

NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1953

Αρ. Φύλλου 436/195



MIXNIK.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Κ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 436/195

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1953

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΓΓΛΙΚΗΝ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΝ

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΜΑΡΚΕΖΙΝΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΕΩΣ

Τὸ ἀπόγευμα τῆς 17ης Ἰουλίου ἔλαβε χώσαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πρεσβείαν τοῦ Λονδίνου ἡ συνάντησις τοῦ κ. Μαρκεζίνη καὶ τινῶν ἐκ τῶν διαμεμόνων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν ἐφοπλιστῶν.

Ἄπο μέρους αὐτῶν ὁ κ. Λούζης ἡ πασσέση τὴν διαβεβαίωσιν εἰς τὸν κ. Υπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ, οἱ ὅποις ἐφοπλιστικὸς κόσμος ἐκτιμά δεόντως τὸ ἀναληφθὲν παρὰ τῆς Κυβερνήσεως ἔργον καὶ εἰναι πρόδυμος νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐνισχυσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐμπλουτισθῇ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν μὲ νέας κονάδας.

Ἐτόνισεν ὁ κ. Λούζης, ὅτι ὅλοι οἱ ἐν τῷ ἔξωτερικῷ Ἑλληνες εἰναι καὶ αὐτοὶ ἔργαται μετανάσται, τῶν ὅποιων πόθος δισκαῆς είναι πάντοτε νὰ ἰδουν εὐημερουσαν τὴν Πατοΐδα. Τινὲς ἔξι αὐτῶν ἐπέτυχον καὶ ἐδημιουργησαν ἀνθούσας ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεις. Εἰς τοὺς μετανάστας αὐτοὺς ἀκοῖνος ὄφειλεται καὶ η δημιουργία τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ.

Ἐτόνισεν ὁ κ. Λούζης τὴν ἔφεσιν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς

ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας ἐτόνισεν, ὅτι μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας δυσχερείας τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως είναι η ἀντίδρασις ἡ προβολλούμενη ἀπὸ τὴν γραφειοκρατίαν τῆς κρατικῆς διοικήσεως.

συνεπέια τῆς ὅποις ἀναγκάζονται πλέον τὰ ναυτικὰ Γραφεῖα τοῦ ἔξωτερικοῦ νὰ μη δέχωνται πελάτας Ἑλληνας πλοιοκτήτας, καθόσον η διαχείρισις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπὸ τὰς διαμορφωθείσας συνθῆκας συνεπάγεται ἀκαταπάτουσας ἐκνευοτικᾶς ἀντίδρασις πρὸς τὸ Δημόσιον, ἀπασχόλησιν δικηγόρων ἐντεῦθεν καὶ εἰς Ἐλλάδα, δαπάνας τέλος καὶ σπατάλην χρόνου. Διὰ τοὺς ἐπὸν τὸν ἔξωτερικὸν διαμένοντας, τοὺς ειθισμένους εἰς τὴν τάξιν καὶ τὴν σταθερότητα τῶν νόμων η κατάστασις αὐτὴ βεδαίως δὲν συντελεῖ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐκστρέωσεως — Κυβερνήσεως καὶ ἐφοπλιστῶν — προσπάθειας.

Ἄπαντῶν ὁ κ. Μαρκεζίνης παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι διὸ τοῦ ὑπὸ φύσιν νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν μικρὰν φορολογίαν, ἡ ὅποια βαρύνει τῷρα τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, δὲν ἀπομένει πασσά η τακτοποίησις ὀρισμένων δευτερευούσης σημασίας ζητημάτων, ἀφορώντων τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ γίνη τοῦτο οἰκονομικῶτερον καὶ ικανὸν νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἔχειν ἀνταγωνισμόν. Πρὸς τοῦτο, ἀφοῦ η Κυβερνήσεις ωμήσιτος νομοθετικὸς τὰ αὔτεσσα ἀναφέρομενος εἰς τὸν πλοιοκτήσιαν θέματα, θὰ καλέσῃ καὶ τοὺς ναυτεργάτας πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀναφερομένων εἰς αὐτοὺς ζητημάτων, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Ἐτόνισεν ὁ κ. Μαρκεζίνης, ὅτι γνωρίζει καλῶς τὴν ὑπαρχίαν μεταξὺ τῶν πολλῶν δημοσίων ὑπαλλήλων, οἵτινες εἶναι προσγειωτικοὶ ἀδέσποτοι, διὰ τὴν ἀλληλογνωμονίαν, καὶ πλείστους ἀλλων οἱ ὅποιοι μόνον ἀντίδρασις ἀσκοῦν εἰς πάσαν ἔθνικην προσπάθειαν οἰσασθήποτε Κυβερνήσεως. Διὰ τῆς ἐκκενθρωπίσεως ἐλπίζει νὰ βελτιωθῇ η κρατικὴ διοίκησις καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ τὸ πνεύμα τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ λαοῦ πρὸς αὐτήν.

Ἐτόνισεν ὁ κ. Βασ. Μαυρολέων ἀφοῦ συνεχάρη τὸν κ. Υπουργὸν διὸ τὰς προσπάθειας τοῦ ὑπέο τῆς Ναυτιλίας, παρεπόστεν, ὅτι ἀκριβῶς τὴν στιγμὴν αὐτὴν, καθ' ἥν η Κυβερνήσεις πιστεύει, ὅτι βείνει ἀπροσκόπως πρὸς τὴν λύσιν τῶν προβλημάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, κακοὶ Ἑλληνες δημόσιοι ὑπάλληλοι τορπίλλιζουν τὸ ἔργον της.

Ο κ. Μαυρολέων κατηγγείλει συγκεκριμένας τὸ ἔντονος:

Ἄπο τῆς λήξεως τοῦ πολέμου μεταξὺ τῆς ἀγγλικῆς ἑταῖρις «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντης» καὶ τῆς Ἑλλετικῆς Κυβερνήσεως ὑπάρχει σύμβασις ἀνανεωμένη κατ' ἔτος, καθ' ἥν, εἰς πεοπτώσιν ἀνάγκης, ἡ ἑταῖρις θὰ χρονοναύλωση εἰς τὴν Ἑλλετικὴν Κυβερνήσειν 10 πλοία σύμβασης χωρικότητος. Μένοι σήμερον ἡ ἑταῖρις ἐπορθεῖται τὴν χρήγησιν Ἑλληνικῶν πλοίων, ή δὲ Ἑλλετικὴ Κυβερνήσεις, διὰ νὰ ἔξασφα-

λισθῇ, ὅτι αἱ χρονοναύλωσεις δὲν θὰ ἐμπαταιοῦντο δι' ἐπεμβάσεων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀπημύνετο καθ' ἔκαστον ἔτος εἰς τὴν Ἑλληνικὴ Κυβερνήσην καὶ πρώτα ταύτη δὲν εἰχει ἀντίρρησην εἰς τὰς τοιαύτας χρονοναύλωσεις. Μέχρι τούδε, ὡς ἦτο ἐπόμενον, οὐδεμίας ἀντίρρησης προεβάλλετο. Παραδόξως, ὅμως, πρὸ τριών ὑμερῶν ἡ Ἑλλετικὴ Κυβερνήσης ἐγνώρισεν εἰς τὴν ἑταῖριαν, ὅτι αὐτὴν τὴν φορὰν ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνήσης ἐδέχθη μὲν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅμως νᾶ... εἰσπράττει αὐτὴ τὸν ναῦλον! Κατόπιν τούτου ἡ ἑταῖρια ἡ ναυγκάσθη νὰ προσφέρει εἰς τὴν Ἑλλετικὴν Κυβερνήσειν 10 Παναμαϊκὰ πλοῖα, καὶ οὕτω ἔχασθησαν οἱ ναῦλοι τῶν 10 αυτῶν πλοίων διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Ο κ. Μαρκεζίνης κατάπληκτος ήκουσε τὴν καταγγελίαν καὶ ὑπερέθη, ὅτι θὰ ἔξετάσῃ ἀμέσως τὸ ζήτημα διὰ νὰ ἀνεύρῃ τὸν ὑπεύθυνον.

Περατιέρω ὁ κ. Μαρκεζίνης ἔξηρε τὸν ἀναμμισθῆτον πατριωτισμὸν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ἀνεγνώσιεν, ὅτι ὡς ἐπιχειρηματίας ἐστράφησαν πρὸς ἄλλας σημασίας, διότι πράγματα ἀλλαχού εύρουν καλλιτέρας συνθήκας διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δημιουργικοῦ τῶν ἔργου. Ἐτόνισεν, ὅμως, ὅτι εἶναι ἀπόλυτας βέβαιος, ὅτι εἰς τὴν Ἑλλάδα θὰ δημιουργηθῶν συνθήκαι εύνοικεσσι, αἱ διοίκησις καὶ οἱ χωρὶς καὶ ἀνεγέρθησαν, παρέλασε διὰ τὸ περιττό του.

Γενικῶς ἡ συνομιλία τοῦ κ. Μαρκεζίνη μὲ τοὺς ἐφοπλιστῶν καὶ ἀνεγνώσιεν, ὅτι ὡς ἐπιχειρηματίας ἐστράφησαν πρὸς ἄλλας σημασίας, ἐλλέιψει χρόνου δὲν συνεπήθησαν, ὑπεβλήθησαν ἐν τούτοις σχετικά υπομνήματα τὰ ὅποια καὶ τὸν Ὑπουργόδης παρέλασε διὰ νὰ μελετήσῃ καὶ νὰ προσθῇ εἰς τὰς καταλλήλους ἔνοργειας.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς συνομιλίας ὁ κ. Μαρκεζίνης ἔσχεν ὀλιγόδεπτον κατ' ίδιαν συνάντησην μὲ τὸν κ. I. Γουλανδρήν σχετικήν μὲ τὸ νέον ὑπερωκεάνιον καὶ τὴν ἐπ' αὐτῷ ύψωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημασίας. Καθ' ἡ γέγνωσθη ἡ συνομιλία τῶν ὑπῆρχε λίαν ίκανοποιητική τόσον ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς, ὅσον καὶ ἀπὸ τῆς πλοιοκτήτου.

Γενικῶς ἡ συνομιλία τοῦ κ. Μαρκεζίνης ἔσχεν ὀλιγόδεπτον κατ' ίδιαν συνάντησην μὲ τὸν κ. I. Γουλανδρήν σχετικήν μὲ τὸ νέον ὑπερωκεάνιον καὶ τὴν ἐπ' αὐτῷ ύψωσιν τῆς Ἑλληνικῆς σημασίας. Καθ' ἡ γέγνωσθη ἡ συνομιλία τῶν ὑπῆρχε λίαν ίκανοποιητική τόσον ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς, ὅσον καὶ ἀπὸ τῆς πλοιοκτήτου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

Τὰ μέτρα εἰναι πλέον γνωστά. «Ἔχουν ώριμάσσει εἰς τὴν συνείδησιν ὄλων. Καλή θέλησις καὶ ἀποφασικότητας τοιούτης ξειδάτεται, ήπις καὶ δὲν λείπει ἀπὸ τὴν σημερινὴν Κυβερνήσην, διὰ νὰ ἴδωμεν χωρούσσαν πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν τὴν ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου σώτειραν προσπάθειαν τῆς Κυβερνήσεως Πατάγου.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ἐπί τοῦ ἄρθρου τοῦ κ. Γουλανδρῆ

Συζήτησιν πολλήν καὶ σχόλια ποικίλα, ἀναλόγως τῆς θέσεως τοῦ παραπρητοῦ, προεκάλεσε τὸ τόσον ἐνδιαφέρον ἄρθρον τοῦ κ. ΝΙΚ. Π. Γουλανδρῆ ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ μας προβλήματος. Συγκινεῖ πράγματα τόσον τὸ Πανελλήνιον ἡ μεγάλη ὑπόθεσίς της ἐπανόδου εἰς τὴν Κυραλευκον τῶν πολλών ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων μας, ὅπειτε εὐλογος νὰ είναι ἡ προσοχή τὴν ὅποιαν καὶ δίηγειρε μεταξὺ τῶν εὐρύτερον στρωμάτων τῆς Κοινῆς Γνώμης ἡ ἔγκυρος ἐπὶ τοῦ θέματος γνώμη τοῦ κ. Γουλανδρῆ.

Διὰ τὴν καλυτέρων ἀκριβῶν κατανόησιν τοῦ σοθεωτάτου τούτου ζητήματος καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων, μετὰ τὴν δημοσίευσιν εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας χαρακτηριστικῶν τινῶν ἀπαγγήλησεων ἐπιστολογράφων μας, θέλουσ· καὶ αἱ στήλαι αὐτοῖς νὰ εἰσέρουν τὰς ἀπόψεις των ή μᾶλλον νὰ διατυπώσουν τὰς ἐπιφυλάξεις των επὶ διώρισμενων σημείων τοῦ σύθρου τοῦ διοκκειριμένου ἑφοπλίστου. Ἡ καλόπιστος συζῆτησις δὲν βλάπτει. Προωθεῖ, πιστεύομεν, τὴν ὑπόθεσιν.

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ κατὰ πρῶτον, νὰ μὴ συμφωνήσωμεν μὲ τὴν ἀπόψιν του κ. Γουλανδρῆ, ὅτι ἡ σημαία δὲν είναι τὸ ἀποκλειστικὸν γύνωρισμα μιᾶς ἔθνικῆς πραγματικότητος, ἀλλὰ τὸ ἐπίσημον μόνον τεκμηρίον τῶν. Ἀλλοιμον ἀν μῖα τοισάντη ἀσχῆ ἐπεκράτει εἰς τὴν ἴδικην μας ὑπόθεσιν, τῶν ξένων Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοιών.

Πρός την διαφωνίαν αυτήν δὲν μᾶς παρασύρουν ή πρός την Κυανόλευκον ασθμητική προσθλοσία, ούδε η κολακεία του έθνικού με γούτρους ἀπό τὸν μεγαλύτερον δύκον τῆς Ναυπλίας μας. Λόγοι ούσιας-στικότεροι, στενώς οἰκονομικοί, αὐτὸς τὸ συμφέρον τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου, μᾶς ὑποχρεώνουν νὰ ἐπίτκητωμεν τὰ περισσότερα πονήσια ὑπὸ τῆς Ἑλληνικὴν σημαίαν. Τὰ ξένα ούδεν ἄλλο προσποιοῦν εἰς τὴν Ἑλλάδα παρὰ τὴν ἀπαχόλησιν τῶν ναυτικῶν μας. Ἀξιόλογος καὶ αὐτῆς, ἀφοῦ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα δὲν εἶναι ἀρκετά νὰ τοῖς παράσχουν τὸν βιο-πορισμόν. Πολλαπλά, ὅμως, μεγαλύτερα ἀσφαλώς τὰ κερδή τῆς Οἰκονομίας μας ἀπό τὰ θέρευτα τὴν Κυανόλευκον σκάφη.

Νά τα απαριθμήσωμεν; Δέν το πιστεύουμεν ἀναγκαίον. Είναι γνωστά. Μόνον ἡ φορολογία και σι εἰσφοραὶ εἰς τὰ ταμεῖα κοινωνικῆς προνοίας, τὰ προενικά τέλη και τὰ διάφορα ἄλλα δικαιώματα καλύπτονται ποσὸν εἰς συναλλαγμα τα κατά σκόπον ἀρκετά σμαρτικόν διά τὴν πτωχὴν χώραν μας μὲ τὸ ἀνισοσκελές ἐμπορικὸν της Ισοζύγιον. "Οσον περισσότερα το πλοίο, σόσον περισσότερον ἔκτεταμένη ἡ ὑπὸ την Κυανόλευκον ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης, τόσον καὶ ἀφονῶτερα τὰ ἔξ αὗτῆς ὅφελη τῆς Οἰκονομίας μας. Αὐτή, λοιπόν, ἡ ἔθνικὴ πραγματικότης ἐπιβαλλεῖ τὴν ἀνάγκην τοῦ περισσότερου ἐλληνικοῦ τονάς. "Η παροχὴ ἔργωνσίς εἰς τοὺς ναυτικοὺς μας καὶ μάλιστα χωρὶς τὴν ἐπιβεβαμένην ὑπέρ αὐτῶν κοινωνικὴν πρόνοιαν δὲν θὰ είναι τὸ ὅπαντον, ποὺ θὰ ἤδυνατο γὰρ προσφέρη τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον. Δέν θὰ πρέπει νὰ αὐτοπατῶνται οἱ ἐφοπλισταί. Μὲ τὰ νὰ προσδιδούνται τοὺς "Ἐλληνας ναυτικοὺς εἰς τὰ ἔνα πλοῖα των δέν ἐπιτελοῦν ἀκέραιον τὸ καθοικον των πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Πατρίδος των. Διερωτώμεθα πώς θὰ ἡτο δυνατόν νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἐντατικὴν τῶν πλοίων των ἐκμεταλλεύσιν, χωρὶς τὰ "Ἐλληνικὰ πληρώματα, τοὺς ἀξιωματικοὺς κυρίους.

Θά συμφωνήσαμεν μὲ τὸν κ. Γουλανδρῆν, ὅτι ἀνέν τῶν μεγάλων πι-
στωτικῶν διευκολύνσεων, τὰς ὁποίας ἐπέτυχον οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλι-
σταὶ εἰς τὴν ξένην, δὲν θὰ ήνοιγετο ὁ δρόμος πρὸς τὴν εὐρυτέσσαν ἐπαγ-
γελματικὴν σταδιοδρομίαν, πρὸς τὰ πολλὰ πλοῖα καὶ τὰς πολλὰς ναυ-
πηγῆσεις. Μὲ μίαν ὅμιαν βασικὴν ἀπὸ μέρους μας προστήσιν, ἐξ
αὐτῶν τῶν πραγμάτων ἐλεγχομένην ὅκιμην. Πώστον, ὅτι δὲν ἐστό-
χθησαν δόλοι οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰς πιστωτικὰς διευκολύνσεις διὰ νᾶ
διευρύνουν τὴν δραστηριότητα των, ἐνῷ δόλοι, πλὴν δύο μόνον συγκε-
κριμένων περιπτώσεων, πρὸς τὰς ξένας σημαῖας ἐστράφησαν καὶ δει-
τερον, ὅτι ἀνά απεκλείσθη ὁ δρόμος των ἐνυποθήκων ναυτοδιανεύσων διά
την 'Ελληνικὰ σημαῖα, τούτῳ ὁφείλεται τὸ μὲν διότι διὰ τὰ ἔκατον 'Ελληνικά λίμπερτος περιθώριον ἐγγυραφῆς ὅλῃς ὑποθῆκης δὲν ὕσι-
στατο, τὸ δὲ διότι αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἦξισσαν ποτὲ νὰ ἀρθῇ ὁ
περιορισμὸς τῆς κατόπιν ἀδείας ὑποθῆκης. Ἀν τοιούτον τι ἐξήτειο
καὶ ὑπεδεικνύετο ὡς ἡ κυρία ἀφομοῦ τῆς φυγῆς τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπὸ
τὴν 'Ελληνικὴν σημαῖαν, ἀναψιφιδόλως τὸ αἴτημα θὰ ἐτύγχανεν ἀμέσων
ἰκανοποίησεως. 'Αρκεῖ ὅμιας νὰ ἐδημιουριστοῦται καὶ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι
οἱ ἐφοπλισταὶ βὰ ἔφερον υπό τὴν Κυανούλευκον μερικά νέα πλοῖα καὶ
δὲν θὰ ἐπελήσουν — σπῶς πρόγυματι ἐπεζήσουν — καὶ τὰ ὀλίγα ὑπάρ-
χοντα νὰ τὰ διστροφάσων ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὸν νηοδόγιον.

Διατί, ομως, να προσθέλλονται στη πιστωτική στελέχουνσεις, ως "κυρία ἀφορμὴ τῆς στροφῆς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς τὰς σπ-

μαίσις τῶν χωρῶν τῆς, Κεντρώας Ἀμερικῆς καὶ τῆς Ἀφρικανικῆς ζούγκλας, ὅπα εἶναι πασίγνωνος, ὅτι διά την ἀγορὰν αὐτῶν ἐκάπον λίμπετος καὶ τῶν ἐπτά τάγκερος συνήθησαν δχὶ όλιγα βραχυπρόθεσμα, βεβαιώς δάνεια εἰς τὴν χρηματαγορὰν τῆς Νέας Υόρκης, δεδουλεύοντα, ὅτι δλοὶ οἱ ἀγορασταὶ των δὲν διέθετον ἐξ ὀλκήρου τὰ ἀνγκαίουντα κεφάλαια; Η Ἑλληνικὴ σημαία δὲν τοὺς παρημπόδισεν εἰς τοῦτο.

Τό αισθήμα, δύμας, τῆς ἀσφαλείας τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἀπαρατίτου ἀνένεως, εἰς τοὺς ἐπιχειρηματικούς συνδυσμούς μαζὶ μὲ τὸ χαμόλοτερον κόστος τῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὴν ἀποφύγην τὸν φορολογικὸν ἀπρόπτων, οὐτάκι εἶναι αἱ κύριαι ἀφορμαὶ ποὺ υπεχρέωσαν, καὶ πολὺ δικαίως, τοὺς ἐφοπλιστὰς πανικόδηλοι νὰ ἔγκαταλείψουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν. Τὰ ἑκατὸν λιμπερτούς καὶ τὰ ἐπτὰ τάνκερος ἐπρεπε νὰ ὑστερήσῃ τὸ πυρὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνδημοργίας καὶ δἄκι μόνον τῆς οἰκονομικῆς ἀνόδου τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ Κράτος ἡσχημόνησε κατά τῆς προσπαθείας αὐτῆς μὲ τὸν ἀλησμόντοντον κ. Χέλμην καὶ τὴν παράδοσιν τῶν συμβατικῶν τοῦ Δημοσίου ὑποχρεώσων, τοὺς ἀνάδορουμενοὺς νόμους καὶ τὴν προσωπικὴν ἀντιδικίαν μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς. Τὸ Κράτος ἀπειγάσθη τὴν καταδραφάρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως, ἐκλόνισε τὴν πρίστιν πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον μὲ τὰς ἐγκληματικὰς κατασχέσεις τῶν πλοίων διὰ τὸν ὑπὸ ἀριθ. 1 Ἐχθροῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Τσουδεροῦ καὶ τὰς ἐπιτάθεις κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰσηγήσεις τοῦ κ. Βαρδούρεσου. Αὐτοὶ οἱ ναυτεργάται, παρασυρμένοι ἀμέσως μετὰ τὸν πολέμον ὅπε τὰ μίσθισμα δργανα τῆς Μόσχας, ὑπένθυμοσαν μὲ τὰς ἀνέδαφικὰς τῶν ἀξιώσεις τὴν συναγωνιστικὴν μαχητικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἔφερον τὸν ἐφοπλιστὴν εἰς τὴν ἄναγκην νὰ σποιέῃ εἰς ἀλλήν σημαῖαν τὴν ἐπαγγελματικὴν τοῦ πρόσδοτον. Δὲν θὰ πρέπει, τέλος, νὰ παρασέψωμεν καὶ τὰς εὐθύνας τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Η αὐξησίς τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ N.A.T., τὰ γνωστὰ ἀστυνομικά μέτρα τῆς ἐλλιπούς καὶ τῆς ἀντικανονικῆς συνθέσεως καὶ αἱ ἀψυχολόγητοι παρεμβάσεις ἐνίων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν θὰ πρέπει μεταξὺ τῶν κυρίων ἀφορμῶν τῆς φυγῆς νὰ συγκαταλεγθούν.

Αλλὰ τώρα τὸ Κράτος ἐμφανίζεται ἀπόφασισμένον νῦν ἐπανορθώση τὰ ίδια αύτού σφαλμάτα. Τὰ πολλά πλοιά, ποὺ μητοπούν νῦν ἀναστήση κοστούσσων τὴν ἔθνικήν ναυτιλίαν μας καὶ νέα εἰσακούσιουν ἀφονας τὰ κέρδη εἰς τὴν οἰκουμέναν μας, ὑπάρχουν εύτυχῶς. "Ἄξιοι ἐπίσινον εἶνε οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ δχι ἐπικούσιον, διότι ἔστων καὶ ὑπὸ τὰς ξένας σπουδαίας, ἀφοῦ ή 'Ἐλληνική δέγι ποσφόρος, τὰ ἐδμιούσιον γησαν. Πρέπει, είναι ἀνάγκη ἔθνική, νῦν τὰ κερδίστα ἡ 'Ἑλληνική σπουδαία.

Οοθότατα ὁ κ. Γουλανδρῆς ὑποδιεκυνεῖ τὰ ληπτέα μέτρα. Υπερβε-
ματίζουμεν εἰς ὅσα αὐτὸς ὀνταπτύσσει μὲ σαφήνειαν σκέψεων καὶ μὲ
γνώσιν βαθείαν τῶν ποσαγμάτων. Ο.τι, ἡ Κυβελόνησις ὀφείλει νὰ πρά-
χη ἐν προκειμένῳ συνοψίζεται εἰς τὴν κατακλείδα τοῦ ἄσθρου τοῦ κ.
Γουλανδρῆ. Τὸ πρόδημα τῆς ἐπανόδου είναι, κατ' αὐτὸν, «θέμα ἀπο-
κλειστικῆς ἔξασφολίσεως δυνατοτήτων συνεργασίας με τὸ ξένον πε-
στωτικὸν κεφάλαιον καὶ δημιουργίας συνθῆκῶν ἐκμεταλλεύσεως, αἱ ὄ-
ποιαι νὰ μὴ θέτουν τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἰς μειονεκτικὴν θέσιν ἔναντι
τῶν ξένων.

«Ἄν τα δύο αὐτά σημεῖα — καταλήγει τὸ ἄρθρον τοῦ κ. Γουλανδρῆ — καταστῶν οἱ δύο πόλεις τῆς ναυτιλίσκης πολιτικῆς καὶ ὑπὸ τῷ πρίσμα τούτων ἀντιμετωπίσθων καὶ δῆλα τὰ ἐπὶ μέρους ζητήσατα, τοιούτος προσαντολισμὸς θά είναι, ἀφθαλῶς, μία πολιτικὴ δημιουργικὴ, ἡ ὁποία, ἐνώ δὲν πρόκειται γά δικίση κανένα, πούκειται, ἀντιθέτως, ἡ ἐπιτρέψων τὴν δημιουργίαν μιᾶς ἀκμαίας Ναυτιλίας, οἵτινες ἔλπιζει καὶ τὴν δικαιούτων ἡ «Ἐλλάς».

Εἰς τάς ἀνωτέρας υποδείξεις τοῦ κ. Γουλανδοῦ δὲν ξύρουμεν ποτὲ νές πουσθέσωμεν την εὐχὴν καὶ τὴν ἐλπίδα τῆς υιοθετήσεως των ἀπό τὴν Κυβερνήσουν Παπάγου. Είναι ποάγματι αὕτη τόσον ἴσχυρό, ώστε παραμείονσα τὰς ἀντιδόσεις. νὰ δύναται ανένδοτά να χωρίστη ποώς τὴν χάραξιν μιᾶς ογκιού ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 'Αρκεῖ νὰ τὸ θελήσῃ.

· Αποθάρρυνσις ἀντὶ προσελκύσεως

Ἐπανεργόμεθα ἐπὶ ἔνος θέματος, μὲ τὸ ὅπειον ἡσχολήθησαν αἱ στῆλαι αὐταὶ κατ' ἐπανάληψιν, ἀκόμη καὶ εἰς τὸ προηγουμένον τεύχον μας. Πρόκειται περὶ τοῦ νεοτιλιακοῦ συναλλάγματος καὶ εἰδικώτερον τοῦ εἰσαγόμενου ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν συναλλάγματος, διὸ τοῦ «ὅπειοι πιστοῦνται οὗτοι εἰς λεγούμενους ἔξωλογιστικοὺς λογοιστικούς».

Τὸ δὲ σύστημα κοινερώθη ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, μὲ τὸν ἐκποτὸν τῆς προσελκύσεως εἰς τὴν γώραν ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον ἐφοπλιστικοῦ συναλλάγματος. Εἰς σχετικόν, μάλιστα, ὡραίων τῆς Τραπέζης ποὺς δὲ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος κοινοταται ἐδήλως ἡ ποδίθεσις αὐτὴ καὶ τονίζεται ἡ παροχὴ πάσπις διευκολύνσεως καὶ δυνατοτήτος χορηγιμοποίησεως ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ συναλλάγματος, τὸ ὄποιον εἰσάγουν ὑπὸ τοῦ ἀποκλειστικῶν δημοσίων ποὺς κάτιψαν τῶν συναλλαγματικῶν τῶν ὑπονομεώσεων.

ανάγκαιοι προς καλούψιν των συναντήσεων ματιών την υπερβολή.
'Ενω, διμώς, τοιστόπια ἀγαθοί προθέτεις ἐκδηλούνται ἔγγράφως καὶ
προφορικῶς, καὶ χάρις εἰς ταύτας πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἐπεισθησαν νά-

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

**SHIPPING AGENTS & BROKERS
CLEARING & FORWARDING AGENTS**

PORT-SAID

MULTAN 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

AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Teleggraphic Address: (Both Offices) ARVANITOPoulos

Ημεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

Τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν συνεστήθη εὐθὺς μετὰ τὸν πόλεμον. Εἰς ὅλιγους ἀριθμούς ιδού τὰ ἀποτελέσματά του: Τὰ ἀποθεματικά κεφαλαία ἀνήρχοντο τὴν 30ην Ἰουνίου 1951 εἰς 186 ἑκατομ. κορωνῶν. (Μία λίρα Ἀγγλίας = 20 περίπου κορώναι). Τὰ ἔσοδο τοῦ Ταμείου κατὰ τὸ ἔτος 1952) 53 ἐφθασαν τὰ 39 ἑκατομ. κορωνῶν (2 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας) καὶ αἱ δαπάναι εἰς 19 ἑκατομ. κορωνῶν. Περίσσευμα μεταφερόμενον εἰς ἀποθεματικόν, 20 ἐν ὅλῳ ἀκατομμύρια κορωνῶν.

Ἡ εἰσφορά τῶν ναυτικῶν ἀνήλθεν εἰς 13.800.000 κορωνῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς 16.600.000. Οἱ τόκοι τῶν κεφαλαίων τοῦ Ταμείου εἰς 5.500.000 κορωνῶν. Ἰση σχεδὸν πρὸς τὴν τελευταῖαν μισθοδοσίαν τοῦ εἶναι ἡ σύνταξις τοῦ ἡσαφαλισμένου ναυτικοῦ μετὰ 25ετῆ πραγματικὴν ὑπηρεσίαν. Εἰσφέροντες ναυτικοί, ἀξιωματικοί καὶ κατώτερα πληρωματα 50.000 κατὰ μέσον ὅρων. Τέλος: Τὰ κεφαλαία τοῦ Ταμείου ἐπανέρχονται εἰς τὴν ναυτιλίαν. Δάνεια μακροπρόθεσμοι παρέχονται ἐπὶ νεοαναπτυγήτων σκαφῶν γυαστῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν.

Χρειάζεται μήπως νὰ γίνῃ ἡ σύγκρισις μὲ τὸ ἰδιόκυν μας Ἀπομαχικὸν Ταμείον διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ κακοδιαμονία του; Τὸ Ν.Α.Τ. συνεστήθη τῷ 1861. Κατὰ τὴν μακράν τοῦ σταδιοδρομίαν εἰδεν ἔξανεμιζομένη συχνὰ τὴν περιουσίαν του ἀπὸ τὰς οἰκονομικὰς περιπτετίας τοῦ Τόπου μας καὶ εἰδὲ τὴν κομματικὴν συναλλογὴν καὶ τὴν κρατικὴν παρέμβασιν ρυγιάζουσαν εἰς βαρός τῆς καλῆς ἐξελίξεως τοῦ ιδρύματος. Ἡ περιουσία τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνήρχετο, κατὰ τὸ κλειστήμον τῆς 30ης Ἰουνίου 1952, εἰς 115.617.000.000 δραχμῶν. Τὸ μέρος τῶν εἰς ἔξωτερον συναλλαγμάτων κεφαλαίων ὑπελογίζεται εἰς 1.305.033, καὶ \$ 2.232.013. Σημαντικοὶ πολλαπλάσιοι στόλοι τῶν Νορβηγῶν καὶ ἄλλοι ἐδῶ ἐκάστοτε νομισματικοὶ καταστάσεις καὶ ἡ διαρραγὴ τῶν διαθεσίμων τοῦ ιδρύματος ἀπὸ τὸ Κράτος δὲν ἔξεμπονται κατὰ τὸ περιόδον τὴν περιουσίαν του. Οἱ ναυτικοί καὶ τὰ πλοῖα μας δὲν ἔπαυσαν ποτὲ νὰ εἰσφέρουν ἀφθόνους καὶ τὰς καταβολάς των διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἀπομαχῶν.

Ἐντός, λοιπόν, μιᾶς περίπου ἑκατονταετίας τὸ Ν.Α.Τ. μόλις ἀπέκτησε τὴν ὡς ἄνω περιουσίαν, ἐνῷ τὸ Νορβηγικὸν Ταμείον ἐντὸς ὀκταετίας συγκέντρωσε κεφάλαια ἐννέα περίπου ἀκατομμύριαν λιρῶν Ἀγγλίας.

Εἶναι, βεβαίως, πενταπλάσιος ὁ στόλος ὃ Νορβηγικὸς ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ίδιον μας. Εἶναι ὅμως καὶ μικρότεραι αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν καὶ ἀκόμη ὀλγιώτεραι τῶν πλοίων διὰ τὸ Ταμείον τῶν Νορβηγῶν ὀπομάχων. Οἱ Ἑλλήνες ναυτικοί — ἔνδεκα χιλιάδες περίπου — σοι εἶναι ἡσαφαλισμένοι παρὰ τῷ Ν.Α.Τ., εἰσέφερον κατὰ τὴν κρίσιν 1951—1952 δρχ. 14.671.199.696 καὶ τὰ ἀλληλικά πλοῖα — τριακόσια τὸν ἀριθμὸν — δρχ. 24.103.018.889 ἡ λίρας Ἀγγλίας 350 χιλ. περίπου, διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν μὲ τὴν πρὸ τῆς ἀναπροσφρογῆς τιμῆν, καὶ λίρας 573.145 διὰ τὴν εἰσφοράν τῶν πλοιοκτητῶν. Οἱ πενταπλάσιοι εἰς ἀριθμὸν ὑπερεστοῦντες Νορβηγοί ναυτεργάται εἰσέφερον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος (30 Ἰουνίου 1953) £ 690.000 καὶ τὰ 2.200. νορβηγικά πλοῖα τῶν ἔξι ἀκατομμύριων τόννων γκρός £ 830 χιλιάδας περίπου.

Καὶ ἐνῷ ὁ Ἑλλην ἀπόμαχος μόλις συνταξιοδοτεῖται, κατὰ μέσον ὅρων μὲ τὸ 1) τῆς τελευταίας μισθοδοσίας του μετὰ 25ετῆ ὑπηρεσίαν, ὁ Νορβηγὸς συναδελφός του θὰ λάβῃ ὡς σύνταξιν τὸ σύνολον σχεδὸν τοῦ μισθοῦ του. Καὶ αὐτὸ παρὰ τὴν αἰσθητὴν μεγαλυτεράν την ἀπόβασιν τοῦ ἰδιού μας Ν.Α.Τ.

Ἡ σύγκρισις αὐτῆς τῶν μεγάλων ἐπιβαθύνσεων καὶ τῶν μικρῶν συντάξεων δὲν ἥμπορει νὰ είναι ἀρκετή. Δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορὰ ποὺ προσδιοίκηται εἰς τὴν ἀναδημοσίευσιν αριθμῶν, σχετικῶν μὲ τὰ κατὰ χώρας ναυτικοὶ ἀπόμαχικα ταμεία. Σκότως μας ἡτο καὶ εἶναι νὰ συγκινησωμεν τοὺς ἀριθμούς καὶ τοὺς ἔνδιαφερομένους διὰ τὴν τύχην τοῦ ἰδιού μας Ν.Α.Τ.

Ἡ σημερινὴ κατάστασις τῶν μεγάλων ἐπιβαθύνσεων καὶ τῶν μικρῶν συντάξεων δὲν ἥμπορει νὰ συνεχισθῇ, ὅπως καὶ δὲν ἐπιτρέπεται ἡ σκανδαλώδης ἀσχημία τῶν ἐνοδοχειακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ μέρους ἐνὸς ιδρύματος ἔχοντος ἀπόκλιστικῶς ὡς πηγὴν εἰσοδήματος τὴν Ναυτιλίαν. "Ἄν ο κ. Λαμπρινίδης δὲν τολμήσῃ νὰ φέρῃ τῷ πλατανάρι τὸν νόμον τῆς ἀνασυγκροτίσεως τοῦ Ταμείου μέχρι τῆς 'Ἐξουσιοδοτησεως καὶ ἀν δεν θελήσῃ νὰ σταματήσῃ τὴν τελευταίαν αὐτὴν στιγμὴν τὴν διασπάθισιγ τῶν κεφαλαίων τοῦ ιδρύματος τῶν ὀπομάχων εἰς τὰς ὑπόπτους κομπίνας τῶν δύο ἐνοδοχείων, τὸν διαδεδουμένην, διὰ τὰ παρίδη τὸ καθήκον του ἔναντι τῆς Ναυτιλίας: 'Ἄπο τὸν κ. 'Υπουργὸν θὰ διαφύγῃ μία μοναδικὴ εὐκαιρία νὰ κερδίσῃ τὴν εύγνωμον σύνην σύμπαντος τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλλομένων.

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ θέμα τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος τῆς Ἰταλίας, ἐπὶ τοῦ ὄποιον ἡσχολήθημεν διὰ ὀλίγων καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. 'Ἄπο τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς Τραπέζης τῆς Ἰταλίας κατὰ τὸ 1952 παραλαμβάνουμεν ὠρισμένα σημεῖα, ἀναφερόμενα εἰς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα ἀπὸ τῆς συναλλαγματικῆς πλευρᾶς τῆς γειτονος χώρας καὶ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου.

Τούτεσται κατ' ἀρχὴν ἐν τῇ ἐκθεσὶ ὡς ἐπελθὼν σημαντικὸς περιορισμὸς τοῦ ἐλλείμματος τοῦ πολυτελούντος τοῦ Ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν καὶ τῶν ἐσόδων εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν. 'Ἐναντι τῶν 104 ἑκατομ. δολαρίων τοῦ 1951, τὸ ἐλλείμμα ἐμειώθη εἰς 56.3 ἑκατομ. δολ. διὰ τὸ 1952, Εἰδικότερον διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορᾶς τὸ ἐλλείμμα κατῆλθε διὰ τὸ 1952

εἰς 43.9 ἑκατομ. δολ. ἔναντι 93.8 διὰ τὸ 1951.

Ἡ συμβολὴ τῆς Ἱταλικῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν βελτίωσιν τοῦ ισοζυγίου τῶν ἐξωτερικῶν πληρωμῶν καὶ τὰ ποσά τῶν καταβληθέντων εἰς τὰς ἔνα πλοῖα ναύλων εἰς συναλλαγματικά συναφίζονται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα εἰς ἑκατομ.

ΙΤΑΛΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1951 1952

Τὰ ὅσα ἔξοικον μῆθησαν διὰ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ ἡσαφαλισμένου πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορᾶς	125.9	104.8
Τὰ ὅσα ἀπεκομίσθησαν ἀπὸ τὴν ἔργασίαν τοῦ ἔθνικού πλοίου εἰς τὸ ἐξωτερικόν	43.1	75.8

Σύνολον 169.0 180.6

ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Τὰ ὅσα εἰσέπραξαν ἀπὸ ναύλους τῶν Ἱταλικῶν μεταφορῶν εἰς συναλλαγματικά 139.6 119.7

Οἱ πρῶτοι ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τοὺς εἰσπραχθέντας ἀπὸ τὰ Ἱταλικά πλοία ναύλους διὰ τὰς ἔθνικὰς μεταφορᾶς (69.6 ἑκατομ. δολ. διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἔναντι 102.7 διὰ τὸ 1951 καὶ 35.2 ἑκατομ. δολ. διὰ τὴν μεταφοράν Ἱταλῶν ἐπιβατῶν ἔναντι 23.2 διὰ τὸ 1951). Οἱ δεύτεροι ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τοὺς ναύλους τῶν Ἱταλικῶν πλοίων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, τὸ προϊόν τῶν ὅποιων εἰσαγωγαί της περιορίου πράγματος τοῦ ιταλικού πλοίου εἰς τὸν κατέλαβεν τοῦ ἔπιπλου της ἐμπορίου. Πράγματι χωρὶς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἔθνικού πλοίου καὶ χωρὶς τὸ εἰς συναλλαγματικά εἰσδημάτη τοῦ ἔπιπλου της Ἱταλικῆς οἰκονομίας. Τὰ ἐν λόγῳ ποσά εἰναι ἐπίσης μειωμένα κατὰ τὰς δαπάνας τῶν ἔξωτερων πλοίων εἰς τὸν Ἱταλικούς λιμένας. Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἔνων ἀνωτέρω, διὰ τὴν Ἱταλική ναυτιλία συνέβαλε κατὰ ποσοστὸν 60% εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς εἰς συναλλαγματικά δαπάνης τῆς Ἱταλικῆς οἰκονομίας διὰ τὰς μεταφορᾶς της ἐξωτερικού της ἐμπορίου. Πράγματι χωρὶς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ἔπιπλου της Ἱταλικῆς οἰκονομίας διὰ τὸν ιταλικό πλοίον τοῦ ιθυγάρων πλοίων τῶν ναύλων περιορίου εἰς τὸν κατέλαβεν τοῦ ιθυγάρων πλοίου τὸν μεταφοράν.

Οσον ἀφορᾷ τὰ ἔξωτερα πλοῖα οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τοὺς ναύλους ποὺ κατεύληθησαν εἰς αὐτὰ διὰ φορτία τῆς Ἱταλικῆς οἰκονομίας.

Τὰ ἐν λόγῳ ποσά εἰναι ἐπίσης μειωμένα κατὰ τὰς δαπάνας τῶν ἔξωτερων πλοίων εἰς τὸν Ἱταλικούς λιμένας.

Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν 102.7 διὰ τὸ 1951 καὶ 35.2 ἑκατομ. δολ. διὰ τὴν μεταφοράν Ἱταλῶν ἐπιβατῶν ἔναντι 23.2 διὰ τὸ 1951). Οἱ δεύτεροι ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τοὺς ναύλους τῶν Ἱταλικῶν πλοίων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, τὸ προϊόν τῶν ὅποιων εἰσαγωγαί της περιορίου πράγματος τοῦ ιταλικού πλοίου περιορίου.

Περιέρχεται διὰ μῶν ἡ ἔκθεση τῆς Τραπέζης τῆς Ἱταλίας καὶ ἄλλα ἔνδιαστρά πλοῖα τῆς Ἱταλικῆς μεταφοράς σημεῖα. Οὔτως ὑπελογίσθη, διὰ τὸ 1952 τὸ ποσοστὸν τῶν ναύλων ἐπὶ τῆς συναλλαγματικῆς ἀξίας τῶν Ἱταλικῶν εἰσαγωγῶν τοῦ ιθυγάρων πλοίου περιορίου εἰς τὸν κατέλαβεν τοῦ ιθυγάρων πλοίου τὸν μεταφοράν.

Περιέρχεται διὰ μῶν ἡ ἔκθεση τῆς Τραπέζης τῆς Ηπειρού.

Πρέπει, μετὰ τὴν ἐδῶ κάθιδον καὶ τὴν ἐπιτάπειον ἐπίσκεψιν τῶν Γερμανῶν τεχνικῶν τοῦ μεγάλου ναυπηγικοῦ Οἴκου «Μπλόμ καὶ Βός», νὰ θεωρήσωμεν τὴν σύστασιν τῶν ναυπηγείων Σύρου ὡς θετικῶς χωροῦσαν πρὸς τὴν πραγματοποίησιν.

Ἡ Κυβερνητικής εἶναι πλέον ἀποφασισμένη νὰ χρηματοδοτήσῃ κατὰ ποσοστὸν μέχρι 60% τὸ ἐργον. Τὸ ἀμέριστον ἐνδιασφέρον τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ καὶ τὴν μεγάλης Γερμανικῆς ἐπιτροπῆς «Στάρ-Γιούνιον» ἐγγύαται τὴν ἐπιτυχίαν μιᾶς προσπαθείας, ίκανης πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας καὶ τὴν Σύρου ιδιαιτέρως.

Ἐντὸς τῶν ἡμερών θα δοθῇ, πιστεύομεν, ἡ εὐκαιρία εἰς τὸν κ. Μαρκεζίνην νὰ ἀναγγείλῃ τὰς σχετικὰς κυβερνητικὰς ἀποφάσεις. Εἰς 2.400.000 δολαρίων θα ἀνέλθουν αἱ δαπάναι τῆς ἀνεγέρσεως τῶν κτιρίων, τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ναυπηγείων καὶ τῆς κατασκευῆς τῶν ἀναγκαιούντων λιμενικῶν ἔργων. 'Εξ αὐτῶν τὸ 1/2 ἑκατομ. δολαρίων θὰ παραχωρήθῃ ὑπὸ τύπου δανείου μακροστούς ἐξοφλήσεως ἀπὸ τὸ Κράτος.

Ἐλπίζεται, διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς σχετικῆς συμβάσεως, θὰ ἀρχίσουν ἐκτελούμενα τὰ κτιριακά ἔργα καὶ διὰ τοὺς Εργαστήρας της Εργαστήρας της Σύρου.

Ελπίζεται, διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῆς σχετικῆς συμβάσεως, θὰ ἀρχίσουν ἐκτελούμενα τὰ κτιριακά ἔργα καὶ διὰ τοὺς Εργαστήρας της Σύρου.

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

είναι εις θέσιν νὰ προσφέρουν τάς ύπηρεσίας τῶν ναυπηγείων Σύρου εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἐντὸς 12—14 μηνῶν.

Η ΕΛΛΗΝΟ-ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Δὲν περιελήφθησαν, παρὰ τὰς ἑξάμοδιας πηγῆς ἀντιθέτους πληροφορίας μας, αἱ ναυλώσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων διὰ σοβιετικᾶς μεταφορᾶς εἰς τὴν υπογραφεῖσαν Ἐλληνο-Ρωσικὴν συμφωνίαν ἀνταλλαγῆς.

Τὸ πρόπολεμικὸν σύστημα δὲν ἡκολούθημε, εἴτε διότι τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας δὲν ἐπέμεινε πρὸς τοῦτο εἴτε διότι ἀπρόθυμοι οἱ ἄρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, ὅπως πάντοτε, ἐδείχθησαν εἰς τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν συμφερούντων τῆς Ναυτιλίας. Καὶ οὕτω ὁ τομεὺς τῆς Μαύρης Θάλασσης, ὁ πατροπαράδοτος διὰ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον, δὲν θὰ ἀπασχολήσῃ εἰς οἷαν θὰ δύνατο ἐκτασιν τὴν φορτηγὸν μας χωρητικότητα. 'Ἄν πράγματι ἐκτελεσθοῦν ἀπὸ τοὺς Ρώσους αἱ δσσαι διὰ τῶν συμφωνῶν διὰ τὰ ξένα κράτη ἀνελθοῦσαν υποχρεώσεις παραδόσεως φορτίων ξύλειας, γαιασθράκων, σιτηρῶν, πετρελαίων καὶ μεταλλευμάτων, θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν μίαν καλὴν μεταφορικὴν ἔργασιαν διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὸν Δούναβιν.

Ἡ πρόδεψις τῆς διασφαλίσεως ἐνὸς ὠρισμένου ποσοῦ ναύλων ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ καθίστα δυνατὴν τὴν ἀπασχόλησίν του εἰς τὰς ἑρωσίας μεταφορᾶς εἰς εὐρυτέρων κλίμακα. Τὸ κέρδος, ὅπως συχνὰ ὑπεδειχθεῖ, θὰ ἡτο γενικωτέρον ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Τώρα, ἔφοσσον οἱ Ρώσοι δὲν ἀνέλασθον καρμίαν διὰ τὰς ναυλώσεις ὑποχρεώσιν, εἰναι οἱ ἀναψυφίσθητον, ὅπι θὰ προτιμήσουν τὰ εὐθητότερα Ἰταλικά καὶ Ἀγγλικά σκάφη, ἡ χρηστοποίησις, ἀλλώς τε, τῶν ὅπιών παρέχει εἰς τοὺς Ρώσους καὶ τὴν ἀναγωρίσιν ὠρισμένων εἰσαγωγικῶν δικαιωμάτων εἰς Ἰταλίαν καὶ Ἀγγλίαν.

Καὶ τὴν φοράν, δηλαδή, αὐτὴν ἡγονήσαμεν τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἀπασχόλησίς της ἐγγύτερον πρὸς τὰς ἑρωσίας βάσεις πολλὰ θὰ προσεπόριζε καὶ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου.

Ἡ ΣΥΝΘΗΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ μὲ τὴν ἘΜΕΡΙΚΗΝ

Ἐγεκρίθη πρὸ τῆς ἡμέρων ἀπὸ τὴν Ἐμερικανικὴν Γερουσίαν διὰ ψήφων ὑδοηκοντα εξ κατά μιάς, ἡ συνθήκη φιλίας, ἐμπορίου καὶ ναυτιλίας με τὴν Ἐλλάδα. Μακραὶ διεγήθησαν ἀπὸ ἑτοῖς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν συνθήκην αὐτῆν, μὲ τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπὶ τῶν διαφορῶν πλέον συγχρονισμένων διασφαλισθῇ ἡ ἀμοιβαία προστασία τῶν ἐμπόρων, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ γενικῶν τῶν συναλλασσομένων ἐντὸς τῶν Ἐθνικῶν ἔδαφῶν τῶν δύο συμβαλλομένων χωρῶν, ὅπως καὶ τῶν ἔθνων τῶν πλοίων.

Εἰδικώτερον διὰ τὴν ναυτιλίαν, καθὼς καταδεικνύεται ἀπὸ τὰς κάτωθι δημοσιευμένας σχετικὰς περικοπὰς τῆς συνθήκης (*), θεσπίζονται διατάξεις διευκολύνουσας σημαντικοὺς τὸ ἔργον τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὰς προξενικὰς ἀρχὰς ἀναγνωρίζεται πλέον σαφές τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν μεταξὺ τῶν πληρωμάτων καὶ τῆς πλοιοκτησίας, χωρὶς τὴν πάρεμβασιν τῶν ἐπιτοπίων ἀσχῶν, καὶ τῆς ἐπιβολῆς τῆς τάξεως καὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Παρέχεται ἐπίσης, ὑπὸ ὠρισμένας προϋποθέσεις, τὸ δικαίωμα τῆς προσωρινῆς ἐγκαταστάσεως εἰς ἐντεταμένα πρόσωπα τῶν ἐπιχειρησεων, αἵτινες διατηροῦν ὑπόκαταστηματα ἡ πρακτορεία ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τῶν συμβαλλομένων χωρῶν.

Ἡ συνθήκη δὲν ἐκριθῇ ἀκόμη ἀπὸ τὴν ἰδικήν μας Βουλήν. Καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν εἶμεθα καθυστερημένοι. Θὰ χρειασθῇ, συνεπῶς, χρονικὸν τι διάστημα διὰ τὴν διενέργειαν τῶν διατυπώσεων καὶ τὴν ἔναρξην τῆς ἐφαρμογῆς της. Θὰ πρέπει, ἵσως, νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν ἀπὸ μακροῦ γενομένην διὰ τῶν σητῶν αὐτῶν σύστασιν πρὸς τὸ ἴδιον μας Υπουργεῖον τῶν Ἑλληνικῶν, ἵνα ἐπιταχύνῃ τὰς διατυπώσεις αὐτῆς, ἀφοῦ ἡδη ἡ Ἐμερικανικὴ Γερουσία εὑρέθη τὴν συνθήκην;

Συμφέροντα οὐσιαστικά τῆς Ναυτιλίας μας προστατεύονται δι' αὐτῆς.

Αἱ ἀμεσώτερον ἐνδικαστέουσαι τὴν Ναυτιλίαν διατάξεις, ἔχουν ως ἀκολούθα:

Εἰς τὸ ἄρθρον 12 παράγραφος 4 καθορίζεται:

4. Πολῖται καὶ ἑταῖροι ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ δύνανται νὰ προσλαμβάνουν, ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους, λογιστὰς καὶ ἄλλους τεχνικοὺς ἐμπειρογνώμονας, δισκειριστικοὺς προσωπικούς, δικηγόρους, πράκτορας καὶ ἄλλους ὑπαλλήλους τῆς ἐκλογῆς των, μεταξὺ τῶν νομίμων εὐρισκομένων ἐν τῇ Χώρᾳ καὶ ἀπολαύσοντας κατὰ νόμον τοῦ δικαιώματος ἔργασίας.

'Ἐπι πλέον τοιούτῳ πολῖται καὶ ἑταῖροι θὰ δύνανται νὰ χρηστοποιούν προσωρινῶς λογιστᾶς, καὶ ἄλλους τεχνικούς ἐμπειρογνώμονας, ἀσχέτως ἐνδικότητος καὶ ἀσχέτως τοῦ κατὰ πόσον οὗτοι κέκτησαν τὰ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας ἀπαιτούμενα προσδότοι διὰ τὴν ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων των, πρὸς τὸν εἰδικὸν σκοπὸν νὰ προβάνουν εἰς μελέτας, λογιστικούς ἐλέγχους καὶ τεχνικάς ἔρευνας δι' ἀποκλειστικούς λογαριασμούς τῶν ἐργοδοτῶν των, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν λειτουργίαν ἐπιχειρήσεων ἐλεγχομένων ὑπὸ τῶν

(*) Τὸ κείμενον τῆς Συνθήκης ἐδημοσιεύθη δόλκηρον εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Οκτωβρίου τοῦ 1951 τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν'.

Προσοχή

Πρέπει νὰ μὴ ἐγκριθῇ οὔτε ἀπὸ τὸν κ. Λαμπριανίδην, πολὺ δὲ περισσότερον ἀπὸ τὴν Νομιματικὴν Ἐπιτροπὴν ἡ ἀπόφασις τῆς Διοικήσεως τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ξενοδοχείου 'Ακροπόλεως'.

Δὲν θέλομεν νὰ ἀπηχήσωμεν τὰ δσσα σκανδαλώδη λέγονται γύρω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν. Μᾶς ἐνδιαφέρουν κυρίως τὰ πράγματα, ἀτίνα καὶ ὑπαγόρευσον τὸ καθήκον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας'. Οφείλει οὔτος νὰ προσπάτῃ τὰ κεφάλαια τῶν ἀπομάχων ναυτικῶν ἀπὸ τὴν κακήν αὐτὴν τοποθετησιν. Αἱ ἐδδομῆκοντα χιλιάδες χρυσῶν λιρῶν, ποὺ θὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ξενοδοχείου, θὰ πρέπει, κατὰς γενικήν ἐντύπωσιν, νὰ θεωρηθοῦν χαμένα. Πρῶτον διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν. Δεύτερον, διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν. Δεύτερον, διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν. Δεύτερον, διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν. Δεύτερον, διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν. Δεύτερον, διότι τὸ τίμημα εἶναι αὐτὸ καθ' ἐστὸ ἀκριβὲν.

Ἄς ἔχῃ ὑπὸ όψιν του τὰς ἀνάτερα παραπρήσεις ὁ κ. Λαμπριανίδης, ὅταν θὰ τοῦ ὑποβληθῇ πρὸς ἐγκρισιν ἡ ἀπόφασις τῆς Διοικήσεως τῆς ἀγοράς. Βαρυτάτην θὰ ἀναλάβῃ οὔτος ειδύνην ἔναντι τῆς ὑποστάσεως τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἰδρύματος τῶν ναυτικῶν μας, ἐν θελήση, ὅποθενδητος πειλόμενος, νὰ καταστῇ ὁ εἰσιγητῆς πρὸς τὴν Νομιματικὴν Ἐπιτροπὴν μιᾶς τοιαύτης καταφώρων ἀσύμφορου διὰ τὸ Ν.Α.Τ. ἀγοράς. Άς ἔξετάσῃ ὁ κ. 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας προσωπικῶν τῆς ὑπόθεσιν. Έχομεν ἀπόλυτον ἐμπιστούμην εἰς τὴν ὄρθροφροσύνην του.

Τελευταίων τούτων η εἰς τὰς δοτούσαις οὔτοις έχουν οἰκονομικὸν συμφέρον ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τούτων,

Εἰς τὸ 16ον ἄρθρον παράγραφος 4 ἀναφέρεται ὅτι:

Ἐκάπετρον τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν ἐπιφυλάσσει ἐν τοσούτῳ εἰς ἀπὸ τὸ δικαίωμα: α) νὰ παρέχῃ ειδικὰ πλεονεκτήματα ἐν σχέσει πρὸς φόρους, τέλη καὶ βάρη εἰς πολῖτας, εἰς ἐγκατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρας πάσης τράπης χώρας ἐπὶ ἀμοιβαίτητη, ἐφόσον τοιαῦτα πλεονεκτήματα παρέχονται ωσαυτὰς εἰς πολῖτας, εἰς ἐγκατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρας τοῦ ἔτερου Μέρους. β) νὰ παραχωρῇ εἰς ὑπηκόους, εἰς ἐγκατεστημένους καὶ εἰς ἑταῖρας τράπης χώρας εἰδικὰ πλεονεκτήματα δυνάμει συμφωνίας μεταξὺ τῶν χώρων ταῦτης διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῆς διπλῆς φορολογίας ἢ τῆς ἀμοιβαίας προστασίας τοῦ εισιδημάτου, καὶ γ) νὰ παραχωρῇ εἰς τοὺς ιδίους αὐτῆς πολῖτας καὶ εἰς τοὺς ἐγκατεστημένους ἔξ ομόρων χωρῶν ἀπαλλαγὰς προσωπικῆς φύσεως ὡς πρὸς τὸν φόρον ἐπὶ τοῦ εισιδημάτου καὶ τὸν φόρον κληρονομίας εὐνοικωτέρας τὸν παρεχομένων εἰς ἄλλα μη νομίμως ἐγκατεστημένα πρόσωπα.

Καὶ τέλος εἰς τὸ 23ον ἄρθρον παράγραφοι 4, 5 καὶ 6 δρίζεται:

4. Εἰς δολοὺς τοὺς λιμένας τῆς Ἐλλάδος οἱ πολίστροι δῶν ὑπὸ σημασίαν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν πλοίων καὶ ἀμοιβαίας εἰς δολοὺς τοὺς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἐμερικῆς οἱ πολίστροι δῶν τῶν ὑπὸ Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων, ὃν τὰ πληρώματα, ἡθελον παύσει νὰ εἰναι πλήρως συγκεκροτημένα λόγω ἀσθενείας ἢ δι' οἰωνίδηποτε ἀληγονίας, οὐδὲν τούτων τοιαύτων τοῦ πολίστρου.

5. Προδενικοὶ ἀρχαὶ, ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν δουλοπήποτε ὑπάρχουσαν τοιαῦται ἐντὸς τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους, θὰ τυχάνουν τῇ αἰτήσει τῶν ἔκ μερους τῶν ἔντοπιων ἀρχῶν τῆς ἀπαιτουμένης βοηθείας πρὸς ἐκτέλεσιν, συμφώνως πρὸς τοὺς κειμένους ἐπιτοπίους ιόμους καὶ κανονισμούς, τῶν καθηκόντων τῶν σχετικῶν πρὸς τὴν πήρησιν τῆς πειθαρχίας καὶ τάξεων ἐπὶ τῶν πλοίων. Διαφοραὶ μεταξὺ τῶν μελῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν σχετικοὶ πρὸς τὰς συμβάσεις ἐργασίας των, πλήν της περιπτώσεως καθ' ἓν τὰ ἀρμόδια δικαστικά ἀρχαὶ ἡθελον τυχὸν ἐπίλοφη, θὰ ἐπιλύωνται ὑπὸ τὸν Προδενικὸν Ἀρχῶν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

6. Ναυτικοὶ, οἵτινες εἰναι πολῖται τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν, θὰ δύνανται νὰ ἀποτελέσσονται εἰς λιμένας τοῦ ἔτερου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν πρὸς ἐπιστρόμεστον ἐθνικῶν πλοίων, μερίμνη τῆς Προδενικοῦ Ἀρχῆς, εἴτε μεμονωμένων εἴτε καθ' ὅμιδας, βάσει ναυτικῶν φυλλαδίων ἐπεχοντων θέσιν διαβατηρίων. Όμοιως εἰς πολίτας ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων Μερῶν θὰ διέπρεπαι τὰ διελεύσοντας διὰ τῶν ἔδαφῶν τοῦ ἔτερου Μέρους κατὰ τὰ τήρη μετάβασιν τῶν πρὸς ναυτολόγησιν η παλινόστησην, βάσει ναυτικῶν φυλλαδίων ἐπεχοντων θέσιν διαβατηρίων.

Διὰ τὸν λιμένα καὶ πάλιν

Οὔτε η παρούσα Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν κατώρθωσε νὰ ἐκφύγη πού φαύλου κύκλου τῆς αύξησεως τοῦ τιμολογίου τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ τῶν λιμενικῶν τελῶν διὰ νὰ ἀντικρύσῃ τὰ ἐλλειμματα ἐκ τῆς ἐργολαβίας τῶν φορτοεκφορτωτων. Ήδησε τα φορτοεκφορτωτικά κύτους κατὰ 50% καὶ τὰς ἐργασίας τῶν λοιπῶν σταδίων κατὰ 10—30%. Ήδησε επίσης καὶ τα τέλη προσομίσεως τῶν πλοίων κατὰ 50%.

Τὰ λεγόμενα περὶ μὴ ἐπιβαρύνσεως τοῦ κόστους τῶν βασικῶν εἰδῶν

**ADEN
Ionian Scandinavian Lloyd**
Shipping Agents & Brokers—Clearing—Transit—Fuel & Water
Suppliers—Lighters & Tugs—Ship Repairs.

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

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ — ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

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



Cables:
1) AELOS
2) ISCALLLOYD { ADEN
PHONE:—
226 (3 Lines)

τῆς λαϊκῆς διατροφῆς διὰ τοὺς ἀφελεῖς μόνον προορίζονται. Ο λιμὴν καθιστάται καὶ παλιὸν διὰ τῶν νέων αὐξήσεων ἀκριβώτερος καὶ τὸ ψηλότερον κόστος τῶν φορτοεκφόρτωτικῶν υπὲρ εὖ, ἀσφαλῶς, ἀντίκτυπον εἰς τὴν ὅλην του κίνησιν.

Ἐκεῖνο, δυστυχῶς, ποὺ δὲν θέλουν οἱ ἔκάστοτε αὐθένται τοῦ λιμένος να ἀντιληφθούν, εἶναι τὸ δι' ὄλους τους ἄλλους ἀναμφισθῆτητον γεγονός τῆς ἀκριδείας τῶν ἐν τῷ λιμενὶ ἐργασιῶν. Καὶ αὐτὶ διὸ τῆς περισυλλογῆς, τῆς ἀπλουστεύσεως τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπωσεων καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐπιθαρυσσέων εἰς τὰ χαμηλὰ τούλαχιστον ἀξίας φορτιά να επιδιώχουν τὴν ἐπανούσον εἰς τὸν λιμενά τῆς φυγαδευθεῖσης πρὸς τοὺς γύρω ορμοὺς κινήσεως, συνεχίζουν πρὸς τῶν συσσωρευμένων ἐλλειμμάτων — τὰ ὅποια καὶ θεατὴς εἰσακολούθησον νὰ συσσωρευνται — τὴν γνωστὴν μέθοδον Μπουζάνη τῆς αὐξήσεως τῶν φορτοεκφόρτωτικῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν λιμενικῶν τελῶν. Εἶναι ἡ ευκόλος λύσις, ἥτις, δύναται εἰς τὸ τέλος καθιστᾶ δυσχερεστέραν τὴν θεσιν τοῦ λιμένος, ἐπιτεινει, ἀντὶ νὰ διορθώσῃ τὴν κακεξίαν τῶν οἰκονομικῶν του πραγμάτων.

Ἐπιστεύσαμεν πρὸς στιγμήν, ὅτι τὸ δημιουργηθὲν διὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς εὐνοώτερον καθεστῶς διὰ τὸ κόστος τοῦ λιμένος θὰ διετηρεῖτο, ινα ἀκριβῶς διασκεδασθῇ καὶ ἡ ἐντύπωσις περὶ τῆς ἀκριδείας τῶν φορτοεκφόρτωτικῶν καὶ πάσης δι' αὐτοῦ διακινήσεως ἐμπορεύματος καὶ ἐδραιωθῇ μια νέα περιόδος διὰ τὸν λιμένα. Ἐπιστεύσαμεν ἀκοῦμ, ὅτι σύντονος θὰ ἀνελαμβάνετο ἀπὸ τὴν νέαν Διοίκησιν ἡ προσπεια τῆς παροχῆς πάσης διευκολύνσεως διὰ τὰ φορτιά τῆς ξυλείας καὶ πάσης ἑκπτωσεως εἰς τὰ ἔγχωρα χαμηλῆς ἀξίας εἰδή διὰ νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ προσούσων εἰς αὐτὸν τὴν ζωροτέραν κίνησιν καὶ τὴν πλέον ἀνέτονον οἰκονομικὴν κατάστασιν. Ἐπιστεύσαμεν εἰς τὴν λῆψιν μέτρων θετικῶν διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης — ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς — με τιμολόγια εὐθηνά, ινα συγκεντρώσωμεν εἰς τὸν λιμένα σχετικὴν τινα διαμετακομιστικὴν κίνησιν, κυρίως, δύναται, τὴν πολύτιμων ἐργασίαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν ἀνεφοδιασμῶν τῶν πλοίων καὶ τῆς περιατέρων βιομηχανικῆς ἐπεξεργασίας ἡμικατειργασμένων ἐκ τοῦ ἑντερικού εἰσαγομένων προϊόντων. Ἐπιστεύσαμεν ἀκριβῶς, ὅτι μαζὶ με τὴν περισυλλογὴν θὰ ἡνίογοντα νέοι δόμοι εἰς τὴν λιμενικὴν δραστηριότητα, μετὰ τὴν θεσπισθεῖσαν ἐλευθερίαν εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον καὶ τὴν διευκόλυνσιν τῶν ἔξαγωγῶν διὰ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς δραχμῆς, νὰ ἐπανεύρῃ ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς τὸν ἐντονώτερον ρυθμὸν τῆς κινήσεως του καὶ τὴν οἰκονομικὴν αὐταρκείαν.

Ἐπλανήθημεν ἀπόχωρος. Οι σημερινοὶ ἀνθρώποι τοῦ λιμένος, ὁ εἰς δικαστικός, ἀμοιρος πάσης σχετικῆς γνώσεως, ὁ ἄλλος τελωνειακός, ἀκροβιγώς πως ἐννεμερωμένος ἐπὶ τὸν λιμενικὸν προβλήματος, πορά τας ἀγοθάς των προθέσεων, ἡκολούθησαν τὴν πεπατημένην. Τὴν αὐξήσην τῶν ἔσδων τοῦ Ὀργανισμοῦ ἐπεδίσαν διὰ τοῦ ὑψηλοτέρου τιμολογίου καὶ ὅχι διὰ τῆς περισσοτέρας κινήσεως. Υιοθέτησαν τὰς εἰσηγήσεις τῶν αὐτῶν ὑπαλληλικῶν κυκλῶν, οἵτινες με τὴν ἀθεράπευτον αἰσιοδοξίαν τῶν ἔφερον τὸν λιμένα εἰς τὸ σημερινὸν οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον. Δένη ἡθέλησαν οἱ κ. κ. Βελούζος καὶ Ἀναστασάτος νὰ ἀντιμετωπίσουν ἀποφασιστικῶς τὸ πρόβλημα ἀπὸ τῆς παραγματικῆς του πλευρᾶς. Τὰ συνθήματα τῆς προσποθείας των ἐπρεπε να είναι: Ὁργανώσις καταλύτη, ὁρθολογιστική κατανομὴ τῆς ἐργασίας, περισυλλογή, μικρότερα ἔξοδα διοικησεως, βαθμιαία ἔξοδος τῶν περιττῶν καὶ τῶν παρασιτικῶν ἐργαζομένων — κατὰ τὸ ἐφαρμοσθεῖσαν ἀθόρυβον συστῆμα ἐπὶ τῆς προγενέστερας διεύθυνσεως τοῦ κ. Μαρή — καὶ χαμηλά, τὰ χαμηλότερα δυνατά τιμολόγια διὰ πάσαν περίπτωσιν ἐργασίας ἐν τῷ λιμένι.

Ἄν διαλιμὴν ἔβλεπεν ἐπανερχόμενην, κατὰ ποσοστὸν ἔστω, τὴν φυγαδευθεῖσαν πρὸς τὴν Ἐλευσίνα κίνησιν, καθίστατο δὲ καὶ εὐθηνότερος διὰ τὰς μεταφορτώσεις, θὰ ἐκερδίζετο, ἀσφαλῶς, ὁ ἀγών της λιμενικῆς ἐπιβιώσεως. Ο Ο.Α.Π. θὰ ἡδύνατο νὰ ισοσκελίσῃ τὸν προϋπολογισμὸν του καὶ νὰ στρέψῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὴν προσοχὴν του πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀπαραιτήτων νέων ἔργων.

Πέρσαν, δύναται, τῶν νέων αὐξήσεων τῶν τιμολογίων οἱ διοικούντες τὸν λιμένα, ἐν τῇ ἀπεγνωμένῃ προσποθείᾳ των πρὸς ἀνένευσιν νέων πόρων, ὑπεδειχθεῖσαν εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῶν Δημοσίων Ἑργῶν καὶ αὐτός, ὃς φάνεται, ἀπεδείχθη τὴν εἰσήγησιν των, διὰ τὴν ἐπιβολὴν τέλους φορτοεκφόρτωσεως, ὑπὲρ τοῦ Ο.Α.Π. εἰς τὸ πτερελαϊσμόν, τα τοιμέντα καὶ τὰ λιτάστατα, εἰς τὸ φορτία, δηλαδή, ποὺ δὲν ἀπασχολοῦν τὸν Ὀργανισμόν, ὡς ἐργολάθον φορτοεκφόρτωσεως. Ή μεθόδος εἶναι γνωστή, δόσον καὶ ἀπλή. Θὰ ἐπιβάλλουν τὸ τέλος αὐτό, ὅπερ βεβαίως ἡ καταναλώσις θὰ κληθῇ νὰ τὸ πληρώσῃ, διὰ νὰ καλύψουν ἐμβαλλωματικῶς τὰ ἐλλειμμάτα καὶ νὰ ἀποφύγουν τὰς ριζικὰς λύσεις. Πρόκειται, δύναται, περὶ φορολογίας, ήτις μέχριστας ἐνὸς σημείου θὰ εἰλη τὴν θεσιν της, ἀν τούλαχιστον ῥητὸς καθωρίζετο ὅτι διὰ τῶν δόσων θὰ ἐσωδεύνοντο, θὰ ἐξετελούντο νέα ἔργα καὶ δὲν θὰ ἐκαλύπτοντο τὰ ἐλλειμμάτα τῆς κα-

κοδιοικήσεως καὶ τοῦ ἀμαρτωλοῦ παρελθόντος.

Ἄν, δύμα, πρόκειται ἡ νέα ἀνακουφίση προσκαρπούς τοὺς διοικούντας τὸν Ο.Α.Π. καὶ τοὺς προσταμένους τῶν κρατικῶν παράγοντας ἀπὸ τὴν πίεσιν τῶν τρεχουσῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν καὶ νὰ τοὺς διευκολύνῃ νὰ ἀντιπαρέλθουν τὴν ἐπιτακτικὴν τῶν ὑποχρέωσιν περὶ τῆς πλήρους διοικητικῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ, θὰ ἐπρεπε μᾶλλον νὰ μὴ δεχθῇ η Κυβέρνησης τὴν νέαν αὐτὴν ἐπιτάραυνσιν τῆς καταναλώσεως. Ήτο προχειρίου θα συγκαλυφθῇ μία καταστασίς, ήτις αὐτοὶ θὰ είναι χειροτέρα.

Ας μὴ καταληφθούν καὶ οι τωρινοὶ ὄφοντες τοῦ λιμένος ἀπὸ τὴν ἀθεράπευτον αἰσιοδοξίαν τοῦ κ. Μπουζάνη καὶ τῶν ἀνθρώπων του.

Ἄς μη πιστεύσουν, ὅτι διὰ τῆς ἐλευθερίας τῶν εἰσαγωγῶν θὰ μεταβληθῇ ἀρόδη η θεσις τοῦ λιμένος ἐπὶ τὸ καλύτερον καὶ τὸ οἰκονομικὸν ἀδιέξοδον τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ εὕρη τὴν λύσιν του, ὡστε μακαρίως ἐπὶ τῶν κεκτημένων νὰ ἐπαναπαυθούν.

Οφειλουν νὰ ἔχουν ὅτι πίστην των, ὅτι ἡ ἐλευθερία τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου θὰ ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς τὸ μονοπώλιον τῆς δι' αὐτοῦ διακινήσεως ὅλων τῶν κρατικῶν ἐφοδίων. Τώρα καὶ οἱ ἐμπόροι τῶν ἀπαρχιών θὰ δύνανται γὰρ προβαίνουν εἰς ἀπευθείας πρὸς τὸν λιμένα τῶν ἀπευθείας εἰς τὸν λιμένα τῶν πατρών, τῶν Καλαμῶν, τοῦ Ἡρακλείου, τοῦ Βόλου, τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῆς Καβάλλας θὰ βλέπουν εἰς τὸ μέλλον συχνότερα νὰ προσεγγίζουν τὰ φορτγάρα γραμμῆς καὶ εὐθηνότερον δι' αὐτά καὶ τὰ φορτία των νὰ ἐκφορτώνουν ἑκατέστοτες μικρούς.

Ο λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἂν δὲν χαστα, δὲν πρόκειται πάντως νὰ ὠφεληθῇ ἀπὸ τὴν ἐλευθερίαν τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου. Μόνον τὸ χαμπλὸν κόστος τῶν ἀκροβιγών σεων καὶ τῶν μεταφορτωσεων, η τοχεία αὐτῶν δινέργεια καὶ αἱ ἀλλαὶ προϋποτίθεμεναι εὐκολίαι διὰ τὸ ἐμπόρευμα δυνατῶν νὰ συγκρατήσουν μέρος τῆς ἀπερχιακῆς κινήσεως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς.

Τὸ πρόδηλημα συνεπῶς τῆς ἑκάστης τῶν κρατουμένων συστημάτων εἰς τὰ τῶν φορτοεκφόρτωσεων καὶ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἀπαραιτήτων ἔργων συντηρήσεως καὶ ἐπεκτάσεως παρασέμεναι ἀκέραιοι καὶ μετά τὰς ἐπιβληθεῖσας νέας ἐπιθαρυσσεων εἰς τὰς αὐξήσεις τῶν τιμολογίων.

Κρίμα, διότι η Κυβέρνησης δὲν ἡθέλλησεν ἀκόμη νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τοῦ λιμένος μὲν γνώμονα τὴν πραγματικότητα καὶ τας προεκλογικάς της ἐπαγγελίας. Η κοινοβούλευτική της δύναμις καὶ η ἀνεπιγύπακτος λαϊκή ἐμπιστούση τῆς παρέχει τὴν δύναμιν νὰ ἐκκαθαρίσῃ καὶ ὅχι νὰ συγκαλύψῃ μίαν οἰκτράν κατάστασιν, ήτις ἔφερε τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς εἰς τὸ σημερινὸν των κατάντημα.

Μᾶς προλαμβάνουν οι γείτονές μας οι Ἐδραῖοι εἰς τὰς συζητήσεις περὶ συστάσεως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς μιας πραγματικής ἐλευθέρας ζώνης. Κατὰ πληροφορίας ἐκ Τέλ Αΐδι ξένοι κεφαλαιούχοι ἔζητοσαν ἀπὸ τὴν Ἐδραϊκή Κυβέρνησην τὴν παραχώρησιν· ἀδέίσας συστάσεως εἰς τὸν λιμένα τῆς Χαϊφας Ἐλευθέρας Ζώνης. Προτείνεται, δηποτὲ ἐντὸς τῆς Ζώνης συσταθῆ τράπεζα, μὴ ὑποκειμένη εἰς τὸν συναλλαγματικὸν περιορισμό, τοὺς ισχύουσας διὰ τὰ πιστωτικά ίδρυματα τοῦ Ἰστραή. Η Τράπεζα αὐτή, θὰ χρηματοδοτήσῃ ἀκριβῶς τὰς διὰ τὴν Ζώνης διενεργούμενας συναλλαγάς.

Τὰ εἰσαγόμενα καὶ ἔξαγομενα ἐμπορεύματα, καθὼς καὶ τὰ ύφιστανεανά ἐντὸς τῆς Ζώνης τὴν ἐπειργασίαν θὰ είναι ἀπτηλαγμένα τελονειακῶν δοσμῶν.

Η Κυβέρνησης, προσθέτουν αἱ πληροφορίαι, μελετᾶ τὰς προτάσεις καὶ φάνεται διατεθεῖση νὰ διευκολύνῃ τὴν σύστασιν τῆς Ζώνης, ἵνα δι' αὐτῆς τὸ ἐμπόριον τῶν μακρυῶν χωρῶν τῆς "Απω Ανατολῆς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς διεξάγεται μέσω τῆς Ζώνης διὰ τὰς χώρας τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Εγγύς Ανατολῆς". Τί ἀλλο θὰ ἐπρεπε να σκεψῇ τις διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἐφ' διστονίας, διέμησης μεταλληλούδη προϋποθέσεις.

Τὰ δείγματα τῆς κακοπιστίας

Νὰ προσέξουν, παρακαλούνται, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν, ιδιαιτέρως οἱ κ. κ. Μαρκεζίνης καὶ Παπαγιανῆς, τὸ κάτωθι περιστατικόν, ἀρκετά χαρακτηριστικὸν τῆς κρατουμένης υπηρεσιακῆς νοοτροπίας, ὅπτας τούτο εκτίθεται εἰς τὸ ὑπόμνημα τῆς ἐνδισφορούμενης ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως.

Εἰς τὸν διαμενούτας καὶ εὐδόκατα εἰς τὴν ζένην συναλλασσομένους "Ελλήνων ἐφοπλιστῶν προκαλεῖ ἐντύπωσιν η στενότητα τῆς ἀντιλήψεως, ἀν μὴ καὶ ἡ κακοπιστία, μὲ τὴν ὄποιαν ώρισμένα κρατικὰ ὄργανα — τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου ιδιαιτέρως — χειρίζονται εἰς πάσαν περίστασιν τὰς ὑποθέσεις τῆς Ναυτιλίας. Τὸ πνεύμα

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS

INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

της προκαταλήψεως και της άδηφαγικής διαθέσεως κατάδηλον καθίσταται είς πάσαν των ένεργειαν. Σωρείσιν σχετικών υποθέσεων έχουμενονός όψει μας.

Οι έφοπλισταί, συνειθισμένοι από την τάξιν και την εύθυτητα των ξένων υπερεσιών εις τὰς σχέσεις των με τους πολίτας, δεν είναι προητοιμασμένοι νὰ δεχθούν την στρεφοδικίαν και τὴν στενότητα τῆς σκέψεως τῶν ἑδῶ κρατικῶν ὄργανων. «Εφθασαν, καὶ πολὺ δικαῖως, νὰ φούνται τὰς ἐλληνικὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας, νὰ τὰς ἀποφεύγουν καὶ νὰ εὑχωνται εἰς τὸν Θεόν νὰ μὴ ἐμπλακοῦν ποτὲ εἰς οἰσανδρήποτε ἀντιδικίαν μὲν αὐτάς.

Καὶ νὰ σκεφθῇ κανείς, ὅτι ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας καὶ ὑπὸ τὰς κρατούσας αὐτὰς ἐντυπώσεις ἐπιδιώκεται απὸ τὴν Κυβέρνησιν ἡ ἐπάνοδος ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν σημαίαν μας! Εἰναι, δυστυχώς, ματαιοπονία, ἔφόσον οἱ ἀνθρώποι τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν δὲν ἀλλάξουν νοοτροπίαν καὶ ἔφοσον τὸ κακὸν παρελθόν δὲν ἐκκενθρίσθη τελείως.

Ίδου καὶ τὸ ὑπόνημα τῆς Ατμοπολίτικας Κάσσου. 'Απευθύνεται πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ. 'Ἐπορκείτο νὰ ἐπιδοθῇ εἰς αὐτὸν κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν του εἰς τὸ Λονδίνον.

Κύριε 'Υπουργέ,

Πρὸς ἔνσχυσιν τῶν προσπλαΐσιας σας διὰ τὴν ἀνέρεσιν καὶ βελτίστου τῶν κακῶν ἔχοντων ἐν τῷ 'Ελληνικῷ Εμπορικῷ Ναυτιλίῳ, θέτομεν ὑπὸ δψιν ὑμῶν τὸ κατωτέρω σκάνδαλον, ἀποτελοῦν ἐν ἑκ τῶν δειγμάτων τῆς δολίας ἀντιδράσεως, ἥτις ἀσκεῖται ὑπούλως παρ' ἔνιων δημοσιούποληλκιῶν τετραχών. 'Ἐν τῷ μελέτῃ τῆς περιπτώσεως ταύτης, θὰ ἀντιληφθῆται, ἐπλίσουμεν, ὅτι αἱ ἀναμφισθήτως ἀγαθαὶ τόσον ὑμάντες, δσον καὶ τῶν 'Ελλήνων πλαιοκτητῶν προθέσεις δὲν είνε ἄλλο τι, παρὰ ματαιοπονία, ἀτυχῶς.

Ἐν ἔτει 1951 ἐκλήθημεν νὰ καταβάλωμεν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον £ 1946.5.0, ὡς φορολογίαν τοῦ ἔτους 1947 διὰ τὸ ἡδη πρὸ πολλοῦ πωληθὲν ὀπτικόπλοιον 'ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ'. 'Η προθεσμία πληρωμῆς ἐλήγε τὴν 31ην Ιανουαρίου 1951.

Ἐξ ἡμέρας, πρὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας καὶ συγκεκριμένων τὴν 25ην Ιανουαρίου 1951, δὲ ποργάφων τὴν παρούσαν ἐνεχείρισεν αὐτοπροσώπωντας εἰς τὴν ἐνταῦθα Πρεσβείαν μας τὴν σχετικὴν διὰ τὴν ἔξοφλησιν τοῦ ὡς ἀνω ποσοῦ ἐπιταγὴν, ἐπὶ παρούσια τοῦ δὲ ἀντιληφθῆται ἀμέσως τῆς πλεγράφημα τῆς Πρεσβείας πρὸς τὴν 'Εφορίαν Πλοίων Πειραιῶς, διὰ τοῦ ὅπου ἐθεδοιούντο, ὅτι ἡ Ἐταιρία *'Κάσσος'* κατέθεσε τὴν ἡμέραν ἑκείνην τὴν ὡς ἀνω ἐπιταγὴν ἐν £ 1946.5.0 πρὸς ἔξοφλησιν φορολογίας ἔτους 1947 τοῦ ἀ.π 'ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ'.

Σημειώσατε, παρακαλοῦμεν, ὅτι τὸ ποσὸν τοῦτο προήρχετο απὸ 'Ελληνικού λογαριασμού ἀγγλικῆς διαμονῆς (Greek Special Resident Account), ὡς ἡ βεδικώσας τῆς ΥΠΟΥΡΓΑΛΙΑΣ ΝΤΗΚΟΝΣ ΜΠΑΝΚ, ἐπὶ τῆς διποίας Τραπέζης ἐσύρθη ἡ ὡς ἀνω ἐπιταγὴ.

Συνέδη ὅμως, ἡ κακοτυχία νὰ εἰσπραχθῇ ἡ ἐπιταγὴ ἀργότερον, τὸν Ιούνιον τοῦ 1951. 'Η καθυστέρησης αὐτὴ ἐγένετο ἀφορμή, ὅπως ἀνατέθηται εἰς τὸν ἐνταῦθα εύρισκομενὸν Οἰκονομικὸν 'Εφορίαν κ. Μυλωνᾶς νὰ ἔξακριβωσῃ κατὰ πόσον ἡ ἐπιταγὴ προήρχετο ἡ μὴ ἀπὸ ἐλληνικὸν λογαριασμὸν. Καὶ ὁ κ. Μυλωνᾶς, ἐπικοινωνήσας δις μετὰ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ΓΟΥΥ-ΙΔΛΙΑΜΣ ΝΤΗΚΟΝΣ ΜΠΑΝΚ, ἔξεκριβωσεν, διὰ διάντος ἐπρόκειτο περὶ ἐλληνικού λογαριασμοῦ, ὡς ἡ ἐσώκλειστος ἐν ἀντιγράφῳ ἐπιστολὴ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Τραπέζης τούτης, συνταχθεῖσα ἐνώπιον συμβολαιογράφου, ἥτις καὶ ἀκολούθως μεταφρασθεῖσα ἐν τῷ 'Ελληνικῷ Προξενείᾳ Λονδίνου, ὑπεβλήθη ἀρμόδιως εἰς τὸ 'Υπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν. 'Έξεκριβωσεν ἐπὶ πλέον ὁ κ. Μυλωνᾶς, διτὶ ἡ Τραπέζα τῆς Ἀγγλίας είχεν διάντος ἐγκρίνει τὴν ἀποστολὴν τοῦ συναντάγματος πρὸ τῆς 31ης Ιανουαρίου 1951, τελευταῖς διμέρεσ τῆς προθεσμίας διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ φειδιούμενού ὡς ἀνω φόρου.

Παρό ταῦτα, εἴτε λόγω κακῆς εἰσηγήσεως, εἴτε λόγω μὴ κατανοήσεως τῶν περιστατικῶν, εἴτε καὶ παντελούς ἀγορίας τοῦ χαρακτήρος 'Ελληνικῶν Λογαριασμῶν καταθέσεων ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ τῶν λογαριασμῶν διαμονῆς (resident account), ἐπεβλήθη κατὰ τῶν πλαιοκτητῶν πρόστιμον καὶ ὑπελογισθησαν τοῖς ὑπερημερίασις τὸ δόλον ποσὸν τοῦ καταβληθέντος φόρου.

Ἐξηῆθη ἀμέσως ἡ ἀρσίς τοῦ προστίμου. Σκοπὸς καὶ ἔνοια τῆς ἐπιβολῆς προστίμων εἶνε, δεβαίως, ἡ τιμωρία τῶν διυτροπούντων ὀφειλετῶν καὶ ἡ κατοχύωσις τοῦ Δημοσίου ἔναντι τῆς φοροδιαφυγῆς. 'Ημεῖς, καταβολόντες τὸν φόρον ἐμπροσθέμων καὶ πληρώσαντες πάντοτε τοὺς ὁδούς μας ἀνευ οὐδεμίας καθυστέρησεως, δηλοῦμενος ὅτι τῆς μεγαλειτέρας ἀσφαλὸς ἐπεικούς μεταχειρίσεως ἀπὸ μέρους τοῦ Δημοσίου καὶ ἀνόκμη, ἀνευ προστίπτος μας, εἴτε διότι ἔνας πτωχὸς ὑπάλληλος τῆς διαχειριστρίας Ἀγγλίκης Ἐταιρίας παρέλειψε νὰ προδῇ εἰς μίαν διατύπωσιν—διὰ τὴν διατύπωσιν, ἀλλως τε, οὔτε αὐτός, οὔτε ἑταῖρος, οὔτε ἡμεῖς εἶμεθος ἐκ τοῦ νόμου ὑποχρεωμένοι νὰ κάμψωμεν—εἴτε διότι ἡ Πρεσβεία δὲν παρουσιάσειν ἀμέσως τὴν ἐπιταγὴν πρὸς πληρωμὴν, ὀναμένουσα τὴν εἰδοτοίησι τῆς ἐγκρίσεως, τὸ συναντάγμα ἔθθασεν εἰς χείρας τοῦ Δημοσίου μὲν καθυστέρησην μερικῶν μηνῶν.

'Αντ' αὐτοῦ, δ.κ. 'Υπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, παρασυρθεὶς, ἀσφαλῶς, ἀπὸ κακὰς εἰσηγήσεις, ἔξεδωσε τὸν ὑπό δριθ πρωτοκόλλου E.5504) 15.4.53 ἀποφάσιν, δ. δοποίας καταμαρτυρεῖ τὴν πλήρη ἀγνοιαν τῆς ὑπ-

ρεσίας καὶ ὡς ἐκ τούτου καὶ τὴν ἄρνησιν τοῦ κ. ὑπουργοῦ διὰ τὴν ἀρσίν τοῦ προστίμου, δ. ὁ ὀποῖον, τοῦμεν εύθυνος μᾶς ἡ διαθέση διάληκτη διὰ τὴν ἀποτροπὴν τοῦ κινδύνου τῆς ἀγένησεως τόκων ὑπερημερίας κλπ. καὶ μὲ τὴν δεβαίωση, δ. διτὶ ἡ οὐδελεν ἀναγνωρισθῆ τὸ δίκαιον μας μεταγενεστέρως.

'Υποβάλλομεν ὑμῖν, κ. 'Υπουργέ, συνημμένως: 1) 'Αντίγραφον τῆς ἐπιστολῆς τοῦ διειθυντοῦ τῆς ΓΟΥΥ-ΙΔΛΙΑΜΣ ΝΤΗΚΟΝΣ ΜΠΑΝΚ, 2) 'Αντίγραφον ἐπιστολῆς τῆς Β. Πρεσβείας μας ἐν Λονδίνω, 3) 'Αντίγραφον σημειώματος τοῦ ταμείου μας συμβούλου, παρέχοντας σφεῖς ἔξηγήσεις περὶ τῶν Ἑλληνικῶν λογαριασμῶν Ἀγγλίας καὶ λογαριασμῶν διαμονῆς, 4) 'Αντίγραφον ἔγγραφο τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημ. Λογιστικοῦ, δ. δι. σύντελεται, δ. πως δ. Διεύθυντής τοῦ Ταμείου Εἰσπράξεως Πλοίων θεωρήση τὴν καταβολὴν ὡς ἐμπροσθέματος γενομένην καὶ μᾶς ἀπαλλάξῃ τοῦ προστίμου καὶ τέλος 5) Τὴν ἀνέλπιστον ἀπόφασιν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν.

Εἰς οὐδὲν Κράτος τοῦ κόσμου παράγοντες εἰσφέροντες δσα ἡμεῖς εἰσφέρομεν εἰς τὴν ἔθνική μας καὶ τὴν δημοσίαν οἰκονομίαν, θὰ ἐδίκουστο μικροζητήματας ὡς τὸ ἐν προκειμένῳ καὶ θὰ ἐβασανίζοντο ἀπὸ τοῦ 1951 μέχρι σήμερον, μὲ ἀλληλογραφίαν, μὲ ἀπασχόλησην δικηγόρων, προσωπικοῦ καὶ ἡμῶν τῶν ίδιων, διὰ νὰ καταληφωμεν εἰς τὸ τέλος εἰς μίαν ἀπόφασιν, διὰ τὴν διποία τιμωρούνται, διότι αὐτοὶ μὲν κατέβαλον τοὺς φόρους των, αἱ δὲ δημόσιαι ὑπηρεσίαι παρεδήγησαν τὸ προσορι.

Θέτομεν ὑπὸ δψιν ὑμῶν τὰ ἀνωτέρω, μὲ τὴν ἐλπίδα, δ. ἔστω καὶ τὴν τελευταῖαν στιγμήν, συνωδὰ πρὸς τὰς ἐπαγγελίας καὶ τὰς εἰλικρινεῖς προθέσεις τῆς Κυβερνήσεως, θὰ ἐπιληφθῆται τοῦ ζητήματος διὰ τὴν ἄρσην ἐνὸς προστίμου, δ. ποιον οὐδέποτε θὰ ἐπρεπε νὰ εἶχεν ἐπιβληθῆ.

Εὐχαριστοῦντες ὑμᾶς ἐκ τῶν προτέρων, διατελοῦμεν

ΜΕΤ' ἐξαιρέτου ὑπολήψεων
ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΚΑ ΚΑΣΣΟΥ Α. Ε.

Λονδίνου, 14 Ιουλίου 1953.

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Διὰ τὴν πληρεστέραν τοῦ ἀνωτέρου θέματος κατανόσιν ὑπεβλήθη μετὰ τοῦ διαντέρω πομπήματος καὶ ἐπιστολὴ τῆς Τραπέζης «Γουλιάμιος Ντήκονς Μπάνκ», ἦρ' ἡς ἐξεδόθη ἡ ἐπιταγὴ τῶν £ 1946.5.0 διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν φόρων. Ως προκυπτεῖ ἐπὶ τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς, δ. ἐνταῦθες τὴν σχετικὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος ἔρευνος οἰκονομικούς ἐν Λονδίνῳ ὑπάλληλος — δ. κ. Μυλωνᾶς — περὶ τοῦ ὃν ἡ ἐπιταγὴ προέρχεται ἐξ ἐλληνικοῦ ἢ μὴ λογαριασμοῦ, περιπλάκη καὶ δὲν κατενόηση τὴν τυπικὴν διάκρισιν τῶν δύο κατηγοριῶν ἐλληνικοῦ λογαριασμοῦ. 'Ἐπει τῆς ἐπιστολῆς τούτης σαφῶς προκύπτει: α) ὅτι τὸ ποσόν £ 1946.5.0 πολλαπλῶν καὶ πρωταρτῶν καὶ πρωταρτῶν καὶ λογαριασμοῦ διαθέσιμου καὶ πληρωτῶν εἰς 'Ελλάδα, δηλαδὴ ἡ συνάλλαγμα διανομῆς νέας φόρου εἰς τὴν γενικήν της 'Αγγλίας ὑπὸ Οίκους ἢ Γραφείου ἐγκατεστημένου ἐν Λονδίνῳ ἐλευθέρων εἰς τὴν Τραπέζης τῆς 'Αγγλίας. 'Η ἐπιστολὴ ῥητῶς καὶ κατηγορηματικός δρίζει, δ. δηλοῦ ἡ ἀρμόδια σύγχρονη διαχειρίσεως ἀναστολής διασημάνει τὸν φόρον τοῦ ζητήματος τῆς Επιταγῆς, δ. ἐπιληφθῆται τοῦ ζητήματος διάστηματος τοῦ ποσοῦ τούτου εἰδὺς ἀμέσως ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῆς ἐπιταγῆς, γ) ὅτι ὁ τίτλος ἐπὶ τὸν χρημάτων, δητοὶ τὸ εἰς διατογὴν δικαιούγραφον οὐδέποτε ἐπανήλθεν εἰς χείρας μας καὶ μέρι της εἰς μετρητὰ εἰστρέψεων του, δ. μεταφορᾶς του εἰς τὸ λογαριασμὸν τοῦ 'Ελλήνου Πρεσβευτοῦ ἐπισκεπτο τούτο οὐτας εἰς χείρας του.

ΤΕΛΕΙΦΙΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

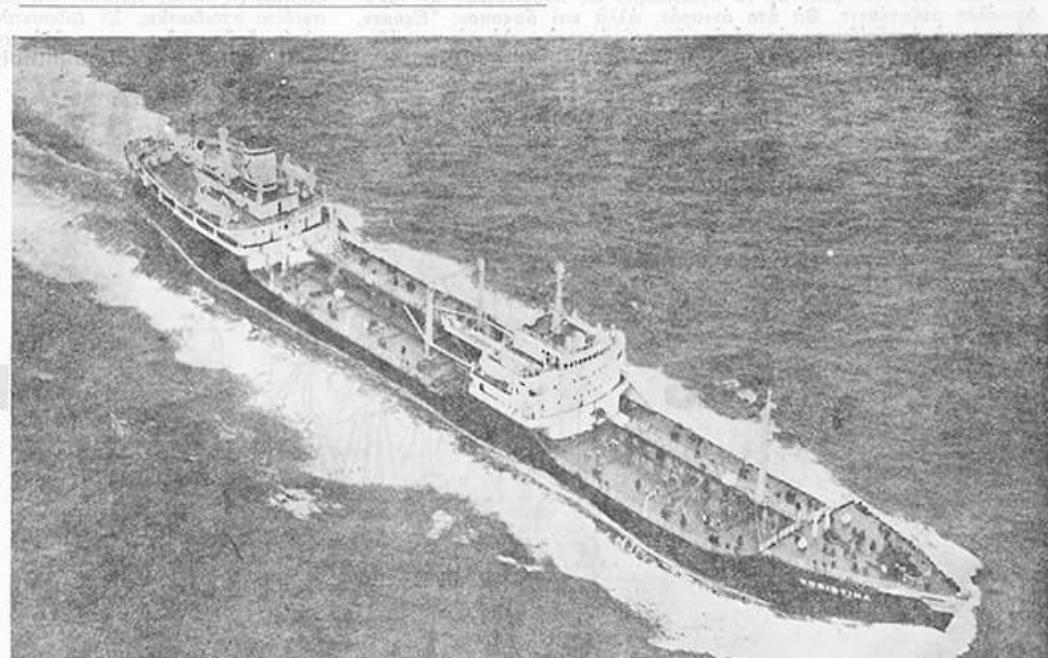
Ἐλάδομεν καὶ εὐχαριστῶντας δημοσιεύμεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Κύριε Διεύθυντά,

Τακτικός ἀναγνώστης τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διαβάζω πάντοτε μὲ μεγάλο ἐνδισφέρον τὴν ἀρθρογραφίαν τῶν ἐπί τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν ζητημάτων καὶ τὰς συστάσεις καὶ ὑποδείξεις τῶν ἐνδεικυμένων λύσεων διὰ τὸ Α ἢ Β θέμα.

Σᾶς διαλογό, δ. δο καταλαμβάνει ἀποκαρδίσωσις, δ. σταν διέπω νὰ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ



Τὸ τέταρτον κατὰ σειρὰν δεξιαμενόπλοιον «Χριστίνα» ἐκ τῶν ναυπηγηθέντων εἰς 'Ισπανίαν διὰ λ)σμὸν ἐταιρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων. Είνε τόννων d.w. 20.000, πρωθωμένων ἀπὸ ἀτμοστροβίλους 8.000 ἵπτων, ταχυτητος 15 μιλλίων. Μῆκος 572.6 ποδῶν, πλάτος 70.6 ποδῶν καὶ ψφος 39.5 ποδῶν.

θίγονται κατ' ἐπανάληψιν ζητήματα σοδαρώτατα, ἐπὶ τῶν διόπιών ἔχει γίνει λόγος πρὸ μακροῦ, διά τινα δὲ ἐξ αὐτῶν πρὸ όλοκλήρων ἔτων. Καὶ διερωτώματι: Διατι, ἀρέ τε γε, δὲν κατωρθώμενοι μέχρι σήμερον ή ρύμισις τῶν ζητημάτων αὐτῶν, τὰ διόπια δὲν ἐμφανίζουνται τόσον δύσκολα, ὡστε νὰ ἀπαιτοῦν πολύμηνον καὶ εἰς τινας περιπτώσεις πολυετὴ μελέτην;

Νά πρόκειται, άρα γε, περὶ ἀδιαφορίας ή ὄμελειάς τοῦ ἀρμοδίου "Υπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν του;" Δέν θέλω νά τὸ πιστεύσω. 'Ως ναυτιλιακὸς καὶ ἔνω ἔρχομαι εἰς ἐπάρ�ην μὲ τὸ "Υπουργείον καὶ οφεῖλω γά ἀναγωρίσω, διτὶ ὅστις πρόκειται περὶ ζητήματος, ή λύσις τοῦ ὅποιου ἔξαρτᾶται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ αὐτό, ή ρύθμισις τοῦ δέν καθυστερεῖ πέραν ενὸς λογικοῦ καὶ δικαιολογημένου χρονικοῦ δρίου. 'Εάν, δώμας, ἀπατήται καὶ ή γνώμη ἄλλου "Υπουργείου ή ἀλλῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας, τότε τὰ πράγματα περιπλέκονται, διότι, σχεδὸν κατὰ κανόνα, τὸ ἄλλο "Υπουργείον ή ἀλλή ὑπηρεσίος διαστιτύπωνει ἀντιρρήσεις καὶ ἀρχίζει τότε μια διέλευνυστίδα μεταξὺ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπατελμάτωσι τῶν ζητημάτων. "Αν δέ είναι ἀνάγκη νά ψυχιμοθῇ καὶ νομοθετικός κάποιο ζητήμα, τότε τὰ πράγματα περιπλέκονται ἀκόμη περισσότερον. "Εχει καὶ τὸ Γενικόν Λογιστήριον τῶν λόγων.

Τὸ φαινόμενον αὐτὸ δὲν παρατηρεῖται, θεῖσίως, μόνον διὰ τὴν ναυτιλίαν ὑπόθεσιν. Εἰνει κοινὸν φαινόμενον διὸ ὅτα τὰ ζητήματα, τὰ ὅποια ἐμπιπτοῦν εἰς τὴν ἀσοδίοτητα διαφόρων ὑπουργείων, τὰ ὅποια ἐμφάζουνται ὡσάν ταῦ ἀμιλῶνται ποιὸν βάθι ἀντίδραση περισσότερον διὰ τὴν μὴ ταχεῖαν ρύθμισιν τοῦ Α ἢ τοῦ Β ζητήματος. "Οταν, μάλιστα, πρόκειται περὶ θεμάτων περιεχόντων καὶ τεχνικά ίδιοτυπίας, ὅπως εἰνεὶ τὰ ναυτιλιακά, τότε ἡ ἀντίδρασις τῶν ἄλλων ὑπηρεσιῶν γίνεται ἐντονώτερα, συνεπικορύωσης καὶ τῆς ἀδαπτησιούς των περὶ τὰ ναυτιλιακά ζητήματα.

Σας γράφω τὰ ἀντέρεω, Κύριε Διευθυντά, δῆλον νὰ ὑπερασμυθῷ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δῆλον ποιὸν φυσικὸν εἶνε, ὡς Ἑλληνικὴ ὑπηρεσία, νὰ μὴ ἔχῃ ἀποφύγει ἐτελῶς τὸ μίσασμα τῆς ἀναβλητικότητος καὶ τῆς γραφειοκρατικῆς νοοτροπίας, ἀλλὰ δῆλον νὰ ἔκφράσω τὴν γνώμην, δῆτι ἡ ἀποτελεμάτωσις τῶν περιστοτέων ναυτιλιακῶν ζητήματων, περιέπλους τῶν ὄποιον καὶ αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» γράφουσιν καὶ ξαναγράφουσιν ἐπὶ μῆνας ἢ καὶ ἔτη, ὀφείλεται, κατὰ μέγια μέρος, τὴν ἡμέρανων σταύρων μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, εἰς τὴν Ἑλλειψιν ἐνίασιας κρατικῆς ἐνεργείας καὶ πλειστάκις εἰς τὴν ἀντίδρασιν τῶν μὲν κατά τῶν δέ.

Υπάρχει, δρά γε, κανέν δραστήριον καὶ ἀποτελεσματικὸν φάρμακον κατὰ τῆς βαρείας αὐτῆς νόσου τῆς κρατικῆς ἔχουσιάς;

Μεθ' ὑπολήψεως
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ

Mία άπαντησις

Ο κ. Γ. Δανιόλος μᾶς ἀπέστειλεν ἀντίγραφον ἐπιστολῆς, ἀπευθυνομένης πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, μὲ τὴν παρακλήσιν ὅπως τὴν δημοσιεύσωμεν.

Διότι, ὅμως, πιστεύουμεν, ὅτι θέματα ἀναγόμενα στενώς εἰς τὰ τῆς ἐπαγγελματικῆς ὥργανσης τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἔχουν, οὔτε καὶ πρέπει νά προβάλλονται εἰς τὴν εὐρύτεραν δημοσιότητα, ὅταν μάλιστα ἀναφέρονται εἰς ζητήματα προσωπικόν πως ἔχοντα τὸν χαρακτήρα, δὲν καὶ ὡς δώσωνται συνέχειαν εἰς τὴν παρούσαλιν τοῦ κ. Δανιόλου. Διά της αὐτῆς, ὅμως, ἐπιστολῆς του, ὁ κ. Δανιόλος ἐπίκρινει καὶ τὴν παρουσίαν τοῦ Διευθυντοῦ τῶν «Ναυτικῶν Χονικῶν κ. Κωντάκη κατά τὰς συνελεύσεις τῆς Ἐνόρεως ἀρδ προσώπου—καθὼς λέγει—ἔχουν πρὸς τὸ Σωματεῖον, ἀνεπιτρέπτως ἀναμνηγυνούμενον κατὰ σύστημα καὶ ἀσκούντος ὑπὲρ τῆς μιᾶς μεδίδος ψηφοθηρίαν».

Παρὰ τὸ γεγονός, διὶ αὐτὴ αὐτὴ ἡ Συνέλευσις διὰ τοῦ προεδρεύσαντος ἀντιπροέδρου τῆς Ἐγώσεως κ. Ἐμ. Μιχαήλινού ἔδωσε τὴν δέουσαν ἀπάντησιν εἰς τὰς ἐπικρίσεις τοῦ κ. Δανιόλου, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ ἐντύπωσις, διὶ ἀποστολούμεν διὰ τῆς μη δημοσιεύσεως τῆς ἐπιστολῆς του νὰ ἀποκρύψωμεν καὶ τὰ κατά τοῦ κ. Κωττάκη εἰς αὐτὴν περιλαμβανόμενά, ἀναφέρομεν ἐπὶ λέξει της σχετικήν περιοδού. Τὸ κοθημᾶς δὲν πρόκειται βεβαίως νὰ προσέλθωμεν εἰς προσωπικά μὲ τὸν κ. Δανιόλον συζητήσας. Θὰ ήτα νάνισσόν, ἀλλὰ καὶ σκοτών. Ἐχουεν, πάντως, νὰ υποδειξῶμεν εἰς αὐτόν, ἀν καὶ ὄφετά κολά τὸ γνωρίζει,

Digitized by srujanika@gmail.com

ότι ἐπὶ εἰκοσαετίαν καὶ πλέον δὲν ἔπαισεν ὁ κ. Κωττάκης νὰ συμμετέχῃ εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Ἐνώσεως, καλούμενος πρὸς τούτο δι' εἰδικῆς προσβάσεως ἀπό τους ἑκάστοτε προεδρεύσαντας τῆς Ἐνώσεως, ἀπό τῶν ἀξιμνήστων Στ., Ἐμπειρίκου, Ν. Κυριακίδη καὶ λοιπῶν, μέχρι καὶ τῶν νῦν διοικούντων.

Καταβάλλει καὶ ὁ Διευθυντής τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὰς ἀσθενεῖς του δυνάμεις διὰ τὴν προώθησιν τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, χωρὶς καὶ να εἰχει ποτε ὑλική τινας ἐπιδιώξιν. Ἐθελοντής προσήρχετο εἰς τὴν προστίσπιν μιᾶς ὑπόθεσεως ἀξίας κάθε προσποθείας. 'Ο κόσμος τῶν ναυτιλομένων καὶ ὁ κ. Δανιόλος εἰς τὸ παρόλθιν εἶχαν ἀπόδωσει τὴν δέουσαν ἐκτίμησιν εἰς τὴν συνεργασίαν τοῦ κ. Κωττάκη.

Διερωτάμεθα, ούμως, ἀν καὶ ὁ κ. Δανιόλος ἀπό τὰ αὐτά ἐφέρεται κίνητρα κατὰ τὴν εἰς τὴν "Ἐνωσιγ παράστασίν του. "Οσοι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἐφοτισταί, ναυτεργάται καὶ διμόδιοι λειτουργοὶ ἔζησαν τὰς ἡμέρας τῆς Ναυτιλίας, αὐτοὶ εἰναι εἰς θέσιν καὶ γὰρ κρίνουν. Δὲν ἐναπόκειται πάντως εἰς ἡμᾶς να συζητήσωμεν καὶ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Καὶ διὰ νὰ τελειώνωμεν: "Ἀντετάχθῃ πρόσγυματι καὶ ὁ κ. Κωττάκης, ὅπως καὶ ἡ μεγαλύτερος μερὶς τοῦ ἐργοπλιστικοῦ μας κόσμου, κατὰ τὴς ἐπιχειρήσειςς ποσὰ τοῦ κ. Δανιόλου διαλύσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν ἐφοτιστῶν. "Ἐπίστευε καὶ ὁ Διευθυντής τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν", ὅτι ἡ "Ἐνωσις χρειάζεται, ως τὸ μοναδικὸν προπύργιον ἀμύνης κατὰ τῶν κακῶν κατὰ τῆς Ναυτιλίας ἐπιβίστων καὶ ὅτι ἰσχυροποιησις τῆς ὁργανώσεως, διὰ τῆς συνεργασίας ὅλων, θὰ ἀπέβαινεν, ὅπως καὶ ἀπέδην, πόσος ὄφελος τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου

Ανά την οποία και απειπε, προς οφέλος του Ελληνικού πλοίου.
Άν ο Δανιόλος αύτην την άντιδοσσιν τού ήταν. Κωτάκη κατά τών
διαλυτικών του προθέσεων, αἱ όποιαι ἄγνωστον καὶ τὶ ὑπέκουπτον, θεωρή
ψηφοθηρίαν, δεχόμεθα τὴν ἐπίκρισιν. Εὔχης, πάντως, ἔργον ὑπῆρ-
κεν, ὅτι, χάρις εἰς τὴν ἀντίδοσιν. ἔστω, αὐτήν, ἡ "Ενσίσι διετηρήθη,
διὺν τὸν ἐπιτέλεστην τὴν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀποστολὴν τῆς
Λυπτούμενα, διότι αἱ σπάδεις μας ἀπαναλόθησαν μὲν ἐπιτίσταται ἔξο-

λούπουρεύσα, διότι αἱ στήλαι ήσαν απηχοληπτίσαν μὲ γηπιμάτα εξεκόμενα τοῦ κύκλου τῆς ἀφρωδίστοτός των. Μία, οὖμως, ἀπάντησις εἰς τὸν ἐπιυδόνας τὴν ἀντίδικίαν ἀναζητοῦντα κ. Δανιόλον θὰ ἔπειτε νὰ δοθῇ. Είναις καὶ ἡ τελευταία.

Ἡ ἐκπαίδευσις τῶν λιμενικῶν δοκίμων

Περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς Ἰουλίου οἱ Λιμενικοὶ Δόκιμοι, περατώσαντες τὴν θεωρητικὴν ἐν τῇ Σχολῇ ἑπταβδευσίν των, ἀνεχώρησαν διὰ τὸν θερινὸν τῶν ἑπταδευτικὸν πλοῦν μὲ τὸ φορτηγὸν τὴν γραμμῆς Ἐλληνικὸς Οὐράνους¹, τύπου «Λίμπερτου», τῆς Α. Ε. «Ἐλληνικής», συνοδευόμενοι ἀπὸ τὸν Διοικητὴν τῆς Σχολῆς των ἀντιπλοίσαοχον λιμενικὸν κ. Παγγαῖον καὶ τὸν Ἐπιτρόπην των θυρρηνίων λιμενικὸν κ. Φουστέρην. Τὸ πλοῖον ἔχει προορισμὸν τοὺς θυρραιομερικανικοὺς λιμένας. Ἐνδεχομένως, θὰ προσεγγίσῃ καὶ εἰς Ἑναὶ ἢ δύο Μεσογειακούς.

Τό ύπουργειον τῆς Ναυτιλίας προσέκρινε καὶ ἐφέτος, ὅπως οἱ Λιμενικοὶ Δόκιμοι ἔκτελέσουν τὸν θεοῖνὸν πλοῦν μὲν φορτηγὸν πλοῖον, ὅπως καὶ πέμψουν, Ἡ Α. Ε. «Ἐλληνικὴ» ἐδένχη λίσαν προθύμως, ὅπως ἔνα ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς παραλλήλων πρὸς τὴν ἔκτελεσιν τῆς γραμμῆς του, μεταβληθῆ διὰ 2½ μῆνας, περίπου, καὶ εἰς ἐκπαίδευτικὸν πλοῖον διά τοὺς Δοκίμους τοῦ διοικητικοῦ κλάδου τῆς «Ἐμπορικῆς» μας Ναυτιλίας.

Ούτω, οι Λιμενικοί Δόκιμοι θά ζήσουν έπι την ίδια στιγμή που η Ελλάς και έκτοτε της καθαρίζει την ναυτική και τεχνική καταρτίσεως, ήτη θά λάδουν, ήτη διντιλόφουν έξι άπαλων όνυχαν τάς συνθήκας, υψών έργαζονται εἰς την διεθνή στίβον τα πλοία μας και οι ναυτικοί μας.

Έν ταῖς στήπουεσσίαις, ή έκπταίθεντις τῶν Λιμενικῶν Δοκίμων, κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονῆς των, περιλαμβάνει: 1) Προστιχὴν ἔφαρμογὸν καὶ ἔξασκησιν εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, τὰς μηχανάς, τὸν κύρματον, τὰ σπύστα, τὴν ναυπηγικὴν καὶ τὸν καυσιμούς ἀσφαλεῖαν τοῦ πλοίου. Οἱώσις ἔκπταίθεντις εἰς τὴν δργάνωσιν λιμένων, τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ διδασκαλίας εἰς τὴν οἰκονομικὴν γεωγραφίαν καὶ τὴν κανονικοῦν ὑπορεσίαν. 2) Παρασκολύθησιν στοιβασίας φορτίου εἰς πλοία γραμμῆς καὶ διδασκαλίαν ἐπὶ τῆς καταστρώσεως τοῦ σχεδίου στοιβασίας. 3) Διδασκαλίαν μὲ πασαρίγματα ἐκ τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ζωῆς, τῷ κανονισμῷ ἑοντοσίᾳ φοιτηγῶν πλοίων, τῆς συλλογι-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



MANAGERS A. LUSI LIMITED,

1953

LONDON E.C. 3

PLANTATION HOUSE,

Ο ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ

ΤΟ ΥΔΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ

ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Το 'Υδροβιολογικόν' Ινστιτούτον, διπερ Ιδρύθη, ώς γνωστόν, πρὸ κατείσας ύπο τῆς Ακαδημίας Αθηνῶν, είναι ἐπιφορτισμένον μὲ ξεναὶ ιδιαιτέρως σημαντικὸν προορισμόν. Νὰ μελετήσῃ ἐπιστημονικὸς τὴν Ἑλληνικὴν θάλασσαν, νὰ θέσῃ, δηλαδή, τὰς προϋποθέσεις, διὰ τὴν περαιτέρω ἀποδοτικὴν ἀξιοποίησίν της. 'Ἐφ' ὅσον, Βεβαίως, θὰ υπάρχουν περιώρα τοιούτης ἀξιοποίησες καὶ ἐφ' ὅσον θὰ δοθῇ μία ὀπωδόπιτες σαφῆς ἀπάντησις εἰς τὰ παλαιὸν διλήμμα: Εἰναι πράγματι τόσον πτωχὴ, ή Ἑλληνικὴ θάλασσα πᾶ σημειώσεις κατὰ κανόνας καὶ πρωτόγονος τρόπος τῆς μέχρι σήμερον ἐκμεταλλεύσεως τῆς ἐμφανίζει αὐτὴν τόσον στείρων;

Το 'Υδροβιολογικόν' Ινστιτούτον συνεστήθη κατὰ τὸ 1945, ἡρχισεν δῦμας νὰ λειτουργῇ ἀπὸ τοῦ 1949, δύτε καὶ ἔγκατεστάθη εἰς τοὺς εὐρεῖς χώρους τῆς ἐπαύλεως Σκουλούδη, παρὰ τὴν Πειραικήν. Υπὸ τὴν ἄμεσον ἐποπτείαν τῆς Ακαδημίας Αθηνῶν καὶ συγκεκριμένως τοῦ καθηγητοῦ τῆς Φυσιολογίας κ. Σπυρίδωνα Δοντά, τὸ μοναδικὸν εἰς τὴν χώραν μας ἀλιευτικὸν ἐπιστημονικὸν ίδρυμα ἐκλήθη νὰ ἀναπτύξῃ εὐθὺς ἀμέσως μίαν δραστηριότητα ἐπὶ τῶν ἀκολουθῶν κυρίων σκοπῶν, διὰ τοὺς ὅποιους καὶ Ιδρύθη: 1) Διὰ τὴν συγκέντρωσιν στοιχείων ἐπὶ τῶν ὑδροβιολογικῶν συνθηκῶν, αἱ ὅποιαι ἐπρεπάζουν τὴν ἀλιείσιν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν θάλασσαν. 2) Διὰ τὴν καθοδήγησιν τῆς ἀλιευτικῆς τάξεως, βάσει τῶν διαφόρων ἐπιστημονικῶν διαπιστώσεων, διὰ τὴν ἀρτίαν καὶ ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐναλίου πλούτου. 3) Διὰ τὴν θεωρητικὴν καὶ ἐφημοσύνην της βιολογικῆς ἔρευνας τῶν Ἑλληνικῶν υδάτων, προκειμένου νὰ συγκεντρώθων τὰ στοιχεῖα τὰ ὅποια θὰ ἐπιτρέψουν τὴν διοκλητικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ιχυοτρόφων υδάτων.

Ἀναλόγως μὲ τοὺς βασικοὺς αὐτοὺς σκοπούς, τὸ 'Υδροβιολογικόν' Ινστιτούτον ἔχει φραγμῶνας καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν τοῦ δραστηριότητα. Οὕτω τέσσαρα τμῆματα ὑπὸ τὴν ἄμεσον ἐποπτείαν καὶ καθοδηγησίαν εἰδικῶν ἐπιστημονικῶν ἀντιμετωπίζουν ἀπὸ διαφόρους σκοπίας, ἐξ Ἰου σημαντικάς, τὴν Ἑλληνικὴν θάλασσαν καὶ τὴν ζωὴν τῆς. Συγκεκριμένως: Τὸ χημικὸν τμῆμα, ἐνεὶ ἐκ τῶν πλέον ἐπικαίρων τυμπάνων τοῦ ίδρυματος, μελετᾷ τὴν ιδιοσυστασίαν τῶν θαλασσῶν υδάτων καὶ τῶν βιθῶν, ἔρευνα δὲ μετὰ προσοχῆς δλόκηρον τὸ 'επειριβάλλον, ἐντὸς τοῦ ὅποιου βιού οἱ ιχθύες. Τὸ Βιολογικὸν τμῆμα τοῦ Ινστιτούτου ἔχει ώς ἀντικείμενον τῶν ἔρευνῶν τοῦ αὐτὰ ταῦτα τὰ εἴδη τῆς ἐναλίου ζωῆς. 'Η προσεκτικὴ μελέτη τῶν ιχθύων, οἱ ὅποιοι ἀναπτύσσονται καὶ ζοῦν μονίμως εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων, τῶν διερχομένων ἀπὸ αὐτάς, παρέχει τὴν εὐκαιρίαν διὰ τὴν συλλογὴν νέων στοιχείων πρακτικῶν ἀξιοποιίσμων.

Εἰς τὸ τρίτον τμῆμα τοῦ 'Υδροβιολογικού' Ινστιτούτου, τὸ Τεχνολογικόν, ἐνεργούνται πειράματα ἐπὶ διαφόρων μεθδῶν καὶ τρόπων συντρίψεως εἰς καλήν καταστάσιαν τοῦ ἀλιεύματος. Πρὸς τούτοις, ἔξετάζονται αἱ πλέον καταλληλοὶ μέθδοι τῆς καταψύξεως, τοῦ ὄλαστισμού, τοῦ καπνισμοῦ καὶ τῆς κονσερβοίσησεως τῶν ιχθύων καὶ τῶν ἄλλων θαλασσίων εἰδῶν.

Τέλος, τὸ 'Ωκεανογραφικὸν τμῆμα, μὲ τὸ εἰδικὸν ἔρευνητικὸν σκάφος 'Αλκυόνη' προβαίνει εἰς συστηματικὰς μελέτας διὰ τὴν διακρίσιν τῆς φυσιογνωμίας τῶν Ἑλληνικῶν βιθῶν, καθὼς καὶ εἰς λεπτουμερεῖς γαστογράφησεις. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ ἔρευνητικὸν σκάφος 'Αλκυόνη' εἶναι ἐκεῖνο τὸ ὅποιον προσκομίζει καὶ τὸ ἀναγκαῖον διὰ τὰς βιολογικὰς καὶ χημικὰς μελέτας ὑλικόν.

ΤΙ ΕΠΕΤΕΥΧΘΗ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ

Αὐτὴν εἶναι ἐν συντομίᾳ ἡ διάρθρωσις καὶ αἱ ἐπιστημονικὲς ἐπιδιώξεις τοῦ 'Υδροβιολογικού' Ινστιτούτου. Οἱ εἰδικοὶ ἔρευνηται προσπαθοῦν νὰ ἐπιστημόνων, νὰ σταθμίσουν καὶ νὰ ἀξιοποίησουν ἐν συνεχίᾳ τὸν ἐνάλιον Ἑλληνικὸν πλούτον. 'Αν καὶ ἡ ἔργασία αὐτὴν ἔχῃ διποδήποτε θεωρητικὸν χαρακτήρα, τὰ ἀποτελέσματα της ἐφάπτονται διάσεως καὶ τοῦ πρακτικοῦ πεδίου. Εἰς ἓνα σύντομον ἀπολογισμόν, τὸν διποδὸν εἶνε τὴν καλωσόντων νὰ μάς παράσχῃ δ. κ. Σ. Δοντάς, ἀναφέρονται τὰ ἔντις κυρίως ἐπιτεύγματα: Πρώτων: 'Ανεκαλύψθησαν εἴκοσι νέα ἀλιευτικὰ πεδία, ἐπέντε μέχρι σημερῶν ἀγνωστά, μὲ πλούσιον ἀλιευσια, τὰ δημοσία καὶ ἀπεδόθησαν. Βάσεις λεπτουμερῶν δημητριῶν, εἰς τοὺς 'Ἑλληνας ἀλιεῖς. Δεύτερον: 'Ἐγένοντο ἔξερευνήσεις καὶ ἐπιστημέναι μελέται τῶν θαλασσίων πειροχών καὶ βιθῶν τῆς 'Υδρας, τῆς Κύμης, τῆς Κέας, τῆς Μακρονήσου, τῆς Σύου, τῆς Κύδνου, τῆς Σερίου, τῆς Μήλου. Αἱ διερευνήσεις αὐτὰν συνίστανται εἰς τὴν διαπιστώσιν τῶν υφοφολογίας τοῦ βιθοῦ καὶ τῶν εἰδῶν τῶν ὑπαρχόντων υδροβιόν τῶν ζωῶν καὶ φυτῶν. Τοίτον: 'Ανεκαλύψθησαν ἐπτά μηνοί (μπάγκοι) ιδιαιτέρως κατάλληλοι διὰ λίειναι μὲ παρασύραδια. 'Η ἐπιστημόνων καὶ η γαστογράφησης τῶν υφάλων αἰτῶν, οἱ ὅποιοι ἀπέφελον καὶ διὰ σοβαρούν κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἔγένετο ἀδόσιμη διὰ νὰ λάβῃ τὸ 'Ινστιτούτον θερμά συνηνόπτησια γοδιώματα, τόσον ἀπὸ τὸν ναύασχον Κρόνευ, δημοσία καὶ ἀπὸ τὸ 'Αγγλικὸν Ναυτονομεῖον καὶ τὸ 'Αμερικανικὸν Ναυτικὸν 'Επιτελείον. Τέταρτον: 'Επετεύχθη ἡ εἰς σημαντικὸν ποτοστόν κατατόπισις τῶν ἀλιεών προὶ τὴν διενέογειαν καλυτέος καὶ πλέον ἀποδοτικῆς ἀλιεύσις, περὶ τὰς τέσσες τὰ δημοσία φυσικὰ διστόπιτον σημείων καὶ ἐντὸς τῶν νέων καὶ πλατιῶν ἀλιευτικῶν πεδίων. Μὲ εἰδικῆς ἀκρότητος εἶναι τὸν ἀλιγάρχη στοιχεῖον περιεχομένου, τὸ 'Υδροβιολογικόν' Ινστιτούτον προσεπάθησε νὰ διοχετεύσῃ εἰς τὸν οπαίρον τόσον στείρων στείρων.

κῆς συμβάσεως, τοῦ νόμου περὶ ναυτικῆς ἔργασίας καὶ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε. Ν. 4) Παρακολούθησιν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἔργασιῶν, ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου καὶ τῶν μηχανημάτων τῶν λιμένων προσεγγίσεως. 5) Ἐκτέλεσιν φυλακῶν γεφύρας, μηχανῆς, ἀσυρμάτου. 6) Συμμετοχὴν εἰς τὰς ἔργασίας τοῦ πληρώματος (ἐλασιοχρωματισμούς, πρωρατικῆς ἔργας, σφυροκοπανισμούς κλπ.) καὶ 7) Ἐπίσκεψιν λιμενικῶν καὶ τεχνικῶν ἔγκαταστάσεων, διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν τῶν λιμένων σχολῶν καταρτίσεως ἀξιωματικῶν Ε.Ν. κλπ.

Τὸ καταρτίσθεν ἀπὸ τοῦδε πρόγραμμα, λεπτομερέστατον εἰς τὰς ἐπιδιώκεις του, προβλέπεται ν' ἀπὸ τοῦ διανού καὶ τοῦ πλοίου τοῦ Λιμενικοῦ Δοκίμου. Τέλος, τὸ γεγονός τῆς προσεγγίσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένες τῆς Βορ. Αμερικῆς, ἀποτελεῖ ἔξιετρην εὐκαιρίαν, ἵνα διντιλφθοῦν τὰς θαυμαστὰς προδόσις εἰς διὰς τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἀνθρωπίνης δραστηριότητος τῆς περιοδοῦ τοῦ διανού καὶ συμμάχου, ιδιαίτερώς της Βορ. Αμερικῆς, ἀποτελεῖ ἔξιετρην εὐκαιρίαν, ἵνα διντιλφθοῦν τὰς θαυμαστὰς προδόσις εἰς διὰς τὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἀνθρωπίνης δραστηριότητος τῆς περιοδοῦ τοῦ διανού καὶ συμμάχου, ιδιαίτερώς της Βορ. Αμερικῆς.

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ «ΤΡΑΠΑΜΠ»

Συζητοῦν οἱ 'Αγγλοι τεχνικοὶ τὸ τράπαμ τοῦ μέλλοντος καὶ τὰς ἐπιδιώκεις αὐτῶν ἀναγκαῖας τεχνικὰς τελειοποίησίας, αἵτινες καὶ θὰ τὸ καταστῆσουν ἀνθεκτικῶτερον εἰς τὰς κρίσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

Μετὰ τὸν ὑπερκορεσμὸν τῆς χωρητικότητος τῶν τάκερων, καὶ τὰς περιορισμένους διὰ τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλοντα πιθανότητας ἀποδοτικῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν, ἡ προσοχὴ τῶν ἐφοπλιστῶν στρέφεται καὶ πάλιν πρὸ τὰ φορτηγά. Ελάχιστα εἶναι τὰ ναυπηγήθεντα μεταπολεμικῶν. Παραγγελίαι ἀρκεταὶ προβλέπονται, τινὲς μάλιστα εἰς τὰς ἀντικατάστασιν ἀκρουσμάτων συμβολίων διὰ δεσμευμένου πλοίου. Τὸ οἰκονομικὸν σκάφος, σπώτας καὶ κατά τὸν περιόδον τῆς κρίσεως τοῦ 1932, δινάζονται οἱ ἐφοπλισταί. Ή μαχητικότητος του πρέπει νὰ εἶναι τῆς ἀνωτέρας κλάσεως. Προβλέπεται δηλοκοίνητον, χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 10 χιλ., τούνων, μὲ μικρὸν βιθύσμα, καὶ καλὸν κυβισμὸν, κατάλληλον διὰ τὰς παντότες εἰδῶν μεταφορᾶς, ταχύτητος 14 μίλ., καὶ ἀνών. Θά έχει τοῦτο κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτοῦ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰς τεχνικὰς ἀξελίσεις μιᾶς ολοκλήρου 25ετίας.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους αὐτοῦ θὰ εἶναι νεωτέρας, αἵτινες διὰ δύνανται νὰ ἀναλίσκουν καύσιμουν λεβήτων (φιούνελ δῖλ), μὲ ἐπισταμένην ἔπος παραλλήλου πειροχώρου πάστης διαφεύγουσης θερμότητος καὶ δῶλων τῶν καυσαρείων διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βοηθητικῶν λεβήτων καὶ τῶν ἀτμοκινήτων, ἔστω, Βοηθητικῶν μηχανημάτων μηχανοστασίου καὶ καταστρώματος. Τὰ ἡλεκτροκίνητα βοηθητικά εἶναι τὰ λεβήδων εἰς ἀπόδοσιν καὶ οἰκονομικήν εἰκετελλέντων.

Ίσως δόκημα τῆς αὐτοπέθεσης τοῦ μηχανοστασίου εἰς τὸ διποδόν μερὸς τοῦ σκάφους νὰ ἀποτελέσῃ, κατὰ τοὺς τεχνικούς, θέμα τοῦ προσθέτου πλοίου, πειροχώρου, διὰ τὸ γεγονός τοῦ διανού, ως γνωστόν, αἱ ἀπόδοσης, αἱ ἀπειλές.

Θετικοὶ ὑπόλογοισι δικαιολογοῦν, κατὰ τοὺς τεχνικούς, τὴν ναυπηγήσιν τοιούτων σκαφῶν. Παρότι τὸ γεγονός τοῦ διανού πειροχώρου, πιστεύεται, διὰ τὰς διανολίσκους καύσιμους λεβήτους (φιούνελ δῖλ), μὲ ἐπισταμένην παραλλήλην πειροχώρου πάστης διαφεύγουσης θερμότητος καὶ δῶλων τῶν καυσαρείων διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν βοηθητικῶν λεβήτων καὶ τῶν ἀτμοκινήτων, ἔστω, Βοηθητικῶν μηχανημάτων μηχανοστασίου καὶ καταστρώματος. Τὰ ἡλεκτροκίνητα βοηθητικά εἶναι τὰ λεβήδων εἰς ἀπόδοσιν τοῦ πλοίου τοῦ διανού.

Μία τοιαῦτη ποιούμενης εἶναι ἀρκετά ἐλκυστική διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, τὸν διαθέτοντα, βεβαίως, τὰ κεφάλαια. Τὸ προσεχές μέλλον πολλὰ οικονομικά τρέπεται διὰ τοῦδε κατασκευούμενον ἀφαλῶς.

ΤΗ ΓΡΑΜΜΗ 'ΕΛΛΑΣ-ΑΝΑΤΟΛΗΣ'

Τὴν Ικανοποίησιν ἐπισύρει ἡ ἀποδοτικὴ μέχρι τοῦδε καθέα κάθε προσοχῆς προσπάθεια τῆς συνταθείστης προσφάτως νέας Ἑλληνικῆς τακτικῆς γραμμῆς 'Ελλάδος—Ανατολῆς, ητοις ἐδυπτερεύεται ἀπὸ τὸ τόπον περιβόρυον ἐταίριαν 'Ελληνικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ, μετεργέθησαν εἰς τὰς παραγόντων καὶ ἀλιευτικῶν μηχανημάτων περιοχῶν τῆς περιοδοῦ τοῦ διανού. Αἱ προσεγγίσεις αὐτὰν συνίστανται εἰς τὴν διαπιστώσιν τῶν υφοφολογίας τοῦ βιθοῦ καὶ τῶν εἰδῶν τῶν ιχθύων τῶν ὑπαρχόντων υδροβιόν τῶν ζωῶν καὶ φυτῶν. Τοίτον: 'Ανεκαλύψθησαν ἐπτά μηνοί (μπάγκοι) ιδιαιτέρως κατάλληλοι διὰ λίειναι μὲ παρασύραδια. 'Η ἐπιστημόνων καὶ η γαστογράφησης τῶν υφάλων αἰτῶν, οἱ ὅποιοι ἀπέφελον καὶ διὰ σοβαρούν κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, ἔγένετο ἀδόσιμη διὰ νὰ λάβῃ τὸ 'Ινστιτούτον θερμά συνηνόπτησια γοδιώματα, τόσον ἀπὸ τὸν ναύασχον Κρόνευ, δημοσία καὶ ἀπὸ τὸ 'Αγγλικὸν Ναυτονομεῖον καὶ τὸ 'Αμερικανικὸν Ναυτικὸν 'Επιτελείον. Τέταρτον: 'Επετεύχθη ἡ εἰς σημαντικὸν ποτοστόν κατατόπισις τῶν ἀλιεών προὶ τὴν διενέογειαν καλυτέος καὶ πλέον ἀποδοτικῆς ἀλιεύσις, περὶ τὰς τέσσες τὰς δημοσία φυσικὰ διστόπιτον σημείων καὶ ἐντὸς τῶν νέων καὶ πλατιῶν ἀλιευτικῶν πεδίων. Μὲ εἰδικῆς ἀκρότητος εἶναι τὸν ἀλιγάρχη στοιχεῖον περιεχομένου, τὸ 'Υδροβιολογικόν' Ινστιτούτον προσεπάθησε νὰ διοχετεύσῃ εἰς τὸν οπαίρον τόσον στείρων στείρων.

N. SELVARADJALOU CHETTY & C° (INDIA)

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

ΕΙΣ ΜΑΝΤΡΑΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΗΣ ΤΩΝ ΙΝΔΙΩΝ

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

AT MADRAS & COAST PORTS

Tele: 3680

Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

EUROPEAN AGENTS: P. C. RIDLEY & CO. LTD.

Tele: LON. 51257

Cables: RIDCO-LONDON

London E.C. 3

C. G. VARCADOS & C°

SHIPCHANDLERS

A D E N

Provisions and General Groceries
Fresh Meats, Engine and deck Supplies

We Guarantee: Prompt Service, Best Quality, low Prices
and Entire Satisfaction.

την άλιευτικήν τάξιν πολλά άπό τα πορίσματα τῶν ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν του. Πέμπτον: 'Η διερεύνησις τῶν ίχθυοτρόφων ύδατων τῆς Καστορίας, τῶν Ιωαννίνων καὶ τοῦ Μεσολογγίου, εἰχεν δὲ ἀποτέλεσμα νὰ διαπιστωθούν τὰ αἴτια τῆς θυμοσιότητος τῶν ίχθύων καὶ νὰ ἐξευρεθοῦν τρόποι καὶ συστήματα διὰ τὴν συντήρησιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς.

Βεβαίως ἡ δραστηριότης αὐτὴ τοῦ 'Υδροβιολογικοῦ' Ινστιτούτου, δῆλος τὴν ἑκθέτει ὁ ἀκαδημαϊκὸς κ. Σ. Δοντάς, θὰ ἔπειτε νὰ εἶχεν δὲ ἄμεσον ἀποτέλεσμα, ὅπως καὶ εἶχε, τὴν σημαντικήν αὐξήσιν τῆς ίχθυοπαραγωγῆς. Είναι γεγονός δῆλος, δὲ τοιαύτη αὔξησις εἰς τὴν κατανάλωσιν τούλαχιστον, δὲν διεπιστημόνικα κατὰ τὰ τελευταῖς μεταπολεμικά ἔτη. Σχετικῶς παρέχεται ὁ ἀκόλουθος εὐλογος ἔχειγης: 'Η αὔξησις τῆς ίχθυοπαραγωγῆς, ἐκ τῆς ἀνακαλύψεως κυρίως νέων ἀλιευτικῶν πεδίων, ἔξυδετεώθη ἐσχάτως ἀπὸ δύο σοδαροὺς παράγοντας. Ἀπὸ τὴν διὰ δυναμιτίδος λαθαρισμένην, ἡ δούσια ἔχει ἀπόδημη ιδιαιτέρων καταστρεπτική, λόγω καὶ δραστικότητος τῶν χρηστιμοτοιμένων ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν παράνομον ἐπίσης ἀλιείαν διὰ συρμένων δικύων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἀπηγορευμένων ἐποχικῶν περιόδων.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΕΓΓΥΣ ΜΕΛΛΟΝ

Διὰ τὸ μέλλον, τὸ 'Υδροβιολογικὸν' Ινστιτούτον ἔχει μίαν σειρὰν σημαντικῶν σχεδίων. Πρωτίστως ἐνδιαφέρεται νὰ κατατίσῃ ἐναὶ ἐπιτελεῖον ἀπὸ νέους ύδροβιολόγους διὰ θεωρητικῆς μετεκπαθεύσεως καὶ διὰ πρακτικῆς ἀπόκτησης, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐξερευνητικῶν ἔξορμήσεων τῆς «Ἀλικούνης». Παραπλήνως, τὸ 'Ινστιτούτον' θὰ προσπαθήσῃ νὰ ἀσκήσῃ πρακτικῶς δισοῦ τὸ διυστόν περισσότερον. "Εἰς ἵνας ἀλιεῖς εἰς τὴν χρῆσιν τῶν νεωτέρων ἀλιευτικῶν ἔργων εἰσίναι τὰ δύο τῶν ἔρευνῶν μεθόδων ἀλιείας. 'Εξ ἀλλοῦ, η ἐπέκτασις τῶν δύο τῶν ἔρευνῶν του εἰς ὅλας τὰς ἀλιευτικὰς ἀποτελεῖ κύριον μέλημα διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Συγκεκριμένως προβλέπεται ἡ θρυστής ύδροβιολογικῶν σταθμῶν εἰς τὴν Κέρκυραν, εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, εἰς τὰς Πάτρας, ἐνδὲ συγχρόνως θὰ καταδηλήθη προσπάθεια διὰ τὴν ἀνέγερσιν παρὰ τὸ Παλαιόν Φάληρον ἐνδύσειν διὰ τῆς ἐπέκτασίς του κτίριον τοῦ «Τοοκαντέρο», τὸ δόποιον ἔχει ἡδη περιέλθει εἰς τὴν κυριότητα τῆς 'Ακαδημίας".

Διὰ δὲ τοῦ δημοσίου καταστήσεως παραστάτων. Πρόκειται διὰ ἔνα δημόσιο μὲ διαστημάτων σημασίαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ίχθυοπαραγωγῆς εἰς τὴν χώραν μας καὶ τὸ δόποιον, ἀλλειψει πόρων, δὲν ἀντεμετωπίσθη εἰστεῖ. 'Η ἔγκαιρος κατατόπισις τοῦ ἀλιευτικοῦ κόσμου, σχετικῶς μὲ τὸν ἀκριβῆ χρόνον, κατὰ τὸν δόποιον διέρχονται οἱ μεταναστευτικοὶ ίχθυες ἀπὸ τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας θὲτη ἔχη δὲ ἀποτέλεσμα ὅπως αἱ χρονικαὶ περιόδοι καὶ αἱ μεθόδοι ἀλιείας της συγχρονισθῶν μὲ τὴν μεγάλην ἐποχικήν αὐτὴν αὖθησιν τῆς ἑναλίου ζωῆς. 'Η κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν προβλεπούμενη ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τοῦ 'Υδροβιολογικοῦ' Ινστιτούτου, καὶ μάλιστα εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, θὰ καταστήσῃ περισσότερον αἰσθητὴν καὶ περισσότερον ἀμεσούς τὴν μέριμναν τοῦ ιδρύματος εἰς τὸν ἀλιευτικὸν κόσμον τῆς ζωῆς.

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΜΠΑΤΗΣ

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ «ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΕΣ»

Δέν ἔχουμε δίκιο νὰ παρεξηγοῦμε τόσο βαρειά τὸν Ναύαρχο, ἐπειδὴ τοῦ δόθηκε ἡ εὐκαιρία νὰ πῆ μια γνώμη του στὴ Βουλή.

"Ἄν σκεφθούμε ψύχρασιμα, ὅμερόληπτα καὶ ἀντικειμενικά, ἀν ἀκολουθήσουμε τὴν πραγματική σκέψη τοῦ Ναυάρχου καὶ ἀν κάνουμε, μαζὶ του, μιὰν ἀναδρομήν ὡς τὴν ἐποχή του, θὰ πεισθούμε, δὲ οἱ ἀπόψεις του, σὲ κάθε ἄλλο, παρὰ σὲ ἐπίθεση κατὰ τοῦ Ναυτεργάτου ἀπέβλεπαν.

Διακρίνω στὰ λόγια του ἐναὶ συντηρητισμὸν καὶ, συνεχείᾳ, μιὰ πόστη στὴν ἐποχή του, ποὺ ἡ ναυτικὴ τέχνη, μαζὶ μὲ ἡ ἀγάνωσης της, τοὺς κινδύνους της, τοὺς μόχθους της καὶ τὰ τόσα της ἐπρόσπτα, περιέκλειε, ἀκριβῶς γ' αὐτά; ἔνα διάπλατο ρωμαντισμό. Αὐτὸν τὸν ρωμαντισμό, ἀλλοίμονο, μαζὶ τὸν σκόρπιο σήμερα η πρόδοση, ή μηχανική, ἡ ἐπιστήμη μὲ τὶς ἀτέλευτης ἐπινοήσεις της καὶ τὶς ἐφαρμογές της. Μᾶς τὸν σκόρπιος ἡ ἀπλοτοίησης τῆς ζωῆς, μὲ τὶς δημόσιες της, εἰς τὸν σκόρπιος της, τὶς ἀδύνασις της.

Εἶμαι βέβαιος, ὅτι, ὃν μπορούσε νὰ Ναύαρχος, θ' ἀρπάζει ἔνα ρόπαλο, γιὰ νὰ ἔφορηται στὸν συγχρόνο μας τὸ πλεούμενο καὶ νὰ κατεδαφίσῃ τὰ πάντα, ἀπὸ πλώρη σὲ πρύμνη, Γέρυφες, γυροσκόπια, ραντάρ, βυθόμετρα, ραδιογύνωμέτρα, ἀσύρματους, ψυγεία τροφίμων καὶ νεροῦ. "Υστέρα θὰ κατέφορτε οὐδὲν διαλύστη τὶς τουρμπίνες, τὰ ὑδραυλικὰ καλάνια, τὶς ἡλεκτρομηχανές, γιὰ νὰ καταλήξῃ ἐκεὶ πίσω στὸ τιμόνι, στέλνοντας στὸν ἀγύριστο τὰ διάφορα τηλεμότορ καὶ τὰ λοιπά ρεβλίκια.

Θὰ τοποθετούσε ύπερτερα, μὲ εὐλάβεια, στὴν τιμημένη τους θέση τὸ πανί καὶ τὴ λαγουδέρα, χύνοντας ἔνα δάκρυ συγγάνωμης τῆς ἐποχῆς μας στὸν ἐποχή του καὶ ἔνα ἄλλο δάκρυ ντροπῆς τῆς ἐποχῆς του στὴ δική μας.

"Ἐπὶ τοῦ παρόντος τοῦ δόθηκε ἡ εὐκαιρία νὰ κρίνῃ καὶ νὰ ἐπικρίνῃ τὸ διαιτολόγιο τὸν συγχρόνου Ναυτικοῦ. Εἴπαν, ὅτι τὸ δρῆπε ποδούδαπαν καὶ ἀσύμβιστο μὲ τὴν πατροπαράδοτή λιτότητά μας. Λάθος! "Η δὲν καταλάβαμε καλὰ η γνώμη του δὲν διετυπώθη καλὰ στὰ πρακτικὰ τῆς Βουλῆς.

Διότι στὴν πραγματικότητα δὲν πρόκειται περὶ θέματος μὲ περιεχούντων τὴν οἰκονομία. "Η σοκολάτη, τὴν ὅποια ἐπεκαλέσθη, δὲν δίδεται. 'Αλλὰ καὶ ἀν δίδετο, θὰ ἥτω πολὺ φθηνότερη ἀπὸ τὸν καφέ, ποὺ δράζει νυχτα-μέρα, ἀλπίτητα. Τὰ κοττόπουλα είνε παντοῦν, πλὴν τῆς Ἐλλάδος, στὸ ημισυ τῆς τιμῆς κάθε ἄλλου κρέατος καὶ κανεὶς δὲν τὸ θέλει μὲ εὐχαριστίη. Πολὺ προτιμότερο είνε τὸ χονδρὸ δοδούν τοῦ φυγείου. "Οσο γιὰ τὰ αὐγά, αὐτὰ εἰνε ποὺ είνε. Πολὺ καλλίτερα τὸ προτιμούσαμε τὴν καλὴ τὴν ἐλπί, τὴν ρέγγα, τὸ τυρί τὸ καλό.

"Άλλα ἄν μὴν λεπτολογούμε. "Άλλα βέβαιας νὰ πῆ δηναρίος.

"Η διαφωτία του σὲ ἄλλα σημεῖα κατηγορεύεται. 'Απόδειξε, διταν δ. κ. Νομικός διεφώνησε, διασκόρπισαν, διτιν δ. γνώμην τῶν ἐφοπλιστῶν εἰνε, διτιν δ. ναυτεργάτης πρέπει νὰ σιτίζεται καλά, ἀπήντησε:

"Σεῖς μπορεῖ νὰ τὸ δέχεσθαι. "Εγώ, δῆλος, δὲν δέχομαι νὰ δίδωνται στοὺς ναυτεργάτες καὶ κοττόπουλα.

"Ωστε ἄλλο είνε τὸ τρωτόν. Καὶ στὸ ἄλλο αὐτὸν κάθε δρθόδοξος Ναυτικός δφείλει νὰ δομολογήσῃ ἔνα τεράστιο δίκιο καὶ κατόπιν νὰ πολυπονέσῃ, μαζὶ μὲ τὸν Ναύαρχο, γιὰ τὸ ρεζίλεμα καὶ τὴν κατάντι τὰ δραστιότερας μας παραδόσεως, τῆς ναυτικῆς μας ἐποπτοῖας.

Δυστυχώς, οἱ πληροφορίες, ποὺ τοὺς δόθηκαν, περιωρίσθηκαν, ώς φαίνεται, στὸ εμεοῦν τῶν συγχρόνων πλοίων. "Άν ὁ πληροφοριοδότης ἔπιανε χαρτί καὶ καλαμάρι νὰ τοῦ ἀραδιάσῃ δλα τὰ καθέκαστα, πολὺ λάθος! Επέρπει νὰ κτυπηθεύειν.

"Έξο δὲ τὴν κουζίνα, ποὺ μαγειρεύει αὐγή σὲ βράδυ, Ναύαρχε, ή φοερὴ μίμησης ένων συστάπτων, ὅπως λίγην ἐπιτυχῶν εἴπατε, έφερε πελήρη τὴν αναστάτωση, ποὺ ἀποτελεῖ ἔνα δλοκληρωτικὸν ἐκφύλισμα στὴν περιοχή μας. Δὲν ὑπάρχει πιὰ δὲ ναυτεργάτης ποὺ ξέρεται!

"Ο φυρλίκος αὐτὸς τύπος του παλιού καλού καιροῦ, μὲ τὶς ἀρειμάνεις μουστάκες του, μὲ τὶς γοργόνες στὰ μπράτσα καὶ στὸ σπήλιον, ποὺ διαστάλευε στὸ κατάστωμα ἀεύσιτος ἡ καὶ μὲ γενειάδα, ευπόλητος, ποτίθενος στὴν ἀπλιστιά, ἀλλὰ καὶ βλοσυρός, τραχύς, πρως, μὲ μόνο ἔφδιο τὴν νιτεράραδα του. ἀλλὰ πάνωπλος μὲ κάποιο μαχαίρι καὶ μιὰ καβδίλια στὴν ζώνη του, κάθικε ἀνεπιστρεπτί. Ζῆ, δῆλος, πανένδονος στὴ μηνή τῶν ἔθεισησας καὶ κάπου-κάπου στὶς κινηματογραφικὲς ταινίες, σὲ παλιάς ἐποχῆς θέματα.

"Η κοινόβια πλάσια μὲ τὰ πατανάτα τὰ γιατάκια κατεδαφίσθη, Ναύαρχε!

"Σκληρόν, ἀλλὰ ἀλπήθες. Οι λερόσιλοι δὲν ἔσεδάσθησαν οὔτε αὐτῆς την γραφικότητα. Δωματιάκια, σήμερα, δῶθε-κείθε στοὺς ἀλουδέδες, ἀφήνουσα κάθε αὐγή νὰ ξεποσθάλουν οι σημερινοὶ «Ναυτικοί», μὲ πλέσμες, μὲ πανούσιλα, δίχως μουστάκι, δίχως θεόδη καὶ πίστη στὶς θάλασσας τὶς διωρφίες.

"Οι κοινόχροποι χάροι! Νὰ ἔνα ἄλλο ἀκατανόητο φρούτο.

"Στὰ χρόνια 'κείνων ἔθαψε γιὰ τὸ πλύσιμο μιὰ τοάσκα γυλκὸ νερό καὶ ἔνα μπούγελο θάλασσασ. Γιὰ τὰ λοιπά ἄλλα τὰ «Μπαστούνι». Εκεὶ στὴν πλώρη η δικόμια μιὰ ἀκροβαστίς ὡς τὸν «θαλασσομάχο».

Τώρα, Ναύαρχε, ἀξιώνουμε λουτρά, ντούζ, ζεστά καὶ κρύα νερά, μὲ τὰ λοιπά κοιφάρ!

"—Σεῖς, κύριε Ναύαρχε, τὰ ἔνετε σύτα; Σεῖς, κύριοι Βουλευταί;

"Ο ναυτικός σάκκος, ἀκόμη, Ναύαρχε, μὲ τὶς ἀλησμάντες ζωγοαφίες του ἀπ' ἔνω μὲ λαδομπογιά, εἴτε δυὸς σημαίες κιαστί, εἴτε δυὸς ἄγκυρες, εἴτε μιὰ καρδιά καὶ ἀπὸ κάτω δυὸς γράμματα ἀρχικά καὶ κάποια ἡμερομήνια, ποὺ είχε περιενόμενο τὶς κουβέρτες τῆς πατρίδας, τὶς πλευτές φανέλλες τοῦ νησιοῦ, τὰ ψαντάτα τὰ σάρισμαχα καὶ δυὸς-τρία μάτσα λεβάντων για τὸ σκόρων καὶ για τὸ μεσοχοδοίλιο, χάρικα τοῦ αὐτού. Μία-δυός δολίτες είνε στήμερα τὰ μπαγάζια τοῦ λεγομένου Ναυτικοῦ, ποὺ ἔν τις ἀνοίξης. θὰ βρής μέσα δόντοπταστες καὶ θουρταστικα, ζιλέτες, κολώνιες, πάστες, μοντέρνα ἐσώρουχα καὶ δλλα τέτοια ἀπότροπαις ἔσθοδια.

"Οσο γιὰ τὶς κλινοστρωμάνες, αὐτές πιὰ ἀντικαταστάθηκαν μὲ σεντόνια καὶ κουβέρτες, μὲ φροντίδες τοῦ πλοίου. "Οπως καὶ τὸ σασπούνι.

—Ποῦ πάμε, λοιπόν, κύριε Ναύαρχε; Ποῦ, κύριοι Βουλευταί; Σεῖς τὰ ξέχετε δλα αὐτά;

Καὶ, ἀν δὲν ἀπαντῶμει, στὴν καλή τὴν ἐποχή σας, ἡ καλή τοσφή, ἡ ἐπαρκής τροφή, ἀλλὰ καὶ τὰ χουζούρια, νὰ πούμε, τῆς ζωῆς, ηταν δικώματα τῶν ἀνωτέρων τάξεων. Τὸ δὲ μπάνιο, ἀχρείαστο νὰ ηταν, μδ-

ΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

ΜΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΜΕΛΕΤΗ

Αι τρεῖς μορφαὶ τῶν μεταφορῶν, αἱ θαλάσσιαι, αἱ χερσαῖαι καὶ αἱ ἀεροπορικαὶ τοιαῦται, ξεκαλούσθων πάντοτε ν' ἀποτελοῦν τὸ ἄντικείμενον ἐνδελεχῶν μελετῶν. Αἱ ἑνέριοι μεταφοραὶ, μετὰ τὴν πραγματοποιηθεῖσαν ταχείαν δόσον καὶ μεγάλην κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀναπτυξίν των, εὐρίσκονται σήμερον ἐγγύτερον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ἐπισύρουν, ως εἰναι φυσικόν, ὅμειώτων τὴν πρὸς αὐτὰς προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀσχολούνται συχνὰ μὲ τὸν ἀεροπορικὸν μεταφορικὸν παράγοντα καὶ ἀπῆκονται ἐκάστοτε ἀπὸ τῶν στηλῶν των τὰς συζητήσεις καὶ τὰς ἀναπτυσσομένας γνώμας. 'Ἐν τῇ παρακολούθησει τῶν αὐτῆς δημοσιεύσουν κατωτέρω καὶ περίληψιν σχετικῆς μελέτης τοῦ καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Γάνδης κ. Χάσους, καταχωρισθεῖσαν — ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐνερέιοι Μεταφοραὶ» — εἰς τὰ «Χρονικά τῶν ἀποφοίτων μηχανικῶν τῶν εἰδικῶν σχολῶν τῆς Γάνδης».

Παραμερίζων δὲ καθηγητῆς κ. Χάσους τοὺς ἑνθουσιασμοὺς τῶν μέν, ἀπορρέοντας ἀπὸ τὴν ταχείαν καὶ τεραστίαν ἔξειλιν τῶν ἑνερῶν μεταφορῶν καὶ τὸ σκεπτικισμὸν τῶν ἀλλών, ὀφειλόμενον εἰς τὸν προκαλοῦντα τὸν αἰσθητὸν ἀεροπορικὸν δυστυχήματα τὰς καὶ εἰς τὰ δυσμενῆ οἰκονομικὰ ἀποτέλεσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων, ἔξετάζει τὴν πραγματικὴν θέσιν τῆς ἐμπορικῆς ἀεροπορίας καὶ αναστῆται — ἐπὶ τὴν βάσει τῶν σχετικῶν στατιστικῶν στοιχείων — τὰς περιπτώσεις ἑκεῖνας, καθὼς ἀς ἐπιβάλλεται ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀεροπλάνου, ως μεταφορικοῦ μέσου, καθὼς καὶ τὰς περιπτώσεις, καθὼς ἀς δικαιολογεῖται ἡ ἐπιφύλαξη.

Ἐν ἀρχῇ δὲ κ. Χάσους δίδει μίαν εἰκόνα τῆς ἐξειδίξεως πῆς ἀεροπορίας μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1933 καὶ 1948. Τὰ μετά τὸ 1948 ὑπάρχοντα στοιχεῖα δὲν τὰ θεωρεῖ πλήρη, ἀλλὰ ταῦτα — καθ' ἀ γενικῶς πιστεύεται — δὲν ἀλλοιώνουν τὴν εἰκόνα. Οἱ διδόμενοι ἀριθμοὶ ἀφοροῦν τὴν μεταφορικὴν διεύθυνσιν τῶν τακτικῶν ἑνερῶν γραμμάτων, τῶν ὅποιων ἡ ὑπηρεσία διεγένεται ὑπὸ μεγάλων ἀεροπορικῶν ἑταῖρων. 'Αεροπορικαὶ μεταφοραὶ ὀφειλόμεναι εἰς τὴν ἐκάστοτε ζήτησιν, αιτινες προσομοιάζουν πρὸς τὰς μεταφορὰς τῶν «τράπτων» φορτηγῶν, καθὼς καὶ αἱ στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ, δὲν περιελήφθησαν εἰς τοὺς παραπιθεμένους κατωτέρω πίνακας. 'Ο πρῶτος ἔξι αὐτῶν ἀφορᾷ τὴν μεταφορικὴν κίνησιν ἐπιβατῶν, ὁ δεύτερος τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ ὁ τρίτος τὴν μεταφορὰν ταχυδρομείου.

α) ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

(Εἰς ἑκατομμύρια χιλιομετρικῶν τόνων)

ETH	'Αρετ. ἑταῖροι 'Εσωτ. δίκ. Διεθν. δίκ.	'Αγγλικοί Ἐταῖροι 'Αρετ. Φράνσες	Γαλλικοί Ἐταῖροι 'Άρετ. Φράνσες	Βελγικὴ «Σαμπίνια»
1933	277	42.3	34.7	29.6
1934	300	62.0	37.0	29.7
1935	503	77.8	67.8	38.0
1936	700	72.5	66.0	43.4
1937	765	93.0	80.0	60.0
1938	895	96.5	90.8	73.4
1939	1205	138.0	106.8	74.0
1940	1830	187.5	86.0	—
1941	2400	297.5	118.0	—
1942	2380	431.0	172.0	—
1943	2640	455.0	206.0	—
1944	3640	565.0	303.0	—
1945	5620	742.0	515.0	122.7
1946	9700	1815.0	565.0	351.3
1947	10400	3140.0	703.0	599.0
1948	9600	3110.0	895.0	831.0

β) ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

(Εἰς ἑκατομμύρια χιλιομετρικῶν τόνων)

ETH	'Αρετ. ἑταῖροι 'Εσωτ. δίκ. Διεθν. δίκ.	'Αγγλικοί Ἐταῖροι 'Άρετ. Φράνσες	Γαλλικοί Ἐταῖροι 'Άρετ. Φράνσες	Βελγικὴ «Σαμπίνια»
1933	0.615	—	0.524	0.828
1934	0.870	—	0.730	0.756
1935	1.590	—	1.170	0.812
1936	2.720	—	1.560	0.728
1937	3.150	—	1.290	0.958
1938	3.170	—	1.650	1.022
1939	3.940	—	1.590	0.822
1940	5.060	—	1.950	—
1941	7.620	—	3.200	—
1942	17.100	—	8.200	—
1943	22.200	—	13.000	—
1944	24.800	—	23.000	—
1945	33.600	11.3	28.000	1.178
1946	63.200	22.0	14.600	5.060
1947	103.000	50.0	18.250	9.410
1948	148.500	70.0	25.500	18.900

γ) ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ

(Εἰς ἑκατομμύρια χιλιομετρικῶν τόνων)

ETH	'Αρετ. ἑταῖροι 'Εσωτ. δίκ. Διεθν. δίκ.	'Αγγλικοί Ἐταῖροι 'Άρετ. Φράνσες	Γαλλικοί Ἐταῖροι 'Άρετ. Φράνσες	Βελγικὴ «Σαμπίνια»
1933	3.75	—	0.6	0.53
1934	3.60	—	1.1	0.52
1935	6	—	2.1	0.58
1936	8.20	—	3.1	0.70
1937	9.70	—	6.2	0.99
1938	10.80	—	16.2	1.38
1939	12.60	—	15.0	1.43
1940	14.70	—	3.8	—
1941	18.80	—	6.4	—
1942	30.60	—	5.2	—
1943	51.20	—	5.4	—
1944	73	—	7.1	—
1945	6.85	9.7	3.26	0.293
1946	48	11.90	12.7	4.95
1947	47.70	23.30	13.4	7.10
1948	55.40	29.20	16.2	9.55

Καταφαίνεται ἐκ τῶν ὀντώτερων πινάκων ἡ δευτέρου θέσης εἰς τὰς ἑνεργούς μεταφοράς, τὰς ὅποιαν κατέχει ἡ ἐπιβατική κίνησις. 'Οσον ἀφορᾶ τὰς ἑκάστους γραμμάτων, ή κίνησις αὐτῶν προπολεμικῶν ήτο ἀστημάτων καὶ ἱστος-τσως ἀνύπαρκτος. Μετὰ τὸν πόλεμον, δημιούργησεται ἀστημάτων ἀστημάτων ἀστημάτων. Καὶ δὲ ἡ Ἐλλειψιν ἀνέσεως. Διὰ τὸ μειονεκτήμα τῆς ἀστημάτων ἀστημάτων εἰς τὰς ἑνεργούς μεταφοράς περιοχῶν προϋποθέτει διεθνεῖς συμβάσεις. 'Εξαρτάται, δηλαδή, ἐκ τῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν ἔκαστον Κράτος ἐπιθυμεῖ νὰ ἀκολουθήσει.

Περιτέρω ὁ καθηγητῆς κ. Χάσους σχολείεται μὲ τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἑνεργούς δύοδον. Κυριότερα πλεονεκτήματα ταῦτης είναι ἡ ταχύτης καὶ ἡ διάπτησις ὑπεράνω περιοχῶν ἀπροσίτων εἰς ἔτερα μεταφορικά μέσα.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ: 'Ος πρὸς τὴν ταχύτητα, ὁ ἐρευνητής εἶχεν ὑπόψιν του τὰ 210 χιλιόμετρα τὴν ὥραν (Τιούγκερς) ἔνως τὰ 440 χιλιόμετρα (Ντάγκλας Ι. C.). Σήμερον ὑπάρχουν ταχύτητες 550 χιλιόμετρων, ἐνῷ τὰ ἀεροπρωδώμενα φύσανται τὴν ταχύτητα τῶν 900 χιλιόμετρων. Τὸ πλεονεκτήμα ἔξι ἀλλού τῆς περίσσεις ἀπό την ταχύτητα τῶν 900 χιλιόμετρων εἰς ἄλλα μεταφορικά μέσα περιοχῶν, προϋποθέτει διεθνεῖς συμβάσεις. 'Εξαρτάται, δηλαδή, ἐκ τῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν ἔκαστον Κράτος ἐπιθυμεῖ νὰ ἀκολουθήσει.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ: Εἰς τέσσαρα ἀναβιδάζει ὁ καθηγητῆς κ. Χάσους τὰ μειονεκτήματα τοῦ ἀεροπλάνου, ως μεταφορικοῦ μέσου: α) Τὸ ὑψόλοτερον κόστος ἐκμεταλλεύσεως. β) Τὴν μικρότεραν ἀσφάλειαν. Καὶ δὲ ἡ Ἐλλειψιν ἀνέσεως. Διὰ τὸ μειονεκτήμα τῆς ἀστημάτων ἀστημάτων εἰς τὰς ἑνεργούς τῶν φονευθέντων ἐπιβατῶν εἰς τὰς ἑμερικανικὰς ἀεροπορικὰς γραμμάτων μερικὰ ἔτη: Οὕτω, τὸ 1933 ἐφονεύθησαν ὅλως 8 ἐπιβάται, τὸ 1940 35, τὸ 1945 93 (76 εἰς τὸ εἰστορεί-

CANAROPA COMPANY

EXPORTERS SHIPCHANDLERS

222 ST. JAMES STREET WEST

MONTREAL CANADA

Τηλ. Γραφείου Langstree 7998

Τηλ. Οίκλας Tureatre 7555

PROVISIONS CABIN-DECK

ΣΤΑΥΡΟΣ ΖΗΣΟΠΟΥΛΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: ORANAC-Montreal

351 PLACE-ROYAL MONTREAL-CANADA

κον δίκτυου και 17 εις τὸ διεθνές). Τὰ σχετικά στοιχεῖα δημοσιεύονται αφ' ἑνὸς μὲν ὑπὸ τῆς «Διεθνοῦς Ἐταιρίας Ἀεροπορικῶν Μεταφορῶν», ἐνὸς ὀργανισμοῦ περιλαμβανοντος 60 ἀεροπορικὰς ἔταιρις, εἰς τὸν δόποιον μετέχουν και αἱ ἀμερικανικαὶ, αφ' ἑτέρου δὲ ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυριεργήσεως. Στοιχεῖα διὰ τὰ ἀτυχήματα ἐπὶ τῶν μὴ ἀμερικανικῶν γραμμῶν δὲν υπάρχουν πλήρη. Οἱ κατωτέρω διδόμενοι αριθμοὶ τῶν φονευθέντων ἐπιβατῶν εἰς μὴ ἀμερικανικάς γραμμάς, εἰναι κατὰ προσ-
εγγιστιν:

Ἐπιβατική κίνησις: (Εἰς δισκεκατομμύρια
χιλιομετρικά ἐπιβοτάμα)

χιλιομετρικά έπιβαταν)	1946	1947	1948
Παγκόριμον σύνολον:	13.6	16.60	15.85
Αμερικανικά γραμματί:	11.5	13.54	12.71
Μή αμερικανικά γραμματί:	2.1	3.06	3.14
Φουνδέντες έπιβατα:			
Εις διον τὸν Κέρμαν:	298	448	325
Εις αμερικάν γραμματί:	115	219	102
Εις μη αμερικανικά γραμματί:	183	229	222

Φουευθέντες ἐπιβάται : (Κατὰ δισκατομήρια χιλιομετρικών ἐπιβατῶν)
Εἰς ὅδον τὸν Κόπηνο:

Εις όλον τον Κομφού: 21.9 26.99 20.5
 Εις άμερικανικές γραμμές: 10.0 16.17 8.1
 Εις μη άμερικανικές γραμμές: 87.14 74.84 70.7

Προκύπτει εκ του ανώτερω πινακού, ότι τό ποσοστον θανατηφόρων ατυχημάτων έδικαλουθεί νά είναι ανώτερον εις τάς μή άμερικανικάς γραμμάς. Την σύγκρισιν πρός τά αντίστοιχα ατυχημάτα, τά σημειούμενα εις έτερα μεταφορικά μέσα διδει ο κατώτερω πίνακας:

	1936		1946
Σιδηρόδρομοι	57.45	Σύνολον φο- νων θετέντων	Μετρ. έπειτα.
Αύτ. Λεωφορεία	67.80	86	1.5
Αυτοκίνητα	1.200.000	270	Φονεύθ. μοστά μετρ. έπειτα.
'Αεροπλ. (ισωτ. δικτ)	0.695	36.000	152
		30.0	111
		46	700
		66.2	12.900
		9.5	71
			Σύνολον φο- νων θετέντων
			145
			120
			18.4
			7.5
			Φονεύθ. ετερ.
			1.0
			1.1
			18.4
			7.5
			Φονεύθ. επιβ.
			Χ.Δ. έπιβατ.

Συνάγεται έκ του άνωτέρω πίνακος, ότι ο κίνδυνος είς τάς άσφορο-
ρικάς μεταφοράς είναι μὲν κατώτερος, ἔναντι τῶν κινδύνων τῶν δι' αὐτο-
κίνητου μεταφορών, παραπλεύτερος, ὅμως, μεγαλύτερος, ἔναντι τῶν κινδύνων
τῶν προερχόμενών έκ τῶν ὅλων μεταφορικών μέσων.

Δεύτερον μειονέκτημα τῶν ἑναερίων μεταφορών ἔγκειται εἰς τὸ ψυλλὸν κόστος αὐτῶν. Είναι τούτῳ τούτου ἀληθές, ὅπτε νὰ μὴ δύνανται σε ἐργάτων πολλούς εἰχειρήσονται ἢ πεζίσονται, ἀνευ της κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, ἐνώ ἀντιθέτως οἱ ἀμερικανικοὶ τοισαῦται ἔνισχυνται εἴμασσος, διά τῆς ἀναθέσεως εἰς αὐτάς, ὑπὸ μορφὴν συμβάσεως καὶ ἀντιδροτατῆς ἀμοιβῆς, τῆς μεταφορᾶς τοῦ ταχυδρομείου. Ο κατωτέρω πινακίδα έμφανιζε τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀμερικανικῶν ἀεροπορικῶν ἔταιριών (εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων):

ΕΤΗ	Εισπρά- ξεις	Δαπά- ναι	Πλέονστα η Ελληνίδα	Άναλ. εισπρ. και δαπανών
1939	55.9	51.4	+ 4.5	1.008
1944	160.9	124.5	+ 36.4	1.292
1945	214.7	180.5	+ 34.2	1.189
1946	316.2	322.2	- 6.0	0.981
1947	364.8	386.2	- 21.4	0.945
1948	416.4	425.6	- 9.2	0.978

Προκύπτει έκ του άνωτέρω πίνακος, ότι αι άμερικανικαι αεροποριασι εταιριών τείνουν να καταστον αυτάρκεις. Οσον αφορά τας αγγλικας εταιριών, ο καθηγητης κ. Χάους διαπιστώνει, ότι οι οικονομικα αυτών αποτελέσματα παρουσιάζουν θλιεμια. Πράγματι, αι εισόπραξεις των δεν καλύπτουν πέραν των 50% των δαπανών. Διαπιστώνται άκομη, ότι το κόστος των ένσερίου μεταφορών είναι τόσον, ώστε αι επιχειρήσεις — παρά τα σχετικών υψηλά κόμιστρα — νά μη δύνανται νά ελπίζουν εις κάλυψιν των δαπανών των, ἀν τα αέροσκαφη των δεν μεταφέρουν φορτίο καλύπτουν τα 70% της χωρητικότητος του. Το έν λόγω κόστος αφορά αυτάς καθ' εαυτάς τας επιχειρήσεις. Δεν ύπολογιζονται δηλαδή εις αυτό αι δαπανάι εγκαταστάσεως και συντηρήσεως αεροδρομίων ή αερολιμένων, αι ασφαλεια κλπ. δαπανάι, αιτίνες κανονικώς θα έπρεπε νά βερύνουν τας αεροπορικάς επιχειρήσεις, δης πλ. χ. συμβαίνει εις τους στιρηδορδμόσυνα, εις τό κόστος των όποιων περιλαμβάνονται αι δαπάναι συντηρήσεως και τοκοχεωλυτικής όποσσερες των μονίμων έγκαταστάσεων των, σταθμών κλπ. Πληρώνουν, Βεβδίσιας, αι αεροπορικαι εταιριών δικαιώματα χρήσεων, των αεροδρομίων κλπ., όλαι δι, τι κατα-θλίππεται έκ μέρους αυτών και ότι, ένδεχομενώια εισόπραττεται έπι τελών επί των εισιτηρίων, δεν είναι δυνατόν νά καλύψη τας δαπανών των επι-χειρήσεων, αι όποιαι έχουν την έκμετάλλευσιν των έπι του έδαφους έγ-καταστάσεων.

Τρίτον κατά σειράν μειονέκτημα είναι ή έλλειψις κανονικών δρομολογίων. 'Ακόμη και είς αύτάς τάς τακτικάς αεροπορικάς γραμμάς, πολλάκις σημειώνεται καθυστέρησης είς την έκτελεση των δρομολογίων των. Τό δέπτισον, κατά μέσον όρου, προσδοτών της άκριβούς τηρήσεως των δρομολογίων άνηλθε τό 1935 είς 87%, τό 1938 είς 90.5%, τό 1942 είς 94.2% και τό 1946 είς 95.9%. Είναι προφανές, ότι η άνακριβεια της έκτελεσης έπειρεσζεται, πρά παντός, από τάς έπικρατων έξαστο δυσμενείς μετεωρολογικάς συνήθης, αι όποιαι είς την Εύρωπην είναι συχνότεραι, παρ όσον είς την 'Αμερικήν. Αι δρομολογιακαι έκτελεσεις αεροπορικών ταξιδιών είς την Εύρωπην, εύθυν μετά τον πόλεμον, είς μίαν δηλωαν έποχήν, καθ' ήν αι υπηρεσια εδάφους ήσαν ανεπαρκεις, έφθασαν κατά την χειμερινή περιοδον Νοεμβρίου 1944 μέχρι Μαρτίου 1945 τά 72.1% και από του Νοεμβρίου 1945 μέχρι του Μαρτίου 1946 τά 75.0%, ένω κατά την θερινήν περιοδον 'Απριλίου — 'Οκτωβρίου 1945 έφθασαν τά 97.2% καθ' 'Απριλίου. 'Οκτωβρίου 1946 τά 99.9%

1945 εθεῖσαν τα 97,2% και "Απρίλιον" Οκτωβρίου 1946 τα 99,9%.
"Εντός τέταρτον μειονέκτημα τών ένασερών μεταφορών μαζιφέρεται είς την Ελλειψιν ανέσεως. Ποτέ είκοσιστας βεβαίως δεν ήδη μπορεί να γίνεται

KARL LEICH

SHIPS—, TANKS—AND BOILER—CLEANING
HAMBURG 4. Bernhard Nochtstr. 77

Telephone: 42 07 29

(Night call: 45 72 01)

λόγος περὶ σχετικῆς ἀνέσεως μὲν τοὺς ἐκκωφαγικούς βορύβους τῆς μπ-
χανῆς, τοὺς ἰσχυρούς κραδασμούς, τὸν διατιθέμενον στενὸν χώρον κλπ.
Σήμερον, τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ ἡλαττώθησαν. Ή ἑνὸς τοῦ ἀερόπλά-
νου συνομιλία τῶν ἐπιβατῶν εἶναι ἡδη δύμαλη, ἐνῷ καὶ ὡς πρὸς τὴν ἁν-
εσιν δύναται τις νά ταξιδεύῃ ἐπὶ δ ἔως 8 ὥρας, χωρὶς νά αἰσθάνεται
ὑπερδολικήν κόπωσιν. Αἱ πτήσεις εἰς μεγάλα ὑψη γίνονται στήμερον με-
ταξύ λακαλίους ἀεροστεγών κεκλεισμένους, ὅστις διατηρεῖται ἐντὸς
αὐτῶν ἡ κανονική πίεσίς, τὰ καθίσματα εἰναι περισσότερον ἀναπαυτικά
καὶ ὁ εἰς τὴν διάθεσιν ἐκάστου ἐπιβάτου χώρος εἶναι μεγαλύτερος.

Ἐγ για συμπεράσματι δὲ καθηγητῆς κ. Χάσους ἐκφράζει τὴν πεποίθησιν, ὅτι αἱ αεροπορικαὶ μεταφοραὶ θὰ ακολουθήσουν τὴν πρός τὰ πρόσω πορείαν των, συνιστᾶ, ὅμως, ὅπως μελετήθουν αἱ πρετέρω ἀναγκαῖαι βελτιώσεις. Ὑποδεικνύει ἐν πρώτοις εἰς τὰς αεροπορικὰς ἐπιχειρήσεις νάρα φροντίσουν διὰ τὴν ἐπαύξην τῆς ἀσφαλείας τοῦ αεροπορικοῦ μέσουν καὶ νάρα ἐλαττώσουν τὸ κόστος τῆς ἐπιχειρήσεως, υιοθετούσαι χαρηματερὰ τιμολόγια. Μὲν τὰς σημειώνας τιμάς — τοινίς εἰς τὴν ἐρεύναντον — δὲν είναι δυνατὸν νάρα αὐξάνεται ἐπί ἄπειρον ἡ πελατεία τοῦ αεροπλάνου. Τὸ οικονομικὸν ἀρότερον ἰσοζύγιον δὲν πρέπει νάρα βασίζεται εἰς ἐκμετάλλευσιν τῆς χωρητικότητος τοῦ αεροπλάνου κατὰ 90%. Ἡ τοιαύτη βάσις θὰ δηγήσῃ μοιραίων εἰς ἐκμετάλλευσιν τῆς χωρητικότητος κατὰ 100%, γεγονός ὅπερ θὰ ἔχῃ, ὡς συνέπειαν, τὴν ἀπώλειαν πελατείας, λόγῳ μὴ ικανοποιησᾶς της εἰς τὸν παράγοντα τῆς ἀνέσεως. Ὁ συντελεστής τῆς ὁφελίμου χωρητικότητος πρέπει νάρα μὴ είναι ἀνώτερος τοῦ 75% ἢ μᾶλλον τοῦ 65%.

Τέλος, ός προς την κανονικήν ἐκτέλεσιν τῶν δρομολογίων, διαθηγητής κ. Χάσους δὲν ἐπλέξει εἰς αὐθησιν τοῦ ποσοστοῦ διὰ τὴν Εύρωπην, συνιστᾶ, δῆμως, συμπλήρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν καθοδηγήσεως τῶν ἀεροσκαφῶν καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς καλύτερας ὄργανώσεως των, δόγων καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπανδρώσεως καὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ των. Διὰ τὴν μεγαλυτέρων ἐπίστις οὔνεσιν τῶν ἐπιβατῶν πρέπει νὰ λάβουν ἀμεσον μέριων αἱ ἑταῖραι, χωρὶς δῆμως αἱ σχετικαὶ δαπάναι νὰ ἐπιβαρύνουν τὰ εἰσιτήρια τῶν ἐπιβατῶν.



*Serving
ship and owner*

LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.8. LN 8090)

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Του κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Ιούλιος.—Την ανάστημησιν των άκαθάρτων πετρελαίων είς τὸ Δυτικὸν Ἡμισφαῖρον ἡ κοιλούθησαν καὶ αἱ ἑταιρίαι αἱ ἐκεταλλεύμεναι τὰς πηγὰς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Πρώτη ἡ «Γκόλφ Κόμπανως» ἀνήγγειλεν αὐξησην 25 σεντς κατὰ βαρέλιον ἀπὸ τῆς 10ης Ιουνίου διὰ τὰς ἑταιρίας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Μετ' αὐτῆς, ἡ κοιλούθησεν ἡ «Εστορ» καὶ διλαὶ αἱ ἑταιρίαι, ἐνῷ ἡ «Ἄγγλοιρένια» ἐπεξεινε τὴν αὐξησην εἰς τὰ πετρέλαια ὅλων τῶν προελεύσεων. Ὡς δικαιολογίαν τῆς αὐξησεως αἱ ἑταιρίαι προέβασον τὴν ἀνάγκην διατήρησεως εἰς υγία οἰκονομική βάσιν τοῦ διοικητικοῦ πετρελαίου, ίνα αὐτὴν δυνηθῇ καὶ προχωρήσῃ ἱκανοποιητικῶς εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀνάζητησεως νέων κοιτασμάτων πρὸς ἀπαύξησιν τῆς παραγωγῆς. Ἡ ἐκ τοῦ Κογκρέσου προέβουσα ἀντιδρασις διὰ τὴν αὐξησην τῶν τιμῶν, ὑπῆρχεν ἀρκετὸν ισχυρά. Ἡδη, κατετέθη νομοσχέδιον εἰς τὴν Βουλήν, διὰ τοῦ ὑποίου ζητεῖται ἡ σύντασης ἐνεκαμελοῦ ἐπιτροπῆς πρὸς παρακολούθησιν τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίων. Ἐν τῷ μεταξὺ, τὴν τακτικὴν τῆς αὐξησεως, υιοθέτησε καὶ ἡ Βενεζούελα, πραγματοποιεῖσθαι σύντομον τῆς εύθυγραμμισεως τῶν τιμῶν τῶν πετρελαίων εἰς διλον τὸν κόσμον.

• Ἀπασχολεῖ τὴν ἡμερικανικὴν κυβέρνησιν τὸ πρόδηλημα τῶν συσσεύθεντων εἰς χεῖρας τοῦ Δημοσίου ἀποθεμάτων γεωργικῶν προϊόντων. Ὑπολογίζενται εἰς 363 ἑκατομμ. μπούσελς σίτου, 231 ἑκατομμ. ἀραβοσίτου, 330 ἑκατομμ. λιβρῶν κοινοποιημένου γάλακτος, 247 ἑκατομμ. λιβρῶν βουτύρου, 172 ἑκατομμ. λιβρῶν τυροῦ καὶ εἰς μικροτέρας ποσότητας ἄλλων προϊόντων, ἀκόμη καὶ ἐλαστικῶν. Εἰναι ἀξίας 1.2 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ἐάν περιληφθούν καὶ τὰ πρὸς τοὺς ἄργοράς δάνεια διὰ τὴν τρέχουσαν συγκομιδὴν, θα φθάσουν εἰς 3.2 δισεκατομμ. δολ. τὰ δάσει τοῦ νόμου περὶ συγκεντρώσεως διατείνεται κεφάλαια τοῦ Δημοσίου καὶ εἰς πέντε δισεκατομμύρια μετὰ τὴν πλήρη συγκέντρωσιν τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τοῦ τμέλοντος ἔτους.

—Ἡ κυβερνητικὴ ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην τῆς παραχωρήσεως μέρους τῶν ἀποθεμάτων αὐτῶν εἰς τὰς χώρας, ποιὲν ἔναντι τῆς επιτακτικὴν τροφίμων καὶ διὰ διαθέσιον τὰ μέσα διὰ τὴν ἄγοράν των. Παραδειγματικῶς αἱ Ἰνδίαι πρὸς διετίας καὶ τώρα τὸ Πακιστάν. Ἡ κυβερνητικὴ ἀποφις συζητεῖται καὶ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον.

—Αἱ γεωργικαὶ, ὅμως, χώραι, δίποις δὲ Καναδᾶς, ἡ Ν. Ζηλανδία, ἡ Αὐστραλία, ἡ Ἀργεντινή, ἡ Ὀλλανδία καὶ ἡ Δανία—αἱ δύο τελευταῖαι διὰ τὰ γαλακτοκομικὰ προϊόντα—ἀντησχοῦν διὰ τὴν τοιαύτην πολιτικὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ ἀθρόα καὶ μάλιστα ὑπὸ μορφὴν δόρου διανομὴ τῶν προϊόντων ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, θα σημάνῃ ἀδυναμίαν διαθέσεως τῆς Ιδικῆς των παραγωγῆς καὶ πτώσιον τῶν τιμῶν.

—Οπωσδήποτε, ἡ πολιτικὴ τῶν δώρων θὰ συνεχισθῇ, ἀλλὰ μὲν ρυθμὸν βραδὺν καὶ ἑκεὶ διποτιστούμενη καὶ ἀπολυτοῦ ἀνάγκη. Αἱ μεταφοραὶ, πάντως, θὰ συνεχισθοῦν, ὡς προβλέπεται, ζωηραὶ, ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, καὶ, μάλιστα, διὰ τὸ ἡμερικανικὸν φορτηγόν.

• Μὲ τὴν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν γεωργικῶν προϊόντων, κάτω τῶν τιμῶν τῆς κρατικῆς συγκεντρώσεως, ἡ οικονομικὴ θέσις τοῦ ἀγροτικοῦ κόσμου εἰς τὴν Ἀμερικήν κατέστη δύσκολος. Περιορίζεται καὶ ἡ καταναλωτικὴ ἰκανότης τοῦ ἀγρούτου εἰς διοικητικὰ προϊόντα. Ἐναντὶ ποσοῦ ἀγράρων 33.3 δισεκ. δολαρίων διὰ τὸ 1951, ὁ ἀγροτικὸς κόσμος—τὰ 36% τοῦ πληθυσμοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν—θὰ δυνηθῇ νὰ διαθέσῃ ἐφέτος 31 δισεκ. δολ. Ἡ εὐημερία, συνεπώς, τοῦ ἀγρούτου ἔχει ἀμεσον ἐπίδρασιν εἰς τὴν γενικὴν καταστάσιν τῶν συναλλαγῶν.

—Ο περιορισμὸς τῶν ἔξαγωγῶν εἶναι ἡ κυρια ἀφορμὴ τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν. Λύσις τοῦ ἀγροτικοῦ προβλήματος θὰ είναι ἡ ἔνταση τῆς ἔξαγωγικῆς προσπαθείας.

• Εἰναι τόση ἡ ἀθροία τῶν ἀποθεμάτων τῶν γεωργικῶν προϊόντων καὶ τόσον δύνη τὸ πρόδηλημα τῆς διαθέσεως τῶν, ὥστε τὴν τελευταῖα ἔξαγωγα καὶ τὴν καταστροφὴν τῆς συγκεντρώσεως ἀποθεμάτων, εἰς τοὺς ἔκαστοτε μαστιζόμενους ἔκ λιμοῦ ἔνους λαούς. Διὰ τὸ ἡμερικανικὸν πλοίον ἡ τοιαύτη ἔξουσιοδότησις ἀποτελεῖ προάγγελον ἐργασίας.

• Ο Πρόεδρος κ. Αἰζενχάουερ ἐπέτυχε τὴν συγκατάθεσιν τῆς Γερουσίας, ὅπως ἀποτελεῖ πρόφιμα μέχρις ἀξίας 100 ἑκατομμύριων δολαρίων ἀπὸ τὰς χεῖρας τοῦ Δημοσίου εὐρισκόμενα ἐκ τῆς συγκεντρώσεως ἀποθεμάτων, εἰς τοὺς ἔκαστοτε μαστιζόμενους ἔκ λιμοῦ ἔνους λαούς. Διὰ τὸ ἡμερικανικὸν πλοίον ἡ τοιαύτη ἔξουσιοδότησις ἀποτελεῖ προάγγελον ἐργασίας.

• Η τελευταῖας συνελθούσα εἰς τὸ Λονδίνον διάσκεψις διὰ μίαν διεθνῆ συμφωνίαν ἐπὶ τοῦ σίτου, κατέληξεν εἰς τὴν ὑπογραφὴν τοῦ σχετικοῦ συμφωνητικοῦ διὰ τὸ 1953. Υπεγράφη τοῦτο ἀπὸ 41 εἰσαγωγικαὶ καὶ ἀπὸ 4 ἔξαγωγικαὶ χώρας καὶ ἀναφέρεται εἰς ἡγγυημένους ποσοὺς ἀγορᾶς 11.462.000 τῶν τιμῶν σίτου. Ὡς γνωστόν, ἡ Μεγάλη Βρετανία δὲν μετέσχε τῆς συμφωνίας, διαφωνήσασα, δόσον ἀφορᾶ τὴν βασικὴν τιμὴν. Ἐπίσης, δὲν μετέσχε καὶ ἡ Ἀργεντινή. Αἱ τέσσαρες ὑπογράψασαι τὴν συμφωνίαν ἐ-

ξαγωγικαὶ χώραι ήσαν ἡ Αὐστραλία, δὲ Καναδᾶς, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Γαλλία.

• Ἡ νόμος προβλεπομένη ἔκτασις διὰ τὴν καλλιέργειαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας σίτου περιορίζεται εἰς 62 ἑκατομμύρια ἑκταρίων. Εἶναι ἡ πρώτη φορά ἀπὸ τοῦ 1942, καθ' ἣν, λόγω τῶν ὑπαρχόντων τεραστίων ἀποθεμάτων, ἐφαρμόζεται τὸ προβλεπόμενον περιθώριον.

• Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη καὶ αἱ Ἰνδίαι ἐντούσουν τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῶν μὲ τὰς χώρας τοῦ Σιδηρού Παραπέτασμάτος εἰς ἔκτασιν ἀνεψιού προηγουμένου μεταπολεμικῶς. Ἡ Ἀγγλία, κατὰ τὰς σχετικὰς ἐκ Λονδίνου πληροφορίας, διαπραγματεύεται τὴν ἀγορὰν διὰ τὸν ἑκατομμύριον τῶν ρωσικῶν σίτου, μὲ αἷμεσον ἔναρξην τῆς παραδόσεως, Ἡ Γαλλία ὑπέγραψεν ἡδη τὴν συμφωνίαν διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν ἐμπορευμάτων ἀξίας 12 δισεκατ. φράγκων. Ἄραβος ιστότοπος, ἀνθρακίτην, χρώματα, μαγγάνιον, όμιαντον, πετρέλαια, ζυλίεν καὶ γουναρικά δὲ προμηθεύεται ἡ Ρωσία. Υράσματα, κακά, ἐσπεριδοειδεῖ, μαδαρίδην καὶ αἴθιρα ἔλαια ἡ Γαλλία, καὶ κατασκεύαση δὲ διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως φορτηγά τινα σκάφη 5.000 τόνων ἔκαστον, λέδητας ἀτμοπλοίων καὶ σιδηροδρομικὸν ὄλικον. Ἡ Ολλανδία, μὲ τὴν σειράν της, θὰ ἀποστείλη, ἔναντι σίτου, μεγάλως πιστοποιητικούς, δούλων καὶ τέλεων τῆς παραγωγῆς τῶν τιμῶν τῶν προϊόντων τῆς Δύσης καὶ τῆς Ἀγγλίας πρότυπος, κορωνών καὶ αἱ Ἰνδίαι ἐπιδιώκουν τὴν συμφωνίαν μὲ τὴν Μόσχαν διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἐνός ἑκατομμυρίου τῶν ρωσικῶν σίτου.

—Τὸ ἔνδιαφέρον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης στρέφεται καὶ πρὸς τὴν Κίναν. Ἡ Ἀγγλία ὑπέγραψεν ἡδη τὴν συμφωνίαν τῆς διὰ ποσὸν 36 ἑκατομμ. δολλαρίων. Ἡ Γαλλία, τὸ Βέλγιον καὶ ἡ Κεϋλάνη διαπραγματεύονται. Ἡ ἀνάγκη τῆς τοποθεσίας τῶν παραγωγῶν ἐν ὑπερασθενίᾳ βιομηχανικῶν προϊόντων τῆς Δύσης καὶ τῆς ἀγορᾶς πρώτων ύλων, χωρὶς τὰ στανίζουτα δολλαρία, στρέφουν τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀγγλίαν.

—Δὲν πρέπει νὰ πιστευθῇ, διὰ δηλαδή, ἡ ἔνταση τῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Ἡνωμένην θὰ προκαλέσῃ καὶ μεταφορικὴν κίνησιν, εὐεργετικὴν διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Αὔξησης τῶν μεταφορῶν ἀπὸ τὴν Μαύρη Θάλασσαν διὰ τὴν τοποθεσίας τῶν παραγωγῶν περιορισμὸν τῶν σύνθετων μὲ τὴν Ρωσίαν, τὴν Κίναν καὶ τοὺς λοιποὺς δορυφόρους. Αἱ σχετικαὶ ἐμπορικαὶ συμφωνίαί διαδέχονται, δηλαδή, ἀποστάσεις—μεταφορῶν. Ολιγάρχες πλοίοι θὰ σπαστούνται.

• Μετὰ τὴν ὑπογραφήσιν τῆς ἀνακωχῆς εἰς τὴν Κορέαν δλαὶ αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, ἡ Ἰσπανία, αἱ Ἰνδίαι καὶ ἡ Κεϋλάνη στρέφουν νὰ ἀποκαταστήσουν τὰς ἐμπορικάς τῶν σχέσεις μὲ τὴν Ρωσίαν, τὴν Κίναν καὶ τοὺς λοιποὺς δορυφόρους. Αἱ σχετικαὶ συμφωνίαί διαδέχονται τὰς ἀποθέτονται ἀπὸ τὴν Τρίπολην τὰς δολλαρίας πλοίων τῆς Δύσης.

—Ἐν τῷ μεταξύ τούτου τοῦ οὐσιαστικῶν, δηλαδή, ἡ ἔνταση τῆς Τραπέζης Διακανονισμῶν τῆς Βασιλείας ἀφιερώνει εἰδικῶν κεφαλαίων ἐπὶ τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Κατ' αὐτήν, ἡ εὐρεῖα διάπτωση τῆς συναλλαγῆς τῶν σύνθετων μὲ τὴν περιορισμὸν τῶν παραγωγῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν κετά τὸ α'. ἔχαμψην τὸν τρέχ. ἔτους. Ἐφεστά τε 57.960.000 τόνων, ἔναντι προπογουμένου ρεκόρ κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ 1951 μὲ τὸν 52.896.000.

• Τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐνεψάσειν ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, παρὰ τὰς γνωστούς εἰσαγωγικούς περιορισμούς, μίαν ἀναζωγόνυτον ἀξιόλογον. Τὰ 35 δισεκατομμύρια δολλαρίων τῆς ἡμερικανικῆς βοηθείας συνέτεινον σημαντικῶς. Ἡδη, ἡ Εὐρώπη καταβάλλει τὴν προσπάθειαν τῆς δύσεως δολλαρίων τῶν συναπόντων εἰδηστούντων καὶ ἔξαγωγικήν.

• Ἡ ἑπτοκαὶ ἐκθεσις τῆς Τραπέζης Διακανονισμῶν τῆς Βασιλείας ἀφιερώνει εἰδικῶν κεφαλαίων ἐπὶ τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Κατ' αὐτήν, ἡ εὐρεῖα διάπτωση τῆς συναλλαγῆς τῶν σύνθετων μὲ τὴν περιορισμὸν τῶν παραγωγῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν κετά τὸ 1952. Ἡ ἀξία τοῦ ἔξωτερού ἐμπορίου δολλαρίων τῶν χωρῶν—ἔξαιρουσέων τῆς Ρωσίας, τῆς Κίνας, καὶ τῶν δορυφόρων—ἐμειώθη ἀπὸ 158 δισεκατομμύριον δολ. τοῦ 1951 εἰς 153 δισεκατομμ. τῷ 1952. Ἡ πτώση τῶν τιμῶν ἐπέδρασεν ἐν μέρει εἰς τὸν περιορισμὸν αὐτῶν τῆς κατ' ἀξίαν κινήσεως. Ἀξιοσημείωτον εἶναι, διὰ εἰς τὴν περιορισμὸν τῆς στερλίνας ἐστημείῳ ἡ κατὰ 4 δισεκ. δολλαρίων συστολὴ τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως καὶ κατὰ 20.7 δισ. δισ. της Ηνωμένης Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν 36 δισεκατομμ. Διὰ τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, μὴ μέλη τῆς περιοχῆς της στερλίνας 41 δισεκατομμ. Διὰ τὴν Λατινικής Ἀμερικῆς. Οι εἰσαγωγικοί περιορισμοί ἐπέδρασαν, ὡς καταφαίνεται, ἀμέσως καὶ κατὰ δευτέρον λόγον αἱ τιμαί.

Κατὰ ζώνας η κίνησης τοῦ ἐμπορίου, διὰ τὸ 1952, εἶχεν ὡς ἀκολούθως: Διὰ τὸ Ἡνωμένην Βασίλειον 17.3 δισ. δολ., διὰ τὴν λοιπὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας 20.7 δισ. Διὰ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδᾶν 36 δισεκατομμ. Διὰ τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, μὴ μέλη τῆς περιοχῆς της στερλίνας 41 δισεκατομμ. Διὰ τὴν Λατινικής Ἀμερικῆς 14.2 δισ. καὶ τὰς λοιπὰς ἀλλας χώρας τοῦ ἐλευθέρου κόσμου 23.8 δισ. δολλαρίων.

• Τὸ Πλεῖτ, παρὰ τὰς προβλέψεις, δέν ἀπέδωσε μέχρι τοῦδε τὴν ἀναμενόμενην καλήν ἐργασίαν διὰ τὰ τράπτης. Φορτία ὑπάρχουν ὀρκετά σίτου, ἐλαιοπλακούντων καὶ ἀλλών γεωργικῶν προϊόντων. Τὰ φορτηγά δύος γραμμῆς ὑπεραρκοῦν διὰ νὰ ἔχουντερησούν, πρὸς τὸ παρόν, τὴν ἔξαγωγικήν κίνησιν. Εν τῷ μεταξὺ καθυστερεῖ, λόγω τῆς υγρασίας, ἡ συγκομιδὴ τοῦ ἀραβοσίτου. Σηματικὰ προβλέπονται τὰ πρὸς ἔξαγωγήν φορτία.

• Ἡ κατωτάτη τιμὴ—τούλαχιστον μέχρι τῆς 20 Ιουλίου—η πληρωθεῖσα διὰ χρονοναύλων 5 ξεων 6 μηνῶν εἰς ἔνα λίμπερτο, ἥτο τὸ τῶν δολλαρίων 1.89 κατὰ τὸν δ. w. Η αὐτή, περίτου, τιμὴ, ήτις ἐπεκράτει, ἐπ'

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πράκτορεύσεις, Ἀγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως
ἐμποροναύτικαι ἐργασίαι.

· Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων
· Εργοστασίων τῆς Ἀγγλίας χρησιμοποιούμενών απὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ Ιστῶν.
· Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν NELSON καὶ EMPIRE COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖς: 'Εν Πειραιεῖ 'Ακτὴ Μισούλη 17—19, Μέγαρον Τ.Α.Ν.Π.Υ. Τηλ. 41.479 Τηλεγρ. Διεύθυνσις 'Εξωτερικοῦ: UNION,
» » Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680 » » Εσωτερικοῦ: UNION,

άρκετον χρονικὸν διάστημα, κατὰ τὴν ἀμέσως πρὸ τοῦ Κορεατικοῦ πολέμου περιόδον.

• Εἰς 4.629.286 τ. ἀνήλιθον αἱ ἔξαγωγαὶ ἀμερικανικοὶ γαιάνθρακος, κατὰ τὸ πρῶτον τέτραμπτον ἐ. ἐ. ἔναντι 11.941.706 τὸν τοῦ ἀντίστοιχου τετραμπτον τοῦ 1952. Ἡ παρατηρουμένη σημαντικὴ ἐπὶ ἑλαττον διαφορὰ ἐπάρκως ἐπεξεγεῖ τὴν κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

• Αἱ ἄγοραι χρυσοῦ εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας συνεχίζονται ὅπο μέρους τῶν ἔνων Τραπεζών, αἵτινες μετατρέπονται εἰς χρυσὸν τὰ εἰς δολάρια ἀπόθεματά των. Κατὰ τὴν δευτέραν ἔδουσαντα τοῦ Ἰουλίου αἱ ἄγοραι αὐταὶ ἔθασαν εἰς 64 ἑκατομμύρια, ὅπο δὲ τῆς 10ης Δεκεμβρίου π. ε. συνεποσθησαν εἰς 963 ἑκατομμ. δολαρίων.

• «Ἐνα δόλαρην τριάχιον, δάρους 16.100 λιθρῶν, ἀποτελοῦν τὸ κατώτερον την μῆμα τῆς πούμης ἐνὸς δεξαμενοπλοίου «T.2», μετεφέθη ἀεροπορικῶς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην εἰς τὴν Γένοβαν, προκειμένου νὰ τοποθετηθῇ εἰς ἵνα εἴκει ἐπισκευαζόμενον τάκνερ τῆς ἑταῖρας «Σόκον». Θεωρεῖται, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ τεμάχιον ἦτο τὸ μεγαλύτερον καὶ βαρύτερον ἐξ ὅσων μέχρι τοῦδε μετερθέμαν ὑπεράνω τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ ἀεροπλάνου φόρτωσίν του ἔχειάσθησαν ὅκτω δόλαρηροι δραχαι.

• Τέσσαρα φορτηγά σκάφη τοῦ τύπου «Μάρινερ» τῶν 12.500 τόνων πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἡ Ἐταιρία Μούρ — Μάκ Κόρμακ διὰ νὰ τὰ μετατρέψῃ εἰς ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά γραμμῆς. Τὰ σχέδια προβλέπουν θέσεις διὰ 300 ἐπιβάτας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι κανεὶς μέχρι τοῦδε «Ἀμερικανὸς ἐφόπλιστης» δὲν ἔδειχθη νὰ ἀγοράσῃ τὰ νεότευκτα αὐτὰ σκάφη, λόγω τοῦ υψηλοῦ τῶν κόστους κατά τὴν ναυπήγησην καὶ τὴν ἐκμετάλλευσην. Οἱ σκοποὶ μόνον τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης ἔχουν προτεύονται διὰ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν.

• «Ἀπαγοροῦνται καὶ οἱ Ἀμερικανοὶ μὲ τὴν υπόθεσιν τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν Ἀστερόεσσαν τῶν ὑπὸ ἔνεσις σημαίας πλοίων των. Αἱ ναυτεργατικαὶ ὁργανώσεις προβάλλουν τώρα τὸ σίτημα. Ἐκπρόσωπός των, ὄμιλον ἐνώπιον τῆς ἀρμοδιοῦς Ἐπιτροπῆς Ἐρεύνης τῆς Γερουσίας, ἀνέφερεν, δῆλον 247 δεξαμενόπλοια, ἀνήκοντα εἰς ἀμερικανικὰ ἑταῖρας πετρελαίων καὶ 10 εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφοράν μεταλλεύμάτων σκάφη φέρουν ἔνεσις σημαίας, τὴν παναματικήν, τὴν λιβεριανὴν καὶ τὴν χονδουριανήν. Ἐπὶ πλέον 2 φορτηγά, 10 διὰ τὰ μεταλλεύματα σκάφη καὶ 54 τάκνερ ναυπηγούντα διὰ λαμπρὸν Ἀμερικανὸν ἐφόπλιστῶν καὶ θὰ ἔγγραφοῦν εἰς ἔνον τηλοδίγια.

• Διαμαρτύρουνται οἱ Ἰταλοὶ διαλυταὶ πλοίων, ὅτι μὲ τὴν καθορισθεῖσαν τιμὴν τῶν 36 δολ. τὸν τόνον διὰ τὰ πλατιστήρων, περιορχόμενα ἀπὸ τὰς μετεσχούσας εἰς τὸ σχέδιον Σουμάν διὰ τὸν ἀνθρακαὶ τὸν χάλινα χώρας, δὲν εἶναι πλέον εἰς θέσιν νὰ ἀγοράσουν πλοῖα πρὸς διάλυσιν οὔτε Ιταλικά, πολὺ δὲ περισσότερον ἔνοντα. Εἰδικώτερον ζητοῦν νὰ δρισθῇ ἡ τιμὴ τῶν 60 δολαρίων κατὰ τόνον. Τὰ δυνητικά οὕτω σι τοῦ Ἰταλοὶ διαλυταὶ νὰ ἐπανθίσουν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν πρὸς διάλυσιν πλοίων, δόπτε καὶ ἡ τιμὴ τῶν θὰ ύψωθῇ ἀπὸ τὰ χωμῆλα σημειρινὲς ἐπίπεδα.

• «Ημεῖς περίοντα ἑκατομμύριον τόνων θὰ χρειασθῇ ἐφέτος ἡ Γιουγκοσλαβία διὰ νὰ συμπληρώσῃ τὰς ἐπιστοικαῖς τῆς ἀνάγκας. Ἡ προϋπόθεσις θὰ γίνη ἀπὸ τὰ μεγάλα ἀμερικανικὰ ἀπόθεματα.

• Τὸ ἐκ 1060 ἀνδρῶν πλήσιον τοῦ συντελεστῶν «Ἕνωμεναι Πολιτεῖαι, ἑδώρησεν εἰς τὸν πλοίσσον αὐτοῦ κ. «Ἀντερσόν» εἰς ἀνανηλώσιαν τῆς καλῆς τῶν συνεργούσιας, ἔνα πολυτελέστατον αὐτοκίνητον. «Εἶναι —

ἐδήλωσαν — ὁ καλύτερος πλοίαρχος ποὺ ηύπηχησε νὰ ἔχῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοίους.

• Η Ἀγγλία θὰ εἰσαγάγῃ κατὰ τὸν ἐρχόμενον γαιάνθρακας εἰς μεγάλα τεμάχια ἀπὸ τὴν Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην, εἰς συμπληρώσιν τῶν οἰκιακῶν τῆς ἀναγκῶν. Προετιμίδη ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ εἰδικοῦ τούτου γαιάνθρακας, παρὰ ὃ περιορισμός τῶν ἀνειλημμένων ἔξαγωγικῶν ὑποχρέωσεων. «Ἡδη υπεγράφη συμφωνία διὰ τὴν ἀγοράν ἀπὸ τὴν Γαλλίαν 300 χιλ. τόνων γαιανθράκων καὶ ἀπὸ τὸ Βέλγιον διὰ 200 χιλ. τόν., μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῶν τεσσάρων προσεχῶν μηνῶν.

• Δύο φορτηγά γραμμῆς, τῶν δικτὼ τὸ ἔν καὶ τῶν δέκα χιλιάδων τόνων τὸ δεύτερον, καθὼς καὶ τινὰ ἀλιευτικά, πρόκειται νὰ παραγγειλῇ τὸ Ισραὴλ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖσα. Αἱ διαπραγματεύσεις εύρισκονται σεγών μηνῶν καὶ ἔτερων 200.000 τόν. ἐκ Βελγίου.

• «Ἐγείρεται καὶ πάλιν τὸ ἡγητηριανὸν τῆς παραδόσεως εἰς τὴν Ρωσίαν τοῦ ναυπηγουμένου εἰς τὰ δανικὰ ναυπηγεῖα δευτέρου δεξαμενοπλοίου τῶν 13 χιλ. τόνων. Τὸ σκάφος καθελκυόθη πρὸ τῆς μημερῶν ὑπὸ τὸ ρωσικὸν ὄνομα «Τουάφ» καὶ θὰ εἰναι ἔτοιμον τὸν Σεπτέμβριον. Η Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις διεμαρτυρήθη ἡδη διὰ νὰ προλάβῃ τὴν παραδόσιν. Η Δανία εἶναι ἀπιφλακτική. Διερωτῶνται, δῆμως, οἱ κυβερνητικοὶ κύκλοι τῆς Κοπεγχάγης, ἀν τὸ θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ ἀφριθοῦν τὴν παράδοσιν σκάφους, παραγγελθέντος ἀπὸ τὸ 1948. Τὴν σύτῳ προκληθεῖσαν ἔντασιν ἐπιτείνει ἡδη καὶ ἡ μεταδοθεῖσα πληροφορία, καθ' ἥν η Δανία ἀνέλαβε νὰ ναυπηγήσῃ ἐντὸς τῆς προσεχούς διετίας καὶ πέντε φορτηγά σκάφη διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, ἐπ' ἀνταλλαγὴ τῆς ἀξίας σίτου, βαμβακος, μεταλλευμάτων κλπ. σοβιετικῶν προϊόντων.

• Η Εὐρωπαϊκὴ Κοινότης τοῦ χάλινος καὶ τοῦ ἀνθρακος, αἱ ἔξ δηλαδὴ χώραι τοῦ σχέδιον Σουμάν, παρήγαγον κατὰ τὸ πρώτον ἐξάμηνον τοῦ 1953 ἑκατὸν εἰκοσιν ἑκατομμύρια τόν., γαιανθράκων, ἔναντι 119 τῆς ἀντιστοιχού τοῦ 1952 περιόδου. Μικραὶ ἐσημειώθησαν διαφοραὶ εἰς τὴν ἀπόδοσιν καὶ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐργατικῶν χειρῶν ἐν συγκοίσει πρὸς τὸ περιστὸν α'. ἔξαμηνον, μεγάλα ὄχως εἶναι τὰ δημιουργηθέντα ἀποθέματα. «Ἔναντι τῶν 4.488.000 τόνων τοῦ τέλους Ιουνίου 1952, ἀνῆλθον ταῦτα διὰ τὸ 1953 εἰς 10.425.000 τόν. Η κατανάλωσις ἐμφανίζεται περιωρισμένη λόγω τῆς ὑφέσεως τῆς Βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς εἰς τὸ ἀλάχιστον μειώσεως τῶν ἀπόθεμάτων καυσίμων εἰς χειρᾶς τῶν διαφόρων Βιομηχανιῶν. Καὶ τὸ συμπέρασμα: Μεταφοραὶ γαιανθρακος ἐξ Ἀμερικῆς ἐλάχισται διὰ τὸν προσεχὴ χειμῶνα.

• Κατὰ πληροφορίας ἐκ Κων) πόλεως, η «Ναυτικὴ Τράπεζα» πρόκειται ν' ἀγράρῃ τώρα τρία φορτηγά σκάφη καὶ ἐν συνεχείᾳ περισσότερα, προκειμένου νὰ τὰ χρησιμοποιήσῃ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἐπικειμένων μεγάλων έκ Τουρκίας ἔξαγωγῶν στηπρῶν καὶ μεταλλεύμάτων.

• Κατετέθη εἰς τὸν ἀμερικανικὴν Γερουσίαν ἀπὸ μέρους δύο γερουσιαστῶν καὶ κατόπιν ὑποδείξεως τοῦ Στέιτ Ντηπάστομεντ, νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιου παρέχεται εἰς τὰς ἀμερικανικὴν κυβέρνησην ἡ ἀδεια νὰ παραχρήση εἰς τὴν Βραζιλίαν 12 κρατικὰ φορτηγά τύπου C 1 δηλεοκίνητά των 7.300 τόν. δ.ώ. Τὰ ἐλάχιστα σκάφη θὰ ἔξιπτητοσιν ἀποκλειστικῶς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς καὶ μόνον μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Βραζιλίας, χωρὶς νὰ δύνανται νὰ διατεθοῦν εἰς μεταφοράς τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου.

Telephones
1001 - 1002

"TAGAROPULOS CORPORATION, COLON, REP. PANAMA

SHIP CHANDLERS

**"Fresh Meats, Fresh Fruits and vegetables, complete line of European
and North American canned foods and vegetables, 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

"PARNASSOS," OLIVES OF TOULIATOS C^o.

JAMS & PRESERVES OF THE AEGIAN FACTORY

OF CLONIS BROTHERS

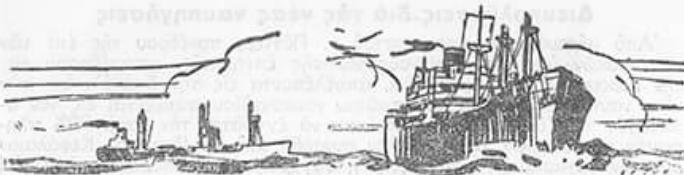
ACHAIA CLAUSS WINES (MAVRODAPHNE and RETSINA)

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas

Cable Address
TONIO-COLON

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	HAMBURG	BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOS MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81
ADEN IONIAN SCANDINAVIAN LLOYD	SHIPS AGENTS CLEARING FORWARDING TRANSIT IM PORT & EXPORT. 20-58, The Crescent, Steamer Point Tele: 226 Cables «Vassiliou»			SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Binnenkant 47 Tele: 41860 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	LIVERPOOL	REAGAN LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Eigneus»
ANTWERP	STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	LOURENCO MARQUES	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»
JOSEPH J. LEE & Co	17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY.	Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex, An. 212 Cables: «Lee»	STEVEDORING SUPERINTENDING	MADRAS & COAST PORTS	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»
STEVEDORING Co. GYLSEN	Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	MELBOURNE	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
BALTIMORE	TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	UNITED STEVEDORING PTY Ltd.	UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»
MARYLAND SHIP CEILING Co INC.	320 Chamber of Commerce Bldg, Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd.	STEVEDORES
BENGHAZI	ABDALLA BENHARIZ Municipality Marketg P. O. B. 206 Telef. 1361 Tel Address: Benhariz.	SHIP CHANDLER	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP REPAIRERS
BOMBAY	FERN'S SHIP SUPPLY Co Wakefield House, Ballard Estate Tele: 20884 Cables: «Prospect»	SHIPCHANDLERS	UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.	SHIP'S FITTINGS
CALCUTTA	ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS CHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS
CAPE TOWN	HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	NAPLES A. M. VOLPE & Co Telefoni: 22068—63533 Piazza Municipio 85d Teleg.: Avolp—Napoli	SHIPPING AGENTS
DAKAR	«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros»	WAREHOUSE OWNERS
DUNKIRK	SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	NEW YORK	MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 3—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow» TUGOWNERS
JOKESEN & HANDTSAAEM	8 Place des Nations Tele: 782/5 Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	PENANG	S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia» STEVEDORES
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES MEMBERS AT ALL PORTS		PHILADELPHIA	INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
FREMANTLE	NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES	TOWAGE	INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco»
GENERAL COMMERCIAL Co	Sutton's Chambers, 35, High Street Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»	SHIPCHANDLERS	STEVEDORES	MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6, Tele: 3—5514, 3—5515 Cables: «Stevedore»
GEOGETOWN (DEM)	S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	STEVEDORES & P. O. Box No 139, Cables: «Macotto»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS
GIBRALTAL	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables: «James»	SHIPCHANDLERS	ROTTERDAM	N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK Tele: 72868 Bolnes Cables: «Boele»
GULF PORTS	Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine HANSEN, TIDEMAN & DALTON INC. District Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.	STEVEDORES & SHIP'S AGENTS	SHIP REPAIRERS & BUILDERS	STEVEDORING, SUPERINTENDING
HAMBURG	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 83.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES	N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS. Tele: 23168 Willemeskade 21 Cables: «Advantage»
SYDNEY N.S.W.	N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street Cables: «Motive»		STEVEDORES	STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
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»
LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)			GRAIN FITTERS	AND STEVEDORES



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Νέα πλοϊα γραμμῆς

Την 17η και την 31η Ιουλίου δύο νεότευκτοι μονάδες του στόλου των «Μεσοζερί Μαριτίμ», τα μικτά σκάφη «Πιέρ Λοτί» και «Ζάν Λαμπόροντ» απέπλευσαν έκαστη στη Μασσαλίας διὰ τὸ παρθενικὸν των πρὸς τὸν Ινδικὸν Ωκεανὸν ταξίδιον.

Εἶναι τὸν αὐτὸν τύπον πρὸς τὰ «Φερδινάνδος Λεσέψ» καὶ «Λά Μπουρτονέ», ἀπίνα πρὸ δίλιγου χρόνου εἰσῆλθον διὰ τὴν ὑπερπρεσίαν τῆς γραμμῆς Μαγαδασκάρης, εἰδίκως δι' αὐτῆς κατασκευασθέντα.

Ἀντιτροσπωπεύουν τὸν πλέον συγχρονισμένον τύπον ἐπιβατηγῶν καὶ ἐν τῷ φορτηγῷ γραμμῆς. Μὲ πολυτέλειαν καὶ ἀνεστὶ ἐξαιρετικὴν διαθέτουν διακοσίας κλίνας διὰ τοὺς ἐπιβάτας Α' καὶ Β' θέσεως καὶ 292 εἰς τὴν τουριστικὴν θέσιν.

Ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία μεταπολεμικῶς ἀπέκτησε πράγματι μίαν σειρὰν δόλκηρων ὑποδειγμάτων πλοίων μικτῶν γραμμῆς διὰ τὴν ἐπικοινωνίαν τῆς Μητροπόλεως πρὸς τὰς ὑπερπροντίους ἀποκίας.

Γερμανία

Τὰ πρώτα μικτὰ λάινερς

Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἐπελήφθη ἥδη τῆς ἀνασυγκρότησεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ τῆς στόλου. Κατ' ἀρχήν, δεν ἀποβλέπει αὕτη εἰς τὴν ναυπηγήσιν μεγάλων ὑπερωκεανῶν, ἀλλὰ μετέπει τοῦ χωρικούτοτος μικτῶν «λάινερος», ἀπίνα πιστεύεται, ὅτι θὰ ἔχηπετον πληρέστερον τὰς σημερινὰς πραγματικὰς ἀνάγκας, ἐστω καὶ ἀν δέν διαθέρησσον τὸ ἐθνικὸν γόντρον. Τὸ πρώτον τοιούτου σκάφος, χωρητικότητος 9.000 τόνινων, τελεῖ ἥδη ὑπὸ κατασκευῆς. Θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα δι' 80 ἐπιβάτας, θὰ ἀντιπούσῃ ταχύτητα 17½ μιλλίων, θὰ ἀποτελῇ τὴν τελευταῖς λέξιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ἀνέσεων, ἀφοῦ θὰ ἔφοδιασθῇ ἀκόμη καὶ μὲ κολυμβητικῆς δεξαμενῆς, θὰ στοιχίσῃ δὲ περὶ τὰ 3.700.000 δολαρίων. Πέντε τοιαύτα σκάφη προβλέπεται νὰ ναυπηγηθοῦν μέχρι τέλους τοῦ 1954, τὴν δὲ ἕκμετάλλευσίν των θὰ ἀναλάβουν ἡ «Ρόλοντ Λάιν» καὶ ἡ «Άιμποργο-αμέρικα».

Ἄν καὶ τὰ ἀνώτερα σκάφη χαρακτηρίζωνται, ὡς δὲ πυρὴν τῆς νέας γερμανικῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, πιστεύεται, ἐν τούτοις, ὅτι θὰ παρέλθουν πολλὸς ἀκόμη ἔτη πρὸν ἡ Γερμανία ἀντιμετωπίσῃ ἐπιφαστικώτερον τὸ πρόβλημα τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ κοινὸς γερμανὸς πολίτης καὶ ίδια ὁ ναυτιλόδεμος, διέπει μὲ λύτρην του τὴν ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἰταλίας, ἔτι δὲ καὶ αὐτῆς τῆς Ἰσπανίας. Ο σημερινὸς γερμανικὸς ἄμπορικὸς στόλος περιλαμβάνει 139 φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν, ἀπίνα διαθέτουν ἐν τῷ συνόλῳ τῶν θέσεων καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν 1225 ἐπιβάτους. «Ἐκ τῶν φορτηγῶν αὐτῶν λάινερς, τὰ 56 διαθέτουν διαμερίσματα δι' 6 μόνον ἐπιβάτους ἐκστασί, 73 ἀλλα δι' 7 ἑως 12 ἐπιβάτας καὶ 10 μόνον διαθέτουν δέσεις δι' 24 ἑως 100 ἐπιβάτας ἐκστασί.

Ο γερμανὸς ὑπουργὸς τῶν Συγκοινωνῶν ἐδήλωσεν, ἀκριδῶς, πρὸ ήμερῶν, ὅτι ἡ Γερμανία ἀντιμετωπίζει δύο προβλήματα τῶν ἐναερίων γραμμῶν καὶ τῶν ὑπερωκεανῶν. Καὶ τὸ δύο θὰ τύχουν τῆς ἀναλόγου φρουτίδος, μὲ προδόσιμα, ὡς φαίνεται, τὴν ἀποκατάστασιν τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνῶν.

Δανία

Τὸ ναυτιλιακὸν τῆς εἰσόδημα

Εἰς 1200 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἐκ τῶν διποίων 310 ἑκατομμύρια εἰς δολλάρια, ἀνῆλθον αἱ εἰς συνάλλαγμα ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς Δανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, συμφώνως πρὸς σχετικὴν ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Δανῶν ἐφοτιστῶν. Μετά τὴν ἀφάρεσιν τῶν δαπανῶν τῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικόν, ἔνας ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ἔνουσιν συναλλάγματος ἀξίας 638 ἑκατομμύριαν κορωνῶν εἰσῆλθεν εἰς τὴν Δανίαν. Ἀναφέρεται, ἐπίσης, εἰς τὴν ίδιαν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς Δα-

νικῆς ναυτιλίας συνετελέσθη πλήρως, χωρὶς ἡ Δανικὴ οἰκονομία νὰ ὑποστητὴν δοπάνην ἔξαγωγῆς συναλλάγματος. Ἡ ἀξία τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν ναυπηγήσιν τοκάφων ἐκαλύφθη ἀπὸ τὰς εἰσπράξεις τῶν εἰς τὴν ὑπερσύνα τῶν συμμάχων τελούντων Δανικῶν πλοίων κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον καὶ ἀπὸ τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολεσθέντων. Αἱ εἰσπράξεις ἔτη τῶν δύο αὐτῶν περιπτώσεων ἀπέδωκαν ἵνα κεφάλαιον 500 ἑκατομμύριών κορωνῶν.

Περαιτέρω ἡ ἔκθεσις διαμαρτύρεται διὰ τὰς ὑψηλὰς ἐπιβαρύνσεις, τὰς ὁποίας ὑφίσταται τὸ Δανικὸν πλοῖον εἰς τὴν ἐπανδρωσίν του. Ο μισθὸς τοῦ πτυχιούχου Δανιοῦ ναύτου φθάνει τὰς 1020 κορώνας, πέραν τῆς τροφοδοσίας του (1 λίρα = 153 κορώνα), ἔναντι 899 κορώνων τοῦ 1951 καὶ 266 κορώνων τοῦ προπολεμικοῦ μισθολογίου. Ἡ διαχείρισις, ἀντιθέτως, τοῦ γερμανικοῦ πλοίου, διπέραν ἀνταγωνίζεται τὴν ἐργασίαν τοῦ Δανικοῦ, εἶναι ἡ ἐύθητοτέρα. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι τὸ μισθοδόγιον ἐνὸς γερμανικοῦ σκάφους τῶν 2000 τόνων d.w., καταναλίσκοντος γασιάνθρακα, φθάνει τὰς 11.057 κορώνας μηνιαίων, ἔναντι 22.084 κορώνων τοῦ Δανικοῦ πλοίου τοῦ αὐτοῦ μεγέθους. Πέραν τοῦ μισθολογίου, ἐπιβαρύνει τὸ Δανικὸν πλοῖον καὶ ἡ σύνθετης τοῦ πληρώματός του, οἱ δὲ Δανοὶ ἐφοτιλίσται ὑποδειγμάτων περιορισμὸν τῶν δαπανῶν, ἵνα τὸ ἐθνικὸν τῶν πλοίων διοικητὴν νὰ ἐπανακτήσῃ τὴν συναγωνιστικὴν του ίκανότητα.

Ην. Πολιτεῖαι

Τὸ προστασία διὰ τὰ «τράμπς»

Ο πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν τράμπς σκαφῶν ἐδήλωσε πρὸ ήμερων, ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας Ἐπιτροπῆς Ἐρεύνης τῆς Γερουσίας, ὅτι οἱ πλοιοκτήται τῶν τράμπς ἐπιθυμοῦν νὰ ἀντικατοτθήσουν τὸν εἰς χείρας των στόλων λίμπερτς, κατὰ κύριον λόγον, μὲ διακόσιας νεότευκτα σκάφη, ταχύτητος 14 μιλλίων, ίκανῶν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν ἔνικὸν ἀνταγωνισμόν. Θὰ πρόκειται περὶ σκαφῶν 12 κχλ., τόνων d.w. μὲ κυβισμὸν καλὸν — 60 κ.π. κατὰ τόνων — καὶ μὲ ἔμφορον βύθισμα 26 ποδῶν.

Ο Ἀμερικανὸς ἐφοπλιστής ἐζῆτησε, τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησην διὰ τὰς ναυπηγήσεις αὐτὰς καὶ τὴν ἔκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Ἀνεῳρθήθη ἰδιαίτερως εἰς τὰ ὑψηλὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ φορτηγοῦ, καθορίσας τὰς μηνιαίας δαπάνας μισθοδοσίας τοῦ λίμπερτου εἰς 23.681 δολ. ἔναντι τῶν 4.400 τοῦ παναματίκου, 5.200 δολ. τοῦ νορβηγικοῦ καὶ 6.000 τοῦ ἐλληνικοῦ.

Τὸ ἀνάγκη τῆς Ναυτιλίας

Εἰς ἄρθρον του ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἡ θαλασσία δύναμις κλείει τῆς ἀεροπορικῆς τοιάτης» διὸ ὁ Ἀμερικανὸς ναυάρχος κ. Γκάλλερυ παραπτεῖ, ὅτι ἐλάχιστοι Ἀμερικανοὶ πολίται ἔχουν ἀντιληφθῆναι, ὅτι αἱ «Ηνωμέναι: Πολιτεῖαι δὲν εἶναι πλέον χώρας αὐτάρκης, λόγῳ ἀκριβῶν τῆς μεγάλης βιομηχανικῆς τῶν ἐκτάσεως. Ὁφείλουν νὰ εἰσάγουν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν σηματικῶν δύκων πρώτων ὑλῶν, δῆπος τὸ πετρελαίου, τὸ ούρανίου, τὸ καυστόσου, τὰ μεταλλεύματα κλπ.»

«Εἶμεθα — λέγει — τὰ ἐπτά τοῖς ἑκατὸν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, κατέχουμεν τὰ δύο τοῖς ἑκατὸν τῆς ἐπιφανείας τῆς καὶ δύμας καταναλούσκουμεν τὸ ἡμίσιο σχεδὸν ὀλὼν τῶν παραγομένων ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ ἐλευθέρου κόσμου πρώτων ὑλῶν. «Ἐναὶ μόνον παράδειγμα τῶν εἰσαγωγικῶν μας ἀναγκῶν εἶναι ἀσκετόν. Τὰ πλεῖστα τῶν ύλικῶν διὰ τὰ νεώτερα ἀεροπορισμένων μεσοπτώχων προέρχονται ἀπὸ ὑπερποντίους χώρας.»

Ο ἀρθρογράφος θέλει νὰ καταδείξῃ, ὅτι μόνον καὶ ἔθοστον αἱ «Ηνωμέναι: Πολιτεῖαι κατατίθουσιν τὸ Ισχυρὸν τὸ Πολεμικὸν καὶ τὸ Ἐμπορικὸν τῶν Ναυτικῶν, θὰ ἐπιτύχουν ἀνοικτὰς τὰς θαλάσσας, αἵτινες τόσον εἶναι ἀνεφοδιασμένων τῶν πετρελαιοειδῶν διὰ μέσου τῶν ὡκεανῶν». Καὶ ὁ ναυάρχος καταληγεῖ: «Ἡ ἀεροπορικὴ δύναμις ποτὲ δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀντικατοτθῆση τὴν θαλασσίαν. Θὰ πρέπει, ἐπίσης, διὰ τὴν ἐκτίμησην τῶν πραγμάτων νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅρψιν καὶ ὁ οἰκονομικὸς παράγων. «Ἐναὶ τόνων φορτίου απὸ τὴν Ἀμερικήν διὰ νὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν Ἀγγλίαν στοιχίζει μόλις 36 δολ., μεταφέροντος ἀπὸ θαλάσσης καὶ 1.700 ἀπὸ ἀέρος. Χρειάζεται, τέλος, καύσιμον 30 λιθρῶν «φιούνελ δίλ», διὰ νὰ μεταφερθῇ διὸ τόνως τοῦ φορτίου αὐτοῦ διὰ πλοίου μέσω τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ δύο τόνων ὑψηλῆς διὐλίσεως βενζίνης διὰ τὴν μεταφοράν του ἀεροπορικῶν. *

Ἐξ ἄλλου δὲ πρόεδρος τῶν Ἀμερικανῶν ναυτηγῶν κ. Σάνφορντ οὐδεὶς κατέθεται τὴν ἀρμοδίαν προπτειούπολης τῆς Γερουσίας, ὅτι τὸ Κράτος θὰ πρέπει νὰ

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSEILLES TO:

MICHAELIDES & CIE
7, RUE BEAUVAU

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING, SALE & PURCHASE, BUNKERING, STEVEDORING & REPAIRS

Brokers for the Construction of Cargo Vessels & Tankers

Mortgages arranged on Shipping Property

BRANCH OFFICE AT PORT-DE-BOUC

SUB-AGENTS AT ALL PORTS IN SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION
TELEPHONES: COLBERT 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH
TELEGRAMS: «MIC A L»—MARSEILLES

TO MONON ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ΜΑΣΣΑΛΙΑ

Πρακτορεύσεις, Ναυλώσεις, Ἀγοραπωλησία, Ἐπισκευασί, Ἀνθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις.
Ναυπηγήσεις καὶ Δάνεια ἐπὶ ἀτμοπλοίων καὶ πετρελαιοφόρων.

προδῆ εἰς τὴν διάλυσιν τῶν χιλίων ἐκ τῶν χιλίων πεντακοσίων «λίμπερτος» τοῦ ἑφεδρικοῦ στόλου. «Θά τῆς ἀσύνετος — ἐδήλωσε — πρᾶξις νὰ στηριχθῶμεν, ἐν περιπτώσει πολέμου, εἰς τὰ ἀσυγχρόνιστα αὐτὰ πλοῖα. Τῶν πεντακοσίων μόνον δικαιολογεῖται ή διαφύλαξις διὰ κάθε εἰς τὸ ἀμέσων προστέλλεται μέλλον ἔκτακτον ἀνάγκην.

Ἄντ' αὐτῶν προτείνεται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς ναυπηγούς η ἀμεσος ἐφαρμογὴ ἐνὸς μακρᾶς πνοῆς ναυπηγικοῦ προγράμματος, μὲ κατασκευὴν 50 κατ' ἔτος φορτηγῶν σκαφῶν. Ή διπάνη τοῦ Δημοσίου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 200 ἑκατοντάδες δολ. ἑταῖς. Τὰ ἐφόπλιστικά κεφάλαια θὰ συμπληρώσουν τὸ κόπτος τῆς ἔκτελέσεως τοῦ διου προγράμματος.

Μὲ τὴν παραγγελίαν τῶν σκαφῶν αὐτῶν καὶ τὰς ναυπηγήσεις τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ή Βιομηχανίας θὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησιν 35 χιλ. τεχνιτῶν. «Ἀλλως, κατὰ τὸν κ. Σάνφορν, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1955 μόλις εἴκοσι χιλιάδες ἐργάται θὰ παραμείνουν ἐν ἀπασχολήσει εἰς τὰ ναυπηγεῖα.

Η παραγωγὴ τοῦ 1952

Τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν, στὶς αἱ Ἡνωμέναις Πολιτεῖαι παρήγαγον κατὰ τὸ 1952 περισσότερα ἀγαθὰ καὶ ὑπηρεσίας παρὰ ποτὲ ἄλλοτε εἰς τὴν ἴστορίαν των.

Εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν τονίζεται, δῆτα η συνεχῆς πρόσδοσης, ητίς ἐστι μείωση ἀπὸ τοῦ 1946, ἡ οἵηση τὴν ἔθνικὴν παραγωγὴν σχεδὸν κατὰ 25% ἀπὸ τοῦ πέρατος τοῦ Β'. παγκοσμίου πολέμου.

Παρ' ὅλον δῆτα ἐστι μείωση ἡ σημαντικὴ αὐξήσεις εἰς τὰς κρατικὰς δαπάνας διὰ τὴν ἔθνικὴν ἀμύνην ἀπὸ τοῦ 1950. ἀνά τοῦ ἡμίσεος τῆς κατὰ τὰ ἐπτά τελευταῖς ἔτη σημειωθεῖσης αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς ἀντεπροσωπεύεται ἀπὸ τὰ εἶδη ιθιωτικῆς χρήσεως.

Κατὰ τὸ 1952 ἡ συνολικὴ ἀξία τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν ποὺ παρήχθησαν ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀνῆλθεν εἰς 348 δισεκατομμύρια δολλαρίων. ητοι ηδήλωση κατὰ 5.5% ἐν συγκρίσει ποὺς τὸ προηγούμενον ἔτος. Τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα (ητοι τὰ συνολικὰ κέρδη ἐκ τῆς παραγωγῆς) ἀνήλθει εἰς 292 δισεκατομμύρια δολλαρίων, δηλαδή ηδήλωση κατὰ 5% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1951.

Μέρος τῆς σημειωθεῖσης αὐξήσεως τῶν ἐν λόγῳ ἀξιῶν ὀφείλεται, κατὰ τοὺς εἰδίμονας. εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν τιμῶν κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη κατὰ 2.5% κατὰ μέσον δροῦ. «Ομως, ἀνά τοῦ ἡμίσεος τῆς αὐξήσεως τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς ὀφείλεται εἰς τὰ περισσότερα παραχθέντα ἀγαθὰ καὶ τὰς προσφερθεῖσας ὑπηρεσίας.

«Ἡ ἀξία τῶν ὑπὸ τοῦ Κράτους πραγματοποιηθεῖσῶν ἀγορῶν ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν, ητίς ἀποβλέπει τώρα κυρίως εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης, ηδήλωση κατὰ 15 δισεκατομμύρια δολλαρίων, ητοι κατὰ 23%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1951, ἐνῷ η συνολικὴ δαπάνη διὰ τὰ εἶδη προσωπικῆς κατανάλωσεως ηδήλωση κατὰ 10 δισεκατομμύρια δολλαρίων, ητοι κατὰ 5%.

Ἐκ τοῦ συνόλου τῆς πραγματοποιηθεῖσης ἔθνικῆς παραγωγῆς, τὰ 15% διετέθησαν δι' ιδιωτικῆς ἐπενδύσεις, 63% διὰ τὴν ιθιωτικὴν κατανάλωσιν καὶ τὰ 22% διὰ τὰς κρατικὰς δαπάνας.

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΕΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΕΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Απὸ μέρους τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Πότερ, προέδρου τῆς ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων κοινοθύλευτικῆς ἐπιτροπῆς, κατετέθησαν εἰς τὴν Γερουσίαν δύο νομοσχέδια, ἀποβλέποντα εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῶν νέων ναυπηγήσεων. Διὰ τοῦ πρώτου νομοσχέδιου παρέχεται εἰς τὸν ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου τὸ δικαιώματα νὰ ἐγγυᾶται τὸν κατὰ 90% πηρωμήν τῶν δανείων, ἀτινα ἥθελον συναφθῆ ἀπὸ τὸ Ιδιοτικὸν Κεφάλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν, μετασκευὴν η συγχρονισμὸν ἐμπορικῶν πλοίων. Η τοιαύτη ἐγγύησης δὲν παρατίθεται νὰ ἔρθει τὸ 100% ἀκατομμύρια δολλαρίων. Η ἐπὶ τοῦ ἑνόν λόγω νομοσχέδιον συζήτησις ηρχίστηκε τῇ.

Διὰ τοῦ δευτέρου νομοσχέδιου τοῦ κ. Πότερ, ἐγκριθέντος ηδήλωση τοῦ ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, ἐπιτρέπεται, δημοσίᾳ παρήλια τάνκερς, ἡλικίας ἄνω τῶν δέκα ἑταῖρων, ἀποτρέψθωσαν εἰς τὸ Κράτος, μὲ ἀνταλλαγὴ τὴν παραχώρησην πιστώσεως διὰ τὴν ναυπηγησην νέων. Η κυβέρνησης θὰ καταβάλῃ ιδιαιτέρως τὴν δαπάνη διὰ πάσαν εἰς τὰ πλοῖα τούτα προσθήκην ἐμπιπλούσαν εἰς τὴν ἔχουσαν ἀναγκὴν τῆς έθνικῆς ἀμύνης, καθὼς καὶ διὰ τὴν πρόβλεψιν τῆς μεγαλύτερας αὐτῶν ταχύτητος.

Τὰ ἀνωτέρω νομοσχέδια ἀποσκοποῦν, κυρίως, εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων τοῦ γνωστοῦ τύπου «Τ. 2», ἀτινα μετὰ πάροδον διείσταις θὰ θεωρῶνται παρηλίκα πλέον. Αἱ ἀνάγκαι τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης ἀπαιτούν συγχρονισμένα καὶ ταχύτερα πετρελαιοφόρα, ἐνῷ καὶ τὰ ναυπηγεῖα, ἔχοντα ἀνάγκην ἐργασίας, θὰ ἐνισχυθῶν ἐπαρκῶς διὰ τὰ προβλεπόμενά νὰ πραγματοποιηθῶν νέας παραγγελίας. Τὰ ἐπιστρέφομενα παρήλικα σκάφη θὰ ἐπαναγράψωνται ὑπὸ τοῦ Δημοσίου, ως ἀναφέρει η εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ θὰ διατηρηθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διὰ τὰ διατηρηθοῦνται εἰς περιπτώσεις ἔθνικῆς ἀνάγκης. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰχον ἡδήλωσην, δῆτα εἰς διατεθεῖμενον νὰ προσθῶνται τὰ πλοῖα τῶν ναυπηγησην νέων μονάδων ἐπάν τὸ Κράτος ἀνελάμβανε τὰ παλαιά των σκάφων. Οἱ υπουργοὶ τοῦ Ἐμπορίου, ἔξι ὅπλου, ἐδήλωσεν, δῆτα κατὰ τὸν σύνδομον τοῦ Κογκρέσου τοῦ προσεχοῦς Ιανουαρίου, ἐπίτελοι νέοις εἰς θέσιν, δημοσίᾳ πολλάτη καὶ νέον νομοσχέδιον, προβλέπον τὸν συγχρονισμὸν καὶ τὸν φορτηγὸν στόλου.

Δέν φαίνεται, πάντως, διατεθεῖμενόν εἰναι ἔθνικης ἀνάγκης. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ εἰχον ἡδήλωσην, δῆτα εἰς διατεθεῖμενον νὰ προσθῶνται τὰ πλοῖα τῶν κρινούμενων ως ἀκαταπλήσιων. Εἰς σχετικάς δηλώσεις τοῦ ὑπουργού τοῦ Ἐμπορίου ἐδήλωσεν, δῆτα εὐνοεῖται μᾶλλον ἡ κατασκευὴ διὰ κρατικὸν λ) σμὸν τῶν πρωτοτυπῶν ὀρισμένων κατηγοριῶν πλοίων καὶ τὴν περιωρισμένην ναυπηγησην σκαφῶν πρὸς ἀντικατάστασιν. Εἰς περίπτωσιν ἔθνικῆς ἀνάγκης η ἐν σειρᾷ ναυπηγηση, βάσει τῶν πρωτοτύπων, θὰ εντα τεχνητῆς.

Κατὰ σχετικάς δηλώσεις τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν, ἐλπίζεται, δῆτα, εὐθὺς ως τὸ νομοσχέδιον τεθῆ εἰς ἐφαρμογὴν, εἰκοστοί—τούλαχιστον—δεξαμενόπλοια μεγάλης χωρητικότητος καὶ ταχύτητος θὰ παραγνελθοῦν εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα. Θεωρεῖται δέσιμον, δῆτα τὸ νομοσχέδιον θὰ ψιφισθῇ κατὰ τὴν παρούσαν σύνδομον τοῦ Κογκρέσου, παρὰ τὸ γεγονός.

MITSUI LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΔΡΟΓΕΙΟΝ

TAXEIA KAI ASFALHES

Γραμμὴ "Απω Ανατολῆς": Λιμένες προσεγγίσεως: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑ, ΧΑΒΡΗ, ΜΑΣΣΑΛΙΑ, ΓΕΝΟΒΑ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ, ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ, ΣΟΥΕΖ, ΑΝΤΕΝ, Κολόμπο, ΠΕΝΑΓΚ, Πόρτ Σουηττενχάμ, ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ, ΣΑ·Ι·ΓΚΟΝ, Μανίλλα, ΧΟΓΚ-ΚΟΓΚ, Μόζι, ΚΟΜΠΕ, Οζάκα, Ναγκόγια, ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.

Δεκτὰ ἐπίσης ἐμπορεύματα μὲ μεταφόρτωσιν:

Εἰς τὸ ΚΟΜΠΕ: διὰ Πουσάν (Κορέας), Νάχα, Νάσε (Οκινάβια), Ναγκόγια, Κήλουγκ.

Εἰς τὸ ΧΟΓΚ - ΚΟΓΚ ή ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ: διὰ Μπανκόκ.

Φόρτωσις εἰς τὴν Γένοβαν τὴν 19ην ἐκάστου μηνός. Εἰς τὴν ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ καὶ τὸ ΠΟΡΤ-ΣΑ·Ι·Δ τὴν 25ην ἐκάστου μηνός.

Δ)π «AWOBASAN MARU» θὰ φορτώσῃ Αὔγουστον

» «AGAKISAN MARU» » » Σ)βριον

» «AWAJISAN MARU» » » Όκτωβριον

ΟΛΑ ΤΑ ΣΚΑΦΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΧΩΡΟΥΣ ΨΥΓΕΙΟΥ

(Πλὴν τοῦ Δ)π «FUYO MARU»)

ΓΡΑΜΜΗ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ (Βορ. Χαττέρας) - KONTINENT: Απὸ τὴν ΒΑΛΤΙΜΟΡΗΝ, ΦΙΛΑΔΕΛΦΙΑΝ, Ν. ΥΟΡΚΗΝ διὰ τὴν ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ καὶ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ. Αναχώρησις τὴν 11ην ἐκάστου μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ φόρτωσιν εἰς τὸ Αμβούργον τὴν 25ην ἐκάστου μηνός.

Δ)π «AWOBASAN MARU» ύπὸ φόρτωσιν Ιούλιον

» «AKIBASAN MARU» » » Αὔγουστον

Διὰ ναύλους καὶ πάσαν ἄλλην πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὸν Πράκτορας:

Εἰς ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ: Γενικοὶ Πρόκτορες διὰ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας WM. J. ROUNTREE Co INC. 21, WEST STREET N. Y. 6—Τηλ. καὶ Διεύθ. WILLTREE.

Εἰς ΓΕΝΟΒΑΝ: AGENZIA MARITTIMA ITALO—SCANDINAVA S. A. PIAZZA NUNZIATA 5)12. Τηλ. καὶ Διεύθ. SNEAL

Εἰς ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: SCANDINAVIAN NEAR EAST SHIPPING AGENCY (EGYPT) LTD P. O. B. 1280 — Τηλεγραφική Διεύθυνσις SNEAL.

ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ Ι·ΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Σπυράκη—Τηλ. 42.856, 42.721, 43.391

Τηλεγραφική Διεύθ. SNEAL—SNEAL

διαφορών περι τού πόθεν θά έξερεθούν αι άναγκαιούσια πιστώσεις διά την έφαρμογήν επί τών πλοίων τών έγκαταστάσεων έθνικής άμυνης. 'Εν προκειμένω τού ήπουργείον 'Εμπορίου ζητεί, σπως αι σχετικά δαπάναι καλυφθούν από τάς πιστώσεις τού ήπουργείον 'Εθνικής Άμυνης.

Μεγ. Βρεταννία

Η ναυπηγική της βιομηχανία

'Η παρούσα ίστορία της βρετανικής ναυπηγικής βιομηχανίας έμφανιζει ένα ρεκόρ δραστηριότητος. Χάρις εις τη σημειωθείσαν ανάπτυξην της παραγωγής απόκατεστάθη μεταπολεμικώς ή αγγλική ναυτιλία και γενικότερον ή παγκόσμιος έμπορικος στόλος. Εις άξιαν ή βρετανική ναυπηγική παραγωγή ήταν τού 1946 μέχρι τού τέλους τού 1952 υπέρεθη τού 710 έκατομμ. λιρών, έκ τών όποιων τα 235 έκατομμ. λιρών αναφέρονται εις παραγγελίας διά λογαριασμὸν τού έξιετερικού.

Τά ανωτέρω τονίζονται εις άρθρον τού κ. Κόννελ, προέδρου της ναυπηγικής Διασκέψεως, δημοσιευθείσαν εις το ειδικού τεύχος των «Οίκονομης Τάσης», τού Λονδίνου, ἐπ' εύκαιριά της έκδόσεως, τού εικοσάκις χιλιοστού φύλλου των.

Εις τάς ναυπηγήσεις θά πρέπει — γράφει ο κ. Κόννελ — νά προστεθούν αι επισκευαί και αι μετασκευαί πλοίων κατά την αύτην περιόδου, ύπολογιζόμεναι εις 400 έκατομμ. λιρών. Τώρα, ή αγγλική ναυπηγική βιομηχανία έχει εις χειράς της παραγγελίας πλοίων άξιας γύρω των 612 έκατομμ. τόνων, έκ τών όποιων τα 60% είναι δεξαμενόπλοια. Τά μικρά, δώμας, ναυπηγεία άντιμεπιζύγουν την άναγκην νέων παραγγελίων. Αι τιμαί των, πάντως, είναι χαμηλότερας έναντι τών ξένων.

Προσπάθεια γενική καταβάλλεται από τάς ναυπηγεία συγχρονισμού τών έγκαταστάσεών των και περιορισμού τού κόστους της παραγωγής διά της καλλιέργειας όρθιολοστης άργανωσεως. 'Επιβάλλεται τούτο κατά τον κ. Κόννελ — λόγω τού δευτάτου συναγωνισμού με τάς άλλας ναυπηγικάς χώρας της Εύρωπης και την Ισπανίαν.

Περαιτέρω δ. κ. Κόννελ άναφέρεται εις τούς άριθμούς της μεταπολεμικής παραγωγής διά λογαριασμὸν ξένων χωρών, από τού πολέμου και έντευθεν. 'Η Νορβηγία έρχεται πρώτη πελάτης τών άγγλικών ναυπηγείων, με σκάφη άξιας 900—1.000 έκατομματού λιρών. 'Η Αργεντινή μετ' αύτην, με 20 έκατομμ. λιρών. 'Η Γαλλία με 20 έκατομματού λιρών. 'Η Πορτογαλία με 15 έκατομμ. 'Η Ολλανδία με 14 έκατομμ. Ο Παναμάς με 13 έκατομμ. και ή Σουηδία με 8 έκατομμ. λιρών.

Εις το αύτό φύλλον τών «Οίκονομης Τάσης» γράφει έπισης δ. κ. 'Αντερσον, προέδρος τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου τού Λονδίνου, ἐπί της σημειωνής θέσεως της άγγλικής ναυτιλίας. 'Η άξια—λέγει—τού άγγλικης 'Έμπορικου Ναυτικού άνερχεται, κατά μίαν συντηρητικήν έκτιμησην εις 900—1.000 έκατομματού λιρών. 'Η τιμή άντικασταστάσεων τών πλοίων αύτῶν, δάσει τού κραστούντος ναυπηγικού κόστους, δύναται νά ύπολογισθεί εις 2.000—2.200 έκατομμ. λιρών.

Η βρετανική ναυτιλία μετέχει κατά ποσοστόν 20% της δυνάμεως του πλαγκοσμίου έμπορικου στόλου. Κατέχει τόν μεγαλύτερον εν ύπηρεσία φορτηγών στόλουν και τό περισσότερον εν κινήσει δεξαμενόπλοια. Είναι ο καλύτερος πελάτης της άγγλικής ναυπηγικής βιομηχανίας και τέλος διευθύνεται από έρημάς και κυβερνάται από γεφύρας από το πλέον πεπειραμένον έμψυχον υλικόν.

'Η Ναυτιλία είναι μία από τάς μεγαλύτερας πηγάς συναλλάγματος διά την Αγγλίαν. Αι ασφαλιστικοί έργασιαί την πλησιάζουν, από απόψεως είσοδηματος. Διά το 1947, λ. χ., αι ασφάλισια απέδεων 33 έκατομματού λιρών από τάς έργασιας των εις το έξωτερον και ή Ναυτιλία 60 έκατομματού λιρών.

'Ακριβείς, δώμας, ύπολογισμοί τών άποδεσεων της Ναυτιλίας — τούζει δ. κ. 'Αντερσον — δεν έγιναν. 'Από έσσοδα τού βρετανικού πλοίου αφαιρούνται, κατά περίεργον τρόπον, τό εισόδημα τών άγγλικών τάνκερς, τό δαπανηθέντα εις ναύλους διά μεταφοράς διενεργηθείσας από έναν πλοίο πρός την Αγγλίαν, δάκμη και αι δαπάναι αύτού τού βρετανικού πλοίου εις τούς ξένους λιμένας.

'Αγ όλα αύτά τά κονδύλια—καταλήγει δ. κ. 'Αντερσον—προστεθούν εις το καθαρόν εισόδημα της Ναυτιλίας, ασφαλώς αύτη πρέπει νά είναι η πρώτη έξαγωγή βιομηχανία της Αγγλίας.

Η έπειτασί των διύλιστηρίων

θούσαι εις τών συνόλων εις 5.8 έκατομμύρια τόνων. Τούτο ωφείλετο εις την μεγάλην αιγάλεισην της απόδοσεως τών διύλιστηρίων, την έπιτευχθείσαν κατά την διάρκειαν τών πεντέ τελευταίων έτων. 'Αναμένεται, διά το σύνολον της απόδοσεως τών βρετανικών διύλιστηρίων, ή δοπία κατά το τέλος του παρελθόντος έτους έφθασε τόν 24 έκατομμύρια τόνων, κατά το τέλος τού έξοχομένου έτους.

Η αιγάλειση απήτη—συνεχίζει ή έκθεσις—είναι μεγαλυτέρα της υπολογισθείσης και διφέλεται, κατά μέγα μέρος, εις την άναγκην αποκαταστάσεως μέρους της ζημιάς της προελθόντης από την άπωλειαν τών διύλιστηρίων τού 'Αμπαντάν. Τέσσερα από τάς έξι έργοστασίας καταλύσεως τού βρετανικού προγράμματος 'Αναπτύξεως διύλιστηρίων, εύρισκονται στην έρευναν έλειπουργία και διατηρούνται απόκμη και τά άλλα δύο, αύξηθη διά καὶ ή παραγγή τού διύλιστηρίου τού Φώλευ, ή απόδοσης τών έργοστασίων καταλύσεως ήδη φάση τού 15.926 τόν. ήμερησίως. 'Εκ της έκθεσεως καταφαίνεται, διά τη αύτη πρόσδοσης έχει πραγματοποιηθεί εις δηλητηρίου την Εύρωπην, διότι η κατανάλωση τών προϊόντων πετρελαίου κατά το 1952 εινά 40% έφθασε τάς 69.4 έκατομμύρια τόνων, δηλαδή έστημεισην αύξησην 6.1%, έν συγκρίσει πρός τό 1951. 'Η ικανότητα διύλισης συμβαδίζει με την αιγάλειση της κατανάλωσης και πιθανός ή απόδοσης κατά το τέλος τού 1954.

Πρόσδοση εις τάς διαλύσεις

Διά πρώτην φορά από τού 1950 οι στατιστικοί πίνακες τού «Άλσης' Ρέτζιστερ» έμφανιζουν αιγάλειση της διαφράσεως έκ διαφόρων λόγων παγκοσμίου χωρητικότητος. Ούτω, κατά το τελευταίον τετράμηνον τού 1952 διεγράφησαν 148 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 297.765 τ. γκρός, έκ των όποιων 95 σκάφη, 242.807 τόνων γκρός, άνεφεροντα εις διάλυσεις και τά υπόλοιπα εις απώλειας έν πάστης φύσεως θαλασσών αποχημάτων. Προβλέπεται, σχετικώς, διότι κατά το τρέχον έτος, αι άντιστοιχοι στατιστικοί θα έμφανισουν περαιτέρω σημαντική αιγάλειση των διαγραφών, συνεπεία τών σημειουμένων εις εύρυτέραν κλίμακα διαλύσεων παραλίκων σκαφών και, κυρίως, δεξαμενοπλοίων.

Αι αιτρικαί υπηρεσίαι στά τά πλοια

Οι σταθμοί τού άσυρμάτου τών άγγλικών άκτων έξασφαλίζουν μίαν πολύτιμων ύπερεσιαν αιτρικών συμβουλών εις τά πλοια. 'Εν απούσια τού αιτρού ό πλοιαρχος, ως γνωστόν, έπιλαμβάνεται της παροχής τών πρώτων βοηθειών εις τους έπι πλοίου του άσθνεις ή τραυματίσιας. Είς σοδαράς περιπτώσεις, δινούν διό πλοιαρχος κρίνη, διότι η αιτρική συμβουλή έπιβαλλεται, δύναται απευθυνόμενος εις ένα άγγλικόν σταθμόν άσυρμάτου νά περιγράψῃ τά συμπτώματα και νά ζητήσῃ την γνώμην τού αιτρού. 'Εδαί έγκατάστασις τού άσυρμάτου τού πλοίου τό επιτρέπη, διό πλοιαρχος και διό αιτρός ήμπορούν νά συνομιλήσουν απ' εύθειας. Αι συμβουλαί παρέχονται δωρεάν και απόστελλονται εις την άγγλικη γλώσσαν ή μέσω ένδος ειδικού κωδικού, συντεταγμένου κατά τρόπον ώστε νά κοιθίσταται εύληπτα από τά πλοια οιασθίποτε έθνικότητος. 'Ο κωδικός προλαμβάνει έκριβως την δυσχέρειαν της ξένης γλώσσης.

Κατά το 1952, πληροφορούμεθα από την έκθεσιν τών πεπραγμένων της έν λόγω ύπηρεσιας, οι άγγλικοι έπακτοι σταθμοί άσυρμάτου μετέ-

TODD SHIPYARDS CORPORATION

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

Complete Shipyard Service

and Drydocks

Also MOBILE Service for Ships
at Anchor or Dockside

NEW YORK • BROOKLYN • HOBOKEN • NEW ORLEANS

GALVESTON • HOUSTON • LOS ANGELES • SAN FRANCISCO

ALAMEDA • SEATTLE • BARRANQUILLA • LONDON

GEBR. SCHOEMAKER

BREMEN

Established 1888

TEL. NR. 275 41 a-d 275 42 OFFICE SCHLACHTE 38

Telegams: AUSRUESTUNG BREMEN

AGENTS OF VACUUM OIL COMPANY LTD. NEW YORK
BELDAM PACKING & RUBBER CO. LTD. LONDON
PIETER SCHOEN MARINE PAINTS ROTTERDAM

SHIPPING-BUTCHERS-SHIPCHANDLERS

MANAGER OF THE GREECE DEPARTMENT

JOANNIS KARAGIANNIDIS Tel. 537 38

δωσαν 491 ιατρικά συμβουλάς εις πλοϊα. Μία περίπτωσις μηχανικού αμερικανικού πλοίου πλέοντος εις τὴν Μεσόγειον είναι άκρετα χαρακτηριστική τῆς χρησιμότητος τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς. Τεμάχιον μετάλλου είχεν εισχωρήσει ὑπέρ τὸν δεξιὸν ὄφθαλμον τοῦ 'Αμερικανού ναυτικοῦ. Τὸ πλοῖον ἐπλευνεὶς ἀπό τὴν οἰκίαν τῆς Αμερικής καὶ ὁ τραυματίας ἐκπινόνευε νά κάστη τὸν ὄφθαλμόν του, ἔαν δὲν ἐλάμβανε χώραν σμεσος χειρουργική ἐπέμβασις. Αἱ ὅδηγίαι διὰ τὸν άσυρμάτου τοῦ νοσοκομείου «Οὔεστον—σουτερ—Μάρε» συνέστησαν τὴν τοπικὴν ἀναστοθήσιαν καὶ τὴν ἀφάρεσιν τοῦ σιδηρού τεμαχίου διὰ μιᾶς βελονῆς ἀποστειρώμενης. Αἱ ὅδηγίαι ἐξετελέσθησαν ἀμέσως ἀπὸ τὸν πλοίαρχον. Μὲ τὴν χρῆσιν κοδείης καὶ ἀσπιρίνης οἱ μετεγχειρητικοὶ πόνοι ἐμειώθησαν. Ή πλοΐας μὲ βορικὸν ὅδῳ καὶ ὁ ἐπίδεσμος ἐπὶ τίνας ἡμέρας συνεπλήρωσαν τὴν θεραπείαν.

Ἀνετιμήθησαν τὰ ύγρα μπῶνκερς

Αὐξησις τῆς τιμῆς τῶν μπῶνκερς πετρελαίου ἀπὸ τῆς 27ης 'Ιουλίου, ἀνεκοινώθη διὰ τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας. Κυμαίνεται αὐτῆς μεταξὺ 11)6 ἕως 14)—— κατὰ τὸν διάφορον τύπων καυστικοῦ. Διὰ τὸ φιούελ διῆλη νέα τιμὴ εἰς τοὺς ἀγγλικοὺς λιμένας είναι 149)6 (ἀυξησης 12)—— κατὰ τὸν διῆλην, διὰ τὸ ντηζελ διῆλη 233)—— καὶ διῆλη τὸ γκάζ διῆλη 269)6. Είναι ἡ πρώτη αὐξησις τιμῶν ἀπὸ τῆς 24ης 'Ιουνίου 1952, ἀφοῦ ἐν τῷ μεταξύ αἱ τιμαὶ ἐμειώθησαν κατὰ 38)6 διῆλη τὸ φιούελ διῆλη, 21)6 διῆλη τὸ ντηζελ διῆλη καὶ 27)6 διῆλη τὸ γκάζ διῆλη.

Ο ναυλάριθμος τοῦ 'Ιουνίου

Ο παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου (καὶ μὲ βάσιν 100 διῆλη τὸ ἔτος 1948) καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, διῆλη τὰς εἰς λίρας ναυλώσεις τῶν «τράμπτες», ἐσημειώσεις κατὰ 'Ιουνίου ἐξ ἔμιαν περαιτέρω μειώσιν κατὰ 2.1 μονάδας, ἔφθασε, δηλαδή, εἰς τὰ 95.3%, ἔναντι 97.4 τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαΐου. Απὸ τοῦ μηνὸς 'Ιουνίου δὲ ναυλάριθμος θὰ ὑπολογίζεται ἐφεξῆς μὲ βάσιν 100 τὸ ἔτος 1952. Ή μηνιάς πορεία τοῦ ναυλαρίθμου (μὲ τὴν βάσιν τοῦ 1948), δείκνυται

ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ π. ἔτος:	
Μῆνες	1952 1953
'Ιανουάριος	163.9 96.0
Φεβρουάριος	157.3 92.3
Μάρτιος	137.7 96.2
'Απριλίος	109.4 100.9
Μάϊος	110.9 97.4
'Ιούνιος	99.1 95.3
'Ιούλιος	90.2 —
Αύγουστος	79.2 —
Σεπτέμβριος	87.0 —
'Οκτώβριος	94.2 —
Νοέμβριος	99.0 —
Δεκέμβριος	98.8 —

Ἐτήσιος 110.6 —

Τὸ 8'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἐξεδόθησαν πρὸ δημερῶν οἱ πίνακες τοῦ «Λόύδ'ς Ρέτζιστερ», οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν δραστηριότηταν κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Οὔτω, τὸ σύνολον τῶν ἀνά τὸν Κόσμον ναυπηγήσεων — ἔξαιρομένων τῆς Ρωσίας, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς Κίνας, περὶ τῶν διοικών δὲν ὑπῆρχον, ὡς συνήθως, συγκεκριμέναι πληροφορίαι ἐξ ὑπευθύνων πηγῶν — περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος 'Ιουνίου 1952 ἀτμόποια καὶ μοτοροπίπης, 6.037.432 τόνων γκρός, με αὐξησιν 32.675 τόν., γκρός, ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου. Εἳς αὐτῶν, 306 ἀνεφέροντο εἰς τάνκερς, συνολικῆς χωρητικότητος 3.420.232 τόν. γκρός, ἦτοι εἰς 127 ἀτμοκίνητα, 1.764.241 τόν., καὶ εἰς 179 δηκελοκίνητα 1.655.991 τόν. γκρός. Ἐκ τῶν δεξαιομένων πολιορκίων, 32 σκάφη, 525.428 τόν. γκρός, ἔναυπηγούντο διὰ τὸν τούτων 19 τάνκερς, 313.920 τόν. γκρός διὰ τὴν παναμακτίκην σημαῖαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 13, χωρητικότητος 211.508 τόν. γκρός διὰ τὴν λιθεριστὴν σημαῖαν. Ἀλλὰ οὐληνικῆς πλοιοκτησίας θὰ φέρουν τὴν ἀγγλικὴν καὶ τὴν ἀμερικανικήν.

Ἀναλυτικῶτερον, εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὴν Βόρειον 'Ιρλανδίαν ἐναυπηγούντο εἰς τὸ τέλος 'Ιουνίου 317 σκάφη, 2.123.565 τόν. γκρός, (κατὰ 9.338 τόν., γκρός ἐπὶ διάστασιν τοῦ προηγουμένου τριμήνου), καλύπτοντα δὲ τὰ 35.2% τῆς παγκόσμιου ναυπηγικῆς ἐργασίας. Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν 27, χωρητικότητος 248.355 τόν. γκρός, προωρίζοντο διὰ τὴν νορθηγικὴν σημαῖαν, 8, χωρητικότητος 102.591 τόν. γκρός διὰ τὴν λιθεριστὴν σημαῖαν καὶ 9, χωρητικότητος 80.765 τόν. γκρός διὰ τὴν παναμακτίκην. Τὰ τάνκερς, καλύπτοντα τὰ 57.1% τῆς ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ 'Ιρλανδίᾳ ἐργασίας, περιελάμβανον 110 σκάφη, 1.212.052 τόν. γκρός καὶ ἥσαν κατὰ 13.725 τόν. γκρός ἐπὶ διάστασιν, ἔνωνται τοῦ προηγουμένου τριμήνου.

Ἄροι ἐπέρου εἰς τὰς λοιπὰς χώρας ἐναυπηγούντο εἰς τὸ τέλος 'Ιουνίου 835 σκάφη, 3.913.867 τόν. γκρός, καλύπτοντα τὰ 64.8% τῆς παγκόσμιου ἐργασίας καὶ ἐμφανίζοντα, ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου, αὐξησιν κατὰ 42.013 τόν. γκρός. Αἱ ἐν λόγῳ ναυπηγήσεις κατενέμοντο εἰς τὰς ἀκολούθους χώρας:

Χώραι	Τ. γκρός	ἔναντι α'. 3μήνου	Διαφορά
'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι	658.086	+	71.575
Γερμανία	545.329	—	14.233
'Ολλανδία	450.683	—	2.300
'Ιταλία	384.958	+	29.978
Σουηδία	374.832	+	27.977
Γαλλία	369.123	+	22.644
'Ισπανία	335.487	—	115.075
Νορβηγία	173.401	+	15.797
'Ισπανία	144.112	—	23.045
Βέλγιον	143.263	+	3.155
Δανία	115.845	—	17.192
Καναδάς	107.210	+	2.190

Τὰ 33.8% τοῦ κατασκευαζομένου τονιάλη εἰς τὰς ἀλλας, πλὴν τῆς Ἀγγλίας χώρας, προωρίζοντο δι' ἐφοπλιστὰς ἔνοιους πρὸ τὸν τόπον τῆς ναυπηγήσεως. Οὔτω, σκάφη 230.000 τόν. γκρός, προωρίζοντο διὰ τὴν Νορβηγίαν καὶ 122.845 τόν. γκρός διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, χάρις δὲ εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότηταν σκάφη 265.250 τόν. γκρός, προωρίζοντο διὰ τὴν παναμακτίκην σημαῖαν καὶ ἔπειτα 140.462 τόν. γκρός διὰ τὴν σημαῖαν τῆς Λιθερίας!

Τὰ τάνκερς, εἰς τὰς τέσσερις κατασκευάς, ἐκάλυπτον τὰ 56.4% τῆς ὅλης ἐργασίας μὲ 196 σκάφη, 2.207.180 τόν. γκρός καὶ με αὐξησιν 166.698 τόν. γκρός, ἔναντι τοῦ α'. τριμήνου. Τὰ ἐν λόγῳ δεξαιομένοπλοια ἐναυπηγούντο εἰς τὰς κάτωθι χώρας:

Εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας	27 τόν. γκρός	396.021
Εἰς 'Ιταλίαν	26 »	335.252
Εἰς Σουηδίαν	25 »	282.950
Εἰς Γερμανίαν	25 »	227.969
Εἰς Γαλλίαν	16 »	216.178
Εἰς 'Ισπανίαν	12 »	211.740
Καὶ εἰς 'Ολλανδίαν	22 »	210.161

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 48'—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.

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

SOL
Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEI", GOTHEBORG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBORG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

ρην, εἰς τὸ 7.75 δολ. καὶ ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές 7.25 δολ. φίο. Γαιάνθρακες ἀπὸ Ντόρμπουν διὰ Καράτοι (Σεπτέμβριον — Οκτώβριον) προσεφέροντο εἰς τὰ 40). — Ἀπὸ τὴν Δυτ. Ἀφρικήν μεταλλέωντα ἀπὸ Τακοράντι καὶ Μονρόδια δι' ἡγανέας Πολιτείας δολ. 5.75 καὶ δολ. 4.25.

Ἐλαχιστὴ πρόδος ἐργασίας καὶ ἀπὸ τὴν Μεσόγειον. Οἱ ναῦλοι ὑπὲρ τῶν φορτωτῶν. Ἀπὸ Λαζ Γκουέτ καὶ Τζιτζλί διὰ τὸ Κόπτινεν εἰς τὰ 2016 καὶ 23) — δι' ἔκστητη περίπτωσιν. Ἀπὸ τὸ Μόρφου Μπαϊ 6 διὰ Δουνκέρκην καὶ Ρουέν 33½ στα. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Σαδόναν διὰ Τάμπαν δολ. 3.75 φίο καὶ διὰ Ν. Κορέαν δολ. 9.30 φίο. Ἀπὸ Τεργέστων (Αγύουστον) διὰ Ν. Κορέαν δολ. 9.25, ἔνοντι δολ. 9.50 προσφοργεύμενος.

Περιφρόσιμη καὶ ἡ κίνησης ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κόπτινεν, Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Ρότερνταμ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν μετεξῆν 19) — καὶ 21) 6 ἀναλόγων μεγέθεων πλοίου, χρόνου καὶ λιμένος ἐκφορτώσως. Δι' Ἐλλάδα καὶ Σικελίαν 32) 6 διὰ τὴν πρότην καὶ 23) — διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Ρότερνταμ δι' Ἀλεξανδρείαν εἰς τὰ 31) 6 καὶ τιμημένα ἀπὸ τὸ Ἀμερικανὸν διὰ Γιουσκαλουίαν (εἰς τὰ 27) —. Προσεφέροντο βωτίαται ἀπὸ τὴν Ἐλευσίναν διὰ Ρότερνταμ — Σεπτέμβριον.

Τὰ τάιμ-πόρτερες μὲν ἐλαχιστὸν ἐργασίαν εἰς τὰ γωνιστὰ χαρηλᾶ ἐπίπεδα. Βραχυπόθεσμα ἀμερικανικά γύρω τῶν 2 δολαρίων.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΟΛΟΙΩΝ

Συνεχίζεται καὶ ἐπιτείνεται μὲλλον ἡ δυνατότερη κατάστασις εἰς τὸν ναυλαγορόν τῶν πετρελαιοφόρων. Προβληματικὴ καθίσταται καὶ τὸν νεωτέρων πλοίων ἡ διατήρησης ἡντρεσίας. Τὸ τονικόν ἐν παροπλιώρων ὑποδοκεῖται εἰς ἓν ἐκπομπών τῶν τοῦν π.ν. Διὰ ταξίδιον Καραϊβικῆς (Σεπτέμβριον) διὰ Νορβηγίαν ἐπιληρθόσαν τρία σπάρα 25% κατὸν τὸ Μ.Ο.Τ. Ἀπὸ τὸν Περισκόν διὰ Γερμανίαν (δικάρτον) προσφέρεται ἡ αὐτὴ τιμὴ. Διὰ Γαλλίαν 50% κατὸν τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίου. (Ἰούλιον—Αγύουστον).

Διὰ καθαρὸν 20% κατὸν τὸν Μ.Ο.Τ. ἀπὸ οἰανδήποτε διεύθυνσιν.

Συνεχὴ ταξίδια (12 μηνῶν) ὀκάσθρα πορτίσ ἀπὸ τὸ Σεπτέμβριον προσεφέροντο 35% κατὸν τὸν ἀμερικανικὸν ναυλολογίου εἰς αἱ τάξεων σκάφος.

Προσφοραὶ 12 μηνῶν χρονιστικῶν διὰ μεγάλα νέα σκάφη εἰς τὰ 3 δολ. τὸν τόννον. Ζήτησις καὶ διὰ ὀκτοπολικὰ ταξίδια Ἀμερικῆς. Ἐπιληρθῷ ἀμερικανικὸν σκάφος 15% κατὸν τὸν ναυλολογίου.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΜΑΚΡΟΝ» λιβερ (εἷς «Δόξον») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μόζι — Γιοκοχάμαν δολ. 8.40, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—25 — Ιουλίου.

«ΓΛΟΡΙΑΝΑ» λιβερ. (εἷς «Τένι») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπωνίαν δολ. 8.60, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ δολ. 4, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΜΑΡΝΑ» (παναμ.) ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμερικανὸν — φόρτωσις 20 — Ιουλίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς ἑτ. «Οράσιον») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ολιανίδιαν 28) 9, φόρτωσις 20—30 Σεπτέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ» (τῆς ἑτ. «Οράσιον») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ δολ. 4.05, φόρτωσις 20 Αγύουστον—10 Σεπτέμβριον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἑτ. «Οράσιον») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Νοέμβριον καὶ διὰ Καναδάσκι δολ. 8.60, φόρτωσις Νοέμβριον τὸ πρώτον, Δεκέμβριον τὸ δεύτερον καὶ Ιούνιοφόρο τὸ τρίτον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἑτ. «Οράσιον») ἐκ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Νοέμβριον καὶ διὰ Ρότερνταμ δολ. 4.05, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον τὸ τρίτον.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗ» ἐκ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος «Άριες» δολ. 5.75, φόρτωσις 22—31 Ιουλίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Κάντινας») ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9500 τ. γεννητῶν ή σόγια δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, ἐντὸν λιμένων φορτώσεως καὶ ἔκφορτωσις 25 σύντετα έξτρα καὶ διὰ δύο λιμένων ἐκφόρτωσις 25 σύντετα ἐπλέον, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15—25 Αὔγουστου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναμ.) ἐξ «Άγιου Λαυρεντίου 9000 τ. κριθῆς διὰ Χούλλα Η' Ειδονήματος 47) 6, φόρτωσις 22 Ιουλίου—5 Αγύουστον.

«ΕΜΠΙ. Ι·Ρ. ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἐξ «Άγιου Λαυρεντίου 9200 τ. γεννημάτων 1· Αγγλίαν 45) —, φόρτωσις 1—15 Αγύουστον.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (παναμ.) ἐξ Μόντεαλ — Σιδηνίου 9800 τ. πελαιοισθήρων (475.000 π. διὰ δύο μέρων) δι' Οζέκαν — Κόμπη—Γιοκοχάμαν ρέιντζ δολ. 100.000 φίο καὶ τόσουντεν, καὶ ἀποκοπῶν, ἐν λιμένες φορτώσεως καὶ ἔνα ἐκφόρτωσης, όφιον δύο λιτών εἰναις φορτώσεως καὶ δύο ἐκφόρτωσεως δολ. 102.500 φίο, φόρτωσις 15—31 Αὔγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. «Οράσιον») ὥριτο ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 9000 τ. γεννητῶν διὰ Καράτοι 72) —, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσικόν, φόρτωσις Αγύουστον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐξ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Καράτοι 68) —, μὲ 10 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Αγύουστον.

«ΕΑΝΟΤΙΟΣ» ἐξ Χάμπτον ρόδες 9000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος «Άριες» δολ. 50, φόρτωσις 8—20 Αγύουστον.

«ΜΑΡΙΑ ΛΩΣ» ἐξ «Άλμπαν» μὲ συμπλήρωσιν εἰς Νέαν Υόρκην 9200 τ. γεννητῶν δολ. 3.95, φόρτωσις 17—27 Αγύουστον.

«ΚΑΤΙΓΚΩ» (παναμ.) ἐξ Χάμπτον ρόδες 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέτρον δολ. 4.75, φόρτωσις 4—10 Αγύουστον.

«ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.» ἐξ «Άγιου Λαυρεντίου 8000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν—Αμερικανὸν ρέιντζ 41) —, όφιον κριθῆν 42) 6, ἐν δράμην 44) 6, όφιον δι' Ρότερνταμ 3) — διλγώτερον, φόρτωσις 15—31 Αγύουστον.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ ΠΑΡ' ΑΠΑΣΙ ΤΟΙΣ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΙΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 4. (ΣΤΟΑ ΡΑΖΗ) ΤΗΛΕΦ. 27-433

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Telephone: OFFICE 8.22.26, PRIVATE 41.29.05
Telegrams: LENICA Montevideo. ALL CODES USED

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΦΩΤΕΙΝΗ» ἐκ Βαγκούβερ 8500 τ. μεταλλεύμάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.75 φίο, όφιον 1000 τ. παλαιοισθήρων δολ. 12, «μπέρθ τέρμα», σμερος φόρτωσις.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικῶν λιμένων Βορείου Εἰρηνικοῦ 9200 — 9600 τ. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν η Πόρτα Σαΐδ 68) 6, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—27 Αγύουστον.

«ΠΙΟ ΜΑΡ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δύο μέρων) δι' Αγγλίαν δολ. 10, φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΚΑΛΥΓΕΡΑ» (παναμ.) ἀπὸ ἔξ θέσεως τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας 9300—9500 τ. ξυλείας (491.000 κ. π. διὰ δύο μέρων) διὰ τέσσαρες κοινωφικανικῶν λιμένων (ἀπὸ Κέιπ Τάουν ή εἰς Λορέντζο Μαρκές ρέος) καὶ ἀποκοπῶν δολ. 113.000 φίο, φόρτωσις 10—28 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΓΚΩ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.50, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Αγύουστον.

«ΣΥΡΑ» (παναμ.) ἡ Επερον, η Βρετανικής Κολομβίας 9000 τ. μεταλλεύματων δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 5.50, φίο, φόρτωσις Αγύουστον—Σεπτέμβριον.

«ΕΚ. ΧΑΤΤΙΝΗΤΑΡΕΑΣ» ἀπὸ Κολομβίαν Ρίβερ Πίρειδαν, φόρτωσις 15—25 Αγύουστον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.50, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Αγύουστον.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τ. Λαζ) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν διὰ δύο λιμένες Αγίου Λαυρεντίου καὶ διὰ δύο λιμένες Νόρδερν ρέιντζ, φόρτωσις 20 Αγύουστον — 7 Σεπτέμβριον.

«ΦΡΙΞΟΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἔξ θέσεως τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (500.000 κ. π. διὰ δύο μέρων) διὰ τρεῖς λιμένες (4 θέσεις) ἀπὸ Βολτιάρην ή εἰς Βοστώνην ρέιντζ, φόρτωσις 15 Σεπτέμβριον — 15 Οκτωβρίου.

«ΟΝΤΡΥ» ἀπὸ έξ λιμένων τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας 9400 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.573 κ. π. διὰ δύο μέρων) δι' ἀμερικανικῶν λιμένων Αλμπανού, μὲ όφιον δι' Ἐβρεγκλαντ, καὶ ἀποκοπῶν δολ. 78.000 φίο, φόρτωσις 12—28 Αγύουστον.

«ΕΡΑΤΩ» (διάσιο) ἀπὸ έξ λιμένων τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δύο μέρων) δι' ἀμερικανικῶν λιμένων Αλαντικού (Βορείου τοῦ Χάττερας), συμπειριλαμβανούμενον τοῦ Αλμπανού, μὲ όφιον δι' Ἐβρεγκλαντ, καὶ ἀποκοπῶν δολ. 78.000 φίο, φόρτωσις 15 Αγύουστον—15 Σεπτέμβριον.

«ΑΙΑΡΗ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9000 τ. μεταλλεύματων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 1—30 Σεπτέμβριον.

«ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡΑ» (λιβερ.) ἐκ Βαγκούβερ 9000 τόν. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.50, όφιον διὰ Ρόμπερ δολ. 6.75, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 28 Ιουλίου — 10 Αγύουστον.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας ἡ ἀμερικανικῶν λιμένων Βορείου Εἰρηνικοῦ 9800 τόν. γεννημάτων δι' ανατολικήν ρέιντζ Ινδίων 70) —, ἐν δυτικήν δέκτην 7716, φόρτωσις 3—20 Σεπτέμβριον.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας δι' αμερικανικῶν λιμένων Βορείου Εἰρηνικοῦ 9300 τόν. γεννημάτων δι' ανατολικήν ρέιντζ Ινδίων 70) —, ἐν δυτικήν δέκτην 7716, φόρτωσις 1—20 Σεπτέμβριον.

«ΑΙΑΙΚΗ Π.» (διάσιο) ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ 9000 τόν. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δύο μέρων) δι' Αγγλίαν 74) 9, όφιον Αιαίκησ—Αμερικούργον ρέιντζ 2) 6 ἐπὶ θάλατταν, φόρτωσις 25 Αγύουστον — 15 Σεπτέμβριον.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗ» διχοτόμηται τὸ Σαίν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Άριες, Μοντεβίδεο ή Ρότερνταμ 75) —, δύο λιμένες 34) 3, φόρτωσις τελή Αγύουστου.

«ΑΤΤΙΚΗ» (παναμ.) ἐξ Ρότερνταμ 8000 τόν. γαιανθράκων δι' ένα ἀλληλικὸν λιμένα 32) 9, δύο λιμένες 34) 3, φόρτωσις τελή Αγύουστου.

«ΑΣΜΠΓΙΩΡΝ» (δανικόν) ἐξ Δάντσιγκ — Γερμανίας 7400 τ. γαιανθράκων δι' Ελλάδα 38) 6, μὲ 500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ιούλιον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τ. Ρότερνταμ 10.000 τόν. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 32) 6, φόρτωσις 13—31 Αγύουστου.

«ΑΣΜΠΓΙΩΡΝ» (δανικόν) 7650 τόν. ζενζ ΤΟΦΤ (δαν.) 4900 τόν. καὶ ξεντζάρα (σομδ.) 3600 τόν. τοῦ Δάντσιγκ — Γερμανίας (γαιανθράκες) δι' Ελλάδα (τιμὴ ναυλου δὲν ἔγνωσθαι) περίπτωσις 10 Αγύουστου ζεις 7 Σεπτέμβριον.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐκ Στρατιώνιου 2700 τ. μεταλλεύματων διὰ Τεργέστην 23) —, φόρτωσις

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Στρατιώνιου 3150 τ. μεταλλεύματων διὰ Τεργέστην

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ καὶ Πλοίαρχοι,

Διὰ τὴν καλὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων σας προτίματε πάντοτε τὸ καθαρῶς Ἑλληνικὸν Γραφεῖον

UNION PROVEDORING CO OF N.S.W.

107-109 Elizabeth Street, SYDNEY-AUSTRALIA

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ - ΤΜΗΜΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Cables: UNPROVCO-SYDNEY
or VLASS — SYDNEY

Teleph. M. 3728
Private FF. 2948

23)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΓΑΛΥΚΣΜΠΟΥΡΓ» (γερμαν.) έκ Κόλπου 'Ελευσίνος 3000 τ. βωξίτου διά Ρότερντρατ 25)—, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ» (παναμ.) έκ Βαρκελώνης 9000 τ. ποτάσσης εις σάκκους δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 8.35 φίο, διέσοδος φόρτωσις.

«ΚΡΟΥΣΑΟΥ» (γερμαν.) έκ Πειραιώς 2500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρότερντρατ 26)—, φόρτωσις Αύγουστου.

· ΛΙΜΠΕΡΤΥ έξ 'Ιτέος 9.000 τ. βωξίτου δι' ένα λιμένα Νόρδερν ρέιντ και Μόντρεαλ δολ. 4 φόρμη, έλευθερο έκφορτωτικών, φόρτωσις 25—30 'Ιουλίου.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΤΑΣΟΣ» Κοσταρίκας (εχ 'Γιούλι Χανόρφι) έξ 'Οδοσού 4.200 τ. χόρτου διά Καλκούταν, λίρας 15.800 δολ. απόκοπήν, καντσέλλα 5 Αύγουστου.

'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδιών και 'Απω 'Ανατολής

«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» από Μοριουγάκο 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Αμερέσαν 60)—, με 24 δίνον φορτωτικά και 3)— έκφορτωτικά φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» από Βιζαγκαποτάν 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέιντ δολ. 8.30, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ έξ 'Ιτέος 9.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διά Πειραιάς 55)— φίο, φόρτωσις 15—20 Αύγουστου.

'Εκ παντούν αλλων άγορων

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικόν) έξ 'Αρχαγγέλου 1800 φόρμως ζυλείας διά λιμένας ανατολικής άκτης 'Αγγλιας 1676 τό φάδων, φόρτωσις 28 Αύγουστου—10 Σεπτεμβρίου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΔΡΙΓΚΤΩΝ» (σημαία αγγλική) έξ 'Αμπου Τενίμα 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρην δολ. 6, φόρτωσις 25 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (έλληνικόν) από Κέρη 1000 φόρμως ζυλείας διά λιμένας ανατολικής άκτης 'Αγγλιας 140)—, φόρτωσις 3—20 Αύγουστου.

«ΕΓΕΡΓΙΟΣ ΠΑΝΟΡΑΣ» έκ Κούδας 9500 τ. ζαχάρεως δι' 'Αριδέρεσαν—'Αριδέρηγον ρέιντ 68)6, διέσοδος φόρτωσις.

«ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ» (λιβερ.) έκ Ντάρμπιτον 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρη, δολ. 6.75, με δολ. 1.20 έκφορτωτικά, φόρτωσις 15—31 Αύγουστου.

«ΚΩΣΤΗΣ ΛΟΣ» έκ Χαδίνης 9500 τ. παλαιοισιδηρών δι' 'Ισπανίαν δολ. 60.500 κατ' απόκοπην, καντσέλλα 15 Αύγουστου.

«ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ» έκ Λορέντζο Μαρκές 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 7.25 φίο, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου — 5 'Οκτωβρίου.

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ» (Κοσταρίκας) έκ Κούδας 9000 τ. ζαχάρεως διά Βαλτιμόρη, δολ. 4.50 έκ Παραραϊτο και δολ. 2 έκ Τρίνιντα, φίο, φόρτωσις Αύγουστου.

«ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ» (λιβερ.) από Κοστείρ 9500 τ. φωσφάτων δι' 'Ισπανίαν λιμένα 47)6, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» Λιβερ. (εχ 'Συρίσιδεν) 10.300 τόνων d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά 5 έως 6 μήνες (παγκόσμιοι μεταφοραί) 13)6, παράσοδος Γιβραλτάρ ή Πόρτο Σάοΐ, μεταξύ 1—10 Αύγουστου.

«ΚΥΜΑ» 10.926 τόνων d.w. (500.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής έξ 'Ινδιών εις 'Ηνωμένης Πολιτείας 12)6, παράσοδης εις Βιζαγκαπατάρη 20—31 'Ιουλίου. Επαναπαράδοσης εις Νόρδερν ρέιντ.

«ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΑΛΗ» 10.920 τόνων d.w. (500.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, με κατανάλωσιν 27 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά 2 έως 3 μήνες δολ. 2.50, παράσοδης εις Νόρδερν ρέιντ. 3 Αύγουστου, Επαναπαράδοσης εις Νόρδερν ρέιντ ή εις άμερικανικό λιμέναν Κόλπου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έλληνικόν) 10.700 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά ταξίδιον έπιστροφής εις Νόρδερν ρέιντ.

«ΜΑΙΡΗ Κ.» (σημ. αγγλική) 10.750 τόνων d.w. (484.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24—25 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά 4 έως 5 μήνας 15)6, παράσοδης εις άμερικανικό λιμένα Κόλπου 17 Αύγουστου, Επαναπαράδοσης εις Νόρδερν ρέιντ ή Κόλπου.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (λιβερ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10 ½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίου), τάιμ-ταόρτερ διά τρεις μήνες με διώρην έπιστροφής 12)9, παράσοδης εις "Άδεν 25 Αύγουστου—5 Σεπτεμβρίου, Επαναπαράδοσης εις Νόρδερν ρέιντ ή εις άμερικανικό λιμένα Κόλπου ή εις Αγγλίαν—Κόντινεντ.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΕΥΑΝΘΙΑ» εκ «Barham» (Κοσταρίκας) από Άλα Μεδέ 11.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (τηγή ναύλου δέν δικαιονόθη), φόρτωσης 'Ιουλίου.

«ΖΙΝΙ» (λιβερ.) έκ Περσικού Κόλπου 19.000 τ. πετρελαιοειδών διά Καλιφορνίαν

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHIJA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers&c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents in United Kingdom : JONES ROBERTS & Co
Chapel Street. LIVERPOOL

Cable Address:
«INTERSHIP»

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
2632 ALBERTA STREET

VANCOUVER 10, B.C., CANADA

50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V» έκ Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Κόντινεντ 45 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 12.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερες) 40 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχή τοξίδια), έναρξης Αύγουστου.

«ΑΡΙΩΝ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 16.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νότιους Αμερικήν ή διά Νόρδερν ρέιντς 40 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Αύγουστου.

«ΠΑΛΑΤΩΝΑΣ» (εχ 'Αουστραλίας) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 16.500 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερες) 45 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις του Χάττερες) 50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις Ράς Τανούρα — Φιλαδέλφεια, δολ. 6.35), φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΛΡΝΤ» (λιβερ.) έκ Περσικού Κόλπου 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Κόλπου (βορείων του Χάττερες) 50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις του Χάττερες) 30 ¼ % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 10 Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερες) 40 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις του Χάττερες) 50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις Ράς Τανούρα — Φιλαδέλφεια, δολ. 6.35), φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Κόλπου (βορείων του Χάττερες) 50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις του Χάττερες) 30 ¼ % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις Ράς Τανούρα — Φιλαδέλφεια, δολ. 6.35), φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. πετρελαιοειδών δι' αμερικανικούς λιμένας Κόλπου (βορείων του Χάττερες) 50 % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις του Χάττερες) 30 ¼ % έπι έλαττον της δάσσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (βάσεις Ράς Τανούρα — Φιλαδέλφεια, δολ. 6.35), φόρτωσης Αύγουστου.

«ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ» (λιβερ.) έκ Περσικού Κόλπου 20.000 πετρελαιοειδών διά Καλιφόρνιαν 50 % έπι έλαττον του Καλιφόρνιαν 10 % έπι έλαττον του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης Σεπτέμβριον—Οκτώβριον.

«ΦΑΛΙΣΙΒΟΣ» (σημ. αγγλική) από Λά Μεντέ 6000 τ. πετρελαιοειδών διά Τόνιμπεργκ 30)—, φόρτωσης άρχας Αύγουστου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΙΑΣ» (παναμ.): 'Από Πενόγκ δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας με φορτίον μεταλλευμάτων προσήρχεν εις "Άδεν, άλλ' ανέλκυσθε ένευ ημιμάν, άνεψιδισθε με κώνισμα, έλασθε πιστοποιητικούν νουσιπολίσας και απέπλευτος.'

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (παν. δεξ.): 'Εξ 'Αγίου Φραγκίου κενών διά Σουμάτραν παρέμεινε άκυρην, λόγω άλεσθες τών μηχανών του, εις θέσην πλάτους 45—25 B. και μήκους 148—6Δ., λόγω άλεσθες τών 18ην 'Ιουλίου. Ρυμουλκόν επέσυετες εις βοηθείαν. Ρυμουλκόν της έπατρεψε ο πρόεδρος Μοράν πρόεδρος της έρθεται η θέσην του και έθεψε έπατρεψε την 27ην 'Ιουλίου.'

«ΒΙΤΖΙΑΝΤ» (παν. δεξ.): 'Επεισκευόντες εις Βοημάνην τάς ημιμάν του και έπεισκευόντες μεταξύ των μηχανών του. Επισκευόντες εις Όραν μηχανίσας, λόγω άπερθερμάνευσες τῶν μηχανών του. Επισκευόντες έντονος δημηρέως απέπλευτος την 10ην 'Ιουλίου και άφησαν έπεισκευόντες την 11ην την ίδιαν την ημέραν.'

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (άλιεμπον): 'Έκ Σαουθάμπτον διά Πειραιά, έπεισκευόντες μεταξύ των μηχανών του. Επισκευόντες έντονος δημηρέως απέπλευτος την 10ην 'Ιουλίου και άφησαν έπεισκευόντες την 11ην την ίδιαν την ημέραν.'

«ΜΥΡΤΩ» (διάδωρ. δεξ.): 'Προσήρχεν έμφορτον εις τήν διώρυγα τής Χαδάνας ανελκύσθε δέ μετά τήν έκφορτωσιν 5.500 βαρελίων πετρελαίου. Ζητιάσι δέ έπομπει άθησαν.'

«ΕΣΑΞΩΝΙΧΙΑΛ» (λιβ. δεξ.): 'Εκ Πέρνης διά Περσικού Κόλπου εισέπλευσεν εις 'Οράν μέ δημιαν εις τάς μηχανών του. Επισκευόντες ένανεχώρησες την 26ην.'

Τὸ Αρχαιότερον καὶ Τελείωτον τῶν Αλεξανδρείας Μηχανουργείων. Ιδρυθέν τῷ 26ην.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικού Υπουργείου Πολ. Μεταφορών.
Τοῦ 'Αγγλικού Ναυαρχείου.
Τοῦ 'Ελληνικού Βασιλικού Ναυτικού Μ. Α.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Επισκευαὶ πλοίων πάσσης φύσεων καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξαμενήν. 'Εκτέλεστος πάστης ἐργασίας ἀφοράσης τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεδητοποιίαν.. — 'Οργανοκολλήσεις καὶ Ηλεκτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.

'Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. 'Οδός ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
27-078
Τηλέφωνον. R 591
«FRANGSON» ALEXANDRIA

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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	άργει Πειραιά από 19 Ιανουαρίου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία I. Χανδρή	18	2974	άργει Πειραιά από 30 Απρ. 1952
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετρούτσης	18	3800	άργει Πειραιά από 10 Ιουν. επισκευή
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άνεχ. Νεάπολιν 25 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Μαρτίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7241	άνεχ. Χάμππον ρόδς 23 Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	Δ. Κοτσάπης	20	844	εἰς μεταφοράς ἐν Ἐλλάδι
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	άνεχ. Μαύριμ 19 Ιουλ. διά Μιτράσουσβιλλ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	εἰς Βηρυτόν 22 Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Υιοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Αιμπελάκι 31 Ιουλίου
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	Ίω. Σαμωνάς	22	2308	έφθ. Χουέλθαν 25 Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πεισόπουλος κλπ.	22	988	άργει Πειραιά 31 Ιουλ.
ΑΚΤΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Σουάνζ 21 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	διηλθε Τρίνινταν 12 Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7176	εἰς Κορέαν 28 Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«Άδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Νάρβικ 23 Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	έφθ. Περσιδίουν 22 Ιουλ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Πόρτ Κέμπτλα 14 Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΙΑ	Ιγκόρ & Απ. Πεζέας	44	7257	άνεχ. Λός Αντζέλες 10 Ιουλ. διά Μόζ.
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 21 Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Άδ. Γουλανδρή	21	4358	άργει Ελευσίνα από 11 Αύγ. 1952
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Νοεμβρίας 16 Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	έφθ. Ρόπτεροντα 27 Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούτσης	21	4786	διηλθε Πούλο Μπουύκον 23 Ιουλ. διά Βασσόραν
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Αυτελάκι από 16 Δεκ. 1952
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	εἰς ταξίδιον Καναδᾶ—Κορέας, Ιουλ. 20
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπτις»	44	7240	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ. 1951
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	52	13415	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Ιουλ. διά Λονδίνου, έφθ. 27
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Τάμπαν 18 Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 24 Ιουλ. διά Μπατάν Ρούζ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 20 Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 26 Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άργει Σύρον από 26 Ιουνίου
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Άδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Καραϊστα 10 Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΓΕΩΡΓ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διηλθε Παναμάν 22 Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Σαβδάναν 22 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Άδ. Ανδρέαδη	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 23 Ιουλ. διά Χάμππον ρόδς
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	εἰς μεταφοράς ἐν Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 22 Ιουλ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	Άδ. Συνοδινού	24	2740	έφθ. Λονδίνου 17 Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άργει Πειραιά από 10 Ιανουαρίου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέυς	26	4862	διηλθε Θέουταν 14 Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	Άδ. Βογιατζίδου κλπ.	18	5202	άργει Πειραιά από 7 Μαρτίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγάλιον» Α.Ε.	44	7207	εἰς Αδελαΐδα ρόδς από 8 Ιουνίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ	Άδ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Ντουκούν 16 Ιουλ. διά Καβασάκι
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Πειραιά 31 Ιουλίου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Νάρβικ 20 Ιουλ. διά Βαλτιμόρου
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	άνεχ. Πασαμαρίπο 21 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	27	4163	έφθ. Μίδλεσμπριτο 24 Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκιων» Α.Ε.	44	7176	διηλθε Σαβδάναν 18 Ιουλ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διηλθεν Αδεν 23 Ιουλ. διά Οζάκαν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	έφθ. Λονδίνου 25 Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεψη	21	1549	έφθ. Μπάρορου 22 Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιά από 14 Αύγ. 1952
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	έφθ. Βρέμην 23 Ιουλ. κατ Ρόπτεροντα 26
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διηλθε Φινιστέρων 26 Ιουλ. διά Λονδίνου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΆΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμανοτ.	44	7207	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Ιουλ. διά Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Γκάλεστον 15 Ιουλ. διά Αλεξανδρείαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	Α. Πλόιντεζης	19	1492	εἰς Πειραιά 30 Ιουλίου
ΕΠΙΠΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Λισσαδώνα 23 Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	εἰς Νότιον Κορέαν 26 Ιουλ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίώ Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Βαγκούνερ 21 Ιουλ. διά Αδεν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Οκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	διηλθε Τζιμπούτι 13 Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπουν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	διηλθε Σαυέζ 15 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«Άδ. Γουλανδρή»	18	3553	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 18 Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άργει Πειραιά από 18 Ιουνίου
ΕΥΡΩΤΑΣ	Ι. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Φόμαντη 22 Ιουλ. διά Αδεν
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ήλιας Φράγκος	29	4230	Ίδε: «ΕΠΙΠΔΑΥΡΟΣ», ὡς μετωνυμάσθη
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 4 Δ., Ιουλ. 26, διά Νορβηγίαν
ΗΡΩΝ II.	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διηλθε Τζιμπούτι 13 Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπουν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διηλθε Βαλτιμόρην 20 Ιουλ. διά Βαλτιμόρου
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	διηλθε Σαβδάναν 14 Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάκηρ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Πειραιά 15 Ιουλ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	Υιοί Σ.Π. Πολέμητ	42	2865	άνεχ. Χάλιφας 12 Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» Α.Ε.	30	4123	άργει Περσικό 31 Ιουλίου
ΙΑΚΩΒΟΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	άργει Πόρτ Σαΐδ από 20 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	έφθ. Νάρβικ 23 Ιουλ.
ΙΑΙΣΣΟΣ	Άπ. Πεζέας	43	7207	άργει Αιμπελάκι από 1 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	15	4724	άργει Πειραιά από 26 Ιουν. 1952
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Ν. Παπαδάτος	22	902	άνεχ. Λίβερπουλ 25 Ιουλ. διά Πόρτ Τσώρτσιλ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	Άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Ιουλ.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	έτ. Αθηνάν κλπ.	44	10441	έφθ. Ελάδης Μπαΐ 16 Ιουλ. διά Κεῖπ Τάουν
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Λουκάς Νομικάς	28	1594	διηλθε Σιγκαπούρη 11 Ιουλ. διά Φουζίκι
ΙΩ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Εύγενία I. Χανδρή	42	7035	άργει Αιμπελάκι από 26 Δεκ. 1952
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	I. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	άργει Αιμπελάκι από 2 Ιανουαρίου
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διηλθε Τρίνινταν 21 Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	έτ. Χανδρή	24	3226	άργει Αιμπελάκι από 2 Ιανουαρίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΡΜΑΣ	Στ. Νιάρχος	45	7240	διηλθε Μπαΐρρου από 6 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	υιοί Δ. Κυδωνιέων	18	4289	διηλθε Τρίνινταν 13 Ιουλ. διά Βραζύλιαν
ΚΑΣΟΣ	Άδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Πουαΐ 11 Ιουλ. διά Βραζύλιαν
ΚΑΣΤΩΡ	Άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 24 Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκηρ)	«Κάσσος» Α.Ε.	43	5215	έφθ. Ράς Τανούρα 20 Ιουλ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	10448	διηλθε Χονολουλού 16 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν

ΚΡΗΤΗ	N.	Κουνδύλης	44	7176	άνεχ. Σαϊγκόν 21 'Ιουλ. διά Τουράν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ.	'Επιφανειάδης	43	7198	διήλθε Κιουρασώ 11 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΡΙΟΣ	M.	'Ε. ειρίκος	45	3805	έωθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ.	Πατέρας & Υιοί	27	4950	εἰς θέσιν 35 Ν. καὶ 20 Δ., 'Ιουλ. 12 διὰ Βομβάνη
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	«Ελλην. Μεσού.	Γραμματί	11	7537	άργει Πέραμας ἀπὸ 3 Αὔγ. 1952
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιθανάν»	A.Ε.	43	7244	άνεχ. Καλκούταν 25 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	«Άδ. Κ. Πατέρα		43	7176	διήλθε Ταρακάν 10 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ.	Ηλιόπουλος	05	2527	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Πάτρας
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N.	Απόδιακος	45	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Άδ. Λώς		43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Άλεξάτος - Δούκας		25	965	εἰς τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος—Μέσης Ανατολῆς
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ.	Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 22 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΕΡΟΣ (δεξ.)	A.	Ρωμανός	18	5576	άργει Ἀμπελάκι 31 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ.	Βογιατζίδης	28	4573	διήλθεν Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός»	A. E.	43	7176	ἔφθ. Πειραιά 9 'Ιουλίου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Eύάγγ.	& M. Νομικός	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανάς»	A. E.	45	7176	άνεχ. Μπάρρυ 19 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ.	Συνδινού	19	3911	εἰς Ἀρχαγγελον 27 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ.	Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 18 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ.	I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Τρίνινταν 16 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ.	Χανδρής	21	6784	εἰς ταξίδια Ἐλλάδος—Τεργέστης
ΜΑΡΙΑ	I.	Πετσόπουλος	11	1881	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. (διαταγάκις)
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Άδ.	Λώς	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	I. M.	Κουλουκουντής	43	7176	ἔφθ. Υμούντεν 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ.	Σταθάτος	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 23 'Ιουλ. διά Μόζι
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός»	A. E.	44	7176	ἔφθ. Κωνστάτζαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμ.	Βιντιάδης	22	4949	εἰς Ἀλεξανδρείαν 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.	Μιχ.	Κεραγεώργης	22	1175	άργει Ἀφάνιον 13 Δεκ. 1952
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N.	Εύσταθιον	19	5476	18ε: «ΟΡΑΛΜ», σημαία Κοσταρίκας
ΜΑΡΩ	K.	Ατυχίδης	17	5585	ἔφθ. Βαγκούνερ 23 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ.	Κουλουκουντή	38	5548	διήλθε Ταρακάν 9 'Ιουλ. διά Μπικέρταν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ.	«Ηλίος»	44	7198	έφθ. Υμούντεν 18 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτώρ Κ.	Δρακούλης	41	7157	διήλθε Σιγκαπούρην 23 'Ιουλ. (διαταγάκις)
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ.	Α. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Τρίνινταν 16 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ.	Χανδρή	24	1435	έφθ. Μάντζεστερ 23 'Ιουλ. διά Μπικέρταν
ΜΙΧΑΛΗ	«Άδαμαστος»	A. E.	43	7207	έφθ. Πόρταμπρ 21 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N.	Εύσταθιον	44	1766	εἰς θέσιν 45 Β. καὶ 22 Δ., 'Ιουλ. 24 δι' Ἰμμιγχαμ
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ.	Νίτσος	20	1114	άργει Πειραιά 31 'Ιουλίου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω.	Καρράς	44	7247	άνεχ. Πόρτα Λίγκολην 25 'Ιουλ. διά Φρήμαντλ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	Άδ.	Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουλ. διά Νέαν "Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ.	«Εύγενία»	43	7176	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 24 'Ιουλ. (δι' Ἀγγλίαν)
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ»	A. E.	43	7176	εἰς Νότιον Κορέαν 26 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	ΗΛ.	Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	εἰς θέσιν 47 Β. καὶ 58 Δ., 'Ιουλ. 22, διά Σορέλ
ΝΙΚΟΛΑΣ	X.	Πατέρας & Σία	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ.	Σ. Σινά	43	7254	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E.	Κουλού—I. Κάρονς	43	7196	εἰς θέσιν 15 Β. καὶ 99 Δ., 'Ιουλ. 26 διά Λονδίνον
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ.	«Μιχαλινός»	42	7167	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	A.	«Ωκεανόπορος»	43	7194	18ε: «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ», ὡς μετωνυμάσθη.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ.	Γ. Νικολάου	44	7207	ἔφθ. Τεργέστην 24 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ.	Γ. Νικολάου	27	5525	άργει Σιένταμ πάπιο 8 Μαΐου
ΟΛΓΑ	'Εμπορ.	— 'Εφοπλιστική	44	7176	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουλ. δι' Ἀγγλίαν
ΟΝΤΡΥ	K.	Γράτσος	45	7176	άνεχ. Σηπτέλ 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων.	Σακρέλης	43	7176	όνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. δι' Ὁρεγκον
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράπητη	Co.	18	5525	ΠΑΡΕΔΟΘΗ εἰς Γλαστώνην πρὸς διάλυσιν, 26 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ.	Ψυχογιούδης	17	3704	έργει Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός»	A. E.	19	5182	άργει Ἐλευσίνα πάπιο 4 Σεπτ. 1952
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A.	Καραβίας	43	7176	ἔφθ. Σαράνων 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω.	Γ. Λιθανός	43	7176	διήλθε Ταρακάν 18 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος	Κουμάνταρος	44	7244	διήλθε Τρίνινταν 16 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π.	Λαιμός	20	5194	έφθ. Πειραιάδ 24 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική	A. E.	47	2754	εἰς Πειραιάδ 30 'Ιουλίου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον»	A. E.	43	7176	εἰς λιμένας Κορέας 25 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω.	Μ. Νικηφόρος	24	5026	άργει Ἀμπερτούμ πάπιο 3 'Απρ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ.	Έμπειρικός	45	3822	ἔφθ. Χούστον 16 'Ιουλ. καὶ ἀνέχ. 18
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	M.	Νομικός	43	10448	εἰς θέσιν 20 Ν. καὶ 76 Δ., 'Ιουλ. 26 διά Λάς Λιμπερτάν
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Yiol.	Π. Γ. Γουλανδρή	44	10448	εἰς θέσιν 23 Β. καὶ 70 Δ., 'Ιουλ. 23 διά Ποιτύνα Καρντόν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδ.	Γουλανδρή	23	4693	άργει Ελευσίνα πάπιο 5 Αύγ. 1952
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Mάρκος	Νομικός	42	7176	έφθ. Πόντος 22 'Ιουλ. (δι' Ἐλλάδα)
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ.	«Ἀθηνᾶ»	44	7207	διήλθε Πούλο Μπουκορί 25 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ.	Ανδρεάδης	43	10193	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΟΠΗ	Μιχ.	Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι 31 'Ιουλίου
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	S.	Σταυρίδης κλπ.	43	952	άργει Πειραιάδ 31 'Ιουλίου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σία		16	1765	έργει Πέραμα πάπιο 2 'Ιουλίου
ΡΙΤΑ	Yiol.	Σιγάλα	25	1412	διήλθε Σουέζ 23 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΩΝ	έτ.	«Γαλαξίας»	45	7176	διήλθεν Αδεν 23 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική»	A. E.	44	1923	έφθ. Αλγερίου 27 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	Yiol. Δ.	Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Αιτερύταμ 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiol.	Σιγάλα	43	7176	όνεχ. Γιοκοχάμα 25 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II.	N.	Παπαδάτος	08	811	άργει Πειραιάδ 30 Επούς
ΣΠΥΡΟΣ	G.	Στρίγκος κλπ.	43	2400	εἰς ταξίδια Τουρκίας — Ἐλλάδος (σιτηρά)
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω.	Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ.	Βλαστόπουλοι	43	7244	έφθ. Λοιδίνον 20 'Ιουλ.
ΣΥΡΟΣ	Δ.	Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Βιζαγκαπτάτημ 26 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία	I. Χανδρή	43	10448	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	«Εκτώρ Α.	Δρακούλης	11	3658	όνεχ. Νέαν Όρλεανην 10 'Ιουλ. διά Σμαλκάντεν
ΤΗΝΟΣ	I.	Πετσόπουλος	11	1459	άνεχ. Πειραιάδ 31 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ.	Γράτσοι	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφεια 25 'Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ II.	Άθαν.	Κουλούρας	30	4557	έφθ. Λίβερπουλ 21 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς	Νομικός	21	1783	έπλω ἀπό Στρατώνη διά Τεργέστην, 30 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	K.	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πειραιάδ 30 Επούς
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ.	Σταφυλοπάτης	27	757	έφθ. Σαντορίνην 21 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I.	Μ. Καρράς	44	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 17 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος	A. E.	45	7247	έφθ. Λιονδίνον 27 'Ιουλ.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	X.	Χ. Χατζηπατέρας	44	7176	έφθ. Χόμπιτον ρόδις 23 'Ιουλ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος	A. E.	44	7176	έφθ. Λιβερτούλ 9 'Ιουλ., ἐπισκευή
ΧΙΟΣ	«Λιθανός»	A. E.	39	5643	έφθ. Αμβέρσαν 26 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	A.	45	7247	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΟΡΕΟΙ	Γεώργ.	Εμίρης	39	4967	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 2 'Ιουλ., ἀνακατασκευή
ΑΒΑΝΣ	έτ.	«Άθανας»	21	3271	έφθ. Αλγερίου 24 'Ιουλ.
ΑΓΑΘΗ	έτ.	«Ντέλλ Μάρ»	44	7158	εἰς θέσιν 32 Β. καὶ 41 Δ., 'Ιουλ. 24 διά Πόρτ "Αλφεντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ.	«Αρτεμίς»	17	3976	έφθ. Πειραιάδ 29 'Ιουλ. (δι' Ιταλίαν)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Στρατώνη 26 'Ιουλίου

ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	έφθ. Μπέλφαστ 25 'Ιουλίου
AZIAN	έτ. «Πανοσεράνικα»	43	7223	διήλθε Τρίνινταν 19 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΖΙΑΤΙΚ	έτ. «Ίρκαρ»	20	3280	έφθ. Καλκούταν 10 'Ιουλίου
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά πλάτα»	43	7239	έφθ. Χούλλ 21 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13752	άνεχ. Μπέιραν 10 'Ιουλ. διά Τάς Τανούρα
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Σαγίκον 12 'Ιουλίου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	άνεχ. Μπόναν 20 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	διήλθε Άθεν 23 'Ιουλ. διά Τζιμπουστή
ΑΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Άιας»	22	1057	διήλθε Κωνσταντινούπολιν 23 'Ιουλ. διά Νταμάρι
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	20	7016	έφθ. Γκρειντένιμασού 25 'Ιουλίου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	έτ. «Ντέλ Έτέζο»	44	7286	άνεχ. Λόδις Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλας»	44	1935	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 22 'Ιουλ. διά Χούστον
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέριας»	44	7158	άνεχ. Γλασκώνη 25 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Άκροπολις»	28	5133	εις Μοριουγκάρο ρόδος από 23 'Ιουνιού
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιος»	18	5599	άργει Φάλιουθ από 26 'Απριλίου
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιβ.)	έτ. «Μουρόδια»	53	7560	άνεχ. Τάϊν 25 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΑΛΙΚΗ Π. (όνδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	άνεχ. Νόρδικιν 16 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Ελλήνες άγορασται	43	7176	έφθ. Λονδίνον 23 'Ιουλίου
ΑΛΛΑΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνιβιλλ»	12	3962	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ. διά Μπαρλέτταν
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εεφραμάρα»	44	7195	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διήλθε Σουεζ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	εις Μουδανιά από 1 'Ιουλίου
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7144	έφθ. Ειδονυμάσιθ 23 'Ιουλίου
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ριό Μπλάγκος»	31	7923	έφθ. Στανλόου 24 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσος»	44	7207	διήλθε Χονολουλού 23 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Γαλκούπαν 7 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18800	εις Καναδάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άνεχ. Σιδώνα 11 'Ιουλ. (διασταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δεξ.)	παναμαϊκή έταιρια	53	18675	εις Γκούντσουκο υπό συμπλήρωσην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράπαμ Τσάρτεριγκ»	45	7149	διήλθε Λόδις Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	έφθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλίου
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	εις θέσιν 35 Β. και 48 Δ. 'Ιουλ. 17 διά Κιουρασώ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	άργει Σάντανα 11 'Ιουνιού
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	διήλθε Σουεζ 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	διήλθε Παναμάν 17 'Ιουλ. διά Περουβίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	διήλθε Τάμπαν 22 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
ΑΟΥΝΤΑΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	Ίδε: «ΠΛΑΤΑΝΟΣ», ως μετωνυμίαθη
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	άνεχ. Λόδις Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΙΚΙΑ (δεξ.)	έτ. «Αίλα Βέρντε»	44	7331	άνεχ. Κιουρασώ 19 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	διήλθε Λαρέντζο Μαρκές 4 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολος»	20	3330	έφθ. Κωνστάντζαν 14 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλες»	19	2609	έφθ. Οράν 26 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομέντης»	43	7191	έφθ. Βίλλαν Κονιστιτούσιον 17 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. όνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Κιουρασώ 18 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομέντης»	43	7244	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Κάρδιφ 25 'Ιουλ. διά Μπουένος Αὔρες
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστεμένω»	21	10388	έφθ. Μπαντάρ Αμπάτες 24 'Ιουλίου
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	έφθ. Μπαραμίτο 23 'Ιουλίου
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούμεντε»	43	7176	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	έφθ. Αμέρσονας 19 'Ιουλίου
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνος	44	7157	άνεχ. Μοντεδίσεο 17 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	διήλθε Λόδις Αντζελες 7 'Ιουλ. δι' Οτάρου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνν Μιγκουέλ»	28	4809	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβεστ»	30	9031	έφθ. Αμέρσονας 19 'Ιουλίου
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	άνεχ. Κιουρασώ 21 'Ιουλ. διά Μπουένος Αὔρες
ΑΣΤΕΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	έφθ. Βρέμπιν 25 'Ιουλίου
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Σαντιάγκο	25	4853	άργει Ρόττερνταμ από 27 'Ιουνιού
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικά»	27	5214	διήλθε Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Θρή Ρίθερς 18 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Χούλλ 23 'Ιουλ. διά Βρέμην, έφθ. 24
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Τζιμπουτή 1 'Ιουλ. διά Γαϊδατά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Πρτλαντ ("Ορεγκον") 23 'Ιουλ. δι. Αίγυπτον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθε Παναμάν 20 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Σαντιέγκο 16 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11648	άνεχ. Μοντεδίσεο 17 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12694	άνεχ. Μοντεδίσεο 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	εις Γκρόδαν, υπό συμπλήρωσην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Λόδις Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	εις θέσιν 35 Β. και 41 Δ. 'Ιουλ. 26 δι' Ισλανδίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	έφθ. Μόζι 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ντόρμπριταν 17 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σιδώνα 22 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Σουμάτραν 8 'Ιουλ. δι' Αγιον Φραγκίσκου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Βιζαγκοπατάμ 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις θέσιν 41 Β. και 51 Δ. 'Ιουλίου 23 διά Μάντζεστερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μόζι 23 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτίμια»	45	7160	έφθ. Ντόρμπριταν 15 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διήλθε Τρίνινταν 22 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα	42	7236	άνεχ. Έπουσταν 20 'Ιουλ. διά Γαϊδατάς
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	διήλθε Τρίνινταν 21 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιός»	44	7198	εις θέσιν 25 Β. και 56 Δ. 'Ιουλ. 22 διά Ρόττερνταμ
ΒΑΙ-Ι-ΜΕΑ (όνδουρ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	άνεχ. Κόριτον 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΒΑΛΙΕΝΤΕ	έτ. «Βαλίεντε»	43	10449	άνεχ. Φόλευτ 2 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΒΑΝΗΑΣ	έτ. «Βάνμας»	21	7127	έφθ. Νέαν Όρλεάνη 16 'Ιουλίου
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνα	44	7176	άργει Βλαστράγκικεν από 3 Φεβρ.
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμείσικαν»	26	8624	άνεχ. Πόρτ Αλφρέντ 15 'Ιουλ. διά Ντεμεράραν
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	διήλθε Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάτος	43	7067	άνεχ. Γιασδάτο 9 'Ιουλίου διά Βαγκούνερ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	έφθ. Τσεμπού 26 'Ιουλ. διά Αμέρσοναν
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	έφθ. Τσεμπού 26 'Ιουλ. διά Κεϋλάνη
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)	έτ. «Ε-κλόπτο»	20	7631	άνεχ. Λίθερουλ 3 'Ιουλίου διά Ελληνική
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	18	5576	διήλθε Σούεζ 26 'Ιουλ. διά Μπάρειν
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαραίσος»	31	8440	άνεχ. Τακανόμι 1 'Ιουλ. διά Κεϋλάνη
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστοσιάντε»	52	11348	έφθ. Λίθερουλ 3 'Ιουλίου διά Κεϋλάνη
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7159	άνεχ. Τακανόμι 1 'Ιουλ. διά Κεϋλάνη
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν»	17	2041	άργει Σαουθάμπτον από 26 'Ιαν., ζημίαι
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ριό Γκουάμπο»	40	8122	άνεχ. Βομβάνη 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΒΟΡΙ	έτ. «Ριό»	42	7076	έφθ. Αμβούργον 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ

ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Ιουλ. διὰ Λάστπλ Πέντρο
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διῆλθεν 'Άδεν 23 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτζέλια»	27	5586	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλίου
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	εἰς Περουβίαν ἀπὸ 31 Μαΐου, μὲ ζημίας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	άνεχ. Μόζι 21 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρυτο»	19	5405	έφθ. Γδυνιαν 20 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 24 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν, ἔφθ. 26
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7207	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ. διὰ Κιουρασών
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Θαυτός Τάνκερ»	43	10448	εἰς θέσιν 32 Β., καὶ 66 Δ., 'Ιουλ. 26, διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	άνεχ. Σάντος 15 'Ιουλ. διὰ Κιουρασών
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλάντικ»	43	7248	διῆλθε Βιζαγκαπτατάμ 8 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΓΚΟΛΦΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δεξ.)	έτ. «Φιλαρές»	27	6023	διῆλθε Παναμάν 20 'Ιουλ. διὰ Χιροχάτα
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιβερ.)	έτ. «Γουορλόντσαΐντ»	20	6343	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20628	ἔφθ. Σάουθεντ 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ (δ. λ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20350	εἰς θέσιν 22 Β., καὶ 37 Α., 'Ιουλ. 27, διὰ Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	διῆλθε Σουεζ 26 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διῆλθε Σουεζ 15 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Σουεζ 27 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπα»	44	7192	έφθ. Γλασκώδην 20 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ. (δι' 'Ιταλίαν)
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Οκτ. 1952
ΔΟΞΑ (λιβερ.)	έτ. «Αλδοράντο»	43	7161	'Ιδε: «ΜΑΚΡΟΝ», ὡς μετωνυμάσθη
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Λεόλγκα»	19	812	έφθ. εἰς Πουάν Πίτρ 6 'Ιουλ. (ρυμουλκούμενον)
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πουόντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουλ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. 'Αινθέρσαν 24 'Ιουλ. καὶ Λουδίον 27
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ελλήνες ἄγορασται»	18	629	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Οκτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιος»	21	3345	άργει Γένοβαν ἀπὸ 17 Σεπτ. 1952
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΣΟΣ	έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος»	28	6522	εἰς Κολομβό ἀπὸ 10 'Ιουνίου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιος»	10	1484	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 25 Σεπτ. 1952
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	εἰς θέσιν 29 Ν. καὶ 36 Α., 'Ιουλ. 16 διὰ Βοιμδάνη
ΕΜΠΑ·Ι·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Τσέντουρο»	44	7201	άνεχ. Αμστερδαμ 24 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΕΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	42	7058	έφθ. Μαζάν 6 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενεσενάτας»	44	7207	διῆλθε Αθεν 26 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	άνεχ. Νάρδικ 17 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	διῆλθε Ταρακάν 1 'Ιουλ. διὰ Νότ. Καρέαν
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγυος»	41	7122	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διὰ Βοστώνην
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7240	έφθ. Λονδίνον 16 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Κάρδιφ 20 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Κ. 'Ατυχίδης»	22	7766	διῆλθε Ταρακάν 1 'Ιουλ. διὰ Νότ. Καρέαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	52	7404	έφθ. Λονδίνον 16 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ.
ΕΥΘΑΛΑΣ ΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7210	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβ.) 25 'Ιουλ. (διὰ Βοστώνην)
ΕΥΡΥΚΛΕΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν νικόλας»	52	15869	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. διὰ Πακίνγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν νικόλας»	43	7176	έφθ. Σπέτζιαν 11 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιος»	45	7176	άνεχ. Βρέμην 18 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Χάλιφας 21 'Ιουλ. διὰ Πόρτο ό Πρένες
ZAN KIKH	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	άργει 'Αλγέριον ἀπὸ 9 'Ιουν. 1952
ZEPMAIN (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτίου
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12650	έφθ. Χαμπού 12 'Ιουλ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	έτ. «Ατυχίδης»	20	7638	εἰς Χόσφαν 10 'Ιουλ.
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Τζαμάικαν 24 'Ιουλ. διὰ Πόρτο ό Πρένες, ἔφθ. 26
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	διῆλθε Τρίνιταν 16 'Ιουλ. διὰ Πόρτο 'Αλφρεντ
ΟΑΛΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	43	7252	άνεχ. Μαντράς 25 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν
ΘΕΚΛΑ	έτ. «Γρανσμαρίνα»	44	7265	έφθ. Μόμπιλ 23 'Ιουλ.
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ	έτ. Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 26 'Ιουλ. διὰ Καλκούταν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δάρως»	45	7151	έφθ. Αμβούργον 18 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Σπάλμαντρο»	17	1276	άνεχ. Νόρδοποτηγκ 20 διὰ Γκάμλεμπτο
ΘΕΟΜΗΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ελλήνες ἄγορασται»	43	7131	έφθ. Σαβόναν 26 'Ιουλ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέλλας»	28	5068	άνεχ. Λονδίνον 25 'Ιουλ. διὰ Χαβάνναν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	άνεχ. Κοπεγχάγην 21 'Ιουλ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Καρταγκένα»	35	8072	εἰς Νέαν 'Υρκην ἀπὸ 29 'Ιουνίου
ΙΛΛΕΝΑ	έτ. «Σιγκούνεα»	43	7163	έφθ. Ποχάγκ 8 'Ιουλ.
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Νάρδικ 24 'Ιουλ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άνεχ. Μπουένος 'Αϊρες 14 'Ιουλ. διὰ Κιουρασών
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	25	5090	έφθ. Αμστερνταμ 17 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	διῆλθε Τρίνιταν 18 'Ιουλ. διὰ Μπατόν Ρούζ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13500	ρυμουλκεῖται εἰς 'Αγ. Φραγκίσκον, 'Ιουλ. 25
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	31	9767	εἰς Τσουρούμι (Ιαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Χούστον 24 'Ιουλ. διὰ Μεσίκον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)	έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ναγκασάκι 20 'Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13490	εἰς Λιμενάς Ν. Κορέας, 16 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάζιλ»	17	4719	εἰς Τσουρούμι (Ιαπωνίας), ὑπὸ συμπλήρωσιν.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνδουρ.)	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	εἰς Πουέρτο Κορτέζ. Μετωνυμάσθη «ΡΟΖΑΛΙΝ».
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Αρίον»	22	8432	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουλίου διὰ Χιροχάτα
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρεκούπιτσα»	43	7257	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 16 'Ιουλ. διὰ Κιουρασών
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Νεπτούνια»	13	7710	έφθ. Καμπεκ 20 'Ιουλ. διὰ Χερδούργον
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Χούστον 6 'Ιουλ. δι' 'Ιστραπήλ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Παγκόλφο»	45	7267	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΑΡΙΑ	έτ. «Βαπτόσεας»	19	4683	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιον 26 'Ιουλ. διὰ Κάρδιφ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ	έτ. «Ελλήνες ἄγορασται»	07	1075	εἰς Κουβαϊτ ἀπὸ 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Ελγκεδέλ»	05	4298	έφθ. Κων. πολίν 16 'Ιουλίου (δι' 'Ιστανβίλ)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5354	έφθ. Μίδδλεσμπρο 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Ελτόρ»	43	7129	διῆλθε Λός 'Αντζελες 15 'Ιουλ. διὰ Χιροχάτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ. διὰ Μπαράχοντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΑΝΚΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Γιουρόπα»	44	7124	εἰς θέσιν 1.16 Β. καὶ 74 Α., 'Ιουλ. 23, δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Μάντεζετερ 25 'Ιουλ. διὰ Χιμάγκο
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μπάζιλ»	18	4647	εἰς Πουέρτο Κορτέζ. Μετωνυμάσθη «ΕΛΑΙΝ».
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)	έτ. «Νολίντο»	44	2370	έφθ. Γένοβαν 24 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Καρέτο»	43	7160	έφθ. Λίβερπουλ 15 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Δελφίν»	44	7115	διῆλθεν Παναμάν 24 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ	έτ. «Μάριν»	43	7166	άνεχ. Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΛΗ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	διῆλθε Σουεζ 20 'Ιουλ. δι' 'Ιστανβίλ
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	διῆλθε Ντακάρ 23 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Λιμπέριον»	44	7281	διῆλθε Λός 'Αντζελες 16 'Ιουλ. διὰ Γένοβαν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 22 'Ιουν. 1952
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάντοπους»	41	7579	έφθ. Λίβερπουλ 17 'Ιουλ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Λίβερπουλ 23 'Ιουλ.

ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοσταρ.)
ΚΝΟΖΑ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ
ΚΟΝΔΩΡ
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)
ΚΟΜΕΤ (λιθερ.)
ΚΟΡΘΙ (δεξ.)
ΚΟΡΣΑΙ-Ρ
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)
ΚΟΥΗΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΕΡΟΘΥ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)
ΛΑΜΥΡΑ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξ.)
ΛΙΑΙΜΠΕΤ
ΛΙΜΠΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)

ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ
ΜΑΙΡΗ (λιθ.)
ΜΑΙΡΗ
ΜΑΙΡΗ Ι. Γ.
ΜΑΚΡΟΝ (λιθ.)
ΜΑΝΤΩ
ΜΑΡΓΚΩ
ΜΑΡΙΑ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ
ΜΑΡΙΑ Γ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ., δεξ.)
ΜΑΡΙΤΑ-Ι-Μ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (δεξ.)
ΜΑΡΚΕΛΛΑ
ΜΑΡΚΟΣ (λιθ.)
ΜΑΡΝΑ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)
ΜΑΤΖΕΟΔΙΑ (δεξ.)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)
ΜΕΛΙΝΤΑ
ΜΕΝΙΤΕΣ
ΜΕΝΤΩΡ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)
ΜΙΧΑΗΛ Ι. Γ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (διθ.)
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)
ΜΠΑΤΣΙ
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιθ.)
ΜΠΟΥΡΙΚΑ (Κοσταρ.)
ΜΥΚΟΝΟΣ
ΜΥΡΙΑΜ
ΜΥΡΤΩ (τάκερ)

ΝΑΒΙΓΚΕ-Ι-ΤΟΡ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιθ.)
ΝΑΦΤΟΛ (τάκερ)

ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ
ΝΗΜΕΡΗΣ (λιθ., δεξ.)
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)
ΝΙΚΟΣ

ΝΟΡΑ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ

ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ
ΝΟΡΜΑ (τάκερ)
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ

ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ., δεξ.)
ΝΤΑΤΣΣΕΣ (δεξ.)

ΝΤΟΜΙΝΑ
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΟΡ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθ., δεξ.)
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ., δεξ.)

ΝΤΟΡΑΝΤΟ
ΝΤΟΡΙΟΝ
ΝΤΟΡΟΣ

ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (τάκερ)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΟΝΤ (δεξ. λιθ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Τ (δεξ.)

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δεξ. λιθ.)

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)
ΟΝΤΒΑΡ ΙΙ.

ΟΡΑΜ (Κοστ.)
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)
ΟΥΡΑΝΙΑ

Κ. 'Ατυχίδης 17 5700
έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» 44 7248
έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.» 44 7160
έτ. «Νεπτούνια» 13 9424
έτ. «Ντέλ «Εστε» 43 7933
έτ. «Βαλεαρίκα» 44 7229
έτ. «Μονάρκα» 43 7177
έτ. «Μοντεπάρτο» 43 7261
έτ. «Άριστομαρ» 43 7167
έτ. «Μπάρου» 14 7475
έτ. «Ντέλ «Εστε» 44 7190
έτ. «Κογκισταντόρ» 45 7157
έτ. «Ελληνες άγορασται» 53 11500
έτ. «Μπάλτικο» 43 10195
έτ. «Πέντρεγκαλ» 45 7247
έτ. «Μιραμόντε» 53 14000
έτ. «Κάλομπρο» 43 7218
έτ. «Μοντεβέρντε» 44 7235
έτ. «Παναμερικάνω» 44 7176
έτ. «Άτλαντικο» 43 7176
έτ. «Βιβάλετ» 27 6192

έτ. «Μιπρόσαντ» 44 7160
έτ. «Μονρόδιο» 49 5841
έτ. «Ταμπόγκα» 19 6040
έτ. «Ν. Κορντόμπτο» 44 7215
έτ. «Γουέστερι» 43 7161
έτ. «Φωσιάνα» 44 7176
έτ. «Ούλτραμαρίνα» 43 7160
έτ. «Νάσιοναλ» 28 5660
έτ. «Βέγας» 43 7223
έτ. «Κρυστάλλ» 20 3326
έτ. «Φωσίαν» 43 7059
έτ. «Β:θάλετ» 18 5564
έτ. «Ορίενταλ» 24 4701
έτ. «Μαριτάιμ» 52 12995
έτ. «Μαριτάιμ» 53 13033
έτ. «Σάνι Γκεράσιμο» 20 3483
έτ. «Εύκαριερ» 43 7132
έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε» 42 7170
έτ. «Μοτόρες» 52 8453
έτ. «Μάρντοφ» 20 7641
έτ. «Ματζελίδιο» 27 6382
έτ. «Νόρδ Πασσιφίκ» 43 7176
έτ. «Ινικότικο» 45 7264
έτ. «Νουέμπα Γρανάδω» 45 7198
έτ. «Μέντωρ» 18 1395
έτ. «Αιοίδων» 19 7588
έτ. «Η. Κορντόμπτο» 44 7215
έτ. «Σάνι Αντρες» 53 10.900
έτ. «Μιραμάρ» 44 7210
π. Γ. Κοτταρόπουλος 19 8056
έτ. «Πιαμόντε» 43 7176
έτ. «Ελκάρρερε» 44 7207
έτ. «Μπουρίκα» 20 854
έτ. «Σάντα Βαρδάρα» 16 3528
έτ. «Χάρι» 43 7196
έτ. «Αριστας» 43 7176

έτ. «Καρρίμπιαν» 43 7176
έτ. «Νέπτουν» 20 3078
έτ. «Γκλόμπιταλ» 44 7248
έτ. «Ναφτόδλ» 20 6416
έτ. «Νεπτούνια» 20 10474
έτ. «Πέργκα» 52 11267
έτ. «Ζίτα» 43 7168
έτ. «Παράνα» 53 12500
έτ. «Α'λδρες» 45 7023
έτ. «Η' Ηστεον Σιηφάριγκ» 43 7175
έτ. «Πετρόδεα» 52 12191
έτ. «Πετοδέα» 52 12025
έτ. «Μπέλ Μόντε» 44 7248
έτ. «Σ' ίλετ» 42 7191
έτ. «Ναφτόδλ» 20 7030
έτ. «Φάραλον» 45 7148
έτ. «Φάραλον» 43 7176
έτ. «Φάραλον» 43 7176
έτ. «Γιουνάγιτεντ Κρός» 52 12650
έτ. «Βιβάλετ» 24 5981
έτ. «Κευπάκο» 25 5531
έτ. «Παρνασσόδ» 44 7176
έτ. «Πουεύτο Μαντρίν» 31 8236
έτ. «Σαντιάγκο» 35 7293
έτ. «Γκασπόφ» 44 7244
έτ. «Ιμπέριο» 44 7175
έτ. «Ντόρος» 43 6766
έτ. «Ρίο Βέρντε» 43 7246
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 48 11298
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 50 17720
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 53 14500
έτ. «Αιμπερτος» 53 13923
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 49 17722
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 53 13900
έτ. «Κορρίεντες» 45 10448
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 49 17722
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 49 17722
έτ. «Ολύμπικ Οιουάλιγκ» 43 13019
έτ. «Ολύμπικ Οίλ» 50 17724
έτ. «Μιραλόρες» 27 8627
έτ. «Μιρασθόρες» 18 1852
κ. 'Ατυχίδης 17 5585
κ. 'Ατυχίδης 10 2439
έτ. «Λά Πλάτα» 43 7265

άργει Μασσαλίαν άπό 15 Δεκ. 1952
έφθ. Ρίον Ιανέριον 14 Ιουλίου

είς Ήστιν 23 Β. και 69 Δ., Ιουλ. 22 διά Βαλτιμόρη
διήλθε Σαουθάμπτον 27 Ιουλ. διά Κεμπέκ

έφθ. Κάρδιφ 12 Ιουλίου
είς Ρότερνταμ άπό 25 Ιουνίου
διήλθε Γιβραλτάρ 25 Ιουλ. διά Τεργέστην

άνεχ. Κιουρασώ 19 Ιουλ. διά Μαριέλ
έφθ. 'Αλεξανδρειαν 17 Ιουλίου

άργει Καζαπτάγκαν άπό 10 Αύγ. 1952

έφθ. Λορεντζό Μαρέκ 18 Ιουλίου

διήλθε Πούλο Μπουκού 26 Ιουλ. διά Καλκούταν

είς Γκρηνόκ, υπό συμπλήρωσιν

άνεχ. Φλόεϋ 18 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

διήλθε Παναμάν 13 Ιουλ. διά Μπουεναδεντούρα

διήλθε Σουέζ 26 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

άνεχ. Ταϊλανδούνα 18 Ιουλ. διά Λεϊκ Γκάταν

άνεχ. Μόρπιλ 18 Ιουλ. διά Σάντος

άνεχ. Γιουκούσαν 13 Ιουλ. διά Βαγκούθερ

είς λιμένας Ισπωνίας 20 Ιουλ.

άνεχ. Ποιγιάκ 24 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

έφθ. Βοιμάρην 25 Ιουλίου

άνεχ. Σηπτέτη 3 Ιουλ. διά Πουσάν

έφθ. Βαρκελώνην 20 Ιουλίου

άνεχ. Κόμπε 11 Ιουλ. διά Βαγκούθερ

διήλθε Παναμάν 25 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν

άνεχ. Βρέμην 23 Ιουλ. διά Γοκοχάμαν

άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Ιουλ. διά Βαγκούθερ

έφθ. Βαγκούθερ 20 Ιουλίου

άνεχ. Ιμιγκάχημ 20 Ιουλ. διά Κούδαν

έφθ. Καλκούταν 23 Ιουλίου

διήλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Ιουλ. διά Κόντινεντ

άργει Πέραμα άπό 1 Απριλίου

είς Μορυουκάρο ράδη άπό 16 Ιουνίου

άνεχ. Πότλαντ (Με.) 14 Ιουλ. διά Πουερτο λά Κρούζ

είς Χομπόκεν (Βελγίου), υπό συμπλήρωσιν

έφθ. Σαντιέγκο 22 Ιουλίου

είς λιμένας Κορέας 27 Ιουλίου

έφθ. Βολτιμόρην 24 Ιουλίου

είς Αμέρεσαν 26 Ιουλίου

είς Αμέρεσαν άπό 28 Ιουνίου

διήλθε Γιβραλτάρ 19 Ιουλ. διά Φαλκονάρα

άνεχ. Βαχαμάστου 19 Ιουλ. διά Βαγκούθερ

άνεχ. Αινδούργον 21 Ιουλ. διά Νάρβικ

έφθ. Μίδδλεστμπρο 19 Ιουλίου

άργει Κάρδιφ άπό 5 Φεβρ.

άργει Βαλτιμόρην άπό 9 Νοεμ. 1952

διήλθε Παναμάν 21 Ιουλ. διά Πουερτίνα

είς θέσιν 4 Ν. και 32 Δ., Ιουλ. 22 διά Νότ. Αφρικήν

άργει Μασσαλίαν 20 Ιουλίου

έφθ. Μόρπιλ 22 Ιουλ.

έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Ιουλ.

άργει 'Αλεξάνδρειαν άπό 21 Ιουνίου 1952

διήλθε Παναμάν 19 Ιουλ. διά Περουβίαν

άνεχ. Χαδάνων 23 Ιουλ. διά Αρούμπαν

άνεχ. Καλκούταν 26 Ιουλ. διά Βουλώνην

έφθ. Ματάντι 21 Ιουλίου

διήλθε Παναμάν 18 Ιουλ. διά Περουβίαν

διήλθε Γιβραλτάρ 17 Ιουλ. διά Μπάνιας

έφθ. Μπρεμερχάφεν 26 Ιουλίου

είς θέσιν 2 Β. και 101 Α., Ιουλ. 22 διά Ναγκασάκι

διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Ιουλ. διά Καράτσι

είς Γλασκώδην 26 Ιουλ. (γενικαί δοκιμαί)

διήλθε Χονολουλού 7 Ιουλ. διά Ινδίας

έφθ. Τοκογιάμα 24 Ιουλίου

διήλθε άνοικτά Κρήτης 22 Ιουλ. διά Μπάνιας

έφθ. Κιέλον 19 Ιουλ. διά Λόδς "Αντζελες

έφθ. Πειραιά 12 Ιουλίου

έφθ. Μορουκάρο 21 Ιουλίου

διήλθε Σουέζ 25 Ιουλ. διά Μόζι

διήλθε Κάσκετ 27 Ιουλ. διά Νύνσοχαν

έφθ. Μάντζεστερ 24 Ιουλίου

άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Ιουλ. διά Βαγκούθερ

άνεχ. Ρίον Ιανέριον άπό 21 Ιουνίου διά Λουάντα

έφθ. Τακρεράντι 13 Ιουλίου

είς Γκρήνοκ άπό 24 Ιουνίου

άνεχ. Μπάχρειν 19 Ιουλ. διά Γιοκοσούκα

άνεχ. Λούδινον 26 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

είς Βρέμην υπό συμπλήρωσιν

άνεχ. Περσικόν Κόλπου 21 Ιουλ. διά Αγγλίαν

διήλθε Σουέζ 14 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

άνεχ. Κίελον, υπό συμπλήρωσιν

είς θέσιν 59 Α., Ιουλ. 21 διά Περσικόν Κόλπου

διήλθε Σουέζ 26 Ιουλ. διά Χάρδην

διήλθε Σουέζ 27 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

διήλθε Σουέζ 26 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

άνεχ. Περσικόν Κόλπου 20 Ιουλ. διά Γιβραλτάρ

άνεχ. Τρίνινταντ 20 Ιουλ. διά Αγγλίαν

έφθ. Χαδάνων 17 Ιουλίου

άργει Μασσαλίαν άπό 21 Δεκ. 1952

άργει Μασσαλίαν άπό 20 Μαΐου

είς λιμένας Νοτ. Κορέας 20 Ιουλίου.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρου
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Ντονόζο»	44	7210	έφθ. Τόκιο 23 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΟΣ		έτ. «Κάπτρι»	17	992	άνεχ. Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Μερσίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Σαπφώ»	44	7223	διήλθε Λός "Αντζελες 14 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΑΣ (δεξ.)		έτ. «Γκούντ Χόπτ»	12	3663	άργει Βενετίαν από 16 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ II.		έτ. «Πάραλος»	18	6049	άνεχ. Χέρονσαντ 14 'Ιουλ. διά Χαβάνναν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	εἰς θέσιν 51 Β. καὶ 10 Δ., 'Ιουλ. 26 διά Λίβερπουλ
ΠΑΤΣΕ		έτ. «Πάθη»	26	5937	διήλθε Παναμάν 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)		έτ. «Σάμιοςκ»	44	7166	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Πέπελ
ΠΕΛΟΨ (λιβ.)		έτ. «Σάμιοςκ»	45	7148	άργει Βαλτιμόρην από 23 'Ιουνίου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Πόλαρη»	19	6495	εἰς Νέαν 'Υδρκην 26 'Ιουλίου
ΠΙΤΡΟΦΟΣ		«Ελλήνες άγυρασται	45	7263	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 23 'Ιουλίου
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Σαβάνναν 24 'Ιουλίου
ΠΛΑΤΑΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Πουέρτο Μιραμάρ»	30	11147	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 'Ιουλ. διά Βοιμάνην
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτας»	44	7163	άνεχ. Ιμιμιγχαμ 16 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβ.)		έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	44	7223	έργει 'Ολλανδίαν από 29 'Απρ. έπισκεψή
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Πουκούμ»	36	7104	άνεχ. Μασσαλίαν 12 'Ιουλ. διά Κάολακ
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουλ.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ		έτ. «Μπιενβενίντος	19	5055	έργει Πειραιάδ από 16 'Ιουλ. 1952
ΠΡΩΤΕΥΣ		έτ. «Σούντ Αμέρικας	14	4823	έφθ. Ιμιμιγχαμ 19 'Ιουλ.
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άργει Σπέτζιαν από 26 'Απρ.
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Θρή Στάρς»	19	8374	έφθ. Σπέτζιαν 26 'Ιουλ.
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8602	εἰς Λισσαδώνα από 27 'Ιουνίου
ΡΕΑ		έτ. «Ολίσσιστο»	21	1387	εἰς θέσιν 9.36 Β. καὶ 52 Α., 'Ιουλ. 16 (διαταγάς)
ΡΕΑΛΜΑ		έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Βακαμάτου 26 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χοιθ.)		έτ. «Εμπρέσος»	42	7176	διήλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Καβασάκι
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάξ»	20	5686	άργει Μπαγκόκ από 9 Σεπτ. 1952
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβ.)		έτ. «Ινταλγκο»	43	7194	άργει Ρόττερνταμ από 9 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Γένοβαν 22 'Ιουλίου
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Πατοσίφικα»	44	7229	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 'Ιουλ. διά Βοιμάνην
ΡΟΜΠΕΡΤ		έτ. «Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Βακαμάτου 23 'Ιουλ. διά Νότιον
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Κιστανέρος»	21	6448	άργει Πειραιάδ από 31 'Ιουλ.
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ		έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	έφθ. Γένοβαν 23 'Ιουλίου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Παράνος»	44	7281	άνεχ. Μπρεμέρχαφεν 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5664	εἰς θέσιν 53 Β. καὶ 40 Δ., 'Ιουλ. 21 διά Γκάρστον
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Λίβερπουλ 26 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Σούμελγκα»	44	7282	διήλθε Μόζι 1 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιασιδίζα»	23	5374	άνεχ. Χάρτλεπουλ 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		Π. Σαμωνᾶς	19	2659	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Παλέρμου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Εστεράντζα»	06	2088	διήλθε Κων) πολιν 25 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (Κοστ.)		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	διήλθε Σουέζ 17 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διήλθε Τρίνινταντ 25 'Ιουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΥ		έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Βαγκούνερ 23 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνις»	43	7118	άνεχ. Βοιμάνην 23 'Ιουλ. διά Νότιον Αφρικήν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	άνεχ. Γιαστάντ 20 'Ιουλ. διά Πόρο
ΣΑΝΜΠΗΜ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	διήλθε Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΣΑΝΤΕΛΕΝΑ		έτ. «Νίκη»	24	3279	άργει Μπορντάλιαν από 10 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΥ· Ι· ΤΣ		έτ. «Άδισ»	20	2606	άνεχ. Σαντιέγκο 24 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	εἰς Μάλμο, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΞΟΝΣΚΑ·Υ· (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13000	άνεχ. Πόρτνταν 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΞΟΝΧΝΔ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διήλθε Τρίνινταν 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΑΞΟΝΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	13575	διήλθε Εργανάρ 25 'Ιουλ. διά Είρηνικον
ΣΑΠΦΩ		έτ. «Τέρμαρα»	44	7212	έφθ. Βαγκούνερ 22 'Ιουλ. (διά Μάντζεστερ)
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέρα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ		έτ. «Ινσουλαρ»	44	7116	εἰς λιμένας τῆς Αττας Ανατολής 10 'Ιουλ.
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Αμβούργον 18 'Ιουλ.
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Κόρρασι Σάχρο 13 'Ιουλ.
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	διήλθεν Εμδεν 24 'Ιουλ. διά Βαμπάνα
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)		Κ. Α' Ατυχίδης	25	5136	διήλθε Κρίστομπαλ 19 'Ιουλ. διά Είρηνικον
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αλόδος»	43	7199	έφθ. Σπέτζιαν 9 'Ιουλ. διά Ηλιγγίαν
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Κιουρασώ 20 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΣΤΑΡ (λιβερ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 3 'Ιουλ. διά Ινδίας
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Μαροπάγη»	41	7111	εἰς λιμένας τῆς Αττας Ανατολής 10 'Ιουλ.
ΣΤΡΑΠΟΥΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατζέκα»	43	7331	έφθ. Γκράνταν 4 'Ιουλ.
ΣΥΡΑ		έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	άνεχ. Κιουρασώ 20 'Ιουλίου 1952
ΣΟΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Αριόνα»	21	7409	έφθ. Πειραιάδ από 31 'Ιουλίου 1952
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	έπλω έκ Πειραιώς δι 'Οδησσόν 31 'Ιουλίου
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ (Ορεγκον) 23 'Ιουλ. διά Αγγλιαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)		έτ. «Οσεανίκ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 25 Σεπτ. 1952
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)		έτ. «Οσεανίκ»	43	7134	άργει Βαλτιμόρην από 10 Σεπτ. 1952
ΤΖΟΡΤΖ (λιβ.)		έτ. Ελλήνες άγυρασται	53	7200	άνεχ. Γλασκώδην 26 'Ιουλ. διά Ντάμπαρτον
ΤΖΟΥΛΙΑ		έτ. «Κογκόρτια»	20	3526	άργει Αμπτελάκι από 29 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Λίμπερτος»	53	27000	καθειλκυθή εἰς Αμβούργον 25 'Ιουλ.
TINI (δεξ.)		έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Νεάπολιν 24 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Ημισφαίρι»	44	7246	έφθ. Γουστεύδαν 19 'Ιουλ.
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιβ.)		έτ. «Αντρα»	44	7216	διήλθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)		έτ. «Πολύνα»	43	7162	διήλθε Παναμάν 24 'Ιουλίου διά Τεργέστην
ΤΡΑ·Ι·ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ορίεντες»	38	10455	άνεχ. Κιουρασώ 19 'Ιουλίου διά Λάς Πιέντρας
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μαλάρκα»	43	7176	έφθ. Περούσιαν 24 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρίνιτι»	10	3649	άργει Πειραιάδ από 31 'Ιουλίου 1952
ΤΡΟ·Υ· (διδ. δεξ.)		έτ. «Κολόν»	21	8206	εἰς Κιουρασώ 20 'Ιουλίου
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ιτράρ Αμερικάνων	43	7176	διήλθε Παναμάν 25 'Ιουλ. διά Ατλαντικόν
ΥΨΗΛΟΥ		έτ. «Ναρεγκάντες»	45	7256	έφθ. Ορλεάνη 22 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΣ II.		έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 22 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λιβ.)		έτ. «Προγκέρσο»	44	7247	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΦΡΑΝΤΑ (Κοσταρ.)		Π. Α' Ατυχίδης	42	7009	έφθ. Οκλαντ 4 'Ιουλ.
ΦΡΙΞΟΣ		έτ. «Κριστούπαλ»	21	7460	άνεχ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΗΔΕΡ (δεξ.)		έτ. «Κολόν»	27	1412	εἰς μεταφοράν 'Ινδιών — Σιγκαπούρης (πετρέλαια)
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Τρανστοσεάνικα»	53	16000	εἰς Τίτις 'Αιμέρσαν 18 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεχ. Αιμέρσαν 18 'Ιουλίου διά Φιλαδέλφειαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γιουνάτιεντ Κρός»	53	12550	άνεχ. Πακνίγκ 7 'Ιουλ. διά Κουβάν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. διά Κουβάν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον από 21 'Ιουν. διά Σουμάτραν
ΩΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανστοσεάνικα»	42	7175	άνεχ. Λήθ 13 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Βαμπάναν
ΩΚΕΑΝΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ωκεανόνδ»	43	7275	εἰς Μίδδλεσμπρο 26 'Ιουλίου