Γ.	Δ. Νίτος	20	1130	έν πλώ από Στρατώνι διά Τεργέστην, Αύγ. 0
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	'Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 7 Αύγ. δι' Άλεξανδρειαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Νασσάου 6 Αύγ. διά Παστελλίδο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Μ. Νομικός	43	10448	έφθ. Γλασκώβην 6 Αύγ. και άνεχ. 10
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υιοι Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Κιουρασάο 3 Αύγ. (διαταγας)
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηναι»	44	7207	διηλθες Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χαϊφόγκ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	εις Αμπερντάμ από 21 Ιουνίου, έπισκευή άργει Αμπελάκι από 24 Οκτ. 1950
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	διηλθες Βορτρόσαν 4 Αύγ. δι' Οξέλοσουν, έφθ. 11
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βαγιάνης και Σία	16	1765	άνεχ. Ανδενί 10 Αύγ. διά Φιλλανδίαν
ΡΙΤΑ	υιοι Σ. Σιγάλα	25	1412	έφθ. Αντζελες 2 Αύγ. δι' Ιτανίαν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεχ. Φρόμπαντ 4 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Μπράχεσταντ 1 Αύγ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Γραντσπέρδο	17	4908	διηλθεν 150 μ.λ. Ν. Α. Ρίου Ιανείρου 5 Αύγ. δι' Αργεντινήν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Κ. Πετρούτσης	01	3634	άνεχ. Πούντα Καρντόν 1 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΣΑΜΟΣ	υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Αριτρόδασαν 4 Αύγ. δι' Οξέλοσουν, έφθ. 11
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιών Σιγάλα	43	7176	εις θέσιν 34—57 Ν. και 23—31 Δ. Αύγ. 6 διά Ντώρμπαν
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	εις Μπάκιαν Μπλάγκαν 4 Αύγ.
ΣΤΑΘΗΣ Ι. ΓΙΑΝΝΑΓΑΣ	Δ. Φαφαλίδος	44	7176	άνεχ. Καμαίσι 20 Ιουλίου διά Ντάϊρεν
ΣΤΑΜΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	διηλθες Κιουρασώ 4 Αύγ. διά Μάντζεστερ
ΣΤΑΥΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Λίθερπουλ από 5 Ιουνίου, έπισκευή έφθ. Χάϊφαν 10 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Πούντα Καρντόν 1 Αύγ. διά Χάϊφαν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Κιέλον 30 Ιουλίου
ΣΥΡΟΣ	άδ. Γράτσοι	44	7207	εις ταξίδια Σφάξ—Πειραιώς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Λαυκάς Νομικός	13	4221	εις Νιώρμπαν από 23 Ιουλίου
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύγενία I. Χανδρή	20	844	διηλθεν 'Οράν 9 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	«Έκτωρ. Δρακούλης»	43	10448	έφθ. Βομβάν 28 Ιουλίου
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Ναυτ. 'Ετ. Πειραιώς	11	3658	έφθ. Ελευσίνα 9 Αύγ.
ΤΗΝΟΣ	άδ. Γράτσοι	11	1459	
ΤΡΙΤΩΝ	«Αθαν. Κουλουμάς»	44	7207	
ΥΔΡΑΙΟΣ II	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	30	4557	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	Λαυκάς Νομικός	44	7244	
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λαυκάς Νομικός	21	1783	

ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	44	7176	έφθ. Χερσώνα 2 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	διήλθε Μοντεβίδεο 5 Αύγ. διὰ Τοκοπίλλων
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Τοκοπίλλων 1 Αύγ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	07	4043	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	έφθ. Μόζι 7 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ	υοί Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΨΑΡΑ	'Αναστασίου - Φαφάλιδς	45	7247	διήλθε Φερνάντο Μορόνχα 1 Αύγ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Πιαντίρμα 2 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3976	έφθ. Φαλκονάρα 5 Αύγ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 30 Ιουλίου διὰ Μοντεβίδεο
ΑΓΓΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διὰ Φρητάουν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άλσούέρο»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 29 Ιουλίου διὰ Γερμανίαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Σίδην (Νέας Σκοτίας) 4 Αύγ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άνεχ. Βαλτ., ιόρη 29 Ιουλίου δι' 'Αμβούργον
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	έφθ. Χάμπτον ρόδι 5 Αύγ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	έφθ. 'Άδεν 9 Αύγ. δι' 'Αμβούργον)
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έφθ. Καλκούταν 27 Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκούάνος»	18	8703	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Αύγ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλης»	45	7201	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Χαύτσον
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	31	7923	έφθ. Σουανζ 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	διήλθε Λάδσετον 30 Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Βιζαγιαπατάμ 7 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεργκικ»	45	7149	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Ιουλίου διὰ Βαγκούνερ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Άννιτσα»	44	7970	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	εἰς Μένο Έλ. 'Αχμάτιν 2 Αύγ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 28 Ιουλίου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτερ»	43	7176	άνεχ. Λιβόριο 4 Αύγ. Γιβραλτάρ 7 δι' "Αλμπανυ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πονούάκα»	04	4784	άνεχ. 'Ελευσίνα 4 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άργει Γένοβαν όποι 5 Ιουλίου, έπισκεψη
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΟΥΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΔΑΛΙΣ	έτ. «Μαρίτιμος»	19	5114	έφθ. Μαλμπάτος 20 Ιουλίου, ζημιαί (διὰ Γιοκοχάμαν)
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιώνα»	28	5061	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομενής»	43	7191	έφθ. Σάντα Αντώνιο 28 Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Κιουρασάο 21 Ιουλίου διὰ Μοντεβίδεο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομενής»	43	7176	διήλθε Παναμάν 7 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 9 Αύγ. διὰ Χιλήν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	έφθ. Μπουένος "Αύρες 6 Αύγ.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιστημένιας»	21	10388	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 8 Αύγ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Πόνκα»	22	1979	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 15 Φεβρ. 1950
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδι 6 Αύγ.
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Σαντιάγκο 6 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουελέ»	28	4809	άνεχ. Χούλλ 4 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διὰ Ντάτιρεν
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρδεστ»	30	9031	άνεχ. Κιουρασάο 1 Αύγ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΣΠΙΡΕ-Ι.ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	προσήρχει Σιρίγια Σάκι 7 Αύγ. (διὰ Γιοκοχάμαν)
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. (διὰ Ντάτιρεν)
ΑΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Φρισκό»	18	2224	εἰς ταξίδια Μούμπιλ — Παραμαρίμπο
ΑΣΤΡΑ (Χονδ. δεξ.)	έτ. «Αστρα»	21	8206	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 6 Αύγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	έφθ. Ασαλμποργκ 1 Αύγ. καὶ άνεχ. 4 διὰ Ντόρερ
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκας»	27	5214	άνεχ. Καλκούταν 1 Αύγ. διὰ Κουνταλόρε
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	διήλθε Σουέζ 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΓΟΥ.Ι.ΝΤ.	έτ. «Αττάντικ»	44	7247	διήλθε Πούλο Μπούκομ 7 Αύγ. διὰ Ντάτιρεν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ Ε.Α.Ρ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 7 Αύγ. (διὰ Περσικόν Κόλπον)
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡ.ΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Αττάντικ»	49	17094	διήλθε Σουέζ 9 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Λιθερ.)	έτ. «Αττάντικ»	49	7310	διήλθε Σουέζ 1 Αύγ. διὰ Γιοκοσούκαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 3 Αύγ. δι' Ινδίας
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Αττάντικ»	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Αττάντικ»	43	7200	εἰς Ούνεστ Χάρτλεπουλ ύποι άνακτασκευήν, Αύγ. 8
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΣΈΣ (δεξ.)	έτ. «Αττάντικ»	50	8679	διήλθεν άνοικτα 'Αδεν 1 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 9 Αύγ. διὰ Τουτικόριν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΑ.Ι.ΛΟΤ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	διήλθε Σουέζ 5 Αύγ. διὰ Μπάχρειν
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Αττάντικ»	48	10928	άνεχ. Χάρηρην 4 Αύγ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αττάντικ»	49	10908	έπλω ἀπό Σιγκαπούρην διὰ Ντουγκούν, Αύγ. 3
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	έφθ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΙ.Υ.	έτ. «Αττάντικ»	43	7176	εἰς θέσιν 19—44 Β. καὶ 121—12 Α., Αύγ. 3 δι' 'Αμβούργον
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Στεττίνον 27 Ιουλίου
ΑΤΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕ.Ι.ΝΤΕΡ	έτ. «Αττάντικ»	44	7247	διήλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρούς»	27	5006	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 29 Ιουλίου διὰ Βέλγιον
ΒΑ.Ι.ΜΕΑ (όνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Μπαχρέν 27 Ιουλίου διὰ Καρντόν
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ελληνες άγορασται	35	8072	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ.
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	διήλθε Παναμάν 23 Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	έφθ. Μαϊάμι 5 Αύγ. ρυμουλκούμενον (διὰ Νέαν Υόρκην)
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	έφθ. Μοντεβίδεο 25 Ιουλίου
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορούάντος»	43	7067	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Αύγ. διὰ Ντάτιρεν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι.ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεανίκα»	43	7244	άργει Κωνσταντζαν ύποι 19 Σεπτ. 1950
ΒΙΛΛΑ ΦΡΑΝΚΑ	έτ. «Αφρικάνα»	06	2035	άνεχ. Γκάλεστον 2 Αύγ. διὰ Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Τάιν 28 Ιουλίου διὰ Κούδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5840	διήλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Βρετ., Κολομβίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρκοντο»	43	7166	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 24 Ιουλίου διὰ Πούντα Καρντόν
ΓΚΕΡΒΑ.Ι.Σ. (δεξ.)	έτ. «Οθερσού Τάνκερ»	43	10448	διήλθε Κολόμπο 4 Αύγ. διὰ Φορμζάν
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	εἰς θέσιν 6—32 Β. καὶ 52—24 Α., Αύγ. 1 δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Σουοφλαντσάιντ»	20	6343	διήλθε Σουέζ 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. Λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	εἰς θέσιν 32—10 Β. καὶ 18—56 Δ., Αύγ. 5 διὰ Χάιφας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. Λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	άνεχ. Μόζι 9 Αύγ. διὰ Λόγκ Μπήτης
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμασκο»	44	7216	έφθ. Ράς Τανούρα 27 Ιουλίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άνεχ. Αμέρειραν 3 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξε»	20	6157	εἰς Οζάκαν ἀπό 9 Ιουλίου ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιάπωνας
ΔΡΥΑΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	22	5905	έφθ. Σαλδαντόρ 6 Αύγ. (διὰ Πέπελ)
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρενάς»	29	6941	έφθ. Κοπεγχάγην 8 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	έφθ. Βομβάνη 8 Αύγ.
ΕΛ. ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόβλοε»	20	7744	έφθ. Σουέζ 5 Αύγ.
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλασ»	12	3663	έφθ. Λονδίνου 6 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλιο»	22	2480	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ (Χονδ.)	έτ. «Γκλόμπος»	20	7631	άνεχ. Ραγγούν 7 Αύν. διὰ Μόλμαιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άνεχ. Φρηματίλ 3 Αύγ. διὰ Μελδούρην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιανουσουλάτος»	28	6522	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 7 Αύγ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕ.Ι.ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Λειζέρες 3 Αύγ. διὰ Γκάλεστον
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντο»	44	7207	άνεχ. Λαζαρίδης 10 Αύγ.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι·Ζ		έτ. «Πουαρόζας	43	7176	άνεχ. Χούστον 4 Αύγ. δι' Εύρώπην
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Μασσαλίαν 3 Αύγ.
ΕΡΝΕΣΤΟ		έτ. «Βέρντε Λινέν»	19	5175	είς Χόγκ Κόρκ από 16 'Ιουλίου ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιάπωνας
ΕΥΑΝΘΙΑ		έτ. «Πλέτρος Αυτικίδης	20	6419	διηλθε Πούλοι Μπούκοι 6 Αύγ. διά Σατηκόν
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ελρήνη»	19	2624	έφθ. Σαΐν Τζών (Νέας Γῆς) 1 Αύγ. και Μπότγουντ 9
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Χαδάνναν 1 Αύγ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν 'Αυτώνιο»	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Νάρβικ
ZAN		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Χάμππον ρόδες 8 Αύγ.
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	διηλθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	διηλθε Παναμάν 5 Αύγ. δι' Άγγλιαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Οζάκαν 23 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ, έφθ. 8 Αύγ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Μασσαλίαν 5 Αύγ. (διά Μαδαγασκάρην)
ΘΕΟΔΩΡ		έτ. «Θεοδώρω»	19	5524	είς Καλκούταν από 7 'Ιουλίου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.		άδ. Σαμιωάν	17	1276	έφθ. Κέμι 8 Αύγ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	είς Λορέντζο Μαρκές από 8 'Ιουλίου
ΘΕΤΙΣ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Διεθνής»	43	7200	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ.
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		«Ελληνες άγορασται	28	7350	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. δι' Αμουσάτη Μπαίν
ΙΛΕΝΑΟ		έτ. «Λάς Κρούτσες»	43	7163	έφθ. Τέλι Αϊδί 10 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	είς Θέσιν 54 Β. και 46 Δ. Αύγ. 2 διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Μπουενός Αύρες 8 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Τρίνινταν 29 'Ιουλίου διά Ρίον Ιανέιρον
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 7 Αύγ δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		«Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Καλκούταν 6 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάμ, έφθ. 10
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ.
ΚΑΛΛΑΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αριόνο»	22	8432	άνεχ. Στανλόου 10 Αύγ. διά Φλάσιγκ
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. διά Μπρεμερχάρεν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Μπέιρα 1 Αύγ. διά Μομπάσσαν, έφθ. 9
ΚΑΝΤΟΥΛΕ		έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	είς Λορέντζο Μαρκές από 13 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	έφθ. Λουλέα 1 Αύγ.
ΚΑΡΜΕΝ (δύνουρ.)		έτ. «Μπαζίλι»	18	4647	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΑΡΡΕΝΑ		έτ. «Καρρένα»	21	4507	είς λιμενάς Αργεντινής 10 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Νάρβικ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΒΟΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Άρεκουίτα»	43	7257	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλίου (είτα 'Αμβούργον)
ΚΑΒΟΙΔΗ (λιβερ.)		έτ. «Χαλφέτο»	42	7192	διηλθε Σουάκαρ Ρόκ 26 ,Ιουλίου διά Μπάρμπαντος
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	έφθ. Γάλβεστων 6 Αύγ.
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ		«Ελληνες άγορασται	44	7235	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Μπιντάν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ		«Ελληνες άγορασται	44	7192	έφθ. Μίδδλεσμπρο 9 Αύγ.
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ		έτ. «Αρίκας	42	5236	άνεχ. Βηρυττόν 1 Αύγ. διά Κοπεγχάγην
ΚΑΛΥΓΕΡΑ		έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	άνεχ. Χάμππον ρόδες 1 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Πανιάρα»	43	7246	διηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Μόζι,
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Βαγκούνερ 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Κάνοπος»	41	7579	έφθ. Χάμππον ρόδες 6 Αύγ.
ΚΛΕΙΟ		έτ. «Αρίγκο»	43	7176	διηλθε Καζαπλάγκεν 3 Αύγ. διά Γλασκώδην
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθε Ντόρερ 8 Αύγ. διά Γκάλβεστων
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	διηλθε Παναμάν 24 'Ιουλίου διά Γιαβάτα
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	άνεχ. Αμβέρσα 5 Αύγ. διά Χάμππον ρόδες
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Αρίστομαρ»	43	7167	έφθ. Μπρεμέρχαρεν 1 Αύγ.
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άνεχ. Κιουρασάο 7 Αύγ. διά Σαντιάγκο
ΚΟΡΣΑ-Ι·Ρ		«Ελληνες άγορασται	31	8440	άνεχ. Μένα έλ Αχιμάντι 4 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	διηλθε Κέ.Π Τάουν 28 'Ιουλίου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΟΥΡΑΖΕΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αρίστομαρ»	43	7165	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 1 Αύγ. (διά Λονδίνον)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Μπέιρα 4 Αύγ. διά Μομπάσσαν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ		έτ. «Ναδάρρα»	44	7165	άνεχ. Δουβλίνον 1 Αύγ. διά Χάμππον ρόδες
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Κατάνην 28 'Ιουλίου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.		έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	διηλθε Αλγερίου 10 Αύγ. δι' Άγγλιαν
ΛΙΓΚΟΥΡΙΑ		έτ. «Μπάρου»	14	7475	άνεχ. Σιμίζου 21 'Ιουλίου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι·ΤΩΡ		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άργει Φρήμαντλ από 17 Ιανουαρίου, ζημίαι
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ		έτ. «Άλταντικο»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.)		έτ. «Ιντερνάστιναλ»	19	5250	έφθ. Βατιλιάρη 3 Αύγ. και Χάμππον ρόδες 9
ΛΟ-Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)		έτ. «Άλταντικού»	16	5505	έφθ. Βατιλιάρη 5 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)		έτ. «Μονρόδια»	49	5841	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	άνεχ. Κόπε 4 Αύγ. διά Ντάτιρεν
ΜΑΚΙΚΙ		έτ. «Κρούζες»	17	5924	άνεχ. Χαδάνναν 5 Αύγ. διά Μόσα Μπαίν
ΜΑΝΤΟ		έτ. «Φωσίαν»	44	7176	διηλθε Κολόμπο 6 Αύγ. διά Κομπέ
ΜΑΡΓΚΩ		έτ. «Ούλτραμπάρινα»	43	7160	διηλθε Φρήμαντλ από 29 'Ιουλίου (διά Κομπε)
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	διηλθε Ντακάρ 3 Αύγ. διά Λονδίνον
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλίου
ΜΑΡΙΑ Γ.		έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 9 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Αύγ.
ΜΑΡΖΟΥ		έτ. «Πούντα Άλτα»	19	2323	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουλίου διά Δουβλίνον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαγκιλίβερας»	20	6109	διηλθε Σουέζ 3 Αύγ. δι' Ερυθράν Θάλασσαν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κούσταρ.)		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Μελδούνηρη 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΟΣ Κ. (δύν.)		έτ. «Μιραμάρ»	43	7176	έφθ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΡΚΑΡ		έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Σάν Γκεράζιμο»	20	3483	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΡΝΑ		«Ελληνες άγορασται	42	4700	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μάρτορο»	20	7170	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	άνεχ. Χάμππον ρόδες 7 Αύγ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)		έτ. «Νόρθ Πασφίκι»	43	7176	άνεχ. Βρέμην 2 Αύγ. διά Χάμππον ρόδες
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		έτ. «Πρώρα»	01	3568	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΤΟΡ		έτ. «Μέντορ»	18	1395	έφθ. Τάιν 9 Αύγ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ		έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Σαδάνων 8 Αύγ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)		έτ. «Αρίόνας	19	7588	άνεχ. Δουβλίνον 4 Αύγ. διά Χάμππον ρόδες
ΜΙΓΚΕΤ		έτ. «Σάν Λεονάρντο»	20	2606	διηλθε Βερμούδας 1 Αύγ. διά Νέαν Γήν.
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι·ΤΩΡ (δύν.)		έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	έφθ. Τάγκα 1 Αύγ. και Ντάρ ελ Σαλάμ 9
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ		έτ. «Ζαράτι»	18	4965	διηλθε Μαντράς 6 Αύγ. διά Καλκούταν, έφθ. 10
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ		έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	έφθ. Καλλιαρι 4 Αύγ.
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Καλάμας
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Χάρια»	43	7196	διηλθε Κρίστομπαλ 28 'Ιουλίου δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)		έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι·ΤΩΡ		έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 5 Αύγ.
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)		έτ. «Νασφότολ»	20	6416	έφθ. Τεργεστην 26 'Ιουλίου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	20	10474	διηλθε Κόμπ 2 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 10
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Ζίτα»	43	7168	άνεχ. Χάμπποντον 28 'Ιουλίου δι' Ιρλανδίαν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Πανορμίτης»	19	2592	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 19 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.		έτ. «Νάγκελο»	21	4979	έφθ. Κολόμπο 23 'Ιουλίου, ζημίαι (διά Ρόττερνταμ)
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αζόρες»	45	7023	έφθ. Όδησσον 9 Αύγ.

ΝΟΡΑ		έτ. «Ηστερη Σιφάριγκα»	43	7175	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 9 Αύγ. διὰ Γαλλίαν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντομινίκα»	44	7176	έφθ. Χάρρον 5 Αύγ.
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ		έτ. «Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Αμβούργον 2 Αύγ. διὰ Λουλέα
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)		έτ. «Νοφτόλ»	20	7030	άνεχ. Χάρρον 6 Αύγ. διὰ Σέτταν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Φάραλον»	45	7148	διῆλθε Παύλο Μπούκου 23 'Ιουλίου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 7 Αύγ.
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Φάραλον»	43	7176	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 8 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΝΤΟΜΙΝΑ		έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	άνεχ. Μπιλμπάο 4 Αύγ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Καμπόσα»	44	7244	έφθ. Ρίο Γκράντε 29 'Ιουλίου (διὰ Πόρτο 'Αλέγκρε)
ΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Ντόρος»	43	6766	έφθ. Ρίον 'Ιανέρον 8 Αύγ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Λουδίνιον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-Ι-ΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	48	11298	διῆλθε Σουεζ 10 Αύγ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	50	17720	διῆλθε Σουεζ 8 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	49	17722	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διὰ Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	49	17722	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Πόρτλαντ (Με.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	49	17724	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διὰ Μπάχρειν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ολυμπικ Γουάλιγκα	43	10448	άργει Χολτενάου ἀπὸ 12 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι-Μ		έτ. «Ολυμπικ 'Οιλ»	50	17724	διῆλθε Σουεζ 2 Αύγ. διὰ Μένα ἐλ 'Αχμάντι
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διὰ Χάρρον
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Άλεξ Γουναρης	19	5701	διῆλθε Τρινιντάντ 25 'Ιουλίου διὰ Ρίον 'Ιανέρον
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ίρκαρ»	20	3280	έφθ. Χάιφαν 27 'Ιουλίου
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σατφώ»	44	7223	έφθ. Σάντος 28 'Ιουλίου διὰ Πέπελ
ΠΑΡΑΛΟΣ II		έτ. «Πάραλος»	18	6049	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Αύγ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ		έτ. «Παναμ. -Εουροπέα»	19	5555	διῆλθε Ντόρερ 4 Αύγ. διὰ Νέαν Γῆν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Νιούπορτ Νιούς 4 Αύγ. διὰ Σίδηνευ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Πάσιφικ»	44	7212	έφθ. Νέαν 'Ορελένην 3 Αύγ.
ΠΑΤΣΕ		έτ. «Πάθη»	26	5937	εἰς Πειραιά ἀπὸ 19 'Ιουλίου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)		έτ. «Σάμοσκο»	44	7166	έφθ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)		έτ. «Σάμουσκο»	45	7148	άνεχ. Γιαβάτα 9 Αύγ. διὰ Λόγκ Μπήτς
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πόλαρα	19	6495	διῆλθε Πούλο Μπούκοι 25 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν, έφθ. 10 Αύγ.
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	εἰς θέσιν 11—45 Β. καὶ 89—55 Δ., Αύγ. 5 διὰ Λουδίνιον
ΠΟ-Ι-ΝΤ ΚΛΑΡΑΡ		έτ. «Μπελλαδίστα»	20	7777	διῆλθε Σουεζ 10 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	εἰς θέσιν 18—30 Β. καὶ 118—14 Α., 'Ιουλίου 20 διὰ Κεελόγκ
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Λάμα»	36	7104	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 28 'Ιουλίου διὰ Γαλλίαν
ΠΡΑΝΤΟ		έτ. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ. «Σούντ 'Αμερικα»	14	4823	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλίου
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	έφθ. Κούζ Μπασίν 30 'Ιουλίου
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Μάρ Τρέιντ»	19	8374	εἰς Τρίπολιν (Λιβάνου) 1 Αύγ.
ΡΕΑΛΜΑ		έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Κοσσιν 1 Αύγ.
ΡΕΖΟΛΟΥΤ (Χονδ.)		έτ. «Έμπρεσα»	42	7176	εἰς θέσιν 20—9 Ν. καὶ 7—24 Δ., 'Ιουλίου 19 διὰ Μπέιραν
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάδη»	20	5686	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)		έτ. «Γοργόνας»	31	8205	διῆλθε Σπίντχεντ 3 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ		έτ. «Ριζόκουου»	23	1925	έφθ. Βομβάνη 1 Αύγ.
ΡΙΟ (δινδ.)		έτ. «Ιντερνάσιονα»	19	5627	εἰς Μόλι ἀπὸ 28 Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Ιάπωνας
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ. διὰ Μπουένος 'Αύρες
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Πατσίφικα»	44	7229	άνεχ. Νάρδικ 25 'Ιουλίου διὰ Βαλτιμόρην
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Κορρεντόρ»	21	6448	έφθ. Κιουρασσάο 3 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Παράνα»	44	7281	διῆλθε Σιγκαπούρη 21 'Ιουλίου διὰ Βαγκούνερ
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	18	5664	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Αύγ. διὰ Μπουένος 'Αύρες
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εἰς θέσιν 27—16 Β. καὶ 40—20 Δ., Αύγ. 7 δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	έφθ. Νιούπορτ 3 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Μπράχεσταν 25 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΣΥΠΡΟ		έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Παγκουμέν 17 'Ιουλίου διὰ Φιλαδέλφιαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 1 Αύγ. (δι' Αγγλίαν)
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. Ελληνες ἀγορασταὶ	43	7118	έφθ. Σίδηνευ 1 Αύγ. (διὰ Νομέας)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Κόμπε 6 Αύγ. /διὰ Γιοκοχάμαν)
ΣΑΝΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Νίγκομχ»	28	4944	έφθ. Πόρτ Τάιπουτ 5 Αύγ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ		έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Τσάρλεστων 4 Αύγ. διὰ Σαντιάγκο
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ		έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Κιουρασσάο 1 Αύγ.
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διῆλθε Λάδεντ 29 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΑΠΦΟ		έτ. «Σούντ 'Αμερικάνα»	44	7212	έφθ. Ταλκαχούνα 1 Αύγ.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ		έτ. «Ινσουλάρε»	44	7116	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 2 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Σιδηνευ 1 Αύγ. διὰ Νομέας
ΣΤΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Πόρτ Τάιπουτ 3 Αύγ.
ΣΤΟΝΙΑ		έτ. «Μαρίάτο»	19	5354	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 26 'Ιουλίου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΤΟΥΛΑ		έτ. «Γκλόπιτο»	19	6541	εἰς θέσιν 37—7 Β. καὶ 6—3 Α., Αύγ. 1, διὰ Πειραιά
ΣΦΟΦΚΑΛΗΣ (λιβ.)		έτ. K. Ατυχίδης	25	5136	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 2 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αϊόλος»	43	7199	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Ποκοχάμαν 1 Αύγ.
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Μαροτάν»	41	7111	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΣΥΡΑ		έτ. «Βέττμαρ»	45	7204	άνεχ. Ντεμεράρα 3 Αύγ. διὰ Πόρτ 'Αλφρεντ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Διδώ»	43	7176	εἰς θέσιν 9—35 Β. καὶ 67—35 Α. Αύγ. 6 δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διῆλθε Φόρτ ντε Φράνς 6 Αύγ. διὰ Μπάρμπαντος
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Τοκοπίλλαν 5 Αύγ.
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Οκεανός»	18	7914	παραμένει εἰς Τζακάρτα ἀπὸ 6 Μαΐου (δι' Αϊγυπτον)
ΤΖΟΥΛΑ		έτ. «Κογκόρτικ»	20	3526	διῆλθε Βαλτιμόρην 25 'Ιουλίου
ΤΖΩΝ (δεξ.)		έτ. «Ωρόρα»	40	10470	διῆλθε Παναμάν 1 Αύγ. διὰ Μπόκα Γκράντε
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Κολομβίαν 1 Αύγ. διὰ Λονδίνον
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ορίεντε»	38	10455	διῆλθε Σουεζ 2 Αύγ. διὰ Μένα ἐλ 'Αχμάντι
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Αμέρεσαν 1 Αύγ. διὰ Πειραιά
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρίνιτις	10	3649	εἰς Μπάχιαν Μπλάγκαν ἀπὸ 19 'Ιουλίου
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ιντρα 'Αμερικάνα	43	7176	έφθ. "Αδεν 2 Αύγ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΦΑΙΑΣ II		έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ.
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	έφθ. Νέαν 'Υρκην ἀπὸ 15 Μαΐου, ἐπισκευὴ
ΦΑΝΤΗΣ Α. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Στάλονος 7 Αύγ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)		έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. "Αμιστερνταμ 30 'Ιουλίου δι' Αρχάγγελον
ΦΙΛΑΔΕΛΦΟΣ		έτ. «Αίσν»	14	3654	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ		έτ. Ελληνες ἀγορασταὶ	37	5234	διῆλθε Σιγκαπούρην 7 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΟΙΝΙΣ		έτ. «Κρούτσες»	20	6090	διῆλθε Πιπόλι Μπούκομ 1 Αύγ. διὰ Μόζι
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Αρούμπα 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	άνεχ. Χρυσάνθη 1 Αύγ. δι' Αμέρην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Αμέρην 4 Αύγ. διὰ Βρέμην
ΧΡΥΣ (Κωσταρ.)		έτ. «Νεπτούνο»	18	7592	άνεχ. Μακάυ 1 Αύγ. δι' Ωκλαντ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ		έτ. Ελληνες ἀγορασταὶ	44	7293	