

NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1953

Αρ. Φύλλου 427/186



MICHNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ 8').
ΑΡΙΘΜΟΣ 427) 186

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1953

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

Δύο γεγονότα τοῦ λήξαντος δεκαπενθημέρου, τὰ ὅποια σχολιάζομεν ιδιαιτέρως, πείθουν, ὅτι εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πνέει νέος ἄνεμος δημιουργικῆς ἐργασίας, ἔγκαταλειπομένου τοῦ πνεύματος τῆς ἀρνήσεως, τὸ ὅποιον διεῖπε μέχρι τούδε τὰς πράξεις καὶ τὰς ἐνεργείας του.

'Η διευθέτησις τοῦ προκύψαντος ζητήματος μὲ τὴν 'Ιταλίαν διὰ τὸ «Ν. Ἐλλάς», ἡ κατ' ἀρχὴν υἱοθέτησις τῶν ἀπόφεων τῆς Ἑταιρίας Γουλανδρῆ διὰ τὴν ὑψώσιν τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὸ νέον τῆς ὑπερωκεάνιον ἀπὸ τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον, κατόπιν μακρᾶς εἰσηγήσεως τῶν κ. κ. Λαμπριανίδη καὶ Μπουρνιά, ἀποδεικνύουν, ὅτι ὅταν ὑπάρχουν ἄνδρες, οἱ ὅποιοι δὲν ἀφίνουν εἰς τὴν γραφειοκρατικὴν ρουτίναν τὰ σοθαρά θέματα τῆς ἀρμοδιότητός των, ἀλλὰ τὰ κινοῦν προσωπικῶς καὶ μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην σοθαρότητα, δὲν είνει δυνατὸν παρὰ νὰ προκύψῃ τὸ καλὸν ἀποτέλεσμα καὶ ἡ ἐπιτυχία.

'Η εἰδῆσις ἐπίσης, ὅτι ὁ κ. Μπουρνιάς εἰσηγήθη εἰς τὸν κ. Λαμπριανίδην τὴν μὴ δέσμευσιν τοῦ τιμήματος τῶν πωλουμένων πρὸς διάλυσιν φορτηγῶν πλοίων καὶ τὴν ἀποδέσμευσιν τῶν ἀπὸ ἑταῖροι παρακρατουμένων κεφαλαίων ἀποτελεῖ μίαν θετικὴν πολιτικὴν ὑπὲρ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. 'Ο κ. Λαμπριανίδης υἱοθέτησε πλήρως τὴν εἰσήγησιν τοῦ κ. Μπουρνιά.

Τ' ἀνωτέρω γεγονότα ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀπόφασιν διανομῆς εἰς τοὺς δικαιούχους τοῦ ἀπὸ ἑταῖροι παρακρατουμένου ὑπολοίπου ἐκ Λ. Α. 73.053 τοῦ Ειδικοῦ Ταμείου παρὰ τῷ ΑΟΚΠ, είνε αἱ πρώται ἐκδηλώσεις τῆς δημιουργικῆς πνοῆς, τὴν ὅποιαν ἐκλήθησαν νὰ ἐμφυσήσουν εἰς τὸ διοικητικὸν κέντρον τῆς Ναυτιλίας οἱ κ. κ. Λαμπριανίδης καὶ Μπουρνιά.

Αἱ ἐπίδεις μας πλέον διὰ τὴν θεμελίωσιν ὑγιοῦς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καθίστανται ἡδη βάσιμοι, ὥστε οἱ ἀμέσως προσεχεῖς μῆνες νὰ σημάνουν τὴν πραγματοποίησιν τῶν ὅσων μέτων ὁ Στρατάρχης Πατάγος ἔχηγγειλε προεκλογικῶς ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ἀνεργία

Ἄνδρες καὶ πληθύνονται οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί. Λύσιν ριζικὴν τοῦ προβλήματος δὲν βλέπομεν ἄλλην παρὰ τὴν ἐπάνδρωσιν ὅλων τῶν ὑπὸ ξένων σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων μὲ 'Ελληνας ναυτεργάτας. Τὴν λύσιν αὐτὴν δὲν τὴν θέλουμεν ἐπιπολαίσαν καὶ συμπτωματικήν. Ριζικὴν καὶ ὀριστικὴν θὰ πρέπει νὰ ἐπιδιώκῃ νὰ τὴν καταστήσῃ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας. Δι' αὐτὸν καὶ μόνον τὸ ζῆτημα, ζῆτημα ὑψίστης κοινωνικῆς, ὅσον καὶ οἰκονομικῆς διὰ τὸν τόπον μας στονδιαύτοτος· ἀξίζει νὰ ταξιδεύσῃ μέχρι Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης εἰδικός τοῦ 'Υπουργείου ἀπεσταλμένας—ὁ κ. Μπουρνιάς λ. χ.—ὅστις θὰ ἀνέλαμβανε τὰς συνεννοήσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀφοῦ θιαπιστώσῃ ποίει

αἱ ἀφομαὶ τῆς ποοτιμήσεως τῶν ξένων ναυτικῶν καὶ ποία μέτρα ἀποφασιστικὰ καὶ λυσιτελῆ θὰ πρέπει ἐντεῦθεν νὰ ληφθοῦν διὰ νὰ κατορθωσάμεν τὴν ἀπορρόφησιν τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας καὶ τὴν παραγωγικὴν αὐτῶν ἀπασχόλησην.

Μὲ τὸ νὰ ἀποστέλλωμεν κατὰ καιρούς δέκα καὶ εἴκοσι γαυτεργάτας εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ἢ τὸ Λονδίνον, δὲν ἐπιτυγχάνομεν τὴν θεραπείαν τοῦ κακοῦ. Οἱ ἀνεργοὶ πλησιάζουν ἀσφαλῶς τὰς πέντε χιλιάδας καὶ δὲν πιστεύουμεν κανεὶς νὰ ἀμφιβάλλῃ διὰ τὴν ἐπικίνδυνον φυσικὴν ἐπεξεργασίαν ποὺ συντελεῖται μεταξὺ αὐτῶν τῶν ἔξαθλωμένων οἰκονομικῶν ἀνέργων. 'Ο πράκτωρ τοῦ ἐρυθροῦ ὑπαρκείας μεταξύ των εἶναι θερμά καὶ η ψυχὴ τοῦ στερουμένου τῶν πάντων ἀνέργων πρόσφορον παρέχει ἔδαφος «εκαθοδηγήσεως».

Οἱ ἐφοπλισταὶ ρήτην ἔχουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ βοηθήσουν τὴν προσπάθειαν. Πρέπει πασὶ θυσίᾳ νὰ ἀσωθοῦν αἱ πυκναὶ σειραὶ τῶν ἀνέργων. Πρέπει οἱ ξένοι νὰ ἔκβλησον ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν. Καμμία δικαιολογία δὲν χωρεῖ διὰ τὴν θλιβεράν ταῦτα κατάστασιν, οὔτε καὶ εἶναι ἀνεκτόν νὰ πεινοῦν οἱ ιδιοί μας ναυτικοί καὶ νὰ εὑρίσκουν τὴν ἀπασχόλησην οἱ Γερμανοί καὶ οἱ Ποστογάλοι, διὰ νὰ μὴ εἰπωμεν οἱ Ασταταί καὶ οἱ μιγάδες τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς εἰς τὰ 'Ελληνικὰ πλοῖα.

Ἐπιβάρυνσιν οἰκονομικὴν τῶν πλοίων, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας τῆς ναυλαγοφᾶς, δὲν πούκειται βέβαια νὰ ζητήσωμεν. Αξίσιαν τοιαύτην δὲν ἡμέρουν νὰ έχουν οἱ ναυτεργάται μας. Τὸ 'Ελληνικὸν μισθολόγιον θὰ πληρώσουν τὰ πλοῖα, ἀκόμη δὲ δὲν θὰ ἐπιδιαυθοῦν οὔτε καὶ μὲ τὰ ξέδα τῆς ἀποστολῆς. Τὸ Κεφάλαιον 'Ανεργίας ἂς τὰ ἀναλαβή.

Τρεῖς καὶ μόνον μεγάλοι ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες, διαχειρίζομενοι ὑπερεκατὸν δεξαιμενόπλοια καὶ φορτηγὰ ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν καὶ τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν, θὰ είναι, πιστεύουμεν, εἰς θέσην νὰ διευκολύνουν αἰσθητῶς τὸ ἔργον του περιορισμού τῆς ἀνεργίας. 'Ας ἀπευθυνθῇ πρὸς αὐτοὺς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀς ζητήση τὴν συνδομήν των εἰς ζῆτημα, ποὶ ἐπὶ τέλους καὶ αὐτοὺς ὡς "Ἐλληνας, ἀν μὴ ὡς ἐφοπλιστάς, θὰ τοὺς ἐνδιαφέρον. 'Αφοῦ τὰ σκάφη των, διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους, δὲν ἡμποδοῦν νὰ ὑψώσουν τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν ἀς θελήσουν τούλακίστον νὰ ἀσιοποιήσουν τὸν μόχθον τοῦ ναυτικοῦ μας, παρέχοντες εἰς αὐτὸν τὴν ἀπασχόλησην. Πολὺ πεισσότερα θὰ ποσοφέρῃ εἰς τὴν πλοΐα τῶν πλοίων ἐκκεντάλλεστον ὡς "Ἐλλην ναυτεργάτης ἀπὸ τὸν Γερμανόν, τὸν 'Ιάπωνα, τὸν 'Ιταλόν καὶ τὸν μαύρον. Μὲ τοὺς ιδιούς μας δὲν θὰ έχουν ἀσφαλῶς τὰς ὄνωμαδίας, ποὺ καθημεριώς πολλοί ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουν μὲ τὰ ξένα πληρωματα. Πρὸ μηνὸς ἀκόμη—διὰ νὰ ἀναφέρωμεν μίαν καὶ μόνην πρόσφατον ἀνωμαλίαν ἐπὶ νεοτεύκτου δεκαμενούτοις—οἱ ἐπιβαίνοντες αὐτοῦ Γερμανοί ἐπανεστάτησαν σχέδιον κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ σκάφους εἰς τὸ Σάν Πέτρο καὶ ἐνοιείσθη ἡ πασέμβασις τῶν ἀστυνομικῶν καὶ τῶν προκειμένων ἀρχῶν διὰ νὰ ἐπιπαθεύσουν τὴν τάξιν καὶ ἐπιτρέψουν τὸ ταξίδιον τοῦ σκάφους. Τοῦ λίμετού ἐπίσης τοῦ πανσπειριών τοῦ πληρωματός του, σπως καὶ ἄλλων Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων μὲ ξένα πλωπόματα, είναι γνωστόν ή τελευταία περιπέτεια. Τὰς πληροφορίες τῶν σημειουμένων στάσεων δὲν παραλείπομεν νὰ ἀναγοσφάωμεν ἐκάστοτε.

Ο Στρατάρχης Πατάγος παρέσγενε εἰς τὸν 'Ελληνικὸν λαὸν ὅπτην τὴν ὑπερέσεων δι᾽ δόλους ἐργασίας. Οἱ ναυτεργάται δὲν ζητοῦν, ὅπως οἱ συνάδελφοί των τὰς ἐποάς, πασαγγικὰ ἔογα καὶ πιστώσεις διὰ νὰ ἐπιτύνουν τὴν ἀπασχόλησην των. Τὰς ἔογα, τὰ πλοῖα δηλαδή, κάρις εἰς τὴν δημιουργικὴν πωατοθουλίαν τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, ὕφιστανται εὐτυχῶς. Τὴν δυνατότητα τῆς ἐπανδρώσεώς των μὲ "Ἐλληνας ναυτικούς" θὰ ἐπιτζήστη μόνον ή Κυβένηστις. 'Ας συνεννοθῇ ποός τούτο μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς καὶ ἀς λάβη τὰ ἐνδεικνύομενα μέτρα. 'Η ἀνεργία πρέπει νὰ περιοδισθῇ τούλακίστον.

Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου»

Ἡ δωρεὰ τοῦ κ. Κώστα Μ. Λεμονίου, ἔχασις εἰς τὸν Χίον ναυτικὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του τὴν ιατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν διὰ τοῦ συσταθέντος εἰς τὴν Χίον παραρτήματος τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Χίλιοι διακόπτοι ναυτικοί θά τύχουν του εὐεργετήματος. Θά ησαν δηλαδῆ, εἰσέφερον αὐτοὶ καὶ οἱ πλοιοκτήται των εἰς τὸ Κεφαλαίον 'Ανεργίας, ἀπὸ τὸ ὅποιον ἀντλούνται οἱ πόροι τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου».

Πάντως, ἔστω καὶ μερικῶς, αἱ ἀγάγκαι τῆς περιθάλψεως τοῦ Χίου ναυτικοῦ ἐκαλύφθησαν. 'Η Ανδρός ἐπίσης, χαρις εἰς τὴν δωρεὰν Γουλανδρῆ, ἔχει ἀπὸ ἔτους τὸν ιδιόκτην της «Οίκου τοῦ Ναύτου». 'Απομένουν

τώρα, αἱ ἄλλαι γαυτικαὶ περιφέρειοι. Κατὰ πόστον ἡ Σύρος καὶ μετ' αὐτὴν ἡ Κεφαλληνία, ἡ Ἰθάκη, ἡ Ύδρα. Οἱ «Οἴκοι τοῦ Νάυτου» δὲν δια-
βέτει, ἀτυχῶς, τα κεφαλαια δια τὰς ποώτας δαπανᾶς τῆς ἑκεὶ ἔγκατος
στάσεως παραπτήματων. Οἱ δωρηταὶ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀναζη-
τοῦνται. Θέλουμεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι οἱ Σύριανοί, δύον καὶ οἱ Κάσιοι
ἐφοπλισταί, οἱ ἀπασχολούντες πληρώματα ἀπὸ τὴν Σύρον, δὲν θὰ
λείψουν νὰ ἐκτελέσουν τὸ καθῆκον των πρός τὴν γαυτικὴν οἰκογένειαν
τῆς πρωτεύουσης τῶν Κυκλαδῶν. Η σύντασις καὶ εἰς τὴν Σύρον τοῦ
«Οἴκοι τοῦ Νάυτου» ἀποτελεῖ μιαν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην. Μεγάλη εἶναι
ἡ δυστυχία ἀπὸ τὴν όποιαν λόγῳ καὶ τῆς ἀνεργίας, κατατρύχεται ὁ
Συριανὸς γαυτικός. Τὴν αὐτὴν υπογρέωντιν ἔχουν καὶ οἱ Κεφαλληνες,
δύον καὶ οἱ Ἰθακησιοί ἐφοπλισταὶ πρὸς τοὺς γαυτικοὺς τῆς ιδιαιτέ-
ρων των πατρίδος.

Ἄσ λάδουν ὑπὸ σφεις τῶν οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι ἔειππετον καὶ τὸ
ἴδιον αὐτῶν συμφέρου διὰ τῶν δωρεῶν των πόδες σύστασιν τῶν κατά-
περιοχαῖς προσοῦπτημα τού τοῦ Οἰκου τοῦ Ναύτου. Ὁ ναυτεργάτης
οὗτος πρεπεῖ ἐπὶ τῶν πλοίων των, θά εἰνε πλέον προσθλωμένος εἰς τὸ
κοθῆκον του, μὲν μεγαλυτέρον ησείμαν θά τὸ ἐκτελῆ, δταν γωρίζει,
ὅτι η οἰκογένεια του εἰς τὴν μακουνήν πατεῖδα ἔχει, τούλαχιστον,
ἔκσφαλισμένην τὴν ὀδάταινον πρειθαίσαν εἰς κάθε της ἀσθένειαν. Τὰ
οἰκονομικά τῶν ναυτικῶν μας, λόγῳ τῆς ἐδὼ ἀκινείας τῆς ζωῆς, είνε
τόσον περιωρισμένα, ώστε μοναδική των εὐχὴ κατὰ τὰ ὑπερπόντια
ταξιδιώτας των εἶνε ή ύγεια της οἰκογενείας των. Γωρίζουν, δτι τὰ ὄσα
χρήματα ἀποτελλούν μολίς ἐπαναστον διὰ τὴν στοιχειώδη συντήρη-
σιν τῶν ιδικῶν των. Αἱ ἀσθένειαι δὲν κολυμπούνται ἀτυνάς

σιν των ιστών των. Αλλ' αυστενεῖσα σεν κατατίνονται απόχως.
«Εργού συνεπώντας υψηλής ποινικής προνοίας επιτελεῖ δὲ «Οίκος τοῦ Ναύτου». Ή παρεγομένη δι' αὐτοῦ περιθώριψις συμπληρώνει ἀκριβῶς τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητάς του ναυτικού. Αἱ μισθοδοτικαὶ του ἀξιώσεις περιορίζονται ἀναλόγως. Η δοπάνη διὰ τὴν Ιατροφαρμακευτικὴν προνοίαν εἰς μίαν οἰκογένειαν δὲν εἶναι ἀσήμαντος. Ο «Οίκος τοῦ Ναύτου» δαπανᾷ διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν δέκα καὶ πλέον δισεκατομμύδια δοσιχών ἐπτσίων. Οκτώ χιλιάδες λιοντάν 'Αγγλίας ἀποκούν διὰ τὴν σύστασιν του «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν Σύδνεον. Μὲ τὸ κεφαλαῖον αὐτὸν θὰ ἀγορασθῇ τὸ οἰκπατρικόν, θὰ δισορθομισθῇ καταλλήλως εἰς σταθμὸν ποώτων βοηθειῶν καὶ θὰ ἔξοπλισθῇ μὲ τὰς ἀναγκαίας ἔγκαττοτάσσεις καὶ ἐσγαλεῖο. Οἱ ιατροί καὶ τὰ φάρμακα θὰ πληρώνωνται ἀπὸ τὸ ίδινοια. Διὰ τοὺς ἀπόφοιτούς, οἵτινες ἐπὶ τῷ πλῷον των ἀπὸ δέκαετηρίδων ἀπασχολοῦν τοὺς καλούς Συνιωνούς ναυτικούς, ή δαπάνη δὲν εἶναι μεγάλη. Εἰς τὴν σκέψιν μας ἔρχονται τώρα διάφορα δύναμτα γνωστῶν. Ενοποτάτης οἰκονομικῆς ἐπιφορέας, ἔθοπλιστων. Πρὸς σύντονος ποιούμενα θεωροῦν τὴν ἔκκλησιν νὰ ἀκολουθήσουν τὸ παραδειγματικόν τῶν οἰκογενειῶν Γουλανδρῆ καὶ Λευκοῦ. Θὰ ἀνακουφίσουν τὴν δυστυχίαν διὰ τῆς δωρεᾶς των καὶ θὰ ἀποδείξουν διτὶ εἰς τὸν Τόπον μας ὁ πλούτος, μὲ τὴν πασσάδοσιν τοῦ καλοῦ πασελθόντος τῶν διογενεύοντων τοῦ ἔξωτεροικοῦ, ἔξακολουθεῖ νὰ ἔχῃ βαθεῖσαν κατανόησιν τῶν ὑποχρεούσεών του.

Οι έπι τῶν ξένων πλοίων ύπηρετοῦντες

Θά ήσαν — ύποδεικνύμεν άνωτέρω — διπλάσιοι οι ναυτικοί τῆς Χίου, οἵτινες θὰ ἤδυναντο νὰ τύγουν τῆς ποστασίας τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Δην εἰσέθεον τὸ Ναυτικὸν Ἀπομοικὸν Ταξεδίον καὶ οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ τῶν ξένων ἔλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Πράγματι τὰ 60 καὶ πλέον τοῖς ἑκατὸν τῶν πληρωμάτων τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας στερεύονται σπινενοὶ τῆς ὑπέρ τῶν ναυτικῶν μας καθιερώθειστης προνοίας, σταθερήθυν δὲ αὔριον, ὅταν θὰ γίνουν ἀπόδαχοι, καὶ τῆς συντάξεως τῶν.

Τὸ ζῆτησα δὲν εἶνε ἀσήμαντον οὔτε καὶ πρέπει νὰ πασχέλθῃ ἀπάσα-
τηρητοῦ. Δέκα καὶ πλέον, χιλιάδες Ἑλλήνων ναυτικῶν ὑπηρετοῦν ἐπὶ
τῶν πλοίων τῶν ἀσύνταχτων σημαιῶν. Πρόνοια οὐτέ αὐτῶν καμιά
δέν ύφισταται. Δὲν καλύπτονται ἀπό τὸ *Κεφαλαίον* *Ανεργίας*, δὲν
δικαιούνται νὰ μετάσχουν αὐτοὶ καὶ αἱ οἰκογένειαι των τῆς ιατροφα-
ρματευτικῆς πετιχάλφων, δὲν πρόκειται νέο συνταξιοδοτηθούν ἀπό τὸ
N.A.T. Αἱ ναυτεργυτικοὶ ὅγyanώσεις καὶ τὸ Κάρτος οφείλουν νὰ
ἐπιζητοῦν τὸν τόπον τῆς προστασίας καὶ τὸν Ἑλλήνων αὐτῶν
ναυτικῶν. *Ολοι μέχρι τοῦδε ἔτεφον* την ἐπίδια, διτὶ προσωρινὴ εἶνε
ἡ κατάστασις τῆς πρὸς τὰς ἔνεας σημαίας στηροῦντο τοῦ ἐφοπλισμοῦ.
Τὰ ἔτη, ὅμως, περάρονται, οἱ ναυτικοὶ μας γυνάσκουν, πολλοὶ ἔντος
τῆς προσεχούς πενταετίας θὰ καταστοῦν ἀπόντασκοι, χωρὶς νὰ ἔχουν
συμπλήρωσει τὰ ὑπὸ τοῦ κανονισμοῦ τοῦ N.A.T. προβλεπόμενα συ-

τάξιμα ἔτη, ἐνώ τὰ ξένα πλοῖα πληθύνονται καὶ τὰ Ἑλληνικά, τούναντίον δίλγοστευούν.

Η κατάστασης της φυγῆς του έφοδισμού από την Κυρανδόλευκον πέλεον νὰ καταστὴ δριστική. Η περιστέρω ἀναμονὴ δὲν νοι-
ζοῦει, ότι δικαιολογεῖται. Ανεξαρτήτως κάθε προσπαθείας διὰ την
ἐπάνοδον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν υπολόγιον τῶν ἔνων πλοίων, ή ἀσφάλισις
τῶν ἐπ' αὐτὸν υπερεσύνων πλοωμάτων δένον ἀπό τούδε ἡ ἀντιμετώ-
πισθή. Αὗτοὶ οὐτοὶ οἱ ἔφοδισται δὲν στειρεύομεν νὰ προβάλον
ἀντίρρηστίν τινα. Ἐργάται χωρὶς κρινωνικὴν πρόονταν δὲν υπάρχουν
πλέον εἰς κανένα κράτος, ἔστω καὶ κοιμιστοπέμψον, οὐδὲ εἰς αὐτὸν τὸν
Παναμᾶν. Διατὰ τὰ ίδικά μας πληρώματα θὰ στεφούνται τῆς προστά-
σις, την ὃντοίαν δὲν ἤμπορει κανεὶς ἐφοδότης νὰ ἀρνηθῇ εἰς αὐτοὺς
τοὺς μαύρους, τοὺς μιγάδας τῆς Κεντρώως Ἀμερικῆς καὶ τοὺς «κού-
ληδες» τῶν Ινδιάνων.

Τὸ ζῆτημα γονίζεις καλοπίστου συζητήσεως· καὶ ἀντικειμενικῆς ἐρεύνης. Πρέπει νὰ ἐπιλυθῇ.

Διάς νὰ σταθοῦν τὰ Τάμεια Προνοίας

Πέραν, δώμας, τῆς συνταξιοδοτήσεως καὶ τῆς προστασίας τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν μας, ἡ ἀνάγκη τῆς καταδολῆς τῶν εἰσφόρων των εἰς τὰ Ταμεῖα Προνοίας, προβάλλει καὶ δί αὐλούς γενικεύουσαν λόγους ἐπιτακτική. Οὔτε τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Τα-
υεῖον, οὔτε τὸ Κεφαλλικὸν Ἀνεῳγίας καὶ ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» θὰ κατορθωθούν να ἐπιτελέσουν τὴν ἀποστολὴν των, χωρὶς τὴν αὐξησιν τῶν ἵσσοντων τῶν ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς δῶν τῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὰ Θαλάσσια ἥγαινα «Ἐλλήνων».

Αν ἐπί μίαν ὀκοπή πενταετίαν συνεχισθῇ ἡ σημερινὴ κατάστασις τῶν πολλῶν συντειδόδουμένων καὶ τὸν ὅλγων εἰσφεύοντων, ἐκ πασσαλῆλου δὲ μειωθῇ ἐπὶ περισσότερον ὃ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ Ναυτικὸν Ἀπομοικόν Ταμείον ὃταν περιέλθῃ εἰς τὴν ἀδυναμίαν νὰ καταβαθῇ τὰς συντάξεις τῶν ποσφολιμένων καὶ δεν θα είνει ἀσφαλές, εἰ θέσιν νὰ παραχωρήσῃ μέρος τῶν ἔσοδών του ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας.

Η ποστοσία, δηλαδή, τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ητις τώρα καλύπτει τάς ἀνάγκας ὑπερεκατὸν χιλιάδων ἄτομων, θὰ βαίνῃ σὺν τῷ κύρῳν περιοριζόμενόν ἐφόσον δὲν ἥθελον τὰ Ταμεία Ποσοσίας ἐνισχυθῆ με τάς καταβολᾶς ὑπερεκεικσιχίλιων ἀκόυν· Ἐλλήνων ναυτικῶν,

Τεράστιον, πρόβλημα κοινωνικών έγγειται, όπερα πρός το παρόν δέν καθίσταται αντιληπτόν. Ενώ θα έπρεπεν όλων ιδιαιτέων νὰ ἀγνοητοῦν τοὺς ἀμοδίους καὶ θα ὄφειλεν ήδη νὰ είχον μελετηθῆ τὰ μέσα τῆς ἀντιμετώπισεώς του.

Ένδιαφέρει επίσης άμεσωτά καὶ τοὺς ἔφοπλιστὰς τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων ἡ ἐνίσχυσις τῶν ἔσδων τοῦ N.A.T., διότι ἀπὸ αὐτῆν ἐξστᾶται καὶ ἡ μείωσις τῶν κατασθλομένων ἀπὸ αὐτοὺς καὶ τὰ πλωμάτα τῶν πλοίων των ὑπλόῶν εἰσφορῶν. Τὸ σημερινὸν 20% ἐπὶ τὰ μισθοδιστὰς διναντὸν νά ἐπανέθλη σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὰ 12% — νέα ἄνακουφισθεῖ: μιλαδόν, αἰσθήτως ἡ διαχείσις τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου — ἄν, περιλήφθουν εἰς τοὺς ἡσθολισμένους ἀπὸ τὰ Ια-

ΥΔΑΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΕΣ ΕΓΓΙ ΣΕΥΟ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ

ΤΟ ΟΙΚΑΙΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΛΟΓΙΚΟΥ

Τό νομοσχέδιον περί ἐκποιήσεως τῶν δύο μεσογειακῶν σκαφῶν συνεπάγεται πρὸ ήμεων τῆς τὴν ὄμροδίαν κοινωνούλευτικὴν ἐπιτροπήν.
Κοινὴ τῶν Βουλευτῶν τὰς πλειωφήσιας ὅσον καὶ τῆς μειοψηφίας ἔξε-
φρασθή. ή, εὐκή, ὅπως τὰ σκάφη περιέλθουν· εἰς τὴν ἑκτελοῦσαν ἥδη τὴν
νοσμίμην Ἀνατολικήν — Δυτικής Μεσογείου ἑταῖριαν «Ἐλμές», «ἘΦ»
ὅσον. ὅμως, ή Κυβέρνησης ἀπεφάσισε νὰ πωληθοῦν τὰ δύο πλοῖα εἰς
τὴν πρόσφορτα τὰ περισσότερα, ή τοποτοπήσεις τοῦ νομοσχέδιου
ίνα κατὰ ἔνα τρόπον, ως ἀσκικώς προεβλέπετο, προτιμηθῇ ή «Ἐλμές»,
δὲν κατέστη δυνατή. Οι κ. β. Βουλευταὶ τῆς πλειωφήσιας ἐπειθάρχη-
σιον εἰς τὰ μεταπολεμικὰ περιθέματα καὶ Μεσογείῳ.

σον εις τὰς γνωστὰς ταμευτικάς απόφεις τοῦ κ. Μαρκέζιν.
Καὶ σύντοτα εἰς τὸν αὐρινὸν πλεοδιοτικὸν διαγνωσιον. Θά κληθοῦν
ἐπίση ὅλοι μοισά νά, πιστόδολον τάς προσφοράς των καὶ ἐκείνοι ποὺ
ἡγάπεσαν ἑαυτούς καὶ τὰς πεισουσίας των εἰς τὴν ἀμεσωτέραν ἔξυ-
περέθησαν τῶν ἄναγκων τούτων ἀγνωζομένου "Ἐθουσαὶ καὶ τῆς Οἰκονο-
μίας τούτου. Τόπου μας καὶ οἱ ἄλλοι, ποὺ πιστύνσαν νὰ ζήσουν καὶ νὰ
διατηρήσουν τάς πεισουσίας των μακρά της ἐθνικῆς περιπετείας, τῆς
κοστικῆς κάκοπιστίας καὶ τῆς ἀθλιότητος τῆς ἐδῶ μεταπολεμικῆς
ζωῆς. Διάκρισις κοινία δὲν ύψισταται κατά τὸν κ. Υπουργὸν του
Συντονιστοῦ. Τὰ πάντα διὰ τοῦ ουρανοῦ προσφευτοῦνται.

Α' Άλλ' ἀφοῦ τὸ Κράτος δὲν θέλει νὰ ἀναγνωρίσῃ, δῆτα καὶ εἰς τὴν ποικιλίαν περίπτωσιν ζήτημα ήθικής τάξεως ἔγγιζεται ποδὸς αὐτοῦ ἀπού ἀγνοεῖται τὸ παρελθόν καὶ οἱ ὑποτοιχοί αἱ προσενεχθεῖσαι ἀπὸ τοὺς κολούς πολιτὰς δὲν Βασιλοῦνται εἰς τὰς ἀποφάσεις του, ἀς θελεῖται τούλαχιστον νὰ ἐπωπελθῇ ποάγυμα ταμειακῶν τὸ Δημόσιον ἀπὸ τὸν ποικηρυσσόμενον πλειοδοτικὸν διαγωνισμὸν καὶ ἀς ὄφιστη τὴν καταβολὴν ὀλοκλήρου μὲν τοῦ ἐκπλειστηριάσματος δι' ἑκείνους, ποὺ δὲν θέλησαν νὰ ἔχουν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον κανένα πλοίον των, μεγαλύτερα δὲ προκατασθόλην ἀπὸ τὴν δοιζουμένην εἰς τὸ νομοσχέδιον διὰ τοὺς μὴ ἐκτελοῦντας δι' ἐπιβατηγῶν πλοίων τακτικὴν γραμμὴν ἔξωτερον.

Πόσος τι τὸ Κοάτος ἡ παρασήη τὴν πίστωσιν τῶν ἐκατομμυρίων δολλαρίων εἰς τὸν πολυτάλουντον λ.χ. κ. Ὁνάσην, ἀφοῦ ἀφθονα εύτυχες διαδέεται τὰ κεδάλαια νὰ πληρώσῃ τοῖς μετοποῖς τὰ δύο σκάφη, ἀν πάραμετι ἐπιδιώκει οὗτος νὰ τὰ ἀγοράσῃ; Μάπως εἰς τὰς τόσας καὶ τόσας ναυπηγεσίες του ὑπὸ τὰς σπιασίες τοῦ Παναμᾶ, τῆς Χονδρούρας, τῆς Λιβενίας καὶ τοῦ Ποιγκηπάτου τοῦ Μονακὸ ἐξῆπτεν ἐπὸ τὰ κοάτη οὐτά τὴν οἰκονομικήν των ἀρωγήν, ἵνα ἐνισχύσῃ τὴν δύναμιν τὰς ἔμβολάς των ναυτιλίας;

Καὶ διατί ἀκόμη οἱ ἄλλοι, οἱ εὐτυχήσαντες νὰ κερδίσουν πολλά. Βάθι θελήσουν νὰ ἐπωφεληθοῦν τοῦ τοκογρεωλυτικού δανείου, ἀφοῦ κάθε ἄλλη συναλλαγὴ των εἰς τὸ ἑξατερικὸν τοῖς μετρητοῖς καὶ μόνον διενεργεῖται:

“Η «Ελλές» δέν εύρισκεται εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν μὲ αὐτούς. Τὸ Κράτος δὲν τὰς κατέβολε τὰ ἀνταλλάγματα χορηγεῖς, ἀνένοιξεν εἰς ὑπερτερακοσίας χιλιάδας λιόνων καὶ δὲν ἐγνώρισεν αὐτὴ τὰ θελγητὰ τῆς ἀσυδοσίας. Πιστώς τὴν ἐλληνικὴν ὑπόθεσιν ἔχυππρέτησε καὶ εἴς τὸν Τόπον μας τὰ πάντας κατέλιπε καὶ καταλείπει. Δι’ αὐτὴν ἡς ὁρισθήσεις πορειασθανόν.

Καὶ οὗτοί ἦν οἱ ὄλλοι μὲν τὸ θάρρος τῆς ἀγνοίας δώσουν τὰ περιστότερα. Θὰ ἐπιτύχῃ τὸ Δημόσιον την ἀμεσον εἰσπραξίν των, οἵα ἔπωφε,

λέστερον· καὶ παραγγικώτερον· ἄλλου τὰ τοποθετήση καὶ ὁ κ. Μαρκείνης θὰ ἡρεμούν τὴν συνείδησιν, ὅτι ἀγόνησας τὰς ἡθικὰς τοῦ Κράτους ὑποχρεώσεις, ἐπέτυχε τουλάχιστον καλυτέρους ὄρους ἔκποιησες τὰ δύο ἔξι ἐπανωβούσθεντα πλώια.

Αύτὰ ὑπαγοδεύει τὸ δίκαιον καὶ ἡ λογική.

Аі бокінаі той прытн

Έξ οσων τηλροφοριών συγκεντρώθησαν εις τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας αἱ δοκιμαὶ τοῦ πρώτου μεσογειακοῦ σκάφους, τοῦ «Ἀχιλλέων», ἀπέδωσαν ικανοποιητικά ἀποτελέσματα. Αἱ ἐπιφυλάξεις, πάντως, τῆς στήλης αὐτῆς διὰ τὸ ὄντικὸν καὶ τὴν ἀρτιότητα τῆς κατασκευῆς παραμένουν ἀκρεαῖαι. Ή μέχρι τούδε πέπρια τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν δὲν συνήγορούν διὰ τὴν ἐδραιώσιν τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς ταῖς Ἰταλικᾶς ναυπηγήσεις. Εύχομεθα τὰ παθήματα τῶν Τούρκων, καὶ τὰ ιδικά μας εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκά να μή ἐπαναλήφθουν καὶ διὰ τὰ δύο μεσογειακά.

Τά απότελέσματα πάντως τών δοκιμών συνοψίζονται είς τὰ ξῆνα: «Η λειτουργία μηχανών, λεβήτων καὶ έξορτημάτων υπήρξεν ὄμαλη. Αἱ μηχαναὶ — ἀποστρόβιλοι — ἀνέπτυξαν ἀνέτως τὴν μεγίστην ἴσχυν τῶν τῶν 8000 ἀτροκοῖτπων, μὲ περιθώριον ἀκόμη τὸν εἰς τοὺς λέβητας, δύον καὶ εἰς τὰ μηχανάν, τὸ ψυγεῖον καὶ τὰ λοιπὰ ἔξαρτηματα διὰ περαιτέρω υπερφορτωσιν. Δοκιμαὶ ἔξετελέσθησαν προσδετικῆς ταχύτητος διορκείας ὀκτὼ ὡραῖς, μὲ διαθαμμίσεις ἀπό 12.8 μέρχις 18 κούμδων. Ἐν συνεχείᾳ ἐτέσθα δοκιμὴ ἔγινεν ἔξαρουσ διαρκείας μὲ τὸ σκάφος ἐν πλήρῃ φόρῳ (1750 τόν. d.w.) δι' ὑπερεισα-κῆν ταχύτητα 18.3 κούμδων μὲ δύναμιν μηχανῆς 6.300 ἵππων. Τρίτη, δοκιμὴ μεγίστης ταχύτητος ἔξαρουσ διορκείας ἐλάτει χωρῶν μὲ τὸ σκάφος ἡμιέμφορτον. Μέση ταχύτητος 20.3 κούμδων ἀνέπτυχθεν μὲ δύναμιν 8000 ἵππων. Εἰς τὴν ἀνάποδα δοκιμὴν αἱ μηχαναὶ ἀνέπτυξαν εἰς τὰς 135 στροφαῖς τὸ ἡμίσυο τῆς ἱπποδύναμεως τοῦ «πρόσω». Αἱ μετρηθεῖσαι κατανολώσεις εἰς τὴν ὑπερεισακήν ταχύτητα τῶν 18 κούμδων διεπιστώθησαν μικρότεραι τῶν προβλεπομένων συμβατικῶν. Εφέσσαν τὰ 330 γραμμαριταὶ ἄνα ἵππουν καὶ ὥραν διά τε τὴν μηχανὴν καὶ τὰ ἀπαραίτητα διά τὴν λειτουργίαν, τῆς Βοητικῆς. Η κατανάλωσις δι' ὀλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλαισίου δέν προβλέπεται νά-

Αἱ ἔγκαταστάσεις τοῦ πλοίου, τὰ ἡλεκτροπαρασγώγα δηλαδὴ ζεύγη, τὰ φυκτικά μηχανήματα, ὁ ἀερίσμος κλπ. ἐλειτούργησαν ἐπίσης κανονικῶς. Διεπιστώθη ἡ πλῆρης ἐπάρκειά των. Ὑποδεικνύεται ἡ εν καιρῷ θέρους δοκίμη τῆς ἔγκαταστάσεως ψύξεως του αὔρας τῶν διομερισμάτων, τοῦ ψυχροῦ ὑδάτος καὶ τῆς θερμοκρασίας τῶν μαγειρίων. Οἱ ἔξοπλισμοὶ τοῦ πλοίου εἰς μέσον φορτεσκφορτώσεως ἄρτιος. Οἱ φορτωτήρες καὶ τὰ μηχανήματα καταστόματος ἐλειτούργησαν κανονικῶς καὶ ἀθορύβως. Εἶνε δὲ ἡλεκτροκίνητα.

Ἐν εὐστάθεια, τέλος, διηκριθώθη ὡς ὑπεράρκετή, ὑπὲρ τὰ καθορίζουμενά δρία καὶ τὰς διατάξεις τῆς διεθνούς συμβάσεως τῆς ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Αἱ ἐντυπώσεις τῶν ἐπισκεφθέντων τὸ σκάφος ἀπό ἀπόφεως διατάξεως τῶν θέσεων δί- ἐπιβάτας καὶ τῆς ἐπιπλοσίας των, χωρὶς νὰ ἐμφανίζωνται ἐνθυσιωδεῖς εἴπε, πάντως, ικανοποιητικαί. Πρόκειται, ἄλλως τε, περὶ προσωπικῶν, ἔνος ἕκστου ἐπισκέπτου ἐντυπώσεων. Θά ἐποεται συνετῶς νὰ είμεθα ἐπιφυλακτικοί καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸῦ διὰ τὰς μεταδιδομένας πρώτων ἐντυπώσεις, ὅπως ἐπίσης δὴ χρειασθῇ νὰ παρέλθῃ χρόνος τις, ἀφοῦ τὸ σκάφος τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ διὰ νὰ ἐκτιμηθῇ καὶ ἡ ἀρτίοτης τῶν ὑδραυλικῶν καὶ

ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων. Δεδομένου, ὅτι τὰ δσα ἀναφέρονται διά τὰς δοκιμάς εἰς τὸ ύπουργειόν προέλευσιν ἔχουν τοὺς τεχνικούς ἐπὶ τῆς παρολαβῆς καὶ θίγουν μόνον την τεχνικὴν ἀποφινήν, ἀπομένει καὶ η πλευρὰ των προσφερόμενων δυνατοτήτων ἐκμεταλλεύσεως των δύο πλοιών. Αὐτῆς, βεβαίως, μόνον οἱ εἰδότες τὰ τῆς γραμμῆς ἐφοτλιστοί θὰ είνεις Εσθίου νὰ κρίνουν. Καὶ ἐπὶ αὐτῆς ἀκριθιώς θα ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ προσεχές.

"Υπερεξακόσια ἑκατομμύρια δραχμῶν ἐπλήρωσε τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον διὰ τὰ ἀσφαλιστρά κινδύνων" λιμένος τῶν δύο μεσογειακῶν. Ή-σφαλισμένη ἀξία ἐννέα εκατομμύρια δολλαρίων.

Η δαπάνη θὰ απεφεύγετο, αν ἔγκαιρως, διπώς θὰ ἔπειτε, τὸ Κράτος ἀπληλάσσετο τῆς πλοιοκτησίας διὰ τῆς ἐν καιρῷ ἐκτοίησεως τῶν σκαφῶν. Διπτόν θὰ ἦτο τὸ κέρδος. Τὸ μὲν δὲν θὰ υπεχρεούτο τὸ Δημόσιον νὰ ὑποθληθῇ εἰς μίαν τοιαυτὴν δαπάνην, πλὴν τῶν τόσων ἄλλων τῆς κοινωνίας Γεωργούλουπούνου, τὸ δὲ τὰ σκάφη, ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν τοῦ ἀγοραστοῦ ἐφόπλιτου, θὰ κατεσκευαζοντο ύπό προϋποθέσεις ἔγγυωμένους τὴν ἀρτιότητα.

Περὶ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Ἀγαμέμνονος»

Μάς γράφουν από την Γένοβαν: «Ησχολήθη ἐπανειλημμένος τὸ περιοδικὸν σας διὰ τὰ ἔργα καὶ τας ἡμέρας του ἐδώ ποιουμένους τὰς διατρίβας του Ναυάρχου κ. Γεωργούλοπούλου. Τὸ δίκαιον ἀπόλυτον ἦτα με τὸ μέρος σας. Αἱ γεγονότα σας δικαιάνουν καὶ πολὺ φόδουμέθα μεγαλύτερα θα είναι ἡ δικαιωσίς τῶν προβλέψεών σας εἰς τὸ μέλλον, δύσον αφορεῖ τὸν τρόπον με τὸν οποίον ἔγινεν η ἐποπτεία τῶν ναυπηγησεων ιων ακτοπλοκῶν καὶ τῶν περογειακῶν σκασῶν».

Φιλονέαται, δώμα, οὐδὲ μερογενάκων οὐκανά.
Φιλονέαται, δώμα, οὐδὲ Ναυάρχος θελεί νά ἄγνοη καὶ ὠρισμένας
στοιχειώδεις υποχρεώσεις, αιτινες απορρέουν ἀπό αὐτήν τὴν ἀποστο-
λην του. Την κατάπληξιν λ. χ. προσκάλεσεν ή μὴ πρόσκλησις κατά τὴν
καθέλκυσιν του «Ἀγαμέμνονος» ἐπιλέκτων μελών τῆς Ἑλληνικῆς πα-
ροικιας τῆς Γένοβας. Αξιοθρηπτός δ' ἐπι πλέον ὑπέρεξεν ἡ ἐντυπωσία
ἀπό το γεγονός, οὐτι τὴν καθέλκυσιν τοῦ σκάφους ηύλογησε καθολικος
ιερεὺς και ηγονητής ὁ ὄρθροδος της Ἐλληνικού ιερέων της πολεών μας. Ο 'Ἐλ-
ληνικής Επιστήμης Πρόσενος ήταν άπων. Οι κ.κ. Λυμπερόπουλος, Ιατρός, Σπύ-
ρος Μαγκλιέρας, Μοιώλης Βιντιάδης και ἄλλοι τῶν ἔδω ὄμοιονεών.

από την Ελληνική πατριωτική κίνηση και από τους εών ομογενείς, στις οποίες τίμουν το Ελληνικόν δόματον, δέν προστάλληθασαν.

Αυτά μεταξύ άλλων μάς μεταδίδονται από την Γένοβαν. Μάς ένδιαφέρει η διατερέως και έπικαλομέθεια την προσοχήν του «Υπουργού της Ναυτιλίας» επί της οιατραρχείστης ασχημίας της, μή προστάλλησες του όρθροδόζου ιερέως ίνα ιερουργήστη κατά την καθέλκυσιν του «Ελληνικού τσαφού». Αυτοί ουτοί οι Ιταλοί ασφαλώθα μάς έπεκριναν,

Οι προπτερεί πάντοις νά πάντα λέπονται ή κατατίθενται στην πατριωτική

"Οὐι ἀνίστοι"

Έχει πριμαρέα
'Υπό τὴν πίεσιν τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος καὶ τῆς ἄνωθεν πιταγῆς κατηρτίσθη ἀπὸ τὴν ἀφρούδιαν ὑπῆρξείαν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας σχέδιον νόμου ἀπόδοτέποντος νὰ ρυθμίσῃ τὸ ζήτημα τῶν ὑπεραριθμών λιμενικῶν ἀξιωματικῶν.

λέγεται, ότι η έξοδος των υπεραριθμών αναβάλλεται διὰ τού σχετικού μέχρι του 1951, ότι ουδεμία πρόβλεψις λαμβάνεται διά νά αποσφυχθή και είς τό μέλλον-η συσσωρευτική άξιωματικών υπέρ τάς όργανικας θέσεις εις τους ανώτερους διαδύντες και σύντα η άνοδος τών νεωρέων πτερύγων κερδίστεται, καθώς τάλια προστασία

εργον στελέχων καθιστάται καὶ πάλιν προβληματική.
Δέν θελόμενον ἀκόμη γὰ διευρύνωμεν τὴν κριτικὴν ἐπὶ τοῦ νομοσχε-
ίου, μέχρις ὅτου, τουλάχιστον, γνωσθῶν αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. Λαιμ-
πριανίδη ἐπὶ αὐτοῦ. Εἰμεδύ πεπισμένοι, ὅτι δὲν πρόκειται οὕτος νὰ
υμφωνήσῃ ἡ τὸ ἡμιετερά ποιὸν εἰσηγούντων, οὔτε καὶ γάρ ἀγόνω-
ντο τὸ κλίμα τῆς σημειωγίας καταστάσεως καὶ τὸ ἐπίμονον αἴτημα τῆς
καὶ καὶ θαρρεῖσσως, χάριν αὐτοῦ τοῦ Σώματος τοῦ ὄποιον προ-
ταται ὁ κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, χάριν τῆς καλῆς διοικήσεως
Ἐμπορικοῦ μας Ναυτιλού, ἡ ἀποσυμφόρησις ἐπιβάλλεται νὰ γίνη-
ται μαλιστα τὸ ταχύτερον. Μόνον οὕτω θὰ ἐπιτύχωμεν ρυθμὸν εἰς τὴν
ποικιλίαν καὶ ἐπίδοσιν θετικὴν ὑπέρ της ὑποθέσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ
λοιποῦ.

Τὸν λόγον, λοιπόν, ἔχει ὁ κ. Λαμπριανίδης. Ἀπὸ αὐτὸν περιμένο-
εν τὴν ἐκκαθάρισιν. Τὴν πιστεύει ἄλλως τε καὶ ὁ ἴδιος.

'Εν τῷ μεταξὺ τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ.
368) 1952 ἀποφάσεως του ἐπὶ προσφυγῆς πλοιάρχου λιμενικοῦ κατὰ
ης κατ'^τ ἐκλογὴν ὑποδεῖξες ἄλλου συναδέλφου του — τοῦ μακαρίου
παταχά — πρὸς προσγεγένη εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναυάρχου, κωθόριζε,
τι δοῖοι οἱ μη περιληφθέντες εἰς τὸν νομίμων καταστοιθέντα πίνακα
ῶν κατ'^τ ἐκλογὴν προσκτέων πλοιάρχων δέον γά θεωρηθούν
ταύταις.

Τὸ πρῶτον Βῆμα

¹ Απεφασίσθη από τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ κ. Μπουρινᾶ, νὰ ἀρθούν ὅλοι οἱ περιορισμοὶ τῆς παρακρατήσεως τοῦ τιμῆτας διὰ τὰ πωλούμενα πρὸς διάλυσιν φορτηγά πλοια. Κατὰ καιρούς ὑπόβολεισαν παραπτηρίσεις διὰ τὸ ἀδικού ὅσον καὶ σκοποῦ τοῦ μέτρου ἐπεδράσαν ἀπόφασιστον εἰς τὰς σκέψεις τῶν υπόντων τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Α'εναγκυροθή ἡ ἀνάγκη τῆς παλλαγῆς τῆς πλοϊκοτητίας ἐνὸς περιορισμοῦ, δότις ἐπέτεινε τὴν παραστάσιν δυσπιστίαν πρὸς τὴν σημαίαν καὶ προεκάλει τὰς δικαίας αμαρτυρίας τῶν ἐνδιφέροντεων ἀντιτίθενται.

Ληφθείσας απόφασις ευμενή θα ἔχῃ τὴν ἀπῆχτην εἰς τοὺς ἐφοιτητικούς κύκλους. Τὸ Κράτος ἀρχίζει νὰ κατανοῦ, ότι τὰ ἀστυνομικά μέτρα καὶ αἱ ἀπαγορεύσεις δὲν ημποροῦν ποτὲ νὰ δημιουργήσουν αυτίδιαν υγιών ἀναπτυξιούμενόν, οὔτε καὶ νὰ συγκρατήσουν τὸ καποδιστριακόν ἀπό τὴν ἀλληλεγγύην των πολιτών.

Αἱ εὐνοϊκαὶ συνθῆκαι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ ἡ καλὴ μεταπέρισση αὐτῶν ἀπό τῆς διοικητικῆς πλευρᾶς είνει αἱ μόναι προϋπόθε-

TODD SHIPYARDS CORPORATION

1 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**

σεις, αϊτίνες προάγουν τὴν ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου πρὸς μαῖς σημαίαν καὶ θεμελιώνουν τὴν ύγια ναυτιλιακὴν πολιτικήν.

Γενναιόν ὑπῆρχεν ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις τὸ ἀποφασισθὲν ἀπὸ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας μέτρον. Ἐκφράζουμεν τὴν ἰκανοποίησίν μας δι' αὐτὸ καὶ πρέπει νὰ εἰνε βέβαιος ὁ κ. Λαμπριανίδης, ὅτι διὰ τῆς ἀποφάσεως του προέχει μάιν θετικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Εἶνε τὸ πρῶτον βῆμα πρὸς τὴν ἀποκατάστασιν.

Διὰ τὴν ὑπερωκεάνιον γραμμήν

Ἡ ἰκανοποιητικὴ λύσις, τὴν ὄποιαν ἔδωσεν ὁ Ἰταλὸς πρωθυπουργός, κατόπιν τῆς προσφικῆς πρὸς αὐτὸν ἐπιστολῆς τοῦ Στρατάρχου Παπάγου, εἰς τὸ ζῆτημα τῆς προσεγγίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανοῦ εἰς τοὺς ἵταλικοὺς λιμένας. Βά πρέπει νὰ ἔξαρθῃ ὅλως ἴσιατέρως. Ἔρχεται ἀφ' ἐνὸς νὰ καταδεῖξῃ τὸ ὀμεσώτατον κυβερνητικὸν ἐνδιάφερον διά τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὴν ἀγαθὴν διάθεσιν πρὸς συνεργασίαν μὲ τὴν Ἑλλάδα, ἀπὸ τὴν ὄποιαν ἐμφορεῖται ἡ ἵταλικὴ Κυβέρνησις.

Θά ἡτο πράγματι κατάφωρος ἡ ἀδικία, ἀν τὰ ἰδικά μας ὑπερωκεάνιον ἔτυχαν διαφόρους μεταχειρίσεως εἰς τοὺς ἵταλικοὺς λιμένας, ἀπὸ ἑκείνην τὴν ὄποιαν ἀνέκεινον ἡμεῖς ποσφέρουμεν εἰς τὰ σκήψη τῆς γειτονος χώρας. Καὶ τὴν ἀδικίαν αὐτὴν μία κυβερνητικὴς ὑπὸ τὸν Στρατάρχην Παπάγου δεν θὰ ἤδυνατο, βεβαιώς, νὰ ἀνεκθῇ.

Ο κ. Ντὲ Γάστερει εἰς τὴν ἀπάντησιν τοῦ πρὸς τὸν "Ἑλληνα πρωθυπουργὸν παρέχει τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ τὰ Ἑλληνικὰ ὑπερωκεανά θὰ δύνανται νὰ παραλαμβάνουν ἐπιβάτας ἀπὸ τοὺς ἵταλικοὺς λιμένας. Η ἰκανοποιητικὴ αὐτὴ λύσις ἐνὸς ζητήματος, ἡ ἐκκρεμότης τοῦ ὄποιον, βά ἐδημούργησε, ἀναιμοσιθήτως, πράγματα εἰς τὰς σχέσεις μας μὲ τὴν Ἰταλίαν, εἰνε προσφορος, εὔκαιρια διὰ νὰ ἐπιζητησωμεν καὶ τὴν σύναψιν μονιμωτέρας συμφωνίας. ἀναλόγου πρὸς τὴν Ἰταλο—Ἀγγλικὴν, ἡτις θὰ δησφάλιζε καὶ διὰ τὸ ἀπότερον μέλλον τὰ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεανὸν ἀπὸ πάσης περιοριστικῆς παρεμβάσεως τῶν ἱταλικῶν ἀρχῶν. Ας θελήσῃ, λοιπόν, ἡ Κυβέρνησις νὰ προχωρήσῃ εἰς τὰς ἐνεργειας τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν. Εἶνε νὰ μονη θετικὴ τοῦ ζητήματος ἐπίλυσις καὶ τὸ μόνον αἴτιμα, ὅπερ ἐπιμόνως προβλέπεται ἀπὸ τὴν ἰδιοκτήτριαν ἑταῖριαν τοῦ ὑπὸ καθέλκυσιν ὑπερωκεανοῦ μας.

* * *

Πληροφορούμεθα ἐξ ἄλλου, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐμελέτησε τὰς προτάσεις τῆς «Γρεκ Λάιν» διὰ τὸ ναυπηγείουν ὑπερωκεανοῦ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν εἰσήγησις τοῦ κ. Λαμπριανίδην εἰνε ἀπολύτως ὑπὲρ αὐτῶν εὐνοϊκή.

Θὰ πρέπει, βεβαιώς, τὸ θέμα νὰ συζητηθῇ εἰς τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον καὶ νὰ γνωσθοῦν καὶ αἱ ἀπόψεις τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ νὰ πιστεύεται, ὅτι δὲν θὰ

stop scale in your boilers

**Σταματήσατε τὰς καθαλατώσεις
έντος τῶν λεβήτων**

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, ἐλευθέρους καθαλατώσεων καὶ σκωριάσεως διὰ τῶν χημικῶν τῆς DEARBORN.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 66, 77 ΚΑΙ 88: Διὰ τὸν ἔλεγχον καθαλατώσεων, καθημάτων, ἀλάτων σκληρότητος καὶ διατήρησιν ἀλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 700: Ἐλέγχει Ρηξυδατώσεως. Προλαμβάνει τὴν σκωριάσιν τῶν σωληνώσεων ἐπιστροφῆς, διὰ τῆς προσθήκης τοῦ χημικοῦ τούτου εἰς τὸ θύρων τῶν λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 659: Ἀντιανθρακαστική σύνθεσις πρὸς ποιοτικὴν καλλιτέρευσιν τοῦ ἀτμοῦ, ἐπιτρέπουσα ὑψηλοτέραν συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 134: Διὰ τὴν ταχείαν ἀπομάκρυνσιν τῶν καθαλατώσεων, ἀπὸ τοὺς προθερμαντήρας, λέβητας, βραστήρας καὶ τὰ συστήματα ψύξεως. Προστατεύει τὰ μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

NEW YORK 17 N.Y.

205 E. 42nd St.,

κονομικῶν, εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ὄποιον ὑπάγονται τὰ τῶν φορολογικῶν ἀπολλαγῶν.

Τὸ ζῆτημα πάντως διὰ τὸ πρῶτον του στάδιον ἔχει καλῶς προχωρῆσει. Ἡ ἐπίσπευσις, δύμα, τῶν σχετικῶν συζητήσεων ὑποδεικνύεται. Τὸ σκάφος καθελκύεται κατ' αὐτάς. Οἱ πλοιοκτῆται, ὅπως καὶ οἱ δανεισταὶ των, θὰ πρέπει νὰ γνωρίζουν τὸ ηηολόγιον, ὅπου τὸ ὑπερωκεάνιον θὰ ἔγγραφη. Πρέπει, ἐν τῷ μεταξύ, νὰ ἔχουν συμφωνηθῆ μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Κυβέρνησιν οἱ συμβατικοὶ προϋποθέσεις τῆς ἔγγραφῆς τοῦ σκάφους εἰς τὸν Ἑλληνικὸν ηηολόγιον καὶ νὰ ἀποτελέσουν τὰ συμφωνηθέντα τὸ ἀντικείμενον συμβάσεως εἰδικῆς, ἡτις ἐν καιρῷ θὰ κυρωθῇ ἀπὸ τὴν Βουλῆν.

Οἱ αὐταὶ αἱ διατυπώσεις χρειάζονται χρόνον πολύν. "Ἄς τὸ ἔχη ὑπ' ὄφιν του ὁ κ. Λαμπριανίδης καὶ ἀς θελητὴ νὰ ἐπισπεύσῃ τὰς ἐνεργειας του. Τὸ Κράτος, ἄλλως τε, εἶνε τὸ ὑπεύθυνον καὶ τῆς καυστερήσεως. Οἱ πλοιοκτῆται πρὸ πολλοῦ ἔκρουσαν τὴν θύραν του, χωρὶς νὰ συναντήσουν καμμίαν, δυστυχώς, κατανόησιν ἀπὸ μέρους τῶν τότε ἀρμοδίων ὑπουργῶν. ***

Εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνενδριάσεων τοῦ Συντονιστικοῦ Συμβούλιον τοῦ κ. Λαμπριανίδης καὶ μέτρα διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ηηολόγιον τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ. Τὸ Συντονιστικὸν Συμβούλιον ἐνέκρινε τὰς εἰσηγήσεις τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀνέθεσεν εἰς αὐτὸν τὴν ἐφαρμογήν της. Ἐπιφύλαξις μόνον προεδρίη ἀπὸ τὸν κ. Μαρκεζίνην δι' ὧδησμένα μέτρα τῆς ἀρμοδιότητος τοῦ Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, χωρὶς, δύμα, νὰ πιστεύεται, ὅτι δὲν θὰ ἔξευρεθῇ καὶ δι' αὐτὰ ἰκανοποιητικὴ λύσις.

Ο ἔλεγχος τοῦ N.A.T.

"Ἐπρεπε νὰ ἐπικαλεσθῶμεν τὴν προσωπικὴν παρομένασιν τοῦ κ. Λαμπριανίδη καὶ νὰ φέσσωμεν μέχρι τῆς ἀπειλῆς, ὅτι δὲ δημοσιεύσωμεν τὴν ἔκθεσην Μπασδέκη διὰ νὰ κληθῆ ἡ ἐπιτροπὴ ἐλέγχου τῆς πολεμικῆς διαχειρίσεως τοῦ N.A.T. νὰ ὑποβάλῃ, ἐπὶ τέλους, — μετὰ τόσα ἔτη — τὸ πόρισμά της. Εικοσάμερος προθεσμία ἐτάχθη πρὸς τούτο ἀπὸ τὸν κ. Υπουργόν.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι παράτασις καμμία δὲν πρόκειται νὰ δοθῇ. Πρέπει — ζῆτημα γοήτρου εἶνε διὰ τὸ Λιμενικὸν Σώμα — νὰ ἐκκαθαρισθῇ ἡ ὑπόθεσις αὐτῆ, ἡ τόσον χρονίσασα. Πρέπει ὁ ναυτικὸς κόσμος νὰ πληροφορηθῇ πάλι διεισχείσθωσαν οἱ Προσενικοὶ Λιμενικοί εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὸ ὑπέρτερον του, ὅπαν διεκθευτετο καὶ αὐτή ἡ ζωὴ τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὸν ὑπέρ ὅλων ἀγῶνα.

Ο κ. Μαρκεζίνης

Τὸ δέμα ναυτιλία διὰ πρώτην φορὰν ἀντεμετωπίσθη ἀπὸ τὸν ὑπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ κ. Μαρκεζίνην κατὰ τὴν πρὸ μερῶν κάθοδον του εἰς τὸν Πειραιά. Ἐκπρωτωποὶ τῆς μεσογειακῆς Φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ τῆς ἀκτοπλούσους ἐπιτάχη τῶν συντόμων τὰ αἰτήματα των. Κατὰ τὴν ἀπακολουθήσασαν συζητήσων διεπιστωθῆ ἡ ἐνημέρωσις τοῦ κ. Μαρκεζίνη επὶ τῶν καθέκεστα τζητήματων, τὸ θετικὸν του ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἔτιλυσιν των καὶ ἡ βαθυτέρα πον ναυτιλιακοῦ προβλήματος κατανόησις.

Ἡ οἰκογενειακὴ παράδοσις τοῦ κ. Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ, ἡ νησιωτικὴ του καταγωγή, ίσως δὲ καὶ πρὸς ἐνημέρωσιν ἐπιθυμία του, ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὸν νὰ κατέχῃ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς γενικὰς του τούλαχιστον γραμμάς καὶ νὰ εἰνε εἰς θεσιν δεόγυτως νὰ ἔκτιμῃ τὴν συμβολήν του εἰς τὴν οἰκονομίαν του Τόπου μας.

Ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηρῶν, κατόπιν τῶν καταρτιζομένων εἰσηγήσεων του ἀρμοδίου, ἡ οἰκογενειακὴ παράδοσις τοῦ Υπουργοῦ, θὰ δοθῇ ἡ ἐνύκαρια εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ δόλου ναυτιλιακοῦ προβλήματος. Θέλομεν νὰ ἔλπιζωμεν, ὅτι ὡρὴ κατανόησις καὶ διακρίνουσα τὸν κ. Υπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ ἀποφασιστικότης θὰ πρυτανεύσῃ κατὰ τὴν ληψιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀναγκαίων μέτρων, ἀπίστα καὶ θα καταστήσουν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, τὸ τε φορτηγὸν καὶ τὸ ἐπιβατηγόν, ικανὸν νὰ σταθῇ καὶ νὰ ἀποδώσῃ τὸ πολύτιμον ὑπέρ της Οἰκονομίας μας ἔργον του.

Ἡθελημένη ἡ ἔξ ἀγνοίας ἡ παράλειψις;

Εἰς τὸ περὶ καταργήσεως τῶν δασμολογικῶν ἀπαλλαγῶν νομοσχέδιον πρέπει νὰ διευκρινισθοῦν ωρίσμενα σημεῖα, ἀναφέρομεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Διατηροῦνται λ. χ. ἐν ισχύι αἱ ἀπαλλαγαὶ διὰ τὰ καύσιμα καὶ τὰ λιπαρτικὰ εἰς τὰς αὐτοκίνητα τῆς Αύλης, τὰ διπλωματικὰ καὶ τὰς ἔνεων ἀποστολῶν, καὶ διὰ τὰ πλοῖα, μόνον «δι' αὶ τὰ ἀν αγκαλιοῦντα αὐτοῖς καὶ αὐτοῖς μισμοῖς». Παρελείφθησαν, δηλαδή, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πλοίων τὰ λιπαντικά. Πρέπει τὴν παραλείψιν νὰ θεωρήσωμεν ἀπό μέρους τοῦ νομοθέτου ἡ ἐκ παραδρομῆς; Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν ἡ διαμαρτυρία τῶν ἐκπροσώπων τῆς ἀγχιπλούσης ιδίᾳ Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ είναι σύντονος. Νᾶ ὑποδιχή δηλαδή εἰς τοὺς ἀρμοδίους, ὅτι παντού, ὅπως καὶ ἐδώ, δῆλα τὰ θύλικά των πλοίων ὑπὸ διαμετακόμισιν καὶ δὲν ἐπιβαρύνονται μὲ δασμούς, πολὺ δὲ περισσότερον τὰ λιπαντικά. Ἡ ναυσιδίος Ἑλλάς δὲν ήπιτρεπει νὰ ἀποτελέσῃ ἐξαιρεσίαν τοῦ διεθνούς κανόνος. Θὰ ἀποτελέσῃ καὶ αὐτὸ μίαν ἀφόρημον φυγὴν τῶν πλοίων ἀπὸ τοὺς λιμένας μας, ἐνώ ἔχομεν κάθε συμφέρον νὰ τὰ προσεκλύσωμεν πρὸς θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν των εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀγοράν.

Εἰς τὸν δευτέρων περίπτωσιν τῆς ἐκ παραδρομῆς παραλείψιας, ὡς φροντίσει τὸν Υπουργεῖον Ναυτιλίας νὰ ζητήσῃ τὴν σαφεστέραν διατύπωσιν τῆς σχετικῆς μὲ τὴν ἔξαιρεσιν τῶν πλοίων διατάξεως τοῦ νομοσχέδιου.

Τὰς αὐτὰς παρατηρήσεις ἔχομεν νὰ διατυπώσωμεν καὶ διὰ τὰς δασμολογικὰς ἀπαλλαγὰς τῶν εἰσαγομένων ἔξαρτημάτων τῶν μηχανῶν καὶ τῶν θύλικῶν τῶν πλοίων. Αἱ ισχύουσαι ἀπαλλαγαὶ δὲν πρέπει νὰ καταργηθοῦν, διότι ἄλλως η προσπάθεια τῆς συγκεντρώσεως εἰς τὴν ἔχων σιδηροδιομηχαίαν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, παρὰ τὴν καθιερώσεων πριμοδότησιν, θὰ ἀποτύχῃ.

"Ἄς ἐπιστήῃ ἡ προσοχὴ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, δηλαδή καὶ τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς καὶ τῆς Βουλῆς ἐν αγάνγη ἐπὶ τῶν ἀντέτερων ὅρθων ὑποδείξεων. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ ἔξαιρα τῶν πραγμάτων δὲν ἐπέτρεψε τὴν διατήρησιν καὶ διὰ τοῦ νέου νόμου τῶν ὅσων ἀπαλλαγῶν διευκολύνουν τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ τόπου μας.

Τα πρός τὴν Κίναν ταξίδια

Τὸ φυσισθὲν ἀπὸ τὴν Βουλὴν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιού παρέχεται εἰς τὸ Ὑπουργικὸν Συμβούλιον τὸ δικαίωμα τῆς ἀπαγορεύσεως ὡρισμένων ταξιδίων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη, ἀποβλέπει εἰς τὴν διακοπὴν τῶν προσεγγίσεων τῶν φορτηγῶν μας πλοίων εἰς τους λιμένας τῆς κομμουνιστικῆς Κίνας.

Τὸ ζήτημα εἶχε τεθῇ καὶ ἄλλοτε πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως κατόπιν σχετικῶν ἑντόνων ἐξ Οὐσιγκτώνος διαβολάτων. Ἀπόφασις, ὅμως, καμμία δὲν ἐλαμβάνετο ἐν ἀναμονῇ τῶν ἀναλόγων μέτρων, εἰς τὸ ὅποιο θὰ προηρχοῦντο αἱ ἄλλαι συμμαχοὶ ναυτικοὶ χώραι. Ἡ Ἑλλάς, πράγματι, μα τὰ ὅλιγα τῆς πλοΐα, δὲν ἐπρόκειτο βαρύνουσαν νὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν ἐκ Κίνας μεταφορῶν, ἀφοῦ τὰ ἄλλα πλοῖα τῶν συμμαχικῶν σημαιοῦν ἐλεύθερα θὰ ἡδύναντο νὰ ναυλωθοῦν ἐκεῖθεν.

Τώρα, ὅμως, ὑπὸ τοὺς ρεπουμπλικάνους τὸ ζήτημα ἔλαβε πλέον ἀποφασιστικὴν τροπὴν. Δεν ἥτο, ἄλλως τε, οὔτε ὅρδον οὔτε καὶ ἔξυπηρτικὸν τὸ διεξαγομένου σκληροῦ ἀγώνος εἰς τὴν Κορέαν ἢ παροχὴ τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν συμμαχικῶν πλοίων πρὸς τὸν Κινέζους κομμουνιστὸν. Ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσειν ἐλήφθησαν ὡρισμένα μέτρα, ἀτίνα ἀκοινώδη τείνουν εἰς τὸν ἥμερον σε τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Κινεζικῶν παρασιτῶν. Τὰ σκάφη, τουλάχιστον, τῶν συμμαχικῶν δὲν θὰ ἡμποροῦν ἀτιμωρητὶ νὰ ἔξυπρετοῦν καὶ τοὺς κομμουνιστούς.

Οὕτω, τὰ πλοῖα τοὺς ἐναυλώνησαν εἰς τὸ πρόσφατον περελθὸν διὰ μεταφορᾶς ἀπὸ καὶ διὰ τὰς κομμουνιστικὰς χώρας ἢ τὴν Βόρ. Κίναν, δὲν θὰ ἐπιτρέπεται τὸ συμετάχουν εἰς τὰς μεταφορὰς τὰς χρηματοδοτούμενὰς ἀπὸ τὰς Ἀμερικανικὰς πιστωσίες διὰ τὴν Φορμόζαν. Ἐξ ὅλου ἀπεισθένθη ὅπως τὸ 25% τοῦ προϊόντος ἐκάστης πρὸς τὴν Φορμόζαν ναυλώσεως παρεμείνουν εἰς χειρας τῶν ναυλωτῶν, ὡς ἔγγυησις ἐπὶ 60 ἡμέρας μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ταξιδίου, ἵνα ὁ ἀποφλοίης ἀποδείξῃ ὅτι κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν δὲν μετέσχε διὰ τὸ πλοῖο τοῦ πειραιείτης εἰς τὸ μέλλον τὰς μεταφορᾶς ἀπὸ καὶ διὰ τὴν Βόρ. Κίναν. Κατὰ τὰς σχετικὰς ἐκ Ν. Υόρκης πληρωφορίας, δὲν ἀποκλείεται εἰς τὸ μέλλον ἡ διεύρυνσις τοῦ ἀνωτέρου συεδίου, ὥστε νὰ περιλάβῃ ὅλα τὰ φορτία τῆς; Ἀμερικανικῆς βοηθείας καὶ τὰς προσεγγίσεις εἰς ὅλας τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού Ποραπετάσματος.

Τὰ πλοῖα, συνεπεῖς, πῶς θὰ μεταφέρουν τὰ λιπάσματα ἐξ Εὐρώπης διὰ τὴν Φορμόζαν, δὲν θὰ δυνηθῶν νὰ ἀναλάβουν τοῦ λοιποῦ μεταφορᾶς δημητριακῶν ἢ Βόρ. Κίνας κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τῶν εἰς Εὐρώπην.

Ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας, τὸ κέτερον τῆς ἀπαγορεύσεως τῶν προσεγγίσεων Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Κίνας ἐποεῖται νὰ θεσμοθετηθῇ. Ἐστω καὶ ἀν τὰ ἄλλα συμμαχαὶ κράτη δὲν ἔλαβον ὅκουμη τὴν αὐτὴν ἀπόφασιν. Ἡτο μία ἀνάγκη διὰ τὴν καλὴν πίστην τῆς Ἑλλάδος ἔναντι τῆς μεγάλης μας συμμάχου. Θα χάσῃ, βεβαίως, τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν τὰ ὅλιγα ἐκ Κίνας φορτία: δημητριακῶν, θὰ δισκαλίσῃ ὅμως πολὺ περισσότερα ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀφοῦ προδρέπανται κυρώσεις εἰς ὅσα ξένα σκάφη δὲν ηθελον συμφωνοῦθεν πρὸς τὸν πλοῖο τοῦ ἐπιβλέπεται πειραισμούς.

Ἄν τις, παρὰ πάσαν πρόβλεψιν, τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων συμμαχικῶν χωρῶν—τὰ Ἀγγλικὰ κυρίως—δὲν ηθελον ἀνακόψει τοὺς πλόδους των πρὸς τὴν Βορείου Κίναν καὶ δὲν παύσουν νὰ προσφέρουν τὰς μεταφορικὰς τῶν ὑπερφοίσις εἰς τοὺς Κινέζους κομμουνιστὰς, τότε καὶ ἡ ἀπαγόρευσις τῶν ναυλώσεων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων δὲν πρόκειται νὰ ἀποδώσῃ θετικὸν τι κέρδος εἰς τὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν, ὅπως καὶ

δὲν ἐπέδωκεν ὁ πόλος ἐπιβληθεὶς ἀποκλεισμὸς τοῦ Παναμαϊκοῦ σκάφους. Τὰ πλοῖα ἄλλων σημαιῶν τοῦ ὑποκατέστησαν.

Ἡ Ἑλλάς, πάντως, εἰς τὸ ἀκέραιον ἐξεπλήρωσε καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τὸ καθήκον της. Χάριν τοῦ γεγονότος τοῦ συμμαχικοῦ συμφέροντος, πρώτη ἔξι ὅλων ἐδέχθη νὰ περιστείλη τὴν δραστηριότητα τῶν πλοίων της. Θὰ ἐκτιμήθη, πιστεύομεν, δεόντως ἡ πρωτοβουλία της αὐτῆς.

Τὰ «Λίμπερτις»

Διὰ νὰ γίνῃ ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος ἐνὸς Ἑλληνικοῦ λίμπερτου, ὑποθηκευμένου, ὡς γνωστὸν, τοῦ ἀμερικανικοῦ δημόσιου, χρειάζεται ἡ συγκατάθεσις καὶ τοῦ ἐνυποθήκου δανειστοῦ. Περὶ τυπικῆς ὅλως ἐνέργειας πρόκειται, προδεπομένης καὶ ἀπὸ τὸν ιδιοκόμο τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου.

Περιεργάς, ὅμως, δυσκολίας προβάλλονται ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ἀμερικανικὴν ἀρχὴν τῆς Οὐασιγκτώνος διὰ τὴν παροχὴν τῆς τοιούτης ἀδείας. Εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις αἰτήσεις ὑποβληθεῖσαι ἀπὸ πολλῶν ἧδη μηνὸν παραμένουν ἀνεψιαπάντησει. Οἱ λόγοι τῆς καθυστερήσεως μάς εἰναι ἀγνωστοί. Αὐτούς ἀριθμῶς θὰ ἐπρεπε νὰ υποδειχθῇ ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν Πρεσβείαν τῆς Οὐασιγκτώνος νὰ διακριθωσι. Ζημιαὶ ὑφίστανται οἱ ἀποφλοίσται ἀπὸ τὰς παρεμβαλλομένα αὐτὰ δυσκολίας. Δὲν ἡμποροῦν ἀπρόσκοπτως νὰ πάλησουν τὰ πλοῖα των, οὐδὲ μεταξὺ Ἑλλήνων ἀγοραστῶν, ἐνῶ ἀκριβῶς, ἡ ἐλευθερία αὐτή τουλάχιστον είναι μία ούσιδως προυπόθεσις διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, τὴν ὑπὸ τόσους πειραισμούς τελοῦσαν.

Οι ναῦλοι τῶν εἰσαγομένων πετρελαίων

Ἐλληνικὰ δεξαμενόπλοια προσφέρονται νὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν εἰσαγομένων πετρελαιοειδῶν μὲν ναῦλους τῆς ἐλευθερας ἀγορᾶς εἰς δραχμας. Τὸ κέρδος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας είναι ἀναμφισθήτην. Σημαντικά είναι τὰ εἰς συνάλλαγμα καταβαλλόμενα ποσά διὰ τοὺς ναῦλους τῶν πετρελαιοειδῶν. Μέρος αὐτῶν θὰ κερδίσουμεν παρέχοντες εἰς τὰύτων ἐργασίαν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη καὶ τὰ πληρώματα των.

Τὸ αἵτημα ὑπεβλήθη ἀπὸ μηνῶν εἰς τὴν Κυβερνησιν, χωρὶς ὅμως νὰ ἴδωμεν ἐγείρομενον ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον της διὰ τὴν σοδαράν αὐτὴν ὑπόθεσιν. Εχομεν λόγους νὰ πιστεύωμεν, ὅτι συμφέροντα τρίτων ξένων παραγόντων παρεμποδίζουν τὴν πρότασιν αὐτῆς τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενοπλοίων νὰ καρποφορήση. Ἀγοράζομεν τοσίφ καὶ τὰ πετρέλαια, μὲν ναῦλον ὑπολογίζομενον ίσως ἐπὶ δεδομένων, μὴ συμφωνούντων πρὸς τὴν ἐκάστοτε κρατούσαν εἰς τὴν ναυλαγοράν κατάστασιν. Τὸ ζήτημα αὐτὸν καριώδης ἀποσχόλησε καὶ ἄλλας χωρὰς τῆς Εὐρώπης καὶ ὡς ἀπότελεσμα είχε τὴν ἔντασιν τῆς προσπαθείας διὰ τὴν χρησιμοποίησιν εἰς μεγαλύτεραν κλίμακα τῶν ἑθνικῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς μεταφορᾶς των.

Οὓς πρέπει, σρό γε, καὶ ἡμεῖς νὰ συνεχίσωμεν τὴν τακτικὴν τῆς ἀγορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν τοσίφ, ἀγνοούντες τὴν ἐπιδρούσην τοῦ κόστους τῶν εἰσαγομένων πετρελαιοειδῶν μὲ τὸν ναῦλον τῆς μεταφορᾶς; Κάποιος ἐλεγχος ἐμπειστατωμένος, ἀπὸ πρόσωπα, ὅμως, γνωστὸν ἔχοντα τῆς ναυλαγορᾶς, πολλὰ ἴσως θὰ κατεδείκνυε τὸ ἀνώμαλο.

Ἀνεξαρτήτως τῆς ἀποδοχῆς τῆς προτάσεως τῶν Ἑλληνικῶν δεξαμενοπλοίων, η φόμη ἀγορᾶς τῶν πετρελαιοειδῶν ἐπιβάλλεται. Κέρδος θὰ ἔχῃ ἡ οἰκονομία μας καὶ ἡ κατανάλωσις.

* * *

Εἰς τὴν διακήρυξιν δημοπρασίας διὰ τὴν προμήθειαν 150 χιλ. τόνων ακαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ μέρους τῆς Ηλεκτρικῆς Εταιρίας Α'

ΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΙΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΞΕΝΗΝ



Τὸ ἀνωτέρω σχεδιάγραμμα ἐδημοσιεύθη ἀπὸ τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν οἰκονομικὴν ἐφημερίδα *The Wall Street Journal*. Μακροσκελὲς ἄρθρον τοῦ κ. R. Cooke συναδεύει τὴν δημοσίευσιν. Ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐργασιῶν τῆς *Orion Shipping & Trading*, τοῦ ἑταίρου συγκροτήματος τῶν κ. κ. Γιώργου Π. Γουλανδρή, περιγράφεται καὶ διὰ τοῦ σχεδιαγράμματος καταδεικνύεται ἡ ἐπιστημένη τῶν στιγμάτων ἐπισημαίνεται ἡ θέσης τῶν ὑπὸ τὴν διαχείρισην τῆς *Orion*. Διὰ τὸν εἰπίτην 1952, δὲτε έστησεν θέση τοῦ μεγαλύτερου ρεκόρ της κινήσεως τοῦ στόλου της ἀνὰ τὴν Υδρόγειον. Εἰς 65 ἐν δῷλῳ ἀνήρχοντο πέρυσι τὰ ἰδιωτικὰς ιδιοκτησίας *Orion* καὶ 8 τὰ κρατικῆς πλοιοκτησίας. Ἀπὸ τὸν ἀρθρογράφον τῆς *Εφημερίδος* τῆς Οὐαλ Στρήτη τὴν *Orion* θεωρεῖται ἡ μεγαλυτέρα *Ἑλληνικὴ* ἐπιχείρησις φορτηγῶν, μεγαλυτέρα εἰς ἀριθμὸν πλοίων πάσης ἀλλας Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἑταρίας. Μόνον τὰ μισθολόγια τῶν πληρωμάτων της ἔφθασαν εἰς 17 ἑκατομ. δοll. ἐντὸς ἐποχῆς.

Ἐπιφυλασσόμεθα νὰ δημοσιεύσωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχός μας δόλοκληρον τὸ ἄρθρον τῆς *Ἑλληνικῆς ἐφημερίδος*. Ἄναγνωρίζεται καὶ ἔξαίρεται τόσον ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν Κοινὴν Γνώμην ἡ καταπλήσσουσα ἐφοτιλιστικὴ δραστηριότητα τῶν κ. κ. Γιώργου Π. Γουλανδρή, ὥστε μὲ δικαιολογημένην τὴν ὑπερηφάνειαν νὰ ἀναφέρουν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ τὰ ἐκάστοτε εὐμενή σχόλια τοῦ ἔνου Τύπου διὰ τὰς ὥραιας ἐπαγγελματικάς τῶν κατακτήσεις.

Θηγών προσετέθη προσετέθη διὰ μεταγενεστέρας διακρήνεως καὶ ὁ δός τῆς προσφορᾶς «Φόμπο», μὲν χωριστὴν ἀναγραφὴν τοῦ γεύλου. Ἐν συνεχείᾳ, δῷμα, προστίθεται, ὅτι ὁ προμηθευτὴ θά είναι ὑπένθυμος ἐναντὶ τῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν παράδοσιν τριφὸν τοῦ προσφερομένου πετρελαίου. Αὕτη ἀκριβῶς ἡ προσθήκη τῆς τοιφ προυποθέσεως ἀκυρώνει τὴν εὔχεταιν τῆς φοιτητοῦ προσφορᾶς. Διὰ τους εἰδότας τὰ πραγματα, αἱ ἑταῖροι πετρελαίων δὲν πρόκειται, ἀφοῦ διαθέτουν ἕδια σκάφη, ἐν ἀφθονίᾳ μάλιστα λόγω τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγορὰν χαλαρότητος, νὰ ἀπαντολήσουν ἄλλα πλήν τῶν ίδικῶν των σκάφη καὶ φυσικὰ δὲν θὰ ἐγγυηθοῦν τὴν τοιφ παράδοσιν ἢν ξένα πρὸς αὐτὰς δεξιεμένοπλαί ήθελον ἀναλάβει τὴν μεταφοράν.

Ἡ ύπόθεσις θά τὸ σαφῆς καὶ θὰ δησφαλίζετο ὁ εὐθνότερος νοῦλος, ἂν καθωρίζετο εἰς τὴν διακήρυξιν, ὅτι γίνονται δεκταὶ προσφοραὶ διὰ τὴν ἀγόραν μόνον ὑπὸ τὸν ὄνον τῆς φόμη ποραδόσεως. Ἡ μεταφορὰ θὰ ἐστοιχίει, ἀσφαλῶς, εὐθνότερον καὶ συνάλλαγμα θὰ ἔξικονμετέρι, ἀφοῦ τὰ Ἐλληνικά σκάφη θὰ ἔδεχοντο καὶ τὴν ἀναλά-
βουν μὲν γαύλον εἰς δραχμάς.

"Ἄς προσέειν οἱ ἄρμοδιοι τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. Ἡ γνῶσις τῆς ὅλης ὑποθέσεως τὰς ὑπαγορεύει.

Διατί τὸ Παλέρμον καὶ ὅχι ἡ Σούδα;

Διακόσια πεντήκοντα και ἔν δεξαμενόπλοια ύπὸ ξένας σημαίας ἐξέτελεσαν τὰς ἐπισκευάς καὶ τοὺς δεξαμενισμούς των εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Παλέρμου. Τὸ ἐπίκαιρον τῆς θέσεως τοῦ λιμένος αὐτοῦ τὰς Σικελίας, κειμένου εἰς τὸν δρόμον ἀκριβῶς μεταξὺ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Δύσεως, διευκολύνει τὰ πλοῖα, χωρὶς τὰς ἐπιζημιούς παρεκκλίσεως ἀπὸ τὴν πορειαν των, νὰ δεξαμενισθούν καὶ για ὑποστούν ἕκει τὰς ἐπιβατώσεις των

Τό έσοδον της Ιταλικής Οικονομίας από την συγκέντρωσιν τόσης έργωσίας δεν είναι εύκαταφρόντων. Κυμαίνεται γύρω τών δέκα πέντε έκαποτυμώριων δολλαρίων. Ιούνιοι τών έργωτικών είναι το μεγαλύτερον. Αριτότες κατασκευής, ταχύτητος παραδόσεως και συμφέρουσας τιμών είναι τα τρία βασικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν. Τα έργοτασία του Παλέρμου είς τὸν πλοιοκτήτην. Πλωτή δεξαμενή ίκανη νὰ δεχθῇ σκάφη 30 χιλ. τόνων, έτεθη προσφάτως ἐν λειτουργίᾳ, πληρης δεν είναι ὁ ἔξοπλισμὸς τῶν έργοτασίων εἰς μέσα ἡλεκτροσυγκαλλίσεως.

Οι Ιταλοί κατεῖδον τὴν σημασίαν τοῦ λιμένος τοῦ Παλέρμου, λόγω τῆς μεγάλης κινήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ ἐπέζητοσαν νὰ τὴν ἔκμεταλλευθεύν ὑπέρ τῆς σιδηροδιοικήσιας τῶν. Τὸ ἐπέτυχον πλήρως, διότι ἦσαν καὶ τεχνικῶς προητοιμασμένοι.

ομεντού.
„Αξίζει, όμως, νὰ σημειωθῇ, ότι τριάκοντα οκτώ άπὸ τὰ δεξαμενόσθεντα καὶ ἐπισκευασθέντα εἰς τὸ Παλέρμον κατὰ τὸ 1952 δεξαμενόπλοια αἵγκον κατὸ κυριότητα εἰς „Ἐλλήνας ἐφόπλιστάς. „Αν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σούδας ἥδυνατο νὰ συσταθῇ ἐργοστάσιον πλήρως συγχρυσμένον ἐπισκευῶν μετὰ μεγάλης δεξαμενῆς καὶ ἔχαρκαπτηρίζετο ἡ περιοχὴ του ὡς ἐλευθερία ζώνη, ἵνα αἱ τελωνειακαὶ διατυπώσεις ἀπλουστεύουν, κακούσιωμεθα νὰ πιστεύωμεν, ότι πολλὰ ἀπὸ τὰ ἐπισκευασθέντα εἰς τὸ Παλέρμον ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη καὶ ἄλλα περισσότερα ἀπὸ τὰ ἑκτελούντα εἰς ἄλλους ξένους λιμένας τὰς ἐπισκευᾶς των θά προετίμων, ἀσφαλῶς, τὸν λιμένα τῆς Σούδας. „Εὔποκούνεται, βεβαίως, ὅτι τὸ κόστος, ή ταχύτης καὶ η ἀρτιότης τῆς ἐργασίας θά ποσαν ἱκανοποιητικαί.

οτας οι ημεν ικανοποιητικα.
"Επίκαιρος και άσφαλτη είνε ό λιμνή της Σούδας, δύον και τού Παλέρμου. Ή κρατούσα σκέψις παρά τη Κυθερώης διπώς έν καιρῷ προβῆ εἰς διεθνή διαγωνισμού διά τὴν ἑκατόστασιν συνεργειών ιπτεκουών μετά δέξαιμενής είνε ἄξια πάσης προσοχής. Τὸ Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἔχει τὰς δυνατότητας νὰ ἐνδιαφερθῇ καὶ νὰ καταστησῃ τὴν σκέψιν αὐτήν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ ξενὸν τίνον γεωπογονικὸν Οἶκον, μίαν πραγματικότητα. Κέρδος ὅχι ἀσήμαντον διὰ τὴν ἔθνικην μας οικονομίαν καὶ τὴν τεχνικὴν τοῦ Τόπου μας πρόσδον θὰ είνει ἡ ἑκατόστασις τῶν ἐργοστασίων αὐτῶν εἰς τὴν Κρήτην. Ἐλληνικὴν ἐργασίαν, ήτις τώρα μᾶς διαφέγγει, θὰ συγκεντωθεί. Απασχόλησιν καὶ τεχνικὴν κατόπιστιν θὰ ἐπιτύχωμεν διά τὸ "Ἐλληνα

έργατην της σιδηροδρομικής και συνάλλαγμα πολύτιμον θάλασσωμεν.

Πρό ἑτούς περίπου ὁ κ. Σταύρος Λιβανὸς εἶχεν ἐπιδείξει τὸ ἐνδιαφέρον του διὰ τὴν ζωτικὴν αὐτὴν ὑπόθεσιν. Μήπως ὑπὸ την σημερινὴν κυρδερηνικὴν σταθερότητα, αἱ συνθῆκαι εἰνες περισσότερον εύνοικαι, ἵνα τὸ ἐδιάφερον αὐτὸ του μεγάλου, "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἐκδηλώθη θετικώτερον;

Οι "Ελληνες και τα δεξαμενόπλοια

Οι κ. κ. John I. Jacobs & Co, ο γνωστός αγγλικός ναυλωμεστικός Οίκος, είσ την καθηρωμένην ἔξαμηνιαίσ ανασκόπησίν των ἐπὶ τῶν σημειουμένων ἔκαστοτε ἑξάδειν τῆς παγκοσμίου χωρήτικοτος τῶν δεξαιεντοπλοίων, αναφέρουν εἰδικώτερον διὰ τὴν σχετικήν ἐκ γαυπτιγήσεως δραστηριότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ τὰ ἔξης;

«Αναφέρομεν, και πάλιν εἰς τὴν ὅδι ἔωκαλος διακριθείσαντα, ὀλλὰ πάντων σταθερῶν διογκουμένην, χωρικότητά τῶν δεξερώποιων, τὴν τελούσαν ὑπὸ διαφόρους μὲν σηματας, ὑπὸ τὸν ἐλεγχον ὅμως καὶ τὸν διαχειρισιν 'Ἑλλήνων ἑπτάισιν, προθανόντες εἰς τὴν συντρηπτικὴν ἐκτίμησιν, οὐδὲ κυριατεῖσαν οὕτη ὑπὸ ναυτῆρην ἡ παραγγελίαν — γύρω τῶν 3.350.000 τόν. d.w.

„Αν ληφθή ότι ουν — συνεχίζει η έκθεσις — δι τι δεξαμενόπολοι αν υπηρεσία δύο και πλέον Εκτρομυρίων τονιών, d.w. τελούν υπό την ελληνική ίδιοτητα, καταφένται, δι τι από μακρύ πρωτοπορεία των Νορβηγών εφόπλιστων είς τό τομέα των ιδιωτικής πλαισιοτήτος θελυτρών τάκερων (κατ' αντίδιαστολήν πρός τα άνηκτα των ιδιωτικής πλαισιοτήτος πετρεδίων) είναι πιθανόν να τείνη έντος των θλιγών προσεχών έτων αισθήτων να περιορίζεται».

Θὰ ἔπειτε νὰ μᾶς ίκανοποιούν αἱ ἀνώτερω διαπισθώσεις. Είναι ἔκτακτος κολακευτικαὶ διὰ τὴν ὑπερακοντίσσαν κάθε πρόδηλεψιν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα του 'Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ. Ἀρκεῖ νὰ σκεφθῇ τις, ὅτι πεντετεία μόδις ἥρκεσεν εἰς αὐτὸν διὰ νὰ κατακτήσῃ τὴν οἰκία, σημερον κατέχει θέσιν εἰς τὸν διειρητικὸν πόλισμαν. Είναι, ὅμως, ἐκ παραλλήλου, καὶ ἔκτακτης θύλιερόν, ὅτι μία τοιαύτη ἀνευ προγνωμένου εἰς τὴν ἴστορίαν τῶν ναυτικῶν λαῶν ἐπίδοσις εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα παντελῶς ἔνην εἶνε πρὸς τὸν Τόπον μας, τὰς ἀνάγκας του καὶ την προσπάθειαν τῆς οἰκονομικῆς του ἀνασυγκρότησες.

“Ισως οι άναφερόμενοι είς την άνωτέρω έκθεσιν άριθμοι του ύπο ναυπήγησιν ‘Ελληνικού τονάκι νά έμφανισθουν μειωμένοι κατά την άνασκοπησιν του πρώτου έξαμηνου του 1933. ‘Έχομεν πράγματι πληροφορίας, ότι ήκυρδόθησαν αἱ πρὸς ναυπήγησιν παραγγελίαι ἐνδεκα ἐν ὅλῳ μεγαλών δεξαμενοπλοίων, ἀπὸ τὰς δοθείσας εἰς τὰ Ἀμερικανικά ίδια ναυπηγεία. Εἰς τὰ ἀκύρωμένα περιίσταμβανται τὸ παραγγελθὲν εἰς Μπέθλιμ τάνκερ τῶν 45 χιλ. τόννων, μερικὰ τῶν 29 χιλ. τόννων· καὶ ἄλλο τῶν 18 χιλιάδων τόννων.

"Η ἀπό έτους σταθερός πρός τά κάτω χωρούσα ναυλαγορά διά τὰ πετρέλαια καὶ αἱ ἐλάχιστα ἔνθερουντικαὶ διά τὸ μέλλον προβλέψεις υποχρέουντο τοὺς Ἐλλήνας ἐφότιστος εἰς τὴν περιστολὴν τῶν ναυπηγικῶν των προγραμμάτων. Πολλὰ ἀκόμη προβλέπεται νὰ είνει ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν αἱ ἀκύρωσεις ἢ μεταβιβάσεις ναυπηγικῶν συμβολαιών. Η ἑκτελεσίς των θα συνεπήγετο ὑπερόγκους οικονομικάς

Περιηένοντα τὰ οἰζικὰ μέτοι

Μέ τὸ νῦ Ψφισθῆ ὁ τροποποιητικὸς τῶν περὶ διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. διατάξεων νέος προσωρινός—κατὰ τὸ κ. Ὑπουργὸν τῶν Δημοσίων Ἐργών—νόμος καὶ μὲ τὸν διορισμὸν τοῦ εἰσαγγελέως τῶν Ἐφετῶν τὸν Βελούζου ὡς πρόεδρον τοῦ Ὀργανισμοῦ, τὰ πράγματα τοῦ λιμενὸς δὲν μεταβάλλονται. Ο κατήφορος θὰ συνεχισθῇ καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἔξαρσις θά ἐνταθῇ.

Δέν θελούμε βεβαίως νά προεξοφλήσωμεν τάς ἀπόφασεις, εις ἃς θὰ προέλθη τὸ νέον συμβούλιον τοῦ Ο. Λ. Π. ὅταν θὰ καταρτισθῇ εἰς σώμα, οὔτε καὶ τούκ. Βελούζου τὴν εἰσαγγελικὴν παροέμβασιν νά θεωρήσωμεν ἀπό τούδε ὡς ἀποτυχοῦσαν. Πιστεύουμε πάντως, ὅτι ἡ ἐννέαμετρισις τῶν νέων διοικητῶν τοῦ λιμένος θὰ ἀπαιτησῃ χρόνον ίκανόν, κρόνον πολύτιμον διὰ τὴν τόσουν ἐπιτακτικὴν λιμενικὴν ανορθωσιν. Ἡ Κύπρεωντις ἔκρινε ὅτι ἡ πασσούσια τοῦ εἰσαγγελέων εἰς τὸν Ὑγραν-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1953

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

σμὸν Λιμένος ἡτο ἡ ἀρμόδουσα πρὸς τὴν περίστασιν. "Ολοὶ, τούναντίον, οἱ παροικοῦντες τὸν Πειραιά πιστεύουν ὅτι ὁ λιμὴν ἔχει ἀνάγκην προσώπων, ποὺ ἔχουν τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα, ίκανῶν νὰ ἐπιβαλούν τὰ μέτρα ποὺ θὰ περιοίσουν τὰς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ θὰ ὑποβιβάσουν ὅχι μόνον τὸ κοστοῦ τῶν φορτεοφορτωτικῶν, ἀλλὰ καὶ ὅλων τῶν ἄλλων, τῶν πολλῶν καὶ διαφόρων ἐπιβαρύνσεων, λόγῳ ἀκριβῶν τῶν ὅποιων ὁ λιμὴν κατέστη ὁ ἀκριβώτερος τῆς Μεσογείου.

Αἱ ἐπιφυλάξεις μας συνεπῶς διὰ τὴν μέχρι τοῦδε ὑπὲρ τοῦ λιμένος κυρερητικὴν μεριμνὴν διατηροῦνται ἀκέραιοι. Ή ἐποχὴ τοῦ κ. Μπουζάνη καὶ τῆς σκανδαλοθηρίας πίστεύουμε ὅτι παρήλθε. Τὸ νέον συμβούλιον ὀφείλει νὰ ἀντιμετωπίσῃ μὲρικό μέτρα τὴν τραγικὴν τοῦ λιμένος πραγματικότητα καὶ τὸ οικονομικὸν ἀδιέξοδον εἰς ὁ περιῆλθεν ἡ διαχείριστος του. Ἀπὸ τὰς πρώτας ἀποφάσεις τῆς νέας διοικήσεως, ἀπὸ τὴν ἐπιλογὴν τῶν προσταμένων τῶν ὑποεστιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τῶν περὶ οικονομιῶν ὑποδείξεων της, θὰ προσιγραφοῦν καὶ αἱ κατευθυνσεῖς διὰ τὴν ἀντιμετωπίσιν τοῦ γενικωτέρου προβλήματος τοῦ λιμένος.

— Κατὰ τὸν συζήτησιν εἰς τὴν Βουλὴν τοῦ νομοσχεδίου περὶ διοικήσεως τοῦ Ο. Λ. Π., δὲ δουλευτὴς Πειραιῶς κ. Αλέξανδρος Ν. Βερνίκος ἐξῆτην, ὅπως ἴνισχυθῇ ἡ ἐκπρόσωπος τῶν ναυτικῶν τάξεων εἰς τὸ περιήλθεν οἰκονομικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π., διδομένων εἰς αὐτάς τριάντα δραχμῶν, εἰς τὴν παραπομπὴν τῶν προσταμένων τῶν ὑποεστιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν παραπομπὴν τῶν ναυτικῶν τάξεων της.

1) Μιᾶς εἰς τὴν "Ενωσιν Ἐλλήνων" Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐκπρόσωπην τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ ναυτιλίας, τόσον τῆς ὑπὸ "Ἐλληνικὴν σπιαιάν, δσον καὶ τῆς ὑπὸ ζένας σημαίας καλυπτομένης Ἐλληνικῆς σπιαιάν.

2) Μιᾶς ἕδρας εἰς τὴν Διεθνῆ Ναυτικὴν "Ενωσιν (Πρακτόρων), ἐκτρωπούμεναν τὰ χρησιμοποιούμενα Ἑλληνικῶν λιμένων εἴναι πλοῖα.

3) Μιᾶς ἕδρας (τῆς τοῦ Ναυτικοῦ "Επιμελητηρίου) διὰ τοὺς ἄλλους, κτὸς τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας, κλάδους.

Ὄς πρὸς τὴν σύνθεσιν τῆς Ἐκτέλεστικῆς Ἐπιτροπῆς, δ. κ. Βερνίκος πρέδειξεν, ὅπως αὕτη ἀπαρτισθῇ: 1) Ἀπὸ τὸν πρόεδρον τοῦ Δ. Σ. τοῦ Ο.Λ.Π., 2) "Ενα ἐκπρόσωπον τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, 3) Τὸν διευθυντὴν Τελωνείων, 4) "Ενα ἐκπρόσωπον τοῦ ναυτικοῦ κόμου καὶ ἐνδεχομένως, 5) "Ενα ἐκπρόσωπον τοῦ "Υπουργείου Διμοσίην "Ἐργων.

Τέλος, ὡς πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ, δ. κ. Βερνίκος πρότεινεν, ὅπως αὕτη λαμβάνεται ιεραρχικῶς ἐκ τοῦ μονίμου προσωπικοῦ τοῦ Ο. Λ. Π., εἰς τρόπον, ὥστε ὁ ἔξωθεν λαμβανομένος πρόεδρος τοῦ νὰ εὑρίσκη συνεργάτη πλήσιος κατέχοντα τὰ ἑσωτερικὰ ζητήματα τοῦ Ο. Λ. Π. καὶ τοῦ λιμένος γενικώτερον.

Οι ναυτικοὶ πράκτορες

Παντοῦ, εἰς δῆλην τὴν ὑδρόγειον, ὅπου ἡ ναυτικὴ ἐμπορία ἔκτείνει τὴν εἰσαγορὴν τῆς, ἡ παρουσία τοῦ πράκτορος, τοῦ παραστάτου τοῦ διοίου καὶ τοῦ φορτίου, προϋποτίθεται. Ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν ὑδρόγειον, δσον καὶ ταχυτέρων διεκπερασίων τῆς μεταφορᾶς εἰναι θετική. Ἀπὸ τὴν ἀναγνώρισιν αὐτῆν τῶν ὑπρεσών τοῦ πράκτορος προῆλθε καὶ ἡ αὐθέρωσις τοῦ θεσμοῦ εἰς δῆλας τὰς προηγμένας χώρας, μέχρι τοῦ στείου, ὥστε εἰς πολλάς ἔξ αὐτῶν ἡ ἐπαγγελματικὴ κατοχύρωσις νὰ ἔνται ἀπόλυτης. Ὁ καθεὶς δὲν ἐπίτρεπεται νὰ ἀσκήτη τὸ ἐπάγγελμα. Αἱ δούποθεσεῖς εἰναι πολλαῖς. Ἀνάγονται εἰς τὸ ἐπαγγελματικὸν παρελόν, τὴν εἰδίκευσιν καὶ τὸ καλὸν δύναμα μεταξύ τῶν ναυτικῶν καὶ ἐμπορικῶν κύκλων.

Ἐπὶ πλέον, ὁ ναυτικὸς πράκτωρ θεωρεῖται πρόσωπον ἐμπιστοσύνης χι μόνον τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τῶν φορτωτῶν, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τοῦ Κράτους. Συχνά, κατὰ τὸν πόλεμον ίδιως, εἰς τοὺς ναυτικοὺς πράκτορες νετέθησαν δύσκολοι κρατικοὶ ἀρμόδιοτες, δόγων ἀκριβῶν τῆς γνώσεως καὶ τῆς πείρας, τὴν δόψιον στέκτησαν εἰς τὰ ζητήματα τῶν θαυμάτων μεταφορῶν καὶ τὸν λιμένων.

Αὐτὰ διὰ δῆλας χώρας, πλὴν τῆς Ἐλλάδος. Ἐδῶ, δημον τὰ ἀντα παραπομπούνται καὶ διαστρέφονται, τὸ ἐπάγγελμα τοῦ πράκτορος θάνει νὰ θεωρήται παρασιτικόν. Εἶνε «ἀνοικότων», ὥστε δὲ οἰσθητοποτε ἔν δύναται νὰ τιτλοφορήται ναυτικός πράκτωρ, νὰ ἔκδιδῃ φορτωτικῆς καὶ ἀδείας, νὰ καταθετῇ δηλωτικά καὶ νὰ διαχειρίζεται τὰ συμέροντα τοῦ φορτίου καὶ τοῦ πλοίου. Ἡ γνῶσης παραβλέπεται καὶ τὸ παγγελματικὸν παρελόν ἀγνοεῖται. Παραδείγματα δὲ τελευταῖς ἀπόφοιτος νὰ ἀνατεθοῦν εἰς... κρατικοὺς ὑπαλλήλους ή πρακτόρευσις καὶ ἡ ιακωνία τῶν ἔφοδων. Τὸ Κράτος δὲν ἔξειμπος τὰς ὑπερεσίας τοῦ πράκτορος, ὥστε νὰ νομίζη ὅτι ἡ δέδοσης τῆς ἀδείας εἰναι ἡ μόνη τοῦ σάκτορος ἀπασχόλησις. Τὸ πρὸ ημερῶν συγκροτηθὲν πρῶτον πανελλήνιον συνέδριον τῶν ναυτικῶν ποστοτόρων τῆς ἀναγνώρισιν καὶ παρ' μοντοῦ θεσμοῦ τοῦ πράκτορος ἥθελσε νὰ διατρανῶση καὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν κατοχύρωσιν νὰ ἔπιξτηση. Τὸ διατικόν αὐτὸν αἴτημα εἰναι ίκανον, δσον καὶ ὄρθον. Διευκολύνονται τὸ ἐμπόριον καὶ αἱ μεταφοραί, ξτοχυροῦνται τα καλῶν ἐννοούμενα συμβέροντα τοῦ πλοίου, τοῦ φορτίου καὶ αὐτοῦ τοῦ Δημοσίου, δσαν η πρακτόρευσις διενεργήται ἀκριβῶς ἀπὸ πρόσωπα ἀνεγνωρισμένης ἐπαγγελματικῆς ίκανότητος, ἡγυμένης ἀκεραότητος, μὲ σαφῇ ἐπίγνωσιν τῆς ἀποστολῆς των.

Ἄς έχουν ὑπ' ὅψιν τοὺς καὶ τὰς ἀνωτέρω παραποτήσεις δσοι τῶν ἀσδίων θὰ ἐπιληφθοῦν — καὶ πρέπει νὰ ἐπιληφθοῦν — τῆς μελέτης τῶν Ιτημάτων τῶν ναυτικῶν πρακτόρων.

Τὰ φορτία τῆς «Ἐμπάσκο»

Εἰς ἀπάντησιν παραποτήσεων τῆς στήλης αὐτῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῆς «Ἐμπάσκο» μας πρέπεινται δωρισμέναι διευκρινήσεις, ἐκ τῶν τοίων καὶ διαπιστοῦται, ὅτι ίδιατερά κατεβλήθη παρ' αὐτῆς μέριμνα διὰ τὴν προτίμησιν κατὰ τὰς φορτώσεις τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων εσμυῆς καὶ διὰ τὸν εὐθηνότερον δυνατὸν ναῦλον. Τὸ σχετικὸν ἀπαντικόν σημείωμα ἔχει ὁδεῖς:

1).— Διὰ τὰ ἔξ α' μερικῆς φορτίας: Μερίμη καὶ ἐπιμονή ἵει Δημοσίσιας Ἐπιχειρήσεως Ἡλεκτροσύνη, τὸ σύνολον τῶν ἔξ Ηνωμένων Πολιτειῶν Ἀμερικῆς φορτίων, ἔσορθωθή διὰ πλοίων τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ». Τυπικά καὶ ούσιαστικά δυσχέρειαι, δημιουργήσασαι δυσλίας διὰ τὴν φορτωσίν ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων, λόγω πληρωμῆς τῶν ικώνων ἀπὸ διαθέσιμα τῆς Οὐασίγκτων, ἔξωμαλύνθησαν, πιεσεῖ τῷ άριθμῷ τῆς «Ἐμπάσκος» καὶ τῆς Διευθύνσεως «Ἐπωτερικοῦ Εμπορίου». Οἱ καταβληθέντες σύνταξης ναῦλοι διανέχονται εἰς ποσὸν ὑπερβαίνον τὸ ἐκαποτημένον δολλαρίων. Η συμβολὴ τῆς «Ἐμπάσκο» διὰ τὴν πρασίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου ήτο ἀποτελεσματική.

2).— Φορτώσεις ἔξ Εύρωπης: Κατόπιν διακηρύξεων διαγνηθεῖσῶν ἑγκαίρων εἰς ὑπερεκατόν ἀρμόδια γραφεῖα Πειραιῶν καὶ ἀλλοδαπῆς, ἔγενετο διαγωνισμός καὶ ἡ ἐργασία τῆς μεταφορᾶς ἀντετέθη εἰς τὰς ἀπομολογίας Ἐπατιρίας, αἱ δοποῖαι εἰναι μέλη τῆς Κόμισης Αμερικού, Αιδεσόσης καὶ Γενούης, μέσω τῶν ἐν Ελλάδι συμμετασχόντων ἀντιπροσώπων των, δεόντως ἔξουσιοδοτημένων.

3).— Η ἐπιτευχθεῖσα ἐκπτωτικής διαδικασίας, κατά τὴν ήγειραν τῆς φορτώσεως, τὸ ὅπιον, δυστυχῶς, μέχρι σύμερον οὐδεμία σἄλλη 'Ελληνικὴ ὑπηρεσία.

4).— Εἰδικώτερον, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, οἱ ἐκ πρώτης διαδικασίας μειοδόται εἰς εἰχον κατάλληλα πλοίοι διὰ τὴν μεταφοράν, μὴ καταθέσαντες ἔξουσιοδοτησην οὐδεμίας ἀπομολογίας εἰδικού πλοίου.

5).— Εἰδικώτερον, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, οἱ ἐκ πρώτης διαδικασίας μειοδόται εἰς εἰχον κατάλληλα πλοίοι διὰ τὴν μεταφοράν, μὴ καταθέσαντες ἔξουσιοδοτησην Επατιρίας.

6).— Τελικός, ἀντετέθη ἡ ἐργασία εἰς πλοία τῆς «Κόμισης Αποτελεσμάτων», ητοις εἰδικῶς εἰχει ἐπιτρέψει πλοίον τῆς Γερμανικῆς «Χάνσα», διαθέτον γερανὸν ἀνυψωτικῆς δυνατῶν 160 τόνων νὰ φορτώσῃ. Τελικός, ἐπειδὴ ἐν τῷ μεταφορᾷ τὸ Υπουργείον τῶν Δημοσίων "Ἐργων ἐδίλωσεν ὑπευθύνως, διτε εἰναι δύναται νὰ ἐκφόρτωσει διὰ τὸ πλοίον γερανού δάρους μέχρις 75 τόνων, ή ἐκφόρτωσεις ἔγενετο διὰ τὸ πλοίον τῆς Α.Ι.Ι. καὶ μὲ δικτησιαν, περίπου 12% ἐπὶ τῆς πρώτης προσφορᾶς, ητοις ἐπετευχθη.

7).— Αἱ πρώτης προσφοράς εἰδικού πλοίου, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

8).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

9).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

10).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

11).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

12).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

13).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

14).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

15).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

16).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

17).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

18).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

19).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

20).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επατιρίας.

21).— Τοῦ πλοίου της Επατιρίας, διὰ τὴν μεταφορὰν μετασχηματιστῶν, προσφορισμὸν ἑταρικῶν λιμένων, μὴ διαθέτοντας πλωτὸν γερανόν, διενεργούνται μέσω τῆς Διασκέψεως Γενούης (AMETILLE), εἰδικώτερον

τοῦ πλοίου της Επα

διά της DANI AND CO και της HELLENIC LINES, διαθέτουσαν πλούτα με γερανόν ανυψωτικής δυνάμεως μέχρι 45 τόνων.

«Φρονούμεν, διτή ή δηλη πολιτική της Δημοσίας Επιχειρήσεως Ηλεκτροσιμού και ως πρός τας επίπειρεισάς έκπτώσεις και ώς πρός την προστασίαν τού 'Ελληνικού πλοίου, ήτο ή πρέπουσα και ίσως όποτελεί έξαιρεσιν μεταξύ δύο των 'Ελληνικών ύπηρεσιών, τόσον διά τάς επίτευχθεισάς έκπτώσεις, δύσον και διά την προτίμησιν πρός την 'Ελληνική Σημασίαν.

Τά πλοϊκά φώτα και τά ιστιοφόρα

Κύριε Διευθυντά,

'Ολιγά τινά έπι τού θέματος τής ασφαλούς ναυσιπλοΐας είς τάς θαλάσσας μας κατά την νύκτα. Πρό μνός έπερσ συνάδελφός μου δι' έπιστολής του δημοσιεύσησης είς τά «Ναυτικά Χρονικά», αναλυτικώτερον έθιξε τη ζήτημα. Πρόκειται περί της μή τηρίσεως των κανονισμών ναυσιπλοΐας από τά ιστιοφόρα και τά άλιευτικά. Σχεδόν δύλα των ταξιδεύουσαν με «συστημένα τά φανάρια της γραμμής», διτας όνομάζομεν ήμεις οι ναυτικοί τά πλοϊκά φώτα. «Οταν πλησιάζωμε πρός τά φάντωσα και συνεπώς άσθενα αύτά πλοιάρια, τότε μόλις οι έπιβαντοντες τούτων ή άναπτουν—πρό δέλχιστας απόστασεως—τά φώτα των ή ψώνουν μίαν άνημένην εις αλαστον (στουπή έμπεποτισμένον εις πετρέλαιον). 'Η έλαχιστη μεσαζόδουνα απόστασης φέρει εις δύσκολον ήδεσιν τὸν έπι της γεφύρας άξιωματικόν και καθιστά δυσχερή τὸν χειρισμόν του πρός αποφυγήν τῆς συγκρούσεως. Πώς ήμπορεί μέσα εις τὸ σκότος δι' άξιωματικός τῆς φυλακῆς νὰ διαφυλάξῃ ήνα άφωτιστον πλοιάριον: Συχνὸν ἀντιλαμβανούμεθα τῶν παρουσίας του ἀπό τὸν κρότον τῆς μηχανῆς του, χωρὶς διμούριον νὰ είμεσθα εις θέσιν νὰ καθορίσωμεν τὴν ἐπάκριδη θέσιν του και τὴν πορείαν του. 'Άλλοι μονον, ἀλλως τε, ἀν περιμένη κανεῖς νὰ τηρήσῃ τοὺς κανονισμούς ναυσιπλοΐας πρός αποφυγὴν συγκρούσεως, ἀπό τὸν κρότον τῆς μηχανῆς ήνος πλοιαρίου ή ἀπό μίαν... εμαλαστούναν!

Ἐν πλῷ 4-3-53.

Μετά τιμῆς
Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ
Πλοίαρχος Ε. Ν.

Σημ. «Ναυτικά Χρονικά»: Τὸ «Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας έξεδωκεν αὐστηρὰν ἔγκυκλιον ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω ζητήματος. 'Εξεταστέον ἄν δρκῇ ή ἄν θὰ χρειασθούν κυρώσεις ἀμεσοί και παραδειγματικά.

Τά φορτοεκφορτωτικά

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Μαρτίου 1953 τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εύμενῶς ἐσχολίασαν τὴν μειωσίαν τῶν τιμολογίων φορτώσεως μεταλλεύματος εἰς τὸν λιμέναν Θεσσαλονίκην.

Η ἀλήθεια είναι διτή εἰς τὸν λιμέναν τούτον, διοιλογουμένως καταδάλλονται πολλαὶ καὶ ἀξιέπαινοι προσπάθειαι ἐκ μέρους τόσον τοῦ ἑκεὶ λιμενάρχου κ. Σακάρη, δύον καὶ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Γ.Ε.Λ. κ. Κανελλοπούλου, διά τὴν μείωσιν, δύον εἶναι δινατή αὔτη, ή διά τὴν συγκράτησιν τῶν τιμολογίων φορτοεκφορτώσεων τοῦ λιμένος Θεσσαλονίκης. "Ηδη, ἔτος τοῦ μειωτέος τῶν ἔδδοντων φορτώσεως μεταλλεύματος, ἐμειώθησαν τά φορτοεκφορτώσεων τοῦ ξεδιπάλιον, έξιδα ξυλείας, ζώων, λιπασμάτων, φορτούσεως (γενικῶς) ἐπὶ αὐτοκινήτων, κεράμων, καπνῶν κλπ., καθὼς ἐπίσης ἀπεφασίσθη καὶ ή κατάργησις τῶν αὐχειργατικῶν δικαιωμάτων τοῦ ἐλευθέρου λιμένος, Γενικός κ. Διευθυντά, εἰς δύλους τοὺς λιμένας τῆς χώρας, δύον τὸ φορτοεκφορτώσεων τοῦ Υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Ἑργασίας, παρατηρεῖται μία σταθερά συγκράτησις τῶν τιμῶν καὶ οὐχὶ σπανίως καὶ μείωσις αὐτῶν. Διότι εἰς τοὺς λιμένας τούτους οἱ ίδιοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐργάται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Πάντοτε ύμετερος

ΕΙΣ ΦΙΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αθῆναι 7 Φεβρουαρίου 1953.

Σημ. «Ναυτικά Χρονικά»: Διατί δραγε τὰ αύτὰ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ Ἑργασίας δὲν ἀναλαμβάνουν τὴν προσπάθειαν τῆς πλήρους ἀναθεωρήσεως τῶν τιμολογίων τοῦ λιμένος Πειραιῶς: Μήπως διότι ὁ Ο.Λ.Π. εἶναι... αὐτόνομος;

Ίωάννης Γ. Κούτσης

Εἰς ἑ τῶν παλαιοτέρων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, διτή Ίωάννης Γ. Κούτσης, ἀπεβίωσε πρὸ τῶν ημερῶν ἐν Πειραιᾷ εἰς θαῦμ γῆπας. Ο μεταστάτης κατέγετο ἀπὸ γνωστῶν ναυτικῆν οἰκογένειαν τῶν Σπετσῶν, ἔξ έκεινων, αἱ δόποια ἔλαβον ἐνεογόνον μέρος εἰς τὸν ὑπέρ τῆς ἀνεξαστοτήσις ἀγάνα τοῦ 'Εθνους μας. Παιδίθεν ἐγκατασταθεὶς εἰς τὸν Πειραιά, ἡκολούθησε τὴν ναυτικὴν παραδοσίαν τῶν προγόνων του καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν ἀδελφῶν τοῦ Χοήστου καὶ Νικολάου, συνέστησεν ἐφοπλιστικὸν Οίκον, ἀκμάσαντα εἰς τὴν ἐποχήν του. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, ή ἐταίρος Κούτση ἐπώλησε τὰ σκάφη της καὶ διεπήρησεν ἔνα μόνον, διόπερ καὶ ἀπωλέσθη τὸ 1916, τορπιλλισθέν. 'Εκτοτε οἱ ἀδελφοί Κούτση ἀπεσύνθησαν ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. 'Ο στόλος τῶν ἀποπτήσεων ἀπὸ τὰ μεγάλα, διά τὴν ποδὸς 40ετίας περιόδου, καὶ πατσίγνωστα φοιτηγά σκάφη 4.200 τ. π. καρβόνιος, «Θεοδόγος» 3.600 τ. καὶ «Σπέτσαι» 3.000 τ., καθὼς καὶ ἀπὸ τὸ πρώτον ἔλληνικὸν καὶ μοναδικὸν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μας διά τὴν ἐποχὴν ἔκεινων, πετρελαιοφόρον «Ίωάννης Γ. Κούτσης» 2.800, τὸν π. π. W. Χαρακτηριστικὸν γνώσιμα τὸν ἀειμνήστον Ίωάννου Κούτση καὶ τῶν ἀδελφῶν του ἥτοι ή εύθυτης τοῦ χαρακτήρος των. Τόσο δητὸ πίστις των παρὰ τὴν ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου, ὥστε οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ «Δόδυς» εἰχον καθιερώσει εἰδικό χαυτῆλας ἀσφαλιστούς πρὸς κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν σκαφῶν των, διότι ἀγνωστοι δι' αὐτοὺς ήσαν οἱ περιπτώσεις ἀβαρίας. 'Ο Ίωάννης Γ. Κούτσης, βαθὺς γνώστης τῶν ναυτικῶν πραγμάτων, ἀπλός, μετριόφωνος, πραγματικὸς εὐπατρίδης, δὲν ἐπεδωεῖ ποτὲ θέσεις καὶ τιμᾶς, μολονότι πολλαὶ ποδὸς τοῦ πλοίου τοῦ παρουσιάσθησαν εὐκαιρίας. 'Επεινε καθ' δύλου του τὴν ζωὴν πιστός εἰς τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐπιθυμίαν του δὲ εἰς τὸν Πειραιά ἐτάφη. Δὲν ἐθεράπευεν, οὖτος, τὸν κερδῶν μόνον 'Ερμῆν δὲ εἴμιντος Ίωάννης Κούτσης. Κατὰ τὰς διαστάσεις τῆς σχολῆς του, ή ζωγραφική τὸν ἐλκυεν δύλως διαιτήρως. Πίνακας ἀδίους πάστης ποσοστοῦ ἐφιλοτέχνησε, μὲ θέματα θαλασσινά. 'Υπῆρξε μαθητής τοῦ Βολωνάκη.

Τὸ «Ναυτικὸν ἀτύχημα»

Ο πλωτάρχης λιμενικὸς κ. Ξενοφ. 'Αντωνιάδης ἔξεδωκεν ἔνα διορθόπροσεκτον βιδλίον. 'Αναφέρεται εἰς τὸ «Ναυτικὸν ἀτύχημα» καὶ τὸν ἑπτατού διορθόπροσεκτον βιδλίον αὐτοῦ δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ. 'Ψυστα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, τὸ καλόγρι της ὄνομα, ή πίστις τῆς σημαίας εἰς τὴν διεθνή ἀσφαλιστικὴν ὄγραφον καὶ μεταξὺ τοῦ κόσμου τῶν φορτωτῶν ἔξαρτωνται ἀπὸ τὴν σύντονον παρακολούθησιν, τὴν ἔξειδικευμένην ἔρευναν ἐπὶ τῶν περιστατικῶν ἐνός ἔκαστου ἀτυχήματος, τὸν καταμερισμὸν τῶν εὐθυνών καὶ τὴν ἐπιβολήν, τέλος, τῶν ἐναγκαῖων κυρωσών.

Αὐτὸν, ἀκριβῶς, τὸν θεσμὸν τοῦ ἐλέγχου τὸν καθιερωθέντα καὶ παρ' ἡμίν πάθος 40ετίας καὶ ἀποδώσαντα εἰς τὸ παρελθόν ἀριστα ἀποτελέσματα, ἀναλύει μὲ σαφῆναι ἀξιοχήσευτον διογραφαέν. 'Απὸ τὴν μακράν σειράν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἀλλοδαπῶν βιδλίων, πρὸς τὰ ὅπια δικ. 'Αντωνιάδης προσέφθη διά τὴν μελέτην τοῦ θέματος, τεκμαίρεται πόσον ὑπῆρξεν ἐργώδης η προσπάθεια τῆς πληρεστέρας αναλύσεως τῆς κρατούσης διά τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα.

Θάτη, ἀκριβῶς, τὸν θεσμὸν τοῦ ἐλέγχου τὸν καθιερωθέντα καὶ παρ' ἡμίν ἀπὸ 40ετίας καὶ ἀποδώσαντα εἰς τὸ παρελθόν ἀριστα ἀποτελέσματα, ἀναλύει μὲ σαφῆναι ἀξιοχήσευτον διογραφαέν. 'Απὸ τὴν μακράν σειράν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἀλλοδαπῶν βιδλίων, πρὸς τὰ ὅπια δικ. 'Αντωνιάδης προσέφθη διά τὴν μελέτην τοῦ θέματος, τεκμαίρεται πόσον ὑπῆρξεν ἐργώδης η προσπάθεια τῆς πληρεστέρας αναλύσεως τῆς κρατούσης διά τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα.

Θάτη, ἀκριβῶς, τὸν θεσμὸν τοῦ ἐλέγχου τὸν καθιερωθέντα καὶ παρ' ἡμίν ἀπὸ 40ετίας καὶ ἀποδώσαντα εἰς τὸ παρελθόν ἀριστα ἀποτελέσματα, ἀναλύει μὲ σαφῆναι ἀξιοχήσευτον διογραφαέν. 'Απὸ τὴν μακράν σειράν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἀλλοδαπῶν βιδλίων, πρὸς τὰ ὅπια δικ. 'Αντωνιάδης προσέφθη διά τὴν μελέτην τοῦ θέματος, τεκμαίρεται πόσον ὑπῆρξεν ἐργώδης η προσπάθεια τῆς πληρεστέρας αναλύσεως τῆς κρατούσης διά τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένην πολιτικὴν τῶν 'Υπουργείων.

Δέν θά ἐπρεπε, βεβαίως, νὰ περιμένωμεν ἀπὸ τὸν κ. Αντωνιάδην νὰ ἐπικρίνη αὐτὴν τὴν ύπηρεσίαν, εἰς ἦν οὐτος ἀνήκει. 'Εξέρχεται τὸν δρίων τῆς λογικῆς μία τοιαύτη ἀξίωσις. Εύτυχης, πάντως, είνε ἡ ἐκδοσία τοῦ βιδλίου του. Θάτη παράσχη, ἵσως, τὴν ἀφορμήν νὰ καθηκονταις τὰ φρεγάδια της θάλασσας—πλήν τῶν δυνάμων ἔλασθαν οἱ ἔργαται, πράκτορες κλπ., παράγοντες ἀντιλαμβάνονται τὴν εὐεργετικὴν σημασίαν τῶν χαυηλῶν τιμολογίων καὶ δὲν ἀντιδροῦν εἰς τὴν τηρουμένη

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

O.S.E.Θ.

"Όταν, στά μαύρα και ἀλησμόνητα χρόνια τῆς Κατοχῆς, ἐνοιώθαμε πλατυμυρισμένη τὴν ψυχή μας μὲν ἀδία γιὰ τὴ γυμνιά ἀπὸ αἰσθήμαστα, γιὰ τὴν μικρότητα, γιὰ τὸν ἔγωγέ μοὶ καὶ τὸν φιλοτομαρισμὸ τῶν συνανθρώπων μας, πάντα λέγαμε πῶς μετὰ τὴν ἀπελευθέρωση, τόνοι τὸ μελάνι θὰ χιῦῃ στὴν περιγραφή, γιὰ νὰ μεταφέρη στὴν αἰωνιότητα τὴν ἔνθικη περιφόρωνται καὶ κατάρα.

Ἄλλα δταν, στὴν ίδια ἑκείνη ἐποχή, ἔζοχοι ἄνθρωποι, λαμπρὸ διαμάντια χαρακτήρων, ἔβιναν τὰ πάντα, ὡς καὶ τὴ ζωὴ τους, στὸ βωμὸ τοῦ μεγαλείου τῆς ἀλληλεγγύης, ὅταν λαμπρὰ ἀστέρια τῆς φύλης μας Βρήκαν τὴν εὐκαρία νὰ καταγάσσουν τὸ σκοτάδι τῆς ἐποχῆς καὶ τῆς σκλαβίας τὸ ἔρεδος μὲ τὴ θεία τους φεγγοδολή δινοντας θάρρος, ὑπομονὴ καὶ ἐπίδεις, προσφέροντας ὡς τὴ θυσία ἀκόμη, τὸ παραδειγμά τους, πάλι λέγαμε, ὅτι μὲ τὴν ἀνατολὴ τῆς πολυπόλιτης ἐλευθερίας, θὰ χυνόταν τόνοι τὸ μελάνι στὴν ἀναγνώρισι τῶν ἔργων τους καὶ στὴν ἀποθέωσι τῆς ἀναμφισβήτητης προσωπικότητάς τους.

Πρωτόπορος Βρέθηκε, κείνη τὴν ἐποχή, ὁ ναυτεργατικὸς μας κόσμος στὴν ἀπόδημοι. Στὸν ἀγώνα τῆς σωτηρίας του ἀπὸ τὸν ἀμειλίκιτο ἔχθρο, τὴν πεῖνα, κανεὶς δὲν δρισκόταν συμπαραστάτης του.

Σοφίσματα τῆς κακῆς ὥρας, ξεστίπωτες εἰρωνείες, στείρες ίδεες, ἀλλὰ καὶ συνχόντας ἔχθρικές διαθέσεις, ἥταν ἡ ἀπάντησης ἑκείνων ὅπου «δέσεις» είχαν κάποια εὐθύνη νὰ κινηθοῦν.

Δὲν μπορεῖ κανεὶς νὰ πη πῶς καὶ οἱ ναυτεργατικὲς ὅργανωσεις ἔμειναν μὲ τὰ χέρια σταυρωμένα. Μᾶ τὸ κακὸ ἥταν γενικὸ καὶ τόσο ἀκτεταμένο, ὅπου κανεὶς δὲν εἶχε τὴ διάθεσιν νὰ ἀκούσῃ τέτοιες λεπτομέρειες εἰδίκες.

Οἱ ναυτεργάτες καὶ οἱ περὶ τοὺς ναυτεργάτες πολὺ καλὰ θυμοῦνται τὴν θλιβερὴ αὐτὴ ἴστορία. «Ἡταν τέτοια, ὅπου οὐτε τὰ χρόνια, οὔτε τὰ μετέπειτα γεγονότα διαπρέσουν ποτὲ νὰ τὴν ρίξουν στὴ λησμονίαν. «Ὅτε ἡ προσπάθεια νὰ τὴν ἔξιστορήσουμε τῷρα, ἀσφαλῶς προδικάζεται ἀπὸ ἀποτοχία.

«Ἀσύλληπτη ἡ δυντοχία τῶν ναυτεργατῶν, γύρω ἀπὸ τὴν Ἀθήνα καὶ τὸν Πειραιά. «Ἀπερίγραπτο σὲ ἀγριότητα ἥταν τὸ ναυάγιο αὐτὸ τῆς στεριάς.

Άλλα πρέπει νὰ διαλογίσουμε, διτὶ τὸ μεγαλύτερο βάρος ἔφεραν οἱ οἰκογένειες τῶν ναυτεργατῶν ἑκείνων ποὺ ἀποσύσταν μὲ τὰ πλοῖα μας στὰ ἔλευθερα πέλαγα τῆς οἰκουμένης, συνεχίζοντας τὸν πόλεμο κατὰ τὸν κατακτητὸ. «Ἐρημες γυναῖκες καὶ παιδιάκια ἀνήλικα, δὲν εἶχαν οὔτε τούλαχιστο ἔνα λόγο συμπόνιας, οὔτε ἔνα ἴσχιο θάρρους.

Καὶ σάν νὰ μὴν ἔφθαισαν ὅλα αὐτά, ἔνας ἀλλος ὑπουλος ἔχθρος, ὁ κομμουσισμός, ἔχθρος σκληρὸς καὶ αὐτὸς τῶν ὑποδύλων, εὑρίσκει τὴν μακάριοι εὐκαρία νὰ ἐκμεταλλεύεται τὴν ἀθλότητα καὶ νὰ ἀντλῇ ἀπὸ τὴν ἀθλότητα εὐκαρίας καὶ ὑλικὸ γιὰ τὴν κατάπτωτη δημαργωγία του, μὲ συνέπειας τὴν ἔντασι τῆς δυντοχίας καὶ τῆς συμφορᾶς.

Μερικά ψιχία ἐπίδομάτων, διποὺ κατὰ καιροὺς δόθηκαν, ἀνάδιξι εἶνε νὰ μηνυμούνεται. Σὲ μιὰ ἐποχὴ ἀνεκδιηγήτου οἰκονομικού ἔχειρβαλλόματος, τὰ κέρματα αὐτὰ δὲν ἔκαλυπταν οὔτε τὸ εἰσιτήριο τοῦ τράμ γιὰ τὴν ἀνάληψιν τους.

«Ἡ πεῖνα ἥταν τέτοια, οἱ κραυγὲς τῶν γυναικοπαίδων τῶν ναυτεργατῶν ἥταν τόσο ἀπελπιστικὲς, δύστη ἐλέγητη ἀκόμη καὶ ἡ ἔνισχυσις τῶν ἔχθρικῶν λογχῶν γιὰ τὴν ἀπομάκρυνσι τους ἀπὸ τὴν πόρτα τοῦ Ὑπουργείου.

Άλλα τοῦτο εἶναι μιὰ ἀλλή ἴστορία, ποὺ δὲν πρέπει νὰ μηνυμούνεται. Καὶ πολὺ καλὸς ἔκαμε ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ομοσπονδία ποὺ οὐδὲλλως τὴν ἔνιμηδόνευσε στὸ πρὸ μηνῶν Πανναυτεργατικὸ τῆς Συνέδριο.

Θὰ ἔπειπε διμως ἡ Π.Ν.Ο. νὰ μηνυμούνεται πολὺ, νὰ ἐπεκτείνῃ στὴ συζήτησι πολὺ, νὰ ἀναλύσῃ πολὺ, νὰ ἔξερῃ πολὺ καὶ νὰ παραδόσῃ στὴν ἴστορια καὶ στὴν εὐγνωμοσύνη τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας μιὰ ἀλλή ιστορία ποὺ ἀκριδῶς συνετέλεσε στὴν ἐπιβίωσι τῶν ἐπερχομένων.

Τὴν ἴστορια τῶν «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΣΙΤΙΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ».

«Ἡ Π.Ν.Ο. ἀνέφερε, πράγματι, τὸ θέμα τοῦτο στὰ πεπραγμένα της, στὸ Ναυτικὸ Συνέδριο. Καὶ πράγματι τῆς ἀνήκει τιμή. «Ἀσφαλῶς δὲ ἥταν τὸ μοναδικὸ ποὺ μὲ ὑπερφάνεια μπορεῖ πάντοτε νὰ ἐπικαλῆται γι' αὐτὴ τὴν ἐποχή.

«Άλλα ποιὰ εἶναι ἡ ἴστορια τῶν Ο.Σ.Ε.Θ.; Πῶς ξεφύρωσαν; Πῶς ἐγάσθηκαν; Πῶς ἀπέδωσαν στὸ σκοπὸ τους μὲ ἀκτηλητικὴ ἐπιτυχία; Τί ήταν ἔκεινο ὅπου τώρα μᾶς ὑποχρέωνε νὰ τὰ ὑπενθυμίζουμε μὲ θαυμασμό;

Εἴκοσι πέντε χιλιάδες ἀπότομα ἐπαιριναν τὸ ζεστὸ τους φαγάκι στοὺς σκληροὺς μήνες τοῦ 1941—1942. «Άλλα τὸ μεγαλύτερο κατόρθωμα εἶναι ὅτι εἴκοσι χιλιάδες μέλη ἀπόντων ναυτικῶν καὶ παιδιά ἀνήλικα δὲν τῶν ναυτικῶν, ἐπαιριναν δις τὴν ἀπελευθέρωση καὶ πολὺ μετά τὴν ἀπελευθέρωση, τὰ τρόφιμα τους μὲ ἐπάρκεια.

Τὰ Ο.Σ.Ε.Θ. εἶναι ἡ ὁργάνωσις ἑκείνη, ποὺ ἀδίστακτα μπορεῖ νὰ καυχηθῇ διτὶ ἐμονομάχησε μὲ τὸν θάνατο, μὲ ἐπαθοῦ τὰ παιδιά τῶν ἔγκαταλειθέντων ναυτεργατῶν. Καὶ ἐνίκησεν. «Ἀπέσπασε τὸ πολύτιμο ἐπαθόλιο. Τὰ παιδιά του 1942 εἶνε οἱ σημερινοὶ μας ναυτεργάτες που ἐπέζησαν. «Ἄς τὸ θυμοῦνται.

* * *

Τὸ ἀπόγευμα τῆς δης Δεκεμβρίου τοῦ 1941, ἀκριβῶς στὴν ἑορτὴ

τοῦ Ἀγίου Νικολάου, ἔνας κατώτερος λιμενικός, δῆπου ἔτιχε νὰ είνε καὶ ὑπασπιστής στὸ Ὑπουργεῖο, εἶχε καλέσει γιὰ φιλικὴ συζήτηση δύο ἀπὸ τοὺς προέδρους τῶν Ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων. Στὴ φιλικὴ αὐτὴ συζήτηση, ποὺ κράτησε ὡς τὴ νυχτα, θέμα ήταν ἡ ναυτεργατικὴ δυστυχία καὶ τὸ ναυτεργατικὸ ἀδέξιό.

Μὲ γινόμαντα τὸ εἰλικρινὲς ἐνδιαφέρονταν καὶ μὲ μιὰ ἐπίσης εἰλικρινὴ ἐπιθυμία διποὺ γίνη κάτι σ' αὐτὴ τὴν περιοχή, κατέληξαν στὰ ἔξης συμπεράσματα:

1) Ἡ πολιτικὴ τῶν ἐπιδομάτων δὲν πρόκειται ν' ἀνακουφίσῃ κανένα, λαμπρανόμενον ὑπὸ δψιν τοῦ οἰκονομικοῦ ἔχειρβαλλόματος τῆς χώρας.

2) Μόνο μιὰ ὁργάνωσις ἀμέσου δονθείας δημοσίας πρωτοφέρει τοῦ προμηθευτικοῦ συνεταιρισμοῦ τροφίμων. ἀλλὰ κυρίως τὰ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΥΣΣΙΤΙΑ, θά μπορούσαν νὰ φέρουν σχετικὴ ἀρωγή.

Καὶ ἡ ἀπόφασις βγήκε. Χωρὶς θύριο, χωρὶς δημαργωγίες. «Ἐκεῖ σὲ κείνη τὴ συζήτηση, ωρίσθηκαν καὶ τὰ πρόσωπα τῶν διοίθειας.

Καὶ ήσαν:

1) Οἱ ἐφοπλισταὶ ὁ Παναγῆς ὁ Γιαννουλάτος καὶ ὁ Γιώργης Χρήστος Λαιμός.

2) Ὁ Διευθυντὴς τῆς Προνοίας τοῦ Ὑπουργείου, Ναύαρχος ἐν ἀποστρατείᾳ τῷρα, Βασ. Σκαρπέτης.

3) Οἱ πρόεδροι τῶν ὁργάνωσεων.

4) Ὁ ίδιος ὁ Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, Στρατηγὸς Μουτούσης. «Ἄξιες νὰ τονισθῆ, δημοσίευσαν τὸ ἔχειρβαλλόματος τοῦ ιδίου τὸ σχέδιο μὲ χαρὰ καὶ δῆλοι προσεφέρθησαν ν' ἀπαρτήσουν τὸ ἔχειρβαλλόματος τῆς ἔσφαρωγής του.

Μὲ ταχιληταὶ προτελειώτικα ταυτία τούς τεσσάρες ἔστιες στὸν Πειραιᾶ καὶ μία στὴν Ἀθήνα. «Οχι προχειρότητες. Καλές ἔστιες μὲ τὸ προσωπικό τους ὀπούτως θύριο, ἔγινε ἓντα Νομοθετικὸ Διάταγμα, ιδρυτικὸ τῶν «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΣΙΤΙΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ».

Μὲ τὰ πρώτα χρήματα διποὺ διέθεσε οἱ Διεύθυντες Προνοίας καὶ τὰ ἀσφολιτικὰ ταυτία τούς τεσσάρες στὴν πόλη τῆς Ερυθρῆς. Καὶ διατέλεσαν τὸ πρόσδερο τῶν Πλοιάρχων, Γρηγόριο Κοιναλό καὶ μὲ μέλη τοῦ Παναγῆ τὸν Γιαννουλάτο καὶ τὸν πόδεδο τῶν Ροδιστηγέων πόλεων, ἀναστημένοι ἀπὸ τὴν διοίκησιν τῶν ΣΥΣΣΙΤΙΩΝ.

«Ολα τηγανίσουν κατ' εὐχήν. Τὰ καλάνια ἀπαντοῦν στὶς κραυγὲς τῶν πεινασμένων στὸν τραγικὸ χειμῶνα τοῦ 1941. Καὶ διανεύεται καταρρέει κανεὶς μὲ φαντασμό, δῆλο τὰ κατορθώνει. «Ο κατώτερος, τότε, λιμενικός, ὑπασπιστής τοῦ Υπουργείου, ἐπωμίζεται δῆλο τὸ σχέδιο τῆς ἔργασίας. Διορίζεται ἀπὸ τὸν Υπουργὸ ὡς ὑπουργικὸς ἐπίτροπος στὴν ἐπιτροπὴ, δῆλο μὲ τὴν προδρομὴ τοῦ ιδίου τοῦ Υπουργού, ἀπὸ τὸν τότε πρόσδερο τῶν Πλοιάρχων, Γρηγόριο Κοιναλό καὶ μὲ μέλη τοῦ Παναγῆ τὸν Γιαννουλάτο καὶ τὸν πόδεδο τῶν Ροδιστηγέων πόλεων, ἀναστημένοι τὸν διοίκησιν τῶν ΣΥΣΣΙΤΙΩΝ. «Ολα τηγανίσουν κατ' εὐχήν. Τὰ καλάνια ἀπαντοῦν στὶς κραυγὲς τῶν πεινασμένων στὸν τραγικὸ χειμῶνα τοῦ 1941. Καὶ διανεύεται καταρρέει κανεὶς μὲ φαντασμό, δῆλο τὰ κατορθώνει. «Οσοι θυμοῦνται τὴ λειτουργία τῶν Ο.Σ.Ε.Θ. θυμοῦνται καὶ τὰ λιμενικὰ Αγάνωνται καὶ δῆλοι ἐπιστρέψουν τὸν διοίκησιν τῶν ΣΥΣΣΙΤΙΩΝ. Καμμιά στιγμὴ δὲν παρέχεται χωρὶς δράσις γύρω ἀπὸ τὰ συστήτα. Εἰκοσιτέσσερες χιλιάδες μεριδές φαγητοῦ μοιράζονται ἀπὸ τὰ Ο.Σ.Ε.Θ. Παρουσιάζονται, ωστικά, καὶ διακοπές διανομῶν. Εἶνε δταν τοῦτο ἀποβάνι τελείως ἀδύνατον.

«Υπάρχουν οἱ μνιαῖται ἐκθέσεις τοῦ Διεθνοῦς Εουθροῦ Σταυροῦ. Δύνανται καὶ τώρα νὰ ἀναζητηθοῦν. «Ἄπο ταυτικὴ πολὺ τὸν θεραπευτικὸ πολὺ τὸν Ο.Σ.Ε.Θ., γιὰ τὴν καλή τους λειτουργία καὶ τὴν ὑποδειγματική τους ἔργασία. «Υπῆρχε Βέβαια καὶ διαρκής ἔλεγχος. «Ο έλεγχος τοῦ Υπουργού τῆς Ναυτιλίας. «Ἐπίλεγχος τῆς ηπειρωτικῆς Διεύθυνσης Εουθροῦ Σταυροῦ. «Άλλα καὶ ἔνας ἀκόμη ἔλεγχος ἀπὸ τὶς πάντοτε ταραγμένες ναυτικές ὁργανώσεις. «Ἔστω καὶ δημαργικός, ἔστω καὶ θεραπευτικός, ἔστω καὶ ὑπερθεραπευτικός, ἔστω καὶ διαδεχούμενος δὲν καὶ αὐτὸς ὁ έλεγχος, ἔφόσσον δὲν ὑπερέβαινε τὰ σύνορα καπτοίας καλῆς πόστεως. Καὶ δὲ ἔλεγχος αὐτὸς πολὺ συνετέλεσε στὰ δοιάστα ἀποτελέσματα τῶν Ο.Σ.Ε.Θ.

«Ἐπέτυχαν πολὺ τὰ Ο.Σ.Ε.Θ. Χάρις σ' αὐτὰ πέρασε ἡ Θεομηνία 1941—1942 δίχως θύματα στὴν τάξη μας. «Ύστεα, δταν ἐπαγιώθηκαν πάλι τὰ τακτικὰ διανομές μὲ τὰ τακτικὰ τοδιώματα τοῦ Δ.Ε.Σ., τὰ καζάνια ἐπατάπτησαν. «Ηικολοθυπος δῶνται, κατὶ ἀλλό, τὸ πολὺ καλλίτερο: Μὲ τὴν ένέργεια πάλι τὸν Ο.Σ.Ε.Θ. ἐξησφαλίσθη πανομικαῖ, «ἔξτοις διανομὴν ποσφίμων στὰς οἰκογενεῖς τῶν ἀπουσιαζόντων στὸ διανομητικὸ ναυτεργατῶν, καὶ στὰς ἀνήλικα παιδιὰ τῶν ναυτεργατῶν δῆλων. Τακτικὲς οἱ διανομές αὐτές, κάθε ἔδυσινδα, ἐκράτησαν ὡς τὴν ἀπελευθέρωσην.

Λέμε δτι τὰ Ο.Σ.Ε.Θ. κατέχουν σειρὰν ἐπαίνων γιὰ τὴν ἐπιτυχία

Cable Address:
«INTERSHIP»

Telephones:
Day : FAirmont 2002
Night : FAirmont 3100-R

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
2632 ALBERTA STREET

VANCOUVER 10, B.C., CANADA

τους. "Ομως ένας είναι ό ωντισιαστικός και αύτὸν ἐπικαλούνται οἱ δημιουργοὶ τῶν, ὅτι χάρις σ' αὐτὰ ἐπέζησαν τὰ παιδιά τῶν ναυτεργατῶν που βρέθησαν στὴν Ἀθήνα καὶ στὸν Πειραιά.

Τὰ δὲ παιδιά ἑκεῖνα, ἐπαναλαμβάνουμε, εἰνε, κατὰ τὸ πλεῖστον, οἱ σημερινοὶ μας ναυτεργάτες.

Στὸ Ναυτεργατικὸ Συνέδριο ή Π.Ν.Ο. ἔκαμε μνεῖσα καὶ τὸν Ο.Σ.Ε.Θ. Ἀσφαλῶς εἶναι καὶ αὐτὰ δικῆ τῆς ἐπιτυχίας. Ἀλλὰ ἡ σιωπὴ γύρω ἀπὸ τὸ θριάμβο τοὺς ἀποτελεῖ τούλαχιστὸν ἀχαριστία. Ἀποτελεῖ τὸν καὶ πρόκληση στους ἀπόντας, ἀφοῦ οἱ περισσότεροι ἀπὸ κείνους που τὰ ἐδημιούργησαν καὶ τὰ κατημένους δὲν είχαν τὴν εὐκαρίστη, τὴν τοῦ καὶ τὸ δικαίωμα νὰ παρασταθῆται στὸ Συνέδριο. "Ισως τὸ θέση λιτότης τῆς μνεῖας τῶν συστιτίων νὰ ὑπῆρξε ἀδικη, γιατὶ τὰ Ο.Σ.Ε.Θ. καθὼς ἀλλο πορὰ λιτὰ στάθηκαν στὴ δράση τοῦ.

Πολὺ λυπούμενοι, ποὺ δὲν ἔχω τὴν εὐκαρίστη, ἔστω καὶ ἀπὸ ἄδω, νὰ παραδέσουμε μερικοὺς ἀριθμούς. "Η εὐγλωττία τους εἰλικρινῶς, θὰ παρουσίαζε καταπληκτική.

Λένε, πώς ὑπῆρξαν καὶ ἐργάσθηκαν στὴν κατοχὴ πατριωτικῆς ὁμάδης ἀντιστάσεως στὸν ἔχθρο καὶ λένε πῶς πολλὰ ὀφείλονται στὴν ἑσαιρετική τοὺς δράση. Νομίζω, ὅτι δὲν θὰ είμαι οὕτη ὑπερβολικὸς οὔτε παράλογος ὃν ἐπιμεινῶ νὰ πιστεύω, διτὶ καποιες τέτοιες πατριωτικῆς ὀργανώσεις, σὰν τὰ Ο.Σ.Ε.Θ., καθόλου δὲν ὑπολείπονται σὲ προΐσταντα ὑπὲρ τῆς νίκης.

Μερικὰ ὄντατα θὰ ἐπρεπε νὰ μημονευθοῦν μὲ ἔπαινο στὸ Συνέδριο.

Τοῦ ΓΙΩΡΓΗ τοῦ ΛΑΙΜΟΥ καὶ τοῦ ΠΑΝΑΓΗ τοῦ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, που παρὰ πάσσαν ὑποχρέωσιν ἔτρεχαν κάθε μέρα στὰ ὑπουργεῖα καὶ στὸν Ἐρυθρὸ Σταυρὸ.

Τοῦ ΓΡΗΓΟΡΗ τοῦ ΚΟΡΙΑΛΟΥ. "Υστερα μερικῶν ποὺ δὲν ζοῦν πιά ἀλλὰ πήγανταν νὰ δοῦν τὴ δράση τῶν συστιτίων ὡς τὸ τέλος. Τοῦ ΚΟΝΤΑΚΟΥ καὶ τοῦ ΑΝΤΩΝΙΝΗ, τοῦ ΣΕΡΓΙΟΥ, ἀκόμη, που πολὺ συνέβασταν στὸ ξεκίνημα τῶν συστιτίων.

"Ἀλλὰ τὸ ὄνομα τοῦ λιμενικοῦ ΠΑΓΩΝΗ δὲν φθάνει μόνο ἔνα συνέδριο νὰ ἐπισινεθῇ. Πρέπει νὰ ἐπινήται, νὰ εὐγνωμονήται ὅσο ζοῦν κεῖνοι ποὺ ἔζησαν τὸν ἀδλο του, παρηκολούθησαν τὸν ἀδλο του καὶ ἐξετίμησαν τὸν ἀδλο του. Καὶ ὑστερα ἔτσι πλαισιωμένος νὰ παραδοθῇ σὰν παράδειγμα στοὺς ἐπερχομένους ναυτεργάτες ποὺ τόσα τοῦ ὀφείλουν καὶ στοὺς συναδέλφους του ἀν φιλοδοξοῦν νὰ δέχονται τέτοιες ώραιες ἐδηλωσίες.

Τὸ Ναυτικὸ Συνέδριο μπορεῖ νὰ λημνόνησε νὰ σταθῇ λίγο ποὺ τῆς ἀναιμήσεως τῶν Ο.Σ.Ε.Θ. Μπορεῖ νὰ βρήκε περιττὸ ἔνα χειροκρότημα, ἔστω καὶ ὅμιμο.

Τοῦτο ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτες δὲν μπορεῖ νὰ ἐπαναληφθῇ διότι ἀπὸ κατιρόὺς μακρυνούσι ἔχει γίνη. "Ἄς είναι βέβαιος ὁ καλός μας φίλος—Λιμενικός. Τοῦ τὸ δεδιαίωνει κατηγορηματικὴ ἡ ναυτεργατικὴ αὐτὴ στήλη τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», ὅπου οὕτως «κάστανα χαρίζει» οὕτε συνηθίζει νὰ καίη λιβανωτούς ὅπου περιττεύουν.

"Ίσως μεταγενέστερα Πανναυτεργατικὰ συνέδρια, ἀπῆλλασμένα ἀπὸ τῆς μικροπολιτικῆς τις ἀσχολίες καὶ μὲ τὸ πέρασμα περισσοτέρου χρόνου, εὔρουν τὴν διαιύγεια νὰ ξεχωρίσουν καὶ νὰ ἔξαρουν ἔργα καὶ ἡμέρες ὅπως κείνες τῶν Ο.Σ.Ε.Θ. ἀλλὰ καὶ τοῦ λιμενικοῦ Παγώνη ἰδιαίτερως.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



**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 40th St., New York 16, N. Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports

ΕΝ ΤΩ ΠΛΑΙΣΙΩ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ ΟΠΑ ΑΤΑΜΑΚΗ

NEOI OPIZONTEΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

"Οταν, ὅλιγος μῆνας πρὸ τοῦ πολέμου, ἐπὶ σειρὰν μελετῶν μου εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» (1ης Αύγουστου, 15ης Σεπτεμβρίου, 1ης καὶ 15ης Ὁκτωβρίου 1940) ὑπεστρέψα δάσος στατιστικῶν, παραδειγμάτων καὶ ἀριθμῶν, διτὶ διά νά ικανοποιήσωμεν τὰς εἰς ἵχθυς ἀνάγκας μας καὶ διά νά φάγη ὁ Ἑλληνικὸς λαὸς φάροι καὶ φθηνό, πρέπει νὰ ἐπιτρέψων μὲ ζήλου εἰς τὴν ὑπερόπουλον ἀλιείαν. οἱ κίνσορες τῆς ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ Ἀλιείας ἔχαρακτήρισαν ταῦτα καὶ τὰς ἔξα τῶν Ἑλληνικῶν θαλασσῶν ἔξορμήσεις. Ὅτις τοῦ οἰδιωτικοῦ συμμορίου, οἱ οὐρανοί της διάσημης οἰνοποιίας, καὶ μετά τὴν ἀνακωχήν, εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς παρακτίου ἀλιείας.

Τὰ ἐπακολουθήσαντα, μετὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου, δυσάρεστα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν, τῆς ἀλιευτικῆς μας διοικητικῆς γεγονότα, ἡ μὴ ἀξιοποίηση τῶν ὑπὸ τῆς «ΟΥΝΠΡΑ» παραδοθέντων πλοίων, ἡ κακὴ διάθεσης τῶν ὑποσταλέντων ἀλιευτικῶν ἔφοδίων, τὰ εἰκῇ καὶ ὡς ἔτυχε χρηγόνθεντα εἰς τοὺς ἀλιεὺς δάσνεις καὶ ὡς σπατάλη τῶν ΔΕΚΑ ΠΕΝΤΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ (15.000.000) Δολαρίων τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας, ἀπέδειξαν περιτράνω, διτὶ αἱ ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τῆς Δ) νοεῖς, Ἀλιείας χαρακτεῖσαι κατευθύνσεις, ὡς πρὸς τὴν ὄργανωσιν καὶ πραγματικῶν τοῦ κλάδου τούτου, ησαν τελείως ἐσφαλμέναι.

Μία μικρὰ σύγκρισις τῶν πρὸ τοῦ πολέμου εἰσαγωγῶν μας εἰς νοποὺς ἵχθυς, εἰς καπνιστούς, εἰς ἀλιστισμένους καὶ εἰς διάφορα ἴχθυτρά, μὲ τὰς σημερινὰς εἰσαγωγάς μας, πείθει καὶ τὸν πλέον ἀδᾶ, ὅτι αἱ εἰς τὰ εἴδη ταῦτα ἀνάγκαι μας πασαρέμονται αἱ αὐταὶ, παρὰ τὴν καταβληθεῖσαν προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνόρθωσιν τοῦ κλάδου τῆς ἀλιείας. Ἰδού τὶ λέγουν οἱ εἰρίσιμοι τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ 1940:

Εἰσίθησαν: Βακαλάρος ἀλατισμένος 12.000 τόννοι. Ρέγγες καπνιστές 6.000 τόννοι. Ἰχθύς νωποὶ 4.000 τόννοι. Ἰχθυρά διάφορα 2.000 τόννοι. Σύνολον περὶ τὰς 24.000 τόννων, διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ὅποιων ἔξικθη πολύτιμον συνάλλαγμα.

Ἴδου τὶ λέγουν καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῶν εἰσαγωγῶν μας, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ δὴ κατὰ τὸ παρελθόν, διὰ τὰ ίδια προϊόντα: Εἰσίθησαν κατὰ τὸ 1952 : Βακαλάρος ἀλατισμένος 14.500 τόννοι. Ρέγγες καπνιστές 6.000 τόννοι. Ἰχθύς νωποὶ 3.000 τόννοι. Ἰχθυρά διάφορα 2.000 τόννοι. Σύνολον περὶ τὰς 25.500 τόννων, ἀξίας ὥν τῶν 3.500.000 λιρῶν.

Ἐπομένους, ἀπὸ οἰανδήποτε πλευρὰν καὶ ἄντες σημαντικότερον μας πρόβλημα, εἰνε ἀδύνατον νὰ εἰσαγωγεῖται ἀπὸ τοὺς ἀτέγκτους ἀριθμοὺς τῆς στατιστικῆς, ηπίς μεθειμούνει μὲ ἀκρίβειαν τῶν στυγνῶν πραγματικότητας, διτὶ δηλαδή, ἡ ἴχθυσα παραγωγή μας εἰνε πενιχρὰ καὶ πόρωρ ἀπέχει τῆς ἐπαρκούς ἀποδόσεως, διὰ νὰ ικανοποιηθοῦν αἱ εἰς ἴχθυσιν καὶ ἴχθυτρά ἀνάγκαι μας.

Μολονότι ἐπανειλημένων ὑπεστρήθη ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων καὶ ὑπεύθυνων συνάμα ὑπεροπίσιων, διτὶ ἡ ἴχθυσα παραγωγὴ τῆς χώρας μας, χάρις εἰς τὰ ληφθέντα μέτρα, ὑπερέθη τὰς 55.000 τόννων, τοῦτο δὲν φαίνεται νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸ τῶν ποσαγματικότητας. Εἰς τὸ ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ὀργανώσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίας — Φ.Α.Ο. — δημοσιεύμενον δελτίον ἀναφέρεται, διτὶ ἡ Ἑλλὰς καταναλίσκει 5 ἔως 6 κιλὰ ἴχθυν ἐτησίων κατ' ἄπομον. Εάν, λοιπόν, ὑπολογίσωμεν, διτὶ ἡ χώρα μας εἶνε 8.000.000 κατοίκων, ἡ ἐπησία κατανάλωσις ἀνέρχεται ἐν πλάτει εἰς 48.000 τόννους. Δεδομένου, διτὶ εἰσάγονται ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ὥν τῶν 25.000 τόννων, περίπου, ἴχθυων καὶ ἴχθυτρῶν, ἀπόμενουν μόλις 23.000 τόννων διὰ τὴν ἐπιτόπιον παραγωγήν.

"Ἄλλος τε, εἴνε γνωστὸν τοῖς πάσιν, διτὶ δ λαός μας ὑποσιτίζεται, διτὶ ἀπὸ τὴν τροφήν του λείπεται τὸ ζωτικὸν λεύκωμα, διτὶ δ πόλους τοῦ πενιχρούτερον διαιτολόγιον εἰς δλα, σχεδόν, τὰ τρόφιμα, ἔκτος τῶν διστροφῶν καὶ τῶν δημητριακῶν. Οσον ἀφοῦ δὲν τὰς θερμίδας, μὲ τὰς ὁποῖς ὑπολογίζεται στήμερον ἡ καλοζωΐα, — ίδου τὶ λέγουν αἱ στατιστικαὶ: 'Ο ἀμερικανὸς εἰσάγει εἰς τὸν ὄργανισμόν του 3.500 θερμίδας ἡμεοσήσιως, δὲν τὸ ιολανδὸς 3.460, δὲν τὸ βελγὸς 3.300, δὲν τὸ ιορδανὸς 3.180, δὲν τὸ σουηδὸς 3.160, δὲν τὸ αγγλὸς 3.080, δὲν τὸ γερμανὸς 2.800, δὲν τὸ γάλλως 2.700, δὲν τὸ ιταλὸς 2.500 καὶ δὲν τὸ ελληνὸς 1.500 καὶ μετὰ δίας, μάλιστα. 'Ο τιδίποτε καὶ ἄν λεχθῇ ἡ γραφή ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, διὰ νὰ διασκεδάσῃ η σκληρὰ πραγματικότης, τὰ γεγονότα καὶ οἱ εἰρίσιμοι δεν θὰ ἀλλάξουν.

Ἄυτό, τὸ ἀπελπιστικὸ δυσάρεστον, μειονέκτημά μας, δὲν πρέπει νὰ τὸ ἀποκύρωται, ἀλλὰ νὰ τὸ βροντοφωνῶμεν εἰς κάθε εὐκαρίστην. 'Η παλαιόθεν καθιερωθεῖσα συνήθεια, ἀς πούμεν, καυχηστολογία, ἡ τόσον ἐξημούσα τὸ λιτοδιάσιτον τοῦ Ἑλλήνος—διτὶ καλοπερνά μὲ ἔνα κρεμμύδι καὶ ὀλίγες ἐλπῖες— ἐπὶ γενεῖς ὀδυνηρῶν ἐδημιουργήσης πλάνην μεταξὺ μεγάλων καὶ μικρῶν. Καλή, ἐπίσης, καὶ ἀγία εἰνε ἡ θρυλικὴ μας φασοπλάνη, ἀλλὰ δὲν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν διστροφήν ἐνός λαοῦ στηλρά ἐργαζομένου καὶ στερουμένου τῶν πάντων, ἀσύν λείπουν ἀπὸ αὐτὴν τὸσα ἄλλα συστατικά, τόσα ἀλλαὶ οὐσίαι, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ ζωτικὸν λεύκωμα. Π. χ., ἐνῷ δὲν ἐργατικὸς καταναλίσκει 75—90 γραμμάρια ἡ μεροπήσω, δὲν τὸ ζωτικὸν λεύκωμα 25—30 γραμμάρια ζωτικὸν λεύκωματος.

Κατὰ τὸν ὑγειονόλογος-διαιτολόγους εἰπιστήμονας, ξένους καὶ "Ἑλληνας, ποὺ καὶ ἐπανάληψην ἔξιτασαν τὸ ἀπειστιστικὸν μας πρόβλημα, ὑπεδείξη καὶ ὑπεστρήθη κατηγορηματικὴ συνάμα, διτὶ διά νά ικανοποιηθεῖσαν τὰς εἰς ἵχθυς ἀνάγκας τοῦ παραδειγμάτων, διτὶ διά νά φανεται τὸ φοδοτηριθήν τοῦ με ἵχθυς. ποὺ περιέχουν διφθορον λεύκωμα, καταναλίσκων 20, τούλαχιστον, χιλιόγραμμα μας κατὰ κεφαλὴν ἐπησίω. ΝΑ ΤΡΩΓΗ, ΔΗΛΑΔΗ, Ο ΛΑΟΣ ΜΑΣ 160.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΙΧΘΥΩΝ ΕΤΗΣΙΩΣ. Ἐφόσον, λοιπόν, η παραγωγή μας εἴναι πενιχρὰ καὶ δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 25—30.000 τόννους ἐτησίων—αἱ παραδειγμάτων, διτὶ διά νά φανεται τὸν μεγάλη κενον πρὸ συμπλήρωσιν, ἀνώ τῶν 100.000 τόννων, τὸ διποὺον καλούμενα, ἐκόπτες ἀκόπτες, νὰ ξέευρωμεν καὶ νὰ ἀλλάξωμεν διὰ τῶν ίδιων μας μέσων, διὰ νὰ ἀποκτήσωμεν τὴν εἰς ἵχθυς αὐτάρκειαν μας.

Ἐνε, δημος, πλήρως ἀποδειγμένον, διτὶ δ Μεσόγειος καὶ γενικῶς αἱ Ἑλληνικαὶ θάλασσαι δὲν εἴναι πλούσιαι εἰς ἀλίευμα. Τοῦτο περιττάνως ἀπεδείχθη ἐκ τῶν ἀπειστημονικῶν ἐρευνῶν, διενεργηθεῖσῶν κατὰ περιόδους ὑπὸ Αγγλῶν, Γάλλων, Ισπανῶν, Ιταλῶν καὶ Ἑλλήνων λιχθολό-

γων, φυσιοδιφών και ἐπιστημόνων. Ἐπιτακτική, λοιπόν, είνε ή ἀνάγκη νὰ τραπώμεν και ήμεις δι' ἀλιείαν εις ἄλλας πλουσιωτέρας περιοχάς, ὅσονδηποτε μακράν και είνε, ὅπως τόσον ἐπιτυχώς πράττουν και οἱ ἄλλοι λαοί. Ζήτημα ἀποστάσεων και συντηρήσεως τῶν ιχθύων δὲν ωφέλεσσαν στάσεων.

Αύτά δόλα τὰ ἔγραφαμεν ἐν καιρῷ, τὰ ἑτοίσαμεν ἐν συνεχείᾳ καὶ τὰ υπεμνήσαμεν ἐπανιλημμένων, πλὴν, λίαν ἀτυχῶς, οἱ διά την ἀνασυκρότησιν ὄσχολούμενοι καὶ κοπτόμενοι δὲν τὰ Ἐλαδον ὑπὸ σημείωσιν. Ἔν τούτοις, μεταξὺ τῶν σημαντικώτερων παραγωγικῶν μας ἔργων, μεταξὺ τῶν κλάδων τῶν ὅποιων επιζητεῖται ἡ ἥργανωσις καὶ προσαγωγή καὶ ἀπὸ δόλα σχεδὸν τὰ ἀμφιβόλου ἀπόδοσεως ἔργα, ποὺ μελετῶνται, ἡ ἀλειπτικὴ βιωμανικά παρουσιάζει τὸ μεγαλύτερον ἔνδιαφέρον.

Πρό τινων ἔδδομάνων εἰς τὴν Βουλήν, συζητήσεως γενομένης ἐπὶ τῆς τύχης τῆς φιμώνουσθε σπογγαλίες; ἔνας Δωδεκανήσιος βουλευτής ὑπεστρίξει τόσου, σθεναρώς τάς ἀνάγκας του κατ' ἔξοχην ἐλληνικού τούτου κλάδου, περιέγραψε τόσον ζωηρό τὸ δράμα τῶν σπογγαλίέων καὶ ὑπεδειξε τόσουν πειστικὰ τὸ τι πρέπει νὰ γίνη, διὰ νὰ σωθῇ ἡ βιομηχανία αυτή, ώστε καταρθώσα να αποπούσῃ την κατηγορηματικήν εἱ μέρους του ἄρμοδιου ὑποφύρουν ὑπόσκεσιν, διὰ τὴ ληφθότητας ἐπειγόντως τὰ κατάλληλα μέτρα πρὸς θεραπείαν τοῦ κακοῦ. (Χειροκροτήματα).

Ό αλιευτικός της χώρας μας κόσμος ανέμενεν, ότι κάποιος άλλος δουλευτής θα έφροντιζε νά αναπτύξει με τό αύτό σθένος την υπόθεσιν της φιλονόσης αλιευτικής μας βιομηχανίας και νά ζητήσῃ έποι την διέρησην νά λάβῃ έπιγειωντας τα κατάλληλα μέτρα πρός...θεραπείαν των αναγκών της. Κανείς, όμως, μέχρι σήμερον δεν έθιξε τά ζήτημα τούτο εἰς την Βουλήν, διότι, ως φαίνεται, κανείς διοικητής δεν το κατέχει άπολύτως. Έτσι συνένδαινε νά έναντικηθῇ τό σπουδαίον και ζωτικόν σπι- μασίας αύτό ζήτημα εἰς την Βουλήν, ό επερωτών δουλευτής θά το έθε- τεν, ώς έξι:

— Ή Χώρα μας ανέκαθεν δὲν είνε εἰς θέσιν να θρέψῃ τοὺς κατοίκους της. Πρὸ τοῦ πολέμου, τότε δῆλα ήσαν όμαλά, αἱ εἰς τρόφιμα μόνον εἰσαγωγαὶ ἀντεπροσώπευον τὰ 40% τῶν ἀναγκῶν μας. Σήμερον, ποὺ ἡ γεωργία μας χωλαίνει, ποὺ ἡ κτηνοτροφία μας είνε τελείως κατεστραμμένη καὶ ἡ ἀλιεία μας καθυστερήμενη, αἱ εἰς τρόφιμα μόνον ίσταγωγαὶ καὶ μας ἀνάγκαι πρόδος συμπλήρωσαν τῆς ἔγχωριον παραγωγῆς, ἀνέρχονται εἰς 60%. Δεδομένου, ὅτι ὁ ἑώρα κόσμος, ποὺ μᾶς ἐπρομήθευε τὰ τρόφιμα αὐτά, ἔχει μεγάλας δυσκολίας καὶ ἐλλείψεις, γεννάται ἔνα δυοεπίλυτο διά τὴν πτωχότατον Ἐλλάδος πρόβλημα, ΠΟΥ καὶ ΠΩΣ θὰ τὴν ἔξεύρη, σχι θὰ τὴν διατροφὴν τοῦ πληθυσμοῦ της μὲ 3.500 θερμόδιας ἡμεροπώιών δι' ἔκσταστον. ἄλλα οὔτε καὶ μὲ 1.500 θερμαντικά μονάδας ἀκόμη.

»Πρίν φροντίσῃ ή 'Ελλάς διά μεγαλειώδη ἔργα, ποὺ ἀπαιτουν τεράστια κεφαλαία, πολὺν χρόνον, εἰναὶ δὲ ἔξω τῆς δυναμικότητος καὶ τῶν δυνατοτήτων της, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΗΓΕΙΑ, ἔστω καὶ τὰ ἡμίσια ἀπό ὅσα τρώγουν οἱ ἄλλοι λαοί. «Ἐνα μέγα μέρος, λοιπόν, ἐκ τῶν τοοφίμων, ποὺ τῆς χρειάζονται, θά τα καλύψῃ ἀπό τούς ἐνάλιους πλούτους. Τὰ ψάρια, βεβαῖως, είνε σπουδαιοτάτη τροφή. Διὰ νά κυταλύσουν, δύμα, τάξ ἀγράριας μας, πρέπει νά ἀλιεύσουν κάπου καὶ κατόπιν νά μεταφερθούν. Αὐτό, λοιπόν, πρέπει νά διενεργηθῇ ἢ ἀπό ἐλληνικῆς πλευρᾶς, δηλαδὴ ἀπό ἀλιευτικά πλοῖα ιδικά μας, ἢ νά μάς τὰ κυνοβαλάσσουν ἄλλοι από τὸ ἔξτερπικόν. 'Εδώ, ἀκριβώς, είνε ὁ κόμβος τοῦ προβλήματος: «Η θά ἔξακολουθήσωμεν, μὲ τὴν κεκτημένην συνήθειαν, νά ἔξαγωμεν πολύτιμουν συναλλαγμα, διὰ νά ἀγοράζωμεν ψάρια ἀπό ἔξω, ἢ θα φροντίσωμεν, μὲ πάσσαν θυσίαν, να γίνωμεν αὐτάρκεις εἰς ίχθυν, τὸ μόνον, δηλαδὴ, πρόδυμα, από ὅλα γενικώς τὰ ἄλλα, ποὺ είμεθα εἰς θέσιν νά πραγματοποιησωμεν ἐπιτυχώς μόνοι μας, χωρὶς νά μάς βοηθήσῃ κανεὶς.

»Ἐφόσον, λοιπόν, αἱ πολυετεῖς προσπάθειαὶ μας διὰ γὰ τὸ εἰεύωμεν ἀρκετὰ Φάροι εἰς τὰς θαλάσσας μας, ἀπομαστεύοντες ταῦτας ριζίκων, ἀπέτυχον, (τὰ καλύτερα ἀλιευτικά μας εἶναι χρεωκοπημένα καὶ τελοῦν ὑπὸ πατάσσοντος), εἰνὲ δὲ τὸν ἐνδεδειγμένον, ὃντας ἀνάληπτήσωμεν νέους ὅριζοντας διὰ τὴν ἀλιευτικήν μας δραστηριότητα, εἰς ἄλλας περιοχάς, συσσωνόπτοντες μακρῷ καὶ ἀνταῦ εὐρύσκονται.

»Οι νέοι αυτοί ορίσαντες έξευρθσαν και επειγματισαν, χαρίς σε είς την ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν, ή «Ελλάς άπειτησε τα πρώτα όρθιόδοξα άλιευτικά πλοία. «Η υπέρποντιος άλιειά, την όποιαν αἱ ἀρμόδιαι ὑπηρεσίαι ἡγνόνθσαν μέχρι σπέμερον και παρενέδολον ἐκάστοτε ἄκατανότην ἀντίδρασιν εἰς δύσους σπέμερον νὰ εἰσχωρήσουν, ἔπαινε πλέον νὰ θεωρῆται.... τέρρα Ινκόγιντα».

όποια τόσον άφειδως μάς προσφέρει ή θάλασσα.
»Εναπότειται τώρα είς το Κράτος νὰ δώσῃ τὴ δέουσαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην ἐνίσχυσιν, νὰ ἐνθαρρύνῃ παντοιοτέρως τὸν ἀλιευτικὸν μας κόσμον, ἵνα ἔτεινῃ τὰς προσπαθείας του καὶ τὴν δραστηριότητά του πρὸς τοὺς νέους αὐτοὺς ὄριζοντας καὶ νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν δράγμωσιν καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας ἐπὶ νέους ὅλως δάσσουν. 'Αντι νὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν σύμβασιν ἀλιείας μὲ τὴν Τουρκίαν καὶ νὰ ἐκληταρώμεν τὴν προμήθειαν 3.000 τόνων ἱχθύων ἑπησίων ἀπὸ τὴν γείτονα, πληρώνοντες αὐτοὺς πολὺ ἀκριβά εἰς συνάλλαγμα ἢ ἐπὶ ἀνταλλαγὴν ἐλληνικῶν προϊόντων, εἶναι πολὺ προτιμότερον ὡς διαθέσιωμεν τὰ χρήματα αὐτὰ διὰ τὴν ναυπήγησην ἢ ἀγοράν συγχρονισμένων πλοιών διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν. Πέντε μόνον τοιαῦτα πλοιά σάκουν, διὰ νὰ μᾶς χαρίσουν τὴν πενιχράν αὐτὴν ποσότητα τῶν 3.000 τόνων, διὰ τὴν ὅποιαν ἐπιδιώκεται ἢ σύναψις συμβάσεως, διορίζονται ἐπιτροπαὶ καὶ γίνονται τόσα συμβούλια.

Αύτά, περίπου, θά έλεγεν ένας βουλευτής εἰς τὴν Βουλήν, ἐὰν μελετούσε καλά τὸ ζῆτημα καὶ δὲν ὑπάρχει ἀμφιδοίλια, ὅτι ὁ ἀρμόδιος Υπουργός θὰ ἀπεδέχεται ἐκθύμως τὰς οὐτώς ἐκτιθεμένας ἀπόφεις καὶ μέσω χειροκροτήματων θὰ ἔδινε τὴν κατηγορηματικήν ὑπόστεσιν, ὅτι θά λιθωθοῖν ἐπειγόντως τὰ κατάλληλα μέτρα πρός τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην.

καὶ πλοιὰ καὶ ὡς ἐκ τούτου προερχόμενα ἄνευ διαθέσεως συναλλάγματος, θὰ ἐλαττώσῃ τὴν κατανάλωσιν σίτου καὶ κρέατος, διὰ τὴν προμήθειον τῶν ὅποιων πληρώνομεν πολὺτιμον συναλλαγμάτῳ τοῦ πτωχοῦ ἀποθέματός μας. 3ον) Θὰ πραγματοποιήσῃ ἡ τόσον ἐπιδιωκομένη δικαία κατανομῆ τῶν τροφίμων μεταξὺ τοῦ ὑποστιτίζομένου πληθυσμοῦ τῆς Χώρας μας, διὰ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν. Καὶ 4ον) Θὰ ἔξοικονομήσωμεν τὰ χρήματα, που πληρώνομεν εἰς τὰς ἔξω ἀγοράς διὰ τὴν προμήθειαν ἴχθυών καὶ ἴχθυηρῶν, τοῦθ' ὅπερ λίαν σημαντικὸν διὰ τὴν ἔθνη-κή της Οἰκουμενίαν.

"Η στροφή τῶν εἰς τάς ἀκτάς μας ματαιοποιούντων ἀλίεων μας πρόδοτην ὑπέρποντουν ἀλίειαν, δὲν θὰ ἔχῃ ως εὐχάριστον ἀπότελεμα τὴν δημιουργίαν ἀξίας λόγου ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν χώραν μας μόνον, ἀλλὰ καὶ τὸ ἔξι ίσου εὐχάριστον γεγονός, διό θὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς τοὺς νέους αὐτούς ὅριζοντας καὶ οὐτανή ἡ νωπιλία μας, μὲν τὴν ἀλιείαν μαζί, θὰ αποτελοῦν διὰ τὸ μέλλον τὸ ζεῦγος τῶν γαλακτοφόρων ἄγελάδων, ἀπό τὰς ὅποιας αἰώνιως πολλάθα διατηροῦνται οἱ Ἑλληνικὸς λαός. Μήπως τὰ ἴδια δὲν συμβαίνουν εἰς τὴν Νορδηγίαν, τὴν Ἰαπωνίαν, αἱ ὅποιαι φοείλουν τὴν οικονομικήν των ἀνέξιστησίαν ἀπόκλειστικώς εἰς τὴν ἀνά τας θαλάσσας καὶ τους ὁκεανούς δραστηριότητά των;

“Η πρὸς τὴν μεγάλην ἀλείαν στροφή, δὲν θὰ ἔχῃ ως συνέπειαν τὴν καταστροφὴν τῶν ψωφαδῶν καὶ τὸν μαρασμὸν τῆς παρακτίου ἀλείας, ώς ἐσφαλμένων ὑποστηρίζουν ἀμαβεῖς τινες πολυτράγομενος, ἀλλά, τουναντίον, θὰ ἀραιώσῃ τὰς τάξεις τῶν ἀσκόπως εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ μεγάθυντος σφριγώντων νέων μας, ποὺ διψῶν για περιπέτεια καὶ κέρδος καὶ θὰ τοὺς μεταποθῆσῃ πρὸς τὴν νέαν αὐτῶν βιομηχανίαν, ὅπου η θετική των σταδιοδρομία, η ἔυπερια καὶ ὁ πλόύτος.

Εύτυχώς, ότι ή ἀρχή ἐγίνεν από τον ἐφοπλιστικον μας κοσμον, με τὰς οἰκογενειακάς ναυτικάς του παραδόσεις. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ιτά το παράδειγμα αὐτό θα ἐκολουθήσουν καὶ πολλοὶ ἄλλοι τῆς αὐτῆς ἐγνωμόνης δραστηριότητος καὶ πέιρας εἰς τὰ ναυτικά ζητήματα. Οὐαὶ τὰ δύο ή τρία πρώτα ποντοπόρα ἀλιευτικά μας συντόμως θὰ διπλασιασθοῦν, θά τελειοποιηθοῦν καὶ θά συγχρησισθοῦν. Τώρα, που τὸ νερό μπήκε στὸ αὐλάκι, σιγά-σιγά θὰ γίνη ρυάκι και σύν τω χρόνῳ θὰ μετατραπῇ σὲ ὄρμητικό ποταμό, που τὰ νερά του θὰ ποτίζουν και θὰ αναζωογούν τὴν διφασμένη γῆ.

Ο γραφέας ωνείρων τον εαυτόν του πλήρης ικανοποίησεν, σιωπή, χαριάς εἰς τὴν φιλοξενίαν τῶν Ἐλαυνικών Χρονικών¹, ἡδύνομη μᾶς συνεχίστη ἐπὶ γράφια τώρα τὴν σταυροφορίαν του διὰ τὴν προσγεγωγὴν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν Χώραν μας. Τὴν μικράν αὐτὴν θιμήκητην ικανοποίησην δὲν θα ἔχει φάνηση ἢ καταβαλλόμενη ἐκ μέρους ὥρισμενών κυκλών προσπάθειας — τώρα, που ἡ ἐπιτυχία είνε πλήρης — ίνα παρουσιάσουν τὴν διά την ὑπερτονίουν ἀλιείαν προεργασίαν καὶ κατήχησιν, ὡς ἔργον Ιδικόν των Εύπτυχών, που τὰ γραμμένα δὲν σθίνονται εύκολως μὲ τὴν γομάλαστικά!

Εἰς προηγουμένα σπηλιώματά μου ἀνέφερα ἀναλυτικῶς τί στοιχίζουν τὰ διά την μεγάλην ἀλίειν σύγχρονα πλοιά καὶ ποιά εἰναι ἐπακριβῶς τὰ διά κάθε ὑπερπόντιου ἔδρωντιν δημιουργούμενα εἶδος. Συμπληρώνων τὰς μελέτας μου, ἐπεξήγησα ὡσάντως τὴν συμβολὴν τῶν πλοίων ἐργο- στασίων εἰς τὴν ἀλιευτικὴν διομηχανίαν καὶ ὑπέδειξα, ποῦ καὶ πῶς τὰ διάφορα αὐτὰ πλοιά ἢ συνεργεία εἰναι δυνατῶν ἐπιτυχῶν νάρχηστοι- θεούν ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς.

Ἐννέα ἐλεγον τώρα, διτί εἰς λίαν προσεχές μέλλον ή Χώρα μας θά διαθέτη πενήντα υπέρποντια ἀλιευτικά πλοῖα καὶ σὲ λίγα χρόνια διακόσια, ἵσως νὰ μὴ γίνω πιστεύοντος. Ἐν τούτοις, αὐτή θά εἰναι ή ἔξελιξις καὶ οὐτώ πως διαγράφεται καὶ κατάστασις. Κατά τάς πληροφορίας, ποὺ ἔχω, τρεις ἐφοπλίσται κινοῦνται ήδη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην καὶ ἄλλοι τρεις ἐπίχειρωνται πήγοράσαν σκάφη, τὰ όποια ποστίζενται νὰ μετατρέψουν εἰς ποντούπορα ἀλιευτικά. Πάντως, η ἀρχὴ ἔγινε πρὸς δόκιμη καὶ τιμῆ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, πρὸς ὄφελος τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας καὶ διὰ τὸ καλὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ.

Τά έκλεκτά ψάρια θα πωλούνται είς τὴν Ἑλλάδαν ἐντὸς δλίγου, ὅπως καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας, πολὺ φθηνά, διὰ γάρ εἰνε προσιτά εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Εἰς τὴν πλουσίαν Ἀμερικὴν τὰ ψάρια πωλούνται εἰς τὸ τρίτον τῆς τιμῆς ἀπό ὅτι πωλούνται στήμερον εἰς τὴν Ἑλλάδα. Εἰς ἑνὸς ἀπὸ τοὺς μεγαλυτέρους ίχθυοις μιμένας τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, τὴν Βοστώνην, τὰ ψαράδικα ξερόβασταν πέρυσι 173.136.600 λιττρές ίχθυών, ἀξίας 14.341.400 δολαρίων καὶ ἐπωλήθησαν εἰς τοὺς καταναλωτάς ἀντὶ 6.000 Δραχμῶν περίπου τὸ κιλόν. Εἰς τὰ μεγαλύτερα ἀλιευτικὰ κέντρα τῆς Εὐρώπης, ὡσάντως, τὰ ψάρια πωλούνται ἀντὶ 5.000 Δραχμῶν, περίπου, τὸ κιλόν. Μὲ αὐτὴν τὴν ἀναλογίαν ἡ τιμὴ τῶν ψαριών εἰς τὴν Ἑλλάδαν, ὅπου αἱ ἀγοραὶ μας γεμίζουν τακτικά ἀπὸ τὰ θαλάσσια προϊόντα. Καὶ ἔπειται καὶ βα προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς. Φαντάζομαι, διτὶ δλα αὐτὰ τὰ εὐχάριστα, ποὺ δὲ ἐπακολουθήσουν, εὐρίσκονται ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς ἀνασυγκροτήσεως καὶ τῶν ἐπιδιώκεων καθὲ Κυβερνήσεως, νὰ ἀνοίξῃ εἰς τὸν ἐργαζόμενον κόσμον **NEOYZ OPIZONTAS**.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: PIRAEUS, 23c, Navarinou Street.
NCIES: In Algeria, Arabia, Australia, China, Cyprus, Egypt, England,
France, Germany, Holland, India & Pakistan, Italy, Malta,
Portugal, Spain, Tunisia, Turkey, U.S.A.

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

ΑΠΟ ΚΡΙΣΕΩΣ ΕΙΣ ΚΡΙΣΙΝ (1950—1955)

Ο έφοπλιστής κ. Φ. Παπαχρηστίδης μάς άποστέλλει από το Μόντρεαλ την κάτωθι άξιοπόσεκτον μελέτην του έπει των διαγραφομένων έξελίξεων εις την ναυλαγοράν τών πετρελαίων και τών δυσχερειών πού άντιμετωπίζουν ήδη οι πλοιοκτήται τών πετρελαιοφόρων καθώς, λόγω της άποτού σου πτώσεως των ναυλών. Τὸ θέμα αμεσώτατα ένδιαφέρει τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Πολλαὶ καὶ μεγάλης άξιας εἰναι οι παραγγελίαι εις δεξαμενοπλοία διὰ λ) συμφ. Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν ἐμπειριστωμένη μελέτην του, τὴν ὅποιαν, ομολογούμενην, θὰ έχηλευεν ὁ οἰοῦθη πειρίας εἰδικὸς μεγάλης τίνος ἑταῖρος πετρελαίων, ὡς σημειώνων προσφέρειν ἀνάγλυφων την εἰκόνα των σημειών προβλημάτων. Τὸ συμπερόσματα εἰναι ἐλάχιστα αποχώρων ένθαρρυντικά διὰ όσους έφοπλιστας δὲν ηθέλησαν γὰρ ἀκολουθήσυν τὴν συντηρητικὴν τακτικὴν τῆς προναυλάσσεως, ἀμα τῷ παραγγελίᾳ τῶν νεοτεύκτων σκηνῶν των. Αὐτά, βέσσαια, διὰ τὸ ἀμεσώτερον μέλλον καὶ ἔφοδον οἱ παραγγελίαι, οἱ πειρίας ηδη πρὸς τὰ κάτω τὴν ὑποτιμητικὴν τῶν ναυλαγοράν.

Ἀντιθέτως πρὸς τὰς προσδοκίας τῶν τε πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυλομεσιτῶν, οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων δοχι μόνον δὲν ἐσημείωσαν κατὰ τὴν εἰσδομήν την χειμώνας τοῦ 1952 τὴν ἀναμενομένην ἵνδον, ἀλλὰ τούτων παρουσίασαν μισον ἀνήσυχον, μᾶλλον, ὑποχώρησην, εἰς τρόπουν ἀστο σήμερον νὰ κυμαίνωνται γυρω τῶν 25% (*) ἐπει τὸ ἐλαττον τῆς βάσεως του Ἀμερικανικού ναυλολογίου.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1952, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων (έξαρισμένων τῶν κρατικῶν Ἀμερικανικῶν) ἀνήρχετο εἰς 32.373.775 τ. d.w. Τὸ 40% τοῦ στόλου τούτου ἀνήσυχον εἰς τὰς μεγάλας ἑταῖριας πετρελαιον, τὰ 11% εἰς διάφορους Κιβερήστεις καὶ τὰ ὑπόλοιπα 49% εἰς ιδιώτας πλοιοκτητας. Αἱ ἑταῖρια πετρελαιον, μολονότι διαθέτουν ιδίους στόλους, συνηθίζουν νὰ ἐκμισθώνουν μὲ μακροπρόθεσμα «τάματάρτερος», παρὰ νὰ ναυλώνουν πλοία κατὰ ταξίδιον, ἀπὸ τοὺς ιδιώτας ἐφοπλιστας. Παρὰ παλλήλων, προσφέρουν πρὸς ναυλωσιν καὶ μονάδας τοῦ ιδίου αιτῶν στόλου εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγοράν, ὅσακις τὸ ἀλόγῳ τάκευς δὲν χρειάζονται διὰ τὰς ιδικὰς των μεταφοράς.

Συνηθώς, κατὰ τὸ φινάνσιον καὶ τὸν χειμῶνα, λόγω μακροτέρων μεταφορῶν καὶ τὸν ημέρην τῶν ἀπειγουσῶν ἀγαγώνων εἰς πετρελαιοειδή, αὐξάνει η ζήτησις χωρητικότητος καὶ αἱ τιμαὶ τῆς ναυλαγοράς ἐμφανίζουν χαρακτηριστικὴν σταθερότητα. Ἐν τούτοις κατὰ τὸ παρελθόν φινόντων αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων πάντα χαριτεῖ, ὃ δὲ δείκτης αὐτῶν ἐφαντεῖτο ὑποχώρων περισσότερον μὲν τὴν ἐναρέν τῆς χειμερινῆς περιόδου. Ἐάν οἱ διαστοικοὶ παράγοντες, οἵτινες ἐπηρεάζουν τὴν ἀγοράν, παραμείνουν σιμετάβλητοι, οἱ ναῦλοι τῶν τάκερων θάττονται προφανῶς περιατέρω πτώσιον κατὰ τὴν ἀνοίξιν καὶ τὸ θέρος τοῦ τρέχοντος ἔτους, καὶ θά διατηρηθοῦν εἰς χαμηλά ἐπίπεδα κατὰ τὸ 1954 καὶ μέχρι, τούλαχιστον, τοῦ 1955. Εύρισκομεθα συνεπών ενώπιον ύφεσεως μακράς χρονικῆς περιόδου.

Κατὰ τὴν σχετικὴν «πειρί μεταφορᾶς πετρελαιον» ἔκθεσιν τῆς Ἀμερικανικῆς «Διοικήσεως Ἀμύνης Πετρελαίου», διὰ πάσαν αὔξησιν παραγωγῆς ἀκριθάρτου πετρελαίου 100.000 δ. w. δεσμούνται τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 15.4, τοῦ τόπου «T 2» τῶν 16.000 τ. d.w. καὶ ταχύτητος 14.5 μιλλίων. Χρειάζονται δηλαδὴ δεξαμενόπλοιος χωρητικότητος 254.000 τόνων d.w. (τῆς ταχύτητος τῶν 14.5 μιλλίων) διὰ τὴν μεταφορᾶν τῶν 100.000 δεσμούνται περισσίς παραγωγῆς. Διὰ πάν οὖθε ἐκατομμύριον μετρικῶν τόνων ἐπηρεάσις παραγωγῆς πετρελαιον χρειάζονται δεξαμενόπλοιοι 52.500 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 14.5 μιλλίων.

Τὴν Ἰην Ἀπριλίου 1950 η ἡμερίσια παραγωγὴ πετρελαιον ἀνήρχετο εἰς 9.608.000 δεσμούνται καὶ ἐχειάζοντο διὰ τὴν μεταφορᾶν τῆς δεξαμενοπλοίων συνελικῆς χωρητικότητος 24.413.000 τόνων d.w. Δεδομένου διτη η μεση ταχύτητος τῶν τάκερων κατὰ τὸ 1950 ηδη τῶν 13.4 μιλλίων μόνον, διὰ τὰ καλυφθῆ διὰ διαφορὰ μέχρι τῆς ταχύτητος τῶν 14.5 μιλλίων, δεχόμεθα ἔνα επί πλέον ποσοστὸν 7.6%, αὐτιστοιχοῦν εἰς δεξαμενό-

Χρονολογία	Παραγ., πετρελ. ημέρηστων εἰς 1000άδας δ. w.	Αὐξ. έναντι προηγ. έτους εἰς 1000άδας δ. w.	Αὐξ. τούς %	Αἴποιτ, χωρ. εἰς 1000άδας τόν. d.w.
1. 4.50	9.608	—	—	26.268
31.12.50	10.426	818	8.7%	28.346
31.12.51	11.795	1369	13.1%	31.824
31.12.52	12.321	526	4.5%	33.160
31.12.53	13.134	(3) 813	6.6%	35.226
31.12.54	14.001	(3) 867	6.6%	37.428
31.12.55	14.925	(3) 924	6.6%	39.776

- (1) Νέαι ναυπηγήσεις υπεράθινουσαι τὸν μέσον όρον ταχύτητος 14.5 μιλλίων.
 (2) Οἱ υπόδογμοι εἰσαΐσθων επὶ τῶν κάτωθι ἀριθμῶν διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις τῶν τάκερων 3.460.000 τόν. d.w. καὶ διὰ τὸ 1955 νέας τάκερες 2.170.000 τόν. d.w.
 (3) «Υπολογισμοὶ τοῦ H. S. Gibson, C.B.E. προέδρου τοῦ Ινστιτούτου Πετρελαιον» (πλεόνεκτον τάκερον τοῦ 1955).

Προκύπτει ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, διτη πλεονάζουσα χωρητικότης θὰ υπάρξῃ κατὰ τὸ ἑπτατέρον 1953, 1954 καὶ 1955. Οἱ ἀρμόδιοι εἰδικοὶ ἐτονίζουν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διτη δὲν θὰ τηρηθοῦν αἱ ἡμερομηνίαι παραδόσεως τοῦ ὑπό ἐφαρμογήν ναυπηγικού προγράμματος, καὶ τοῦτο λόγω ἀποτίθεσαις χάλυβων καὶ ἄλλων ὑλικῶν. Οἱ ἑπτατέρον δέματος τῆς «Διαχειρίσεως Πετρελαιον» δίδουν τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

1953 παραδόσεις	1.950.000 τόνων d.w.
1954	1.700.000 »
1955	1.600.000 »

Πανά τούτα, εἶναι πιθανόν, διτη αἱ παραδόσεις τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ ὑπό ἐφαρμογον προγράμματος νέων κατασκευῶν θὰ πραγματοποιηθοῦν εντός των 1952. Διότι ἀναλογώς τοῦ πρόγραμματος, τοῦ πρόγραμματος τοῦ ἀναπτυξιακού προγράμματος, καὶ τοῦτο λόγω ἀποτίθεσαις χάλυβων καὶ ἄλλων ὑλικῶν. Οἱ ἑπτατέρον δέματος τῆς «Διαχειρίσεως Πετρελαιον» δίδουν τοὺς κάτωθι ἀριθμούς:

(*) Ηδη οἱ ναῦλοι κατήλθον εἰς τὰ 50% ἐπὶ ἐλαττον τοῦ Ἀμερ. ναυλολογίου.

πλοια 1.855.000 τόνων d.w. Αναδιβάζεται οὕτω η χωρητικότης τοῦ ἀπατουμένου διὰ τὴν Ἰην Ἀπριλίου 1950 στόλου τῶν τάκερων εἰς 26.268.000 τ. d.w. Η τότε διώμαδιαθέσιμος χωρητικότης ἀνήρχετο εἰς 27.302.000 τ. d.w. καὶ ἀπομένως μία πλεονάζουσα χωρητικότης ἔξ 1.038.000 τ. d.w. ἐπίτελε τὴν ναυλαγοράν πρὸς τὰ κάτω. Επὶ πλέον, κατὰ τὴν ίδιαν ἐκείνην ἐποχὴν ἐπεκράτει μία γενικὴ ἐλαφρὰ οἰκονομικὴ ὑφεσης καὶ δὲν ὑπάρχονται ἐπείγουσαι ἀνάγκαι διὰ μεταφορᾶν πετρελαιον. Αποτέλεσμα τῶν παραγόντων τούτων ήτο νὰ σημειωθῇ ἐκδηλώσις τοῦ Κορεατικού πολέμου, ή ζήτησις πετρελαιοειδῶν ημέρησεν ἀποτόμως. Ἐχειάζοντο, ἐπεπευσμέναι μεταφορούν. Καὶ τοιουτόποτως οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 40% ἐπὶ ἐλαττον τῆς βάσεως. Μὲ τὴν ἐκρήπην τοῦ Κορεατικού πολέμου, ή ζήτησις πετρελαιοειδῶν ημέρησεν ἀποτόμως. Εχειάζοντο, ἐπεπευσμέναι μεταφορούν. Καὶ τοιουτόποτως οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 40% ἐπὶ ἐλαττον τῆς βάσεως. Μὲ τὴν ἐκρήπην τοῦ Κορεατικού πολέμου, ή ζήτησις πετρελαιοειδῶν ημέρησεν ἀποτόμως. Εχειάζοντο, ἐπεπευσμέναι μεταφορούν. Καὶ τοιουτόποτως οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 40% ἐπὶ ἐλαττον τῆς βάσεως.

Γενικῶν εἰπεῖν, οἱ κλασσικοὶ οἰκονομικὸς νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ἐφαρμόζεται κατ' αὐτήροδυ καὶ ἀτεγκτον τρόπον εἰς τὴν ναυτιλίαν. «Ἐνταίνεται 5% πλέον ή ἐλαττον τῶν δημιουργεῖ τὴν διαφοράν πετρελαιοειδῶν συμπεραγμάτων πρὸς τὴν περιόδον τῆς πτώσεων τῶν ναῦλων καὶ παύει. Ισορροπία μεταξὺ ζητουμένης χωρητικότητος καὶ ἐμπορευμάτων πρὸς μεταφορούν, ἀποτελεῖ τὸ ἔργον της ναυλαγοράς.

Μὲ ση, οἱ εἰκινήσεως τὴν Ἰην Ἀπριλίου 1950, η μελέτη τῶν κατωτέρω αριθμῶν, οἵτινες δίδουν τὰς μεταβολὰς τῆς παγκόσμιου πετρελαιοπαραγωγῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν παγκόσμιον στόλο τῶν τάκερων. Οταν ὑπάρχουν, διότι ἀντιστοιχεῖ, συνήθως, εἰς τὴν περιόδον τῆς πτώσεων τῶν ναῦλων διὰ τὰς δεξαμενοπλοίας. Πέραν, ἐξ ἀλλού τῶν στατιστικῶν, ἀξιζεῖ νὰ σημειωθῇ, διτη τὰς μεγαλύτερους προσφοράς τοῦ πετρελαιοειδῶν συμπεραγμάτων πρὸς τὴν πτώσην προκύπτουν τὰς παραγωγές της προσφορᾶς μεταφορούν. Οι πρόσφατοι μετρητοί έχινονται μέχρι τοῦ 1955, ὅποτε οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι προβλέπουν τὴν έκδηλωσιν των κατηγοριών, καὶ πάλιν ἐλαφρὰς οἰκονομικῆς ύφεσεως.

Μὲ ση, οἱ εἰκινήσεως τὴν Ἰην Ἀπριλίου 1950, διατίθεται διά την διαφοράν πετρελαιοπαραγωγῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν παρελθόν στόλο τῶν τάκερων. Είναι διότι τὰς μεταβολὰς τῆς παραγωγῆς εἰσιδιαφέρονται. Ελαφρή ηδη τῆς βάσεως η Ἰην Ἀπριλίου, διότι ἀντιστοιχεῖ, συνήθως, εἰς τὴν περιόδον τῆς πτώσεων τῶν ναῦλων διὰ τὰς δεξαμενοπλοίας. Πέραν, ἐξ ἀλλού τῶν στατιστικῶν, ἀξιζεῖ νὰ σημειωθῇ, διτη τὰς μεγαλύτερους προσφοράς τοῦ πετρελαιοειδῶν συμπεραγμάτων πρὸς τὴν πτώσην προκύπτουν τὰς παραγωγές της προσφορᾶς μεταφορούν. Οι πρόσφατοι μετρητοί έχινονται μέχρι τοῦ 1955, ὅποτε οἱ Ἀμερικανοὶ ἀρμόδιοι προβλέπουν τὴν έκδηλωσιν των κατηγοριών, καὶ πάλιν ἐλαφρὰς οἰκονομικῆς ύφεσεως.

Συνεπῶς η ὑδρίμως καλύπτει πλήρως τὴν ἀναγκαιότατην, ὡς ἐκ τῆς αὐξήσης τῆς παραγωγῆς, πετρελαιοπαραγωγῆς διεστήσθων εἰς τὸν 1954 τόνων d.w., διὰ τὸ 1954 τόνων d.w. ηδη τὸ 1954 τόνων d.w.

Τούτο καὶ εἰς τὴν παρασκινήσιν τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως παραδόσουν τὰς παραγγελίας των ἐντὸς τοῦ συμπεφωνημένου χρέουν.

Διητατον, αἱ ἐπιβραδυνθεῖσαι παραδόσεις τοῦ 1952 ως αὐξήσουν τὸν σημερινόν τῶν παραδόσεων τοῦ 1953 πέραν τῶν κανονικῶν ἀναμενομένων.

Τηλενεραφτική Διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευται Ύλικῶν καὶ Τροφίμων
Ἐλληνικῶν, Αγγλικῶν, Αμερικανικῶν,
Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδιναβίκων
καὶ πλοιών.

Ἐμπορεύματα
«IN TRANSIT»

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

«Υποκατάστημα:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1:

«Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ

8432.

Αποθήκη: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585

Ταχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119. Οίκου: 2

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΦΙΚ)

RACHEL STREET, NEGIEM Bld.

Ταχ. Κιβ. 48 Τηλέφ. 119. Οίκου: 2

Οι ἀναγραφόμενοι εἰς τὸν πίνακα δριθμοὶ περὶ τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς καὶ τῆς ἀναγκαιούσης εἰς δεξαμενόπλοιο χωρητικότητος, βασίζονται φυσικῶς ἐπὶ τῶν ὑπόλογισμῶν παραγωγῆς-κατανάλωσεως ἀνά τὸν κόσμον. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι —ἡ μεγαλύτερά ὀλῶν παραγωγικὴ χώρα— εἰσάγουν καὶ αὐτὰ πετρέλαια, ἐνώ η Ἐύρωτη ἔξαρταί εἰς ὅλοκλήρου πότε τάς εἰσαγωγας καὶ η Ἔγγυς Ανατολή ἔσται.

Διάσποροι ούτε τών άπο μακρού χρόνου υφίσταμένων πηγών παραγωγής, είναιται νά έπιφέρει περαιτέρω αύξησην της ζητήσεως χωρικότητας. Ήτούτο και συνέδη το 1951, ότε έξερράγη η Περσική κρίσις. Ή απώλεια τών Περσικών πετρελαίων υπήρξεν εἰς έτος τών λόγων της αύξησης κατά το έτος έκεινο της ζητήσεως τονών, ξεριάσθησαν δέ μακρότερη μεταφορά, διά νά αναπτυληρώθη τό δημιουργηθεύν κενόν από τό κλείστιμον τών διύλιστηρίων τού Αμπαντάν. Τό Περσικόν, έν τούτοις, πετρέλαιων ανεπληρώθη κατά τό πλείστον από τήν αύξησίσαν πετρελαιοπαραγωγήν τού Ιράκ, τῆς Σαουδικῆς Αραβίας, του Κουβέιτ και τού Μπαγδύν, εἰς τρόπον ώστε αι συνθήκαι αποκατεστάθησαν σχεδον εἰς τό φυσικόν των έπιπεδον.

Διαταραχαί, έπισης, είς τάς είσαγωγάς ἐνδός καλῶς συγκροτημένου είσαγωγικού κεντρού δύνανται νὰ ἐπίφερουν ἀνωμαλίας καὶ εἰς τὴν καλαγορά. Αν, ἐπὶ παραδείγματι, αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι παύσουν, δι' οἰνδήποτε λόγουν, νὰ είσαγουν πετρέλαιας ἀπό τὴν Βενεζούελαν ἡ ἀπό τὴν Ἑγγύη Ἀνατολήν, πολλὰ δεξαμενούπλοιας παροτρίσθουν. Δεῦ δύναμαι νὰ σκεφθῶ, τὶ μηπορεῖ νὰ συμβῇ, ἢν ὁ δόρυθος τῶν ἀνεργάτην πετρέλαιοπαραγωγῶν εἴς τάς Ἕνωμένας Πολιτείας πεισθή τὴν νέαν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν νὰ περικόψῃ, ἢ καὶ νὰ σταματήσῃ τελίως τάς είσαγωγάς πετρελαιών. Ἔτερον μελάνον νέφος εἰς τὰς ὄριζοντας τῆς γηγενούρας τῶν δεξαμενοπλοίων προέρχεται ἀπό τάς ἔπιδιωξεις τῶν Ἀμερικανῶν γαιαθρακωρύχων, ὅπως περιορισθούν αἱ είσαγωγαι πετρελαίων, συνεπείᾳ τῆς περιοριστικῆς τῶν ἐπιδράσεως ἐπὶ τῆς καταστατικῆς στερεῶν καυσίμων. Φαίνεται διὸ ἣ συντηρητικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν υφισταμένων πηγῶν πετρελαίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἀπέδη διλγότερον δημοφιλῆς.

Η μεταφορά πετρελαιού διά δεξιμενοπλοίων δύναται έπισης νά πληγή και από τό γιγαντιαίον σχέδιον κατασκευής πετρελαιαγωγών.¹ Ο έσχατος αποπετρωθείς πετρελαιαγωγός μεταξύ Κύρκου και Μπάνιου έχει μετασεορικήν ίκανότητα 14.000.000 μετρικών τόνων έτησίως, σμικρύνει δι την άποστασιν διά τάς μεταφοράς πρός την Εύρωπην καί τάς Ηνωμένας Πολιτείας κατά 3300 μιλία. Ο υπέρανθω τών δρόμων διερχόμενος πετρελαιαγωγός τού Καναδά, στις έξι συμπληρωθή κατά τό τρέχον έτος, βά περικύπτει τάς διάθλασσής είσογωγάς εις την Βρετανικήν Κολομβίαν καί εις τάς Αμερικανικάς άκτάς τού Ειρηνικού. Οι πετρελαιαγωγοί ούτοι ούδόλως είναι ένθαρρυντικοί διά την έργασίαν τών τάκεως.² Ας μη άναφέρωμεν πετρελαιαγωγών δευτερευούσης σημασίας, ούτε τά ένδεχόμενον κατασκευής πετρελαιαγωγών μεταξύ Εγγύης, Ανατολής και Εύρωπης, διότι τό εν λόγω σχέδιον άναγεται εις τό απώτερον μέλλον.

Δέοντας διώρα, έξ αλλου, νά τονισθη, ότι υφίστανται και δύο άλλοι σημαντικοί παράγοντες, οιτίνες έπειτεράζουν την ναυλαγοράν: Τό ύπερήλικον τών σκαφών και ή διάλυσις αυτών. Σήμερον το 6 % περίπου του στόλου τών δεξαμενοπλοίων άναφερόνται εις σκάφη ήλικιας μείζονος των 27 έτών και 12 % εις σκάφη ήλικιας 18, έως 27 έτών. "Η πείρα διδάσκει, διτί, ένα πτώσιας τών τιμών τών ναυλών δεν είνε μακράς διαρκείας, οι πλοιοικτήται δὲν θα άποφασίσουν νά πωλήσουν τα πολαιά σκάφη των τερψ διάλυσιν. Ούδεμίσ δύνει πρέπει νά ύπαρχη άμφιβολία, διτί κατά το θέρος του τρέχοντος έτους πολλά πολαιά σκάφη θά παροπλισθούν, λύγω τών μεγάλων διπανών κινήσεώς των. "Εις μίαν χαλαρά άγοραν, τέ οικονομικώτερον πλοίον είναι και τό καθορίζον την ναυλαγοράν". Ποτεύεται, τότε τά νεοτεύκτα τάνκερς έμφανίζοντα πολλάς δελτίσσεις και δύναμειν νά έκφρασσον δεκάδας χιλιάδων τόνων έντος δλίγων μόνον ώρων, θα είναι εις καλυτέραν θείουν. Ωπως άντιμετωπίσουν τους χτιτηλούς ναυλών, Τά πλασιά δύμας σκάφη, πρίν η παροπλισθούν, θά δεχθούν, ξανύλους, έστω και με μήδιαν. Διά τὸν λόγον αύτὸν οι ναυλοί κατά τέ έγγυς μελλον θά σημειώνουν έξικολουσθικήν υπόχρησιν.

λοι κατ' της εγγύης μελών να σημειωνούν εκσκοπωντική υποχρέωσην.
Όταν πάλιν η ναυαγοφάρα άρχιξε νά παρουσιάσει θελίταιραν καὶ οι ναύλοι οθόνασσον εἰς τὸ σημεῖον ἔξιστῶσεως ζημιῶν καὶ κερδῶν διὰ τὰ πτολαῖς ἥγικας δέσμευμόπλοια, τότε θ' ἀρχίσουν ταῦτα νά ἐπανέρχονται, τοῦ ἐν κατόπιν τοῦ ἄλλου, εἰς τὴν ἑνεργὸν ὑπηρεσίαν, διατηροῦντα οὕτω τοὺς ναύλους εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Λέγοντες δτι αἱ δαπάναι κινητήσεως τῶν καινουργών δέσμευμενοπλοίων θά είναι χαμηλοί, δὲν πρέπει νὲ λησμονήμεν τὸν πάραγόντα τὴν ἀποσβέσεως που ποιεῖναι ἐξαιρετικὸν πολυόλγυτοις. Ἐπι τεοτέκουτον τάνκερ, τῶν 16.500 τόννων d.w., τοῦ δποίου τὸ κόστος διὰ πολλούς πλοιοκτήτις κυμαίνεται γύρω τῶν 3.000.000 δολαρίων, μία ἀπόσθετης τῆς ἀξίας κατά 6 % σημαίνει 180.000 δολαρίων ἀπότινος 500 δολαρία ήμεροιών. Ταύναντον, ἔνα δεσμευμένόπλοιο τοῦ τύπου «T.2», ἀγορασθὲν κατά τὴν περίοδον 1947—50, ἔχει ἡδη ἀπόσθεθι, χωρὶς νά χρειασθῇ ἡ κράτησις δι' ἀπόσθεσιν. Σημαίνει τούτῳ, δτι τα παλαιὰ σκάφη διατηροῦν ἀκόμη συναγωνιστικὴν κανόπτητη, ἡ ὁποία καὶ πρέπει νά λαμβάνεται ὑπ' ὅψιν.

Κατά την έκθεσιν της επιτροπής του υπουργείου Εμπορίου των Η-ιωμένων Πολιτειών, δέον νά διατηρεται οίκονοική υφεσις κατά τό έτος 1954-55. Σημεία άστατωρήσεως θα έμφασιζούνται κατά τό 1956. Ειναι έδει λαμβάνεται προστασια στην έργο από την ένταση της ανεργίας.

Κούσης χωρητικότηος μέχρι τοῦ 1955, ή υποχώρησε αύτη, ἀν ἐπέλθη. Θα παρασύρῃ ἀκόμη τὸν τά κάτω τὴν ἀγορὰν τῶν γάνκερος. «Εἰς ἀγοράν, ἐξ ἀλλοῦ, βαίνουσαν τὴν ἀνίουσαν, τὸ πλοϊον μὲ τὰ ψηφλοτέρα ἔνδα διειρίσεως, τὰ ἀπαιτούμενα διὰ τὴν εκτελέσην τῆς μεταφορᾶς εἰνε καὶ τὸ καθορίζον τὴν ναυλαγοράν. Ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1950 μέχρις ἐσχάτωι οἱ ναύλοι διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ήσαν τόσον υψηλοί, ώστε καὶ αὐτὰ τὰ σκάφη τὰ ναυπιγήθεντα εἰς τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰώνος (ναυπιγήσις 1897) ἥδυναντο νὰ ἐργάζωνται, παρὰ τὰ μεγάλα τρεχούμεια ἔξοδά των δι᾽ ἐπισκευάς, ἐπιθεωρήσεις κλπ. Σήμερον, ὅποτε πήρισεν ἡ πρὸς τὰ κάτω πορεία τῶν ναύλων, τὰ δαπανηρότερα σκάφη θα ἀπομακρυνθοῦν ἐκ τῆς ἀγοράς.

Κατὰ τὴν περίοδον του μεταξύ της ἀποβίτης (Νοέμβριος 1950

Κατά την περίοδο των μεγάλων απόδοσεων (Νοέμβριος 1950-Μάρτιος 1952) άκατάσχετος υπήρχε ή στρφορή πρὸς παραγγελίαν νέων δεξαμενοπλοίων, άκομη και ἀπό μέρους προσώπων εντελώς άνιδέων τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα σημειούνται οἱ ὅρμοι τῶν δεξαμενοπλοίων, που πρόκειται γὰρ παραδόσιον εἰς τὸ διάστημα τῶν τριῶν προσεχῶν ἔτων. Οἱ πλοιοκτήται υπὸ τὴν ἐπηρειαν μεγάλων κερδῶν εὐρεθέντες, ἔσπευσαν νὰ προδούν εἰς παραγγελίας, χωρὶς νὰ λάθουν ὑπὸ δψιν τῶν τὰς δυνατότητας χρησιμοποιησεως τῶν νεών σκαφῶν καὶ τῆς ἰκανότητας τῆς ἀγορᾶς δια τῆς ἀπορρόφησιν τῶν. Αφ' ἑτέρου, αἱ ἑταῖρια πετρελαίων μὴ ἀρκεσθεῖσαι εἰς παραγγελίας νέων σκαφῶν διὶ ιδίου λογαριασμού, ἔνεθαρναν ἀναμισθῆτις — τοὺς πλοιοκτήτας διὰ κέας παραγγελίας, ναυλώνουσαι προκαταβολικῶν τα σφράγιδα ταῦτα διὰ 5 ἔως 7 ἑτη, συγχρ. δὲ καὶ διὰ μακρότερον χρονικῶν διάστημάτων. Προεξωφλείτο τοιδυτορόπως εἰς εὐρέαν ἔκτασιν ἡ ἀναμενόμενη σύζησης τῆς παραγωγῆς πετρελαίων καὶ ἡ ἀνάγκη μεταφορῶν. Υπολογίζεται, διὶ τῶν νέων τάνκερες, συνολικῆς χωρητικότητος 14.000.000 τ. d.w., μὲ παράδοσιν μεταξὺ 1953—57, τὰ 4.000.000 τ. d.w. μόνον ἀνττρόσωπεύσιν ναυπηγήσεις διὰ τὰς ἑταῖριας πετρελαίων. Οἱ ίδιωται ἐφεπλισταὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ ὑπόλοιπα 10.000.000 τόνων τ. d.w., τὰ όποια θὰ είναι διαθέσιμα εἰς τὰς ἑταῖριας πετρελαίων δι' ἐνδεχομένων μεταφορικῶν ἀνάγκας του μελλοντος. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἑταῖρων πετρελαίων, ἀτίνα συνθήσαν μὲ τὰς μεγαλύτερας ἑταῖριας πετρελαίων καὶ μὲ ὑποθήκευσιν τοῦ σκαφούς, οἱ πλοιοκτήται κατώρθωσαν νὰ ἐπιτύχουν ἀπό Τραπέζας ἡ ασφαλιστικὰς ἑταῖριας δάνεια μέχρις 75 % τῶν προσδοκώμενων καθαρῶν κερδῶν. Αὐτός είναι ὁ λόγος, διὰ τοῦτον ἔσπευσαν μετά θάρρους νὰ ἀντιμετωπίζουν τὰ τόσον μεγάλα κεφάλαια που ἀπῆτοντο διὰ τὰς ναυπηγήσεις.

Η τιμή των μακροπροθέσμων αύτών συμβολαίων ναυλώσεως ήτοι συνήθως χαμηλότερά, εν συγκρίσει πρός τους διωγκωμένους κατά την περίοδον 1951-52 ναυλώσεις. Ο διά τάιμ-τοσάρτρο ναυλώς των 4 δολαρίων κατά τόνων d.w. ανταποκρίνεται πρός 10% περίπου επί έλαστον της βάσεως του Αμερικανικού ναυλολογίου, έναντι μέσης τιμής ναυλών έλευθερών δεξαμενοπλοίων κατά τα πέντε τελευταία έπει άλιγου ξωνώτρας των 50% πλέον της βάσεως της M.C. Ήτο δηλαδή δυνατός των έλευθερών δεξαμενοπλοίων σχεδόν κατά 70% καλύτερος, έναντι των μακροπροθέσμων χρονοναυλώσεων. Αι κατά πολὺ ψηλότεραι αυταί τιμαί διά τα έλευθερα τάνκερς κατέσπειραν πλοιοκτήτας τινάς τολμηροτέρους. Ούτοι έδοκιμασαν νά χρηματοδοτήσουν τάς νέας κατασκευάς των, χωρίς να καταφέγγουν εις την σύναψιν προναυλώσεων. "Ηλπίζων ούτω νά έπιτυχουν, ζταν τη νέον σκάφος των θά πραεδίθετο, πολὺ καλύτεράς τιμάς. Ελπιζόμαν δύμως την έξαιρετικήν μορφήν τών παραγόντων, οι οποίοι είγουν πρωθήσει τάς τιμάς τών ναυλών τόσον μεγάλως.

ΑΓΓ' έτερων αἱ ἑταῖραι πετρελαῖψιν, εἰδίκως κατὰ τὸ ἀνώτατον σημεῖον τῆς ληπτήσεως, εἶχον ἀνάγκην σμέσων παραδόσεων. Δεξαμενόπολις μέλλοι· τα νότια παραδόσεων τὸ βραδύτερον τὸ 1953, τὸ 1954 καὶ τὸ 1955, δὲν ἦσαν τόσον εὐπρόσδεκτα πρὸς διαπραγμάτευσιν. Υπῆρχον πάλιν πλοιούχοι ταῖς σκεπτόμενοι νάρχημαστοδότησουν τὰς τελευταῖς παραδόσεις νέων σκαφῶν διά κερδῶν ἐξ ἄλλων πηγῶν, προσδοκῶντες νὰ ἐπιτύχουν προναύλωσιν ἀπό μεγάλην ἑταῖριάν, διτανὴ παραδόσιος τοῦ πλοίου θάτη προσεχετέρα. Θάτη ἐπετύχανον οὕτω μεγαλυτέραν τιμὴν ναύλων καὶ θύ δέσμοφάλιζαν τὰ μέσα της χρηματοδοτήσεως τῆς ναυπηγήσεως ἀπό δάνειον παρὰ Τραπεζῆς. Διυτυχώς, ἀπό τοῦ Μαΐου π. ἔτους αἱ ἑταῖρισι πετρελαῖψιν οὐδεμίαν ἐπέδειξαν διάθεσιν μισθώσεως τάνκερς ἐπὶ τῇ βάσει μακροπροθέσμου χρονοναυλώσεως. Κατὰ μίαν πρόσφατον ἀνασκόπησιν, τὰ 40%—τούλαχιστον—τῆς «ἀνεξαρτήτου» χωροποίητος, δηλαδὴ νεοναυπηγηθέντα σκάφη ἄνω τῶν 4.000.000 τ. δ. w., μὲ παράδοσιν 1954—55 ή καὶ βραδύτερον, δὲν ἔχουν ὀλόρμητο ναυλωθεῖν. Αναμφιδόλως τὰ δεξαμενόπλοια συτάχθη πάλιεστιν τὴν ναυλαγορά.

την περίοδο αριθμούς περι μεγάλων κέρδων επιπλέοντων από του Οκτώβριου 1950 μέχρι τού Μαρτίου 1952 έχει μέρους τών ιδιοκτητών δεξαμενοπλίων. Λησμονούν δώμας ούτοι, ότι, άναλόγως, ένας μικρός μόνον άριθμός ταυτερώς ήταν τότε έλευθερος. Τά περισσότερα τών δεξαμενοπλίων είργαζεντο κατά την χρονικήν έκεινην περίοδον μὲν μακροπροθέσμους ναυλώσεις, άποδιδόντα εἰς τούς πλοϊοκτήτας τών μεταπολιορκών ναυπηγηθέντων σκαφών κέρδη μὴ υπερβαίνοντα τὰ 15 % έπεισίος τού διεπανεύμονου κεφαλαίου των. Καὶ τούτῳ, χωρὶς νὰ ύπολογιζεται ή άποδιδεσις τῆς ἀξίας τού σκάφους. Τὰ κέρδη τῆς ίδιας θεοφέτισσας πολὺ μεγάλα, ἀλλ' ἔχοντις εμεύσαν ταῦτα εἰς τὰς περισσότερας περιπτώσεις διά τὴν πληρωμὴν τῶν δαπανῶν τού προγράμματος νέων ναυπηγήσεων, προσαναλωμένων καὶ μὴ δεξαμενοπλίων. Τάνκερ



ADEN

Ionian Scandinavian Lloyd

Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water Suppliers—lighters & Tugs—Ships Repairers.

20-58 The Crescent, Steamer Point, ADEN (Arabia)

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΙΓΑΛΟΥΝΤΗΣ — ΑΙΓΑΛΕΙΡΙΣΤΗΣ :

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Cables—

1) AETOS 2) ISCALLOYD { ADEN

PHONE:-

226 (3 Lines)

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

(π δολ. 185 κατά τόννον d. w., τελούν υπό πενταετή χρονοναύλωσιν πρὸς δολ. 4 κατά τόννον d. w., θά ήδυντο νά ἐπιτίχη δάνειον 2.700.000 δολαρίων πρὸς 4½ ἑως 5%. Μολονότι πολλὰ «ταῖμ-τσάρτερ» ἐκλεισθησαν εἰς τιμὴν κατωτέρων τῶν 4 δολαρίων καὶ μολονότι αἱ δαπάναι ναυπηγήσεως τῶν ὑπερέβανον τὰ 185 δολ., κατὰ τόννον d.w. καὶ ἵπο εὐνοϊκώτερον, ὡς ἀνωτέρω, παράδειγμα, θά ήτο ὑποχρεωμένος ὁ πλοϊκτῆς νά πληρώσῃ 1.000.000 δολαρίων διὰ τὸ νέον πλοῖον του (δηλαδί; τὰ 28,5% τοῦ κόστους), μὲ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε, ὅτι κατώδωσες νά ἐπιτίχη ἐλάχιστον δάνειον 2.700.000 δολαρίων, πρὸς κάλυψιν τοῦ δόλου κόστους τῆς νέας ναυπηγήσεως.

Οὐαίκις συνάπτεται συμβόλαιον νέας ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίου. συμβόλαιον συνήθως, δημοσίᾳ η πληρωμα τοῦ κόστους πραγματοποιήθηται εἰς ἔξ δόσεις, κατὰ τὴν πρόσδον τῆς ναυπηγήσεως, ήτοι 1) δ κατὰ τὴν ὑπογράφη τοῦ συμβολαίου, 1)6 κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπος κ.ο.κ. Η χρηματοδότησης τῶν ναυπηγικῶν τούτων συμβολαίων δύναται νά γίνηται κατὰ τρεῖς διαφόρους τρόπους:

1) Κατὰ τὴν ὑπογράφη τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου, ὑπογράφεται καὶ μακροπρόθεσμον ναυλοσύμφωνον. 2) Οὐδὲν ναυλοσύμφωνον ὑπογράφεται κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συμβολαίων ναυπηγήσεως. Εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆς, ὁ πλοϊκτῆς θὰ καταβάλῃ ἔξ ίδιων τὰς πρώτας δόσεις, ελπίζων νά ἔχεσφαλισθη δραδύτερον χρονοναύλωσιν ὑπὸ καλυτέρους δρους, δην τὸ πλοῖον της παραδόσεως. Καὶ 3) Δίδεται η παραγγεία κατασκευής δεξαμενοπλοίου μὲ προοπτικήν χρηματοδότησεως ἐκ τῶν ίδιων χρηματικῶν μέσων τοῦ πλοϊκτήτου η δι' ἔχεσφαλισθη τραπεζικοῦ δανείου κλπ., χωρὶς νά συναφθῇ προναύλωσίς τοῦ. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ οἱ πλοϊκτῆς ἐπίλειξιν οὐδὲν ὑψηλότερας τιμᾶς ναυλώσεως, ἐπὶ τῆ δάσει τῆς ἔργασίας κατὰ ταξίδιον. (Μέση τιμὴ τῆς ἔργασίας ταῦτης κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν ήτο 50% ἐπὶ πλέον, ἔναντι 10% ἐπὶ ἔλαττον διὰ τὰς χρονοναύλωσεις).

Πρόχειροι ὑπολογισμοὶ περὶ τοῦ τι χρειάζονται οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ διὰ τὰ χοιματοδότησον δόληρον τὸ ὑπὸ ἑκτέσειν ναυπηγικὸν τῶν πρόγραμμα διὰ τὰ τάνκερς, μᾶς παρέχουν τοὺς ἔχης ἀριθμούς: α) 6.000.000 τόνων d. w., χωρητικότης ὑποτιθεμένης ὡς προαναλωμένης καὶ ἔχουσης φυσικῆς τὴν δυνατότητα νά χρηματοδοτηθῇ: 'Ολικὸν κόστος περίτου 1.100.000.000 δολαρίων. Τὰ 25%—τούλαχιστον—τοῦ ποσοῦ τούτου, ήτοι 275 ἑκατ. δολαρίων, θὰ πληρωθοῦν ἔξ ἄλλων κερδῶν τοῦ πλοϊκτήτου. Καὶ β) 4.000.000 d. w. μὲ προαναλωμένης χωρητικότητος (ἴσως νά είναι καὶ μεγαλυτέρα), μὲ μέσην τιμὴν κόστους 185 δολαρίων κατὰ τόννον d.w. (πιθανὸν καὶ ἀνωτέραν, λόγω μεταβολῶν τῆς κλίμακος ἐξ ἀπρόβετων παραγόντων, ξέτρα κλπ.). Ἀπαιτούν διὰ τοῦ πλοϊκτήτας μίαν δαπάνην 740 ἑκατ. δολαρίων. Σύνολον τούτο 1015 ἑκατ. δολαρίων.

Ἀνεργατήτως τοῦ διὰ τὰς διαθέτουν οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ τοῖς μετρητοῖς ποσά ἀνώτερα τοῦ ἐνός δισεκατομμυρίου δολαρίων εἰς νέας ναυπηγήσεις καὶ νά κατέχουν ἐπίσης τὸ κεφάλαιον διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ὑπέρχοντος ἐν ἐνέργεια στόλου των, εἰναι λίαν ἀμφιβολοῦν ἀν τὰ ὑπέρογκα αὐτά ποσά δυνανται πράγματι αὐτοὶ νά τὰ διαθέτουν. Αὐτὸς δ' ἀκριβῶς είναι καὶ δέλγος, διὰ τὸν ὅποιον ἐκφράζονται φόδοι, οἵτις πλοϊκτήται τινές, δασίσανται τὰς παραγγελίας τῶν ἐν μέρει ἐπὶ τῶν μελαντικῶν κερδῶν, εἰναι ἐνδεχόμενον νά μή ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς συμβατικάς τῶν ὑποχρεώσεις. καθυστερούντες οὕτως μέρος τῶν ἀρχικῶν τῶν καταβολῶν. Δύναται τὸ ἐνδεχόμενον τούτο νά ἐπιδράσῃ ἀπο-

φασιστικῶς εἰς τὴν ἐκπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν νέων δεξαμενοπλοίων. Τοῦδε οὖν τάσεως χαμηλότερου ναυπηγικοῦ κόστους δύναται νά λεχθῇ ἐτι ἀποτελοῦν αἱ ἐσχάτως γνωσθεῖσαι τιμαὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Πρὸ Ἐνός ἔτους ὑπεργράφησαν συμβόλαια μὲ τιμὴν 185 ἑως 200 δολαρίων κατὰ τ. d.w., ἐνῷ στημέρον οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ εἶναι πρόθυμοι νά διστραγματευθοῦν εἰς τιμὴν 160 δολαρίων κατὰ τ. d.w. η καὶ χαμηλότεραν.

KAI TO SYMPERASMA: Νομίζομεν, ὅτι οἱ ιδιώται ἐφοπλισταὶ ἐπέδειξαν τὴν πλήρη ἔλλειψιν συντονισμοῦ μεταξὺ τῆς μελλουσῆς ζητήσεως τοντάζ διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων καὶ τοῦ ναυπηγικοῦ τῶν προγράμματος. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι ἡ ἐναρκεῖ πτωσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν τάνκερων, ητίς καὶ θὰ συνεισθῇ, τούλαχιστον, μέχρι τοῦ 1955. Σημεία ἀναζωγονήσεως ίσως νά ἐμφανισθοῦν τὸ 1956. Αν δημος ἔχακολοθῇ καὶ ὅλη οἰκονομική ὑποχώρωσης κατὰ τὸ 1954-55, τότε η πρὸς τὰς κάτω πορείας τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάνκερων θὰ παραταθῇ μέχρι τοῦ 1956-57.

Κατὰ τὴν διάρκειαν μάς οἰκονομικῆς ὑποχωρήσεως οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀντιπροσωπεύοντες τὴν παραγγέλιην, Τσως νά μη ἐκφράζουν πιστῶς τὴν ἀπαίτουμένην εἰς δεξαμενόπλοια χωρητικότητα, "Αν εἰς τοιαύτην χρονικήν περίοδον αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων ἀφίνουν τὴν παραγωγὴν νά ὑπερβῇ τὴν κατανάλωσιν, θὰ εἶναι εἰς θέσιν νά προδοῦν εἰς τὴν σύναψιν συμβολαίων μεταφορᾶς μὲ τὴν ἀνειρίσην τῶν καὶ δην αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων εἶναι εὐνοϊκαὶ δι' αὐτάς, δεδομένου διὰ αἱ μεταφοραὶ αὐταὶ θὰ χρησιμεύσουν εἰς τὴν ἐναπόθηκευσιν τῶν προϊόντων τῶν, εἰς μᾶλλον πρόσφορα κέντρα την καταναλώσεως. Εἰς ἐποχὴν εὐύμερίας, ἐπειγονται ἀνάγκαι τῆς καταναλώσεως δύνανται νά ἀναδίδουσαν τὰς τιμὰς τῶν ναύλων καὶ ὑψηλότερον, παρὰ δόσον θὰ ἀνέμεντο.

"Η βιοτηχνικὴ ἐπέκτασις τῆς Ἀμερικῆς, ητίς ἀποτελεῖ συνέπειαν τοῦ προγράμματος ἐπανεργοπλισμοῦ, θὰ ἡρεμήσῃ ἴσορροπούσα, κατὰ τὸ διεύτερον πιθανῶς ἐξάμηνον τοῦ 1953. Τότε, αἱ τιμαὶ θὰ ἀρχίσουν νά κάμπτονται καὶ ίσως ἀπὸ τῆς ἀπώλειας ταῦτης η κατάστασις νὰ τραπῇ ἐτι τὰ χείρα κατὰ τὰ ἐπὶ 1954 καὶ 1955. Τὸ Βέβαιον εἶναι, διὰ χώρας—ἔξαιτρουμένων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ—ἐνεφάνισαν πολὺ μεγαλυτέραν αὔξεσην καταναλώσεως πετρελαίου κατὰ τὸ παρελθόν. Υπάρχουν πάλι ἄλλαι χώραι, π. χ. η Ἀγγλία καὶ η Γερμανία, οἵτινες ἀνεβίσανται κατὰ πολὺ τὴν γαιανθρακοπαραγωγὴν τῶν καὶ εἰς τὰς δόποις η αὔξησης τῆς καταναλώσεως πετρελαίου εἰς τὸ μέλλον δὲν φύνεται διὰ θὰ ἀκολουθήσῃ τοῦ αὐτοῦ ρυθμοῦ, ὅπως εἰς τὸ παρελθόν.

"Ἐπὶ πλέον, φύνεται διὰ εἰς τὴν Εὐρώπην ὑπάρχει ηδη ὑφεσις, λόγω τῶν δραστικῶν περιοκτῶν εἰς τὰς εἰσαγωγάς, διστινας ἐφόρμοσεν η Ἀγγλία, η Γαλλία καὶ ἄλλαι χώραι, συνεπειά της ἐλλείψεως ἐπαρκῶν δολαρίων. Εξ ἄλλου δι παροπλισμός πολλῶν φορτηγῶν ξηρού φορτίου καὶ ἡ προοπτικὴ τοῦ πολέμου εἰς τὴν Κορέα δὲν ἀποτελοῦν δεδιάως παράγοντας ἐπιτρέποντας Βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. "Αν δὲν ἐπεκταθῇ δι σημερινὸς ἐν Κορέᾳ πόλεμος η ἀν δὲν ἐπισυμβῇ μεγαλυτέρας της ἀπρόσδοσης καταναλώσεως πετρελαίου μεταφορικάς δύοντος η ἀν δι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι δὲν ἀποφασίσουν νά μεγάλων τὰς εἰσαγωγάς των—πράγμα ἐντελῶς ἀπίθανον—τότε η ἐποχὴ τῶν ἐπτὰ παχειῶν ἀγελάδων διὰ τὰ δεξαμενόπλοια εκλείσειν ὄριστικῶς καὶ ἀρχεται μία νέα περίοδος ισχνῶν ἐργασιῶν, ητίς καὶ θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ τρία τούλαχιστον ἐπι.

Φ. Β. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ
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^o.
JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY
OF CLONIS BROTHERS

ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

DIRECTORY OF SHIPS' AGENTS - ETC
TRANSPORTERS. SHIPCHANDLERS ETC

"Ελληνες Πλοιοκτήταις

ΕΙΝΕ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΣΑΣ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ

Χρώματα
Ναυτικίας

BIBEXPROM

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ: ANTICORROSIF № 1

ANTIFOULING № 2

ANTIFOULING TROPICAL № 3

ΙΣΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ - BOOT - TOPPING

ΑΜΠΑΡΟΧΡΩΜΑΤΑ - HOLD - PAINT

ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ - TOP - SIDE

ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ - ENAMELS

ΧΡΩΜΑΤΑ ΥΨΗΛΗΣ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ -

FUNNEL - PAINTS

ΒΕΡΝΙΚΙΑ - VARNISHES

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ:

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΛΕΒΗΤΩΝ

ΣΩΝΗΝΩΝ

ΚΛΠ.



ΔΡ. ΣΤΕΦΑΝΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ & ΣΙΑ ΝΙΚΑΙΑ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΕΡΓΟΣΤ. 492.174 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΒΙΒΕΧΡΩΜ-ΑΘΗΝΑΣ" - ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ 25.794

Ergo

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 IMPORT & EXPORT.	FREMANTLE NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & CRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	STEVEDORES
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	GEORGETOWN (DEM) S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»
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»
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»
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	HAMBURG THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS
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»
BENGHAZI	ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.	SHIP CHANDLER	LIVERPOOL REIA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»
BOMBAY	FERRNS 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»
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»
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5839	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»
G. K. SEN & Co	10—1, Elgin Road Tele: PG 542 Cables: «Arsencom»	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPWRIGHT CONTRACTORS & CLEARING AGENTS.	MADRAS & COAST PORTS N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road
CAPE TOWN	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	Tele: MX 5231 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore»
COLOMBO	TAYLOR & MACKAY Ltd, 5 Mackinnons Blg Tele: 5161 Cables: «Taymak»	SHIPCHANDLERS	MELBOURNE UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
COLUMBIA RIVER	PORTRLAND STEVEDORING Co Tele: Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. PORTLAND ORE. Cables: «Portsteve»	STEVEDORES	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»
COOS BAY ORE	DAY SHIP SUPPLY 602, West Hemlock Str. Tele: 5—3561	SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Bd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».
DUBLIN	JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street Tele: 77365 Cables: «Efficiency»	SHIPCHANDLERS	NAPLES A. M. VOLPE & Co Telefoni: 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg.: Avolp—Napoli
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros»
JOKELSON & HANDSAEM	8 Place des Nations Tele: 782/5 Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	NEW YORK MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»
			TUGOWNERS

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τού κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

NEA YOKH (Μάρτιος) : Κάποια ζωηρότητα ένεφάνισεν άπό τών άρχων του Μαρτίου ή ναυλαγορά, λόγω της μεγάλης ζητήσεως σιτηρών και του προσθέτου αμερικανικού τονιά, πού έναντι ωρασαν αι στρατιωτικαί υπηρεσίαι. Περί τα εικοσιν αμερικανικά πλοία έπληρωθησαν 1.600 δολ. ημερησίως. Η τοιαύτη είς τας στρατιωτικάς μεταφορών άπασχολήστηκαν τών αμερικανικών σκαφών, προεκάλεσε και την έλαφραν βελτίωσιν τών ναυλών διά τα ξένα πλοία.

► Έαν αι απόψεις του κ. Ντάλες γίνονται δεκταί από το Κογκρέσον, ή ζούνται πρό ταξίδια διά το οίκονομικόν έτος 1954 δέν προσειται νύ μειωθή αισθητώς κάτω τών 7 έως 8 δισεκατομμυρίων δολαρίων, αιτία είχε ζητήσει δέ τέως Πρόεδρος κ. Τρουμάν. Ο κ. Ντάλες πειστεί τον Πρόεδρον της Αιγανχάσουρ, διτί οιοσδήποτε περιορισμός της στρατιωτικής και οίκονομικής δονηθείσας θά προεκινθνευτεί τών στρατιωτικών έπανεξοπλισμὸν τών συμμάχων. Θά πρέπει, διμως, νά σημειωθεί, διτί το Στέτι Ντηπάρτμεντ θά ακολουθήσῃ πιστώς την «πολιτική του ιολλαρίου», έναντι οισαδήποτε συμμάχου χώρας, άθετούσας τάς άνειμμένες υποχρεώσεις της.

► Σημαντική δονηθείσα θά δοθῇ εις το Σάγκ Κάι Σέκ, ένων και διατωνικός έπανεξοπλισμὸς έχει ήδη άρχισει. Βοήθεια, έπισης, θά δοθῇ και δις την Ινδοκίναν, ηπις και θεωρείται σημαντική από την Κορέαν διά την άμυναν του Δυτικού Κόσμου. Τη συνεχισθή, έξ αλλου, ή στρατιωτική δονηθείσα πρό την Δυτική Εύρωση. «Ολαι αυτά αι πληροφορίαι σημαίνουν αισθητικά τών μεταφορών διά τας αμερικανικόν, ίδια, πλοίον, το ρυγάνον ειδικῆς μεταχειρίσεων εις τα φορτία της δονηθείσας.

► Αι διαπραγματεύσεις μεταξύ των αντιπροσώπων 46 χωρών διά την ίνανέων στη διεθνούς επί τον σίτου συμφωνίας, είσθιθον δηδι εις την ετάρτην έδομαρά, χώραν νά πραγματοποιηθή καμμία πρόδοσης, δσσον χροφά την τιμήν. Το τελευταίον άνακοινωθὲν του Διεθνούς Συμβουλίου διά τον σίτου, τονίζει, διτί ή ειδική έπιπτρο, ή δσχολούμενον με το πρόγραμμα της προσεγγίσεων τών άπόφεων διά την τιμήν του σίτου, μεταξύ τών είσαγωγών χωρών και τών χωρών παραγωγῆς, «δέν έτεροτισ τάς έργασίας της». Αξιούται, πράγματι, ή αισησις της άνω γάτης της μηδενός εις την συμφωνίαν, από 180 έως 225 τέντες το μπούσελ. Προταθείσα τιμή τών 200 σεντς άπειροθή. «Ας σημειωθή, διτί ή 'Αργεντινή, ή δοπιό δέν μετέχει της έν λόγω συμφωνίας, ιερεί, διτί ή έπιπτρασης συστάσα καθορισμού τών τιμών εις χαμηλή έπιπεδα, είνε αιθαίρετον και άδικον δι' ώριμενας χώρας, δεδομένου, ήτι το διοικητικά προϊόντα, αιτία θά είνε δυνατόν νά είσαγαγή από το έξωτερικόν μία άγριοτική χώρα, είνε δυσαναλόγως υψηλότερα της διά της συμβάσεως καθοριζόμενης τιμής διά τη σιτηρά της. «Αν, δηλαδή, ή διεθνώς καθορίζονται τιμαί διά την Αύστραλιαν, τάς Ηνωμένας Πολιτείας και την Καναδάν ήθελον ύψωθή, ή 'Αργεντινή θά ήδηνατο με τεριστοτέρον αινεσιν νά τοποθετητη την παραγωγήν της. Τελευταίον διότι, άκριδως, έξητησεν από την Βραζιλίαν τιμήν κατό 25% άνωτεραν της κρατούσης διά της διεθνούς συμφωνίας, άφου και τά εισαγόμενα εις την 'Αργεντινήν δραζιλιανά προϊόντα διεπιστώθη, διτί ήσαν ικριδώτερα κατά 25%, ή δραζιλία είχε την εύχεισαν νά καταφύγη ή τάς Ηνωμένας Πολιτείας και την Καναδάν, άποθεν και έπειτης την άλιψιν τών άμεσωτέρων εις σιτηρά άναγκαν της.

► Μέτριαι προβλέπονται αι έξαγωγαι σιτηρών, μετά την ίνανέων της εινθνούς επί τον σίτου συμφωνίας. Η παραγωγή, κυρίως, της 'Αργεντινής, διά της δοπιάς το πόδις έξαγωγήν άπομένων ποσόν ύπολογίζεται εις 100 έκατομμύρια μπούσελ, ήδη έπιδρασή σημαντικών εις τάς πρός το έωτερικον πωλήσιν του άμερικανικού σίτου.

► Έντος τών ήμερων έπρεκετο νά υπογραφή ή συμφωνία της 'Ιταλίας εις την 'Αργεντινήν διά την άγοράν 300.000 τόνων σίτου. Αι πρώται, ιάλιστς, ναυλώσεις πέντε Ιταλικών σκαφών πρός δολ. 8.10 κατά τόνων, έκλεισθησαν ήδη.

► Έαν ή Περσία έδέχετο τάς τελευταίας προτάσεις περί έπιλύσεως της διαφοράς διά τα πετρέλαια, αι 'Ηνωμένας Πολιτείαι θά ήσαν διατεθείμεναι νά άγοράσουν έξ αύτης μεγάλας ποσότητας, ίνα διευκολύνουν την δύσκολον οίκονομικήν θεσιν της κυβερνήσεως της Τεχεράνης. «Αν, συνέπως, ήθελεν έπιλυθη τό σκανθάρες πρόβλημα τών άποζημιώσεων της 'Αγγλοτερσικής Έταιριας ζωηρά κίνησις φορτώσεων θά πρέπει νά άναμενεται από τό 'Αμπαντάν.

► Έν τώ μεταξύ το Ιταλικόν δεξαμενόπλοιον «Μιριέλλα» ταξιδεύει και πάλι πρός το Αμπαντάν, διά νά παραλάβη δεύτερον φορτίον πετρελαίων, ένω και δύο άλλα Ιταλικές λέγεται, διτί έναντι ωρασθησαν από την Ιταλικήν έταιριαν «Σπουτόρ» διά την μεταφοράν περσικών πετρελαίων.

► Αι στατιστικαί του Δεκεμβρίου έμφανίζουν διά τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας — συμπεριλαμβανομένων και τών έξαγωγών — αιξησιν εις την ζήτησην πετρελαιοειδών κατά 9.000.000 θαρελίων ημερησίως, έναντι του προηγουμένου μηνός Νοεμβρίου. «Έθεσεν η ημερησία ζήτησης εις 8.959.000 θαρελίων, ένωντι 7.996.000 του Νοεμβρίου. 'Εξ άλλου, ένωντι του Δεκεμβρίου 1951, ή σημειωθείσα αιξησιν ήτο 9.3%.

► Ο γνωστός πρόσην διεύθυντή της έπιπτροπής άτομικής ένεργειας κ. Λιλλιενθαλ και άλλοτε προστάταινον της διοικήσεως Τένενσε—Βάλλευ, εις έκδοσην ένθιλον του έπιπτρον εις την παάτης ποσηγουμένης αμερικανικής κυβερνήσεως, αισκηθείσα διώξιν τών μεγάλων Έταιριών Πετρελαιών έπι παραβάσει της περί πράσην νομοθεσίας. Ο κ. Λιλλιενθαλ άποστροπίζει την άλλου, την άναγκην, όπως διατηρηθούν τάς άποθέματα των εις τό άπειρασμό των Ηνωμένων Πολιτειών εύρισκουμενών πετρελαιών και άπως ένθαρρυνθούν αι έταιριάι διά την έκυετάλλευσην τών εις τό έξωτερικόν πηγών. Πασά το γενούς — τονίζει έπιπτανη συγγραφέων — διτί κατέχομενο μεγάλα, πράγματι, άποθέματα, δέν είνε, πάντως, τάυτα άνεξαντητά διά μιαν χώραν, άπως αι 'Ηνωμένας Πολιτείαι, τόσον έξαρτωμένην από τά ύγρα καύσιμα.

► Η Αίγυπτος έπροπτοποίησε την περί μεταλλίων νομοθεσίαν της κατά την πρότον, ώστε αι έντασιοι πετρελαίων νά ένθαρρυνθούν εις την ένταστικήν έκμετάλλευσην τών υφισταμένων πηγών και την άναγκησην νέων τουσών εις τό αίγυπτιαν άπειρον. «Άδειαι έκμεταλλευσης θά παρέχονται εις τους ένων τέτρεπτη διάρκειον, δυναμένην νά ένωνται και με τό δικαιώμα—βάσει της αύτης άδειας—της άναγκησης νέων πηγών και εις άλλας περιοχών.

► Ειδίκος έπι της άτομικής ένεργειας καθηγητής του Πανεπιστημίου της Καλιφορνίας έδηλωσε τελευταίας, διτί ή Νορδηγία θά είνε ή ποώτης χώρα, ηπις ήδη άποκτήση έπιπτροκόν πλοίον κινούμενον δι' άτομικής ένεργειας. Πράγματι, ένω αι 'Ηνωμένας Πολιτείαι, ή 'Αγγλία, δι Καναδάς και ή Σοβιετική Ρωσία άσχολούνται μόνον με την άποτη στρατιωτικής πλευράς έκμετάλλευσην της άτομικής ένεργειας, ή Νορδηγία, έν συνεργασία μετά της 'Ολλανδίας, συντόγους καταβάλλει προσπαθείας διά την έκμετάλλευσην αύτης από τη ήπιοποική πλευράς.

► Υπεγούσαν πρό πηγών ένθιλον συμφωνία διά την άνταλλαγήν αίγυπτιακού διάβασος με σίτον έ Σοβ. «Ένωσεως, Βουλγαρίας και Πολωνίας. Η Αίγυπτος θά άποστειλε εις τάς γώνιας αύτας 12670 τόνους διάβασος, λαΐδανσαν ύσητας άνταλλαγατας 115.000 τόνους σίτου, έκ των άποιν 90.000 έ της Σοβ. «Ένωσεως, 15.000 έ Βουλγαρίας και 10.000 έ Πολωνίας. Η τιμή του σίτου άνοισθη εις 40 αίγυπτιακάς λίρας κατά τόνουν. Αι μεταφοράι θά διενεργηθούν διά Ρωσικών πλοίων.

► Έντον το πλαισίου του καθορίζομένου από τό σχέδιον άνταπτύσεως τών καθυστερημένων χωρών, ύπεγράφον πρό πηγών εις τό Κάιρον μεταξύ σύμβασιος απόδηλησα εις την παροχήν τεχνικής και οίκονομικής θοηθείσας έκ μέρους τών Ηνωμένων Πολιτειών διά την έκδιομηνοποίησην της Αίγυπτου, την έκμετάλλευσην τών ποώτων όλων αύτης και τού άπειροφους της καθώς και την άναπτησην του έξωτερικού της έμπορου. Αι 'Ηνωμένας Πολιτείαι διά παράσημον πρός τον σκοπὸν αύτῶν και τό κατάλληλον τεχνικόν προσωπικόν. Η ύπογραφείσα σύμβασις θά ίσχυη μενοι τού 'Ιουνίου 1954.

► Τό παγκόσμιον έμπόριον κατά τάς προσβλέψεις 'Αιγεικανών παραπτηρών. Θά σημειώση κατά τό τρέχον έτος ρεκόρ ζωηράς κινήσεων. Η

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

JORTH SHIELDS

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

SHIPSTORE MERCHANTS

DRIAN ANGLO-ALGERIAN SUPPLY ASS.

Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

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

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
ele: Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco»

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
ele: Lombard 3-3916 Cables: «Indepierco»
URPHY COOK & Co
he Burse Philadelphia 6,
ele: 3-5514, 3-5515 Cables: «Stevedore»

PANAGOON

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

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

ROTTERDAM

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: «Franswart»

STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.

Tlee: 27190 Maaskade 113
Cables: «Franswart»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOE

SFAX (TUNISIA)

XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas» SHIPCHANDLER

SINGAPORE

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

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»

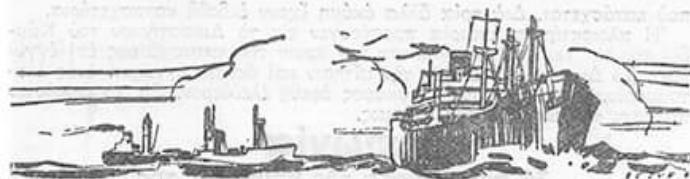
STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswolfe»

GRAIN FITTERS

AND STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Ναυτιλία και λιμένες

Η Αιγυπτιακή Κυβέρνησης, κατά τάς διαπραγματεύσεις της μὲ τήν αντίπροσωπείαν τῆς Δυτικής Γερμανίας, αντιμετωπίζει τήν δυνατότητά της Γερμανικής δοθείας διὰ τήν κατασκευὴν ἐνὸς πετρελαιαγωγοῦ ἀπὸ Σουέζ εἰς Κάιρο, καθώς καὶ διὰ τήν ναυπήγησην σκαφῶν 180.000 τόνων, περιλαμβανομένων μικτῶν πλοίων τῶν 10.000 τόνων καὶ 6 τάνκερς τῶν 16.000 τόνων d.w. έκαστα.

Αφ' εἰρέων τὸ Αιγυπτιακὸν ύπουργικὸν συμβούλιον ἀπέφασισε τήν ιδρυσιν ἔλευθέρων ζωῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους ἔθνους λιμένας καὶ ἔξουσιοδησης τῶν υπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τήν καταρτίσην τῶν κανονισμῶν τῆς λειτουργίας των. Αἱ ζῶνται αὐταῖς, πέραν τῆς παραμονῆς τῶν ὑπὸ διαμετακόμιστων ἐμπορευμάτων, θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τάς ἐντὸς αὐτῶν ἔργασίας συναρμολογήσεως αὐτοκινήτων, τρακτέρ καὶ ἀεροπλάνων, ἵτη δὲ καὶ διὰ τήν ἐγκατάστασιν ναυπηγείων καὶ ἔργοστασίων δι' ἐπισκευάς σκαφῶν.

Γαλλία

Η ἀεροπλοΐα καὶ τὰ «σούπερ-λάίνερς»

Τὰ ὑπερωκέανια, ποὺ πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ «Ιλ-ντε-Φράνς» καὶ τοῦ «Λιμπερτέ», δὲν προβλέπεται νὰ ἔχουν τὰς διαστάσεις τῆς «Νορμανδίας» καὶ τῶν δύο ἄγγλικῶν «Κιουνάντερ». Τὸ νεότευκτον Ἀμερικανικὸν σούπερ-λά.-νερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» προκρίνεται ὡς τὸ προτυπό διὰ τὰ σχέδια τῆς Γαλλικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Ο ὄγκος ἀπεδειχθή, διτὶ καλύπτεται ἀπὸ τήν ταχύτητα καὶ διτὶ ἡ ἐκμετάλλευσις εἰνε περισσότερον ἀποδοτική εἰς τὸ μικρότερον, ἀλλὰ ταχύτερον σκύφος. Η χωρικότης συνεπῶς τῶν 50.000 τ. γκρόδες δι' ἕνα ἐπιστηγόν λά.-νερ θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς Γάλλους τεχνικοὺς ὡς τὸ ἀνώτατον δριον.

Η συζήτησις τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς την Βουλὴν παρέσχεν ἀκριβῶς τήν εύκαιριαν εἰς τὸν Γάλλον υπουργὸν νὰ διλάσῃ, διτὶ ἡ Γαλλικὴ Κυβέρνησης ἀντιμετωπίζει τήν ἀνάγκην ναυπηγήσεως ἐνὸς τοιούτου υπερωκέανου, διπέρ θὰ παραδοθῇ τὸ 1958 καὶ θὰ στοιχίσῃ 20 ἔτη 25 δισεκατομμύρια φράγκων. Ο συναγωνισμὸς τοῦ ἀεροπλάνου θὰ ληφθῇ ὑπὲρ διφίνιν κατὰ τήν ναυπηγήσην τοῦ νέου υπερωκέανου. Τοσαὶ μάλιστα νὰ προκριθῇ ἐπί τοῦ λόγου τοῦτου ἡ ἀνάγκη ἀποφυγῆς τῆς ἐξεζητημένης πολιτεύεις εἰς τὰ διαμερίσματά του, ώστε τὸ κοστός τῆς κατασκευῆς τοῦ νότοιον εἶναι χαμηλότερον. Προβλέπεται, ἀλλως τε, διτὶ ἐντὸς μιᾶς πενταετίας θὰ ἀληθῇ ἔτι περισσέρω ὑπὲρ τοῦ αεροπλάνου τὸ ποσοστόν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως. Οἱ κύκλοι τῆς αεροπορίας διατυπώνουν τήν προβλεψιν, διτὶ δὲν εἶναι μακράν, ἡ ἐποχή, καθ' ἥν εἰς τήν υπερεσίαν Λοιδίνου—Νέας Υόρκης θὰ τεθούν ἀεροπλάνων μὲταφορικῆν ικανότητα 500 ἐπιβατῶν.

Ηδη, τὰ τύπου «Κομήτης» αεροπλάνα (τῆς γ' σειρᾶς) θὰ ᔁρούν ικανότητα νὰ μεταφέρουν 60 ἐπιβάτας ἡ θεσεώς καὶ 80 ἐπιβάτας βέθεσών, ἐνὸν καὶ ἡ οἰκονομική τῶν ἀπόδοσις θὰ εἶναι ἀρκετά δελτιωμένη, ἐναντὶ τοῦ ἀρχικοῦ τύπου 1, τὸν ὅποιον ᔁρούν στήμερον ὑπὲρ ταλλευσιν οἱ «Ἄγγλοι». Προβλέπεται ἀκόμη καὶ ἡ ἐκτέλεσις δύο δρομολόγων τὸ εἰκοσιτετράων μεταξὺ Λοιδίνου καὶ Νέας Υόρκης, μὲ 100 ἐπιβάτας δι' ἔκστασον αεροσκάφος. Θὰ διανύουν δηλαδή τὸν Ατλαντικὸν τέσσαρας φοράς ήμερησίως. Όταν κατὰ τὸ 1958 τεθῇ ἐν υπερεσίᾳ τὸ νέον υπερωκέανον, διπέρ θὰ στοιχίσῃ 25 δισεκατομμύρια φράγκων, θὰ ἔχῃ ἀνάκυψει, ἐνδεχομένως, τὸ ἐρωτήμα: «Ποὺ θὰ ἔπρεπε νὰ εἶχε τοποθετήθη ἀποδοτικώτερον αὐτὸ τὸ κεφάλαιο; Εἰς ἔνα υπερωκέανον ἦ εἰς μιὰν σειρὰν αεροπλάνων τύπου «Κομήτης»;

Τὸ υπερωκέανον—λέγουν οἱ πιστεύοντες εἰς τὸ εὐρύτερον μέλλον τοῦ αεροπλάνου—θὰ μεταφέρει 2.000 ἐπιβατῶν εἰς κάθε ταξιδιών τοῦ διαρκείας 4 ἡμέρων, που ἀντιστοιχεῖ πρὸς 500 ἐπιβάτας ήμεροις. Εἰς τοῦ διωρίας αεροπλάνα τύπου «Κομήτης» θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν 8.000 ἐπιβατῶν ήμεροις π. 2.800.000 ἐπησίων. Ας σημειωθῆ, διτὶ αἱ στατιστικὲς τοῦ 1952 ἀποκαλύπτουν, διτὶ τὰ πάσης έθνικότητος υπερωκέανια μετέφερον καὶ πρὸς τάς δύο κατευθύνσεις εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 887.728 ἐπιβάτας, η δὲ αεροπορία 445.652 ἐπιβάτας. Εν τῷ μεταξὺ διωρίας ἡ αεροπλοΐα καθιέρωσε

καὶ τήν τουριστικήν θέσιν, ητὶς καὶ ἐσημείωσεν ίκανοτοποιητικὴν ἐπιτυχίαν. Μὲ τὰ δεδομένα αὐτά, ἀγετά τις εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ἔνας στόλος αεριστοράθωμενών αεροπλάνων θὰ ἡδύνατο κατὰ τὸ 1958 νὰ μεταφέρῃ τὸ σύνολον τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως μεταξὺ πολαιοῦ καὶ νέου κόσμου, ἔξουδετερούμενών ούτω τῶν υπερωκέανων σκαφῶν.

Αἱ ανωτέρω σκέψεις, προερχόμεναι ἀπὸ τήν συζήτησιν γυρῷ ἀπὸ τήν παραγγελίαν τοῦ νέου Γαλλικού υπερωκέανου, εἰναι ἀρκετά χαρακτηριστικαὶ τῶν διαγραφομένων ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς προβλέψεων διὰ τὸ μέλλον τῆς αεροπλοΐας καὶ τάς κατακτήσεις αὐτῆς, ἐναντὶ τῶν υπερωκέανων πλωτῶν κολοσσῶν.

Ο στόλος τῶν τάνκερς

Εἰς 11.576.000 τ. ἔθοσαν κατὰ τὸ 1952 τὰ μεταφερθέντα εἰς τήν Γαλλίαν ἀκάθαρτα πετρέλαια διὰ γαλλικῶν δεξαμενοπλοίων, ητοι τὰ 53.8% τῶν συνολικῶν εἰσαγωγῶν, ἔναντι ἀντιστοίχων ποσοστῶν 43.5% διὰ τὸ 1951 καὶ 27% διὰ τὸ 1948. Εὖν ἡθελεν ὑπόλογοιοθή, διτὶ ἐκάστου τόνου εἰσαγωγούν ἀκάθαρτον πετρέλαιον τὰ 40%, περίπου, τῆς δέξιας του ἀνάγοντα εἰς τὸν ναυλόν, εὔκολον εἶναι νὰ κατανοθῇ πόσον ἡ γαλλικὴ προσπάθεια διὰ τήν αὐτόκειαν τῆς χώρας εἰς πλωτά μέσα τείνει νὰ ἔσοικονομήσῃ σημαντικά ποσά συναλλαγμάτος. Υπολογίζεται, διτὶ, μετά τήν συμπλήρωσιν τῶν ηδη ὑπὸ κατασκευής δεξαμενοπλοίων, πλέον τῶν 60% τῶν εἰσαγωγῶν πρὸς ἐπεξεργασίαν ἀπὸ τὰ γαλλικά διύλιστρά πετρέλαιων κολοσσῶν, θὰ μεταφερναται διὰ γαλλικῶν σκαφῶν.

Γερμανία

• Ανάγκη μεγαλυτέρου τοννάζ

Μὲ τήν συμπλήρωσιν τοῦ υπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγικοῦ προγράμματος διὰ τήν ἀνασυγκρότησιν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, τὸ σύνολον τῶν πρὸς τοῦτο διατεθεισῶν καρτικῶν πιστώσεων θὰ φέσηται τὸ 15 δισεκατομμύρια μάρκων. Ο υπουργὸς τῶν Μεταφορῶν ἐτόνισε σχετικῶς, εἰς ἄρρον τοῦ δημοσιεύθεν εἰς τὸ ἐπίσημον δελτίον τῆς διοικούσας Κυβερνήσεως, διτὶ τὸ ἀποκομισθὲν συνάλλαγμα ἡ τὸ ἔσοικονομηθέν κατὰ τὸ 1952 ἀπὸ τήν Γερμανικὴν ναυτιλίαν, ἀντιπρόσωπειν εἴσα ποσὸν 498 ἑκατομμύρια μάρκων, μὲ δύναμιν σκαφῶν 1.600.000 τ. γκρόδες. Περιτέρω ὁ Γερμανὸς υπουργὸς διηγερίνει διτὶ αἱ προσπάθειαι διὰ τήν ηγεμόνευτην συμμετοχὴν τοῦ ἔθνους τωάν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς δὲν ἀποτελεῖ ζήτηση γοντίου διὰ τήν Γερμανίαν ἀλλ' ἀντικείμενον ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης διὰ μιὰν χώραν ἔξαρτωμένη ἀπολύτως ἀπὸ τάς ἐμπορικὰς συναλλαγάς της μὲ τὸ ἔξωτερικόν.

Προέχουν αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Εἰς τὸ γερμανικὸν Κοινωνιούλιον ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν κ. Χάρτμαν δέλλωσε, πρὸς ἡμέραν, διτὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία εἰς τόσον πτωχή, ὥστε νὰ μὴ διαθέτῃ τάς κεφάλαια, ποὺ θὰ ἐπέτρεψον εἰς αὐτήν νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸν δαπανηρὸν ἀνταγωνισμὸν τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Τὰ μεγάλα ἀγγλικά, ἀμερικανικά καὶ γαλλικά ἀπερωκέαναίν — ἀντιμετωπίζουν ηδη δέξιατον τὸν συμμετοχὴν τῆς αεροπορίας. «Η Γερμανία πρὸς τὸ παρόν δὲν δύναται, ὥστε νὰ ἐπιδιώῃ τήν ἀπόκτησιν πλωτῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀτινα νὰ διαθέτουν καὶ τινας θέσεις δι' ἐπιβάτας. Απομένει — κατὰ τὸν κ. Χάρτμαν — ἡ ἀμεσωτέρα προσπάθεια ἀντικαταστάσεως τῶν αεροπορικῶν συγκοινωνῶν, ητὶς καὶ θὰ προέλθῃ ἀπὸ τήν ἐπικύρωσιν τῆς θερινῆς εἰρήνης. Ζάνειν τῆς πόλεως τοῦ Αμερικού θέλει παραχωρηθῆ διὰ τήν ἀνασυγκρότησιν τῶν.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ μεταφοραὶ τῶν φορτίων βοηθείας

Εἰς νέα δαιδήματα προβαίνουν αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτικαὶ χώραι παρὰ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, διὰ τήν κατάρρησην τοῦ γιαντού στοῦ δροῦ τῶν 50+50 %, βάσει τοῦ ὅποιού προτιμῶνται τὰς ἀμερικανικὰ πλοῖα εἰς τὰς τακτικές ποσοστούς τῶν συμμαχικῶν δρόμων κατοχῆς. Θά δεξαιμενίζουν καὶ θὰ ἐπισκευάζουν μόνον σκάφα. «Ας σημειωθῆ, διτὶ τὰ ναυπηγεία «Μπλόδου καὶ Βόρεα» ήσαν προπολεμικῶς τὰ μεγαλυτέρα τῆς Γερμανίας, ἐφαδισμένα μὲ εὐνέα ἐσχάρας καὶ ὅκτω πλωτῶν δεξαμενών, διεπέρουν δὲ προσωπικόν ἐκ 14000 τεχνιτῶν καὶ ἔργων. Δάνειον τῆς πόλεως τοῦ Αμερικού θέλει παραχωρηθῆ διὰ τήν ἀνασυγκρότησιν τῶν.

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPoulos

SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID
SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

SUEZ
P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPoulos

τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου πολλῶν χώρων, ἀλλὰ καὶ ἔτονίζετο περαιτέρω, ὅτι ἡ τοιάύτη προστασία τῶν ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων ἔνισχει, ὑπὸ τάς παρούσας, μαλίστα, δυσκόλους συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς, τὴν ἀνταγωνιστικήν ικανότητα τοῦ σύμερικανικοῦ πλοίου εἰς δάρος τῶν ξένων. Πιστεύεται ἀπὸ τάς εὐρωπαϊκάς ναυτικάς χώρας, ὅτι διὰ τῆς ἀσκουμένης ὑπὲρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διακρίσεως, ἐπεκτείνει τούτο τὴν δραστηριότητα του καὶ εἰς τομεῖς μὴ ἔχοντας ἀμεσον σχέσιν καὶ προηγουμένην παράδοσιν μὲ τὴν ἀμερικανικήν ναυτιλίαν. Ἀσυνίθεις τύποι σκαφῶν διὰ τὰς ἀμερικανικὰς γραμμὰς καὶ ἀριθμὸς ἀμερικανικῶν πλοίων μεγαλύτερος, χρησιμοποιοῦνται σήμερον, λόγῳ τῆς προαναφερθείσης προτίμησεων. Ἐκπρόσωποι 16 ἐν ὅλῳ χωρών ὑπεραγραφαν ἐν Παρισίοις τὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς. Ἡ ἔκθεσις ὑπεβλήθη εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα ἐπικαίρως, καθ' ὃν χρόνον, δηλαδή, συζητεῖται τὸ ζῆτημα τῶν περαιτέρω πιστώσεων τοῦ προγράμματος κοινῆς ἀσφαλείας, ἐπὶ τοῦ σκοπῷ νὰ ἐπηρεάσῃ τάς ἀποφάσεις τοῦ Προέδρου κ. Ἀϊ-ζενγάουερ.

Έξ αλλού, οι άφροδιδοι κύκλοι της Ούασιγκτώνος, σχολιάζοντες την εκθεσιν, έτοντις, όπι και αν άκομη δύλα τά φορτία τά διακινθέντα κατά τα ήταν 1949, 1950 και 1951 δή, αμερικανικών συσφόνων, μετεφέρουν έπειτα έξαν πλοιά, ή άνισοσκέλεια του έμπορικου Ισοζυγίου διά τάς πρός την περιοχήν του δολλαρίου πληρωμάς θά περιωρίζετο μόλις κατά 8%. Ό δρος, έπισης, του 50+50% άναφέρεται μόνον εἰς τα έξ Αμερικής φορτία, άτινα αντιπροσωπεύουν το ήμισυ των χορηγατοδοτουμένων διά τις άμερικανικών πιστωτικών έμπορευμάτων. Τὰ άμερικανικά πλοιά, συνεπώς, δὲν διησφάλισαν υπέρ αὐτῶν, είμιτο 25% τῶν φορτίων, άτινα προηλθον ἐπό τα διάφορα προγράμματα βοηθείας. "Ἄς σημειωθή, ζητάει καὶ εἰς τὴν τελευταίαν ἔκθεσιν τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τοῦ Λογδίνου άναφέρεται ιδιαιτέρω τὸ ἀνωτέρῳ ζῆτημα, χαρακτηρίζομένης τῆς τοιαύτης προτιμήσεως του άμερικανικού πλοιού ως «ἀπρόκαλποτού διακρίσεων στηματικά». Τούτης, έπισης, ή, ἐπιδιάρυνσις τῆς Οίκονομιας τῶν διαφόρων χωρῶν, ή προερχόμενη ἀπό τοὺς συχνὰ διπλασίους ναυλους, πού εισπράττουν τὰ άμερικανικά πλοιά διά τὴν μεταφοράν τῶν έξ Αμερικῆς φορτίων δονθείας καὶ διατυπώνεται ή ευχή, ὅπως ή ἀπό τού 1947 ισχυουσα μεταξύ "Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Μεγάλης Βρετανίας έμπορική συμφωνία, ἐπὶ τῆς άμοιβαίας μεταχειρίσεως τῶν πλοίων τῶν δύο χωρῶν, προθῆ ύψ' δύλας αὐτῆς τὰς ἀπόψεις.

·Ο νόμος περὶ μεταναστεύσεως

Ο περὶ μεταναστεύσεως καὶ ἐλέγχου τῶν πληρωμάτων νόμος Μᾶκ
Κάρραν δὲν προεκάλεσε μόνον τὰς ἐντὸνος διαμαρτυρίας τῶν ξένων κυ-
βερνήσεων, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τούτων τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, διότι
πλείστα δύα τὰ πλοῖα των ἔχημιούργησε προβλήματα. Τὴν τρο-
ποποίησιν ωρισμένων διατάξεων τοῦ νόμου ζητοῦν ηδη, ίδια δὲ τῶν ἀ-
ναφερομένων εἰς τὴν ἀπαγγεύσιν τῆς ἔξοδου τῶν ανεπιβυθήτων ξένων,
εἰς τοὺς ὅπιοὺς συμπεριλαμβάνονται τὰ μέλη τῶν πληρωμάτων καὶ οἱ
λαθαρεπιβάται. Προσδέλει δ' αὐτοὺς ὁ νόμος τὴν ἐπὶ τὸν πλοίων πα-
ραμονήν των, ἀπαγορευομένης τῆς ἀποβιθάσεως αὐτῶν, μέχρις ὃν
ηθελε καθορισθῇ τὴν τύχην των ἀπὸ τὰς ἀρμόδιας καταδικτικὰς ἀρχὰς.
Βαρύτατα πρόστιμα ἐπιβάλλονται εἰς τὰ πλοῖα, ἐν περιπτώσει παρα-
βάσεως τῆς ὑποχρεωσέως των ταύτης.

Οι ἐφόπλισταί ζητούν ὥδη νὰ μὴ παραμένουν ἐπὶ τῶν πλοίων οἱ ἀνεπιθύμητοι, ἀλλὰ νὰ κρατώνται κάπου εἰς τὴν Ἑράνη ἢ ἐπὶ ἄλλων σκαφῶν καὶ τοῦτο, ἵνα τὰ πλοῖα τῶν δυνηθοῦν νὰ ἐκτελουν ἀπροσκόπως τὰ ταξιδία των. 'Η διάταξις ἐπίσης, ἡ ὅποια καθιστᾷ ὑπέρθινον τὸν πλοιοκόπτην διὰ πᾶσαν παραβάσιν του περὶ μεταναστεύσεως νόμου ἀπὸ μέρους τοῦ ναυτικοῦ, εἰς ὃν ἐπέτραπή ἡ ἔσοδος εἰς τὴν Ἑράνη, θὰ τρέπει νὰ καταρργηθῇ. Διὰ τὰ ζητήματα, ἔξ αὐλούς, τὰ προερχούντα εντὸς τῆς ἀπασχόλησεως ἐπὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων ναυτεργατῶν ἔνης ὑπόκοπτητος καὶ τῶν ἐνδεχομένων ἐκ μέρους αὐτῶν παραβάσεων τοῦ περὶ μεταναστεύσεως νόμου, θὰ τρέπει ἐπίσης νὰ ἔξευρεθούν λύσεις περισσότερον πρακτικά, ώστε νὰ ἀποφέγγωνται αἱ εὐθύναι καὶ αἱ ἐπιβολαὶ ποστιγμέναι εἰς βάρος τῶν πλοίων.

Οικονομική τάξη «Μέρικες»

Από τὰ πρώτα ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τύπου «Μάρινερ» φορτηγῶν πλοίων διαπιστώνται — κατὰ σχετικάς ἀνακοινώσεις τῶν ἀρμοδίων Ἐμερικανικῶν ἀρχῶν — ὅτι εἰς τὴν ὑπεριστάσην ταχυτήτα τῶν 20 μιλλίων κατανάλογους ταῦτα κατά τὸ οδιγώτερον τοῦ ἐνός βαρέλιου πετρελαίου κατὰ μιλλίου, ἐνώ ἐπὶ πλέον τὰ ἄρτια μηχανικά μέσος φορτοεφορτώσεως των είναι τόσον ἀφθονα καὶ εὐχρηστα, ώστε νὰ συντέμενουν τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς των ἐν ὅρμῳ. Ἡ ναυπηγήσις τοῦ ἀπομένου, θεωρεῖται ἱκανοποιητικὴ καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις αὐτῶν, ἀπὸ οικονομικῆς πλευρᾶς, συμφέρουσα. Συγκρινόμενα τὰ «Μάρινερ» πρὸς τὰ φορτηγά σκάφη τοῦ τύπου «C. 3», τῶν 17 μιλλίων, κρίνονται ὡς οικονομικῶτερα. Εἰς τὴν ταχυτήτα τῶν 18 μιλλίων τὰ «Μάρινερ» σημειώνουν κατανάλωσιν 0.715 τοῦ βαρέλιου κατὰ μιλλίου καὶ εἰς κατωτέρας ταχύτατες ὡς οικονομικά καυσίμου είνε ἔτι μεγαλύτερα.

Κατάσχεσις δεξαμενοπλοίου

Τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον κατέσχε τὸ μηδὲ ἔνα ἀκόμη δεξαμενόπλοιον Τ. 2, ἀνήκον εἰς τὴν North Shipping and Trading τῆς Νέας Ὑπῆρχς. Τὸ κατασχεμένον σκάφος φέρει τὸ ὄνομα «Monitor» καὶ ἀνήκει εἰς τὰ πέντε δεξαμενόπλοια τοῦ ὁμίλου Κάσεϋ, ἅτινα ἡγοράσθησαν τῷ 1947 ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον καὶ προβάλλεται ἡδη τὸ παρανόμον τῆς μεταπολιτεύσεως τῶν εἰς ἑπταριάν ἐλεγχούμενην ἀπὸ ἕνους ὑπόκους τῶν κ. Σταύρου Νιάρχου. Τὸ «Monitor» είναι τὸ δεύτερον πλοῖον,

ποὺ κατάσχεται. Διὰ τρία ἄλλα ἀκόμη ἔχουν ἐκδοθῆ κατασχετήρια.

Ή πλοιοκτήτρια έταιρία προσέφυγε εἰς τὸ Δικαστήριον τοῦ Κάμδου τῆς N. Υερός και ήπιστα την ἄραι την κατασχέσεως ἐπὶ ἔγγυήσει. Τὸ Δικαστήριον ἐδέχθη τὴν αἴτησιν και ὠρίσεν ἐγγύησιν ἐνὸς ἑκατομμυρίου δολαρίων, ίνα τὸ σκάφος ἀφεθῇ ἐλεύθερον. Εἰς τὸ Δημόσιον παρέστη τὸ δικαίωμα τῆς ἐφέσεως.

'Ιαπωνία

Τὰ προσλήματα τῆς ναυτιλίας της

Τὴν συμμετοχὴν τῆς εἰς τὸ ἡμίσιο τῶν μεταφορῶν τοῦ Ἑθνικοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου ἐπίδιοικειν νὰ ἐπιτύχῃ τὸ συντομότερον ή 'Ιστιανή ναυτιλία, ἐναντὶ ποσοστοῦ 32% κατὸ τὸ 1952. Κατὰ σχετικὴν ἡ τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν ἀνακοίνωσιν, κατέχει σημείους ή 'Ιστιανία 259 ὥκεανοπόρα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.870.000 τόνων γκρούς, ἐπὶ τῷ ὅποιῳ 75 μόνιμον πλοίο, 300.000 τ. γκρός, κινούνται εἰς τὰς γύρω τῶν Ιστιανῶν νήσων θαλάσσας, τὴν Κορέαν καὶ τὴν Φορμόζαν. Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν ἄπασχολούν 94 σκάφη, 644.000 τ. γκρός, καὶ τὰ ταξίδια τῶν τράμπες ἔτερα 92 σκάφη, 556.000 τ. γκρός. Τὰ ὑπόλοιπα ἀγάφερονται εἰς δεξαμενόπλοια καὶ εἰς σκάφη διαφόρων ἄλλων κατηγοριῶν.

Παρά την μεταπολεμικών σημειουσμένην προοδευτικήν αύξησιν τού τοννάζ, σοδαρά προβλήματα έξικολουθεί νά άντιμετωπίζη ή λαπανική ναυτιλία. Αι έταιρισια τακτικών γραμμών παραπονούνται δι' έλλειψης επαρκών φορτών, άλλα και τόν μεταξύ των άναπτυσσόμενον συναγωνισμών. Εις δλας τές έκτελουμένας γραμμάς αι διάφοροι έταιρισι έμφανίζονται με δξιώσεις συμμετοχής διά περισσοτέρων δρμολογών, γεγονός, όπερ δημιουργεῖ την διασποράν του διαθέσιμου φορτίου, άνεπαρκούς διά νά καλύψη τά έξιδα των κυκλικών ταξιδίων περισσοτέρων σκαφών και τόν συναγωνισμόν εις τους ναύλους. Οι κατά χώρας, έπισης, συναλλαγματικοί περιορισμοί, έτι δέ και αι περιωρισμέναι συναλλαγαι τη λαπανίας με τόν υπόλοιπον κόσμον, καθιστούν τάς τακτικάς γραμμάς έγχειρημα επιτήμιον μεν πρός τό παρόν, πολλά, δμως, — κατά τούς λαπανας έφοπλιστάς — ύποσχομενον διά τό μέλλον.

'Ισραήλ

Kai vēov tovvāč

Τὸ ἀγόρασθὲν παρ' ἔβραικῆς ἑταῖρίας παναμαϊκὸν ὑπερωκεάνιον «Ἀργεντίνη», ὅπερ—ῶς ἀνέγραψαμεν ήδη—μετονόμαστον «Ιερουσαλήμ», παρελήφθη εἰς τὴν Βρέμην καὶ ἀπέτελευτος πρὸ μηρέων ἐκίθεν δάλα Χάιφαν. Η τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του ἦτο 920.000 δολλαρίων. Ὕγρος ἀπόσπασμα παραλιθρῶν εἰς τὴν Ἀιμέρσαν μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν του καὶ θά μετονόμασθη «Μιτέν Γιεχανέχ».

Μεγ. Βρεταννία

Οι ἀσφαλισταὶ διὰ τὰς ἐπισκευάς

Κατά την τελευταίαν έποισίαν συνέλευσιν της δραγανώσεως τών άσφαλτιστών του Λίβερπουλ, ό πρόεδρος αυτῆς κ. Τζόνσον ανέφερθη ιδιαιτέρως εἰς την καθιστερμένην υπόβολην τών απαιτήσεων δι' έπισκευαζόντων πλοίων, λόγω ζημιών, τάξ όποιας ήπεισθαν ταύτα έκ διάφορων αφόρμων. Η καθιστερμένης έξικενται μέχρι σημείου, ώστε να μὴ καθισταται έφικτή η διαπίστωσις από τοὺς άσφαλτιστάς τών δριστικών αποτελεσμάτων μιᾶς χρήσεως, οὐδὲ μετά πάροδον μιᾶς τριετίας. Παρερρηση, πράγματι, ο διάλιπτης, δι ταύτης της πράξης πρότοις έτη, προβάλλεται πάντοτε ένιας σημαντικός άριθμός απαιτήσεων, δοτις καὶ φθάνει διὰ τὸ τέατρον έτος εἰς οντα ποσοστὸν 11 % ἐπὶ τοῦ συνόλου καὶ διὰ τὸ τέμπτον εἰς 6.2 %. Ἀκούμη καὶ κατὰ τὸ ἔκτον ἔτος παρουσιάζεται ποσοστὸν ἀπαιτήσεων 4.6 %, ἐνώ καὶ κατὰ τὸ ἔνατον ἔτος προεδρήθη ποσοστὸν ἀπαιτήσεων 1 %. Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν ἀποτελεῖ τὸ κυριωτέρων κονδύλων διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ἐν λόγῳ απαιτήσεων. Ο κ. Τζόνσον ὑπελόγισεν δι τὸ κόστος αὐτὸ κατὰ τὸ 1952 ἥπει ὑψηλότερον ἔναντι τοῦ 1951. Περαιτέρω διάλιπτης ήσχολήθη μὲ την ὑψηλὴν ἀσφαλιστικὴν ἀξίαν τῶν σημερινῶν πλοίων καὶ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην μιᾶς δοσον ἔνεστι εύρεταις κατανομῆς τῶν κινδύνων, διότι ή κάλυψις μεγάλου ποσοστοῦ κινδύνων ἐπὶ ἔνος καὶ μόνου σκάφους θὰ ἔχῃ διὰ τὸν ἀσφαλιστὴν ἐπίζημα ἀποτελέσματα.

Δοκιμαὶ πλοῖου ὑπὸ ὄμιχλην

Πρωτότυπος παράδοσις νεοτεύκτου πλοίου, κατόπιν δοκιμών, αίτινες διενηργήθησαν τῇ βοηθείᾳ τοῦ ραντάρ, Ἐλαਬέ χώραν πρὸ ἡμερών εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Πρόκειτο περὶ τοῦ πλοίου «Καμέλια» 7.800 τόνων δ. w., κατασκευασθέντος εἰς τὰ νουπηγεῖα Ρέντχεντ. «Οταν τὸ σκάφος ἀνήκητο εἰς τὸ πέλαγος πρὸς ἐκτέλεσιν τῶν δοκιμῶν του, τριπλάσιες πικρής οὐδίμηλη, ἥπις καὶ παρημπόδιες τὴν ἐπιστήμανσιν τῶν φώτων τῆς ἀκτῆς καὶ συνεπῶς τὴν διενέργειαν τῶν δοκιμῶν, ὡς αὐταὶ είχον προβίγραφη. Κατέστη, θεν, ἐπάναγκες νὰ ἐκτελεσθοῦν καθ' ὅλην τὴν ἡμέραν αἱ δοκιμαὶ διὰ σειρᾶς διαδρομῶν, κατεύνωμονεων—σοσὶς ἔφορῃ τὴν ἐπιστήμανσιν τῶν παραλίων—ἀπό τὸ ραντάρ τοῦ σκάφους. Εκ τῶν δισπιστῶσεων τοῦ ραντάρ, ἐπίσης, καθωρίσθησαν καὶ αἱ ταχύτητες τοῦ πλοίου εἰς τὴν ἑκάστοτε ἀναπτυσσόμενην ιπποδύναμιν τῶν μηχανῶν. Οι πλαισιοκτήταις ἤρκεσθησαν εἰς τὰ δοκιμάς ταύτας, προκειμένου νὰ θεωρήσουν τὸ πλοίον ὡς πληροῦν τάς προδιαγραφάς καὶ νὰ τὸ παραλάσουν.

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

— διότι ἡ κρατικὴ ἐκάτ' ἀνάγκη παρακολουθεῖται καὶ προστατεύεται — μέτρων.

Η μεταφορά τῶν ἑθνικῶν φορτίων

Τά μέτρα ταύτα τά έξηγεις και ἐπισήμως ὁ πρωθυπουργός Κ. Αντώνης Μεντερές, πρὸ τῆς αναχωρήσεώς του εἰς Παρισίους, κατὰ τὴν διάσκεψιν τοῦ Τύπου, εἰς τὴν ὅποιαν παρέστησαν οἱ ἐπιφανέστεροι δημοσιογράφοι τῆς Τουρκίας, είναι δὲ τὰ ἀκόλουθα:

1) Η Τουρκική Κυβερνησίς θα έξασφαλίζῃ έφεξης την μεταφοράν των έξαγωγών προϊόντων της διά των κρατικών και ιδιωτικών φορτηγών της Τουρκίας. Το μέτρον θα έφαρμοσθεί καθαύτικας προκειμένου ιδίᾳ περὶ τού σίτου, ό δεικτης έξαγωγών του όποιου ανήλθε διά τὸ λήγον έτος εἰς 120.000 τόνων. Ανάλογος θα είνει και ἡ συμμετοχή τού Τουρκικού Φορτηγού πλοίου διά τὰς μεταφοράς τού βάσιμακος, τῆς σταφίδος και τού καπτηνού ἐκ τῶν λιμένων τῆς Μ. Θαλάσσης.

2) Πρός έξασφάλισιν της συμμετοχής του Τουρκικού φορτηγού εις τάς κρατικάς και τάς ιδιωτικάς εισαγωγάς εις την Τουρκία, ή Κυβέρνησης της Άγκυρας άπό τούδε καταβάλλει προσπαθείας, όπως αι άσφαλεια τών μεταφερομένων έμπορευμάτων έδρεύουν έφεξης εις την Τουρκία.

3.) Πρὸς ἔξοικονόμησιν τοῦ σημαντικοῦ συναλλάγματος, τοῦ διατιθεμένου σπέρμαν εἰς νεύλους διὰ τὴν μεταφοράν τῶν ὑγρῶν καυσίμων, ἡ Κυβέρνησης Μεντερέδης σχεδιάζει τὴν δημιουργίαν ἐπαρκούς στολίσκου δεξαιμενοπλοίων. Καὶ

4) Πρός διευκόλυνσιν ἀνανέωσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Τουρκικῆς Ναυτιλίας. Θὰ ἐπιτρέπεται ἐφεξῆς ἡ πώλησις πεπαλαιωμένων σκοφῶν πρὸς πεταίτερον ἐκμετάλλευσιν, ενῷ μέχρι τούδε ἐπιτρέπετο, ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐθνικῆς Ἀμύνης, ἡ ἐποίησις μόνον τῶν προοριζομένων διὰ τὴν σφύραν τοῦ διαλυτοῦ πλοίου.

Геометрический метод

Ενδιαφερουσκι ναυτικαι οικαι

— Ἀπαιτησίς μελών του πληρωματος διασωστρα

Ἐνόπιον ἀμερικανικού Πρωτοδικείου ἐξειδικόσθη πρὸ τίνος ἀπαίτησις πέντε μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ δεξαμενοπλοίου εἰς «Ἐσσό Κοπεγχάγη» κατὰ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου. Ἡ ἀπαίτησις ἀφέωρα ἀποζημίωσιν τῶν ἐν λόγῳ ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος δι' ὑπηρεσίας, τάς ὁποίας ἰσχυρίσθησαν, πρὸς διάσωσιν τοῦ σκάφους ἐντός (τοῦ λιμένος) τοῦ Βαλτικαρίου τὸν Ὁκτώβριον του 1939, ὅταν ἔξερραγη πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ σκάφους κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφορτώσεως γακοζόλινης. Ἡ ἐκφόρτωσις ὥχισε δια σωλήνος ὅνων τῆς πρύμνης τοῦ πλοίου, συνδεσμένου μετά τῶν πετρελαιογάγων, οἱ ὅποιοι ἔθεψαν μέχρι τῶν ἐπὶ τῆς προκυμαίας δεξαμενῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκφορτώσεως, ὁ σωλήν ἔρραγε, ἡ γακοζόλινή ἔξεχθη, καλύψασα τὸ πρυμνίστημά, τοῦ πλοίου, περιλαμβανούμενο καὶ τοῦ μαγειρείου ἐπὶ τοῦ καταστρόματος τοῦ ἐπιστέγου, ἔνθα ἔχρησιμοι εἴτε κούζινα πετρελαιού, μὲ ἐποτέλεσμα νά προληπθῇ σοδαρά ἔκρηξις καὶ πυρκαϊά. Αἱ φόργες ἀνεψιῶν ηὐψηλή εἰς τὸν σέρα καὶ ταχέων ἐκάλυψαν τὸ κατάστρωμα τοῦ ἐπιστέγου καὶ μέσος τοῦ κυρίου καταστρόματος.

μα τοῦ οἴτητογε καὶ μέρος του κορινθίου κατωρθωμάτων.
Μολονότι τρεῖς δεῖξανει ἡσαν κεναὶ ἡ ἔμερι κεναὶ, οὐδεμία πᾶτο
ἀπηλλαγμένη ἀερίου καὶ τὸ πλοῖον ἐφαίνετο ἑκτεινόμενον εἰς ἄμεσον
κίνδυνον καταστροφῆς ὑπὸ τοῦ πυρὸς καὶ ἀνάτονάζεως. Υπῆρχε ἀμφι-
σθήτησίς τις, δύον ἀφορὰ τάξ διαταγάς τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν ληφθε-
σαν ὑπὸ αὐτοῦ ἀπόφασιν ἐνέργειας, ἀλλ' οὐδόλως ημεσθητήθη ὅτι πάν-
τες οἱ εὐρισκόμενοι ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπήδησαν εἰς τὴν θάλασσαν, διὰ νὰ
σωθοῦν, ἐκτὸς τῶν πέντε ἐναγόντων. Ὁ πρώτος μηχανικός, εἰς ἑκ τῶν
ἐναγόντων, κατέθεσεν, ὅτι οὗτοι εὐρίσκοντο κάτω τοῦ καταστρώματος,
εἰς τὸ μηχανοστάσιον, δταν ἔξερράγη ἡ πυρκαϊδὶ καὶ ὅτι ὁ πλοιάρχος
καὶ ὁ δεύτερος ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου μετὰ ταῦτα ὠμολόγησαν πρὸς
αὐτούς, ὅτι δὲν ειδοποιήθησαν οἱ ἄνδρες ἑκινοῦ, διότι ἐπιστεύθη, ὅτι θά
ἐπήρχετο ἡ ἔκρηξις ἐπὶ τοῦ πλοίου προτού καταστῇ δυνατὸν νὰ δοθῇ
ἡ ειδοποίησις. Ὁ πρώτος μηχανικὸς ἐπλεφθησεν εἰς τὸ μηχανοστά-
σιον, ὅτι τὸ πλοίον καίεται καὶ δτι ἐγκατείσθιτο καὶ τότε οἱ ἄνδρες ἀ-
νῆλθον ἐπάνω. Βλέποντες δὲ ὅτι τὸ σκάφος ἐκινδύνευεν ἀπὸ στιγμῆς
εἰς στιγμὴν νὰ ἀνατιναχθῇ, ἀπεφάσισαν νὰ παραμείνουν καὶ προσεπά-
θησαν νὰ τὸ σωσουν. Διὰ τῶν προσπαθειῶν των κατώρθωσαν νὰ κατα-
έβουν τὸ πῦρ μετὰ μητέναν ὥσπει.

ούδεσσον το πυρ μετά ημίσειαν αρων.
Ο 'Αμερικανὸς δικαστής ἀπέφανθι, διτὶ οὐδεμία ἀμφιβολία ὑπῆρχεν, διτὶ τὸ πλοιον καὶ τὸ φορτίον ἐσώθησαν ἀπὸ τὴν καταστροφήν, χάρις εἰς τὴν ταχείαν, ἐπιδείξιαν καὶ θαρραλέαν ἐνέργειαν τῶν ἐνάγοντων, εἰς ἀ-
μοιβὴν δὲ τῆς πράξεως τῶν ταύτης ἔλαθον πρόσθετον ἀποζημίωσιν
νερχομένην εἰς μισθόν δύο μηνῶν. Καθήκον τῶν ναυτικῶν — τονίζει ὁ
δικαστής — εἶνε γὰρ καταβάλλουν πᾶσαν προσπάθειαν πρὸς διάσωσιν
τοῦ πλοίου τῶν καὶ τοῦ φορτίου. Συνεπὼς, δὲν ἐθεωροῦντο οἱ ἐνάγοντες
ὅτι ἐθελοῦταν δικαιούμενοι σώστρων δι' ὑπηρεσίας παρασχεθεῖσαν πρὸς
διάσωσιν τοῦ πλοίου των, ἐκτὸς ἡνὶ αἱ ὑπηρεσίαι είχον παρασχεθῆ, ἀ-
φοῦ εἶχε τερματισθῆ ἡ χρησιμοποίησίς των δι' ἀπολύσεως, περὶ ής δὲν
θά ἔχωρε ἀμφιβολία η διὰ τὸ δριστικής ἐγκαταλείψεως του σκαφους
ἀνευ ἐλπίδος ἐπανόδου εἰς αὐτὸς ἡ ἐλπίδος ἀποκαταστάσεως του. Διατα-
γή τοῦ πλοιάρχου, δπως τὸ σκαφος ἐγκαταλειφθῇ, δοθεῖσα πρὸς διά-
σωσιν τῆς ζωῆς τῶν ἀνδρῶν, δὲν ἀποτελεῖ αὐτὴ καθ' ἐαυτὴν οὔτε ἀπόλυτην,
οὔτε ἐγκατάλειψην, θέτουσαν τέρμα εἰς τὸ καθήκον τῆς ὑπηρεσίας
του πληρώματος, ἐκτὸς ἄν ἦτο προφανές, διτὶ η ἐγκαταλείψεις ἡτο ἀπό-
λυτος καὶ δριστική. Κατὰ τάτα οἱ ναῦται δὲν είχον δικαίωμα πρὸς λῆ-
ψιν σώστρων, δταν ὁ πλοιάρχος παρίστατο καὶ ἐπανῆλθεν εἰς τὸ πλοιον
τὴν στιγμὴν καθ' ἥν οι φόβοι οἱ, δτι τούτῳ θὰ ἐδύθητε η θά κατε-
στρέφοτο ὑπὸ τῆς πυρκαϊᾶς η θά ἀνετινάσσετο, δὲν ἐδικαιολογήθησαν.
Ἐν τῷ προκειμένῳ ὁ πλοιάρχος δὲν ἔλαθε τὸν καιρὸν νὰ σκεφθῇ τὶ θά
ἡδύνουτο νά γίνει πρὸς διάσωσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου προτού δώσῃ τὴν
διαταγὴν τὴν ἐγκαταλείψεων. Οὔτε τὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου, οὔτε προ-
σωπικὸν τι ἀντικείμενον μετεκινήθη. Πλοιάρχος καὶ πλήρωμα τὰ ἐγκα-
τέλειψαν πανικόδηλοι. Δεδομένου, δτι τὸ πλοίον εὐρίσκετο ἐν λιμένι,
ητο ἕγκολον εἰς αὐτὸν νὰ πηδήσουν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ νὰ ἐξέλουν
κολυμβιῶντες εἰς τὴν ἔρην δηλαδή δηλαδή τὸ πλοίον πλησιεστέρων ἀ-
κατίσιον καὶ νὰ ἀναμεινουν τὴν ἐξέλιξιν τῆς καταστάσεως ἐξ ής θά ήδυ-
ναντο νά θεραπευθοῦν ἀν θά ήδυναντο νὰ ἐπανέλθουν ἐν ἀσφαλείᾳ εἰς τὸ
πλοίον. Οι ἐνάγοντες ἐνήργησαν θαρραλέως καὶ μετὰ πλήρους ἐτοιμα-
τικος πνεύματος η καὶ με καλλιτέρων κρίσιν τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ
τοῦ λοιποῦ πληρώματος, ἐπιδειχθείσης. 'Αλλά, διὰ νὰ ἔχουν δικαίωμα
ληψεως σώστρων, πρέπει νὰ ἀποδειχθῇ, δτι ἐνήργησαν οὓς ἐθελον
ταὶ καὶ δὲν ἔτελουν ἐν τῷ ὑπηρεσίᾳ τοῦ πλοίου. Ούδεμια ὑπάρχει, οι-
διπότε ἔνθετες δτι οὔτοι η ἀλλα μέλη τοῦ πληρώματος ἐπίστευον

ὅτι τὸ πρὸς τὸ πλοῖον καθῆκόν των ἐλῆσε διὰ τῆς ἔγκαταλείφεως. Ὑπῆρξε, θεοῖς, Ἐλλειψίς της πειθαρχίας μεταξὺ του πληρώματος, μετά τὴν ἐκρήνην τῆς πυρκαϊᾶς, ἀλλ᾽ αὐτὴ διῆρκεσεν ἐπ' ὅλιγον. Ἡ ἐκφόρτωσις ἐπανήρχιστο τὴν ἐπομένην ἡμέραν καὶ τὸ πλήρωμα ἑκοικούλθησε τὴν ἐργασίαν ὑπὸ τοὺς δρους τοὺς προγενεστέρως συμφωνηθέντας, χωρὶς να γίνη μεία τις περὶ νέων συμφωνιῶν, πράγμα τὸ ὅποιον ἀπέτελει ἐνδιάμενον, διτὶ ἐθεώρουν τὴν ὑποχρέωσιν ὑπηρεσίας πρὸς τὸ σκάφος μὴ τερματισθεῖσαν διὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

Ο πλοιαρχός, όφου έπηδησεν εις τὴν θάλασσαν καὶ ἀνεύρθη ὑπὸ ἀκάτου, ἐζῆτης νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὸ σκάφος, φέρων ὅμαδα πυροσβεστῶν. Ἔτος μαρτίου, ἀν ὃ πλοιαρχός ἐνήργησεν ὡς ἔδω δὲν θέλει κακομίαν ἐπίπειρον νὰ σώσῃ ὀπωσδηποτε τὸ πλοῖον. Οἱ ἐνάγοντες δὲν ἀνέλασθον τὸ βάρος νὰ ἀποδείξουν, διτὶ τὸ σκάφος ἐγκατελειφθῇ, ἀνευ ἐπίποιος ἐπινόδου εἰς αὐτὸῦ ἢ ἐπίποιον διασώσεώς του. Ο δικαστής εἶπεν ἐν τέλει, ὅτι ἡτο ὑποχρεωμένον νὰ δεχθῇ, διτὶ ἡ ἀπαίτησις τῶν ἐναγόντων πρός ληψιν σώστρων ἡτο ἀδύσιμος.

ΑΡΙΘ. 996)52 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— Τρόπος διανομῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς: Εύθυνη πλοιοκτήτου κινδυνεύοντος πλοίου καὶ κτήτορος διασωθέντος φορτίου. "Ελλειψις κινδύνου ἀπώλειας φορτίου ἐκ βυθίσεως

Ἐπειδὴ τὸ ἄρθρον 446 Ἐμπ. Νόμου, χορηγούν δικαίωμα εἰς τὸ πλοίσχρον καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ παρασχόντος, τὴν συνδρομὴν πλοίου ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τῆς ἀμοιβῆς ἐκ τῆς παρασχεθεῖστης ἀρωγῆς, σκοπεῖ περαιτέρω ἀπλάνω νὰ ρυθμίσῃ τὸν τρόπον διανομῆς αὐτῆς. Ἔντευθεν διωταὶ οὐδόλως ἔπειται, διτὶ ἔκαστον τῶν ἐν λόγῳ προσώπων ἔχει εὐθίειν ἀγωγῆν, δινύμενον· ἢν ἀσκήσῃ ταυτὸν κεχωρισμένας κατὰ τῶν ὑποχρέων, διότι ὅ τε τῆς ἐπιβατασθεῖσιον ἀγωγῆς δεσμὸς δικαίου δημιουργείται μόνον πρὸς τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ἀφράγου πλοίου· καὶ συγεπών κατ' ὄρχητον μόνον ούτος νομιμοποιεῖται πρὸς ἀσκήσιν τῆς συμφανῆς δεινώσεως, τῶν λιποτῶν ὄντων δανειστῶν αὐτὸν ἂμα τῇ εἰσπράξει τῆς ἀμοιβῆς. Ὁ Ἰσχυρὸς σμός δίθει τῶν ἐν ἔνωσει τελούντων κατὰ την ἀπόκρουσιν τῆς ἀγωγῆς ἐναγούμενων, διτὶ δὲν νομιμοποιεῖται ἡ ἐνάγουσα ἀσκοῦσα ως πλοιοκτήτης τὴν ἀγωγὴν διὰ τὸ δόλον τῆς ἀμοιβῆς εἶναι ἀπορριπτέος ως μη νόμιμα.

Ἐν συνεχείᾳ νομιμοποιεῖται ἀντη στρεφομένη ἐν ἐπιτρεπτῇ ὅμοδικίᾳ κατὰ ταῖς πλοιοκήπτοις τοῦ κινδύνευσαντος πλοίου καὶ τοῦ κτήτορος τοῦ δισσωθέντος φορτίου, εύθυνομένων συμμέτρως κατὰ λόγου τῆς κυριότητος καθ' ἢ δεικνυται ἔκ του ἄρθρου 415 Ε. Ν., ὅπερ ὡς βάσιν ὑπόλογισμον τῆς ἀμοιβῆς τίθησι καὶ τὴν ἁξιῶν δόλων τῶν δισσωθέντων παραγμάτων, ἥτοι πλοίους καὶ φορτίου, ἐφ' ὃσον κοινώς παρεχεχθῆ ή δοθῆσι; καὶ ἀμφότερας ἐπωφελήθησαν ταύτης.

Ἐπειδὴ ἡ παρεχουμένη ἐν τῇ θαλάσσῃ εἰς πλοῖον δυνήθεια ἐμπίπτει ἐν τῇ ἔνοιᾳ τοῦ ἀρθρου 443 Ε. Ν. καὶ τίκτει ἀξίων ἀμύνησε, ἐφ' ὅσον διέτασι πρὸς ἀπόλλαγμα τοῦ πλοίου ή τοῦ φορτίου ἀπό ἀνοχῆς δισχερούνς καὶ πρὸς σωτηρίαν αὐτῶν ἀπό κινδύνου ἀναφανέντος υπὸ ἑκτάκους συνθήκας, ἀναποσεύκους δὲ ἀλλως. Τὸ στοιχεῖον τούτῳ διαστέλλει οὐσιώδεις τὴν ἐπιθαλασσίου ἀράρων τοῦ ἀρθρου 443 Ε. Ν. ἀπὸ τῆς παροχῆς ἀλλών ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς ἀπλής ρυμουλκήσεως, ἐφ' ὧν ἐφαρμόζονται οἱ κανόνες τοῦ κοινοῦ δικαιου. Ἐν προκειμένῳ τὰ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐκτιθέμενα γεγονότα, ἀληθεύοντα, προσδίδουσιν εἰς τὴν ὑπὸ πλοίου τὸν ἄνσαγοντας παρασχεθεῖσαν ὑπηρεσίαν τὸν χαρακτήρα τῆς ἐπιθαλασσίου ἀράρων ἐν τῇ ἔνοιᾳ τῆς ὡς εἰρηται διατάξεως, ἀρηστην δὲ τοῦ τοιούτου χαρακτήρου, καὶ τοῦ στοιχείου τοῦ κινδύνου ἀποτελεῖ ὁ τόνις ἀναγομένων ἴσχυρισμός δι τοῦ πρόκειται περὶ ἀπλής ρυμουλκήσεως ἢ ἐκτελέσεως ὥρισμένου μεμονωμένου ἔογου (ἀντίλησεως ὑδάτων). Ὁσαύτως, ἐφ' ὅσον κατ' ἀρθρου 445 Ε. Ν. ἡ ἀμοιβὴ ὑπολογίζεται βάσει τοῦ μεγέθους τοῦ κινδύνου δι νιέτρεαν τὰ διασωθέντα πράγματα, καὶ ταῖς καθαράς ἀξίας αὐτῶν ἄρησην τῆς ἀγωγῆς κατὰ τὴν ἀντίστοιχον βάσιν ἀποτελουσιν οἱ ἴσχυρισμοὶ τοῦ Δημοσίου, δι τοῦ φορτίου ὃς εἰ τῆς φύσεως αὐτοῦ καὶ βιθύριζοντο ἔτι, οὐδένα κινδύνου διέτρεχεν ὄριστικῆς ἀπώλειας, οὔσης εὑέρους καὶ ὀλιγοδαπάνου τῆς ἐκ του βυθού τοῦ λιμένος ἀνέλκυσεως αὐτοῦ καὶ δι τοῦ καθαρὰς ἀξίας ἐκάστου κυτίου τοῦ δι συνέκειτο γάλακτος ἀνήρησε εἰς 100 μόνον δραχμάς, δύνανται δι νά ἀποδειχθῶσι οὗτοι ἐν ἀνταποδείξει.

Ἐπειδὴ δὲ ἴσχυρισμὸς ὅτι, ἡ βοήθεια παρεσχέθη ἄκοντος τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐπικουρηθέντος πλοίου ἀπότελε· κατ' ἀριθμὸν 447 E. Ν. ἑντάσιν καταλυτικὴν τοῦ ἀδισμένου δικαιώματος, δέον ὅθεν ὅπως τὸ γεγονός τούτο ἀποδειχθῇ ὑπὸ τοῦ προτείνοντος 'Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῶν μετ' αὐτοῦ ἔνουσμάν λοιπῶν ἐναγομένων διὰ παντὸς ἀποδεικτικοῦ μέσουν καὶ διὸ μαρτυρών, οὕτως ἀνεψικόν τῆς κτήσεως ἐγγράφου λόγῳ τὰ φύσεως τοῦ ἀποδεικτέοντος γεγονότος.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ. Επιθετικάσιος ἄρωγή κατά τὸ ἄρθρον 443 Ε. Ν. είναι ἡ χορηγουμένη ἀποτελεσματικώς συνδρομὴ εἰς πλοίου εύρισκομένου ἐν κινδύνῳ καὶ οὐχί εἰς ναυαγημένου ἢ ἔγκαταλειμένουν ὑπὸ τοῦ πληρωματός του πλοίουν. Κατὰ τὴν ὑπὸ ἀριθ. 122)32 ἀπόφασιν *Ἐφετείου Αθηνῶν* (*ΘΕΜΙΣ ΜΔ* σελ. 25) ἐν ἡ περιπτώσει χορηγεῖται βοήθεια εἰς πλοίουν πρὸ τῆς πραγματοποιήσεως του κινδύνου, ὃν ἡ βοήθεια πρόκειται νὰ ἀποσδῆῃ, ὀφείλεται ἀμοιβή, ἔκτος τῶν δαπανῶν και ζημιῶν, κατὰ δὲ τὴν 827)28 ἀπόφασιν ίδιουν Δικαστηρίου, ὃ διὰ παρασχεθεῖσαν ἄρωγή ἀμοιβὴ δρίζεται ἀναλόγως τοῦ ἐπιτευχθέντος ἀποτελέσματος τοῦ διατεθέντος χρόνου, τοῦ κινδύνου τὸν διποίον διέτρεψε νὰ παρασχὸν τὴν ἄρωγήν πλοίουν, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔργασθεντων διὰ τὴν ἀνοικυνθν προσπάτων κλπ. κλπ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

BURNEYAT DALZELL & NICHOLSON LTD.

AND
BELL BROTHERS AND THOMSON LTD.

**SHIP STORE MERCHANTS, SHIP CHANDLERS,
SAILMAKERS ETC.**

LIVERPOOL - LONDON - MANCHESTER - NEWCASTLE - SOUTHAMPTON
AVONMOUTH - HULL

TELEGRAMS ALL PORTS: BURNYEAT

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Τὸ τάνκερ ἡ Ἀσπασία Νομικοῦ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, κατὰ τὰς ὁποίας ἀνέπτυξεν, ἄρροτον μὲν μεγίστην ταχύτητα 17.3 μιλλίων, ἔμφορτον δὲ 16.24 μιλλίων, μὲν οἰκονομικὴν τοιαύτην 15.8 μιλλίων, παρελήρθη ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναύπηγεια τὸ δεξαιμενόπλοιον «Ἀσπασία Νομικοῦ» 20.000 τόν. D. W. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, ὅπερ εἶνε τὸ τρῶτον μεταπολεμικῶν νεότευκτον ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον, ἐποπλέει ἐξ !απωνίας τὴν 18ην τῷ μ. διὰ τὸ παρθενικόν του ἀξίδιον. Περὶ τὰ μέσα Ἀπριλίου θὰ διέλθῃ ἐκ Πειραιῶς πρὸς ἥδη γηγενῆ.

Ἡ καθέλκυσις τοῦ «Ἄνδρος Ἀϊλαντοῦ»

Ἐκ τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ τοῦ Quincey τῆς Μασαχουσέττης, καθηλυκόθη τὴν δῆμο Μαρτίου τὸ δεύτερον σούπερ τάνκερ τῶν κ. γ. Ζιών Π. οὐλανδρῆ, «Ἄνδρος Ἀϊλαντοῦ» 29.800 τόνιων d. w. περίπου. Ανάδοχος παρέστη ἡ κυρία Τσάμπιον, σύζυγος τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς Chase National Bank. Ἐκτακτον τραίνον μετέφερεν ἐκ Νέας Υόρκης ἵς τὰ ναύπηγεια τοὺς 300 προσκεκλημένους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν απητηγείων. Κατὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν, μετά τὴν καθέλκυσιν, δεῖξιν, ωμήσαν ἐκπρόσωποι τῶν ναυπηγῶν καὶ τῆς «Gulf Oil Cy», ἥτις τρευεῖται τὸ σκάφος δι' 7 ἑπτά μετράστρετ. Ἡ ανάδοχος κ. Τσάμπιον, ἀφοῦ ηγάριστησε τὸν ίδιοκτήτα διὰ τὸ προσγεομένην εἰς αὐτὴν τιμὴν, ἐτόνισεν ιδιαίτερως τὴν ἐργάδω, δόσον καὶ δημιουργικὴν προστάθειαν τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Π. Γουλανδρῆ, οἵτινες—εἴπε—διατηροῦν στηρεὸν τὸν μεγαλύτερον εἰς τὰς «Ηνωμένας ἐφόπλιστικὸν Οἰνο». Εἰς τὴν ἀρτίαν ἀνταρφοῦν, ποὺ ἔλαβον ἀπὸ τὴν μητέρα τῶν κυρίων Κρυστίν Γουλανδρῆ καὶ τὰς οἰκογενειακὰς παραδόσεις, ὥφειλοντας αἱ απακτήσεις τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὸν ἐπαγγελματικὸν προστάθειαν τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Π. Γουλανδρῆ, οἵτινες—εἴπε—διατηροῦν στηρεὸν τὸν μεγαλύτερον εἰς τὰς «Ηνωμένας ἐφόπλιστικὸν Οἰνο». Εἰς τὴν ἀρτίαν ἀνταρφοῦν, ποὺ ἔλαβον ἀπὸ τὴν μητέρα τῶν κυρίων Κρυστίν Γουλανδρῆ καὶ τὰς οἰκογενειακὰς παραδόσεις, ὥφειλοντας αἱ απακτήσεις τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὸν ἐπαγγελματικὸν προστάθειαν τῶν κυρίων Κρυστίν Γουλανδρῆ, οἵτινες—εἴπε—διατηροῦν στηρεὸν τὸν μεγαλύτερον εἰς τὰς «Ηνωμένας ἐφόπλιστικὸν Οἰνο». Εἰς τὴν ἀρτίαν ἀνταρφοῦν, ποὺ ἔλαβον ἀπὸ τὴν μητέρα τῶν κυρίων Κρυστίν Γουλανδρῆ καὶ τὰς οἰκογενειακὰς παραδόσεις, ὥφειλοντας αἱ απακτήσεις τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὸν ἐπαγγελματικὸν προστάθειαν τῶν κυρίων Κρυστίν Γουλανδρῆ, οἵτινες—εἴπε—διατηροῦν στηρεὸν τὸν μεγαλύτερον εἰς τὰς «Ηνωμένας ἐφόπλιστικὸν Οἰνο».

— «Ἄρο» ἔτερου, ἐκ τῶν ἐν εἰς Τουρούμι, τῆς Ιαπωνίας, ναυπηγείων αθεικύθου τὴν 23ην Φεβρουαρίου τὸ δεύτερον κατὰ σειράν δεξαιμενόλοιον τῆς ἐλληνικῶν συμφερόντων ἑταῖριας «Τρανσόσεα», δύναμασθεν «Αἰόνιαν Τσάλλεντζερ». Τὸ σκάφος εἶναι 13.000 τ. γκρός οἱ 20.000 τόνιων d. w., ἐτέθη δὲ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν. Τὸ πρῶτον ἀνέκρη τῆς αὐτῆς ἑταῖριας, κατὰ τι μεγαλύτερον, τὸ «Αἰόνιαν ὁρίντερ», 16.000 τ. γκρός καὶ 24.000 τ. d. w., καθειλυκοῦ, ὡς νωστόν, τὴν 4ην Νοεμβρίου π. ἔ. ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Ναγκασάκι, που καὶ τελεῖ ἡδη ὑπὸ συμπλήρωσιν.

Ο φόρος τῶν εὐπόρων

Τὸ «Ναύπηγον τῶν Οἰκονομικῶν διὰ καταρτισθέντος, νόμου καὶ ἴνα ποφύη τὴν παραγραφήν, ἐπαναφέρει ἐν ίσχυι τὸν παρ. αὐτοῦ πρὸ τερεστίας, περίπου, καταρτισθέντα πίνακα τοῦ φόρου τῶν εὐπόρων διὰ ὑπὸ ἔνος σημαίας πλοία. Θά ἀξίσσω τὴν καταβολὴν εἰς τὸ ήμισυ οὐ δεσμανθέντος, κατόπιν τῶν ἔνοτάσεων, ποσοῦ τῶν 33 δισεκατομμύριων δραχμῶν, ἥτοι ἔνος, περίπου, ἐκατομμυρίου δολαρίων.

Εἰς τὴν τοιαύτην ἀπόφασιν προῆλθε τὸ «Ναύπηγον, κατόπιν τῆς μὴ μυμορφώσεως τῶν ἐφόπλιστων εἰς τὰ ἀπὸ διετίας συμφωνήντα. Συνειδητή, πράγματι, δηπως, ἀφοῦ ἀνωνύμως καταβληθούν αἱ εἰσφοραί, βάσει ίδιου παρὰ τῶν ἐφόπλιστων καταρτιζόμενου πίνακος, κατονομασθῶν ὃν μὲν οἱ πληρώσαντες, ἵνα ἐπιδιώξῃσι αὐτὸ τὸ Δημόσιον τὴν εἰσπρακτὴν τῆς ἀναλογούσης εἰς αὐτούς εἰσφοράς.

Τὰ ταξίδια πρὸς τὴν Κίναν

Ἡ Βουλῆ, κατὰ τὴν συνεδρίασίν της τῆς 10ης Μαρτίου, ἐκύρωσε δὲν νόμον, διὰ τοῦ ὄπου παρέχεται εἰς τὸ «Ναύπηγον τῶν Συμδούλων τοῦ Ιαπωνίας νὰ ἀπαγορεύεται τὰ ταξίδια τῶν «Ἑλληνικῶν πλοίων εἰς ὥριμα μένας περιοχάς (Βόρ. Κίνα).

Καὶ εἰς τὴν Σύρον

«Ὑπὸ τοῦ Ναύπηγον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Λαμπτριανίδη ἀνενώθη, ὅτι ὑπεγράφη ἀπόφασις, διὰ τῆς ὁποίας προβλέπεται ἡ ἰδρυτικὴ Παραρτήματος τοῦ «Οίκου Ναύτων» εἰς Σύρον.

«Ηδη, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Ναύπηγον καταβάλλει προσπαθεῖς διὰ τὸν διορισμὸν τῶν ἀπαιτούμενων Ιατρῶν πρὸς λειτουργίαν τοῦ αραρτήματος, δηπότε βάθα ἐπακολουθήσουν τὰ ἐγκαίνια αὐτοῦ.

Ἡ ἀνέργεια

Συμφώνως πρὸς τὴν στατιστικὴν τοῦ Γ. Ε. Ν. Ε., ὑπῆρχον τὴν 1ην εβρουαρίου ἐ. ἔτους 5.105 ἀνέργοι ναυτικοί μας. Διακρούντος τοῦ εβρουαρίου, προστεθότησαν ἔτεροι 1432, ἀλλ᾽ ἐναυτολόγηθοσαν 1454, τὸ τρόπον, ὥστε τὴν 28ην Φεβρουαρίου παρέμενον ἐν ἐνεργίᾳ 5083 χωτικοί μας. Κατενέμοντο δύοτι εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας: Πλοιάροι α'. 92, β'. 43 καὶ γ'. 32, μηχανικοί α'. 115, β'. 81 καὶ γ'. 15, μηχανικοί α''. διὰ μηχανάς ἐσωτερικής καύσεως 6, β'. 6 καὶ γ'. 29, μηχανικοί ἀξιωματικοί α'. 12, ραδιοτηλεγραφοταῖς α'. 144, φροντιταῖ 9, ναύληροι 83, κυβερνήται α'. 307, ἀρχιθερμασταῖ 157, λιπαντῖ 30, μηχανοδηγοί α'. 94, τροφοδόται 10, ἀρχιθαλαμητόλοι α'. 47

καὶ β'. 68, ἀρχιμάγειροι 22, ναύται 972, δονθοὶ φροντιστῶν 37, ξυλουργοὶ 56, θερμασταῖ 384, θαλαμητόλοι α'. 88 καὶ β'. 111, μάγειροι α'. 35, β'. 63 καὶ γ'. 53, δόκιμοι πλοιάροι 73, δόκιμοι μηχανικοὶ 273, ναυτόταπεις 892, ἀνθρακεῖς 91, δοηθοὶ τροφοδόται 9, δοηθοὶ θαλαμητόλοι 213, δοηθοὶ μαγείροι 66 καὶ διαφόρων ἐπέρων εἰδικοτήτων 121.

Τὸ ἀποστολὴ ἀνέργων

Τὴν 11ην Ἀπριλίου ἀναχωρεῖ μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον «Νέα Ἐλλάς» ναυτεργατικὴ ἀποστολὴ ἐκ 40 ἀνέργων ναυτεργατῶν πρὸς ναυτολόγησιν ἐπὶ τὴν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων. Ἡ ἀποστολὴ θὰ περιλαμβάνῃ: 1 ὑποπλοίαρχον, 2 ἀνυποτοποιάρχους, 2 ραδιοτηλεγραφοταῖς, 1 μηχανικούς β'. τάξεως, 5 μηχανικούς γ'. τάξεως, 2 ἀρχιθερμασταῖς, 12 ναύτας, 1 ξυλουργόν, 11 λιπαντοθερμασταῖς, 1 μάγειρον, 1 ναύληρον καὶ 1 θαλαμητόλον.

Διὰ τὰ ἐνυπόθηκα «Λίμπερτος»

Τὸ «Ναύπηγον τῆς Ναυτιλίας ἀπόπειραν ὑπὸ ἡμερομήνιαν 3 Μαρτίου πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ὁργανώσεις τὴν κάτωθι ἐγκύλιον, ἀναφορεμένην εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν «Λίμπερτος» παρὰ τῶν ἀρμοδίων Ἀμερικανικῶν ἀρχῶν:

«Ἐχουμεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

1. Συμφώνως πρὸς τοὺς δρόους τοῦ ὑποθηκούσυμφωνου τοῦ ὑπογραφέντος μεταξὺ Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἀγοραστῶν τῶν πλοίων τοῦ προγράμματος «Λίμπερτος», «ἐδ πλοιοκτήτης δοθεὶται κατὰ πάντα χρόνον νὰ ἔξασθαι εἰς τὸν ὑποθηκόν διανειστητὴν ἢ τοὺς ἔξουσιον διανειστητῶν τοῦ πλοίου ἐπισκέψεως τοῦ πλοίου ἐπὶ τῷ τέλει ἐπιθεωρήσεως τούτου, τοῦ φορτίου κατέπιοτε».

2. Η κατὰ τὰ ἀνωτάτα ἐπιθεωρήσεις, καθ' α' εἰδοποιηθημένη ἀρμοδίως, θὰ διενεργήσηται τούλαχιστον ὅπας κατ' ἔτος καὶ καθ' ὅπον χρόνον τὸ πλοίον θά εὑρίσκεται ἐν δεξαμενῇ. Εἰς εἰδικάς περιπτώσεις δύναται νὰ παραταθῇ ὁ χρόνος διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐπιθεωρήσεως τῆς ἐπιθεωρήσεως μέχρι δύο ἔτην κατ' ὅριον.

3. Η ἐπιθεωρησις διὰ τὰς δεξαμενὶζόμενα εἰς λιμένας τῆς Εὐρώπης πλοίος θὰ διενεργήσηται ὑπὸ τοῦ ἐν Λονδίνῳ γραφείου τῆς MARITIME ADMINISTRATION.

4. Σκοπὸς τῆς ἐνδεξαμενῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου εἶναι ἡ συντόμευση τοῦ χρόνου ἐπιθεωρήσεως καὶ ἀποφυγὴ καθιστερήσεων τοῦ πλοίου. Η ἐπιθεωρησις γίνεται σύνεισος οἰκονομικῆς τίνος ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου.

5. Οσάκις ἐνυπόθηκον πλοίον «Λίμπερτος» πρόκειται νὰ δεξαμενὶσθῇ εἰς τινὰ Ἐωραπατικὸν λιμένα, δέον νὰ εἰδοποιηθῆται ἐγκαίρως τὸ ἐν Λονδίνῳ γραφεῖον τῆς MARITIME ADMINISTRATION περὶ τοῦ χρόνου καὶ τοῦ λιμένου δεξαμενισμοῦ τοῦ πλοίου, ὥστε νὰ παρέχεται ἡ εὐέρεια τῆς συγχρόνου ἐπιθεωρήσεως τοῦ πλοίου.

6. Η διεύθυνση τοῦ πλοίου τοῦ Λονδίνου γραφείου τῆς MARITIME ADMINISTRATION καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ προστατεύοντος αὐτοῦ εἶναι:

MR. C. H. LUNDERGARD, DIRECTOR EUROPEAN AREA, MARITIME ADMINISTRATION NATIONAL SHIPPING AUTHORITY, KEYSING HOUSE, 420 OXFORD STREET, LONDON, ENGLAND.
MR. E. G. ROSE, EUROPEAN REPRESENTATIVE, MAINTENANCE REPAIR, MARITIME ADMINISTRATION, KEYSING HOUSE, 420 OXFORD STREET, LONDON—ENGLAND.

Διὰ τηλεγραφικῆς εἰδοποιησεις δύναται νὰ γίνεται κρήσις τῆς κάτωθι τηλεγραφικῆς διεύθυνσεως:

AMCHIBO—LONDON (ENGLAND).

Αἱ σχετικαὶ εἰδοποιήσεις περὶ τοῦ δεξαμενισμοῦ τῶν πλοίων δέον νὰ ἀπευθύνονται πρὸς τὸν:

MR. C. H. LUNDERGARD, DIRECTOR EUROPEAN AREA, MARITIME ADMINISTRATION NATIONAL SHIPPING AUTHORITY, KEYSING HOUSE, 420 OXFORD STREET, LONDON, ENGLAND.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,,

«Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, Ἰδάκην, Κέρκυραν, Βρινδήσιον. (Ἐπιστροφὴ εἰς Πειραιᾶς Τετάρτην πρωίαν

·Εκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ 230 μ.μ. Λέρον, Κάλυμνον, Κῶ, Ρόδον.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

·Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6 μ.μ. Ηράκλειον, Ρέθυμνον, Χανιά.

·Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. διὰ Χίον, Μυτιλήνην.

·Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην.

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Λόγω ἐπιθεωρήσεως, τὸ δρομολόγιον ΚΕΡΚΥΡΑΣ—ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ καὶ ΡΟΔΟΥ θὰ ἐκτελεσθῇ διὰ τοῦ Δ)Π «ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ».

Δρομολόγια ΣΑΒΒΑΤΟΥ γραμμῆς ΣΑΜΟΥ, ΤΡΙΤΗΣ γραμμῆς ΚΡΗΤΗΣ καὶ ΠΕΜΠΤΗΣ γραμμῆς ΠΑΡΟΝΑΞΙΑΣ ἐκτόκτως ἀνεκτελεστα.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 47-500, 45-033.

Διεύθυνσις: Τηλ. 44-046 καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ταδιάσεως πλοίου, συντάσσεται ένώπιον συμβολαιογράφου εν 'Ελλάδι. 'Οταν τό έγγραφον της άγορας ένδιξεν πλοίο ή ναυπηγήστηκε τούτου, προοριζόμενον να γηραιογήθη υπό την έλληνική σημαία, συντάσσεται μέν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἄλλ' ένωπιον έλληνικής προξενικής ὄρχης, καταβάλλονται τὰ υπό τοῦ κωδικοποιημένου προξενικού νόμου προβλεπόμενεν συναλογικά τέλη (σύμφωνον 185), αἵτινα δρόμος δεῖ δύνανται νὰ υπερβούν τὰ 1000 μεταλλικά δραχμαίς. 'Εαν τὸ έγγραφον συνταχθῇ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἄλλ' οὐχὶ ἐνώπιον έλληνικῆς προξενικῆς ὄρχης, τὰ ὑπατέρια προξενικά τέλη θὰ καταβληθούν κατὰ τὴν υπό τοῦ υπουργείου 'Εξωτερικῶν ἡ τῆς ἀρμοδίας προξενικῆς ὄρχης μετάφραστον ἡ θεωρήσην τοῦ μεταδιαστοικοῦ τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, προκειμένου νὰ γίνη ἡ ηὐθολόγησή του.

Περούτερον ἡ ἀπάντησης ἡ ὑπουργούγεν τῶν Οἰκονομικῶν ἀναφέρει τὰ ἔξης:

«Προκειμένου περὶ τῶν συνιστώμενων υπὸ διοικήσας πρώτης θέσης ναυτιλιακῶν ἑταίρων, ἡ νόμος 2246(52) καθιέρωσεν εύρυτατας φοροδικούς ἀπολλαγάς, ἥτοι : α) τὸν καταστατικῶν, μετοχῶν καὶ ἀγρόρων πλοίων υπὸ έντινην σημαίαν ἡ υπὸ ναυπηγήσιν ἐν τῷ ἔξωτερικῷ ἀπὸ τῶν τελῶν χαρτοσήμου (τῆς παραγρ. 10 τοῦ ὅρμου 15 τοῦ Κώδ. Χαρτοσήμου ή τῶν προξενικῶν τοιωτῶν), καὶ β) τῶν ἀγρόρων πλοίων υπὸ ἔλληνικῆς σημαίαν ὑπὸ τοῦ φόρου μεταδιαστοῦς, οὐδὲν δῆμος διέλθει περὶ τῶν τελῶν τοῦ ὅρμου 15B τοῦ Κώδ. Χαρτοσήμου. Οὐχὶ ἡτον θὰ ἦτο ὅντας οὐδὲν οὐδὲν διέλθειν, διότι τὰ τέλη, τοῦ ὅρμου 15B θὰ ὀφείλωνται, διότι σύτον θὰ ἀνέρεται ἡ υπὸ τοῦ αὐτοῦ νόμου ἀπέλεισα τούλαχιστον, τῆς συμβάσεως κτησίας πλοίων υπὸ έντινην σημαίαν ἡ υπὸ ναυπηγήσιν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. 'Εαν τοιοῦτο τι ἥθελεν, ὁ νομοθέτης θὰ ὕψειλε νὰ ἐκφρασθῇ ῥητῶς καὶ σαφῶς, λόγῳ τῆς σοδάρητος τοῦ θέματος, ὡς ἐπροξενεῖ, κατὰ τὰ προρρηθέντα, προκειμένου περὶ τῶν αὐτοκινήτων.

Συνεπάκει κατὰ τὴν εἰσαγωγὴν πλοίων υπὸ έντινην σημαίαν η ναυπηγήθεντων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, δὲν θὰ εἰσπράττωνται τὸ τέλον τοῦ ὅρμου 15B τοῦ Κώδικος Χαρτοσήμου.

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Παρ' 'Ελλήνων ἔφοπλιστῶν παρηγγέλθησαν εἰς τὸ ἀγγλικά ναυπηγεία «Μπάρτου» δύο δόλαρικοντα φορτηγά, ἐκ τῶν πόλων τὸ ἔνα 10.700 τόννων d.w. μὲ μηχανάς δυνάμεως 4400 ἵππων καὶ τὸ ἔτερον 10.000 τόν. d.w. μὲ μηχανάς δυνάμεως 5500 ἵππων.

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ υπὸ παναμαϊκήν σημαίαν, ἔλληνικήν πολιοκτησίας, 'Λίμπερτος «Παντάνασσα» στὸν τάγματος 7210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως Μπέθλεμ 1944, ἐπωλήθη εἰς ἔτερον παναμαϊκήν ἑταίριαν, καλυπτούσαν ἔλληνικά συμφέροντα, ἀντὶ τιμῆς 730.000 δολαρίων. Παράδοσις εἰς Νέαν 'Υόρκην.

—Τὸ δόλαρικόν διάμετρον παραγόντας τὸν πόλων φορτηγόν «Prins Willem II», 7229 τ. γκρός τοῦ παναμαϊκήν σημαίαν 1943, ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκήν ἑταίριαν, ἀντὶ τιμῆς 750.000 δολαρίων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου εἰς ἓντας ἀμερικαϊκῶν λιμένων.

—Τὸ υπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Καράτσι» 4507 τ. γκρός, 7356 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον δύντισμα 24.1 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερδεύ τοῦ 1951, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔλληνικήν συμφέροντας ἑταίριας «Καρέρεν» εἰς Ἰνδούς ἔφοπλιστάς (Καράτσι) ἀντὶ τιμῆς 79.000 λιρῶν.

—'Ηγοράσθη πρὸ τῆς ἡμέρων παρὰ τὴν ἐν Νέα Υόρκη ἐδρευούσης ἑταίριας «Μάρτιντον» τὸ ἀμερικαϊκὸν δεῖξαιμενόπλοιον τύπου τ. 2s «Roxsina Maragon» 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀντὶ τιμῆς 1.150.000 δολαρίων, μὲ δάνειον 770.000 δολαρίων υπέρ τοῦ Αμερικαϊκοῦ Δημοσίου. Παρὰ τῆς Ιδίας ἑταίριας ἡγοράσθησαν καὶ δύο ἀμερικαϊκά «ελίμπερτος».

—Παρ' ἔτερος ἑταίριας ἡγοράσθησαν, ἀντὶ τιμῆς 1.050.000 δολαρίων διμοῦ, τὰ υπὸ ἀμερικαϊκήν σημαίαν διάμετρον τῆς ἑταίριας «Οράτιον» «Seagallant» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1945) καὶ «Sealegend» 7.230 τόν. γκρός (τοῦ 1943).

—'Υπὸ τῆς αὐτῆς ἑταίριας ἐκλείσθησαν διὰ προσυμφώνου, ἀντὶ τιμῆς 1.150.000 δολαρίων διμοῦ καὶ μὲ ἀμερικαϊκού παράδοσιν τὰ ἀμερικαϊκά λίμπερτος «Western Rancher» 7.256 τόννων γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Western Trader» 7.235 τόννων γκρός (τοῦ 1943). 'Εκαστον τῶν σκαφῶν τούτων διαρύνεται μὲ δάνειον 375.000 δολαρίων υπὲρ τοῦ 'Αμερικαϊκοῦ Δημοσίου.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτον «Mont Sandra» 7159 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθεὶς εἰς Τάιν, ὑψώσει τὴν λιθεριστὴν σημαίαν, ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «'Ινσουλάρ» καὶ μετωνόμασθη «Βι ο λα στ τ ω».

—'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Lang. legale» 7122 τ. γκρός (τοῦ 1941), παραληφθεὶς εἰς τὸ Ρόττερνταυ, ἐτέθη υπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ, ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Λόγγος» καὶ μετωνόμασθη «Ε ν τ ο π α ν».

—Τὸ παλιθήνεις εἰς ἀλλοδαπούς, κατόπιν κυβερνητικῆς ἀδείας, φορτηγὸν «Σ τ α υ ρ ό ζ» 4853 τόν. γκρός (τοῦ 1925), ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν παναμαϊκὴν ἑταίριαν «Σαντιάγο», ἡτοι τὸ παρέλαθεν εἰς Πειραιά καὶ τὸ μετωνόμασθη «Α π ε ν σ».

—Τὸ ποδὸς καιρού, ἐπίσης, παλιθήνεις εἰς ἀλλοδαπούς, παραδοθεὶς τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

—'Επίσης τὸ παλιθήνεις εἰς ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Α ν δρέας Τ.» 4687 τ. γκρός (τοῦ 1925), παραληφθεὶς εἰς Τάιν ἀπὸ τοὺς Αγγλούς ἀγοραστὰς τοῦ, μετωνόμασθη «Raloos».

Πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ Ιησού Φεδρουσιρίου εἰς τὸ ἀμπελόκι φορτηγὸν «Ι. Ι. ι σ σ σ ζ» 4724 τ. γκρός (τοῦ 1915), ἐπωλήθη εἰς Αγγλούς διάλυτας. 'Επίσης, τὸ ἀργοῦν εἰς τὴν Αμέρερσαν παναμαϊκὸν δεῖξαιμενόπλοιον μας «Ε ι ρ ή η Μ.» 1977 τ. γκρός (τοῦ 1916) ἐπωλήθη εἰς Βέλγους διάλυτας, μὲ ἀμερικαϊκού παράδοσιν. Δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἡ τιμὴ πωλήσεως δένει ἐγγνώσθη.

—'Επωλήθη ἐπίσης τοῦ Αγγλού πρὸς διάλυσιν τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Ασυντή» 8428 τόν. γκρός (τοῦ 1920). Τιμὴ δένει ἐγνώσθη.

Τὸ ναυάγιον τοῦ «Φάσουστ»

Τὸ ὀλλανδικὴν κυβερνητικὸν πρόκειται νὰ στραφῇ κατὰ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Φάσουστ», προκειμένου νὰ διεκδίκηση παρ' αὐτῶν τὴν καταδολήν ἀποζημιώσεως διὰ τὰς σφράσες ζημιάς, τὰς δόπιας τὸ ἐν λόγῳ σκάφος προεκάλεσεν εἰς τὸν κυματοθραύστην τοῦ Χούν οὗ Χόλαντ, καθὼς καὶ διὰ δαπάνας ποὺ υπέστη τὸ Δημόσιον, προκειμένου νὰ μετατοπισθῇ τὸ ναυάγιον τοῦ «Φάσουστ» καὶ νὰ ἐξαλείψῃ κάθε ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοΐαν μὲ τὸ Ρόττερνταυ.

Τὸ ὀλλανδικὴν κυβερνητικὸν πρόκειται νὰ στραφῇ κατὰ τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «Φάσουστ», προκειμένου νὰ διεκδίκηση παρ' αὐτῶν τὴν καταδολήν ἀποζημιώσεως διὰ τὰς σφράσες ζημιάς, τὰς δόπιας τὸ ἐν λόγῳ σκάφος προεκάλεσεν εἰς τὸν κυματοθραύστην τοῦ Χούν οὗ Χόλαντ, καθὼς καὶ διὰ δαπάνας ποὺ υπέστη τὸ Δημόσιον, προκειμένου νὰ μετατοπισθῇ τὸ ναυάγιον τοῦ «Φάσουστ» καὶ νὰ ἐξαλείψῃ κάθε ἐμπόδιον διὰ τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοΐαν μὲ τὸ Ρόττερνταυ.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΜΕΝ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ ΝΕΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΣ M.d. ΠΡΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΝ ΑΤΜΟΛΕΒΗΤΩΝ.

Οἱ ἀτμολέβητες εἰναι ή καρδία τῶν ἀτμοκινήτων πλοίων. Ζητήσατε νὰ μάθετε περὶ τοῦ πλέον συγχρονισμένου τρόπου πρὸς ἀσφαλῆ, πλήρη καὶ ταχὺν καθαρισμὸν τῆς καρδίας τοῦ πλοίου σας, ἀπὸ παντὸς εἴδους ἐπικαθίσεις.

Η POWER CHEMICALS INC. εἰς Βαλτιμόρη, Md, σᾶς παρέχει ἔνα νέον τρόπον καθαρισμοῦ ἀπὸ σκληράς καὶ μαλακάς ἐπικαθίσεις, ἔλαια κ.τ.λ. εἰς χρονικὸν διάστημα συντομώτερον τῶν 24 ὥρων, χωρὶς τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρίδων, καὶ εἰς τιμὴν εὐθυνοτέρων τῆς συνήθους διὰ μηχανικῶν μέσων.

Η ἐργασία αὐτῆς γίνεται μὲ τὸ γέμισμα τοῦ λέβητος διὰ καταλλήλως ἐκλεγέντων διαλυτικῶν ρευστῶν, «Solvents detergents, wetting agents, καὶ Inhibitors», τὰ δόπια απεδείχθησαν ἔξαιρετικῶς ἀποτελεσματικά πρὸς ταύτοχρονον καταπολέμησιν σκληρῶν ἐπικαθίσεων καὶ ἐλαίων. Τὸ μῆγμα αὐτὸν τῶν ὑγρῶν φθάνει εἰς ὅλα τὰ μέρη καὶ τὰς ἐσωτερικὰς ἐπιφανείας τοῦ λέβητος, συμπεριλαμβανομένων αὐλών, κεφαλῶν «Headers» ἀτμοθαλάμων κ.τ.λ. καὶ καθαρίζει αὐτὰς δομοιμόρφως. Καθαρίζει ἀκόμη πλήρως καὶ τελείως καὶ αὐτὰς τὰς ἐπιφανείας, αἵτινες εἰναι τελείως ἀπρόσιτοι εἰς μηχανικὰ ἐργαλεῖα.

Σύγχρονα μέσα, κατάλληλα ύλικα καὶ ειδικῶν ἡσκημένοι τεχνικοὶ εἰναι ἔτοιμοι πρὸς διεκπεραίωσιν ἐντὸς 24ώρου πάσης ὑπηρεσίας.

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας γράψατε:

POWER CHEMICALS INC.

7, South Gay Street

BALTIMORE 2, Md.

Ἐὰν εὑρίσκεσθε εἰς Βαλτιμόρην τηλεφωνήσατε: Plaza 3211 καὶ ζητήσατε τὸν μηχανικὸν ὑπηρεσίας νὰ σᾶς ἐπισκεφθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου σας.

1. Καθαρισμὸς πλήρης ἀπὸ σκληράς ἐπικαθίσεις, ἔλαια κ.τ.λ.
2. Δένει χρειάζεται ἀνοίγμα τῶν θυρίδων.
3. Οικονομία χρόνου.
4. Τιμὴ εὐθυνοτέρα τῆς συνήθους διὰ μηχανικῶν μέσων.

POWER CHEMICALS INC.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	όργει Πειραιά από 19 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	όργει Αμπελάκι 14 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούποτης	18	3800	όργει Πειραιά από 23 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υλοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	είς Θεσσαλονίκη 13 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7241	διήλθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Καβασάκι
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάπης	20	844	είς ταξίδια 'Ελλάδος—Τουρκίας
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	όργει Χούστον από 11 'Ιουλίου 1952
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Υλοί Γ. Σιγάλα	08	2098	όργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	'Ιω. Σαμωνάς	22	2308	έφθ. Χουέλβαν 1 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	όργει Πειραιά 14 Μαρτ.
ΑΙΟΛΟΣ	Π. & M. Λύρας	18	5686	είς Κάρδιφ από 19 Φεβρ. ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ.
ΑΚΤΗ	'Αδ. Λιβανού Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Μιγιάκο 2 Μαρτ. διά Τσιγκτάο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	είς Ρίον 'Ιανέριου από 27 'Ιαν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Κιαστούγκ από 13 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΙΚΗ	«Αδ. Λιβανού Α.Ε.	43	7194	διήλθε Ταρακάν 1 Μαρτ. διά Μαντράς
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	έφθ. Κέιπ Τάουν 22 Φεβρ. (διά Ντώρμπαν)
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διήλθε Ταρακάν 25 Φεβρ. διά Καράτσι
ΑΝΙΑ	'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διήλθε Παναμάν 7 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	είς Νέαν 'Ορλεάνη από 19 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδύλη	42	4358	όργει 'Ελευσίνα από 11 Αύγ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανός Α.Ε.	43	7176	διήλθε Πόρτο Σαΐδ 3 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΞΙΟΣ	Κ. Γουλανδρή	21	4358	διήλθε Πούλο Μπούκου 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	είς θέσιν 5-6 Β. καὶ 98 Α., Μαρτ. 3 δι' Αμβούργον
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούποτης	21	4786	όργει 'Αμπελάκι από 9 Δεκ.
ΑΡΓΩ	'Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	έφθ. Τσιγκακτάο 18 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός Α. E.	41	7460	έφθ. Ντάρειν 7 Μαρτ. (διά Βαγκούμερ)
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	όργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάικας	92	951	έφθ. Μόμπιλ 6 Μαρτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13400	έφθ. Βερμούδας 7 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Βερμούδας 7 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. 'Αμβούργον 2 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Κων)πολιν 9 Μαρτ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	44	1923	όργει Σίενταμ από 18 'Ιαν.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	έφθ. Πόρτο Ελίζαμπετ 6 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	'Αδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Μπάρρο 3 Μαρτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Πρίνις Ρούπερτ 25 Φεβρ. διά Νότ. Κορέαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	είς Ρίον 'Ιανέριου από 7 'Ιαν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	'Αδ. Ανδρεάδη	43	7176	όργει Πειραιά από 11 'Ιουλίου
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	είς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανουπόλου	44	7176	έφθ. Γένοβαν 6 Μαρτ. διά Σφάξ
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	'Αδ. Συνοδινού	24	2740	όργει Πειραιά από 20 'Ιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	όργει Πειραιά από 19 'Ιαν.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υλοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Κάρδιφ από 28 Νοεμ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	είς θεσσαλονίκη από 18 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	'Αδ. Βογιατζίδου κλπ.	18	5202	διήλθε Αδεν 5 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Βαλένθιαν 5 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & B. Πανταλέων	43	7176	διήλθε Πόρτα Σαΐδ 26 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΔΙΡΦΥΣ	'Αδ. Πατέρα	43	7176	όργει Πειραιά 14 Μαρτ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Φεβρ. διά Λίβερπουλ
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	έφθ. Παραμαρίπο 1 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ Α.Ε.	43	7244	όργει 'Ελευσίνα από 28 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	διήλθε Παναμάν 26 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών Α.Ε.	44	7176	είς θέσιν 38 Β. καὶ 49 Β., Μαρτ. 4 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	'Αδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Κωνστάντζαν 4 Μαρτ.
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	όργει Πειραιά από 14 Αύγ.
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμπαρίνοι — Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Αλεξανδρειαν 5 Μαρτ.
ΕΙΛΛΑΣ	'Αδ. Μαζαράκη	22	3553	διήλθε Παναμάν 27 Φεβρ. διά Μόζι
ΕΙΛΛΑΣ	«Ελληνική Α.Ε.	16	2081	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική Καλλιμανοπ.	44	7207	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Χάσιαν 3 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΕΙΠΙΣ	A. Πρίντεζης	19	1492	όργει Πειραιά από 24 'Ιουλίου
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρέτ.— Σταθάτος	44	7198	έφθ. Καράτσι 7 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλας	21	2369	όργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Yloī Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Ι. Χανδρή	43	7177	όργει Βρεταν. Κολομβίαν από 27 Αύγ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Αδ. Γουλανδρή»	18	3553	διήλθε Πόρτο Σαΐδ 3 Μαρτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Χάσιαν 3 Μαρτ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 8 Μαρτ.
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίσιος Φράγκος	29	4230	άνεχ. Αγκώνα 6 Μαρτ. διά Μπάρι
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Σαΐδεδαν 25 Φεβρ.
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	όργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	Yloī Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ Α.Ε.	37	4815	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» Α. E.	30	4123	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωάρη	19	845	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ Α. E.	15	4724	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. 'Αθηνώνο κλπ.	44	10441	έφθ. Σαΐδ Τζέντο 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Πόρτο Σουδάν 1 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	άνεχ. Μομπάσσα 1 Μαρτ. δι' 'Αδεν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άνεχ. Οζάκαν 24 Φεβρ. διά Βαγκούμερ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7244	διήλθε Λάδσεν 6 Μαρτ. διά Τάιν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣ ΣΑ	'Ιω. Παρασχός κλπ.	13	1877	όργει 'Αμπελάκι από 26 Δεκ.
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. Μπάρρος 27 Φεβρ. διά Μπάρρος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ	υιοί Δ. Κυδωνίεως	18	4289	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ. διά 'Αμβούργον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Αδ. Κουλουκουντή	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ. διά 'Αμβούργον

ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	διήλθε Ντόβερ 8 Μαρτ. διά Ρόπτερνταμ έφθ. Πόρτ ο Πρένς 6 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ	Άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Βαλτιμόρη 27 Φεβρ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	εις Μάλταν από 11 Φεβρ., έπισκευή
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διήλθε Θέουταν 26 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	44	7253	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ.
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Επειρίκος	45	3805	διήλθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Κάρδιφ άργει Πέραμα από 3 Αύγ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας & Υἱοί	27	4950	άνεχ. Χακάτα 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερ άνεχ. Σαδόναν 2 Μαρτ. διά Πουστάν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΚΥΜΑ	«Άδ. Λιθανού» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Χάμπταν 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερ άνεχ. Σαδόναν 2 Μαρτ. διά Πουστάν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Πειραιά από 13 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 1 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδικος	45	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Μαρτ. διά Λουδίνον
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς	43	965	εις ταξίδια Πειραιώς — Ανατολ. Μεσογείου
ΛΑΚΩΝΙΑ	I. Τσέγκας	25	7176	διήλθε Παναμάν 4 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθεν 'Αλγέριον 8 Μαρτ. διά Πειραιά
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	διήλθε Σουεζ 7 Μαρτ. διά Μορμουγκάρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Μόλι 4 Μαρτ. διά Βαγκούνερ άνεχ. Χακάδάτη 21 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	3911	άργει Πειραιά από 30 'Ιουνίου
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνοδινού	19	7044	άργει Πειραιά από 4 'Ιουλίου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	5401	ένεχ. Αμμουσίη Μπαπί 8 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	6784	άνεχ. Σμύρνην 4 Μαρτ. διά Κων.) πολίν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Έτ. Χανδρής	21	1881	άνεχ. Γιαβάτα 5 Μαρτ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	7244	έφθ. Χάμπτον ρόδης 1 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδ. Λώς	43	7176	διήλθε Χονολουλού 23 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	I. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	εις Ρίον 'Ιανέριον από 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Τσιγκτάο
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικος» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Καλκούταν 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδης	22	4949	άργει Φάλμουθ από 13 ΔΕΚ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άργει Λασσαλίαν από 21 ΔΕΚ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5476	ένεχ. Μασσαλίαν από 24 Δ. Μαρτ. 2 διά Κόλπον
ΜΑΡΩ	K. Αποχίδης	17	5585	εις θέσιν 37 Β. καὶ 24 Δ. Μαρτ. εις Ρίον 'Ιανέριον από 17 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Έτ. «Ηλιος»	44	7198	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκταρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Χάρτλεπουλ ἐπό 21 Φεβρ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	διήλθε Χονολουλού 17 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	Έτ. Χανδρή	24	1435	διήλθε Χονολουλού 26 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	εις θέσιν 37 Β. καὶ 24 Δ. Μαρτ. 2 διά Κόλπον
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	εις Ρίον 'Ιανέριον από 17 'Ιαν.
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	έφθ. Ερεβίαν 11 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	'Ιω. Καρράς	44	7247	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Άδ. Γουλανδρή	22	16991	διήλθε Σουεζ 5 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	εις θέσιν 26 Β. καὶ 64 Δ. Μαρτ. 2 διά Τάμπαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 1 Μαρτ. δι' 'Ινδίας
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Άδ. Στινά	43	7254	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ. — I. Καΐρης	43	7196	έφθ. Γκάλβεστων 4 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	42	7167	εις Νέαν 'Υόρκην 6 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	διήλθε Κάπτ Μπόν 4 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Τσεμπάριεν 3 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	διήλθε Βερμούδας 6 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων
ΟΔΑ	'Εμπορ. — 'Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 Μαρτ.
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Καράτσι 7 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Γκάλβεστων 4 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράμπ» Co	18	5525	άνεχ. Μιτρόφουρον 27 Φεβρ. διά Μπόναν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούς	17	3704	έπισκευή Πειραιά 14 Μαρτ., έπισκευή
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Οικεανός» Α.Ε.	19	5182	έργει 'Ελευσίνα από 4 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραβίας	43	7176	διήλθε Θέουταν 25 Φεβρ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	'Ιω. Γ. Π. Λιθανός	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διήλθε Παναμάν 2 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Π. Λαιμός	20	5194	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	διήλθεν "Άδεν" 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Βαλτιμόρη 4 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Εμπειρίκος	45	3822	έφθ. Χαδάνων 3 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	διήλθε Τρίνινταν 7 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yioi P. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Κολομβίαν 2 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Ελευσίνα από 5 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	εις θέσιν 35 Β. καὶ 19 Δ. Μαρτ. 3 διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Χάιφαν 25 Φεβρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άνεχ. Νεάπολιν 3 Μαρτ. διά Λίθανον
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελόκι 13 Μαρτ.
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιά 14 Μαρτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σία	16	1765	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 1 Μαρτ. διά Πόρτ Λιωταί
ΡΙΤΑ	Yioi Σιγάλα	25	1412	έφθ. Βηρυττόν 4 Μαρτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·Ι·ΩΝΣ	έτ. «Γλαδιάς»	45	7176	έφθ. Μορμουγκάρο ρόδης 21 Φεβρ.
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνήκη» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαρτ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	διήλθε Κωνούκομ 5 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΑΜΟΣ	Yioi Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Νεάπολιν 8 Μαρτίου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yίων Σιγάλα	43	7176	διήλθε Σουεζ 6 Μαρτ. διά Σαϊγκόν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	N. Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιά από 18 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ	G. Στρίγκος κλπ.	43	2400	έφθ. Μερμουγκάρο ρόδης 21 Φεβρ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	έφθ. ΑΠΕΝΑΣΑ, ώς μετωνυμάσθη.
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν
ΣΤΥΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	'Άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	διήλθε Πούλο Μπούκομ 5 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	άνεχ. Κιασσιούκη 7 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενίας Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Αιμούργον 9 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκταρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 22 Φεβρ.
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	άργει Πειραιά από 13 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II	'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άργει Πειραιά από 4 Αύγ.
ΦΑΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	άνεχ. Βομβάνη 6 Μαρτ. διά Πιομπίνο
ΦΛΩΡΙΝΑ	K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιά από 28 'Ιουνίου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	άργει Πειραιά από 9 Φεβρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδης 6 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Κιασσιούκη 24 Φεβρ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X. Χατζηπατέρας	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ.
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	39	5643	διήλθε Πούλο Μπούκομ 19 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΨΑΡΑ	'Αναστασίου Φαφαλίδος	45	7247	διήλθε Σουεζ 25 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΩΡΕΟΙ	Γεώργ. 'Εμιρης	39	4967	εις Πειραιά υπό άνακατασκευήν

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αθανάς»	21	3271	εἰς Πειραιά ὑπὸ ἐκφόρτωσιν
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διῆλθε Λάδοντ 4 Μαρτ. διὰ Χάμπιτον ρόδς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	ἀργεῖ Αυτελάκι ἀπὸ 24 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αἴτζιαν Μάρ»	10	1471	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Νοεμ.
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Πάιτσες»	44	7292	άνεχ. Νέαν Γήν 23 Φεβρ. διὰ Μόμπιλ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικας»	43	7223	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. δι' Ινδίας
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Ιρκάρ»	20	3280	ἔφθ. Μαντράς 27 Φεβρ. (διὰ Κολόμπο)
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	άνεχ. Χάμπιτον ρόδς 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΚΥ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Μονορύβια»	37	9937	ΕΚΟΠΗ εἰς δύο, κατόπιν ἔκριτες, Μαρτ. 10
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 22 Ιουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλας»	25	4954	έργει Αμβούργον ἀπὸ 1 Δεκ.
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	έργει Εγένονταν ἀπὸ 3 Νοεμ., ἐναυλώθη
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άιας»	22	1057	ἔφθ. Μομπάσσα ρόδς 7 Μαρτ.
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	20	7016	διῆλθεν Αδεν 2 Μαρτ. διὰ Περισκόν Κόλπου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ 'Ετζέο»	44	7286	άνεχ. Βομβάνη 8 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 20 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	ἔφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	άνεχ. Μορμουγά 1 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέόλια»	18	5599	άνεχ. Αμβούργον 6 Μαρτ. διὰ Στοκχόλμην
ΑΛΙΚΗ Π. (δυνδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 30 Αύγ.
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνιβιλλ»	12	3962	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 3 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7195	άνεχ. Φάσ 23 Φεβρ. διὰ Φίνωρτ
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διὰ Κόμπε
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άνεχ. Μπουνένος 23 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	διῆλθε Σαΐδ 6 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμασοκ»	44	7207	άνεχ. Καλκούταν 2 Μαρτ. διὰ Καβασάκι
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	εἰς Βέσιν 26 Β. καὶ 73 Δ. Φεβρ. 24 διὰ Μαντράς
ΑΝΔΡΟΣ Α·Ι·ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οράιον»	53	18700	ἔφθ. Μορμουγά ρόδς 1 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	έπισκεψαν ἀπὸ 5 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	έτ. «Αννίτα»	44	7070	εἰς Στανλόνην ἀπὸ 16 Φεβρ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	ἔφθ. Κουβέντη 6 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ	έτ. «Σάντα Κρούζ»	08	1763	διῆλθε Χονολουλού 6 Μαρτ. διὰ Παναμάν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	ἔφθ. Μανιλαν 6 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Μαστανάν ἀπὸ 5 Φεβρ.
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΑΟΥΡΟΡΑ (δυνδουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Νοεμ.
ΑΠΕΝΑΣ	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Τρίνινταν 27 Φεβρ. διὰ Μπουνένος Αὔρες
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αιτσά Βέρντε»	44	7331	ἀργεῖ Αμέρερσαν ἀπὸ 9 Αύγ. Εναυλώθη
ΑΡΕΤΗ Σ	έτ. «Αλβιών»	28	5061	άνεχ. Χάμπιτον ρόδς 2 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Απόδοτο»	20	3330	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 20 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Ρίταλε»	19	2609	άνεχ. Ζάκαραν 7 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δυνδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διῆλθε Κέιπ Τάουν ἀπὸ 19 Φεβρ. διὰ Λάδοντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἔφθ. Βαλταραίσον 3 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Ρεοτί 1 Μαρτ. δι' Αρούμπταν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Γλασκώδην 2 Μαρτ. διὰ Γδύνιαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	19	5672	ἔφθ. Σαβάνναν ἀπὸ 20 Δεκ. ἐπισκεψη
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Ιστεμένο»	21	10388	ἔφθ. Τοκοτίλλαν 8 Μαρτ.
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Αστρα»	43	7273	διῆλθε Τρίνινταν 2 Μαρτ. διὰ Μπατάν Ρούζ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μαρπούνετ»	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαλαμάκας»	43	7157	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διὰ Μορμουγά
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μπαγιάνο»	28	4809	διῆλθε Ντόρεσον ἀπὸ 15 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	διῆλθε Τρίνινταν 6 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΣΠΙΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμποντ»	44	7210	ἔφθ. Πόρσαγκρουν 5 Μαρτ.
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Σάρ»	22	7053	ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς ιταλούς
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουντανόρ»	21	3522	ἔφθ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ πρὸς διάλυσιν.
ΑΣΥΝΕΤΗ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Πελιβάλλε»	20	8428	ἔφθ. Μορμουγά ρόδς 24 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7247	διῆλθε Ταρακάν 27 Φεβρ. διὰ Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ·ΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Ναβαλάκι 27 Φεβρ. (Ξιασταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	διῆλθε Σουέζ 3 Μαρτ. διὰ Περισκόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	εἰς Μορμουγάκο ρόδς ἀπὸ 13 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικος»	49	7310	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	άνεχ. Τίτις, υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικος»	44	7176	διῆλθε Πάντα Αρένας 28 Φεβρ. διὰ Ταλάρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	53	12694	εἰς θέσιν 12 Β. καὶ 47 Α., Μαρτ. 2 δι' Οτάρου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	43	7200	εἰς θέσιν 39 Β. καὶ 23 Δ., Φεβρ. 27 διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	52	10930	άνεχ. Καρίτιτο 2 Μαρτ. διὰ Τενερίφφαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	50	8679	άνεχ. Βορδώ 6 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	διῆλθε Πάντα Αρένας 23 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	48	10928	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διὰ Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικος»	49	10908	άνεχ. Τζιπουτί 20 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	ἔφθ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικος»	43	7176	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 6 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Ατλάντικος»	45	7160	άνεχ. Παραμαρίπο 6 Μαρτ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικος»	44	7247	άνεχ. Χάϊφαν 3 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρη
ΑΥΡΑ	έτ. «Πλαμέ»	42	7236	έφθ. Χούστον 7 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	εἰς Βλαστριτικούν ἀπὸ 3 Φεβρ. ἐπισκεψη
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιός»	44	7198	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Φεβρ. διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δυνδουρ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 5 Μαρτ. διὰ Χούστον
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάνω»	35	8072	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 27 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβερ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	ἔφθ. Αμέρερσαν 7 Μαρτ.
ΒΑΝΜΑΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βανμάς»	21	7127	έφθ. Χάϊφαν 8 Μαρτ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αιερικάνω»	44	7176	εἰς Βλαστριτικούν ἀπὸ 3 Φεβρ. ἐπισκεψη
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 5 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βατόρες»	43	7180	έφθ. Κόμπε 8 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντος»	43	7067	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνων»	45	7290	έφθ. Καλκούταν 2 Μαρτ.
ΒΕΝΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Μαρτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΒΕΝΟΥΣ (δυνδουρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Βομβάνη 6 Μαρτ. διὰ Ράς Τανούρα
ΒΙΒΑ	έτ. «Βιβάλε»	18	5576	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 5 Μαρτ. διὰ Καβασάκι
ΒΙΚΤΩΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράσος»	31	8440	άνεχ. Ρίον Ιανεύρων 15 Φεβρ. διὰ Καρίπιτο
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρσταμάντε»	52	11348	ἔφθ. Αμέρερσαν 3 Μαρτ.
ΒΙΟΛΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7159	ἀργεῖ Σαυσιθάμπον ἀπὸ 26 Φεβρ., ζημίαι
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν»	17	2041	έφθ. Φόλεϋ 1 Μαρτ.
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Καλκούταν 1 Μαρτ.

ΒΟΡΙ	έτ. «Πίος»	42	7076	έφθ. Βαγκούνερ 5 Μαρτ.
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διήλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Καράτσι
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	5586	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαρτ. διά Παστελίλλο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μονρόδιο»	51	5739	έφθ. Κόνακρι 27 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πίο Πάρντο»	19	5405	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 Μαρτ. διά Χουλλ
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	έφθ. Λά Γκουαστρα 3 Μαρτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπτας»	43	7207	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	διήλθε Πόρτρ Σουδάν 4 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	έφθ. Ροζάριο 4 Μαρτ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθερ.)	έτ. «Γουορλντσάιντ»	20	6343	είς Μορμουγκάρο ρόδος άπό 9 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20628	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 2 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (δ. λ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20350	διήλθε Πόρτρ Σουδάν 4 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Πέρονις 3 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Γιουρόπτα»	44	10892	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 27 Φεβρ. διά Πόλυπορο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	είς Τάιν, υπό συμπλήρωσιν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Πάξε»	20	6157	έφθ. Αρτελάκι άπό 18 Φεβρ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Άλλαράντο»	43	7161	άργει 'Αμπελάκι άπό 30 Οκτ.
ΔΟΞΑ (λιθερ.)	έτ. «Λεόδυκα»	19	812	άνεχ. Λός "Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	έφθ. Καέν 8 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νολίντο»	16	1977	έφθ. Βαλτιμόρη 4 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ είς 'Αμβέρσαν
ΕΛΑΣΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άργει Μασσαλίαν άπό 17 Οκτ.
ΕΛΑΚΤΡΙΚ	έτ. «Πόρτο Μιτέλος»	22	2480	άργει 'Ιμιμιγχαν άπό 10 'Ιαν.
ΕΛΑΝΗ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	18	629	άργει Νιούπορτ άπό 18 Φεβρ.
ΕΛΑΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άταλαγια»	21	3345	άργει Πειραιά άπό 14 Μαρτ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έμμ. Γιανουσιάτος	28	6522	άργει Γένοβαν άπό 17 Σεπτ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Άταλαγια»	10	1484	έφθ. Σουέζ 20 Φεβρ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άργει Κάρδιο άπό 25 Σεπτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τσέντουρι»	44	7201	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 2 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΣΜΠΑ·Ι·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ένεσεάντα»	44	7207	διήλθε Καματσίοι 25 Φεβρ. διά Νονάι
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Πουμαρόζα»	43	7176	διήλθεν 'Αγιον Βικέντιον 1 Μαρτ. δι' "Εμδεν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 6 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	έφθ. Δουγκέρκην 3 Μαρτ.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Κόμπε 8 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Βίκτορ»	52	12225	διήλθε Βιλανά 25 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΣΜΕΡΑΛΔΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μονρόδια»	52	7404	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΕΥΤΕΝΙΑ	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. Σαντιγκό 5 Μαρτ.
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Φεβρ. διά Καλιφορνίαν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Μόδι 8 Μαρτ. διά Ναούρου
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Καράτσι 4 Μαρτ.
ZAN	έτ. «Μπίνα»	19	5950	άνεχ. Αμβούργον 1 Μαρτ. διά Νάρδικ
ZAN KIKH	έτ. «Τρανσμαρίνα»	20	5627	άργει 'Αλγερίουν άπό 9 'Ιουνίου
ZEPMAIN (δεξ.)	έτ. «Γιουνάινα»	52	12650	έφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
ZINI (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάινεν Κρόσ»	52	12650	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	Κ. Α' Ατυχίδης	20	7638	είς 'Αμβέρσα νάπτο 25 Φεβρ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	διήλθε Βερμούδας 26 Φεβρ. διά Βενεζουέλλαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	44	7161	έφθ. Ντάρμπιταν 23 Φεβρ.
ΟΕΚΛΑ	έτ. «Τρανσμαρίνα»	44	7265	είς ταξίδιον Β. Είρηνικού—'Ιαπωνίας
ΟΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. 'Οζάκιν 6 Μαρτ. διά Βόρ. Είρηνικόν
ΟΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρω»	45	7151	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 6 Μαρτ.
ΟΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Σπαλμαντρί»	17	1276	άργει Χάρτλεπουλ άπό 11 'Ιαν.
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άργει 'Αμβέρσαν άπό 10 Νοεμ.
ΟΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Σαβάννων 2 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΟΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος	24	3658	έφθ. Κολόμπα 8 Μαρτ.
ΙΑΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλάννας»	28	7350	άργει 'Αμβέρσαν άπό 2 Φεβρ.
ΙΛΛΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκυνένα»	43	7163	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδος 1 Μαρτ. διά Καράτσι:
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	διήλθε Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	διήλθε Πρόλ Πόιντ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Σαβάννων 6 Μαρτ. διά Κλέύμοντ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	29	9086	διήλθε Πούλο Μπούκοι 2 Μαρτ. διά Σουμάτραν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην άπό 5 Φεβρ. 1952
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	έθ. Ταμπίκο 5 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	16000	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδος 1 Μαρτ. διά Καράτσι:
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διήλθε Λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13000	διήλθε Πρόλ Πόιντ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δύνωρ.)	έτ. «Μπαζίλη»	17	4719	άνεχ. Σαβάννων 6 Μαρτ. διά Κλέύμοντ
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διήλθε Σουέζ 6 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	άνεχ. Περούδιαν 21 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπτα»	43	7257	έθ. Παραμαρίπο 3 Μαρτίου
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέ «Εστε»	13	7710	άργει Μπρεμερχάφεν άπό 9 Νοεμ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διήλθε Σουέζ 1 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Βαπόρες»	19	4683	έθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΚΑΠΤΕΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	07	1075	άνεχ. Κοπεγχάγην 7 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠΤΕΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεδελ»	05	4298	έθογεν Πειραιά άπό 5 'Ιαν.
ΚΑΠΤΕΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	διήλθε Κολόμπα 8 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ «λιθερ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7129	είς Τσουρούμι ('Ιαπωνίας), υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	19	5771	όργειν Πουέρτο Κορτέζ άπό 7 Νοεμ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Γιουρόπτα»	44	7124	διήλθε Σουέζ 6 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Κοπεγχάγην άπό 13 Φεβρ.
ΚΑΡΜΕΝ (δύνωρ.)	έτ. «Μπαζίλη»	18	4647	έθογεν Πειραιά άπό 5 'Οκτ.
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	είς Καλκούταν άπό 12 Φεβρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	άνεχ. Λιβόριο 2 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Βαγκούνερ 27 Φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελλίν»	44	7115	είς Αιγαίνιαν άπό 13 Φεβρ.
ΚΑΒΟΛΙΔΗ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	άνεχ. Παζάτα 3 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Άρικα»	42	5236	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	άργειν Ρόττερνταμ άπό 24 'Ιουλίου
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύρεγο»	42	7178	είς Βαγκούνερ άπό 10 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανυμάρ»	43	7246	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά 'Υόρκην
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	διήλθε Βιρραλάρ 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργειν Βαλτιμόρην άπό 22 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κάντονιος»	41	7579	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Ινταλγκο»	43	7194	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	Κ. Ατυχίδης	17	5700	άργειν Μασσαλίαν άπό 15 Δεκ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	άνεχ. Λός "Αντζελες 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	άνεχ. 'Οζάκαν 24 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέ «Εστε»	13	9424	άργειν Μπρεμερχάφεν άπό 30 Δεκ.

ΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	43	7933	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") από 6 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	άνεχ. "Ελλεσμερ Πόρτ 14 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7177	άνεχ. Χούστον 1 Μαρτ. διά Λάδονεντ
ΟΡΘΙ (δεξ.)	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7261	άνεχ. Κιουρασώ 24 Φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΟΡΣΑΙ·Ι·Ρ	έτ. «Άριστομαρ»	43	7167	διηλθεν "Άδεν 5 Μαρτ. διά Καράτσι
ΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ. «Μπάρου»	14	7475	σργει Καζαπιτλάγκαν από 10 Αύγ.
ΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	44	7190	διηλθε Παναμάν 18 Φεβρ. διά Μόζι
ΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. "Αυστερταμ 1 Μαρτ.
ΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντεργκαλ»	45	7247	διηλθε Λός "Αντζέλες 17 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μίραιμόντε»	53	14000	είς Σιμίζου, ύπό συμπλήρωσιν
ΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)	έτ. «Κόλομπη»	43	7218	είς θέσιν 31 Β. καί 41 Δ., Μαρτ. 2 διά Κιουρασώ
ΙΑΙΜΠΕΤ	έτ. «Μοντεζέρντε»	44	7235	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. διά Μπαγκόκ
ΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ. διά Βαγκούνερ
ΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά Βαγκούνερ
ΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
ΙΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπράνταν»	44	7160	έφθ. Ρίον "Ιανέριον 26 Φεβρ. (διά Νέαν "Υόρκην)
ΙΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μοιρόδια»	49	5841	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΙΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκας»	19	6040	διηλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	διηλθε Μαϊάμι 23 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	είς Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ.
ΙΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άργει "Αμβούλγον από 6 Φεβρ.
ΙΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	έφθ. Σάντος 25 Φεβρ.
ΙΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3326	άργει "Αμβέρσαν από 1 Αύγ.
ΙΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διηλθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΙΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	άργει Πειραιά από 5 Φεβρ.
ΙΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει Φλάμουρι από 13 ΔΕΚ.
ΙΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	52	12995	άργει Πόρτλαντ (Με.) 1 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΙΑΡΙΤΑ·Ι·Μ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαριτάτιμ»	53	13033	είς Χοιτόκεν (Βελγίου), ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Βαλτιμόριον 27 Φεβρ. διά Παστελίλλο
ΙΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	διηλθε Λός "Αντζέλες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	52	8453	έφθ. Λίθεροπουλ 8 Μαρτ. (διά Κόλπον Μεξικού)
ΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρτορος»	20	7641	έφθ. Κουίναν 1 Μαρτ.
ΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	άνεχ. Νεάπολιν 1 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικα	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 12 Φεβρ. δι' "Ινδίας
ΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκόκικα»	45	7264	διηλθε Σάντελιαν 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άνεχ. Κάρδιφ από 15 Φεβρ.
ΙΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίόνα»	19	7588	άργει Βαλτιμόρη από 9 Νοεμ.
ΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (όνδο.)	έτ. «Μιραμάρια»	44	7210	είς θέσιν 34 Β. καί 24 Δ., Μαρτ. 13 διά Χάϊφαν
ΠΑΓΚΟΚ (έπιθ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	άργει είς Μασσαλίαν 12 Μαρτ.
ΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	διηλθε Παναμάν 2 Μαρτίου δι' "Ιαπωνίαν
ΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβ.)	έτ. «Έλεκάρριερς»	44	7207	διηλθε Ντόρμπιταν 1 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μπουρίκο»	20	854	άργει "Άλεξανδρειαν από 21 Μαΐου
ΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει "Αυτελάκι από 15 Ιουλίου
ΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	είς Ρίον "Ιανέριον από 22 Ιαν.
ΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστας»	43	7176	άνεχ. Λά Λιμπερτάντ 27 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	διηλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Μόζι
ΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	έφθ. Λοδεντζο Μαρκές 3 Μαρτ.
ΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Εκλόμπταλ»	44	7248	διηλθε Παναμάν 24 Φεβρ. διά Χιούχατα
ΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	6416	είς θέσιν 52 Β. καί 6 Δ. Φεβρ. 26 διά Μπάνιας
ΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	20	10474	άνεχ. Μπρευερχάδεν από 17 Φεβρ.
ΗΜΕΡΤΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πέρυγκα»	52	11267	άνεχ. Κούρε 22 Φεβρ. διά Παναμάν
ΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	έφθ. Χούστον 22 Φεβρ.
ΙΚΗ (λιβ.)	έτ. «Αλιάντζα»	44	7162	έφθ. Σαδανίαν 3 Μαρτ.
ΙΚΟΣ	έτ. «Αλέρες»	45	7023	έπιλθε Πούλο Μπουκόμι 7 Μαστίου διά Τόκιο
ΟΡΑ	έτ. «Ηστερον Σιφάριγκ»	43	7175	έπιλθε Κιουρασώ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12191	έφθ. Φόλευ 8 Μαρτ.
ΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικα»	41	7176	άνεχ. Νέαν "Ολεάνην 1 Μαρτ. διά Χούλλ
ΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεας»	52	12025	άνεχ. Κόμπε 19 Φεβρ. διά Χούστον
ΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετα»	44	7248	άνεχ. Πόστο "Αθούσα από 9 Φεβρ. διά Δυτ. "Ιταλίαν
ΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα»	20	7191	διηλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Μόντπιλ
ΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φέραλον»	45	7030	διηλθε Μάλταν 1 Μαρτ. διά Σουάν
ΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φέραλον»	43	7148	έφθ. Μπάρου 5 Μαρτ.
ΤΑΡΝΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Φέραλον»	43	7176	άνεχ. Κόμπε 26 Φεβρ. διά Βόρ. Εισηγικόν
ΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12650	διηλθε Χονδρούλου 4 Μαρτ. δι' "Ινδίας
ΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Βιβάλετ»	24	5981	έπιλθε Πούλο Μπουκόμι 7 Μαστίου διά Τόκιο
ΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κευτάκος»	25	5531	έπιλθε Κιουρασώ 23 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	8236	άνεχ. Καλκούταν 8 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Σαντάγκούκος»	35	7293	διηλθεν Ούζλαν 2 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Γκαυπόνας»	44	7244	άνεχ. Χούλλ 7 Μαρτ. δι' "Ιωνιγχα
ΤΟΡΟΣ	έτ. «Ιμπέριό»	44	7175	διηλθεν "Άγιον Βικέντιον 25 Φεβρ. δι' "Ειδεν
ΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Ρίον "Ιανέριον 3 Μαρτ. διά Μόντπιλ
ΛΓΑ	έτ. «Ρίο Βέντε»	43	7246	άνεχ. Σουάν 4 Μαρτ. δι' "Αρούμπαν
ΑΥΓΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	άργει Μασσαλίαν από 14 ΔΕΚ.
ΑΥΓΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Οίλα»	48	11298	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΥΓΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Οίλα»	50	17720	διηλθε Πιεραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΓΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14422	άνεχ. Πειραιών 3 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΥΓΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ „Οίλα»	49	17722	άνεχ. Πόρτα 4 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΥΓΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κοριάντες»	45	10448	είς θέσιν 28 Β. καί 33 Α., Μαρτ. 2 διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΓΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Οίλα»	49	17722	διηλθε Πιεραλτάρ 6 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΓΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	έφθ. Λοινδινού 8 Μαρτ.
ΑΥΓΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ „Οίλα»	50	17724	είς τά θύτα τού "Αντακτικού
ΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Πειραιών 27 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρες»	18	1852	άργει Νέαν "Ολεάνη από 23 Νοεμ.
ΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	έτ. «Ολύμπικός»	10	2439	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Μαρτ. διά Νέαν "Ορλεάνη
ΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Λά Πλάτας»	43	7265	άργει Μόντπιλ από 21 Αύγ.
ΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Βαγκούνερ 1 Μαρτ. διά Νέαν "Ορλεάνη
ΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζο»	44	7210	άργει Πειραιά από 8 Ιουλίου
ΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπολγκιβλά»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 20 Φεβρ.
ΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	έφθ. Πειραιά από 30 Νοεμ.
ΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σπατώ»	44	7223	άνεχ. "Αυστεράταν 3 Μαρτ. διά Φλάσιγκ
ΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	44	7210	άνεχ. Ντούνταπαν από 19 Φεβρ. διά Τρίνινταντ
ΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Μελβούνταν 3 Μαρτ. διά Κεϋλάνη
ΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος»	18	6049	άργει Πειραιά από 8 Ιουλίου
ΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντιγκέντάλε»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην από 20 Φεβρ.
ΑΤΣΕ	έτ. «Πλέθ»	26	5937	διηλθε Σουέζ 4 Μαρτ. διά Μορμουγκάρ
ΞΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7166	άνεχ. Βαλτιμόρη 7 Μαρτ. διά Μαντζανίλη
ΞΕΛΟΨ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. Μπέλφαστ 3 Μαρτ.
ΙΝΕΛΩΝΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	άργει Νέαν "Υόρκην από 10 Ιουλίου
ΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	44	7190	άνεχ. Τόκιο 20 Φεβρ. διά Βαγκούνερ

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην διήλθε Πούλο Μπούκο 7 Μαρτίου δι' Οζάκαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Λιβ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	44	7223	άργει "Άμστερταμ από 2 Ιαν., έπισκευή
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 8 Φεβρ.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Πέιραιά από 10 Αύγ.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίντο»	19	5055	άργει Πέραμα από 16 Ιουλίου
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ Αμέρικα»	14	4823	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτίου
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	ἔφθ. Φίναρτ 4 Μαρτίου
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Θρή Στάρς»	19	8374	ἔφθ. Κιουρασώ 2 Μαρτίου
ΡΑΝΤΙΑΝ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	ἔφθ. Μπιλιμπάο 8 Μαρτίου
ΡΕΑ	έτ. «Ολίστιπο»	21	1387	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Στετήνον
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	ἔφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 27 Φεβρ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	άργει Πειραιά από 31 Ιουλίου.
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάλε»	20	5686	ἔφθ. Λίνερπούλ 3 Μαρτίου
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γορύόνα»	31	8205	διήλθε Τσάλι 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	άνεχ. Βουμβάνη 4 Μαρτ. διά Μπετεούλη
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Ινγάλγκο»	43	7194	άνεχ. Χουλή 27 Φεβρ. διά Χούστον
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκο 3 Μαρτ. διά Μουρόραν
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατοφίκα»	44	7229	άργει Μπαγκόκ από 9 Σεπτ.
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	ἔφθ. Τζάκσονβιλ 26 Φεβρ.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	διήλθε Ταρακάν 24 Φεβρ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλη»	45	7151	άνεχ. Λός "Αντζέλες 4 Μαρτ. διά Βομβάνη
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Μποένος "Αύρες 1 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	18	5664	άνεχ. Όζάκαν 3 Μαρτίου διά Βαγκανέρη
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδος»	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	άργει Μίδδλεσμπρο από 12 Ιαν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	ἔφθ. Βασσάρον 1 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοινίξ»	43	7250	ἔφθ. Μορμουγκάο ρόδη 24 Φεβρ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντελ Σούντ»	43	7264	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 2 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διήλθε Τρινινταντ 19 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΩ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	ἔφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 25 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Λονδίνου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτορές»	43	7257	εἰς Μπορτράιταν από 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ	έτ. «Νίκη»	24	3279	άνεχ. Χαβάνιαν 3 Μαρτ. διά Σαντιέγκο
ΣΑΝΤΟΥ·Ι·ΤΣ	έτ. «Άδισ»	20	2606	εἰς Μάλμο, ύπό συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Περούδιαν
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 Μαρτίου διά Βασσάρον
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	εἰς Ντάσιον 4 Μαρτίου (δι' Ιαπωνίαν)
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Ορίενταλ»	53	13575	άνεχ. Μανίλαν 6 Μαρτίου δι' Οζάκαν
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	ἔφθ. Καζαμπιλάγκαν 27 Φεβρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7116	διήλθε Κάπ Μπόν 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σάν Λεονάρδος»	45	7198	έφθ. Μαρμουγκάο ρόδη 2 Μαρτ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Σίριμα»	42	7146	εἰς Ντάσιον 20 Β. και 44 Δ., Φεβρ. 27 διά Καριπίτο
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	ἔφθ. Λήθ 26 Φεβρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	Κ. «Ατυχίδης»	25	5136	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Αϊολος»	43	7199	άνεχ. Λός "Αντζέλες από 8 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Σάρτο»	43	7232	άργει Α'υδέρσαν από 26 Οκτ.
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Πινογκίνα»	43	7324	διήλθε Παναμάν 1 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μαροπάνη»	41	7111	εἰς Βαγκανέρη από 7 Φεβρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Άτζεκα»	43	7331	άργει Βαλτιμόρην από 25 Σεπτ.
ΣΥΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	όργει Βαλτιμόρην από 10 Σεπτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Άριόνκο»	21	7409	ἔφθ. Τρινινταντ 22 Φεβρ.
ΤΕΝΙ	έτ. «Δίδω»	43	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διά Κιουρασώ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Λός "Αντζέλες από 8 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διά Καμπάνα
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	διήλθε Λός "Αντζέλες 3 Μαρτ. διά Καμπάνα
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Πατοφίκι»	44	11625	διήλθεν έγγυς Βομβάνη 19 Φεβρ. διά Αυδέρσαν
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Σαντιέγκο 2 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ημισφάρι»	44	7246	ἔφθ. Μορμουγκάο 21 Φεβρ.
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιβ.)	έτ. «Άντρας»	44	7216	διήλθε Λός "Αντζέλες 6 Μαρτίου διά Τεργέστην
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	άνεχ. Κιουρασώ 27 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	διήλθε Μπέλεμ 24 Φεβρ. διά Κιουρασώ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άργει Πειραιά από 31 Ιουλίου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτυ»	10	3649	εἰς Κιουρασώ από 21 Φεβρ.
ΤΡΟ·Υ· (δνδ. δεξ.)	έτ. «Μιρασλόρες»	21	8206	εἰς Βαττιμόρην από 18 Φεβρ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάν»	43	7176	άνεχ. Κιουρασώ 1 Μαρτίου διά Βακαγιάμα
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Ναβεγκάντες»	45	7256	άνεχ. Κιουρασώ 1 Μαρτίου διά Αυδέρσαν
ΦΑΙΑΣ ΙΙ.	έτ. «Πόλαρη»	44	7060	διήλθεν έγγυς Βομβάνη 17 Φεβρ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	ἔφθ. Ρόττερντα 6 Μαρτίου
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	Ίδες: «ΟΥΡΑΝΙΑ», ώς μετωνομάσθιν
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντο»	27	6023	εἰς Παλέρμο από 24 Φεβρ.
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	άνεχ. Ράς Τανόύρα 27 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)	Π. «Ατυχίδης»	42	7009	άνεχ. Αμπέρσαν 5 Μαρτίου διά Πουσάν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κοιστομπάλη»	21	7460	άνεχ. Χούστον 17 Φεβρ. διά Χάϊφαν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)	έτ. «Κολόνη»	27	1412	άνεχ. Στάλνα 2 Μαρτίου διά Σιγκαπούρην
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	διήλθε Χονολουλού από 14 Φεβρ. δι' Ινδίας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	53	13650	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ. διά Παστελίλλο
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18675	άνεχ. Βοστώνη 6 Μαρτ. διά Λίβανον
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τεανσοτσεάνικα»	42	7175	ἔφθ. "Εμδεν 1 Μαρτίου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	διήλθε Τενερίφαν 5 Μαρτίου διά Βραζιλίαν

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
 LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
 INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306