

NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1953

Αρ. Φύλλου 426/185



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 426/185

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΑΝΗ ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1953

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ ὅχι τὴν κατάργησιν

Παρὰ τὰς ἀπόφεις τοῦ κ. Μαρκεζίνη περὶ καταργήσεως τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τὰς γνωστὰς ἡδη μεταξὺ τοῦ στενωτέρου κύκλου τῶν φίλων τοῦ κ. Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ, τὸ διοικητικὸν κέντρον τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ δὲν πρέπει νὰ καταργηθῇ. Οἱ λόγοι οἱ ἐπιβάλλοντες τὴν ὑπάρξιν του, ἀνέπικανθησαν ἀπὸ τῶν περιλαμβανομένων αὐτῶν. Υπέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι καὶ οἱ Μαρκεζίνης, ὅταν θὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῆς δῆλης ὑποθέσεως τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν προβαλλομένων ὑπὲρ τῆς διατηρησῆς του θετικῶν ἐπιχειρημάτων θὰ τὴν δεσμὴν ὡς δρόμην καὶ ἀναγκαῖαν. Δὲν θὰ συγενετίζοντο ἄλλως τε τοῦ κυβερνητικοῦ ἀφ' ἐνὸς ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς Ναυτιλίας καὶ ή κατασποροῦ ἢ μᾶλλον η διάλυσις ἀφ' ἔτερου τῶν σχετικῶν μὲ τὴν δῆλην διασποριότητα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς θαλασσινῆς μας ἐπιδόσεως κρατικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τὴν κατάργησιν τοῦ 'Υπουργείου ἀποκρούοντος δῦο οἱ δυνάμεινοι ἔγκυροι, δύον καὶ ὑπεύθυνον εἶς ἐπαγγελματικῆς εἰδίκευσεως νὰ ἔχουν γνῶμην, χωρὶς ὃντας νὰ πάουν ΟΛΟΙ ΑΥΤΟΙ νὰ πιστεύουν, ὅτι η πλήρης ἀνασυγκρότησις τῶν ὑποεστῶν τοῦ 'Υπουργείου καὶ η ἐπαρρηλίου ἐκκαθάρισις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀποτελοῦν ἐπίσης μίαν ἀνάγκην, τούσον ἐπιτακτικὴν δύον καὶ η διατηρησῆς του.

Πολλά, πράγματι, εἰνε το χρήσοντα αναποροσαμογής εἰς τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, εύρῳ τὸ ἔδαφος διὰ τὴν ἑκαθάρισιν διανοίγεται καὶ ἀρκετὸν τὸ περιθώριον συστολῆς εἰς τὴν ἀνεύ ικανής ἀπόδοσεως μεταπολεμικῶν ἐκτασίων τῆς διασποριότητος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐκτασίν κειμένην ἐκτὸς τῆς κυρίας του ἀποστολῆς. Τὸ κλίμα, ὅλως τε, τῆς κρατούσους ἀπὸ τῶν ἐκλογῶν καταστάσεως ἐπιβάλλει τὴν ἀλλαγὴν, τὴν ἔχυνσιν.

Δεν πρόκειται αἱ σῆται αὐταὶ εἰς λεπτομεοεστέος νὰ προσδοῦν ὑποδείξεις ἐπὶ τῶν προσώπων καὶ τῶν πραγμάτων τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Οἱ ποιοτάταινοι αὐτοῦ δύον καὶ οἱ Ναυάρχος - Ἀρχιγός τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τελούν, πιστεύοντες, ἐν πλησίον γνάσσει τοῦ θύλου θέματος. 'Ἐπιβάλλεται, πάντως, ἡ κατάργησις πολλῶν λιμενικῶν σταθμῶν καὶ ὑπολιμεναρχείων, ὁ ἀριθμητικὸς περιορισμός τῶν ὑπότοντῶν ἀξιωματικῶν ὑπαξιωματικῶν καὶ λιμενοφυλάκων εἰς ὅλα λιμεναρχεῖα, χαρακτηρίζουνται ὡς κεντρικά, λόγω τῆς πλειάς των κινήσεων. Η κατάργησις ἐπίσης δύον ἐκ τῶν Προδεινών Λιμεναρχείων καὶ ἡ ἀκαθάρισις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀπὸ τοῦ ὑπερασθίμου πλοιάρχους, τοὺς ἀσφυκτικῶς πλέοντας τὴν φυσιολογικὴν ἄνδον τῶν στελέψεων αὐτοῦ καὶ ὁ χωισμὸς τέλος, εἰς δύον σαφῶς ἀπ' ὅλην διακρινούνται κατηγορίες ἀξιωματικῶν, τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν μελέτην, τὴν ἐφαρμογὴν καὶ τὴν δῆλην διαχείσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, ητίς καὶ τρούποθετει καταστίς ἀποτυπωμανική, διηνεκή ἐνημέρωσιν, προϋποτείαν, ἀν μη καὶ κατάλληλον ὑπερεστικήν νοοτροπίαν, δχι πάντως ἐπιδιώκειν.

Οὕτω πω, πιστεύομεν, ὅτι διαγράφεται η προσπάθεια τῆς ἑκατοντάρχεως καὶ τῆς ἀναποροσαμογῆς τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἵνα ἀκριβῶς ἀποδωσούνται οὐδεὶς θετικώτερον ἔργον ὑπὲρ οὐ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ καταστοῦν ἰκανά νὰ ἐφαρμόσουν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν ὑγιᾶ, σταθερὰν καὶ μακράν πνοῆς εἰς τὰς ἐπιδιώκεις της.

Τὸ ἄλλα τῆς ὑπὲρ τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου προσπάθειας δέοντα νὰ εἰνε ἀναδιοργάνωσις τῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας· χωρὶς αὐτὴν οὐδὲν ὁ καλον προώρισται νὰ ἀπόδωσῃ οἰσοδήποτε θεσμοθέτησης μέτρων νισχυτικῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως. Διεσωτῶνται ἀκριβῶς, καὶ οὐλοὶ δικαιῶν, οἱ παραγόντες τῆς Ναυτιλίας: 'Η ἐφαρμογὴ τῶν συζητουμένων μέτρων εἰς ποιοὺς πρόκειται νὰ ἀνατεθῇ καὶ ποίσα θὰ είναι νοοτροπία εἰς τὰ ὄργανα τῆς Διοικήσεως: Μῆπας τὰ αὐτὰ πρόσωπα οὐ κακοῦ παρελθόντος θὰ κειρισθοῦν καὶ θὰ ἐφαρμόσουν τὰ νέα μέρα καὶ η ίδια, η τόσον γνωστή, νοοτροπία τοῦ χωροφύλακος θὰ ἔχει οὐδιόθηση; Τὰ πρόσωπα αὐτὰ ἀπέτευχον ως προστάται τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως καὶ πρέπει ἀνομολογοῦντα τὴν ἀποτυχίαν των νὰ πέλθουν εἰς τὰ ίδια, ἀφοῦ ἄλλως τε τὸ περιπλήκτηρον τῶν ὑπηρεσιῶν των σταδιοδοσίων. 'Η νοοτροπία ἐπίσης τοῦ παρελθόντος ἐπίσης ἀπὸ αὐτὰ τα ποάγματα, ἀπὸ τὸ κατάτυπον εἰς δὲ περιήλθεν 'Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, νὰ ἀλλάξῃ ριζικῶς.

Πιστεύουμεν, ὅτι τὸ Λιμενικὸν Σώμα εἰνε ἰκανὸν πολλὰ ἀκόμη νὰ ποδώσῃ ὑπὲρ τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐπιτελέσῃ εἰς τὸ ἀκέραιον τὴν ἀποτολήν του. Συγκαταλέγει εἰς τὰς τάξεις του ἀρκετὰ στελέχη ἰκανά,

ἀρτίως κατηρτισμένα, μὲ πίστιν καὶ στοργὴν προσβλέποντα εἰς τὴν συμπαράστασιν καὶ τὴν προαγωγὴν τῆς μεγάλης ὑποθέσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Αὐτὰ τα στελέχη θα θελήσουν — εἴμεθα βέβαιοι περὶ αὐτοῦ — τότε φιλότιμον μόχθον των νὰ εἰσφέρουν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐν πληρεὶ ἐπιγνώσει, ὅτι συνφασμένη είνε ἡ σταδιοδρομία των μὲ τὴν ἀναπτύξειν της. Χάρις αὐτῶν ἀκριβῶς τῶν καλῶν ἀξιωματικῶν, ὑπὲρ τῆς τόσου ρωμαλέας θαλασσινῆς μας ἐπιδόσεως, η διατήρησις τοῦ 'Υπουργείου ἐπιβάλλεται, σπῶς καὶ η ἀνασυγκρότησί του.

Ἡ κυβερνητικὴ πρωτοβουλία

Τίθενται ἐπὶ τόπτος μὲ προφανῆ τὴν διάθεσιν τῆς ὀλοκληρωτικῆς ἐπιλύσεως τὰ ζητήματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ θέμα είνε γνωστὸν ἀπὸ πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. Συνοψίζεται εἰς τὴν ὑπόσχεσιν τὴν ὅποιαν ὁ Στρατάρχης Παπάγος ἐδώσει πρὸ τῶν ἐκλογῶν: «Θὰ καταστήσουσιν ἐτόνισε — τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον εὐθηνούτερον εἰς τὴν διασχειρίσιν του, ὅπτε νὰ ἀναπτυχθῇ ἡ συναγωνιστικὴ του ικανότης».

Τὰ ὑπουργεῖα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Οἰκονομικῶν ἔχουν πλήρως ἐνημερωθῆ ἐπὶ τῶν ληπτῶν μετρών. Τῶν περισσότερων ἔξι αὐτῶν ἔχεις εἰς μέσος, ἐφόσον, βεβαίως, ηθελον πρωτεύεσται καὶ καλὴ πίστις, η κατανόησις τῆς δυσκόλου θέματος εἰς οὗ έχει πειθέλθει η ὑπόθεσις τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου. 'Η ἐπίλυσις ώρισμένων ἄλλων αἰτημάτων τῆς Ναυτιλίας (πριμόδητης ναυτεργατικοῦ συναλλάγματος, φόρος μεταβιβάσεως τῶν πλοίων, ὄνοματικοποίησις τῶν ἀνωμάλων τίτλων, ἀναδιοργάνωσις τοῦ N.A.T.) προϋποθέτει τὴν κατατρισιν τῶν σχετικῶν νομοσχεδίων καὶ χρόνον ικανὸν διὰ τὴν ἐπιφύσισιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν των.

Τὸν φοράν, όμως, αὐτὴν αἱ ἐνδείξεις είνε λίαν ἐνθαρρυντικαῖ. 'Η Κυβέρνησις πιστεύει πλέον εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς Ναυτιλίας. Θέλει νὰ ἐπιλύσῃ τὰ ζητήματα καὶ είνε ἀποφασισμένη νὰ ιούθηση τὰ λογικὰ καὶ δικαιαία σιτήματα, που θὰ προσγάγουν τὴν υπόθεσιν τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου. Τόσον οἱ κ. Λαμπριανίδης καὶ Μπουριάδης, ὅσον καὶ οἱ ὑφερεσίαι τοῦ υπουργείου τῆς Ναυτιλίας προτίθενται νὰ ἀφιερώσουν δῆλην τῶν ἀπασχόλουσιν κατὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ἔβδομαδας εἰς τὴν μελέτην καὶ τὴν ληφθεί των καταλήλων διὰ ἔκστασης ζητήματα μετρών.

Θὰ πρέπει, όμως, ιδιαιτέρως νὰ τονισθῇ, ὅτι καὶ αἱ ἀπό τους ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν υπεδείχθη: Τὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας μας τίθεται ἀσκόμων καὶ μεταξὺ τῶν ἐπιστημάτων κυκλῶν, ἐπὶ εσφαλμένης βάσεως. 'Ολον τὸ ἐκδιάφορον συγκεντρούται ἐπὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοίων 'Ἐλληνικῶν συμφερόντων καὶ ἐπὶ τοῦ τρόπου μεταφορᾶς τῶν εἰς τὴν 'Ἐλληνικὴν σημαῖαν. Τὸ θέμα τῶν ηδη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον πλοίων, αὐτῶν ποὺ ύψιστανται τὰς θλιβερὰς συνεπείαις τοῦ κρατικοῦ πρεμετρισμοῦ καὶ τῶν πολλῶν ἐπιβαρύνσεων ἀγνοεῖται, ἐνώ θὰ ἐπρεπε τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον υπὲρ τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων ἀμεδεστῶν τὰς ηδηνέστητος σημαῖας τῆς έργας σας των, ἵνα διαστωθοῦν ἀπὸ τὸν ἀφανισμόν, πρὸ τὸν οὗποιον φέρονται.

Οταν πρέπει, όμως, ιδιαιτέρως τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον παύση νὰ θεωρήται ως μειονόδειξης τῆς ποθητικῆς ἐπιχείρησης, ὅταν οὐδεὶς καταστήσει τὴν ἀποθέτηση τῆς ηδηνέστητης κεφαλαίων, ἐπὶ τὴν έσφαλμένην σημαῖαν της Ναυτιλίας, τότε καὶ η ναυτιλιακὴ ἀναδημογραφία θὰ καταστήσῃ πολλούς πλοίους καὶ αὐτομάτως τὰ ξένα ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων θὰ προσέλθουν ὑπὲρ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των.

Αἱ ἀκολουθητέαι συνεπῶς κατευθύνσεις εἰς τὸ μέγα θέμα τῆς ἐπανόδου ἔγουν, πιστεύομεν, πλήρως προδιαγραφῆ. Τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου διαγραφή θὰ νοικοκούει. Μὲ τὴν πρόσθον τοῦ χρόνου ή ἐμπιστούσην θὰ ἐπανέλθῃ καὶ η ἀρχίση ή στοφή τοῦ κεφαλαίου πρὸ τὴν ἐλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησην. Τὸ πρώτων στάδιον τῆς μεγάλης προσπαθείας ἀρχίσει μὲ τὴν ἀνάληψιν τῆς ζητημάτων. 'Εκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς πρωτοβουλίας αὐτῆς θὰ ποσοθῇ καὶ ἀποκατάστασις τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ιδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν.

Ἡ ἀνεργία

Τὰς ναυτεργατικὰς δραγανώσεις καὶ τὸ υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἀπασχολεῖ τὸ ζητήμα τῆς ἐπανόδωσεως δι 'Ἐλληνικῶν ναυτικῶν τῶν ὑπὸ ξένας σημαῖας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. 'Αθρόατη κατασθάνουν αἱ κατασγείσει τοῦ ζητημάτων, αἱ κατονομάσουσαι τὰ σκάφη, ἀτίνα αἴτιοι συλλογοῦν Γερμανούς, 'Ισπανούς, 'Ιταλούς, Πορτορικέζους, μαύρους, Κινέζους, 'Ινδους καὶ πάσης ἀλλης φυλῆς καὶ θρησκεύματος ναυτεργάτας, ἐνώ οἱ ιδιοί μας κατάχιλιαδάς παραμένουν ἀνεργοί. 'Η ζημία διὰ τὸν Τόπον μας είνε διττή. 'Αφ' ἐνὸς μὲν ἡ οἰκονομικὴ

έξαθλίσις του άνεργου καθιστά σύτον εύάλωτον, είς τὰ θερμά ἀνατρεπτικά συνθήματα τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., ἀφ' ἔτερου δὲ ἡ ἐθνική μας οἰκονομία χάνεται τον συνάλλαγμα ἀπό την ἀδιοποίησιν τῆς ἐργασίας τῶν ναυτικῶν μας καὶ τὸ κεφάλαιον ἀνεργίας καλεῖται νὰ καταβάῃ τὰ γνωστά πενιχρά ἐπιδόματα.

Η ἀνεργία, συνεπώς, τοῦ ναυτεργάτου δὲν ἀποτελεῖ ὑπόδεσιν στενῶς ἐνδιαφέρουσαν τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς. Γενικότερον ζῆτημα δημιουργεῖται, κοινωνικὸν καὶ οἰκονομικὸν διὰ τὸν Τόπον μας, καὶ ὡς τοιοῦτον πλέον ἀντιμετωπίζεται.

Τὰ ληφθησόμενα μέτρα θὰ ἀποβλέψουν ἀκρίβειας εἰς τὴν σύνοδο ταχυτέρων ἀπόρροφησιν τῶν ἀνέργων, ἀπὸ τὸ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίο μας.

Ηδη τὸ ὑπουργεῖον ἀπεφάσισε τὴν δαπάνας τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας ἀπόστολην εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ναυτεργάτων πρὸς ναυτολόγησιν καὶ ἐπὶ ξένων πλοιον. Θέλουμε νὰ πιστεωμεν, ὅτι οἱ ἐφοπλισται θὰ ἐπωφελθοῦν τῆς εὐκαιρίας νὰ ἀντικαταστήσουν τοὺς ξένους μὲ ίδιους μας ναυτικούς, χωρὶς νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὸ σύνολον τῶν δαπάνων μετακλησίες ἐντεύθεν πληρωμάτων. Αἱ ἀναμετρήσουν καὶ τὰς ίδικὰς των εύθυνας ἀπὸ τὴν ἑδὼ ἔξαθλίσιν τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ ὃς ἀποφασίσουν.

Τὸ ζῆτημα πάντων δὲν θὰ μείνη μέχρι τῆς ἀποστολῆς ἐντεύθεν ναυτεργατῶν. Θὰ ἔχῃ, καὶ πρέπει νὰ ἔχῃ συνέχειαν. Αἱ πυκναὶ σειραὶ τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν ἐπιβάλλεται νὰ ἀραιωθοῦν. Μὲ δλίγην καλὴν θέλησιν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων λύσις ικανοποιητικὴ δυνατὸν νὰ ἔξευρεθῇ.

Απὸ τὸ....μέτωπον τῆς Μεσογείου

Ἐχομεν καὶ νεώτερα διὰ τὸν δόσημόν εντεινόμενον ἀνταγωνισμὸν εἰς τὰς γραμμὰς μεταξὺ Ανατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου. Απὸ τὸ Κάιρον μᾶς μεταδιέται ἡ πληροφορία, ὅτι σηματικὰς θὰ διεξαχθοῦν ἐντος, τῶν προστιχῶν ἡμερῶν διεπραγματεύσεις μεταξὺ τῆς Αἴγυπτικῆς καὶ τῆς Ιταλικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἐγκαθίδρυσιν στενῆς ιταλο—αἴγυπτικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας. Θὰ περιλαβεῖ αὐτὴ τὴν σύστασιν κοινῶν τακτικῶν γραμμῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορητῶν μεταξὺ Αἴγυπτου, Ἑλλάδος, Ιταλίας, Γαλλίας, Αγγλίας καὶ βορειοπειρωτικῆς Εὐρώπης. Τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα θὰ ἀναλάβουν τὴν κατασκευὴν τῶν καταλλήλων πλοίων διὰ τὴν Αἴγυπτον, καθὼν καὶ τὸν τεχνικὸν ἔσπλισμὸν τῶν λιμένων Ἀλεξανδρείας καὶ Πόρτ Σαΐδ.

Οἱ Ιταλοί, φρονίμως ποιούντες, διεβάλουν τὴν ἔντασιν τοῦ ναυτιλιακού προστατευτισμοῦ εἰς τὴν Αἴγυπτον. Σημέδουν ἀκριβῶς νὰ προλάβουν τὰς ἐπιζημιούς συνεπειῶν διὰ τὰ ίδικά των ἐπιβατηγά πλοία, δεχόμενοι τὴν συνεργασίαν καὶ τὸν συνδυασμὸν κοινῶν δρομολογίων μὲ τὰ Αἴγυπτικά πλοία γραμμῆς.

Ἡ ἐμφάνισις τῶν δύο μεγάλων ἀγροσασθέντων καναδικῶν λάινερ, τῶν ὅποιων ἡ διαρροήματις τῶν θέσεων θὰ λάβῃ χώρων, ὡς φαίνεται, εἰς τὴν Ιταλίαν, ἀπότελε τὴν πρώτην ἐκδηλώσιν τοῦ θετικοῦ ὑπὲρ τοῦ Αἴγυπτικού πλοίου ἐνδιαφέροντος τῆς Κυβερνήσεως Ναγκίμπ.

Καὶ διερωτώμεθα: Ποίος θὰ εἶνε ὁ τολμηρὸς ἐφοπλιστῆς δόσις, ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ ἀκράτου εἰς τὴν Μεσόγειον ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων καὶ κρατικῆς ιδιοκτησίας πλοιών, θὰ θείηση νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δύο ίδικῶν μας νεοτευκτῶν μεσογειακῶν; Δὲν θὰ λάβῃ ὑπὸ όψει τοῦ τον ἀνταγωνισμὸν αὐτὸν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἀκρίδων τῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τὰς μεγάλας τοκοχρεωλυσίας, ποὺ ἀξιούνται ἀπὸ τὸ Κράτος — ἀντὶ ἐπιχορηγήσεως — διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν τῶν δύο σκαφῶν;

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι πλὴν τῶν κατὰ 30% εὐθνοτέρων ἀεροπορικῶν εἰσιτηρίων, κατὰ τὴν προσεχή θερινὴν περίοδον, τὰ σκάφη ποὺ θὰ ἔχουν προστασίαν τῆς γραμμῆς Ανατολικῆς—Δυτικῆς Μεσογείου θὰ εἰναι κατὰ ἐπτά περισσότερα τῶν περιουσινῶν, ἐνώ ὁ ὄγκος τῆς ἐπιβατικῆς κινησίας ἐδιαρέπαται ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῆς Αἴγυπτου καὶ ἀπὸ τοὺς τόσους ἄλλους ἀστόμητους παράγοντας τῶν ποτικῶν πραγμάτων εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν.

Ἀντά τὸ Κράτος, ἐνδιαφέρομενον μόνον πῶς θὰ εἰσπράξῃ τὰ περισσότερα, θέλει νὰ τὰ ἀγορᾷ. Οἱ ἐφοπλισταί, δῆμως, ἐπιτρέπεται νὰ πιστεύουν, ὅτι ὁ πακτωλός διανοίγεται μὲ τὴν ἀπόκτησιν τῶν δύο πλοίων;

Διὰ τὴν ναυαρχίδα

Ἐμέθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι αἱ εἰσήγησεις τοῦ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ ὑπερωκεανίου εἰναι ἀπολύτως εὔνοικαι, σύμφωνοι πρὸς τὰς ἀπόψεις, τὰς διατυπωμένας εἰς τὸ ὑπόμνημα τῆς πλοιοκτήτριας ἐτακτίας. Ήρισμένα, θεσίαις, αἰτήματα κείναται ἐκτός τῆς ἀμοδιότητος τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ὑπουργεῖον λ.χ. τὸν Ἑξωτερικὸν θὰ ἀναλαβῃ νὰ πρωθῆσῃ, καὶ ἐπιτύχῃ τὴν σύναψιν τῆς Ἐλληνο—Ιταλικῆς συμφωνίας διὰ τὰς ἐπιβαταῖς καὶ τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν θὰ πρέπει νὰ ικανοποιήσῃ τὸ αἰτήμα τῆς ἐλεύθερας ἀποσβέσεως τοῦ σκάφους, χωρὶς τὴν καταβολὴν φόρων.

Τὰ δύο αὐτὰ εἶναι καὶ τὰ καιριώτερα τῶν προβαλλομένων ζητημάτων. Διὰ τὸ πρώτον ή ἐπιστολὴν τοῦ Στρατάρχου Παπάγου πρὸς τὸν κ.

Ντὲ Γκάσπερι εἶναι ἀρκετὰ δηλωτικὴ τοῦ ἀμεσωτάτου κυβερνητικοῦ ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ισότιμον ἐπὶ ἀμοιβαίοτητη μεταχειρίστιν τῶν ὑπερωκεανίων μας πρὸς τὰ Ἰταλικά σκάφη εἰς τοὺς λιμένας τῆς γειτονίου χώρας. Ἡ σύνωφις, δηλοδή, τῆς σχετικῆς συμφωνίας πρέπει νὰ θεωρηται ὡς βασικὸν ἀπὸ μέρους τῆς Ἐλλάδος αἰτήμα. Η ἰταλικὴ ὥρνησις δὲν θὰ εἶναι ἐποικοδομητικὴ τῆς ἐπιδιωκούμενης ἐκατέρωθεν περιτέρω ὀνταπτύζεως τῶν φιλικῶν σχέσεων μεταξὺ τῶν δύο χώρων. Τὰ ἀντίποινα ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλεύρας δὲν ἀποκλείονται. Τὰ κατερχόμενα ἐκ Τεργέστης Ἰταλικὴ ὑπερωκεανία δὲν θὰ πρέπει νὰ προσεγγίζουν εἰς τὰ λιμένα τῶν Πατρών διὰ νὰ παραλαμβάνουν ἀπειροτικός πόρος τοῖς πόροις, ἐνώ εἰς τὰ ίδικα μας θὰ ἀπαγορεύεται τούτο ἀπὸ τὰς ιταλικὰς λιμενικὰς χώρας.

Τὸ δεύτερον αἰτήμα τῆς πόρους εἶναι λογικὸν καὶ δίκαιον. Κακόπιστος θὰ εἶναι ἡ ἀντίρρησις. Ἔνα σκάφος, ποὺ ἐστοίχισε τόσα ἐκατομμύρια λιρῶν χώρις τὴν ἐλασίστην κρατικὴν ἐνίσχυσιν, σκάφος ὅπερ προώρισται νὰ ἔξυπηρηση τόσα ζωτικὰ τοῦ πόρου μας συμφέροντα, δικαιούσται νὰ τούχη κάποιος στοργικῆς φορολογίκης μεταχειρίσεως, ἵνα ἀκριδῶς κατορθώσῃ ἡ πλοιοκτήτρια ἐτακτία να ἀποσβέσῃ ταχύτερον τὴν ἀξίαν του ἡ μάλλον νὰ διασφαλίσῃ τὴν ἔξοδον τῶν βαρύτατῶν τοκοχρεωλυσίων. Δὲν ήθεληση, ἀτυχώς, τὸ Κράτος νὰ χρηματοδοτήσῃ κατὰ ποσοστὸν τι τὴν ναυπηγησιν τοῦ ὑπερωκεανίου, ώστε τὰ μὲν τοκοχρεωλυσία νὰ κατεβάλλοντο πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον, ἐξησφαλισμένη δὲ νὰ εἶναι, ἀνευ παραχωρήσεων, καὶ ἡ ψύσις τῆς Κυανολεύου ποὺ ἐπὶ αὐτὸν.

Δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεανὸν ἔχει νὰ ἀντιπλασίσῃ εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορείου Εύρωπης μὲ τὴν έταιρικὰ συγκροτημένα, διαθέτοντα τεράστια οἰκονομικὰ μέσα, ἐπὶ πλέον δὲ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν εἰς τὸ ἀπόλαυτον.

Ολὰ τὰ ἄλλα αἰτήματα τῆς «Γκρήκ Λαΐν» ἀνταποκρίνονται εἰς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς, ἐφόσον τὸ νέον ὑπερωκεανόν, ἐν συνδυασμῷ με τὸ «Νέα Ελλάς», θὰ ἔκτελον ἐναλλάξ τὰ δρομολόγια πρὸς τὸ Μπρεμεράφεν καὶ τὴν Μεσόγειον. Τὸ δικαίωμα, τέλος, τῆς ἐλεύθερας πολησησεως καὶ τῆς ὑποθήκευσεως εἰς ἀλλοδοπούς τοῦ σκάφους δὲν ὑπορεῖ νὰ ἀμφισθητῇ. Εἶναι βασικὴ προϋπόθεσις τῆς ψύσεως τῶν Ελληνικῆς σημαίας.

Τὸ οὖλον, δῆμως, ζῆτημα ἔπειγε. Η καθέλκυσις τοῦ ὑπερωκεανίου ἐπίκειται καὶ ἡ πλοιοκτήτρια ἐτακτία εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ διακανονιστῇ την, ὥστε την δανειστον. Θὰ πρέπει νὰ θεσμοποιηθῇ τὸ στόλο της ίδιας τῶν δανειστῶν. Τὸ δικαίωμα, τέλος, τῆς έλευθεράς πολησησεως καὶ τῆς ὑποθήκευσεως εἰς τὴν καθελκύσια τοῦ ἡμέροποκού μας στόλου, ἐνώ προφήταν θὰ καθελκύσται ἀπὸ τὰ Αγγλικά ναυπηγεία.

Σχετικῶς μὲ τὸ ζῆτημα τοῦ νέου ὑπερωκεανίου δὲ τό τέως ύπουργός κ. Δ. Παπαμιχαλόπουλος μᾶς ἀπέστειλε τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἄνεγνωσα εἰς τὰς ἐφημερίδας τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς Γενικῆς Ἀτυπολίας τῆς Ελλάδος διὰ τὸ ὑπὸ ναυπηγησιν ὑπερωκεανίου. Δὲν πρόκειται νὰ εἰσέλθω σημερον εἰς συζήτησιν ἐπὶ τοῦ περιεχομένου ταυτῆς. Κάποτε, δῆμως, πρέπει νὰ γίνῃ, διὰ τὴν ἐφαρμοσθεῖσαν ἔραστης την ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τῆς τελευταίας πενταετίας, ἀλλὰ καὶ νὰ καταλαγούσιον πραγματική εὐθύνη, ὅτι διετέθησαν 16 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐκ τοῦ κονδύλου τῆς ἀνασυγκροτήσεως εἰς τὴν ναυπηγησιν ἐπιβατηγῶν ἀπομολίων καὶ διὰ τὴν ἐσωτερικὴν ἀπολογίας, πολυτελείας, πολυτέλειαν τούτωντος ἀνύκουστων καὶ διὰ τὰ μεγάλα ἐμποροναυτικὰ κράτη, ἀτίνα διατηροῦν ἐθνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, διὰ τὰς πολεμικὰς τῶν ἀνάγκας καὶ όφειλον νὰ τροφοδοτούν την δραστηριότητα αὐτῶν. Διὰ τῶν τεσσαράκοντας γένεν ἀπομολίων τὸν καταβολήν πολλούς πόρους, διὰ τὸ διατηροῦν τὸν καταργητικὸν πόρον.

Ἐκτίητα νὰ διατελεῖ τὸ άνω ποσόν, ἐν ανάγκη ένισχυθείμενον, διὰ τὴν ναυπηγησιν δύο ὑπερωκεανίων πρὸς ἑξητρέτησιν τῆς γραμμῆς Ελλάδος — Β. Αμερικῆς καὶ Ελλάδος — Αύστραλίας. Οἱ ύπουργοι τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, οἵτινες ἀλληλοιδιαδόχως ἔχειρισθησαν τὸ θέμα αὐτό, τὸ οντίκρυσαν μὲ τὴν περιωτὴν τοῦ ἀγνωστικούσμου. Άλλα θὰ είναι καὶ ὑπεύθυνοι τῆς μελετώμένης καταργητικῆς σημαντικῆς τοῦ ὑπουργείου τῆς δούλου Κολοκοτρώνη.

Θὰ ηθέλα, δῆμως, νὰ εἴπω τὴν γνώμην μου ἐπὶ τοῦ σημείου τῶν προτάσεων τῆς ἀπομολίας, τοῦ ἀναφερούμενον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῆς πρὸς ἀποτεράτων τοῦ ὑπερωκεανίου σκάφους ἀντὶ τῆς τετραπλήσιας προσεχέων του ἐκ τῆς Γενικῆς Ναυτιλίας. Αποφέυγω νὰ κατονούσω τὰ σημαντικώτατα ταῦτα ποσά καὶ διὰ τὰ νομίσματα. Πάντως εἴναι ὑπεραρκετά νὰ καλύψουν τὸ ἀνάγκης ποσού τοῦ δανείου. Υπάρχει δὲ ἀλληλοσχετισμός μεταξὺ εἰς τὸν καταργητικόν της Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ N.A.T.

Άθηναι, 17 Φεβρουαρίου 1953.

Μετ' εὐχαριστιῶν καὶ τιμῆς

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPoulos

SHIPPING AGENTS & BROKERS CLERING & FOARWARDING 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 COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPoulos

Και πάλιν αἱ μεταφοραὶ

Τριακοσίας χιλιάδας τόνων λιπασμάτων πρόκειται νὰ εἰσαγάγη ἡ Ἑλλὰς απὸ τὸ ἔως τὸ ἔως τὸ 1953)54. Διερωτώμεθα πῶς ἀντιμετωπίζουν οἱ αρμόδιοι τὸ ζῆτημα τῆς μεταφορᾶς των; "Ἄν ηθελεν ἐφαρμοσθῆναι γνωστή μέθοδος διὰ τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης καὶ τῶν καθυστερημένων προκηρύξεων δημοπρασίων, τὸ Δημόσιον, ἀσφαλῶς, θὰ μᾶλλον ὁ γεωργικός, θὰ ἐπιβαρυνθῇ μὲν ναῦλον περισσότερον. Οἱ μεσαζούντες ἐργολάβοι θὰ κερδίσουν καὶ πάλιν μερικὰς δεκάδας χιλιάδας λιρών.

Αν τούναντίον ἀκολουθήσῃ καὶ τὸ ίδικόν μας "Υπουργεῖον τῆς Γεωργίας τὸ σύστημα, που ὅλα τὰ ἔναντι κράτη ἀπολούθουν, τὴν ναῦλωσιν δηλαδὴ τῶν ὄσων κατὰ περιόδους χρειάζεται, πλούτων, μέσω τοῦ χρηματιστηρίου τῶν ναῦλων εἰς τὸ Λούδινον ἢ ἄν ηθελῃ προσέλθῃ τὸ Δημόσιον εἰς, ἀ τε θείας συγεννόησεις μὲν "Ελληνας πλοιοκτήτας καὶ ὅχι ἐργολάβος, ἀνάμισθητης θὰ ἐπιτύχῃ ναῦλους πλέον συμφέροντας ἀνάλογους πρὸς τὰς ἑκάστοτε κρατουσάς εἰς τὴν διεθνή ναῦλαγοράν συνθήκας. Τὸ συνολικὸν ποσόν τῶν ναῦλων δὲν θὰ εἴναι εὐκαταφρόντων. Θά ύπεροῦ τὰς τετρακοσίας χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας. Τὸ κέρδος τῶν ἐργολάβων καὶ τῶν πιθανῶν μεσαζούντων ἀνέξικον-μῆπη, ἢ διαφορὰ θὰ εἴναι σημαντική, ἐνώ ὁ κατάλληλος χειρισμός τοῦ ὄσου ζητήματος τῆς μεταφορᾶς πολὺ περισσότερος θὰ ἀποφέρεται.

Υποδεικνύοντας τὰ ἀνωτέρω, τελουμενὸν ἀπόλυτῳ γνωστῷ ἀποτέλεσμαν: Γύρω ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς τῶν κρατικῶν ἔφοδιον τὸ σκάνδαλον, ἀσφαλῶς, ἐμφαλεῖται. Πρόσφατος ἀπόδειξις — ὥχι βέβαια ή μόνη — αἱ δημοπρασίαι τῆς «Εμπάσκο». Πολλὰ περὶ αὐτῶν λέγονται εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πειραιῶς.

Μήπως καὶ τώρα, μὲ τὴν Κυβέρνησιν τῆς περιουσλογίης, οἱ κύκλοι τῶν υπόπτων συμφέροντων θὰ ἐπιτύχουν τὴν ἐπιδίωσιν τῶν; Δὲν θέλομεν νὰ τὸ πιστεύσωμεν.

Τὸ σκάνδαλον

Διὰ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Συνατεργεμοῦ καὶ εἰδικώτερον διὰ τὸν κ. Λαμπριανὸν, ζητήμα τιμῆς ἐγείρεται, ὅπως ἐκδοθῇ τὸ ταχύτερον τὸ τορίσμα ἀπὸ τοῦ διενεργηθέντος ἐλέγουν διαχειρίσεως τῶν κεφαλαίων οὐΝαυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον.

Ἐτίγμα κατὰ τῶν διοικήσεων τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ κατ' αὐτῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου ἀπότελεν ἡ μέρη τοῦδε σκανδαλῶδης προστάτεια, ὅπως συγκαλυφθοῦν γεγονότα, ἀξιαὶ παρεμβάσεως τῆς Εἰσαγελείκης Ἀρχῆς. Ἡ ἔκθεσις Μπασέκη, υποβλήθησαν ἡδη ἀπὸ τῆς 4ης Επετεμβρίου τοῦ 1952, πολλὰ τὰ ἀξιόποινα ἀναφέρει εἰς βάρος τῶν παχειρίσθεντων εἰς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ ἀλλοχοι τὰ χρηματα τοῦ πομάχου ναυτικοῦ. Ἐπὶ ἔτη τώρα, ἀπὸ τῆς ἀπελευθέρωσεως καὶ ἐνεύρησης, εἰς μάτην ἐπεξηῆθη ὁ ἐλεγχος τῆς πολεμικῆς διαχειρίσεως τοῦ Ν.Α.Τ. Ἀφονεῖς δυναμές δὲν τὸ ἐπετρέψαν. Ἐφεύρασαν μέχρι του σπιτιού τοῦ ἀπό τὰς εὐδύνης διὰ νομοσχεδίου, καταρτισθέντος ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον "Υπουργεῖον. Πρόκειται, δηλαδὴ, περὶ σκανδαλοῦ, τὸ δόπιον πρέπει ἵνε τοῦ κ. Λαμπριανὸν ἀποκαλυφθῆ. "Αγ παρ' ἐπίδιδα ὁ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δὲν θελήστηκε νὰ πράξῃ ὅτι τὸ συμφέρον τοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου ἐπιτάσσει, θὰ δημοσιεύσωμεν τὴν ἐκθετικήν της Μπασέκη, ὃτι ἀποκαλυφθῆ. "Αγ εἰς τὸν οὐρανὸν τοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου ἐπιτάσσει, θὰ δημοσιεύσωμεν ἡμεῖς τοῦ σκανδαλοῦ καὶ ὁ Εἰσαγελείκης πλέον θὰ ἀναζητήσῃ ὥχι μόνον τοῦ διαχειρίστας— ἀπόλογος, δὲν καὶ τοὺς ὑπευθύνους τῆς συγκαλύφεως τῶν πιθανῶν καταχρήσεων.

Τὸ πείραμα ἀπέτυχεν

Ἡ οἰκονομικὴ κατάρρευσις τῆς Τ.Α.Ε., τῆς Ἑλληνικῆς Εταιρίας ἐν ἀεροπορικῶν συγκοινωνίων, δὲν ἔξεπληξε κανένα. Ανεμένετο. Θὰ πρέπει, ἴσως, νὰ συμβῇ ἐνωρίτερον. Ἡ ζωὴ της παρετείνετο χάρις εἰς ἡν της καταστατάστησης τοῦ κρατικοῦ χρηματος ὑπὲρ ἐνὸς οἰκτροῦ ἑταϊκοῦ συγκροτήματος, καταστάτος τὸ καταφύγιον τῆς ἀργομοιδίας καὶ κάθε κομματικῆς ἀσχημίας.

Ἐστοίχισε πράγματι πολλά εἰς τὸ Δημόσιον τὸ πολιτεύεται αὐτὸν ἀπὸ τὸν πτώχων Τόπον μας πείραμα τῶν ἔσωτερικῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν. Ἡ πτώχευσις τῆς Τ.Α.Ε. θὰ εἴναι, πιστεύομεν, καὶ ἔνα κληρὸν μάθημα δι' ὃσους ηθελησαν νὰ ἀγόνησουν βασικᾶς προϋποθεσίας τῆς συγκοινωνικῆς πολιτικῆς. Τὰ μέσα αὐτοῦ γάλογα τῆς κινήσεως καὶ τοῦ ποιοῦ αὐτῆς εἰναι ἡ πρώτη προϋπόθεσις. Ὁ συντονισμὸς ἐξ Ἰλου τῶν διαφόρων μέσων, ὃστε εὐρύθμως νὰ παρέχεται τὸ συγκοινωνικὸν ἀγαθόν, εἰναι ἡ δευτέρα. Καὶ τέλος ἡ ἀνάγνωρισης τῶν οικομικῶν δυνατοτήτων τῆς κάθε οἰκονομίας, ὅπως ἔξυπρετήσῃ τὴν ποτέλειαν τοῦ ἀλφα ἡ βῆτα συγκοινωνικοῦ μέσου καὶ καλύψῃ τὰς επάνω της συντηρησάσων τοῦ εἰναι ἡ τρίτη προϋπόθεσις. Ἀπὸ τους ρυτάς τῆς Τ.Α.Ε. καὶ τοὺς ὑποστηρικτὰς της παρεδιάσθησαν τὰ ἀντέρω συγκοινωνιακά ἀξιώματα. Οὔτε ἡ κίνησης τῶν ἔσωτερικῶν μας γικοινωνιῶν ἐδικαιοιδεύει τοιαύτην δαπανήρων πύκνων τοῦ δικτύου ἀεροπορικῶν γραμμῶν, οὔτε ἡ τόσον ἀλλογία τοῦ σπατάλου τοῦ γικοινωνικοῦ ἔργου ἐδικαιοιδεύει ἀπὸ τὰς ἀνάγκας τῶν ἔξυπητουμένων περιφερειῶν, ἀφοῦ διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν προσεφέρετο ὑποχρόνως τὸ θαλάσσιον μέσον συγκοινωνίας εὐθυγάτωρον πολὺ εἰς νίκον κόστος, οὔτε καὶ ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία θὰ ἡδύτωτο, χωρὶς ἀ-ιδῶς την συμπαράστασην τοῦ κρατικοῦ κορβανᾶ, νὰ ἀνθέξῃ εἰς τὴν λυτελεῖαν τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν, τὰς ὅποιας ἄλλα κράτη γαλύτεραι εἰς ἀδιαφορήν ἔκτασιν καὶ πλουσιότεραι, δὲν ητούχησαν ἀμην νὰ ἀποκτήσουν διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τοῦ ἔσωτερού.

Τώρα, μετά τὴν πτώχευσιν τῆς Τ.Α.Ε., τὸ ζῆτημα θὰ πρέπει ρεατικώτερον, μὲ περισσότερον ὀρθολογισμὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Ἐδόλλεται, βεβαίως, νὰ διατηρηθῇ ἡ ἀεροπορικὴ ἐπικοινωνία τῆς Αττικῆς την περιοχήν, μὲ τὴν περιοχήν την Βόρειον Ελλάδα καὶ τὴν Ηπειρον. Μία καὶ καὶ ταῦτα τὸ θέρος καθημεριναὶ ἀναγκαροσταὶ θὰ εἴναι ἀρκεταὶ. Ο ναυτὸς, ὅμως, θὰ πρέπει νὰ ορισθῇ ἀκριβώτερος τοῦ σημερον εἰς πραττοτοῦ, ὃστε νὰ καλύπτωνται οἱ δαπάναι τῆς γραμμῆς καὶ νὰ πάυση ἀπόροταν τὰς συναγωνίες τῶν πολιτών πλοίων — ἔτη πολιτών εἰναι καθημεριναὶ. Μᾶς ἀρκεῖ ἡ σπατάλη αὐτῆς. Πρὸς τὶ νὰ στιθεται καὶ τοῦ ἀεροπλάνου; Ή ζημία ἀποβαίνει πλέον δυσβάτης. Εἰς τὸ τέλος καλεῖται τὸ Κράτος καὶ ἡ Οἰκονομία τοῦ Τό-

που νὰ πληρώσουν τὴν ἀπουσίαν ἀκριβῶς συντονισμένης συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς.

Εὐχῆς ἔργον θὰ ἔτοι μὲν πρὸς τὸ ἔσωτερον γραμμαῖ τῆς Τ.Α.Ε., μὲ ἀεροπλάνα, δύμα, ἐφάμιλλα τῶν ἔνων καὶ μὲ ἀκριβεῖαν δρομολογίων, οὐχὶ τὴν σημειωγήν. Τὸ Κράτος δὲν πιστεύουμεν νὰ είναι τὸ σον πλούσιον διά νησού την προσπάθειαν αὐτῆς. Χρειάζεται πράγματι πολλὰ καὶ ἐφόσον δὲν διατίθενται, θὰ ἔπρεπε νὰ προτιμηθῇ ἡ διακοπή καὶ τῶν γραμμῶν τοῦ ἔξωτερον. Πρὸς τὶ νὰ δυσφημηθῇ τὸ "Ελληνικό" ὄνομα απὸ τὴν ἀρρυθμίαν τῶν δρομολογίων καὶ τὴν ἀνεπαρκῆ ἔχουσαν πιστεύεται μιᾶς διεθνούς γραμμῆς;

Διὰ τὰς ἐπισκευαὶς τῶν πλοίων

Ο λιμὴν τῆς Σούδας καὶ οὐχὶ τοῦ "Ηρακλείου ὑποδεικνύεται ώς ὁ προσφωτέρος διὰ τὴν ἔγκατταστιν, τοῦ ἔργοτασιού ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μετὰ μιᾶς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς. Εἰς τὴν Σούδαν λιμενικὰ ἔργα δὲν θὰ ξεισθούν διὰ νὰ γίνουν δεκτὰ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια.

Ἐφοπλιστικὸς παράγων, δυνάμενος ἔγκυρον νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ προκειμένου γνώμην, ικανὸς δὲ, λόγω θέσεως, νὰ ἐλκύσῃ διά τὸ παραγγικὸν τοῦτο ἔργον τὸ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Σούδας στρέψει τὰς προσπαθείας του.

Ον λόγω ἐφοπλιστικῆς θεωρεῖ τὸν λιμένα τῆς Σούδας οὐχὶ μόνον ἀσφαλέστερον, ἀλλὰ καὶ πλέον ἀπίκαιρον διὰ τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον δεξαμενόπλοια. Τὸ Κράτος, ἐξ ὅσων πληροφοροίων κατέχομεν, θὰ θεληστὴ παντοιοτόπων τοῦ προέλθη ἀρωγόν, ἀκόμη καὶ διὰ δανείου μακροπρόθεσμου, ἐνώ καὶ ὁ Ἀμερικανικὸς παράγων θὰ ἔξεδηλων θετικὸν τὸ ἔνδιαφέρον του. Ἡ σύστασις εἰς τὴν Σούδαν τοῦ ἔργοτασιού ἐπισκευῶν προώρισται νὰ ἔπιπερητηση, καὶ τὸν Σούδαν λιμενικού στόλου.

Τὸ ἐφοπλιστικὸν παντών προϋποτίθεται, καὶ θὰ δοθῇ, πιστεύομεν, ἡ εὐκαιρία νὰ προκληθῇ τοῦ ἔργου ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦ μέλλοντος. Πράγματι, μεταξὺ τῶν προσπαθείων τῶν ἀπόλυτων προσπρομοσιώνων εἰς τὰς παραγωγικὰς τοῦ Τόπου μας δυνατότητας, καταλέγεται καὶ ὡς ὑπόθεσις τῆς συγκεντρώσεως ἀπὸ τὴν Ελληνικὴν στιδοβιομηχανίαν ἐνὸς σημαντικοῦ ποσού τῶν ἐπισκευῶν τῶν ἀκεανόποτων πλοίων μας. Ἡ σύστασις τοῦ ἔργοτασιού εἰς τὴν Σούδαν εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς ἀποβλέπει. Ἐργασία ικανὴ για κρατήση μίαν μεγάλην δεξαμενήν εἰναι πλήρεις παταχολησης ὑπάρχει. Τὰ τόσα καὶ τόσα ἐλληνικῆς ιδιοκτήσης δεξαμενόπλοια εἰναι ἀρκετά.

Ἐξυπαικούεται, βεβαίως, ἡ ἀποτίσης τοῦ ἔργοτασιού, ή εἰδίκευσις, ἡ ταχύτης καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς του, ὅπως καὶ τὸ ἀνενόχλητον τῶν πλοίων ποὺ θὰ προστήγησον εἰς τὴν Σούδαν πρὸς ἐπισκευήν καὶ δεξαμενήσμον, ἀπὸ τὰς κρατικὰς παρεμβάσεις.

Πρόκειται, βεβαίως, περὶ σχεδίων καὶ συζητήσεων ὅλως προκατητικῶν. Δὲν θὰ ἀπειχον, τίσως, τῆς πραγματοποίησεως των ἀντιμετωπίσεων τοῦ Τόπου μας. Ἐλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἀντεμποτίζει τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ νὰ εἰσφέρει τὴν πολύτιμην συνδρομήν του εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ Τόπου μας.

**TODD
SHIPYARDS CORPORATION**

I BROADWAY NEW YORK 4—CABLE: ROBIN - NEW YORK

Complete Shipyard Service
and Drydocks

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

Ai ναυτικαὶ σχολαι

Τι γίνεται μὲ τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἀνέγέρσεως τῶν κτιρίων τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν; Τὰ σχέδια πρὸ πολλοῦ ἐνεκρίθησαν καὶ ὁ ἀρχιτέκτων κ. Λάσκαρης ἔλαβε τὴν ἐντολὴν νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ὄριστικὴν μελέτην, ἵνα δημοπρατήθῃ ἡ κατασκευή. Ἐκτὸτε, πρὸ μηνῶν πολλῶν, οὐδεμίᾳ σχετικῇ ἐνέργεια ἐπεσημάνθη.

Λέγεται, ὅτι ἀντιρρήσεις προεβλήθησαν ἀπὸ τὸν ἐκπρόσωπον τοῦ ὑπουργείου τῶν Δημοσίων 'Ἐργων εἰς τὴν κτιριακὴν ἐπιτροπὴν διὰ τὴν ἀμοιβὴν τοῦ ἀρχιτέκτονος. 'Ἐκρίθη ὑπερβολικὴ. Καὶ διότι τὸ ζῆτημα αὐτὸν, μὲ τὴν γνωστὴν μακαρίστητα ποὺ μᾶς δισκρίνει, δὲν διεκανίζετο ἐπὶ μῆνας τώρα, τὰ ὄριστικὰ σχέδια δὲν ἐπροχώρησαν καὶ τὸ δόλον ἔργων καθυστερεῖ. 'Ἐπαθε, δηλαδή, καὶ ἡ ὑπόθεσις τῶν σχολῶν, ὅτι διλαὶ αἱ καλαὶ πρωτοβουλίαι ὑφίστανται εἰς τὸν Τόπον μας. Οἱ ἀντιρρήσεις, ἡ πληγὴ αὐτὴ τῆς κρατουσῆς ἐδῶ νοοτροπίας, ἔλαβον τὸν λόγον.

Καὶ ὅμως αἱ σχολαὶ πρέπει νὰ συσταθοῦν τὸ ταχύτερον. 'Ἀνάγκη χωτικὴ τῆς Ναυτιλίας πας θὰ καλύψουν. 'Ο κ. Λαμπρινίδης καλεῖται νὰ λύσῃ τὸ δημιουργηθεῖν καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν ἀδέξιον. 'Ἄς συζητηθῇ ἡ ἀμοιβὴ τοῦ ἀρχιτέκτονος, ἃς περικοπῆ, ἂν εἰνε μεγάλη, ὡς προχωρήση, ὅμως, ὡπωδῆποτε, ἡ ὑπόθεσις. Εἶναι κοιμὰ νὰ χαθῆ μέσα εἰς τὴν μικρόψυχον ἀντίδρασιν καπύοις γραφειοκράτου ἔνα ἔργον ὑπερτέρας πνοής, γενικωτέρας ὠφελείας.

Ἡ λιμενικὴ ἀνόρθωσις

'Ο κ. Βελούζος, ἀνάτερος δικαστικός, ἀναλαμβάνει τὴν προεδρίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. Δὲν εἰνε — θὰ μᾶς προβλῆθη — ὁ καταλλήλτερος, ἀφοῦ ξένος παντελῶς εἴνε πρὸ τοῦ πολύτυχου λιμενικὴν ὑπόθεσιν καὶ θὰ χρειασθῇ χρόνον πολὺν ἡ ἐνημέρωσίς του, ἐνώ τὰ πράγματα τοῦ λιμένος ύρθουν ἀμέσου ριζικῆς μεταβολῆς.

Τὸ ἐπικείμενα, ἴσως, ἐκ πρώτης πόσης ὅφεως νὸ ἔχη τὴν θεσιν του. 'Ἄρχη ὅμως ἀνδραίς δικαστηνίν. Η ἐπιφύλαξις εἰς τὰς ποδοβέψεις μας δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. 'Αν ὁ κ. Βελούζος ἐπιδείξῃ τὴν προϋποθέμένην διοικητικὴν ικανότητα καὶ εὔτυχην νὰ ἐπιλέξῃ ὡς συνεργάτας του τὰ κατάλληλα πρόσωπα, ἡ ἐπιτύχια δὲν πρέπει νὰ θεωρήται ἀπίθανος. 'Εκεὶ ὅπου διλοὶ οἱ προσγούμενοι — Πρόεδροι καὶ Γενικοὶ Διευθυνταὶ — παραγωδῶς ἀπέτυχον, δυνατὸν εἴνε διὰ τὸν κ. Βελούζον νὰ ἐπιτύχῃ. 'Εχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὸ σεμνὸν τοῦ λειτουργοῦ τῆς Θείμιδος ἥδος, τὴν γενικωτέραν ἐπιστημονικὴν κατάστασιν, τὴν στερεάν θέλησιν, τὴν προσωπικὴν ἐπιδολήν καὶ τὴν ἀμεριστὸν κρατικὴν συμπαραστασίαν. Πολλὰ πράγματα ὑπὲρ τοῦ δυναστοῦ λιμένος θέλουμεν νὰ ἐπίζωμεν, διλοὶ ὡς ποδοβάση ἡ ἀλλαγὴ τῆς διοίκησίς του. Θὰ προδηφθῇ ἡ διλοκρατικὴ κατάρρευσις, τὴν ὅποιαν τὸ Κράτος θὰ κληθῇ νὰ πηρούση. 'Ο τρώσας καὶ ίσεται.

Τὰ ζητήματα, ἄλλος τε, τοῦ λιμένος δὲν εἴνε τόσον πολύπλοκα, δον ἐκ πρώτης ὅφεως διὰ τὸν ἀπληροφόροτον ἔφαντίζονται. Θέλησις χρειάζεται διὰ τὴν ὄρθην τῶν ἐπίλυσιν καὶ πρὸ παντὸς ἐμμονὴς εἰς δι. τι ἡ λογικὴ ἐπιτάσσεται, μακράν κάθε κομματικὸν ὑπόλογισμον καὶ κάθε παρεμβάσεων συμφερόντων τρίτων, ὥργανων μενόν την κατόπικην.

'Αν ἀπὸ τὴν νέαν διοίκησιν κατανοθοῦν αἱ ἀφορμαὶ τῆς ἐκτίτωσεως τοῦ λιμένος καὶ διαπιστωθοῦν αἱ βεσικαὶ προϋποθέσεις τῆς ἀνόρθωσεως τοῦ τού, τὸ ἔργον τοῦ κ. Βελούζου διευκολύνεται καὶ ὁ δρόμος πρὸ τῆς βελτίωσιν, τῆς καταστάσεως ἐλεύθερος διανοίγεται.

Θὰ διευκολύνωμεν ἀκριβῶς τὸν νέον Πρόεδρον τοῦ Ο.Π.Π. εἰς τὴν ἐνημέρωσίν του ἐπὶ τῶν λιμενικῶν πραγμάτων, συνοψίζοντας κατωτέρω τὰς ἀφορμὰς τῆς κακεῖσις τοῦ λιμένος καὶ τὰς προϋπόθεσεις τῆς κολλῆς ἐπίλυσεως τῶν ζητημάτων του.

'Η πείρα τῶν πραγμάτων καὶ ἡ ἀπὸ δεκαετήριῶν ἐγγυτάτη παρακολούθησις τῆς λιμενικῆς ὑπόθεσεως μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ ἀποδίδωμεν τὴν κακοδαιμονίαν τοῦ λιμένος εἰς αὐτὴν ταυτὴν τὴν σύντασιν τοῦ Ο.Π.Π. μὲ κατευθύνσεις καθαρός κομματικάς καὶ ὑπὸ τὴν ἀμέσων τῆς ἐκάστοτε κρατούσης καταστάσεως ἔξαρτησιν. 'Ἐδημιουργήθη ὡὕτω ἔνα διοικητικὸν μεγαθήριον, μὲ πολύτελεις ὑπρεσιῶν δυσανάλογον πρὸ τὴν ἀπόδοσίν των καὶ μὲ τὴν παρουσίαν προσώπων ξένων ποδὸς τὸν λιμένα, φίλων, ὅμως, τῶν κρατούντων. Τὴν παλαιὰν Λιμενικὴν 'Ἐπιπροσίεν μὲ τὴν νοικοκυρεμένην διοίκησιν της, μὲ τὴν εἰς τὸ ἀπόλυτον ἐπάρκειαν εἰς τὴν ἀποστολὴν της — αὐτὴ ἐδημιουργήσεται νεώτερον λιμένα — διεδέθη ὁ 'Οργανισμὸς Λιμένος, ὅστις καὶ ἐπωμίσθη πλὴν τῶν δύον ἡ παλαιὰ λιμενικὴ ἐπετέλει καὶ τὸ δύσκολον ἔργον τῆς πλήρους οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

Καὶ ίδου τὸ ἀποτέλεσμα: Γενικὴ ἔδοση διαχειρίσεως μεγάλα, πολυτέλεια διοίκησεως, κομματικῆς καθαρός μορφής, ἀνευ προηγουμένου, δυσκαμψίᾳ διοικητική, ἀδύναμιᾳ ἀλλούχου τῶν τόσων κατεσπαρμένων ὑπηρεσιῶν καὶ περιωρισμένη ἀπόδοσίς τοῦ ἔργατικον, ὅσσον καὶ τοῦ ὑπαλληλικοῦ παράγοντος.

'Η ἐγκαθίδρυσις τῆς γραφειοκρατικῆς νοοτροπίας εἰς τὴν λιμενικὴν δραστηριότητα, τὴν προϋπόθεσιν ταχύτητα σκέψεως καὶ ἐκτέλεσεως, αἱ ὑπερβασίαι καὶ ἡ κατάχορησις καὶ τέλος ἡ σταθερῶν ἀνιού-

σα τοῦ κόστους τῶν φορτεκφορτώσεων καὶ πάσης ὅλης εἰς τὸν λιμένα ἐργασίας ὑπῆρχαν αἱ ἀμεφοι συνέπειαι. 'Ο λιμὴν κατέστη ὄκριδος, δύσκολος διὰ τὰ πλοῖα καὶ τὸ ἐμπόρευμα. Κύκλοι ὑπόπτων συμφέροντων ἐδημιουργήθησαν καὶ ἡ φροντὶς δῶν τὸν περὶ τὸν λιμέναν επαγγελματικῶς συνδεομένων περιωρίζετο εἰς τὴν συγκάλυψιν τοῦ ὅλου σκανδάλου, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ὄποιου ὁ λιμὴν ἐφέρετο πρὸ τὴν καταστροφὴν.

Καὶ ἐφόσον προπολεμικῶς ἡ λιμενικὴ κίνησις ἔδαινεν ἀναπτυσσομένη, ἡ κακοδιοίκησις καὶ ἡ κλοπὴ ἐκαλύπτοντο. 'Οταν, δύως, μετὰ τὸν πόλεμον ἥρχισαν ἀποκαθιστάμεναι ὑπὸ τὸ αὐτὸ διοικητικὸν σύστημα καὶ τὰς αὐτὰς κακάς συνηθείας, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ λιμένος, ἐνώ ἡ ἐμπορικὴ κίνησις πανικόδηλης ἔφευγε πρὸ τοῦ γύρω τῆς Πρωτεύουσῆς ὄρμους, τότε διὰ νὰ καλυφθοῦν ἡ πολυτέλεια τῶν ἀργομίσθων καὶ τῶν ὑποπασχολμένων, αἱ καταχρήσεις καὶ τὰς ἀλειμματα, λόγω τῆς σταθερῶν περιοριζομένης λιμενικῆς κίνησεως, οἱ διοικούντες τὸν Ο.Π.Π. ἐστράφησαν πρὸ τὴν μάρτιν κατ' αὐτοὺς διέκοδον, τὴν ὑψώσιν τοῦ κόστους τοῦ λιμένος, τῶν τελῶν καὶ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν σκανδαλώματάν, μεχρι τοῦ σημείου νὰ καταστῇ ὁ λιμενικὸς περιβόλος ζάνη ἀπήγορευμένη διὰ τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία. 'Οσα ἀναγκαστικῶς προσέφευγον εἰς τὸν λιμένα, ὑφίσταντο τὴν ἀπομάκυνσιν, τὰς καθιστήσεις καὶ τὰς αἱλλας γραφειοκρατικά ταλαιπωρίασιν. 'Οσα τὸν υπάντον πόσαν ἐλέυθερα νὰ ἐπιλέξουν τὸν λιμένα τῆς ἀκροφορτώσεως προτείμων τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος. 'Εκεὶ τὸ εὐθηνὸν κόστος καὶ ἡ ταχύτης τῆς ἐργασίας.

Εἰς τὴν διοίκησιν Μπουζάνη παρερχέθη ἡ μοναδικὴ εὐκαιρία, ὑπὸ τὴν κατάτληξην ποὺ προκαλέσειν εἰς τὴν Κοινή Γνωμὴν καὶ τοὺς κρατικοὺς παράγοντας, ἡ ἀποκάλυψις τῶν καταχρήσεων, νὰ ἔξευρεθοῦν λύσεις σωσταὶ διὰ τὴν λιμενικὴν ὑπόθεσιν. 'Η ἀγνοία τῶν πράγματόν, ἡ ἀπιπολαία ἀπὸ τῆς σκανδαλοθρηκίκης μόνον πλευρᾶς ἀντιμετώπιστας τῶν ζητημάτων καὶ ἡ κομματικὴ προέλευσις τῶν διοικούντων τὸν λιμένα δὲν κατέστησε δυνατὴν τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ὄλου προβλήματος. 'Αντι, ὡς ὕφειλε, νὰ γίνουν οἰκονομίαι εἰς τὴν διαχείρισιν καὶ νὰ ἀπολαγῇ ὁ Ο.Π.Π. τῆς ἐργαλαδίας τῶν φορτεκφορτώσεων διὰ τῆς κοτά τὸν ἀμοιβήν, ηγένησαν τοῦ κονδύλια τῶν γενικῶν ἔδωμάν, νέοι προσελήφθησαν ἐπὶ συμβάσεις ἐπιθεωρηταὶ καὶ ἐπόπται, ὑπερτετρακόσιοι ἔργαται ἐμονιμοτοιθησαν καὶ ὑπὸ τοῦ δραστισμούς τῆς λιμενικῆς ἀναμορφώσεως ἡ διοίκησις Μπουζάνη κατέστησε τὸν λιμέναν ἀκριβώτερον, ἐπέτειν τὴν φυγὴν τῆς ἐμπορικῆς κίνησεως καὶ ἐπετάχυνε τὴν κατάρρευσιν. Μίαν καὶ μόνην ἀγαθήν ποδοῖς ὑφείλουμεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν εἰς τὴν διοίκησιν Μπουζάνη. 'Ο Ο.Π.Π. ἀνέλαβε τὴν ἀπευθείας εἰςπραξιν τῶν φορτεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων καὶ ὑπὸ τοῦ διαπάντος τῆς γνωστᾶς ὑπερβασίας διὰ τὰς τρίτης τῆς γνωστᾶς ὑπερβασίας νὰ ἀποτελῇ τὸ κύριον ἐργαλείον τῆς φορτεκφορτώσεως ἐν τῷ λιμένι.

Καὶ τώρα τὸ ὄλον πρόβλημα, ὁδεύτερον τοῦ παρελθόντος κεῖται πρὸ τῆς νέας διοίκησης, ἥτις θὰ προελθῃ ἀπὸ τὸν νέον περὶ Ο.Π.Π. νόμον τοῦ κ. Καραμανλή. Αἱ λύσεις, αἱ ἐκ τῶν πραγμάτων ὑποδεικνύουμεναι, δὲν εἰνε πολλαί. Μία εἰνε ἡ βασική: 'Ο 'Οργανισμὸς θὰ πρέπει νὰ ἐπιβάλῃ τὴν κατὰ τὸν ἀμοιβήν εἰς δῆλα τὰ εἰδῆ τῶν φορτίων διὸ τὴν ἐργαστικὴν περίπτωσιν τῶν φορτεκφορτώσεων. 'Η σύστασις τῶν συνεργατικῶν, ὑπὸ τὴν ἀμετοπείαν τῆς καθαρίσθησης τῆς λιμενικῆς ἔδωμάθη. Πλὴν τοῦ τακτικοῦ τοῦ ἡμεορισμού, ὅπερ πρωθεντόποτε πρέπει νὰ εἴνε ἑξηράσιμον, τὰ κέρδη τῶν συνεργατικῶν — τὰ ὅποια ἀσφαλῶς εἰς τὸ μέλλον θὰ ὑπάρξειν — θὰ εἰνε ἰδικά του. 'Εκεινακουεται. Βεσιώις, ὅτι θὰ διευκολυνθῇ ἔργαταν οἰκοιμούμενων — 1.200 χρειάζονται μόνον — καὶ ὡς ἔφαρμοσθῇ τιμολόγιον φορτεκφορτωτικῶν μειωμένον διὰ τὸ εἰς τὴν 'Ελευσίνα καὶ τονωθῆ ἡ κίνησις τοῦ λιμένος.

'Η σύστασις τῶν συνεργατικῶν καὶ ἡ παρ' αὐτῶν ἀνάληψη τῆς ἐργατικῆς περιπτώσεως κατὰ τὰς φορτεκφορτώσεις θὰ ἐπιτοέψῃ καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν συναφῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Π.Π. καὶ τὴν οἰκονομίαν εἰς τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως. 'Ο 'Οργανισμὸς θὰ ἀσκή πλέον τὸν ὄλην ἐποπτείαν τῶν φορτεκφορτώσεων, θὰ εἰσπράττῃ, ὅπως καὶ σημερον, τὰ φορτεκφορτωτικὰ καὶ τὰ λοιπὰ τέλη, θὰ ἐλέγχῃ τὰς συνεργατικὰς, θὰ συντηρή τὰ λιμενικὰ ἔργα καὶ ὡς ἀπόλυτος κύριος τοῦ λιμένος θὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τῆς ὄλης τῆς λειτουργίας του, ἔγκριναν αὐτὸς καὶ πόνον τὸ τιμολόγιον πάσης ἐν αὐτῷ ὑπηρεσίας, ἀκόμη καὶ κάθε ἀπὸ Εηράς ποδεύομένης (ρυμουλκά, ὑπερωρίαι τελωνειακῶν ἀποθηκῶν, λογαριασμοῦ ἐκτελωνιστῶν, τιμολόγια μεταφορικῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων καταστημάτων, καταστημάτων).

Αἱ οἰκονομίαι εἰς τὰς δαπάνας τοῦ 'Οργανισμοῦ θὰ εἰνε σκληραι καὶ ἀχαρι τὸ ἐν προκειμένων ἔργον τῆς νέας διοίκησεως. 'Η ἀμεσος ἔφαρμος των δύον δύοσκολος. 'Ας κλιμακωθῇ εἰς ματορέτον χρόνον, βάσεις, δύως, σαφῶς καθωρισμένου προγράμματος. 'Ετ τὸ μεταξύ πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ, πάση θυσία, η ἐπάνοδος εἰς τὸν λιμένα τῆς φυγαδεύεσις κίνησεως. Τὸ χαυπλὸν τιμολόγιον διὰ τὰ ἔχωριον

**POR T SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,,
Address: P.O. Box 306

τροιόντα καὶ τὴν ξυλείαν, ἡ διάθεσις παραλιμενίων χώρων διὰ τὴν ναπόθεσίν της καὶ ἡ ἀπολύτευσις τῶν διατυπώσεων κατὰ τὰς φορεκφόρτσεις θὰ πρέπει ἀμένων ἀπὸ τοῦδε νὸν ἐφαρμοσθοῦν. Τὰ λοιπά μέτρα θὰ ἔπειται μέχρι τῆς ὀλοκλήρωσίς των.

Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς καὶ μὲν στασὶ διαθέτουμεν γνώσεις ἐπὶ τοῦ λιγεινοῦ προβλήματος διεγράψαμεν ως ἀνωτέρω καὶ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἐπιλύσεως του. Πολλαὶ λεπτομέρειαι μᾶς διαφέγουν. "Ἄλλοι ἀριστούμενοι ἡμῶν θὰ τὰς ὑπόδειξουν.

"Αντιδράσεις θὰ ἔγερθούν εἰς τὸ ἔργον τῆς λιμενικῆς αὐτῆς ἀνορθωσίας. Ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν καὶ τὴν νέαν διοικησιν τοῦ Ὀργανισμοῦ ἔσταται τὸ ἐπίμονον τῆς προσπάθειας. 'Ἄλλοι μόνον ἂν ἀποτύχουν αἱ τώρα αἱ ἀγαθαὶ προθεσμίεις.

* * *

Παράδειγμα ἀξιομίμητον ἡ Θεσσαλονίκη. 'Ιδού τὶ πρὸ ἡμερῶν ἡ καὶ Ἐπιτροπεία Λιμενὸς ἀνεκίνωσε: «Πρὸς ἀνάπτυξιν — λέγει τὸ δημοπρόφημα — τῆς κινησίας τοῦ λιμένος, ἡ Ἐπιτροπὴ ρυθμίσεως ὧν φορτεκφόρτωτικῶν ζητημάτων ἐμείσως τὸ τιμοδόγιον φορτεκφόρτωσεως μετολλευμάτων ἀπὸ 13.500 δρ. εἰς 5.000 κατὰ τὸν τόνον. Επίσης τὸ Λιμενικὸν Ταμείον ἐμείσως τὰ δικαιώματα χρήστεως γενιῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης ἀπὸ 7.500 δρ. εἰς μόνον 1.000 δρ. κατὰ τὸν τόνον. Παρόμοια μέτρα πρόκειται νὰ ληφθοῦν αἱ ἄλλα, ὡς νὰ μειωθῇ τὸ κόστος τοῦ λιμένου».

Αὐτή, πιστεύουμεν, ὅτι θὰ πρέπει νὰ είνει ἡ πολιτικὴ καὶ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμενὸς Λιμένος Πειραιῶς. Τὰ ἐλλείμματα τῆς διαχειρίσεως τοῦ καλυφοῦντος μὲ τὴν ἐπένδυσον τῆς φυγαδευθείσης κινήσεως διὰ τοῦ ὑθηνοῦ τιμολογίου. Τὸ ὄντιθετον, δηλαδή, ἀπὸ ὅ, τι μέχρι τοῦδε πράξαν οἱ διοικησαντες τὸν Ο.Λ.Π.

Mia ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη

Ναυτικοῦ νοσοκομείου συνιστώμενου εἰς τὸν Πειραιᾶ καὶ διοικουμένου ἀπὸ τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» ἔχει ἀνάγκην ἀμεσοῦ ἡ Ναυτιλία. ιεὶς αὐτὸ θὰ ἐνστηλεύσουν οἱ ἀσθενεῖς ναυτικοῖ, τόσον οἱ καλυπτόμενοι ἀπὸ τὴν πρόνοιαν τοῦ «Κεφαλαίου 'Ανεργίας», δόσον καὶ ἀπὸ αἱ «Clubs».

Κοινὸν μυστικὸν εἶνε διὰ τοὺς ὄπωσδηπότε έντος τοῦ περιβόλου ἡ Ναυτιλίας κινουμένους, ὅτι περὶ τὴν ἀσθένειαν τοῦ ἡσφαλισμένου ναυτικοῦ εὐρὺς εἶνε ὁ κύκλος τοῦ σκανδάλου. Κλινικάρχαι, ἱατροί, ικηγόροι καὶ υπαλληλοι ναυτικῶν γραφείων πολλὰ ἀποκομίζουν εἰς ἥρος τῶν ἀλληλασφατικῶν δῆθεν σωματείων τοῦ Λονδίνου, πράγματι ὅμως εἰς βάρος τοῦ πλοίου.

'Ο «Οἶκος τοῦ Ναύτου» ἐπίσης καταβάλλει διὰ τοὺς ἀσθενεῖς τοὺς ιστήλεια ἀδικαιολογήτων περιστότερα, λόγω τῆς προσπάθειας τῶν ιατρικῶν ὅπως παραπέντυν τὴν παραμονήν τῶν ἀσθενῶν του εἰς αὐτό, ἐνῷ καὶ ἡ παρεχομένη περίθαλψις εἶνε συγνά κατωτέρω τοῦ πρέστος. Οἱ φευδαρίστες τέλος — ἡ πληγὴ αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας — θὰ εριωρίζοντο κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν, διὰ τοὺς ἀπολυμένους τοῦ-

λάχιστον εἰς τὸν Πειραιᾶ ἢ τοὺς ἔδω προβάλλοντας τὴν ἀσθένειαν, οἵα νὰ ἐπιτύχουν τὰς ἀποζημιώσεις, ἀνὴ ἐλειτούργει τὸ Νοσοκομείον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Εἰς αὐτὸν ἀπόλυτος θὰ ὑπῆρχεν ἡ ἀσφάλεια, οἵα ὡς μὲν ἀσθενῆς ναυτικός θὰ ἀπελάμβανε τῆς ἐπιβαλλομένης κατῆς περιβάλψεως, ὡς δὲ φευδασθενῆς θὰ ἀπεκαλύπτετο ὡς τοιούτος καὶ θὰ ἐστιγματίζετο. Εἰς τὸ αὐτὸν νοσοκομείον θὰ ἀνετίθετο καὶ ἡ πιστοποίησις τῆς ὑγείας τῶν ναυτολογουμένων, ὡςτε νὰ προλαμβάνωνται αἱ εἰς βάρος τοῦ πλοίου ἀσθένειαι.

Αὐτὸν όλα τὰ ἀγαθὰ ἀποτελέσματα θὰ προηρχούνται, ἀσφαλῶς, ἀπὸ τὴν ἴδρυσιν εἰς τὸν Πειραιᾶ ἐνὸς μεγάλου ναυτικοῦ νοσηλευτικοῦ ἴδρυματος, ἀπόλυτους συγχρόνισμένου, ἀξίου τῆς ἀποστολῆς του, ἡ διοικησίς του ὅποιου θὰ ἡ νόμῳ κατωχυρωμένη ἀπὸ πάσης παρεμβάσεως ἔξω τῆς πρὸς τὸν Ναυτιλίαν παραγόντων. Οἱ ἐφοπλισταί, οἵα ναυτεργάται καὶ τὸ Κράτος διὰ τῶν ἀρμόδιων λειτουργῶν του θὰ ἔξεπρωσπονται, ἡ μᾶλλον θὰ ἀνελκύσσουν τὴν διοίκησιν τοῦ νοσοκομείου, συνιστώμενον πρὸς τοῦτο εἰδικού αὐτονόμου ὄργανον μοῦ.

Ὄτι πρωταρχικὴ ἀνάγκη διὰ τὴν Ναυτιλίαν, ἀμεσοῦ ἀποδόσεως ὑπὲρ αὐτῆς καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας, θὰ ἔπειπε, μεταπολεμικῶς, νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ναυτικὸν νοσοκομείον τοῦ Πειραιῶς. 'Αντ' αὐτού προεκρίθη ἡ ἀνέγερσις τοῦ σανατορίου, διὰ τὸ ὅποιον κατεσπαταλήθησαν εἰς πολυτελεῖς ἐγκαταστάσεις, χωρὶς καμμίαν θετικὴν ἀπόδοσιν, ὑπερεξακόσιαι χιλιάδες ἀγγυλικῶν λίρων, ὅλα σχεδὸν τὰ ἀποθέματα τοῦ Α.Ο.Κ.Π.

'Η λειτουργία τοῦ σανατορίου καθιστάται ηδη ἐνεργόντων τοῦ συντηρησεως θὰ είνει τοιαύτη, ὡςτε κανεὶς ὄργανος μοῦ, οὔτε βέδαια καὶ ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου», δέν θα είνεις εἰς θέσιν νὰ τὴν βαστάσῃ.

Ἐχαθή, δηλαδή, η εὐκαρία τῆς τοποθετήσεως τῶν ἀποθεμάτων τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ εἰς ἔργον ἀμερώτατα ἀποδοτικοῖ διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν καὶ τὴν Ναυτιλίαν γενικώτερον. Χάριν τῶν 60 φυματικῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» διετέθησαν τόσα πολυτιμά κεφάλαια, ἵνα οὐν τοὺς μὲν φυματικούς αὐτούς θὰ ἡτο δυνατόν εἰς ίδιαιτέρων πτέρυγα ἀνεγειρούμενην ἐντὸς τῆς «Σωτηρίας» νὰ περιθάλψωμεν, νὰ κατασφαλίσωμεν τὴν καλὴν ὑπὲρ τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν οἰκογενείων τῶν περιθαλψίν εἰς ἓνα νοσοκομεῖον, ἀξίου τοῦ ὄντος του, νὰ ἀπολάξωμεν δὲ τὸν μέτρων καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ τὴν μάστιγα τῶν φευδασθενῶν.

Τώρα το πρόβλημα τοῦ Νοσοκομείου ἐγείρεται ἐπιτακτικόν. 'Η λύσης του είναι ἀδύνατος, ἔφοστον τὰ κεφάλαια δὲν ὑπάρχουν. Μόνον τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον θὰ ἡδύνατο νὰ διαθέσῃ μέρος αὐτῶν, ἵνα οἱ ἐφοτλισταί καὶ τὰ Clubs ἐδέχονται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν διάπλην. Η ἔντυπτησίς τοῦ τόνων κεφαλίσαιων εἶναι ἀπολύτως ἔξησφαλισμένη. πολὺ περισσότερα τῶν δύον χρειάζονται, καταβάλλονται ηδη εἰς τὰς περιφύλους κλινικὰς καὶ τοὺς τόσους καὶ τόσους περὶ τὴν ἀσθένειαν τοῦ ναυτικοῦ κινουμένους.

Κάπιοις θὰ ἔπειπε νὰ μελετήσῃ τὴν σοδαράν αὐτὴν ὑπόθεσιν. Τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔχει τὴν ἀφοδιότητα. Νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι είνεις ὡριμοί καὶ νὰ τὴν ἀντιμετωπίσωμεν; Πρὸς αὐτό, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας ὑποβάλλομεν τὰς ἀνώτερω σκέψεις μας.

Η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύουμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε εἰς ἑνα παλαιὸν ναυτικόν, ὁ ὅποιος ἔξακολουθεῖ νὰ ἐνδιαφέρεται γιὰ κάθε τι ποὺ ἀφορᾷ τὴν Ναυτιλίαν μας, νὰ σᾶς διατυπώσῃ μερικὰς παρατηρήσεις, σχετικῶς μὲ τὸ ἀρθρον «Η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις τοῦ σανατορίου τοῦ Ναύτου», δέν στερούνται ἐνδιαφέροντος τὰς ἀναγράφουνται περὶ τῶν προδῶμων τῆς ἀκαδεμίεως, κατά τὸ παρελθόν ἔτος. Καὶ πρώτοι ήμεις θὰ σπεύσωμεν νὰ συγχράψουμε τὴν ἀρμόδιων ὑπηρεσίαν τοῦ Y. E. N., δόταν τὰ ἔξαγγελθέντα γίνουν πραγματικότης.

'Αναμφίβολος, δέν στερούνται ἐνδιαφέροντος τὰς ἀναγράφουνται περὶ τῶν προδῶμων τῆς ἀκαδεμίεως, κατά τὸ παρελθόν ἔτος. Καὶ πρώτοι ήμεις θὰ σπεύσωμεν νὰ συγχράψουμε τὴν ἀρμόδιων ὑπηρεσίαν τοῦ Y. E. N., δόταν τὰ ἔξαγγελθέντα γίνουν πραγματικότης.

'Αλλ' ἡ προσπάθεια δὲν ὀλοκληρωται, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἔστω καὶ ἀν την πραγματοποιηθεῖν. Ἀπασαὶ αἱ ἀναγράφουμεναι εἰς τὸ ἔν λόγω ἀρθρου ἐπαγγελίαι. Καλὰ καὶ θαυμάσια τὰ ὡραια λόγια καὶ τὰ ὡραιότερα ἀναλυτικά προγράμματα. Δὲν ἀρκούν, ὅμως, διὰ τὴν ἀπότελον ἡ πλάτη μέσα. Σκοτός τῆς ἀκταίνεως δὲν είναι ὁ καταρτισμός προγραμμάτων, ὁ συνόντηποτε τελείων, ἀλλὰ ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῶν. Καὶ, ἀκριβῶς, ἐπὶ τοῦ τρόπου, μὲ τὸν ὄποιον θὰ ἐπευηγάνεται ἡ ἐφαρμογὴ αὐτῆς, δὲν μᾶς λέγει τίποτε ἀπολύτως τὸ δημοσιεύειν ἀρθρον.

Κατὰ τὴν γνώμην μας, τὸ πρόβλημα εἶνε πολὺ ἀπλοῦν. Καὶ ἡ λύσης του εὐρίσκεται εἰς τὸν τρόπον, μὲ τὸν ὄποιον πρέπει νὰ γίνωνται αἱ ἀκάστοτε προκτηρίσματα διά την ἀπόκτησιν διπλωμάτων. Μόνον δῶνται ἔξασφαλίσωμεν πραγματικάς ἐξετάσεις, δηλαδή, ἀδιαβλήτους καὶ λογικῶς αὐτηράς, τότε καὶ μόνον θὰ ὀλοκληρώσωμεν τὴν δημόσιαν προσπάθειαν διὰ τὴν δελτίωσιν τῆς ἀκαδεμίεως τῶν ναυτικῶν μας. Διότι, δῶνται πιεσθῶν οἱ προσερχόμενοι εἰς τὰς ἀξετάσεις, διὰ τὸν περάσουν, δὲν χρειάζεται τίποτε ἄλλο, παρά μόνον νὰ εἰνει κάτοχοι τῆς ἀξετάσεως ηδη ἀπό την προσπάθειαν διὰ την διατηρησην τῆς ιατρικῆς σχετικῆς αὐτής. Διότι θὰ δίδουν τὴν ἀφορμήν εἰς τοὺς ναυτικούς μας νὰ συγχρονίζουν ἐκάστοτε τὰς γνώσεις της Ναυτιλίας, ἐπὶ τὰς σημειώσας ἀπαιτήσεις τῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τὰς διατηρησην τῶν οἰκογενείων τῶν ναυτικῶν μας, νὰ συγχρονίζουν τὰς σημειώσας της Ναυτιλίας, καὶ τὰς ἀξαγγελλόμενα νέα αναλυτικά προγράμματα.

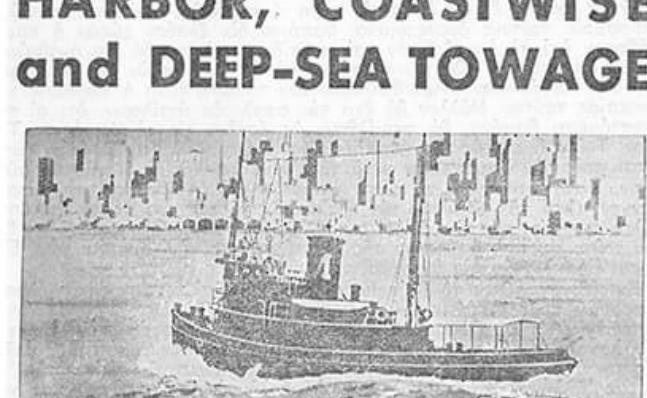
Καὶ οὕτω θὰ ἐπιτυγχάνεται ὁ σκοπός, ποὺ είναι ἡ ἐκ μάθησις τῆς ὑλῆς καὶ διχού μόνον διατηρησης αὐτῆς.

Θὰ είχομεν τὴν περιέργειαν νὰ πληροφορηθῶμεν, μητῶς διαφωνεῖ πρὸς τὰς ἀνώτερως ή ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Y. E. N., δότοτε θὰ είμεθα πρόσθυμοι νὰ ἀκούσωμεν καὶ νὰ συζητήσωμεν τὰς ἀπόψεις τῆς.

Μετὰ τιμῆς

ΠΑΛΑΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ορθὰ τὰς ἀναφέρει ὁ ἐπιστολογράφος μας, δότοις σημειώσεων ὑπέρ τοῦ πληπορεῖ πολὺ περισσότερα νὰ γνωρίζῃ ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτού. Πιστεύσωμεν νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργεῖου. Κατὶ τὸ ἀνώμαλον ὑποκρυπτων πράγματι αἱ παρατηρήσεις του περὶ τῆς ἀνάγκης ὅπως «πεισθῶν οἱ προσερχόμενοι εἰς τὰς ἀξετάσεις ὅτι διὰ τὸν περάσουν δὲν χρειάζεται τὶ ποτε ἄλλο ο παρά μόνον νὰ είνει κάτοχοι τῆς ἀξετάσεως ὑλῆς». Μήπως καὶ ἔδω οι μεσάζοντες ἔχουν διεισδύσει; 'Ας ἔξετάσῃ τὸ ζητημα ὁ κ. Λαμπριανίδης.



**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

Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΤΩΝ 14 ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΔΟΥΚΑΚΟΥ

Γνωστή είνε, ώς ή πρώτη σκανδαλοθηρική περιπέτεια τού κ. Μπουζάνη, ή υπόθεσης της διαχειρίσεως των 14 λιμπερτών κατά την διάρκειαν τού πολέμου από τούς "Ελλήνας 14" έφοπλιστας της Νέας Υόρκης. Ο διεσχάχεις παρά τού έν λόγω άποστράτου άξιως ματικού τού Β. Ν. δημην Ελέγχους κατέληξεν εις ωρισμένα αυθάριστα συμπεράσματα και το "Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν" - συγκεκριμένων ὡς κ. Ελέμης - ίνας άποφυγή τού έξιπτολιθεύντα παρά τού κ. Μπουζάνη θύρυσον έσπευσεν, έλαφρά τη καρδία, νά έκδωση την γνωστήν, καταλογιστικήν πράξην διά τινας, τῶν έφοπλιστών της Νέας Υόρκης καὶ νά την έπεκτείνειν έν συνεχεία καὶ εις ολούς τούς μετασχόντας· καὶ μη τῆς έκει "Ενώσεως τῶν 'Ελλήνων" Έφοπλιστών. Οι θεωρήσεις διά των καταλογιστικών πράξεων ώς υπόλογοι ήρηνθησαν, βεβαίως νά καταβάλουν την ανεξέλγκτως ζεινούμενα από το Δημοσίον καὶ ή υπόθεσις παραμένει έκτοτε από τριετίας έκκρεμης, μὲ μοναδικὸν άποτελεσμα νά καταστά άδυντος η έπανοδος εις την 'Ελλάδα, διασκεριμένων έφοπλιστῶν, διεθνών έκτιμησεως καὶ εύρυτάτης έπαγγελματικῆς δράσεως καὶ οίκονομικῆς έπιφανείας, αὐτῶν κριθώς, τῶν όποιων τώρα ή Κυβέρνησης κρίνει τήδως παρουσίαν άναγκαίαν, διά νά συζητηθῇ ή υπόθεσις τῆς ναυτιλιακῆς μας άποκαταστάσεως.

Πόσον, δώμας, αυθαίρετος, δύον και σκανδαλοθηρική, ύπτηρεν ή ολὴ ἐν προκειμένῳ ἔνέργειο τοῦ Κράτους καὶ τῶν Ἐλεγκτῶν του, δημοσίευμόν κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ὑπερτετάνος ὡς λιμενάρχου εἰς τὴν Νέαν Ὑόρκην Πλοιάρχου—Λιμενικοῦ κ. Δουκάκου. Κατέχει, πράγματι, οὗτος ἐξ ἀμέσου ἀντιλήφεως τὸ θέμα καὶ ἄριστα εἰνὲ ἐνημερωμένος ἐπὶ τὸν λεπτομερεῖών αὐτούν. "Ἄς πιεισθῇ ἐν παρόδῳ, ὅτι οἱ κ. Δουκάκος εἰχει λόγους νὰ μὴ εἰνὲ εὐχαριστημένος ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν τῆς ἀναθέ-Νέας Ὑόρκης. "Η ἐπιστολὴ τοῦ τότε προξενικοῦ λιμενάρχου ἔχει ὡς κάτιθι:

Κύριε Διευθυντά,
Κατά τὸν χρόνον τῆς παραλαβῆς τῶν 14 λίμπερτος διετέλεσα προ-
νικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης καὶ νομίζω, διτὶ εἶμαι εἰς θεῖσιν νὰ
κράσων ωρίσμενας πληροφορίας, αἵτινες θὰ ίδουντο νὰ συντελέσουν
παπτας εἰς τὴν μόρφωσιν ἀντικειμενικῆς κρίσεως ἐπὶ τοῦ ὑπὸ κρίσιν
λοῦντος εἰσέτι, ἀπὸ τούσον χρόνου, ἐκκρεμούς ζητήματος, ἐφ' οὐ τό-
ν διάφοροι ἀπόψεις ἔκετέθουσαν παρὰ τοῦ ἐνέργησαντος τὸν ἔλεγχον
διασχειρίσεως κ. Μπουζάνη, ὅσον καὶ τῶν ἀρμόδιων Ὑπουργείων
κονομικῶν καὶ Ναυτιλίας. Ἐπιθυμῶ κατὰ τὸ δυνατὸν ν' ἀντι-
κρέθω τὰ προηγθέντα τὰ ἀνθεύεσσα διασχειρίσεως τῶν πλοίων
ὑπὸ τῆς Ἐνοτάστητην. Πρεσβείας εἰς τὴν Νέα Υόρκη "Ε-
σιν τῶν Ἐλλήνων" Ἐφοπλιστῶν, τῶν ὄποιων ἡ ἔξιστόρησις ἀποτελεῖ
ἔμει λυπτηρᾶν ἀνάμνησιν καὶ οὐδὲνων πρόκειται νὰ ἔπιπτητῇση τὴν
σιαν τῆς ὑποθέσεως. Τὸ γεγονός εἰναι, διτὶ κατόπιν πολλῶν ἀμ-
πλαντεύεσσεων, ἡ ἐκδίορια Κυβερνήσις, ἀντιπροσωπευομένη ὑπὸ τῆς
εσθείας, ἀνέθεσε τὴν διασχειρίσιν τῶν πλοίων εἰς τὴν "Ἐνωσιν τῶν
Ἀλλήλων" Ἐφοπλιστῶν, χορὶς ἐπαύτῳ νὰ καθορίσῃ ἐξ ἀρχῆς καὶ τοὺς
οὓς ἔπι τὸ βάσει τῶν ὄποιων θὰ ἐκάνοντο αἱ μεταξὺ τῶν σχέσεις.

ευς επι τη ραβε των οποιων θα εκρινονται αι μεταξον των υχεων.
Ειναι αλληλες διτι κατα την υπογραφεσσαν μεταξον της 'Αμερικανικης
και της 'Ελληνικης Κυβερνησσεως συμβασιν (BARE BOAT) περιελθηθη
κικος δρος, καθι δι της έκπτωσης των πλοιων δεν ήδυνατο νε
κοκψη ουτε ζημια, ουτε κερδος δια την 'Ελληνικην Κυβερνησιν. Εαν
λονότι κατα τη ληξι έκστου υπως παρουσιάζετο δεδικιασιογη
η ζημια η αποδεδειγμένον κερδος δια την 'Ελληνικην Κυβερνησιν, η
ουκπιτηνα διαφορά κερδους η ζημιας θα έκαλυπτετο μελλοντικω
και της άναλογου άναπτρασμαργης του υπιεφενημένου και δια της 'Α
μερικανικης Κυβερνησσεως καταβαλωμένου ναύλου. Ουτα καθισταται
έσον η φανέρων, διτι η 'Ελληνικη Κυβερνησης ένεργουσα κατα τους
της την συναφείστη συμφωνιας, και διαχειριζουμενη τα πλοια κατα τον
έον αποδοτικον και οικονομικον τρόπον ως είχεν ύποχρεωσιν, ψφει
εις περιπτωσιν καθη' ην προέκπυτων έκ της διαχειρισσεως περισσευμά
να το έπιστρεψη δια της άναπτρασμαργης του ναύλου εις την 'Α
μερικανικην Κυβερνησην. Κατα συνεπειαν, και υπό το ύψισταμενον καθε
ως έποπτειας και παρακολουθησσεως των λογαριασμων διαχειρισσεως
ρα των άρμοδιων 'Αμερικανικων Υπηρεσιων, δεν ήδυνατο και δεν έ
επει να προκψη κερδος τι εις την 'Ελληνικην Κυβερνησιν έκ της αι
ταύτης.

Διά τὸν λόγον τούτον, ὁ ἐκ τῶν υστέρων ἔλεγχος τῶν λογαριασμῶν, ἐπισκευῆς, διαφόρων πρωτηίων καὶ γενικῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως, στερεῖται περιεχούμενον, δεδομένου διτὶ οἱ λογαριασμοὶ οὗτοι ἐλεγχθεῖν τοὺς ὑπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν, ἐγένοντο ὑπὸ τούτον παραδεκτοὶ ὡς καλῶς ἔχοντες. Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου οὐδεμία εὐθύνη βαρύνει τοὺς Ἑλλήνας ἐφοπλιστὰς ὡς διαχειριστάς. ἐκτὸς ἐάνν Βεδαίως ἡ Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις περιέκοψε κονδύλια τῶν δαπανῶν τούτων καὶ ἔρχεται διὰ τούτων τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν, δόπτει φυσικὰ προκύπτει ζῆτημα εύθυνης τῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως λογοδοτήσουν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν. Τοιαῦτη δώμας περίπτωσις δὲν ὑποθέτουμεν νὰ προέκυψεν, οὐδὲν ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἐνεργηθέντος παρά τοῦ κ. Μπαζάνην ἔλεγχου.

"Άλλως, δεδομένας έχει τὸ ζήτημα προκειμένου περὶ τῶν ἔξδων διοικήσεως τῶν πλοίων. Ταῦτα είχον καθορισθή ὑπὸ τοῦ WAR SHIPPING ADMINISTRATION κατ' ἀποκοπὴν καὶ ἀνεψιὰν ἀπόδοσεως λογαριασμοῦ εἰς τὸ ποσὸν τῶν 1650 δολαρίων μηνιαίων καὶ κατὰ πλοίον. Τὸ σύνολον τῶν ἀνεγνωρισμένων τούτων ἔξδων ἀνέρχεται, ώς ἀναφέρει καὶ δ. κ. Μιτούζανης, εἰς τὸ ποσὸν τῶν 580.000 δολαρίων ἐν συνδρόμῳ δι' ὀδόκληρον τὴν περιόδον διαχειρίσεως καὶ θά δύναντο διὰ τῆς λελογισμένης χρονισμοποίησεως τοῦ κονδυλίου τούτου νά προκύψῃ σοβαρά οἰκονομία ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, ὑπολογιζόμενη κατὰ τὸν πλέον ἀνετο τρόπον εἰς ποσὸν ὑπερβαίνον τὰς 350.000 δολαρίων. 'Ο λόγος οὗτος μᾶς ἡγάπαεις νά ἐπιστήσωμεν ἐγκαίρως τὴν προσοχὴν τῆς Πρεσβείας καὶ διὰ τοῦ ὑπ' ἄριθ. 1623 απὸ 29 'Ιουνίου 1944 πρὸς αὐτὴν ἐγγράφου μας νά ζητήσωμεν ὀδισμένου στοιχεία, ή ἐκτίμησις τῶν πότιον θα ἀπεδείκνεις την εἰς δάρος τοῦ Δημοσίου συμφέροντος ἀλλαγήστον σπατάλην τοῦ κονδυλίου τούτου. 'Αντι τούτου, ή Πρεσβεία λαβούσα ἀφορμὴν ἐκ τοῦ διστοπαθώντος παρ' ἡμῶν ἐρωτήματος περὶ τῶν ἐγκεκριμένων εἰς τὴν 'Ενωσιν τῶν 'Ελλήνων 'Ἐφορτιστῶν ἔξδων διοικήσεως καὶ τῆς ἀποφάσεως δι' ἡ ταῦτα είχον ἐγκριθῆ ἐπεινεσ διὰ μεν τῆς ἐπιστολῆς

"Ἄς μάς ἐπιτραπῇ νά ἐπιμείνωμεν, δτὶ ὁ σκοπός μας δὲν ήτο ν' ἔναιμιχθῶμεν εἰς τὰ ζητήματα τῆς διαχειρίσεως ὀπωσδῆποτε, ἀλλὰ ν τονίσωμεν τὴν ἀνάγκην δπω ληφθοῦν τὰ ἐπιβαλλόμενα μέτρα πρὸ περιφρύσων τοῦ δημοσίου συμφέροντος καὶ διασφάλισιν τῆς ὑπόλιτ ψεως τῶν διαχειριστῶν.

'Εαν αι γενόμεναι τότε εἰσηγήσεις μας δὲν εὔρισκον ἐρωπτικῶς κεκλεισμένα τὰ ὄντα τῶν ἀριστῶν, τὸ δὲ ἐκδηλωθὲν ἐνδιαφέρουν μας δῆπα πεπιληθῆ ἐξ ἀρχῆς ὃ προσήκων ἔλεγχος τῶν συντελουμένων δαπανᾶ δὲν παρηρμηνεύετο ύπό τῆς διαχειρίζομενῆς τὰ πλοῖα· Ἐνώπευτος τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀσφαλῶς δυνάμειθα νὰ εἴπωμεν ὅτι καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ Δῆμοσιον βάθι περιφρουροῦντα ἀποτελεσματικῶς καὶ ἡ πλούσιας τῶν διαχειριστῶν θάττος προφυλάσσετο κατά πάσης ὑπονοίας, δέν ἔξεπλήρωσαν εἰς τὸ ἀκέραιον τὸ καθῆκόν των, δῆπας φέρωσιν εἰς περας ἐπιτυχῶν τὴν ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτοὺς ἐντολὴν.

Είναι γνωστὸν ὅτι ἔξ αὐθιμῆς τῶν ζητημάτων τούτων πλήθειν εἰ δύναται ἀντίθεσιν πρὸς τὴν Ἔνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν. Τοῦτο ὄμας οἱ δαμώς μάς ἐμοδίζει να παραδεχθῶμεν καὶ διακηρύξωμεν, ὅτι εἶναι σᾶς καὶ πάσας ἀπόπειρα μεταθέσεως τῶν εὑθυνῶν εἰς τοὺς δώματας τῆς Ἔνωσεως ταύτης. Οἱ ξαχυσμοὶ τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκουμενικῶν, διτὶ δὲ ήν ἐντολὴ τοῦ Ἑν. Οὐασιγκτών. Προεργεῖον, ἢ καθηρίζουσα τὴν ἀμόδινη τῆς Ἔνωσεως, ἐδοθεῖσα ἀνεύ νομίου ἑξουσιοδοτήσεως καὶ μὲν καὶ οἰωθεῖσα διὰ νόμου, δὲν ὑποχρεοῖ τὸ Δημόσιον, ἀποτελεῖ ἐπιτιχείρους ἡ θικών ἀπαράδεκτον καὶ δὲν ἀποδεικνύει παρὰ τὴν Ἑλλειψιν καλῆς πτερωτῆς εἰς τὴν ὅρθην ἐκτίμησιν τῶν πραγμάτων καὶ καταμερισμοῦ τῶν εὑθυνῶν.

Δέν είναι δυνατόν νά γίνεται σοδαρὸς λόγος δι τοι ἐφοπλιστοι, ἐνε
γοῦντες μισθώνως πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς Ποεσείας, ὑπέχουν εὐθὺ^ς
ἥ δὲ ἔκδομα τὰς ἀποφάσεις ταύτης Πρεσβεία τυχάνει ἀνέψυχος.
Διότι ἀμφότερα τὰ ἀνακοινωθέντα οὐδέσως ὅμιλοιν περὶ εὐθύνης τῆς
Ποεσείας καὶ τῆς ἐν Λοιδίῳ Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς, αἱ δὲ ἐξ ὑδεού
τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκανομικῶν ἐπαπειλούμεναι κυρώσεις στρέφοι-
ται μόνον κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, σιτίνες, ὡς ποσειδεῖ, δὲν ήκολοι
θησαν ἄλλην κατεύθυνσιν εἰς τὰ γηπέματα τῆς διανείρσεως, παρὰ ε-
κείνη τὴν δόποιαν ἔχαραδν αἱ ἀποφάσεις τῆς Πρεσβείας.

Ἐκ τοῦ πρὸ ἐῶν ἀνακοινώθεντος τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομίας· δημοσιεύεται ἐν ἔντιμωσις, διτὶ ἡ διαχειρίζεμένη τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην ὑπῆρξε· τούτῳ δὲν ἔχει σαφῇ ὀντίληψιν τὴν θέσεως τοῦ ζητήματος. Ἀλλὰς δὲν δυνατά νοι ἔννοιούσανεν κατὰ τὴν ἴδιοναρέων τὴν ὑπηρεσίαν ταῦτη οἱ λογοπαίσσοι διπλανῶν ἐκευταλεύσεων καὶ οἱ ισολγυρισμοὶ τῆς διαχειρίσεως ἡδύ· δύσον οἱ λογοπαίσσοι οὐδούτοι ἐλέγχονται καὶ κυρούμενοι ἔξοφλουντο πασᾶν τῶν ἀρμόδιον· Ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν.

Μήπως σκοπόν έχει ή υπηρεσία συττ' αὐτοδεικνύ. διτί αἱ εἰς τοὺς λογισμούσας τούτους οὐασφέρομενα διπάναι δὲν ἔλαβον χώσαν ή παρεπάθομαν ἐπὶ τὸ ὑπεοδολικὸν καὶ προτίθεται νὰ προδῆ εἰς ἀναθέωρτιν καὶ ἐπιστοροφύν τῶν περιοκόπεων ὑπὸ ταύτης ποσῶν εἰς τὴν Ἀμεικανικήν Κυβέρνησιν· Αμφιβάλλομεν ἔαν τοιαύτη εἴναι ή πρόθεστις τῆς υπηρεσίας ταύτης. Μᾶλλον θὰ ἔνη την σφαλέσαντι αὐτήν, διτί αἱ οἰκοπούσενα διπάναι θήτε πειθαρίουν ὡς θεσδόν εἰς τὸ Δημόσιον Τομεῖον. Τοῦτο διως, ως ἐξηγήθη, δὲν είναι δυνατὸν νὰ συμβῇ, διότι ἀντικείται ποὺς τὴν ψιφισταμένην μετά τῆς Ἀμεικανικής Κυβερνήσεως σύνθασιν. Κατὰ συνέπειαν, τὸ μόνον κονδύλιον τὸ ὅποιον παρασένει πρὸς λεγον. είναι τὸ κονδύλιον τῶν ἔξδων διοικήσεως καὶ τοῦτο ἐφ' ὃσο μεθελεν ἐπιμεινεῖ εἰς τὰς ἀπόψεις του, διτί η παρανωρήσασα τὸ κονδύλιον τούτῳ σχετική ἀπόφασις τῆς Προεδρείας εἰς τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐλλήνων" δὲν μπορεῖ τὸ Αποτέλσιον.

Ἐντεῦθεν γεννᾶται τὸ ἔρωτας: Πρός τι δὲ οὐδὲν ἀπασχόλησι πίπτοντα πρὸς ἄσκοπουν τοῦ ἐλέγχου τούτου: Τὰ ζητηθέντα ὑπὸ τοῦ Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν στοιχεῖα, δύον ἀφορά τὸν ἐλεγχόν λογαριασμοῦ τούτου καὶ τεματισμὸν τῆς ἐκμετόπτος, καθὼρίζονται ὑπὸ τούτου εἰς τὴν συγκέντωσιν τῶν ἴδιωτικῶν τίτλων τῆς 'Εὐωσεώς' Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν, τὴν ὑποβολὴν ὑνουμαστικού πίνακος τῷ μετεχόντων εἰς τὴν 'Ενωσιν μελῶν καὶ τὸν καθορισμὸν τῆς εὐθύνης κατάταξεώς αὐτῶν τῶν μετόπων εἰς τὴν ὑποβολὴν ὑνουμαστικού πίνακος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου. 'Αλλὰ μήπως τὰ στοιχεῖα ταῦτα δὲν ἦτι ποντικάτα νὰ ζητηθοῦν καὶ δι' ἐγγράφου ἀπὸ τὴν ἐν Οὐασιγκτώνι Πρεβέστιον:

Διὰ τῆς πασούστης μου δὲν ἐγινειρῶ νὰ δικαιολογήσω τὴν "Ενωσίδινην Ελλήνων" Εφοπλιστῶν, ὅλλα διὰ ν' αποδοθοῦν «τὰ τοῦ Καίσαρο καὶ Καίσαρι».

Μ. ΔΟΥΚΑΚΟΣ
Πλοιάρχος-Λιμενικός έ. ἀ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 46'—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Ναυαρίνου 23γ'—Τηλ. 41-111

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokoloni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.

AGENCIES : In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England, France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta, Morocco, Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

Πρὸς νέους παραίνεσις

Φίλε κ. Διευθυντά,

Αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν καὶ τονίσω εὐθὺς ἐξ ἡρῆς, ὅτι ἡ παρούσα ἐπιστολή μου δὲν ἀπευθύνεται πρὸς τοὺς παλαιοὺς καὶ καλοὺς ἕκεινους ναυτικούς μας τῆς προπολεμικῆς περιόδου. Αὐτούς, πράγματι, ἔθετον τὸ πλοῖον ὡς σπίτι των καὶ τὴν ὑπόδεσιν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, οἵ ιδικήν των. Οἱ παλαιοὶ αὐτοὶ ναυτικοί εἶχον τὴν τύχην νὰ γνωρίσουν ὃ ἔμικρον πλοῖον κατά τὰ πρασδόφορά ἔπι, ἀλλὰ καὶ κατά τὰς περιδους τῶν ἐκάστοτε κρίσεων καὶ εἰνὲ Ἰησόν νὰ κατανοίσουν ἀπόλυτο τὸ καθηκόν των διά τε τὰς περιδους τῆς εὐτυχίας καὶ τῆς δυστυχίας. Πρὸς τοὺς νέους θέλω ὀλίγα τινὰ νὰ ὑποδείξω καὶ εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν, ἣν μοῦ παρέχετε.

Ηύτυχησα νά ταξιδεύων ἀπό τὴν Ἀμερικήν εἰς τὴν Ἰταλίαν μὲν τὸ πετρεάκειον «Βουλκάνιον» καὶ εἶχον κατὰ τὸν πλοῦν τὴν οὐεταιρίαν νά υπερίσσον τὸ πλοίον ἀπό γεφύρας μέχρι μηχανῶν καὶ ἀπό τὸ πρόσαρτον μέχρι πρύμνης χάρις εἰς τὴν προθυμίαν τῶν ἵταλῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ ληπτώματος. Συνέγιτσα μὲ τὸν πλοίαρχον καὶ τὸν μηχανικόν, ἀλλὰ καὶ μὲ τὸν τελευταίον ναύπηγον καὶ θερμαστὴν τοῦ στάφους. Μου ἔκαμεν ἐπιτυπούσιν, διτὶ ὀδόκληρον τὸ πλήρωμα είχεν ἀπόλυτον συνειδήσιον τοῦ γεγονότος, διτὶ, μὲ τὸν ωφιστάμενον ἀνταγωνισμὸν, τὰ παλαιά πλοϊκά μοκόλων τηρούσιν ἐν ὑπερσία καὶ διτὶ, διὰ νὰ κρατήσουν τὰς γραμμὰς τῶν καὶ γενικότερον τὰ ἑνίκατά των πλοίοι οἱ Ἰταλοί ἐν κινήσει ἐπρεψάν νά στέρεουν εἰς κάθε θυσίαν, διὰ νά πραγματοποιῆθη κάθε δυνατὴ κονομία. Πειθαρχία, τάξις, καθαριότης, ἀστία συντήρησις, προδυνάμια, γαγατικότης, ἀπαγελληματική πείσωσι καὶ γενικώς κάθε τι ποὺ ἀπαιτεῖται αἵ τινα προσοδοφόρον ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς πλοίου, ήσαν τὰ κύρια κακτηριστικά γνωστά ματα τοῦ ἐν λόγῳ ἰταλικού πληρώματος. Και μοῦ αμεν ὅλως ίδιαιτέρων ἐντύπωσιν ή ἐπόδοσις τοῦ πληρώματος καὶ ή κονομία εἰς τὰ ὑλικά.

Μετά τὸ πικρόν αὐτὸν, ἀλλ' ἀπαραίτητον πρόδογον, στρέφομαι πρὸς νέους ναυτικούς μας, ποὺ εἰσήλθον εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ὅχι ἀπὸ λοιογών, οὐτε ἀπὸ οἰκογενειακήν παράδοσιν, ἀλλ' εἴτε διότι δὲν εὐρίσκον ἄλλαχον ἔργα ειπεῖν, εἴτε διότι ἐθεώρουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ως εργαστότερον προσοδοφόρον. Πάντως, εὑρέθησαν εἰς τὸ ἐπάγγελμα καὶ πολλοὶ ἔξ αὐτῶν ἀναγκαστικῶς θὰ τὸ ἀκολουθήσουν. Πρέπει, πιτόν, νὰ ἀκούσουν καὶ νὰ ἐγκολπωθῶν τὰς παραινέσεις ἐνὸς παλαιοῦ αναδέλφου των, ἀν θέλουν νὰ προκόψῃ ἡ ναυτιλία μας—ἀνεξαρτήτως μαζιάς—ώστε κοντά σ' αὐτὴν νὰ προκόψουν καὶ νὰ ζησουν καὶ αὐτοὶ ίδιοι.

Σεῖς, οἱ νέοι ναυτικοί μας, κάμετε μίαν βόλταν γύρα ἀπὸ τὰ νορβητικά, τὰ σουσιδικά καὶ τὰ Αιγαϊκά, λ. χ., πλοία, ποὺ θὰ συναντήσετε εἰς ὃς διαφόρους λιμένας. Παρακολουθήσατε πώς ἐργάζονται τὰ πλωράτικά των καὶ πώς συντηροῦν τὰ σκάφη των. Μή στρέψετε ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τὰ βλέμματά σας πρὸς τὰ ἀμερικανικά πλοῖα καὶ μὴ ἐδιώκετε νά μιητηθῆτε τοὺς Ἀμερικανούς συναδέλφους σας. Ή Ἄυεστική εἶνε χώρα πλουσία καὶ ἀν κάποτε χάστη τὴν ναυτιλίαν, ἔχει ἀλλάξει πόρους, διὰ νὰ διαθρέψῃ τὸν πληθυσμὸν της. Ἐν ἀνάγκῃ ἡ Ἀμερική ἔχει πολλὰ χρήματα, διὰ νὰ ἐπιχορηγήσῃ τὴν ναυτιλίαν της, ἀν τιλφόθη, διὰ κάποιον χωλαίνει αὔτη. Ή Ἀμερική δὲν ζῇ ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν της, ἐνώ ήπει τι, χωρὶς ναυτιλίαν, θὰ χάσσωμεν τὸ μέσον συντηρεούσας ἑκατοντάδων χιλιάδων μελών τῶν οἰκογενειῶν μας.

Τήν σημερινήν άδιαφορίαν ας μετατρέψωμεν εἰς ένδιαφέρον ύπέρ του



**PERO-KOTE TANK COATING
PEROLIN FUEL OIL TREATMENT
PERO-KLEAN MARINE CLEANER**
and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists

10 East 46th St., New York 16, N. Y.

Tel. Murray Hill 5-6940

έθνικού μας πλοίου. Τὴν σημειρήνην σπατάλην, ἀς ἀντικαταστήσωμεν μὲν τὴν οἰκογένειαν. "Ἄς λογικέυσωμεν τὰς ἔξιώσεις μας. "Ἄς συνέλθωμεν. 'Ο παροπλισμὸς δὲν πρέπει νὰ ἀπότελῃ τὸ μέσον, που θὰ ἐπιβάλῃ τὴν λογικήν. Σκοτώς καὶ πρόγραμμά μας πρέπει νὰ είνει «πτοὺς δέν θα ἴναγκασθούν νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη των οἱ πλοιοκτῆται». Θὰ τὸ ἐπιτύχωμεν, ἀν παύσουμεν ἐπιτοφέρουντες εἰς τὸ πλοῖον ὑπερβολικὰ βαῖον, ἀν ἀπόφυγωμεν κάθε σπατάλην, ἀν θέσουμεν τέρμα εἰς τὴν ἀδιαφορίαν. "Οταν τὰ πλοῖα παροπλισθοῦν, τότε πλέον θὰ είνει ἄργα...

Σεις. οἱ νέοι ναυτικοί, ἔγνωρίσατε τὰ πλοῖα μὲ τὰ κρύα καὶ τὰ ζεστά νερά, μὲ τὴν κεντρικὴν θέμανσιν, μὲ τοὺς πολιτισμένους κοινωνήστους χώρους, μὲ τοὺς ἴδιατερους θαλασσίους σας καὶ τας τόσας ἀλλας φύλων καὶ ἀνέσεις διὰ μίαν ὑγιεινὴν, ἀλλὰ καὶ εὐχάριστον ἐνδιάτησιν. Ἡμεῖς οἱ παλαιότεροι οὔτε ὠνειρεύθημεν ποτὲ τας σημερινὰς κατακτήσεις. Ἐχομεν ἄκρων σῆμεδον ἐπὶ τῶν πλοίων μας τὴν καλύτεραν καὶ τὴν δαπανητότεραν τροφοδοσίαν, ἔναντι ὅλων τῶν ἔνων σηματιών. Ἐχομεν ἀνάτερον μισθολόγουν ἀπὸ τὰ πλοῖα πλείστων ὅσων ἀλλών κρατῶν. "Ολα σύτα πρέπει νὰ τὰ διατηρήσωμεν, ἀλλὰ καὶ ταύτοχρόνως νὰ ἀποδίξωμεν, διτὶ εἰμεδικανοὶ γά τὰ κατέχομεν. Τὰ διατηρήσωμεν τὴν ἀλπικῶν προνομιακῶν ταύτων θέσιν μας, ὃν ἐπιδείξωμεν προθυμίαν, ἐνδιαφέρον, ἐργατικότητα, στοργὴν διὰ τὸ έθνικὸν πλοίον, δταν τὸ πονέσωμεν. δταν περιποιηθῶμεν τὴν προσοδοφόρουν σύτην ἀγελάδα, ποὺ τὴν ἀνέθεψαν αἱ προηγουμέναι ναυτικαὶ γενεαῖ, διὰ νὰ τὴν ἀμέλγωμεν ἡμεῖς σήμερον. Κάθε θυσία ἐπιθάλλεται, διὰ νὰ διατηρήσωμεν τὸ πλοϊόν μας ἐν ζωῇ.

Ον μάς εν των.
„Αὐτοὶ δέ τα πατρικὰ λόγια, ποὺ σᾶς ἀπευθύνω, δὲν γίνουν παρ’ υἱῶν συνειδητις, πολὺ δοῦλοιμοι, διτὶ συντόμως τὰ συγχρονισμένα πλοιά μας, μὲ τὰς τόσας ἀνέσεις διά τὰ πληρώματά των, «θὰ τὰ χάσματα. Θὰ μᾶς φύγουν μέσα ἐπὸ τὰ χέρια μας!“

Μετά τημῆς
ΜΙΧΑΗΛ Δ. ΠΕΙΘΗΣ

Περὶ τὸν κατάστασιν τοῦ Ὑπουργείου

Ελάβουμεν καὶ δημοσιεύμεν τὸν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Αἰενθυντά.

Κατά τὰς ἐπιτεινούμενάς διαδόσεις τὸ "Υπουργεῖον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διαλύεται. Ἀκτοφυλακή ἴδρυεται περιλαμβάνουσα καὶ τὴν θαλασσινὰ οἰκονομικὴν Ἀστινομίαν ὑπὸ τὸ "Υπουργεῖον" Οἰκονομικὲς, ἐνώ ποι ὑπέρεσσίαι τοῦ τέως "Υπουργείου Ναυτιλίας" διαμενούται εἰς τὸ "Υπουργεῖον" Μεταφορῶν ("Ἀκτοπλοΐα") καὶ εἰς τὸ "Υπουργεῖον" Ἐθνικῆς Οἰκονομίας (Ποντοπλοΐα). Ἀγνῶ τὸ Βάσιμον τῶν διαδόσεων, ἐπέδιν, δῶμα, δὲν ἀποκλείεται νὰ εἶναι ἀκριβεῖς θέλων νὰ προλάβων καὶ θέσων ὑπὸ ψυχῶν τοῦ ἐμπινευσθέντος τούς νέους θεσμούς μερικάς ἀντιλήψεις μου ἀπό πίστιν πρὸς αὐτάς. Καὶ ἐν πρώτοις ἡ κατάργησις τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν μὲ συγκινεῖ, διότι τὸ θέμα Ναυτιλία εἶνε, προγνατική, μικρῶν ἵνα δικαιολογήσῃ τὴν διατήρησιν ίδιου "Υπουργείου", προσγεμνότατο, ἡδύ ήδυντα στὰ ἔξυπερπετηρήσια τῇ μὲ μιαν ἀπλήν διεύθυνσιν, εἰδίκως ἴδρυσιμην, εἰς ἐν οἰνοδίποτε σχετικὸν "Υπουργεῖον". Ἀλλο ζῆτημα ἔχει μετωνομάζετο εἰς Θαλάσσης καὶ Αέρος καὶ περιελάμβανεν ἐκτὸς τῆς "Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας" καὶ τὴν Πολιτικὴν Ἀεροπορίαν, τοὺς λιμένας καὶ τοὺς ἀεροδιαδικαστές, τὴν διεύθυνσιν τῶν σχετικῶν τεχνικῶν ἔργων, τὴν Ἀκτοφυλακήν, τὰ Ναυπηγεία, καὶ Δεξαμενάς, τὴν Ἀλιεύσιν, τοὺς Φάρους, τοὺς παντὸς εἰδῶς ἐπιμετρητικοὺς σταθμοὺς τῆς Ναυτιλίας καὶ "Αερουναυτίλιας" καὶ τὰς πάστις φύσεως ἐμπορίας καὶ ἐκμεταλλεύσεις κατὰ θάλασσαν καὶ άέρα.

Δέν τοιλυά, όμως, δύολογόν, γάρ ύποστορίών τάς ἀντέρω λόγω τῆς ἀντίδου έποχής κατὰ τὰς διαδόσεις τούλαχιστον. Ἐκείνο τούναντιον τὸ ὅπειρον μὲ φέρει εἰς τὴν παρούσαν εἶναι καὶ ίθος τῆς Ἀκτοφυλακῆς όχι διότι βά περιλάβη τὸ Θ.Ο.Α., ἀλλὰ διότι δέν ήκουσαί τι περὶ τῆς Λιμενοφυλακῆς. Καὶ διερωτῶμαι: Θά περιληφθῇ καὶ αὐτή εἰς τὴν Ἀκτοφυλακὴν ως ἐνδείκνυται; Διότι ή διώδεις τοῦ λαθεμόπου σήμερον ὑπάλιστα ὅτε δῆλα τὰ πλοῖα εἰνε πλέον ἐλικοκίνητα, δέν δύναται νὰ ἀφρίσῃ ἀπὸ τὴν ἀνοικήτη θάλασσαν — δέν δυναμεθεῖ νὰ σταμάτωντε τὰ πλοῖα τὴν τὴν ἀπλήν ὑπανίσια — ἀλλὰ ἀπὸ τὸν λιμένα, εἰς ὃν βά συλληφθῇ ή πλοοφορία δι', αὐτὸν καὶ θά πρέπει συνετώς αἱ πλόκαμοι τῆς Ἀκτοφυλακῆς νὰ ισέρχωνται ἔως τὰ κατάδαμα τοῦ λιμένος, ἵνα τῶν συλλάδουν ἔγκρισίων εἴτε ἀμεσώς εἴτε ἐμμέσως διὰ τῶν ὑπερστῶν ἀσφαλείας καὶ Τελωνείου, χωρὶς μὲ τούτο νὰ ἐννοῶ, δτι δέον νὰ λάβη καὶ υφρήν παραλιοφυλακές. Αὐτὸ τούλαχιστον γίνεται εἰς τὰς Η.Π.Α., ὅπου λειτουργεῖ ἀνταξίοις τοῦ τίτλου τῆς Ἀκτοφυλακῆς ὑπὸ τὸ «Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν» ἐπίστρ.

γειον Οικουμενικού επιστός.
Μὲ τὰς ἄνω, δῆμος, σκέψεις διερωτῶμαι ἐν συνεχείᾳ τὶ θά ἀπογίνεται τὸ Λιμενικὸν Σῶμα μὲ τὴν στρατιωτικήν του μορφήν; Διότι χάριν τῆς Λιμενοφύλακτης τοῦτο ἐπορικόθι μὲ πλωτά μέσα καὶ ἔξωπλισμένον προσωπικὸν τοῦ Β.Ν., περιελήθη τὴν ναυτικήν στολὴν καὶ ἐλάσσον ἑδουστάν ἐν τῇ Θαλάσσῃ. Ἐὰν λοιπὸν καὶ ἡ Λιμενοφύλακη προσκολληθῇ εἰς τὴν Ἀκτοφυλακήν, ὃς λέγεται κατά τὰ ἀνωτέρω, τότε τὸ Λιμενικὸν Σῶμα χάνεται τὴν στρατιωτικὴν μορφὴν ἐκτὸς τοῦ τιμῆσασθος του ἐκείνου τὸ διπότον θά μεταταχθῇ τυχὸν εἰς τὴν Ἀκτοφυλακήν. Καὶ πέραν τούτου, δῆμος, τὸ ὑπόλοιπον τοῦ Λιμενικού Σῶμαστο, ὑπὸ τὴν πολιτικὴν τοῦ πλέον μορφῶν, θά πρέπει πάλιν γὰρ χωρισθῇ εἰς δύο, εἰς τὸ Λιμενικὸν καὶ τὸ Ναυτιλιακόν, διότι ἔως σήμερον εἶχε ἔχασθη καὶ ἐγκαταλειφθῆ τὸ θέμα Λιμένες καὶ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα είχε δώσει δῆλην του τὴν ψυχὴν εἰς τὴν Ἑπορικὴν Ναυτιλίαν, ἐνῷ θέμα λιμένες ὑπάρχει καὶ εἶνε ἄλλο αὐτὸν καὶ ἄλλο ή Ναυτιλία.

"Η πολιτική άρεστοποιία δραγμωθείσα πολὺ μετά τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν περιέλαβεν Ιθίαν ὑπέρσειαν Ἀερολιμένων ἐν τῇ Διευθύνσει αὐτῆς, ἡ οποία δχι μόνον δρίζει τοὺς ἀερολιμένας ἡνὶς ἀνάγκης ἀποκαταστάσαι καὶ ταξινομεῖ εἰς τελωνιακούς καὶ μή, ἀπαγορεύουσα τὴν ἐπικινουμένην τῶν δευτέρων μὲ τὸ ἔωτερικὸν καὶ ἐπιτυγχάνουσα οὕτω μεγίστας οἰκονομίας εἰς ἔγκαταστάσεις καὶ προσωπικὸν πάσης ειδι-

ποία ὑπηρεσία ἡ σχολήθη ποτὲ ἀναλόγως μὲ τοὺς λιμένας; Καὶ ποία ἀρμοδιώτερά ἀπὸ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα λόγω τίτλου, τούλάχιστον; Δι' αὐτὸν γοινίζω, ὅτι ἐν τῷ μῆμα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος πρέπει νὰ ξεχωρισθῇ δι' ἀσχολίας σχετικάς μὲ τὸν τίτλον του καὶ ἔτερον νὰ συνεχιστὴ τὴν ἀσχολίαν του μὲ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μετονομαζόμενον, οὕτως, εἰς Ναυτιλιακὸν, ἵνα ξεχωρίσῃ τὴν ἀποστολὴν του.

Αὐτὸν νομίζω εἶναι καὶ τὸ δρίον τῆς κατανοῦντος τῶν ὑπηρεσιῶν. Πέραν τούτου βλέπε τὸ χάρος. Μήθεσσαν εἰς τὴν διασπορὰν τῶν ἐπὶ μέρους των ὑπηρεσιῶν εἰς τὰ οἰκεῖα Υπουργεῖα, διότι τούτο ἀπὸ τοῦ σημειεύνοντος κα-

θεστώς της συγκεντρώσεως θά μᾶς φέρη εἰς τὴν ἀσυνενοησίαν καὶ τὴν πλήρη διάλυσιν. Καὶ καλὸν έάν εἰνε τὸ νέον σύντομο, θά μᾶς φαντακόν διότι ἔστι συνειδήσις. «Ἐξέρχεται τῆς οἰκογενειακῆς μορφῆς πολὺς ἐδημιούργησαν ἡ ναυτική παράδοσις καὶ τὰ ναυτικά ήποτε καὶ ἔθιμά μας.

Φαντασθῆτε τὸν ναυτικόν μας μετὰ πολυετῆ ἀπουσίαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν νά είνει ὑποχρεωμένος νά πελαγοδρομῇ καὶ πάλιν ἐν τῇ ἔπειρᾳ, μεταξὺ τῶν διαφόρων κατεσπαρμένων ὑπηρεσιῶν, διὰ νὰ εὔρῃ τὴν ἔξυπηρτεστόν του. Αἱ μοῦ ἐπιτραπῆται νά ἐπιστήσωσι τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῆς τελετῆς πολιτικής μας.

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα κλείνει 35ετή διάσημην καθ' ὃν ἐδάλετο πανταχόθεν. Ἀντεμετώπισε τὰ διάφορά ταῦτα βέλη χάρις εἰς μίαν μεγάλην ἀλληλεγγύην, ποὺ ἐδημιούργησε μεταξὺ τῶν μελών του ἀπό τὸ δόκιον, ποὺ διέπει τὰς κατ' αὐτοῦ ἐπιθέσεις. Καθ' ὅλου τοῦτο τὸ διάστημα διῆλθεν ἐν μαρτύριον φέρον εἰς τοὺς ὄμοιους του ἔνενον σταυρόν. Αἱ ἀμαρτίαι, αἵτινες τοῦ κατελογίζοντο, ησαν ζεῦνται. Τῆς πολιτικῆς κεφαλὴ. «Ἡ μοῦ ἀμαρτία αὐτοῦ ήτο, ὅτι παρεσύρθη ἀπὸ τὴν φιλοδοξίαν του εἰς τὸ νὰ ὀνταλθῇ τὸν σταυρὸν τῆς. Δι' αὐτὸν νομίζω, ὅτι πρέπει νὰ ἀλλάξῃ πολιτικήν. Νὰ περιορισθῇ οὐστηρῶς εἰς τὰ καθηκόντα τοῦ ἔκτελεστικοῦ ὁργάνου. «Ἡ πολιτική κεφαλὴ ἡ χρησιμοποίηση μίαν ἐπιτροπὴν εἰδίκων, ιαὶ καθορίζει τὴν γραμμὴν τῆς καὶ ὅχι τὰ στελέχη ἐνὸς ἐκτελεστικοῦ σώματος καὶ δὴ στρατιωτικοῦ. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ταύτην θὰ δύνανται νὰ παριστανται μέλη αὐτοῦ, ιαὶ πάρεχονται τὰ φῶτα τῆς εἰδικότητός των, ποτὲ, διώμα, καὶ τὴν φήμην των. Εἰς τὴν δίνην τῆς συγκρυψεως τῶν τεραστίων ιδιωτικῶν συμφερόντων μέλη αὐτὰ στρατιωτικοῦ σώματος ἢ καὶ ἀπλῶς δημοσιούπαλληλικά, πρέπει νὰ προστατευθῶσι πλέον ἀπὸ τὴν Πολιτείαν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Κ. Α. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ

Πρώην Πλοιάρχος, Β. Ν. καὶ Ε. Ν.
πρώτος Διοικητής Αεροδιέμενος Αθηνῶν

Τὸ παρελθόν τῆς Συριανῆς Σιδηροβιομηχανίας

Μελετῶν κατ' αὐτὰς τὸ καταχωρισθὲν εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 423) 182 τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν ὑπόμνημα τῆς Α. Ε. Γενικῆς Σιδηροδιομηχανίας Ροντήρης—Στρουμπούλης καὶ Σιασα, Πειραιῶν, ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τῆς «Ελληνικῆς Σιδηροδιομηχανίας, μετ' ἐκπλήξεως εἰδίσα νά ἀναφέρεται ἐν αὐτῷ, ὅτι τὸ ἄπα π. «Ἀθηνῶν τοῦ Τζών, χωρητικότητος 1.000 τόνων, μετά τῆς ἀπομηχανῆς καὶ δὲλων τῶν θοιητικῶν μηχανημάτων, κατεσκευάσθη ἐν Πειραιεῖ.

Λυποῦμαι, ποὺ είμαι ὑποχρεωμένος νὰ διαψεύσω τὴν «Ἐταιρίαν ταύτην καὶ νὰ ἐκφράσω τὴν ἀγανάκτησιν τῶν Συριανῶν διὰ τὴν ἐπιχειρουμένην, ἀπὸ συστήματος πλέον, δυσφήμησιν τῆς Σύρου, ὡς σιδηροδιομηχανικοῦ κέντρου, εἰς τὴν δόποιν προστίθεται ἡδη καὶ ἡ προσπάθεια τῆς ἐν λόγῳ «Ἐταιρίας, ὅπως ἀφαιρεθοῦν ἀπὸ τὴν τόσον καταπολεμουμένην, εἰς τὸν ἄγνωνα ἀπιβιώσεως τῆς, πόλιν μας καὶ ιστορικοὶ τίτλοι τῆς παλαιᾶς εὐκλείας καὶ ἀκμῆς της, ὡς τοῦ πρώτου ἐμπορικοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ σιδηροδιομηχανικοῦ κέντρου τῆς «Ελλάδος, κατὰ τὸν παρελθόντα αἰώνα.

Καὶ οἱ λίθοι ἀκόμη γνωρίζουν, ὅτι τὸ πρώτον ἐν «Ελλάδι ναυπηγηθὲν ἀμόπλιον, τὸ «Αθηνᾶ» τοῦ Τζών, ἐναντιηγήθη εἰς τὸ «Νεώριον καὶ Μηχανουργεῖα Σύρου», τὰ ὅποια ἰδρύσουν ἡ πρώτη ἐν «Ελλάδι ἰδρυθεῖσα καὶ ἐν Σύρῳ ἐδρεύουσα «Ἐλληνικὴ Ατμοπλοία», γεγονός, τὸ ὅποιον οἱ Συριανοὶ θεωροῦμεν τίτλον τιμῆς διὰ τὴν καταφρονούμενην σῆμερον πόλιν μας, κατὰ τὴν προσπάθειας ἀναζωογονήσας τῆς ὁποίας—χάριν τῆς ὅποιας τοσάκις καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνηγόρησαν—πηγείρον τὴν ἀντίδρασιν των διὰ τοῦ «Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς, οἱ σιδηροδιομηχανοὶ Πειραιῶν, ἐπιστρατεύσαντες τελευταῖς καὶ ἀπογεματινήν ἐφημερίδα τῶν Αθηνῶν, εἰς τὴν δόποιν κατεχωρίσθη ὅρθρον, διὰ τοῦ ὅποιου ὑποστηρίζεται ἡ ματαίωσις τῆς ἀποφασισθείσης μεταφορᾶς τῆς Πλωτῆς Δεξαμενῆς 12.000 τόνων εἰς Σύρον, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι ἡ πόλις μας στέρειται ἐμπείρου σιδηροδιομηχανίας, ίκανής νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Δεξαμενῆς πρὸς ἀποκευὴν πλοίων.

Καὶ τὴν μὲν ἀπάντησιν εἰς τοὺς Ισχυρισμοὺς τούτους δίδει ληφθεῖσα κατ' αὐτὰς ἔκ Νέας Υόρκης ἐπιστολὴ τοῦ ἐπιφανοῦς ἐφοπλιστοῦ κ. N. B. Ρεθύμνη, δηλούντος, ὅτι ἔξ ἐπιτόπλιοια τῶν «Ἐταιρῶν, εἰς τὰς ὅποιας μετέχει, ἔξετέλεσαν ἐσχάτως ἐν Σύρῳ μεγάλας ἐπισκευὰς εἰς τιμὰς κατά 30% εὐθηνοτέρας του Πειραιῶν, λαδόντα πιστοποιητικὰ διὰ τεσσαρας ἔτη πορφύρας τῶν Λόιδ'ς καὶ τοῦ Ἀμερικανοῦ Μπίρω, καταλήγοντος ἐν τῇ ἐπιστολῇ του, ὅτι ἡ Δεξαμενὴ πρέπει, ὅπωσδήποτε, νὰ μεταφερθῇ εἰς Σύρον, πρὸς τὸ συμφέρον τῆς «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας, καθὼς καὶ τηλεγράφημα τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων» Εφοτιστῶν Νέας Υόρκης, διὰ τοῦ ὅποιος ἐφοράζονται τὰ συγχαρητήρια αὐτῆς πρὸς τὴν Κυβερνήσιν διὰ τὴν ληφθεῖσαν ἀπόφασιν μεταφορᾶς τῆς Δεξαμενῆς εἰς Σύρον.

Διὰ τὴν κατὰ τὸ παρελθόν, διώμα, ἀνάπτυξιν τῆς σιδηροδιομηχανίας ἐν Σύρῳ καὶ εἰδικῶς διὰ τὴν κατεσκευὴν τοῦ ἄπα π. «Ἀθηνῶν, εἰνε ἀναγκὴ νὰ ὑπομνήσωμεν μερικὰ δεδομένα εἰς τὴν ιστορίαν καὶ τὴν δράσιν τοῦ «Νεώριου καὶ Μηχανουργείων Σύρου».

Δυνάμει τοῦ μεταξὺ τῶν μετόχων συμβολαῖσιον, ιδρύθη ἐν «Ἐρμουπόλει, τὴν 3ην Ιανουαρίου 1857, ἡ «Ἐλληνικὴ Ατμοπλοία» καὶ τὸν 3ην Ιανουαρίου τοῦ Ιδίου έτους πόχισκαν, ἐν μέσῳ πανελληνίου ἐνθουσιασμοῦ, οἱ πλέον τῶν τριῶν πρώτων ἀπόπλοιών της, «Οἴθων», «Αμαλία» καὶ «Πατρίς». Ἐντὸς δύλιγων ἐπώνυμων τὰ ἀπόπλοια πηγήθησαν εἰς ἐννέα, ἡ δὲ «Ἐταιρία, μὴ ναναμένη νὰ ἐκτελῇ τὰς ἐπισκευαὶς αὐτῶν οὐδαμοῦ τῆς Ανατολής, ἰδρύσεται τὸν 1ούνιον τοῦ 1861 τὸ ἐργοστάσιον αὐτῆς, τὸ ὅποιον κατέστη τὸ πρώτον τοῦ εἰδούς του ἐν τῇ Ανατολικῇ λεκάνῃ τῆς Μεσογείου. Τούτο συνεπληρώθη καὶ διὰ μικρὰς ἐσχάρας, ἀντικατασταθεὶσης ἀργότερον (1881—84) διὰ μεγαλύτερας, πρὸς ἐξυπέρτησιν τοῦ αὐξηθέντος δι' ὅπτα ἀκόμη ἀπόπλοιών της πορθμῶν ταῦτας, καθὼς καὶ τὸν εἶναν πλοίου, ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ποὺ προσήρχοντο πρὸς καθαρισμὸν καὶ ἀποκευάσεας. «Ἐκ παραλλήλου τὸ μηχανουργεῖον ἐξυπέρτει δι' ὅπτωμον, ἀπομονών, ἀπολεβήτων, ἐλασιοπεστρίων, λεβήτων σαπωνωτοῖας κλπ., τὸν τόπον καὶ τὰς γειτονικάς, ἀκόμη, χώρας. Κατὰ τὴν Κρητικὴν ἐπανάστασιν, κατεσκευάσθησαν ἐν αὐτῷ, ὑπὸ τὸν «Ἄγγελον ἀρχιμηχανικοῦ Συμίθ, σφαῖραι ἐμπροσθογείμων πυροβόλων στόλου της, καθὼς καὶ τὸν εἶναν πλοίου, ἐκωρούμενα τεχνικά κατόρθωμα διὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνην.

«Ο δημιουργηθεὶς, διώμα, σὺν τῷ χρόνῳ, λυσσαλέος, κατὰ τοὺς χρονικογράφους τῆς ἐποχῆς, συναγωνισμὸς τοῦ Πειραιῶν, είχεν, ὡς συνέπειαν, τὴν κήρυξιν, ἐν ἑτερονομίᾳ 1899, εἰς καταστασιν πτωχεύεταις τῆς Εταιρίας, τῆς ὅποιας τὸ μὲν ἐργοστάσιον καὶ τὸ ἄπα π. «Οιμόνιος» κατέλαβεν ἡ «Εθνικὴ Τράπεζα, τὰ ἄπα π. «Μικάλη» καὶ «Σφακτήριο» τὸ Δημόσιον, ἀπὸ τὸ ὅποιον τὰ εἰχεν ὄγοοσάσει ἡ «Ἐταιρία, χωρὶς νὰ ἔχουν ἀποτέλεσθαι εἰς τὸν Τζών τὸν οὐδέποτε οἱ μέτοχοι, οἱ ὅποιοι καὶ τὰ ἐνοικίασσον εἰς τὸν Πειραιεῖ έργοστασίαρχον καὶ ἐφοπλιστὴν Τζών, τούτους δὲ ἐμιμήθη καὶ ἡ «Εθνικὴ Τράπεζα, ἐκμισθώσασα εἰς τὸν ίδιον τὸ ἄπτης κατεχόμενον ἐργοστάσιον, ἐνθα δὲ οἱ Αθηναίοις Τζών. Αὐτὴ εἰνε ἡ ἀλήθεια.

Καὶ διὰ νὰ συμπληρώσωμεν τὴν ιστορίαν αὐτὴν ἀνασκόπησιν περὶ «Νεώριου καὶ Μηχανουργείων Σύρου», προσθέτομεν, διὰ τοῦ ικανούρων τῆς Εταιρίας Ροντήρη, διὰ τοῦ ικανούρων δικαστικῶν την μετὰ τοῦ Τζών σύμβασιν καὶ ιδρύσαν, διὰ καταβέσσεων νέων κεφαλαίων, τὴν «Νέαν Ελληνικὴν Ατμοπλοίαν», τῆς ὅποιας οἱ μέτοχοι ἡγόρασαν ἐν πλειστηριασμῷ παρὰ τῆς Εθνικῆς Τραπέζης καὶ τὸ ἐργοστάσιον, τὸ ὅποιον ἐπαρήρχε τὰς ἐργασίας του, ὡς ἀνεξάρτητος ἀπὸ τῆς Ατμοπλοΐας ἐπιχείρησις, ὑπὸ τὸν Γάλλον ἀρχιμηχανικὸν Αρντουέν, μετονομασθεὶς εἰς «Νεώριον καὶ Μηχανουργεία Σύρου» καὶ συνεχίσαν τὴν δράσιν του μέχρι τῶν πρότερων ἑταῖρων, ὑπὸ τελευταῖον ἰδιοκτήτην τὸν κ. Μηνᾶ Δ. Διακάκην, ἐφοπλιστὴν, εἰς τὸν ὅποιον καὶ ἐνήκουν αἱ ὑπολειπόμεναι ἔγκαταστάσεις του.

ΣΤΑΥΡΟΣ Ι. ΒΑΦΙΑΣ

Διευθυντὴς τῆς ἐφημερίδος «Θάρρος»

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1953

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Η ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Τοῦ κ. Δ. ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΥ

Την 19η και 20ην Ιανουαρίου συνήλθεν εις τὸ Λονδίνον ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς τὴν ὅποιαν συμμετέσχον μετὰ τὴν ἐκλογὴν μου ὡς μέλος κατὰ τὸ τελευταῖον Συνέδριον τῆς Διεθνούς εἰς τὴν Στοκχόλμην. Ἐν συνεχείᾳ, κατόπιν προσκλήσεως τοῦ γενικοῦ γραμματέως Δ.Ο.Μ. κ. Μπεκιού, παρεκάθησα εἰς τὰς συνεργιάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος διὰ τὴν ἑξαφάλισιν δικαίων συνθηκῶν αμοιβῆς και ἔργασίας εἰς τὰ Παναμαϊκά και παρεμφερῆ σκάφη.

Τὰ θέματα τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ναυτεργατικοῦ τμήματος, τὰ ἀμεσώτερον ενδιαφέροντα τὸν Ἑλληνα ναυτεργάτην, ήσαν: 1) Παναμαϊκά και παρεμφερῆ σκάφης κατηγορίας σκάφων και 2) ὁ νέος ἀμερικανικός νόμος περὶ μεταναστεύσεων (Μάκ Κάρρορ—Γουάλτερ Ἀκτ.).

Μὲ τὸ παρὸν ἀρθρὸν μου θέω να δώσω μιαν περιλήψιν τῶν συζητήσεων τῆς Διασκέψεως, ιδιαίτερως, ὡμας, θέω να τονίσω τοὺς κινδύνους που δημιουργούνται για τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον, ὡπως τοὺς ἀντελεφθῆται ἀπὸ κοντὰ κατὰ τὰς συζητήσεις τοῦ Λονδίνου και να ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν τόσον τῶν ἑκπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν, ὅσον καὶ τῶν ἀμεσῶν επισήμων που ληφθοῦν ἔντονα, και ἀποφασιστικά μέτρα πρὸς ἀντιμετώπισμαν και πρόληψιν τῶν. Οἱ κίνδυνοι αὐτοὶ δημιουργούνται ἀπὸ τὴν ὑπαρξίαν μεγάλου τονᾶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας (τρίων πλευρῶν ἑκατομμυρίων τόνων), ὑπὸ τὰς σημασίες τοῦ Παναμᾶ, τῆς Λιβερίας, τῆς Ὀνδούρας κλπ., και ἀπὸ τὴν τάσιν ποὺ παραπρέται, διπλας τὰ πλοία αὐτὰ ἐπανδρώνωνται μὲ ξένα πληρώματα, καθ' ην στιγμὴν περὶ τὰς 5.000 ἀνέργων ναυτικῶν ὑπάρχουν εἰς τὸν Πειραιά μονάχος πρὸς ἔργασιν, και ποιος ξέρει πόσοι εἰς ἄλλους λιμένες.

Ἡγωνίσθη, ὡς γνωστὸν, ἡ Π.Ν.Ο. διά τὴν ἐπάνοδον τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Θὰ είχε τοῦτο ἔξαιρετικὴν σημασίαν και ἀπὸ τὸ Ἑθνικόν, δύσον, και συνδικαλιστικὴν πλευράς. Δυστυχὸς διὸ λόγους ποὺ δὲν είναι τοῦ παρόντος, και παρὰ τὰς προσποθείσας, ποὺ κατέδαλον ἡ Π.Ν.Ο. και τὸ ἐπίσημον Κράτος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς, δὲν ἐπετεύχθη μέχρι σπουδέων τίποτε τὸ ἀξιοσημείον. Λόγοι, όμως, δικαίου μόνον στενά ἐπαγγελματικοὶ ἀλλὰ και γενικότερα ἔθνικοι, ἐπιβάλλουν να δεχθῶμεν τὴν ὑπάρχουσαν ντε φάκτο κατάστασιν, και νὰ στρέψωμεν τὴν προσοχὴν μας, μαζὶ μὲ τὴν συμπαράστασιν τῶν ἀμεσῶν πυρρεστῶν τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας εἰς τὸ πώς θὰ μπορέσωμεν τούλαχιστον νὰ ἀξιοποιήσωμεν τὰ σκάφη αὐτὰ μὲ τὴν πλήρη ἐπάνδρωσιν τῶν ἀπὸ Ἑλληνικὰ πληρώματα. Αὐτὸ θὰ καταστῇ δυνατὸν ἀν ἔλθωμεν εἰς ἀμεσον ἐπαφὴν μὲ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, οἱ δόποι, πιστεύομεν, διότι θὰ δεχθοῦμεν πρόδυμα τὴν ἀξιοποίησιν αὐτῆς τῆς ἔργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτικοῦ, δικαίου μονάχος ἀπὸ λόγους καθαρὰ συναισθηματικούς, ὡς "Ἑλληνες, ἀλλὰ και ἀπὸ λόγους καθαρὰ συναισθηματικούς, διότι δὲν οἱ ἀναγνωρίζουν πώς τα Ἑλληνικὰ πληρώματα εἶναι τὰ πλέον ἀποδοτικά ἀπὸ τὰ ξένα".

Ἐρχόμενοι εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς τῶν Παναμαϊκῶν και παρομίων σκαφῶν, Ἑλληνικὴ πλοιοκτησίας θὰ ἐπιδιώξωμεν, μὲ τὴν συμπαράστασιν και τοῦ Κράτους, τὴν σύναψιν Ἑλληνικῶν συμβάσεων εἴτε κατὰ πλοίου εἴτε κατὰ ἐταιρίας διὸ τὴν πρόσληψιν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων. Τὸ κέρδος ποὺ θὰ προκύψῃ θὰ είναι μεγάλο διὰ τὴν Ἐθνικήν οἰκονομίαν, διότι οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ θὰ ἐμδάλουν τὸ συνάλλαγμα ἀπὸ τοὺς μισθώσ των εἰς τὴν Πατρίδα και διότι θὰ καταπλευτῆσιν ἡ ἀνεργία, ποὺ προσλαμβάνει δόλεαν και πλέον ἀνησυχητικάς ἱκάνεις. Ταύτοχρόως θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἀγτιμετωπισθείται σειράς ἑννομένων μεγάλων προβλημάτων. Ολοὶ μας γνωρίζουμεν τὸ κενὸν ποὺ δημιουργεῖται διὰ τοὺς ναυτικούς μας ποὺ ὑπέρτευσαν εἰς τὰ σκάφη αὐτά, διότι δὲν καλύπτονται μὲ κρατήσεις και εἰσφοράς εἰς τὰ Ἀσφαλιστικά μας Ταμεία τὸ N.A.T., τὰ Ταμεία Προνοίας, τὸ «Οἶκον τοῦ Ναύτου» επτ. Οταν ἀξένθησον η τοὺς πάρουν τὰ χρόνια και θέλουν νὰ λάβουν τυπάταιν, δὲν θὰ συγκεντρώνων τὰς ἀπαιτουμένας προϋποθέσεις. Και τὸ χειρότερον μένουν ἀπροστάτευτα τὰ μέλη των οικογενειῶν τῶν ναυτικῶν μας διὰ τὴν ιατροφαρμακευτικὴν των περιθλῶν.

"Οπως ξέχει η κατάστασις σήμερον, τὰ πλοῖα με Παναμαϊκὴν και παρομίου εἰδους σημασία είναι ασύνθοτα. Η Διεθνής τὸν Ἑργατῶν Μεταφορᾶς ἀνέλαβε γενικότερον ἀγώνα συνάψεως συλλογικῶν συμβάσεων, ἵμητην τὸν Ἑλληνικῶν Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων. Θά ξῆκε τοῦτο ως

συνέπειαν τὸν βιοδύν ἀλλ' ἀσφαλῆ ἐκτοπισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν ἀσυνδότων σημασιῶν.

Η Διεθνής τὸν Μεταφορῶν ἐζήτησε τὴν ἐνίσχυσιν και τὴν συνεργασίαν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς, διότι ἀνάγνωσίει πώς η συμβολὴ τῆς θὰ είναι σύνιαστική, δεδομένου, διότι τὸ πρόδηλημα τῶν Παναμαϊκῶν και παρομίων κατηγορίας σκαφῶν είναι, εἰς τὸ μεγαλύτερὸν τοῦ μέρους, πρόδηλημα Ἑλληνικόν, ἀφού επὶ σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 6.000.000 τόνων, τὰ 4.000.000 εἰναι.

Τὸ ἔργον, συνεπῶν, μέσα εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Λονδίνου ήτο πώς θὰ πάρῃ ἐνέργον, και ἀποφασιστικὸν μέρος η Π.Ν.Ο. εἰς τὸν ἀγώνα αὐτῶν, μέσα εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. Πράγματα κατώθωσαν να ἐπιτύχω τὴν ίδρυσιν Ἑλληνικοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος μέσα εἰς τὴν ἔδραν τῆς Διεθνούς τὸν Μεταφορῶν εἰς τὸ Λονδίνον και τὴν ἀνάθεσιν του εἰς ἀντιπρόσωπον η Ἀντιπροσώπου, ποὺ θὰ ὑποδειξεὶ η Π.Ν.Ο. Ἐδημιούργησα, δηλαδή, τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς Π.Ν.Ο. Ἐχον υπ' ὄφει μου τὰς συζητήσεις και ἀποφάσεις τοῦ 12ου Παναμαϊκοῦ Συνέδριου ἐπάνω στὸ θέμα αὐτὸν, καθὼν και τὰς ἐνέργειας τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς, είμαι θεραπευτικός θά ληφθούν δλας έκεινα τὰ ἐνδειγμένα μέτρα διὰ τὴν κατασφάλισιν και περιφρούρησιν τῶν συμφερόντων τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου.

Ἀνεξαρτήτως, όμως, τῶν ιδίων μας ἐνέργειών, χρειάζεται και ἡ γενικοτέρα ἐνέργεια ἀπὸ κοινῷ μὲ τὸ ἐπίσημον Κράτος διὰ νὰ προσεγγίσωμεν τοὺς ἐφοπλιστάς. Θέλω νὰ πιστεύων, ἀπὸ τὴν ἐπαφὴν τοῦλάχιστον ποὺ είχα εἰς τὸ Λονδίνον, διότι θὰ προθυμοποιηθούν και θὰ βοηθήσουν εἰς τὴν ένταξιν τῶν ιδίων.

Ἀπευθύνομαι, επίσης, πρὸς τοὺς Ἑλληνας ναυτικούς, ποὺ ὑπηρετοῦν ἐπὶ Παναμαϊκῶν σκαφῶν, δια νὰ τὸν ποὺ, ὅτι ἡ ἐπιτυχία τῶν ἀγώνων εἰς τοὺς ὄφεις αὐτῶν ἀποδύεται η Π.Ν.Ο., ἔξαρτάται κατὰ μεγάλον βαθύον και ἀπὸ τὴν ἐνίσχυσιν τὴν ιδίων τους. Μέχρις ὅτου η Π.Ν.Ο. κατορθώσῃ νὰ ἀξιοποιήσῃ και νὰ ὀλοκληρώσῃ τὶς ἀποφάσεις τοῦ 12ου Παναμαϊκοῦ Συνέδριου, θὰ πρέπει οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ πρώτα-πρώτα νὰ σπεύσουν νὰ συναδελφωθούν μέσα εἰς τὰς ιστορικὰς τῶν Ὀργανώσεις, ποὺ συγκροτοῦν τὴν Π.Ν.Ο. και νὰ ἐγκαταλείψουν ἄλλας Ὀργανώσεις, ποὺ καθὲ ἀλλό παρὰ πρὸησιούς ἐπαγγελματικοὺς σκοποὺς ἐπιδιώκουν." Υστερα θὰ πρέπει νὰ προδημοποιοῦνται και νὰ συνεργάζονται μὲ τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς Διεθνούς τὸν Μεταφορῶν, ποὺ τοὺς ἐπισκέπτονται εἰς τὸν διαφόρους λιμένας, νὰ ἐπιδεικνύουν τὰ καταστατικὰ τῶν Ὀργανώσεων τῶν και τὰς συλλογικὰς τῶν συμβάσεις. Ετσι μονάχα θὰ κατορθώσωμεν νὰ διαλυσωμεν τὴν ἐντυπωσιαν ποὺ ὑπάρχει εἰς τοὺς ξενοδοχιαστούς, διότι οἱ "Ἑλληνες ναυτικοὶ είναι ἀνοργάνωτοι. Επίσης πρέπει νὰ σέβωνται τὰς συλλογικὰς συμβάσεις ποὺ ἔχουν ύπογραψει και νὰ μὴ παρασύρονται ἀπὸ δημοκρατικὰ συνθήματα, ποὺ ρίχνει η Ο.Ε.Ν.Ο., της ὄφεις εἰναι συμφέρον νὰ ὑπάρχῃ ἀνεργία, δυστυχία και διάλογος στὸ ναυτεργατικὸ κόσμο διὰ νὰ ἐπιτυχάνῃ τοὺς καταχθονίους σκοπούς.

Τὸ ἄλλο θέμα ποὺ είχε ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς Ἑλληνας ναυτεργάτας ήταν ὁ νέος Ἀμερικανικὸς Νόμος περὶ μεταναστεύσεως. Ο νόμος αὐτὸς ἀποβλέπει στὴν παρεμποδίση τῆς κομματιστικῆς διεισδύσεως και δράσεως εἰς τὴν Ἀμερικήν. Αι συζητήσεις κατέληξαν εἰς τὴν διαπίστωσιν πως η βάση τοῦ νόμου είναι λογική και διὰ δεν είναι δυνατὸν γὰρ ἀντιτάχειν η Διεθνής τὸν Μεταφορῶν εἰς τὴν ἐφαρμογήν του. Διετυπώθη, όμως, η ἐπιθυμία νὰ ἀπλοτοποιηθοῦν αι διατυπώσεις και γενικά νὰ μὴ παρεμβάλλωνται ἐμπόδιοι εἰς τοὺς νομοταγήες και γνησίους ναυτεργάτας. Κατὰ τὴν συζητήσιν ἐζήτησα νὰ ληφθούν πρόνοια και διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πληρώματα, πώσε νὰ ἔχουν εἰς τὸν διάδεσιν τῶν ἀπατούμενον χρόνον νὰ ναυτολογοῦνται εἰς περίπτωσιν ἀπολύτερων των. Η πρότασίς μου αὐτὴ ἔγινε δεκτή και ἐδόθησαν σχετικοὶ δημογίαι εἰς τὸν συνάδελφον κ. Μπεκιού. Μὲ τὸ πνεύμα αὐτὸν ἐνεκρίθη μία ἀπόφασις και ἐδόθη ἐντολή εἰς τὸν γενικὸν γραμματέως τῆς Δ.Ο.Μ. νὰ συνεργάσθῃ μὲ τὸ Στέλτ Νηπάρτημεν διὰ τὴν ἐξένερδην τοῦ τρόπου πραγματοποίησεως τῶν ἀποφάσεων τῆς Συνδιασκέψεως.

Ἐπιστρεψαν η Συνδιασκέψις ἐνέκρινε ψήφισμα διαμαρτυρίας διὰ τὸν ζευτελίσμον και τὰς βιαιοπραγίας, ποὺ υφίστανται οι ἐλεύθεροι ναυτεργάται, διότι προσγγίζουν εἰς τοὺς σιδηρούς παραπετάσματος.

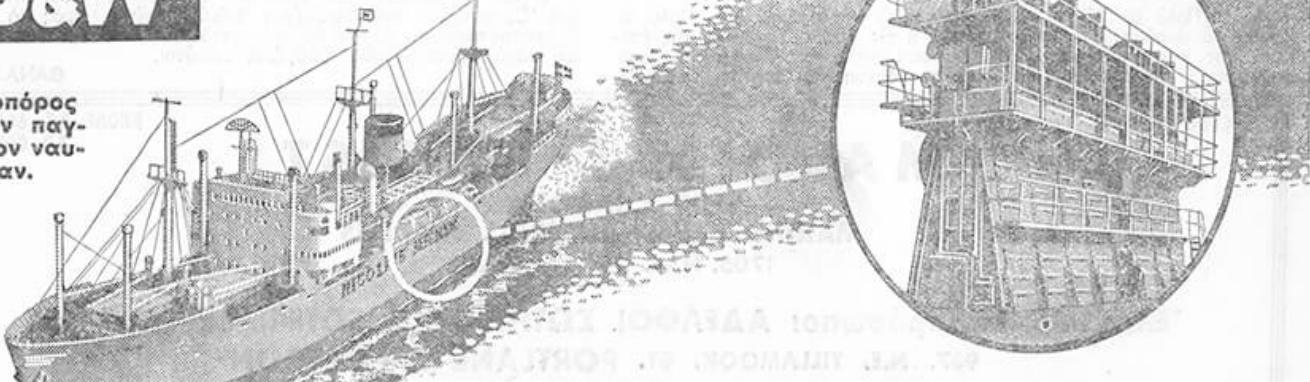
Τὰ λοιπὰ θέματα ήσαν γενικότερου ενδιαφέροντας και διὰ τὸν ὄφορον ἀμέσως τοὺς "Ἑλληνας ναυτεργάτας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΕΝΕΤΑΤΟΣ
Πρόεδρος Πανελλήνιου Ενώσεως Ναυτῶν E.N.

**Δηζελομηχαναί
ἀπὸ 90-30000 Ίππων.**

B&W

Πρωτοπόρος
εἰς τὴν παγ-
κόσμιον ναυ-
τιλίαν.



BURMEISTER & WAIN

ANTIPR.: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΣΙΔΙΜΩΝ—ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ—Τηλέφ. 40-573

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΤΟ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ ΠΩΛΟΥΜΕΝΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

‘Υπὸ Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, δικηγόρου

I.—Εις τὸ κυκλοφορῆσαν τεύχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἡς 15ης Φεβρουαρίου 1953 δημοσιεύεται γγωνιδότησις τοῦ ἔγκριτου συναδέλφου, κ. Διον. Πατομιάνου, ἐν ᾧ ἔξετασται εἴναι νόμιμος ἢ οὐκέτεν προηγουμένης ἀδείας τοῦ ὑπουργοῦ Ἐμπορίκης Ναυτιλίας πώλητης Ἑλληνικού πλοίου εἰς ἄλλοδαπονος πρᾶς διάλυσιν.

11.—Καταφατικώς άπαντά είς το ἑρόπτημα ὁ κ. Δ. Ποταμιάνος. Μέση φετηρίαν τὴν ἐπιγραφήν τοῦ νόμου Δῆλος 1912 «περὶ μεταβολῆς τῆς

III.—Κατ' ἄρχην παρατηρητέον, διτὶ ἐλαχίστην, ἀν μὴ οὐδεμίᾳυποβολήν εἰς τὴν ἐμρύπονταν τοῦ νόμου δύναται νὰ παράσχῃ ἡ ἐπιγραφὴ αὐτὸύ. Προσθάτως ὁ Ἀρείος Πάγος διὰ τῆς ὑπὲρ ἀριθμ. 601)1952 ἀποτέλεσμας του («Ναυτικά Χρονικά» της 15ης Ιανουαρίου 1953) ἐκρινεῖ, ποτὲ λιταὶ ἡ ἐπιγραφὴ τοῦ νόμου δὲν εἶναι ἐμρύποντικον στοιχείον αὐτοῦ. Παρεκτός, δύμας, τούτου, ἀγνον ποιῶν συμβολὴν δύναται νὰ παράσχῃ τὴν ἀποψίν τοῦ κ. Δ. Ποταμίανου ἡ ἐπιγραφὴ τοῦ νόμου ΔΖ)1912.

Οἱ ὅ νόμος οὗτος ἀπέδειπτεν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐπὶ τὸν κατὰ τὸν χρόνον τῆς δημοσιεύσεως του ύψουστων ταύτην τοπελικῆν τὴν ἀφόρμην καὶ τὴν διάρκειαν (τερι τῆς Ιστορίας της παγαγορεύσεων τούτων βλ. ἀρθρον μεν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» της 15ης Ιανουαρίου 3)1950) καὶ δὲν δυνάμεθα νὰ τοῦ ἀπόδωσαμεν ἔτερων πρόθεσιν ἀπότομην τῆς διατήρησεως ὑπὲρ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ὠρισμένην χωροτικοῦ ποστος χάριν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ πρώτου Βαλκανικού Πολέμου. Σύνδεσιν πρὸς τὸ ἀρθρον 226 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου οὐδέμιαν ἔχειν δό νόμος ΔΖ)1912, ἡ δὲ ἐπιγραφὴ αὐτοῦ «περὶ μεταβολῆς τῆς σημαίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων» εἶναι μὲν ἐνισοδιογίκων ἐσφαλμένων εὑδέδει διά τῆς ἐπιγραφῆς νὰ ὑποστημέναιται ἡ διά τοῦ νόμου ἐισαγόμενή ἀπαγορεύεις τῆς ἐκποίησεως, ἔχει, δύμας, ρητὴν ἀναφορὰν προσδέδειν δὲ κείμενον τοῦ νόμου ἔνθα ὅ λογος γίνεται περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς αὐδολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας διά τῆς σημαίας ο Ὁ ΔΕΤ ἐρού σκράσιος. Άλλην διθεν αἰτίαν είγενη ἡ ἐπιγραφὴ τοῦ νόμου ΔΖ)1912, δῶλα κακοθεατῶν πρὸς τὸ ἀρθρον 225 του Ἐμπορικοῦ Νόμου.

IV.— Καὶ τὰ ἐπάκολουθσαντα, οὐμάς, τὸν νόμον Δ72)1912 λοιπόν ἀπαγορευτικὰ τῆς ἐκποίησεως ἐμπορικῶν πλοίων νομοθετήματα δὲν μεφανίζονται μαχόμενα ύπερ τῆς ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ποταμίανου ὑποστρι-
μένης ἀπόφεως. Οὕτω, ὁ νόμος 679)1915 ἀπαγορεύει τὴν ἐκποίη-
τικὴν ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ «παντὸς πλωτῶν ἀντικειμένου κινουμένου διά-
τημακινῆς δυνάμεως ἡ μῆτρα». Ή συνωμολογήση, πιστεύω, ὡς φίλος κ. Δ.
Ποταμίανος, δτὶ τὸ «πλωτὸν ὑλικὸν» τῆς ἀπόφεως του καὶ ἐν τούτοις καὶ τού-
τον εἶχει ἀπὸ τὸ «πλωτὸν ὑλικὸν» τῆς ἀπόφεως του καὶ τὸν
οὐ πάπγορεύθη ἡ ἐκποίησις. Τὴν αὐτὴν ἔκφρασιν μεταχειρίζονται τὰ
πακολουθσαντα νομοθετήματα ἡτοὶ τὸ Νομ. Διάταγμα τῆς 13ης Ιου-
νίου 1916, τὸ Β. Διάταγμα τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1916 καὶ ὁ νόμος
679)1917, ουσάυτον, ἀπαγορεύουσαν τὴν ἐκποίησιν καὶ τῶν πλωτῶν
καυπηγμάτων ὁ νόμος 959)1917, τὸ Ν. Διάτ. 1093)1917, ὁ νόμος
1184)1918 καὶ ὁ νόμος 2993)1922. Πώς, λοιπόν, νὰ δεχθῶμεν ὡς ἀ-
ριθμές, δτὶ αἱ διατάξεις περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς πρὸς ἀλλοδαποὺς ἐκ-
ποίησεως ἀπέλθεων εἰς τὴν ἔωσιν τοῦ πλοίου ὡς αὐτὴ καθορίζεται ἐπί
άριθμο 226 τοῦ Ἐμπ. Νόμου, ἀφοῦ πρὸς τὴν ἀπαγορεύσην τῆς ἐκποίη-
τικῆς πλοίου, ἀπηγρεύονταν καὶ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλωτῶν καυπηγμά-
των; Ἀλλὰ καὶ τὸ ἐν Ιοχū δίκαιον τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς πρὸς ἀλλο-
δαποὺς ἐκποίησεως Ἐλληνικῶν πλοίων, τὸ κατεστρωμένον ἐν τῷ Ἀναγκ.
Νόμῳ τῆς 17)18 Ιουνίου 1935, τῷ Β. Δ. τῆς 14ης Σεπτεμβρίου 1939
καὶ τῷ νόμῳ 1461)1950 δὲν μάχεται ύπερ τῆς ἀπόφεως τοῦ κ. Δ. Πο-

ταμιάνου διότι καὶ πάλιν ὁ λόγος γίνεται περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἐκποιησεώς Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν ναυπηγείων των (βλ. ἀρθρα 2, 3 καὶ 4 τοῦ Α. Ν. τῆς 17) 18 Ιουνίου 1935). Ή αναδρομή εἰς τέ τοι καταργηθέντα καὶ τά ισχυόντα ἀπαγορεύσεως ἔκποιησεώς τῶν ἐμπορικῶν πλοίων νομοθετήματα πειθεῖ, ὅτι η ἐν αὐτοῖς ἐννοια τοῦ πλοίου δὲν είναι ἡ τοῦ ἀρθρου 2000 Εμπορικοῦ Νόμου, ως τοῦτο ἀναντιλέκτων μαρτυρεῖται ὑπὸ τῆς ὑπὸ τῶν νόμων τούτων σχεδὸν ἀνέξαιρέου μείας τῶν πλωτῶν ναυπηγημάτων, παραπλέυρως πρὸς τὰ πλοια ὡν ἀπαγορεύεται ἡ πρὸς ἄλλοσα πόρους ἔκποιησις.

Y.— Ας ιδωμεν τώρα έαν καίτοι μη ἐπικυρουμένη ύπο τῶν σχετικῶν κειμένων, δύναται ἀλλάς νὰ εὐσταθησῃ ἡ ἐμπνευσιά αὐτῶν ἢν ἐπιχειρεῖ ὁ Κ. Ποταμίανος, καθ' ὃν ὅταν τὸ πλοίον παύση νὰ εἶναι εἰς αἰτίαν αντικειμενικῆς φυσεως ἐμπορικῶν ἐκμεταλλεύσιμων παύει τότε νὰ εἰνιατικοὶ πλοίοιν ἐν τῇ ἑνοιξι τοῦ νόμου, καθισταται πλωτὸν ὑλικὸν καὶ ἐκποιεῖται ἐλεύθερος ὑπὸ τοῦ Ιδιοκτήτου του. Ή κραταγνὴ τοῦ ἄρθρου 226 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἀπότελουντος ἐπὶ λέξει μετάφραση τοῦ ἄρθρου I τοῦ Βελγικοῦ Νόμου τοῦ 1908 (Σπηλιόπουλος, Ἐλληνικὸν Ναυτικὸν Δικαιον σελ. 135) ἐπιβάλλει ἐμριενών ὄμοιών πρὸς τὴν ἔξι ἡγιατήθη τὸ ἄρθρον τοῦτο, διατάξιν τοῦ Βελγικοῦ νόμου. Ἔπειδὴ ἐν τῇ Βελγικῇ Βουλῇ ἐπροτάθη καὶ ἀπερρίθθη ἀπάλειψις τῶν λέξεων «ἕπι κέρδει» ἐκ τοῦ κειμένου τοῦ ἄρθρου 1, συνάγεται τὸ συμπτέραμα, ὅτι ἀποκλειεῖται ἐκ τῆς νομοθετικῆς ἑνοιξίας τοῦ πλοίου πάν μη ἐμπορικὸν πλοίον (Ἀναστασιάδης II σελ. 26 σημ. 12, Πετμέζας σελ. 36, 41 καὶ 42, Σούρλος, Ἡ ἐμπράγματος ἀσφάλεια ἐν τῷ ναυτικῷ δικαίῳ 1939 σελ. 13 ἐπου. Παπαχαλαπούλος, Σύγκρουσις πλοίων 1949 σελ. 16). Ἀνεξαρτήτως, ὅμως, τῆς ξυχώνδης αὐτοψιθουπομένης ὄρθοτητος τοῦ κανόνος τούτου (Σπηλιόπουλος ἐνθ. ἀνωτ. σελ. 135) ἡ Ἐλλειψις τῆς Ιδιότητος τοῦ ἐκτελεῖν ἐν θαλασσᾷ ναυτιλιακάς ἕπι κέρδει ἔργωσις μόνον ἀποτέλεσμα ἔχει τὴν ἐπὶ τοῦ στερηθέντος τῆς τοιαύτης Ιδιότητος σκάφους μη ἐφερμογῆν τῶν διατάξεων τοῦ δευτέρου Βιβλίου τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, αφοῦ ῥητὴ γίνεται ἐν ἄρθρῳ 226 μεια, ὅτι ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον τοῦτο ἑνοιξι τοῦ πλοίου πεδίων ἐφαρμογῆς ἔχει μόνον τὰς διατάξεις τοῦ νόμου ΓΨΖ. Χαράκτηριστικῶν ἀναφέρω, ὅτι ὁ Brunetti (Codi ex Della Navigazione Marittima 1943 σελ. 1956) ὑπομνηματίζων τὸ ἄρθρον 136 τοῦ Ἰταλοκαναρινικοῦ Κώδικος, εἰς τὸ ὅποιον περιελήφθη το πρώτον νομοθετικός δρισμὸς τοῦ πλοίου, τονίζει, διτὸν ὅτι ὅντος ἐκριθῆ ἀναγκαῖος διότι ἔξι ὀρθού ἔδαρταται τὸ πεδίον τῆς ἐφαρμογῆς πλείστων ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ Κωδικοῦ. Ή συνδρομή, ὅμως, ἡ ἡλλειψις τῆς Ιδιότητος ταύτης ἐν τίνος σκάφους διέπρεπεζει τὴν ἐφερμογὴν ἔτερων νόμων καὶ δὴ νόμων εἰσαγόντων δεσμευτικῆς γενικωτέρας σημασίας ἢ ποινικᾶς κυρώσεως κατὰ τῶν παραβατῶν τῶν ἐν αὐτοῖς ἀπαγορεύσεων. Δυσχερεῖ, λοιπόν, νὰ δεχθῶμεν ὅτι τὸ πλοίον, ὅπερ ἔπαισαν νὰ εἴνει ἐμπορικός ἐκμεταλλεύσιμον, κατέστη legibus solutum καὶ δυσχερέστερον δυνάμεθα νὰ ἀποδεχθῶμεν, διτὶ οἱ νόμοι περὶ ἀπαγορεύσεως τῶν εἰς ἀλλοδαπούς πωλήσεως Ἑλληνικῶν πλοίων ἔχουν ὑπὲρ δώνια αὐτῶν τὴν εἰδικήν διλῶς ἔννοιαν τοῦ πλοίου ὡς αὐτὴ καθορίζεται ἐν ἄρθρῳ 226 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Ἀντιθέτως, εὐλόγως δύναται νὰ γίνη ἀποδεκτόν, διτὶ αἱ σχετικαὶ ἀπαγορευτικαὶ διατάξεις εἶτε ἀποτελοῦνται περιγόντα μέτρα πολεμικῆς περιόδου εἴτε ἐνστρακώνουν ὠρισμένην κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν ἔνεχουν ἀναγκαῖος χαρακτήρα γενικότητος, ἀσυμβιβαστὸν πρὸς τὴν ἐν ἄρθρῳ 226 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου εἰδικὴν καὶ περιωρισμένην ἔννοιαν τοῦ πλοίου, ἐστω καὶ ἀν ἡ διατάξις αὐτὴ ἀνταποκρίνεται κατὰ περιεχόμενον πρὸς τὸ συνήθως συμβαῖνον.

κρίνεται καὶ πρεξιμοφόρος τοῦ οὐσητοῦ συμβολίου.

VI.—Καὶ ἀλλοθεν, δύως φαίνεται μοι μὴ ὅρθι ἢ ἐκτεθεῖσα γάνωμπού τοῦ κ. Δ. Ποταμίουν. Πράγματι, ἔαν δεχθῶμεν, ὅτι τὸ ἀνεπιθέκτον ἑμιπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως διαφέύγει τῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ αἴγαροεύσεως τῆς ἐκποίησεως διατάξεων, πρέπει νὰ ἐξετάσωμεν ποὺς ἐκάστοτε θά κρίνῃ περὶ τῆς τοιαύτης καταστάσεως τοῦ πλοίουν. Ὡς δυσχέρεια αυτῆς δὲν παραμερίζεται διὰ τοῦ ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ποταμίουν ὑποστριπ-
λέμενου, ὅτι ἡ πρὸς ἐπιπλήρωσιν τοῦ προσορισμοῦ τοῦ πλοίου ἀνικνώτης αὐτοῦ δέοντα νὰ συντελῆται ἐξ ἀντικειμενικῶν αἰτίων. Πράγματι, ἔαν μὲν τὴν ἐξ ἀντικειμενικῶν αἰτίων ἀνικνώτητα ταύτην δέοντα νὰ βεβαιωθεῖ καθόποτε ἡ Διοίκησις καθίσταται πρόδηλον, ὅτι ἀρνούμενοι τὴν μίαν ἀπαγόρευσιν εἰσάγομεν ἔτεραν, ἔαν δὲ κρίτης περὶ τῆς ἀνικνώτητος ταύτης θὰ ἀναγορευθεῖ ὁ πλοιοκτήτης καταλήγομεν τότε νὰ δεχθῶμεν, ὅτι η δημοσίας τάξεως διάταξεις περὶ ἀπαγόρευσεως τῆς πρὸς ἄλλοδα-
ποὺς ἀπαλλοτριώσεως Ἑλληνικῶν πλοίων ἐφαρμοσθῆσαι η μὴ ἀνα-
λόγων τῆς τοιαύτης ή τοιαύτης προθέσεως τοῦ πλοιοκτήτου. Τοιστέον
ἐνταῦθα, ὅτι τὴν ἀφίερωσιν τοῦ πλοίου εἰς ἐκτέλεσιν, ναυτιλιακῶν γε-
γαστῶν ἐπὶ κέρδει μόνον ἀπό τὴν δῆλωσιν τοῦ πλοιοκτήτου δυνάμεθα νὰ
πορισθῶμεν (Ἀναστασιάδης 11 παρ. 286 σημ. 11), τὴν δὲ δῆλωσιν
ταύτην τοῦ πλοιοκτήτου θεωροῦν τίνες ἐπικρατεστέραν καὶ τοῦ τρόπου
κατασκευῆς καὶ τοῦ ἔσπλασμοῦ τοῦ πλοίου πρὸς διενέργειαν ναυτιλια-
κῶν ἐργασιῶν ἐπὶ κέρδει (Lewis—Boyles 1. σελ. 102). Τὴν δῆλωσιν
ταύτην, πρεξιμώντων εἰς τὴν περὶ διαλύσεως τοῦ πλοίου μήτραν τοῦ πα-
λιτηρίου συμβολάσιου, δέοντος κατὰ τοῦ κ. Δ. Ποταμίουν νὰ θεωρηθῶσιν
ικανήν ν ἀνατρέση τελείως τὰς σχετικὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις. Κα-
ταχρησιν, δύως, διατάξεως δημοσίας τάξεως δι! Ιδιωτικῶν συμφωνιῶν
εἰλές δὲ τοιωτέρως ἐσημειώνεται η τέλητρον τῆς ὑποστριπ-

ουσε το λογιστρότερος ερμηνευτής θα ήσουνα να υποστηρίξη.
VII.—Κατ' έμην γηγάνων ούδεν δύναται να ματαώσῃ τὴν ἔφαρμο-
γὴν τῶν περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς ἐκποιήσεως Ἑλληνικῶν πλοίων διατά-
ξεων, λόγῳ τῆς γενικότερος μεθ' ἡς αὐτὰ είναι διατυπωμέναι. Είναι
ἔρδοισιανέντι ἐρμηνευτική ἀρχή, διτού γόμου μη διασκρίνοντος ούδεν ημεῖς
δυνάμεθα να προβούμεν εἰς ἐρμηνευτικάς διακρίσεις. Τὸ ἐν Ισχύι Bcc.
Διατάγμα τῆς 14)16 Σεπτεμβρίου 1939 ἀπαγορεύει τὴν ἐκποίησην εἰς
ἄλλοδαπούς «παντὸς Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου» οὐδεμίαν ἑγκά-
ταλείπει δυνατότητα ματαώσεως τῆς ἐπιτάχυτης καὶ πά-

Cable Address:
«INTERSHIP»

Telephones:
: FAirmont 2002
FAirmont 3100-R

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
2632 ALBERTA STREET

VANCOUVER 10, B.C., CANADA

των ἀποκλείει πάσαν σύνδεσιν τῆς ἑφαρμογῆς τῆς ἐν αὐτῷ ἀπαγορεύσεως πρὸς τὴν πρόθεσιν τοῦ πλοιοκτήτου περὶ μὴ συνιέσθαι τῆς ἐπὶ κέρδει ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Οὕτω καὶ ἐν Γαλλίᾳ ἡ ἐρμηνεία τοῦ παραμεροῦ ἀπαγορευτικοῦ τῆς ἐκποίησεως νόμου τῆς 11ης Νοεμβρίου 1915, θεωρεῖ ἄκυρον τὴν ἄνευ ἀδείας πώλησιν γαλλικοῦ πλοίου ἔστω καὶ ἀνέν κακοδουλίας γενομένην, καὶ τούτῳ ὡς ἐκ τῆς γενικότητος τῆς ἀπαγορεύσεως (Ripert ἔθ. ἀνωτ. No 343 σελ. 312). Ωσαύτως, ἀδύνατον κρίνω τὸ ἐκ τῶν περὶ προσωποποίησεως τοῦ πλοίου θεωριῶν ἐπιχείρημα τοῦ κ. Δ. Ποταμίου, διότε ὑδὲν νέον στοιχεῖον εἰσάγει ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως τού, ἀφοῦ εἶναι βέβαιον, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν εἶναι ὑποκείμενον δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων. Ἀλληλε, ὅτι ἡ στοιχίη ἀνάπτυξις τοῦ Ripert ἔξικνεται μέχρι πειστικότος, ἀν μάλιστα παραβλέψῃ κανεὶς τὴν ίδιαν τοῦ συγγραφέως ὁμολογίαν, καθ' ἣν ἡ τοιαύτη πρὸς φυσικὸν πρόσδιπτον ἔδομοισι τοῦ πλοίου ἐγένετο L' Imagination Aidan. Ὁ πειρασμός, δῆμως παρουσιώσεως εἶναι ἀρκετὰ ἴσχυρος ὥστε νὰ ἐρωτήσῃς τὶς ἀνὴρ ἑσσαρμογῆ τῶν ποικιλῶν νόμων ἀργοῦ ἐπίσης (ἐκτὸς τῶν τεμνεώτων) καὶ ἐπὶ τῶν προελθόντων εἰς τὴν ἀπόφοιτον νὰ τερματίσουν τὴν ζωὴν των, διότι πρὸς τοὺς τελευταίους τούτους δένον νὰ ἔξομιωθῇ τὸ εἰς διάλυσιν ἀγόμενον πλοῖον. Ἀριθτικά, δῆμως, θ' ἀπήγνατα καὶ διὰ πλέον εύφαντος τῶν ἐρμηνευτῶν εἰς τὸ ἔρωτημα τούτου, καίτοι διαθέτω πιθανώς τὴν αὐθεντίαν τοῦ Ripert εἰς τὰς νομικοφιλοσοφικὰς ταύτας ἐνδιατρίψεις.

VIII.—Γεγονός παραμένει, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τῆς εἰς ἀλλοδαπούς ἀποτοίησεως Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡ φορτηγῶν νηολογηθέντων πρὸ τῆς 12 Ἀπριλίου 1949 ὑφίσταται ἐνδύναμος καὶ ἐνδρανῆς καταλαμβάνουσα ἄνευ ἐνδοιασμοῦ τίνος καὶ τὸ πρὸς διάλυσιν πωλουμένου πλοίουν, δύον καὶ ἄν εἶναι συζητήσιμος ἡ σκοπιμότης τῆς διατηρήσεως τῆς. Μέχρις οὐ δῆμως διὰ ρητῆς διατάξεως συντελεσθῇ ἡ κατάργησις τῆς ἀπαγορεύσεως, ἐρμηνεῖται καταργητικαὶ, ὡς ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ποταμίου ἐπιχειρούμενη, ἔσονται ἀπαράδεκτοι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B. LN 9090

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1952

ΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

'Απὸ μίαν ἔρευναν τῶν ἀρμοδιών υπῆρξει τῆς 'Αμερικανικῆς Βοηθείας προώπτει, ὅτι ἡ Δυτικὴ Εύρώπη είχε κατά τὸ 1952 τὴν καλυτέρων παραγωγὴν, ἀνωτέρων πως τῆς τοῦ 1951. Η εἰς διομηχανικά εἴδη παραγωγὴ τῆς ὑπερέβη κατά 38% τῆς τοῦ 1947 καὶ κατά 1% τῆς παραγωγὴν τοῦ 1951. Αἱ βαρεῖαι διομηχανίαι ἐνεφάνισαν καλὴν κίνησιν, ἐνώ αἱ διομηχανίαι καταναλωτικῶν ἀγαθῶν, ὅπως, λ. χ., αἱ ψυαντούργικαι, ἐκπρήσθησαν κατὰ τὸ γενικοῦ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου. Η Δυτικὴ Γερμανία, μὲ παραγωγὴν κατά 21% ἀνωτέρων τῆς προτολεμικῆς περιόδου, παρουσιάσειν ἐκπληκτικὴν πρόσδον, ἐνῷ ἀλλαὶ χώραι — συμφώνων πρὸς τὴν ἔκθεσιν τῆς 'Οργανώσεως 'Αμοιβαίας 'Ασφαλείας — διεπήρησαν, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὰ ἐπίπεδα παραγωγῆς τῶν τοῦ ἔτους 1951. Η Δυτικὴ Γερμανία, κατά τὸ 1951, παρήγαγεν ἀγαθὰ κατά 13% περισσότερα τῆς πρὸ τοῦ πολέμου παραγωγῆς τῆς.

"Επειδὴ χώραι, τῶν ὅποιων τὸ ποσοστὸν τοῖς ἐκατὸν διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν, ὑπερέβη τὸ ἀντίστοιχον τῆς προτολεμικῆς περιόδου, ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

X ρ α i	1951	1952
Γαλλία	39	46
Μ. Βρετανία	43	40
Βέλγιον	43	38
'Ιταλία	43	45
Κάτω Χώραι	47	43

"Η γεωργική, ἀφ' ἔτερου, παραγωγὴν ἀναμένεται, ὅτι θὰ σημειώσῃ νέα ὑψη κατὰ τὴν συγκομιδὴν τοῦ ἔτους 1951—53. 'Υπολογίζεται νὰ ὑπερβῇ αὐτὴ κατά 15% τῆς προπολεμικῆς. Πάντως, ἡ κατὰ κεφαλὴν ἀναλογία τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ἐξακολουθεῖ νὰ εἴναι διὰ τὴν Δυτικὴν Εύρώπην σκιώδως ἀνωτέρω τῆς προπολεμικῆς, λόγω τῆς φυσικῆς αὐξῆσεως τοῦ πληθυσμοῦ, προσθέτως δὲ καὶ λόγω τῆς εἰσροῆς μεγάλου ἀριθμοῦ προσφύγων ἀπό τὰς χώρας τοῦ Παραπετάσματος. Μὲ δείκτην (100) τὴν μέσην γεωργικὴν παραγωγὴν τῶν ἔτων 1934—38, ἡ 'Οργάνωσις 'Αμοιβαίας 'Ασφαλείας κατέληξεν εἰς τὸν κατωτέρω ἀριθμοὺς 1952—53:

M. Βρετανία	125	Δυτ. Γερμανία	115
Κάτω Χώραι	115	Δανία	114
'Ιταλία	115	Αύστρια	100
Γαλλία	109	Τουρκία	150

Αἱ ὑψηλαὶ τιμαὶ, αἱ ὅποιαι αἱ ἀπησχόλουν τὴν Δυτικὴν Εύρώπην ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου, φαίνεται, ὅτι ἡμβύνθησαν ἡδη. Πράγματι, αἱ τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως κατὰ τοὺς μῆνας Σεπτέμβριον καὶ 'Οκτώβριον π. ἔ. ὑπεχώρησαν ἀπὸ 2 ἔως 10%, ἐναντὶ τῶν τιμῶν τοῦ 'Ιανουαρίου π. ἔ., ἐνῷ αἱ ἀντίστοιχοι τιμαὶ ἐν Γαλλίᾳ ὑπεχώρησαν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 'Απριλίου 1951, παρὰ τὴν πρὸ ἔτους ἀπελήνη πληθωρικῶν τάσεων. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν αἱ τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως παρέμειναν κατὰ τὸ ἔτος σταθεραὶ καὶ ἐλαφραὶ μόνον ὑψώσεις παρετηρήσθησαν κατὰ τὸ δεύτερον καὶ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ 1952. Διὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον δὲν συνεκεντρώθησαν εἰσέτι πλήρη στοιχεῖα.

Τὸ Ἐλλειμμα τοῦ καθολικοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς Δυτικῆς Εύρωπης διασποτῶνει ἡ ἔρευνα — ἐμειώθη, καθόσον περιωρίσθησαν αἱ εἰσαγωγαί. Πράγματι, αἱ μηνιαῖαι εἰσαγωγαί αἱ ὑπερβοῦσαι τὸν δύο 1.8 δισεκ. δολλαρίων, ἐμειώθησαν κατ' ἔξιαν εἰς 1.4 δισεκ. δολλαρίων. Αἱ ἐξαγωγαί, ἐπίσης, περιωρίσθησαν ἐλαφρώς. Πάντως, τὸ καὶ ἡμειώθη ἐρκούντως κατὰ τὸ 1952, ἐν τούτοις — κατὰ τοὺς ἀρμόδιους ἐμπειρογνούμονας — παραμένει κρίσιμον πάγυτο. 'Ανηρέχοτο τοῦτο, κατὰ τὸ γ'. τρίμηνον π. ἔ., εἰς 200 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐτησίως καὶ ἡτο μόνον κατὰ τὸ 1)3 δολιγότερον, ἐναντὶ τῶν ἀριθμῶν τοῦ 1951. Τὸ εἰς δολλάρια Ἐλλειμμα ἐμπανίζει τὴν διαφοράν της εἰς δολλάρια ἀξίας τῶν δόσων ἡ Δυτικὴ Εύρώπη ἀγοράζει, ἐν συγκρίσει πρὸς δόσα πωλήσεων, διασποτῶνει τὸ μόνον νόμισμα διὰ τὰς συναλλαγὰς μετὰ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ Καναδᾶ καὶ τινῶν χωρῶν τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς.

Συμφώνων πρὸς παραστατικὸν διάγραμμα, συνοδεύον τὴν ἔρευναν, τὸ μετὰ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν Ἐλλειμμα τῶν εὐωνατικῶν συναλλαγῶν ἐμειώθη, ἐνῷ, ἀντίθετα, τὸ μετὰ τοῦ Καναδᾶ ηγένητο. Οὐχ ἦττον, αἱ τιμαὶ τῆς Δυτικῆς Εύρώπης κατώρθωσαν νὰ αὐξήσουν τὸ εἰς χρυσῶν καὶ δολλάρια ἐνεργητικὸν τῶν ἀπόθεματος ἀνδεκα μηνῶν. Μολονότι οὐδὲν περὶ τούτου ἀναφέρει ἡ ἔρευνα, γεγονός, ἐν τούτοις, εἶναι, ὅτι ἡ ρητήσια αὐξήσις τοῦ εἰς δολλάρια προειδεῖται εἰς τὴν ἀμερικανικὴν δοήθειαν. Τὸ σύνολον τοῦ εἰς δολλάρια αἱ ἀποθέματος τουτου ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος Νοεμβρίου π. ἔ. τούτου εἰς 7.300 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Δέον νὰ σημειωθῇ — ἔνσφερει περαιτέρω ἡ ἔρευνα — ὅτι, παρὰ τὴν γενικῶς εὐνοϊκάτεραν εἰκόνα, τὰ εὐωνατικὰ ἀποθέματα εἶναι ἀκόμη πεντικάρι, μὴ δυνάμενα νὰ ἀποτελέσουν στήριγμα τῆς ἀπαντουμένης εὐκαιψίας διὰ τὴν ἔξυπηρτησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τῶν πληρωμῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν τρεχουσῶν τιμῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1952, τὸ μεταξὺ αὐτῶν τούτων τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρώπης ἐμπόριον, ἐσημείωσε χαλάρωσιν. 'Ωφείλετο τούτο τὰ μέγιστα εἰς τοὺς ἐφαρμοσθέντας περιορισμούς τῶν εἰσαγωγῶν, οἵτινες ήδην ὡς συνέπεια της ἀκαταστατού ἐλλειψεως ἔχουν συναλλάγματος. 'Η τοιούτη τοῦ διαφοράς έχει την προστασίαν της Δυτικής Εύρωπης τοῦ 1951. Πάντως, πολλαὶ ἐνδοευωνατικαὶ πληρωμαὶ ἐνεφάνισαν τάσιν πρὸς ισοζυγίσιν κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1952.

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλεγραφική διεύθυνσις: εΠΑΠΑΛΟΟΘ—ΠΕΙΡΑΙΑ

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

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ ΠΕΡΙ Ο. Λ. Π.

Η ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΙΣ

Παρά τού κ. "Υπουργού τῶν Δημοσίων" Ἔργων κατετέθη εἰς τὴν Βουλὴν τὸ νομοσχέδιον περὶ τροποποίησες τοῦ νόμου 1559 (τοῦ 1950) ἐπερὶ Ο. Λ. Π., ὡς ώστος ἐτροποποιήθη καὶ συνεπληρώθη διὰ τοῦ ὑπ' αὐτῷ 1630 νόμου (τοῦ 1951). Η συνοδεύουσα τὸ νομοσχέδιον εἰσηγητικὴ ἔκθεσις, ἀφοῦ ἀνασκοπεῖ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰ τοῦ Ο. Λ. Π. ἀπό τῆς ἱδιότερος τοῦ καὶ ἐντεῦθεν, διδί μιαν εἰκόνα τῶν προβλεπομένων διὰ τοῦ νομοσχέδιον διασκόνων τροπολογίων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως νοῦ Ὀργανισμοῦ. Ἐφεξῆς, τρία θά εἰναι τὰ ἀνώτερα διοικητικὰ ὄργανα τοῦ Ο. Λ. Π., ητοι: Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, ἡ Ἐκτελεστικὴ Ἐπιτροπὴ καὶ ὁ Γενικὸς Διευθύντης. Η ἀρμοδιότης ἔκστου τῶν τριῶν τούτων ὄργανών διοικήσεως καθορίζεται ὡς κάτωθι:

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο. Λ. Π., ὅπερ καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτατον δρυγανὸν διοικήσεως αὐτοῦ, συγκροτεῖται καὶ ἀνανεωταὶ ἔκαστοτε διὰ Β. Δ., ἐκδιδομένου κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλιου, κατ' εἰσήγησην τοῦ ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων. Ἀπαρτίζεται τὸ ἐν λόγῳ συμβούλιον ἐξ ἐνὸς ἀντιπροσώπου τῶν ὑπουργείων Δημοσίων Ἔργων, Ἐμπορίκας, Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας (ὅ ἐκάστοτε Κεντρικὸς Λιμενάρχης Πειραιῶς) καὶ Οἰκονομικῶν (ὅ Διευθυντής τῶν Τελωνείων Πειραιῶς ή ὁ Ἐπιθεωρητὴς Τελωνείων), ἐκ τοῦ καθηγητοῦ τῶν Λιμενικῶν Ἔργων ἐν τῷ Μετσοβίῳ Πολυτεχνείᾳ καὶ ἐνὸς ἀντιπροσώπου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς, τοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Βομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἀθηνῶν, τοῦ Ἐργατούπαλληλικοῦ Κέντρου Πειραιῶς, τοῦ Δήμου Πειραιῶς καὶ τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος. Τὸ πρῶτον Διοικητικὸν Συμβούλιον συγκροτεῖται ἐντὸς μηνὸς ἀπό τῆς Ισχύος τοῦ νέου νόμου. Η θητεία τῶν μελών ὥριζεται τριετής, μὴ ἀποκλειομένου τοῦ ἐπαναδιορισμοῦ. Κατὰ τὴν πρώτην, δῆμως, ἐφαρμογήν, τέσσαρα ἐκ τῶν μελῶν θά ἔχουν ἐνιαύσιον θητεῖαν καὶ ἔτερα τρία διετῆ. Η ἔξοδος τῶν γίνεται διὰ κληρώσεως. Μετά τὴν λῆξιν τῆς πρώτης θητείας, οἱ διάδοχοι τῶν θά ἔχουν τριετή θητείαν.

ΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ : Ότι πρόεδρος τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο. Λ. Π. δοιρίζεται καὶ ἀπολύεται διὰ Β. Δ., μετ' ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλιου, ἢ δὲ θητεία τοῦ εἰναι τριετής, μὴ ἀποκλειομένου τοῦ ἐπαναδιορισμοῦ. Τὸ Δ. Σ. κατὰ τὴν πρώτην συνεδρίασιν καὶ ἔκτοτε κατ' ἕτος, ἐκλέγεται ἐκ τῶν μελῶν του, ὡς ἀντιπρόεδρον. Ο πρόεδρος καὶ ἔξι μέλη ἀποτελοῦν ἀπαρτίσματα. Τὸ Δ. Σ. συνεδρίαζει, κατὰ πρόσκλησιν τοῦ Προέδρου, ἀπαξ τοῦ μηνὸς, ἀλλὰ καὶ ἔκτακτως, διάκις τούτῳ κριθῆ ἀναγκαῖον. Ο πρόεδρος διευθύνει τὰς συνεδρίασις, εἰσπορεύεται τὰ δέματα, παρακολουθεῖ τὴν ἀκτελέσιν τῶν ἀποφάσεων καὶ ἐπιπτεύει ἀπάσας τὰς ὑπηρεσίας. Ο πρόεδρος καὶ τὰ μέλη τοῦ Δ. Σ. δὲν πρέπει νὰ ὧσιν ἔμμισθοι ὑπάλληλοι η ἔμμισθοι λειτουργοί Δήμου η Κοινότητος η Νομικοῦ Προσώπου Δημοσίου Δικαίου η νὰ ἔχωσι δουλευτικόν η κοινωνικὸν ἀξιώματα.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΣ Ο ΠΡΩΤΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ : Εἰς τὴν θέσιν τοῦ Προέδρου δύναται νὰ τοποθετηθῇ δι' ἀποστάσεως ἀνώτατος δικαστικὸς λειτουργός (ἀπό τοῦ Προέδρου καὶ Εἰσαγγελέως Ἐφετῶν καὶ ἄλλων) η μέλους τοῦ Συμβούλιου Ἐπικρατείας η τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου (ἀπό τοῦ βαθμού τοῦ Συμβούλου καὶ ἄλλων), η ὁ παρὰ τῷ Ἐλεγκτικῷ Συνεδρίῳ γενικός ἐπίτροπος τῆς Ἐπικρατείας. Διάρκεια τῆς ἀποστάσεως επιοίσα, δυναμένη νὰ παραταθῇ ἐπὶ δύο εἰσέτη ἔτη.

Η ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ : Αὕτη εἰναι τριμελής καὶ ἀπαρτίζεται ἐκ τοῦ Προέδρου, ἐκ τοῦ ἑκτηροσώπου τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων καὶ ἐκ τοῦ καθηγητοῦ Λιμενικῶν Ἔργων τοῦ Πολυτεχνείου. Συνεδρίαζει ἀπαξ τῆς ἀδδομάδος, η δοάκις παραστὴ ἀνάγκη, διευθύνει δὲ τὰς ἔργασις τῆς ὁ πρόεδρος η καὶ ὁ Γενικὸς Διευθυντής, δοάκις οὐτος τὸ ζητῆση.

Τὸ Δ.Σ., ὡς δοιρίζεται εἰς τὸ νομοσχέδιον — διοικεῖ τὸν Ὀργανισμὸν, διαχειρίζεται τὴν περιουσίαν του, ἀποφασίζει ἐπὶ πασῶν τῶν ὑποθέσεων, ἐφ' ὧν δὲν ἐκτείνεται ἡ δικαιοδοσία τῶν λοιπῶν ὄργανων τοῦ Ο.Λ.Π., διατάσσει ἐπανέστασιν ὑποθέσεων ἀπό τὰς ὑπηρεσίας καὶ ἐκκάλει τὰς τυχὸν ἐνστάσεις κατὰ τῆς κατακυρώσεως δημοπρασιῶν ὑπὸ τῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς. Ἀφ' ἑτέρου, η Ἐκτελεστικὴ Ἐπιτροπὴ διορίζει, προσάγει, τιμωρεῖ καὶ ἀπολέλει τους ὑπολλήλους, ἔγγράζει, τιμωρεῖ καὶ διαγράφει ἐκ τοῦ οἰκείου μητρώου τοὺς μονίμους ἔργατας τοῦ Λιμένου, κατὰ τὰ διοίκησαν ὑπὸ τῶν οἰκείων Κανονισμῶν. Εξετάζει τὰ ἔκαστοτε κατὰ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ ὑποβαλλόμενα παρέπονα καὶ διαδιβάζει τὸ ἐπὶ αὐτῶν πρόσιμον της εἰς τὸ Δ. Σ., ἀποτίσσει τὴν ἀκτελέσιν ἔργων καὶ προμηθεῖν καὶ γενικῶς ἀναλαμβάνει ἀποκρεώσεις μέχρις ἀρίστας 200 ἑκατ. δραχμῶν καὶ διεξάγει δημοπρασίας ἀγορᾶς η πωλήσεως, τὰς ὥρισας καὶ κατακυρώνει, ἐφόσον τὸ ἀνικείμενον αὐτῶν δὲν ὑπερβαίνει τὰ 200 ἑκατ. δραχμῶν.

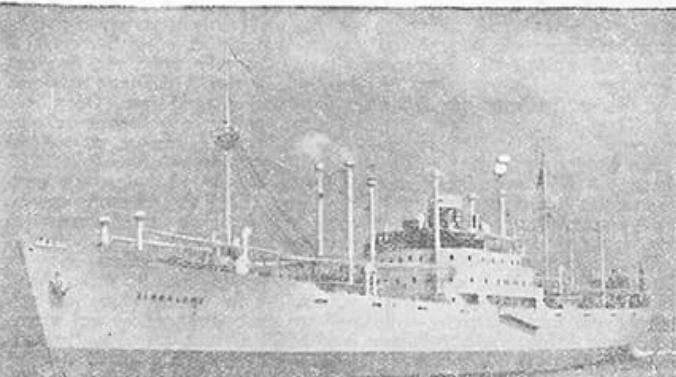
Ἐπίσης, διατάσσει τὴν ἀνέλκυσιν καὶ ἀπομάκρυνσιν τῶν βυθισμένων ἐγκαταλειμμένων εἰς τὸ λιμένα πλοίων καὶ πλωτῶν μέσων, ἐπιλαμβάνεται δὲ—κατ' ἔδουσιοδησην τοῦ Δ. Σ.—πάσης ἀλλης ὑποθέσεως οὐδὲν ποδάριλλοι άνατολήμποντον τοῦ Δ. Σ. έπειτα, δέκατης έτη.

ΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ : Ο Γενικὸς Διευθυντής δοιρίζεται διὰ Β. Δ., μετ' ἀπόφασιν τοῦ προτερηγοῦ συμβούλιου καὶ διὰ θητείαν 3 ἔως 5 ἑταῖς, μὲ μισθὸν καθοίλιμον δι' ἀποφάσεως τοῦ Δ. Σ. Δύναται δὲ τοῦ Γεν. Διευθυντῆς νὰ ἀποθετῇ διαδικασία τῆς θητείας του, της αἵτησης τοῦ Δ. Σ. καὶ τῆς ἀπόφασιν τοῦ ὑπουργοῦ συμβούλιου, δι' ἀνεπάρκειαν η βαρείαν μελεῖαν. Η θητεία τοῦ νῦν ὑπερτερούντος Γεν. Διευθυντοῦ τερματίζεται καὶ η σχετικὴ σύμβασις λύεται αὐτοδικαίως, ἀμα τη ἐνάρξει ισχύος οὐ νόμου, καταδαλλομένη αὐτῶν ἀποτημάσεως τῆς πρὸ τὰς ἀποδοσίας δύο μηνῶν. Διὰ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου καὶ διὰ μίαν πεντετίαν, δύναται, λόγω τῶν υφισταμένων παρὰ τῷ Ο. Λ. Π. ἔξαιρετῶν, νά το ποτοθετηθῇ ὁ Γεν. Διευθυντής δι' ἀποστάσεως, δημοσίος ὑπάλληλος ἐπὶ διαδικασίαν—τοῦλάστιον—Διευθυντοῦ α'. τάξεως. Η ἀπόστασης θά εἰναι ἐποτίσια, δυναμένη νὰ παραταθῇ διὰ δύο ἀκόμη ἔτη, ἐπίτρεπται δὲ η ἀνάκλησης καὶ πρὸ τῆς λήξεως τῆς ἀποστάσεως. Ο Γεν. Διευθυντής ἐκπροσωπεῖ τὸν Ο. Λ. Π. ἐπώπιον τῶν Δικαστηῶν καὶ πάσης ἀρχῆς, δοιρίζει τοὺς πληρεξουσίους δικηγόρους καὶ ἐγαλλεῖ ἀρμοδίων τοὺς ὑποτίττοντας εἰς ἀδικήσατα ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ μένος. Προσταταὶ ἀπασῶν τῶν ὑπηρεσιῶν, διεξάγει τὴν ἀλληλογραφίαν, μεριμνᾷ διὰ τὴν ἀκτελέσιν, συντήρησιν καὶ κανονικὴν λειτουργίαν ὡν ἔργων, κτηρίων, ἐγκαταστάσεων, μηχανημάτων καὶ παντοίων μέ-

σων τοῦ Ο. Λ. Π., μεριμνᾷ διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ Λιμένου καὶ ωθεῖται τὴν ἐν γένει λειτουργίαν του, μετὰ προγονιστῶν συνενόδοσιν πρὸ τὴν Τελωνειακὴν καὶ Λιμενικὴν ἔρχην. Εκδίδει λιμενικάς διατάξεις καὶ κανονισμούς, μετ' ἔγκρισιν τοῦ Δ. Σ., προκαλεῖ τὴν ὑπὸ τῶν ἀμφοδίων ἔργων ἔκδοσιν ἀστυνομικῶν διατάξεων, τοποθετεῖ καὶ μετακινεῖ τοὺς ὑπαλλήλους καὶ ἐργάτας ἀσκεῖ τὴν ἐπ' αὐτῶν πειθαρχικὴν ἔξουσιαν καὶ προσαλαμβάνει, ἐν ἐπιγούσσῃ ἀνάγκη, τοὺς ἔκτάκτους ἐργάτας, κατὰ τὸ ὑπό τῶν Κανονισμῶν προσβλέπομενα.

Ἐν συνενόδοσι με τὰς Τελωνειακὰς καὶ Λιμενικὰς ἀρχὰς, δορίζει τὰς καταλλήλους θέσεις παραβολῆς τῶν πλοίων, ἐκφορτώσεως καὶ ἀποθέσεως τῶν ὑπουργείων, καταστῶν τοὺς ἔργατας, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν καὶ ἐποτέρευτει διὰ τὴν κανονικὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας, ἀποφασίζει τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων καὶ προμηθεῶν μέχρι ποσοῦ 10 ἑκατ. δραχμῶν, παρίσταται δὲ εἰς τὰς συνεδριάσεις τοῦ Δ. Σ. καὶ τῆς Ἐκτελεστικῆς Επιτροπῆς, ἀνεψιαστὸς τοῦ Προέδρου.

Η ΡΥΘΜΙΣΙΣ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΙΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ : Τέλος, διὰ τὸ νομοσχέδιον (ἄρθρον 18) δορίζεται, διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ἀρμοδιότης ἐκάστης, διάφορὰς τὸν ὑπηρεσιού, σταδιοδρομίαν, ἀποδοχὰς καὶ ἀπόλαυσις, ἀπόλυτον, μετάθεσιν, παροχὴν ἀδείας κλπ., τακτικοῦ ἢ μὴ προσωπικοῦ, καθορίζονται διὰ Β. Δ., ἐκδιδομένου ἐφ' ἑπτακατέστη τὸν προσωπικοῦ, διάφορον, ἀρμοδιότης σύνθετον τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ συνεργασία τοῦ προσωπικοῦ ὑπηρεσιασμὸς τοῦ προσωπικοῦ, διάφορον, γίνονται μόνον κατόπιν γνωματεύσεως τοῦ ὑπηρεσιακοῦ συμβούλιου, ἀπαρτίζομένου κατὰ τὰ 2)3, τούλαχιστον, ἑκατὸν μονίμων ὑπαλλήλων τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ δημοσία ὑπαλλήλων. Διὰ μίαν, τέλος, πενταετίαν ἀπὸ τῆς ισχύος τοῦ νόμου δύνανται, λόγω τῶν υφισταμένων παρὰ τῷ Ο. Λ. Π. ἔξαιρετικῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, νά ἀποσπαθῶσι τῷ παρ' αὐτῷ οὐα δύο ἔως πέντε τὸ πολὺ ἔτη, δημόσιοι ὑπάλληλοι, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἀρμοδιών ὑπουργῶν.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", 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

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ ΤΟΝΝΑΖ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΩΝ

Εἰς εἰδίκὸν ὁμερικανικὸν περιοδικὸν ἐδημοσιεύθη πρὸ μηνὸς ἐμπειριστωμένη μελέτη ἐπὶ τῆς διαθεσίμου ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἑτῶν κορυφούμενον χώρητικότητά τῶν δεξαιμενοπλίων καὶ τῶν μελλοντικῶν διὰ τὰ πετρέλαια μεταφορικῶν ὄντας. Αἱ διαπιστώσεις εἰνεὶ ἕκτακτως ἀπογοητευτικοὶ διὰ ἐφοπλιστὰς τῶν τάνκερ. Τὸ τοννᾶς αὐτῶν αὐξάνει ταχύτερον ἀπὸ τὴν κατανάλωσιν τῶν πετρέλαιοις ἀδένων, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ὑπερστροφοράν πλοίων καὶ τὴν ἐκπτωσιν τῶν ναῦλων. Ὡρισμέναι περιοκοπαὶ τῆς ἐν λόγῳ μελέτης — αἱ πλέον ἐνδιαφέρουσαι — δημοσιεύονται κατωτέρω :

‘Η ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου πολέμου ἐκδηλωθείσα κατ’ αὐξούσιαν διαρκεῖαν κλίμακον ναυπήγησε δεῖχμαν πολιορκίων ὅντα τὸν κόσμον, φέρειολιμένην εἰς τὸ γεγονός. Ότι ἡ λήπτης ἀκάρδατρον πετρέλαιον καὶ διύλιστομένων προόντων αὐτοῦ ηὔξανε μὲν γοργὸν ρυθμόν, φαίνεται, ὅτι ἥρχοις τῇδε στρεφομένη πρὸς τὴν κατιούσαν, ἔκτος ἕαν αἱ κρατουσαὶ προσβλέψεις περὶ τῶν εἰς πετρέλαια πάναγκών τοῦ μελόντος ἦθελον διατραπῆ.

Από τὴν ἔξετασιν τῶν τελευταίων στατιστικῶν δεδουμένων, ὅσον ἀφορεῖ τὰ δεξαιμενόπλοια, τὰν ὅποιων ἡ ναυπηγίσθη θά ἔχῃ συμπληρωθῆ κατὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν καὶ τάς εἰς πετελάκαι ανάγκας τοῦ ἐλεύθερου Κόσμου κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικήν περίοδον, προκύπτουν ἐνδείξεις, διτάχι τηρικοπότη τοῦ στόλου τῶν δεξαιμενοπλόιων θά αὔξηθη κατὰ πολὺ ταχύτερον ρυθμόν, παρ' ὅσον τὰ πρός μεταφοράν διαβεβαιώσια φορτία, ἔξαιρουμενό — φυσικά — τῆς περιπτώσεως πολέμου ή τῆς μεσολαβήσεως ἀλλού τινὸς ἔκτακτου γεγονότος.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΠΡΟΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΗΝ ΖΗΤΗΣΙΝ: Πολλοί παραποτηρούν τις ναυλαγοράδες φρονούν, ότι αἱ παραδόσεις νέων σκαφών Βαίνουν ἡδη πασαλλήλως πόρος την αξέντιαν τῆς παγκοσμίου ζητήσεως πετρελαιίων. Τινές μάλιστα προχωρούν περαιτέρω, ὑποστηρίζοντες, διτι αἱ παραδόσεις τῶν ναυπηγουμένων τάγκερ ποτέρευδεναν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὴν ζήτησιν τονάν. Καὶ ὡς συγκεριμένην τοῦ γεγονότος τούτου ἀπόδειξην ἀναφέρουν τὰς συμερινὰς συνθήκας ὑφέσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων;

"Ἐν τούτης, ἐνώ πεπρατεί εὑρύτατη ἡ γνώμη, διτὸς ἡ ψήφισται μέντοι χαλαρότης τῶν ναύλων θά δόθηστο εἰς τὴν υἱοθεσίν μιᾶς γενικῆς πολιτικῆς διαλύσεως τῆς ὑπερολίκου χωρητικότητος, ίνα οὕτω διαπροθῆτι δύοκος τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων εἴναι ἀμονία πορός τὰς ἀνάγκας τῶν μεταφορῶν, διαπιστοῦται ἐκ τῶν ἀριθμῶν, διτὸι ή διάλυσις τῶν τάκερων ἥλικίας μείζονος τῶν 25 ἑταῖς δὲν λύει τὸ πρόδηλον. Οὕτω, τὴν Ἰηνὸν αὐτορίου τῷ, ἔτους, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 32.300.000 τόνων d.w., ἐδὲ τὰς δυνάμεις τάπτες, τὰ σκάφη ἥλικίας μείζονος τῶν 25 ἑταῖς, ἀντεπροσώπευον μόνον 2.200.000 τόνων d.w. Μολονότι θεωρεῖται ἀμφιβολόν, ὃν καὶ τὰ Ημίσια τῶν σκαφῶν τούτων διατίθεν κατά τὸ τρέχον ἔτος, νέα δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 4.600.000 τόνων d.w. περίπου προβλέπεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν ὑπεροπτισίαν μέχρι τέλους τοῦ 1953.

Τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1954, δεξαμενόπλοια 471.000 τόνων d.w. ἐκ τῶν ὑπασχόντων, θέ ενού συμπληρώσει τὴν ἡλικίαν τῶν 25 ἔτῶν. Ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ — βάσει τῶν σημερινῶν παραγγελιῶν καὶ τῶν χρησιμογίων πασαδόσεως — ὑπολογίζεται νὰ συμπληρωθοῦν καὶ παραδοθοῦν νέα δεξαμενόπλοια ἔτερων 3.480.000 τόνων d.w. Τὸν Ἰανουάριον ἐξ ἀλλού τοῦ 1955 τάκεως 318.000 τόν. d.w. θὰ είναι ἡ ἡλικίας 25 τετραν καὶ ἄνω, ἐνώ καὶ κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνῳ θὰ προστεθοῦν νέοτεκτα δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 2.000.000 τόνων d.w.

Προβλέπεται έξι άλλους μία αύξησης της ζήτησης διά προϊόντα ακάραθοτου και διώλισμένου πετρελαίου από ταχές χώρας τού 'Ελευθερίου Κόσμου, ήτις, δωμάς, δὲν θα συμβαδίζει μὲ τὴν ἀναιμενούμενη, ὡς ἀνοτέως, ταχείστας αὔξησις τού στόλου τῶν δεξαιευστολίον. Οι πρόχειροι ἀριθμοί οι ἀναφέρομενοι εἰς τὴν κατά τὸ 1952 παγκόσμιον ζήτησιν προϊόντων πετρελαίου, ἀναβίδλουν αὐτήν εἰς 11.8 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμεροήσ. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοί, τοὺς δόποις παρουσιάζει η Βιομηχανία τῶν πετρελαίων, ἀναβίδλουν διὰ τὸ 1953 τὴν ἡμεροήσιν ζήτησιν εἰς 12.5 ἑκατομμύρια βαρελίων, διὰ τὸ 1954 εἰς 13.1 καὶ διὰ τὸ 1955 εἰς 13.6 ἑκατομμύρια βαρελίων.

Οι οικονομικοί επιπρογόνων των μεγάλων έταιριών πετρελαίου διατείνονται, ότι ύπάρχει κατ' εύθειαν σχέσις μεταξύ δύο ήμεροτήσιας ζητήσεως πετρελαίου και χρηματοποίησεως των οικονομικών πόλιων. "Επί το βάσει που άπλου τουτου κανόνος, ή ανάλογία μεταξύ της υπαρχόυσης τού 'Ιανουάριον τού 1953 χωρητικότητος και της ανάμενουμένης ήμεροτήσιας ζητήσεως πετρελαίου, κατά το τρέχον έτος, είναι 2584 τόν. Διεξαγοντοπόλισιν πρός ένα Βαρέλιον πετρελαίου ήμεροτήσιων. Διά το 1954 καί υπό τὴν προϋπόθεσιν, ότι θὰ πραγματοποιηθούν αἱ αναμενούμεναι παραδόσεις καιτουργών τάκνερς, ὅλη ὅτι δὲν θὰ λάβουν κάρων διατάσσεις σκαφών ἐκ τῆς ψιωτασάνης χωρητικότητος, ή ἀναλογία θὰ είναι 2819 τόνοι πρός ένα Βαρέλιον πετρελαίου ήμεροτήσιων. "Αν διωτικός δεχθώμεν, ότι θὰ διαλυθούν ὅλα τὰ ἄνω τῶν 25 ἔτῶν δεξαμενάπολις, τότε ή αναλογία θὰ είναι 2614 τόνοι πρός ένα Βαρέλιον πετρελαίου ήμεροτήσιων. Πάντως, ποιέπει νὰ γίνη παραδεκτόν, ότι ή αναλογία θὰ κυμαίνεται μεταξύ τῶν δύο αὐτῶν ἀριθμῶν (2819 καὶ 2614). 'Ο αὐτούμος, δηλαδή, τῆς σχέσεως θὰ είναι ἀνώτερος τοῦ αὐτούμονος (2584) τοῦ τρέχοντος έτους. Οι αντίστοιχοι διὰ τὸ 1955 ἀριθμοὶ θὰ είναι 2970 τ. πρός ένα Βαρέλιον ήμεροτήσιας ζητήσεως, πᾶν παραδοθούν ὅλα τὰ προτροβλεπόμενα νέας τάκνερς καὶ δὲν διαλυθῇ κανένας ἐκ τῶν παρηλίκων ἢ 2749 τόν., ἀν διαλυθούν ὅλα τὰ ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἔτῶν δεξαμενάπολις.

ΟΙ ΝΕΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟΙ: Εύλογον ἔξ αλλου εἶνε, διτὶς ἡ ἐγκαίστασαις νέων πετρελαιαγώγων θὰ μειώσῃ τὰς διαυνομένας κατὰ τὰς μεταφοράς ἀπόστασεis καὶ συνεπῶς θὰ ἐλευθερώσῃ ἀσκετὰ πλοία, διὰ της χρησιμοποιθύνου ταῦτα εἰς ἄλλας μεταφοράς. Τὸν ἀδύνητον τοιουτοπόρων ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης. Αὔξεσις ἐπίσης θὰ δημιουργήσῃ ἀπό τὴν σμαγικών ανωτέρων ταχύτητα τῶν νεοτεκτωτών δεξαεμενοπλοίων, τα ποιοι τὰ τεθύνουν ἐν ὑπερρείᾳ. Καὶ τοῦτο, διότι ἔνα ταχύτερον πλοίον οὐνταὶ ἐντὸς ὥρισμένου χρονικῆς περιόδου νὰ μεταφέσῃ μεγαλυτέρους τοστάτης πετρελαιού, παρὸ τὸν ἔτερον σκάφος τῆς Ιδίας χωρητικότης, ἀλλὰ μικροτέρας ταχύτητος.

ος, αλλα μικροτερας ταχυτητος.
Από την επεισοδια της ούτω διαγνωφουμένης καταστάσεως πληθωριού τού διαθέτει τους τονάλ, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ τὶ συνέβη κατὰ τὸ παστόλον ἀκριβῶς ἔτος καὶ κατὰ τὸ πάτον μῆνα τοῦ τρέχοντος ἔτους, θάδι τις. οὗτοί δὲν υφίστανται βάσι τοιν μηδέπειρι περὶ ἀνατιμήσεως τῶν ναύων διὰ τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων.

Κατά τούς πρώτους τοίς ιμήνας τού 1952 σε τιμαι τῶν ναύλων διά-
ε τὰς περιονάς τοῦ δολαρίου καὶ τῆς στολίνας συνεκρατήθησαν ἵ
αὶ ήσαν κατά τι ἀνότεραι τῶν υψηλῶν ἐπιτέρων τοῦ τέλους τού 1950
αἰ τού 1951. Ἐσημείωσαν δὲ ἐλφαρδή κάμψην κατά Μάρτιον, διε συνή-

θώς παραπτερεῖται μία υποχώρωσις, διότι ἔγγιζει ἡ λῆξις τῆς γειμερινής περιόδου. 'Η συνήθης, δύως θερινή πτώσις ἥρχισε κατ' Ἀπρίλιον, ἐνδιδαχῇ μάνη ἐωράτερον καὶ ἐξκολουθήσει μὲ συνεχῆ πτώσεις μέχρι καὶ αὐτοῦ τοῦ Μαΐου. Κατ' Ιούνιον παρεπτρίθη ἐλαφρὰ ἄνοδος εἰς τὴν περισχή τῆς στεριδίνας, ἀλλ᾽ αὐτῆς ὑπέχρηση περὶ τὰ τέλη τοῦ ίδιου μηνού. Περισσότερη πτώσεις τῶν ναυλών ἐστημένθησαν καθ' διον τὸ θέρος καὶ τὸ φθινόπωρον.

ΔΕΝ ΕΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗ Η ΣΥΝΗΘΗΣ ΠΡΟ ΤΟΥ ΧΕΙΜΩΝΟΣ ΑΝΟΔΟΣ: 'Η συνήθως έφανται ούμενή πρό τού χειμώνος ἀνατίμησις τῶν ναυάλων διά τὰ ὑγρά καύσιμα δὲν ἐπράγματοποιήθη κατὰ Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον π. ἔτους. Τὰ ἐπίπεδα, εἰς τὰ ὅποια ἐκυμαίνοντο κατὰ Δεκέμβριον, ἡσαν τὰ χαμπλότερα ὀλοκλήρου τοῦ έτους. Διὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1953 καὶ ἐπί τὸ βάσιον τῶν πρώτων ἔκβεσεων οἱ ναυάλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπέτιμήθησαν ἔτι πεοσατέρω, με ἀπότελεσμα ὃστε διά των πρώτων φορῶν ἀπό διετίας νὰ τεθοῦν δεξαμενόπλοια εν παροπλισμῷ, ἀλλούτερα ἀπορρίψεις.'

έλλειψης έργοστας.

«Ηδη περί τὰ δόδεκα δεκαεντόπλοια παρωπλίσθησαν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας ἔγνωσθη δὲ πρὸ πυερῶν, ὅτι μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ἐν Ἀμερικῇ ιδιωτικῶν ἑταῖροιν δεξαμενοπλοίων ἐζήτησε τὴν ἀδειαν νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ ὄγκυροδόλιον τοῦ Τζάκιμπς Ρίβερ διὰ τὸν παροπλισμόν μεταξύ ἕτην ἐτοῦ 15 ἐκ τῶν ὑπὸ τὴν Ιδιοκτησίαν τῆς τάκνους. Φαίνεται, ὅτι καὶ ἄλλαι ἑταῖροι πρόκειται νῦν ζητήσουν παρομοίον διευκόλυνσιν. Χάριν τῆς ὀκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, οἱ Ιδιοκτῆται δεξαμενοπλοίων ἀποσύνουν κατὰ πρώτην λόγου ἐκ τῆς ἔνεργον προβεβαίας — προκειμένου περὶ κρίσεων μακρᾶς περιόδου — τὰ πολαιότερα σκάφη των. Πολλά ὑπεστηλή τάκνερ, τὰ ὅποια μέχρι πρὸ τούς ἐποιγματοποιουσκέδην, ἥργισαν ἥδη νὰ καθίστανται παθητικά, ὥστε νὰ θεωρῆται αὐσιδόλο γάν θά ήσαν ἐκμεταλλεύσιμα καὶ ὑπὸ ὀμαλᾶς διά τὴν ναυλαγοράν συνήθικα. Οἱ ναυλομεσιτίαι τῶν τάκνερ φρονοῦν, ὅτι μὲ τὰ σημερινὰ ἔξοδα ἔνος λίμπερτ—τάκνερ ὑπὸ ἀμερικανικῶν σημαίαν, πρέπει νὰ ἐπιτύχῃ ναῦλον κατὰ 10 ἐών 15% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τοῦ ναυλολογίου τῆς «Μαριτάμι Κομισίον». Τὰ μεγαλύτερα ἀπὸ τὸν τύπον «T.2» δεξαμενοπλοία, ἐργάζομενα ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ διὰ λογαριασμῶν τῶν ἑταῖρῶν πτεροδαίων, δύνανται νὰ κινηθῶν εἰς τὴν Βάσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου, ἐνώ τὸ τύπον «T.2» ἀμερικανικὰ τάκνερ, τὰ ἀνήκοντα εἰς τὴν ιδιωτικὰς ἑταῖροις δὲν θὰ πασούσισσον, ἐν τῷ ἐκμεταλλεύσεως τῶν χρεωστικῶν ὑπόλοιπου, ἃν ἐπιτύχουν ναῦλωσιν κατὰ 15 ἐών 20% ἐπὶ ἔλαπτον τῆς βάσεως τοῦ ναυλολογίου τῆς «Μαριτάμι Κομισίον». Ξένια δεξαμενοπλοία δύνανται νὰ ἐργασθοῦν ἀλημίως καὶ εἰς χαμηλότερας τιμαῖς, ἢτοι μέχρι 40% ἐπὶ ἔλαπτον τῆς βάσεως, προκειμένου διὰ τὰ μεγαλύτερα καὶ ταύτησος νεότευκτα σκάφη καὶ 10% ἐπὶ ἔλαπτον, προκειμένου διὰ τὰ μεγαλύτερας ἡλικίας.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ : Έκείνο που άναγκάζει τούς έφοπλιστάς υπαρχογέλλουν νέαν χωρητικότητα και μάλιστα υπό το σημερινὸν ὑπόν ταυπηγικὸν κόστος, ἐλέγθη πὴδη ἀντέρω, εἰς τὴν παράγραφον περὶ αὐλῶν. Τὰ νέοτεκτα δεξιαινέολοια δὲν εἶναι μόνον διλγώτερον δαπανῆρα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν των, ἀλλὰ δύνανται νὰ ἐπιτύχουν καὶ ὑψηλότερας τιμᾶς ναυλῶν, Ἰδιαιτέρως, εἰς περίοδον καλαρόπιτος, τὰς ἄγραράς εἰναι, τοιως. τὰ μόνια πλοῖα, εἰς τὰ δόποια στρέφεται τὸ ἐνδιαιφέρον τῶν ναυλωτῶν. Μέρος τῶν ἐξοικουμουσιῶν εἰς τὰ νέοτεκτα τάκεως στατινῶν ὀφείλεται εἰς τὸ μέγεθος των. Τῷ 1939 τὸ μέσον μέγεθος τῶν δεξιαινεοτόποιοις πῆδη περίπου τῶν 11.500 τόνων d.w. Τῷ 1947 ἔφθασε τὰς 13.500 τόν. d.w., καὶ στίχουσιν εἶναι 14.500 τόν. d.w. Σημειώτων, ἡ ἀριθμὸς τῶν μέσον μέγεθος τεθνήσκει βαθύτερα περισσότερα αὐτούσιων τῶν

τοι ὁ ἀρίθμος του μεσού μεγέθεως βαίνει περισσευτα αὐξανόμενος, αν ιθοφάνων ὑπ' ὅψιν τὰ ὑπὸ ναυπηγούντων σοῦπερ-τάκνερς.
Συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω δεδουμένα, οἱ ἐφοπλισταὶ εὐρίσκονται
τῷ πρὸ δῆληματος. Παραμεριζόντες τέ τοι περίπτωσιν ἀπροσδόκητου
τρόπος τὰ ἄνω στοιχεῖ. εἰς τὴν παγκόσμιον ζήτησιν τὴν πετρελαίων καὶ
ταμιεύζοντες τάς ἀναμευνέμας προσθήκας δεξαμενοπλοίων, ἐν συν-
υιστασμῷ πρὸς ἔνα λογικόν ποσθοτὸν διατίθετων καὶ ἀπωλείῶν ἐκ θαλασ-
σών κινδύνων, δοθείσουν νὰ βέβαιον τὴν πιθανότητα, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ σα-
ρώσα περίσσεια χωροπληθότητας.

Ἐπὶ τὸ βάσει τῶν ἀναγεγραμμένων παραγγελιῶν εἰς τὰ Βιθλία τῶν αυτηρίσων, πολλὰ καὶ ὑψηλῆς ἀξίας μέρεστα τάκερες θά τεθύν έν πηρεσία κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς περιόδου τῶν χαιμῆλῶν ναύλων. Ἡ αὐτώντων ἔξ οὖτος σύνδολος ή ἐνὸς μεγάλου μέρους τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν τὰ δύοτε τοὺς πλαισιότατας μὲν σκάφων θερυνόμενα μὲν ὑπὲρλα ἔξεδα ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τὴν αὐτὴν περιόδον τῶν χαιμῆλων ναύλων καὶ θά δημιουργεῖ ποστερά προβλήματα διαδικῆς παλαιότητος τοῦ ταγκοσίου τονάλ. Οἰδηπότε πάντως καὶ δῆ εἰνε ἡ ληφθσομένη, ὡς τρόπος τὰ ναυπήγησες ὅποφασις, αὕτη σπουδαίως θά ἐπηρεάση καὶ τὴν ταγκοσίου βιομηχανίαν.

Telegrams: RAFTOPOULOS
MENTONE.
VICTORIA.

Reg. No 124255
Tel. XF 1908

THE HELLENIC CO
Raftopoulos—Yeronomakis & Co.
Shipchandlers & Ship Store Suppliers
MELBOURNE

address all communications to :-

103 MENTONE PARADE,
MENTONE, VICTORIA,
AUSTRALIA

N.B.—All letters addressed to our care, will be delivered immediately on Steamer's arrival.

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

• Ανταλλαγή γεωργικών προϊόντων με διοικητικά τοισιάτα, μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Δυτικής Εύρωπης, προβλέπει μία πρότασης του άμερικανικού υπουργείου Γεωργίας. Αι ανταλλαγαί θα διενεργώνται ηδή της συνθήσης έμπορηκής δύοντας και υψηλή διάκυρητικών συμφωνίας. Οι τελωνειακοί διασμοί διά τα εισαγόμενα είδη θα περιορισθούν, υπό την προϋπόθεση, διότι τα άμερικανικά γεωργικά προϊόντα θα γίνωνται δεκτά αντ' αυτών. Οι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι των διαφόρων λοιποτείων, αίτινες παράγουν διάβαστα, σητήρα και κατόντων και αι διοίται η ανησυχία διά τη πτώση των τιμών και τον περιορισμόν των εξαγωγών, ύποστηριζουν έκθυμως την ένωτέρω πρότασην.

• Ο κ. Στάσσεν, διευθυντής του Όργανισμου Κοινής Ασφαλείας, έχλωσεν είς τα Κογκρέσον, διότι έπιβελλημένη κρίνεται η αύξησης των ταραγγελιών πολεμικών έφοδών είτε τάξ χώρας της Δυτικής Εύρωπης, διότι ούτω θα έπιπευχθῇ δι' αυτάς, χωρὶς τὸν φόδον νομιματικού πληρωτηριού, ή οικονομική των ενίσχυσης και ή εἰς διλαρία συναλλαγματική των έπαρκειας. Υπέδειξεν, επίσης, ο κ. Στάσσεν την διά της παραγωγής των πρώτων υλών είς τας ξένας χώρας και την τροποποίησην του άμερικανικού διασμολογίου.

• Δέν ανύστενα είς τάξ Ηνωμένων πολιτείας αύξησης τών τιμών των τρόφων έξαγωγών προϊόντων, μετά την κατάργηση του έπι αύτων έλεγχου. Διαπιστώστην, πάνωτες, της προβλέψεως αύτης θα πρέπει, κατά τους άρμοδιους, νά περιμένωνεν εύθυνης ως άρθρη θέλεγχος και επί της προτεύουντων προϊόντων και πρώτων υλών. Τά απόβεβαια μερικῶν ξ αύτων δὲν είνε μεγάλα και ή έλλειψή των πιθανον νά προκαλέσῃ την κατάστησην.

• Ολιγότερα, κατά 25% υπῆραν τὰ φορτία γαιανθράκων τὰ έξαχθέντα το 1952 από τάς Ηνωμένων Πολιτείας πρός διά τάς χώρας, έξαιρεσι του Καναδά. Εφθασαν τά έν λόγω φορτία τα 24.682.000 τόν., ναντι 33.161.000 τόνων του έτους 1951. Συμπεριλαμβανομένων και των πρός τον Καναδάν έξαγωγών, άνηλθον είς 46.145.000 τόν., έναντι 46.313.000 τόν. του 1951. Έκ Χαμπτον ρόδος έφορτωθησαν 19.871.000 τόνων.

• Η κατάργησης παντός έλεγχου έπι της σταθεροποίησεως τών ήμεροσθίων προβλέπεται νά προκαλέσῃ αύξησην κατά 15% είς το μισθούγον τών άμερικανικών πλοιών. Αι σχετικοί αύξησεις είχον ήδη παρασημηθή, υπό την αίρεση, διμοιρίας, της έγκρισεώς των άπο το «Γραφείον Επαθεροποίησεως των Ημερομισθίων». Μία τοιαύτη αύξησης θα στοιχεί της πρώτης έμερικανήν ναυτικήν διομήναν 75 έκαπτομηδία διλαρίων έπησίσιας, έπι τη διάσεις δυνάμεως 120.000 ναυτεργατών έν υπηρεσίᾳ.

• Είς τὸ Κογκρέσον κατέτεθη νομοσχέδιον, διά τού διόποιον προβλέπει, όπως διοι οι ύπηρετούντες έπι άμερικανικών πλοιών ένοι γαυτικοί απέχουν την άγγιλη διάλεκτον μέχρι σημείου, τούλαχιστον, ώστε νά απανούν τάς είς αύτούς διδομένας άγγιλοι διασταγών. Είς τά άμερικανική σκάφη, ως γνωστόν, έπιτελεσθαι ή κατά ποσοστόν 25% ναυτούγησης ένοντα. Πρό της ναυτολογήσεως θα έλεγχεται ή έν προκειμένῳ κανότης του προσλαμβανομένου.

• Αύξουσα συνεχίζονται από τίνος αι άγοραί χρυσού, άπο τάς Ηνωμένων Πολιτείας έκ μέρους Τραπέζων του έξωτερηκού. Η κίνησης προχώρησε από της 10ης Δεκεμβρίου π. έτους και έδαινεν αύξουσα μέχρι της ήτης Φεδρουαρίου, με άγοράς 101 έκαπτομηδία δολλαρίων. Τό σύνοντον έγορων έθεσαν τα 402 έκαπτομηδία δολλαρίων. Κύριοι άγορασται άμερικανικού σίτου ήσαν: Η Ελλάς με 80.000 τόν., ή Ιανουάρια με 45.000 τόν., αι Ίνδια με 20.000 τόν., ή Άγγλια με 28.000 τόνων.

• Με δάσιν τά στατιστικά δεδομένα τών δύο πρώτων μηνών τού τρέινοντος έτους προβλέπεται, διότι η παραγωγή χάλυδος είς τάς Ηνωμένων Πολιτείας ήτα διέλθη έφέτος είς το ηερό τών 116.4 έκαπτομηδίων ήσαν, έναντι 105.2 έκατ. τόνων του 1952. Τά άμερικανικά χαλιούργεια ειργάσθησαν τόν. Ιανουάριον έ. έ. με τά 99% τής διλης αγοραστών των.

• Καλή προβλέπεται, λόγω των τελευταίων δροχών, ή νέα συγκομι-

δή τού άραβοσίτου είς την Νότιον Αφρικήν. Υπολογίζεται νά φθάση αύτη τά 25 έκαπτομηδία σάκκων, ώστε νά καλύψη τάς ανάγκας της έγχωριού καταναλώσεως και νά επιτρέψῃ ούτω την έξοικονόμησην 10 έκαπτομηδίων λιρών άπο την αναστολήν τών είσαγωγών άραβοσίτου από τάς Ήνωμένενας Πολιτείας.

• Λόγω τῆς σημειωθείσης πτώσεως τών ναύλων τών δεξαμενοπλοίων, ή «Εσσο» ήπειριδίσεις κατά 12 σέντς το διαρέιον, την τιμή τού άκαθάρτου πετρελαίου είς την Μέσην Ανατολήν. Πράγματι, από της 5ης Φεβρουαρίου ώρισθη τημ δολ. 2.29 κατά διαρέιον διά το άκαθάρτον πετρελαίου της Αραβίας, φόμι Σιδώνα και διά το άκαθάρτον πετρέλαιον τού Ιράκ, φόμι Τρίπολιν ή Μιτάνιας, με πυκνότητα 36 έως 36.9 βαθμών Α. Ρ. Ι. Πρόκειται περι της πρώτης τροποποίησεως τημών άπο τού 1950 και έντευθεν, διότι έπειθη, ως γνωστόν, έν λειτουργία ή νέος πετρελαιαγωγής της Μέσης Ανατολής.

• Μείστη του ναυλολογίου κατά 45% και διά τρεις χιλιάδας διαφόρων ειδών, πρόκειται νά ζητηση άπο την «Δάσκεψιν» τών άεροπορικών συγκοινωνιών τού Βορείου Ατλαντικού ή Παναμέρικαν. «διά νά καταστή διαποτελεσματικός συναγωνισμός τού άεροπολάνου πρός τά θολάσσια μεσάν.

• Αύξηση 6) — έδημοδιαίως παρεχωρήθη είς 320.000 Αγγλων άνθρακορύχων. Η αύξηση αύτη σημαίνει έπιβάρυνσην της παραγωγής κατά 6.000.000 λιρών έπησίων, παρεχέθη διώμας από μερούς τών έκπροσώπων τών άνθρακωρύχων ή διασβεδίασις, διότι αι φυλάκαι τού Σαββάτου θα έργασθων και κατά τού χειμερινούς μήνας. Υπολογίζεται, διότι ή έργαστη τού Σαββάτου θα άποδωση παραγωγήν 10 έως 12 έκαπτομηδίας τόνων έπι πλέον, είς τρόπον ώστε ή Αγγλία θα κατορθώση νά έξαγαγή κατά το τρέκον έπι 15 έκαπτομηδίας τόνων γαιανθράκων. Αποτέλεσμα της τοιαύτης αύξησης της παραγωγής θα είναι και ή άνιλογος περιορισμός τών είσαγωγών άμερικανικού γαιανθράκων από την Δυτικήν Εύρωπην και την Αργεντινήν.

• Η άπεργία του προσωπικού τών ρυμουλκών είς τον λιμένα της Νέας Υόρκης, ητοι διηρεύει δέκα μήρας. Έλλειπη την 10η Φεδρουαρίου. Οι έργοδοται έδεχθησαν το διηπέραν τών 3500 άπεργων περι θετιώσεων τών άποδοχών των και παρέσχον είς αύτους αύξησην 15 σέντη την ωραν, άπερριψαν διώμας την άξιωσην, όπως το πλήρωμα έκαπτου ρυμουλκού άπαρτιζεται άπο τρεις, τούλαχιστον, δάρδας.

• Η «Πράδδα» έδημοσίευσε τούς άριθμούς της σοβιετικής παραγωγής κατά το 1952 θεσικών των ειδών διά την σύγχρονον οίκονομιαν. Ούτω, παρήκησαν 300 έκατ. τόνων γαιανθράκων, 47 έκατ, τόνων πετρελαίου, 35 έκατ. τόνων χάλυδος, 25 έκατ. τόνων χυτοσιδήρου και 27 έκαπτομηδίας τόνων σιδηροφύλλων. Κατι προσθετεί ή σοβιετική έφερεις, διότι το πούργραμα της οίκονομικής άναπτυξεως της Ρωσίας εύρισκεται είς καλή δόδη.

• Την σύντασιν μεγάλης άρσενικής ιαυτικής έπιχειρήσεως πρόκειται νά συζητήση ή προσεχής διάσκεψις τών άρσενικών χωρών. Είς την σύντασιν αντίτιθεται μόνον ή Αγγυπτος, ητοι και θα προτείνη την κατά χωρας προσηπήν άνα μιάθ έθνηκης ιαυτικής έταιριας. Η συνεργασία μεταξύ αύτων και ο συντονισμός τών υπόπρεσών τών έθνηκων τούτων έταιρων διώμαν τών άρσενικών χωρών θέλει έξασφαλισθή διά μιάς πρός τον σκοπον αύτων συναθίσημενης συλλογικής συμφωνίας.

• Υπό την έπωνυμίαν «Κάρυκο Σίπ Έλ Γαύμ, Λτδ», συνεστήθη η πρώτη έδραστη ιαυτική έταιρια διά την έκμετάλλευσιν καθαρώς «τράμπις» φορτηγών. Πρός το παρόν άπο τολος της άπαρτιζεται άπο τρία καναδικής κατασκευής η κεανουποροφορ φορτηγά, το «Γιάφφος» και το «Τέλ Αΐδιος». Καλή όρχη.

• Αύξαινε άπο τού έτους είς έτος η παραγωγή της ζακχάρεως είς την Τουρκίαν. Κατά το έτος 1952/53 έθεσε τούς 163.000 τόνων, έναντι 113.000 τού προηγουμένου έτους. Τά τέσσαρα έργοστάσια κατειργάσθησαν 1.700.000 τόν. τεύτλων. Απεστίσθη ή ίδρυσης τριών νέων έργοστασίων, όπότε η παραγωγή θα φθάση τάς 300 χιλ. τόνων. Η έγχωρια κατανάλωσης ένερχεται είς 60—80 χιλ. τόνων. Αι λοιπαι παραγόμεναι ποσότητες προσρίζουται πρός έξαγωγήν.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ"

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. π. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον. (Επιστροφή είς Πειραιαία Τετάρτην πρωίν)

Έκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ 2.30 μ. μ. Λέρον, Κάλυμνον, Κώ, Ρόδον.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μ.μ. Ήράκλειον, Ρέθυμνον, Χανιά.

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ διά Χίον, Μυτιλήνην.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.

Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ"

Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, "Αγ. Κήρυκον, Καρλόβασι, Βαδύ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ Σύρον, Πάρον, Νάξον, "Ιον, Οίαν, Θήραν.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ Χανιά, Ρέθυμνον, Ήράκλειον

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 47-500, 45-033.

Διεύθυνσις: Τηλ. 44-046 και είς διά τη Γραφεία Ταξιδίων.

ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΙ

ΔΙΑ

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΣΑΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΟΙΚΕΙΟΥΣ ΣΑΣ
ΠΡΩΤΙΜΑΤΕ ΤΗΝ ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ.

BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

205 WEST 33RD STREET

NEW YORK I, N.Y.

Teleph: PENNSYLVANIA 6-3500

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC.

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER 13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	FINLAND ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS
ADEN	IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD 20—58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM- PORT & EXPORT.	FREMANTLE NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables : «Stevnichol» STEVEDORES
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Franswart»	STEVEDORES, SUPERINTEN- DENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	GENERAL COMMERCIAL Co Sutton's Chambers, 35, High Street Tele: L. 3412 Cables : «Genocomco» SHIPCHANDLERS
ANTWERP	STEVEDORE Co QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Franswart»	STEVEDORE	GEORGETOWN (DEM) S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut» SHIPCHANDLERS
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	GIBRALTAR JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James» SHIPCHANDLERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212 SUPERINTENDING	STEVEDORING	GLASGOW E. E. SHARP & SONS LTD. Tele: 4599 11 Bothwell Street Cables: «Shipstore» SHIPSTORE MERCHANTS
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRA- CTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg. STEVEDORES & HAMBURG SHIP'S AGENTS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg» STEVEDORES
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipeo»	SHIP FITTERS	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81 SHIPCHANDLERS
BELFAST	FINLAY & Co 131a, Beersbridge Rd, Tele: 57044 Cables: «Reformer»	FRESH PROVISIONS	HULL E. E. SHARP & SONS LTD Tele: 36939 158/9, High Street Cables: «Acute» SHIPSTORE MERCHANTS
BENGHAZI	ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.	SHIP CHANDLER	LIVERPOOL REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus» STEVEDORES
BOMBAY	FERNS SHIP SUPPLY Co Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables «Prospects»	SHIPCHANDLERS	E. E. SHARP & SONS LTD Tele: Central 6391/3 57/65 Fonteney Street Cables: «Acute» SHIPSTORE MERCHANTS
BRISBANE	H. L. MACKENZIE 104 Roma Street Tele: B8471 Cables: «Toomac»	PROVIDOR & SHIPCHANDLER	LOURENCO MARQUES VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos» SHIPCHANDLERS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHAN- DLERS CHIPPING & PAINT- TING CONTRACTORS	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas» SHIPCHANDLERS
G. K. SEN & Co	10—1, Elgin Road Tele: PG 542 Cables: «Arsencom»	STEVEDORES, SHIPCHAN- DLERS, SHIPWRIGHT CON- TRACTORS & CLEARING AGENTS.	MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore» STEVEDORES & MELBOURNE SHIPCHANDLERS
CAPE TOWN	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways» STEVEDORES
COLOMBO	TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Blg Tele : 5161 Cables «Taymak»	SHIPCHANDLERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables : «Fleetways» SHIP REPAIRERS
COLUMBIA RIVER	PORLTAND STEVEDORING Co Tele : Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE.	SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways» SHIP'S FITTINGS
COOS BAY ORE	Cables: «Portsteve» STEVEDORES		Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 8155. Cables «STEVEDORE» STEVEDORES & CONTRACTORS
DAY SHIP SUPPLY	602, West Hemlock Str. SHIPCHANDLERS		NAPLES A. M. VOLPE & Co Telefoni : 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg. : Avolp—Napoli SHIPPING AGENTS
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables : «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS
DUBLIN	JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street Tele: 77865 Cables : «Efficiency»	SHIPCHANDLERS	NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus» STEVEDORES		
JOKEISON & HANDTSAEM	JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson» STEVEDORES		



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Η κοινοπραξία γαιάνθρακος-χάλυβος

Τούς νειρούς μιάς Εύρωπας κήκης, 'Ενωσεως, τόσους παλαιών, στον και ή Εύρωπη, φαίνεται ότι προσεγγίζει εἰς τό στάδιον της πραγματικότητος. Η εύρωπας κήκης 'Κοινότης' διά τὸν γαιάνθρακα καὶ τὸν χάλυβα ὑιεθῆς δργανισμὸς γένες μορφῆς—ἀποτελεῖ τὸ πρώτον βῆμα. 'Η τολμαρὰ ίδεα, πατήρ τῆς ὁποίας είναι ὁ κ. Ιω. Μονέ, ριψεῖσα τοῦ 1950 καὶ υιοθετηθεῖσα ύπό τοῦ τότε υπουργοῦ τῶν 'Εξωτερικῶν κ. Σουμάνδι' ὃ καὶ είναι γνωστὴ ὡς «σεχεδιόν Σουμάνδι»—ἀπέδειπεν εἰς τὴν σύστασιν μιᾶς κοινοπραξίας ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς παραγωγῆς γαιάνθρακος καὶ χάλυβος. 'Η Γαλλία (συμπεριλαμβανομένου τοῦ Σάσαρ), ή Γερμανία, ή Ιταλία καὶ αἱ χώραι τῆς Μπενελούν ἀπετέλεσαν τὴν ρηθείσαν 'Κοινότητα.

Διοικεῖται αὕτη ἀπὸ ἓντα ἀνώτατον συμβούλιον ἐκ τῶν ὑπουργῶν 'Εξωτερικῶν τῶν 6 μετεχουσῶν χωρῶν καὶ ύπὸ μιᾶς 78 μελούς συνελεύσεως, εἰς τὴν ὁποίαν αἱ χωρῶν-μέλη ἀποστέλλουν τοὺς αὐτέρως συντετροφούς τῶν. Πέραν τούτων ὑπάρχει καὶ μία ἐκτελεστικὴ ἀρχή, ή 'Ανωτάτη Διοίκησις, τελούσα ύπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ 'Συμβουλίου τῶν 'Υπουργῶν' καὶ τῆς Συνελεύσεως τῆς Κοινότητος. Η 'Ανωτάτη Διοίκησις εἶναι ἐνεμελής, ἔχειν θήσην δὲ εἰς αὐτὴν ἀπὸ τὰς μετεχουσῶν χώρας, ριψούμεναι, πέραν τοῦ ἔθνικον πλαισίου, ἔξουσίαι, διὰ τῆς ὑπογραφείσης τὴν 18ην 'Απριλίου 1951 σχετικῆς συμβάσεως. 'Η Κοινότης ἔχει καὶ ίδικα τῆς δικαστήριον πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἐκάστοτε ἀναφορούμενων διαφορῶν.

Σκοπός τῆς Εύρωπας Κοινότητος είναι, δῆπος ἀποκατάστησης εἰς τὴν ἔνδοσευπατίαιν ἀγορὰν τὴν ἐλευθέρων συναλλαγῶν καὶ δύο τὸ δυνατὸν μεγαλυτέραν ἐλευθερίαν κινήσεων καὶ διὰ τὰς πρώτας μέλας, δύον καὶ διὰ τὰς κατειργασμένας ἐξ ἄποτον. Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ προσαρμόζωνται ἐκάστοτε πρὸς ἑξηπτέρησιν τοῦ ἀντέρων σκοποῦ, ἐνώ καὶ ἡ κατάργησις προβλέπεται παντὸς δασμοῦ ἐπὶ τοῦ εἰσαγόμενου καὶ τοῦ ἐξαγομένου γαιάνθρακος καὶ χάλυβος, καθὼς καὶ πάσης μεταξύ τῶν χωρῶν-μελών σχετικῆς ἀπαγορεύσεως ή περιοριστικῶν μετρῶν. Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν ἀποσκοπεῖται ἡ ἀρσίς τῶν συγχρόνων οἰκονομικῶν συγκρούσεων καὶ τῆς οἰκονομικῆς πάλης μεταξύ τῶν ἐνδιαφερούμενων χωρῶν.

Πρὸ τῆς ἡμέρων ἔγενετο ἔναρδες τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, 'Ἐπὶ κεφαλῆς τῆς 'Ανωτάτης Διοίκησεως ἔτεθη ἔνας δυναμικὸς παράγον, ὁ κ. Μονέ, μὲ δράμα τὸ Λουξεύδωρον καὶ μὲ ἀρμοδιότητα τὸν ἔλεγχον τῆς βιομηχανίας τοῦ γαιάνθρακος. Κατὰ τὸν τρέχοντα μῆνα θὰ περιέλθῃ εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῆς 'Ανωτάτης Διοίκησεως ὁ ἔλεγχος τοῦ ἐμπορίου τῶν πλαισίων καὶ τὸν προσεχῶν μῆνα 'Απριλίου ὁ ἔλεγχος τῆς βιομηχανίας τοῦ χάλυβος. Ουτω, ή 'Ανωτάτη Διοίκησις θὰ ἐλέγχῃ ἐποίειν παραγωγῶν 265 ἐκατομύριων τόνων γαιάνθρακος καὶ 46 ἐκατομύριών τόνων χάλυβος.

Ο κ. Μονέ, διαδηλών πρὸ τῆς ἡμέρων τὴν πεποίθησιν του διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ σχεδίου, ἔλεγε χαρακτηριστικῶς: «Ἐχομεν τὸν δύναμιν... δὲν πρόκειται συνεπτὸν νὰ ζητήσωμεν τὴν συμβούλην οὐδενός...». 'Εξέφρα-

σεν ἐπίσης τὴν ἐλπίδα, διὰ τὸ καταστὴ δυνατόν, δῆπος ἡ Εύρωπη ἀπαλλαγῆ τοῦ κυκενών τῶν παντοίων περιορισμῶν—δασμολόγια, ἐπιχοργήσεις τῆς παραγωγῆς, ἀγοραστικά τιμολόγια, διαφορούμενος ναύλων κ.λ.π.—οἵτινες ἐπὶ αἰώνας ήδη παρεκάλουν τὴν οἰκονομικήν της ἀπαπτυξίν.

Γερμανία

Ο στόλος τῆς «Αμβούργο-αμερικαν»

Δέκα ταχύτατα φορτηγὰ γραμμῆς, τῶν 10.000 τόννων δ.ω. ἔκαστον, πρόκειται νὰ ναυπηγήσῃ ἡ «Αμβούργο-αμερικαν Λάιν»—κατὰ σχετικῆς έκπλοντος πληροφορίας—κατόπιν τῆς παραχωρήσεως εἰς αὐτὴν πιστώσεως 21 ἐκατομύριων μάρκων ἀπὸ ἓντα τραπεζικὸν ὅμιλον τοῦ 'Αμβούργου. Τὰ πλοῖα θὰ τεθοῦν ἀμέσως ὑπὸ ναυπηγησιν, εἰς τρόπον ὃστε ἀπὸ τοῦ 1945 νὰ ἀρχίσῃ ἡ παράδοσις καὶ δρομολόγησί των. Διά τῶν δύοτέρων κατασκευῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 150.000 τόν., γκρός ἡ 220.000 τόνων δ.ω. Τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς πρὸς τὴν Αμερικήν, τὴν 'Απω 'Ανατολίαν καὶ τὴν Αύστραλίαν προτίθεται νὰ πυκνώσῃ ἡ ἐν λόγῳ γερμανική ἑταῖρα διὰ τῶν νέων μονάδων τῆς.

Διάκρισις σημαίας

"Ορος τῆς προσδάτως συναθέσιτης γερμανοεβραϊκῆς συμφωνίας ἐπὶ τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων προβλέπει τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς μεταφορᾶς μὲ γερμανικὰ πλοῖα τῶν παραδοσιοτεμένων ἐμπορευμάτων. 'Η ἀποκαλύψις προεκλέπει τὰς ζωρᾶς διαμαρτυρίας τῶν γερμανικῶν ναυτιλιακῶν κυκλῶν, οἵτινες ιδιαιτέρως τονίζουν, διὰ δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τὴν Κυβερνήσην τῆς Μπόνιης νὰ ἀνέχῃ τὴν κατάφωρον αὐτῆς διάκρισιν σημαίας εἰς δάρος τοῦ θέμικον πλοίου, καθ' ἥν μάλιστα στιγμὴν πρόκειται τὸ γερμανικὸν διμόσιον νὰ καταβάλῃ τρία δισεκατομύρια μάρκων πρὸς πληρωμὴν τῶν εἰδῶν ποὺ θὰ μεταφερθοῦν. Τονίζεται ἀκόμη, διὰ πλὴν τῆς ζημίας τὴν ὁποίαν ψύσιταται ἡ Γερμανία ἐκ τῆς καταβολῆς τῶν ἐπανορθώσεων, θὰ ἐπιβαρυθῇ προσθέτως καὶ ἀπὸ τὸν διαφυγὴν σηματικῶν ποσῶν ὑπὸ μορφῆς ναύλων πρὸς τὰ ξένα πλοῖα.

Ην. Πολιτεῖαι

Τὰ πετρέλαια

Αισιοδοξῶν εἰς τὰς προβλέψεις των οἱ 'Αμερικανοὶ διὰ τὴν διευθέτησην τῆς ἀγγλοπερσικῆς διαφορᾶς, 'Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμιλῳ ἡ ἀπὸ εἰκοσιμηνῶν διακοπὴ τῆς παραγωγῆς σχεδόν εἰς δόλκηρους, χάρις εἰς τὴν αὔξουσαν ἀπόδοσιν τῶν εύρωπακῶν διύλιστρίων· καὶ τὴν ὑπερέντασιν τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγῆς. 'Η παραγωγὴ μόνον τῆς δευτέρης δι' ἀεροπλάνων ἀπὸ τὰ διύλιστρά τοῦ απού 'Αμπαντάν, ἀνερχομένη εἰς 18.000 βαθείων διμερόσιως, θεωρεῖται ἀκόμη ὡς ἀναγκαῖα. Πιστεύεται διὰ τοῦ εὐθὺς ὡς ἐπέλθηται συμβιβασμός τῶν ὑπόφεων 'Αγγλίας καὶ 'Ιρλαν., θὰ δύναται τὸ 'Αμπαντάν ν' ἀρχίσῃ ἀποδίδον τὸ 15 τῆς δῆλης παραγωγῆς τοῦ ικανότατος διὰ κάθε κατηγορίαν πετρελαιοειδῶν, μὲ σταθερῶν ἀπὸ ἐδδομάδων εἰς ἐδδομάδα αὐδανομένην τὴν κίνησιν του. Θὰ χρειασθῶν πάντως 1500 εἰδικευμένοι ἐργάσται καὶ τεχνίται, διὰ νὰ συμπλωρώσουν τὸ ἐπιτελεῖον τῶν διύλιστρηών. Πολλοὶ δὲν οὔτων θὰ είναι ξένοι. 'Εξαρτεῖται ταυτοχρόνως τὸ ἔργον τῆς συντηρησιας τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν διύλιστρηών ἀπὸ τοὺς Πέρσας. Πράγματι, ἐπιτελεῖται τούτον δινέλιπτων καὶ κατὰ τρόπον διασφαλίζοντα τὴν ευδέπτωτον χρόνο ταχείαν ἐπανάληψιν τῆς λειτουργίας των.

Τὸ μόνον ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῆς ψύστημένης διαφορᾶς ἔγκειται, ὡς φαίνεται, εἰς τὴν ἀξίωσιν τῆς Τεχεράνης δῆπος ἡ ἐκπτωτὸς 'Αγγλοπερσικής 'Εταιρίας καθορίση, πρὸ πάσης παραπομπῆς τῆς διαφορᾶς εἰς τὴν διαιτήσιαν, τὸ δρίον τῶν ἀπαιτήσεων τῆς. 'Ηδη, αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι πετρελαίων, ἐπὶ τὴν προώφει διευθετήσεως τῆς διενέκειας, ἀναθεωροῦν τὴν πολιτικὴν τῆς παραγωγῆς των, ίνα μὴ

DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC. (Συνέχεια προηγουμένης σελίδου)

VORTH SHIELDS

E. SHARP & SONS LTD. 56 Borough Road
Tele: 321/2 Cables: «Acute»

SHIPSTORE
MERCHANTS

ORAN ANGLO-ALGERIAN SUPPLY ASS.

Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)
Tele: 1085 Cables: «Ismalia» 15 Bishop Street STEVEDORES

PHILADELPHIA

NDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 3-3916 Cables : «Indepierceo»

TOWAGE

NDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele : Lombard 3-3916 Cables : «Indepierceo»

STEVEDORES

FURPHY COOK & Co
he Burse Philadelphia 6,
ele : 3-5514, 3-5515 Cables «Stevedore»

STEVEDORES

RANGOON

OMOTTO SON & Co LTD.
O. Box No 139, Cables «Macotto»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

S. BUSHANAM & Co. 19, 35th Street
Cables: «Bushnamgo»

STEVEDORING
DUNNAGE & PRO-
VISIONS

ROTTERDAM

I. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolnes
Cables : «Boele»

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

ROTTERDAM

STEVEDORE Co RIJN DELTA LTD.

Meent 94 Minerva House
Tele : 25976 Cables «Rijndelta»

STEVEDORING,
SUPERINTENDING

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele : 23168 Willemskade 21
Cables: «Advantages»

STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOE

Cables: «Fransswart»

SFAK (TUNISIA) XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas» SHIPCHANDLER

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathipha»

SHIPCHANDLERS

SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD
Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables : «Motive»

STEVEDORES

VANCOUVER B.C. EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8341/3 395 Railway Street
Cables : «Despatch»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.

Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

προκύψη δι' αυτάς ζήτημα σοδαρών άποθεμάτων, έναντι πολὺ μικρότερας ζητήσεως. Οπωρόποτε, 75.000 βαρέλιαν ήμερησίων διεύλισμένων προϊόντων, τά δημόσια προηγουμένων παρήγοντα από το 'Αμπαντάν και νόρα καλύπτονται από άλλας πηγάς, ως περιορισθούν από τάς τελευταίας ταυτάς, ευθύς ως το 'Αμπαντάν έταν αλάδη την λειτουργίαν του. Αι Ήνωμέναι Πολιτείαι έπισης θά υποστούν πίεσιν από τάς άλλας παραγωγών χώρας της Μέσης 'Ανατολής, δημοσιεύονται εξ αυτών περισσότερα άκαθαρτα πετρέλαια, καὶ τούτο διότι μετά τήν περισκήν κρίσιν ηδησαν εἰς τόσον βαθύτατην παραγωγήν των, ώστε νὰ καθισταται προδηματική ἡ απορρόφησις αυτής, ευθύς ως θά ἐπανήρχονται εἰς τήν άγοράν τά περισκά πετρέλαια.

Ισραήλ

Παραγγελία μικτοῦ λάγνερ

Μετά τήν απόκτησιν τοῦ ύπερωκεανίου «Αρτζεντίνα», ή έταιρία «ΣΙ.Μ.» προτίθεται, ως άνεκοινωθή, νὰ παραγγείλει εἰς τά ναυπηγεία Στέρεων, τοῦ Κλαύδη, ένα μικτὸν λάγνερ, χωρητικότητος 10.000 τόνων γκρός, τοῦ δημοσίου τά 90% τοῦ διου αριθμοῦ τῶν θέσεων του θά προσρίζονται δι' ἐπιβάτας τῆς «τούριστ κλασ». Δὲν έγνωσθη διὰ ποιάν τακτικήν υπερείαν προορίζεται τό ύπό παραγγελίαν λάγνερ, ὅτι δηλαδή θά διατεθῇ εἰς τήν Μεσόγειον ή ἀν θά έξυπηρετήσῃ τήν γραμμήν πρός την Βόρειον Αμερικήν.

Ιταλία

Η ἐκ Σικελίας «διάκρισις»

Ο 'Ιταλὸς ύπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἀπεράσισε νά ζητήσῃ τήν άκυρωσιν τοῦ ψηφισθέντος πρὸς καιροῦ ἀπό το αὐτόνομον Σικελικὸν Κοινοβούλιον προστατευτικῷ διὰ τήν ναυτιλίαν τῆς νήσου νόμου. 'Η Σικελία, ως γνωστόν, προκειμένου νὰ προσελκύῃ τήν ξένην ναυτιλιακὴν δραστηριότητα πρὸς τὸ ίδιον τῆς νησούγιον καὶ τούς λιμένας της, ἐψήσει νόμον προβλέποντα διευκολύνσεις, δι' δσας ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις θά είχον τήν έδραν τέ Σικελία, θά ἔπεισενάν εἰκεί τά πλοια των κλητῶν.

Ο 'Ιταλὸς ύπουργὸς ἔχαρακτήρισε τό μέτρον τούτο ως ἀδικον καὶ ἄστοχον, διότι ή ἔφαρμογη του θά ἐδημοσιύρει, ἐν τή πραγματικότητι, τήν φοροδιαφυγὴν ἀπό δόλα τά Ιταλικὰ πλοία, ἀτίνα θά ἐνεγράφονται εἰς τό νησούγιον τῆς Σικελίας, Δεδομένου μάλιστα, διτί ή δύνοματικοποίησις τῶν μετοχῶν τῶν άνων μεταρριθμοῖς εἶται καταργηθῆ εἰς τήν Ιταλικὴν ταύτην την οὔσην. τό γεγονός τούτο θά διηγούλην τους ἐφοπλιστὰς νά διαφύγουν κάθε φοροδιαφυγὴν ὑπό τό καθεστώς τῆς άνων μεταρριθμίας. 'Ἄς σημειωθῇ, διτί ή ἀντίδροσις προήλθε κυρίως ἀπό τάς μεγάλας Ιταλικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὄποιαι, ως είναι φυσικόν, φοδούνται τήν άνισον δι' αυτάς άνταγωνισμον ἀπό τά νησούγια εἰς τήν Σικελίαν Ιταλικὰ πλοία.

Μεγ. Βρεταννία

Η κίνησις τῶν λιμένων^{της}

Ρεκόρ κινήσεως μὲ τό έξωτερικὸν έσημειώθη κατά τό 1952 εἰς τοὺς άγγλικούς λιμένας. Τό σύνολον τῶν κατάπλων ἐμφόρτων καὶ ἀφόρτων

πλοίων ηδηση κατά 3.300.000 τόνων νέτη, έναντι τοῦ 1951. Εἰς 64.200.000 τόνων, ἀνήλιθον οι κατάπλωι ἐμφόρτων σκαφῶν καὶ εἰς 47 ἑκατομμ. τόνων οι ἀπότητοι ἐμφόρτων πλοίων, ρεκόρ μεταπολεμικὸν, 8% ἀνώτερον, έναντι τοῦ 1951. Τόνων ἐπιβατηγῶν, ἐπίσης, σκαφῶν ή κίνησης ὑπῆρξεν ή διωτέρα από τοῦ 1938. 'Εφασεν εἰς 4.700.000 τόνων νέτη, έναντι τῶν 4.400.000 τόνων τοῦ 1951.

Θάνατος ἐπιφανοῦς ἐφοπλιστοῦ

'Η ἀγγλική ναυτιλία διάτη τοῦ πρὸ ήμερῶν ἐπισυμβάντος θανάτου τοῦ ἐφοπλιστοῦ σέρφ Φράνσις Βέρων, ηλικίας 72 ἑτῶν, ἀπώλεσεν ἓντας τῶν διακεριμένων παραγόντων της. Τελευταίως, δι σέρφ Τόμψον ὑπῆρξε γενικός διευθυντής τῆς «Γιούνιον Κάστλ Λάιν» καὶ τῆς «Κίνγκ Λάιν». Κατά τήν διάρκειαν τῶν δύο παγκόσμιων πολέμων προέχουσαν κατέλαβε θέσιν εἰς τά ζητήματα τῆς διοικήσεως τῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἀπό θαλάσσης μεταφορῶν, λόγω δὲ τῆς ιδιότητός του ταύτης, ήλθεν εἰς ἀμεσωτέραν ἐπαφήν καὶ μὲ τό θέμα τῆς ἐπιτάξεως καὶ τῆς ναυλώσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Η Ἐλλειφίς «τράμπις» σκαφῶν

Εἰς τήν ἐποχήν ἔκθεσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ήτις ἀποτελεῖ, ως γνωστόν, πλήρη τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἀνασκόπησιν, ἐφοράται ή ἀντισυχία τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων διά τόν περιορισμόν τῆς χωρητικότητος τῆς «τράμπις» βρετανικῆς ναυτιλίας κατά 400.000 τόνων. γκρός ἐντὸς ἐνός έτους. 'Αναφέρονται σχετικῶς αἱ ἀφορμαὶ, αἵτινες προεκάλεσαν τήν μείωσην ταύτην καὶ αἱ ὄποιαι συνυπόστονται εἰς τήν βαρυτάτην ἀφ' ἐνός φορολογίουν καὶ εἰς τό ψηφιλὸν ἀφ' ἐτέρου ναυπηγικὸν κόστος, διπέρ καθιστᾶ διστακτικούς τούς ἐφοπλιστούς, προκειμένου νά ἀναλάβουν τήν διάθεσιν καὶ τήν δανεισμόν τούσσων μεγάλων κεφαλαίων. Τό ναυπηγικὸν κόστος ὑπελογίζετο τετραπλάσιον τοῦ προπολεμικοῦ, ἐνώ καὶ διά τήν φορολογίαν ἐτονίζετο, διτί αὕτη ἀπορροφᾶ προστικόν μέρος τῶν πλοίων, ώστε νά μη ἀπομενούν επάρκη διαθέσιμα κεφάλαια πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν.

Η δι' ἀεροστροβίλων πρόωσις

'Η «Σέλλα» ἀνεκοίνωσε πρὸ ήμερῶν, διτί τά σχέδια διά τήν κατασκευήν ἐνός δεξαμενοπλοίου μὲ πρωστήριον σύστημα τόν αεριστρόβιλον, συνεπληρώθησαν καὶ ἔνα τάνκερ αὐτῆς ἐκ τῶν κατασκευαζομένων εἰς τήν ναυπηγεία «Κάμμελ-Λάιν», χωρητικότητος 18.000 τόνων μ. w., θά ἐφοδιασθῇ διά τήν πρώσων του μὲ τό ἐν λόγω σύστημα. Κατασκευασταὶ τοῦ αεριστρόβιλου θά είναι ή ἔπειρος «Τόμψον-Χόύστον». 'Ἄς σημειωθῇ, διτί ή «Σέλλα» ἔχει ήδη ὑπό ναυπήγησιν 50 ἐνώ ὅλως δεξαμενόπλοια, ἐτών ποτίον τά 45 θά ἐφοδιασθῶν μὲ αἴτμοστροβίλους καὶ τά τέσσαρα θά είναι στροβιλοεκτρικά. 'Όλα τά σκάφη θά ἔχουν μηχανάς δυνάμεως 8.000 πότων ἀξόνος. ώστε ή σύγκρισις μεταξύ τῶν τριών συστημάτων πρώσων, δηλαδή τοῦ αἴτμοστροβίλου, τοῦ αεριστρόβιλου καὶ τοῦ ήλεκτροστρόβιλου νά καθίσταται ἐφικτή, δοσον ἀφορά τήν ἀπόδοσιν, τήν κατανάλωσιν καυσίμων καὶ τήν συντήρησιν. Δύο αεριστρόβιλοι προδιέπεται νά ἐγκατασταθοῦν ἐπί τοῦ ρηθέντος τάνκερ, κινούντες δύο κινητήρας, διτίνες καὶ θά μεταδίδουν τήν κίνησιν εἰς ἔνα τελικὸν ἀξόνα. 'Όλα τά βοηθητικά μηχανήματα τοῦ σκάφους θά είναι ἀ-

Telephones:

1001 - 1002

Cable Address:

TONIO-COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European and North American canned foods and vegetables, Wine, Scotch Whiskey and other liquors, fresh pasteurized Milk, Ice Cream and Butter,,

General Representatives and Suppliers of Greek products for the Latin America through the Colon Free Zone.

S. H. & A. METAXA'S-COGNAC BRANDY

"PARNASSE," OLIVES OF TOULIATOS C°

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA WINES (MAVRDAPHNI and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas



τμοκίνητα, τὰ δὲ καυσόσερια ὥστὸ τοὺς ἔπειτα στροβίλους θάνατοι μοποὶ οὐνται εἰς τοὺς ἀπολέντας. Η παράδοσις τοῦ πλοίου τούτου προβλέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ κατ’ Ὀκτώβριον τοῦ 1956.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιανουαρίου

Πτώσιν κατὰ 2.8 μονάδας ἑσημείωσε διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου ἐξ. ἢ παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος μέσος ὄρος τοῦ ναυλοτιμάριθμου διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς ναυτιλίας τῶν επτάμητρων. «Ἐφθασε κατ’ Ιανουαρίου εἰς τὰ 96.0 (μὲν βάσιν 100 διὰ τὸ τοῦ 1948), ἔνατη 98.8 τοῦ Δεκεμβρίου π. ἔ. καὶ 110.6 μέσου ὄρου διὰ τὸ ἔτος 1952. Πτώσεις τῶν ναυλῶν ἑσημείωθησαν κατ’ Ιανουαρίου εἰς τὰ μεταλλεύματα, τὰ λιπάσματα καὶ τοὺς γαιάνθρακας, αὐξήσεις δὲ τινὲς εἰς τὰς ζάχαρεις καὶ τὰ σιτηρά. Η μηνιαῖα πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατὰ τὴν τελευταίν τριετίαν δείκνυται εἰς τὸν καταγένετον πίνακα:

	1950	1951	1952	1953
Ιανουαρίου	72.8	151.9	163.9	96.0
Φεβρουαρίου	75.5	164.7	157.3	—
Μάρτιος	75.8	180.6	137.7	—
Απρίλιος	74.4	176.8	109.4	—
Μάΐος	71.4	203.8	110.9	—
Ιούνιος	74.3	179.0	99.1	—
Ιούλιος	78.8	179.6	90.2	—
Αύγουστος	86.6	149.3	79.2	—
Σεπτέμβριος	89.0	166.5	87.0	—
Οκτώβριος	95.8	190.4	94.2	—
Νοέμβριος	97.6	172.9	99.0	—
Δεκέμβριος	115.7	168.5	98.8	—
ΕΤΗΣΙΟΣ	84.0	173.7	110.6	—

Μία ἐνδιαφέρουσα ἔκθεσις

Εἰς ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, προσάρτων δημοσιευθεῖσαν, ἀναφέρεται, ὅτι τὸ ἐν τρίτον τῶν 57 πυρκαϊῶν, στίντες ἑσημείωθησαν ἐντὶ πλοίων κατασκευαζόμενων ἢ ἐπισκευαζόμενων εἰς τὰ δρεπανικά ναυπηγεία, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὥφειλοντο εἰς πυνθήρας προελθόντας ἀπὸ τὰς συσκευαὶς τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως. Η εύρυτέρα χρησιμοποίησης τοῦ συστήματος τούτου—τοῦζεται ἐν τῷ κένθεσι—ἀπαιτεῖ τὴν λήψιν καταλλήλων μέτρων περιορισμοῦ τῶν κινήσων. «Ἐσημείωθησαν, πράγματι, περιπτώσεις, καθ’ ἄν τὴν ἑργασίαν ἡ ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐφ’ ἐνὸς δεξαιμενόπλοιού ἥρχισε διεξαγομένη, πρὶν εἰς τὴν κύτη τοῦ ἀπαλλαγῶν τῶν ἀναθυμάσεων.

Πέντε, ἔξι ἄλλου, σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 15.950 τόν. γκρός, περιττόσαν ζημιάς ἀπὸ προσκρούσεις ἐπὶ ναρκών, τὰ δὲ ἀτυχήματα ταῦτα ἔλαβον χώραν δῆλο εἰς τὴν θαλασσινήν περιφέρειαν τοῦ Ντάτζενες καὶ γαρά τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ «Ἐλβα».

Η ἔκθεσις δημιεῖ ἐπίστεις καὶ ἐπὶ τῶν καθυστερήσεων, αἵτινες παραπούνται κατὰ τὰς ἑκφορτώσεις ἐμπορευμάτων εἰς τοὺς ἀγγλικούς λιμένας. Διεπιστώθη, εὐθύνη, δὲ τοῦ κατὰ τὸ 1952 αἱ ἐλύγη καθυστερήσεων περιφέρονται. Αὗται ὥφειλοντο, κυρίως, εἰς τὰς ἔκ τοῦ πολέμου ζημιάς τῶν κρηπιδώματων, εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν αὐτῶν, εἰς τὴν ἔλειψιν καταλλήλων ἔργατικῶν χειρῶν κλπ. Η ἔκθεσις προσθέτει, δὲ τὴν ἁντέρα διεκπεραίσιας τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἑργασιῶν ἑσημείωθη ἵστης τὰς Ἰνδονέας Πολιτείας, τὴν Δυτικήν Γερμανίαν, τὸ Βέλγιον καὶ ἵστης τὸν «Ολλανδίαν.

Νορβηγία

Ἡ υποδειγματικὴ ναυτιλία

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952 ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ἡρίθμει δύο-αμιν 2191 πλοίου (100 τ. γκρός καὶ ὅπως ζημιά), συνολικῆς χωρητικότητος 6.043.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 366 ἡσαν δεξαιμενόλοισι 3.107.000 τ. γκρός. Παραλλήλως, ἔτελοντο κατὰ τὸν αὐτὸν ρόνιον ὑπὸ κατασκευὴν σκάφος 3.046.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων πλοίων 66.000 τ. γκρός κατεσκευαζόντο εἰς τὰ νορβηγικά ναυπηγεία. «Ἐνδιαέρουσα εἶναι ἡ κατανοῦμη τῆς δραστηριότητος τοῦ ὅγκωδους τούτου τοῦ, δύον ὄφρα τὴν ἑκμετάλλευσιν του. Οὕτω, δεξαιμενόπλοια 2.35.000 τ. γκρός ἔτελοντο ὑπὸ χρονοναύλωσιν, ἔτερα 524.000 τ. ἀπηκολουθοῦτο εἰς συνεχὴ ταξίδια καὶ μόνον 230.000 τ. τάκερς προσεφέντο εἰς τὴν ἐλυγέρων ναυλαγοράν πρὸς ναυλῶσιν κατὰ ταξίδιον.

Ἀπὸ τὰ ἐπροῦ φορτίου σκάφη, μία χωρητικότητος 1.300.000 τ. γκρός ἤργαζετο εἰς τακτικὰς γραμμάτις, ἐνώ ἔτερα φορτηγά 775.000 τ. γκρός στον ναυλωμένα «τάμιον-τσάρτερ» ἢ διὰ συνεχὴ ταξίδια καὶ μόνον σκάφη 60.000 τ. γκρός προσεφέροντο ὡς «επτάμητρα». Απὸ τοὺς παρατηρητὰς

τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας ἑελίζεως ἡ τοιαῦτη κατανομὴ τοῦ στόλου θεωρεῖται ὡς ἡ ὑγιεστέρα, διότι ἑεσφαλίζει μίαν περιφρόσειν μὲν κατὰ τὰς περιόδους τῶν μεγάλων ναυλῶν ἀπόδοσιν, ἀλλὰ θετικὴν ἑκ-πηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου, ἐπιτρέπουσαν καὶ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὄλικου, ὑπὸ οἰανθῆποτε τροπὴν τῆς ναυλαγορᾶς.

Tourkia

Ἡ λιμενικὴ ἀνασυγκρότησις

Η Διεθνὴ Τράπεζα παρέσχεν εἰς τὴν Τουρκίαν δάνειον 12.5 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν λιμενικῶν τῆς ἕγκαταστάσεων. Παραλλήλως ὁ τουρκικὸς προϋπολογισμὸς προεβλεψε συμπληρωματικὴν πίστωσιν δό διότι διάτομοι μύρια λιμένων Τουρκίας διὰ τὸν αὐτὸν σκοπόν. Αἱ ἑργασίαι διὰ τὸν λιμένα Σαλῆ Παζάρ καὶ Χαϊδάρ Πασά ἑδημοπράτησαν ἡδη, ἀπόμενον δὲ αἱ τῶν ὅλων λιμένων, συμπειλασμένους καὶ τὸν Σανσούμ, δοτὶς ἑπονομάζεται ἐπὸ τοὺς Τουρκούς «ένοικοτάς λιμήν». διότι στερεῖται κρηπιδώματον καὶ δὲν διαθέτει κανένα λιμενοβραχίονα. Τὰ σχέδια διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σανσούμ προβλέπουν τὴν κατασκευὴν δύο λιμενοβραχίων, ἔνος μῆκους 1.600 μέτρων καὶ ἔτερου τοιούτου, δομητικού, μῆκους 2400 μέτρων, μὲ κρηπιδωμάτα μῆκους 700 μέτρων καὶ μὲ λιμεναποθήκας 13.000 τετρ. μέτρων. Αἱ ἀνανέωρες ἑργασίαι προβλέπεται νὰ συμπληρωθοῦν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955, ἔξαρσεος τῶν ἐκθαμβωσεών, αἵτινες θὰ διαρέσουν μέχρι τοῦ 1957. Η δημοπράτησις τῶν ἐλύγων ἔργων θὰ λάβῃ χώραν ἐντὸς τοῦ ἀρχαριμένου ὥμηνος, ὅταν δὲ αἱ προβλέπομεναι ἑργασίαι ἀποπερατωθοῦν, δὲ λιμήν ουτὸς θὰ ἔχῃ ικανότητα διακινησίας 500.000 τόνων ἐμπορευμάτων ἐπίσης.

Σ μ ὡρην. «Υπὸ τὴν παρούσαν αὐτὸν κατάστασιν, δὲ λιμήν τῆς Σμύρνης δὲν εἰναι εἰς θέσιν γὰρ ἐξυπηρετηστὴ μεγαλιτέρων τῶν 400.000 τόν. ἐπησίως. Τὰ καταρτίσθεντα σχέδια προβλέπουν τὴν κατασκευὴν εἰς τὸ δύος τοῦ κόλπου καὶ ἔκτος τῆς πόλεως, ἔνος λιμενοβραχίων, μετὰ κρηπιδώματος μῆκους 34 μέτρων καὶ μὲ δύθισμα 10 μέτρων, διὰ τὴν πλεύσιμον πλοίων. «Υποτεγμα 4.000 τετρ. μέτρων, διὰ τὸν σύνδρομον δίκτυου διάτουν θὰ προεκταθῇ ἔως ἔκει. Καὶ τῶν ἔργων τούτων ἡ δημοπράτησις θὰ γίνῃ ἐντὸς τοῦ Μαρτίου, μὲ προβλεπομένην δαπάνην 12 ἑκατ. λιμένων Τουρκίας καὶ μὲ παράδοσιν τὸ 1957, δὲ πλέον θὰ ικανότης τοῦ λιμένος τῆς Σμύρνης θὰ φέσῃ εἰς τὰς 750.000 τόν. ἐπησίως.

Ἄλειξαν δρέπτα. Αἱ κατὰ τὸ 1934 ἐκτελεσθεῖσαι ἑργασίαι διαρρυθμίσεως τοῦ ἐν λόγῳ λιμένων περιωρισθεῖσαν εἰς τὴν κατασκευὴν μιᾶς προκαίσιας μῆκους 50 μέτρων, ικανήν την ἀνταποκριθῆ εἰς ημεροσίαν φορτεοκρότων 2500 τόνων ἐμπορευμάτων. Θὰ κατασκευασθοῦν ἡδη μία νέα προκυμαία, θὰ ἐπεκταθῇ ἡ ὑπάρχουσα παλαιά καὶ θὰ ἀνεγερθοῦν νέαται λιμεναποθήκαις, εἰς τρόπον, διότις αἱ προκυμαία μεγάλων λιμένων.

Μερσίνα. «Οπως καὶ τὸ Σανσούμ, δὲ λιμήν τῆς Μερσίνας εἶναι ἀνοικτός, δὲ ἡ ἀγύρωδολία τῶν πλοίων, λόγω καὶ τῆς φυσικῆς ἔκει διαμορφώσεως τοῦ δύμου, δὲν εἰναι προφυλαγμένη. Προβλέπεται δὲ ἐντὸς διετίας κατασκευὴν ἔνος κυματοθραύστου καὶ κρηπιδώματων.

Ζογκούλδακ. Οσον διφορᾶ τὸν λιμένα αὐτὸν, ἔνα ἐκ τῶν κυριωτέρων τουρκικῶν λιμένων ἐπὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, αἱ κατακυρωθεῖσαι κατ’ Ἄπριλιον τοῦ 1951 ἑργασίαι εἰπ’ ὄνδρατι δόλανδικης ἑταῖρες, συνεργαζόμενής μὲν μίαν γαλλικήν τοιαύτην, θὰ συμπληρωθοῦν τὸν Ιούλιον τρέχ. ἔτους. Τότε, δὲ λιμήν τοῦ Ζογκούλδακ θὰ δύναται νὰ κειρίσηται ημερησίων 10.000 τ. φορτών, δὲ κέρδος τῆς ἔξ αὐτοῦ ποθώσεων γαιανθράκων θὰ μειώθῃ κατὰ τὰ 2)3, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ πεπτέδου.

Ραλζούν. Οπας καὶ τὸν λιμένα τοῦ Μερσίνας εἶναι ἀνοικτός, δὲ ἡ ἀγύρωδολία τῶν πλοίων, λόγω καὶ τῆς φυσικῆς ἔκει διαμορφώσεως τοῦ δύμου, δὲν εἰναι προφυλαγμένη. Προβλέπεται δὲ ἐντὸς διετίας κατασκευὴν κυματοθραύστου καὶ κρηπιδώματων.

Ἄσητος. Οπας καὶ τὸν λιμένα τοῦ Ασητού τοῦ 1952 δημοπράτησεται ἡ ἀνεργερθοῦσα ποταμοθραύστης 650 μέτρων, καθὼς καὶ ἡ παρὰ αὐτὰ ἀνεγερσις μεγάλων λιμένων.

Ἄσητος. Οπας καὶ τὸν λιμένα τοῦ Ασητού τοῦ 1952 δημοπράτησεται ἡ ἀνεργερθοῦσα ποταμοθραύστης 650 μέτρων, καθὼς καὶ ἡ παρὰ αὐτὰ ἀνεγερσις μεγάλων λιμένων.

Αἱ ἐγγραφαὶ εἰς τὸ «Λόύδς Ρέτζιστερ»

Εἰς τὸ λόφεν. ὑπὲρ ώρ. 15 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόύδς Ρέτζιστερ» εἶναι ἐγγραφέντα καὶ τὰ κάτωθι ἀληγονής πλοιοκτησίας σκάφοι:

— «ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (οχ. «Καβοσταράς») 7192 τόν. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταίρειας «Εἰσηγότων», σημαία Πανορά.

— «ΕΥΓΕΝΙΑ» (νεότευκτον φορτηγὸν) 7404 τόν. γκρός (τοῦ 1952), τῆς ἑταίρειας «Νεφρόδιτον», σημαία Λιβρείας.

— «ΚΑΣΣΙΑΝ» διξαρ. (οχ. «Refast») 2370 τόν. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἑταίρειας «Νολίντο», σημαία Κοσταρίκας.

— Καὶ «ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ» (νεότευκτον φορτηγὸν) 5900 τόν. γκρός (τοῦ 1952), τῆς ἑταίρειας «Μοτόρές», σημαία Κοσταρίκας.

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων
Ἐλληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Ἀμερικανικῶν, Παναματικῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων.

Ἐμπορεύματα
«IN TRANSIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ Ὑποκατάστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κιθ. 78, Rue Taita, 1.
«Ακίνητον SLAVICK»—Τηλέφ. 4832.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585, Τοχ. Κιθ. 48. Τηλέφ. 119. Οἰκου: 2

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bl. 2

Ἐνδιαφέρουσαι ναυτικοὶ δῖκαι

— Ἡ ἐνσωμάτωσις εἰς τὰς φορτωτικὰς ὅρων τοῦ ναυλο-
συμφώνου.

Ἐνώπιον ἀμερικανικού Ἐεφετίου ήχθη τελευταίως κατ' ἔφεσιν μίστη πρωτόδικος ἀπόφασις, διά της ὧποιας οἱ ἔφεσιβαλλοντες ἀπεκλείοντα τὸν δικαιαίωσις νὰ προσφύγουν εἰς διαίτησίον ἐπὶ ἀξιώσεως των πρὸς ἀποζημίωσιν, λόγῳ ἐλληπίστη παραδόσεως φορτίου πετρελαίων, συμβάνως πρὸς τοὺς δρους τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ἐπίμαχον σημεῖον τῆς ἀναφυίσης διαφοράς, ήτο, ὃν ὁ περὶ διαίτησίας δρος ὁ περιλαμβανομένος εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον, ἐνεσωματοῦσθαι καὶ εἰς τὴν φορτωτικήν, εἰς τρόπον, ὥστε γά εἴτε ισχυρὸς καὶ κατὰ συνέπειαν ὑπόχρεωτικῶς ἐκτελεστέος.

Τὰ ἔν προκειμένω γεγονότα είχον ως έξης: 'Ο Οἶκος 'Ντε Φόσσι και Τάγκ' εναύλωσε τὸ δεξαμενόπλοιον 'Νορίτα', ανήκων εἰς τὴν ἑταίριαν 'Σαν Σίπηπικ Κόμπαν', 'Ινκ', διὰ την μεταφοράν ἐνὸς πλήρους φορτίου καισιμού πετρελαίου ἀπό την 'Αμερικαν εἰς τὴν Παλαιστίνην. Αἱ φορτωτικαι ὑπεγράφησαν και παρεδόθησαν ἀπό τὸν πλοίαρχον εἰς τοὺς φορτωτάς, ἀνεγνωρίζετο δὲ δι' αὐτῶν, ὅτι παρελήφθησαν και ἐφοτῷθησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου 9 ἐκαπτομύρια κιλῶν πετρελαίου. Τὸ ἐν λόγῳ φορτίον ἐπώληθη ὑπὸ τῶν φορτωτῶν εἰς τὴν ἑταίριαν Σολέλ Μποντον, παρὰ τῆς ὁποίας και ἐπανεπώληθη εἰς τὴν Ἡλεκτρικὴν Ἐταιρίαν τῆς Παλαιστίνης. Μετὰ τὸν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ και τὴν ἕκεινού προσβασίν, ὁ τελευταῖος παραλήπτης ἤγειρε κατὰ τοῦ πλοίου ξείσων δι' ἐλλιπτης παράδοσιν.

Μετά πάροδον δύο, περίπου, έτών, οι ναυλωταί εξήτησαν, διπώς ή άξιωσις αύτή παραπεμφή είς διαιτησίαν, συμφώνως πρός τούς όρους τού ναυλουσμάτων. Οι πλοιοκτήταις απέκρουσαν τὴν διαιτησίαν και προέσφυγον εἰς τὰ δικαστήρια, ζητούντες τὴν ἔκδοσιν ἀπόφασέως. Διά τῆς ὅποιας νά απέκλειετο ὄριστικῶς ή προσφυγή εἰς διαιτησίαν. Τὸν ναυλουσμάτων περιείχεν όρον, κατὰ τὸν διπόιον «πάσα διαφορά καὶ ἀμφισθήτησις, οἰσθήποτε φύσεως, προκύπτουσα ἐκ τοῦ παρόντος ναυλουσμάτων, παραπέμπεται εἰς διαιτησίαν ἐν Νέᾳ Υόρκῃ». Αἱ φορτωτικαὶ ἀφ' ἔτερου, ὡρίζαν, διτὶ «...·η μεταφορά τοῦ ἐν τῇ παρούσῃ φορτωτικῇ αναφερομένου φορτίου γίνεται συμφώνως πρὸς τοὺς όρους τοῦ ναυλουσμάτων...» καὶ οὐτὶ «πάντες οἱ δρῦι τού ναυλουσμάτων τούτου, οἰσθήποτε καὶ ἄν εἰνε — ἔξαιρέσει τῆς τιμῆς καὶ τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων, εἰδίκως ἀναφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ — ἐφαρμόζονται ὅστοι ἀφορᾶ τὰ δικαιώματα τῶν ἐν τῇ παρούσῃ φορτωτικῇ ἐνδιαφερομένων συμβαλλομένων καὶ ρυθμίζουν τὰ δικαιώματα ταῦτα».

Τὸ Πρωτοδικεῖον ἀπέδεχθη τὴν ἀπήστον τῶν πλοιοκτήτων καὶ ἔξεδωκεν ἀπόφασιν περὶ ἀποκλεισμοῦ τῆς προσφυγῆς εἰς διαιτησίαν. Ἡ ἀπόφασις ἐστιρίχθη εἰς δύο ἑπτιχειρίματα: Πρῶτον, ὅτι η φραστική διαιτώπασις ἱστορεῖ, ἀπὸ νομικῆς ἀπόφεως, ἀνεπαρκῆς καὶ ὅτι, συνεπῶς, ὡς τοιαύτη, ὅτεν ἢτο δυνατόν νά καταστήσῃ τοὺς δρους τού τυνταλοσυμφώνου, δύσον ἀφορᾶ τὴν διαιτησίαν, ως τημῆτα τῆς φορτωτικῆς. Καὶ δεύτερον, ὅτι η διένεξις τὴν ἕγερθι, λόγω μὴ ἐκπληρώσεως τῶν δρῶν τῆς φορτωτικῆς, ως πρὸς τὴν δοπίσιαν, οὐδόλως ἥσαν ἐφαρμόσιμοι οἱ ὅροι του τυνταλοσυμφώνου.

Ο έφετός εισήγητής κ. Τζέιζ δὲν συνεφώνησε μὲ τὴν ἀνωτέρω πρωτόδικον ἀπόφασιν. Αἱ φορτωτικαὶ — εἶπεν — ἀνεφέροντο εἰς τὸ ναυλοσυμφόνου μὲ τόσον σαφεῖς λέξεις, ὅπτε νὰ ἀποκλείεται παρεμψηνεὶς τῆς περὶ τῆς σημασίας τῶν. Εἰς τὰς φορτωτικὰς περιελήφθασαν δὲν οἱ ὄροι «οἰοιδῆποτε καὶ ἀνίνε» τοῦ ναυλοσυμφώνου, «ἔξαιρεσει τῆς τιμῆς καὶ τῆς πληρωμῆς τοῦ ναυλοῦ, εἰδίκης αὐτοφερομένων ἐν τῇ παρούσῃ». (τὰ φορτωτικά). Ή εύρυτης — συνέχισεν ὁ κ. Τζέιζ — τῶν περιληπθέντων εἰς τὴν φορτωτικὴν ὄρων τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἔξαιρεται καὶ διὰ τῆς ἀναγραφομένης εἰδικῆς ἔξαιρέσεως (τιμῆς καὶ πληρωμῆς τοῦ ναυλοῦ) καὶ οὐδεμία ἀφήνεται εἰς τοὺς συμβαλλομένους εὐλογοὺς ἀφιβολίᾳ, ὡς πρὸς τὴν ἐμρημέναν τοῦ ἐπιμάχου ὄρον. «Οσάκις, θέν, ὅπως εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, οἱ ὄροι τοῦ ναυλοσυμφώνου ἐνσωματώνται εἰς τὴν φορτωτικὴν — ἀναφέρονται, δηλαδὴ, σαφῶς καὶ κατηγορηματικῶς εἰς τὴν φορτωτικὴν — οἱ ὄροι οὗτοι καθίστανται ούσιωνδες τῆματα τῆς φορτωτικῆς καὶ δημιουργῶν ὑποχέρεων δι᾽ ἑκείνους, ἐνάντιον τῶν ὅποιών ήθελεν ἐγερθῆ ἀπαίτησις ἀποζημιώσεως δι᾽ ἀθέτησιν τῶν συμπεριφωνημένων, ἀκριβῶς, ὅπως καὶ ἀνέκπευτη η διένεξις μεταναυλωτῶν καὶ πλοιοκτητῶν. Ο ὄρος, συνεπέντε, περὶ διαιτήσας ἔδει νὰ ισχύσῃ, ὡς καὶ πᾶς ἄλλος τῆς συμβάσεως διὰ τὴν μεταφοράν.

Περιστέρω, τὸ Ἐφετεῖον ἔκρινεν, δῆτα ἡ εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον περιεχομένη διά τοὺς μεταφορεῖς ἐπίφωλξις δλῶν τῶν δικαιωμάτων, ποὺ ἀπορρέουν από τὸν νόμον 1936 «περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης», δὲν καθιστᾷ τὴν αἴτησιν περὶ διατήσιας ἐκπρόθεσμον. Βεβαίως, δὲν υπεβλήθη ἡ ἐν λόγῳ αἴτησις ἐντὸς ἑνὸς ἔτους, προθεσμίᾳν δὲν ὄπισται τάσσει ὡς προθεσμία νόμος, ἀλλ᾽ εἰς τὴν προκειμένην περιπτώσιν δὲν εὔσταθει ὡς περιορισμὸς χρόνου, διότι ἡ «διαιτησία» δέν ἐμπίπτει εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ ὄρου «ἄγνωση», τὸν ὄπισθιν καὶ χρησιμοποιεῖ ὁ νόμος. Εἰς τὴν ὑπὸ κρίσιν ὑπόθεσιν, ἡ συμβασις προνοεῖ ἐπίλυσιν τῆς διαφορᾶς ἀνεψιαγωγῆς. Εἶναι ἀλήθες — ἐπέραντες ὡς δικαστής — δῆτα ὁ χρόνος ἐντὸς τοῦ ὄπισθιν θὰ δήμαρτο νὰ κληπηῇ ἡ διαιτησία, ἡ μπτορεὶ γάρ ἔχει μεγάλην σημασίαν διὰ τοὺς συμβαλλομένους, ἀλλ᾽ ἡ αἴτησις αὐτῇ — ἐκτὸς ἀν τοῦ ιδίου είχον θέσει χρονικὸν ὄριον — ὑποβαλλομένη ἐντὸς λογικού χρόνου, ὡς ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει, δὲν δύναται νὰ ἀποφιθῇ, ὡς ἐκπρόθεσμος.

Μὲν τὸ ἀνωτέρω σκεπτικόν, τὸ Ἐφετεῖον ἐδέχθη τὴν ἔφεσιν καὶ ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» (παν. δεξ.): Κατέπλευσεν εἰς Φλάγενβικ πρὸς επιθεώρησιν καὶ ἐπισκεψή ωρισμένων ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας κατὰ τὰ περώτας ἡμέρας τοῦ Φεδρουαρίου καὶ ἔτερων ἐκ συγκρούσεών του τῆς Φεδρουαρίου εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου μὲ τὸ ὄλλανδικον «Νός υπεγνόθη». (Φεδρ., 13)

ΑΛΜΠΑ (παναμ.): Προσήραξεν ἐλαφρώς τὴν 7ην Φεβρουαρίου πο
μέν τὸ φαρόπλοιον Γκάλλοπερ, ὅλλ' ἀνειλκυσθῇ μόνον του και ἀνε
ζητιῶν. (Φεβρ. 15)

«ΑΝΤΩΝΥ» (παναμ.): «Από Ζαμποάγκα μὲ φορτίου κόπτρα διά Σιγκαπούρην — Ρόττερνταμ, προσήραξε την 1^η Ιονίν Φεδρουαρίου παρὰ τὴν νήσον Κομιράν, τὴν Φιλιππίνων, βορείων τοῦ στενοῦ Μπαλαμπάκης. Εἴη ημίθοσαν ναυαγοσωστικά διά τὴν ἀνέλκυστην, διότι τὸ σκάφος ὑπέ στην ζημίας εἰς τὰ ὑφαλα καὶ τὰ κατώτερα σημεῖα τῶν κυτῶν του ὑφει. 1 καὶ 2 κατελλόνθοσαν ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα ὑδάτα. Τέσσαρα ναυαγοσωστικά ἔθοσαν τὴν ἐπομένην πλησίον του καὶ οἱ δύοτα διεπίστωσαν εἰς τὰ ὑφαλα τοῦ Νο. 2 ὅπην μῆκος 60 ποδῶν καὶ πλάτους 2 ποδῶν, μικρότεράς δὲ ὥπας εἰς τὰ ὑφαλα τοῦ κύτους Νο. 1. Περίπου 2.10. π. φορτίου, βραχεῖν, ἀποσυντεθῆ καὶ ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν, ἐνώ της ἀβλαβῆς φορτίου ἐκφορτώνται εἰς φορτηγίδας. Ή προστάθεια ἀνέλκυστεων συνεχίζεται.

“ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» (όνδουρ. δεξ.) : “Εμφορτον ἀπὸ Ἀρούμπαν δι Νότιον Γεωργίαν, ὑπέστη βλάβην τοῦ πηδαλίου του 129 μιλία ἀνάτο- λικῶν τοῦ Ρεσιφ καὶ ἔζητησε βοήθειαν ρυμουλκοῦ. Ναυαγοσωστικοῦ τοῦ Π. Ν. ἐρρυμούλκησε τὸ σκάφος τὴν 15ην Φεβρουαρίου εἰς Ρεσιφ. «Υπε- δεῖ, θι ἡ ἐκφόρτωσις 8.000 τ. ἔτη τοῦ φορτίου καὶ ἐὰν ἡ ἐπισκευὴ δε- ίτο δυνατή, τότε δόλσερης ἐκφόρτωσις εἰς ἔτερον τηλοίον καὶ ἡ δι' αὐ- τοῦ μεταφορά εἰς τὸν προορισμόν του. Οὐτώ και ἔγενετο. Μετὰ τὴν ἐκ- φόρτωσιν, διετάχθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί, διότι ἡ ἐκτέλεσις δριστ- κῶν τοιούτων εἰς Ρεσιφ δὲν πήτο ἐφικτή. (Φεβρ. 15—21

κών τοιούτων εἰς Ρεσόφ δεν ήταν πάθησεν. (Φεβρ. 15—21)
«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιέρδος): Είς Χόρτα, μὲ ζημιάς ἐκ προσαράξεων
ώς εἴχομεν ἀναγράψαι εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχός μας. Κατόπιν συντόνη
ναι ἔργασις τῶν δυτῶν καὶ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Σαλβαντόρ»,
τη σκάφος κατέστη στεγανών καὶ ἐλαύνει πιστοποιητικὸν ναυαπόλισας. Τη
23ην Φεβρουαρίου ἀπέτηλευσε διὰ Πούντα Ντελγκάντα, ἵνα ἀνέφε
διασιθῇ μὲ καύσιμα καὶ ἑκείθεν θά πλεύση εἰς Λισσαβώνα, τὸν δεξαμένην
νιοθή πρὸς ἐκτέλεσιν ὄριστικῶν ἐπισκευῶν. Κατὰ τὸν πλοῦν του θά σι
δεύεται ἀπό τὸ ναυαγοσωστικόν, μὲ τὰς ἀντιλίας τούτου ἐπὶ το
σκόφους. (Φεβρ. 15—23)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λίβερ, δεξ.) : Κατά την διάρκειαν θέλλης εις Παλέρμο, την μεσημβρίαν της 15ης Φεβρουαρίου, έθραυσθησαν τά πρυμνήσια του και τό σκάφος προσέκρουσε με τό τανέρ «Εσσό Φόλεύ». Άμφοτερο τά δεξαμενόπλοιοι υπέστησαν μικροζημάις (Φεβ. 16)

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» : «Εύφορτον μὲ γεννήματα ἀπὸ Σαΐν Τσάν διὰ Καράτσι, ἐπόδισεν εἰς Γιβραλτάρ, μὲ ζημίας εἰς τὸν λέθιτα καὶ τὰς σωληνώσεις. Αἱ δέουσται ἐπισκευαὶ ἔχετελέσθοσαν καὶ τὴν 13ην Φεβρουαρίου ἔχορηγήθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ τὸ σκάφος ἔξηκολούθησε τὸ ταξιδίον του. (Φεβρ. 13)

ΗΙΑΣΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ : 'Εκ Γλασκώνης κενόν διὰ Σαιτάνων, εἰσήθην εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χάλιφας μὲ δημιας εἰς τοὺς δέδητα καὶ τάς μπανάς, καθὼς καὶ μὲ ζημιας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ τῆς τρικυμίας. 'Υπεδείχθησαν αἱ δέουσατε εἰπότεκνει. (Φεβρ., 14 ΘΕΟΔΩΡΑς (παναμ.): 'Εκ Χάμπτον ρόδες διὰ Χιροκύτο, κατέπλευσαν εἰς Κάποιαν νέαν ζημιαν τινας εἰς τὸ κατάστρωμα τους, απογειώθη

σεν είς Κομπέ, με ζημιάς τινάς είς τό κατάστρωμά του, συνεπεία βαρείας τρικυμίας. (Φεβρ. 14)
«ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ» (λιθερ.) : Μετά τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου τοῦ δέδειπνοντοῦ τὴν 17 Φεβρουαρίου εἰς Κέιπ Τάουν πρὸς ἀπίσκεψην ζημιῶν του εἰς τὰ ὑφαλοῖ. Ἐπὶσκεψή θὰ διαρκέστω 10 ημέρας. (Φεβρ. 19)
«ΚΕΧΡΕΑ» : Ἀπὸ Μπούμπουρου ἔμφορτον δι' Ἀγγλίαν, ἐπόδισε

εις Μάλταν πρὸς ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν εἰς τὰς μηχανὰς του. Ὡς ἐργασίας ἐξετέλεσθι, ἀλλ᾽ ὡς μηχανᾶς τοῦ πλοίου ἔχαρκτήριστα ταῦτην ὡς μηχανοποιοτικήν. Ἡ κατάστασις τῶν μηχανῶν δὲν ἐπτίρεπε εἰς τὸ πλοῖον νὰ προχωρήσῃ εἰς τὸν προορισμόν του, δι᾽ ὃ και διετάχθη τὸ ἄνοιγμα

μα τῶν μηχανῶν πρὸς διατίστωσιν τῆς ζημίας. (Φεβρ. 11—23)
ΑΝΤΕΙΟΤΟΣ : Μὲ βλάψην τοῦ πηδαλίου του εἰς Ἀρούτπαν, ώς ἐνεγράψαμεν εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας. Προστίθεται ἡδη, ὅτι τοσκάφος Ἐρμουπολικήν εἰς Μόμπιλ πρὸς ἐπισκευὴν. (Φεβρ. 12—
ΑΛΑ ΜΑΠΕΤΤΟ)

«ΛΙΔΙΜΠΕΤ» (πανα.) : Κατέπλευσεν εἰς Μόζι μὲ ζημίας εἰς τινές ξαρτίματα τοῦ καταστρώματός του, συνεπείᾳ τρικυμίας, καθὼς κατινά ζημιάν εἰς τὰς μηχανᾶς του. Διεξήκθη ἐπιθεώρησις και ἔγενετο έσοδος

ταν αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἀπίσκεψαι. (Φεβρ. 17)
«ΜΑΙΩΤΙΣ Σ.» : Συνεκρύουσθαι εἰς τὸν λιμένα τῆς Βρέμης μὲ τὸ γερ-
μανικό μότορσπιτ «Σαΐν Μιχάηλ». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἐ-
λαφρὰ τινὰς ζημιὰς. (Φεβρ. 16)
«ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΔΙΑΤ.» (Διέσω δεξαμ.): Κατά τὰ παρθενώναρχαν

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑ-11 (λιθερ. δεξαμ.): Κατά τό παρθενικόν του τα είδισκ έχει Κιέλου διά Περσικόν Κόπλον, εισήλθεν εἰς το Τιβραλτάρι ως άλλην εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐπισκευασθεν ἀνεχώρησε (Φεβρ. 12-15) **ΠΑΝΑΓΙΑ** (παναυ.): Πλεύριον εἰς Νόφορά διεψεύσθησεν προσέρχομενοι από την κορινθιακόν πορθμόν.

ιουλιου, προσέρχουσεν ἐπὶ τὸν κρηπίδωματος, υποστὰν μικρολιμάς Επιθεωρόθεν, ἐλάσσε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόαις, ἀπέπλευσε (Φεβρ. 10 «SANTORINH» : Πλέον πρὸς τὴν Σέτταν διὰ φόρτωσιν δι'. Ἰνδοκιανον, προσέρχουσεν εἰς τὴν διώρυγα ἐπὶ τοῦ κρηπίδωματος. Τὸ σκάφοι πρόπειρο νὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ 1½ ἡμέραν, προκειμένου νὰ ἀντικατασταθῇ ἔνα ἔλασμά του.

(Φεβρ. 17)

(Ψευπ. 17).

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

(Est. 1938)

SHIP SUPPLIERS - GENERAL MARINE SERVICES.

Tel. & Cable Address: «SPIRO»
Telephones: FA6280 - FA6387
After hours: FF3087 - FM5346

**115-119 Riley Street,
SYDNEY - AUSTRALIA**

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις**Περὶ τὰ δύο μεσογειακά**

‘Ανεγράφη ή απίστευτος πληροφορία, ότι ὁ κ. ‘Αρ. ‘Ωνάσης βάσιμητασχη εἰς τὴν δημοπρασίαν διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν. ‘Εξ ὅσων γνωρίζομεν τοῦτο, βάσεις τῆς κειμένης νοοθεσίας, δὲν ἐπιτρέπεται.

‘Ο κ. ‘Ωνάσης διὰ τὸν ὑπόδεικο ποτὲ ‘Ελλην ὑπέκουος, Τελευταίως ἀκόμη δῆλωσεν εἰς τὸν ‘Αμερικανικὸν Τύπον, ότι καταλέγεται εἰς τὴν καηγορίαν τῶν «ἄνευ πατρίδος» ἐκτοπιζομένων προσώπων (dis-located person). ‘Εφερε τελευταίως τὴν ‘Αργεντινήν ὑπόκοπτήν.

‘Ἐπι τέλον δὲ κ. ‘Ωνάσης ὡφείλει 160 χιλ. δόλ. ὡς φόρου τῶν εὐπόρων διὰ τὸ ὑπό δένας σημαίας πλοΐας του, τὸν ὅποιον, πορὰ τὰς πολεῖς ὃχληστεις, δὲν ἔστερε νὰ καταβάλῃ. Δυνατός δὲ κ. ‘Ωνάσης νὰ θεσπιστῇ νὲ ἐμφανισθῇ ὑπὸ μίαν ἀνώνυμου ἐλληνικῆς ἀτασθανάτης. Θά πρέπει νὰ μὴ ἐπαναληφθῇ τὸ γνωστὸν «κόλπο» τῆς ἀγορᾶς ὡν ‘Αμερικανικῶν τάνκερος καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δύο μεσογεικῶν. Θά πρέπει, δηλαδή, νὰ κατονομασθούν οἱ μέτοχοι τῆς πλειοδοσίους ἑταίριας καὶ νὰ δικαιολογήσουν τὴν οἰκονομικῆς τῶν ὑπότασιν.

‘Ἄς σημειώσει, τελος, ότι ὁ κ. ‘Ωνάσης ἀπόστολος καὶ πρωτεργάτης τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας, δὲν κεκτείται σύδει ἐν πλοΐον ὑπὸ την μανόλευκον. Τὸ ζήτημα πάντως, ζήτημα πλικότες τάξεως, είναι ἐνδιαέρον. Θά ἔχῃ καὶ συνέχειαν καὶ φυσικά διὰ τὸ παρακολουθήσωμεν.

Ο «Οἶκος τοῦ Ναύτου» Χίου

Τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἐτελέσθησαν εἰς τὴν Χίον τὰ ἔγκαίνια τοῦ αριθμητικοῦ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», τοῦ συσταθέντος, ὡς γνωστόν, ἀπό τὴν μεγάλης δωρεᾶς τοῦ κ. Κωνσταντίνου Μιχ. Λευμού, εἰς μηνήν του πατρός του καὶ τοῦ ἐπ’ ὄδελφη γαμβροῦ του ‘Ιωάννου Π. Γουνδροῦ.

Εἰς τὰ ἔγκαίνια παρέστησαν, πλήν τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, τῶν ἐργατῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανων τῆς νήσου καὶ οἱ κ. κ. Μπουράς, γενικός γραμματεὺς τοῦ ‘Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, οἱ κ. κ. Μιτσούλος καὶ Σταύροτῆς ἀνάτεροι λιμενικοί ἀξιωματικοί καὶ οἱ διευθυντής τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» κ. Βλαδήμηρος. Παρέστησαν, ἐπίσης, οἱ ἑκτρόσωποι τῆς «Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας», οἱ κ. κ. Δ. Πενετάτος καὶ Βελισσαράτος.

Τὸ ἀγορασθέν διὰ τῆς δωρεᾶς τοῦ κ. Λευμού οἰκημα, κείται ἐπὶ κενετικῆς λεωφόρου τῆς πόλεως, μετεκευάσθη δὲ καὶ ἔξωπλασθη καταλλήλως, ὥστε νὰ πληροὶ ἀπολύτως τὰς ἀνάγκας τοῦ παραρτήματος τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου.

Μετὰ τὸν ἀγορασμόν, εἰς τὸν δημόσιον, λόγω ἀσθενείας, δὲν παρέστη ὁ εβ. Παντελεήμων, ωμίλησαν κατὰ σειράν οἱ ἑκπρόσωποι τοῦ ‘Υπουργείου καὶ τῶν Ἑργατικῶν δόγανώσεων, ἔξαραντες τὴν βαθυτέραν σημαίαν τῆς δωρεᾶς, ὡς ἀπόδειξην τῆς συναισθήσεως τῶν ὑποχρεώσεων καὶ πλούτου πρὸς τὰς πενουένας τάξεις.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΜΠΟΥΡΝΙΑ

«Εἶμαι ίδιαιτέρως εύτυχής, ἔγκαινάζων, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Στράτου Πατρέων, τὸν Οἴκον τοῦ Χίου Ναύτου.

‘Ως τέκνου τῆς νήσου αὐτῆς, μὲ τὴν μακράν καὶ ἔνδον ναυτικὴν παράδοσιν, καὶ ὡς δημόσιος ἀνύπ., συνδεδεμένος μὲ τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα τῆς χώρας μας, αἰσθάνομαι εὐλογὸν συγκίνησιν, διότι συμπίπτει ἡ παραδίδωσις ἐν τοῖς συμπολίταις μονού μνημονίου τὸν Οἴκον των, ὃ ποῖος προορίζεται νὰ ἀνακουφίσῃ καὶ περιθάλψη τοὺς ἐξ αὐτῶν πάρχοντας. Καὶ εἰναι ἡ συγκίνησίς μου ἐνάμικτος μὲ ὑπερφάνειαν, διότι ἡ τέμενος τοῦτο τὸ ιερόν ἐπροκόδιθη εἰς τὸν Χίον ναυτεργάτην ἀδέσποτην, εἰς τὴν ζωὴν τῶν ζωῆς. Διότι ὅλη γνωρίζομεν, ὅτι εἰς τὰ ἔργα τῆς θαστῆσης εἰναι καὶ ἡ ἔργασίς περισσότερον σκληρὰ καὶ οἱ κίνδυνοι μεταλύτεροι καὶ συνώτεροι, παρὰ εἰς τὰ ἔργα τῆς γῆς.

‘Ἄς φερομεν εύγνωμονα τὴν σκέψιν μας πρὸς τὸν ἔξοχον συμπολίτην ας, τὸν ἐξ Οἰνουστάν σφοδιστήν κ. Κωνστ. Μ. Λευμόν, ὃ ὅποιος ἐργά πέδειεν, διότι ὁ πλούτος ἔχει ὑποχρεώσεις πρὸς ἐκείνους, οἱ ὅποιοι τὸν ιμιούργον μὲ τὸν μόχθον καὶ τὸν ιδρώτα των, καὶ πολλάκις μὲ θυσίαν τῆς ίδιας τῶν ζωῆς. Διότι ὅλη γνωρίζομεν, ὅτι εἰς τὰ ἔργα τῆς θαστῆσης εἰναι καὶ ἡ ἔργασίς περισσότερον σκληρὰ καὶ οἱ κίνδυνοι μεταλύτεροι καὶ συνώτεροι, παρὰ εἰς τὰ ἔργα τῆς γῆς.

Χρέος ἐκτελοῦμεν καὶ ὅχι πρᾶξιν φιλανθρωπίας, σταν ἐπιστρέφωμεν πρὸς τὸν ἑργάτην μέρος ἔκεινου, τὸ ὅποιον ἀπῆλαυσαμεν ἀπὸ τὸ τραχύ του ἑπάγγελμα. ‘Οταν αὐτὸς μᾶς γίνῃ συνειδήσις, ἐμποδίζουμεν κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὴν πορείαν πρὸς τὰς κοσμοθεωρίας ἔκεινας, αἱ ὅποιαι συγκλονίζουν τὴν ἀνθρωπότητα καὶ τὴν ἐμποδίζουν γά την ἐρήνην. Πρὸ διλίγων ἐτῶν ἑισθούμεθα, διότι ὁ ‘Ελλην ναυτικὸς ἐμολύνθη ἀνίστως ἀπὸ τὸ μικρόδιον τοῦ κομμουνισμοῦ. ‘Ως γενικὸς γραμματεὺς τοῦ Υ. Ε. Ν., διεπιστώσα μὲ ίκανοποίησιν, διότι ἐν τῷ μεταξύ ἡ κατάστασις ἔχει τόσον πολὺ βελτιωθεῖ, ὡστε σήμερον τὰ ‘Ελληνικὰ πλοῖα ἔχουν ἀρίστα πλατύματα, μὲ ένθικήν συνειδήσιν, χάρις εἰς τὸν πατωιατικὸν παλμὸν τῶν ναυτικῶν μας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐπίμενον προσπάθειαν τοῦ Υ. Ε. Ν., ἐπιφανῆ στελέχη τοῦ ὅποιου τιμοῦ τὴν σημειωτὴν τελετὴν.

Πρὸς τοὺς ἀξίους ναυτικῶν μας καὶ τὰς οἰκογενείας των παραδίδομεν σήμερον τὸ παράρτημα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου τῆς Χίου, ἐλάχιστον δεῖγμα τῆς συμπαράστασεως καὶ τῆς στοργῆς, τῆς σημειώνεται ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ τὸν ‘Εφοπλισμόν.

Εὐχαριστῶν δόλους τοὺς συντελέσαντας εἰς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἐργού, ἀναφένων: Ζήτω τὸ ‘Ελληνικὸν Εμπορικὸν Ναυτικόν.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΒΕΛΙΣΣΑΡΑΤΟΥ

«Οι ναυτικοί, ποὺ λύμει στὸ Κέντρο, μποροῦμε νὰ ἐκτιμήσουμε τὴν ἀξίαν τοῦ Οἴκου Ναύτου, ιδίως τὸ τελευταῖο ἐπί, ποὺ ἐπροστασία τοῦ ἐπεξετάσκει καὶ στὶς οἰκογενεῖς τῶν ἑργαζομένων. Ο ναυτικός, εἴτε ἐργάζεται, εἴτε παριμένει ἀναγκαστικά ἀνεργος, εἴτε, δταν μετὰ χρόνια, φτάσει στὴ σύνταξη, μπορεῖ ἀπὸ σημερά νὰ είναι ησυχος, διότι στὴν ἀρρώστια του, στὴν ἀρρώστια τῆς γυναίκας του καὶ τῶν παιδιών του, στὴν ἀρρώστια τῆς πατρικῆς οἰκογενείας του, δταν αὐτὸς συντηρητικός πατέρας, μητέρας ἀδέλφια, θάχη τὴν συμπαράσταση καὶ τὴν βοήθεια τοῦ ‘Οίκου Ναύτου».

Καὶ εἰναι, πραγματικά, μεγάλο πράγμα ὁ ναυτικός, ποὺ ταξιδεύει στὰ πλαγά καὶ ἀγνοεῖται γιαὶ τὸν ἐπιούσιο τῆς οἰκογενείας του καὶ ὁ ἀνεργος, ποὺ πειριμένει μέρα μὲ τὴν ἡμέρα νὰ μποράρῃ, ἐδούλωντας τὶς λίγες οἰκονομίες, ποὺ τοῦ ἀπέμειναν ψήτερας ἀπὸ πολλοὺς μῆνες σκληρῆς δουλείας καὶ ζειτακεῖται καὶ ὁ συνταξιούχος, ποὺ πειριμένει μὲ τὴν μικρή του σύνταξη, νὰ ζήσῃ αὐτὸς καὶ ἡ οἰκογενεία του, νὰ ἔρῃ, διότι στὴν ἀνάγκη τῆς ἀρρώστιας ἔχει νὰ κτυπήσῃ μιὰ πότα δικῆ του—τὸν Οἴκο Ναύτου—ποὺ θὰ τὸν συντρέξῃ καὶ θὰ τοῦ δώσῃ κάθε μέσο, ποὺ διαθέτει νὰ σημειωτῇ ἐπιστήμη για νὰ κάνῃ τὸν ἀρρώστο του καλά, εἴτε ἐντελῶς δωρεάν, δταν εἰναι ἀνεργος, εἴτε μὲ πληρωμὴ ἐνὸς μικροῦ ποσοῦ, δταν ἐργάζεται, διότι ἐντελῶς μένειος.

Τὰ πλεονεκτήματα αὐτά, ποὺ ἀπελάωνται οι ναυτικοί, ποὺ εἰναι μόνιμα ἔγκατεστημένοι στὸ Κέντρο, ή Πανελλήνιος Ναυτικῆς Ομοσπονδίας εἰλέσθησαν σφοδρή ἐπιθυμία νὰ τὰ ἐπεκτείνῃ καὶ σ’ ἔκεινους, ποὺ εἰναι ἔγκατεστημένοι στὰ μεγάλα ἐπαρχιακά ναυτικά κέντρα. Καὶ ἀν διδούσταις νὰ ζήτησῃ τὴν ἐπέκταση, έδισταζε ἀπὸ μόνη τὴ σκέψη, διότι τὰ ἔξιστα τῆς ἀρρώστιας μιὰ τέτοια ἐπέκταση, διδούσταις μιὰ τέτοια ἐπέκταση. δὲν θὰ ητανε δυνατὸν νὰ καλύψουμεν ἀπὸ τὸ Κεφαλαίον ‘Ανεργίας καὶ ‘Ασθενείας, ποὺ διαρύνεται μ’ διλέσις τοῦ Οἴκου Ναύτου.

Γ’ αὐτὸν, ἀκριβῶς, τὸν λόγον ἐκφέρω τὸ βαθεῖα μου εὐγνωμοσύνη στὴν οἰκογενεία Κ. Μ. ΛΕΜΟΥ, ἢ ήκολούθησε τὸ παράδειγμα τῆς οἰκογενείας Γουλανδρή καὶ μὲ τὴν γενναίαν της δωρεά πρὸς τὸν Οἴκον Ναύτου ἐπέτρεψε νὰ πραγματοποιηθῇ μερικῶς καὶ ἡ δευτέρα ἐπιθυμία τῆς Ουοσπονδίας καὶ νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ἡ Χίος τὸν δικόν της ΟΙΚΟΝ γιά τὸν οἰκοτοπούμενον.

Μὲ τὴν μεγάλην αὐτὴν δωρεὰ τῆς οἰκογενείας ΛΕΜΟΥ, ἔγινε δυνατὸν ἐποκτήση στὸ Οἴκο τοῦ Ναύτου αὐτὸς τὸ ὁραιότατον πατέρας, ποὺ ἐγκαινίασεν σήμερα καὶ νὰ ἀντιμετωπισθούμεν τὰ ξέδια τῆς πρώτης ἐγκατάστασεως.

‘Η ἐπέκταση της προστασίας τοῦ Οἴκου Ναύτου εἰς Χίον ἐπέχει μεγαλύτερας ἀξίας ἀπὸ τὴν γενομένην ἐπέκτασιν τούτου εἰς ‘Ανδρόν, λόγω τῆς ψιφιστάμενης κατὰ πολὺ μεγαλύτερας ἀποστάσεως τῆς νήσου ἀπὸ τὸ Κέντρον, δὲ σοδαρότης ταῦτης θέλει διαφανῆ κυρίων εἰς κριτίμους πειριώδειας ἀσθενῶν, διότι ἐπέμβασις καὶ ἡ περιθαλψίας ἔχουν ἀνάγκην ἀμέσως ιατρικῆς γνωματεύσεως.

Τὰ ξέδια συντηρήσεως καὶ λειτουργίας τοῦ παραρτήματος Χίου, θὰ διαρύνουν τὸν Οἴκο Ναύτου. ‘Έχουμεν, διωκας, τὴν ἐλληνικήν έφοτλισταὶ θέλουσιν ἀκόλουθησει τὸ παράδειγμα τῶν οἰκογενείων ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ καὶ ΛΕΜΟΥ καὶ στὸ ΣΠΙΤΙ τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ ἡ συνταξιούχη δένατοι λειπόμενοι ποτὲ τὰ μέσα τῆς λειτουργίας του.

Κάθε ἔργο ποὺ γίνεται στὸν τόπο, χάρις στὴ γενναιοδωρία αὐτῶν, ποὺ σταδιοδρόμησαν στὴ ζωὴ καὶ στὸν πλοῦτο, εἴναι ἀξίο ἐκτιμήσεως καὶ οἱ δωρηταὶ ἀξίοι τῆς εὐγνωμοσύνης δῶλων μας. ‘Εκείνους, διωκας, ποὺ προσφέρουν τὰ μέσα καὶ συντείνουν στὴν δημιουργία ἐργάνων, ποὺ ἔχουν σκοπὸ τὴν ἐνακούφιση τῶν συνανθρώπων τους ἀπὸ τὸν πόνο καὶ τὴν ἀφρόστια, πρέπει νὰ τὸν εὐγνωμονοῦμε καὶ γιὰ τὶς δωρεὰς καὶ γιὰ τὶς σκέψης τους.

‘Ετοι, ως ἀντιπρόσωπος τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, ἐκφέρω τὴν εύγνωμοσύνην τοῦ ναυτικοῦ κοσμού τῆς Ελλάδος πρὸς τὴν Οἰκογένεια Κ. Μ. ΛΕΜΟΥ, γιατί, δταν ἀποφασίσαντες τὴν μεγάλη τους δωρεά, σκεφθήκαντες τὴν ἀνακούφιση τοῦ πόνου καὶ τῆς ἀφρόστιας τῶν πατριδίος τους.

ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd
Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
Suppliers—Lighters & Tugs—Ships Repairers.
20-58, The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

Cables—
1) AETOS
2) ISCALLOYD { ADEN
PHONE:—
226 (3 Lines)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ :

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

AGENTS FOR GREEK & SCANDINAVIAN OWNERS — AGENTS & REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD.
LONDON AGENTS: AVGHERINO & APERGUIS, 154 Bishopsgate, E.C. 2 (ENGLAND)

Τὰ ταξίδια εἰς Βόρ. Κίναν

Κατόπιν τῆς γνωστῆς ἀποφάσεως τῆς γενικῆς συνελεύσεως τοῦ ΟΗΕ περὶ ἀπαγορεύσεως τῆς μεταφορᾶς εἰς Βόρειον Κίναν ὅπλων, πολεμοφόδιων καὶ γενικῶν εἰδῶν στρατιωτικῆς σημασίας, κατηρτίσθη καὶ ὑπεβλήθη εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ἐπιψήφισιν νομοσχέδιον «περὶ ἀπαγορεύσεως ἀκτελέσεως ὡρισμένων μεταφορῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων. Δι' αὐτοῦ ἔκουσιοδοτεῖται τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον, ὅπως — προτάσσει τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας — ἀπαγορεύει ἐκάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ πλημματού περὶ τῆς μεταφορᾶς ἀπό τὴν Ἑλληνικὴν πορτίνα φορτίων εἰς λιμένας, χώρας ἢ περιοχής καθορίζουμενας ἐπίσης δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβούλου. Οἱ παραδάται τῶν ἐν λόγῳ ἀπαγορεύσεων θά τιμωροῦνται διὰ φύλακίσεως μέχρις ἔπος ἑτούς καὶ χρηματικῆς ποινῆς κατὸ τὸ ἄρθρον 57 τοῦ Π. Κ. ἢ καὶ διὰ ὀμφατέρων τῶν ποινῶν. Οἱ πλοιαρχοὶ ἔξι ἀλλού θὰ τιμωροῦνται καὶ διὰ προσωρινῆς στερήσεως τοῦ πλωμάτος των ἀπὸ τρίσιν μηνῶν μέχρι δύο ἔτῶν.

Ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον

Παρὰ τῆς ναυτικῆς ἐταιρίας «Μίχαλινός» Α. Ε. καὶ εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ πωληθέντος πρὸ μηνῶν εἰς Ἰταλοὺς διμούτας παλαιόφορτηγούς «Νικόλαος Μίχαλιος» 4342 τόν. γκρός (τοῦ 1913), ἥγοράσθη ἥδη τὸ νορθηγικὸν λίμπερτο «Vinson» 7167 τόν. γκρός (τοῦ 1942), ἀντὶ τιμῆς 712.000 δολαρίων. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς, εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, θά ψύσθη τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ έστι μετονομασθῇ «Νικόλαος Μίχαλιος».

Ἄγορὰ ναυαγοσωστικῶν

Δύο νέα ισχυρά ναυαγοσωστικά, τὸ ἐν δυνάμεως 1400 ἵππων καὶ τὸ δεύτερον 900 ἵππων, ἱγόρασεν, ὑπὸ τὴν αἰρεσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως, ἡ ἐταιρία Βερνίκου. Οἱ κ. Δημ. Βερνίκος θὰ τὰ ἐπιθεωρήσῃ. Σημαία Ἐλληνικῆ.

Αἱ καθελκύσεις

Ἐκ τῶν Ιταλικῶν ναυπηγίων τοῦ Ρίβα Τριγκόζο καθελκύσθη πρὸ ἡμέρων τὸ δεύτερον Μεσογειακὸν ἐπιβατηγόν σκάφος μας «Ἄγα με Εμνών» 5.000 τόν. γκρός, κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμὸν τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου.

Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἡ Δις Ρένα Έμμ. Γρέγου, θυγάτηρ τοῦ γυναικοῦ ναυτικοῦ πράκτορος καὶ πρώτην «Ἐλληνος Προέδρου εἰς τὴν Γένοβαν.

Καὶ θαλαμηγὸν

Πρακτορειακαὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κίελου κατασκεύαζεται πολυτελής βαλανηγός διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐπιπλιοτοῦ κ. Ἀρ. Ὄνασση. Τὸ σκάφος ἔχει μῆκος 330 ποδῶν, θὰ καθελκυθῇ τὸν προσεγχῆ Ιούνιον καὶ θὰ κοστίστη μεταξὺ 7 ἔως 10 ἑκατομμυρίων μάρκων (ῆποι 1.5 ἔως 2.4 ἑκατ. δολαρίων).

—Ἐπίσης ἔκ τῶν δελγικῶν ναυπηγίων τοῦ Χούμποκεν καθελκύσθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαριτάϊ μ Τρέιντερο» 13.033 τόν. γκρός, ἔνηκον εἰς τὴν ἐλληνικὸν συμφέροντας ἐταιρίαν «Μαριτάϊ Κάνκερ Κόμπαν». Τὸ καθελκυθὲν σκάφος εἰναι ἀδέλφον τοῦ «Μαριτάϊ μ Λήντερ», ὅπερ τελεῖ ἥδη ἀπὸ τινῶν μηνῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Ἄγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀριστερὸν ἀπὸ μηνῶν εἰς τὸ Ἀμπελάκι ορθογύγον «Γιούλα Χανδρῆ» 2557 τ. γκρός, καὶ ναυπηγήσεως 1915. ἡγοράσθη, ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται, παρὰ τοῦ κ. Εμμ. Καραδία, ἀντὶ τιμῆς 34.500 λιρῶν.

—Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλ' ὑπὸ σπουδαίαν Κοσταρίκης, ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον «Π. ο πέλας» (ex «Girundia II.») 963 τ. γκρός, ἔγγικῆς κατασκευῆς τοῦ 1910, μὲν δύο καταστρώματα καὶ κατασταλίσκον διὰ τὴν πρώστην τοῦ πετρέλαιου, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Π. Ἀτυχίδη (τῆς Μασσαλίας) εἰς Ἀγγλίους ἐφοπλιστάς, ἐντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς.

Δάνειον εἰς ἐπιβατηγὸν πλοῖον

Ἐνεκρίθη ἡ παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. χορήγησις δανείου ἐξ 6.000 λιοντ. Ἀγγλίας ἐκ τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ εὐίσοικομένων ἀποθεμάτων τοῦ Ταμείου πρὸς τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ἀπὸ π. «Καλαμάρα» κ. Γ. Βατικιώπην, ἐντόκως πρὸς 10%, ἔξοφλητέον διὰ δέκα ίσων ἑξαμηνίας δόσεων. Ἡ χορήγησις τοῦ δανείου γίνεται πρὸς ἀγόραν νεοτεύκου ἐπιβατηγοῦ πλοίου.

Τὰ διπλώματα διὰ τὸ 1953

Εἰς τὴν Ἐθνημέρια τῆς Κυβερνήσεως, ἐδημοσιεύθη τὸ Διάταγμα «περὶ καθορισμοῦ τοῦ ὀρθιμοῦ τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1953 ἀπονεμητῶν κατηγοριῶν τινῶν διπλωμάτων Ικανότητος ἐν τῷ Ε. Ν.».

Οὗτον, δὲ ὀρθιμὸς τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1953 ἀπονεμητῶν, κατόπιν ἐξετάσεων, διπλωμάτων ὁρίζεται ὡς κάτωθι: Πλοιάρχων γ', τάξεως 70, ἐπιμημχανικῶν γ'. τάξεως 120, μηχανικῶν ἐσωτερικῆς καύσεως γ'. τάξεως 30, ραδιοτηλεγραφήτων προσωρινοῦ διπλώματος β'. τάξεως 5 καὶ φροντιστῶν 10. Διὰ τὰς εἰδικότητας τοῦ οἰκονομικοῦ ἀξιωματικοῦ καὶ τοῦ πλοιαρχοῦ ιστικόφρων οὐδὲν δίπλωμα θὰ ἀπονεμηθῇ.

ΠΕΝΘ

Μικές Βασιλειάδης

·Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ τοῦ Καναδᾶ ἡγγέλθη πρὸ ἡμερῶν ὃ ἐκεὶ ἐπισυμβάσις συγκοπῆς καρδίας θάνατος τοῦ Χίου ἐφοπλιστοῦ Μικές Βασιλειάδης εἰς ἥλικιαν 60 ἔτῶν. Βετεράνος καὶ αὐτὸς Πλοιάρχος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, προϊκή ἐπαγγελματικῶς, χάρις εἰς τὴν ἐργατικότητα, τὴν προσήλωσιν εἰς τὸ καθηκόν καὶ τὰς ἐπιχειρηματικὰς τοῦ ικανότητας. ·Ο πράσος καὶ εὔγενικός χαρακτήρος του συνέτεινε νὰ κερδίσῃ ὁ μεταστὰς τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν ἁγάπην ὀλού δοσού τὸν ἐγνώρισαν. ·Ο βάνατός του κατελύπησε τὴν ναυτιλίαν μας οἰκογένειαν.

Ιωάννης Καλλιμάνης

Αἰφνιδίως, ἐπίης ἀπέθανεν εἰς Παρισίους ὃ ἔξι Ιθάκης Πλοιάρχος Ιωάννης Καλλιμάνης. ·Ητο καὶ αὐτὸς ἀπὸ τοὺς διακεριμένους ἐκείνους πλοιαρχούς, τοὺς ἀποφοίτους της Σχολῆς Σταθετού, οἵτινες ἐκόμησαν τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν. Συμπαθής, δύσον καὶ ικανός Πλοιάρχος, ἔξειπμάτο παρ' ὅλων δοσού συνειργάσθησαν μετ' αὐτοῦ.

Ο νόμος διὰ τὸ Ν.Α.Τ.

·Υπὸ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας κατηρτίσθη σχέδιον νόμου «περὶ τροποποίησεως τοῦ νόμου 2625 περὶ Ν.Α.Τ.». Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιου καθορίζεται ἐν ἀρχῇ ὁ τρόπος τῆς συνθέσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τοῦ Ταμείου, ως καὶ λεπτομέρεια τῆς διοικησεως αὐτοῦ. ·Ἐν συνεχείᾳ δοίεται ὅτι διὰ νὰ χορηγηθῇ σύνταξις γήρατος εἰς ἐργάτην θαλάσσης διοικητικού τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος δέοντα: α) Νὰ ἔχῃ συμπληρώσεις ἥλικιαν 55 ἔτῶν καὶ ναυτικήν ἐργασίαν τοῦλάχιστον 300 μηνῶν. ·Ἐὰν ἔχῃ ἥλικιαν 55 ἔτῶν, τότε ὁ χρόνος ναυτικῆς ἐργασίας μειούνται κατὰ τοσα δωδεκάτην, δύσον ἔτη πηγαδίων υπερβαίνουν τὸ 55 ἔτη, πάντως οὐχὶ κάτω τῶν 180 μηνῶν.

·Σύνταξις ἀνικανότητος, χορηγεῖται εἰς τὸν καθηστάμενον ἔξι οἰσαδήν ποτε αἴτιας ἀπολύτως ἀνικανὸν ἐργάτην θαλάσσης παρελθόντας 180 μηνῶν. ·Ἐπίσης χορηγεῖται σύνταξις εἰς τὸν συμπληρώσαντα τὸ 65ον τῆς ἥλικίας αὐτοῦ καὶ ναυτικήν ἐργασίαν τοῦλάχιστον 180 μηνῶν.

·Εἰς τὸν ἐνταχθήματος ἐπελθόντα ἐν τῷ ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἡ ἔξι ἀφορμῆς ταύτης καθοιτάμενου πράξην παρελθόντας ἔτη περισσούς τοῦλάχιστον ναυτικήν ἐργασίαν.

·3) Εἴναι ἐργαζόμενος νομίμως, ἐπὶ πλοίον φερόντων ἔνην σημαίαν ὑπέστη ἀτύχημα πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους ἀπὸ τῆς τελευταίας κανονικῆς πρὸ τὸ Ν.Α.Τ. καταβολής της τακτικῆς εἰσφορᾶς αὐτοῦ κατὰ τὸν χρόνον τοῦ ἀτυχήματος, εἴχε συμπληρώσει διετή τοῦλάχιστον ναυτικήν ἐργασίαν ἐπὶ ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

·Δι᾽ ἑτέρου ἀσφροῦ καταργεῖται ὃ νόμος 1250)1944 περὶ ἀνάκτησις παραγραφεισῶν ἀξιώσεων συντάξεως ἐκ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κλπ. Πρόσωπα δικαιωθέντας ἐπὶ τὴν βάσει τῶν διατάξεων τοῦ καταβολής της τακτικῆς εἰσφορᾶς αὐτοῦ κατὰ τὸν χρόνον τοῦ απομαχισμοῦ σύνταξιν, καθισταμένου πρωσπατικήν καὶ μὴ μεταβιβαζόμενον εἶναι εἰς τέρα πρόσωπα τῆς οἰκογενείας τῶν.

·Ἐν συνεχείᾳ δοίεται ὅτι οὐδὲς ἐργάτης θαλάσσης, οὐδὲ οἰκογένεις ή σφαλισμένοι λαμβάνει παρελθόντες παροχήν, ἐὰν κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν πρὸ τῆς ὑπόβολης τῆς αἴτιας πρὸς ἀπονομὴν ταύτης δὲν κέκτηται ἐνὸς τοῦλάχιστον ἔτους πραγματικήν ναυτικήν ὑπηρεσίαν.

·Παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. συνιστάται δικαιοτικὸν τμῆμα, οὐτινός προϊσταται δικηγόρος διομακόμενος νομικός σύμβουλος τοῦ Ν.Α.Τ.

·Ἐπίσης συνιστάται τῷ ἀκίντων τοῦ Ν.Α.Τ. κατὰ τοῦ Ταμείου Προϊσταμένων σύμβουλος τοῦ πλοίου τοῦλάχιστον διετῶν της άντικανής του προϊσταμένων προσωπικής τοῦ Ν.Α.Τ.

·Ἡ εἰς τὸν ησφαλισμένον ἀπονεμημένη παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. σύνταξις γραφίας προσανέται κατὰ 4 % διὰ πᾶν ὑπὲρ τὴν 25τίαν συμπληρώμενον παρ' αὐτοῦ ἔτος πραγματικῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἐπὶ Ἐλλήνικών επισηματωνός.

·Προτάσει τοῦ κ. Ε. Π. Ηγουρού τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη καὶ ὑπεγράφη Β. Δ., διὰ τοῦ ὀποίου προβλέπεται, ὅτι «Ἐλλήνες ναυτι-

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως ἐμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

·Ἀντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθεύσων τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἐργοστασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος πέριοδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

·Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν NELSON καὶ EMPIRE COMPOSITIONS SUPER TROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεία: Ἐν Πειραιεῖ Ακτή Μιαούλη 17-19 Μέγ. Τ.Α.Ν.Π.Υ. τηλ. 41-479 Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: «UNION»
 » » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680 » » Εξωτερικοῦ: «UNION»

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκική Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιάς έπος 19 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει 'Αμπελάκι 28 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ		Κ. Πετρούσης	18	3800	άργει Πειραιάς άπο 23 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς θέσιν 22 Ν. καὶ 36 Α., Φεβρ. 16 δι' 'Αργεντινήν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υἱοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7241	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 Φεβρ. διὰ Καβασάκι
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.		Δ. Κοτσαύτης	20	844	άνεχ. Πειραιάς 25 Φεβρ. διὰ Σμύμνην
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ		'Αδ. Αναστασάτος	18	2858	άργει Χώστον άπο 11 'Ιουλίου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Γένοβαν 18 Φεβρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Υἱοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιάς 27 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ		Ίω. Σαμωνάς	22	2308	άνεχ. Πάρτιγκτων 20 Φεβρ. διὰ Χουέλβαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ		Πετσόπουλος κλπ.	22	988	άργει Πειραιάς 27 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ		Π. & M. Λύρας	18	5686	έφθ. Κάρδιφ 19 Φεβρ.
ΑΚΤΗ		«Άδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	εἰς Ρίον 'Ιανέριον έπος 27 'Ιαν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» A.E.	43	7176	έφθ. Κιασσιούγκ 6 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ		«Άδ. Λιβανού» A.E.	43	7194	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") άπο 21 'Ιαν. δι' 'Ινδίας
ΑΜΕΡΙΚΗ		Α. Λούζης	43	7176	εἰς θέσιν 26 Ν. καὶ 5 Α., Φεβρ. 18 διὰ Ντώρμπαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διῆλθε Χονολούλου 4 Φεβρ. διὰ Πακιστάν
ΑΝΙΑ		Ίγκρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Πόρτα 'Αλμπέρνι 16 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΑ		Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		'Αδ. Γουλανδρή	21	4358	άργει 'Ελευσίνα άπο 20 Αύγ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		Ν. Κονδύλη	42	7191	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 14 Φεβρ. καὶ Πόρτα Σαΐδ 23
ΑΞΙΟΣ		«Λιβανώς» A.E.	43	7176	διῆλθε Σουέζ 7 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άνεχ. Ντάριεν 17 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ		Κ. Πετρούτης	21	4786	άργει Πειραιάς άπο 9 Δεκ.
ΑΡΓΩ		'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Τσιμεγκτάσ 18 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιβανώς» A.E.	41	7460	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 12 Φεβρ. διὰ Κιασσιούγκ
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Μασσαλίαν άπο 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΗΜΙΝΑ		Π. Μπάκιας	92	951	εἰς 'Αιόλι ('Ιαπωνίας) ύπο συμπλήρωσιν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	52	13400	άνεχ. Τρίνινταν 17 Φεβρ. διὰ Παραμαρίμπο
ΑΣΤΕΡΙΣ		"Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανώς	43	7176	
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» A.E.	44	1923	διῆλθε Γιορδαλάτρη 21 Φεβρ. διὰ Πειραιάς
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άργει Σιέναται άπο 18 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		'Αδ. Γράτσου	44	7176	διῆλθε Τρίνινταν 5 Φεβρ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άργει Μπάρφου άπο 25 'Ιουλίου. 'Εναυλώθη
ΓΕΩΡΓΙ. ΠΑΝΟΡΑΣ		Θ. Επιφανιέαδης	43	7176	έφθ. Πρίν Ρουέρτερ 17 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		'Αδ. Ανδρέαδης	43	7176	εἰς Ρίον 'Ιανέριον άπο 7 'Ιανουαρίου
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή	14	2401	άργει Πειραιάς άπο 11 'Ιουλίου
ΓΚΡΑΝΟ (δεξ.)		Δ. Καλαφάτης	47	456	εἰς Πειραιάς άπο 6 Φεβρ. Μετωνυμάσθη «ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ».
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		Ν. Παπαδάτος	18	1176	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Πειραιάς 20 Φεβρ. καὶ Πάτρας 22
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		'Αδ. Συνδινού	24	2740	άνεχ. Ήστχαν 20 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΔΕΣΠΟΙ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή	21	1679	εἰς Πειραιάς 27 Φεβρ. ΕΠΟΛΗΘΟ
ΔΗΜ. ΙΓΓΑΛΕΣΗΣ		Υἱοί Δ. Ιγγέλση	18	5275	άργει Πειραιάς άπο 19 'Ιαν.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άργει Κάρδιφ άπο 28 Νοεμ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		'Αδ. Βογιατζίδου κλπ.	18	5202	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		«Αιγαίον» A.E.	44	7207	διῆλθεν 'Οράν 19 Φεβρ. διὰ Φορμόζαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & B. Πανταλέων	43	7176	άνεχ. Πειραιάς 14 Φεβρ. διὰ Βαλενθίαν
ΔΙΡΦΥΣ		'Αδ. Πατέρα	43	7176	διῆλθεν "Άδεν 17 Φεβρ. δι' Εύρωπην.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιάς 27 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Πόρτα 'Αλμπέρνι 16 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» A.E.	43	7244	έφθ. Μαρακάϊμπο 17 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	άργει 'Ελευσίνα άπο 28 Σεπτ.
ΕΙΛΕΝΗ Δ.		«Άλκυων» A.E.	44	7176	έφθ. Βαλτιπόρη 16 Φεβρ.
ΕΙΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		'Αδ. Κουλουκουντή	38	5548	άργει Ρόττερνταμ άπο 4 Σεπτ.
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σίσια	43	7176	διῆλθε Παναγιάν 12 Φεβρ. δι' Ειρηνικὸν
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμουναΐου — Πρίντεψη	21	1549	έφθ. Θεσσαλονίκη 24 Φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιάς άπο 14 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» A.E.	16	2081	έφθ. Φαναγούκούταν 23 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. διὰ Μόζι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλιμανοπ.	43	7207	άνεχ. Σαδάννων 20 Φεβρ. διὰ Μόζπιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» A.E.	43	7176	έφθ. Χάριφαν 18 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» A.E.	43	7176	διῆλθε Ηράκλιταρ 21 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» A.E.	43	7176	άργει Πειραιάς άπο 24 'Ιουλίου
ΕΠΑΠΙΣ		Α. Πρίντεψης	19	1492	διῆλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	άργει Πειραιάς 27 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Καδιώ Σιγάλας	21	2369	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ. διὰ Πόρτα Κάιζερ
ΕΥΑΝΘΙΑ		Υἱοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άργει Βρεταν. Κολομβίαν άπο 27 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύν. I. Χανδρή	43	7177	διῆλθεν 'Άδεν 22 Φεβρ. δι' Αμέρεσαν
ΕΥΘΑΛΙΑ		«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	έφθ. Φόρταν τέ Φράντας 16 Φεβρ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		Π. Μαρκεύντης	43	7176	έφθ. Μπουένος Αύρες 12 Φεβρ.
ΕΥΡΩΤΑΣ		I. Κουμάνταρος	43	7176	άργει Γένοβαν άπο 14 'Ιαν.
ΕΥΦΡΑΤΗΣ		'Ηλίας Φράγκος	29	4230	έφθ. Χάλιφαξ 11 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		'Αδ. Κουλουκουντή	38	5548	άργει Πόρτα Χέλι άπο 13 Σεπτ.
ΗΡΩΝ II.		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Φεβρ. διὰ Πόρτα Κάιζερ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιου»	44	7198	άργει Βρεταν. Κολομβίαν άπο 27 Αύγ.
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάσος» A.E.	44	7198	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") άπο 23 'Ιαν. δι' 'Ινδίας
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκερ)		'Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άνεχ. Αγκώνα 18 Φεβρ. διὰ Σιδώνα
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ		Υἱοί Σ. Π. Πολέμου	42	2865	άνεχ. Σαδάννων 17 Φεβρ. διὰ Ματάνζας
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	διῆλθε Σουέζ 19 Φεβρ. διὰ Τζέδδαν
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Νηρέψης» A. E.	30	4123	άργει "Αιστερνταμ άπο 20 'Ιουλίου
ΘΕΤΙΣ		Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Πέραμα 27 Φεβρ.
ΙΑΚΩΒΟΣ		Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτα Σαΐδ άπο 29 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ		'Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 20 Φεβρ. δι' 'Ινδίας
ΙΘΑΚΟΣ		'Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 12 Φεβρ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
ΙΑΙΣΣΟΣ		«Θεοφανώ» A.E.	15	4724	άργει Πειραιάς άπο 1 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ		N. Παπαδάτος	22	902	άργει Πειραιάς άπο 26 'Ιουνίου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		'Αδ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Τούνινταν 5 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διῆλθε Γιορδαλάτρη 21 Φεβρ. διὰ Σιδώνα
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ		Λουκᾶς Νομικός	28	1594	διῆλθε Μουπάσσι 11 Φεβρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ		Μάρκ. Φράγκος	12	3442	έφθ. Οζάκαν 20 Φεβρ.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	διῆλθε Κιουρασώ 16 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7244	έφθ. Βικτώριαν (Βραζιλ.) 5 Φεβρ.
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ		Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	άργει Πειραιάς άπο 26 Δεκ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		έτ. Χανδρή	24	3226	άργει 'Αμπελάκι άπο 2 'Ιαν.
		Στ. Νιάρχος	45	7240	έφθ. Βικτώριαν (Βραζιλ.) 5 Φεβρ.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ	μίοι Δ. Κυδωνιώας	18	4289	έφθ. Μπαρρόου 6 Φεβρ.	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	43	7176	άνεχ. Νάρδικι 2 Φεβρ. διά. Φιλαδέλφειαν διηλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά. Ρόττερνταμ	
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ.	
ΚΑΣΤΩΡ	Άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Αρούμπαν 16 Φεβρ. διά. Αγγλίαν	
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	έποδισε Μάλταν 11 Φεβρ. (διά. Αγγλίαν)	
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Αλεξανδρειαν 18 Φεβρ. διά. Χάμπτον ρόδς	
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7253	έφθ. Χάμπτον ρόδς 16 Φεβρ.	
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Πουέρτο Όρντας 13 Φεβρ.	
ΚΡΙΟΣ	Μ. Επειρίκος	45	3805	διηλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά. Ινδίας	
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υιοί	27	4950	άσυγει Πέραμα πάπο 3 Αύγ.	
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	7537	έφθ. Κόμπε 20 Φεβρ.	
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιβανούς» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Σαβάνναν 16 Φεβρ.	
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Πειραιά πάπο 13 Φεβρ.	
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά. Τσάρλεστων	
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. Απόδικος	45	7176	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 17 Φεβρ. (διά. Αγγλίαν)	
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς	43	965	έφθ. Σάμου 22 Φεβρ.	
ΛΑΚΩΝΙΑ	Ι. Τσέγκας	25	7176	εις Μότιλ 24 Φεβρ., έπισκεψη	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	4573	διηλθε Ντόμερ 16 Φεβρ. διά. Ρόττερνταμ, έφθ. 17	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	7176	άργει Έλευσίνα πάπο 20 Αύγ.	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διηλθε Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ. διά. Βαγκούμπερ	
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Χακοδάτην 21 Φεβρ. διά. Σιγκαπούρη	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	3911	διηλθε Φλάσιγκ 17 Φεβρ. διά. Πειραιά	
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνιδινού	19	7044	άργει Πειραιά πάπο 30 Ιουνίου	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	5401	άργει Νιούπορτ πάπο 4 Ιουλίου	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	6784	άνεχ. Α'μμουσάτη Μπαπί 17 Φεβρ. διά. Τρίνινταν	
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	1881	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά. Σμύρνην	
ΜΑΡΙΑ	Ι. Πετσόπουλος	11	7244	εις θέσιν 5 Β. και 80 Α., Φεβρ. 5 διά. Μόζι	
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδ. Λώς	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρη 17 Φεβρ.	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	I. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Βαγκούμπερ 11 Φεβρ. διά. Βοιμάνη	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέριον 16 Φεβρ.	
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	4949	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Φεβρ. (διά. Πειραιά)	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδης	22	5175	διηλθε Κολόμπι 15 Φεβρ. διά. Καλκούταν, έφθ. 21	
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	5476	άργει Φάλμουθ πάπο 13 Δεκ.	
ΜΑΡΠΗΣ ΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5585	έφθ. Λονδίνον 13 Φεβρ.	
ΜΑΡΩ	Κ. Αποχήδης	17	5548	εις Ρίον Ιανέριον πάπο 17 Ιαν.	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	38	7198	άνεχ. Χάλιφας 18 Φεβρ. διά. Γένοβαν—Πειραιά	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7157	έφθ. Χάρτελεπου 21 Φεβρ.	
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	5227	άργει Πειραιά πάπο 8 Αύγ.	
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	1435	διηλθε Χονολουλού 17 Φεβρ. διά. Ινδίας	
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	7207	διηλθε Παναμάν 7 Φεβρ. διά. Ιαπωνίαν	
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7176	άργει Πειραιά 27 Φεβρ.	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	20	1114	άνεχ. Χούστον 4 Φεβρ. διά. Βοιμάνη
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	7247	άνεχ. Νεάπολιν 21 Φεβρ. διά. Νέαν Υόρκην	
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	16991	διηλθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά. Πόρ τΣαΐδ	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Άδ. Γουλανδρή	22	7176	έφθ. Τσιγκάτο 12 Φεβρ.	
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενιος»	43	7176	άνεχ. Ηστχάμ 15 Φεβρ. διά. Τάμπαν	
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Φεβρ. διά. Βαγκούμπερ	
ΝΗΡΕΥΣ	Ήλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Φεβρ.	
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας & Σίσια	43	7176	άνεχ. Ειδουμάσιον 12 Φεβρ. διά. Κέϋ Ούέστ	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Σπινιά	43	7196	εις Νέαν Υόρκην, ύπο παραλαδήν.	
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7167	έφθ. Αμβούργον 10 Φεβρ.	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	42	7194	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 21 Φεβρ. διά. Σαγκούνα	
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεάνιοπόρος» Α.Ε.	43	7207	άνεχ. Αμστερταμ 13 Φεβρ. διά. Πενσακόλαν	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	5525		
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	7176		
ΟΛΑΓΑ	Έπτορ. — Εφοπλιστική	44	7176		
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176		
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176		
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπ» Co	18	5525		
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704		
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182		
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7176		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244		
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194		
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176		
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικόφρος	24	5026		
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822		
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448		
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448		
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδ. Γουλανδρή	23	4693		
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176		
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθηνά»	44	7207		
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193		
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594		
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952		
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σίσια	16	1765		
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλας	25	1412		
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΙΩΝ	έτ. «Γαλασίας»	45	7176		
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνίκη» Α. Ε.	44	1923		
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόδ»	17	4908		
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177		
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υίδων Σιγάλας	43	7176		
ΣΟΥΖΑΝΝΑ II	N. Παπαδότσος	08	811		
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400		
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853		
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176		
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244		
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176		
ΤΣΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενίας I. Χανδρή	43	10448		
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	11	3658		
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459		
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7207		
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557		
ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783		
ΦΑΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985		
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757		
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176		
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247		
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176		
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176		

ΧΙΟΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	39	5643	διήλθε Πούλο Μπούκομ 19 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7247	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΩΡΕΟΙ	Γεώργ. 'Εμίρης	39	4967	εἰς Πειραιά ὑπὸ ἀνακατασκευὴν
ΑΒΑΝΣ	ἘΤ. «Αθαν»	21	3271	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 14 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΑΘΗ	ἘΤ. «Ντὲλ Μάρ»	44	7158	ἀνεχ. Γκάλιεστων 5 Φεβρ. δι' Ἐμδεν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	ἘΤ. «Αρτεμίς»	17	3976	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ἘΤ. «Αἴτζιαν Μάρ»	10	1471	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμ.
ΑΕΛΛΑΔ	ἘΤ. «Ράιτσες»	44	7292	ἔφθ. Σαΐν Τζάν (Νέας Γῆς) 10 Φεβρ.
ΑΖΙΑΝ	ἘΤ. «Πανοσεάνικα»	43	7223	εἰς θέσιν 41 Β. καὶ 42 Δ., Φεβρ. 18 δι' Ἰνδίας
ΑΖΙΑΤΙΚ	ἘΤ. «Ιρκάρ»	20	3280	εἰς Καλούταν ἐπὸ 1 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	ἘΤ. «Λάξ Πλάτα»	43	7239	ἔφθ. Βαλτιμόρην 21 Φεβρ.
ΑΓΚΥ (λιβερ. δεξ.)	ἘΤ. «Μονρόβια»	37	9937	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	ἘΤ. «Ἄζουερο»	44	7176	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 22 Ἰουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	ἘΤ. «Τουλά»	25	4954	ἀργεῖ Αμβούργον ἐπὸ 1 Δεκ.
ΑΙΑΣ	ἘΤ. «Σεντράλε»	29	5218	ἀργεῖ Γένοβαν ἐπὸ 3 Νοεμ.
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	ἘΤ. «Αίας»	22	1057	ἀνεχ. Βασιράν 7 Φεβρ. δι' Ἀδεν, ἔφθ. 22
ΑΙΜΙΑΙΑ (δεξ.)	ἘΤ. «Βιδάλετ»	20	7016	διήλθε Σουέζ 23 Φεβρ. διὰ Μπάχρειν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	ἘΤ. «Ντὲλ Ε΄τζέο»	44	7286	ἀνεχ. Βιζαγκαπτάμ 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ	ἘΤ. «Εστρέλλας»	44	1935	ἀνεχ. Κατ Χαϊτίεν 15 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην, ἔφθ. 20
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	ἘΤ. «Ιμπέριο»	44	7158	ἀνεχ. Ρίον Ιανέριον 10 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	ἘΤ. «Ἀκρόπολις»	28	5133	ἔφθ. Μορμουγκάο ρόδης 8 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ματζέλια»	18	5599	ἀνεχ. Ἀμδενός 20 Φεβρ. διά Στάντερσαν
ΑΛΙΚΗ Π. (όνθ.)	ἘΤ. «Τρανσόλες»	44	7212	διήλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΑΛΛΥ (λιβ.)	ἘΤ. «Εγκρήβιλλα»	12	3962	ἐργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 30 Αὔγ.
ΑΛΜΑ	ἘΤ. «Ἀλμά»	19	5409	διῆλθεν "Αδεν 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΠΑ	ἘΤ. «Εξεραμάρ»	44	7195	ἀνεχ. "Υμούντεν 8 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	ἘΤ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθεν "Αδεν 12 Φεβρ. διά Φάσ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	ἘΤ. «Άλμαρυλλίς»	45	7201	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 14 Φεβρ. διά Κόμπε
ΑΜΠΙΤΣΟΥΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	ἔφθ. Μπουένος "Αύδες 20 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	ἘΤ. «Σάμποκα»	44	7207	ἀνεχ. Μορμουγκάο 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	ἘΤ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	ἔφθ. Καλούταν 16 Φεβρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	ἘΤ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	διῆλθεν "Χούστον 18 Φεβρ. δι' Ἰνδίας
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	ἘΤ. «Αννίτσα»	44	7070	ἔφθ. Βούδανην 22 Φεβρ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	ἘΤ. «Μαρτινίκα»	30	6869	ἔφθ. Λίβερπουλ 15 Φεβρ.
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	ἘΤ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφορὰς Ράς Σουύτρ—Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	ἘΤ. «Μίνως»	08	1763	ἔφθ. "Αδεν 22 Φεβρ. (διά Κουβέντη)
ΑΝΤΡΕ	ἘΤ. «Ντὲλ Νόρτε»	43	7176	εἰς Φιλιππίνας νήσους 20 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ἘΤ. «Αντάρες»	44	7126	προσπραγμένον εἰς Φιλιππίνας ἀπὸ 16 Φεβρ.
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ντὲλ Μάρ»	30	11147	ἔφθ. Μεστίναν 5 Φεβρ. (διά Λίβερπουλ)
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνθουρ.)	ἘΤ. «Ήγκλα»	44	7176	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 16 Φεβρ. διά Καράτσι
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	ἘΤ. «Αϊλά Βέρντε»	44	7331	ἀνεχ. Σουάν 11 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΑΡΕΤΗ Σ	ἘΤ. «Αλβίων»	28	5061	ἀργεῖ Αμέρεσιν ἀπὸ 9 Αὔγ.
ΑΡΕΤΗ	ἘΤ. «Απόστολο»	20	3330	διῆλθε Βερμούδας 19 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΑΛΑΞ (Κοστ.)	ἘΤ. «Ρίταλες»	19	2609	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 20 Αὔγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	ἘΤ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Οζάκαν 23 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ονδ.)	ἘΤ. «Μιραφλόρες»	38	10277	διῆλθε Κέπι Τάουν 19 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	ἘΤ. «Αριστομένης»	43	7244	διῆλθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Χιλῆν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	ἘΤ. «Μαριτάμι»	40	10224	ἔφθ. Ρεοί (Βραζιλ.) 16 Φεβρ.
ΑΡΙΩΝ	ἘΤ. «Ντὲλ Εστε»	19	5672	ἀργεῖ Γλασκώδην ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	ἘΤ. «Ιστιμένια»	21	10388	διῆλθε Παναμάν 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	ἘΤ. «Λαστρα»	43	7273	ἀργεῖ Σαδάνναν ἀπὸ 20 Δεκ., ἐπισκευή.
ΑΡΣΕΝΑ	ἘΤ. «Μαρπουέντε»	43	7176	διῆλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Χιλῆν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	ἘΤ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διῆλθε Ντεμέράρα 16 Φεβρ. διά Παραμαρίμπο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	ἘΤ. «Μπαγιάνος»	44	7157	εἰς Χόρτα ἀπὸ 23 Ιαν., ἐπισκευή.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	ἘΤ. «Σάνι Μιγκουέλ»	28	4809	ἀργεῖ Ελευσίνα ἀπὸ 1 Αὔγ.
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	ἘΤ. «Νόρβεστ»	30	9031	διῆλθε Παναμάν 18 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	ἘΤ. «Νητιάμοντ»	44	7210	ἀργεῖ Σαδάνναν ἀπὸ 22 Δεκ., ἐπισκευή.
ΑΣΤΕΡ (δεξ. ονδ.)	ἘΤ. «Μάρ ντὲλ Σούρ»	22	7053	διῆλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Χιλῆν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	ἘΤ. «Φουνταντόρ»	21	3522	διῆλθε Ντεμέράρα 16 Φεβρ. διά Παραμαρίμπο
ΑΣΥΝΕΤΗ (παναμ. δεξ.)	ἘΤ. «Πελιθάλλε»	20	8428	εἰς Χόρτα ἀπὸ 23 Ιαν., ἐπισκευή.
ΑΤΤΙΚΗ	ἘΤ. «Αττίκα»	27	5214	ἔφθ. Βούδανην 18 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 4 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Σηάτλη ἀπὸ 22 Δεκ., διά Σιγκαπούρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Τζιμπούτη 9 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	49	17094	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	49	7310	ἔφθ. Μορμουγκάο ρόδης 13 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς θέσιν 21 N. καὶ 8 Δ., Φεβρ. 19 διά Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	44	7176	εἰς Μπρεμερχάφεν ἀπὸ 25 Ιαν., ἐπισκευή
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	53	12000	ἀνεχ. Μόσι 23 Φεβρ. διά Βαγκούμερο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	53	13000	εἰς Τίτις, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἀνεχ. Πούερτο λά Κρούζ 8 Φεβρ. διά Μοντεβίδεο, ἔφθ. 22
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	52	10930	διῆλθε Σουέζ 23 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	50	8679	ἀνεχ. Σιδῶνα 17 Φεβρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Φίλαδέλφειαν 20 Φεβρ. διά Καροπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙ-ΛΟΤ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 21
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	48	10928	ἔφθ. Γιουκάσο 4 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Ατλάντικ»	49	10908	διῆλθε Νέσιον Υόρκην 22 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 14 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἔφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 19 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	ἘΤ. «Μαριτίμα»	45	7160	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 3 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	ἘΤ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Λός Αντζέλες 2 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΑΥΡΑ	ἘΤ. «Παλιέσα»	42	7236	ἔφθ. Βούδανην 11 Φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	ἘΤ. «Άρκτοτρούς»	27	5006	ἀνεχ. Τσάρλεστων 21 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων
ΑΦΡΟΣ	ἘΤ. «Βαλίδιό»	44	7198	ἔφθ. Βαλτιμόρη 17 Φεβρ.
ΒΑΙ-Ι·ΜΕΑ (όνθουρ.)	ἘΤ. «Λάξ Κρούτσες»	44	7178	ἀνεχ. Γιαντζέλες 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	ἘΤ. «Σουνταμερικάν»	35	8072	ἀνεχ. "Αιστερνταμ 8 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ.)	ἘΤ. «Βαλιέντε»	43	10449	διῆλθεν "Αδεν 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)	ἘΤ. «Βάνμας»	21	7127	ἔφθ. Λεϊκ Τσάρος 12 Φεβρ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	ἘΤ. «Ιντερ Αμερικάν»	44	7176	διῆλθε Βαλαριγκετ ἀπὸ 3 Φεβρ.
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	ἘΤ. «Βαπτόρες»	26	8624	ἀνεχ. Ντεμέράρα 20 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	ἘΤ. «Καρούντο»	43	7180	διῆλθε Χονδούλου 18 Φεβρ. διά Κόμπε
ΒΑΣΙΛΙΑΣ	ἘΤ. «Καστελλάνα»	43	7067	ἀνεχ. Λοιδόνιον 19 Φεβρ. διά Λοιδόνιον
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	ἘΤ. «Οσεάνικας»	43	7244	διῆλθε Πούλο Μπούκον 18 Φεβρ. διά Μαντράς
ΒΕΝΟΥΣ (όνθουρ.)	ἘΤ. «Γκλόμπο»	20	7631	διῆλθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΒΙΒΑ (δεξ.)	ἘΤ. «Βιδάλετ»	18	5576	ἀνεχ. Καράστα 18 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΒΙΚΤΩΡΙΟΥΣ (δεξ.)	ἘΤ. «Βαλπαραίσο»	31	8440	διῆλθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	ἘΤ. «Μαρστόμπαντε»	52	11348	ἀνεχ. Ρίον Ιανέριον 15 Φεβρ. διά Καροπίτο.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	ἘΤ. «Τρανσμεντερράνιαν»	17	2041	ἀργεῖ Σαουθάμπτον 20 Φεβρ., ζημίαι

ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Φόλεϋ
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίο»	42	7076	άνεχ. Γιασδάτα 15 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΓΑΥΡΙΟΝ		έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Μονρόδια 10 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Φεβρ. διά Καράτσι
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)		έτ. «Ματζέόλια»	27	5586	άνεχ. Σιδώνα 15 Φεβρ. (δισταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Φεβρ. διά Σαντιάγκο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Νιού Ουεστμίνστερ 18 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		έτ. «Μεριντιάν»	19	5405	διήλθε Λας Πάλμας 21 Φεβρ. διά Κόνακρου
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	άνεχ. Χάδρην 14 Φεβρ. διά Λάζ-Γκουατίρα
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	έφθ. Ρίον 'Ιανέιρον 17 Φεβρ.
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)		έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Λονδίνον 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ		έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	έφθ. Σάντος 18 Φεβρ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛ (λιθερ.)		έτ. «Γουορληντσάιντ»	20	6343	έφθ. Μορμουγκάο ρόδις 9 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20628	διήλθε Σουεζ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ. λ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20350	έλιθ. Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20600	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Διεθνής»	49	17738	διήλθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)		έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Σουεζ 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γιουρόπα»	44	7192	διήλθε Χονολουλού 12 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)		έτ. «Άρτεμις»	17	3322	άργει Πειραιά ἀπό 18 Φεβρ.
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Πλέι»	20	6157	άργει Πειραιά ἀπό 30 'Οκτ.
ΔΟΞΑ (λιθερ.)		έτ. «Άλαραράντο»	43	7161	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ		έτ. «Λεόγκα»	19	812	διήλθε Φόρτ Γκιλιγκερ 20 Φεβρ. ἐκ Σαουθάμπτον
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	διήλθεν «Αγ. Βικέντιον 15 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)		έτ. «Νολίντο»	16	1977	άργει 'Αυδέρσαν ἀπό 27 Δεκ.
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)		έτ. «Στέλλα»	12	3663	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 'Οκτ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκος»	24	4991	άργει 'Ιμπιγχαμ ἀπό 10 'Ιαν.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Νιούπορτ 18 Φεβρ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)		Έλληνες αγορασταί	18	629	άργει Πειραιά 27 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ		έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άργει Γένοβαν ἀπό 17 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ		Έμμ. Γιανουλάτος	28	6522	άνεχ. 'Αδεν 16 Φεβρ. διά Σουεζ, ἐφθ. 20
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ		έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	άργει Κάρδιο ἀπό 25 Σεπτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	έφθ. Πόρτ Άλμπεριον 16 Φεβρ.
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Τσέντουρος»	44	7201	έφθ. Καμασίτι 16 Φεβρ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενεσενάντα»	44	7207	άνεχ. Βικτωρίων (Βραζιλ.) 17 Φεβρ. διά 'Εμδεν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ		έτ. «Πομαρόδζα»	43	7176	διήλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΝΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ντές Σάντος»	52	12225	'ΙΒΕ: «ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ», ὡς μετανομάσθη.
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθερ.)		έτ. «Ντές Μάρφιλ»	44	7240	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν.
ΕΡΑΤΩ		έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 14 διά Ιαπωνίαν.
ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Λός Σάντος»	52	12225	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθερ.)		έτ. «Μονρόδια»	52	5850	έφθ. Αστόριο 18 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ		έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Σαντιέγκο 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διήλθε Σουεζ 16 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 Φεβρ. διά Μόρι.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιος	45	7176	διήλθε Σουεζ 21 Φεβρ. διά Καράτο:
ZAN		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 11 Φεβρ. διά Αμβούργον
ZAN KIKH		έτ. «Μπόνα Εσπεράντζα»	19	5950	άργει 'Αλγερίου ἀπό 6 'Ιουνίου
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άργει Πέρασμα ἀπό 9 Φεβρ.
ZINI (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γιουράγκιτεντ Κρός»	52	12650	άνεχ. Λός 'Αντζελες 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ZOZIAN (Κοσταρ.)		Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Γλασκώνη 21 Φεβρ. διά 'Αιμέρσαν
ΗΓΚΑ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Φεβρ. διά Λά Σαλίνας
ΗΡΩΝ (Χονδ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	έφθ. Ντρόμπιαν 23 Φεβρ.
ΟΕΚΛΑ		έτ. «Τρανσμαρίνα»	44	7265	άνεχ. Λός 'Αντζελες 12 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΕΓΕΝΕΝΗΤΩΡ		έτ. Ντέλ Νόρτε	43	7151	διήλθε Χονολουλού 12 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΟΕΩΔΩΡΑ		έτ. «Δώρω»	45	7151	άνεχ. Κόμπιτ 15 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΟΕΩΔΩΡΟΣ Σ.		έτ. «Σπαλμαντόρι»	17	1276	άργει 'Αιμέρσαν ἀπό 10 Νοεμ.
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έτ. Σαβάναν ἀπό 28 'Ιαν.
ΟΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθερ.)		έτ. «Ιντερόδεσαν»	18	7019	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 18 Φεβρ.
ΟΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	έθ. Νέαν 'Υόρκη 2 Φεβρ.
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αντιλάννας»	28	7350	διήλθε Χονολουλού 3 Φεβρ. διά Καράτοι
ΙΑΛΛΕΝΑΟ		έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	άνεχ. Χάρτελεπουλ ἀπό 11 'Ιαν.
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)		έτ. «Ιντάλγκος	43	7194	άργει Αράσαντ 21 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Κούστον 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διήλθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διά Παραμαρίπο
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Κόμπιτ 20 Φεβρ. διά Σουμάτραν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 25 Φεβρ. 1952
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Χούστον 10 Φεβρ. (δισταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	52	16000	έτ. Ναγκασάκι, υπό συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Πούλο Μπούκοι 10 Φεβρ. διά Καράτοι
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνδουρ.)		έτ. «Μπαζίλ»	17	4719	άργει Σαράνταν 7 Νοεμ.
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έτ. Χάιφαν 15 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)		έτ. «Αριόνας»	22	8432	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρεκούπιτζα»	43	7257	έφθ. Μαρακάιπο μετά 16 Φεβρ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	άργει Μπρούμερχάδεν ἀπό 9 Νοεμ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7157	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.		έτ. «Βατόρες»	19	4683	άνεχ. Ελευσίνα 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΕΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Ελληνες αγορασταί	07	1075	διήλθε Κορρούναν 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΕΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ		έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	άργει Πειραιά ἀπό 5 'Ιαν.
ΚΑΠΤΕΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5354	είς Καλούσταν ἀπό 22 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιθερ.)		έτ. «Αντόρ»	43	7129	είς Ντάρμπιτον ἀπό 26 'Ιαν., ἐπισκευή.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)		έτ. «Μπράτι Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βοστάνη 11 Φεβρ. διά Ντομίνικα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	είς Αμέρσαν 20 Φεβρ.
ΚΑΡΜΑΡ		έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Μόρφου Μπαϊτέ 13 Φεβρ.
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)		έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	άργει Πουέρτο Κορτέζ ἀπό 5 'Οκτ.
ΚΑΡΡΕΝΑ		έτ. «Καρρένα»	21	4507	έφθ. Καλκούταν 12 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Νολίντο»	44	2370	έφθ. Καζαμπλάκαν 21 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Τόκιο 10 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.		έτ. «Δελφίν»	44	7115	είς Ιιμένας Ιαπωνίας 12 Φεβρ.
ΚΑΒΟΛΙΔΗ		έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ.
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΔΟ		έτ. «Άρικο»	42	5236	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 18 Φεβρ. (διά Βαλτιμόρην)
ΚΑΛΗ		έτ. «Μάριν»	43	7166	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 24 'Ιουλίου
ΚΑΛΥΓΕΡΑ		έτ. «Καλιύνεργο»	42	7178	έφθ. Βαγκούνερ 10 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)		έτ. «Πανιμά»	43	7246	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 12 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΤΙΓΚΟ		έτ. «Καρνάστιον»	44	7281	είς Νέαν Καλλοδούνιαν 16 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ		έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	διήλθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 22 'Ιουλίου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)		έτ. «Κάνοντους»	41	7579	άργει Σύρον ἀπό 6 Δεκ. 'Εναυλώθη
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθερ.)		έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)		Κ. 'Ατυχίδης	17	5700	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Δεκ.
KNOZA		έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διήλθε Παναμάν 11 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν

ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Όζάκαν 20 Φεβρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	13	9424	άργει Μπρεμερχάφευ από 30 Δεκ.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	43	7933	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκού) 6 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	άνεχ. "Ελλεσμερ Πόρτ 14 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7177	έφθ. Χούστον 20 Φεβρ.
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	άνεχ. Σουάζ 1 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Αρίστουαρ»	43	7167	διήθεν Όραν 20 Φεβρ. διά Καράτσι
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ. «Μιτάρου»	14	7475	άργει Καζαμπλάγκαν από 10 Αύγ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	διήθεν Παναμάν 18 Φεβρ. διά Μόζι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κούγκισταντόρ»	45	7157	διήθεν "Αγ. Βικέντιον 17 Φεβρ. δι' "Υμουΐντεν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	είς Τάιν από 24 'Ιαν.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Λός "Αντζέλες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	14000	είς Σιιζουί, υπό συμπλήρωσιν
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	άνεχ. "Ελλεσμερ Πόρτ 18 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΛΙΔΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεβέντον»	44	7235	έφθ. Χιροσίμα 11 Φεβρ.
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζέλες από 24 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	διήθεν Λός "Αντζέλες 1 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	διήθεν Πόρτ Σαδ 14 Φεβρ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράντα»	44	7160	έφθ. Μπουένος "Αύρες 14 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)	έτ. «Μουρόβια»	49	5841	διήθεν Πόρτ Σαδ 16 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόκα»	19	6040	άνεχ. Αμβούργον 15 Φεβρ., Ούζαν 19 διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άνεχ. Χούστον 18 Φεβρ. δι' Αγγλίαν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμπαΐνα»	43	7160	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	έφθ. Αμβούργον 6 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	διήθεν Τοίνινταντ 10 Φεβρ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κριστάλ»	20	3326	άργει Αμερικαν από 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	έφθ. Κωνστάντζαν 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	όγει Πειραιά από 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Φάλμουθ από 13 Δεκ.
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	52	12995	άνεχ. Πόρλαντ (Με.) 15 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	53	13033	είς Χομπόκεν (Βελγίου), υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σαν Γκέρασιμο»	20	3483	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 Φεβρ. διά Νούετιας
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Μοτόρές»	52	7404	άνεχ. Λός "Αντζέλες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μάρτορα»	20	7641	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. διά Σαγκούα
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	6382	διήθεν Σουεζ 20 Φεβρ. διά Νεάπολι
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Πόρλαντ ("Ορεγκού) 12 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Ινκόκια»	45	7264	έφθ. Κάρδιαν 5 Φεβρ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Μέντωρα»	18	1395	διήθεν Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άργει Βαλτιμόρην από 9 Νοευ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 15 Φεβρ. διά Χάϊφαν
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άργει Μασσαλίαν 25 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δύνδ.)	Π. Γ. Κοτταράπούλος	19	8056	άνεχ. Χάμπιτπον 29 Φεβρ. διά Χάμπιτπον σόδας
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.)	έτ. «Πιασμόντε»	43	7176	άνεχ. Μπούρενος "Αύρες 7 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Έλκαρριερς»	44	7207	όγει Αλεξανδρειαν από 21 'Ιαν.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)	έτ. «Μπουρίκο»	20	854	άργει Πειραιά από 15 'Ιουλίου
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	είς Ρίον Ιανέριον από 22 'Ιαν.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χέρι»	43	7196	είς θέσιν 7 Β. και 55 Δ., Φεβρ. 16 διά Κιουρασώ
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	έφθ. Αμδούργον 12 Φεβρ.
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	άνεχ. Ματάντι 15 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Φίναρτ 21 Φεβρ. διά Συρίαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Νοφτόλα»	20	6416	έφθ. Μπούεμερχάρεν 17 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	έφθ. Κιούρε 19 Φεβρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	διήθες Λίζαρτ 1 Φεβρ. διά Κόλπον Μεσικού
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	διήθεν Τοίνινταντ 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Αλιάντζας	44	7162	διήθεν "Άδεν 19 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	διήθεν Παναμάν 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστέρον Σιφάριγκ»	43	7175	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 15 Φεβρ. διά Λάδσεντν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12191	άνεχ. Τσάρλεστον 17 Φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικας	41	7176	άνεχ. Κιούρε 18 Φεβρ. διά Λός "Αντζέλες
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετόλεις»	52	12025	άνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 9 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Βομβάν 21 Φεβρ. διά Μόντπιλ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	διήθεν Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διά Μπάνιας
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	έφθ. Πόρτο Σαδ 14 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλοντας»	45	7148	άνεχ. Σιιζουί 21 Φεβρ. διά Κόμπε
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Γιοκοσούκα από 29 'Ιαν. διά Βαγκούθερ
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	είς Ινιοσία από συμπλήρωσιν
ΝΙΤΑΡΝΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνιάντεν Κρός»	52	12650	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	έφθ. Καλκούτα 18 Φεβρ.
ΙΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κεμπάκο»	25	5531	έφθ. "Άμπτο 18 Φεβρ.
ΙΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άνεχ. Σάλτερ 20 Φεβρ. διά Φόλεϋ, έφθ. 22
ΙΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	35	7293	άνεχ. Βραζιλίαν 13 Φεβρ. δι' Ειδεν
ΙΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαυπτό»	44	7244	έφθ. Ρίον Ιανέριον 3 Φεβρ.
ΙΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριος»	44	7175	άργει Κάρδιφ από 29 'Ιουν. Εναυλώθη.
ΙΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Σιιζουί 21 Φεβρ. διά Λάδσεντν
ΙΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέροντε»	43	7246	έφθ. Κιούρασώ 6 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	όγει Κιούρασώ από 14 Δεκ.
ΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	διήθεν Γοιθασλάταρ 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17720	διήθεν Σουεζ 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14222	διήθεν Σουεζ 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήθεν Φόλεϋ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Φόλεϋ 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήθεν Σουεζ 19 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διήθεν Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	είς τὸν Ανταστκιόν, φαλαινιοθοία
ΙΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	διήθεν Σουεζ 24 Φεβρ. διά Μπάχρειν
ΙΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	27	8627	διήθεν Φόλεϋ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΤΒΑΡ II.	έτ. «Μιραφόλρα»	18	1852	όγει Νέαν Όρλεάνη από 1 Νοευ.
ΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. "Ατυχίδης	10	2439	άργει Μασσαλίαν από 23 Νοεμ. 1951
ΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Μόντπιλ από 21 Αύγ.
ΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζ»	44	7210	άνεχ. Βαγκούθερ 12 Φεβρ. διά Κόμπε
ΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλα»	43	7176	άνεχ. Όζάκαν 12 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτοι»	17	992	άργει Πειραιά από 30 Νοευ.
ΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπούδω»	44	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντερνάσιονάλ»	44	7210	άνεχ. Ντρόπταν 19 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Μελβούρην 16 Φεβρ.
ΑΡΑΛΟΣ II.	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άργει Πειραιά από 8 'Ιουλίου
ΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 Φεβρ.
ΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη»	26	5937	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
ΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	είς Πειραιά, Εναυλώθη.
				διήθεν Τρίνινταν 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην

ΠΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ.	«Σάμοσοκ»	45	7148	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 17 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πόλαρ»	19	6495	όργει Νέαν 'Υόρκην ἀπὸ 10 'Ιουλίου
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντέλα 'Εστε»	44	7190	ἔφθ. Τόκιο 15 Φεβρ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ.	«Λά Πλάτα»	44	7163	ἔφθ. Βιζαγκατατάμ ρόδις 11 Φεβρ.
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)	έτ.	«Πόρτο 'Αλέγκρε»	44	7223	άνεχ. Τζιμπούτι 18 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκού»	36	7104	όργει 'Άμστερνταμ ἀπὸ 2 'Ιαν., ἐπισκευὴ
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	ἔφθ. Μασσαλίαν 8 Φεβρ.	
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ.	«Μπιενβένιτο»	19	5055	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Αύγ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ.	«Σουντ 'Αμερικα»	14	4823	έργασια ἀπὸ 16 'Ιουλίου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλα 'Εστε»	44	7192	διῆλθε Χονόλουλον 15 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ.	«Θρή Στάρς»	19	8374	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 15 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
PANTIANT (δεξ.)	έτ.	«Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	εἰς θέσιν 33 Β. καὶ 30 Δ., Φεβρ. 17 διὰ Πούντα Καρντόν
ΡΕΑ	έτ.	«Ολίστιτο»	21	1387	όργει 'Άμστερνταμ ἀπὸ 18 'Ιαν.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	διῆλθε Γιβούλτρο 14 Φεβρ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Εμπρέσω»	42	7176	άνεχ. 'Οζάκαν 10 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πάξ»	20	5686	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 'Ιουλίου
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Γοργόνα»	31	8205	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 12 Φεβρ. διὰ Λάδσεντ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ.	«Ριάκουο»	21	1925	ἔφθ. Γενοβέλη 22 Φεβρ.
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Χούλη 22 Φεβρ.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Φεβρ. διὰ Μουρόραν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πατσίφικα»	44	7229	όργει Μπαγκόκ ἀπὸ 9 Σεπτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ.	«Κιστανέρα»	19	2632	άνεχ. Νούεριτας 20 Φεβρ. διὰ Τζάκοσονβιλ
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	διῆλθε Χονόλουλον 1 Φεβρ. δι' 'Ινδίας
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εσκομπάλα»	45	7151	
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Φεβρ. διὰ Σημάττα
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλα 'Εστε»	18	5664	ἔφθ. Ροάσιο 15 Φεβρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 171 Δ., Φεβρ. 11 δι' 'Οζάκαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σουμέλγκα»	44	7282	εἰς θέσιν 35 Β. καὶ 50 Δ., Φεβρ. 19 διὰ Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιαδίζι»	23	5374	εἰς Μίδδλεσμπρο ἀπὸ 12 'Ιαν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εσπεράντζα»	06	2088	διῆλθεν "Άδεν 11 Φεβρ. δι' 'Απωλησην
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνι»	43	7250	διῆλθε Λός "Άντζελες 10 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ.	«Μάρ ντελ Σουντ»	43	7264	διῆλθε Λός "Άντζελες 17 Φεβρ. διὰ Μορμουγκάσο
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Μόζι 4 Φεβρ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον)
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	διῆλθε Τρίνινταν 19 Φεβρ. διὰ Σάντος
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπόρες»	43	7257	άνεχ. Λός "Άντζελες 17 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ.	«Νίκη»	24	3279	ἔφθ. Μπορτνάιλαντ 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ.	«Άβια»	20	2606	ἔφθ. Τσάρλεστον 17 Φεβρ.
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	13000	εἰς Μάλιμο, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Τρέιντερς»	22	8964	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Φεβρ.
ΣΑΞΟΝΧΗΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	52	12705	ἔφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 15 Φεβρ.
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	53	13575	εἰς "Άμστερνταμ 10 Φεβρ. διὰ Μακόρις
ΣΑΠΦΟ	έτ.	«Τέρμαρα»	44	7212	"ΙΔΕ: «ΚΟΡΘΙ», ὡς μετωνυμάσθη.
ΣΗ—ΠΗΡΑ (δεξ.)	έτ.	«Μοντεπάρντο»	43	7261	όργει Μπάρρους ἀπὸ 14 Αύγ.
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ.	«Ινσουλάρα»	44	7116	ἔφθ. Αιμούνγον 17 Φεβρ. καὶ Βρέμην 21
ΣΙΜΩΝ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	45	7198	ἔφθ. Τρίνινταν 16 Φεβρ. (διὰ Βαλτιμόρην)
ΣΙΡΑΜ	έτ.	«Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Μόζι 21 Φεβρ. διὰ Μανίλλαν
ΣΟΥΛΑ	έτ.	«Γκλόύτο»	19	6541	άνεχ. Αινέρσουν 14 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ.	«Ατυχίδης	25	5136	διῆλθεν "Άδεν 19 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ.	«Αϊόλος»	43	7199	ἔφθ. Καράτσι 17 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Λονδίνου 17 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Πινογκάνα»	43	7324	εἰς θέσιν 43 Β. καὶ 33 Δ., Φεβρ. 18 διὰ Φάλμουθ
ΣΤΟΡΚ	έτ.	«Μαροπάνη»	41	7111	εἰς Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ.
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Ελλήνες αγύρασται	43	7331	διῆλθε Λός "Άντζελες 8 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΥΡΑ	έτ.	«Βέτημαρ»	45	7204	όργει Αιμέρσαν ἀπὸ 26 Αύγ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ.	«Αριόνα»	21	7409	
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Διδώ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ. διὰ Χιροχάτα
ΤΕΝΙ	έτ.	«Βίστα Ντοράντα»	43	7248	ἔφθ. Βαγκούνερ 7 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	όργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 25 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ.	«Κογκόρντια»	20	3526	έφθ. Αιδενόγον 17 Φεβρ. καὶ 20 Φεβρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ.	«Πατσίφικ»	44	11625	έφθ. Τρίνινταν 16 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ.	«Γιουνάιτεν Κρός»	52	12523	άνεχ. Ούμη Σαΐδ 14 Φεβρ. διὰ Λός "Άντζελες
TINI (δεξ.)	έτ.	«Ηιασφάϊρ»	44	7246	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. διὰ Γιουκάρο
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Άντρα»	44	7216	εἰς Μορμούγκαδο 20 Φεβρ.
ΤΟΡΜΟ-ΙΛ (λιβ.)	έτ.	«Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ.	«Ορίεντε»	38	10455	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Μπολέρος 11 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Τρίνιτα»	10	3649	όργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 'Ιουλίου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ.	«Μιραρόδρες»	21	8206	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΤΡΟΥ-Υ (δινδ. δεξ.)	έτ.	«Ιντρα 'Αμερικάνα»	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 18 Φεβρ.
ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ναδεργκάντες»	45	7256	άνεχ. Λός "Άντζελες 12 Φεβρ. δι' 'Αμδέρσαν
ΥΨΕΛΟΥ	έτ.	«Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Φεβρ.
ΦΑΙΑΣ II.	έτ.	«Ντέλα 'Εστε»	43	7132	διῆλθε Κιουρασώ 4 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ.	«Ρίο 'Αμάντο»	43	7265	εἰς θέσιν 23 'Ιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΦΑΣΣΑ	έτ.	«Μιράντο»	27	6023	έφθ. Αλγερίον 20 Φεβρ.
ΦΑΡΑΛΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Ακατούλκο»	45	10441	άνεχ. Ράς Τανούρα ἀπὸ 27 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	Π.	«Ατυχίδης	42	7009	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 Φεβρ. διὰ Κίελον
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Κριότομπα»	21	7460	άνεχ. Χούστον 17 Φεβρ. διὰ Χάιφαν
ΦΡΙΕΟΣ	έτ.	«Κολόνι»	27	1412	εἰς μεταφοράς Χόγκ Κόγκ — Πακιστάν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ντέλα 'Εστε»	43	7127	διῆλθε Χονολουλού 14 Φεβρ. δι' 'Ινδίας
ΧΟΚ	έτ.	«Γιουνάιτεν Κρός»	53	13650	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Λιμπέριαν»	43	7243	έφθ. Νούεριτας 20 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘ (δεξ.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18675	εἰς "Ηνωμένας Πολιτείας, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ.	«Τρανσότεσένικα»	42	7175	διῆλθε Ντόβερ 20 Φεβρ. διὰ Εμδεν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ.	«Ωκεανοτόρος»	44	7293	διῆλθε Ντόβερ 20 Φεβρ. διὰ Γερμανίαν

A. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

Marine Services:

CONTRACTORS	PROVISIONS
STEVEDORING	DECK & Eng STORES
PAINTING	FRESH WATER
SHIFTINGBOARDS	RADAR
CLEANING BOILERS	GYROCOMPAS
» DEEP-TANKS	RADIO EQUIP. ETC.
» HOLDS	

Telephone: OFFICE 8.22.26, PRIVATE 41.29.05

Telegrams: «LENICA» Montevideo. ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)