

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1955

Αρ. Φύλλου 480/239

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΛΙΧΝΙΚ.

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 480/239

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Διά νάντης έπιτυχη ή προσπάθεια

Βιάζεται καὶ πάλιν ὁ κ. 'Υπουργός. Βιάζεται καὶ θὰ σκοντάψῃ ἀσφαλῶς εἰς ἔνα ζήτημα ζωτικώτης σημασίας, ὅπως εἶνε ἡ ασφαλίσις τῶν ἐπὶ ξένους πλοίων υπηρετούντων ναυτικῶν μας. Παρὰ τάς ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ὑποδείξεις δὲν ἀκολουθεῖ σύτος τὸν καλύτερον δρόμον, θόστις βάθηδυντο καὶ νά τὸν φέρη εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ σοθαροῦ αὐτοῦ προβλήματος.

Τὶ σκοπόν, λ. χ., ἔχουν αἱ πολύωροι διὰ τὸ θέμα τοῦτο συνεργασίαι τοῦ κ. 'Υπουργού μὲ τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις καὶ ποιαὶ ἔξυπηρτειῶν ἐπιδίωξιν αἱ πράς αὐτὰς διὰ τὴν προώθησιν, δῆθεν, τοῦ ζητήματος περίεργοι, ὃν μὴ πρωτάκουστοι, συστάσαις τους; Δὲν θέλομεν πρὸς τὸ παρόν οὐδὲ καὶ νά τὰς ἀναφέρωμεν. 'Επιφύλασσόμεθα νά τὸ πράξωμεν, ὃν ὁ κ. 'Υπουργός δὲν θέληση νὰ κατίδη τὴν σφαλεράν γραμμήν, ποὺ θέληση νὰ ἀκολουθήσῃ.

Δέν εἶνε οἱ ναυτεργάται, ποὺ ημποροῦν νὰ δώσουν τὴν λύσιν εἰς τὸ πρόβλημα οὔτε καὶ εἶνε οἱ ὄρμόδιοι νὰ τὸ πρωθήσουν. Αὐτοὶ ὄρθοταταὶ καὶ καί καιρῷ — ἀπὸ διετίας καὶ πλέον — ὑπέβαλον τὸ σίτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπὶ ξένους πλοίων υπηρετούντων. 'Απὸ τὸ Κράτος καὶ τους ἐφοπλιστὰς ἔξαρτάται κυρίως ἡ ἔξεύρεσις τοῦ τρόπου δι' οὐ τῆς αἰτήματος θά ικανοποιηθῇ.

Πρὶν η̄ λοιπόν, ἀρχίση ὁ κ. 'Υπουργός τὰς ἀσκόπους συνεργασίας του μὲ τοὺς ναυτεργάτας, ἀντὶ νά ἀναζητή τὰς ἀνεδαφικάς σόσον καὶ ἐπικινδύνους λύσεις, ἄλλον δρόμον θὰ ἐποπει νὰ ἀκολουθήσῃ ἀντιμετωπίων τὸ βασικὸν αὐτὸν ζήτημα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας ἀπὸ τῆς πραγματικῆς του πλευρᾶς.

Κατά κόρον, ἵσως, αἱ στήλαι αὐταὶ ἀνέλυσαν εἰς προηγούμενα σημειώματα τὸ δόλον θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων. 'Υπέδειξαν τὰς ρητὰς προϋποθέσεις αἵτινες θὰ ἐπρεπεν νὰ πληρωθοῦν προτού ἐπιζητήσωμεν τῷ ἐφ ο πλιστῶν τὴν στενὴν συνεργατικὴν αἱ τὰς ζητήσιαν τῆς προσπάθειας καὶ τῶν ναυτεργάτων, τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων υπηρετούντων, την πρόθυμον συμπαράστασιν, χάριν τοῦ μέλλοντος αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Αἱ προϋπόθεσεις αὐταὶ συνοφίζονται: 1. Εἰς τὴν οἰκικὴν διοικητικὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ N.A.T. 2. Εἰς τὴν πλήρη ἑκαδόρισιν τῶν συνταξιοδοτικῶν καταστάσεων τοῦ 'Ιδρυματος, ἵνα παύση πλέον ἡ διαρροὴ τῶν ἐσδόδων τοῦ πρός τους καὶ μὲ δικαιουμένους νὰ λαμβάνουν σύνταξιν, τοὺς εὑρεγετικοὺς συνταξιούχους καὶ τοὺς ὑπόπτως εἰς τοὺς πίνακας τῆς συνταξιοδοτήσεως ἔγγραφέντας.

3. Εἰς τὴν ρητήν, τὴν ἀπαρεγκλιτού καθιέρωσιν τῆς ἀρχῆς: «Αἱ συντάξεις ἀνάλογοι τῶν καταβολῶν».

4. Εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν εἰσφορῶν διὰ τὰ πλοῖα.

5. Εἰς τὴν μελέτην καὶ ἔξεύρεσιν τοῦ προσφορτέρου συστήματος βεβαίωσας καὶ εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν, ὥστε νὰ παρέχωνται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς αἱ ὀλίγωτεραι ὁλήσεις ἀπὸ τὰς γραφειοκρατικὰς διοικητικὰς προσωπειῶν τοῦ N.A.T., ἀποφευγομένων τελείων τῶν μεταγενεστέρων ἐλέγχων καὶ τῶν ἀντιδικιών μετὰ τὴν ἐξόφλησιν τῶν προκαθωρισμένων εἰσφορῶν.

Καὶ ἀφοῦ δλαι αἱ ἀνάτολέρω προϋπόθεσεις θὰ συνετελοῦντο, ἀφοῦ ἐκ τῶν πραγμάτων θὰ κατεδεικνύετο τὸ νοικοκύρευμα τοῦ Ταμείου, ὅπως καὶ ἡ ἀσφαλής τῶν κεφαλίων του τοποθέτησις, τότε καὶ μόνον τότε θὰ ἡδύντω πλέον καθ' ὅλα ἔτοιμος ὁ κ. 'Υπουργός νὰ στραφῇ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ νά τὴν ζητήση τὴν συνεργασίαν των εἰς τὴν ἐφαρμογήν τῶν μελέτηντων μετῶν διὰ τὴν ὑποχρεωτικήν καὶ διὰ τὴν φέρη τὴν πρασιετικήν ἀσφαλίσιον τῶν πληρωμάτων, πρὸς τοὺς ναυτεργάτας δὲ διὰ νά καταδείξη εἰς αὐτοὺς τὸ συμφέρον των γὰρ ἀσφαλισθεῖν.

Καὶ οἱ μὲν ἐφοπλισταί, ὃν ἐπειθοντο, διὰ πράγματι, ἔογον ἔξυιάνσεως ἐπετελέσθη εἰς τὸ Ταμείον, θὰ παρεΐχων, εἴμεθα βέβαια, ἀμέριστον τὴν συνεργασίαν των καὶ τὰς εἰσφοράς των, οἱ δὲ ναυτεργάται προθύμως θὰ ἔδεχοντο τὴν ὑποχρεωτικὴν καὶ διὰ τὴν μηδὲν πρωτιστέμενην, νὰ ἀποδώσῃ πρασιετικὴν ἀσφαλίσιν, ἀφοῦ ἐδεῖπον, διὰ πράγματι αἱ διὰ τὸν καταβολὴν πρόκειται νὰ τοὺς συνταξιοδοτήσουν ἐν καιρῷ ικανοποιητικώτατα. διασφαλίζομένης ἀπὸ τούς τῆς πλήρους ιατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τῶν οἰκογενειῶν των.

Αὐτὴ ητο ὁ ὄρθη κατεύθυνσις τῶν υπουργικῶν ἐνεργειῶν. Θὰ ἔχειστο, ἵσως, περισσότερος χρόνος διὰ νά φθάσωμεν εἰς τὸ καλὸν ἀποτέλεσμα, η ἐπιτυχία, διὰ τοῦ οὐτω ἔξησφαλισμένην. 'Ο νέος νό-

μος τοῦ N.A.T. ἐτέθη ηδη ἐν ἐφαρμογῇ. Αὐτοῦ ὅλας τὰς διατάξεις καὶ τὰς προβληπόμενὰς ἐκκαθαρίσεις ὁφείλομεν νὰ διενεργήσωμεν. 'Ἐν συνεχείᾳ θὰ πρέπει: Τὸ Κεφαλαίον 'Ανεργίας ἀριθμούς νά διατάξεις νὰ παύση ή ἔκειθεν διαρροή καὶ ὁ νόμος περὶ φυματικῶν νά φησιθῇ, διὰ νά κατασφαλισθῇ η περαιτέρω τῶν ἐσδόδων τοῦ Κεφαλαίου διασπαθίσεις.

Καμμια, ἀτυχῶς, ἀπὸ τὰς ἀνάτολέρω προϋποθέσεις δὲν ἐπληρώθη ἀκόμη. Θὰ πρέπει μήπως λεπτομερῶς καὶ πάλιν ἐπ' αὐτῶν νὰ ἐπανέλθουμε, ἀφοῦ ἐβαντλήτικας συνεζητήθησαν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς ἀντιρρήσεις των ἐπὶ τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν κυρίως τὰς στηρίζουν: Δέν δέχονται — λέγουν — τὴν ὑποχρεωτικὴν ἀσφαλίσιν, ἀλλὰ μόνον τὴν πρασιετικήν. Διερωτώμεθα, διὰ τοῦ οὐτω τὸν ὄρθην τοῦ πλευρᾶ μὲ κύρος καὶ πειστικότητα καὶ μὲ ποιοὺς συνεζητήθη τοῦτο εἰς τὰς λεπτομερείας του: Τὰ εἰς Λογδίνον καὶ Ν. Υόρκην τοξείδια τοῦ κ.ύπουργου περὶ ὅλα θεμάτα περιεστορεύσαν. Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως ἀκροθιγώς συνεζητήθη, ἐνώ εἶνε τὸ βασικότερον. Παρὰ τὰς προβαλλόμενας ἐπιφύλαξεις ἔχομεν λόγους νὰ πιστεύωμεν, διὰ οἱ ἐφοπλισταὶ τρέφουν τὰς ἀγάθωτεράς των διαθέσεων καὶ διὰ τὸ ζήτημα αὐτό, ἀφεῖ νά εἶνε βέβαιοι, διὰ τριγονούμενοι συναρμόδιοι τῶν ναυτικῶν μας θὰ ἀπίτελεσθη διὰ τὰς ασφαλίσεις των ναυτικών μας συνεζητήθησαν τοῦ παρά τῷ N.A.T., διὰ δὲν θὰ κατασπαταληθοῦν αἱ εἰσφοραὶ των καὶ διὰ οἱ συνταξιοδοτηθοῦν ἀναλόγως μὲ τὰς καταδολάς των τὰ πληρώματα. "Ἄς χωρήση, λοιπόν, ὁ κ. 'Υπουργός πρὸς διὰ τὴν πραγματικοτης ὑποχρεούει, ἀς ὁλοκλουθήσῃ τὸν ὄρθην δρόμον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν μιός προσπαθείας, ἡτις προάστισται καὶ τὸ ἀσφαλιστικὸν ἴδρυμα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας νὰ περισώσῃ ἀπὸ τὸν μαρασμὸν καὶ τοῦ ναυτεργάτου μας τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν νὰ κατασφαλίσῃ καὶ ἔνα πόρον συναλλαγματικὸν σημαντικώτατον εἰς τὴν Οἰκογομίαν τοῦ Τόπου μας νὰ δημιουργήσῃ.

* * *

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀσφαλίσιον τῶν πληρωμάτων ὁ κ. 'Υπουργός ἀπέστειλε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν κάτωθι ἐγύκλιον ἐπιστολήν:

«Ως γνωρίζετε μέγας αἱρίμοις 'Ελλήνων ναυτικῶν υπηρετῶν ἐπὶ πλοίοις 'Ελληνικῆς ιδιοκτησίας, ἀλλὰ ύπο ξένην σημαίαν, στερεῖται βασική Κοινωνίκης ἀσφαλίσεως (συντάξεως) τῆς ὅποιας δικαιουνταὶ καὶ τυγχάνουν πάντες οἱ ἐργάζομενοι.

»Εἰς δλαι τὰ ἔθνη τὰς ἔχοντα ναυτικὴν παραδόσιν πρωταρχικὴν σημασίαν ἔδοθη ἀνέκαθεν εἰς τὴν ἀσφαλίσιον τῶν ναυτικῶν, σίτινες υπηρετοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων των καὶ ὑποχρεωτικὴ αὐτῆς καθιέρωσις ἔχει ἀποτελέσθει τὸν κανόνα, οὐτώς ώστε καὶ διεθνεῖς συμβάσεις νὰ προβλέψωσι ταύτην.

»Η ναυτικὴ 'Ελλὰς ύπηρξε πρωτοπόρος εἰς τὴν ύπερ τῶν θαλασσῶν τέκνων της πρόνοιαν καὶ ἀμέσως μετὰ τὴν έθνικὴν παλιγγενεσίαν ἐλασθεῖ μέτρα ύπερ αὐτῶν, δλοκληροθεντά καὶ συστηματοποιηθεντά διὰ τῆς ιδιώσεως κατὰ τὸ έτος 1861 τοῦ Ταμείου 'Απομάχων Ναυτικῶν, τοῦ σημερινοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

»Ἐγ τούτοις ἡ διαμόρφωσις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας μεταπολεμικῶς διὰ τῆς τροπῆς αὐτῆς πρὸς σημαῖας ἔθνων εἰς τὰς ὁσφαλίσιος τοῦ ἐργάζομενον δὲν ἔχει ἀποτελέσθει ἐπὶ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας μεριμνής, ἔχει ἀποτελέσθει τοὺς 'Ελλήνας ναυτικῶν πολυτίμους συνεργάτας τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ἀναπτυχθέντος ύπο τὴν σκέπην τῶν σημαιῶν τῶν έθνων τούτων, τοῦ βασικοῦ δικαιώματος τὸ ὅποιον ἔχουν πρὸς ἔξαρτοις τῶν γραπτῶν των, ητο τῆς συνταξιοδοτήσεως των καὶ τῶν λοιπούς μέτρων προνοίας.

»Ἀντιδίαινε, πράγματι, πρὸς τὴν κοινωνικὴν ἀλληλεγγύην καὶ χριστιανικὴν ἀγάπην τὸ φαινόμενον 'Ελλήνων ναυτεργατῶν οἱ ὅποιοι μετὰ την συνεχὴ πάλην με τὸ ύγρὸν στοιχείον, εὐρίσκουν κλειστὴν τὴν θύσιαν τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, μη δικαιουόμενοι συντάξεως. 'Ετι τραγικωτέρα δὲ εἶναι η περίπτωσις τῆς χήρας καὶ τῶν ὄφρων τέκνων οὐτούς ικανολόγων μη ἔχοντων οὐδένα πόρον ζωῆς έξι αἰτίας τῆς μη ἀσφαλίσεως.

»Εἶμαι βέβαιος, οἱ καὶ οὐδεὶς συμφωνεῖτε, οἱ δὲν ἐπιτρέπεται συνέχιστις τῆς ἀπίτημον διὰ τὸν 'Ελλήνων ναυτικῶν τοιαύτης καταστάσεως, ητο εἶναι πολὺ πιθανόν ν' ἀποτελέσῃ εἰς τὸ ἐγγύς μέλλον ἀφορμήν ἀποφυγῆς τῶν ύπο ξένων σημαῖας πλοίων, σταύ διὰ τὴν ζημιάν διὰ τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, διότι καὶ οὐδάς θὰ στερήσῃ τὸν κατὰ κοινὴν ὄμολογοιαν ικανωτάτον ἐμψύχου παράγοντας καὶ διὰ τὸ τελευταῖον θὰ προκύψῃ πρόβλημα ἀνεργίας.

»Μὴ στηριζόμενος εἰς ἐκ τοῦ Νόμου ἐπιβαλλομένην ύποχρέωσιν, τοιαύτης ἀφορώσης μόνον τὸ ύπο 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοίον καὶ ἀποβλέπων ἀποκλειστικῶς εἰς τοὺς 'Ελλήνων ναυτικούς, ως τὸ ἀπαραίτη-

τον ξεμψυχον ώλικον ἐπὶ τοῦ ὄποίου ἐστηρίχθη καὶ ἐμεγαλούργησεν ὁ Ἑλληνικὸς ἐφόπλισμὸς ἐν τῷ ξένῳ, ἀπειδεύθην ὑμῖν ὥθερμην ἐκκλήσιν, ὅτας ἐν τῇ μερίμνῃ σας ὑπὲρ αὐτῶν ἐπιδίωξηνε καὶ τὴν ὑπαγωγὴν τῶν εἰς κοινωνίκην ασφάλισιν καλύπτουσαν τὴν ἀνικανότητα καὶ τὸ γῆρας καὶ τὴν προστασίαν αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογένειῶν των κατὰ τῆς ἀσθενείας καὶ τῆς ἀνέργειας.

Ἄλι ὑπερεσίαι τοῦ 'Ὑπουργείου' Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἔγω πρωστικῶν θεωρούμενων ὡς ἵνα τὸν κυρίων καθηκόντων μας τὴν ἔξασφάλισιν ἀπὸ πλευρᾶς κοινωνίκης προνοίας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ διὰ τοῦτο ιδιαίτερων θὰ ἐκτιμήσωμεν μίαν ταχείαν καὶ θετικήν ἐπὶ τῆς ἐκκλήσεών μου ἀπάντησιν, ὅντες διατεθείμενοι, ὅτας προβῶμεν ἀμέσως εἰς οἰσονδήποτε περαιτέρω ἐνέργειαν ἐπιβαλλομένην πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιδιοκούμενου σοθροῦ τούτου ὑπὲρ τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων μέτρου.

'Αν ἡ φαγέδαινα τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ τῆς προστασίας τῶν φυματικῶν καὶ καρδιοπαθῶν δὲν παύση κατατρόχουσα τὰ ἔσοδα τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δὲν πρόκειται ποτὲ νὰ ἴωμεν οἰκονομικῆς ἀνασυγκροτούμενον τὸ ἀσφαλιστικὸν ἴδρυμα τῶν ναυτικῶν μας.

Εἶναι εὐτύχημα, ὅτι καὶ οἱ ὄφιδοι κατενόησαν τὴν ἀνάγκην τῆς διορθωσεῶν τῶν κακῶν κιμένων καὶ εἰς τὸ δύο αὐτὰ 'Κεφαλαία'. Οὕτω ἡ κατόπιν ἐπιμόνου τῆς 'Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν ὑποδείξεως συσταθεῖσα υπὸ τὸν κ. Μπουνιάνη ἐπιτροπὴν συνεδριάζεις ἡδη μελετῶσα τὰς διεπούσας τὸ Κεφαλαίον 'Ανεργίας διατάξεις, ἵνα ὑποδείξῃ τὰς δεύστας τροποποίησεις καὶ σταματησηὶ οὕτω ἡ ἀσκοπὸς διαρροὴ τῶν ἀκτομηρίων τοῦ Ν.Α.Τ. Κατηποτισθή ἔξι ἀλλοι παραβοτὴς τῆς ἀρμοδιοῦς ὑπηρεσίας νομοσχέδιον καθορίζον τὰ τῆς προστασίας τῶν φυματικῶν, μὲ τάσιν περιορισμὸν τῆς σημειώνης διαπάντης, ἀνεργονόμην εἰς ἔδεικτα καὶ πλέον ἑκατομμύρια νέων δροσιμῶν ἐτησίων.

Δὲν χρειάζεται, ὅμως, νὰ μελετηθούν μόνον τὰ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας οὔτε νὰ καταστοισθούν τὰ σχετικὰ μὲ τὰ δύο αὐτὰ κεφαλαιώδη ζητήματα νομοσχέδια. Προβάλλεται τὸ ἐρώτημα: Θὰ είνει ἀποτελεσματικά καὶ θὰ φθάσουν τελικῶς μέχρι τῆς Βουλῆς τὸ ταχύτερον; Περὶ αὐτοῦ, ὅμολογούμενον, ὅτι πολὺ ἀμφιβάλλομεν.

Τὴν ἐσωτερικὴν κυρίως ὄργανωσιν

Τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, εἰς ἔφαρμογήν τοῦ τελευταίων Φηφισθέντος νόμου, συνεκροτήθη εἰς σῶμα καὶ ἥρχιστος τὰς ἐργασίας του. Πρὸς αὐτὸν καὶ ὑποδολομεν τὴν ἐπίμονον σύστασιν, ὅπως ποσσέντη σῶλας ίδαιτέως τὸ ζῆτημα τῆς ἐσωτερικῆς διοικήσεως, τοῦ ἐνημερωμένου ἐλέγου τῶν ναυτολογίων, τῆς ἐγκαίρου εἰσπράξεως τῶν καθυστερουμένων εἰσφορῶν, τῆς ποιοτικῆς καταστάσεως τῶν ὑπαλλήλων του, τῆς καλυτέρας, ἐν ἐνί λόγῳ, ὄργανωσεως τῶν ὑπηρεσιῶν του.

Θὰ φανῇ, λ. χ., ἀπίστευτος ὅτι πληροφορία, τὴν ὄποιαν, ὅως, ὑπεύθυνοι τῆς διοικήσεως παράγοντες ὑποδοσούν νὰ ἐπιβεβαίωσουν, ὅτι κατὰ χιλιάδες κείναι εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Ταμείου τὰ ἀνεξέγεκτα ναυτολογία, ἐκδόσεις πόδης δέκα, δέκα πέντε καὶ εἴκοσιν ἀκόμη ἑταῖροι. Αὐτά ὅλα τὰ ναυτολογία περιορίζουν τὸν ἐλεγχόν. Μετὰ ἔτη, ἵσως, πολλὰ ἀκόμη οἱ πλοιοκτήται θὰ κληθοῦν νὰ πληρώσουν τὰς τυχούσας διαφοράς, αἱ ὄποιαι, ὅπως ἀποδεικνύεται, εἰνε πολλαὶ καὶ μεγάλαι εἰς τὰς πλεύσεις τῶν περιπτώσεων. Δὲν ἀποκλείεται ὅτι ἐφοπλιστὴς ἐνός πρὸ δεκαπενταετίας ἀπολεσθεῖται σκάφους νὰ ἰδῃ κοινοτοιουμένας πρὸς αὐτὸν ἑδωδίκους προσκλήσεις, ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ ἀγωγάς, διὰ τὴν πληρωμὴν διαφορῶν ἀπὸ ἐλεγχόντων τῶν πολιτικῶν ταυτολογία, βάσει στοιχείων καὶ ἀποδεικτικῶν, τὰ ὄποια ὁ ἐναγόμενος ἐφοπλιστὴς δὲν ἔτοι δυνατόν μετὰ τόσα ἔτη καὶ τόσας ἀνομολίας νὰ διατηρητῇ εἰς τὸ ἀσχεῖον του. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ καταστάσεως τόσον θιλιθερᾶς, τόσον δυσμητικῆς τοῦ Ταμείου καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν, ὅπερες νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ προκαλέσῃ αὐτὴ τὴν ἄμεσον προσωρινὴν τῆς διοικήσεως.

Πώς θὰ ἕτοι ποτε δυνατόν, ἂν αἱ αὐταὶ οἰκτραὶ ὑπηρεσιακαὶ συνθῆκαι ηθελον διατηρηθῆ ἐις τὸ 'Ιδρυμα, νὰ ἐπιζητήσωμεν τὰς εἰσφοράς καὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων, ὅπαν εἰς τὰ δόλινα Ἑλληνικά τόσα παρέχη πράγματα ή καθυστερημένη ἐσωτερικὴ τοῦ Ταμείου ὄργανωσις;

Οχι μόνον λόγια

Μὲ ἔγκυλίους ἑκδιδούμενας διὰ τὴν κοινὴν κατανάλωσιν, μὲ συστάσεις, μηδὲν ἄλλο ἔξυπηρετούσας παρὰ τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῆς προβολῆς εἰς τὴν εύσυτέραν δημοσιότητα τῆς ὑπουργικῆς δραστηριότητος, δὲν λύται τὸ τεράστιον πρόβλημα τῆς ναυτικῆς ἑκτοιδεύσεως. Προσγράσια χρειάζεται μεθοδική, συντονισμένη, ἐν πλήρει τελούσα προστρομογή πρὸς τὰ κρατούσας εἰς τὸ 'Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν συνθῆκας καὶ τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὴν ἀντιμετώπισην καὶ τοῦ ποσθδήματος αὐτοῦ. Προύποτιθεται νὰ ὀργανώσωμεν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὴν προσπάθειαν, ἀφοῦ διατεθοῦν τὰ ἀνάλογα ὄλικα μέσα, τὰ ὄποια δὲν ἡμορεῖ τὸ Κράτος νὰ μᾶς παράσχῃ.

Τὰς δισαὶς διετυπώσαμεν εἰς τὸ προγούμενον τεῦχος μας ὑποδείξεις καὶ πληροφορίας διὰ τὴν ναυτικήν ἑκτοιδεύσιν, δεν φανεταὶ νὰ τὰς ἔλασσον εἰσέτι ὑπὲρ τοῦ ὄκ. 'Ὑπουργός. Συνεχίζει σύτος τὴν τακτικὴν τῆς ἀσκοπὸν δημοσιότητος, ἐνώ τὸ ζῆτημα ἀκέραιον ὑφίσταται καὶ δέν πρόκειται νὰ ἔπιλυθη σύτος διὰ τοῦ θρόνου τὴν ὑπουργικὴν ὑπογραφὴν ἄρθρου εἰς τὴν 'Καθημερινήν', σύτος καὶ τὸν ἀδρόν τῶν διπλωμάτων παροχογήν. Τὸ ποσθδήμα χρειάζεται κατευθύνοντες ὠλοκληρωμένας, θεμελιώμενας εἰς τὰ πράγματα, ἔξυπηρετικάς ὥχι μόνον τῶν ἀντικρῶν τῆς σημερινοῦ. ἄλλα καὶ τῆς αὔριον κυρίων. Αὐταὶ αἱ κατευθύνσεις πιστῶς ἀκολουθούμεναι, μὲ τὴν συμπαράστασιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος θὰ μᾶς δῶσουν καὶ τὴν λύσιν μιᾶς ὑποθέσεως, ἀπὸ τῶν ὄποιαν ἔξαρτάσται αὐτὴ ή ὑπόστασίς μας ὡς ἔνθους ναυσιδίου.

"Ἄς θελήσῃ ὁ κ. 'Ὑπουργός νὰ πληροφορθῇ τοῦλάγιστον τὶς εἰς τὴν ξένην σχετικὰ μὲ τὴν καταστίσιον τοῦ ἔμπορου ὄλικου τῆς Ναυτιλίας ἐπιτελεῖται. Αὐτὸν τὸ γειτονικὸν 'Ισραὴλ ἐν σμικρογραφίᾳ πολλὰ ὑπορεπεῖ νὰ μᾶς δώσῃ μοθίματα.

Η κατανόσης ὑφίσταται

Δι' ἐφοπλιστικῶν εἰσφορῶν θὰ συμπληρωθῇ ὁ ἔξοπλισμὸς εἰς ὅργανα καὶ ἔργολειτα τῶν ἀνεγειρομένων εἰς τὸν 'Ἀσπρόπυργον ναυτικῶν σχολῶν. Δι' ἐφοπλιστικῶν ἐπίσης εἰσφορῶν θὰ ἀγορασθῇ ἀργότερων καὶ τὸ ἑκταιδεύτικὸν πλοίον. 'Ενα ποσὸν γύνω τῶν τριάκοντα χιλιόδων λιρῶν θὰ χρειασθῇ πρὸς τὸ πάρον διὰ τὸ πλήρες συνεργείον τῶν μηχανικῶν. Αὐτὸν θὴδη ἥρχισε συγκεντρούμενον. Λίαν εὐχαρίστως ἐδέχθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ για τὸ καταβάλουν.

'Ἄπο τὴν προσωπικὴν ἐπαφὴν τοῦ γράφοντος τὴν στήλην αὐτὴν οἱ ἐφοπλισταὶ, τοὺς διαμένοντας εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν 'Υπόρκην, διαπιστώνται εὔτυχοι, ὅτι πλήρης ὑφίσταται ἡ κατανόσης τῆς ὑπέρσουν κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον αἱ ναυτικοὶ σχολαῖ. Χρειαζόμεθα πολλοὺς καὶ ἀρτίως κατηπρισμένους ἀξιωματικοὺς εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Αὐτοὺς μόνον αἱ σχολαῖ ήμπορούν νὰ μᾶς τοὺς ἀποδῶσουν, διὰ τὴν ἐπίτευξιν δὲ τῆς πρωταρχικῆς αὐτῆς ἐπιδίωξεως οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ συζητεῖμον νὰ συζητήσουν κάθε ἐπομένη πρόσθιαν εἰσφοράς. 'Αρκεῖ νὰ τείνῃ εἰς τὸ νὰ προμηθεύσῃ μορφωμένον ἔμψυχον ὄλικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως, ὅπως ἐτοίμασεν καὶ εἰς τὸ προκειμένον τεῦχος μας, είνε τὸ σοδαρωτερὸν τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Μέχρι τοῦδε δὲν ἐμελετήθη ἐπισταμένως. Δὲν λύται οὐτὲ μὲ ἔγκυλοις διαταγάς τοῦ κ. 'Ὑπουργοῦ, οὐτὲ μὲ ἔγγραφα ἄνευ ἀποδόσεως τίνος πρὸς τὸ Πολιτεχνεῖον καὶ τὸ Τεχνικὸν 'Επιμελητήριον. Πολλοὶ εἰνε αἱ προϋποθέσεις τῆς ἑπιλύσεως εἰσφέρουν εἰσφοράς.

Θὰ μᾶς δοθῇ, πιστεύομεν, ἡ εὐκαιρία νὰ ἀναπτύξωμεν ἐν καιρῷ τὰς ἐποκειμένους τεῦχοις μας. Πρὸς τὸ πάρον ἐκφράζομεν τὴν ἱκανοποίησίν τοῦ μας, διὰ τοῦ ἐφοπλιστῶν ἔξεδηλωσαν πρόδυμον τὴν διάθεσιν τῶν νὰ ἔνισχυσουν μίαν προσπάθειαν, θεμελιώμενη εἰς τὰ πράγματα καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, μὲ σαφεῖς τὰς προγραμματικὰς κατευθύνσεις, ἀπλαγούμενη, ὅμως, σω τὸ δυνατόν, τῶν κρατικῶν καὶ τῶν γραφειοκρατικῶν παρεμβάσεων. 'Ελπίζομεν λίαν προσεχώς νὰ ἀνακοινώσωμεν καὶ τὶ ἔκστος ἐφοπλιστής εἰσφέρει διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν ναυτικῶν σχολῶν 'Ασπρόπυργου. Αἱ εἰσφοραὶ αὐταὶ εἰνε ἡ καλὴ ἀρχὴ τῆς συνεργασίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου εἰς τὸ μέγα ζῆτημα τῆς ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως.

Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ

Εἰς τὴν λαμπράν, διον καὶ ἐπίμοχθον, ιστορίαν τῶν κατακτήσεων τῆς 'Ἑλληνικῆς' μία νέα σελὶς εύρυτάτης δραστηριότητος προστίθεται: 'Η πρὸ τίνος συσταθεῖσα τακτικὴ γραμμὴ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου 'Αμερικῆς πρὸς τὴν 'Ἐμπράν Θάλασσαν, τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἵσως δὲ καὶ πρὸ τὰς 'Ινδίας.

Η ἐπιτυχία τῆς νέας αὐτῆς προσπάθειας τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου προκέιται νὰ δημιουργηθῇ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν γραμμῆς προϋποθέσεις μιᾶς ἀποδοτικῆς ἔργασίας πρὸς τὰ πέραν τοῦ Σουεζ περιοχάς. 'Αν ἀργότερον αἱ συνήκαι τὸ ἐπιτρέψουν, ἵσως καὶ οἱ Ἑλληνικοὶ λιμένες νὰ συμπεριληφθοῦν εἰς τὸ δίκτυον τῆς νέας γραμμῆς. Θὰ συνδεθῇ δι' ἀπ' εύδειας διορθολογίων καὶ η 'Ἑλλὰς μὲ τὰ πέραν τῆς διώρυγος καὶ τὰς διοικήσεις τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, μὲ τὸ Πακιστάν καὶ τὰς νέας.

Harbour, coastwise and deepsea towage



Dockling, undocking and moving ships in New York harbour 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,"

Θην μεταφορικὸν στίδον μὲ ἔνα ζηλευτὸν δίκιτυν δρομολογίων εύρυτάτης ἀκτίνος δόσσεως καὶ μὲ ἔνα στόδον ἵκανὸν νὰ δημιουργήσῃ εἰς αὐτὴν προέχουσαν πλέον θέσιν μετοξὺ τῶν μεγάλων ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν.

"Εξ προγύμναστα λαίνεος, μεγάλα και μικρά, υπόθειγματικά είς το είδος των θα κέκτηται μετά μιαν διετίαν ή «Ελληνική» αν παραγγελθούν καὶ τὰ δύο τῶν 12 χιλ. τόννων, ταχύτητος υπηρεσιακής 12 μιλίων, εἰς τὴν Ἰσπωνίαν, όπου τώρα τὰ διαπραγμάτευτέαται ὁ κ. Καλλιμανόπουλος. "Ισως εἰς ἀντικατάστασιν καὶ τῶν δύο πρὸ διμῆνος ἀπολεσθέντων νὰ ναυπηγηθούν τελικῶς ἄλλα δύο μικρά, των 4.500 τόννων, εἰς τὴν Ἰσπωνίαν ἐπίσης. "Οπότε εἰς τὴν γραμμὴν Μεσογείου — Αγγλίας — Κόντινεντ θὰ διαθέτῃ ή «Ελληνική» ἔξ ἐν ὄλω νεότευκτα λαίνεος.

Μέ λύπην μας έχουμε σήμως να διαπιστώσωμεν, ότι όλη αυτή ή καταπλήσσουσα δραστηριότητη της μοναδικής μας έταιρίας τακτικών γραμμών, διά την οποίαν ή 'Ελλας θα πρέπει να είναι υπερφανέας, παρέρχεται, δυστυχώς, απαρατηρητός από την εύρυτεραν Κοινήν Γνώμην, από την ίδιαν συναυτούμανση κυρίων τάξιν, τους κρατικούς άρμοδους ίδια-
αιτέρως. Αγνοούν την πλουτοποραγγυικήν ζήσιαν των έθνικιν πλαιών
γραμμής, παραμελούν τό έναντι αύτών καθήκον, των, δεν ένισχυσούν την
καλὴν προσπάθειαν, οπως και ή 'Ελλας άποκτηση ένα πλήρες δικτυον
έθνικών τακτικών γραμμών. Αύταις θα ξέπιπρετήσουν άποδοτικώτατο
τό έξωτερικον της έμποριον και θα προσθέσουν εἰς τὸν έθνικον πλαιώ
τον και τὸ έθνικὸν εἰσόδημα τὸ προιὸν μιᾶς έργασίας, διὰ τὴν ἐκτε-
λεστην τῆς οποίας βαρύτατον τώρα καταβάλλομεν τὸ τίμημα εἰς τοὺς
Σένους

Εἰς τὸν Τόπον μας, ἀτυχῶς, δὲν ἔγινεν ἀκόμη συνείδησις ἡ ἐπιτοκτικὴ ἀνάγκη τῆς ὁργανώσεως πλήρους δικτύου τακτικῶν γραμμῶν δι- ἐλληνικῶν πλοίων. Τὰ παραδείγματα τῆς τοιαύτης ἐλλείψεως κατανο- σεως ὑπεραφθονούν· τὰ κρούσματα τῆς κακῆς δισχειρίσεως ἀπό τας διαφόρους κρατικᾶς ὑπηρεσίας τῶν ζητημάτων τοῦ Ἑλληνικού λάινερ είναι καθημερινά. Ἀρκεῖ να ἀναφέρωμεν, ότι τὸ μέγιστον μέρος των τε εἰσαγωγῶν καὶ τῶν ἔξαγωγῶν μας διὰ τῶν ξένων πλοίων διενεργεῖται καὶ εἰς αὐτὰ πολύτιμον συνάλλαγμα δεκάδων ἔκατον μυρίων δολαρίων καταβάλλουμεν.

Πέρυσιν ἀκόμη ἡ προσφορὰ τῆς «Ἐλληνικῆς», δηπως κατὰ ποσοστὸν μετάσχῃ διὰ τῶν πυκνῶν δρομολογίων τῶν σκαφῶν της εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν σταφιδῶν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ, μὲν ναῦλον εἰς δραχμὰς καταθαλλόμενον, ἥγνονθη ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος, διότι ἀ τέρδεσαν ὠδημένοι ἔξαγωγεις, συμφέροντα ὑπόπτα διατρι-
ρουντες μὲ τὰς ἔνας γραμμας — τὰς ἀγγλικας κατὰ κύριου λόγον.

Δέν παρέρχεται ὡμέρα, πού νά μη σημειωθῇ, ἄλλοτε μεν ἀπό μέρους τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, ἄλλοτε δὲ τῆς Γεωργίας ή τῆς Τροπέζης τῆς Ἐλλάδος καὶ μία ἐνεργεία, ὅκρως αντίθετος πρὸς τὰ συμφέροντα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου γραμμῆς, ἔχουπρετική ἐπάντιθέτου τῶν ξένων γραμμῶν.

Καὶ διερωτᾶται, πολὺ δικαίως, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος: Πρὸς τὶ νὰ συνεχίσῃ τὸν ἀχάρι αὐτὸν ἄγωνα, τὸν πλήρη ἀντιδράσεων καὶ ἀπογητεύσεων; Διατὶ νὰ κρατήσῃ τὰ ἔξ «Ἐλλάδος καὶ πρὸς αὐτὴν δρουμόδηγια, ὅταν ἡμπορῇ ἡ «Ἑλληνικὴ» νὰ διαθέσῃ τὰ νεότευκτα πλοῖα τῆς εἴδος ἀλλα γορμας, πλέον προσοδοφόρους, ἀπῆλλαγμένας ἀπὸ τὰς εἴδος ἀνυπερβάλλουσα συγχρόνη δυσχερείας;

εων αντιπροσώπους υπόχρεων είναι την παρατάξη:
«Η νέα λ. χ. γρυμψή της Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης και τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἡμιτορεῖ ἀποδοτικῶς νὰ ἀπασχολήσῃ τέσσαρας νεότευκτα μεγάλα σκάφη, ὅπους καὶ ἡ γρυμψή ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων Βορ. Ἀτλαντικοῦ πρὸς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν καὶ ἀργότερα, μετὰ τὴν κατοσκευὴν τῆς διώσυνος Ἀγίου Λαυρεντίου, ἐκ τῆς Μεσογείου πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἀνέτως θὰ ἔδεχοντο τὰ τέσσαρα ἥκαι τὰ εξ μικρα νεότευκτα σκάφη τῆς «Ἐλληνικῆς» θὰ εἰνε καταληλότατα διὰ τὰς ἐλύτρια γρυμψάς.

Ἐκεῖ θὰ λείψουν αἱ γραφειοκρατικαὶ ἀντιδράσεις, αἱ στενοκέφαλοι τῶν ὑπηρεσιακῶν μας παραγόντων ἀντιλήψεις, ἡ ἄγνοια καὶ ἡ περιφρόνησις οὐσιῶδῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου συμφερόντων. Ἐκεῖ θὲ ἀποσχολθοῦν τὰ πλοῖα τῆς «Ἑλληνικῆς» εἰς μεταφορὰς ἀφθονώτερα, πλέον προσδοκόφορους, ἔχοντα ὑπέρ αὐτῶν τὸ μεγίστου πλεονέκτημα τῆς καλῆς ἀπὸ Εἰούς διαχεισθέως καὶ τῶν καλῶν πληρωμάτων.

της καρδιάς από σημαντικούς πολιτιστικούς και των κοινωνικών πόλεων της χώρας. Ας θεωρηθούν τα άνωτέρω ώς μία σαφής προειδοποίησις. Απεριγραπτός είνει ή κρατούσα απογοητευσις διά την κατάφωρον από μέρους των έδω άρμοδιών παραγγύωρισιν τού ἔργου και τών θετικών υπέρ της Οικονομίας μας υπηρεσιού της «Ελληνικῆς». Πολὺ φοιβουμέδια μη γίνωνται κάποιοι ήμεραν την απογοητευσιν αύτών παραθωύσαν και την «Ελληνικήν» πρός την φυγήν από τας βασικάς αφετηρίας τών πολιτιστικών πολιτισμών.

λῶν σκαφῶν της, ποὺ τώρα δὲν είνει ἄλλαι, παρὰ οἱ ἔθνικοι μας λιμένες. Μία τοιαύτη φυγὴ θὰ είνει καὶ ή τελευταῖς πρᾶξις τῶν μεταπολεμικῶν δραματικῶν ἐξελίξεων τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως. Μὲ αὐτῆν θὰ κλείσῃ ἵσως καὶ ἡ αὐλαία.

'Η ἐπιζήμιος ἀρρυθμία

Δέν θα συζητήσωμεν τάς προβαλλομένας δικαιολογίας διά τὰ ταύτοχρα δρομολόγια τῶν δύο ὑπερωκεανίων οὔτε καὶ θά ἐπανέλθωμεν εἰς ὅσας ἐπικρίσεις ἀπὸ μηνῶν ἥδη διετυπώσαμεν διά τὸ ζῆτημα αὐτό.

Τὸ γεγονός εἶνε, ὅτι ἡ συναναχωρησίς τῶν δύο σκάφων δὲν συμφέρει οὔτε τὴν τουριστικήν μας προσπάθειαν, διὰ τὴν ὅποιαν ἐμφανίζονται τόσον ὄψιμων ἔνδιαρθρώμενοι καὶ οἱ ιδιοκτήται τοῦ «Ολύμπιον», οὔτε καὶ εὐτάς τὰς πλοιοκτήτριας ἑταρίας. Κίνησις πολλὴ διαφρέει πρὸς τὸ ξένων υπερωκεάνιον, κίνησις ἐπιβατῶν καθαρῶν ἐλληνικῆς. Αυτῆς ἀσφάλως θά συνεκεντρούσται εἰς τὰ δύο σκάφη, ἂν αἱ ἀναχωρησίες των ἐκ Νέας Υόρκης καὶ Πειραιῶς ἀπέιχον χρονικῶς ἡ μία τῆς ἄλλης, εἰς τρόπον ὥστε πυκνοτέρᾳ ἀνά 175 Ημέρεων λ. χ., να ἦτο ἡ ἀπό θαλάσσης ἐπικοινωνία της Ελλάδος μὲν τῷ Βόοι· Αὔριοκην.

Τώρα μὲ τὰ ταυτόχρονα δρουμοδίγια, τὰ ένθυμιζόντα τὰ κλέψη τῆς ἀποτοποίας, καμμίαν δὲν ἀποκούζεις ώφελιαν ὁ Τόπος μας. Ἀποτέλεουμε καὶ τὸ δύο υπεροκεάνια από τὴν Νέαν 'Υδοκην μὲ πολλάς ἀπὸ τὰς θέσεις των κενάς. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ἀσφαλῶν ζημιώνονται, ἐμφανίζομενοι μηδὲν ἄλλο ἐπιδιώκοντες παρὰ τὴν ἀλληλοεξόντωσιν διὰ τοῦ δύντατος ἀσκούμενου ανταγωνισμού καὶ ἡ προσφορὰ τοῦ συγκοινωνικοῦ ἀγυπθοῦ, ητίς θὰ δικιόλουνε τὴν ἀπάτηπον τῆς πρός τὰ ἔδω κινησιῶν, δὲν εἰνε τοσον ἔφθονος, ὅπως θὰ ἔπειπε, ὅφου ήτυπήσαμεν δύο κολαὶ ὑπεροκεάνια ἐναντί τῆς βραδυτλοσύνης καὶ ἀσυγχρονίστου 'Νέας 'Ελλάδος' νὰ διαθέτωμεν εἰς τὴν μοναδικὴν ὑπερατλαντικὴν μας γραμμήν.

Τους ὑπευθύνους τῆς δημιουργήσης καταστάσεως, τῆς τόσον ἐπιζημίου, τοὺς γνωρίζει ή Κοινὴ Γνώμη· Μόνον ὁ ὑπεύθυνος ὑπουργὸς θέλει περιέργως νὰ τοὺς ἀγνοεῖ. Ἀποδέχεται μῆπως τοὺς ισχυρισμοὺς τῶν; "Οταν πρὸ μηνῶν τοὺς ὑπεδείχθη ἡ ἀρρυθμία τῶν δρομολογίων τῶν δύο ὑπερωκεανίνων, ἥρκεσθη, ὑπεκφέγνων, ὅπως πάντοτε, τὸ κύριον ζῆται, νὰ παρασχῇ τὴν διαβεβαίωσιν, ὅπτι ἀμφότερα θὰ ἐργασθοῦν." Οπωσδήποτε, όμως, τὰ δρομολόγια διὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν είναι πλέον εὔκολον νὰ ὑποστοῦν ἀλλαγὴν τινα. Ανειλημμέναι ὑποχρεώσεις υφίστανται, εἰσιτηρία ἔχουν ἐκδοθῆ μὲ τακτὸς ἡμερομηνίας καὶ αἱ εὐθύναι τῆς μὴ ἐκπληρώσεως τῶν θὰ είνε βαρείαι, προκειμένου μάλιστα περὶ ξένων ἐπιβατῶν.

Διά τα δρομολόγια του 1956 πρέπει άπο τούδε ή έντευθεν παρέμβασις νά είναι αποφασιστική. Η δικαιολογία ότι το «Ολύμπιο» φέρει ξένη σημαίαν, έξερχομενον των πλαισίου της έδω κρατικής, άρμοδιότητος, δεν ευσταθεί. Έχει την δύναμην το Κράτος, άν θέλῃ νά υποχρεώσῃ τούς δυστροπούντας νά σκυψουν ωριμώτερον, άφου μάλιστα την συμφέροντα του Τόπου μας ζημιώνονται διά τών συναναχωρίσεων καὶ τού συναγωνισμού.

Μήπως χρειάζεται να υποδείξωμεν ήμεις εἰς τὸν ἀρμόδιον ὑπουργόν, τὸν περὶ ὅλλα τυρβάζοντα, ποια τὰ μετρα τοῦ πειθαναγκασμοῦ; Καὶ αὐτὸ δέ το ποάκωμεν, ἂν θελάσσα σύτος νὰ προβάλῃ τὴν δικαιοδογίαν τῆς ξένης σημαίας διά νὰ ἀποφύγῃ τὸ ἀρκετά, ὡς φαίνεται, ὁληρόν δι αὐτὸν καθήκον τῆς πατεμβάσεως.

ί δύο ένδιαφερόμεναι διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης πλοιοκτήτριαι
πρέπει νά λάβουν ὑπ' ὄψιν των, ὅτι πρόσθετος λόγος τῆς ἀ-
υγῆς εἰς τὰ δυομολόγια τῶν διὰ τὸ 1956 τῶν συναναχωρήσεων,
καὶ ἡ ἐπανεμφάνισις εἰς τὴν ἐντεῦθεν πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικὴν
μην τῶν ἰταλικῶν ὑπερωκεανίων «Σατούρνιο» καὶ «Βουλκάνιο».
μολογούνται ἀπὸ τὴν Τεργέστην καὶ κατειχόμενα θά δέρχωνται
λιμένος τῶν Πατρών, ὅπερ καὶ προπολεμώνεια, διὰ νὰ μετάσχουν
αὐτὰ τῆς Ἑλληνικῆς κινήσεως. Τὰ ιδικά μας ὑπερωκεανία μετέ-

ηδη τῆς ιταλικής.
Αὕτως, τὸ ὑφιστάμενον διὰ τῶν συναναχωρήσεων κενὸν εἰς τὴν
νότητα τῶν δρουμολογίων τῶν δύο ὑπερωκεανίων διατηρηθῇ καὶ κατὰ
1956, οἱ πλοιοκήται τῆς «Βασιλίσσης Φρειδερίκης» καὶ τοῦ «Ο'-
πια» διεύκουλον τὴν συγκέντρωσιν κινήσεως εἰς τὰ ιταλικά ὑπερ-
αναντία. Αὐτά ἀπό τοῦ «Οκτωβρίου» θὰ δρουμολογηθοῦν μὲν ἀναγκώστιν ἐκ
ρῶν εἰς τὸ μέσον λ.χ. ἐκάστου μηνός, ἐνῶ τὰ ίδικά μας θὰ συναναχω-
ρεῖσι τὸ τέλος αὐτοῦ. Χρειάζεται πολλὴ σκέψη διό να καταστῇ ἐμφανῆς
ὑνόνος τῆς οἰκονομικῆς ἔσθισις ἀπό τῶν δύο ἐλληνικῶν ἐπικείρησεων
τῆς τελικῆς ἐπικρατήσεως τῆς «Ιταλίας», ήτις μάλιστα ἀπεφάσιστο νά-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME,"

Address: P.O. Box 306

προδῆ εἰς τὴν ἀντικατάστασιν καὶ τῶν «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνια» διὰ νεοτευκτῶν; Εἰς τὸ τέλος, δηλαδή, ὁ ἵταλικός παράγων, ἄριστο συγκροτημένος καὶ μὲ αὐθόντιαν οἰκονομικῶν μέσων καὶ καλῶν σκαφῶν, διὰ παραμένειν κύριος τὸ πεδίον τῆς ναυμαχίας. Οἱ πλοιοκτήται τοῦ «Ολύμπια» πρέπει νὰ εἴνε περὶ αὐτοῦ βέβαιοι. Εἶνε ἀρκετά ἀκόμη νεοι, ὡστε νὰ ἐπιβάλλεται εἰς αὐτοὺς νὰ ἀκούσουν ὅτι ἡ πέρια καὶ ἡ συντηρητική τῶν πραγμάτων ἀποφις ὑπαγορεύουν. Τὸ πρόσφατον παρέλθον εἶνε ἀλλάς τε ἀρκετά διδακτικόν.

Θά δικαιωθοῦν καὶ τώρα;

Ἀγοραστοὶ λίμπερτος — «Ἐλληνες κυρίως — ὑπάρχουν ἀκόμη εἰς τὴν ἀγοράν. Θά πληρῶσουν ἵσως καὶ τὰς ἐννεακοσίας χιλιάδος δολλαρίων, ἣν ἡ ναυλαγορά δὲν ἔμφανή σημειά τινα χαλαρότητος. Ἡ ἀπειλή, ἡτις θετική διαγράφεται διὰ τὸ μέλλον τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν ἀπὸ τὰ οἰκονομικά νεοτευκτά, μεγολύτεροι καὶ ταχυτέροι πλοιοί δὲν φαίνεται νὰ τούς ἐνδιαφέρει, ἐνώ εἶνε πλέον μία ἀπτή πραγματικότης. Ἀθρόα ἔξερχονται τῶν ναυπηγείων τὰ φορτηγά τῶν 12 — 14.000 τόνων d.w.

Ὑπὸ τὸν οὔριον ἀνέμον τῆς αἰσιοδοξίας διὰ τὴν καλὴν τῆς ναυλαγορᾶς ἔξελιξιν λησμονούν οἱ πρόθυμοι αὐτοὶ ἀγοραστοὶ τῶν λίμπερτος: ὅτι περὶ τὰ μέσα τοῦ 1950 ἔφθασαν τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ πωλουνται κάτω τῶν 400 χιλ. δολλαρίων καὶ ἥσαν τότε κατὰ πέντε ἐπὶ νεώτερα, ὅτι τώρα, λόγω τῶν συνεχῶν πλέον ἐπισκευών, ἡ συντήρησης τῶν στοιχίζει πολὺ περισσότερον καὶ ὅτι τὸ κόστος τῆς κινήσεως τῶν, συμπεριλαμβανομένου τοῦ καυσίμου καὶ λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς μεγαλύτερας ταχύτητος τῶν νεοτευκτῶν, εἶνε κατὰ πεντήκοντα τοῦλάχιστον τοῖς ἑκατόν ἀνώτερον τῶν νέων δημοκρινήσιν σκαφῶν. Φοδούνται λέγουν, οἱ πρὸς τὸ λίμπερτος στρεφομένοι διὰ νὰ ἐπενδύσουν τὰ διαθέσιμα κεφαλαία των, τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν νέων ναυπηγήσεων, τὰ μεγάλα δάνεια καὶ τὸν μικρὸν χρόνον τῆς προσδόσεως των. Πιστεύουν νὰ κατορθώσουν νὰ ὑποβιάσουν τὴν ἥδη μεγάλην ἀξίαν τῶν νεοαραγαράζουμένων μὲν μίαν καλὴν ναυάλων διὸ συνεχῆ ταξιδία, ὡστε νὰ ἔχουν προξεφόληση καὶ την ὅχι ἀπίθανον μελλοντικὴν ἔκπτωσιν τῆς τιμῆς των. Αισιοδοξούν, ἐπὶ τελούς, χωρὶς, ὅμως, θετικήν τινα πρόθεψιν, ὅτι τὸ πρόσφατον παρελθὸν θὰ ἐπαναλαμβάνεται, ὅτι καὶ ἂν ἐπέλθῃ ἡ ὑποτιμήσις, προσωρινὴ θὰ εἴνε καὶ πάλιν. Οἱ παράγων τῶν πολλῶν ἥδη νεοτευκτῶν, στοῖς δὲν ὑφίστατο προηγουμένως, παραμερίζεται ἀπὸ τὴν σκέψιν των.

Καὶ ὅμως τὰ πράγματα ἡμποροῦν — εἶνε καὶ τὸ πιθανώτερον — νὰ ἔξειχουν κατὰ διάφορον ὅλα τρόπον, ὅχι σύμφωνα μὲ τὰς ἀπόψεις τῶν ἀγοραστῶν τῶν λίμπερτος. Καὶ ἄν ἀκόμη διατηρηθῇ ἡ σημεινὴ μεταφορική ζωηρότητα, ἡ καθημειρινὴ προσθήτης τῆς ναυλαγορᾶς καὶ νέας χωρητικότητος διὰ προκαλέσην αὐτομάτων τοῦ περιορισμὸν τῶν ἀποδόσεων τῶν λίμπερτος, διότι οἱ ναύλοι θὰ παύσουν σύν τῷ χρόνῳ νὰ ὑπολογίζωνται — ὅπως τώρα συμβαίνει — ἐπὶ τοῦ κόστους κινήσεως τοῦ λίμπερτου, ἀλλ' ἐπὶ τῶν κατωτέρων δαπανῶν κινήσεως τῶν νεοτευκτῶν. Οἱ ναύλοι, δηλαδή, θὰ ἐκπέσουν, ὅπως συνέδη καὶ μὲ τὰ τάκικες, μετά τὴν ἐμφάνισιν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Καὶ τὰ μὲν νεοτευκτά φορτηγά, τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα τῶν λίμπερτος θὰ κερδίζουν, ἐνώ τὰ παρηλικά καὶ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς, ὅσα πηγοράσθησαν ἀκριβά, ἄν δὲν ζημιώνουν, δὲν θὰ ἀποδίδουν, τὴν ταχείαν ἀπόδεσην τῆς ἀξίας των. Οἱ ἀγοραστοὶ τῶν ἀπὸ τὴν τοιαύτην ἔξελιξιν τὴν μὴ ἀποκλειομένην διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον, ἀσφαλῶς δὲν θὰ κερδίσουν, ἀν δὲν ζημιώνουν.

Δεῖν θὰ ἄποι, λοιποί, προτιμότερον — λέγουν οἱ συντηρητικῶν στόμενοι — διὰ τὸν διαθέτοντα τὰ κεφαλαία πρὸς ἀγοράν ἐνὸς λίμπερτον νὰ περιμένῃ τὴν ἔξελιξιν κρατῶν τὰ χρήματα του, παρὰ νὰ ἀποδύθῃ εἰς μίαν προσπάθειαν, ἡ ὅποια ὅπως διωσθῆτο δὲν ἡμπορεῖ ὑπὸ τὰς αἰσιωτέρας τῶν προσδέψεων νὰ τοῦ ἀποδώσῃ εἰς ἡμέραν τὰ κεφαλαία του; Ἀγοράζων τώρα τὸ λίμπερτο, δὲν προδέσται ἄλλο τι παρὰ νὰ ἐπιτύχῃ νὰ καλύψῃ διὰ τῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν μετά τινα χρόνον, μετά ἔτος ἔστω ἡ καὶ πέρα αὐτοῦ, ἀσφαλῆ ἔκπτωσιν τῆς ἀξίας του.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὰ πράγματα κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον δὲν ἐδίκαιωσαν τὰς συντηρητικὰς προδέψεις. Οἱ τολμοὶ, οἱ μόνιμοι τὴν αἰσιοδοξίαν ἔχοντες ὡς γνώμωνα τῶν ἐπιχειρηματιῶν τῶν ἐπιδιώξεων, ἐκέρδησαν τὰ πολλά. Θὰ δικαιωθοῦν καὶ τώρα; Οἱ μολογούμενοι ὅτι πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Οἱ παράγων τῶν ἀθρώων ναυπηγήσεων φορτηγῶν σκαφῶν εἶνε, ὡς φαίνεται, ἀποφασιστικός.

Αἱ ἀνεδαφικαὶ λύσεις

Ἐπανῆλθεν ὁ κ. «Ὕπουρος» εἰς τὰς περὶ ἡλικίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἀντιλήφεις του, ἀφοῦ ἐπὶ μῆνας τώρα τὰς εἶχεν ἐγκαταλείψει. Θέλει καὶ πάλιν νὰ καθιερώσῃ διὰ διατάγματος τὴν τριακονταείαν διὰ τὸ νεοεισερχόμενα, χωρὶς νὰ ἔχῃ βάσιμόν τινα δικαιολογίαν πρὸς ἐπιβολὴν ἐνὸς μέτρου, προωσιμένου τὴν ἔξαθλίωσιν νὰ ἐπιτείνῃ εἰς τὴν ἀκτοπλοούσαν ναυτιλίαν καὶ τὸν ἄσκοπον, ὃσον καὶ ἐπιζήμιον

συναγωγισμὸν μονίμως νὰ ἐγκαθιδρύσῃ εἰς τὰς ὀλίγας ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς.

Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀμφισθήτῃ τὴν ἀνάγκην τῆς βαθμιαίας ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀλλὰ καὶ κανεὶς καλῆς πίστεως καὶ χωρὶς ποσοκαταλήψεις συζητητής δὲν θὰ θελησῃ νὰ μὴ ἀναγνωρίσῃ, ὅτι πληθωρική εἶνε ἡ ἡδη ἀπασχολούμενη εἰς τὰς ἐσωτερικὰς ἀπὸ θαλασσῆς συγκοινωνίας μας χωρητικότης καὶ ἐλάχιστα ἀποδοτική ἡ ἐκμετάλλευσίς της. Ἐπιβάλλεται συνεπώς ἡ σὺν τῷ χρόνῳ — ἐντὸς τοιῶν ἡ τεσσάρων ἔτων — ἀντικαταστασίς τῶν παραλικῶν σκαφῶν διὰ καλυτέρων, εἰκοσαεπούς τοῦλάχιστον ἡλικίας, ὡς ὁρίζει τώρα ὁ νόμος καὶ οὐχι τριακονταείας. Οὕτω μόνον θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ποιοτικήν βελτιώσιμην τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, χωρὶς νὰ προκαλέσουμεν καὶ τὸν πληθωρισμόν.

Αὐτά τὰ λογικά, τὰ ἐτῶν πραγμάτων ὑποδεικνύμενα, δὲν θέλει νὰ τὰ παραδεχθῆ ὁ κ. «Ὕπουρος». Οἱ δύο θερινοὶ μῆνες τὸν ἐνδισφέρουν. Θέλει πολλὰ καὶ μεγάλα σκάφη νὰ διατίθενται κατὰ τὸ θέρος εἰς τὰς γραμμάς, περισσότερα ἀκόμη καὶ τῶν πιθανῶν ἀναγκῶν τῆς κινήσεως, χωρὶς ὅμως νὸ θελησῃ νὰ πληροφορηθῇ ἀπὸ ὑπευθύνους στατιστικάς, που θὰ στριξεὶ ἡ ἐπιχείρησης την ἀξίωσιν αὐτήν, καὶ πόθεν θὰ ἀντλήσῃ τὰ οἰκονομικά μεσα τῆς ὑπάρχεως της, ὅταν τὰ σκάφη ἐπληθωρισμῷ θὰ κινοῦνται, στανοί αὖτε συναναγωρήσεις, θὰ πολλαπλασιασθοῦν, ὁ συναγωνισμὸς ταχύτητος καὶ ναύλων θὰ περορεύσῃ καὶ ὅταν αὖτε συναναγωρήσεις, θὰ πολλαπλασιασθοῦν, ἡ ζημιαὶ διὰ τούς μηνας τῆς περιωρισμένης κινήσεως — κατὰ τὸν χειμώνα καὶ τὸ φθινόπωρον — θὰ πρόκειται νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὸ κενόν ταμείον τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Πρός τι ὅμως ἡ συζητησίς; Τὴν ἀνεδαφικήν λύσιν καὶ εἰς τὸ πρεκίμενον ζῆται θὰ ἐπιτήσῃ ὁ κ. «Ὕπουρος». Περὶ αυτοῦ δὲν ἀμφιβάλλομεν. Διὰ νὰ τὴν ἀποτρέψουν δὲν ἔχουν τὶ ἄλλο νὰ πράξουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ παρὰ νὰ ἐπικαλεσθοῦν καὶ πάλιν τὴν ἀναθεώσιν περιθεσίν των. «Ἄς στραφοῦν πρὸς τὰ ιθύοντα τὰ κυβερνητικά πράγματα πρόσωπα. Εἰκεὶ θὰ συναντήσουν, ἀσφαλώς, τὴν κατανόησιν.

Ισχυρισμοὶ καὶ πραγματικότης

Αθελής, ὃν μὴ τὸ ἄλλο, ἡ φιλοδοξία τοῦ τέως Γενικοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Ε. Μπουζάνη, στοιχεῖ, ἀλληλογραφῶν ἀπὸ τῶν στηλῶν ἀθηναϊκῆς ἐφημέριδος, ἐπέδωκες νὰ μεταφίστησε ἑαυτὸν, ως τὸν κύριον ἐμπνευστὴν τῆς ἀνορθωτικῆς προσπαθείας, ἡτοῖς κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἐπὶ τὸν ἀπειπούμενον διαβολικὸν λιμένα. Οὔτε ὀλίγου, οὔτε πολὺ ὁ κ. Μπουζάνης ισχυρισθεὶς, ὅτι τὰ ὑπὸ τοῦ Βασιλέως ἐγκαινιασθέντα νέα μεγάλα λιμενικά ἔργα, ἀποτελούμενα τὴν ἀγαθὴν συνεπειαν τῆς ὑπὸ αὐτοῦ μελετηθεσίσης καὶ ἐφαρμοσθεσίσης ἐν συμεχείᾳ λιμενικῆς πολιτικῆς καὶ ἀπομένως ὁ ἀνεπιφύλακτος ἐπαινος, δοτὶς πρὸς τὴν σμερινήν Διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. ἐξερράσθη, εἰς αὐτὸν καὶ μόνον δικαιωματικῶν θὰ ἐπρέπετο νὰ ἀπενέμετο. Κατὰ τὸν κ. τέως Γενικὸν Διευθυντήν, οἱ διοικοῦντες τὸν πρώτον ἐλληνικὸν λιμένα δὲν ἔκαμαν δίποτε ἄλλο, εἰμὶ γὰρ συμεχίσιον τὴν ἔγυιατικήν προσπάθειάν του, ἡτοῖς είχεν ως πρώτην σμαντικήν ἐπιτυχίαν καὶ νὰ ἐξουδετερώσῃ καὶ νὰ ἀπομακούνῃ τὴν ἐπιρροὴν τοῦ κομματικοῦ παραγοντισμοῦ τοῦ ἐπίσημον έπιστροφήν τοῦ πρώτου τοπαραγονιστικοῦ παραγοντισμοῦ, που ήταν τοῦ πειραικοῦ καὶ μέσης κέντρου.

Φαιδροί, βεβίωσις, είνε αὐτοὶ καθ' ἐαυτοὶ οἱ ισχυρισμοὶ τοῦ κ. Μπουζάνη, ἐπιβάλλεται, ὅμως, νὰ τὸν ἀντιμετωπίσῃσθαι, ὅτι τὸν πρώτον τὸ δημόσιον αἰσιοδοξίαν, προσπάθειαν, οἱ διοικοῦντες τὸν δημόσιον στοιχεῖον, θρονούμενοι, δοτὶ προκαλοῦν. Τὸ τί ἐπεδώκεις καὶ τὸ τί ἐπετυχεῖς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ὁ τέως Γεν. Διευθυντής καὶ τὸ τί ἐπεδώκεις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς ὁ τί ἐπέτυχον οἱ διάδοχοί του. Θὰ πρέπει, ἐστω καὶ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, σφαφῶν νὰ διευκρινθῇ, διὰ νὰ καταμερισθοῦν, κυρίως, αἱ ὑπάρχουσαι εἰπὶ τοῦ προκειμένου διαρεῖσαι εὐθύναι. Τὰ καίσαρας τοῦ Καίσαρος τοῦ Καίσαρα!

Δέν θὰ ἀμφισθήσουμεν τὴν ἐντατικήν, τὴν ἐπίμονον, ὅσον καὶ μεθοδικὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Μπουζάνη, ὅπως ἐξοστρακίσῃ τὸν παραγονισμὸν μίας ὡρισμένης πολιτικῆς παρατάξεως ἀπὸ τὴν πειροχήν τοῦ λιμένος. Ἄλλα καὶ οὐδεὶς εἶνε δυνατὸν νὰ ἀρνηθῇ, ὅτι ἐνῷ ἔκλεισεν οὗτος τὴν κυρίαν θύραν εἰς τὸ ἔνα κόμμα, ἥνιοις γε διάπλατα τὸν ὄπισθιαν, διὰ νὰ εἰσέλθῃ τὸ ἄλλο, τὸ ίδιον του. Ἀπεδείχθη ὁκάματος ὁ τέως Γενικοῦ Διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν προσπάθειαν, ὅπως μετατρέψῃ τὸν λιμένα εἰς στόπιον πολιτικῆς διαμάχης. Δέν ἐδερύθη νὰ διορίζῃ ἡμέτερους ὑπὸ τὴν ἀρκετά ἐξυπερτερικήν, ἀν καὶ ὅχι ἀξιοπρεπή ιδιότητα τοῦ ἐλεύθερου ἐργάτου — με πολλαπλά, πάντοις, ἡμεροσιθία — καὶ διὰ νέας διαρύθμησης περιέρχεται τὰ Πειραικό Δικαστήρια, διὰ νὰ ἀποδάλληση μηνύσεις καὶ διὰ νὰ ἀπαγγέλλῃ κατηγορίας ἐναντίον ὅλων ἐκείνων, οἱ ὅποιοι εἶχον τὴν ἀτυχίαν, διὰ νὰ διοικοῦν, ἀλλ' ἀπλῶς νὰ ὑπερπέστων πρὸ αὐτοῦ εἰς κάποιαν σημαντικήν η ἀσύμματον θέσιν τοῦ Ο.Λ.Π. Προσφύων ἐχαρακτηρίσθη τὸ δέ ο κ. Μπουζάνης ως «σατράπη» καὶ προσφύεστατος ἐχαρακτηρίσθη τὸ παρουσία του εἰς τὸν λιμένα ως «ταύρου ἐν ὑλοπωλείᾳ». Καί, πραγματικῶς, δέν ἄφησε τίποτε σῶν ὁ κ. Μπουζάνης, ἐν τῇ προσπάθεια του «ἐνα καταβροχθίσῃ» τὸ ἀντίπαλον

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως, τιμαὶ συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

κόμια είς τὸν λιμένα. Οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ στοιχεῖα, ποὺ ἀκολουθοῦν, μᾶς πειθοῦν ἀπολύτως περὶ τούτου. Μὲ τὸ τεράστιον πλατικὸν τῶν 55 ἐκατομμυρίων νέων δραχμῶν παρέδωκεν εἰς τοὺς διαδόχους του τὸν Ο.Λ.Π. (εἰς 11.500.000 νέων δραχμῶν ἀνήρχετο συγκεκριμένως τὸ ταμειακὸν ἔλλειμμα, εἰς 36.000.000 δραχμῶν αἱ ἀμεροὶ ἀπαιτήσεις καὶ εἰς 7.500.000 δραχμῶν αἱ διάφοροι πρὸς τρίτους ὅφειλαν τοῦ Ὀργανισμοῦ). Οἱ ἀθροὶ διορισμοὶ ἡμετέρων ἀνεβίασαν τὸ ἐργατικὸν καὶ ὑπαλληλικὸν προσωπικὸν εἰς τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν 3.288. Διὰ νὰ ἀντιληφθῇ κανεὶς τὴν δαπανήραν αὐτὴν πολυτέλειαν προσωπικοῦ εἰς τὸν λιμένα, σημειούμεν, διτὶ διπλασία ἐμπορευματικῆς κίνησίς ἔξυπητετεῖται σημεροῦ εἰς τὸν Πειραιᾶ μὲ 2.336 ὑπαλλήλους καὶ ἐργάτας, οἵτοι ἐπὶ ἔλαστον 892. Αἱ σημειωθῆσαι, ἀπίστοι, διτὶ ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ κ. Μπουζάνη 300 ἐργάται ἐλάμβανον καθημερινῶς τὸ ἡμερομίσθιον τῶν, ἀσφαλιστικὸν, χωρὶς νὰ ἐργάζανται, διότι, ἀπλούστατα, ἐργασία δὲν ὑπήρχεν. Ἡ κακὴ διαχείρισις τῶν οἰκονομικῶν κόστος, γὰρ διαφρεύσῃ τὴν ἐμπορευματική κίνησις, νὰ ἀπονεκρωθῇ ὁ λιμῆν, ἐνώ οἱ ὄρμοι τοῦ Σαρωνικοῦ ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην ἔξειλοςσοντο εἰς δραστήρια λιμενικὰ κέντρα.

Αὐτὴν τὴν κατάστασιν παρέδωσεν ὁ κ. Μπουζάνης ἀποχωρῶν ἐκ τοῦ Ο.Λ.Π., καὶ αὐτὴν τὴν καθ' ὅλα ἀρνητικῶν κληρονομίαν ἐπωμισθήσῃ ἡ νέα ὑπὸ τῆς Κυβερνησίας τοῦ Συναγερμοῦ διορισθεῖσα Διοίκηση. Αἱ καταβληθεῖσαι ἐκτὸτε προσπάθειαι διὰ μίαν πραγματικὴν ἀνόρθωσιν τοῦ λιμένος ὡς καὶ τὸ συντελεσθὲν μέχρι σήμερον σημαντικὸν ἔχυγιαντικὸν ἔργον εἰς τὰ οἰκονομικὰ καὶ εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. αἱ παρούσαι στήψαι ἀνέλιπτῶς καὶ μετὰ Ιδιαιτέρουν ἐνδιαφέροντος πάντοτε παρηκολούθησαν. Ἐκτυπήθη ἀποτελεσματικῶς καὶ διὰ πρώτην φορὰν πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις τὸ κόμμα εἰς τὸν λιμένα. Ἐμειώθη τὸ ἐργατικὸν καὶ υπαλληλικὸν προσωπικόν, ὑπάρχει δὲ προστική — διότι ὑπάρχουν καὶ περιθώρια — διὰ μίαν ἔτι μεγαλυτέρων μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς τὸν λιμένα ἀπασχολουμένων. Ἐξυγιάνθησαν τὰ οἰκονομικά τοῦ Ὀργανισμοῦ συνεπειαὶ τῶν ἐπιβληθείσων αὐστηρῶν οἰκονομιῶν καὶ τῆς ἐπιτευχθεῖσης ἐν τῷ μεταβύν αὐξήσεως τῆς λιμενικῆς κινήσεως. Συγκεκριμένως, ἐκαλύθη τὸ παθητικὸν τῶν 55.000.000 δραχμῶν, διετέθησαν δι' ἔργα ἔτερα 27.000.000 καὶ ὑπάρχει σήμερον ἔναν καθαρὸν ταμειακὸν περιστερεύμαντον εἰς τὸ ποσὸν τῶν 70.000.000 δραχμῶν. Τέλος, διὰ τῆς ἀναδιαρθρώσεως τοῦ συστήματος τῆς ἐκμεταλλεύσεως ὡς καὶ διὰ μιᾶς σειρᾶς ριζοσπαστικῶν μέτρων ἐπετεύθη ἡ ἐπαναφορά ὀλοκλήρου τῆς διαφρεύσαστος λιμενικῆς κινήσεως (κυρίως τῆς ἡμειας) ἐνώ τυχορχώνας ἐξουδετερωθήσαν οἱ δημιουργηθέντες κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διμοροὶ λιμενεῖς τοῦ Πειραιῶν.

Ἄντοι ἐν συντομίᾳ εἶναι τὸ ἔργον — ἔργον καθ' ὅλα ἀρνητικὸν — τὸ ὑπὸ τοῦ κ. Μπουζάνη συντελεσθὲν εἰς τὸν πειραικὸν λιμέναν καὶ αὐτὰ τὰ ὑπὸ τῶν διαδόχων του εἰς τὴν λιμενικὴν διοίκησιν ἐπιτευχθέντα, κατόπιν μιᾶς ἐπιπόνου, ἀθορύβου καὶ ἐντίμου ἐργασίας. «Ἄς μη διεκδικῇ λοιπὸν τὸ γέρας τῆς λιμενικῆς ἀνισθέσεως ὁ τέως Γενικὸς Διευθυντής. Πρόκλησεν ἀπότελει αὐτὴν ἡ μετὰ τὸσθη ἐπιμονῆς ἐκδηλώθεισα τελευταῖς φιλοδοξία του, ηπειρία, Βεβαίως, δὲν καταρθώνει νὰ καλύψῃ καὶ τὰς εὐθύνας του διὰ τὸ θλιβερὸν κατάντημα τοῦ Ο.Λ.Π. αἱ ὄποιαι, ἀναμφισθῆτάς τοι, Βαρύνουν τὸν δυναμικὸν τοῦ Μπουζάνην.

Ἄλλα πρός τὶ αἱ συζητήσεις; «Ἐναὶ φυλλομέτρημα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν, τῶν ἀνδρισθεῖτων ἐπὶ τῆς περιόδου Μπουζάνη, ἀποκαλύπτουν τὴν οἰκτρὰν τῆς λιμενικῆς ἀποθέσεως διαχείριστον ἀπὸ τὸν κ. Ναύαρχον. «Ἡ καλυτέρα δι' αὐτὸν πράξις εἶναι ἡ ἐφανερός παραμονή, ἡ σωπῆ. Εἰς τὸν κ. Μπουζάνην παρεσχέθη πράγματι μία λαμπτρὰ εὔκαιρια νὰ ἀνασυγκροτήσῃ τὸν λιμέναν καὶ τὴν διοίκησιν του. Δὲν ἐπωφελήθη αὐτῆς διότι, κατὰ τὴν πλέον ἐπιεικὴ ἀποφύγησην, δὲν κατέσχει ὁ κ. Ναύαρχος οὐδὲ τὰς στοιχειωστέρας ἀρχάς, ὑπὸ τὰς ὄποιας κινεῖται καὶ ἀναπτύσσεται ἔνας λιμῆν. Κατέστη τελικῶς ὅργανον τῆς ἴδιας του μὲν ψυχοτυπίας — σκανδαλοθρία, ἐπιδειξὶς ἀνιπάρκου δυναμισμοῦ — καὶ τῶν ἀνόρτων περὶ τοῦ λιμένος ἀντιλήφειν τινῶν ἐκ τῶν συνεργατῶν του. Δι' αὐτὸν καὶ ἀπέτυχεν.

Διὰ τὸν Ο.Τ.Ε.

Καθημερινῶς καὶ μεγαλυτέρα ἀποδεικνύεται ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ παρακτίου ἀσυρμάτου τῆς Βάρης, εἰς τὴν στοιχειώδη, ἔστω, ἔξυπητετεῖται στὴν μετά τὸν ποντοπόρων πλοίων μαζὶ ἀπικονωνίας. Εἰς ἔνα σχετικὸν τηλεγράφημα του ὁ πλοίαρχος τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἀνέφερεν, ὅτι πέντε ὀλοκλήρους ἡμέρας ἔχεισι αἴσθησαν τὰ ἀποστελλόμενα ἐξ Ἑλλάδος τηλεγραφήματα διὰ νὰ φέασουν εἰς χειρας τῶν ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου του, ὅτε τούτο σύρισκετο τὴν παρελθούσαν ἔβδομαντα ἐν πλω πρὸς τὴν Ἑλλάδα.

Καὶ καθίσταται ὅλως προβληματικὴ ἡ ἐπικοινωνία τῶν πλοίων μετά τοῦ παρακτίου Ελληνικοῦ Σταθμοῦ κατὰ τὰς ἑστάσεις, διότε οἱ

οἰκεῖοι τῶν ναυτικῶν μας εὐχάριστοι ἀπευθύνουν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου εἰς τοὺς τοξιδεύοντας συγγενεῖς των. Τὸ κακόν, δῆμας, ἔτι περισσότερον ἐπιδεινοῦνται κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ἐν Νέας Υόρκης πρὸς Πειραιᾶ τῶν δύο ὑπερωκανίων τῆς γραμμῆς, διὰ τῶν ὅποιων διέρχονται τὸν ὕκειαν ταύτοχρόνως, χιλίοι πεντακόσιοι ἔως δύο χιλιάδες ὄμογενεῖς. Ὁ τεράστιος ὄγκος ἐργασίας, τὸν ὅποιον τότε ἀντιμετωπίζει ὁ ἀσύρματος τῆς Βάρης, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα νὰ μὴν ἔξυπητετεῖται κανονικῶς, οὐδὲν σχεδὸν ἐλληνικὸν πλοίον.

Ἄξιζει τὸν κόπον νὰ ἔτεινθη καὶ πάλιν κανεῖς πρὸς τὸν Ο.Τ.Ε.; Άλλο καὶ τὶ ἄλλο θὰ ἡμποροῦσε νὰ κάνῃ;

Αἱ δωρεαὶ τῆς Οἰκογενείας Στ. Ἐμπειρίκου

Εἰς μνήμην τοῦ ἀσεμνήστου Σταθαρίου Γ. Ἐμπειρίκου ἡ οἰκογενεία αὐτού — ἡ ἐριτίμος σύγνυμα της Εὐγενίας Ἐμπειρίκου καὶ τὰ τέκνα της — ἐδύρωσεν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Εταιρίαν Προστασίας Ἀναπτυξανίας Παίδων τὸ ποσὸν τῶν τριάκοντα χιλιάδων λιοντῶν Ἀγγλίας διὰ τὴν ἀνέγερσην τοῦ συγκροτήματος κτιρίων, ἀτίνα θὰ στεγάσουν καὶ βά προώθησον τὴν εύρυτατην φιλανθρωπικὴν δρᾶσιν τοῦ ἐν λόγῳ καλοῦ ἰδρύματος.

Συγκεκριμένως θὰ ἀνεγερθοῦν, δοπάναις τῆς Οἰκογενείας Στ. Ἐμπειρίκου: Τὰ ἐκπαίδευτήρια, τὸ γυμναστήριον, αἱ αἰθουσαὶ φυσιοθεραπείας καὶ ἐργασιοθεραπείας, τὰ ιστρεῖα καὶ διά τα διάφορα βοηθητικά διαμερίσματα. Συνέχεια τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων δωδεῶν τῆς Οἰκογενείας Στ. Ἐμπειρίκου: Τὰ ἐκπαίδευτήρια, τὸ γυμναστήριον, αἱ αἰθουσαὶ φυσιοθεραπείας, καὶ ἐργασιοθεραπείας, τὰ ιστρεῖα καὶ διά τα διάφορα βοηθητικά διαμερίσματα.

Συνέχεια τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων δωδεῶν τῆς Οἰκογενείας Στ. Ἐμπειρίκου: Τὰ ἐκπαίδευτήρια τῆς Πατρίδος, ἡ «Ἀνδρος, ἐγνώσισεν ἀπὸ μακρού τὴν θαλπωρῶν τῶν εὐγενῶν διαθέσεων τῆς. Τώρα καὶ εἰς τὴν πρωτεύουσαν θὰ ἀκτινοβολήσῃ ἡ ἀγαθοεργὸς δρᾶσις τῆς. Πρὸ τούς ἀκόμη δοπάναις τῆς Οἰκογενείας Στ. Ἐμπειρίκου ἀνγεγέρθη τὸ περίπτερον τοῦ «Φάρου Τυφλῶν» ἐν Ἀθήναις, παρὰ τὴν Λεωφόρον Συγγρυπού.

Διὰ νὰ γνωρίσουν τὴν Ἑλλάδα

«Ἡ διοργανωμένη τὸν προσεχῆ Αὔγουστον, χορηγία τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, «κρουαζίέρα» ἀνὰ τὸ Αιγαίον σημαντικῶς θὰ πρωθηθῇ τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν. «Ἡ Ελσα Μάγνουελ ἀνέλαβε τὴν διογώνων τῆς. Τὸ ονόμα τῆς, τὸ κύρος αὐτῆς μεταξὺ τῶν διεθνῶν κομικῶν κύκλων, ἀλλὰ καὶ τὸ ωδαίον σκάφος, ποὺ πρόκειται νὰ ἀπασχοληθῇ — τὸ «Ἀχιλλέυς» τῆς ἑταίριας Νομικοῦ — ἔγγυωνται τὴν ἐπιτυχίαν.

Εἰς τὸ εύρυτερον διεθνὲς κοινὸν θὰ γνωσθοῦν κατὰ τὸν πλέον ἐντυπωσιακὸν τρόπον αἱ φυσικαὶ καλλοναὶ καλλοναὶ τῆς Ἑλλάδος, τῶν νησιῶν της καὶ τῶν παραλίων της. Καλύτερον μέσον ποσοπαγάνδας ἀπὸ τὴν ἐκδρομὴν αὐτὴν δὲν ἡδύνατο τὸ Τουρισμὸς νὰ ἐπιτητησῃ. Εἰς τὸν κ. Νιάρχον ὄφελονται χάριτες διὰ τὴν τόσον γενναιόδωρον, ἀλλὰ καὶ τόσον παραγωγικὴν διὰ τὸν Τόπον μας προσφοράν του. «Ολαὶ πράγματα αἱ δοπάναι τῆς «κρουαζίέρας», ὑπόλογιζόμενα εἰς δεκάδας χιλιάδας λιοντῶν, θὰ καταβληθοῦν ἀπὸ τὸν ἔγγυτας ζῶντα τὴν Ἑλληνικὴν ζωὴν μεγάλων «Ἑλληνα ἐφοπλιστήν».

Οἱ διευθυνταὶ καὶ συντάκται τῶν πεγαλυτέρων ἀμεοικανικῶν, ἀγγίκων καὶ γαλλικῶν ἐφομερίδων καὶ περιοδικῶν ἔχουν ήδη προσκληθῆσαι, καθὼς καὶ πολλοὶ ξένοι σκηνοθέται καὶ θήσοποιοὶ τοῦ κινηματογράφου. Θά παρακολουθήσουν τὸ μουσικὸν φέστιβαλ τῶν Αθηνῶν καὶ τὰς παραστάσεις τοῦ ἀρχαίου δράματος. Θὰ γνωρίσουν τὴν Ἑλλάδα καὶ αἱ ἐντυπώσεις των θα πρακτάσουν τὸ παγκόσμιον δι' αὐτὴν τουριστικὸν ἐνδιαφέρον. Περισσότεροι ξένοι θὰ μᾶς ἔλθουν κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

Πόσα πράγματα θὰ ἐπετελέσουν ἔργα εύποιαῖς καὶ πολιτισμοῦ εἰς τὸν πτωχὸν Τόπον μας, ὃν δὲν ποὺ πούτυχαν σὸν τὸ πλούτον νὰ συγκριτώσουν, ηκολούθουν τὸ ωδαίον παραδείγματα τῶν κ. κ. Βεργωτῆ, Νιάρχου, Γ. Σ. Τ. Εμπειρίκου καὶ τίνων ἄλλων ἀκόμη, δίλγων, ἀτυχῶς, μεταξὺ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου.

Ο ἐλεγχος ἐπὶ τῶν ἀτυχημάτων

Πληροφορούμεθα ὅτι τὸ πούσοργειον Ναυτιλίας, κατόπιν τῶν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ὑποδείξων ἐκλεκτοῦ συνεργάτου μας, μελετᾷ τὴν τροποποίησιν τοῦ N. 1774/1939 πρὸς ἀναπλόφωσιν τοῦ θεσμοῦ τοῦ Διοικητικοῦ ἐλέγχου Ναυτικῶν Ατυχημάτων.

Τούτο, δῆμας, δὲν ἀσκεῖ. Μᾶς ἔχουν καταγγελλωνται περιπτώσεις, καθ' ἄς πλοίαρχοι ιδίᾳ M)ς καὶ Π)κ ἀγνοοῦνται ἐκ συστήματος τὰς κυριωτέρας διατάξεις τοῦ Κανονισμού πετρεὶς ἀποφυγῆς συγκρούσεων. «Ως ἔκ τούτου ἀντὶ τῶν καταστατικῶν μέτρων ἀτίγα μελετῶνται, ἐπιβάλλεται καὶ ἡ λῆψις καταλύματος προληπτικῶν μέτρων. Καὶ τὰ μέτρα ταῦτα ἀνάγονται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τῶν λιμενικῶν Ἀρχῶν τοῦ Κράτους, σπῶς ἀσκοῦν συτικανικῶν καὶ ἀνελλιπῆ ἐλεγχον τῶν εἰς τὴν πεοιφέσειν των κινου-

CORNES & CO. LTD.

(Established Japan 1861)

TOKYO - YOKOHAMA - OSAKA - KOBE

SURVEYORS - SHIPPING AGENTS - SHIPPING BROKERS - INSURANCE

AGENTS FOR

Lloyd's London - Ben Line Steamers Ltd. - Marconi Wireless Telegraph Co. Ltd. De-Haviland Aircraft Co. Ltd. - Northern Assurance Co. Ltd. - Dominion Insurance Co. Ltd. - Etc., etc.

HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT

We invite inquiries from Greek Shipowners which should be addressed to CORNES & Co. LTD.
HELLENIC SHIPPING DEPARTMENT (P.O.Box 411 Yokohama - Cables: Grecian Yokohama) which will receive the personal attention of our Associate Mr. A.E. PAPPADOPoulos who has been prominently connected with Greek Shipping and its protection since 1934.

μένων Μ)ς και Π)κ.

Ειδικότερον αἱ Λιμενικαὶ Ἀρχαὶ ὄφειλουν νὰ ἐπεξηγοῦν εἰς τοὺς κυβερνήτας τῶν πλωτῶν αὐτῶν μεσων τὰς κυριωτέρας διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ «περὶ ἀπόφυγῆς συγκρούσεων» καὶ νὰ παρακολουθοῦν τὴν ἔφαρμογήν των. «Ἄλλως πᾶσα προσπάθεια τοῦ Κράτους πρὸς ἀνύψωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῆς εμπιστούσης τῶν ἀγχιπλοούστων Ἑλληνικῶν σκαφῶν ἔναντι τῶν Ἀσφαλείῶν θὰ ἀποβαίνῃ ἐπὶ ματαίω.

Αἱ μεταφοραὶ τῶν μεταλλευμάτων

Μετασκευάζονται καὶ τὰ λίμπερτυς. Διὰ τῆς προσθήκης ἑνὸς τμῆματος μῆκους 70 μέτρων εἰς τὸ πρόσθιον μέρος τοῦ σκάφους αὔξανται ἡ χωρητικότης των κατὰ 1200—1300 τόνους. Τὰ μετασκευάζομενα προορίζονται διὰ τὴν μεταφοράν μεταλλευμάτων ἀπό τὴν Βενεζουέλαν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ κόστος τῆς μετασκευῆς ἔφθανεν ἀρχικῶς τὰς 175 χιλ. δολ. Τώρα οἱ ἵπτωνες ζητοῦν περιστότερα.

Ἐλληνικὸς ἐφοπλιστικὸς Οἶκος τῆς Νέας Υόρκης πρόκειται νὰ μετασκευάσῃ εἰκοσάδικα τοιούτους σκαφῶν. «Ἔχει ἀναλάβει τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων μεταλλευμάτων διὰ τὰ ἀμερικανικὰ χαλυβουργεῖα. Η μετασκευὴ καθίσταται ἀποδοτικότερον τὸ λίμπερτο φορτηγόν.

«Ἀληθῆ ὅτι φίνι. ἡ τεραστία ἀνάπτυξις τῶν εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ κόστος τῆς μετασκευῆς ἔφθανεν ἀρχικῶς τὰς 175 χιλ. δολ. Τώρα οἱ ἵπτωνες ζητοῦν περιστότερα.

Ἐλληνικὸς ἐφοπλιστικὸς Οἶκος τῆς Νέας Υόρκης πρόκειται νὰ μετασκευάσῃ εἰκοσάδικα τοιούτους σκαφῶν. «Ἔχει ἀναλάβει τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων μεταλλευμάτων διὰ τὰ ἀμερικανικὰ χαλυβουργεῖα. Η μετασκευὴ καθίσταται ἀποδοτικότερον τὸ λίμπερτο φορτηγόν.

«Ἀληθῆ ὅτι φίνι. ἡ τεραστία ἀνάπτυξις τῶν εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Τὸ κόστος τῆς μετασκευῆς ἔφθανεν ἀρχικῶς τὰς 175 χιλ. δολ. Τώρα οἱ ἵπτωνες ζητοῦν περιστότερα.

Ἀπιστεύτως πράγματι μεγάλαι ποσοθλέπονται αἱ εἰσαγωγαὶ μετολευμάτων ὥχι μόνον ἀπό τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀλλὰ καὶ ἀπό τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ειδικότερον διὰ τὴν Ἀμερικὴν αἱ εἰσαγωγαὶ οὐταὶ θὰ εἰνε τοὺς 1960 τριπλάσιοι τῶν σημειώνων. «Ἀπό τὸ Περού, τὴν Βενεζουέλαν, τὴν Λιβερίαν καὶ τὸ Λαμποσάδορ θὰ εἰσαχθῆ κυρίως τὸ πολὺ σιδηρομεταλλεύματα, πού θὰ χρειασθοῦν τὰ ἀμερικανικὰ χαλυβουργεῖα. Πλοιαὶ πολλαὶ καὶ μεγάλα θὰ χρησιμοποιηθοῦν. Ἀρκετὰ χωρητικότης μέχρι καὶ 60 χιλ. τόνων κατεσκευάσθησαν, ὅπως καὶ δεξαμενόπλοια «T.2» μεταπέσπονται. Τὰ μεγαλύτερα ἐπίσης λίμπερτυς, τῶν ὅποιών οὕτως ή ἀλλως διὰ τῶν νεοαναπτυγήτων διζελοκίνητῶν σκαφῶν ή βαθμιαία ἐκτόπισις ἀπό τὴν ναυλαγοράν, θὰ εύρουν εἰς τὴν μεταφοράν τῶν μεταλλευμάτων κατοικιῶν ἀπασχόλησιν.

Αὐτοὶ ἄλλως τε αἱ πολλαὶ ναυλώσεις διὰ μετολευμάτων, αἱ συνεχῶς αὔξανόμεναι, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἑκάτην ποσοτήτων διαπιστουμένην ἀνάγκην ἀθρόας εἰσαγωγῆς ἀμερικανικοῦ γαιανθράκου ἀπό τὴν Εὐρώπην δικιασθοῦν τῶν κρατουμάνων αἰσιοδοξίδην διὰ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς. Ποάγματι ὁ μῆν Μάιος δὲν ἔγνωσε ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν τόσην στοθερότητα ναυλών. Συνήθως ή χαλαρότης εἰς τὴν ναυλαγοράν κατὰ Μάϊον ἔξεδηλοτο. Ἐφέτος ἀπέδειχθη ὅτι ἀντίθετον.

Κανεὶς, βεβαίως, δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ προεικάσῃ τὴν ἔξελιξιν τῶν μεταφορῶν, αἵτινες ἐπολλοὶ ἔξαρτωνται καὶ ἀπό τὴν διεθνή πολιτική καταστασίαν. Οιανδήποτε, ὅμως, τροπήν καὶ ἀνὰ λάθους αἱ σχέσεις Ἀνατολῆς καὶ Δύσεως εἰνε γεγονός ἀναψιφοσθήτων, ὅτι ἡ αὔξουσα παραγωγική δραστηριότης τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως θὰ δημιουργήσῃ περισσότερας μεταφοράς ποστῶν ύλῶν καὶ διὰ μεταλλευμάτων, γαιανθράκος καὶ πετρελαίου. Αἱ θετικαὶ προθλέψεις τῶν Ἀμερικανῶν ἀρμοδίων διαγράφουν μεταφορικὴν ζωηρότηταν κατὰ τὰ ἐπόνεα ἔτη ἀνέν προγονούμενου. Τὰ τάνκερς καὶ τὰ ειδικά διὰ τὰ μεταλλευμάτων σκάφα θὰ ἐπωαλεθοῦν κυρίως οὐτῆς. Ἐκεῖθεν καὶ ἡ συνεχίζομένη ναυπήγησις μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ὅπως καὶ ἡ μετασκευὴ τῶν «T.2» καὶ τῶν λίμπερτυς.

Σχετικῶς μὲ τ' ἀνωτέρω ἀρκεῖ ἀπλῶς νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ παραγωγὴ χάλυβος, ἥπις ἀνήρχετο τὸ 1939 εἰς 130—135 ἑκατομμύρια τόνων, ἔφθασεν ἥπις εἰς 240 ἑκατομμύρια τόνων, μὲ τάσεις περαιτέρω αὐξῆσεως. Ἡ μεταπολεμικὴ ἀνασυγκρότησης, ἡ αὔξησης τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς, τὸ ἀνώτερον ἐπίπεδον ζωῆς, ἀλλὰ — δυστυχῶς — καὶ ὁ ἐπανεπολισμός, ἀπορροφοῦν δόλονεν καὶ μεγαλύτερα ποσά χάλυβος. Θὰ πρέπει συνεπῶς νὰ διαμένεται διὰ τὰς μέστως προσεχῆ ἔτη μία αἰσθητὴ αὔξησης καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ φορτηγοῦ πλοίου εἰς τὴν ἐν λόγῳ κατηγορίαν φορτίων.

Μόνοι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἰσήγαγον τὸ π. ἔτος 17.7 ἑκατομμύρια τόνων στηρομεταλλεύματος. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνταὶ ἥσαν αἱ μεγαλύτεραι μέχρι τούδη σημειωθεῖσαι, ὑπέρεδρησαν δὲ κατά 42% τὰς ἀντιτοιχίας εἰσαγωγῶν τοῦ 1953. Ὁρυχεῖα τῆς Βενεζουέλας, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Λιβερίας, ἀναπτυχθεῖσαν μὲ τὴν θοήσην ἀμερικανικῶν κυρίων κεφαλαίων, ἐπρωθήθησαν τὰ 60% τῶν συνοικιῶν εἰσαγωγῶν στηρομεταλλεύματος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας κατὰ τὸ 1954. Η Βενεζουέλας ἀπέστειλε 5.8 ἑκατομμύρια τόνων, ἥπιοι ποσότητας τριπλασίαν τῆς ἔχασθεσας τὸ 1953, δε τὰ ὄρυχεια τῆς δὲν εἶχαν δύσκολη πληρωρώσει την ἀνάπτυξιν τῶν. Ἀπὸ τὸν Καναδᾶν ἐχήκθησαν εἰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας 4 ἑκατομμύρια τόνων, ἥπιοι ποσότητας κατὰ 90% μεγαλύτερα, ἔνωντι τοῦ 1953, ἐνώ ἀπό τὴν Λιβερίαν ἐφορτώθησαν 857.000 τόνων, μὲ αὔξησιν 6%, ἔνωντι τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Η Περουβία ἔξι ἄλλου ἀπέδη σημαντική πηγὴ προμηθεύει στηρο-

μεταλλεύματος διὰ τὰς ὑψηλαίνους τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κατά τὴν τελευταίαν διετίαν. Εἰσήχθησαν ἔκειθεν 945.000 τ. τὸ 1953 καὶ 2.200.000 τ. τὸ 1954. Ἡδη μια ἀμερικανικὴ ἐπαρισταὶ εἰς τὴν Περουβίαν νέα κοιτάσματα στηρομεταλλεύματος. Αἱ ἐκ Βενεζουέλας ἀποστολαὶ ἀπό τὰ ἔκει νέα ὄρυχεια πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας προχίσταν τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1954. Δύο μεγάλαι ἐταιρίαι χαλυβουργίας ἔξαγουν τώρα στηρομεταλλεύματα ἐκ περιοχῆς κειμένης πλησίου τοῦ ποταμοῦ Όρενόκο.

Αὐτοὶ καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ εἰνε ἀρκετὰ δηλωτικοὶ τοῦ ἐπιτελουμένου καὶ τοῦ προβλεπούμενου εὐρύτατου μεταφορικοῦ ἔργου εἰς τὰ μεταλλεύματα. Ἐκεῖθεν καὶ ἡ στροφὴ τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς εἰδικὰ πλοῖα καὶ αἱ μακράς διαρκείας ναυλώσεις ἀπό τὰς μεγάλας ἐταιρίας χαλυβουργίας.

Ἡ ύποθεσις Ὁνάση

Πρὸς τὴν Ἀργεντινήν, τὴν θετικὴν τοῦ πατρίδα, στρέφεται τώρα ὁ κ. Ὁνάσης, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἀπασχόλησην τῶν ἐλεύθερων δεξαμενοπλοίων του, ἀφοῦ αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων ἀπρόθυμοι ἐμφανίζονται νὰ τὰ ναυλώσουν. Ποάγματι, κατὰ σχετικό τηλεγραφίματα ἐκ Μπουένες "Αὔρες, ὁ κ. Ὁνάσης ὑπέβαλε πρὸς τὴν Κρατικὸν Γραφεῖον Διαχειρίσεως Πετρελαιοειδῶν τῆς Ἀργεντινῆς προτάσεις διὰ τὴν μεταφορὰν 10 ἑκατομμύριών βασείων ἀκαθόρτου πετρελαίου, θέτων ὑπό τὴν ἀργεντινήν σημαίαν ἐπὶ σκαφῶν τοῦ συνοικικῆς κοιτάσματος 50.000 τόνων, πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους, ἐν δὲ τὴν περιπώσει ταυτὴν ὑνούλος θὰ καθορίζετο εἰς 60% ἐπὶ ἔλεττον τοῦ βασικοῦ ναυλολογίου. Η σύτη τιμὴ θὰ ἴσχυῃ — κατὰ τὸν τρίτον τρόπον — ἐὰν μέρος τῶν ναυλῶν καταβάλλεται εἰς λίρας καὶ μέρος εἰς ἀστεντίνα πέλος, ὑπὸ τὴν ποσούτησιν, ὅτι τὰ πέζα αὐτὰ θὰ ἐχοποιούνται δι' ἐπενδύσεις εἰς τὴν Ἀργεντινήν. Προσφοραὶ τεθείσαι ὑπὸ τὸν κρίσιν τοῦ Κρατικοῦ Γραφείου Διαχειρίσεως Πετρελαιοειδῶν προθετέουν τὴν προμήθειαν καὶ μεταφορὰν 1.100.000 κυβικῶν μέτρων ἀκαθόρτου πετρελαίου ἀπό τὴν περιοχήν τῆς Καραϊδίκης Θαλάσσης καὶ 550.000 κυβικῶν μέτρων ἀπό τοῦ περιοχῆς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

Ὑπενθυμίζεται, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας, ὅτι ὁ κ. Ὁνάσης εἰχε πράγματι ἐπισκεφθῆ πρὸ διμήνου τὸ Μπουένες "Αὔρες, ὃντος ἔσχος συνομίλιας μετὰ τῶν ὄμοιών του καὶ τοῦ Προέδρου Περρόν. Ἐκεῖθεν καὶ ἡ πρὸ διμήνων μεταδοθεῖσα πληροφορία, ὅτι προτίθεται ὁ κ. Ὁνάσης νὰ θεστῇ ὑπὸ τὴν ἀργεντινήν σημαίαν τὸ φαλινοθητικὸν τοῦ στόλου πρὸς προστασίαν του, τὴν ὅποιαν οὔτος δὲν ἐπέτυχεν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ. Η ηδη ἀναγγελθεῖσα ἐπίσης ναυλώσεις τοῖν δεξαμενοπλοίων του ἀπό τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἀργεντινὴν δὲν ἀποκλείεται — ἐνδεχομένων — νὰ ἀποτελῇ τὸ προοιμίο μιᾶς γενικωτέρας συμφωνίας.

Ἀπάντησις εἰς φευδολογίας «φιλαλήθους»

Ἐλάδομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Ἄξιοτιμε Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τῆς ἰδίους τελευταίας τὴν δημοσιότητα ἐπιστολῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «ΕΙΣ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΣΩΜΑ», υπογραφούμενης μὲ τὸ φευδώνυμον «ΦΙΛΑΛΗΘΗΣ», θὰ παρακαλεσθω διόπτης της πλοιοφορίας. Κατ' αρχὴν δὲν βλέπομεν τὶ τὸ ἐπιλήψιμον καὶ ἀνακριθέση περιεχεῖ τὸ σχόλιον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπὸ τὸν τίτλον «Υπεράριθμοι Πλοιαρίσαροι» διὰ νὰ προκλέσῃ τὴν μηνίν καὶ τὴν ἐπίθεσην τοῦ «Φιλαλήθους». Τὶ τὸ ἀλλοπρόσαλλον, ὡς ἴσχυρίζεται ὁ ἀνωτέρω, περιεῖχε τὸ σχόλιον τούτο;

Ἀπλῶς καὶ μόνον ἐντὸν μετὰ τὴν διοπίστωσιν, ὅτι ἐν τῷ βαθμῷ τοῦ Πλοιαρίου ὑπηρετοῦν στήμερον πέντε ὑπεράριθμοι Πλοιάρχοι, ἐπὶ συνόλου δέκα ὄργανικῶν θέσεων, ὑπέδεικνετο ἡ ἀνάγκη καπτοίας ἀποσυμφόρησεως εἰς τὸν θαθμὸν τούτον, ἀπομακρυνομένων τῶν ὡς ἀκαταλλήλων κρινομένων. Οὕτω θὰ ἴσηγε τοῦ καπτοίου δρόμος ἔξελίσσων καὶ εἰς τὰ νεώτερα στελέχη, τὰ ὅποια κοντεύουν νὰ κλείσουν δεκαετίαν εἰς τὸν κατωτέρους βαθμούς, χωρὶς καμμίαν ἐλπίδα προσαγωγῆς καὶ θὰ ἐπέρχεται καπτοίας ἀνανέωσις εἰς τὴν κρατικὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, ἥπιας πράγματι εἰνε σημεροῦν ἀπαραίτητος.

Ἐάν ὁ «Φιλαλήθης» ἔγνωσε στοιχειώδη ἀνάγνωσιν τῆς ἀγγλικῆς ἢ τῆς γαλλικῆς, θὰ εἴη διαδέσσει, ἀσφαλῶς, τὴν συχνὰ δημοσιεύουμένην εἰς τὰς ξένας ἐφημερίδας εἴδησιν, καθ' ἥν, ἀξιωματικοὶ ἀνώτεροι διαφόρων Στοιτιωτικῶν Σωμάτων εἰς ξένας χώρας παραιτοῦνται οἰκειοθελῶς διὰ να διευκολύνουν τὴν διαδοχὴν τῶν γεωτέρων συναδέλφων τῶν.

Διὰ τοιάτας, δῆμος, πρόδειξεις κρείσσειται καπτοίας εύαισθησίσ, τῆς δημοσιεύουσας, δάσφαλως, δὲ τὸ «Φιλαλήθης» στερεῖται παντελῶς.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ :

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS: LOUCAS-JEDDAH

Τό διτι δ 'Υπουργός καταφέγγει σήμερον εἰς τὰ φῶτα ἀποστράτων «Ναυάρχων Λιμενικών», διὰ κάθε ψύλλου πήδημα, ὑπαρχόντων δεκαπέντε ἐν ἔνεργεια Πλοιάρχων, πράγμα διπέρη πικάπεται στὸ φίλαλήθης ὡς, ἐπιχείρημα ἐναντίον τῶν νεωτέρων στελεχών, οὐδὲν ὅλο ἀποδεικνύει εἰμὴ πλήρη χρεωκοπίαν τῶν κ. κ. Πλοιάρχων, οἱ ὄποιοι αὐτοὶ καὶ μόνι ἀποτελοῦν σήμερον τὴν ἡγέτινην θέσην τῶν Κ. Κ. Τούτο δικαιώνει ἀποτελοῦν τὸ σχόλιον τῆς «Ναυτικών Χρονικών», διτι ἐπιβάλλεται ἀνανέωσις τῶν στελεχών τῆς Ναυτιλίας διὰ τῶν νεωτέρων, τῶν καὶ Ικανωτέρων, σπῶς εἰς τὴν πρᾶξιν ἀποδεικνύεται καὶ παντοχειν ἀναγνωρίζεται.

Τό θέματα ἀρμόδιοτος Υ.Ε.Ν. ἀναμφιβόλως εἰναι μεγάλης ἔκτασεως καὶ ὑψῆς, ὡς ἀναφέρει ἐν τῷ ἐπιστολῆ του δ 'Φιλαλήθη». Οὐδαμός, δικαιολογεῖται σήμερον ἐκ τούτου ἢ διατήρησις δεκαπέντε Πλοιάρχων ἐν ἔνεργεια, ἐκ τῶν ὄποιων πέντε ὑπεράριθμοι τῶν ὄργανων θέσεων, ὅποιοι πρὸ τοῦ πολέμου, μὲ ναυτιλίαν πολὺ μεγαλύτεραν τῆς σημερινῆς, οἱ Πλοιάρχοι δὲν ὑπερβαίνον τούτο δέκα. Ός πρὸ τὸ ἐπιχείρημα τῆς πειρας, ὡς ὄποια κατὰ τὸν «Φιλαλήθη» ἀπαιτεῖται ἐπίσης διὰ τὸν ὑπεύθυνον χειρισμὸν τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας, νομίζονεν, διτι ἡ ἐπιδειξία παραμορφών τῶν νεωτέρων στελεχών εἰς τοὺς κατέτερους τοῦ Πλοιάρχου βαθμούς, ὁρκετὴν προσεπόρισεν εἰς αὐτοὺς πείραν, ὃς μόνον ἐπὶ τὸν ὑπερεπιμέτρον θεμάτων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῆς ποιότητος τῶν ἀνωτέρων αὐτῶν, οἱ ὄποιοι θέλουν νὰ παρατάνουν ἐπὶ ἀπειρον τοὺς ἡγέτας τοῦ Σώματος. «Ἔχουν πεισθῆ ἀποτύπως τὰ νεώτερα στελέχη τοῦ Λ. Σ., διτι ἀντὶ ἀρετῶν καὶ προτερημάτων, οὐδὲν ὅλο ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν πολλοὶ ἐκ τῶν Πλοιάρχων, παρὰ ἐλλείψεις ὑπηρεσιακῆς καταρτίσεως καὶ στενότητας ἀντιλήψεως εἰς τὰ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν θέματα.

Ἀπὸ τοὺς βαθμοὺς ἐνὸς Σώματος πρέπει νὰ εῖναι διυτάνον νὰ διέρχωνται ὅλα τὰ ίκανα καὶ ἡδικά στελέχη διὰ νὰ διέστηται εἰς αὐτὰ ἡ εὐκαιρία νὰ δοκιμάζωνται καὶ νὰ ἀποδίδουν, χάριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος. «Ἐτοι μόνον ἡμεροειδή παράδοσις καὶ ἐπιτυχίες ἔξιδης ἐνὸς Σώματος.

Οἱ ἀνώτεροι βαθμοὶ δὲν ἔχουν θεοτισθῆ ὑπὸ τῆς Πολιτείας διὰ νὰ μένουν εἰς αὐτοὺς δεκαπέντε συνυπότατή ἐτη πρὶν μας «ἀποφανίσουν» ώρισμένοι κ. κ. Πλοιάρχοι καὶ διὰ νὰ «μαυρίζουν» κάθε ίκανὸν νεωτέρον στέλεχος παρεμποδίζονται οὕτω τὴν ὑπηρεσιακήν τοῦ ἀνδρῶν.

Ο 'Μιλεῖ δ 'Φιλαλήθη» περὶ φυσιολογίκης ἔξοδου τῶν ἀνωτέρων. Θά τὸν διαμεύσωμεν καὶ εἰς τὸ σημεῖον αὐτοῦ. «Ο νέος Νόμος ἐπερὶ ιεραρχίας ἐφημοδόθη ἐν τῷ Λ. Σ., μόνον διὰ τὴν κατάργησιν τοῦ μέτρου τῆς μετὰ δεκατίαν παραμονῆς ἐν τῷ βαθμῷ τοῦ Πλοιάρχου ἀποχωρήσεως καὶ τῆς μετὰ συμπλήρωσιν δεκατίας εἰς τὸν βαθμὸν προσαγογῆς καὶ ὅχι διὰ τὴν κατ' ἔτος ἔξοδον ποσοστοῦ ἀνωτέρων, ὡς συμβαίνει εἰς τὰ λοιπά Σώματα. Ποιὶ εἶναι, λοιπόν, ἡ θειοσύνη τάσης ἀνδροῦ τῶν νεωτέρων, ἀφοῦ διὰ τῶν ἀνωτέρων ἐλέπειται ὥριστικῶν πάσας ἐλπίς προσαγογῆς τῶν;

Εἰς τὸν δαιδαλὸν τῶν ἐπιχειρημάτων τοῦ «Φιλαλήθους» ἐπὶ τῆς τυπικῆς πλευρᾶς τοῦ ζητήματος τῆς προσφυγῆς τῶν τριῶν Πλοιάρχων εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς «Ἐπικρατείας, δὲν πρόκειται νὰ εἰσέλθωμεν. Τό θέμα τῶν κ. κ. Πλοιάρχων Λιμενικῶν, τόσον τῆς κατηγορίας τῶν τριῶν οὖσαν καὶ γενικώτερον τῶν ὑπολοίπων, δὲν εἶναι θέμα τύπων, ἀλλὰ εἶναι δέμα οὐσίας.

Ἐπὶ τοῦ τελευταίου, τέλος, ὑπανιγμοῦ τῆς ἀποστολῆς του «περὶ ὑποκινήσεως εἰς ἀνταρσίαν ἐκ μέρους τῶν νεωτέρων», καλῶς γνωρίζει καὶ τὸν πληροφορούμεν διὰ τῆς παρουσίης, διτι τὸ Λ. Σ. εἶνε τὸ μόνον εἰς τὸ διπότον δὲν ἔσημειόθη ἀνταρσία τῶν νεωτέρων κατὰ τῶν ἀρχαίοτερων. «Ίσως, δικαιος, νὰ εἶναι δικαιοδογημένη ἡ ὑπερεκειλίζουσα τὰ νεώτερα στελέχη πικρία; λόγω τῆς κρατούσης ἀκριβῶν νοστροπίας εἰς τοὺς περισσότερους ἐκ τῶν κ. κ. Πλοιάρχων καὶ τοὺς ἀρχηγούς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Διότι τὶ ἔχουν νὰ θυμάσουν καὶ νὰ θυμηθοῦν τὰ νεώτερα στελέχη ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρους τῶν; Ποιὰ εἶνε ἡ παράδοσις, τὴν ὄποιαν πρέπει νὰ σεβασθοῦν οἱ νεωτέροι; Πῶς ἔχει τὴν ἀξίωσιν τὸ «Φιλαλήθη» νὰ θεωροῦμεν ὡς «πλήγμα» τὴν ἐκ τοῦ Λ. Σ. ἀπομάκρυνσιν τοιούτων ἀνωτέρων; Θὰ ἦτο, λοιπόν, ἀδικαιολόγητος ἡ ἐντονος πικρία ὑπὸ τὰς συνθήκας ταύτας;

Καὶ διὰ νὰ καταλήγωμεν, διότι ἀρκετά ἐπεξετάθημεν, θὰ εἴπωμεν ὅλιγας μόνον ἀκόμη λέξεις διὰ τὸ τὶ συμβαίνει εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα.

Εἰναι ἔκτος πάσης ἀμφιβολίας, διτι κατὰ τὴν σύστασιν τοῦ Λ. Σ. ἡ ἡγεσία αὐτοῦ ἀπτρήσθη ἀρχικῶς ἀπὸ πρώσωπα μορφωσεων, ηθούσαν καὶ ίκανότητος, τὰ ὄποια καὶ συνεκράτησαν τὸ Σώμα καὶ καλῶς τὸ διηύθυναν κατὰ τὰ πρώτα ἐπὶ τῆς ἐξελίξεος του. Δυστυχώς, δικαιος, τὸ τραγικὸν λαδός τῶν τότε ἡγυπτώνων ὑπῆρξεν ἡ κακὴ ἐπίλογη τῶν μετ' αὐτοὺς στελεχών, εἰς τὰ ὄποια σήμερον μετὰ τὴν πρὸ ἐπών ἀπομάκρυνσιν τῶν πάλαιώνων, περιῆλθον αἱ καριαίαι θεσεῖς τοῦ Σώματος. Πάντως, διὰ νὰ καταλήγωμεν, θὰ πρέπει νὰ τοιούσθη, διτι ἡ ποιοτικὴ ἐκκαθάρισις καὶ εἰσηγήσεις νὰ καταστήσεται νὰ ἐπεκταθῇ καὶ πρὸς τὰ κάτω, διὰ νὰ κατορθώσῃ κατόπι τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος νὰ σωθῇ ἀπὸ τὴν σῆμην, νὰ καταστῇ ὑγιῆς Ὁργα-

νισμὸς πρὸς τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Κράτους.

Εἰς τὴν διατύπωσιν τῶν ἀνωτέρων ἀπόψεων δὲν μᾶς δθηγεῖ ἄλλος τὶς λόγος, παρὰ ὡς ἀντικειμενική καὶ μόνον ἐκτίμησις τῆς καταστάσεως «Ἄν υπὸ τὰς συνήθειας τούτας ἡμερίζονται πρόσωπα καὶ πράγματα, πολλὰς ἀληθείας καὶ ἀπεικονίζει τὴν κρατούσαν κατάστασιν. Ήμεῖς πιστεύουμεν, διτι αἱ καλαις ἔξαιρεσις ὑπάρχουν. Τό διτι, δικαιος, ἐπιβάλλεται ἐκκαθαρισις καὶ ἀποσυμφόρησις εἰς τὸ Λ. Σ., ώς διὰ νὰ προαχθοῦν οἱ νεώτεροι — διότι αὐτὸ πολὺ ὄλιγον ἐνδιαφέρει τὴν Ναυτιλίαν — ἀλλὰ διὰ δοθή νέος τόνος καὶ κάποιοι βελτίωσις εἰς τὰς διοικήσεως της, εἰναι ἔκτος πάσης συζητήσεως. Η Ναυτιλία διαφράσται καὶ ἀναπτυσσαρεται ἐμφανίζονται δόλες καὶ νέα ζητήματα, αποτούντας ἀλλας μεθόδους ἐκ μέρους τῆς ἐπιφορτισμένης με σύντην κρατικῆς «Υπηρεσίας καὶ ἀλλα, ἵσως, πρόσωπα, πλέον κατάλληλας εἰς προσφορμογήν πρὸς τὰς νέας συνθήκας. Η κατάστασις, πάντως, ἐν τῷ Λ. Σ. ἔχει ἀπόδι ἀσφυκτική καθαυτὸ ἀποτυπική. Δικαιολογημένη εἰναι καὶ ἀγανακτησις τῶν νεωτέρων στελεχών, τῆς ὄποιας ἀπῆκτης εἰναι ἡ ἀνωτέρω ἐπιστολή.

Εἰς τὸν πολυτράγυμον καὶ, «Υπουργὸν ἀπόκειται νὰ ἔξυγιάν τὸν κλάδον τοῦ ὄποιον προϊσταται. Θὰ ἔδει νὰ τὸ εἶχε πράξει ἀπὸ τῶν πρώτων ήμερών τῆς ὑπουργίας του, συμφώνως καὶ πρὸς τὰς γενικὰς ἐπαγγελίας, τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Συναγερμοῦ. Παρηλθεν ἔκτοτε πολύτιμος χρονὸς χωρὶς καὶ τοῦτο νὰ πρᾶξη. Η δικαιολογία, διτι δὲν γνωρίζει πρόσωπα καὶ ποάγματα δὲν εὐσταθεὶ πλέον. Πληροφορούμενα — ηδη, διτι διὰ κατατεθέντος νομοσχεδίου προβλέπεται, ἡ ἐκ νέου ἀποστρατεία τῶν τριῶν Πλοιάρχων, ὡν νεώτερος προηχθεὶς Υποναύαρχον. Αύτο, βεβαίως, κάθε ἀλλα πράξη εἰναι ἀρκετον. Χρειάζεται γενικότερος καὶ ρεαλιστικὴ ἀντιμετωπίσις τοῦ ζητήματος πρὸς τὸν σκοπὸν πραγματικῆς ἀποσυμφορησεως καὶ ἐκκαθαρίσεως τοῦ Λ. Σ., ἀν διώλεμον τὸ ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς διοικητικὸν ὄργανον τῆς Ναυτιλίας νὰ ἐμπνεύση τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ εἰς τὸν δημιουργούν τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Τὸ διεθνὲς ἀλιευτικὸν συνέδριον

«Ἐναν διδαφέρον, ίσως διότι ἡτο καὶ ἀρκετὰ περίεργον, διεθνὲς συνέδριον ἀλιείας, συνεκροτήθη εἰς τὸν Ρώμην ἀπὸ τῆς 18ης Ἀπριλίου μεχρι τῆς 10ης Μαΐου, με τὴν συμμετοχὴν 45 χωρῶν ἐκ τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου καὶ τοῦ Παραπετάσματος. Συνεκλήθη κατόπιν ἀπόφασέως τῆς Γεν. Συνελεύσεως τοῦ Ο.Η.Ε. καὶ ὥραναθη ὑπὸ τῆς Φ.Α.Ο. (Διεθνῆς Ὁργανισμὸς Τροφίμων καὶ Γεωργίας), προκειμένου νὰ συζητηθῇ καὶ να ληφθῇ ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ περιληφθέντος εἰς τὴν σχετικὴν ἡμεροσίαν διάταξιν μοναδικοῦ θεμάτου: «Υφίσταται κίνδυνος περιορισμού μὲν ἐξαττικῶν τοῦ ἀναλίου πλούτου, συνεπειὰ τῆς διενεργουμένης σήμερον ἐντατικῆς ἀλιείας, εἰς τὸ ἔγγυς μέλον;

Παραδοξοὶ αἱ πρόσεις ἱκούσθησαν κατὰ τὰς μακρὰς συζητήσεις τοῦ συνεδρίου καθ' ἀς ἀντετεώτισθη ἀνταρσία θέμα, τὸ ὄποιον, ἀς σημειώθη, διτι ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς ἐπαυσε νὰ υφίσταται ἀπὸ καθαρῶν ἀποτελεσμάτων πλευρᾶς διὰ τῶν περισσοτέρων τῶν συνέδρων. Αἱ ὄλιγατερον ναυτικαὶ χωρὶς καὶ ίδιως τὰ παράλια κράτη τῆς Νοτίου Αμερικῆς, τὰ ὄποια εἰκάζεται, διτι ἐπεδιώξανται καὶ ἐπέτυχον διὸ τῶν μεταξύ τῶν προστατευόμενων πεδίων. Τὴν προστασίαν ἀπήντη προέτεινον διὸ ὄπως ὄντας ἀλιεύασιν καὶ ἀποκλειστικῶς αἱ παράλιοι χωρὶς διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ἐθνικῆς τῶν κυριαρχίας εἰς πολὺ μεγαλύτερον βάθος ἐκείνου τὸ ὄποιον ἡ αἰγιαλίτις ζώνη σήμερον καθορίζει. Ιδιαίτερως αἱ ἀντιπροσωπεῖαι τοῦ Περού, τῆς Χιλῆς καὶ τοῦ Ισημερινοῦ, ὑποστηρίζουσαι, διτι ἐμειώθη τελευταίως ἡ αἰγιαλίτις ζώνη εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀκτὴν τῶν τόνων, ἐξητησαν ἐμμέσως δητως ἡ αἰγιαλίτις ζώνη εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀκτὴν τοῦ Ελερηνικοῦ ἐπεκταθῇ εἰς 200 περίπου μίλια.

Βεβαίως μεγάλη ἡτο ἡ ἀντιδρασις τῶν ὑπολοίπων χωρῶν καὶ ίδιως τῶν πλέον ναυτικῶν, εἰς τὴν πρότασιν αὐτῆς, ήτις ἀπέδειπεν εἰς μίαν κατάφωρον παραδίσασιν τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν. Τὸ προβλήθεν ἐπιχείρημα τῆς ἀμέσου ἀνάγκης προστασίας τοῦ ἀναλίου πλούτου, μὴ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰ πράγματα καὶ εἰς τὰς κρατούσας

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C°. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ήτις ἔξασφαλίζει πλέον Ικανοποιητικὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευών, παρὰ αἱ πλωταὶ δεξαμεναί, διι τὰ τὰς ὄποιας εἰς πλέον Ικανοποιητικὴν σημασίας.

TAXYTΗΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KΟΣΤΟΣ ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι παντὸς ἀλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, λόγω εὐνοϊκῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL,

GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι Ἑλληνικαι καὶ Ἑλληνο-Ἀμερικανικαι ἐταιριαι.

σήμερον ἐπιστημονικάς ἀντίληψεις, δὲν ἡτο δυνατὸν νὰ στηρίξῃ μίαν ἀπόφασιν, ἡτο δὲ προεκάλει τεραστίας δυνχερείας εἰς τὴν ἀλείαν ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ θὰ ὠδηγεῖ εἰς διθενές ἀντέ. Δῆσεις καὶ προστρέβας. Ἡ ἔκφρασθείσας ἀντίθετος ἀπόφως ὑπὸ τῶν ἀντιτυπώσωπών τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γαλλίας, τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Ἐλλάδος (ἡ χώρα μας ἀντεπροσωπεύθη εἰς τὸ συνεδρίον διὰ τοῦ Διευθυντοῦ Ἀλιείας τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας κ. Σερμπέτη) ὑπεστρίξεν, ὅτι οὐδεμία ἀνησυχία δικαιολογεῖται, τούλαχιστον διὰ τὸ ἔγγυος μέλλον, σχετικῶς μὲ τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐναλίου πλούτου. Ἡ ἀναπτυσσόμενή σημερών ἀλιευτική δραστηριότητα εἰς δῆλας τὰς θαλάσσας εἶναι μικροτέρα εκείνης, ἡτο δὲ προεκάλει εἰς βραχὺν χρόνον τὴν εἰς μιγάληη ἔκτασιν καταστροφὴν τῆς ἐναλίου ζωῆς. Βεβαίως ἡ ἐφαρμογὴ γενικῶν προστατευτικῶν μέτρων εἰς τὰ μεγάλα ἀλιευτικά πεδία θεωρήθη καὶ ὑπὸ τῶν κρατῶν αὐτῶν ὡς ἀπολύτως ἐνδειγμένη. Ἀλλως τε μιαν τοιαύτην ἀλιευτικὴν πολιτικὴν ἀσκοῦν διὰ τὰ κράτη σήμερον, τὰ ὅποια διὰ τῶν ἀλιευτικῶν των στόλων ἀλιεύουν εἰς τὰ μεγάλα πεδία τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ. Δι' εἰδίκων συμβάσεων ἔχουν ιδρυθη, ὡς γνωστον, συλλογικά δραγανα τὰ ὅποια καθορίζουν τὸ εἶδος καὶ τὰς μεθόδους τῆς ἀλιείας κατὰ τρόπουν ὥστε πλήρως νὰ περιφρουρήται ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ. Αύτοις ἀκριβῶς αἱ διεθνεῖς συμβάσεις, αἱ ὅποιαι σήμερον ρυθμίζουν τὰ τῆς ἀλιείας εἰς τὰ μεγάλα πεδία τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, τῆς Βορείου θαλάσσης καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἐπρωτάθη νὰ ἐπεκταθοῦν καὶ εἰς τὰς ἄλλας θαλασσίας περιοχάς, ὅπου ἡ ἀλιεία παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, ὥστε καὶ ὁ ἐλεύθερος χαρακτήρας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν θαλασσῶν νὰ μὴν ἀλλοιωθῇ καὶ πλήρως ἡ ἐνάλιος ζωὴ νὰ προστατεύεται.

Βάσει τῶν προτάσεων αὐτῶν μετὰ πολυημέρους συζητήσεις, αἱ ὅποιαι συχνὰ προσέλαθον καὶ ιδιαιτέρως ὁρίζουν χαρακτήρα, διετυπώθη τελικῶς τὸ πόρισμα τοῦ συνεδρίου πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τοῦ Ο.Η.Ε., ἐντὸνως διαφωνούντων πάντοτε τῶν ἐκπροσώπων τῆς Νοτίου Αμερικῆς, οἵτινες κατεφάνη, ὅτι σπειδελπον κυρίως εἰς τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν χωρικῶν τῶν ύδατων.

Οἱ καλῶς γνωρίζοντες τὰ πράγματα κυκλοὶ τοῦ συνεδρίου, διηρμήνευσαν τὴν τοιαύτην ἀξίωσιν καὶ τὴν τοιαύτην ἐπιμονὴν τῶν κρατῶν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ὡς ἀπότελεσμα ἀφ' ἐνὸς τῆς ἐπιστημάντεως περασμάτων φαλαινῶν εἰς τὴν θαλασσίαν οὐτῆς περιοχὴν τοῦ Εἰρηνικοῦ 'καὶ ὡς συνέπειαν ἀφ' ἐτέρου τῆς ἐμφανίσεως τοῦ φαλαινοθηρικοῦ στόλου τοῦ Κ. 'Ονασάς πέρους καὶ τῶν προκληθέντων ἐπεισοδίων μετὰ τῶν ἀρχῶν τοῦ Περού. Μία ἐπέκτασις τῆς αιγαλίθιδος ζώης θὰ είχεν ὡς ἀποτέλεσμα ἐπομένως νὰ ἀλλάξει η φαλαινοθηρία δύναται καὶ ὡς εἰσαγόμενα παρουσιάζεται η ἐλεύθερης καταστάσεως τῶν τόνων ἡ ὅποια, ἐπίσης, παρουσιάζει ἐνδιαφέρον, ἀπὸ τὰς Κυθερῆσις τῶν Κρατῶν αὐτῶν καὶ νὰ παρεμποδίζεται η ἐλεύθερης κινήσεως τῶν ξένων φαλαινοθηρικῶν στόλων καὶ ίσως τοῦ κ. 'Ονασάς ὅλως ιδιαιτέρως.

Διατί ὅχι καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς;

Εἰς τοὺς φοιτητὰς καὶ γενικῶς εἰς τοὺς σπουδαστὰς τῶν ἀνωτάτων Σχολῶν, χορηγούνται κατὰ κανόνα ἀναστολαὶ κατατάξεως τῶν εἰς τὸν στρατὸν, ἵνα διεκολυνθοῦν πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τῶν. Πρόκειται περὶ μέτρου πρακτικῆς σκοπιμότητος, διότι πλειστοὶ ὅσοι νέοι δὲν διακόπτουν τὰς σπουδὰς τῶν καὶ συνεπὸς δὲν κάνουν πολύτιμον δι' αὐτοὺς χρόνον. Μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος τῶν, ἀνετέλετον οὗτοι καὶ ἀνευ δυσμενῶν συνεπειῶν διὰ τὴν σταδιοδρομίαν τῶν, ἐκπληρώνουν τὰς στρατιωτικὰς τῶν υποχρέωσεις. Διατί, ὅμως, ἔχαιρούνται τοῦ εὑρεγετήματος τούτου οἱ ναυτικοί μας, οἵτινες πρόκειται νὰ υποστοῦν ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἐμποροτοποιάρχων γ'. τάξεως;

Διὰ τὴν χορήγησιν τοῦ ἐν λόγῳ διπλώματος ἀπαίτεῖται, ὡς γνωστόν, τετραετῆς θαλασσίας ὑπρεσίας, συμβαίνει δὲ συχνότατα νὰ στρατεύεται ὁ ὑπόψηρος, ὅταν ἔχῃ συμπληρώσει τρία, φέρ' εἰπεῖν, ἐτη θαλασσίας ὑπρεσίας. Δίκαιον ὅθεν καὶ λογικὸν εἶναι νὰ παρέχεται καὶ εἰς τοὺς ναυτικούς μας αὐτοὺς ἑτησία ἀναστολὴ προσελεύσεως, ὥστε νὰ συμπληρώνουν τὴν υπηρεσίαν τῶν καὶ νὰ λαμβάνουν, κατόπιν ἔξετάσεων, τὸν δίπλωμα των. 'Εκθύμως ὑπέρ τοῦ μέτρου συνηγορούμενού ἔκειται η ἐλπίζωμεν, ὅτι οἱ κρατικοί ἀρμόδιοι πρεπόντως θὰ ἐκτιμήσουν τὴν ἀξίαν τῆς υποδείξεως.

Τὰ πρῶτα θύματα

Ἐνῶ ἡ ἐφετεινὴ σπογγαλιευτικὴ ἐκστρατεία ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προτοιμάσθη (ἔγκαιρος παροχὴ δανείων καὶ ἔγκαιρος ἔκδοσις τῶν σχετικῶν ἀδειῶν), αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς δὲν είνε καὶ ἀρκετά ἐνθαρρυντικαὶ, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως, τούλαχιστον, τοῦ ἀπησχολημένου ἔκειται ἐμψύχου υλικοῦ.

Αἱ πρώται πληροφορίαι, αἱ ὅποιαι ἔφασαν εἰς τὸ ὑπουργείον Βιομηχανίας ἀπὸ τὰ σπογγαλιευτικὰ συγκρήτηματα, τὰ ὅποια ἀλιεύουν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Κυρηναϊκῆς καὶ τῆς Τριπολίτιδος, ἀναφέρουν, ὅτι ἐσημειώθησαν ἡδη τρία ἀτυχήματα εἰς δύτας, ἐτη τῶν ὅποιων τὰ δύο θανατηφόρα. Τὸ γεγονός εἶναι ἀνησυχητικόν, ἀν τοῦ περιθώρου, γενούντος σκεφθῆ κανείς, ὅτι εὐρισκόμεθα εἰς τὴν ἀρχῆν τῆς περιόδου καὶ διὰ τοῦ δηταὶ διατηρούνται παταγούνται, λοιπόν, πριν θητηρίων ἔφετος πολλὰ θύματα, δηπωληθεῖσαν μεγάλον αἱριθμὸν ἀτυχημάτων. 'Ο λιμενικὸς ἀξιωματικός, ὁ ὅποιος ἔχει σταλῆ εἰς τὴν Βεγγάζην θὰ πρέπει νὰ καταβάλῃ πολλὰς προσπαθείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν. Εἴναι καίρος ἡ ἐλληνικὴ σπογγαλεία νὰ μὴν ἀποτελῇ μίαν τόσον ἐπικίνδυνον βιοποριστικὴν ἀπασχόλησιν.

Μία πρωτοθουλία ἀξιέπαινος

Ἡ 'Εθνικὴ Ἑλληνικὴ Γραμμὴ 'Αμερικῆς εἶχε μίαν καθ' ὅλα ἀξιέπαινην πρωτοθουλίαν. 'Απεράσπισε καὶ ἀρχίζει ἐντὸς τῶν ἡμερῶν την συστηματικὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου τῆς 'Βασιλίσσης Φρειδερίκης ὑπῆρχοντων ἑκατὸν πεντήκοντα καὶ ἀνά 'Ελλήνων θαλαμητόλων. 'Επιδιώκει, συγκεκριμένως, δηπωληθεῖσαν ἀπαγγελματικὴ κατάρτισις τῶν μὲ τὴν περιποίησιν τοῦ ἐπιβάτου ἐπιφορτισμένων μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανίου καὶ ὥστε γενικώτερον ἔνατον μόρφωσις αὐτῶν. Οὕτως ἐλπίζεται, ὅτι θὰ καταστῇ ἐπιτελέστερον τὸ ἐπίπεδον ἐνδιαφέροντος τοῦ ἐπιβάτου ἐπὶ τοῦ 'Βασιλίσσης Φρειδερίκης', ἐνῷ συγχρόνως τίθεται μία καλὴ προϋπόθεσις διὰ τὴν δημιουργίαν ἀρίστων 'Ελλήνων θαλαμητόλων.

Τὸ σχετικὸν ἐκπαίδευτικὸν πρόγραμμα, τὸ ὅποιον ἡ 'Εθνικὴ Γραμμὴ 'Αμερικῆς ἦδη ἔχει καταρτίσει, περιλαμβάνει κατ', ἀρχὴν τὴν συστηματικὴν ἐκμάθησιν τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης καὶ τὴν δι' εἰδίκων κινηματογραφικῶν προβολῶν ἐνημέρωσιν τῶν θαλαμητόλων ἐπὶ διαφόρων ἐπαγ-

γελματικῶν θεμάτων. Ἐν συνεχείᾳ μελετᾶται ὅπως ἀσκηθοῦν πρακτικῶς οἱ μετεκπαίδευμενοι ἐπὶ τῶν δύο μεγάλων ὑπερωκεανίων τῆς Χού-λαίν τῆς 'Ιταλίας' καὶ ὥστε φοιτήσουν εἰς τὴν ἐν Πειραιῷ Σχολὴν τῆς 'Ενώσεως Θαλαμητόλων.

Ἡ τελευταῖα αὐτὴ φάσις τοῦ τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ προγράμματος, τὸ διπλοῦ πλαισιοκτήτριο, ἐταιρία τοῦ 'Βασιλίσσης Φρειδερίκης' ἔχει καταρτίσει, θὰ πραγματοποιηθῇ, ἐφ' ὅσον θὰ παρασχεθοῦν αἱ σχετικαὶ ἔγγυήσεις, ὅτι οἱ οὕτω μετεκπαίδευμενοι θαλαμητόλοι, εἰς τὸ ἀκέραιον ὁ μισθός των καθ' ὅλον τὸν χρόνον τῆς ἐκπαίδευσης διὰ νὰ ναναλάσσουν διά πάλιν ὑπηρεσίαν.

Πρόκειται, ὡς εὐκόλων δύναται τις τοῦ πρόγραμματος, τὸ διπλοῦ πλαισιοκτήτριο, ἐταιρία τοῦ 'Βασιλίσσης Φρειδερίκης' ἔχει καταρτίσει, διά προσαρτούμενοι οἱ άρμόδιοι προθύμων οἱνεύτεροι προσαρτούμενοι οἱνεύτεροι, διά πάλιν παρασχεθοῦν αἱ συγερασθεῖσαι. Διότι θὰ πρέπει η ιδιωτικὴ πρωτοθουλία τὸν ἀποθαρρύνεται, διά πάλιστα αἱ ἐπιδιώκεις τῆς καλύπτουν ἀνάγκας, αἱ ὅποιαι εύρισκονται πολὺ μακράν τοῦ στενοῦ ἐπιχειρηματικοῦ τῆς συμφέροντος.

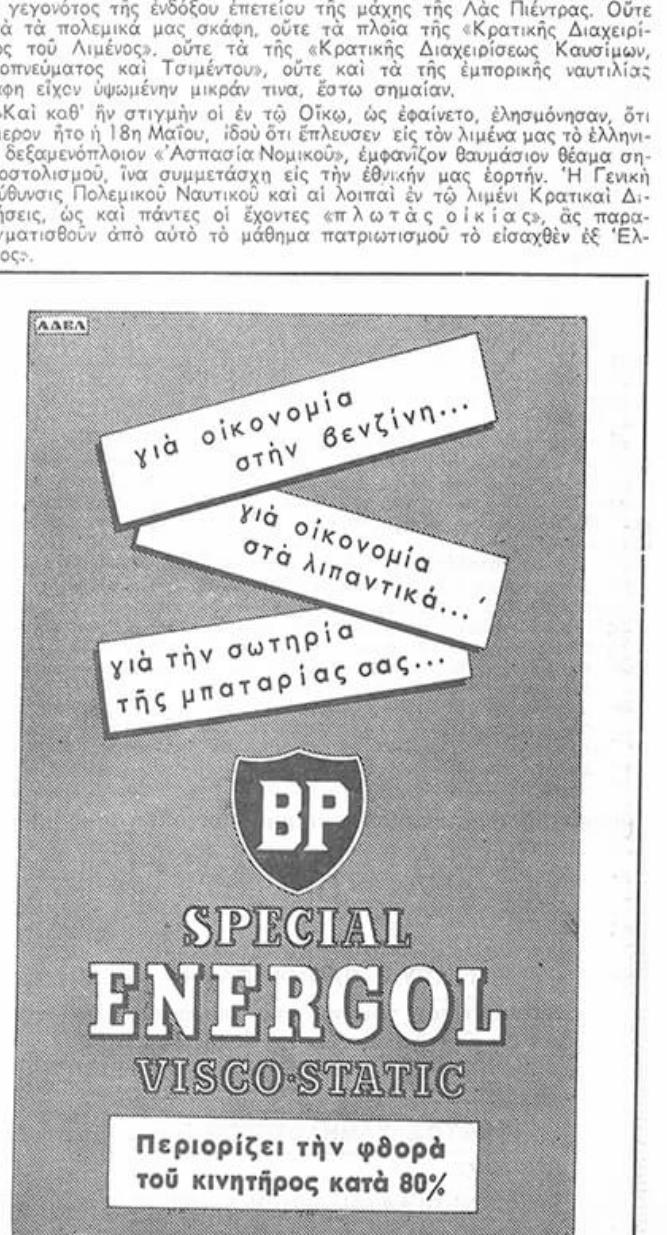
Ἐπαινος πρὸς ἔλληνα πλοιαρχον

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὸ Μοντεβίδεο:

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ χαρὰν ἡ προτιωτικὴ ὑπερηφάνειαν σᾶς ἐσωκλείω απόκομμα τῆς ἐνταῦθα ἐκδίδομένης μεγάλης ἀπογευματινῆς ἐφημερίδος «Ἄλα Πλάτα», εἰς σχόλιον τῆς ὅποιας ἔξαιρεται ἡ εὐγενικὴ χειρονομία τοῦ πλοιαρχοῦ τοῦ ἐλληνικοῦ δεξαμενοπλοίου τῆς 'Ασπασία Νομικοῦ' κ. 'Ιωάννου Πηλείδησον νὰ εἰσπλεύσῃ τὸν λιμένα μας μὲ μέγαν τοῦ σκάφους του σημαστολίσιον κατὰ τὴν 18η Μαΐου ἐξ οὔτε μεγάλων μεγάλης έθνης τῆς Οὐρουγουάνης. 'Ως 'Ελλην καὶ πράκτωρ τοῦ πλοίου τούτου αἰσθανόμας τὴν υποχρέωσιν νὰ σᾶς ἀναφέρω πολὺ μεγάλης της Λάς Πιέντρας. Οὔτε οὐτά τὰ πλευρικά μας σκάφη, οὔτε τὰ πλοία τῆς 'Κρατικῆς Διαχειρίσεως τοῦ Λιμένος', οὔτε τὰ τῆς «Κρατικῆς Διαχειρίσεως Καυσίωνων, Οινοπνεύματος καὶ Τσιμέντου», οὔτε καὶ τὰ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας σκάφη εἰχονταί συμμετέντην μικράν τινα, ἔτοις σημαίαν.

«Καὶ κοθ' ἡν στιγμὴν οἱ ἐν τῷ Οἴκων, ὡς ἔφαίνετο, ἐληπισμόνταν, ὅτι σήμερον ἡτο 18η Μαΐου, ιδού ὅτι ἐπέλευσεν εἰς τὸν λιμένα μας τὸ ἐλληνικὸν δεξαμενόπλοιον τῆς 'Ασπασία Νομικοῦ', ἐμφανίζοντας θαυμάσιον θέαμα σημαστολίσιον, ἵνα συμμετάσχῃ εἰς τὴν έθνην μας ἐφότην. 'Η Γεική Διεύθυνσις, Πολεμικό Ναυτικοῦ καὶ αἱ λοιπαὶ ἐν τῷ λιμένι Κρατικαὶ Διοικήσεις, ὡς καὶ πάντες οἱ ἔχοντες εἰπω τὰς οἰκονομίας της ιστορίας της μπαταρίας σας...»



γιὰ οἰκονομομία στὴν βενζίνη...

γιὰ οἰκονομομία στὰ λιπαντικά...

γιὰ τὴν σωτηρία τῆς μπαταρίας σας...

BP

SPECIAL
ENERGOL
VISCO-STATIC

Περιορίζει τὴν φθορὰ
τοῦ κινητῆρος κατὰ 80%

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΜΙΑΣ ΔΙΕΤΙΑΣ

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Τοῦ Βουλευτοῦ Κυνουρίας κ. ΜΙΧ. ΚΑΡΟΥΣΟΥ

Είναι, πράγματι, πλήρης έλπιδων διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτικῆς Ἑλλάδος, ἡ παρὰ τῆς Κυθερνήσεως τοῦ Ε. Σ. καὶ τῇ πρωτοβουλίᾳ τοῦ Στρατάρχου Παπάγου ὑγκοινισθείσα επὶ τῆς ἀντιμετώπισεως τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος πολιτική. Ἐντὸς τῆς πρώτης διετίας κατώρθωσε νὰ ἔξουδετερωσὴ μίαν πρὸς μίαν τὰς ἀφορμάς, αἵτινες προεκάλεσαν τὴν φυγὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπό τα πατρία χρώματα, νὲς ἀποκαταστήσῃ πνεύμα ἐμπιστούσην μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους καὶ τέλος νὰ δημιουργήσῃ τὰς οἰκονομικὰς καὶ ψυχολογικὰς πουούποθεσείς διὰ τὴν βαθμιαίαν ΕΠΑΝΟΔΟΝ.

Έκκαθαρίστε κακού παρελθόντος, ἀποκατάστασις ἐμπιστοσύνης, εύνοικαι οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις, ίδου τὸ τριπτυχὸν πρὸς τὸ ὅποιον προσωπικὸν ὁ Στρατάρης. Παπάγος κατηγύνθεν τους συνεργάτας του 'Υπουργούς, μὲ τὴν φιλοπάτριδα φιλοδοξίαν νὰ καταστήσῃ τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδαν ἀνταξίαν τῆς πολιαῖς τῆς αἰγαλῆς καὶ δυνάμεως, ἵνα κοὶ ὁ Τόπος ὡς οἰκονομία, ἀλλὰ καὶ ὡς γονητῶν — διατὶ τοῦτο νὰ παραστάται; — ἐπώφεληθή τῆς καταπλησσούσῃς ἐνεργητικότητος τῶν δημιουργικῶν ἐφόπλιστῶν μας καὶ τῆς μοναδικῆς ἀπόδοτικότητος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα τῶν ἔξοχῶν ναυτικῶν μας.

Τό νομοθετικόν ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακού προβλήματος ἔργον τῆς παρελθόντης διετίας ὑπέρξει λίγαις καρποφόρον καὶ υπογουμαῖς οὐ τῇ ἐντονούν κυρενθητικήν προσπάθειαν πούσε ἐκκαθάρισιν τῆς καταστάσεως, η τις εἶχε δημιουργηθῆ διὰ τῆς ἀκολούθησίσ τὸν τῶν μεταπελευθερωτικῶν Κυρενήσεων ἀντιναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ πρὸς δημιουργίαν τῶν προσπούθεσεων ὄμαλῆς καὶ ἀπόδοτικῆς ἔργασίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ούτω διὰ τῶν τροποποιήσεων τοῦ Νόμου περὶ ναυτικῆς ἐργασίας ἐπετεύχθη, ἀνεν μειώσεως τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων, σημαντικὸς περιορισμὸς τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου· 1) διά τῆς λογικῆς ρυθμίσεως τῶν προϋποθέσεων ἀπόδημῶσεως ἐν περιπτώσει καταγγελίας τῆς συμβάσεως μισθώσεως ναυτικῆς ἐργασίας, 2) διά τῆς επιτυχούς τακτοποίησεων τῶν περιπτωσεών παλινονθήσεως τῶν ναυτικῶν, 3) διά τῶν εὐστόχων φραγμῶν κατά τὴς μάστιγος τῶν ψευδοσθενεῶν τοῦ πληρωματος καὶ 4) διά τῶν γενικωτέρων ἑκείνων μέτρων διὰ τῶν ὅποιών ἔργων μισθησαν ἐπιτυχέστερον διὰ τὰς σημερινάς συνθήκας αἱ σχέσεις τῆς ναυτικῆς ἐργασίας πρὸς τὸ ναυτιλιακὸν κεφάλαιον.

Σημαντικήν έπίσης μείωσιν τών έξοδων έκμεταλλεύσεως προεκάλεσαν αἱ διατάξεις, διό τῶν ὁποίων περιωρίσθη ἡ πολυτελῆς σύνθετις τῶν πληρωμάτων των πλοίων εἰς ὄρια, ἀνετα μὲν διὰ τούς ναυτικούς, ἀνάλογα δὲ πρὸς τὰ τῶν ἀνταγωνιζομένων τὰ πλοία μας σηματικῶν τῶν ἄλλων Κρατῶν. Και είναι ἀξιον ιδιαίτερας μείας τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τὸ σημείον τοῦτο ὥχι μόνον διεψεύσθησαν οἱ φόβοι ἀνεργίας τῶν ναυτικῶν μας, ἀλλὰ τούναντον παραπτεῖται ἐλλειψις ναυτικῶν χειρῶν, ὡς ἐκ τῆς ζωηρᾶς ἀπορροφήσεως αὐτῶν ὑπὸ τῶν ὑπὸ ξένην σηματίαιν ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας πλοίων.

Τό περί συνθέσεως ἔξι ἀλλού τῶν πληρωμάτων νομοθέτημα τῆς Κυθερών-
σεως του Στρατάρχου Παπάγου, ἀπαλλάξαν τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ ἀδικαιο-
λογητῶν καταθλιπτικοῦ βάρους νὰ καταθέσῃ ὑπὲρ τοῦ κεφαλαίου ἀνεργί-
ας την μισθωτροφοδοσίαν τῶν ἐλλειπόντων ἐκ της προβλεπομένης πολυτε-
λεῖας συνθέσεως τοῦ πλοίου του ναυτικών ή τοῦ ναυτολογημένου ἀλλοδαποῦ
πληρώματος καὶ ὅταν ἀκόμη οὐδεμίαν ὁ ἐφοπλιστὴς ἔφερεν εὐθύνην διά-
το γεγονός τούτῳ καὶ ὅταν ἀκόμη κατέβαλλεν εἰς τοὺς ὑποδιόπους την
μισθωτροσίαν τῶν ἐλλειπόντων ναυτεργατῶν, εἴγεν ὡς ἀποτέλεσμα σχι-
μόνων τὸν σπουδαϊκὸν περιοδισμὸν τῶν ἔξδον ἐκμεταλλεύεσθαις τοῦ

πλοίου, ἀλλὰ κυρίως ὑδραίωσε τὸ αἰσθημα, ὅτι τὴν αὐθαίρεσιάν ἀντικατέστησεν ή τάξις και ή δικαιοσύνη εἰς τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα.

Πρός την κυβερνητικήν ταύτην γραμμήν εύρισκονται οι συνεχεία και τά άλλα νομοθετήματα της Κυβερνήσεως του Στρατάρχου Παπαγάου, τά άποδεόποντα εις την έκκαθαρίσιαν των έκ του κακού παρεθόντας έκκρεμοτήτων. Ταύτα είναι το Ν. Δ. περί ρυθμίσεως έκκρεμών διαφορών μεταξύ Έλληνικού Δημοσίου και «Έλληνων πλοιοκτητών» έξι έπιτάξεων πλοιών, βάσει του όποιου έρουθμισθη ήδη, η μεταξύ Έλληνικού Δημοσίου και Οίκου Ρεθύμνη—Κουλουκουνή από τον πολέμου υψηλαταρένη διαφορά, τὸ Ν. Δ. δι' οὐ ἀπεδεσμευθή καὶ ἀπέδοθη εἰς τους ἄγοραστας τῶν 100 «Λίμπερτους» ἡ μέχρι τοῦδε ἄνευ οὐσιαστικοῦ λόγου κατακρατουμένη χρηματική ἀντεγγύησις των, ὃ Νόμος δι' οὐ ρυθμίζονται ὄριστικας αἱ ἐκ του κατοχικού καὶ εἰς ἄλλον ἀπόδειψαντα σκοπον Ν. Δ. 240)1941 δημιουργήθεισαν σημαντικαὶ ἐπιβαρύνσεις τῶν ἔφοπλιστῶν, ἡ διὰ διαιτησίας προσπάθεια τακτοποιήσεως τῆς διεφοράς μεταξύ Έλληνικού Δημοσίου και ἔφοπλιστῶν—διαχειριστῶν τῶν παραχωρηθέντων πλοίων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου παρὰ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως κλπ.

Καρπάνις, όμως, τών λόγηθεντων νομοθετικών μέτων είναι τό αρθρον 13 του Νόμου 2687)1953 περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικον. Η ἄκρως ἐπιτυχίης ίδης ὅπως τὰ ἐπαναπατριζόμενα πλοῖα θεωρηθῶσιν ὡς κεφαλαία ἔξωτερικοῦ καὶ τύχον συνταγματικῶν κατωχρωμένης ἔξασφαλίσεως, ἐλευθερίας μεταβολῆς σημαίας, φορολογικῆς σταθερότητος, μειωμένων ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν κλπ. είναι μέτρων ριζοσπαστικῶν ἀνευ προηγουμένου εἰς τὰ ναυτιλιακά χρονικά ὅλων τῶν Κρατών, ἀλλὰ καὶ τὸ μόνον τὸ ὅποιον ὑπὸ τὰς ψυχολογικὰς ἀντιδράσεις, ὑψῷ ἃς ἐτέλουν οἱ "Ελλήνες ἐφοπλίσται" ἐν τῶν ἀστόχον καὶ ἀψυχολογητῶν μετρῶν τῶν προηγουμένων Κυβερνήσεων, ἥτοι ικανὸν νὰ δημιουργησθῇ τὸ κλίμα τῆς ἐμπιστούσης τὸ ἀπαιτούμενον διά τὸ ἐπαναπατρισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Ἐξ ἄλλου η εὐχέρεια τῆς Κυβερνήσεως νά παρέχη κατ' ἔκτιμποι τῶν ἐκστάτη προγραμμάτων δεδομένων τας ὑπὸ τοῦ Νόμου προβλεπομένας εὐκολίας καὶ τὴν ἐκτάσιν αὐτῶν καὶ διά τοι μεγάλα κρατικά συμφέροντα τὸ ἐπιβάλλουν νά δύναται νά προβαίνῃ εἰς ὅλως προνομιακὴν μεταχείρισην των πλοιοκτήτων εἰδίκων κατηγοριῶν πλοίων, είναι μία κανονισμία, ητις εύστόχως ἐφαρμόζομένη, δύναται νά ἀνοίξῃ νέους ὄριζοντας διὰ την Ἑλληνικὴν σημαῖαν.

Ούτως ένων ή Ἑλληνική ναυτιλίακη γομφεσία παρέχει σήμερον ἀμεταβλήτους μακράς πνοής ἔγγυσεις εἰς τὸν πλοιοκτήτην, αἱ ἀσύδοτοι σημαῖαι οὐχὶ μόνον οὐδέμιαι ἔγγυσιν παρέχουν εἰς αὐτὸν, ἀλλὰ τούναντίον ἀδειάστητα καὶ ἀστόθειαν, ἥτις πολλὰς ἀνηψιαῖς πρέπει νὰ προκαλῇ εἰς τοὺς ὑπὸ ταύτας καλυπτοντας τὰ κεφάλαιά των. Ἡ εἰς τὰ κρατίδια ταῦτα τῶν ἀσύδοτον σημαῖων ἐλλειψίς σαφοῦς και συγκεκριμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἡ Ἑλλειψίς κυβερνητικῆς σταθερότητος, τὸ εἰς αὐτὰ κυριαρχοῦν στενὸν ταμειατικὸν πνεύμα καὶ τέλος ἡ συνεχῶς ἐπ’ αὐτῶν ὄγκουμένη διεθνῆς πίεσις ποδὸς κατάπαυσιν τὴν ἀσύδοσιν, πρέπει νὰ ἔχουν δημιουργῆστε εἰς τοὺς ὅξυδερκεις “Ἐλληνας” ἐφοπλιστᾶς τὴν ἀμφιβολίαν, ἔαν τὸ σημαῖα τῶν κρατιδίων τούτων εἴναι δι’ αὐτοὺς τόσον ἐπωφελής, δύον ἢ τῆς ιδίας αὐτῶν πατρίδος. Διότι ποίαν κατοχύρωσιν ἔχουν, ὅτι τὸ μόνον ἐναπομεινάν σήμερον πλεονέκτημα τῆς μικροτέρας φορολογίας, δὲν θὰ μεταβληθῇ αιφνίδιως εἰς βάρος των καὶ τοιως χωρίς πλέον τὴν δυνατότητα τῆς ἀλλαγῆς σημαῖας;

Αἱ σύντομοι αὐταὶ σκέψεις δεικνύουν τὸν ρεαλισμὸν τῶν ὑπὲρ τῆς



ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ „ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“

Oι άντιπρόσωποι της A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τους κάτωθι λιμένας του έξωτερικού διατηρούν άποθέματα σιγαρέττων πρός άμεσον έξυπηρέτησιν των πληρωμάτων πλοίων εις τιμάς λιαν εύνοϊκάς.

ALEXANDRIA	(Egypt)	: JOAKIM MARKAS,
PORT-SAID	"	: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	"	: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	"	: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	"	: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	"	: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	"	: GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE	(Australia)	: GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	"	: " " " " " 82, James Street

"ΑΛΕΚΤΩΡ"

ναυτιλίας μέτρων τῆς Κυβερνήσεως Παπάγου κατὰ τὴν πρώτην διετίαν, ἡ οἵης ἐτόλμησε νὰ κρημνίσῃ τὰ ἐμπόδια τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐνώπιον τῶν ὅποιων ἵσταντο μετὰ δέους αἱ πρακτοχοὶ τῆς Κυβερνήσεως.

Θά ἦτο ἐν τούτοις παρακεκινθυνευμένον καὶ ἀσυνεπὲς νὰ θεωρήσωμεν τὴν ὑπέρ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ προσπάθειαν ὡς ὀλοκληρωθεῖσαν καὶ νὰ ἐπαναπαυθῶμεν ἐπὶ τῶν μέχρι τοῦδε γενομένων, ἀναμένοντες μοιραστρικῶς νὰ ἀπόδουσιν τοὺς καρπούς των.

Διότι ἡ διὰ τὴν ΕΠΑΝΟΔΟΝ τῶν ὑπὸ ἔξεις σημαίας πλοίων ἐφαρμούσεις ρηγικέλευθος πολιτική, ὑπηρεσίας προφανώς, ὅχι μόνον διὰ λόγους ἑθνικοῦ γοήτρους καὶ διὰ τὴν αὐξήσην τῶν ἀριθμῶν τῆς στατιστικῆς, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀπόρροφην τοῦ ἐργατικοῦ δυνατικοῦ τῆς χώρας, ἀφοῦ οἱ ἱκανώτατοι ναυτικοί μας δὲν ἔδυσκολεύοντο νὰ εὔρουν καὶ εἰς τὰ ὑπὸ ἔξεις σημαίας πλοία ἐργασίαν, ὅχι μόνον διὰ τὴν προστοικίαν τοῦ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπικειρήσεις ἐπενδεδυμένου ἐλληνικοῦ κεφαλαίου, ἀλλὰ κυρίως καὶ πρωτιστῶς διότι ὅ συνδαιμότας οὐστος κλάδος τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας, ὁ ὄποιος ἔκ τῶν σφαλμάτων τῶν προκατόχων τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Ε. Σ. οὐδὲν εἶς τὸν Τόπον μας καὶ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ ἀπέδιδεν, ἐπερπετεῖ νὰ ἀνάζωγονθῇ καὶ νὰ καταστῇ πηγὴ πλούτου διὰ τὴν χώραν, τοῦ ὄποιος ἡ σημαία καὶ ἡ ἀποδοτικότης εἶναι ἀνεκτήτος.

Ἄν συνεπῶς ἡ δραστηριότης τοῦ ἀμοδίου ὑπουργείου περιορισθῇ εἰς τὰ κατὰ τὴν πρώτην κυβερνητικὴν διετίαν ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐμπνευσιν τοῦ Στρατάρχου Παπάγου γενόμενα ἡ ὄντως ἡρωϊκὴ καὶ πλήρης θυσίων αὐτὴ προσπάθεια θὰ πασσείν τελικῶς ἀκάρπος.

Ἄν δὲν ληφθούμεν μὲν τὴν χαροπτηρίουσαν μάλιστα τὴν πολιτικὴν τοῦ Ἡγέτου τῆς Κυβερνήσεως ταχυτήτα, συνέπειτα καὶ σταθερότητα καὶ τὰ ὑπόλειπόμενα — γνωστά ἀλλως τε — μέτρα πολὺ φοδούμεθα, ὅτι ἡ πολιτικὴ αὐτὴ δὲν θὰ ἐπιτύχῃ τοὺς σπουδαιοτάτους ἑθνικούς σκοπούς της.

Δέντι ὑποστριζόμεν, ὅτι ἡ ἀπομένουσα νὰ γίνη ἐργασία εἶναι ἄκοπος ἢ ἀπλῆ. Παρουσιάζει, μάλιστα, διὰ τὸν κατεύθυντον αὐτὴν πολιτικὸν ὄνδρα, τὸ μειονέκτημα, ὅτι τὰ ἀποτελέσματα της θὰ εἴναι σχετικῶς ἀφανῆ, ιδίως εἰς τὰ πρώτα αὐτῆς στάδια. Θὰ εἴναι, ὅμως, τὸν μέγα τὸ κέρδος διὰ τὴν ἑθνικὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, ὥστε οἰστόπετο προσωπικὴ θυσία νὰ είναι μικρά.

Πέραν, ὅμως, αὐτῶν θὰ ἡτοῦ λάθος νὰ θεωρούμεν, ὅτι τὴν Ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν ἀποτελεῖ μόνον τὸ ὄκεανοπόρον φορτηγόν. Θὰ ἡτοῦ λάθος ἂν οἱ ἄλλοι κλάδοι τῆς Ναυτιλίας μας δὲν προσελκύσουν ὀμέριστον τὴν προσοχήν μας καὶ τὸ ἐνδιαφέρον μας, διότι δῶλα ἡ συμβολὴ εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ Τόπου είναι λίαν σημαντική.

Τὸ μεσογειακὸν φορτηγόν, τροφοδοτούμενον, ἐπισκευαζόμενον, ἐφοδιάζομενον εἰς τοὺς ἑθνικοὺς λιμένας συμβάλλει εἰς τὴν οἰκονομίαν μας πολλαπλασίως. Τοῦτο σημερον παλαιίσει σκληρὸν καὶ ἀνίσον ἀγώνα ἐπιβίωσεως ἐν τῇ Μεσογείῳ, σαφῆ δὲ είναι τὰ σημεῖα τῆς κοπώσεως του. Τὸ τὶ θὰ στοιχίσῃ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας ἡ ἀπώλεια του καὶ τὸ στοιχίζει τόπος ὁ περιορισμός τῆς δράσεως του είναι εὐκόλως ἀντιληπτόν. Τὰ μέτρα διὰ τὴν σωτηρίαν του πρέπει ταχίστα νὰ μελετηθούν καὶ ἀκόμη ταχύτερον νὰ πραγματοποιηθούν. Οἰαδήποτε ἐπιβράδυνσις, οἰοσδήποτε δισταγμός, φοδούμεθα, ὅτι θὰ είναι μοιράσιος.

Αἱ ἀκτοπλοικαὶ μας ἐπίσης συγκοινωνίαι ἀπαιτοῦνται ἀποκατάστασιν ὄμαλου ρυθμοῦ καὶ πολιτισμένης ὀργανώσεως. Είναι δὲ τόσον σημαντική ἡ συμβολὴ των εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ Τουριστικοῦ ρεύματος, ὥστε νὰ μὴ συγχωρῆται οἰσαδήποτε βραδύτης διὰ νὰ ἀποτροπή ἡ ἐπανάληψις τῆς ἀπαραδέκτου κατοστάσεως τοῦ παρελθόντος θέρους. Ο καιρὸς ἔφθασεν, ἀλλὰ οὐσιοστικὰ μέτρα πρὸς ἐπίτευξην τούτου δὲν ἔχηγγελθησαν εἰσέτη.

Τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ τὰ ΚΟΣΤΕΡΣ, ἀντιμετωπίζοντα δόμην συγνωνισμὸν ἐκ μέρους τῶν χερσαίων συγκοινωνιακῶν μέσων, ἀναζητοῦντα ἀγγειωδῶς τὸ πετφωτισμένον συντονιστήν, δότις θὰ κατορθώσῃ τὴν σημερινὴν ἀλληλοφθοράν νὰ μετατρέψῃ εἰς ἀλληλοσυμπλήρωμαν διὰ τὸ καλὸν τῆς κοινωνικῆς λειτουργίας, ἥν τὰ διάφορα συγκοινωνιακὰ μέσα επιτελοῦν δύον καὶ αὐτῶν τῶν συγκοινωνιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ἀσφαλίσις τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν, οἵτινες ὑπῆρχοτούν εἰς πλοία ὑπὸ ἔξειν την οημαίαν μὲν, Ἑλλήνων ὅμως πλοιοκτήτων, δὲν ἐπετεύχθη εἰσέτη πρόκειται δε μιαν ἡμέραν, οὐχὶ πολὺ μακρὰν εὐρισκομένην, νὰ μᾶς δημιουργήσῃ μέγα κοινωνικὸν ζῆτημα. Διότι ἡ σημερινὴ κατάστασις, καθ' ἓν παραμένουν οὗτοι ἀνασφάλιστοι, εἴναι δόντως ἀπορρέκτος διὰ τὰς συγχρόνους ἀντιλήψεις περὶ κοινωνικῆς Προνοίας ἡ περίπτωση τῶν ἑργαζομένων. Ἐπίσης ὁ τούμενος τῆς ἐκπαιδεύσεως παρουσιάζει ἐπιβράδυνσις του ἀδικαιολόγητον καὶ ἐπικίνδυνον.

Εἶναι πανθομοιούμενον, ὅτι ὁ συνδετικὸς κρίκος μεταδῦν τῶν πλοίων τῶν ξένων σημαίων καὶ τῆς Πατρίδος ήτο καὶ είναι ὁ Ἑλλην ναυτικός. Χαρίς εἰς αὐτὸν ὁμιλούμενον σήμερον περὶ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν πλοίων καὶ χάρις εἰς αὐτὸν, διότι μακρὸν χρόνον καὶ ἀν μείνουν τὰ πλοία ὑπὸ ἔξειν την οημαίαν, δὲν ἔχαθησαν διὰ τὴν Ἑλλάδα. Ἀλλὰ τὰ νέα πλοία ἔχουν καὶ νέας ἀπαιτήσεις, ἡ δὲ σημειώθεσσα πρόδοσις εἰς τὰς τεχνικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ εἰς τὴν γέφυραν ἀπαιτεῖ τελειότερον κατάρτιστον τοῦ προσωπικοῦ. Ἀπαιτοῦν, τέλος, ίδιως τὰ τάκηρες ἀντέροντον ἐπίπεδον πειθαρχίας πρὸς ἀποτροπήν, ἀκόμη καὶ κινδύνων ζωῆς. Διατί εἰς τὸ ἀνεπτυγμένον, ἀπὸ ἀπόφεως ἐργατικότος, ταχύτερον ἀντιλήψεως καὶ προσσομογῆς ἔμψυχον υλικὸν μας, καθυστερούμενον νὰ δῶλαν καὶ τὰ ἐφόδια εκείνα, ἀτίνα οἱ ναυτικοὶ ἀλλως Κρατῶν διαθέτουν ἐν ἀφθονίᾳ; Τὸ σχέδιον ἰδρύσεως συγχρονισμένων σχολῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρέπει συντόμως — συντότετα — νὰ καταστῇ πραγματικότης, διότι δῶλα τοῦδε ἀδικαιολόγητος καθυστέρησίς του ἐγκυμονεῖ πολλὰς ἀπογοητεύσεις.

Ἡ ταχεία μελέτη καὶ ἀντιμετωπίσις τῶν ἀνωτέρων θιγμάτων ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ζητημάτων οὐτε ἀκατόρθωτος είναι οὐτε ἀποτελεῖ ἐπίτευγμα τῶν ἀκανοτήτων μας.

Τούναντίον γοιζίσουμεν, ὅτι ὑπὸ τὴν δημιουργικὴν πνοήν, τὴν ὄποιαν προσωπικῶς ὁ Στρατάρχης ἐνέπνευσε πρὸς τὸν παραγωγικῶταν τούτων κλάδον τῆς ἑθνικῆς μας οἰκονομίας, πρέπει νὰ διανοιγούν νέοι τομεῖς δράσεως του, ἵνα καταστῇ ἐπὶ μεγαλύτερᾳ ἡ συμμετοχὴ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ ἑθνικοῦ μας πλούτου.

M. KAROYOS
Βουλευτής Κυνουρίας

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΑΝΑΛΕΚΤΑ

ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ 1866

ΤΟΥ κ. ΣΑΒΒΑ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

"Οταν ὁ διμιούμεν περὶ τῶν παλαιοτέρων ἐμποροναυτικῶν κέντρων μας, τὰ ὄποια ἡμεῖς κατὰ τὸν παρελθόντα αἰώνα, ἡ σκέψη μας στρέφεται, κυρίως, πρὸς τὴν Σύρουν ἡ τὸ πολὺ καὶ πρὸς τὰς Σπέτσας, τὴν Υδραν καὶ τὸ Γαλαξείδιον. Ὅπηροχον, ἐν τούτοις καὶ ἀλλοι ἡλιμένες, ίκανη συγκεντρώνοντες κίνησιν, ὡς ἔξαγεται ἀπὸ σχετικὴν στατιστικὴν πίνακα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῆς Ἐλλάδος, συναγένεται ἀπὸ τὸν Παπάρην. Γαλαξείδιον.

Τὸ σχετικὸν φυλλάδιον εἶναι μετὰ πάσης προσοχῆς συντεταγμένον, περιλαμβάνει δὲ στοιχεῖα πολύτιμα διὰ τὸν ιστορικὸν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τῆς νεωτέρας Ἐλλάδος. Ο συγγραφέας τοῦ φυλλάδιον — πιθανώτατα ὑπάλληλος τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν — δέν πρέσθιτο εἰς τὴν ἀπλῆν ἀναγραφὴν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνω τῶν 30 τόνων παντοῖων πλωτῶν μέσων καὶ τὴν ἀντίστοιχην χωρητικότητα των. Κατεμέρισε κατὰ τηνολόγια τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας, ἀριθμούσης τῷ 1866 σκάφη 1.657, συναλλικής χωρητικότητος 272.089 τόνων. Εκ τοῦ σοφοῦ, ἀκριβῶς, αὐτὸν καταμερισμοῦ, πληροφορούμεθα, ὅτι πλὴν τῆς Σύρου, τῆς ναυτικής πρωτεύουσας τῆς ἐποχῆς ἔκεινης, διετήρουν ἴδια νηολόγια καὶ 28 ἄλλοι λιμένες, περιλαμβανόμενοι εἰς τὸ σπάνιον φυλλάδιον τοῦ τε πογραφείου Παπάρη.

Οἱ ἐνδεικτικοὶ ἀριθμοὶ τῆς δυνάμεως ἔνδος ἐκάστου τῶν 29 νηολογίων δέν ἀποκαλύπτουν μόνον τὴν ἐπὶ μέρους τοῦ τυπικήν δραστηριότητα τῶν. Μᾶς δίδουν παραλλήλως καὶ τὸ ἀντικειμενικὸν μέτρον τῆς κινήσεως τῶν λιμένων αὐτῶν, περὶ τοὺς ὄποιους ἔκινούντο συνήθως τὰ σκάφη τῆς δυνάμεως τοῦ νηολογίου των.

Ἄλλα καὶ δι' ἔνα πρόσθετον λόγον ἐνέχει ιδιαιτέρων σημασίαν ὁ παρὰ τὸν ἀνώνυμον συνταχθεὶς «Πίνακας τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων τῆς Ἐλλάδος ἀπό 30 τόνων καὶ ἐπέκεινα», ὡς εἰναι ὁ πλήρης τίτλος του φυλλάδιου του: Μᾶς δίδει μίαν πλήρη εἰκόνα τῆς ἀκμῆς ἡ τῆς παρακυῆς τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸν Πίνακα Ἐμποροναυτικῶν κέντρων, τὰ πλεῖστα τῶν ὄποιος ἐπιζύουν, χάρις εἰς τὴν ναυτικήν των ιστορίαν, μάλιστα, παρὰ διὰ τὴν ἐκμηδενισμένην στήμερον δραστηριότητα τῶν. Εὔραθμα πετρελαιοκίνητα πάντα τὰς πετρελαιοκίνητας πίστας ἐμφανίζονται σήμερον εἰς τὰς στήλας τῶν πτωχῶν νηολογίων των, μὲν συνεχῆ τὴν καμπύλην τοῦ μαρασμού καὶ τῆς παρακυῆς.

Ἄλλα, ιδού καὶ δι' ιστορικὸς πίνακας, ὁ ὄποιος ἔμφανίζει τὸν Πειραιά πετρελαιοκίνητα πάντα τὸν Σύρον, τὰς Σπέτσας, τὸ Γαλαξείδιον, τὸ Ἀργοστόλιον καὶ τὴν Υδραν.

Τοῦτο τὸν πρωτεύουσαν τῆς Ἐλλάδος Σύρον, 1 εἰς Σπέτσας πλοιοκτήτην, τὸ δέ δον ηποληγούμενον εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γαλαξείδιου, ὁ ὄποιος κατελάμβανε τὴν β'. Θέσιν μεταῦ τὸν λιμένων, ὑπὸ ἐποφίην ἀριθμού νηολογημένων σκαφῶν καὶ τὴν γ'. Θέσιν, ὑπὸ ἐποφίην χωρητικότητος αὐτῶν, μετὰ τὴν Σύρον καὶ τὰς Σπέτσας.

ΣΑΒΒΑΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ARIST. THEODORAKOPULOS REPRESENTATIVE OF SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11
FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 33 73 50 - 33 73 58 - 33 73 59

TELEGRAMS: SCHAARMAYER-HAMBURG

νεται υπό ταυτης έπι τη αίτησης τουτων και προσαγωγή των κατά τας κειμένος 5 τόξεις απαιτουμένων έγγραφων νομιμοποίησες.

2) Εις πάσαν περίπτωσιν κληρονομίας ή κληροδοσίας όνυμαστικών μετοχών δεν έπιπρεπεται ή έγγραφη τουτων έπι ονόματι του νέου δικαιούχου ένεν πιστοποιητικού του άρματος οικονομικού έφορου, έμφανοντος, ότι ζενεχειρίσθη σχετική φορολογική δηλωσις, της παραδόσεως της διαταξεως ταυτης συνεπαγομένης τας κυρώσεις του Νόμου 1641)1919.

Άρθρον 7. Η έκδοσης άνωνώμων τίτλων εις άντικαστασιν τών διά του παρόντος Νόμου καταργουμένων όνυμαστικών τοιουτών δεν υπόκειται εις τέλος χαρτοσημων.

Άρθρον 8. Προκειμένου περι άνωνώμων τίτλων, ή φορολογικής συντελεστής της Γ'. κατηγορίας κλάτεως α', του Κώδικος Φορολογίας Καθαρών Προσδόδων έπι τών μερισμάτων ή μετοχών και ιδρυτικών τίτλων ήμεραπάν άνωνώμων έταιριων ήριζεται εις 35%.

Άρθρον 9. Διά Β. Διαταγμάτων έκδιδομένων προτάσει τών ύπουρων = Οίκονομικών και Έμποριου, κανονισθεται ή τρόπος συντάξεως και τηρήσεως τών οικείων βιβλίων ως και πάν θέματα ή ζητηματα ήφαρμογήν και έκτελσην του παρόντος.

Άρθρον 10. 1) Η άληθης έννοια των διατάξεων της παραγ. 8 του άρθρου 5 του διά του παρόντος νόμου καταργουμένου του Α. Ν. 1527(1950) είναι ότι ανταντούνται έχουσιν ήφαρμογήν μονον προκειμένου περι άνωνώμων μετοχών ούχι δε και εις τάς περιπτωτικούς καθ' οι οποίες χωρισται μεταποτή των άνωνώμων μετοχών εις άνωνώμων μετοχών τας διατάξεων της παραγράφου 1 του αυτού άρθρου.

2. Το άρθρο τεύ διά του παρόντος νόμου καταργουμένου ήριθ. 2253(1950) Νόμου, θεωρεται καταργηθεν ήρι η ίσχυσης δο Νόμου ούτος και ώς μηδεποτε ισχύσαν. Αποφάσεις δικαστικοί έκδοθεισι είπι τη βάσει των διατάξεων του άρθρου του θεωρουνται ίσχυρα, ήρι θα κατηστονται ήμετακλητοι ή ήρι θα θουν έχουσιν έκτελση μέχρι της έντρωσης της ίσχυος του παρόντος.

Άρθρον 11. Η ίσχυς του παρόντος άρχεται ήπι της δημοσιεύσεως εις την «Εφερίδα της Κυβερνήσεως».



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC

10 East 40th St., NEW YORK 16, N.Y.

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Cable: «PEROLINCO»

THE PEROLIN COMPANY LTD.

39 Herford Str., LONDON W 1, England

el. MAYfair 4831)5

Cable: «PEROLINCO»

REPRESENTATIVES and STOCKS

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA
Tel. No. 15-358
Cable Address: «DEOXIDO»

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
21, Talaat Harb Pacha
ALEXANDRIA
Tel. No. 23268-2112
Cable Address: «DIORYX»
(For all offices)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS
25, Sultan Hussein
PORT-SAID
Tel. No. 2174-8300

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zolmhaven 46-47
ROTTERDAM
Tel. : 115-530
Cable Address: «ZANNIS»

BELGIUM

HERMES SHIPSTORES

12, Prekerlinnenstreet
ANTWERP
Tel.: 33.07.45
Cable Address: PIONAS

GERMANY

HANS FICK & Co.
Agnesstr. 38
HAMBURG 39
Tel.: 47-87-54
Cable Address: FIBSHIP

GREECE

D. GIOXAS - G. HOUTOPOULOS
D. VLACHOS
7, Leocharous Street
PIRAEUS
Tel. No. 42-249, 45-598
Cable Address: «GIOXASCO»

SYRIA

TURK & PAPADOPoulos
LATTAKIA
Tel.: 1542

Cable Address: PAPADOPoulos

TURK & PAPADOPoulos

BANIA
Tel.: 2-42
Cable Address: TURKPAPADOPoulos

LEBANON

TURK & PAPADOPoulos
c/o Condoghuris & Arghiris
P. O. Box 2398
BEIRUT
Tel.: 27-051
Cable Address: ALKIS

JAPAN

MITSUBISHI SHOJI KAISHA, Ltd.
Mitsubishi Shoji Bldg
No. 10, 2-chome Marunouchi Chiyoda-Ku
TOKYO
Tel.: (28) 1031, 2021, 3021, 4021 etc.
Cable Address: MITSUBISHIPEL

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΟΙ

Τό θέμα των καμαρώτων τών πλοίων, που έθίξαμε πρό μηνός, δεν έχηται ούτε έξαντλειται δυσκαλούνται ανά γραφούν.

Τό άνθρωπον τούτο ούτε άποτελεί τό μέτωπο έπαφης με τὸν έπιβάτη. «Ωστε άξιζει ν' άποτελεσται άντικείμενο μεγάλης προσοχής και συνεχούς μελέτης.

Όλοι οι άλλοι του πληρώματος, καλοί-κακοί, γίνονται άνεκτοι, όταν έρχονται τη δουλειά τους και δεν παρουσιάζουν κενά στην άποκλειστική έπαγγελματική τους κατάρτιση. Ο καμαρώτος διαφέρει. Δεν είναι μόνον ή έργατικόποτά του, ή νοικοκυρωύση του, ή προθυμία του, τό απάντων τών έρθοντων, που τού άξιζει τό έπαγγελμά του και ή άποστολή του. Πρέπει να είναι και διπλωμάτης. Νά είναι πάντοτε ευγενής. Πάντοτε πρόσχαρος. Όσοδηποτε και αν είναι σκόρπιο τό κέφι του, όσε δημόποτε στενοχώριας και αν τὸν δέσουν, έχει βαρειά τὴν υποχρέωση στὴν ὥρα τῆς έργασίας του νὰ τὰ λησμονήσῃ δλα. «Έχει υποχρέωση και θεστρίνος νά γίνη, δταν θά τού ζητηθείσης. Βαρειάς, άληθινά, οι άξιωσεις. Άλλα έτσι, είναι. Τό γέλα παλάτσο, γιατί ο κόσμος πληρώματος πραγματίνει κουτιά.

Νά ανοίξουμε έδω έκθεση θεμάτων, στὰ άποια θά πρέπει νά καταρτίζωνται οι σύγχρονοι θαλαμηπόλοι, ούτε ίκανοι είμεθα, ούτε αύτος είναι ο σκοτός μας. Επιστημονικές μόνο την άναγκη τῆς προσαρμογῆς, προσαρμογής στὰ διηνεκές, δπου έξαιρετικά έχει άναγκη αύτό το έπαγγελμα.

Ως τὰ τώρα άπαρατηρητο περνούσε τὸ ζήτημα. Οι άξιωσεις τού ταξιδιωτικού μας κοινού ήσαν έλαχιστες. Είχε, άλλωστε, τόσα πολλά νά υποστητὴ ο ταξιδιώτης, ώστε οι στέλειοι του καμαρώτου ήσαν τὸ λιγότερο. Άλλα τώρα λέμε πώς συγχρονιζόμαστε. Τέλεια καράβια κυκλοφορούν στὰ πέλαγα, μὲ τὴ σημαία μας. Υπηρεσίες τουρισμού κουρδίζουμε, ένους έπισκεπτες τολμούμε νά προσκαλούμε.

Άναμεσα σ' αὐτές τις προσπάθειες άκούσθηκαν και μερικές περιέργειες παραφωνίες:

«Οχι, Αύτη είναι ή χειρότερη και ή αποχέτερη λύση. Είναι σάν να προσερχόμεθα σε γιορτή, σε έπισκεψη, μὲ άποφόρια ή μὲ ρούχα δανεικά.

Τὰ δικά μας, τὰ οτωχικά, θά περιποιηθούμε, θά τὰ διορθώσουμε, θά τὰ καθαρίσουμε και θά πάμε. Όσο ούτοι μπορέσουμε νά τὰ άγανεωσουμε.

Ο έπισκεπτής μας, είτε είναι κάποιος άποδημος δικός μας, είτε κάποιος που έρχεται προσκυνητής στὰ μηνημεῖα μας, είτε κάποιος περαστικός, δεν πρόκειται νά μάς πανεύψη, αν τὸν υπόδεχτούμε πή τὸν πρόπεμψουμε μὲ ιταλούς, μὲ γαλλούς, μὲ έλεστούς. Ήλιθιωτέρα έπιδειξις δεν μπορεί νά γίνη, δσο και αν άντιστομισθῇ μὲ άνωγη, μὲ άπολυτα εύρωπακή περιποίηση. Ωστε έπιβάλλεται νά στραφή η προσοχή μας έπι τὸν πρόπετο.

Ηκούσθη, πώς στὸν Πειραιῶ λειτουργεῖ σχολή θαλαμηπόλων. Υπάρχει και ή πληροφορία, δτι και στὸ έξωτερικὸ άκόμη πηγαίνουν θαλαμηπόλοι για προσαρμογή και έκπαίδευση. Λίαν παρήγορες οι πληροφορίες.

Τὸ άξιοπρεπέστατο αύτὸν έπαγγελμα έξιζει νά τὸ περιβάλλουμε μὲ σεβασμό. «Οσοι άγαπούν τὸ καράβι. Οσοι άνδισθρούνται για τουρισμό. Οσοι άγαπούν τὰ ταξίδια. Οσοι άγαπούν πρόδοση και πολιτισμό. Οσοι είναι έντεταλμένοι για ζητήματα έθνικῆς οικονομίας.

Νά προτείνουμε διοί τις γνώμες τους, τις σοφίες του. Αρκεί νά μην ξεναπούν άποιες συνωμπαρίσεις και ξενοδούλοπρεπίσας.

Άλλα, περισσότερο δύοντα καλούνται αύτοι οι ίδιοι οι θαλαμηπόλοι νά κάμουν μιάν απάταση προσπάθειας. Μάς έδόθη εύκαιρια νά θωμάσουμε έπαγγελματικά στελέχη τους, σωτά διαμάντια τού είδους, μπροστά στούς άποιος δεν είναι δυνατόν νά παραβληθούν οίοιδηποτε ξένοι. Και, εύτυχως, είναι πολλοί.

Σ' αύτούς έπωμεται η προσπάθεια. Νά καταρτίσουν τοὺς συναδέλφους τους και τοὺς διαδόχους τους μὲ στόπιο τρόπο νομίζουν καλλίτερο. Αν χρειάζονται δαπάνες σχολών, δαπάνες μετεκταιδεύσεων, νά υποδειχθούν οι τρόποι αντιμετωπίσεων. Νά δοηθήσουν τὰ πλοία. Νά δοηθήσῃ τὸ ταξιδιωτικό κοινό, μὲ ένος ένστηση στὰ εισιτήρια. Άλλα έγκατάλειψις τού θίμετος, δχι. Θεραπεία μὲ ξένους και άναμονή τῶν καρπῶν διδασκαλίας δι' απομήνησας, δχι.

Φυσικά και άπο μίμηση θά δεχθούμε διδάγματα. Αρκεί ν' άξιζουν. Μάς έδόθη ή εύκαιρια νά βρεθούμε σε καράβι μὲ τὴν Γαλανόλευκη, άλλα βαρυφορτωμένο κάπως, μὲ κατάσταση, πού θυμικές στόμδοφειρα...κατοχής. Ωστόσο, μερικά πράγματα έκει μέστα άξιζαν νά μεταφυτεύθουν και στὸν δικό μας κόσμο. Μερικά πράγματα, πού θά πρέπει νά μην περάσουν άπαρατηρητά.

Οι χαιρετούμερες πρώτα-πρώτα. Χαιρετούμερες άπο δλους, πρὸς δλους, πάντοτε, σ' άλλες τὶς άνετες τού είκοσιτετράρων. Πρὸς τὸν Έπιβάτη. Πρὸς τοὺς Αέρωματικούς. Πρὸς δλους τοὺς συναδέλφους, πρὸς τὰ άνω και πρὸς τὰ κάτω. Είναι ένα πράγμα πολὺ εύχαριστο, δταν συνιδεύεται και πρὸς τὰ κάποια κέφι.

Μία «καλημέρα», μιὰ «καλησπέρα» προσφέρει εύχαριστηση και δημι-

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHIA» Codes used ABC Stk & 8th & 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

ουργεί μια οικείτητα. Είναι κάτι σάν δροσιστικό άεράκι. Είναι η εύγενέστερη κολακεία, αν την κατατάδουμε σε πράξεις κολάκευτικές.

Άντιθετα, ένα συνεφασμένο μούτρο, που περνά αδιάφορο ή ποτισμένο με άντιληψη κάποιας άνωτερότητας, τάχα, σε πρεσοτιμάζει με έχθρικές διαθέσεις καὶ αἴς τὸν βλέπεις γιὰ πρώτη φορά. Τὸν αἰσθάνεσαι ἀπὸ τὴ στιγμὴν αὐτή τὴν κουβέντα του, σσο καὶ ἄν με μελλοντικούς του τρόπους προσπαθεῖ νὰ σ' ἔξευμενίσῃ.

Ἐπειτα, ἡ καταδεκτικότητα. «Οχι μούτρα σκοτεινά. Πρόθυμη κουβέντα, ἔστω κι' ἄν περιέχῃ τὴν μεγαλύτερη στενοχώρια γι' αὐτὸν. Καὶ πολιτική, καθὼς εἴπαμε. Πολιτική καὶ στὴν σ্থρηση, ὡστε νὰ μη φαινεται, ὅτι εἶναι ἀρνητὴ ἐπιστελική, ἀλλὰ κάτι πού, παρ' ὅλη τὴ θερμή μας διάθεση, εἶναι, ὀστόσο, ἀδύνατο ἀπὸ λόγους ἀνώτερους τῶν δυνάμεων μας, νὰ γίνη.

Ἄλλα νὰ που ξαναρθρώμε σὲ λεπτομέρειες, γιὰ τὶς ὁποῖες λέμε οὔτε εἰδίκος, οὔτε ἀρμόδιος εἶνε ὁ ύπογράφων.

Δὲν τελειώνει τὸ θέμα. Θᾶ συνεχίζεται, σσο ὁ κόσμος βαδίζει σὲ πειριστότερο πολιτισμένα ἐπίπεδα καὶ ὁσσο ἀξιώνουμε τὰ λίγα χρόνια στὸν πλανήτη νὰ τὰ περνοῦμε πειριστότερο εύχαριστα. Καὶ σσο, μαζὶ μὲ τὶς ἀπολαύσεις τῆς ζωῆς, προσθέτουμε καὶ τὸ ταξίδι, που ὡς χρέος ἀκόμη ἦταν περιπέτεια καὶ είχε καταταχθῆ στὶς βασανισμένες στιγμὲς τοῦ ἀνθρώπου, ὅπως ἦταν καὶ ἡ ἀρρώστια. Μάλιστα καὶ ἡ Θρησκεία ἀνεγνώριζε τὶς δύσκολες στιγμὲς τοῦ δόσιτόρου καὶ ἦταν συγκαταβατικὴ στὰ τυχὸν παραστρατῆματα του : «Ἀσθενῆς καὶ δόσιτόρος ἀμαρτιαὶ οὐκ ἔχει».

Σήμερα τὸ ταξίδι εἶναι δισκέδασις καὶ γίνεται γιὰ γλέντι. Στὸ γλέντυ αὐτὸς οἱ συνδοὶ τοῦ ταξιδιώτη ἔχουν ύποχρέωση νὰ τὸν συντρέξουν στὸ σκοπό του καὶ ὅχι νὰ τὸν χαλσούν, μὲ ὅποιοδήποτε τρόπο τὸ κέφι.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΗΜΕΙΩΜΑΤΑ

ΑΙ ΣΥΝΘΗΚΑΙ (945 Μ.Χ.) ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ ΚΑΙ ΡΩΣΙΑΣ

ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 229 πανηγυρικὸν τεῦχος τοῦ μηνὸς 'Ιανουαρίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔδωσαμεν συνοπτικωτάτην εἰκόνα τῆς κινήσεως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ τοὺς χρόνους τῆς Βυζαντινῆς μας Αὐτοκρατορίας ἀπὸ τὸ 527 μ. Χ. καὶ ἐπέκεινα: Κατατέρω περιγράφομεν τὰς κατὰ τὸ ἔτος 906 καὶ 941 γενομένας μεταξὺ τοῦ Βυζαντίου καὶ τῆς Ρωσίας συνθῆκας, παραθέτογες τὰ κείμενα τῶν ἄρθρων ἐκείνων τὰ ὅποια σήμεραν τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν.

Αἱ ἐπιδρομαὶ τῶν Ρώσων ἐνάντιον τοῦ Βυζαντίου καὶ ιδιαιτέρως ἐνευτίον τῆς Κωνσταντινουπόλεως, λόγῳ τῆς διὰ τοῦ Εὐείνου Πόντου γειτονίας, ήσαν συχναὶ. Κατὰ τὴν πρώτην ἐξ αὐτῶν γενομένην εἰς τὸ 865 μ. Χ. ἐνεφαίσθησαν οἱ Ρώσοι μετὰ τὰ «Τροχαντήρια», τὰ ὅποια μετέπειτα κατέστησαν ἔνα ἀπὸ τὰ ἐξυπηρετικῶτερα μέσα τῆς ἀληθινῆς ἀγιτοπλοΐας κατὰ τοὺς χρόνους τῆς ιστοφορίας.

Ἡ δευτέρα ἐπιδρομὴ τῶν Ρώσων κατὰ τῆς Κωνσταντινουπόλεως ἐγένετο κατὰ τὸ 873 μ. Χ. ὑπὸ τοῦ Ρώσου ηγεμόνος 'Ολέγη, ὃς ἐπιτρόποι τοῦ ἀνηλίκου 'Ιγόρ (δῆστις τὸ 903 ἐνυμφεύθη τὴν 'Ελλάδα, ἡ ἄντοτο δὲν εἶναι δυνατόν, εἰς ἀσφαλή ρωσικὸν λιμένα. Εἰς τὴν τελευτικὴν ταύτην περιστασαν τὰς ἀπομεμάτα καὶ πάν οὗτοι ἀλλο εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ διασωθέντος πλοίου ἐκποιοῦνται. "Οταν δὲ Ρώσοι καταδῶσιν εἰς τὴν 'Ελλάδα, εἴτε ὡς πρέσβεις πρὸς τὸν Αὐτοκράτορα εἴτε ὡς ἐπιπορίας, ἀφείλουσι νὰ μεταφέρωσι τὸ εἰρίμενον πλοίον εκεῖ νὰ παραδώσωσιν ἀκριβῶς αὐτὸν τε καὶ τὸ τίμημα τῶν πωληθέντων εἰμπορευμάτων. Τὰ αὐτὰ δὲ οὐφείλουσι νὰ πράττωσι καὶ οἱ 'Ελληνες ὡς πρὸς τὰ ρωσικὰ πλοῖα.

Ἡ ἀνωτέρω συνθήκη ἐγράφη διὰ κινυαδάρεων ἐπὶ δύο περγαμηνῶν ἐκ τῶν ὁποίων ἡ μία ὑπογραφεῖσα ιθιοχείρως ὑπὸ τοῦ Αὐτοκράτορος παρεδόθη εἰς τοὺς Ρώσους, ἡ δὲ ὑπὸ τῶν Ρώσων εἰς τὸν Αὐτοκράτορα. 'Αλλὰ μόλις ἐντικινιώθη ὁ 'Ιγόρ (δῆστις τὸ 903 ἐνυμφεύθη τὴν 'Ολγαν βαπτισθεῖσαν εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν) ἐπέχειρησε τὸ 943 γέναν ἐκστρατείαν κατὰ τὸν Βυζαντίου, διτε ἐβασιλεύειν ὁ Ρωμανός ὁ Α'. ὁ Λεκαππόνος, δῆστις μετὰ τοῦ Πατρικοῦ Θεοφάνους κατερρόπισε τὸν Ρώσον ἐπιδρομέαν καὶ κατὰ τὸ ίδιον δὲ ἔτος συνθήκη ἡ διποίσις διελάμβανε τὰ ἔχη διὰ τὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν : (Παπαρ. Τόμ. ΔΑ σελ. 74).

«ΑΡΘΡΟΝ 6. 'Ἐὰν πλοῖον ἀληθινὸν ἔσοκεῖη ἐκ τρικυμίας εἰς ξένην ἔχωραν, ὅπου εὐρίσκονται Ρώσοι, οὐτοὶ οὐφείλουσι νὰ διασώσωσι τὸ τε πλοῖον καὶ τὸ φορτίον καὶ νὰ μεταφέρωσιν αὐτὸς εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἡ ἄντοτο δὲν εἶναι δυνατόν, εἰς ἀσφαλή ρωσικὸν λιμένα. Εἰς τὴν τελευτικὴν ταύτην περιστασαν τὰς ἀπομεμάτα καὶ πάν οὗτοι ἀλλο εὐρίσκεται ἐπὶ τοῦ διασωθέντος πλοίου ἐκποιοῦνται. "Οταν δὲ Ρώσοι καταδῶσιν εἰς τὴν 'Ελλάδα, εἴτε ὡς πρέσβεις πρὸς τὸν Αὐτοκράτορα εἴτε ὡς ἐπιπορίας, ἀφείλουσι νὰ μεταφέρωσι τὸ εἰρίμενον πλοίον εκεῖ νὰ παραδώσωσιν ἀκριβῶς αὐτὸν τε καὶ τὸ τίμημα τῶν πωληθέντων εἰμπορευμάτων. Τὰ αὐτὰ δὲ οὐφείλουσι νὰ πράττωσι καὶ οἱ 'Ελληνες ὡς πρὸς τὰ ρωσικὰ πλοῖα.

«ΑΡΘΡΟΝ 8. 'Ἐὰν οἱ Ρώσοι συναντήσουσι πλοῖον ἀληθινὸν εἰς τὴν τεπαραλίαν, οὐφείλουσι νὰ μη προσδάλωσι τὸ πλήρωμα αὐτοῦ, ὁ δὲ ὑπεξαιρέσας τι ἐξ τοῦ πλοίου ή φονεύσας τὴν ἐξανθραποδίσας τινά ἐκ τοῦ πληγούματος τιμωρεῖται κατὰ τοὺς ρωσικοὺς καὶ ἀλληνικοὺς νόμους.

«ΑΡΘΡΟΝ 9. Οι Ρώσοι κατερρόπισεν εἰς αὐλίεσν τοιούτον ἐγγραφον ὑποδάλλεται εἰς κράτησιν μέχρις οὐ εἰδοποιηθῆ περὶ τούτου ὁ Ρώσος ἡγεμών καὶ διένοιαν, εἰ μὲν ἀντισταθῇ θανατοῖται, μὴ δικαιουμένου τὸν Ρώσου τηγενεύοντος νὰ ἀπαντήσῃ οὐδεμίαν διὰ τὸν θάνατον αὐτοῦ ἐκδίκησιν, εἰ δὲ δραπετεύσῃ εἰς Ρωσίαν ἀναγγέλλεται τοῦτο εἰς τὸν ήγεμονα ἵνα επράξῃ ὡς πρὸς αὐτὸν τὸ δοκοῦν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνθήκων αἱ ὁποίαι συνήθησαν πρὸ χιλίων καὶ πλέον, ἐτῶν καταφαίνεται, ὅτι αἱ ἐμπορικαὶ σχέσεις μεταξὺ τῶν δύο Κρατῶν ήσαν παντοειδεῖς, ἐκ δὲ τῆς εἰρηνικῆς διασιώσεως τῶν λαῶν προέκυπτεν ἀμφοτέρωθεν ὠφέλεια, ητοις εἴθε εἶναι νὰ ὑπῆρχε καὶ σήμερον.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΥΙΟΙ ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ 'Αρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν 'Αλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων, 'Ιδρυθεν τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Υπουργείου Πολ. Μεταφορών.
Τοῦ 'Αγγλικοῦ Ναυαρχείου.
Τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. Α.

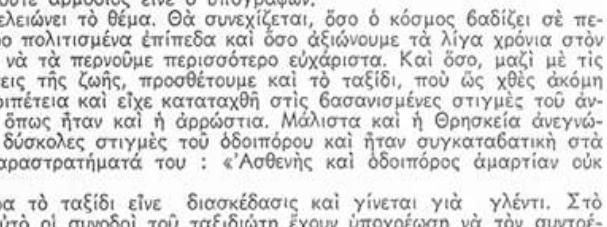
ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

'Επισκευαὶ πλοίων πάσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξιμήνην. 'Εκτέλεσις πάσης ἐργασίας ἀφορώσας τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν.. — 'Οργανοκολλήσεις καὶ 'Ηλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον 'Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου.
'Εργοστάσιον καὶ Γραφεῖα: 68-70. 'Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφωνον. R 591

Τηλεγραφική Διεύθυνσι: «FRANGSON» ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ



SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEI". GOTHENBURG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN
AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP". GOTHENBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

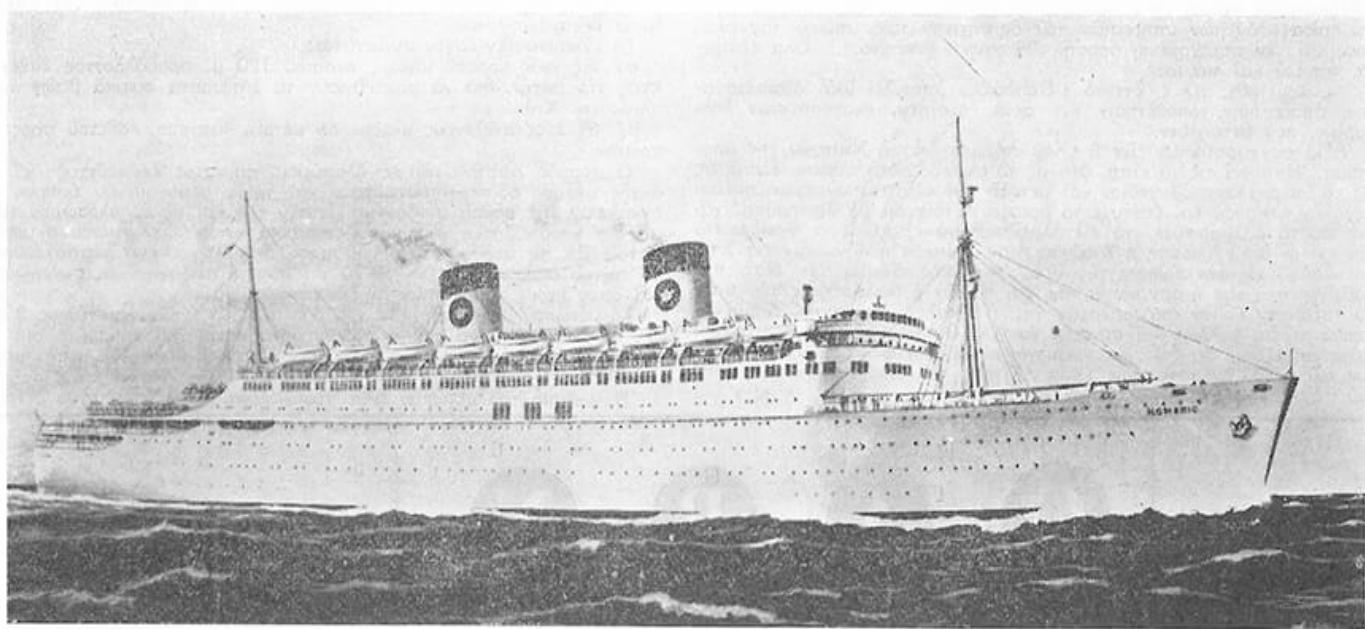
“ΟΜΗΡΙΚΟΣ,,,: ΤΟ ΓΕΓΟΝΟΣ ΤΗΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΔΙΕΤΙΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ

MIA AMYDRA SKIAGRAFIA TOU

“Επρεπε νά ζή διάσημος Εύγενίδης, διά νά ίδη επιτελούμενον τό εργον, τό όποιον ή ανήσυχος δημιουργική του σκέψις συνέβαθεν όλιγον πρό τού θανάτου του, μετά τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμδεσεως μὲ τὸ ‘Ἐλληνικὸν Κράτος διὰ τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». “Επρεπε νά ζῆ διά νά ίδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ομηρικός», διότε ἀντικατέστησεν ηδη τὸ «Βασ. Φρειδερίκη» εἰς τὴν γραμμὴν Καναδᾶ. Εἰς τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτὴν παρεσχέθη ἡ εὐκαιρία νὰ ταξιδεύῃ μὲ τὸ ώραιον αὐτὸ σκάφος ἀπὸ τὸ Κεμπέκ εἰς τὴν Χάρδρην. Δέν τὸ ἐπεσκέψθη ἀπλῶς τὸ ἐγνώρισε κατὰ τὸν ἔξαήμερον πλοῦν του ἀπὸ πόσης πλευρᾶς καὶ εἰς δλας του τὰ λεπτομερεῖς. ‘Απεκόμισε στερράν τὴν ἐντύπωσιν, διό το «Ομηρικός», ὅπερ ηδη ἐκτελεῖ τὸ τρίτον μόλις ταξιδίον του μεταξὺ Καναδᾶ καὶ Δυτ. Εὐρώπης, εἰνε τὸ γεγονός τῆς τελευταίας διετίας διὰ τὴν ὑπερατλαντικήν γραμμήν γραμμήν.

Εἰς τὴν πραγματικότητα δὲν πρόκειται περὶ μετεσκευασμένου πλοίου, ἀλλὰ περὶ νεοτεύκτου, ἀφοῦ, πλὴν τοῦ κυρίων σκάφους, τοῦ πλέον στερεοῦ παρὰ ἄν τῷρα κατεσκευάζετο, τὰ πάντα εἰνε κανιουργῆ, ἀπὸ τῶν μηχανῶν του μέχρι τῶν διαμερισμάτων, τῶν καταστρωμάτων καὶ τῶν ηλεκτρικῶν του ἐγκαταστάσεων. Η δλη μετασκευή ἐλασθε ἔχωραν κατὰ δύο περιόδους: ‘Η πρώτη εἰς τὰ ναυπηγεία Τόντ τῆς Καλι-

αν ἥ καὶ δύο κλίνας, Πλήρωμα 435 ἀτόμων. Τρία εἶνε τὰ κύρια χαρακτηριστικά πλεονεκτήματα τοῦ «Ομηρικός», ἀτίνα καὶ τὰ φέρουν εἰς τὴν πρωτην μεταξὺ τῶν καλυτέρων ὑπερωκεανίων τῆς πρὸς τὴν Β. Ἀμερικὴν γραμμῆς καὶ ιδιαιτέρως τὸ ἀναδεικνύων ὡς τὸ τελειότερον σκάφος τῆς γραμμῆς Ἀγγλίας—Εύρωπης—Καναδᾶ. Αὐτό εἶνε: 1) Η ὁσύγκριτος διαφράγματος τῶν ἐπιβατικῶν διαμερισμάτων, ώστε, δυσαλόγως πρὸς τὸν ὄγκον του, νὰ προσφέρει τὸ «Ομηρικός» κοινοχρήστους χώρους, θέσεις, ἀγάνεις καὶ πολυτέλειαν σκάφους 35 χιλ. τόνων. Κάθι καμπίνα τῆς τουριστικῆς θέσεως ἔχει ιδιαιτέρων λουτρόν καὶ τουαλέτταν. 2) Η δλη του, ἀπὸ ἀκαυστὰ ύλικά, κατασκευή τῶν διαμερισμάτων καὶ τῆς ἐπιπλώσεως διά τε τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα. Καὶ 3), Η καθ' ὅλον τὸ σκάφος ἐγκατάστασις τῆς συσκευῆς κλιματισμοῦ (air conditioning) συστήματος ἀμερικανικοῦ Κάρριερ (κόστος ἐγκατάστασεως 1.600.000 δολ.). Αἱ νεώτεραι ἀντιλήψεις περὶ τῶν ὑπερωκεανίων σκαφῶν καὶ ταξιδίων ἐφημόρθησαν πλήρως ἐπὶ τοῦ «Ομηρικός». Κατατάσσεται καὶ αὐτὸ εἰς τὸ σκάφος τῆς τουριστικῆς, με τὴν διαφοράν, δημως, διότε προσφέρονται ἐπὶ τοῦ «Ομηρικός» ἀνέσεις εἰς τὸν ἐπιβάτην τῆς «τούριστ» θέσεως ἀφθονώτεραι παρὰ εἰς οἰονδηπότε ἄλλο υπερωκεανίων τῆς ἐν λόγῳ κατηγορίας.



φορίας, διὰ τὰς μηχανὰς καὶ τοὺς λέβητας καὶ η δευτέρα εἰς τὴν Τεργέστην, διὰ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν. ‘Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, διότε εἰς τὴν δλη μετασκευὴν ἡ κολοσσούμβησαν μέχρις ἑκάτητης οἱ κανονισμοὶ τῆς νέας περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσση τοιούτους συμδεσεως, δλα ἐπὶ τοῦ «Ομηρικός» ἀποτελούν τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ἐφημοσμένης τεχνικῆς καὶ τῆς ναυπηγικῆς.

Σύγκριτοι δὲν ἐπιδέχεται τὸ ἐπιτελεσθὲν ἐπὶ τοῦ «Ομηρικός» ἔργον μὲ τὴν ναυπηγήσιν ἀλλού τινὸς ὑπερωκεανίου κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν. ‘Η διαπίστωσις αὐτὴ συνάγεται ἀπὸ δλοὺς τοὺς δυναμιένους νὰ ἔχουν ἔγκυρον ἐν προκειμένῳ γνώμην. Αὐτὸς ούτος ὁ διευθυντὴς τῆς «Μάταιον Λάιν», εἰς τὴν ὄποιαν ἀνέκε τὸ «Μαριπόζα», νῦν «Ομηρικός», κατεπλάγη, ὅταν ἐπεσκέψθη τὸ σκάφος ἔτοιμον πλέον εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Εἰς τὸ ἀμερικανικὸν Κογκρέσσον ἔξεδήλωσε πρὸ δημερῶν τὴν λύτην του, διότε ἐταπει «Μάτσον Λάιν» ἀπεστερήθη, λόγη τῶν ἐργατικῶν ἀπαίτησεων, ἔνδος τόσον καλού καὶ ἀπόδοτικού σκάφους. ‘Οσοι ἐφοπλίσται καὶ πράκτορες τὸ ἐπεσκέψθησαν, τὴν αὐτὴν διετύπωσαν γνώμην. Τὸ «Ομηρικός» εἶνε τὸ καλύτερον, τὸ τελειότερον ὑπερωκεανίου ἔξ δσων, μετὰ τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», κατεσκευάσθησαν μετατοπεικῶς.

‘Αμυδρὰν περιγραφὴν τοῦ σκάφους θὰ ἐπιχειρήσωμεν κατωτέρω, ητὶς θὰ δικαιολογήσου καὶ τὴν ἀνωτέρω διαπίστωσιν. Τὸ «Ομηρικός» εἶνε δλοὶς χωρητικότητος 26 χιλ. τόνων, μήκους 639 ποδῶν καὶ πλάτους 79 ποδῶν. Εναυπηγήθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μπέθλεμ. Αἱ μηχαναὶ του, ἀμιστρόβιλοι, δυνάμειος 24.000 πόπων, ἀνακατεσκευάσθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Τόντ καὶ τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἔξ δλοκήρου κανιουργῆ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μονφαλέλ. Ταχῦτης ὑπηρεσιακὴ ὑπὲρ τὰ 20 μίλια. Κατὰ τὰς δοκιμὰς (Ιανουάριος 1955) ἀνεπτύχθησαν 23½ μίλια. Καταναλωτικὸς 160 τόν. μαζούν τὸ 24ωρον. Μεταφορικὴ ικανότης εἰς ἐπιβάτας 1200 ἀτόμα (300 διὰ τὴν α'). Θέσιν καὶ 900 διὰ τὴν τουριστικήν). Διὰ περιηγητικοὺς πλόας 650 εἰς δωμάτια μὲ μί-

Οἱ κοινόχρηστοι χώροι καὶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν ἔχουν ποθετηθῆ ἐπὶ τῶν ἔξ ἀπὸ πρώτας μέχρι πρύμνης ὅκτω ἐν δλω καταστρωμάτων τοῦ σκάφους. Πλευρικαὶ εἶνε δλαι καμπίναι τῆς πρώτης καὶ τῆς τουριστικῆς, καθ' ὅλον τὸ μήκος τῶν καταστρωμάτων διήκουσα.

Αἱ τοιχογραφίαι, αἱ ξυλογραφίαι, τὰ ἀνάγλυφα καὶ γενικῶς ἡ δλη διακόσμησις τῶν αἰθουσῶν φερίεται εἰς διαστήματος δένους καλλιτέχνων καὶ ἀποδίδουν ἀναπαραστάσεις τῶν ‘Ομηρικῶν Ἐπών, παρμένας ἀπὸ ἀγγεία καὶ ἀρχαία ἀνάγλυφα.

Δέκα διαστήματα πολυτελείας (κοιτών, σαλονάκι, ιδιαιτέρων λουτρὸν, χωρίστων ἀποχωρητήριον, καὶ εύρυτας χώρος διὰ τὰς ἀποσκευάς) μὲ δένη πρὸς τὴν θάλασσαν ἀπὸ εύρυτα παράθυρα, προκαλούν τὴν ιδιαιτέρων προσοχὴν τοῦ ἐπισκέπτου. Εἰς τὰ ἄλλα διαμερίσματα τῆς πρώτης θέσεως κατάδηλος εἶνε ἡ ἐπιτυχῆς προσπάθεια νὰ μὴ λειψῃ τίποτε εἰς ἀνέσιν ἀπὸ τὸν ἐπιβάτην. ‘Ολα τὰ διαμερίσματα εἰστάται, ὅπως καὶ τὰ τῆς τουριστικῆς, εἶνε εύρυχωρα — εύρυχωρότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ὑπερωκεανία τῆς ιδίας κατηγορίας — τυποποιημένα δὲ μὲ μικρῶν διαφορῶν εἰς τὴν ἐσωτερικὴν τῶν διατάξιν. Διακρίσεις, συνεπόν, δὲν ωφίστανται μεταξὺ τῶν ἐπιβατῶν τῆς αὐτῆς θέσεως. ‘Ολοι εἶνε εύχαριστημένοι ἀπὸ τὰ διαμερίσματά των.

Οἱ κοινόχρηστοι συνεχόμενοι χώροι εύρισκονται ἐπὶ δύο καταστρωμάτων. ‘Ανοιγούν αἱ θύραι καὶ ἀποτελούν ἔναν σύνολον, Πλευρική μέριαν διὰ τὰς «κρουαζίέρας».

Τὸ σύστημα κλιματισμοῦ εἶνε ἀπὸ τὰ πλέον συγχρονισμένα. Τὸ «Ομηρικός» εἶνε ἀπὸ τὰ ολίγα — τὸ τονίζουμενον ιδιαιτέρων — υπερωκεανία μὲ πλήρες τὸ δίκτυον τῆς ἐγκαταστάσεως παντοῦ, εἰς δλαι τὰ διαμερίσματα καὶ τὰς κοινόχρηστους χώρους. ‘Ο συνολικός δύκος τοῦ κυκλοφορούντος καθ' ὅραν ἀέρος ανέρχεται εἰς 32 ἑκατόμ. κυβ. ποδῶν! Τὸ δλον συστῆμα αὐτομάτως διακανονίζεται καὶ η θερμοκρασία ρυθμίζεται ἀναλόγως τῶν ἀπομονικῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὅποιας εύρισκεται ἐ-

Cable Address:
INTERSHIP

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse:
1869 POWELL STREET

AIAS AX. KOZOMPOLIDHS

Telephones:
Day: HASTINGS 9327
Night: FAIRMONT 2002

VANCOUVER 6, B.C.,
CANADA

κάστοτε τὸ σκάφος κατὰ τὰ ταξιδιά του. Ἡ ύγρασία ὅλων τῶν διαμερισμάτων διατηρεῖται καθ' ὅλας τὰς ἐποχάς γύρω τῶν 55%.

Πλήρες τηλεφωνικὸν δίκτυον λειτουργεῖ ἐπὶ τοῦ «Ομηρικός». Τὸ κέντρον διαθέτει υπερπετακοσίους ἀριθμούς. Αἱ τρεῖς συνεχόμεναι αἰθουσαὶ ἐστιατορίου δέχονται ἀνέτων 646 ἄτομα. Ἰδού καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν αἰθουσῶν διὰ τὰς κοινωνικὰς συγκεντρώσεις : Δύο αἰθουσαὶ δεξιῶσεων διὰ 400 ἄτομα. Καπινοστήριον διὰ 230 ἄτομα. Ταβέρνα διὰ 120 ἄτομα. Ἐπὶ πλέον: Ἀναγνωστήριον, κινηματογράφος διὰ 220 ἄτομα, εύρυτατα καταστήματα περιπάτου (31.000 τετραγ. πόδες), καταστήματα ἀθλοπαιδιών, δεξαμενὴ κοιλυμῆσεως, ὅλα ἀνετα, ἀριστα διατηρημένα προσφέρονται διὰ τοὺς ἐπιβάτας ὅλων τῶν θεσέων. Διὰ τὰ παιδία δύο εἰδικὰ δωμάτια διατίθενται. Ἐκκλησία, κουρείον, γυμναστήριον, καταστήματα διαφόρων ειδῶν, συμπληρώσουν τὸν διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἐπιβάτων ἔξοπλισμὸν τοῦ «Ομηρικός». Ἀφθονον τὸ πόσιμον ὕδωρ, χάρις εἰς τὰς μεγάλας δεξαμενὰς καὶ εἰδικὰ διύλιστηρια παραγωγικῆς ικανότητος 320 τόνων τὸ 24ωρον. Κατανάλωσις ἡμερίσια 15 τόνων προβλέπεται.

Τὸ «Ομηρικός», τέλος, προσφέρει καὶ μίαν ἄλλην καινοτομίαν. Εἶναι τὸ μόνον ὑπέρωκαένιον, ὅπερ θὰ διαθέτῃ ἐλικόπτερον διὰ τὴν χρήσιν, ἐν περιπτώσει ανάγκης καὶ διὰ νὰ μεταφέρῃ ἐπιβάτας καὶ ταχυδρομεῖον ἀπὸ τὸ στόμιον τοῦ Ἀγ. Λαυρεντίου εἰς τὸ Μόντρεαλ.

«Ολα αὐτὰ τὰ ἀμυδρῶς σκιαγραφούμενα, μαζὶ μὲ τὴν καταπληκτικὴν εὐστάθειαν τοῦ σκάφους — ἔδοκιμάσθη, ὅταν ὁ γράφων πρὸ μηνὸς ἐταξίδευε — καὶ τὴν ταχύτητα τῶν 20 μιλίων καθιστοῦν τὸ «Ομηρικός» τὸ προνομιούχον σκάφος τῆς γραμμῆς Εὐρώπης — Καναδά καὶ τῶν περιηγητικῶν πλάων τὸν χειμῶνα εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας.

Ίδιακτέρως ἔχουν νὰ ἔξαρωμεν τὴν ἀφθάστου προθυμίας πολιτισμένην προσφοράν τῶν ὑπερεσών τοῦ βοηθητικού προσωπικού τοῦ σκάφους καὶ τὴν παραχρεμένην τροφήν. «Ολα ἔξαιρετα, παντοῦ καὶ πάντοτε.

Ἄς σημειωθῇ, τέλος, ὅτι τὸ «Ομηρικός» ἀποτελεῖ μίαν ἀσφαλεστάτην, ἀποδοτικὴν τοποθέτησιν τῶν ὄκτω, περίπου, ἑκατομμυρίων δολαρίων, ποιὸς ἐστοίχισεν.

Ἄεια συγχαρητηρίων είναι ἡ «Χόμ Λάινες» διὰ τὸ λαμπτόν τῆς ἀπόκτημα. Ἡμπορεῖ τὶς νὰ εἴπῃ, ὅτι, μὲ τὸ σκάφος αὐτὸν, ἔδωσεν ἐξέτασεῖς εἰς τὸ ὑπερατλαντικὸν πεδίον καὶ μεταξὺ τῶν δύνατας ἀνταγωνιζομένων μεγάλων ἐταιριῶν καὶ ἐπέτυχε τὸ ἀριστα. Σταθερῶς θὰ διατηρήσῃ, χάρις εἰς τὸ «Ομηρικός», τὸ «Ιταλίας καὶ τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» τὴν τρίτην θέσιν (πρότη ἡ Κιούναρ Λάιν, δευτέρα ἡ Γιουνάιτενς Στέιτς Λάιν) εἰς τὴν κίνησιν τῆς Βορ. Αμερικῆς. Τῆς ἀξίει, διότι παραδειγματικὴ είναι ἡ ὄργανωσίς της καὶ θαεία ἡ συναίσθησις τῶν πρὸς τὸ ταξιδεύον κοινῶν ὑποχρέωσεών της. Τὸ καλόν, πρόγραμμα, ὅνυμα ἀποκτάται διὰ πολλῶν καὶ συνεχῶν θυσιῶν. Οἱ διάδοχοι τοῦ ἀειμνήστου Εὐγενίδη ἔχουν, ἀκριβῶς, ὡς γνώμονας τῶν ἐνεργειῶν των, τὴν διατήρησιν τοῦ καλοῦ ὄντος τῆς «Χόμ Λάινες», τοῦ δημιουργήματος αὐτοῦ τοῦ Εὐγ. Εὐγενίδη.

D.N.K.

Η ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΒΛΗΣ ΤΗΣ «ΣΟΚΟΝΥ»

Τὴν 20ήν Μαΐου ἐτελέσθησαν τὰ ἔγκαινα τοῦ νέου προβλήτος τῆς ἐταιρίας Πετρελαίων «Σόκονυ - Βάκιουμ» εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς τοῦ δρμοῦ Δραπετώνας. Παρέστησαν ὁ πρεσβευτής τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κ. Κάνον, ὁ ὑψηπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου κ. Ταλιαδούρος, αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ καὶ ἀρκετοὶ κεκλημένοι. Τὴν ἐταιρίαν «Σόκονυ» ἔξεπρωπησεν ὁ ἐν τῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτειαὶ διευθυντῶν τῆς κ. Ἀρνοντ καὶ ὁ ἐν 'Ελλάδι γενικὸς διευθυντής αὐτῆς κ. Μάκ Φέρσον. Μετὰ τὸν ἀγιασμόν, ὡμίλησεν ὁ κ. Μάκ Φέρσον, τονίσας, διὰ ὁ ἔγκαινιαζόμενος προβλῆς ἐσχεδιάσθη καὶ κατεσκευάσθη κατὰ τοιούτον τρόπον, ὡστε νὰ καθιστᾶ δυνατή τὴν πλεύριον ἀκόμη καὶ σούπερ-τάνκερες. Διὰ τῶν ἔγκαινών της, προσέθηκε, πραγματοποιεῖται ἐναὶ ἀκόμη δῆμα πρὸς ἔξασφαλίσιν συγχρονισμένων μέσων ἐκφορτώσεως τῶν ὑγρῶν καυσίμων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Περαίνων, ηὐχαριστησε τὸν καθηγητὴν τοῦ Πολυτεχνείου κ. Πίπιαν, διότι ἀφίέρωσε πολὺν χρόνον διὰ τὴν μελέτην καὶ δελτίωσιν τοῦ σχεδίου τοῦ προβλήτος, καθὼς καὶ τὴν ἐταιρίαν «Σέλλα», διότι ἐπέτρεψε τὴν δίοδον τῶν σωλήνων ἀναρροφήσεως διὰ μέσου τῆς παραλίας τῆς ζώνης. Ακολούθως ὁ υψηπουργὸς ὁ Ταλιαδούρος ἐκφώνεψε τὴν κυανόλευκον ταινίαν, ἔγκαινιασάς τὸν νέον προβλήτα, ἐνώ ὁ κ. Μάκ Φέρσον ἐστρέψε τὴν στρόφιγγα πρὸς διοχέτευσιν τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ πρῶτον πλεύριον φιλλανδικὸν τάνκερ «Τουπαδούρο» εἰς τὰς δεξαμενὰς τῆς «Σόκονυ». Προσέφερθησαν είτα ἀναψυκτικά ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ δεξαμενοπλοίου.

Τὸ ἔγκαινιασθὲν ἔργον συνίσταται:

α) Ἐξ ἐνὸς κορμοῦ μήκους περίπου 120 μ. προβάλλοντος καθέτως πρὸς τὴν ἀκτὴν, διὰ νὰ συναντηθοῦν τὰ ἐπιθυμητὰ φυσικά βάθη πρὸς πλεύρισν. Καὶ

β) «Ἐξ ἐνὸς στελέχους μήκους 66 μέτρων περίπου, καθέτου πρὸς τὸ πρώτον.

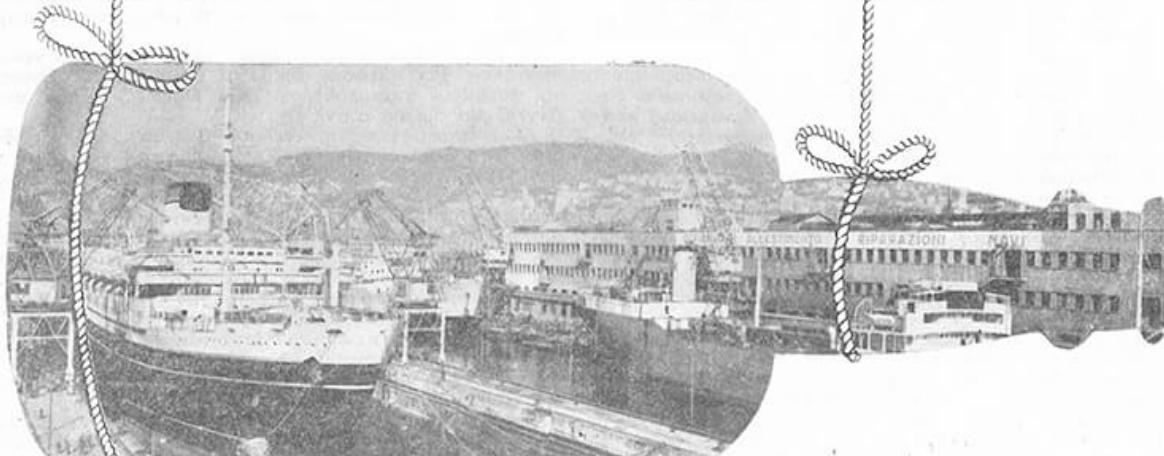
Ο κορμὸς ἀποτελεῖται ἐξ ὀλοσώμου τμῆματος ἐκκινούντος ἐκ τῆς ἀκτῆς μήκους 65 περίπου μέτρων καὶ τριῶν μεμονωμένων βάθρων ἐξ ὁγκολίθων. Τὰ βάθρα συνδέονται μεταξὺ τῶν καὶ μὲ τὸ δόλσωμαν τμῆμα διὰ γεφυρωμάτων σιδηρῶν, ἐπενδεδυμένων δι' ὠπλισμένου σκυροδέματος. Εἰς τὸ ἄκρον τοῦ κορμοῦ πρὸς τὸ πέλαγος ἔχει κατασκευασθῆ τὸ τρίτον δάρυον μεγέθους 9X10 μ., ὅπου καταλήγουν αἱ σωληνώσεις καὶ ὅπου ἔχουν τοποθετηθῆ αἱ δικλείδες χειρισμοῦ.

Τὸ μέτωπον ἀποτελεῖται ἐκ τῶν δύο ἀκραίων βάθρων μεγέθους 8 X 8 μ., συνδεομένων μετὰ τοῦ κεντρικοῦ διου καταλήγει ὁ κορμὸς διὰ σιδηρῶν γεφυρωμάτων 1.60 μ., πλάτους, ἐπενδεδυμένων δι' ὠπλισμένου σιδηροδέματος, διῆστας καὶ εἰς τὸν κορμόν.

Τὸ γραμμὴ τοῦ μετώπου ἔνθα προβλέπεται ἡ πλεύριση τῶν δεξαμε-

O A R N

Genoa's most efficient repairers



O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering. Guest Industrials are proud to be the agents in Britain for this fine organisation.

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)

A R
N

νοπλίσιων, παρουσιάζει έλαχιστον δάθος θαλάσσης — 11.50 μ. — κατά τα πλεύστον μέν υπάρχον είκ φύσεως, τό ύπολοιπον δέ ἀποκτηθὲν δι' ἔκθραχισμῶν ἐντὸς τοῦ σῦντος.

Διὰ τὴν ἔκπληξιν τοῦ προορισμοῦ τοῦ ἔργου προεβλέφησαν:
α) Σωληνώσεις, ἀνάχωρούσαι ἀπὸ τοῦ κεντρικοῦ μετωπικοῦ δάθρου καὶ καταλήγουσαι εἰς τοὺς ἀποθηκευτικοὺς χώρους τῶν ἔγκαταστάσεων. Προβλέπεται ἡ ἔκστοτε χρησιμοποίησις ἐλαστικῶν σωληνῶν διὰ τὴν σύνδεσιν τῶν σωληνώσεων προβλήτος καὶ δεξαμενοπλοίου.

β) Ἐλαστικοὶ προσκρουστῆρες ἐπὶ τῶν κατακορύφων πρὸς τὸ πέλαγος παρειῶν τῶν ἀκραίων μετωπικῶν δάθρων διὰ τὴν ἀπορρόφησιν τῶν ἐκ τῶν κρούσεων τῶν πλοίων ἐπὶ τοῦ ἔργου ἀνάπτυξισμένων δυνάμεων.

γ) Τέσσαρες δέστραι χυτοσιδηραῖ, ἀνά δύο εἰς ἔκστον ἀκραίον μετωπικὸν δάθρον, διὰ τὴν πρόσδεσιν τῶν δεξαμενοπλοίων.

δ) Δύο ναυδέστα ἐντὸς τῆς θαλάσσης (σημαντήρες ἐπιπλέοντες) διὰ τὸν ἴδιον σκοπὸν, συγκρατούμενα εἰς τὴν θέσιν τῶν δι' ἀλύσεων προσδεμένων ἐπὶ δέστρων ἐξ ὀπλισμένου σκυροδέματος κατεσκευασμένων ἐπὶ τοῦ παραλιακοῦ χώρου τοῦ δρόμου.

ε) Κλίμακες σιδηραῖ ἐκ σκυροδέματος δι' ἐπικοινωνίαν μὲ τὰ πλωτὰ μέσα (λέμβοι, ἄκατοι κλπ.). Καὶ

στ) Ἡλεκτρικὴ ἔγκατάστασις διὰ τὸν φωτισμὸν τοῦ ἔργου καὶ τὴν σήμανσιν αὐτοῦ.

Διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἔργου ἐδιπατνήθησαν περίπου 5.000.000 νέων δραχμῶν (285.000 δολαρίων).

Οι ἐκ πυρκαϊῶν κίνδυνοι

Ἐπίσης, τὸ ἀπόγευμα τῆς 25ης Μαΐου εἰς τὸ κατάστημα τῆς Πυροσβεστικῆς Ὑπηρεσίας Ἀθηνῶν ἐδόθη διάλεξις μετὰ προθολῆς δύο κινηματογραφικῶν ταινιῶν, παρὰ τοῦ παρεπιδημούτος κ. Ράιζενγκερ, διευθυντοῦ τῶν ὑπηρεσῶν προστασίας κατὰ τοῦ πυρὸς καὶ προλήψεως ἀτυχημάτων, τῶν κεντρικῶν γραφείων τῆς ἑταῖρος: «Σόκονον Μόμπιλ Οἴλ Λικ», ἐν Νέᾳ Υόρκῃ. Τὴν ἐπομένην τῆς διάλεξεως ἐπραγματοποιήθησαν εἰς εἰδικὸν γῆπεδον τῶν ἔγκαταστάσεων τῆς «Σόκονον», εἰς Δραπετῶνα, λεπτομερεῖς ἐπιδείξεις κατασθέσεως πυρκαϊῶν. Ἡ πρώτη ἐπίδειξις ἀνέφερετο εἰς πυρκαϊάς, ὅπου τὸ καυστήρον δέει ἐλευθέρως (ἐκρέπει τῶν σωληνῶν, διαφεύγει ἀπὸ σημεία εύρισκομενα εἰς ὑψηλοτέρων στάμην καὶ κατερχόμενον διὰ σιδηρῶν κατασκευῶν, ὡς ἐπίσης διαφεύγεις καὶ ἔκτοξεύμενον ἐκ διαφόρων συσκευῶν). Η δευτέρα ἐπίδειξις ἀνέφερετο εἰς πυρκαϊάς, ὅπου τὸ ύγρὸν καύσιμον περιορίζεται ἐντὸς ὁρισμένου χώρου (ἀδαμαντίς στέρων, λάκκου, βαρελίου, δεξαμενῆς κλπ.). Ἡμόθεραι αἱ ἐπιδείξεις ἀπέδησαν ἐπιτυχεῖς.

Σημειούνται εἴτε ἐκ πυρκαϊάς, ὅτι ὁ κ. Ράιζενγκερ εἶνε μία ἀπὸ τὰς πλέον ἔρεχουσας προσωπικότητας εἰς τὰ θέματα κατασθέσεως πυρκαϊῶν καὶ προλήψεως ἀτυχημάτων. Ὑπηρετεῖ ἀπὸ 36τείς εἰς τὴν ἑταῖρον «Σόκονον Μόμπιλ Οἴλ Κόμπανον», σύμερον δὲ εὑρίσκεται ἐπὶ κεφαλῆς τῶν ὑπηρεσιῶν προστασίας κατὰ τοῦ πυρὸς καὶ προλήψεως ἀτυχημάτων εἰς τὴν ἔδραν τῆς ἑταῖρας ἐν Νέᾳ Υόρκῃ.

Διαρκούντος τοῦ πολέμου, εἶχεν ἀπασχοληθῆ ἐις τὴν ἐκπαίδευσιν, τόσον τοῦ πρωσωπικοῦ τῶν ἐνόπλων δυνάμεων, δύον καὶ τοῦ τῆς Παθητικῆς Ἀεραμύνης εἰς τὰ θέματα τῆς εἰδικότητος του, καθὼς καὶ τὸν τρόπον ἀσφαλοῦς χειρισμοῦ τῶν πετρελαιοειδῶν. Ἐχρηματίστε μέλος τῆς διοικούσης ἐπιτροπῆς τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβουλίου Ασφαλείας τῶν Ἕνων Πολιτειῶν, πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς πετρελαίων τοῦ αὐτοῦ Συμβουλίου καὶ πρόδρος τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς προλήψεως ἀτυχημάτων, τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ινστιτούτου Πετρελαίου κλπ.

Ἐπὶ πλέον ὁ κ. Ράιζενγκερ εἶνε ἐφεύρετης ἐνὸς νέου τρόπου κατασθέσεως πυρκαϊῶν διὰ τῆς μείζου τῆς δι' ἀέρος ἀναδεύσεως, τὸ δόπον ἔχει ἐφαρμογὴν τόσον εἰς τὸ ἀργὸν πετρέλαιον, δύον καὶ εἰς τὰ προϊόντα αὐτοῦ καὶ ἔχει τύχει ἐνδιδούσας υποδοχῆς καὶ σχολίων εἰς τὰς Ἕνων Πολιτείας καὶ εἰς πολλὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας. Τὸν νέον αὐτὸν τρόπον ἀνέπτυξε καὶ ἐνεφάνισε κατὰ τὰς ἐπιδείξεις.

Ἔνα γίνεται περισσότερον κατανοητὴ ἡ συμβολὴ τοῦ κ. Ράιζενγκερ εἰς τὰ θέματα προλήψεως ἀτυχημάτων, σημειούμενη, ὅτι τὰ στατιστικὰ δεδομένα ἀπόδεικνυν, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐργάσιμων εἰς τὴν ἑταῖραν Σόκονον, οἵτινες φονεύονται ἡ τραυματίζονται σοθιρῶς ἐξ ἀτυχημάτων κατ' ἔτος εἶναι ἡδη κατὰ 2.500 φοράς μικρότερος, παρ' ὅσον ἡτο πρὸ 20 ἔτῶν, χάρις εἰς τὴν ἐπιτυχῆ προσπάθειαν τοῦ Ράιζενγκερ.



Ο. κ. Ράιζενγκερ

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

Μολονότι πολλοὶ ἀκόμη ἔγειρονται φραγμοί, οἵτινες ἔξακολουθούν νὰ τεριορίζουν τὸ διεθνὲς ἐμπόριον — καὶ εἰναῑ ζήτημα, ἀν αὶ κατ' ιδίαν εὐνάρια ἐπιδιώξεις τῶν χαρῶν θὰ ἀφήσουν νὰ τοὺς κατατρίψουν ἐξ ὀλκήρου — γεγονός παραμένει, διτὶ κατὰ τὴν παρελθόντα δεκαετίαν ἀξιοσημείωτος παρεπηθῆται αὔξησης τῆς διεθνούς κινήσεως τοῦ πετρελαίου. Ήφειλετο αὐτῇ εἰς τὸν οὐσιώδη ρόλον τοῦ προϊόντος τεύτου εἰς τὴν τερασίαν μεταπολεμικήν ἀνάπτυξιν τῶν χωρῶν, καθ' ὅλα τὰ στάδια τῆς ἔξελιξεως τῆς. Ό δεσπόζονταν ρόλος τοῦ πετρελαίου ἐπὶ τοῦ διεθνούς ἐμπορίου ἔξακολουθεῖ απὸ ἔτους εἰς ἔτος νὰ αύξανη. Κατὰ τὸ 1954, ἀνα τὸν 40% τῶν συνολικῶν φορτίων, στινα διεκπειθόσαν εἰς τὸν τομέα τοῦ διεθνούς ἐμπορίου διὰ τῆς ὀκεανοπόρου ναυτιλίας, ἀνέφερον εἰς τὰ πετρέλαια. Ή μεταφερθείσα ποσάτην συνίστατο κατὰ 60% ἀπὸ ὀκάριστον πετρελαίου, κατὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα 40% ἀπὸ διάφορα πετρελαιοειδῆ.

Ἄξιοσημείωτος εἶναι ἡ χαμηλὴ κατὰ τὸν διεθνές ἐμπόριον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν δικόν του αὐτοῦ, διότι, ἐνῷ τὸ ἐμπόρευμα τούτο καταλαμβάνει τὸσον μεγαλὸν ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ ἀπασχολουμένου διεθνούς τεινά, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἐν τούτῳ τῆς ἀξίας εἰς χρήμα τὸ πετρέλαιον ταύτης προσωπεύειν μόνον τὰ 5% τῆς διῆλης ἔξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ ἐλευθέρου κομού. Οὐχ ἦτον, τὰ 3500 ἐκατομμύρια δολαρίων, στινα ἀντιπροσωπεύειν τὴν τομέαν τῶν συνολικῶν ἀξιῶν τῶν ἔξαγωγῶν. Ή κυριαρχικὸς ρόλος ἐπὶ τὸν διεθνετικόν πετρελαίου, ἀποτελούν τοι μεγαλύτερον κονδύλιον δὲ οὐνόν εἰδος, ἐκ τῶν συνανταγμόντων εἰς τὰς στήλας τῶν ἔξαγωγῶν. Ή κυριαρχικὸς ρόλος ἐπὶ τὸν διεθνετικόν πληρωμῶν, που ἀσκεῖ τὸ πετρέλαιον ἐπὶ τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν, αὐξάνει ἐπὶ τοῦ περιληφθούν καὶ οἱ ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅπου αὐξάνεται ἡ πληρωμή, ἀνέρχονται, θωρακίς, εἰς τὸ 13 τῆς ἀξίας τῶν εἰσαγομένων πετρελαίων, ἐναντὶ ἐνός μέσου δροῦ 10% διῆλας συλληδόν τὰς λοιπὰς εἰσαγωγάς. Ής πρὸς τὴν συμμετοχὴν ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν, ἔρχονται εἰς ἀπόστασιν τινα μεταπλασίαν τοπελαίου, ἐναντὶ τοῦ πετρέλαιου, δὲ θάμαξ, ὅ καφες, δὲ σίτος καὶ ὁ χαρτοπολότος.

Ἄπο πλευρᾶς δύκου, ἡ αὐξησης τοῦ πετρελαίου εἰς τὸ διεθνές ἐμπόριον ἔχει, ἀπὸ τῆς προπολεμικῆς ἡδη ἐποχῆς, ὑπερβῇ κάθε ἄλλο προϊόν μεγαλύτερον κατηγορίας. Απὸ τὸν 1938 καὶ ἐντεύθεν τὰ φορτία πετρελαιού ὑπερετριπλασιάθησαν, ἀνελθόντα ἀπὸ 81 ἐκατομμύρια ἀγγλικῶν τοντῶν (τοῦ 1938) εἰς 274 ἐκατομμύρια τοννών, κατὰ τὸ 1954. Ἔναντι τῆς κινήσεως ταύτης, τὸ μεταφερθὲν ἱπρὸν φορτίον διὰ τῆς ὀκεανοπόρου ναυτιλίας κατῆλθεν ἀπὸ 370 ἐκατομμύρια τοννών, τοῦ 1937, εἰς 345 ἐκατομμ. τονών κατὰ τὸ 1953, τὸ τελευταῖον, δηλαδή, ἔτος τοῦ ἀναγραφόμενον εἰς τοὺς στατιστικοὺς πινακας τῶν Ἕνων Εθνῶν Ἐθνῶν. Τὸν μεγάλην αὐξησην τῆς διεθνούς κινήσεως τοῦ πετρελαίου — αὐξησης ἐπίσημεωθή καὶ εἰς τὰς ὀκτοπλοίκας ἐκάστησ χώρας μεταφοράς — τὴν ἡκολούθησε καὶ μία κατὰ 2½ φοράς αὐξησης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ούτινος ἡ χωρητικότης ἀπὸ 10.8 ἐκατομμύρια τοννών γκρος εἰς τὸ τέλος τοῦ 1938, ἔφθασεν εἰς 24.6 ἐκατομμύρια τοννών, γκρος εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954. Ή δύναμις αὕτη καλύπτει σήμερον ταύτην.

Κατὰ τὴν ἀνωτέρω περίοδον τὸ διεθνές ἐμπόριον τῶν πετρελαίων ἐνεφάνισε τάσσεις ἐπιμηκύνσεως δόδων προμηθείας του, ἔναντι τούτου, δύος, πολὺνθησαν μεγάλως ἡ μέση ταχύτης καὶ τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ γκρος τονών τῆς ὑπολοίπου ναυτιλίας πολὺνθησαν κατὰ 30%, ἔφθασε, δηλαδή, ἀπὸ 56 εἰς 72.7 ἐκατομμύρια τοννών. Οὕτω, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ πετρέλαιον, χρησιμοποιεῖται σήμερον μεγαλύτερον τοντῶν ἱπρὸν φορτίου, διὰ νὰ μεταφέρῃ, δύος, ἔνα μειωμένον δύκον ἐμπορευμάτων. Πολλοὶ εἰς τοῦτο συντείνουν παράγοντες, κυριώτεροι τῶν οποίων εἶναι ὁ μεγαλύτερος χρόνος φορτοεκφορτώσεως, που ἀπαιτεῖται σήμερον εἰς τοὺς λιμένας καὶ αἱ ἐπελθόνται μεταβολαὶ εἰς τὴν διάρθρωσιν τοῦ διεθνούς ἐμπορίου.

Πώς διαιρύφεται τὸ μέλλον

Ο πρόεδρος τῆς ἑταῖρας πετρελαίων «Σόκον-Βάκιου» κ. Τζέννιγκς εἰς μελέτην του περὶ τῶν τασσών καὶ τῆς προσπτικῆς τῆς πετρελαιοθυμηνίας ὑποστηρίζει, διτὶ καὶ ἀκόμη ἐντὸς δεκαετίας τινῶν νέων πιγμαλίας ἐνεργίας, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ πετρελαίου θὰ είναι καὶ πάλιν, κατ' ὅγκον, μεγαλύτερα τῆς σημερινῆς. Τὸ πρόβλημα — τονίζει οὗτος — ὅπερ ἀντιμετωπίζει ἰδιαιτέρως ἡ Ἀμερική, νὰ ἔσασταισι, δηλαδή, ἀποθέματα πετρελαίου ἀνάλογα πρὸς τὰς ἀνάγκας της, εἴτε ἐπὶ τοῦ ὑπεδόφους τῆς, εἴτε ἐπὶ τῆς παραγωγῆς ἔνων χωρῶν, διαθετουσῶν περισσέματα πρὸς τὸν πετρελαίου, καθίσταται δολονέν πεπλοκόν. Κατὰ τὸν ἀμβρογράφον, ἡ ἀμερικανική ζήτησης πετρελαίου τὸ 1980 θὰ είναι διπλασία περίπου τῆς σημερινῆς, ητοι 16 ἐκατομμύρια φορτίον βαρελίων ἡμερησίων. Κατὰ τὸ 1940 η ἀνάλογια τῶν ἀμερικανικῶν ἀποθεμάτων πρὸς τὴν πραγματικήν ἔγχωριον παραγωγὴν ἡτο 13.5 πρὸς 1 καὶ τὸ 1954 ἡτο 12.8 πρὸς 1. Μὲ διπλασιασμένην τὴν ζήτησην πετρελαίου κατὰ τὸ 1980, αἱ Ἕνων Πολιτείαι είναι προφανές, ὅτι

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

17 State St.—NEW YORK N.Y.

Cables: CARRASBRO

— αν δὲν άνατραπούν αἱ σημεριναὶ τάσεις διὰ νέων, ἵσως μηχανημάτων ἐρεύνης ἡ νέας τεχνῆς — θὰ εύρεθούν εἰς δύσκολον τὸ θέσιν, διότι ἡ ἔγχωριος παραγωγὴ πετρελαίων θὰ εἶναι σύνατον τὸν ἀνταποκρήτη πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας, ὑπὸ διάρθρωσιν τιμῶν τὰς ὅποιας νὰ δύναται νὰ βαστάσῃ ἡ οἰκονομία.

Βεδαίως — κατὰ τὸν κ. Τζένιγκς — θὰ χρειασθούν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι χρόνον καὶ κατ' αὐξοντα ρυθμὸν ξένον πεγρέλαιον πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν των. Οἱ οἰκονομολόγοι τῆς ἔταιρας «Σόκουν» ὑπόλογοίζουν, ὅτι παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίου εἰς τὸ τέλος τῆς τρεχουσάς ἐκαπονταεπήρδος θὰ φθάσῃ τὰ 40 ἢ 45 ἑκατομμύρια βαρελίων ἑτσίως. Οἱ ἀριθμοὶ οὐτοὶ βασίζονται ἐπὶ συνηρητικῶν ὑπολογισμῶν, οἵτινες πιστεύουν εἰς μίαν αὐξησιν 2 % ἐτησίως, ἥτοι δίλγωτερον τῆς ἡμισείας, ητὶς ἐσημειώθη κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη.

Μία αὐξησις 4 %, ἀπὸ τὰ 14.100.000 βαρελ. πετρελαίου τῆς ἡμερησίας παγκοσμίου ζητήσεως — τῆς μικροτέρας κατὰ τὸν 20ὸν αἰώνα ἀναλογίας — θὰ θέρη τὴν ἡμερησίαν κατανάλωσιν κατὰ τὸ ἔτος 2000 εἰς 87 ἑκατομμύρια βαρελίων. Κατὰ κατώτατον ὑπολογισμὸν, ἡ συνολικὴ παραγωγὴ κατὰ τὰ ὑπόλοιπα ἐπὶ τοῦ τοέχοντος αἰώνος θὰ φθάσῃ τὰ 415 δισεκατομμύρια βαρελίων καὶ κατ' ἀνώτατον ὑπολογισμὸν τὰ 690 δισεκατομμύρια βαρελίων. Κατὰ τοὺς αὐτοὺς οἰκονομολόγους — καταλήγει ὁ κ. Τζένιγκς εἰς τὴν μελέτην του — αἱ ἀνάγκαι τῆς παγκοσμίου ζητήσεως ἐνεργείας θὰ διπλασιασθούν ἐντὸς 25 ἔτων, μεδ' ὁ καὶ πάλιν θὰ διπλασιασθούν μέχρι τοῦ ἔτους 2000.

ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΥΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΘΑ ΚΑΛΥΨΟΥΝ ΤΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ

Πολυαριθμούτεροι εἶναι σήμερον οἱ πιστεύοντες, ὅτι τὸ πετρέλαιον εἶναι τὸ καλλίτερον ἔρεισμα, διὰ νὰ προφυλαχθῇ ἡ οἰκονομία τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπὸ μίαν σοδαράν κρίσιν καυσίμου. 'Ἐν ὅψει τῆς ἐνδεχομένης ἀνεπαρκείας τοῦ γαιάνθρακος, ὅπως καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς ὄλονέν διοικητικῶν ἀναπτυσσομένης Εὐρώπης, αἱ ἐνδιαφερόμεναι κυβερνήσεις ήρχισαν νὰ διαπαύνων σεβαστὰ ποσά διὰ τὴν μελέτην τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας, ὡς πηγῆς κινητηρίου δυνάμεως. 'Ἡ πυρηνική, δῆμος, ἐνέργεια, ὡς οἰκονομικὴ πηγὴ θερμότητος διὰ τὴν παραγωγὴν ἡλεκτρικῆς δυνάμεως, τῆς μόνης μορφῆς ὑπὸ τὴν διόπιν διοικητικῶν ἔχει σημασίαν, πολὺ ἀπέχει ἀκόμη ἀπὸ τὸν ἀντίτυπον τῆς φθάσης εἰς τὸ στάδιον τῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς. Μερικοὶ ἐπιτειργόντων ὑπολογίζουν ὡς δυνατὴν τὴν τοιούτην ἔξτριξην μετὰ πάροδον μιᾶς δεκαετίας ἄλλοι, δῆμος, φρονοῦν, ὅτι μόλις κατὰ τὸ ἔτος 2000 ή καὶ ἐπὶ βραδύτερον θὰ καταστῇ δυνατὸν ἡ πυρηνικὴ ἐνέργεια νὰ παρέχῃ τὸ ¼ τῆς ἀπαιτούμενης ἐνέργειας πρὸς λειτουργίαν ἔργοστασίων.

'Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ τὰ πέντε προσεχῆ ἔτη ἡ καὶ πλέον, ἡ Εὐρώπη δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ ἀπὸ τὸν πλούτον, που ἔχει ἀποθησαυρισθῆ εἰς τὰ ἔγκατα τῆς γῆς διὰ τῆς πρὸ ἀκατομμυρίων ἐτῶν ἀπολιθώσεως φυτικῆς ὑλῆς, εἴτε ὑπὸ μορφὴν κοιτασμάτων γαιάνθρακος, εἴτε ὑπὸ μορφὴν κοιτασμάτων πετρελαίου, μὲ τὸ ὄπιον πολλάκις συνυπάρχουν καὶ μεγάλαι ποσότητες φυσικοῦ ἀερίου. Πιστεύεται σήμερον, ὅτι εἰς τὸ ὑπέδαφος τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ὑπάρχει περισσότερον πετρέλαιον, παρ' ὅσον μέχρι τοῦδε ἔκρατει ὑπόνοια, ὅτι περιείχετο. Μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συνθήκης εἰρήνης μὲ τὴν Αύστριαν, εἶναι ἔγγυς πλέον ἡ ημέρα καθ' ἣν ἡ χώρα αὐτῆ, ἡ οἰκονομική μέχρι τοῦδε ὡς ἀπροφική, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἐλλείψει φυσικῶν πηγῶν πλούτου, θὰ καταστῇ, ὅχι μόνον αὐτάρκης εἰς πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ σημαντική διὰ τὸ εἶδος τούτο ἔξαγωγικὴ χώρα. Οἱ ἐν Αύστριᾳ εἰδικοὶ ὑπολογίζουν εἰς μίαν ἑτησίαν ἀντλήσιν δύο ἔως τριῶν ἀκατομμυρίων τόνων ἀκαθάρτου πετρελαίου.

'Ἡ Δυτικὴ Γερμανία, ἔξι ἄλλου, παράγει σήμερον τὸ 1/3 τῆς διλικῆς εἰς ἀκαθάρτου πετρελαίου κατανάλωσεώς της, οἱ δὲ ἀρμόδιοι γερμανοὶ δεβαύνουν, ὅτι ἡ ἀναλογία αὐτῆ θὰ είναι διατηρηθῇ, ἐστὸν καὶ ἀν ἀκόμη αὐξηθῆ ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὴν χώραν. Σημειώτεον, πάντως, ὅτι ἡ Γερμανία είναι μία ἀπὸ τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, ὅπου ἡ κατὰ κεφαλὴν κατανάλωσις πετρελαίου διὰ διοικητικήν καὶ οἰκιακήν χρήσιν εὑρίσκεται εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον, γεγονός, δῆμος, ὅπερ δὲν δυναται, ἵσως, νὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον.

Εἰς τὴν Γαλλίαν σημειούται διόγκωσις εἰς τὰς τιμὰς τῶν μετοχῶν πετρελαίου, οἱ δὲ ἐκπρόσωποι μεγάλων ἑταῖρων Πετρελαίου θεωροῦν τὸ γεγονός τούτο ὡς ὑπερβαντὸν πάσας τὰς μέχρι τοῦδε προβλέψεις. Εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ Ἕντερ Λαμπέρτ, τῆς Νέας Υερσένης, ἀναμένει νὰ ἔχῃ ἑτησίαν παραγωγὴν 1.000.000 τόνων πετρελαίου. 'Ἐτεραι 200.000 ἔως 300.000 τόνων θὰ προέρχωνται ἐξ ἄλλων φρεάτων. 'Υπάρχουν μεγάλαι περιοχαί, συμπεριλαμ-

ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Αναθέσατε τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων σας εἰς τὸ Πρακτορεῖον

ALLALOUF & CO.

P.O.Box 460 TEL AVIV
P.O.Box 775 HAIFA

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: ALLALOUFFCO

ΤΟ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΙΣΡΑΗΛ.
ΠΛΗΡΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΑΙΣΤΑΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΙΣ. ΤΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Συνεργαζόμενα Γραφεία: THE LEVANT SHIPPING Co.
(CYPRUS) P.O.B. 125, Limassol

Τηλεγρ. Διεύθυνσις "LEVCO", Limassol

'Αντιπρόσωποι ἐν Ισραὴλ τῶν κυριωτέρων Ελληνικῶν Ναυτικῶν Επιχειρήσεων.

βανομένης καὶ τῆς περιοχῆς τῶν Παρισίων, ὅπου αἱ πιθανότες ὑπάρχουν κατασκόπων πετρελαίου στήμερον ὡς θετικοί.

Τόσον εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, ὃσον καὶ εἰς τὴν Γαλλίαν παρέχεται πλήρης ἐλευθερία εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν δι' ἐρεύνας πρὸς ἀποκάλυψιν πετρελαίου καὶ ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν. 'Ἐκ τῶν ἑνδεκας γερμανικῶν ἑταῖρων πετρελαίου, μόνον ἡ μία ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος, ἐνῷ ἡ γαλλικὴ πετρελαιοπαραγωγὴ ἀνήκει ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ιδιωτικά.

'Ἡ ιταλία, ητὶς ἔνε, ἵσως, ἡ μόνη εὐρωπαϊκὴ χώρα ἡ συγκεντρώνουσα τὰς μεγαλυτέρας πηγὰς πετρελαίου, δὲν ἔχει εἰσέτι ρυθμὸι τὸ ζῆτημα τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἐναυτὶ τῆς κρατικῆς τοιωτής. Εἰς τὴν Σικελίαν, ἔξι ἄλλου, ἡ οποία ἔχει ιδιαίτερης ιδιωτικῆς τοιωτής, ἐπιχειρήσεως ἀνορύσουν φρέστα καὶ ἀρχίζουν νὰ πραγματοποιούν σημαντική ἀποτέλεσματα. 'Ἡ χώρα αὐτὴ είναι ἡ μόνη, εἰς τὴν ὧδον τὸ πετρέλαιον ἀπετέλεσε μέγιστον ἐσωτερικὸν πολιτικὸν ζῆτημα. 'Ο κ. Ερρίκος Ματτεΐ ἀρχής τοῦ κρατικοῦ ὄργανου Ε.Ν.Ι. (ἐθνικῆς οἰκονομίας), κατώρθωσε διὰ τῶν ἐνεργειῶν του νὰ ἐμποδίσῃ τὴν εἰς ζένας ἑταῖρας παραγώρων τοῦ πρανούμου ἐκμετάλλευσεως τῶν πετρελαίου τῆς ιταλικῆς χερσονήσου. Ούτος, δῆμος, παρ' ὅλας τὰς προσπαθείας του, δὲν ἔπειτε μέχρι τοῦδε νέαντες τέλοις.

'Ἐν τῷ σύνολῷ της, πάντως, κρινομένη ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη, ἐνῷ ἐμφανίζεται σημαντικὴ παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου, ἐν τούτοις, ἔσαρταί ται ἀκόμη διὰ 90% τῶν ἀναγκῶν τῆς καταναλώσεως τῆς απὸ πηγὰς μὴ εὐρωπαϊκάς, Κυριωτέρα πηγή, ἀπὸ τὴν ὧδον τοῦ Εύρωπη προμηθεύεται στήμερον τὸ πετρέλαιον, δὲν είναι πλέον οἱ λιμένες τοῦ Μεσοποταμοῦ, τοῦ Τέξας η τῆς Λουζίανας, ἀλλὰ οἱ πλησιέστεροι λιμένες τῆς Μεσοποταμοῦ. τοῦ Ανατολῆς. Εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ὑπάρχει ἀρκετὸν πετρελαίου, διὰ τὸν μέχρι τοῦδε ἔκρατει ὑπόνοια, ὅτι περιείχετο. Μετὰ τὴν σύναψιν τῆς συνθήκης εἰρήνης μὲ τὴν Αύστριαν, εἶναι ἔγγυς πλέον ἡ ημέρα καθ' ἣν ἡ χώρα αὐτῆ, ἡ οἰκονομική μέχρι τοῦδε ὡς ἀπροφική, ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς, ἐλλείψει φυσικῶν πηγῶν πλούτου, θὰ καταστῇ, ὅχι μόνον αὐτάρκης εἰς πετρελαίου, ἀλλὰ καὶ σημαντική διὰ τὸ εἶδος τούτο ἔξαγωγικὴ χώρα. Οἱ ἐν Αύστριᾳ εἰδικοὶ ὑπολογίζουν εἰς μίαν ἑτησίαν ἀντλήσιν δύο ἔως τριῶν ἀκαθάρτου πετρελαίου.

Serving
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

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

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

Ο ΚΥΡΙΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ ΤΗΣ ΖΩΗΡΟΤΗΤΟΣ

Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΤΙΩΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Υπό τών ένων Λογδίνω γνωστών ναυτικών έμπειρογνωμόνων Ούεστον Λτδ, έξεδόθη πρό ήμερών μελέτη περὶ τῶν πιθαγών εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος, εἰς ἀς θὰ προβῇ κατά τὰς τρεῖς τελευταῖς τριμηνίας τοῦ τρέχοντος έτους.

Ἡ μελέτη βασίζεται ἐπὶ τῆς προϋποθέσεως, ὅτι θὰ διατηρηθῇ ἡ διομηχανική δραστηριότης τῆς Μ. Βρετανίας καὶ τῆς Δ. Εὐρώπης εἰς τὰ σημερινά τῆς ἐπιπέδα. Ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τῆς προϋποθέσεως ταῦτης τὸ ἐδόγω Ναυτικού Γραφείου προβλέπει, ὅτι ἡ εὐρωπαϊκὴ περιοχὴ θὰ εἰσαγάγῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ποσότητα γαιάνθρακος κυμαινομένην μεταξὺ 23 καὶ 26 ἑκατομμυρίων τόννων, ἔξ ὡν 14—17 ἑκατ., τόννων ἐκ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Κατὰ τὸ ἔτος 1952, καθ' ὃ αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς γαιάνθρακας ἐσμείωσαν τὸ ἀνώτατον σημείον, αἱ χώραι αύται εἰσήγαγον ἐν συνόλῳ 29 ἑκατομμύρια τόννων, ἔξ ὡν 21 ἑκατομ., τόννων ἀπὸ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας. Κατὰ τὸ 1954, δώμα, ὃ ἔξωθεν εἰσαχθεὶς γαιάνθρακας ἀνῆλθεν εἰς 17 ἑκατομ., ἔξ ὡν 9 ἑκατομ., τόν. ἐκ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντέθεν αἱ εἰς γαιάνθρακας ἀνάγκαι τῆς Μ. Βρετανίας καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης ἥσαν μεγαλύτεραι τοῦ συνόλου τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς τῶν καὶ, συνεπώς, αἱ χώραι αύται εἰσήγαγον γαιάνθρακας. Χώραι ἐκ τῶν ποτίσιων ἐπρομηθεύοντο τούτον ἥσαν, ἐκτὸς τῶν Ήν., Πολιτειῶν, αἱ κυριώτεραι ἄλλαι γαιανθρακοπαραγωγοὶ χώραι, κυρίως ἡ Πολωνία. Εἰς ταῦτα, περιλαμβάνονται ἐπίστεις καὶ ἡ Ρωσία, ἡ Τουρκία, ἡ Νότ., Ἀφρική καὶ αἱ Ἰνδίαι. Τόσον μεγάλη ἥσαν τὰ περιθώρια τῶν εἰς γαιάνθρακας ἀναγκῶν τῆς Μ. Βρετανίας καὶ τῆς Δυτ. Εὐρώπης κατὰ τὴν παρελθούσαν δεκαετίαν, ὥστε, κατὰ τὴν μελέτην τοῦ Ούεστον, αἱ διακυμάνσεις αὐτῶν ἔδεσποζον ἐπὶ τὴν πόρεια, δχι μόνον τῶν εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος, εἰς Εὐρώπην, ἄλλα καὶ τῆς παγκοσμίου διὰ θαλάσσης μεταφορῆς κινήσεως τοῦ γαιάνθρακος καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐπὶ τῆς τύχης, κατὰ μέρος, τῆς πορείας γενικῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ὑπὸ τοιαύτην παραδολὴν ἀποκαλύπτεται, ὅτι, ὅταν ὁ γαιάνθρακας κινῆται διὰ μέσου τοῦ Ἀτλαντικοῦ εἰς μέγαν δύκον, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν διὰ τὰ τράπτη εἰνε ὑψηλαὶ καὶ ὅταν ὁ δύκος τοῦ μεταφερομένου γαιάνθρακος περιορίζεται εἰς τὸ μεταπολεμικῶν λεγόντων ἐλάχιστον, αἱ τιμαὶ πτίσσουν. Αἱ εἰς τὸ ἐλάχιστον φορτώσεις ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς εἰδικοὺς τύπους κώκυντος διὰ διαθεσίμους ἐν Εὐρώπῃ εἰς ἀρκετὰ ποσότητας.

Ἡ ἀνάλυσις Ούεστον παρέχει καὶ ἀριθμούς ἐπὶ τῆς μηνιαίας κατανάλωσεως γαιάνθρακος ἐν Εὐρώπῃ, ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν μέχρι τέλους τοῦ ἔτους, ἐπὶ τῆς κατὰ περιοχᾶς παραγωγῆς, πλέον καὶ τῶν ἡδη γενομένων εἰσαγωγῶν, καθὼς καὶ τῶν κλεισθέντων ἡδη ἡ συμφωνηθεῖσαν φορτίων καὶ καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα : «Ἐτνε προφανές, ὅτι ἡ κατανάλωσις τοῦ γαιάνθρακος εἰς τὴν Εὐρώπην ἀδενεῖ ταχύτερον ἀπὸ τὴν παραγωγὴν, προστιθεμένων εἰς αὐτὴν καὶ τῶν εἰσαγωγῶν ἀκόμη». Οἱ ἀριθμοί, τέλος, διάφορονται καὶ εἰς τὰ ὑπάρχοντα ἐν Μ. Βρετανίᾳ καὶ Δυτ. Εὐρώπῃ ἀπόστατο γαιάνθρακος. Ὁ Ούεστον εὑρεν, ὅτι τὰ διανεμόντατα ἀποθέματα, τὰ ὄποια ἥσαν ἀρκετά νά κανοποιήσουν τὴν κατανάλωσιν διὰ τοὺς μῆνας Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἥσαν τὰ κατώτερα ἀπὸ τοῦ 1952 καὶ ὅτι τὸ ἐπιπέδον, τὸ ὄποιον προβλέπεται διὰ τὸν ἐφετεινὸν Δεκέμβριον, εἶναι χαμηλότερον παντὸς προγενεστέρου.

Ἡ μελέτη, ὑπογραμμίζουσα τὰς δυσκολίας, αἱ ὄποιαι ὑπάρχουν πρὸς ἔξασφάλισιν ἀσφαλοῦς ἐπιπέδου ἀποθέματων διὰ τὸν ἐφετεινὸν Δεκέμβριον — πράγμα, τὸ ὄποιον θὰ ἀπέτελει ἀσφαλῆ προϋπόθεσιν, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ ἐλλειψη γαιάνθρακος κατὰ τὸν χειμώνα — προβλέπει πιθανὸν ἔλλειμμα ἀνερχόμενον εἰς 13 μέχρι 16 ἑκατομ., τόννων, πέραν τῶν ποσοτήτων γαιάνθρακος, αἱ ὄποιαι εἰσήχθησαν μέχρι τέλους Μαρτίου, συνυπολογίζομένων καὶ τῶν ἡδη κλεισθεισῶν, διὰ νά μεταφερθοῦν μετὰ τὴν ἀνωτέρω περίοδον.

Ὁ ἀριθμὸς τῶν 13 ἑκατομ., τόννων εὑρέθη μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τοῦ

δύκου τῶν ἀποθέμάτων, τὸ προβλεφθὲν διὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1955, ἔναντι τοῦ πραγματικοῦ ὑψους τῶν ἀποθέμάτων τοῦ Δεκέμβριον τοῦ 1954, ὅπερ καὶ ἡτο τὸ χαμηλότερον ἀπὸ τὰ προηγούμενά του. Ὁ ἀριθμὸς 16 ἑκατομμυρία τόννων εἶναι τὸ ὑπόλοιπον ἀφαιρέσεως τοῦ προδιαγραφέντος διὰ τὸν Δεκέμβριον ὑψους ἀποθέματος απὸ τὰ κατὰ μέσον ὅρου ὑψη ἀποθέμάτων τῶν Δεκέμβριων 1952, 1953 καὶ 1954.

Προσθέτουσα ἡ μελέτη τὸ ἐκ 13—16 ἑκατ. τὸν ἔλλειμμα τούτο εἰς τοὺς ὑπολογισμούς τῆς περὶ τῶν γενομένων κατὰ τὴν πρώτην τριμηνίαν εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος (κατὰ προσεγγισιν 6 ἑκατομ., τόννων) καὶ τὸ σύνολον τῶν ναυλῶσεων, ποὺ ἀνεκοινώθησαν (4 ἑκατομμύρια τόννων), ἀναβιθάζει τὸ σύνολον τῶν ὑπολογιζομένων εὐρωπαϊκῶν εἰσαγωγῶν γαιάνθρακος εἰς 23 μέχρι 26 ἑκατομμύρια τόννων κατὰ τὸ τρέχ. ἔτος.

Ὑπολογίζει, ὅτι ἐκ τούτων τὰ 9 ἑκατ. τόννων θὰ εἰσαχθοῦν ἐκ Πολωνίας καὶ ἄλλων ἔξαγωγικῶν γαιάνθρακος χωρῶν (κατὰ τὰ παρελθόντα τριαντα τριῶν ἡδης τοῦ εἰς Μ. Βρετανίαν καὶ Δυτ. Εὐρώπην εἰσαχθέντος ἐξ αὐτῶν γαιάνθρακος ἀνῆλθεν εἰς 8 ἑκατομμύρια τόννων) καὶ συνεπώς ὡς τὸ ἔλλειμμα 14—17 ἑκατ. τόννων. θὰ καλυφθῇ δι' εἰσαγωγῶν ἐξ Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου τὰ 8 ἑκατομμύρια τόννων, περίπου, ἔχουν ἡδη φορτωθῆναι ἡ ἔχουν κλεισθῆ τὰ σκάφη πρὸς μεταφοράν του, ὑπολείπονται, δημην, να εἰσαχθοῦν 6—9. Ἐν δὲ τούτων ἡ μεταφορά γίνεται κατὰ τὰς τελευταῖς τριμηνίας τοῦ τρέχοντος ἔτους, θὰ παράσηη ἀπασχόλησιν εἰς 70—100 τράπτης, μεγέθους τύπου «Λίμπερτ», κατὰ μῆνας καὶ θὰ ἔξασφασίσῃ οὕτω σταθεράν δάσιν εὐημερίας διὰ τὴν ναυτιλίαν κατὰ τὴν περίοδον ταύτην.

Καὶ ἀνάκομη τὸ ἐκ τρίτου ἡ κατὰ τὴν ἡμίσου τῆς προβλεπομένης ταύτης χωρητικότητος ἔχη ἡδη κλεισθῆ διὰ χρονοναυλῶσεων, αἵτινες δὲν ἀναφέρονται ρητῶς εἰς ταξίδια διὰ μεταφοράς γαιάνθρακος, πάντως τὸ μέλλον, τονίζεται εἰς τὴν μελέτην τοῦ Ούεστον, εἶναι ἀκόμη λαμπρόν.

Ἄναφέρεται, τέλος, ὑπὸ τοῦ Γραφείου Ούεστον, ὅτι ἡ μελέτη λαμβάνει ὡς προϋπόθεσιν, δημην, ὅτι θὰ διατηρηθοῦν τὰ ὑφιστάμενα οἰκονομικὰ ἐπιπέδοντα καὶ δημην, ὅτι εἰς τῶν ἰσχυροτάτων παραγόντων, οἱ ὄποιοι διὰ τὴν ίσχυρότηταν παραγόντων, οἱ μῆναι θὰ προεκάλει, θῶσ, δυσχερείας ισοζυγίσεως πληρωμῶν καὶ περιορισμούς.

TRANSIT ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΤΕΛΛΑΤΟΣ

ΠΑΛΑΙΑΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ 4 - ΤΗΛ. 44.385 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Λιβόν

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ "ΠΟΣΕΙΔΩΝ", ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Δ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

Άριστοτέλους 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ἡ συστηματικὴ καὶ ὀρτία κατάτοις τῶν ὑποφθίων πλοιάρχων τῶν φοιτῶντων εἰς τὴν Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐμφίνεται ἐτνε τὰς ἀποτελεσμάτων τῶν ἔκστασεων εἰς τὰ ὄποια οὕτω στοι κατέχουσι τὴν ἔξεχουσαν παντὸ τὸ θέατρον.

1) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. ΤΑΞΕΩΣ :

Ἐκ τοῦ ἐπιοήσου πίνακος τῆς Υπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τοῦ ἀφορῶντος τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν πλοιάρχων τῶν τελευταῖς ἔξετασεων, προκύπτει, ὅτι ἐτνε τὸν 30 πρότυπον κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἀνθυπολογίων, οἱ 24 ἥσαν οἱ κατωτέρων ἀναφέρομενοι μὲν τὴν σειρὰν ἐπιτυχίας τῶν μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

1ος Φανέλης Ἰωάννης
2ος Μπουρμπούλης Κωνσταντίνος
3ος Γιαννιώτης Σπυρίδων
4ος Διανιώτης Παναγ.
5ος Γεωργίου Λαζαρίδης
6ος Τσουνάς Ματθίασ
7ος Τσουνάς Κωνσταντίνος
8ος Φριντάλας Σταύρος
9ος Πουλάκης Κωνσταντίνος
10ος Πλυτάς Πέτρος
11ος Εμμένης Μηνᾶς
12ος Γκίκης Ιωάννης
13ος Ποδότας Ελευθέριος

10ος Βαρελντζῆς Ἀναστάσιος
11ος Γλύκας Ιωάννης
12ος Σακέλης Γεώργιος
13ος Πολέμης Λεωνίδας
14ος Φερούλης Βασιλείος
15ος Κουκούλης Χαρόλαμπος
16ος Παπάδης Νικόλαος
17ος Παξινός Νικόλαος
18ος Καλορίτης Ιωάννης
19ος Δελαγραμμάτικος Ιωάννης
20ος Χατζηγεωργίου Νικόλαος
21ος Παραστάσιος Ιωάννης
22ος Κουκούλης Χαρόλαμπος
23ος Παπάδης Νικόλαος
24ος Παξινός Νικόλαος
25ος Καλορίτης Ιωάννης
26ος Δελαγραμμάτικος Ιωάννης
27ος Χατζηγεωργίου Νικόλαος
28ος Χατζηγεωργίου Νικόλαος
29ος Χατζηγεωργίου Νικόλαος
30ος Πασχάλης Γεώργιος

2) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Β'. ΤΑΞΕΩΣ :

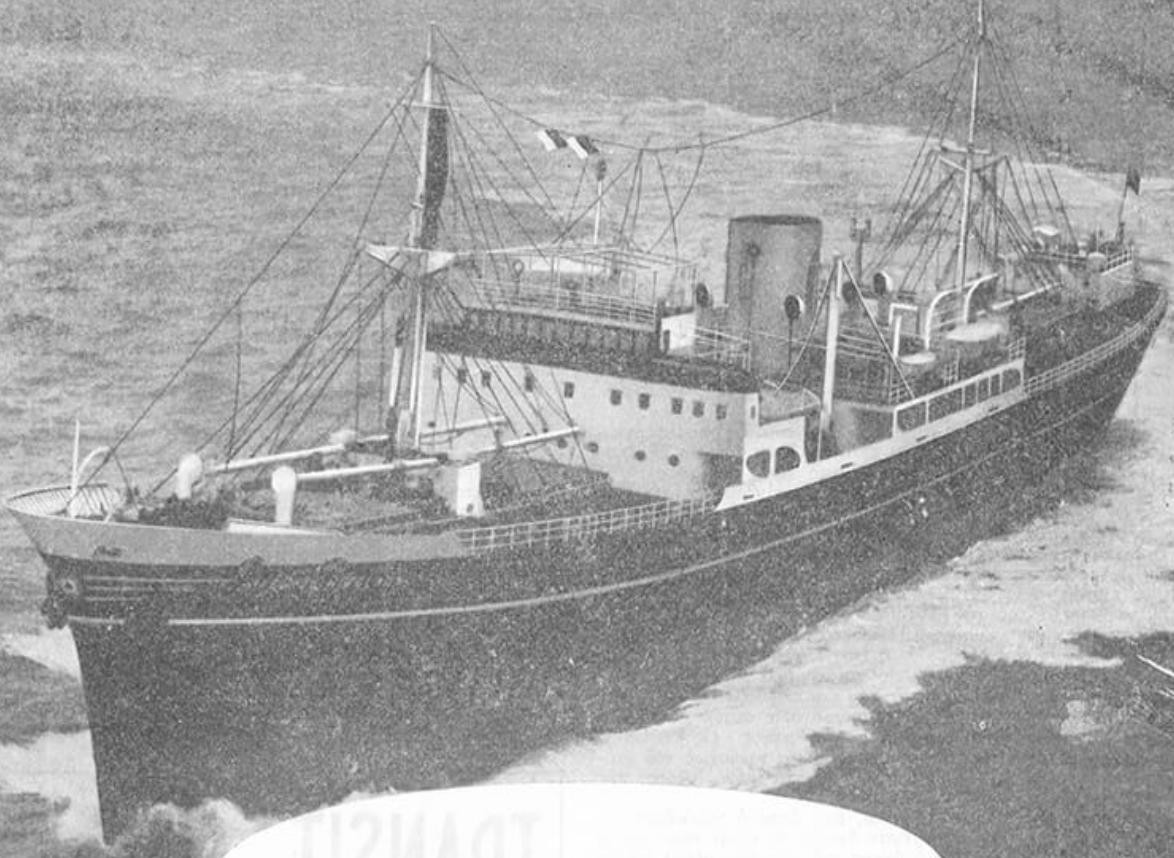
Ἐκ τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνωτέρω πίνακος προκύπτει, ὅτι οἱ τρεῖς πρώτοι κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἥσαν οἱ κατωτέρω μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

1ος Θεοδώρου Σπυρίδων
2ος Πραστινίδης Μιχαήλ
3ος Φωτιάδης Γεώργιος

3) ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'. ΤΑΞΕΩΣ :

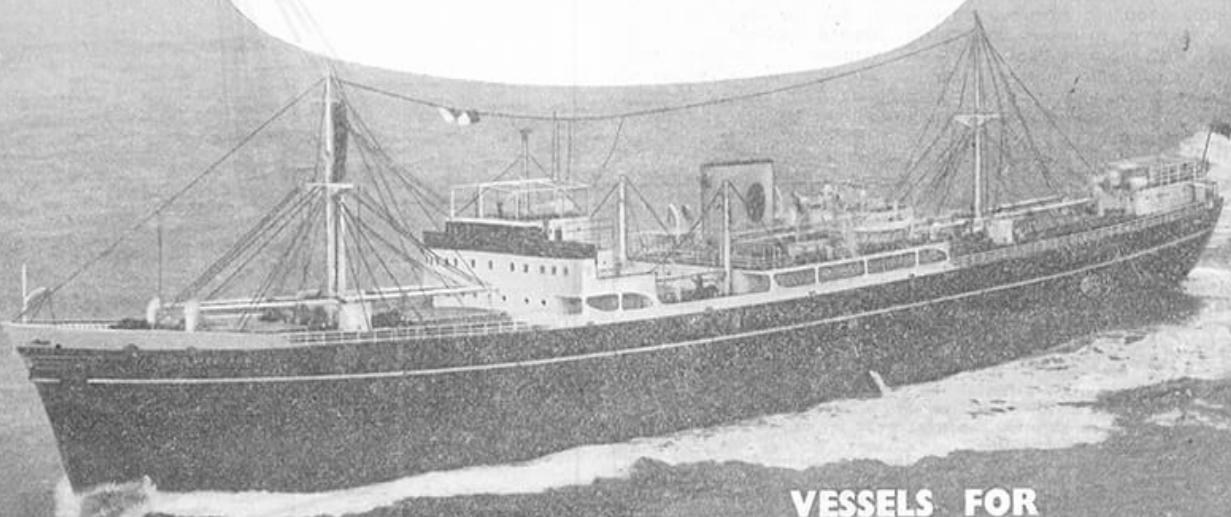
Ἐκ τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνωτέρω πίνακος προκύπτει, ὅτι οἱ τρεῖς πρώτοι κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας ἥσαν οἱ κατωτέρω μαθητῶν τῆς Ν. Σ. «ΠΟΣΕΙΔΩΝ».

1ος Αύγερινός Μαρίνος
2ος Καμπίτης Νικόλαος
3ος Αναστασιάδης Εὐάγγελος



a trials winner

M.S. "Aghios Nicolaos"—the second of three vessels recently handed over to her owners, Messrs. PORTO BLANCO COMPAÑIA NAVIERA S.A.—after highly successful trials. An 11,120 tonner, this fine ship is powered by a Doxford opposed Piston Oil Engine to give a service speed of about 13½ knots.



DOXFORD

VESSELS FOR
ECONOMICAL
WORLD TRADING

WILLIAM DOXFORD & SONS LTD SHIPBUILDERS & ENGINEERS SUNDERLAND



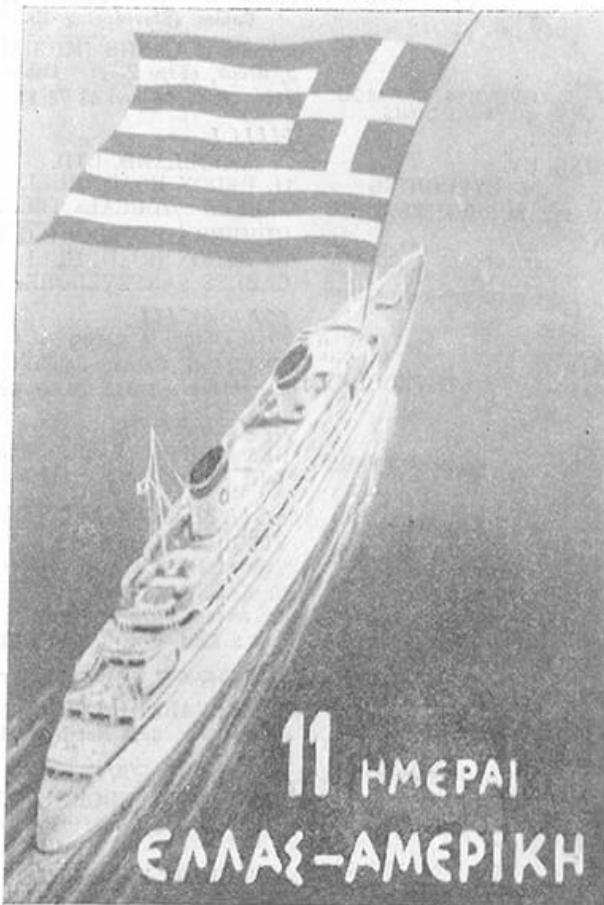
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

"ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 TON.)



Αναχωρεῖ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ
τὴν 2^{αν} ΙΟΥΝΙΟΥ
μὲ ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ:

29 ΙΟΥΝΙΟΥ - 28 ΙΟΥΛΙΟΥ

25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' εἰσιτήρια καὶ ἔξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς όλα τὰ
Ἀνεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Όδός Ελευθερίου Βενιζέλου 10-Α ΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875-30876

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

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER		FREMANTLE	
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS		NICHOLLS PTY LIMITED	26 Mouatt St. Cables : «Stevnichol»
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele: J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice		STEVEDORES	FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE. Telephone : L—1036—7—8. Cables : «Providore»
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export	GEORGETOWN (DEM)	SHIPCHANDLERS
AMSTERDAM			S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables : «Wilbut»	SHIPCHANDLERS
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.		GIBRALTAR	
Tele: 41860 Binnenkant 47 Cables: «Fransswart»	STEVEDORE	JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS	
ANTWERP			HAMBURG	
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.	STEVEDORE	THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»		BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS	
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS		HULL	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES : «DUCAL» TEL. 31370	STEVEDORES	
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES : «STEVEDORE» TEL: 33371	STEVEDORES	
BALTIMORE			KARACHI	
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	COWASJEE & SONS KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones : 33362, 33109, 32010, 5115	SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS	
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	LIVERPOOL		
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»	STEVEDORES	
CALCUTTA			LOURENCO MARQUES	
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 137, Canning Street Tele : Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables : «Cretikos»	SHIPCHANDLERS	
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD Tele: 3—1478 2 Selkirk St. Cables : «Hermes»	SHIPCHANDLERS	N. KASSIMATIS 63, Avenue Alvares Cabral Tele : 5254 Cables «Nikas»	SHIPCHANDLERS	
CASABLANCA			MADRAS & COAST PORTS	
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone : 208—85 Cables : SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables : «Stevedore — Madras»	SHIPCHANDLERS & SHIPCHANDLERS	
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone : 607—21 Cables : BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	MELBOURNE		
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS			UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele : MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables : «Fleetways»	STEVEDORES
PORTLAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve», Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele : MX 5233 9/13 Lorimer St, SC 5 Cables : «Fleetways»	SHIP REPAIRERS	
DAKAR			UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Telle: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate House», 515, Collins Street. Tele : MB 8155. Cables «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS	
DUNKIRK			JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane	SHIP AGENTS & STEVEDORES
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele : 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	MORMUGAO		
JOKELSON & HANDTSAEM Tele: 782/6 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable : LEMUIR	SHIPS AGENTS	
DURBAN			I. P. NORONHA Cable : IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220/224 POINT ROAD, DURBAN Cables : «ROULETTE»	SHIP'S STORE MERCHANTS	NAPLES		
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES		DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele : 21128 Piazzale Portadi Massa	SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS
	MEMBERS AT ALL PORTS		Cables : «Pucci Bros»	
NEW YORK				
MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»				TUGOWNERS
PENANG				
S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Tele: 1088 15 Bishop Street Cables: «Ismalia»				SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος. — 'Η συνεχιζόμενη δραστηριότης είς τὴν ζήτησιν ἀμερικανικού γαιανθρακος, δὲν επηρέασε μόνον τὰς μεταφορὰς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἀλλ' ἐπεξέτειν τὸν εὐεργετικὸν διά τὸ πλοῖον ἀντικτυόν της καὶ εἰς τὰς ἄγορὰς τῆς 'Απωλοῦ Πολλοὶ γίνονται στήμερον ὑπόλογισμοῖ περὶ τοῦ πιθανοῦ δύχου τῶν μεταφορῶν γαιανθρακος ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Εὐρώπην. 'Ἄξιόλογος πηγὴ τὰς ἀναδιβάσεις εἰς 14 ἔως 17 ἑκατομμύρια τόννων. Δὲν ἀποκλείεται ὁ ὑπόλογισμος αὐτὸς τελικῶν νὰ επαληθεύσῃ, κατὰ προσγεγιστον.

• 'Οξειτάτη σημειούνται η ἡζητος γαιανθρακῶν εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν. Τὰ ἀποθέματα εἶναι χαμηλά, μόλις φθάνοντα τὰ 11 ἑκατομμύρια τόννων, θά πρέπει δὲ μέχρι τοῦ προσεχοῦ Νοεμβρίου νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 18 ἑκατομμύριων τόννων. 'Η ζήητος ὀφειλεται, κυρίως, εἰς τὴν αὐξησιν τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς παραγωγῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἀλλὰ παραλλήλως καὶ εἰς τὴν μειωμένην ὥδη, λογο τῶν ἀπεργιῶν, παραγωγῆς τῆς περιφερείας τοῦ Γιορκσάρι. 'Υπολογίζεται, ὅτι κατὰ τὰς 19 ἑβδομάδας τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐμειώθη, ἐξ ἀφορμῆς τῶν ἐργατικῶν ἀνωμαλιῶν, ἡ παραγωγὴ κατὰ 1,786,000 τόννων. 'Όπωσδήποτε, ή ἔκκωσην εἰς γαιανθρακῶν ἀνακύπτει ως μία ἔξαιρετην ἀνάγκη, παρὰ τὰς ἐξ αὐτῆς συναλλαγματικάς ἐπιβαρύνσεις τῆς χώρας.

• Ρεκόρ παραγωγῆς εἰς τὴν ἀμερικανικὴν χαλινδουργίαν. Προβλέπεται νὰ παραχθῇ κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους περισσότερος χάλυψ ἐναντὶ τοῦ προηγούμενον ρεκόρ τοῦ α'. ἔξαμηνον τοῦ 1953 (58 ἑκατομμ. τόν.). 'Η ζήητος μεταλλεύματων καὶ ή ζωροτέρα δι' αὐτὰ μεταφορική κινητικής είνε εὔνοητος.

• Μὲ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῆς Δυτ. Γερμανίας, ὁ χάλυψ ἀποκτᾶ κυρίαρχον πλέον θέσιν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς. 'Ηδη, η ἡζητος εἶνε κατὰ 30 ἔως 40% ἀνωτέρα τῆς περιουσινῆς καὶ οἱ γερμανοὶ ὑποχρεούνται νὰ ἀγοράσουν χάλυβα ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Προβλέπεται η ἀνατίμησί του. 'Αμεσον ἐπακολούθημα τῆς ζητήσεως καὶ τῆς μεγάλης παραγωγῆς θὰ εἴνε η αὔξησις τῶν μεταφερομένων σιδηρομεταλλευμάτων καὶ κώκων. Σημειώσονται, ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς χάλυψ, παραδοτέος εἰς τὸ 'Αμερικόν, στοιχίζει 110 δολ. ὁ τόνος, ἐνῷ ὁ γερμανικὸς στοιχίζει 550 μάρκα, ηποτε 131 δολαρία ὁ τόνος.

• 'Η ηζημένη βιομηχανικὴ δραστηριότης τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, ἥτις προβλέπεται νὰ φέσση εἰς τὸ μέγιστον αὐτῆς ὅριον μὲ τὴν ταχείαν ἔναντι τοῦ ἐπανεξοπλιστικοῦ προγράμματος, δημιουργεῖ καὶ πρόβλημα ἐργατικῶν χειρῶν. Διαπραγματεύσεις ἥδη διεξάγονται μὲ τὴν Ρώμην διὰ τὴν ἀποστολὴν καὶ εἰς τὴν Γερμανίαν ίταλῶν ἐργατῶν.

• 'Η Δυτική Γερμανία θὰ πρέπει νὰ εἰσαγάγῃ περὶ τὰ 14 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθρακος — περιλαμβανομένων 7,000,000 τ. ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 1ης 'Απριλίου τρ. ἐ. μέχρι 31ης Μαρτίου τοῦ 1956. Κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον 1954—55 εἰσήχθησαν μόνον 1.8 ἑκατομμύρια τόννων γαιανθρακῶν ἀπὸ τὴν Γερμανίαν. 'Η ἔχχωριος γαιανθρακοπαραγωγὴ ἀπὸ 128 ἑκατομμύρια Γερμανίαν.

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 8-8916 Cables : «Indepierco» TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele : Lombard 8-8916 Cables : «Indepierco» STEVEDORES

MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6,
Tele : 8-5514, 3-5515 STEVEDORES

RANGOONCOMOTTO SON & Co LTD. P. O. Box No 189, Cables «Macotto» STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

ROTTERDAM
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Maaskade 113 STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele : 23168 Willemskade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

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

Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road.
Tele. 22340-3884-3885-6127
Cables : «Provisions»

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

VANCOUVER B.C.
EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8841/8 895 Railway Street
Cables : «Despatch» STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-2 Cables: «Louiswlife»

τόννων 1954—55 ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὸ 1955—56 εἰς 131.5 ἑκατομμύρια τόννων. Αύτα, κατὰ τοὺς ἀρμοδιώτερους γερμανικοὺς κύκλους.

• Τὰ ἀποθέματα σιτηρῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν προβλέπονται νὰ είναι τὴν 1ην 'Ιουλίου τόσον μεγάλα, ὥστε νὰ καλύπτουν τὰς τε ἐγχωρίους, δύσου καὶ τὰς ἔξαγωγικὰς ἀνάγκας διὰ δύο πλήρη ἔτη. Διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν καταβάλλεται η προσπάθεια ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ ἔσχαθον μεγαλύτεραι κατὰ τὸ δυνατὸν ποσότητε, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ μειωθοῦν αἱ πρὸ

σπορὰν ἐκτάσεις.

• 'Η γεωργικὴ κρίσις εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν — κατ' ἑκκριβωμένας ἔκειθεν πληροφορίας — τείνει νὰ καταστῇ μία πραγματικὴ καταστροφή. Τὸ πείραμα τοῦ κ. Κρούστοσεφ περὶ καλλιεργείας τῶν παρθένων γαιῶν κατέληπτη, ὡς φαίνεται, εἰς ἀποτυχίαν, ἐνῷ ἐπὶ πλέον καὶ τὸ δόλον κολεκτιβιστικὸν σύστημα τῶν ἀγροκτημάτων, δχι μόνον δὲν ἀποδικεῖ τι τὸ περισσότερον, ἀλλὰ καὶ περιώρισεν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰς παραδόσεις δημητριακῶν.

— Αἱ οἰκονομικαὶ ἐπίσης συνθῆκαι εἰς τὰς δορυφόρους χώρας είναι ἔξι τοὺς κακοὶ καὶ ιωσήσως χειρότεραι τῆς Ρωσίας. Διὰ πολλὰ ἐπὶ η γεωργικὴ παραγωγὴ δὲν θὰ ἔσχαρκη πρὸς κάλυψιν οὐδὲ αὐτῶν τούτων τῶν ιδίων τῶν ἀναγκῶν.

• Εἰς τὰς διεξαγομένας διαπραγματεύσεις διὰ τὰ ἡμερομίσθια τῶν ἐργατῶν τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας αὐτοκινήτων καὶ τῆς χαλυβουργίας, στηρίζονται δλαι αἱ προβλέψεις διὰ τὴν διατήρησιν μεγάλης βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Αν εἰς τὰς δύο αὐτὰς βιομηχανίας δὲν ἐπέλθῃ συνιδιαλαγή τῶν ἀπόφεων ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν, φόδοι διατυπώνονται, ὅτι αἱ προβλέψεις περὶ ἀνόδου τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς δὲν θὰ πραγματοποιηθοῦν.

• Αἱ διαποτώσεις ἐπιτρόπης, ηπειρούς περιθέτησε τὸ ζήητημα τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, προδιαγράφουν αὐξησιν κατὰ τὸ 1960 τῶν εἰσαγωγῶν, ὑπὲρ τὰς ἔξαγωγάς. 'Η Εὐρώπη θὰ συνεχίσῃ ἔχουσα ἀνάγκην δολλαρίων, ὑπὸλοιπος, ὁ ὑπόλοιπος, δύμως, κόσμος θὰ διαθέτῃ ἐπαρκές τοῦ δολλαρία συναλλαγματικά.

— Αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς πρώτας, κυρίως, ὥλας θὰ φάσουν τὰ 11 διεκατομμύρια δολλαρίων. Αὔξησεις σηματικαὶ θὰ σημειωθοῦν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ δωνίτων (97,5%), τοῦ ἀκαθάρτου πετρελαίου (103%) καὶ τοῦ διηρημεταλλεύματος (300%). Αἱ προβλέψεις αὐταὶ, αἱ ἐπὶ θετικῶν δεδομένων ἐρειδομέναι, δικαιολογοῦνται, δικαιολογοῦνται, καὶ τὴν πρὸ τὰς εἰδικά διὰ μεταλλεύματα μεγάλα φορτηγὰ καὶ πρὸς τὰ σούπερ-τάνκερ στροφοφύν.

• 'Η Σοδιετικὴ κυβέρνησις καταβάλλει ἐφέτος μεγάλας ποοσπαθείας, δηπω αἱ αὔξηση τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς τῆς χώρας. Τοῦτο ἔρχεται ὡς ουσιέπει τῆς ἀπανόδου τῆς Μόσχας εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς διαρείας βιομηχανίας, ἡπειρούς τῆς χρειάζεται περισσότερα καύσιμα. 'Ο Επίτροπος ἐπὶ τῆς ἀνθρακοδιοικητικῆς 'Αλέξανδρος Νικολάεντος ἀνέκοινεσεν, διὰ ἐνέκρινεν ἥδη τὰ σχέδια εύρυτερου μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ὄρυχεων.

• Πρότασις ὑπεβλήθη ἀπὸ τῶν ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, δηπω αἱ μισθοὶ τῶν ναυτεργατῶν καταβάλλωνται ἐπὶ τὴ διάσημην μάρκα κλίμακος αὐξημοικένης, ἀναλόγων τῶν ἀποκομιζομένων ἀπὸ τὰ πλοῖα κερδῶν. Τὰ πλορώματα, οὕτω, καθίστανται συμμέτοχα τῆς ἐπιχειρήσεως. 'Η πρότασις ἀνεκοινώθη ἀπὸ τὸν πρεδέρον τῆς 'Ενώσεως ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν σκαφῶν κ. Στιούαρτ εἰς τὴν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, ἀπεριφθίη, δύμως, ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτας.

• 'Εκατὸν χιλιάδες τόνων σίτου ἀπὸ τὰ κρατικὰ ἀποθέματα θὰ παραδοθοῦν εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν μεταξὺ 27ης Μαΐου καὶ 31ης 'Ιουλίου. Τὸ ήμισυ τοῦ ποσότητος ταῦτης θὰ μεταφερθῇ δι' ἀμερικανικῶν πλοίων.

• Μὲ τὴν νέαν ἐμπορικὴν συμφωνίαν 'Αργεντινῆς καὶ Σοδιετικῆς 'Ενώσεως προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ρωσικά πετρέλαια καὶ μηχανικὸς ἐξοπλισμὸς διὰ τὰς πετρελαιοπηγάς. Μέχρι τούτῳ, αἱ παραδόσεις ρωσικῶν πετρελαίων, βάσει τῆς πολαῖς συμφωνίας, ὑπῆρχαν σποραδικαὶ καὶ οὐδὲ σύμφωνοι μὲ τὰς καθωρισμένας ποσότητας, ἐνῷ καὶ τὰ παραδόσεις μηχανήματα διὰ τὰς πετρελαιοπηγάς εὐρέθησαν ἀκαταλλήλα. 'Αμφιθόλον θεωρεῖται, ἀν θὰ πραγματοποιηθοῦν καὶ αἱ σιτήνες ποσότητας, διὰ τὰς πετρελαιοπηγάς εὐρέθησαν ἀκαταλλήλα. 'Αμφιθόλον θεωρεῖται, ἀν θὰ πραγματοποιηθοῦν καὶ αἱ σιτήνες ποσότητας, διὰ τὰς πετρελαιοπηγάς εὐρέθησαν ἀκαταλλήλα.

— Οἱ ἄγγελοι ἐπίσης ἀθρόας διαβιβάζουν εἰς τὰ ναυτηργεῖα παραγγελίας διὰ παρόμοια εἰδικά σκάφη. Δέκα τρία τὸν ἀρθιμόν παρηγγέλθησαν τελευταίως, χωρητικότητος 9 ἔως 13.500 τόνων.

AGENCE MARITIME & RAVITAILLEMENT

IMPORT - EXPORT

CALCONEX S.A.R.L.



CALLIOPE

CONDOPoulos

FOURNITURES AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX

CASABLANCA

70, RUE DE L' HORLOGE

TÉLÉPHONE: 29.062

ADR. TÉLÉGR.: CALCONEXE

REGISTRE COMMERCE 37.032

BANQUE: COMPAGNIE ALGÉRIENNE

No Agrément Port 83.67

ADR. TÉLÉGR.: CALCONEX

BOITE POSTALE 363

BANQUE : B. N. C. I.

REGISTRE COMMERCE 2.249

TÉLÉPHONE: 10-87



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Δανία

Η διάκρισις της σημαίας

Την 20ή Μαΐου συνέλευσις της διοικήσεως της «Βαλτικής και Διεθνούς Ναυτικής Διασκέψεως». Αἱ αντεπροσωπεύσησαν χώραν εἰς τό άνωτορον τού κομήτος Μάλτκε, άντεπροσωπεύσησαν δέ είκοσι χώραι, μεταξύ τῶν ὅποιων καὶ ἡ Δανία διὰ τοῦ πριγκήπου «Αχελ. Πρόεδρος διὰ τὴν προσεχῆ διετίαν ἐξελέγη ὁ Δανός ἐκπρόσωπος κ. E. Χάν-Πέτερσεν, ή δὲ νέα συνέλευσις κατὰ πρότασιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν — θὰ συνέλθῃ εἰς Παρίσιον τὸν Μάϊον ἢ Ιουνίον τοῦ 1957.

Ο ἀπόχωρῶν πρόεδρος κ. T. S. Φάλκ διμιλῶν κατὰ τὴν ἔναρξην τῶν ἐργασιῶν τῆς συνέλευσεως, ἀφοῦ ἀνεφέρθη εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Διασκέψεως, θῆξεν ἐν συνεχείᾳ τὸ πάντοτε ἐπίκαιρον θέματος τῆς διακρίσεως σημαίας καὶ τὴν ἐπικίνδυνον μορφήν, τὴν ὅποιαν ἀπό τίνος προσθαλλάνει τοῦτο. «Η διάκρισις σημαίας — εἶπε ἐξεδηλώνετο σποραδικῶς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλ᾽ ἐσχάτως προσέλαβεν ἔκτασιν καὶ μορφὴν νόσου. Μερικά ἀπό τὰ λαμβανόμενα παρὰ διαφόρων κρατῶν μέτρα, ἐνέχουν τόσον κατάφωρον ἀντίθεσιν πρὸς τὴν κοινὸν ἀκόλουθουμενὴν ἐμπορικὴν πολιτικὴν, ὥστε ἀδιστάκτως νὰ θεωρώνται ὡς καταδικαστέα. Υπάρχει ἡ φάνηκα μὲ τὰς ἀδείας εἰσαγωγῶν, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπηρεασθῶν αἱ κατευθύνσεις τῶν ἀγαθῶν. Παρομοίας ἀπάτη υφίσταται μὲ τὰς ἀδείας, ξένου συναλλάγματος. Σημαντικά μειώσεις ἐπιβαρύνσεων χορηγούνται εἰς εῖδον, ἀτίνα σφράγωνται επὶ πλοιῶν φερόντων τὴν ἐνικήν σημαίαν καὶ προτεραιότητας δίδεται εἰς αὐτά, προκειμένου νὰ χρησιμοποιήσουν τὰς λιμενικὰς ευκολίας καὶ μέσα.

Τέλευταίως — συνέχισεν ὁ κ. Φάλκ — εἰδομεν τὸ ἀξιοθήνητον θέσμα τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ρήτρας τῶν 50 + 50. «Οταν πρὸ τινῶν ἑπτὰ αὐτὴ εἰσήχθη εἰς τὰ φορτία τῆς ἀμερικανικῆς Βοηθείας, ήμεις ὡς πλοιοκτῆται, μολονότι ὀδυλογούμενως ἡσθανόμεθα, ἔτ τινος πλευρᾶς συμπάθειαν πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς, θεωρήσαμεν ἐν τούτοις ἑαυτούς ὡς δικαιουμένους νὰ ἐπιστημάνωμεν τὸν ἀντίκτυπον, ποὺ ἦδυντο νὰ ἔχῃ τὸ ἐν λόγῳ μέτρον. Δυστυχώς, αἱ δυνμενεῖς προβλέψεις μας ἀποδείχθησαν βάσιμοι. Πολλαὶ ἔκτοτε συνήθισταν ἐμπορικά συμφωνίαι με τὸν όρον τῶν 50 + 50 ὡς πρὸς τὰς ὑπὸ μεταφοράν ποσότητας φορτίων μεταξὺ τῶν συναλλασσομένων χωρῶν.

Ο δρός οὗτος ἀποκλείει ἄλλα σκάφη, ὅπως μετάσχουν τῶν μεταφορῶν καὶ ἀποτελεῖ θανάσιμον πλήγμα κατὰ τῆς ἀρχῆς τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῆς ἐλευθέρας ἀνταλλαγῆς ἐμπορευμάτων. Οἱ τεχνητοὶ οὗτοι φραγμοὶ προεκάλεσαν, εἰς τίνας περιπτώσεις, ἐπιβαρύνσεις ἐπὶ τῶν ναύλων καὶ σοδαρά προεκάλεσεν παράπονα, τόσον ἐκ μέρους τῶν ἐμπόρων, δοσον καὶ ἐκ μερους τῶν καταναλωτῶν εἰς τὰς ἐνδιαφερούμενας χώρας. Τελικῶς, βεβαίως, θὰ ὑπάρξῃ μία φυσικὴ θεραπεία τοῦ κακοῦ, μολονότι, αὕτη θὰ είναι μᾶλλον βραδεῖα. Εἰς μερικάς ἐξ ἄλλου χώρας

ἡσκήθη πίεσις ἐπὶ τῶν κυβερνήσεων, ὅπως ἐφαρμόσουν πολιτικὴν διακρίσεως κατὰ τῶν ξένων πλοίων. «Ἀν δαι τοι ἡ χώρα εἰπειμένουν νὰ μεταψέψωνται τὰ προϊόντα τῶν κατὰ 50% διὰ τῶν ἔθνικῶν τῶν σκαφῶν, θὰ πρήξῃ ὡς ἀποτέλεσμα, ὅτι πολλὰ πλοία θὰ ἔταξισθον ἐμφορτα πρὸς μίαν μόνον κατεύθυνσιν καὶ θὰ ἐπανήρχοντο ἐκ ταύτης κενά.

Αἱ χώραι, αἵτινες ἐπὶ ἡδη ἔχουν ειδικευθῆ εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς καὶ τὰς ἔξετέλουν μὲ ἀποδιτικότητα, ἐπὶ δικαίας ἐμπορικῆς βάσεως, θὰ πληγούν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω μέτρου. «Ισως νὰ ἀποδειχθῇ, ὅτι πολιτικὴ διακρίσεως σημαίας θὰ στραφῇ ἐν τέλει ἐναντίον τῶν χωρῶν, ποὺ τὴν ἐφαρμόζουν, διότι θὰ ἀναγκάσῃ τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας νὰ παύσουν ἀγοράζουσαι τὰ προϊόντα τῶν πρώτων. «Η ναυτιλία, ἄλλως τε, ἀποτελεῖ μίαν μορφὴν ἀδήλως ἔξαγωγῶν.

Ἐφέτος — ἐξηκολούθησεν ὁ κ. Φάλκ — δύο ναυτικαὶ χώραι τῆς Εὐρώπης, ἡ Δανία καὶ ἡ Νορδηγία, ἔξεδήλωσαν ἐντόνως τὴν ἀντίθεσιν τῶν κατὰ τῶν μέτρων διακρίσεως σημαίας. «Αμφότεραι ἀπέρριψαν προσφοράς τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν προμηθείαν σίτου καὶ ἄλλων εἰδῶν εἰς τὸ ἐθνικόν των νόμισμα καὶ τὴν παράδοσιν προϊόντων των εἰς τρίτας χώρας, διὰ τὸν μοναδικὸν λόγον, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ προσφορά ἐδίδετο ὑπὸ τὸν ῥητὸν δρόνο φορτώσεως τῶν 50% ἐπὶ ἀμερικανικῶν πλοίων. «Ἐλπίζω, ὅτι καὶ ἄλλαι χώραι θὰ ἀκολουθήσουν τὸ παράδειγμα τῆς Δανίας καὶ τῆς Νορδηγίας. Απὸ πλευρᾶς ἐργασιῶν, ἡ πολιτικὴ τοῦ 50 + 50 εἶναι λίαν ἐπικινδυνός καὶ ἐπιδιδάχης εἰς τὸ ἐμπόριον. Συγχρόνως, εἶναι καὶ ἀντίθετος πρὸς τὴν ἀκόλουθριαν τοῦ ἐμπορίου,»

Καταλήγει τὸ ὅμιλητον ἐπόνισε τὰ ἀκόλουθα: «Εἶναι πολὺ δύσκολον νὰ κατανοήσωμεν τὴν ἀμερικανικὴν ταῦτην ναυτιλιακὴν πολιτικὴν, ίδια μάλιστα, διὰ τὸν λάδωμεν ὑπὸ» δψιν τὶ ἐπραξαν αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκάετιαν πρὸς βελτιώσιν τῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν εἰς τὰς ἄλλας χώρας καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν, δψως ἀνορθώσουν τὰς ἔξ αὐτῶν ὑποανεπτυγμένας. «Εσωτερικῶς, αἱ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» ἀναγνωρίζουν τὴν ιδιωτικὴν πρωτοδουλίαν καὶ τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμόν, ἀτίνα ἔσχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πρόσοδον, τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν ἔσασφάλιστον ἔνος ψηφιού βιοτικού ἐπίπεδου. Διατί, ἀρά γε, ἔξωτερικῶν, ἀκολουθούν διάφορον πολιτικὴν καὶ ίδια, δψον ἀφορά τὴν ναυτιλίαν;»

* * *

Υπὸ τῆς Διασκέψεως ἐγένετο παμφηφεὶ δεκτὸν τὸ κάτωθι ψήφισμα:

«Η παρούσα γενικὴ συνέλευσις τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνούς Ναυτικῆς Διασκέψεως», εἰς ἥν μετέχουν πλοιοκτῆται καὶ ναυτικοὶ πράκτορες 35 καὶ πλέον χωρῶν, ψηφίζει: α) Προσβλέπει μετὰ σοδαρᾶς ἀνησυχίας εἰς τὴν συνεχίζουμενήν εἰσαντιν τῆς διακρίσεως σημαίας. β) Επιθυμεῖ νὰ διαδοληθῇ τὴν στερεόν πίστον τῆς ὅτι, ἐν καιρῷ εἰρήνης, τὸ πραγματικὸν συμφέρον δῆλων τῶν χωρῶν, εἴτε ὅχι, ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι πρέπει νὰ τηρηται η ἐλευθερία τῶν θαλασσῶν καὶ ὅτι πλοία παστήσεως σημαίας πρέπει νὰ κινωνται ἐλευθέρως καὶ ἐπὶ τοῖς δροῖς πρὸς δῆλους τοὺς λιμένας τοῦ Κοσμού. Καὶ γ.) Προσκαλεῖ δῆλας τὰς κυβερνήσεις καὶ τοὺς ἐνδιαφερούμενους εθνικούς ὄργανους νὰ ἔργασθον πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην.»

Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Αἱ ἔξαγωγαι γαιανθράκων

Εἰς τὴν ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν σχέσεων ἐπιτροπὴν τῆς ἀμερικανικῆς Γερουσίας ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν, δητι αἱ ἔξαγωγαι γαιανθράκων ἀπὸ τὰς «Ηνωμένας Πολιτεῖας» θὰ φέσσουν, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, εἰς μίαν συνολικὴν ποσότητα 25 ἑκατομ., τόνιων. Τὴν πρόβλεψιν ταῦτην διετύπωσεν ὁ πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς τῆς «Ἐνώσεως ἔξαγωγῶν Γαιανθράκων», τονίσας, δητι αἱ ἔξαγωγαι κατὰ τὸ 1955 θὰ ἐμφανίσουν, ἐναντὶ τοῦ προπογουμένου ἔτους, αὔξησιν κατὰ 10 ἑκατομ. τόνιων. Κατὰ τὸν ίδιον πρόεδρον,

NAYTILIAKA XROMATA WILDASH

ΤΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΑ • ΒΕΡΝΙΚΟΧΡΩΜΑΤΑ
ΒΕΡΝΙΚΙΑ • ΧΡΩΜΙΚΟΣ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ (ANTI MINIOU)

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.
ΑΘΗΝΑΙ: ΚΟΡΑΗ 1 ΤΗΛ. 22.175-33.490—ΠΕΙΡΑΙΕΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 31 ΤΗΛ. 42.610

οι ναύλοι διὰ μεταφοράς ἀμερικανικῶν γαιανθράκων εἰς Εύρώπην ηγήθησαν ἀπὸ του 'Ιανουαρίου π. ἔ., μολονότι οἱ εὐφωπαῖς χώραι ἡγόραζαν τὰ φορτία των μὲ δολλάρια τῆς ἑλευθέρας ἀγορᾶς καὶ δὲν ήσαν δεσμευμέναι μὲ τὴν ρήτραν τῶν 50 + 50. Τὰ ἀμερικανικὰ τράπεζες δὲν μετέσχον εἰς τὰς μεταφοράς ταῦτας, διότι οἱ ναύλοι των ήσαν ὑψηλότεροι.

Σήμερον ὑπάρχει ζωηρὰ ζῆτησις ἀμερικανικοῦ γαιανθράκους καὶ τὸ θέμα τῶν ναύλων ἔξακολουθεῖ ν' ἀποτελῇ ἔνα ἀπὸ τὸ σημαντικότερα ζῆτησις, ποὺ ἀπασχολοῦν τὴν ἀμερικανικὴν ἀνθρακοδιομηχανίαν. 'Ελπίζεται — εἶπεν ὁ Ἀμερικανὸς ἀρμόδιος — διὰ τὴν συνεχῆς αὔξησης τῶν τιμῶν τῶν ναύλων δὲν θὰ ἐπρεπεῖ τὸν δύγκων τῶν φορτίων, ποὺ ἐλπίζομεν νὰ ίδωμεν διακινούμενα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

'Ο διοικητὴς ἐπίσης τῆς τέων ὑπηρεσίας ἔξωτερικῆς βοηθείας (F.O.A) κ. Χάρολδ Στάσσεν ὑπελόγισεν, διὰ, ἀν διατηρηθοῦν αἱ μέχρι τοῦδε ἀναλογίαι φορτώσων, αἱ ἔξαγωγαι γαιανθράκων ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ τὸ δωδεκάμηνον τὸ λήγον τὸν Σεπτέμβριον, θὰ πρεπεῖ νὰ παρουσιάσουν αὔξησιν κατὰ 10 ἑκατομ. τόννων. Βάσει προκαταρκτικῶν σχετικῶν ἀριθμῶν, ὑπόλογιζεται, διότι αἱ συνοδικαὶ ἔξαγωγαι γαιανθράκων κατ' Ἀπρίλιον τρ. ἔτους ἀνήλθον, ὡς ἔγγιστα, εἰς 2.5 ἑκατομμύρια τόννων — πέραν, δηλαδὴ, τοῦ διπλασίου, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων ἔξαγωγῶν τοῦ Ἀπρίλιου π. ἔτους — καὶ διὰ αὐτῶν ἀντιπροστεύουσον τοῦ μεγαλύτερον μηνίσιον ποσὸν ἔξαγωγῶν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου 1952 καὶ ἐντεῦθεν. Περόμοιοι αὐξήσεις ἐσημειώθησαν καὶ κατὰ τοὺς τρεῖς πρὸ τοῦ Ἀπρίλιου μηνας τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀν δὲ αἱ σημειωναὶ τιμῶν τῶν ναύλων διατηρθοῦν, τὸ σύνολον τῶν ἔξαγωγῶν ἀμερικανικοῦ γαιανθράκους θὰ φθάσῃ διὰ τοὺς δωδεκά μῆνας τοὺς λήγοντας τὴν 30ήν Σεπτεμβρίου εἰς 25 ἑκατομμύρια τόννων, ἔναντι 14 ἑκατομμύριων τόννων τοῦ προηγουμένου ἀντιστοίχου δωδεκαμήνου.

Τὸ ἀτομικὸν πλοίον

Κατὰ τὰς προβλέψεις τῶν ἀρμοδιῶν ἀμερικανικῶν τεχνικῶν κύκλων, τὸ πρῶτον δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας κινούμενον ἐμπορικὸν πλοίον θὰ εἴναι, ἵστας, δινατὸν γὰ τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸ 1957, ἐφόσον τὸ Κογκρέσσον ἥθελε φησίσει τὴν ἀπάιτουμένην διὰ τὴν ναυπήγησιν του διατάντων. Θὰ πρόκειται περὶ σκάφους μήκους 500 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 10—15.000 τόνων γκρός, τοῦ ὅποιον ἡ κατασκευὴ θὰ στοιχίσῃ 30 ἑκατομμύρια δολαρίων. Θὰ διαθέτει τοῦτο ἑυρτάτας αἰθούσαν, εἰς τὰς δηοίας θὰ ἐκτίθενται ὅλα τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτεύγματα εἰς τὸν τομέα τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, θέατρον μὲ χιλίας θέσεις καὶ διαμερίσματα διὰ πλήρωμα ἐξ 75 προσώπων. Τὰ ἔξοδα τῆς κινήσεως του ὑπολογίζονται εἰς 500.000 δολαρίων ἐπησίως.

Ἐξ ἄλλου, ὁ ἀντιπρόερδος τῆς «Γιουναΐντεν Στέιτς Λάϊν» κ. Χίκς ἀνδρός πρὸ τῆς διατήρησης τῆς τόπου τῶν ἀμερικανικῶν τύπων, ὅτι ἐντὸς τῆς προσεχούς ἔξαστιάς ἔνα ὑπερωκεάνιον προσθόμενον δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας, θὰ ἀποτελέσῃ τὸν σύντροφον τοῦ λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαι». Πράγ-

ματι, τὸ ὑπερωκεάνιον «'Αμερικα» τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖρίας, ναυπηγηθὲν τὸ 1941, θὰ πρέπει συντόμως νὰ ἀντικατασταθῇ, ή δὲ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια ἀντιμετωπίζει ἀπὸ τοῦδε τὴν δυνατότητα ἐφαρμογῆς τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας εἰς τὸ νέον τῆς ἐπιβατηγὸν λάινερ.

Ἐπίσης, ἡ Κρατικὴ ἐπὶ τῆς Ναυτίλιας Ἐπιτροπὴ προσέτεινεν εἰς τὴν ἀρμοδιανὴν κοινούσυλευτικὴν Ἐπιτροπὴν τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δευτέρου φορτηγοῦ πλοίου, κινούμενου μὲ ἀτομικὴν ἐνέργειαν, ἵνα χρησιμεύσῃ ὡς πρότυπον τῶν ἐμπορικῶν σκάφων τοῦ μέλλοντος. Θὰ ἔχῃ τοῦτο μίαν μηχανὴν ὁμοίαν μὲ τὴν τοῦ ἀτομικοῦ ὑποδρυγίου «Ναυτίλος».

Σχετικῶς, τέλος, μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀνεγράφθησαν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον καὶ αἱ κάτωθι ἐνδιαφέρουσαι λεπτομέρειαι:

Μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀποτελεσμάτων ἔκ της μίσθιστησεως τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὴν πρώσων τῶν πλοίων, περιλαμβάνονται πλεισταὶ ὅσα εὑρεγείταισαν, ἀλλὰ καὶ τινὲς ἐπαναστατικοῦ χαρακτήρος μεταδολαῖ. Οὕτω, ὅλιγωτερα πλοία θὰ χρειάζωνται διὰ τὰς μεταφοράς, διότι μὲ τὴν ἔξοικονύμησιν τοῦ χώρου διὰ τὰ καυτήμα, θὰ δύναται ἐκαστον δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας πρωθυμενὸν σκάφος νὰ μεταφέρῃ περισσότερους ἐπιβάτες καὶ μεγαλύτερον φορτίον, παρ' ὅσον ἔνα πλοίον τοῦ αὐτοῦ μεγέθους, κινούμενον μὲ τὰ σπειρινὰ πρωστήρια συστήματα. 'Η ἔξοτερικὴ ὅψις τοῦ σκάφους θὰ ἀλλιωθῇ, διότι δὲν θὰ ὑπάρχουν καπνοδόχοι, τὰ δὲ ὑπερκατασκευάσματα θὰ είνει συνεχῆ καὶ θὰ προσλάσουν ἀεροδυναμικά γραμμάτια. 'Η αὔξησις τῆς ταχύτητος θὰ είναι μεγάλη. 'Ἐπειδὴ διώμως, ἡ αὔξησις τῆς ταχύτητος αὐξάνει ὑπερβολικῶς τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς, ἵστας νὰ μὴ προτιμηθῇ ἡ γενικὴ χρήσις πολὺ ὑψηλῶν ταχυτήων.

Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, κατόπιν τῶν γνωστῶν δηλώσεων τοῦ Προέδρου κ. 'Αϊζενχάουερ, πιστεύεται, διότι ἡ κατασκευὴ πλοίου μὲ ἀτομικὴν πρόσωπον θὰ καταστῇ ἐρικτή, οὐχὶ ἐντὸς δεκαπενταετίας, ὡς προβλέπουν οἱ ναυτικοὶ ἀρχιτέκτονες, ἀλλὰ πολὺ ταχύτερον, ἵστας καὶ κάτω τῆς πενταετίας. 'Υποστρίζεται, μάλιστα, διότι ἡ ἐφαρμογὴ τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας θὰ πραγματοποιηθῇ ἐνωρίτερον — ὡς εὐκολωτέρα — εἰς τὰ ὡκεανικά πλοία, δηρδύντερον δὲ εἰς τὰ ἀεροπλάνα, τοὺς σιδηροδρόμους καὶ τὰ ἐργοστάσια ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἀτίνα τροφοδοτούν τὰς διοικησίας.

Εἰς τὸ μὲ ἀτομικὴν ἐνέργειαν πρωθυμενὸν ἐμπορικὸν πλοίον τοῦ μέλλοντος, οἱ μηχαναὶ τοῦ θὰ ἐλέγχονται απὸ τὴν γέφυραν, διότι, κατά τινας ναυτικοὺς ἀρχιτέκτονας ἀσχολούμενους στήμερον μὲ τὰ σχέδια τοῦ ἀτομικοῦ πλοίου, ὁ χειρισμός καὶ ἡ διακινθέρνησις αὐτοῦ δύνανται νὰ ἐλέγχωνται απὸ τὴν γέφυραν, καθ' οἷον, περίτο, τρόπον χειρίζεται ὁ ἀεροπόρος τὸ ἀεροπλάνον τοῦ ὃ διηροδρόμος σιδηροδρόμων τὴν ἀμαδστούχιαν του. Τὰ σωτήρια αὐτομάτου λειτουργίας καὶ αἱ πλεκτρονικαὶ συσκευαὶ ἔχουν ήδη σημειώσει ἀρκετάς προόδους εἰς τινὰ μαζεύοντας πρὸ τὴν ἀεροπλάνων τοῦ ὃ διηροδρόμος σιδηροδρόμων τὴν ἀμαδστούχιαν του. Τὰ σωτήρια αὐτομάτου λειτουργίας καὶ αἱ πλεκτρονικαὶ συσκευαὶ ἔχουν ήδη σημειώσει ἀρκετάς προόδους εἰς τινὰ παραλλήλως πρὸ τὴν ἀτομικὴν ἐνέργειαν, ὡστε νὰ ίδωμεν μίαν ἡμέ-

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ II
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγγατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λίμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΞΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΑΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.
LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ

TAXEIA ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ραι πλωτά μεταφορικά μέσα ριζικώς διάφορα τῶν σημερινῶν ὀκεανοπόδων σκαφών, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ καὶ τῶν μικρῶν σκαφῶν τῆς ποταμοπλοΐας, τῶν λιμένων καὶ τῶν διωρύγων.

Οἱ ἐπιστήμονες ἀντιμετωπίζουσι ἄκομη βασικά τινα προβλήματα ἀφορῶντα τὴν πυρηνικὴν ἔνεργειαν καὶ συνεπῶς, διστάζουν νὰ εἴπουν ἀπὸ τούδε ποιάς καὶ πόσας μεταβολῆς θεοῦ προκαλέσῃ ἡ πυρηνικὴ δύναμις εἰς τὴν ναυτιλίαν. Οἱ ἔγγυτερον, πάντως, εὐρισκόμενοι πρὸς τὰς ἔξελίξεις τῆς φυσικῆς ἐπιστήμης πιστεύουν, ὅτι τὸ μὲν ἀτομικὴν ἔνεργειαν κινούμενον σκάφος θεοῦ εἰσέλθη εἰς τὸ πεδίον τῆς ἐμπορικῆς ἑκμεταλλεύσεως ἐντὸς τῆς ἀμέσως προσεχούς δεκαετίας.

Ἡ διώρυξ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου

Τελευταῖον τεύχος περιοδικοῦ, ἐκδιδούμενου ἀπὸ τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν τοῦ Καναδᾶ, ἀσχολεῖται μὲ τὴν ὑπὸ κατασκευὴν διώρυγα τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ προβαίνει εἰς συντόμους ὑπολογισμούς ἐπὶ τῶν πιθανῶν ἀποτελεσμάτων τῆς νέας ταύτης δόδου εἰς τὰς ἔξελίξεις τῆς ναυτιλίας. Ἀναφερόμενος ὁ ἀρθρογράφος εἰς τὰς μεταφορικὰς δυνατότητας, μέσω τῆς νέας διώρυγος, ὑποστρέψει, ὅτι τὰ ὀκεανοπόρα σκάφη δὲν θά χρησιμοποιοῦν τὴν ἐν λόγῳ δόδον, ηπίτις φθάνει, ὡς γνωστόν, μέχρι τῆς καρδίας τῆς βορειοαμερικανικῆς ἡπείρου. Θεωρεῖ πιθανότερον, ὅτι τὰ πλοῖα, ποὺ δὲν θὰ δύνανται νὰ τὴν διαπλέσουν ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρον, θὰ παραδίδουν πρὸς μετασύρτωσιν τὸ φορτίον τῶν εἰς λιμένας τοῦ ὀκεανοῦ, εἴτε εἰς τὸν κάτω ποὺ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου κείμενος, εἴτε ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Τὰ φορτηγά τῶν Λιμνῶν, ἔχοντα μικρότερον δύθισμα ἀπὸ τὰ ὀκεανοπόρα σκάφη, θὰ δύνανται — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — νὰ μεταφέρουν μεγάλα φορτία. Γενικῶς εἰπεῖν, μεγάλα φορτηγά Λιμνῶν δύνανται νὰ ἔργασθούν οἰκονομικάτερον ἀπὸ τὰ ποντοπόρα σκάφη. Ὁ σημερινὸς στόλος τῶν Λιμνῶν διαθέτει πλοῖα 56, μέχρις 22.600 τόνων, ἀτίνα πιθανὸν νὰ μὴ εἶναι κατάλληλα νὰ ἔχουν πρετήρησον τὴν ὑπολογιζόμενην μεταφορικὴν δυναμικότητα. Εἶνε, δῆμως, ἐνδεχόμενον νὰ ναυπηγηθούν εἰδικοὶ τύποι πλοίων πρὸς συμπλήρωσιν καὶ ἀτικατάστασιν τῶν ὑφισταμένων σκαφῶν Λιμνῶν, πολλὰ τῶν ὅποιων θεωροῦνται σήμερον ὡς παρ-
ήλικα.

Τὰ μικροτέρας χωρητικότητος πλοῖα διώρυγών (2500 ἥως 3000 τόνων), θὰ κινδυνεύσουν — τονίζει ὁ ἀρθρογράφος — νὰ καταντήσουν ἀχρηστα, ἀν καὶ θὰ δύνανται, ίσως, νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἄκομη εἰς τοπικὰς μεταφοράς, ίδιως ἐκεῖ ὅπου θὰ παραπεμφοῦν ἐν λειτουργίᾳ διώρυγες μὲν βάθος 14 ποδῶν. Ἐξαίρεσιν εἰναι ἐνδεχόμενον ν' ἀποτελέσουν τὰ μικρά δεξαμενόπλοια σὰ διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαιοιδῶν, καθόσον ὃ τύπος τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἰναι κατάλληλος διὰ ιδία καὶ εἰς ἀδαιτήσιμα καὶ εἰς βαθέα.

Μετά τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἐν λόγῳ θαλασσίας δόδου, ὑπολογίζεται, ὅτι ή μεταφορική τῆς κίνησις θὰ φθάσῃ ἐπησίων εἰς τὰ 45 ἑκατομμύρια τόνων, μέστο τῆς διώρυγος Οὐέλλαντ (ἐναντί σημερινῆς κινήσεως 18 ἑκατ. τ.) καὶ εἰς ἕτερα 45 ἑκατ. τόνων, μέσω τῶν διωρύγων τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου (ἐναντί σημερινῆς τῶν κινήσεως 10 ἑκατομμυρίων τόνων). Πλοία κατερχόμενα τὴν νέαν δόδον, ἐμφορτα μὲ δημητριακά, θὰ φορτώνουν διὰ τὴν ἐπιστροφήν των γαιάνθρακας καὶ μεταλλεύματα. Τὰ σιδηρομεταλλεύματα τοῦ Κεμπέκ καὶ τοῦ Λαμπραδόρ θὰ ἔχουν οὐτών εἰς τὴν διαθεσίν τῶν τὴν εὐθηνοτέραν δόδον μεταφορᾶς τῶν πρὸς τὰ μεγάλα ἐσωτερικά κέντρα τοῦ Καναδᾶ καὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ἀτίνα καταναλίσκουν μετάλλευμα καὶ παράγουν τὰ 80%, ὡς ἔγγιστα, τοῦ ἀμερικανικοῦ χάλυβος. Ἐλπίζεται, ἄκομη, νὰ φορτώνωνται 20 ἑκατομμύ-

ρια τόν., μεταλλευμάτων ἀπὸ τὴν περιοχὴν Σέβεν "Αἴλαντς, τοῦ Κεμπέκ. Περαιτέρω ἡ διάνοιξις τῆς νέας ταύτης θαλασσίας ἀρτηρίας θὰ ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπόν της ἐπὶ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων τῆς Βενεζούελας καὶ τῶν υψηλοῦ βαθμοῦ μεταλλευμάτων τῆς Σουηδίας.

Ίαπωνια

Τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς ναυτιλίας

Κατὰ τοὺς ὑπολογισμούς τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, τὰ ἔσοδα, ἀτίνα προβλέπεται ν' ἀποκομισθῇ ἡ ιαπωνικὴ ναυτιλία κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1955—56, ὑπόλογοίζονται νὰ φθάσουν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 266.5 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ μεταφορᾶς φορτίων συνολικοῦ δάρους 24.172.000 μετρ. τόνων. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τῶν 266.5 ἑκατον. δολαρίων, τὰ 54.8 ἑκατ. δολαρίων θὰ προέρχωνται ἐκ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων πρὸς τὸ ἐξωτερικόν, 128.4 ἑκατ. δολαρίων ἐκ μεταφορᾶς εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων, 35.7 ἑκατ. δολαρίων ἐκ μεταφορᾶς εἰσαγομένων πετρελαίων καὶ 47.6 ἑκατ. δολαρίων ἀπὸ μεταφορᾶς φορτίων μετατρέψεων ιαπωνικῶν λιμένων. Τὸ αὐτὸν ὑπουργείον ὑπόλογοίζει, ὅτι τὰ 60% τῶν εἰσαχθημένων κατὰ τὸ νέον οἰκονομικὸν ἔτος πετρελαίων θὰ μεταφερθοῦν διὰ ιαπωνικῶν τάνκερς. Γενικότερον ἐπιδιώκεται, ὅπως τὰ 45% τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 50% τῶν εἰσαγωγῶν διακινηθοῦν διὰ ιαπωνικῶν πλοίων.

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

"Η «Ἐνωσική» τῶν Ιαπώνων ἐφοπλιστῶν κατὰ τὴν ἐποίσιαν γενικήν της συνέλευσιν καθάρισε διὰ τοῦ προέδρου αὐτῆς τὰς ἐπιδιώξεις τῆς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ναυτιλίας. Ἐτονίσθη ιδιαιτέρως ἡ προσπάθεια ἀναπτύξεως τῆς εἰς σημεῖον καλύπτον πλήρως τὰς ἀνάγκας τῆς ιαπωνικῆς οἰκονομίας. Ὁι πρὸς τὰς ἀκουσθεῖσας ἐπικρίσεις ἀπὸ μέρους ξένων κύκλων διὰ τὰς ἐν λόγῳ προσπαθείας, ὁ διμητρῆς ἐτόνισεν, ὅτι αὗται προήρχονται ἀπὸ παρεξηγήσεις καὶ καρχηδοφοίσις τῶν ξένων συναγωνιστῶν. «Η ιαπωνικὴ οἰκονομία — εἶπεν ὁ διμητρῆς — χωρὶς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν, δὲν εἰναι δυνατόν νὰ σταθῇ, οἱ δὲ Ιάπωνες ἐφοπλισταὶ ὅρθως ἀποβλέπουν εἰς τὴν ήμέραν, καθ' ἣν θὰ δυνηθοῦν, ἐπὶ τοῖς δροῖς, νὰ συναγωνισθοῦν εἰς τὸ πεδίον τῶν ὑπερβασιασίων μεταφορῶν.

Η ιαπωνικὴ ναυτιλία ἀριθμεῖ σήμερον δύναμιν 1000 σκαφῶν (100 τ. γκρός καὶ ἄνω καθαύτου), συνολικῆς χωρητικότητος 3.5 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐκ τῶν δύοις τὰ 400, δυνάμεως 2.8 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὀκεανοπόρων πλοίων. Τὸ κύριον θέμα διὰ τὴν ιαπωνικὴν ναυτιλίαν εἶναι τὸ ζήτημα τῆς οἰκονομικῆς της συγκροτήσεως. Τὸ μέγιστον μέρος τῶν μέχρι τούδε διατελέντων κεφαλαίων προήρχετο ἀπὸ δάνεια καὶ μόνον τὰ 12% εἶχον χρηματοδοτηθῆ ἀπὸ αὐτούς τούτους τοὺς ἔφοπλιστας.

Ίσραὴλ

Σταθερά ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις

"Η ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις τοῦ Ίσραὴλ βαίνει ἐπὶ προδιαγεγραμμένου σχεδίου, ίκανον νὰ καταστήσῃ, σὺν τῷ χρόνῳ, τὴν ναυτιλίαν δραγῶν τῶν ἀμεσωτέρων οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων τῆς χώρας. Ἐπέτυχε μέχρι τούδε τὸ Ίσραὴλ ν' ἀποκτήσῃ Ἑναντί σημαντικὸν πυρήνα ἐμπορί-

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: LONDON

E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE

Cable address: «ESTNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES:

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR.

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: THE COMMERCIAL BANK OF GREECE

κού στόλου, νά καταρτίσῃ δέ συγχρόνως και τὸ κατάλληλον διὰ τὴν κίνησίν του ἐμψυχον ὑλικόν. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ἐπιτελεσθέντος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μεταφορικοῦ ἔργου — ἐπιμελέστατα παρακολουθεῖται τοῦ στατιστικῶς — εὐγλώττως ὅμιλον περὶ τῆς σημειωθείσης τοῦ προόδου. Οὕτω, κατὰ τὸ 1954 ἔξηκθησαν ἀπὸ τὸ 'Ισραὴλ 602.000 τ. ἐμπορευμάτων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 19 %, ήτοι 114.000 τ., μετεφέρθησαν δι' ἔδραικῶν σκαφῶν, ἐναντὶ 93.00 τ. (τοῦ 1953) ἐπὶ συνόλου ἔξαγωγῶν τόνων 390.000.

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος εἰσαγωγαὶ ἀνήλιθον εἰς 1.416.000 τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 32%, ήτοι 459.000 τ., μετεφέρθησαν δι' Ἰσραὴλιτικῶν πλοίων, ἐνῷ ἔτεροι 250.000 τ. μετεφέρθησαν εἰς τὰ ταξίδια μεταξὺ ἑνῶν λιμένων. 'Ἄς σημειωθῇ, διὰ τὸ ἔταιρια «Ζίμ» ὑπερχεώθη τὸ 1954 νὰ ναυλώσῃ καὶ τινὰ ἔνα σκάφον, διὰ τῶν ὅποιων μετέφερε ἑτέρους 146.000 τ. ἐμπορευμάτων. 'Οταν, συνεπῶς, ἡ «Ζίμ» παραλάβῃ τὰ ἥδη ὑπὸ γαυπῆγον τελούντα νέα πλοιά της καὶ αἱ τελευταῖαι αὗται μεταφοραὶ βάσισασι θεοφαλιοθούν ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας.

Μεγ. Βρεταννία

Ο ναυλάριθμος τοῦ 'Απριλίου

Ο καταρτίζομενος παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας κλεισμένων ναύλων, ἐσημείωσε κατὰ μήνα 'Απρίλιον ὑποχώρησην διὰ τε τὰ ἀπλά ταξίδια καὶ διὰ τὰ τάιμ-τσάρτερα. Κατήληντον εἰς τὰ 110.2 διὰ τὰ ἀπλά ταξίδια, μὲ πτώσιν κατὰ 3.5 μονάδας, ἐναντὶ τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου καὶ εἰς τὰ 102.3 διὰ τὰ τάιμ-τσάρτερα, μὲ πτώσιν 11.5 μονάδων, ἐναντὶ τοῦ Μαρτίου τρ. ἔτους. Σημειούταν χαρακτηριστικῶς, διὰ ἐντὸς διμήνου, ὁ ναυλάριθμος τῶν τάιμ-τσάρτερες ἀπώλεσε 21.5 μονάδας, ἐναντὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν 123.8 τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου.

Νορβηγία

Αἱ συνθῆκαι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων

Μεταξὺ τῶν μέτρων, ἄτινα ἐλήφθησαν μεταπολεμικῶς διὰ τῆς νομοθετικῆς ὁδοῦ, πρὸς βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῶν Νορβηγῶν ναυτιλιομένων, ὑπῆρξε καὶ ὁ νόμος τοῦ 1949 «περὶ ὠρῶν ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου». Μολονότι ὁ ἐν λόγῳ νόμος ἔτυχε καλῆς ὑποδοχῆς ἀπό μέρους τῶν ναυτεργατῶν, ἐτροφοδότησεν ἐν τούτοις ἔνα αἰσθημα ἀπογοητεύσεως, διότι δὲν ἐπρωχώρησεν ἀρκετά. 'Ἀπογοήτευσην προεκάλεσεν ιδίως τὸ γεγονός, διότι δὲν καθιερώθη τὸ ὀκτάωρον ἡμερησίων καὶ τὸ 48ωρον ἐδδομαδισίων, διὰ δὲν διέθεται διά τὰς ἑξατερικάς γραμμάς καὶ μεταξὺ 112 καὶ 165 ὡρῶν διὰ δύνα ἐδδομάδας εἰς περίπτωσις σκαφῶν κάτω τῶν 500 τ. γκρός, ἀπασχολουμένων εἰς βραχυτέρας ἑξατερικάς μεταφοράς, μέχρι 13 ὡρῶν ἡμερησίων, ἀλλ' οὐχὶ ἀνω τῶν 24 ὡρῶν ἐντὸς δύο συνεχῶν ἡμερῶν.

Ἄποζημιοι σι: 'Υπὸ μορφὴν ἐλευθέρου χρόνου ἐν λιμένι ἦ δι' ἄλλην ἀποζημίωσιν προβλεπομένην διὰ συλλογικῆς συμφωνίας, θὰ χορηγήσηται πρόσθιτος ἀμοιβή διὰ τὰς ἐργασθείσας ὠρας μεταξὺ 48 καὶ 56 ἐδδομαδισίων εἰς τὰς ἑξατερικάς γραμμάς καὶ μεταξὺ 112 καὶ 165 ὡρῶν διὰ δύνα ἐδδομάδας εἰς περίπτωσις σκαφῶν κάτω τῶν 500 τ. γκρός καὶ ἀπασχολουμένων εἰς βραχυτέρας ἑξατερικάς γραμμάς.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: α) Εἰς τοπικάς μεταφοράς: 8ωρον ἐν λιμένι. 'Οπωσδήποτε οὐχὶ ἀνω τῶν 10 ὠρῶν ἡμερησίως. Αἱ κανονικαὶ ἑορταῖσις ὠραι δὲν διέθεται διά τὰς 63 ἐδδομαδισίων. Καὶ β) 'Ἐν τῷ ἀκτοπλοΐᾳ: 8ωρον ἐν λιμένι. 'Ἄλλως, οὐχὶ ἀνω τῶν 12 ὠρῶν. Αἱ κανονικαὶ ἑδδομαδισίων ἡγάστισις ὠραι, ως ἐν τῷ προηγουμένη παραγράφῳ α'. 'Αποζημιώσις θὰ διέθεται διὰ δὲν διέθεται διά τὰς 48 μέρει καὶ τῶν 63.

2) ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ:

α) Διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ τακτικῷ μισθῷ, 8ωρον ἡμερησίως. 'Αποζημιώσις θὰ διέθεται διὰ δὲν διέθεται διά τὰς 48 καὶ μέχρι τῶν 56 ὠρῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν φορτηγῶν καὶ τὰς πέραν τῶν 52 καὶ μέχρι 56 ὠρας, ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών. Διὰ τοὺς μη ἐργαζομένους ἐπὶ μισθῷ, ως λ. χ. ἐπὶ τῷ προμήθεια καὶ συμμετοχή: Οὐχὶ ἀνω τῶν 10 ὠρῶν ἡμερησίως. β) ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: Διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ μισθῷ, 8ωρον ἐν λιμένι. 'Άλλως, 9ωρον ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών καὶ 8ωρον ἐπὶ τῶν λοιπῶν σκαφῶν.

β) Αἱ ἀνωτέρω προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς δὲν περιλαμβάνουν τὴν φαλανοθηρίαν ἀνοικτῆς θαλάσσης, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ ληφθῇ ίδιαιτέρα πρόνοια.

τῶν ἀπασχολουμένων ἐπὶ πλοίων τῶν ἑσωτερικῶν μεταφορῶν.

Έκτοτε οὐδεμία ἐπετεύχθη μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν συμφωνία καὶ ὁ κυβερνητικὸς διαιτητής, διστις παρενέβη πρὸς ἐδομάλυνσην τῆς διενέξεως, ἀνεκοινώνεις εἰς τὰς ναυτιλίας καὶ τοὺς πλοιοκτητάς, διτὶ ὁ κυβερνητης εἰχε προέλθει εἰς τὴν ἀποφασιν νὰ καταρτίσῃ ἐπιτροπὴν πρὸς μελέτην τοῦ διλου ζητήσατος τῶν ἐργασίμων ὠρῶν ἐν τῷ πλοίῳ, μεθ' ὃ, σὺν δὲν ἐπήρχετο συμφωνία, θὰ παρεπέμπετο τὸ θέμα εἰς ὑποχρεωτικὴν διαιτησίαν. 'Η ἐπιτροπή, συσταθεῖσα τὴν 24ην Ιουνίου 1954, ἀπετελέσθη ἐκ τεσσάρων πλοιοκτητῶν, τεσσάρων ναυτῶν καὶ τριῶν ἀντιπροσώπων τῶν κυβερνητήσων. 'Ηδη ἡ ἐν λόγῳ ἐπιτροπὴ ἐπεράπτωσε πρὸ τοὺς πάλιν τὴν 24ην Ιουνίου 1949, ἐν τούτοις οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτιλῶν ἑσδηδηλώσαν καὶ πάλιν τὴν 24ην Ιουνίου 1949, διότι τὸ 8ωρον ἡμερησίων καὶ τὸ 48ωρον ἐδδομαδισίων, δὲν καθωρίζετο ως κανόνη διὰ δὲν διέθεται διά τὸ προσωπικὸν τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας. Αἱ κυριώτεραι συστάσεις τῆς ἐπιτροπῆς είνεις αἱ ἀκόλουθαι:

1) ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ, ΜΗΧΑΝΗΣ, ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ: α) 'Ἐν λιμέν: 8ωρον ἡμερησίων καὶ 48ωρον ἐδδομαδισίων. β) Κατὰ τὰς ἡμέρας κατάπλου καὶ ἀπόπλου 8ωρον ἡμερησίων. γ) 'Ἐν θαλάσσης διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἡμέραν: 3ωρον ἡμερησίων καὶ 48ωρον ἐδδομαδισίων. δ) 'Ἐν θαλάσσῃ διὰ τὸ προσωπικὸν φύλακής: 8ωρον ἡμερησίων. 'Ἐπι πλοίων κάτω τῶν 500 τ. γκρός, ἀπασχολουμένων εἰς βραχυτέρας ἑξωτερικάς μεταφοράς, μέχρι 13 ὡρῶν ἡμερησίων, ἀλλ' οὐχὶ ἀνω τῶν 24 ὡρῶν ἐντὸς δύο συνεχῶν ἡμερῶν.

ΑΠΟΖΗΜΙΟΣΙΣ: 'Υπὸ μορφὴν ἐλευθέρου χρόνου ἐν λιμένι ἦ δι' ἄλλην ἀποζημίωσιν προβλεπομένην διὰ συλλογικῆς συμφωνίας, θὰ χορηγήσηται πρόσθιτος ἀμοιβή διὰ τὰς ἐργασθείσας ὠρας μεταξὺ 48 καὶ 56 ἐδδομαδισίων εἰς τὰς ἑξωτερικάς γραμμάς καὶ μεταξὺ 112 καὶ 165 ὡρῶν διὰ δύνα ἐδδομάδας εἰς περίπτωσις σκαφῶν κάτω τῶν 500 τ. γκρός η σκαφῶν ἀπασχολουμένων εἰς βραχυτέρας ἑξωτερικάς γραμμάς.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: α) Εἰς τοπικάς μεταφοράς: 8ωρον ἐν λιμένι. 'Οπωσδήποτε οὐχὶ ἀνω τῶν 10 ὠρῶν ἡμερησίως. Αἱ κανονικαὶ ἑορταῖσις ὠραι δὲν διέθεται διά τὰς 63 ἐδδομαδισίων. Καὶ β) 'Ἐν τῷ ἀκτοπλοΐᾳ: 8ωρον ἐν λιμένι. 'Άλλως, οὐχὶ ἀνω τῶν 12 ὠρῶν. Αἱ κανονικαὶ ἑδδομαδισίων ἡγάστισις ὠραι, ως ἐν τῷ προηγουμένη παραγράφῳ α'. 'Αποζημιώσις θὰ διέθεται διὰ δὲν διέθεται διά τὰς 48 μέρει καὶ τῶν 63.

2) ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ: ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: α) Διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ τακτικῷ μισθῷ, 8ωρον ἡμερησίως. 'Αποζημιώσις θὰ διέθεται διὰ δὲν διέθεται διά τὰς 48 καὶ μέχρι τῶν 56 ὠρῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν φορτηγῶν καὶ τὰς πέραν τῶν 52 καὶ μέχρι 56 ὠρας, ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών. Διὰ τοὺς μη ἐργαζομένους ἐπὶ μισθῷ, ως λ. χ. ἐπὶ τῷ προμήθεια καὶ συμμετοχή: Οὐχὶ ἀνω τῶν 10 ὠρῶν ἡμερησίως. β) ΤΑΞΙΔΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: Διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ μισθῷ, 8ωρον ἐν λιμένι. 'Άλλως, 9ωρον ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγών καὶ 8ωρον ἐπὶ τῶν λοιπῶν σκαφῶν.

Αἱ ἀνωτέρω προτάσεις τῆς ἐπιτροπῆς δὲν περιλαμβάνουν τὴν φαλανοθηρίαν ἀνοικτῆς θαλάσσης, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ ληφθῇ ίδιαιτέρα πρόνοια.

"Ο ΦΟΙΝΕ"

ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ
ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΕΑ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 39

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ: ΠΕΙΡΑΙΩΣ Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 12

ΘΕΣ(ΝΙΚΗΣ ΡΟΓΚΟΤΗ 6

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: ΚΑΘ' ΑΠΑΣΑΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΖΩΗΣ

ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Όλλανδία

Θά ναυπηγηθή και άλλο ύπερωκεάνιον

Λι διεξαγόμενα διαπραγματεύσεις διά τὴν ναυπήγησιν ἀδελφοῦ σκάφους τοῦ «Νέον Αμστερνταμ» — χωρητ. 36.667 τὸν, γκρός τῆς Όλλανδο-Αμερικανικῆς Έταιρίας — σύσονύπω περατούνται. Ή ναυπήγησις τοῦ σκάφους τούτου, τὴν ὅποιαν θὰ ἀγαλάσσουν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρόττερνταμ, θὰ διαρκέσῃ 3½ ἔτη, τὸ δὲ κόστος τοῦ ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 28 εκατ. δολαρίων. Αἱ διαστάσεις τοῦ θὰ είναι αἱ αὐταὶ πρὸς τὸ ἀδελφὸν «Νέον Αμστερνταμ», ἐνώ τὸ ταχύτης τοῦ θὰ είναι ὀλίγον ἀνωτέρα τῶν 21½ κόμβων, τὴν ὅποιαν ἔχει τὸ πρόπτων. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους καὶ θὰ ἔχῃ τὸ αὐτὸν σχέδιον μὲ τὸ «Νέον Αμστερνταμ», μετά τοῦ ὅποιαν θὰ ἐκτελή — ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959, ὡς ὑπόλογοίζεται — τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ. Δὲν ἔχουν εἰσέτει διευκρινισθή μερικαὶ ἄλλαι λεπτομέρειαὶ τοῦ σκάφους, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἀν τοῦτο θὰ ἔχῃ τρεῖς θέσεις ἢ, ἀν ἡ κατασκευὴ τοῦ θὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς τρεῖς θέσεις τοῦ κρατούσας τασεις τῶν διθεσίων ὑπερωκεάνιων μεταξὺ μιᾶς τουριστικῆς θέσεως.

Η Όλλανδικὴ Τράπεζα «Ανασυγκροτήσεως» θὰ χορηγήσῃ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριν δάνειον ἀντίπροσωπεύον τὰ 30% τοῦ ὀλίκου κόστους τοῦ ναυπηγήσιμου λάινεν. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανᾶς ἀτμοστροβίλους καὶ θὰ ἔχῃ τὸ αὐτὸν σχέδιον μὲ τὸ «Νέον Αμστερνταμ», μετά τοῦ ὅποιαν θὰ ἐκτελή — ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959, ὡς ὑπόλογοίζεται — τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ. Δὲν ἔχουν εἰσέτει διευκρινισθή μερικαὶ ἄλλαι λεπτομέρειαὶ τοῦ σκάφους, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἀν τοῦτο θὰ ἔχῃ τρεῖς θέσεις ἢ, ἀν ἡ κατασκευὴ τοῦ θὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς τρεῖς θέσεις τοῦ κρατούσας τασεις τῶν διθεσίων ὑπερωκεάνιων μεταξὺ μιᾶς τουριστικῆς θέσεως.

Ξένη Νομολογία

—Τὸ ναυσίπλουν καὶ οἱ κίνδυνοι θαλάσσης

Η ὑποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου, ὅπως παρέχῃ πλοίον ικανὸν πρὸς πλοῦν, προσέλαβε κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπενταετίαν εύρυτάπτην ἐφαρμογὴν καὶ αἱ διθεῖσαι ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ περιπτώσεων, ἐπαχθεῖσαι διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Η περὶ ναυσιπλίου ἀρχῆ, μιοθετήθεισα καὶ ἀπὸ τὰς νομοθεσίας τῶν πλείστων ναυτικῶν χωρῶν, ἐθεοπίσθη ἀρχικῶς διὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου τοῦ γνωστοῦ ὡς «νόμου Χάρτορ, τοῦ 1893». Δι᾽ αὐτοῦ ἥρθησαν αἱ μέχρι τότε ἔγειρόμεναι ἔκαστοτε ἀμφισβητοῦσις ἐπὶ ζητημάτων ἀναφερομένων εἰς τὸ ναυσίπλουν τοῦ σκάφους καὶ εἰς τοὺς ἡτοὺς τῆς θαλάσσης κινδύνους. «Ἐν ἑκατὸν ὑπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου εὐεργετημάτων τοῦ ἐν λόγῳ νόμου εἶνε, διὰ οὐδεμίαν ὑπέκει σύστοις διά τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ φορτίου, προερχομένην ἐκ κινδύνων θαλάσσης. Εἰς μίαν προσφάτως ἐκδικασθεῖσαν ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ὑπόθεσιν, τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως, διὰ ἡ ἀπώλεια ἡ ζημία εἰς τὸ φορτίον προβήθεν ἐκ κινδύνων θαλάσσης καὶ διὰ ὧν ὑφείλετο ἀμέσως ἡ ἐμμένως εἰς ἀνικανότητα τοῦ πλοιού πρὸς πλοῦν, ἐναποτελθεὶ ἐις τὸν πλοιοκτήτην. Εἳναι ςύντονος ἐπειγόντων νόος ἀποδείξῃ τοῦτο, τότε μόνον θὰ ἀπελάμβανεν οὗτος τοῦ εὐεργετήματος ἀπαλλαγὴν ἐπὶ τῆς εὐθύνης.

Τὸ θέμα ἡγέρθη εἰς ὑπόθεσιν τῆς ἑταῖρίας ἐναντίον τῆς πλοιοκτήτριας ἑταῖρίας τοῦ ἀ) περὶ «Κυνθίας Όλσον», ὅπερ, καταληφθὲν ἀπὸ τρικυμίαν καὶ κλίναν πρὸς τὴν μίαν αὐτοῦ πλευράν, δὲν ἥσυνθην ὑπὲρτική τὴν Ιστρόποτην τοῦ ἄλλως πως, εἰμή μόνον δι᾽ ἀποκοπῆς τῶν

σχοινίων, ἄτινα συνεκράτουν τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματός του ἐστοιβαγμένον φορτίον ξυλείας. «Ως ἀποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξε νὰ παρασυρθῇ ποσότης ξυλείας εἰς τὴν θαλάσσαν. Η διένειδις ἐστράφη, ἐὰν ἡ ἀπώλεια τῆς ξυλείας ὠφείλετο εἰς κίνδυνον θαλάσσης τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν. Καθ᾽ ὃν χρόνον τὸ σκάφος ἥρχεται νὰ κλίνη καὶ ἐκρίθη ἐπάναγκες νὰ ριψήται τὸ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος φορτίον εἰς τὴν θαλάσσαν, τὸ πλοίον ἐκτυπάτο ὑπὸ σφοδροτάτης τρικυμίας, μὲ ἀνεμον ίσχυρότατον.

Τὸ Δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι τόσον ἡ ισχὺς τοῦ ἀνέμου, δοσον καὶ ἡ τρικυμία, δὲν ἥσαν ἔξαιρετηκῆς ώστεως. «Ησαν ἀπλῶς κάτι οὐχὶ περιστέριοχήν, εἰς τὴν ὅποιαν εὑρέθη ὑπὸ τοῦ πλοιού καὶ εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ ἔτους, δι᾽ ὃ κοι ἀπεφάνθη, ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ φορτίου ὥφειλετο εἰς ἀνικανότητα τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν. «Ἐπερον ἐνδιαφέρον σημεῖον, τῆς ὑπέρσεως ταῦτης ἥτο ἡ προσπάθεια τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἔνισχουσι τὴν πλοιοκτητήν των δι」 ἐνός ὅρου τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, καθ᾽ ὃν ἀπητείται ἔγγραφος ἀπαίτησις, ἐγειρομένη ἐντὸς δέκα ἡμέρων ἀπὸ τῆς ἐκφόρωσεως του. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι διφορουμένη οὐτω τῆς ἐλλειπούς παριστάπωσις τοῦ ὅρου καὶ ὅτι μιας ἀπέμενης ἡ λογικὴ αὐτοῦ ἐρμηνεία, τοῦ δηλαστήρα, ὃ ἐπίμαχος ὅρος δὲν εἶχεν ἐφαρμογὴν εἰς ἐμπορεύματα ἐξεφορτώθησαν.

—Πυρκαϊά καὶ παρέκκλισις τῆς πορείας

Εἰς ἑτέραν ὑπόθεσιν, ἀχθεῖσαν ἐνώπιον ἀμερικανικοῦ «Εφετείου», ἡ γέρθη ἀξίωσις παρὰ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ φορτίου ἐναυτίον τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἀποζημίωσιν δι」 ἀπώλειαν καὶ βλάβην τοῦ φορτίου, προελθουσαν ἐπὶ πυρκαϊάς. Οι ἰδιοκτῆται τοῦ φορτίου ἐστήριξαν τὴν ἀγωγὴν τῶν εἰς τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι τὸ πλοίον παρεξέκλινε τῆς πορείας του, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προστεθούν εἰς τὸ ταξίδιον 4.000 μίλια ἐπὶ πλεόν. Τὸ Δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι ἡ πορεία, τὴν ὅποιαν ἥκολούθησε τὸ πλοίον — λαμπρούμενων υπὸ ὄψιν τῆς συμβάσεις ἄλλων σκαφῶν καὶ τῆς εὐρείας ἐλευθερίας τῶν περιεχομένων εἰς τὴν σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς ὅρων — δὲν ἥτο ἀδικαιολόγητος. Περιστέρω τὸ Δικαστήριον ἀπεφάνθη, ὅτι οἱ ἐγειραντες τὴν ἀπαίτησιν διὰ τὸ φορτίον δὲν εἶχον ἐπιτύχει ἀπόδειξιν, ὅτι ὑπῆρχε σχέσις τις μεταξὺ τῆς πυρκαϊᾶς καὶ τῆς παρεκκλίσεως.

—Ναυσιπλοΐα ὑπὸ καπνὸν

Ποίον εἶνε τὸ καθῆκον ἐνὸς πλοίου, ὅταν εὔρεθη πρὸ δύκιλης ἡ προπετάτησης σχηματισθεῖσαν ἐκ καπνού; Τὸ ἐρώτημα τούτο ἐτέθη ἐνώπιον μότορποτ τοῦ «Ελπύγκου» μὲ τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Ἐσσό Πλύμουθ». «Η συγκρουσις ἔλαβε χώραν εἰς τὸν Τάμεσιν, καθ᾽ ὃν χρόνον ἡ ἐξ ἐνὸς ἐργοστασίου προερχομένου καπνούς εἶχε καλύψει τὸν πλαταμόν. Ο καπνὸς δὲν ἥτο τόσον πυκνός, ώστε νὰ δημιουργήσῃ εἰς τὸ δέλμα της ἀδιαπέραστον φράγμα. Τὰ σκάφη εύρισκοντο ἐκατέρωθεν τοῦ καπνοῦ καὶ, ὡς ἐλέχθη, δὲν διέκρινε τὸ ἐν τῷ ἄλλο. Η συγκρουσις ἐπήλθεν — ὅπως ἐκάπερος τῶν διαδίκων ὑπεστήριξε — καθ᾽ ἣν στιγμὴν τὸ πλοίον, πλησιάσαν τὸ προπέτασμα, εἶδε νὰ προβάλλῃ αἴφνιδιον καὶ τὸ έτερον, δόλιας μολίς στιγμάς πρὸ τῆς συγκρούσεως.

Ο δικαστὴς ἐθεώρησεν ἀμφότερος τὰ πλοῖα ὑπεύθυνα, τονίσας ὅτι ἡ κοινὴ φρόνησις ὑπαγορεύει νὰ λαμβάνωνται προφυλάξεις. «Εκαστὸν πλοίου — εἶπε — δέον νὰ στρέψῃ τὸ πηδάλιον του πρὸς τὰ δεξιά καὶ νὰ λαμβάνῃ τὰς προβλεπομένας υπὸ τοῦ ἄρθρου 36 τοῦ Κανονισμοῦ Ναυσιπλοΐας εἰς τὸν Τάμεσιν προφυλάξεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιλαμβάνονται οἱ συνεχεῖς συριγμοί, δόπως, ἀκριβῶς, καὶ ἐν καιρῷ διμίχης.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ A.E. ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ & ΥΠΕΡΠΟΛΥΤΕΛΗ ΠΛΟΙΑ

ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ, ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΙΩΝ
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ — ΠΙΣΙΝΑ — AIR CONDITIONING

“ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

“ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 1,15 καὶ 29 'Ιουνίου — 13 καὶ 27 'Ιουλίου 3 μ. μ. διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ — BENETIAN (ἀφιξις Παρασκευὴν μεσημέριαν).

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 8 καὶ 22 'Ιουνίου, 6 καὶ 20 'Ιουλίου 12 μεσημέριαν δι᾽ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ — ΛΕΜΕΣΟΝ — BH PYTTON — ΛΕΜΕΣΟΝ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 1,15 καὶ 29 'Ιουνίου — 13 καὶ 27 'Ιουλίου 12ην μεσημέριαν δι᾽ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ (ἀφιξις Πέμπτην ἀπόγευμα) — ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ — BH PYTTON — ΛΕΜΕΣΟΝ—ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ.

ΤΕΤΑΡΤΗΝ 8 καὶ 22 'Ιουνίου, 6 καὶ 20 'Ιουλίου 12 μεσημέριαν διὰ ΓΕΝΟΒΑΝ μέσω Ισθμοῦ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ, (ἀφιξις Σάββατον πρωταīν).

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

Δρομολόγια Έσωτερικοῦ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

‘Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, 'Ιοβίκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ,

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

ΕΚΑΣΤΗΝ ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

‘Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

‘Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 9 μ.μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

‘Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 44-046 καὶ εἰς δλα τὰ Γραφεῖα Ταξίδιων.

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

‘Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οἱ κ.κ. A. E. SHEPPARD & CO.
«Ethelburga House»

91)3 Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

‘Ο Βασιλεὺς διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν

‘Ως ναύτης ώμιλησεν ὁ Βασιλεὺς κατά τὸ πρὸ ἡμέρων γεῦμα τοῦ «Προπέλλερ Κλάσμα». Ναύτης Αὐτὸς ἥτο εἰς θέσιν περισσότερον παντὸς ἄλλου νάρα ἐκτιμῆση τὴν πολιτιμότητα τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς μεσοί όχι μόνον πλουτοπαραγωγικού, ἀλλὰ καὶ πολιτισμού καὶ συναδελφωσεως τῶν λαῶν.

«Οταν ἐκλήθη — ἔτοιστεν εἰς τὴν ὅμιλιαν του ὁ Βασιλεὺς — νὰ ὅμιληση εἰς τὸ σημερινὸν πρόγευμα τοῦ «Προπέλλερ Κλάσμα» δὲν εἰχα δισταγμὸν νὰ ἐκλέξω τὸ θέμα μου. Υπάρχουν μεγάλα καὶ χαρακτηριστικά κοινὰ γνωρίσματα μεταξὺ τῶν δύο ἐμπορικῶν ναυτικῶν μας. Καὶ τὰ δύο θῆται μας ἰδωσαν με μικρὰν χρονικὴν διαφορὰν σκληροτάτους καὶ ἐπιτυχεῖς ἀγάνας διὰ τὴν ἀνέστησιν των. Κατὰ τοὺς ἀγώνας αὐτοὺς καὶ τὰ δύο ἰθῶν μας τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἔγινε κατὰ τρόπον φυσικὸν καὶ οὐντάτος πολεμικὸν ναυτικὸν καὶ ὑπῆρχε ὡς ἀπορίστος συντελεστῆς τῆς νίκης καὶ τῆς ἐλευθερίας. Καὶ τὰ δύο ναυτικά ἀνέδειξαν ἀπὸ ἀπλούς ἐμποροποιάρχους, πολεμικούς ναυάρχους μὲ προσόντα, ιδιωτικούς καὶ δράσιν κατατάσσουσαν αὐτούς εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν τῶν μεγάλων ναυάρχων τῆς παγκοσμίου ιστορίας.

«Ἀκόμη καὶ προσφάτως κατὰ τὸν Β’, παγκόσμιον πόλεμον τὸ ἐμπορικό ναυτικό μας μὲ τὸ ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν καὶ τὰ τὸν ἄλλων ἐλευθέρων ναυτικῶν κρατῶν, ἐκράτησαν τὸ βάρος τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ παρὰ τὰς τρομακτικὰς ταλαιπωρίας καὶ τὰς τεραστίας θυσίας των ἐφερον ἐπιτυχῶν εἰς πέρας τὸ ὑπεράνθρωπον ἔργον.

«Τὸ ἵνας μου καὶ ἔγω αἰσθανόμεθα καὶ πιστώμεν, ὅτι τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν σας παρέχει καὶ εἰς ἥπατα ἔβασιδασιν τῆς ἐλευθερίας μας, πῶς καὶ ἀντιστοιχίας τῷ ίδιον μας ναυτικού. Αἰσθανόμεθα ἐπίσης τὸ πλήρει καὶ τὴν συμμετοχὴν μας εἰς τὴν εὐθύνην διὰ τὴν ἐλευθερίαν σύντη. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιδολία ὅτι αὐτὸ τὸ αἰσθητα δὲν ἥτο τὸν ίσον ισχυρὸν πρὸ τοῦ πολέμου. Σήμερον, οἶμας, είναι καὶ ισχυρὸν καὶ κοινὸν. «Ολοὶ οἱ οἰνθρωποι ἐπιθυμούν τὴν ἐνότητα καὶ πιστεύων ὅτι εἴμεθα περισσότερον ἡγεμόνοι ἀπὸ όσους νομίζομεν. Τὴν διαπίστωσαν αὐτή τὴν κάρημα μὲ πολλὴν εὐχαριστησιν καὶ αἰσιοδοξίαν.

«Εἰς τὴν πρόδοσην αὐτὴν πρὸς τὴν ἐνότητα, τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν ὅλων τῶν χωρῶν παίσει προτεύοντα ρόλον καὶ τάντοτε προγείτο τῶν ἄλλων κύκλων τῶν ἐκδηλώσεων τοῦ ἀνθρώπου πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν. Εἰς τὴν θάλασσαν ἡ ἀλληλεγγύη καὶ ἡ ἔνωσις ὑπάρχουν σύντης εἰπεν ἀφ’ ἐωτῶν. «Ἐχετε προσέξει, ὅτι εἰς τὴν θάλασσαν ἡ ἔνη σημαία είναι διλγύρων ξένη ἀπὸ δι, τι είναι εἰς τὴν ἔρην».

‘Η νέα διοίκησις τοῦ N.A.T.

Δι’ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου συνεκροτήθη ὡς ἀκολούθως, ἐπὶ τριετεῖ θητεία ληγούση τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1957: Τοῦ πλοιάρχου λιμενικοῦ κ. Nik. Τσενεμπή, ὡς προέδρου, τοῦ εἰδικοῦ περὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ κ. τρ. Κεραμιδᾶ καθηγητοῦ τῆς Ἀνωτάτης Σχολῆς Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῶν Ἐπιστημῶν, τοῦ κ. Δημ. Τσίγκρη, διευθυντοῦ τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, τοῦ κ. Nik. Κεσσέ τηματάρχου τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος, τῶν ἐφοπλιστῶν κ. κ. Σ. Ἀνδρέάδη, Π. Πρωτοπαπᾶ καὶ Λ. Νομικοῦ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, κ. Α. Ποταμιάνου ἐκπρόσωπου τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, κ. κ. Κ. Πεπόνη ἀντιπρόσωπου τῶν πλοιοτάτων τῆς ιστοφόρους καὶ πετρελαιοκίνητου ναυτιλίας, τοῦ πλοιάρχου E. N. κ. Δ. Μελέτη, τοῦ κ. Κ. Κοινού μηχανικοῦ E. N., τοῦ κ. Δ. Μπενετάτου ἀντιπροσώπου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων E.N., κ. Γ. Κουκλάδη θεμεραστοῦ E.N. ἀντιπροσώπου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καὶ τοῦ κ. Β. Τσαγκάρη, ἀντιπροσώπου τῶν συνταξιούχων τοῦ N.A.T.

PORT OF BORDEAUX

General Shipstores Merchant

MACDONALD & SONS LTD.

Greek Department S. FILARETOS

21 Rue Foy
BORDEAUX
(France)Tel: 73.03-04-05
Cable: Macdonald-Bordeaux
FranceGood service at all time
Please wire your requirements

Αἱ συντάξεις τοῦ N.A.T.

Εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ νέου νόμου καθωρίσθη, διτὶ αἱ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου καταβαλλόμεναι συντάξεις δὲν θὰ πρέπει ἐν τῷ συνόλῳ τῶν νὰ ὑπερβαίνουν τὰ 80 % τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

‘Επανόρθωσις

‘Ανεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, διτὶ τὸ παναματικὸν λίμπερτο «Ρεζόλοντ» ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Π. Κουμαντάρου. Τὸ ἐν προκειμένῳ ἀκριβές εἶναι, διτὶ τὸ ἀλόγο σκάφος ἡγοράσθη παρὰ τῆς παναματικῆς ἀταρίας «Χάρτλαντ Στήλητον ἐν Τρέιντικ, Κόμπανυ».

Εἰς τοὺς λιμένας τοῦ B. Ειρηνικοῦ

Παλαιά τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐπίμονος πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς πλοιαρχούς μας σύστασις εἶναι νὰ προτιμούν τοὺς Ἑλληνικοὺς εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρακτορειακόν, προφοδικούς καὶ πάσας ἀλλῆς φύσεως ὄργανισμούς, τοὺς ἔχυπρετεούτας τὴν Ναυτιλίαν μας.

Εἰς τὴν αὐτὴν σύστασιν προβαίνομεν καὶ διτὶ τὴν ἀναλογίαν εἰς ἀπό τὸ ἐφοπλιστήν κ. Γεώργιον Καρρᾶν τῆς Νέας Υόρκης προσπάθειαν, ὅπως, ἐν συνεργασίᾳ μὲ δύο ἐκ τῶν περιστότερων γνωστῶν, ἀριστούς ὀργανωμένων φορτεκφορτικῶν Οἰκῶν τῶν λιμένων τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ, ἐπιτευχθῆ ἀρτιωτέρα εξυπηρέτησις τῶν πολλῶν ἐλληνικῶν πλοίων, που ταπετώσουν εἰς τοὺς ἑκατόντας καὶ σιτηρῶν.

‘Η προσπάθεια αὐτὴ τοῦ κ. Γ. Καρρᾶ ἔτυχεν ηδη τὸ πλήρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας ὑποστηρίξεων. Αὐτὸ τὸ συμφέρον των τὴν ὑπηργόρευεν. ‘Οπας προσφέρεται μᾶς ἐλεγε τελευταίως σημαντικός ἐφοπλιστικὸς παράγων, ὡς Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρισης εἰς τὸ ἐξωτερικόν δὲν θὰ προσδεύσῃ μὲ τὴν ἀμέσων τῶν ἔνων συνεργασίαν. Διάφορος εἶναι ἡ νοστροπία των. ‘Ελληνες θὰ πρέπει, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἀναλάδουν, δχι μόνον τὰς πρακτορεύσεις καὶ τὰς ἀλλὰς ὑπηρεσίας εἰς τοὺς διάφορους λιμένας, ἀλλὰ δῆλον τὴν ἐσωτερικὴν τῶν ναυτικῶν μας γραφείων διοίκησιν. Αὐτὴ, ἀκριβῶς, εἶναι καὶ ἡ περίπτωσις τῆς προσπάθειας τοῦ κ. Γ. Καρρᾶ. ‘Ἐπιτυχάνουσα, σημαντικά προώρισται νὰ προσφέρῃ ὑπηρεσίας εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

Εἰς μνῆμην Ἀθανασίου Μανουηλίδου

‘Απειπάλησαν εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» εἰς μνῆμην Ἀθανασίου Μανουηλίδου τὰ κάτωθι ποσά: ‘Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ δρχ. 5.000, Αθανάσιος Ν. Υόρκη δρχ. 4.000, ἐξ ἑράνου Γάλλων ἐπιβατῶν τοῦ ἀπὸ περιστασία (N. Υόρκη) δρχ. 6.000, πέρα τοῦ πλοιάρχου δρχ. 765, οἱ πλοιαρχοί, οἱ ἀξιωματικοί καὶ τὰ πλωματάρια τῶν ἀπὸ περιστασίας δρχ. 3.000, «Ρωμυλία» δρχ. 500, «Αιολία» δρχ. 1.000, Σήμος Τ. Κλήρης δρχ. 100, «Ἐθνικὴ Ελληνικὴ Γραμμὴ Αμερικῆς» δρχ. 2.000, οἱ Κ. Παναταλέοντος δρχ. 1000, ἡ Ήπειροτικὴ Ατμοτροίας «Γ. Ποταμιάνος» δρχ. 500, πλοιαρχοί καὶ ἀξιωματικοί ἀπὸ περιστασίας δρχ. 2.000.

Ἐνδιαφέρουσα διάλεξις

Τὴν 21ην Μαΐου εἰς τὴν αἴθουσαν τῶν συνεδριάσεων τοῦ ὑπουργείου τῶν Ἑξωτερικῶν ὁ ἀντιπλοίαρχος λιμενικὸς κ. Βασ. Χανίδης ἔδωσε διάλεξιν ἐπειδὴ Ἑλληνικὴς ἐμπορικὴς ναυτιλίας πρὸς ὅμαδα δημοσιογράφων τῶν χωρῶν τοῦ NATO. ‘Ο κ. Χανίδης, κατὰ τὴν διάλεξιν του, πρέπει εἰς σύντομον ἀνασκόπησην τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον καὶ τῆς ἔξειδεων αὐτῆς, κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν τοιαύτην. ‘Ο διάλεκτης εἴτε διάλεξεις εἰς τὴν εξαιρετικὴν σημασίαν, τὴν ὁποιαν ἔχει ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας.

Αἱ καθελκυσίεις

Τὴν 2αν Απριλίου καθελκύσθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Χαρίμα, εἰς ‘Αιολί, τῆς Ιαπωνίας, τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Υδρούσα» 20.900 τόν. γκρος ἢ 32.500 τόνων ή, w., ἀντίκον εἰς τὴν καλύπτουσαν Ἐλληνικὴ συμφέροντα παναματικήν ἀταρίαν «Υδρούσα». Σημαῖα Λιβερίας. Τὸ καθελκυσθέντον σκάφος ἐφαδικόθετο διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανάς Ντζελ, δυνάμεως 11.250 ίππων, θὰ ἀντιπύσησῃ δὲ ἀνωτάτην ταχύτητα 17 μιλίων καὶ ὑπερτειστικήν τοιαύτην 16 μιλίων.

‘Ἐπίσης ἐκ τῶν ναυπηγείων Ρέντχεντ (τοῦ Σάουθ Σήλης) καθελκύσθη τὴν 25ην Μαΐου τὸ νέον φορτηγόν μας «Μάστερ Τζόρτζ» 6500 τ. γκρος. Ανάδοχος παρέστη ἡ κυρία Νικολάου.

Τὴν ίδιαν, ὡς ἄνω, ἡμέραν, καθελκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπορτράιταντ, μὲ ἀνάδοχον τὴν δίδα Μαριέτταν Μ. Εύσταθιου τὸ νέον φορτηγόν μας «Μανέξ» 12.425 τόνων ή, w., μὲ κλειστὸν σέλτερ-ντέκ καὶ βιθίσμα 29 ποδῶν. Διὰ τὴν πρώσων του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανάς Σούλτζερ δυνάμεως 4825 ίππων ἀξονών εἰς τὰς 125 στροφάς.

Τὸ φορτηγὸν «Αγία Μαρκέλλα»

Τὸ νεότευκτον φορτηγόν μας «Αγία Μαρκέλλα» 11.600 τόνων d.w., συμπληρωμένον ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεία Μπάρτραμ, πρόκειται νὰ παραληφθῇ ἐντὸς τῶν ὀμέσων προσεχῶν ημερών, ἀφοῦ προηγουμένως ἐκτελέσῃ τὰς γενικὰς αὐτοῦ δοκιμάς.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΘΗΝΑΙ, Κολοκοτρώνη 48—Τηλ. 32-823 & 24-303

ΤΕΧΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Μέγαρον Ταμ. Προν.

Κατ. Πληρ. Ε. Ν., Αστιγγός 6. Τηλ. 41-111.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

HEAD OFFICE: ATHENS, 4d, Kolokotroni Street.

SURVEYING STAFF: Astingos Street, PIRAEUS, Phone: 41-111

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

Κατ' ειδικότητας οι έργασθέντες ναυτικοί κατανέμονται ως έξης : Πλοίαρχοι 582, υποπλοίαρχοι 582, άνθυποπλοίαρχοι 1118, δόκιμοι πλοίαρχοι 38, μηχανικοί Α' τάξεως 582, μηχανικοί Β' 582, μηχανικοί Γ' 1074, δόκιμοι μηχανικοί 107, ραδιοτηλεγραφητοί Α' 510, ναύληροι 582, ναύται 2934, άρχιθερμασταί 582, θερμασταί 1189, λιπανταί 170, μάγειροι Α' 582, μάγειροι Β' 410, θαλαμηπόλοι 556, βοηθοί θαλαμηπόλων 613 και καθαρισταί 76.

Τοποθετήσεις

Διευθυντής Μελετών του «Υπουργείου Εμπορίου» Ναυτιλίας έτοποθετήθη στο πλοίο αρχοντικός κ. Στέφανος Καρακόσης.

— Διοικητικός διευθυντής του Νοσηλευτικού Ιδρύματος Εργατών Θαλάσσης έτοποθετήθη στον Ιατρό κ. Ι. Κανέτος.

— Διωρίσθησαν δικηγόροι εις το Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον οι κ. κ. Θ. Καλομπλίκης, Γ. Γκίκας και Ν. Σαλκάς.

— Έτοποθετήθη Διευθυντής Σπουδών εις την Σχολήν Εμπορικής Ναυτιλίας Υδρας στον ιπποναύαρχο Β. N. κ. I. Μανωλάτος.

— Ανέλαβεν άπό της 12ης Μαΐου τα καθήκοντά του ως διευθυντής του Γραφείου Εύρεσεων Ναυτικής Εργασίας στον ιπποναύαρχο Λιμενικός κ. Αθαν. Σταματελάτος.

Ιάκωβος Βακαλίδης

Είς ήλικιαν 70 έτών άπέθανεν εις Πειραιά και έκηρεύθη την 29ην Μαΐου, παλαιός ναυλωμεσίτης, ειδικευμένος εις τάς άγοραταλησίας πλοίων, στον ιάκωβο Βακαλίδη. Καταγόμενος έκ Πόντου, ηρήσεις την σταδιοδρομίαν του εις την Κωνσταντινούπολην, άπο δέ του τού 1923 και έτενθεν είργασθην ένδυκμίας έν Πειραιεί. Ήτο συμπαθέστατος εις την ναυτική μας κοινωνίαν, διότι τὸν διέκριναν ή εύθυτης τοῦ χαρακτήρος, ή τιμότης εις τάς συναντήσεις του και ή άνωτεροτης τοῦ ήθους του. Εύγενης και θετικός, ένεπνευε τὴν ἐμπιστοσύνην, διοτι, παραλλήλως, συνέδεσε και μίαν ἀπάραμπλον έν τῇ έργασία του δραστηρίητα. Ο θάνατός του έλυπησε τοὺς φίλους του, την ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Πρὸς τοὺς οἰκείους του διαδίδασμεν τὰ θερμά συλλυπητήριά μας.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Τὸ λίμπερτο «Πλήγασος» 7221 τ. γκρός (τού 1943) ύπεστειλε τὴν λιδεριανὴν σημαίαν και ἄντ' αὐτῆς υψώσας τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας.

— Τὸ πωληθὲν εις «Αγγλους» διασυντάκτης παναραϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Ιλλάστριους» 7350 τ. γκρός (τού 1928) άπεπλευτε τὴν 23ην Μαΐου έκ Ν. Υόρκης διά Σουάνη, ρυμουλκύουντον ἀπό τὸ ναυαγοσωστικὸν «Οστεαν.

— Επίσης τὸ άγορασθὲν παρ' ἔτερων Ελλήνων παναραϊκὸν λίμπερτο «Κατίγκα» 7281 τ. γκρός (τού 1944) ίρρημουληθῆ τὴν 21ην Μαΐου ἐν Ρόττερνταμ εις Λίμπεκ, προκειμένου νὰ ἐπισκευάσῃ εις τὰ ἑκεὶ ναυπηγεῖα τάς ἐκ προσαράξεως ζημιάς του.

— Τὸ ἐλληνικὴς πλοιοκτήσιας λιδεριανὸν λίμπερτο «Λόιντο» 7256 τὸν γκρός (τού 1944) δισκευάσθη εἰς Νόρτεγχαρ μέσα διὰ δηρὸν φορτίου.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν πλοίον-ψυγείον «Phell» 590 τ. γκρός (τού 1939) ἀνήκοντος τῆς Ελληνης τῆς Κύπρου, μετωνομάσθη «Κουνάνης I.» και σύχι «Κουνάνης», ώς προσαρέθη.

— Τὸ ὑπὸ λιδεριανὴν σημαίαν ἐλληνικὴς πλοιοκτήσιας λίμπερτο «Τοάμπιον» 7214 τ. γκρός (τού 1944) μετωνομάσθη «Κωνσταντίνος Β.».

— Τὸ ὑπὸ παναραϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Κατίγκα» 7281 τὸν γκρός (τού 1944) μετωνομάσθη «Βιργίνια Γ.».

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιθερ. δεξ.) : Επισκευάσαντας τὰς ἐκ προσαράξεως ζημιάς του εἰς τὴν Γένοβαν, ἔξετέλεσεν ἐπιτυχεῖς δοκιμάς, ἐν στασει, εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον του και ἐν συνεχείᾳ ἐν κινησι. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐν Γένοβας τὴν 26ην Μαΐου διὰ Περσ. Κόλπου (Μαΐου 26)

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) : Μὲ βεβλαμμένας τὰς μηχανάς του ἀπέ-

πλευσεν ἐκ Σάο Λιούί (τῆς Βραζιλίας) διὰ Τρίνινταντ, ρυμουλκύουν παρ' ἀμερικανικού ναυαγοσωστικού. (Μαΐου 17)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ» (λιθερ. δεξ.) : Κατὰ τὴν διάρκειαν θύελλης προσέκρουσεν εἰς Μασσαλίαν ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος, ὑποστὰν ζημιάς εἰς τινὰ ἐλάσματα του.

«ΔΕΛΦΟΙ» (λιθερ.) : ΕΕΕ Εύρωπης κενὸν δι Ηνωμένας Πόλιτείας ἀπώλεσε τὴν Ἑλικά του εἰς θέσιν πλάτους 37—7 Β. και μήκους 53—43 Δ., ζητησε δὲ βοήθειαν ρυμουλκού. Ναυγοσωστικὸν τοῦ Οίκου Μοράν σπεύσαν προσέδεσε τὸ σκάφος και τὸ ἐρρυμούληκησεν εἰς Νέαν Υόρης. (Μαΐου 9—23)

«ΚΡΙΕΙΤΟΡ» (λιθερ.) : Εμφόρον μὲ πολωνικὸν γαιάνθρακα προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Ίντιο Τσάνελ, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἀνέ ζημιαν συνέχισε τὸ ταξίδιον του, καταπλεύσαν εἰς Μπούνενος Αὔρες. (Μαΐου 16)

«ΚΥΑΝΟΣ» (λιθερ. δεξ.) : ΕΕΩΚΕΙΛΕ, κενόν, εἰς τὸ Μαρακάϊμπο Μπάρ την 3ην πρωινὴν ὥραν τῆς 23ης Μαΐου. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη μετά πάροδον 28 ὥρων και ἐπροχώρησεν εἰς Λά Σαλίνα, πρὸς φόρωσιν. (Μαΐου 23—25)

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λιθερ.) : Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ἀρκετὰς ζημιὰς ἐκ τρικυμίας. Ο ἐπιθεωρητὴς διεπίστωσε διαρροὴν εἰς τὰς καρφώσασι τῶν τάνκς και ρίγμα εἰς τὸ ἀριστερὸν ντιπ-τακ του Νο 3. Ελαφριαὶ ζημιαὶ ἀνεύρεθησαν εἰς τὸ στεγανὸν διαχώρισμα τοῦ ἀφτερ-πικ, προελθούσαι ἐκ τοῦ φορτίου, καθὼς και ζημιαὶ τινὲς εἰς τὰς μηχανάς. Αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν και ἐπιτυχεῖς δοκιμαὶ ἔγενοντο. (Μαΐου 11—15)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιθερ. δεξ.) : Εμφόρον εἰς τὸ ἀγκυροδόλιον του, εἰς Γκάλεστων, ὑπέστη σοδαράς ζημιαὶ εἰς τὸν ἀριστερὸν ἀτμοστρόβιλον, δύστις, ἡρηστεύθη, καθὼς και ζημιαὶ εἰς τὸν δεξιὸν ἀτμοστρόβιλον προελθούσας ἀπὸ ἀνωμαλίας λιπάνσεως. Εκλήθησαν και ἀνεμένοντο ἐπέκροστωποι τῶν Γάλλων κατασκευαστῶν. Ανεκοινώθη, διτὶ ὑπῆρχον δυσκολίαι ἀντικαταστάσεως τοῦ καταστραφέντος ἀτμοστροβίλου και τῶν ἔξαρτημάτων. (Μαΐου 18)

«ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ» (λιθερ.) : Προερχόμενον ἐκ Μπρίτζπορτ μὲ 10,000 τόν. ρινισμάτων στιδίους κατέπλευσεν εἰς τὸ Ρόττερνταμ μὲ ὑπερθέρμανσιν τοῦ φορτίου του. Τὸ σκάφος ἐπλεύρισεν εἰς θέσιν μὴ γειτνιάσουσαν μὲ ἄλλα πλοῖα, ή δὲ πυροσβεστικὴ ὑπηρεσία ἐκράτει τὸ φορτίον ὑγρῶν δι ξεκοινώσεως ὑδατος εἰς δόλα ταύτη, εἰς τῶν δποίων τὸ Νο 3 κατεκλυσθη. Προφυλακτικὰ μέτρα ἐλήφθησαν. Ήνα μη προκληθῆ ἀνάφεσις τῶν ὑγρῶν καυσίμων τοῦ πλοίου. Εὐ τῷ μεταξὺ δὲ ἐκφόρτωσις διεγένθη μὲ ταχύτητα και οι περαιτέρω κίνδυνοι οι περαιτέρω κίνδυνοι ἀπεσοδήθησαν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αἱ προβλέψεις τῶν παραστηρῶν τῆς ναυλαγορᾶς ἐμφανίζουν πλέον ὡς σταθερὸν τὸ μέλλον αὐτῆς κατὰ τοὺς ἐπόμενους μῆνας. Μόνον οι γαιάνθρακες και τὰ μεταλλεύματα θεωροῦνται ικανοὶ νὰ κρατήσουν πορτγόν πλοίον ἐν πλήρει και ἀποδοτικὴ ἀπασχολήσει. Αἱ κυκλοφορούσαι διασταγαὶ διὰ τὰ φορτία γαιανθράκων και ἡ λόγω τῆς μεγάλης παραγωγῆς τῆς χαλκουργίας εἰς δόλο τὸ Κόσμου ζήτησις μεταλλευμάτων είνε πράγματι δηλωτικὸν μᾶς μεταφορικῆς ζωηρότητος, ἐδραζούμενης δχι ἐπὶ συμπτωματικῶν και ἐφέμερων γεγονότων, ἀλλ' ἐπὶ τῆς σταθερᾶς ὄνδρου τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Θά πρέπει πάντως νὰ σημειωθῇ, δῆται ἡ λιμενεργατικὴ και ἡ σιδηροδρομικὴ ἀπεργία εἰς τὴν Αγγλίαν ἐπέδρασαν εἰς τὸ δγκον τῶν πρὸς τὰ ἑκεὶ ναυλώσεων.

Οι ναυλοί κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β'. 15θήμερον τοῦ Μαΐου είχον ὡς κάτιθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Διὰ φορτία γαιανθράκων πρὸς τὴν Αγγλίαν δι βελτιωμένος ναύλος τῶν 61) — ἐπιληρωτόν διά τεσσαρα συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τοῦ Μαΐου — Ιουνίου μέχρις Οκτωβρίου και 60) — εἰς μέτριον σκάφων αὐτοστοιχοστῶν δύο ταξίδια (Σεπτεμβρίου) βάσις Δυτ. Ακτῆ, ἐν συνεχείᾳ δὲ 62) διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια, ἔναρξις Ιουνίου. Σκάφη Ιουνίου διὰ τὸ Κόντινεντ δι ἀπλὰ ταξίδια ἐπέτευχον 58) δ, ἐνώ τὰ 55) δ

Telegrams: ESPICO, Port Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12

Phones { Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS

IMPORTERS & DISTRIBUTORS

MANUFACTURERS' REPRESENTATIVES

POR-T SAID (Egypt)

Connections all over Egypt

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots :

5, Tantah Street
30, Fouad Street

Branch Office
Rached Street
Tel. 2012
Port - Tewfik (Suez)

D. J. PAPADIMITRIOU & SONS

SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

P. O. Box 1746

PORT-SAID

P.O.Box 55

SUEZ

P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of the Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS : ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

νας Νοτίου Αφρικής, οι δὲ ναυλωταὶ προσέφερον 85)—, λάινερ-τέρμος. Δι' ἐλληνικὰ μεταλλεύματα ἐκλείσθη σκάφος 4200 τόνων ἀπὸ Στρατῶν δι' Ἀμέρεσαν εἰς τὰ 46)—. Ἐγνώσθη, τέλος, ἡ δὲ 6 ἔως 12 μῆνας χρονονάυλωσις παρ' ἐμπόρων ναυτιλιασκών εἰδῶν, τοῦ Πειραιῶς, τοῦ ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρικαῖς φορτηγοῖς «Καπετάν Γιάννης» 1680 τόνων δι. w. διὰ ταξιδία Μεσογείου—Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης. Τιμὴ, ὡς ἐλέχθη γύρω τῶν λιρῶν 3750 μηνιαῖς.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΚΛΑΣΣΙΚΗ» (λιβερ.) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9700 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίου 80)—, ἐὸν κριθῆν 82)6, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 6—20 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (παναμ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9300 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ δυτικῶν ἀκτῶν Ἀγγλίας, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 47.500 φίο, ἐὸν ἀπὸ δύο λιμένας φόρτωσιν καὶ διὰ δύο λιμένας ἐκφόρτωσιν, λίρας 800 ἔχτρα, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣΣΟΣ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9300 τ. κριθῆν δι' Ἀμερικής, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 40.000, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 27 Μαΐου—6 'Ιουνίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΟΥ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9800 τ. γεννημάτων δι' ἐκλεκτοὺς λιμένας Ἀγγλίας 80)—, ὅφιον κριθῆν 82)6, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—6 'Ιουλίου.

«ΣΗΓΚΑΡΝΤΕΝ» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Τραπεζίντας δολ. 18, φόρτωσις 24—31 Μαΐου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίας 92)6, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 10 Αὐγούστου.

«ΛΙΔΗΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσαν Ἀγγλίας 80)—, ὅφιον κριθῆν 82)6, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—6 'Ιουλίου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρότερνταμ Ἀμέρεσαν 55)6, ὅφιον διὰ γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 56)6 (τέσσαρα ἐν συνδεσὶ ταξίδιον), ἐνορξεῖς 20 'Ιουνίου—20 'Ιουλίου.

«ΣΗΓΚΑΡΝΤΕΝ» (σημ. ἀμερικ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ Τραπεζίντας δολ. 18, φόρτωσις 24—31 Μαΐου.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίας 92)6, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 10 Αὐγούστου.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 15, ἐὸν διὰ τουρκικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 16.75, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων χύμα δι' ἐλεκτούς λιμένας Ἀγγλίας 96)6, φόρτωσις 6—20 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Κορίαν δολ. 20 ἐν λιμένα, ὅφιον διὸ δύο λιμένας ἐκφόρτωσες δολ. 22.50, φόρτωσις 24—28 Μαΐου.

«ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. γεννημάτων διὰ τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 15, ἐὸν διὰ τουρκικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 16.75, ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—15 'Ιουνίου.

«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» ἀπὸ Μόμπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Κορίαν δολ. 16.75, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΚΝΟΖΑΝΓΚΑ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. ποτάσσης χύμα δι' ἀποκοπὴν δολ. 15, φόρτωσις 10 'Ιουλίου.

«ΚΑΣΣΙΑΝΗ» (Κοσταρικαῖς) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσαν Ἀρότερνταμ 57)6, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ὅφιον διὰ γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 59)6—, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, (δύο συνεχῆ ταξίδιον), ἐνορξεῖς 1—25 'Ιουλίου.

«ΟΚΕΑΝΙΑ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γενόβαν δολ. 9.10, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9300 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΜΟΝΟΡΒΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9000 τ. παλαιοσιδήρων (450.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Δυτικῆς Ιταλίας δολ. 135.500 φίο, ὅφιον ἀπὸ ἀμερικανικούς

λιμένας Νοτίου Ατλαντικοῦ δολ. 138.000 φίο, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου, «ΣΗΦΟΡΤΑ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρεσαν Ἀρότερνταμ δολ. 12, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 'Ιουνίου.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 6600 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν 77)6, (τρία συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξεῖς 15 'Ιουνίου — 28 'Ιουλίου.

«ΑΛΚΥΩΝ» (λιβερ.) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9600 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου Ἐιδενερού 75)6—, μὲ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 4—15 'Ιουλίου.

«ΨΑΡΑ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων δι' Ἀμέρεσαν Ἀρότερνταμ 58)6, ὅφιον διὰ Βόρειων Γαλλίων 65)6, φόρτωσις 10 'Ιουνίου.

«ΤΣΑΡΑΤΟΝ ΠΡΑΙΝΤ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Τεργεστήν δολ. 14, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 25 'Ιουνίου.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΟΝΣ» ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9700 τ. γεννημάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 13, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΠΗΝΕΙΟΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολ. 10.25, ἐλευθέρων ἐκφόρτωτικών, φόρτωσις 10 'Ιουνίου.

«ΣΙΤΥ ΟΦ ΧΙΟΣ» (ὕπο μετονομασίαν) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης Ἀβδηλίας 61)6—, ὅφιον Μάντζεστερ 62)6—, ἐὸν δι' ὄντας λίκτην Ἀγγλίας 63)6—, μὲ 1500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ὅφιον Ἀμέρεσαν Ἀρότερνταμ 56)6—, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξεῖς 15 'Ιουνίου καὶ 5 'Ιουλίου καὶ λῆξις τῆς 31ης Οκτωβρίου.

«ΚΕΙ-Π ΠΑΛΜΑΣ» παναμ. (εχ «Ρεζολούτ») ἀπὸ Χάμπτον ρόδης Ἀβδηλίας 61)6—, ὅφιον Μάντζεστερ 62)6—, ἐὸν δι' ὄντας λίκτην Ἀγγλίας 63)6—, μὲ 1500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑΙ-ΙΡΗΣ» ἀπὸ Ἀλμπαν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Νίσαν Υόρκη 9500 τ. γεννημάτων διὰ τουρκικούς λιμένας Μεσογείου δολ. 15.50, μὲ 750 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

«ΑΡΓΚΟΒΑΝ» (σημ. ἀγγλική) ἐξ Μόμπιλ 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Νότ. Κορέαν δολ. 17, φόρτωσις 10 'Ιουνίου.

Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων χύμα δι' λιμένα μεταξὺ Μόζη—Γιουκάχαμς ρέιντζ δολ. 12, ἐὸν κριθῆν δολ. 12.75, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—25 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΛΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Λαζ. Αντζελες 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ισπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 142.000 (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἐνορξεῖς 10 'Ιουνίου.

«ΑΛΟ-Ι-ΝΤΑ» (λιβερ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9700 τ. ςυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Νόρδερν ρέιντζ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 152.500 φίο, φόρτωσις 16 'Ιουνίου — 10 Αύγουστου.

«ΑΔΑΜΑΣ» (παναμ.) ἐκ Βρετανικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννημάτων διὰ Μόλτον δολ. 19, φόρτωσις 1—12 'Ιουλίου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ» (παναμ.) ἐκ Βρετανίας 9500 τ. μεταλλεύμάτων διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 5.30 φίο, φόρτωσις 27 Μαΐου—27 'Ιουνίου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναμ.) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Αὔρες 8000 τ. γεννημάτων διὰ Γενόβαν διὰ Νεάπολιν 102)6, δι' ἀμφοτέρους 105)6—, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ» (Κοσταρικαῖς) ἀπὸ Σάν Λορέντζο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Αὔρες 9500 τ. γεννημάτων διὰ Γενόβαν διὰ Νεάπολιν 102)6, δι' ἀμφοτέρους τούς λιμένας 105)6—, μὲ 1000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαΐου—6 'Ιουνίου.

«ΑΡΓΚΟΦΑΞ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Σάντος 9500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Καράτσι δολ. 16.50 φίο, φόρτωσις 10 'Ιουνίου.

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΤΓΛΕΣΗΣ» ἐκ Ρίδερ Πλέι 4000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Ἀμέρεσαν Αρότερνταμ 102)6—, καὶ 3000 τ. κριθῆν 104)6—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 'Ιουνίου—4 'Ιουλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (παναμ.) ἐκ Καλιφορνίας 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 150.000 φίο, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—2 'Ιουλίου.

«ΑΣΤΡΩΝ» (παναμ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τ. μεταλλεύμάτων διὰ Χάμπτον ρόδης δολ. 5.50 φίο, φόρτωσις 8—30 'Ιουλίου.

«ΕΞ 'ΑΓΓΛΙΑΣ — Κόντινεντ» ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἀπὸ Σουάνη 2050 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιά 45)6—, καντσέλλο 25

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS

PIRAEUS PIRAEUS - GREECE

Teleph. 40562

40851

40798

NTINOS MHTROPOLYOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Ακτή Ποσειδώνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798

Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES:

Contractors

Provisions

Stevedoring

Deck & Eng. Stores

Painting

Fresh Water

Shifting Boards

Radar

Cleaning Boilers

Gyrocompass

Deep-Tanks

Radio Equip. etc.

Holds

Hold

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05

Telegrams: «LENICA» Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ
ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

*Ιουλίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» έξι 'Αμβούργου 9500 τ. ποτάσσης δι' *Ιουνίου δολ. 13, με 1000 τ. έλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις *Ιουνίου—*Ιουλίου.

'Εκ Μεσογείου καὶ 'Άδριατικῆς

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ» ἀπό Στρατώνι 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἐκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 100—, φόρτωσις Μάϊου.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΟΝ φορτηγόν έξι 'Ελευσίνος 4500 τ. βωξίου διά Χερρίνγουϊκ 44)6, με 1000 τ. φόρτωσιν καὶ 1200 τ. έλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5-15 *Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Κοσταρίκας) ἀπό Λά Γκουλέττ 8300 τ. μεταλλευμάτων διά Μίδδλεσεμπρο 37)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

ΜΟΤΟΡΣΞΠ ἀπό Στρατώνι, 5000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ολλανδίας 42)6, με 1)6 φορτωτικά καὶ 1000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 2)6, φόρτωσις 20 *Ιουνίου — 10 *Ιουλίου.

«ΕΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» (ιωχ. «Ελλάς») ἀπό Στρατώνι 4200 τ. μεταλλευμάτων δι' *μέρσον 46)—, φόρτωσις Μάϊου.

'Εκ Μάυρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» έξι 'Οδησσού 5700 τ. μεταλλευμάτων διά Μαντράς 96)—, φίοι, με 650 τ. φόρτωσιν καὶ 400 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 18-30 Μαΐου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» έξι 'Οδησσού 4000 τ. ανθρακίτων διά Γένοβαν Σαβόναν, Σπέτζιαν, Αιδρόνα, Σιβιτσένιον η Νέαπολις 37)—, με 800 τ. φόρτη καὶ 800 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τάς 10 πέντας, φόρτωσις 20-31 Μαΐου.

'Εξ Αύστροραΐας, 'Ινδιῶν καὶ 'Απω 'Ανατολής

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΟΡΑΣ» ἐκ Φορμόλης 9500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' 'Ιράν 75)— φίοι, φόρτωσις *Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. ὄγγιλη) ἐκ Μαυρικίου 9000 έως 9600 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά Μόντρεαλ 92)6, φόρτωσις 18 *Ιουλίου έως 8 Αύγουστου.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» ἀπό Κούνισλαντ 9800 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά Σαιν Τζάν 160)—, φίοι διόν 10 πέντας, φόρτωσις 20-31 Μαΐου.

'Εκ παντοίων ὅλων ἀγορῶν

«ΠΕΡΛ Α-Ι-ΛΑΝΤ» (παναμ.) ἀπό Κέιπ Τάουν η Ντώρμπαν 9000 έως 9800 τόν. ἀραβοσίτου χύμα δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 81)6, φίοι δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 80)—, φόρτωσις 1-25 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΜΠΑΓΚΑ» (λιβερ.) ἀπό Κέιπ Τάουν η Ντώρμπαν 9500 τ. ἀραβοσίτου χύμα δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 81)6, φίοι δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 80)—, φόρτωσις 7-25 *Ιουλίου.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» έξι 'Αμπον Τζενίας 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Φιλοδέλφειαν ἢ Βαλτιμόρη δολ. 6.75, με 1000 τ. φόρτη καὶ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τάς 1.05, φόρτωσις 25 Μαΐου—15 *Ιουνίου.

«ΑΛΑΜΠΑ» λιδεριανῶν (ιωχ. «Σύρος») ἐκ Κούδας 9500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' 'Ιαπωνίας δολ. 15.75 φίοι, φόρτωσις Μάϊου—*Ιουνίου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπό Ντώρμπαν 3600 τ. γαιανθράκων διά Μομπάσσα 60)— φίοι, φόρτωσις *Ιουλίου.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (παναμ.) ἀπό Κέιπ Τάουν η Ντώρμπαν 10.000 τόν. ἀραβοσίτου χύμα δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 81)6 ένα λιμένα, 84)— δύο λιμένας, έναν 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 80)—, φόρτωσις 14-30 *Ιουνίου.

«ΕΠΙΤΣΑ Χ.» (λιβερ.) ἀπό Μονράρδα 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Μόντρεαλ δολ. 6.50 φόρτη, με 1 δολ. ἐκφορτικά, φόρτωσις Μάϊου—*Ιουνίου.

«ΟΦΡΥΣΣ» (σημ. ὄγγιλη) ἀπό Κέιπ Τάουν η Ντώρμπαν 9000 τ. ἀραβοσίτου χύμα δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντζ 81)6, φίοι δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 80)—, έναν διά Γένοβαν 87)6 η διά Βενετίαν 91)6, με 1000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5-31 Αύγουστου.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» έξι 'Αρχαγγέλου 1900 φάδομες ξυλείας διά λιμένας ἀνατολικῆς ὀκτῆς 'Αγγλίας 240)— τὸ φάδομ, φίοι διόν δύο συνεχὴ τοξίδια, ξενορξίς *Ιουνίου.

«ΕΝΩΣΙΣ» (Κοσταρίκας) ἀπό Κοσσερί 3700 τ. φωσφάτων διά Κωνσταντζίου 39)—, φίοι διά Βρατιλαν 41)—, φόρτωσις *Ιουνίου.

«ΕΒΕΡΕΣΤ» (λιβερ.) ἀπό Μονρόδιαν 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἀμερικανικούς λιμένας 'Αλαταντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) δολ. 5.50, φόρτωσις 24 *Ιουνίου — 9 *Ιουλίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπό ένα η δύο λιμένας Βορείου η Νοτίου Κούδας 9500

τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διά δύο ιαπωνικούς λιμένας δολ. 16.75 φίο, φόρτωσις *Ιουνίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΑΡΣΕΝΑ» (παναμ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο έτη (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3, παράδοσις εἰς λιμένα της 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, Αἴγυπτον.

«ΕΛΕΝΗ Δ.» 10.970 τόνων d.w. (499.573 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο δέκατα μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3, παράδοσις εἰς Κόντινεντ 20 *Ιουνίου.

«ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΛΑΣ» παναμ. (ιωχ. «Ρεζολούτ») 10.900 τόνων d.w. (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο δέκατα μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.45, παράδοσις εἰς Κόντινεντ 20 *Ιουνίου.

«ΟΛΑΓΑ» 10.735 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά δύο δέκατα μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.45, παράδοσις εἰς Κόντινεντ 20 *Ιουνίου.

«ΑΡΟΖΑ» (παναμ.) 10.750 τόνων d.w. (500.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 4 έως 6 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.95, παράδοσις εἰς Γλασκώθην 7-15 *Ιουνίου, ἐπανοπαράδοσις εἰς Αγγλίαν — 'Αμβερσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ η Μεσογείον (οὐχὶ ἀνατολικώτερον τῆς Δυτ. Ιταλίας).

«ΑΡΙΑΓΑ Ι.Π.» (λιβερ.) 10.807 τόνων d.w. (506.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24-25 τ. πετρελαίων), τάιμ-τσάρτερ διά 23 έως 25 μῆνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 3.08, παράδοσις εἰς Ρόττερνταμ—'Αμβούργον ρέιντζ 1-25 Αύγουστου καὶ ἐπανοπαράδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντζ η εἰς ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΡΑΦΙΑ» 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν διά Νόρδερν 'Αμερικῆς δολ. 4.15, παράδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντζ 31 Μαΐου καὶ ἐπανοπαράδοσις εἰς Νόρδερν ρέιντζ η εἰς ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ.» ἐκ λιμένων Κοραϊδικῆς Θαλάσσης 14.500 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Σουηδίαν, 27½% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ M.O.T., φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Κοραϊδικῆς Θαλάσσης 24.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Ρίζερ Πλέιτ 32½% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Κοραϊδικῆς Θαλάσσης 17.000 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντζ 30% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Μαΐου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (σημ. ὄγγιλη) ἀπό ἀμερικανικῶν λιμένων Κόλπου 15.500 τόν. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντζ, 10% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΔΗ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Περσικοῦ Κόλπου 20.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντζ 10% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ M.O.T., φόρτωσις 1-15 *Ιουνίου.

«ΖΙΝΙ» (λιβερ.) ἐκ λιμένων Κοραϊδικῆς Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδῶν διά Νόρδερν ρέιντζ 30% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 16 Μαΐου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» ἐκ λιμένων Κοραϊδικῆς Θαλάσσης 15.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' ἀνατολικῆς ὀκτῆς 'Αγγλίας 240)— τὸ φάδομ, φίοι διόν δύο συνεχὴ τοξίδια, ξενορξίς, έναρξης 17 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» λιβερ. (ἡ ἔτερον) ἐκ λιμένων Περσικοῦ Κόλπου 26.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, μὲν φίοιν Πόρτλαντ ('Ηκαρένων Πολιτειῶν) 52% ἐπὶ ἔλαττον τῆς δάσεως τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου (τίσσαρα συνεχεῖα ναυλώσεων εἰς τὴν 41ην σελίδα)

Τηλενραφική διεύθυνσις: «HELLENIC Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY

ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ 'Υλικῶν καὶ Τροφίμων 'Ελληνικῶν, 'Αγγλικῶν, 'Αμερικανικῶν, Παναματικῶν καὶ Σκανδιναվικῶν πλοίων.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ:

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κβ. 78, Rue Tanta 1,

'Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καλ.

8432.

ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No. 39 Τηλ. 2585

RACHED STREET, NEGIEM Bld.

Ταχ. Κβ. 48 Τηλέφ. 119 Οίκου: 201

CANADIAN CHANDLERS LIMITED

WHOLESALE SUPPLIERS

HEAD OFFICE:
437 St. James Street West
MONTREAL, 1, CANADA
Tel. HA-0115

'Εξυπηρετοῦμεν δῆλους τοὺς λιμένας ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου, τοῦ 'Ανατολικοῦ καὶ τοῦ Δυτ. Καναδᾶ. Οι πράκτορές μας θὰ συναντήσουν τὰ πλοῖα σας εἰς 18 Καναδικούς λιμένας.

Main branch in West Coast
41 Alexander Street

VANCOUVER, B. C. CANADA
Tel. Tallow 3221

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)		έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	ἔφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ		Φραγκ. Σιγάλας	04	2425	ἔφθ. Γίότι 27 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Κόμπε 22 Μαΐου δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώρα»	54	8450	εἰς Σάντερλαντ, υπὸ συμπλήρωσιν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ		Εὐγενία I. Χανδρή	18	2974	ἀργεὶ Αμπελάκι απὸ 30 Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἔφθ. Αρούμπαν 16 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Yioi Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Κουβέιτ 15 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ. K.X.' πατέρας	43	7231	διῆλθε Παναμάν 25 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἔφθ. Χάμπιπον ρόδις 24 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.		Δ. Κοτσάυτης	20	844	ἔφθ. Χάιφαν 22 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ		'Αρ. 'Αναστασάτος	18	2858	ἔφθ. Βραΐλαν 29 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7232	ἔφθ. Βρέμην 23 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ		'Ελλ. Γραμμή N. 'Αμερ.	53	3575	ἔφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΚΤΗ		«Άδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	άνεχ. Ντωρμπαν 17 Μαΐου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7254	ἔφθ. Σαμποτον 22 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		άδ. Τσουρινάκη	20	1115	εἰς Τζέδδαν 15 Μαΐου
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» A.E.	43	7234	ἔφθ. Βανδάρη Σαπούνη 13 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ		«άδ. Λιβανού» A.E.	43	7229	άνεχ. Χάμπιπον ρόδις 14 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΙΚΗ Π.		'Απ. Πεζάς	44	7212	άνεχ. Χάμπιπον ρόδις 18 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΜΕΡΙΚΗ		A. Λούζης	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαζαρίδης & Πατέρας	42	7177	ἔφθ. Καλαί 24 Μαΐου
ΑΝΙΑ		'Ιγκόρ & 'Απ. Πεζάς	44	7257	διῆλθε Λός 'Αντζελς 7 Μαΐου διὰ Πουσάν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ		N. Κονδύλη	42	7191	διῆλθε Πούντα 'Αρένας 15 Μαΐου διὰ Βαλπαραΐσον
ΑΞΙΟΣ		«Λιβανός» A.E.	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διὰ Βαγκούνερ
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)		«Νιάρχος» A.E.	14	4046	άργει Αμπελάκι απὸ 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαζαρίδης & Πατέρας	43	7176	διῆλθε Μόλι 6 Μαΐου δι' 'Ιντσόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		A. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	29	6022	ἔφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΑΡΓΩ		'Ελληνικὸν Δημόσιον	18	5532	άργει Πειραιάδι απὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιβανός» A.E.	41	7460	διῆλθε Τρίνινταν 18 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	ἔφθ. Χαδάνων 20 Μαΐου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	53	13415	άνεχ. Μοντεδίσο 21 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 24 Μαΐου διὰ Χαδάνων
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιδωνός	43	7227	άνεχ. Γκάλεστων 10 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΤΙΚΗ		Χρ. Μαυράκης	43	2400	διῆλθε Σουέζ 11 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΥΡΑ		έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		Έθν. Γραμ. 'Ελ.—'Αμερ.	28	20553	ἔφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΗΣ		N. Πούπαλος καὶ Σία	11	1881	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνοικτά Τζίμπουτι 9 Μαΐου διὰ Μασάνων
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» A.E.	44	1923	διῆλθε Θέουσταν 25 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «F. Νικολάου»	22	3845	άργει Σύδον απὸ 26 Ιουν. 1953
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		'Αδ. Γράτσου	44	7176	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 14 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεχ. Βέρα Κρούζ 10 Μαΐου διὰ Νοθορωσίσκην
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7176	διῆλθε Σουέζ 25 Μαΐου δι' 'Ερυθρὰν
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		'Αδ. 'Ανδρεάδη	43	7233	ἔφθ. 'Αμβούργον 24 Μαΐου
ΓΚΡΑΣΧΟΛ (ψυχείον)		Γ. 'Αρκουλής	43	486	διῆλθε Βαλενσίαν 20 Μαΐου διὰ Σαίν Τζών
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)		Στ. Νιάρχος	54	20991	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 21 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		N. Παπαδάκης	18	1176	άργει Πειραιάδι 31 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III.		P. Καλλιμανούτου	44	7176	άνεχ. Κων. πολιν 21 Μαΐου διὰ Βηρυττὸν
ΔΑΝΑΗ		'Αλεξάτος — Δούκας	23	1634	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 26 Μαΐου καὶ Πειραιά 30
ΔΑΝΑΠΡΙΣ		'Άδ. Συνοδίου	24	2728	διῆλθος, Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Κων. πολιν
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		Υἱοί Δ. 'Ιγγλεση	18	5275	διῆλθεν 'Αγιον Βικέντιουν 19 Μαΐου δι' 'Αργεντινὴν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνιεὺς	26	4862	άνεχ. Χούλη 21 Μαΐου διὰ Γδύνιαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		έτ. Βεργωτῆ	44	7232	άνεχ. Βαγκούνερ 24 Μαΐου διὰ Σίδνευ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		Π. & Β. Πανταλέων	43	7229	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		Διαμ. Πατέρας	55	6200	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΔΙΡΦΥΣ		'Άδελ. Πατέρα	55	6200	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαΐου
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρῆ	20	1603	άργει Αμπελάκι απὸ 31 Δεκ. 1952
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		άδ. Λιβανού	37	4839	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΕΒΡΟΣ		'Άδ. Συνοδίου	24	2728	άνεχ. Θιουντάντο 21 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	27	4142	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διὰ Χάμπιπον ρόδις
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Αλκιώνη» A.E.	44	7253	διῆλθε Παναμάν 25 Μαΐου ἐκ Περούδιας
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		'Άδ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Κούβαν 16 Μαΐου δι' 'Οδησσὸν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διὰ Χάμπιπον ρόδις
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμπαριανό — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Πειραιάδι 16 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		'Άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Στρατῶνι 21 Μαΐου διὰ Γκρεϊτζενιάσουθ
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαζαρίδης	43	7176	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 15 Μαΐου διὰ Βομβάνη
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» A. E.	39	6281	άνεχ. Κων. πολιν 26 Μαΐου διὰ Βηρυττὸν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Καλλιμανούτ.	44	7207	διῆλθε Παναμάν 25 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» A.E.	43	7254	άνεχ. Σαβάννων 23 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» A.E.	43	7176	άνεχ. Κων. πολιν 21 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» A.E.	43	7203	διῆλθε Σουέζ 20 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΕΛΠΙΣ		Α. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επιθαυρος» A.E.	43	7253	διῆλθε Παναμάν 20 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΠΤΑΝΗΣ		Νεγρετ. — Σταθάτος	44	7251	διῆλθε Παναμάν 1 Μαΐου διὰ Περούδιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Καδίω. Σιγάλα	21	2369	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανοπόρος» A.E.	43	7194	εἰς Εουρέκα απὸ 18 Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ		Yioi Πέτρου Γουλανδρῆ	43	7244	ἔφθ. Νέαν Οολεάνην 17 Μαΐου
ΕΥΘΑΛΙΑ		«Άδ. Γουλανδρῆ»	18	4770	διῆλθε Φαγιάλ 22 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		Π. Μαρκεσίνης	43	7250	άνεχ. Κόμπε 24 Μαΐου διὰ Μόζι
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		'Άδ. Κουλουκούντη	38	5548	εἰς Βόρ. Ατλαντικὸν 25 Μαΐου διὰ Λογδίνον
ΗΡΩΝ II		Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Χιούστον 17 Μαΐου διὰ Σάν Χουάν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7257	ἔφθ. Τζακάρταν 25 Μαΐου
ΘΕΜΩΝΗ		«Κάσος» A.E.	44	7198	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνη 25 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» A.E.	37	4815	ἔφθ. Καράτσι 7 Μαΐου
ΙΑΚΩΒΟΣ		Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ απὸ ἑτῶν
ΙΓΟΡ		Άπ. Πεζάς	43	7207	ἔφθ. 'Αμβούργον 24 Μαΐου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		ιδρ. Δ. 'Ιγγλεση	42	7035	άνεχ. Μαζουλιπατάμ 21 Μαΐου διὰ Σιγκαπούρην
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		'Άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεχ. Κούβαν 13 Μαΐου διὰ Λένινγραδ
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἔφθ. Αρούμπαν 17 Μαΐου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & 'Άδ. K. X.' πατέρας	43	7255	εἰς Βηρυττὸν 20 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διὰ Φιλλανδίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		Άδ. Κουλουκούντη	43	7229	ἔφθ. Βιζαγκαπατάμ 17 Μαΐου (διὰ Μόμπιλ)

ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Βούβανη 16 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	Άδ. Γράτσου	44	7260	εις Πουέρτο Καμπέλλο 22 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άνεχ. Καρδαγένην 23 Μαΐου διά Σιδώνα
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδη	44	7224	άνεχ. Ιμιγχαμ 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7253	διήλθε Πούλο Μπουκού 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7198	διήλθε Σιγκαπούρη 13 Μαΐου διά Περσίαν
ΚΟΡΦΟΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Ιψουίτ 23 Μαΐου
ΚΡΙΟΣ	Μ. «Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξιαμ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ	20	6416	άνεχ. Πάρτιγκτων 16 Μαΐου διά Ριτέκαν
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματ	11	7527	διήλθε Κολόμπο 24 Μαΐου διά Φρήμαντλ
ΚΥΜΑ	τ' Αδ. Λιβανούς	43	7244	διήλθε Σουέζ 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Άδ. Κ. Πατέρας	43	7223	άνεχ. Τζάκσονβιλ 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. «Ηλιόπουλος	05	2527	έφθ. Κων. πολιν 22 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. «Απόδιακος	45	7176	διήλθε Λάδσεντ 25 Μαΐου δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξάτος — Δούκας	25	964	έφθ. Όδησσον 16 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διήλθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Τοκοπίλλα 18 Μαΐου διά Τάλταλ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	διήλθε Σουέζ 12 Μαΐου διά Ραγγούν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Πουσάν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & Μ. Νομικός	43	7229	έφθ. Μόρφου Μπαίν 21 Μαΐου
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσάπης κλπ.	43	1075	άργει. Πειραιά 31 Μαΐου, επισκευή
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανάδης» Α.Ε.	45	7176	άνεχ. Βαρκελώνη 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνοδινού	19	3858	διήλθε Πειραιά 26 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Βίλμιγκτων 16 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΑΝΕΣ	ελληνικά συμφέροντα	55	8400	εις Μπορντάτιαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	έφθ. Κοστούν 23 Μαΐου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	άνεχ. Καρντένας 20 Μαΐου διά Ταμπίκο
ΜΑΡΙΑ ΛΩ.	Άδ. Λώς	43	7244	Ίδε : «ΜΑΡΙΕΛ», σημαία Λιβερίας
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	εις λιμένας Ιαπωνίας 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	έφθ. Όδησσον 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7258	διήλθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζεόλιας	20	6546	έφθ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Φάλμουθ 15 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Άλεξανδρέτταν 23 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Οζάκαν 23 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	έφθ. Παραμαρίπτο 23 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζούγολη	16	2081	εις Πειραιά 29 Μαΐου, έναυλωθη
ΜΕΝΤΩΡ	*Εκτωα. Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει. Πειραιά από 10 Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άνεχ. Νάρδικ 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Ρίον Ιανείρου 21 Μαΐου διά Μπουένος Αὔρες
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 25 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Γάνδην 17 Μαΐου
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Νέαν Ύόρκην 23 Μαΐου
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενία»	43	7230	έφθ. Μπουένος Αὔρες 5 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7231	διήλθε Σουέζ 27 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μιτέλφαστ 20 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	εις Θέσιν 16 Ν. και 37 Δ., Μαΐου 18 δι' Αργεντινήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	έφθ. Πόρτ. Σουδάν 21 Μαΐου
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Σπινιά	43	7254	έφθ. Καράστι 19 Μαΐου
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.—Ι. Καΐρης	43	7244	έφθ. Βλασάρντικεν 23 Μαΐου
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ.	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	41	7176	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΟΔΓΑ	Έμπορ. — Έφοτλιστική	44	7284	έφθ. Λονδίνον 12 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	διήλθε Παναμάν 8 Μαΐου διά Πουσάν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	άνεχ. Φουζίκι 18 Μαΐου διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	έφθ. Όδησσον 20 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άνεχ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άλεξάτος — Δούκας	21	1001	εις ταξιδιον Τεργέστης — Ελλάδος
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίας	43	7258	έφθ. Αμδέρσαν 13 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	διήλθε Παναμάν 16 Μαΐου διά Καθασάκι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Μασσάραν 22 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοιος»	45	7240	διήλθε Παναμάν 20 Μαΐου διά Κορέαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λασιώς	20	5187	έφθ. Βίλλαν Κουστιτούσιον 19 Μαΐου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	εις Τζέδδαν 18 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Αλγέριον 26 Μαΐου διά Πειραιά, έφθ. 31
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7253	άνεχ. Κόμπε 21 Μαΐου διά Σεμπού
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Ίω. Μ. Νικόφόρος	24	5026	άργει. Ρόττερνταμ από 3 Απρ. 1953
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Νικάρο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ. (τάνκ.)	Μ. Νομικός	43	10448	έφθ. Χάμπτον ρόδης 21 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	Υιοί Π. Γουλανδρή	44	11473	διήλθε Θέσιουν 17 Μαΐου διά Χιούτσον
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεχ. Αιμοδιώγον 17 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶς»	44	7207	έφθ. Βαγκούθερ 20 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Φολεύ 15 Μαΐου διά Νέαν Ύόρκην
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει. Αμπελάκι από έτων
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙ. (τάνκερ)	Βαγιάννης & Σία	16	1808	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου (είτα Κωνστάντζαν)
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκουντής	55	16566	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 24 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	1412	διήλθε Πόρτ. Σαΐδ 22 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7253	άνεχ. Νέαν Όρλεανην 12 Μαΐου διά Τεργέστην
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 23 Μαΐου διά Κων.) πολιν
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ	18	5563	έφθ. Δάλαντικ 24 Μαΐου
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Ελμές»	18	1593	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7176	άνεχ. Καματσί 17 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 12 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	διήλθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	διήλθε Φλώσικ 18 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άνοικτά «Αδεν 17 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Μόζι 25 Μαΐου
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Όδησσον 7 Μαΐου
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7231	ίδε : «ΑΛΜΠΑ», σημαία Λιβερίας
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Αμμουδάνη Μπαίν 14 Μαΐου διά Σάντος
ΤΡΙΤΟΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙ.	Κληρ. Αθ. Κουλούρα	30	4557	διήλθεν άνοικτά Βέζερ 23 Μαΐου διά Λένινγκραδ

ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	έφθ. Πότι 16 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εἰς ταξίδια Κύπρου—Ιονίων νήσων
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7256	έφθ. Ρόπτερνταμ 11 Μαΐου
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	διῆλθε λός "Αντζελες 16 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7246	έφθ. Πρόδιντενς 21 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	Απ. Πεζάς	55	6200	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΨΑΡΑ	Άναστασίου Φαφαλίδης	45	7255	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διὰ Σάύρδιλλ

Τὰ ύπὸ ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Αθανας»	21	3275	άνεχ. Στοκχόλμη 21 Μαΐου διὰ Λένιγραδ
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Μπράκε 24 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Αγγέλικο»	21	1173	έφθ. Κωνστάντζαν 17 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βέροντες»	17	1288	έφθ. Ράντερς 23 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αϊτζίαν Μάρ»	10	1471	αργεῖ 'Αμπελακι απὸ ἔτους
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	έφθ. Ρόπτερνταμ 12 Μαΐου
ΑΓΚΕΛΕΦ (Κοστ.)	έτ. «Αγκελεφ»	25	2310	έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 11 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	42	7223	εἰς θέσιν 38 Β. καὶ 43 Δ., Μαΐου 18 δύκα Βοστώνην
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Άβιλας»	43	7238	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224	διῆλθε Πούντα 'Αρένας 10 Μαΐου διὰ Περουβίαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7176	διῆλθε Φλόστιγκ 22 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαΐου διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Λός "Αντζελες 18 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Μαρίτσας»	20	5227	άνεχ. Μπάρρους 20 Μαΐου διὰ Μπόναν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθενες»	44	7161	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 17 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ραφαέλ»	44	7242	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθανας»	29	3958	έφθ. Πειραιᾶ 23 Μαΐου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	άνεχ. Κάρδιφ 21 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΙΓΕΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ραφαέλ»	43	7197	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαΐου
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπουλλά»	44	7259	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκλότο»	22	1057	έφθ. Μπουργκάς 24 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΑΡ	έτ. «Ντέλ 'Ετζέο»	44	7240	έφθ. Οδησσόν 6 Μαΐου
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	διῆλθε Παναμάν 18 Μαΐου διὰ Περουβίαν
ΑΙΝΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σή Τράνσπορτ»	20	3543	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου ἐκ Βασσόρας
ΑΙΤΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Αλόντο»	43	7213	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 16 Μαΐου διὰ Μαγιάτλαν
ΑΚΟΥ-ΙΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρίταλες	25	2323	άνεχ. Θέουταν 24 Μαΐου διὰ Χιούστον
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Ματζελόιο»	18	5555	διῆλθε Παναμάν 7 Μαΐου διὰ Μπουεναθεντούρα
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Αλέξανδρος»	33	12223	άνεχ. Ρόπτερνταμ 22 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Μονρόδιος»	53	7409	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 24 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Άλκιβιδης»	42	7066	άνεχ. Γκάλβεστων 14 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	διῆλθε Κων (πολιν.) 18 Μαΐου δι' 'Αιμέρσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άλεξανδρος»	44	7223	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 16 'Απρ. 1953
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μονρόδιος»	42	7158	εἰς Τεργέστον ἀπὸ 19 'Απρ., ἐπισκευή
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Άλκινδης»	28	5244	έφθ. Αμέρεσαν 18 Μαΐου
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλκης»	43	7213	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	έφθ. Ρόπτερνταμ 20 Μαΐου
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Ρόπτερνταμ 14 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Έξτραμάρ»	44	7233	διῆλθε Φάδερ 26 Μαΐου διὰ Βίτα
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάλιπτα»	43	7231	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Μαΐου διὰ Βίτα
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάντα Ραφαέλ»	43	7221	εἰς Αμστερδαμ ἀπὸ 15 'Απρ., ἐπισκευή
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 17 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	διῆλθε Λίζαρντ 24 Μαΐου διὰ Σάντερλαντ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Αιμέρσαν 21 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ραφαέλ»	43	7306	εἰς Σίνταμ ἐπὸ 14 'Απρ., δισκευή
ΑΜΙΠΑ (λιθερ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	άνεχ. 'Αμβούργον 11 Μαΐου διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΑΝΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Άναξ»	55	6462	έφθ. Μάντζεστερ 19 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθερ. δεξεμ.)	έτ. «Σάντα Ραφαέλ»	43	7208	διῆλθε Παναμάν 26 Μαΐου ἐκ Περουβίας.
ΑΝΔΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Πλατσίφικο»	43	7188	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙ-ΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18736	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Βοστώνη 26 Μαΐου δι' 'Αμμουσάν Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο»	53	18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ούνεστ Αφρικα»	54	6112	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόννδαλ»	21	4358	άνεχ. Νεκοτάεσ 5 Μαΐου διὰ Πολωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	έφθ. Πρόβιτετς 19 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Ντώρμπατ 21 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίννας»	08	1763	έφθ. Μιτάρρα 26 Μαΐου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Ντώρμπατ 21 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΑΝΤΟΝΥ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Βαλτιμόρη 19 Μαΐου διὰ Γερμανίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Γκρήνιβιλλ»	43	7244	άνεχ. Λός "Αντζελες 9 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνσουρ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	διῆλθε Ντακάρ 8 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλβιών»	28	5032	άνεχ. Τρόποιον 19 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Μπέιρα 10 Μαΐου διὰ Κόρπους Κρίστι
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύνσουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Αμστερνταμ ἀπὸ 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 17 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	έφθ. Γδύνιαν 17 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. Ντέλ «Εστε»	19	5672	έφθ. Μπέιρα 10 Μαΐου διὰ Κόρπους Κρίστι
ΑΡΙΩΝ (Κοστ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	άνεχ. Μερσίναν 19 Μαΐου διὰ Κωνστάντζαν, ἐφθ. 24
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Άροψ»	21	1498	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Φερπλαίτη»	53	18288	άνεχ. Γεωργακόβην 17 Μαΐου διὰ Βαγκούδηρ
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	έφθ. Γλασκώβην 16 Μαΐου
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Τράμπι»	43	7131	άνεχ. Βαγκαύδερ 21 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπούέντε»	43	7236	έφθ. Λομπίτο 17 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)	έτ. «Βαλτημόρο»	45	7255	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διῆλθε λός "Αντζελες 16 Μαΐου διὰ Κόμπτε
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθερ.)	έτ. Λαϊμπ. Σή Τράνσπ.»	43	7288	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 Μαΐου διὰ Καθασάκι
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 Μαΐου διὰ Κόμπτε

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	έφθ. Ἀμέρσαν 4 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάνη Γκαμπριέλ»	43	7198	έφθ. Ροζάριο 21 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάνη Μιγκούελ»	28	4809	διῆλθε Ντόμερ 18 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Ντιάμιοντ»	44	7210	έφθ. Αυτοφαγάκασταν 20 Μαΐου
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Φάιργουίντ»	42	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΑΤΕΝΑΣ (πανασ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	έφθ. Δάνατσιγκ 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.)	έλληνικά συμφέροντα	22	5856	εἰς Πειραιάν ἀπό 14 'Απρ., ἐπισκευή
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	έφθ. Λίμπετ 16 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	έφθ. Μελβούρην 27 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤ	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	54	11815	έφθ. Βρέμην 13 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑ-Ι-ΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς»	54	11307	άνεχ. 'Αιμέρσαν 25 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Κόμπη 17 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διῆλθε Σουέζ 23 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7257	έφθ. Βρέμην 15 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Νιού Χάφεν 13 Μαΐου δι' Ἀρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Καμαΐσι 22 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Σουέζ 27 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Βοέμην 23 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 18 Μαΐου διὰ Βοστώνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 Μαΐου διὰ Πουέρτο λᾶ Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διῆλθε Πούλο Μπούκον 8 Μαΐου δι' Ἀργεντινὴν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Λᾶ Σαλίνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άνεχ. Τρίνινταν 15 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Κείπ Τάουν 17 Μαΐου διὰ Ντακάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Αρούμπαν 17 Μαΐου διὰ Κεμπέκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Σάντος 23 Μαΐου δι' Ἀρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 13 Μαΐου.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Βαγκούνερ 25 Μαΐου (διὰ Λονδίνον)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Μαζουλιπάταμ 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Λᾶς "Αντζελες 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαριτίμα»	45	7160	έφθ. Μαντοάς ρόδς 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7177	
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άρκτούρος»	27	5006	άνεχ. Σάο Λιούΐ 17 Μαΐου διὰ Τρίνινταν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλίδος»	44	7198	έφθ. Τρίνινταν 25 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	έτ. «Αἴλω»	42	7010	άνεχ. "Εμδεν 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νουέσα Βαλένσια»	44	7276	έφθ. Πουέρτο Πάτρε 18 Μαΐου
ΒΑΛΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	έφθ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαΐου διὰ Ρόττερνταν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Μαΐου δι' Ἀμέρσαν
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Ά'	έτ. «Ονάστης»	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 Μαΐου διὰ Φιλαδέλφειαν διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διὰ Χέζζαμ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νουέσα Βίστα»	55	10507	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου
ΒΕΛΛΑ	έτ. «Κράντες»	20	2734	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΒΕΝΟΥΣ (δύνδωρ.)	έτ. «Γκρόλιπτο»	20	7631	άνεχ. Ρίο Γκράντε 24 Μαΐου διὰ Παρανάγκουα
ΒΙΒΑ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	21	6872	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαΐου διὰ Γκάλβεστων
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρτσόσμαντε»	52	11362	έφθ. Λύμπεκ 25 Μαΐου, ἐπισκευὴ ζημιῶν
ΒΙΟΛΑΝΤΩ (λιβερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Χαδάνων 21 Μαΐου διὰ Γκάλβεστων
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	άνεχ. Γλασκώνη 14 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο»	42	7076	
ΒΟΡΙ	έτ. «Θήατρο»	43	7304	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διὰ Τανάμο
ΓΑ-Υ-ΕΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Λάιττλ Πέντρο 23 Μαΐου διὰ Μπατόν Ρούζ
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΕΛ (λιβερ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεχ. Τζάκσονβιλ 13 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Μαΐου διὰ Τζέδδαν
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Αλγέριον 26 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλοια»	27	5407	άργει Πέραμα πάπο 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Γιοκοχάμα 15 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερινίταν»	19	5282	διῆλθε Ούζαν 18 Μαΐου δι' Ἀργεντινὴν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλα»	54	18790	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διὰ Περσίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	άδ. Λύρα	55	10490	εἰς Τάϊν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκοέτας»	43	7273	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Μαΐου.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκούν»	22	1871	άνεχ. Αλεξανδρέτταν 20 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτον»	43	7166	διῆλθε Παναμάν 24 Μαΐου διὰ Νότ. Αφρικήν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπος»	43	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διῆλθε Σιγκαπούρην 15 Μαΐου διὰ Γιοκογάμαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτω»	30	6770	διῆλθε Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου διὰ Σαδόναν
ΓΚΑΣ. Μ. (δύνδωρ.)	έτ. «Νηρένς»	30	9097	έφθ. Λίθερπούλ 26 Μαΐου
ΓΚΑΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Θρί Ρίβερ 17 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ Ατλάντικ»	43	7229	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
ΓΟΥ-Ι-ΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	διῆλθε Τζιμπούτι 7 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	διῆλθε Σουέζ 19 Μαΐου διὰ Περσίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-Ι-ΝΤΑΝΣ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Ηστχαν 22 Μαΐου διὰ Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	εἰς Κίελον, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20035	εἰς 'Αμερικήν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	έφθ. Κίελον 12 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-ΙΖ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 26 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	εἰς Αμέρσαν, ὑπὸ ἀνασυγκόλλησιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διῆλθε Σουέζ 22 Μαΐου διὰ Περισκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	διῆλθε Σουέζ 24 Μαΐου διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα»	54	5779	διῆλθε Παναμᾶν 13 Μαΐου διὰ Λονδίνον
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	έφθ. Μόζι 26 Μαΐου
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόπος»	44	7216	άνεχ. Μπόναν 25 Μαΐου δι' "Εμδεν
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	έφθ. Μασσαλίαν 21 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στενιάν»	20	4992	έφθ. Καρπένεας 23 Μαΐου
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Δουγκέρκην 16 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μόζι 14 Μαΐου διὰ Βρετ. Κολομβίαν

ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.)		έτ. «Γουορλντουσάιντ»	43	7031	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαΐου διά Μπάρι
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ		έτ. «Σάν 'Εμπλιο»	44	7249	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 27 Απρ., ζημία
ΕΒΗΛΙΣ (λιβ.)		έτ. «Ρίο Καρίμπια»	44	7257	έφθ. Λονδίνον 23 Μαΐου
ΕΒΗΜΑΡ (λιβ.)		έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	έπθ. Ειβονμάουθ 7 Μαΐου
ΕΒΗΜΠΕΛΛ		έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Γδυνιαν 25 Μαΐου
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Μπόνιαν 24 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ Β.		έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7213	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Μαΐου
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Κούδαν 23 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Οξιλιαρ»	30	4123	έφθ. Σαντιέγκο 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	εἰς 'Αμβούργον 20 Μαΐου
ΕΛΛΗΡΑ (λιβερ.)		έτ. «Μορέλος»	43	7284	διηλθε Τοίνινταν 21 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)		έτ. «Καζατάμιλ»	44	7229	άνεχ. Γκάρστον 18 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ		έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	διηλθε Θέουταν 15 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Ε'κόλαφ 'Άζουλ»	42	7058	άνεχ. Βαγκούθερ 17 Μαΐου διά Νότ. Αφρικήν
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ		έτ. «Ενσενάντας»	44	7207	έφθ. Νοβορωσίκην 4 Μαΐου
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)		έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	έφθ. Αμβούργον 20 Μαΐου
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Λόγγιος»	41	7122	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	εἰς θέσιν 9 Β. καὶ 52 Δ., Μαΐου 24 διά Ν. Αφρικήν
ΕΝΤΥ (λιβερ.)		έτ. «Έντυς	25	3320	άνεχ. Σορέτ 20 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Ενωσις»	12	2171	διηλθεν "Άδεν 3 Μαΐου διά Γιάμπο
ΕΠΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Αλάρδες»	44	7176	έφθ. Νάρβικ 25 Μαΐου
ΕΣΤΟΡΙΑ		έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)		έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	άσογει Σπέτζιαν ἀπό 19 Αύγ. 1954
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)		έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)		έτ. «Ατλάντικ 'Οτι»	54	18736	διηλθεν Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Περσίαν
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ		έτ. «Γκόλο Ντεζέαντο»	44	7264	έφθ. Σπέτζιαν 18 Μαΐου
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβερ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθεν Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Γένοβαν 26 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΕΦΦΗ (λιβερ.)		έτ. «Μαλάγια»	43	7194	
ZAN					
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)					
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)					
ZINI (λιβ. δεξ.)					
ZOZIAN (Κοστ.)					
ΗΓΚΑ					
ΗΡΩΝ (Χονδ.)					
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)		έτ. «Ορινόκο»	44	7165	
ΘΕΟ (Κοστ.)		έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ζέφιρος»	43	7231	
ΘΕΟΔΩΡΑ		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		K. 'Ατυχίδης	20	7638	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ					
ΘΕΟΤΟΚΟΣ					
ΘΕΟΦΟΡΟΣ					
INTASTΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Αϊλα Μπέλλα»	28	2407	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)		έτ. «Δώρας»	45	7151	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μοντεζούμα»	43	7132	
ΙΟΝΙΟΝ (λιβάνου)		έτ. «Κομέρσιαλ»	43	7188	
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Λάκ Πέρλας»	28	5068	
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κομέρσιαλ»	43	7185	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (λιβερ.)		έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)					
ΚΑΜΠΑΝΟΣ					
ΚΑΝΟΠΟΥΣ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Παταγκόνι»	35	8072	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7176	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοσταρ.)		έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Νάδιγκ. Κρίστομπαλ»	44	7198	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)		Τυρογαλᾶς—Ζαμπάζας	15	1255	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		Κωταπάροπουλος	20	909	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)					
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)		έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)		έτ. «Τορέχα»	20	2506	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)		έτ. «Άριόνα»	22	8432	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Άρεκουΐτσα»	43	7257	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Κανόπους»	44	7138	
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)		έτ. «Λουντεριόνιδι»	24	5185	
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)		N. I. Νομικός	07	1075	
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)		έτ. «Λουνίδι»	19	5173	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.		έτ. «Λουνίδι»	20	6157	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Τράμπι»	55	8798	
ΚΑΛΗ		έτ. «Τράμπι»	54	8005	
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Γιουνίνι»	22	1048	
ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Λουνίνο»	19	5331	
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Τράμπι»	55	6800	
ΚΕΙΠ ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)		έτ. «Ίρις»	42	6782	
ΚΕΙΠ Π ΠΛΑΜΑΣ		έτ. «Άντόρ»	43	7129	
ΚΕΙΠ Π ΣΤΑΡ		έτ. «Άλταμιρα»	45	7211	
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)		έτ. «Γιουρόπα»	44	7123	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Στάρ»	31	8873	
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Καρρέτο»	43	7214	
ΚΙΣΜΕΤ II (δύδωρ.)		έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Σάν Φελίτσια»	17	7574	
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Ρίτα»	20	1618	
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Καρέτο»	43	7068	
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)		έτ. «Μάριν»	43	7166	
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Πανμάρ»	43	7245	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ (λιβερ.)		έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	13	2000	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Τρανσοτεσέανικα»	29	8218	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Χάρταλαν»	42	7176	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Λαίμπεριαν»	44	7281	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Οτσεανικα»	43	7233	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Κένταυρος»	19	6064	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Κάνοπους»	41	7431	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Ιρκαρ»	42	2865	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Τράμπι»	43	7248	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Ορόγιας»	44	7159	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	
ΚΟΝΑΖΑΝΑ		έτ. «Νεπτούνιος»	13	9424	

ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Ρόπτερνταμ 13 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς διῆλθε Θέουταν 20 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκάγιεν»	44	7258	άνεχ. Καλλάο 17 Μαΐου διὰ Περουβίαν
ΚΟΡΘΙ	έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7252	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Βίλμιγκτων 21 Μαΐου
ΚΟΡΦΟΥ Α·ΙΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 6 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλα Έστε»	44	7190	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 19 Μαΐου
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. "Αϊλα Γκράντες	43	7275	άνεχ. Ταματόβον 21 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν, έφθ. 27.
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Μομπάσσα 24 Μαΐου
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	54	10608	έφθ. Λάζ Σαλίνα 27 Μαΐου
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ., λιβερ.)	έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Ρόπτερνταμ 12 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΥΜΑ (Κοστ.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 24 Μαΐου
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βάντα»	43	7330	έφθ. Ντάντρερχτ 21 Μαΐου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεχ. 'Αμβέρσαν 19 Μαΐου διὰ Νέαν Ύόρκην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Μόμπιλ 25 Μαΐου διὰ Χιούστον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΟΥΥ	έτ. «Έργυκάτα»	53	11262	έφθ. Ρόπτερνταμ 26 Μαΐου
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	διῆλθε Κύπρον 26 Μαΐου διὰ Φόλεϋ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	έφθ. Πόρτ "Εσκεβελ 25 Μαΐου
ΛΕΟ Μ. (δυδ., δεξ.)	έτ. «Νηρεύς»	30	9100	έφθ. Σορέλ 23 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραμόντες»	53	13406	άνεχ. Βαλτιμόρην 25 Μαΐου διὰ Λάζ Πιέντρας
ΛΙΔΗ (λιβ.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 14 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Πταναμερικάνα»	44	7256	διῆλθε Σουέζ 16 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	έφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 26 Μαΐου
ΛΙΝΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο ντελ Κάστρο»	43	7262	έφθ. Πιομπίνο 9 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντισ»	27	4966	έφθ. Νοδοφωσίσκην 18 Μαΐου
ΛΟ·ΙΝΤΑ (λιβ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7256	άνεχ. Τάμπαν 25 Μαΐου διὰ Σάν Πέντρα
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβανού)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	εἰς λιμένας 'Ερμυθράς Θαλάσσης 11 Μαΐου
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Θήττρ»	43	10428	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου διὰ Κούβαν
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άργει Πέραμα πάπλω 15 'Απριλίου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόαντ»	44	7160	έφθ. Σουάνζ 16 Μαΐου
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άνδρομέδα»	21	4877	εἰς Γύναιαν 20 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)	έτ. «Απρένα»	21	1489	έφθ. Λοιδίνον 26 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβερ.)	έτ. «Κομπάζ»	43	7208	έφθ. Κολδμπο 17 Μαΐου
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Σηπτέλ 24 Μαΐου
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Όλμεντο»	43	7210	διῆλθεν "Άδεν 20 Μαΐου διὰ Χάρην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δυνσυρ.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διὰ Τεργέστην
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ουλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Λιβερόπουλ 14 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ II. (λιβερ.)	έτ. «Κριστομπάλ»	44	7163	διῆλθε Ντόρερ 26 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7176	έφθ. Ρόπτερνταμ 15 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλ»	20	3594	άνεχ. Άμπανταν 22 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	άνεχ. Λαζ Γκουλέτε 24 Μαΐου δι' 'Αμστερνταμ
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Μαΐου διὰ Κίελον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Φωσίαν»	43	7059	διῆλθε Χολτεναύ 23 Μαΐου διὰ Φλώσιγκ
ΜΑΡΙΛΕΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Μενσαπέ»	41	4729	έφθ. Ροςέριο 22 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)	έτ. «Παναμένα-Γιουρόπο»	48	6034	άνεχ. Μόζι 27 Μαΐου διὰ Μουρόρων
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκαλλογουάινη»	44	7303	διῆλθεν "Έκουατάρ 24 Μαΐου διὰ Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Όδησσον 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (λιβ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	47	6072	άνεχ. Σεμιάνους 24 Μαΐου διὰ Νότ. Αφρικήν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	άνεχ. Ταμπικό 18 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΜΑΡΚΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Εύκάριερος»	43	7033	διῆλθε Φλώσιγκ 25 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Τόκιο 16 Μαΐου διὰ Βαγκούμερ
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άνεχ. Σαουθάμπτον 12 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιβερ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Λός "Αντζελες 12 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18763	διῆλθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διὰ Περσικόν Κόλπου
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έλληνικά συμφέροντα	55	6500	εἰς Σάουθ Σήλδος, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέολια»	27	6144	άργει Πέραμα πάπλω 27 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαΐου.
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ίνκαϊκα»	45	7254	άνεχ. Αμβέρσαν 22 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Λινέραξ»	44	7198	έφθ. Γένιοβαν 28 Μαΐου
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουένδα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Εμδεν 20 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	άνεχ. Ντόρμπαν 25 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Ρόπτερνταμ 23 Μαΐου
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάπτα»	43	1934	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διὰ Βαγκούμερ
ΜΕΣΣΑΘΑΘΥΡΙ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7282	άνεχ. Ρόπτερνταμ 25 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7249	έφθ. Μάντζεστερ 23 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 27
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικο»	25	6806	έφθ. Μόζι 25 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Η. Κορντόμπα»	44	7215	άργει 'Αλεξάνδρειαν πάπλω 15 'Απρ., ἐπισκευὴ
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λιβερ.)	έτ. «Σάιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκον 12 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δεξ.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έφθ. Γένιοβαν 12 Μαΐου
ΜΟΝΟΡΒΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Κέιπ Τάουν 25 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δυδ.)	έτ. «Μιραμόρ»	44	7210	διῆλθε Μοντεβίδεο 14 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙ. (λιβερ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Αμοτερνταμ 27 Μαΐου.
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (λιβερ.)	έτ. «Ελκάρριερος»	44	7207	άνεχ. Μασσαλίαν 24 Μαΐου διὰ Πούντα Αρένας
ΜΠΡΑΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Γκαρράγουασίη»	42	7303	έφθ. Λάγκος 17 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	διῆλθεν "Αγίου Βικέντιον 23 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Στανδί»	30	9243	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 18 Μαΐου διὰ Ρόπτερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Μαραθών»	43	7314	έφθ. Γένιοβαν 17 Μαΐου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	διῆλθε Παναμάν 18 Μαΐου διὰ Καθασάκι
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστο»	43	7176	
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4954	άνεχ. Μπόναν 20 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Νόγια»	43	7191	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διὰ Ριτζέκαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	άνεχ. Νάρδικ 25 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	διῆλθε Φάρερ Πόιντ 18 Μαΐου (διαταγάς):
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ορτεγκούλ»	44	7258	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διὰ Σαβάνναν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΤΕΡ	έτ. «Αλμάγκρο»	43	7238	άνεχ. Κέιπ Τάουν 21 Μαΐου διὰ Σάντος
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ·Υ·ΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7228	έφθ. Ηστ Λόντον 20 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Λουσένα»	45	7164	έφθ. Μόντρεαλ 11 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ	έτ. «Αντριβάτορ»	43	7255	διῆλθε Τρίνινταν 23 Μαΐου διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λιβ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7262	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 Μαΐου διὰ Φορμόζαν
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Νεόδασ»	29	4142	έφθ. Μανιλάν 13 Μαΐου
ΝΕΒΑΔΑ (λιβερ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	διῆλθεν "Αγίου Βοκέντιον 10 Μαΐου διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβερ.)	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	έφθ. Σορέλ 24 Μαΐου
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»			έφθ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου

ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πέρυγκας»	52	11267	άνεχ. Σουάνζ 23 Μαΐου διά Ταμπίκο
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	έφθ. 'Αμβέρσαν 17 Μαΐου
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονόζ»	44	7255	έφθ. Βαστώνη 22 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Μαριάτος»	27	4950	έφθ. Νιούπορτ 25 Μαΐου.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	έφθ. Όδησσον 10 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. 'Αμβέρσαν 27 Μαΐου
ΝΙΚΥ (λιθερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάτα»	53	9188	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Μαΐου διά Σαντιέγκο
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλα Ναβαρένα»	43	7197	έφθ. Λουδίνιον 17 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ.	έτ. «Στάλ Λάιν»	28	9002	έφθ. Άμβέρσαν 20 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπα»	28	6857	άνεχ. Κόπτης Κρίστι 15 Μαΐου διά Λασδίνον
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Ηστέρι Σιφάριγκ»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρη 25 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (λιθερ.)	έτ. «Πετρόλεω»	52	12191	διηλθε Λόδς 'Αντζελες 15 Μαΐου διά Μόζι.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (λιθ.)	έτ. «Παλμύρα»	53	5826	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ντιάνα»	35	4975	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Μαΐου διά Σαντιέγκο
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πετρόλεω»	52	12029	έφθ. Άμβέρσαν 27 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	έφθ. Κόπτης Κρίστι 16 Μαΐου διά Βαγκούμπερ
ΝΟΡΛΑΤΙΑ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7054	διηλθε Σουέτ 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Σίλιετ»	42	7251	διηλθε Παναμάν 21 Μαΐου έκ Χιλής
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Ναφτόλα»	20	7030	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 16 Μαΐου διά Βενετίαν
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φαραλούν»	45	7148	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Κόπτης Κρίστι 16 Μαΐου διά Χάμπτον
ΝΟΥΤΣΙ (λιθερ.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διηλθεν Σουέτ 24 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΤΑΡΝΕΛ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Λιμπέρι Φράγκερ»	44	7061	διηλθεν Παναμάν 21 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΝΤΑΡΝΙ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	άνεχ. Κόπτης Κρίστι 16 Μαΐου διά Παυέρτο Ταράφα
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	άνεχ. Καρπάνια 15 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Βιθάλετ»	24	5789	άργει Πειραιάς όποι 9 'Απρ.
ΝΤΟΜΙΝΕ-Ι-ΤΩΡ	έτ. «Κευπάκος»	25	5531	διηλθεν Τζιμπούτι 12 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άνεχ. Υμούνιεντ 13 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	7974	διηλθεν Αδέν 10 Μαΐου διά Σαγκάν
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Παναμένα-Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Αδέν 24 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Εικαπόσα»	44	7244	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαΐου διά Παυέρτο Ταράφα
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ειμέριο»	44	7175	άνεχ. Κιουρασάο 19 Μαΐου διά Νόρθ Γουαιπέμασούθ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	διηλθεν Λάδσεντ 27 Μαΐου διά Κάρδιφ
	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5653	έφθ. Μπλάφ 25 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικος»	53	17362	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙ·Σ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Πέρνις 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ· (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13652	άργει Αμέρικαν όποι 22 'Απρ., έπισκεψή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Μ· (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	48	11298	άργει Ιννοσίμα όποι 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	14047	άνεχ. Βρέμην 18 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	50	17791	διηλθεν Γιβραλτάρ 27 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	53	14221	έφθ. Ήστχαμ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	49	17725	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 19 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13678	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	53	13660	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Μπιτάνιας 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13934	άνεχ. Πέρνις 19 Μαΐου διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	55	13709	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Α (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13713	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	55	13934	άνεχ. Λίβερπουλ 23 Μαΐου διά Βρέμην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13665	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικός»	55	18790	διηλθεν Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ. (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	55	14000	είς Βρέμην, ύπο συμπλήρωσην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	20595	έφθ. Γκάλερσταου 12 Μαΐου, ζημίαι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13665	άνεχ. Ήστχαμ 20 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	49	17792	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 Μαΐου διά Καβασάκι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Πέρνις 20 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	49	17794	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Σουάλιγκ»	43	13019	έφθ. Κιελού 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	50	17791	έφθ. Γκάλερσταου 24 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλ»	54	13580	άνεχ. Βοστώνη 16 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντος»	54	20611	διηλθεν Πόρτ Σαΐδ 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοβάρα»	43	7028	διηλθεν Παναμάν 14 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 20 Μαΐου.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράγκερ»	44	7255	διηλθεν Θέουταν 12 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	27	8627	άργει Αμστερνταμ όποι 6 Αύγ. 1953
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάϊτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Μουρόπαν 23 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Αλ· Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	έφθ. Ρίον 'Ιανέτριον 8 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 26 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβιλλ»	43	7176	διηλθεν Λόδς 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Καβασάκι
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπατάη»	43	7194	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέπτο»	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαΐου
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	έφθ. Κόπτης 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτριος»	17	992	άνεχ. Τύνιδα 21 Μαΐου διά Μασσάβαν
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ε'βερεστ»	19	974	έφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφό»	44	7223	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	άνεχ. Μπάρρους 15 Μαΐου διά Πέπελ
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	άνεχ. Ντεμεράρα 26 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΑΝΔΩΡΑ (Ωσταρ.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	09	715	έφθ. Νεάπολιν 19 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	έφθ. Γένοβαν 21 Μαΐου
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτιος»	25	4687	άργει Τάιγι όποι 20 'Απρ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Παρδαλίνος»	43	7257	άνεχ. Τακόμαν 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	έφθ. 'Αδελαΐδα 18 Μαΐου
ΠΑΘ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	διηλθεν Γιβραλτάρ 20 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	είς θέσιν 50 Β. και 1.18 Δ., Μαΐου 26 διά Βενεζουέλαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7072	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 Μαΐου
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Σαμποκ»	45	7054	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ·Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέπτο»	43	7139	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Κέιτ Τάουν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	διηλθεν Αλγέριον 24 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Επόλαρ»	19	6495	άνεχ. Νίτον 27 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΠΙΝΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Παράνα»	54	6129	άνεχ. Αμβέρσαν 20 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «ΕΝτέλ Εστες»	44	7190	άνεχ. Χούλι 18 Μαΐου διά Μονρόδια
ΠΙΤΣΑ Χ	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Χάμπτον

ΠΛΟΒΕΡ (λιβερ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Γδύνιαν 13 Μαΐου διά Μπουένος "Άυρες
ΠΟΛΙ		έτ. «Πλαναμάς»	54	9188	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 19 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΠΟΔΥΞΕΝΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	εἰς θέσιν 20 Β. και 106 Δ., Μαΐου 22 διά Λίβερπουλ
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Άρης»	43	7257	έφθ. Κόμπι 26 Μαΐου
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	διῆλθε Πούλο Μπαύκον 10 Μαΐου διά Ροζάριο
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)		έτ. «Πουκού»	36	7104	έφθ. Καλκούτταν 3 Μαΐου
ΠΟΥΝΤΑ		έτ. «Πούντα Γκόριτα»	21	2197	άνεχ. Μπόναν 17 Μαΐου διά Μπέλφαστ
ΠΡΑΝΤΟ		π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει "Αμβέρταν από 28 Μαρτ., έπισκευή
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαΐου δι' "Αμβέρσαν
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντελ "Εστε»	44	7192	εἰς θέσιν 30 Β. και 20 Δ., Μαΐου 24 διά Λίβερπουλ
PANTIANT (δεξ.)		έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Μαΐου διά Χιούστον
ΡΕΑΛΜΑ		έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	άνεχ. Καρπάτι 22 Μαΐου διά Κολόμπο
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χωδ.)		έτ. «Εμπρέου»	42	7176	"Ιδε : "ΚΕ·Π ΠΑΛΜΑΣ", ως μετωνυμάσθη
ΡΕΝΑ		έτ. «Πάξ»	20	5686	έφθ. "Υμουίντεν 22 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Ριό Γκράντε»	44	7176	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαΐη 19 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	άνεχ. Άλος "Αντζέλες 8 Μαΐου διά Καβασάκι
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άνεχ. Νόρρκοπιγκ 2 ΖΜαΐου διά Κότκα
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ		έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 Μαΐου δι' "Αμστερνταμ
SAINTE ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Παράνα»	44	7281	διῆλθε Θέουταν 21 Μαΐου δι' "Εμδεν
SAINTE ΤΖΩΝ		έτ. «Σσινέ»	44	7176	έφθ. Ρίτζεκαν 11 Μαΐου
ΣΑΜΟΥΑ		έτ. «Ντελ "Εστε»	18	5727	διῆλθε Ντακάρ 15 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	27	5185	διῆλθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Σούελγκα»	44	7282	διῆλθε Λός "Αντζέλες 17 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10652	άνεχ. Χάλιφας 16 Μαΐου δι' "Αμμουάτη Μπαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζια»	23	5372	λίθ. Λίβερπουλ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ		έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	διῆλθε Κων) πολιν 22 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δεξ.)		έτ. «Αλάντικικα»	44	10546	εἰς μεταφοράς "Αρουάτας — Μαρακάζιτο
ΣΑΝ ΠΑΝΤζΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Σάν Παντελέμων»	44	7283	διῆλθε Παναμάν 17 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	διῆλθε Τρινινταν 22 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	διῆλθε Παναμάν 5 Μαΐου δι' "Αμβέρσαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ. «Σάν Μαρίτιμο»	44	7210	διῆλθε Τρινινταν 23 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Σάν Μαρίτιμο»	43	7189	έφθ. Ρερουδίαν 9 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Λίβερπουλ 20 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Βατόρες»	43	7257	άνεχ. Βαγκούδερ 13 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβερ.)		έτ. «Σάν Τζών»	44	7176	ένθ. Μπιλμπάρ 25 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πρασουάνα»	43	7164	διῆλθε Αγίον Βικέντιον 23 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)		έτ. «Πρασινάια»	43	7179	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 19 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν
ΣΑΝΝΠΗΜ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	ένθ. Περσικὸν Κόλπον 22 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)		έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΣΑΝΤΟΥ·ΤΣ		έτ. «Άδισα	20	2606	άνεχ. Πουέρτο Καμπέλλο 14 Μαΐου διά Λά Γκουατίρα
ΣΑΣΖΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Πέρνις 19 Μαΐου διά Λίβανον
ΣΑΣΖΟΝΣΚΑΥ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ΣΑΣΖΟΝΧΔΑ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούν 19 Μαΐου διά Μπάνιας
ΣΑΠΠΩ		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Μαΐου διά Νότιον Γαλλίαν
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Τέρμαρα»	44	7212	άνεχ. Μόλι 9 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	εἰς θέσιν 31 Β. και 59 Δ., Μαΐου 19 διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)		έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	εἰς Μπουεναβεντούρα 10 Μαΐου
ΣΗ ΓΟΥ·ΙΝΤ (λιβ.)		έτ. «Κάνοπους»	55	16100	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)		έτ. «Στηρέντερς»	44	7176	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 18 Μαΐου
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)		έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	άνεχ. Οζάκαν 24 Μαΐου διά Καβασάκι
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)		έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	διῆλθε Χονδούλού 17 Μαΐου δι' "Ιαπωνίαν
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)		έτ. «Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7248	άνεχ. Γιαδάτα 15 Μαΐου διά Βαγκούδερ
ΣΗΓΚΛΟΡΙΟΥΣ (λιβ.)		έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	άνεχ. Σορέλ 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Πρέστον»	43	10564	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΣΗΚΟΜΕΤ		έτ. «Σάν Φελίππε»	43	7185	διῆλθε Λός "Αντζέλες 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβερ.)		έτ. «Κόραλ»	45	7221	άργει Κιούρε πάτο 20 'Απρ.
ΣΗΛΑ·Ι·Φ (λιβερ.)		έτ. «Σηφάρερ»	43	7239	διῆλθε Παναμάν 24 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)		έτ. «Ονδύρας Σίππιγκ»	44	7212	διῆλθε Μανίλλαν 22 Μαΐου (διαταγάς
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)		έτ. «Κάρρυκα ντελ Σύρ»	44	7254	εις θέσιν 31 Β. και 59 Δ., Μαΐου 19 διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)		έτ. «Μιτάχια Σαλίνας»	44	7187	εἰς Μπουεναβεντούρα 10 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)		έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ		έτ. «Ινουλάρ»	44	7261	διῆλθε Ηγύες Μόκπο 18 Μαΐου διά Πουσάν
ΣΙΜΩΝ		έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Λίβερπουλ 26 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ		έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Μόμπιλ 20 Μαΐου διά Κορέαν
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)		έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	διῆλθε Παναμάν 13 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)		έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Νέαν Υόρκην 15 Μαΐου.
ΣΟΥΛΑ		έτ. «Εγκλόμπο»	19	6547	διῆλθε Θέουταν 23 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Κάμαρον»	18	849	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 24
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)		Κ. Α'τυχίδης	25	6810	άνεχ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου διά Σαβάναν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ		έτ. «Αίολος»	43	7199	εἰς θέσιν 16 Ν. και 37 Δ., Μαΐου 20 δι' "Αργεντινήν
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διῆλθε Βαμπάναν 17 Μαΐου δι' "Υμουίντεν
ΣΤΑΡ (λιβερ.)		έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΣΤΕΝΙΕΣ		έτ. «Πινογκάνα»	43	7282	διῆλθε Παναμάν 18 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΣΤΟΡΚ		έτ. «Μαροπάν»	41	7111	έφθ. Αμπαντάν 25 Μαΐου.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7253	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 25 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΥΡΑ		έτ. «Βέττμαρ»	44	7207	έφθ. Βαγκούδερ 19 Μαΐου
ΣΩΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Άριδον»	21	7409	άνεχ. Εμδεν 17 Μαΐου δι' "Ηνωμένας Πολιτείας
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Κιουρασάο 9 Μαΐου διά Μαρακάζιτο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (θύσιορ.)		έτ. «Μπέλεν»	43	7235	έφθ. Πόρτ "Εβρεγκλάντ 25 Μαΐου
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)		έτ. «Σάν Ατανάσιο»	15	2557	διῆλθε Ιγβράλταρ 22 Μαΐου δι' "Εσμπτζεργκ
ΤΑΥ·ΓΕΤΟΣ (λιβ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7131	διῆλθεν "Αγιον Βικέντιον 8 Μαΐου δι' "Αργεντινήν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)		έτ. «Δίδω»	43	7258	έφθ. Τεργέστην 21 Μαΐου
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)		έτ. «Σηκέρριερς»	43	7231	διῆλθε Τάμπαν 20 Μαΐου.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	διῆλθε Ιγβράλταρ 21 Μαΐου διά Γένοβαν, έφθ. 25
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)		έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	έφθ. Ντώρμπαν 17 Μαΐου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ		έτ. «Γκλορίανων»	44	7055	άνεχ. Νιούπορτ 26 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)		έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΤΖΟΥΛΙΑ		έτ. «Κούκορτιας»	20	3526	διῆλθε Σουέζ 15 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)		έτ. «Μιταλμπόσα»	54	18717	άνεχ. Φόλει 20 Μαΐου διά Μτάγνιας
TINA ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)		έτ. «Λιμπέρτες»	53	25010	διῆλθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
TINI (δεξ.)		έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	52	12523	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 11 Μαΐου διά Καμπάνα
ΤΙΟΓΚΑ (αιθιοπ.)		έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	έφθ. Αδεν 21 Μαΐου
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)		έτ. «Ημισφαίριο»	44	7242	άνεχ. Λά Ρωμάνα 19 Μαΐου δι' "Αρούμπαν
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιβερ.)		έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Βαλτιμόρη 21 Μαΐου
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβερ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	έφθ. Μαντράς ρόδις 26 Μαΐου
ΤΡΙΑΙΝΑ		έτ. «Κάριμπα»	19	5670	διῆλθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Τσιταγκόγκ
ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ (λιβερ. δεξ.)		έτ. «Θήσατρα»	43	7289	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαΐου διά Τανάμο

ΤΡΟΥ. (διδουρ. δεξ.)	έτ. «Κολόνα»	21	8206	άργει Σέλμπορν από έτους
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικανα»	43	7228	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 21 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ντέ Κάρδυκο»	44	7214	“Ιδε: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β., ώς μετωνυμάσθη
ΤΥΧΑ	έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	διήλθε Ντόβερ 25 Μαΐου δι' Εμδεν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	εις Ιαπωνίαν, συμπλήρωσιν
ΥΨΗΛΑΟΥ	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαΐου
ΦΑΙΑΣ II.	έτ. «Πόλας»	44	7060	άνεχ. Μόζι 16 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Λονδίνον 25 Μαΐου
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινικάτος»	45	7263	διήλθε Τρινινταντ 18 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεντ
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν Εντερπράϊζ»	44	7216	άνεχ. Λος Αντζέλες 15 Μαΐου διά Κέπιτ Τάουν
ΦΙΑΤΡΙΚ II. (λιθερ.)	έτ. «Ρόζ»	22	1833	Σκελεπέτα 20 Μαΐου διά Λονδίνον
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιθερ.)	έτ. «Προγκοέσσο»	44	7247	έφθ. Σουάν 4 Μαΐου
ΦΟΙΝΙΞ (λιθ.)	έτ. «Ιντηπέντεν»	43	7237	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Κάλυπτελ»	44	10983	άνεχ. Ράτ Τανούρα 24 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Νόλιντο»	21	3522	άνεχ. Πέρνις 18 Μαΐου διά Βουβάνη
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λιθερ.)	έτ. «Γκρόθαμ»	43	7242	έφθ. Βαλτιμόρη 16 Μαΐου
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	εις Τσιτταγκόγκ 14 Μαΐου
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Τρανσότσεάνικα»	54	15749	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Μαΐου διά Χάρην
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διήλθε Σουεζ 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)	έτ. «Ιντερνάστοναλ»	42	7092	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Γέουνθαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Βαγκούνερ 6 Μαΐου διά Τόκιο
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάρτεν Κρός»	53	12513	άνεχ. Νέαν Υόρκη 21 Μαΐου δι' Αρούμπταν
ΧΡΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Γκράνσοντ»	43	7258	έφθ. Μπουένος Αϊρες 10 Μαΐου
ΧΡΥΣ Χ. (λιθερ. δεξαμ.)	έτ. «Ούνδσωρ»	43	7243	έφθ. Πειράν Πίτα 25 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Σάλτ Εντ 26 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιθ.)	έτ. «Γουν. Σίππερες»	55	24000	εις Κόπτε, δίλ ομπλήρωσιν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Χίνγκ Κόγκ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιθερ.)	έτ. «Μαρακαΐ»	44	7256	άνοικτά Βερμούδων 10 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τσανσοτσεάνικα»	42	7084	έφθ. Ιμιγχαμ 24 Μαΐου
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιθερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Ορο»	40	5557	έφθ. Μπάκρειν 22 Μαΐου
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Οόησσον 18 Μαΐου

(Συνέχεια ναυλώσεων ἐκ τῆς 32ας σελίδος)

νεκτή ταξίδια, έναρξις 'Ιουλίου.
«ΚΥΑΝΟΣ» (λιθερ.) 15.500 τόνων π.ω., τάιμ-τσάρτερ διά συνεχή ταξίδια Δυτικού Ήμισφαίριου (μεταφορικά πετρελαιοειδών) δολλ. 2.85, έναρξις 'Ιουνίου και λήξις τέλος 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΤΙΚΟΥΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 15.000 τ. πετρελαιοειδών δι' Ιωαννίνων 55% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 'Ιουνίου.

«ΛΑΙΑΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών δι' "Απω Ανατολήν 30% έπι έλασσον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσις 25 'Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 24.000 τόν. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόπτινεν, όφιον Σκανδινανίαν, Τενερίφφων ή Μεσόγειον, 30% έπι έλασσον της βάσεως τού Σκέιλ, φόρτωσις όρχος 'Ιουνίου.

«ΧΛΟΗ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 22.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 52½% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Ιουνίου.

«ΣΑΛΣΑΑΣ» (νορβηγ.) έκ Νεαπόλεως ή Νοτίου Γαλλίας 12.000 τ. πετρελαιοειδών διά Πειραιά 12—, ήνω Θεσσαλονίκην 13—, Κωνσταντινούπολιν ή Αλεξανδρειαν 14—, Λάρνακα 14/6, Αλεξανδρέππαν ή Βιρτστόν 15—, φόρτωσις 1—10

'Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. πετρελαιοειδών δι' άνατολικήν άκτην Νοτίου Αμερικής 35% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις μέσα 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΜΠΤΗΜ» (λιθερ.) 16.500 τόνων π.ω. (συνεχή ταξίδια εἰς την περιοχή Μαρακάϊπο) δολλ. 2.90, έναρξις 30 'Ιουνίου και λήξις 15 'Οκτωβρίου.

«ΗΒΗ» (άμερικ.) έκ Καλιφορνίας 15.000 τ. πετρελαιοειδών διά Νόρδερν ρείντς 25% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 2 'Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν — Κόπτινεν, 30% έπι έλασσον τού Σκέιλ, έν συνεχεία δε τρία ταξίδια έκ Περσικού Κόλπου δι' Αθεν, έναρξις 10—25 'Ιουνίου.

«ΑΤΤΑΛΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιθερ.) έκ λιμένων Περσικού Κόλπου 16.500 τ. πετρελαιοειδών δι' Αγγλίαν—Κόπτινεν, 30% έπι έλασσον της βάσεως τού Σκέιλ, είτα δε τρία συνεχή ταξίδια έκ Περσικού Κόλπου δι' Αθεν, έναρξις 20—30 'Ιουνίου.

«ΖΙΝΙ» (λιθερ.) έκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. πετρελαιοειδών δι' άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (θρεπίων τού Χάπτερας) 37½% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 29 Μαΐου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιθερ.) 18.500 τόνων π.ω., τάιμ-τσάρτερ διά μεταφοράς Δυτικού Ήμισφαίριου, 42½% έπι έλασσον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξις 13 'Ιουνίου και λήξις 31 'Ιουλίου.

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσία.

Τηλ/νον: 83095

Δρσις: Dockstrasse 23

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAN
Tel. 81672 Tel. 4441, 4442 Tel. 510 Tel. Brake 510
83172

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

115-9 Riley Str. Tel.—Cables

SYDNEY — NSW

«SPIRO» SYDNEY

Διευθυντής Γ. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Έμβασματα εις ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΛΙΤΟΝ.— Ταχεία και άκριβης ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τα Σπέσιαλ Τσέκς.
Έχαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, New York I
Telephone: OXFORD 5-5400
Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-0900

ATLANTIC
MEDITERRANEAN
ANGELIKA
AEGAION
TETI
HELIOPOLIS
IONION



The Aegean Navigation
TYPALDOS BROS C° LTD

MEDITERRANEAN LINES

T.S.S. "**ATLANTIC**"

FORTNIGHTLY REGULAR SERVICE BETWEEN
PIRAEUS - ALEXANDRIE - BEIRUT - PIRAEUS - GENOVA - MARSEILLES

T.S.S. "**MEDITERRANEAN**"

REGULAR WEEKLY SERVICE BETWEEN
PIRAEUS - BRINDISI - VENICE - PIRAEUS - ISTANBUL

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. ΖΟΛΩΤΑ

Τὴν 30ην Ἀπριλίου συνήθησεν ἡ ἑτοῖς τακτικὴ γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ενώπιον τῆς ὀποίας ὁ Διοικητής αὐτῆς κ. Ξενόφ. Ζολώτας ἀνέγενται τὴν ἔκθεσίν του ἐπὶ τοῦ Ἰστολογισμοῦ χρήσεως 1954, ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ έτος τούτου καὶ ἐπὶ τῆς ἔξελίζεως τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας καὶ τῆς διεθνούς τοιεστάτη. Τὸ κείμενον τῆς ἔκθεσεως τοῦ Διοικητήν κ. Ξενόφ. Ζολώτα ἔχει ὡς ἔξῆς :

1. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1954

«Κύριοι Μέτοχοι,

1. Έκ της άνωθεν παραπομπής των «άποτελεσμάτων χρήσεως» του ληξαντος έτους 1954 προκύπτει, ότι οι ακαθάριστοι πρόσδοσοι της Τραπέζης άπο τούκους, προμηθειάς και λοιπώς φύλεταις είχαν διαφόρων έργασιών αυτής, άνηλθον είς δραχμας 291.137.966,45, ενώ αφ' έπερου το σύνολον των δαπανών δι' απόδοχος προσωπικού, άποζημιώσεις, έδοδα διαχειρίσεως, άποσβεσίς προδημώνεις και εισφοράς είς τα Ταμεία προσωπικού άνηλθον είς δραχ. 279.388.927,45.

Μετά τὸν συνυπολογισμὸν καὶ τοῦ ὑπολοίπου ἐκ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς προηγουμένης χρήσεως προέκυψαν καθαρὰ κέρδη ἐκ δραχμῶν 12.447.129.60. Εκ τοῦ ποσοῦ τούτου προτείνομεν πρὸς υμᾶς, συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρον 71 τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης, τὴν διάθεσιν ποσοῦ δραχ. 2.4 ἑκατόν, πρὸς πληρωμὴν τοῦ κεκανούσιμου μερίσματος πρὸς 4 % ἐπὶ κεφαλαίοις δρχ. 60 ἑκατομ., ὡς καὶ τὴν διάθεσιν ποσοῦ δραχ. 1.933.625 πρὸς ἔντισχυσιν τοῦ τακτικοῦ ἀπόβεματικοῦ καὶ ἴσου ποσοῦ δραχ. 1.933.625 ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ὡς συμμετοχῆν του εἰς τὸ κεφαλαῖον μερίσμα τοῦ Ταξιδίου.

Κατόπιν της μεταφοράς του ἀνωτέρω ποσοῦ εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ τακτικού ἀποθεματικοῦ τῆς Τραπέζης, τὸ τελευταῖον τούτῳ ἔξισούται πρὸς κατεβδηλώμένου μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς Τραπέζης, ἀνερχόμενον εἰς δύο 60 ἑκατομμύρια.

2. Συμφώνως πρός τὸ μηνιθέν ἄριθρον τοῦ Καταστατικοῦ, μετά τὴν ἔξιστων τοῦ αποθεματικοῦ πρός τὸ κεφάλαιον, ἐφ' ὃσον ὑπάρχει πλεονασμά κερδῶν μὴ κατανεμηθὲν κατά τὰ ἀνωτέρω, «τὸ τέταρτον τοῦ πλεονασμάτος τουτοῦ ἡ 4% ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου, ὅπότερον εἴνει μικρότερον ποσοῦν, καταβάλλεται εἰς τοὺς μετόχους, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τὸ Δημόσιον».

Ως έκ τουτού και ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω διατάξεων τοῦ Καταστατικοῦ τῆς Τραπέζης, προτείνομεν πρὸς ὑμᾶς τὴν διάθεσιν ποσοῦ δρχ. 1.360.000 πρὸς πληρωμὴν προσβέτου μερίσματος ἐκ δραχ. 17 κατὰ μετοχήν, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν διάθεσιν δραχ. 4.080.000 ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου, ὡς πρόσβετον συμμετοχήν αὐτοῦ εἰς τὰ καθαρά κέρδη τῆς Τραπέζης.

Έκ της ώς άνω κατανομής και διαθέσεως τών καθαρών κερδών του 1954 προκύπτει αφ' ένδος μέν, ότι τὸ Δημόσιον συμμετέχει εἰς τὰ κέρδη τῆς Τραπέζης κατά ποσόν ἐλαφρώς ἀνώτερον τοῦ κατανεμηθέντος εἰς αὐτὸν κατά τὸ προηγούμενον ἔτος, αφ' ἑτέρου δὲ ὅτι τὸ διανεμενόν εἰς τοὺς μετόχους τῆς Τραπέζης μέρισμα ὑπερβαίνει τὸ διανεμηθέν διά τὸ 1953 κατά πλέον τοῦ ἡμίσεος.

3. Δέοντας νὰ παραπρηθῇ ἑνταῦθα, διὶ τὸ συμετοχὴν τοῦ Δημοσίου εἰς τὰ κέρδη τῆς Τραπέζης, ηγίας δημιουργεῖ πόρου, ἐστω καὶ μικροῦ σχετικοῦ μεγέθους, ὑπὲρ τοῦ προϋπολογισμοῦ, δὲν ἀποτελεῖ τὴν μόνην καὶ ἀποκλειστικὴν μορφὴν ὡφελεῶν ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἐκ τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἔδυτον προνοιῶν καὶ ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρύματος· Ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος, ὑπὲρ τὴν ίδιοτηταν αὐτῆς, ὡς Κεντρικῆς Τραπέζης τῆς Χώρας παρέχει σημαντικὰ υπηρεσίας ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἀσκούσας διαφόρους λειτουργίας διὰ λογαριασμῶν αὐτοῦ, ἀπὸ τὰς οἰκονομικὰς ἐπιβαρύνσεις τῶν πόιων τοῦ Ἐλληνικὸν Δημόσιον, μέχρι σήμερον, εἶναι πλήρως ἀπῆλλαγμένον.

“Η διανομή ήτησεν μέρισμάτος ἀπότολει ἱκανοποιητικὸν ἐπίτευγμα, ἵδιώς υπὸ τῷ πόλιν ἔννοιαν, δῆτι ὅτι ἀπλῶς παρέχεται η̄ προσφορά καὶ αὐτοί οἱ εἰς τὴν ιδιωτικὴν ἀπόταξιν εἰσιν. Ήττις εἶνε ἐπενδεδυμένη εἰς τὸ μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς Τραπέζης, ἀλλὰ δῆτι ἡ ἀμοιβὴ αὐτῆς περιέρχεται εἰς τὰ ἀπότελουντα τὸ μέγιστον μέρος τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης εύεγκαγή καὶ κοινωφελῆ ιδρύματα, τῶν ὅποιών ταὶ οἰκονομικά, εἰς πᾶσαν ἐπόχην καὶ περιστασιν, δέους νὰ τυγχάνουν ἐνισχύεσσαν καὶ υποστηρίζεσσαν.

4. Πρέπει, έπισης, νὰ τονισθῇ, ότι η πραγματοποίησις υψηλών κερδών δεν αποτελεῖ τὸν κύριον σκοπὸν του Εκδοτικού Ιδρυμάτος. Ή πολιτική τῆς Τραπεζῆς τῆς Ελλάδος έπι τοῦ σημείου τούτου είναι σαφής καὶ πρὸς διπλούν κατατείνει ταύτοχρόνων σκοπῶν, ἀφ' ἐνὸς μὲν νὰ κατστήσῃ τὴν ἀσκησιν τοῦ Εκδοτικού προνομίου καὶ τῶν μετ' αὐτῷ συνυπαρσεμένων λειτουργιῶν, ὅσσον τὸ μνατόν ευθητούτερον ἀπὸ ἀπόψεως τραπεζικού καὶ συνεπῶς κοινωνικοῦ κόστους καὶ ἀφ' ἔτερου νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐξισορρόπησην τῶν δαπανῶν λειτουργίας της, ὡς τραπεζικού ιδρυμάτος πρὸς τὰς προσδόσεις αὐτῆς.

Πράγματι δέ τὸ κόστος τοῦ χρήματος ἐκ τόκων τῶν διαφόρων χορηγεσσεων Τραπέζης πρὸς τὴν οἰκονομίαν, ἐκφραζόμενον ύπο μορφὴν μέσου ἑπτοικού ἐπιτοκίου, δεν υπερέβη κατὰ τὸ έτος 1954 τὸ ποσοστὸν 3.34 % ἔναντι μέσου ἑπτοικού 3.54 % διὰ τὸ έτος 1953.

Θεωρούμεν σκόπιμουν γά τα παραθέτουμενά μερικά από τα ισχυρά επίτοκια δανεισμού υπό της Τραπέζης της Ελλάδος πρός θασιτούς κλάδους της οικονομίας. Το επίτοκιον δανεισμού υπό της Τραπέζης της Ελλάδος πρός την Αγροτικήν Τράπεζαν, μέσω της οποίας παρέχονται αι πιεσώσεις πρός την γεωργικήν οικονομίαν, άντιπροσωτεύουσαν τά 67,2% του συνολού των χορηγήσεων έκ του έδικτου προγράμματος, ανέρχεται εις μόνον 1,5% έπισως. Τά χορηγούμενα πρός τὰς μπορικάς Τραπέζας κεφάλαια διά την χρηματοδότησην της βιοτεχνίας, παρέχονται πρός αυτάς με επίτοκιον 2%, τά διά τό καπιτεμπόριον πρός 1,5%, τά διά την διομηχανίαν πρός 5%, τά διά τάς έπαρχιακάς διομηχανίας και διά τάς ήλεκτρικάς επιχειρήσεις πρός 4%, τά πρός την Κτητοτικήν Τράπεζαν πρός 3%, τά διά τό έξαγωγικόν έμποριον πρός 5%. Έπιστεικώς μεγαλύτερα ταύτα επίτοκια όφερωστι το μέρος τών χορηγήσεων της Τραπέζης της Ελλάδος τῶν διενεργουμένων μέσω των λοιπῶν Τραπεζών. Αντιστοιχούν επομένως εις διλιγόντερον τοῦ ήμίσεος τῶν εωραϊκών χορηγήσεων, αιτίων παρέχονται πρός τό έλαχιστον επιτόπιον. Μόνον αι ςτά εύθειας χορηγήσεις της Τραπέζης της Ελλάδος πρός οὓς διαφέρουσαν κλάδους της οικονομίας, διενεργούνται εις τά αυτά επι-

τόκια, εἰς τὰ ὅποια γίνεται καὶ ὁ διαινεισμὸς ὑπὸ τῶν λοιπῶν Τραπεζῶν καὶ τούτῳ πρὸς ἀπόφυγην ἀνταγωνισμού ὑπὲρ οἰστρήπτοεις ἔνικοιαν ὑπὸ τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρύματος εἰς βάρος τῶν λοιπῶν Τραπεζῶν. Ός ὥσμας ἀγωτέρω ἐλέχθη, παρὰ τὸ διαφορισμὸν αὐτῶν τῶν ἐπιτοκίων, τὸ μέσον κόστος τῆς Ἐκδοτικῆς λειτουργίας, δῆι μόνον παρέμεινε χαμπλόν, ἀλλὰ ἐμειώθη μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1953 καὶ 1954.

5. Εἰς τὴν πραγματοποίησιν μεγαλυτέρων ἀκαθαρίστων προσδόδων ὑπὸ τῆς Τραπέζης κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος, σειρήνει πρὸς τὸ προηγένειν, συνετέλεσαν πλείονες λόγοι, μεταξὺ τῶν πρώτων δέον νὰ αναφερθῶσιν : Ἀφ' ἐνὸς ἡ διεύρυνσις τῶν τοποθετήσεων, ἣτις συνδέεται πρὸς τὴν ηγένεμνην δραστηριότητα τῆς χώρας καὶ ιδιώς τοῦ διοικητικοῦ τομέως καὶ ἀφ' ἔτερου ἡ συναλλαγματική κίνησις, ἣτις κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος υπῆρχε σημαντική. Ἐπὶ πλεόν ηγένεμναι πρόσοδοι ἐδημιουργήθησαν ἐπίσης διὰ τὴν Τράπεζαν ἐκ τῆς τοποθετήσεως καὶ διαχειρίσεως τῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ πηρουμένων συναλλαγματικῶν διαβεσίμων.

Καθ' οδονάν ἀφορὰ τάς σημειωθέσας αὐξήσεις εἰς διαφόρους κατηγορίας δαπανών λειτουργίας τῆς Τραπέζης δέον νά παρατηρθοῦν τά έξης: "Η αὐξήσις τῶν δαπανῶν τῆς Τραπέζης εἰς ἀπόδοχάς του ἐνεργείᾳ προσωπικού προβλήθεν ἐκ τῆς δυνάμει υπουργικῶν ἀποφάσεων γενομένης ἀναπτροσαμογής τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἔργαδων μένων ἐγένει, καθὼς καὶ τῶν τραπέζικῶν ὑπαλλήλων. Πρὸς τούτοις σχετικὴ αὐξήσις, τῶν ἐν λόγῳ δαπανῶν ὀφείλεται εἰς τὴν φυσιολογικὴν ἔξελιξιν τοῦ ὑπηρετούντος προσωπικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸν ισχύοντα κανονισμὸν καὶ ὀργανισμὸν. Θά πρέπει δὲ νά παρατηρηθῇ, διτὶ ἡ αὐξήσις τῆς κατηγορίας ταυτῆς τῶν δαπανῶν θά δο μεγαλύτερα, ἔαντα κατὰ τὸ λήξαν ἔτος δὲν εἶχε λάθει χώραν ἔξοδος ἰκανού ἀριθμού ὑπαλλήλων ἀνωτέρων βαθμῶν καὶ κατὰ συνέπειαν ἀπολαύοντων υψηλοτέρων μισθῶν. Τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα εἴτε τῶν μεταβολῶν, αἵτινες ἀπέβλοντον εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς Τραπέζης, εἰνε ἄφ' ἐνὸς μὲν μείσωνς τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1954, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος, καὶ ἀφ' ἔτερου μικροτέρου ἐν σχετικῇ ἀναλογίᾳ ἐπιβάρυντος τῶν δαπανῶν δι' ἀπόδοχάς προσωπικοῦ, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν, δεβαῖος, τῶν ἐπισήμως ἐπιβληθείσων αὐξήσεων.

6. Θεωρούμενη ἀπαραίτητην να τονίσωμεν ἐνταῦθα, διτὶ ἡ πολιτικὴ τῆς Τραπέζης καθ' ὃνδις ἀφορᾶ γενικών τονισμῶν εἰς τὰς πάσης φύσεως διπλάνας λειτουργίας καὶ διαχειρίσεως, θὰ είνει σταθερῶς πολιτικὴ οικονομιῶν. Πάσσα δὲ σχετικὴ διαπαύν θὰ συνδέεται κατ' ἔθυμον λόγουν καὶ θὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς σκοπούντας ἀπόλυτως δικαιολογημένους ἀπὸ τὴν καλῶς ἐννοούμενή δράσιν τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρύματος. Ἡ συστηματικὴ ἐφαρμογὴ τῆς πολιτικῆς ταύτης δόθηκε σε εἰς τὴν βαθμαίαν μείωσιν τούτου κόστους λειτουργίας τῆς Τραπέζης.

Πρός ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου, ὅχι μόνον θέλουν ληφθῆ καὶ ἔφαρμασθη μετὰ συνεπειάς τὰ μέτρα, τὰ ὅποια συγκλίνουν εἰς τὴν συμπίεσιν τῶν μὴ δικαιολογημένων δαπανῶν, ἀλλὰ καὶ θὰ ἐπιδιωχθῆ εὑρτέρᾳ ἀναδιογάνωσις τῶν δάσεων τῆς Λειτουργίας τοῦ Ἰδρύματος πραγματοποιουμένων διὰ τῆς ὁδού ταύτης ταύτοχρονῶν, τόσον τῶν ἀπαραίτητων οἰκονομιῶν, ὅσον καὶ τῆς εὐρύθμοτέρας καὶ ἐπὶ τῇ δάσει τῶν νεωτέρων μεθόδων τῆς τραπεζικῆς τεχνικῆς διεξαγωγῆς τῶν ἐργασιῶν τοῦ Ἰδρύματος.

Ορισμέναι καὶ ἐπιθαρύνουσι τῶν ἀποτελεσμάτων χρήσεως τοῦ λῆξαντος ἔτους σκοπὸν ἔχουσι τὴν τακτοποίησιν στοιχείων τινῶν τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς Τραπέζης. Μεταξὺ τούτων ἑτακοτοποίηθε καὶ «ἄξιας ὑλικοῦ τραπεζογραμματίων» διὰ τῆς γενομένης Ισχυρᾶς ἀποσθέσεως. ήτις κατέστη ἀναγκαῖος ἐπὶ τοῦ λόγου ὅτι τὰ πρὸ τῆς καταργήσεως τῶν «χιλιάδων τραπεζογραμμάτων ἀποσύρουνται ταχύτερον τῆς κυκλοφορίας ἀφ' διτοπροεβλέπετο, ὅτε ἔξεπυοντο καὶ ἐτίθεντο εἰς κυκλοφορίαν. «Η τακτοποίησις τοῦ στοιχείου τούτου τοῦ ἐνεργητικοῦ ἥτο ἀπολύτως ἐπιθεβλημένη καὶ ἔδει· νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τούτου, ίνα μὴ σωρευτικῶς ἐπιθαρύνῃ μόνον μελλοντική τινα χρήσιν.

Έξι όλου, ή ἐκκαθάρισις και ἐπομένως ή ἔγυίανσις ἑτέρων στοιχείων των ουνών ἐνεργητικού, καθώς και ἀπατήσεων, ἐπέβαλλε τὴν δημιουργίαν προθλέψεων ποσού μεγαλύτερου ἢ κατὰ τὸ παρελθόν εῖτος. Διεκρινίζομεν, δημως, ὅτι η ἔγυίανσις αὐτὴ τὸν ἐνεργητικοῦ συνδέεται κυρίως πρὸς χορηγήσεις διὰ σκοποὺς εὑναγείς και εύρυτάτης κοινωνικῆς ἀποστολῆς, πρὸς τοὺς ὄποιούς ή δράστης τῆς Τραπέζης ὑπῆρξε πάντοτε στενῶς συνδεδεμένη.

Al δαπάναι ἐπίστης τῆς Τραπέζης ἔξι εἰσφορῶν εἰς τὰ διάφορα Τα-
μεῖα προσωπικού παρουσιάζονται ηγένημενοι συγκρίσει πρὸς τὸ πα-
ρόλθιν ἔτος. Ἡ τοιάυτη, δικαὶος, αὐξῆσης εἶνε ἔξι δλοκήλους συντρημένη
πρὸς τὴν αὔξησιν τῶν ἀπόδοσην, περὶ ής ἐγένετο ἀνωτέρω λόγος καὶ τὴν
ὅποιαν ἀκολουθεῖ κατό τὴν ἀνάλογιαν τῆς κεκανονισμένης συμμετοχῆς
τῆς Τραπέζης εἰς τὰ κατηγορίας ταύτας τῶν εἰσφορῶν.

7. Οφείλομεν, πρὸς τούτοις, νὰ τονίσωμεν τὴν ἀφοσίωσιν, μετὰ τῆς ἡποίας τὸ προσωπικὸν τῆς Τραπέζης ἐπίδιδεται εἰς τὴν ἔκτελέσι τῶν καθηκόντων τοῦ Προθυμία, ἐργατικότης καὶ πνεύμα συνεργασίας χα-
στικτρίζει τοὺς ἐν τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος ἐργαζομένους ἀπὸ τῶν ἀνωτάτων μέχρι τῶν κατωτάτων βαθμῶν τῆς ἴεραρχίας. Μὲ Ικανοποίησιν διαπιστώμενον τούτῳ καὶ παρασκαλούμενον τὴν Γειτνίαν Συνέλευσιν, δῆπας
Θεωροῦμεν ἐπίβεδλημένου τὴν στιγμὴν αὐτὴν νὰ στρέψωμεν τὰς σκέ-
ψεις μας πρὸς τοὺς δεινοπαθοῦντας πληθυσμοὺς τῶν σεισμοπλήκτων πε-
ισοχῶν, μεταξὺ τῶν ὅπισών δ' Βόλων εἰνὲ πλέον προσφάτως σκληρῶν
πληγείσα. Ή Τρόπεξα τῆς Ἑλλάδος μετέχει μεθ' δλης τῆς εἰλίκιονδε
συμπαθείας τῆς εἰς τὰς δοκιμασίας, τας ὅποιας ψύστανται οἱ κάτοικοι
τῶν περιοχῶν αὐτῶν καὶ θεωρεῖ οὐψιστον καθηκὸν νὰ συμβάλῃ δι' δλων
τὴν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς δυνατῶν τραπεζικῶν μέσων, δχι μόνον εἰς τὴν
διακούφισιν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν πληγεισῶν περιο-
χῶν.

Παρακαλείσθε, Κύριοι Μέτοχοι, δηπω ἐκλέξετε τρεις νέους Συμβούλους εἰς ἀντικαπτάσταν [ισταρίθμου], τῶν κ. κ. Γ. "Αλαιμανή, Ι. Σερπίέρη καὶ Α. Νικολοπούλου, τῶν ὅποιον ἢ θητεία λήγει ταῖς τὴν παρούσαν ἔνικὴν Συνέλευσιν. Οἱ ἔξερχομενοὶ σύμβουλοι εἰνε ἐπανεκλέξιμοι.

Η ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

‘Υπάρχουν ἐνθαρρυντικαὶ ἔνδείξεις περὶ τῆς ἔξελιξεως τῆς νομισματικῆς καταστάσεως ἀλλ’ ἀπαιτεῖται πάντοτε ἄγρυπνος παρακολούθη-

σίς της πρός άποσύνησιν ἐνδεχομένων διαταρακτικῶν ἐπιδράσεων.

Κατά τὸ δωδεκάμηνον τοῦ 1954 ἡ ποσοστιαία αὐξήσεις τῶν ἐν γένει
ἰδιωτικῶν καταθέσεων καὶ ιδίως τῶν καταθέσεων ταμιευτηρίου, ηπο-
ύσισθιδῶν ήγειρατέρα τῆς ποσοστιαίας αὐξήσεως τῆς νομισματικής κυ-
κλοφορίας. Παρ' ὅλον δὲ ὅτι αἱ σημεριναὶ ιδιωτικαὶ καταθέσεις κατά-
μικρὸν μέρος μόνον δύνανται νὰ χαρακτηρίσουν ὡς ἀποταμιευτικαὶ, ὁ
ταχύτερος ρυθμὸς αὐξήσεως τῶν εναντίον τῆς αὐξήσεως τῆς κυκλοφορίας
τραπεζικῶν γραμματιών ἀποτελεῖ ἔνδειξην τῆς βαθμιαίως ἀποκαθιστα-
μένης ἔμπιστοσύνης εἰς τὸ ἔθνικὸν νόμισμα καὶ τῆς αὔξανομένης ρο-
πῆς τοῦ πληθυσμοῦ, ὅπως διατηρῇ τὰ διαθέσιμά του εἰς δραχμας. Πα-
ρατείται, επίσης, ὅτι οἱ σχέσεις τούν ἀκαθίσταστού ἔθνικού προϊόντος
εἰς τρεχούσαν τιμάς πρὸς τὸ συνόλον τῶν διαθέσιμων χρηματικῶν μέ-
σων, δηλαδὴ ἡ εισοδηματικὴ ταχύτης κυκλοφορίας ἐσημειώσει σαφῆ μεί-
ωσιν μεταξὺ τοῦ 1953 καὶ 1954. Ανάλογον ἔνδειξην ἀποτελεῖ ἡ μείωσις
τῆς σχέσεως μεταξὺ τῶν προσαγομένων εἰς συμψηφισμὸν ἐπιταγών πρὸς
τὰς καταθέσεις ὄψεως, ὑποδηλούσα αὐξούσαν ροπὴν πρὸς ρευστικότητα
εἰς δραχμάς.

“Η τεχνική μεταδοσίη είς την νομιμοποίηση μουνάδα διά της καταργη-
σεων τών «εχιλάδων» γενικώτερον μεν διηγούμενης τάξις αναλλαγάς, ένω-
συγχρόνως έξιφαντις μίαν οπύμονην παταίων πληθωρικών καταστά-
σεων.

Οι τιμάριθμοι είσημειωσαν έντονα του 1954 σχετικάς περιώρισμενήν και βραδύτερα ανόδον. Ο τιμάριθμος χονδρικής πλακίσεως πούξηθη περιποτάτων κατά 6% δι τιμάριθμος κόστους ζωής τής Τραπέζης της "Ελλάδος" κατά 7—8%, ένων δι τιμάριθμος λιανικής πλακίσεως έσημειωσαν ανόδον, μή υπερβαίνουσαν τό 3%. Αλι κινησίεις αύταν φέρειλονται ποικίλας έπιπριδράσεις. Κατά τους πρώτους ίδιων μήνας του 1954 ή άναπτυσσαρμαγή τόν μισθών και δι έν γένει διλοκλήρωσις τών συνεπειών της υπότιμησεων, προεκάλεσε περιστέρω ύψωσεις εις τας τιμάς και εις τού πιθανών όφειλεται ή μή έκδηλωσις τών συνήθων έποχικων μειώσεων κατά τήν ανοίξιν του 1954. Κατά τους τελευταίους μήνας του 1954, και τούς πρώτους μήνας του 1955 έσημειώθη αύξησις των τιμαρίθμων πρώτων υλών και ημικατεργασμένων προϊόντων, ανταντακλώντας κατά μέγα μέρος παλαιοτέρας και προσφάτως ένταθεισίας διειθνεῖς υψωτικάς κινήσεις διαστικών βιομηχανικών ειδών και ναυλών. Χαρακτηριστικόν της διαδοχῆς κατά την όποιαν έξεδηλώθησαν αι διάφοροι υψωτικάς έπιπριδράσεις εις τούς τιμαρίθμους, είναι ότι ένων άπό της υπότιμησεων μέχρι τέλους του 1953 ή ειδικός τιμάριθμος χονδρικής πλακίσεως είσαγομένων ειδών ένεφανίσεν έντονωτέραν και ταχυτέραν ύψωτικήν τάσιν, έν συγκρίσιει πρὸς τόν γενικών τιμαρίθμων, μετά ταῦτα οι τάσεις των δύο τούτων τιμαρίθμων περίποτο συμβαδίζουν. Ούτω, έντος του 1954 ή ανόδος τών τιμαρίθμων έκδηλωνται κυρίως την αύξησην γενικών τών χρηματικών έξδων παραγωγής. Άλλα και δι άναπτυσσαρμογήν τών εισδομάτων και τιμών εις ανώτερα έπιπτεδα κατά τό 1954 προεκάλεσεν αύξησην τής έν γένει ζητήσεως και προσδοκίας περιστέρα αύξησεων. Τοιούντων κλίμα ένισχυει τάς έπικειμένης εις ύψωσεις ή έμμονήν εις ηγέημένας τιμάς, ίδιως διανύστανται διλογοπωλακίας καταστάσεις. Πρέπει άκομη να σημειωθῇ θι διατήρησης ιψωτικής ψυχολογίας έν γένει και εις τούς καταναλωτάς δὲν υποβοηθεῖ τή σταθεροποίησιν τών τιμών.

Κατά τό πρώτον έξαμηνον 1954 έσημειώθη ωύσιδως μείωσις τής νομισματικής κυκλοφορίας κατά 231 έκατομ, δραχμών, την ίδιαν κατέστοπε δυνατήν ή πώλησις κρατικών απόθεμάτων, ίδιως σίτου, έτης μείζονος συγκεντρώσεως κατά τό προηγηθὲν δεύτερον έξαμηνον 1953. Κατά τό δεύτερον έξαμηνον 1954 ή νομισματική κυκλοφορία, περιλαμβανομένων και τῶν κερμάτων, παρουσιάσεν αξηπτον κατά δραχμ. 706 έκατομ, ίδιως ἐκ τής πιστοδοτίσεως τής οίκουνομίας, τής συγκεντρώσεως του σίτου, τῶν δαπανών τού προϋπολογισμού δι' ἀνάσυργησην και τοῦ ὀποκτώμενου συναλλάγματος. Ούτω, διό το πλήρες ἔτος ή καθαρὰ αξηπτος τής κυκλοφορίας ἀνήλθε εἰς 475 έκατομ. δραχμών.

Δοθέντος διτί η αξίζεντης της κυκλοφορίας έπραγματοποιήθη κατά τὸ δεύτερον ἔξαμηνον, οἱ λόγοι οἱ ἀναφερθέντες ώς προκαλέσαντες τὴν διεύρυνσιν της κυκλοφορίας κατά τὸ ἔξαμηνον τούτῳ ισχύουν καὶ διὰ τὴν πλήρη περίοδον τοῦ ἑτού, καθ' ὃ μέτρον βεβαιώθησαν ἄπο τούτων περιστάσεων κατά τὸ πρώτον ἔξαμηνον.

Αι κυριαι, έπουμένως, αὐθητικαὶ ἐπιδράσεις τῆς κυκλοφορίας αἱ διέπουσαι τὴν ἔξελιξιν αὐτῆς δι' ὀλόκληρου τὸ ἔτος, προήλθον ἐκ τῆς προσδοτήσεως τῆς οἰκονομίας, ἐκ τῶν ὑπεραγορῶν συναλλάγματος καὶ τῶν δοπιανῶν τοῦ προύπολογισμοῦ, Ιδίᾳ δι' ἀνασυγκρότησιν, αἵτινες ὅμις καλύπτονται περίπου ἐκ τῶν δημιουργουμένων δραχμῶν τῆς ἀμερικανικῆς δομῆσις, ἡ οποία ὡὗτοι καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ κρίσιν ἔτος ἀπέτελεσε, διὸ τῆς διαθέσεως τοῦ σχετικοῦ συναλλάγματος, παράγοντα ἀπορροφήσεως δραχμῶν.

Είς μειώσιν της νομισματικής κυκλοφορίας συνετέλεσεν, έπιστης, ή αύξησης των παρα τη Τραπέζη της Ελλάδος καταθέσων, ίδιως δὲ τῶν Νομικών Προσώπων της Αμυντίου Δικαίου.

Ούσιωδες χαρακτηριστικού των πιστωτικών έξειλίξεων έντος του 1954 υπήρχεν ή έλάττωσις της έξαστησεως των Εμπορικών Τραπεζών έκ της κεφαλαιών της Τραπέζης της Ελλάδος, ήτις διηκολούθησε στη μεταβολή της στηματικής κατά το έτος τούτου αύξησεως των ιδιωτικών καταθέσεων. Παραλλήλως πρός τάς μεταβολάς αύτάς, έπειδη η συστηματικώρεώς της έλεγχος τόσουν έπι της συγκεντρώσεως των καταθέσεων των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, σύσσων και έπι τών χορηγήσεων μέσω των Εμπορικών Τραπεζών.

ΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς συναλλαγματικής ἀναπροσαρμογῆς τοῦ 'Απριλίου 1953, ἐξεδηλώθησαν εὐρύτερα εἰς τὸ ίσοζυγιον ἔξωτερικῶν πληρωμῶν τοῦ 1954. Τὸ σύνολον τῶν ἐκ τρεχουσῶν συναλλαγῶν εἰσόπτερών της ηὔγηθη κατά 42 ἑκατομμύρια δολλ., ἔναντι τοῦ 1953 καὶ κατά 95 ἑκατομμύρια δολλ. ἔναντι τοῦ 1952, δηλαδὴ κατά πλέον τοῦ 15% ἐντὸς τοῦ τελευταίου ἔτους καὶ κατά σχεδὸν 50% ἐντὸς τῶν τελευταίων δύο ἔτῶν. Αἱ περιστορεῖς εἰπούνται ως αὐξήσεων ἀποτελούν ιονυμώτερα ἐπιτεύγματα, ἐπὶ τῶν ὅποιών δυνάμεθα νὰ ὑπολογίζουμεν, ύπό την εὐόντων προϋπόθεσιν, ὅτι θὰ ὑπάρχουν συνθῆκαι οικονομικῆς καὶ νομισματικῆς δραστηριότητος εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Η ἀνάκτηθεσσα θεοτὶς τῶν καπνῶν μας εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ, ή νέα αὔξησις ἐξαγωγῶν βάμβακος καὶ ἡ ἐπανάληψις ἐξαγωγῶν θαίσιον ἀποτελούν εὐώνων ἀποτελέσματα. 'Αλλὰ πρέπει νὰ τονισθῇ, ὅτι αἱ μέχρι σήμερον ἐξαγωγαὶ διοικητικῶν προϊόντων, ἔξαιρεσί, θεοβαῖως, τῶν πιστοποιικῶν εἰδῶν δι' ὑπερποντίους παραγγελίας, καίτοι ἐνθαρρυντικαὶ καὶ εἰς ὥρισμάντων περιπτώσεις ἀξιόλογοι, εἰνὲ ἀνέπαρκεις. Εἰνὲ οὐσιώδεις νὰ κατατονήσωμεν, ὅτι, ἐπειδὴ εἴμεθα χώρα μὲ περιωρισμένην ἀγοράν, ή προ-

ώθησις τῶν ἔξαγωγῶν βιομηχανικῶν προϊόντων ἀπότελει ἀνάγκην καὶ διὰ τὴν βιομηχανικήν μας ἀνάπτυξιν. Παρ' ὅλας δὲ τὰς δυσχερίεας, εἰνε δέδιον, ὅτι διαθέτομεν ὡρισμένα πλεονεκτήματα ἐναντί οὐλών χωρῶν.

Ίδιαιτέρως άξιοσημείωτος υπόρρηξεν ή αυξήσις τών εισπράξεων έκ του τουρισμού κατά 164 % μεταξύ του 1952 και 1954. 'Αλλ' αί δυνατότητες εις τὸν τουρισμὸν εἰνε ἀκόμη μεγάλαι, δύνανται δὲ σχετικῶς ταχεῖς νὰ ἀξιοποιηθοῦν καὶ διὰ τούτου ἐπιβάλλονται ἔντονοι προσπάθειαι πρὸς τὴ κατεύθυνσιν αὐτῆν.

Αι πληρωμαι δι εισαγωγής έμφανιζονται κατά το 1954 υψηλότεραι έν συγκρίσει πρός το 1953 δια τρεις, κυρίως, λόγους. Πρώτου, κατά το 1953 εισήχθησαν σημαντικαί ποσότητες άγαθών, δια τά όποια αι πληρωμαι είχον διενεργηθή εις το παρελθόν. Δεύτερου, κατά την διάρκειαν του 1954 επετράπονται εις εύρειαν κλίμακα εισαγωγαί εναντι φορτωτικών έγγραφων και έπι προθεματικά διακανουμά. Ούτω δι' ουσιώδεις τημῆς τών εισαγωγών του 1953 αι πληρωμαι έγενοντο έντος του 1954. Τρίτου, κατά τό 1954 έξεδηλώθη έντονωτέσσα ζητησις δι εισαγωγάς αι, ένος λόγω αυξήσεως του συνόλου τών χρηματικών είσοδημάτων, αφ έπερου δε συνεπεία μεταβολής της συνθέσεως του κοινωνικού προϊόντος, λόγω της ηδύημένης βιομηχανικής παραγωγής, η όποια είνε περισσότερον της γεωργικής έξηρημένη απο εισαγομενα εδη. Επι πλέον ή μειωμένη έσοδεια σίτου έπειδαλεν άγορας εις τό έξωτερικον κατά περίοδο 14 έκατ. δολαριών μεγαλύτερα, έναντι του 1953. Έαν ληφθούν ύπων τά άνωτέρω, συνάγεται, διτε έδει νά άναμενεται αυξησις τών πληρωμών μεταξι του 1953 και 1954. Αύτη, θμως, υπερέβη σημαντικών τών αυξησιν τών τρεχουσών συναλλαγματικών μας ειστράξεων και προεκάλεσεν ούσιωδην διεύρυνσιν του έλλειμματος του ισοζυγίου τρεχουσών πληρωμών, τό όποιον άνηλθε κατά τό 1954 εις 59.5 έκατον. δολλαρία. Αλαβανομένης ύπων οψιν της περικοπής της Αμερικανικής Βοηθείας, τό έλλειμμα πούτο θα είχεν δόηγησε εις σοδαράν μειώσιν τών συναλλαγματικών μας διαθεσίμων, έαν δεν υπέρχον τά σημαντικά ύπολοιπα της Αμερικανικής Βοηθείας έπι παρελθόντων έτων, κατά των όποιων έκαλυψθη τό έλλειμμα. Άλλα τά ύπολοιπα αυτά, ως και αι έπανωρθωσεις, βαίνουν πρός έξαντλησιν και έπομενως εις τό μέλλον δεν θε δυνάμειθα νά υπολογιζωμεν έπι αυτών. Δέον, θμως, νά αναμένουμεν ούσιωδη άμερικανική δοήθειαν και κατά τά προσεχή έπη πρός αντιμετώπισιν τών δυσαναλόγων πρός τάτ δυνάμεις μας στρατιωτικών δαπανών δια την κάλυψιν τών όποιων είνε άδυνατον νά έπαρκεσουν οι έξι έλληνικών πηγών πόροι του Προϋπολογισμού. Ούτω μας παρέχοται τά μέσα πρός κάλυψιν ένος έλλειμματος του ισοζυγίου πληρωμών, τό όποιον θμως θα πρέπει νά εύρισκεται εις κάποιαν άναλογιαν με τό ύψος της άμερικανικής δοηθείας και τυχόν άλλων έκτακτων πόρων. Τούτο σπουδαιεί, διτε περαιτερα αυξήσεις των εισαγωγών θα είνε έπικινδυνοι έαν δεν παρακολουθούνται τούλαχιστον άπο αντιστοίχους αυξήσεις τών συναλλαγματικών μας πόρων.

Κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔπι, ὅχι μόνον ἀφέθησαν ἀπολύτως ἐλεύθεραι αἱ εἰσαγωγαὶ, ἀλλ᾽ ἐμέμεσάς ἐγένετο ἐνθάρρυνσίς των διὰ τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς καὶ τῆς ἀνεπαρκοῦ προσαρμογῆς τοῦ δασμολογίου εἰς τὰς μεταπολεμικάς συνθήκας. Ὡς περιφρύρωσις καὶ διατήρησης τῆς ἐλευθερίας τῶν εἰσαγωγῶν, προύτοβετεί μέτρα πιστωτικά, δασμολογικά καὶ φορολογικά, τὰ διποικία δὲν ἀποτελοῦν ποσοτικούς περιορισμούς, ἀλλ᾽ ἐμέμεσας συντελούν εἰς τὴν λεγομένην περιστολὴν τῶν πολύτελῶν ἡ περιτῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἀφήνουν ἐλεύθεραν τὴν ροήν τῶν εἰσαγωγῶν τῶν βασικῶν εἰδῶν. Ὁ συστηματικὸς ἐλεγχος τῶν ἐπιπέδων καὶ κατευθύνσεων της, αὐτὴν τὴν ἦννοιαν ἀποτελεῖ μέρος τῆς πολιτικῆς τῶν ποσοτικῶν ἐλεύθερων εἰσαγωγῶν. Ἄς μη δημοσιώνεμεν, ὅτι χώραι ἀσυγκρίτως ισχυρότεραι οικονομικῶς ἀπό την Ἑλλάδα, εἰς τὰς διποικίας ισχύει ἐλεύθερια εἰσαγωγῶν, βασίζονται, ἀκριβῶς, εἰς παρόμοια μέτρα διὰ τὸν ἐπέρασμά των εἰσαγωγῶν καὶ τὸν ἐλεγχον τῆς ίσοροπιας τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν των.

Εις τὸ πλαίσιον αὐτὸν ἡ νέα ρύθμισις τῆς διαδικασίας τῶν εἰσαγωγῶν διὰ τῶν κυβερνητικῶν μέτρων τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου ἐπειδόλειτο διὰ δύο κυρίων σοθιαριών λόγους : Πρῶτον, διὰ νά έξασφαλισθή μία πληρεστέρα καὶ συστηματικότερα παρακολούθησις τοῦ ὄγκου καὶ τῆς τάσεως τῶν εἰσαγωγῶν καὶ εἰς τοῦτο ἀποβλέπει ίδιως ἡ γενικὴ υποχρέωσις καταθέσεως ποσοστού τῆς ἀξίας τῶν ἔγκρισεων εἰσαγωγῶν . Δευτέρων, ἡτο ἐπιβεβλημένον νά ματαιώσωμεν τὴν οἰνανδήποτε χρησιμοποίησην τῶν περιωρισμένων πιστωτικῶν μας μέσων διὰ τὴν χρηματοδότησιν παραγγελιῶν ἡ τῆς ἐν τῷ ἑσωτερικῷ διακινήσεως μῇ ἀπαραιτήτων εἰσαγωγῶν . Ο δεύτερος οὗτος λόγος ἔχει σημασίαν ἀπό πολλῶν ἀπόταγμάν . Δὲν είνει δυνατόν δι' εἰδού μὴ βασικής σημασίας νά ἐπιτρέπεται ἡ ἀνεύ δρίων ἀνάληψις ὑποχρεώσεων ἔναντι τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἀκόμη δὲ ὁ λιγότερον ἡ ἐκ τοῦ τραπεζικοῦ μας συστημάτος πιστοδότησις καὶ ἔνδερμανσις τῶν εἰσαγωγῶν αὐτῶν . 'Αλλ' ἀνέχαρτήτως τῆς συναλλαγματικῆς πλευρᾶς τοῦ θέματος, αἱ ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ πιστωτικαὶ διευκολύνσεις ἐπιβάλλουσι, ίδιως σήμερον, ὅπου ὁ ἀνταγωνισμὸς διὰ πολλὰ ἀγαθὰ λαμβάνει τὴν μορφὴν τῆς παροχῆς πιστωτικῶν εὐκολίων, τὴν ἐφανίσιν καταστάσεων, αἱ ὀποῖαι διμοιρογρύν διὰ τὴ εἰσαγόμενα προνομιακά συνθήκας ἀνταγωνισμοῦ, ἔναντι τῶν ἔχγοριών . Τὰ τελευταῖα κυβερνητικά μέτρα, ἐπομένως, χωρὶς νά θίγουν τὴν ἐλευθερίαν τῶν εἰσαγωγῶν, περιώρισαν τὴν χρησιμοποίησην πιστωτικῶν εὐκολίων τοῦ ἑσωτερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ, αἱ ὀποῖαι ὑπεδοθήσαν εἰσαγωγάς δλιγάτερον ἀπαραιτήτων εἰδῶν.

Αἱ ἀνωτέρῳ σκέψεις θίγουν τὸ οὐσιώδες θέμα τῆς προστασίας τῆς Ἑγχωρίου διοικητικῆς ιδίως παραγωγῆς, ἐναντὶ τοῦ ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ ἀνταγωνισμοῦ. 'Ἡ κατάργησις τῶν ποσοτικῶν περιορισμῶν, δὲν ἀντιστέπει τὴν ταχείαν αὔξησιν τῆς Ἑγχωρίου διοικητικῆς παραγωγῆς, ὅποιος ὡδήγησεν εἰς ὄργανων περιβάλλοντος' εἴναι σύγχρονος ἐπιχειρήσεων καὶ οὐταναντίας αὔξησης τῆς παραγωγικότητος. 'Ἀλλ' εἶναι ἡ τοποθεσία ἀναμφισβήτητον, ὅτι κατὰ τὸ παρόν στάδιον ἀναπτύξεως τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, ἐπιβάλλεται κατ' ἄρτιον καὶ ἐπὶ τῇ βάσει γενικωτέρων οἰκονομικῶν κριτηρίων ἡ προστασία ἀπὸ ἀλλοδαπᾶς ἐπιχειρήσεις αἱ ὀποῖαι λειτουργοῦν ἐντὸς εὐνόκιωτέρου τεχνικού οικονομικοῦ καὶ πιστωτικού περιβάλλοντος. Αἱ ὠδηγεῖαι εἰς τοῦ ἀπεριορίστως ἐλεύθερου ἐμπορίου παραμένουν ἀνευ περιεχομένου, διατητοῦ ἀσθενεῖς χώραι αἱ ὀποῖαι ἀναμένεται δι τῆς θάττας πολαύσουσαν τὰς συνοικικής ἐνεργούν ζητήσεων υπ' ἀρρεδείας αὐτας, συνεπεια τῆς τοιαύτης ἐλεύθεριας εἰσαγωγών καταδικάζονται εἰς χαμηλή ἐπίπεδα παραγωγῆς, εἰσοδήματος καὶ ἀπασχολήσεως. Ταῦτα ἀποτελοῦν τὴν βασικὴν θεμελίων του αιτήματος καὶ τῆς πολιτικῆς πρὸς διεθνῆ ἀναγνώριστην, ἵνα ταπεινωμένη, μετατραπέσῃ εἰς τὴν Ἑλλουποντικήν διοικητικήν περιοχήν.

μέχρις οὗτού αὐτῆς ἀνδρῶθῇ καὶ καταστὴ περίπου αὐτοδύναμος. Ὡς δὲ ύγιης προστασία τῶν νέων καὶ ὑπὸ ἀνάπτυξιν βιομηχανιών, εἰνὲ οἱ δασμοὶ καὶ δχὶ οἱ ποστοῖκοι περιορισμοί. Ἀλλ' ἐνός αἱ διαπιστώσεις αὗται εἰνὲ δασκαλική, ἐπιβάλλεται ἐπίστης νό ἔχωμεν ὑπὲρ δψιν μας σφαρούς κινδύνους καὶ ἀνασχετικάς ἐπιδράσεις, αἱ δποιαι δύνανται γὰ προέθουν απὸ ὑπέρπροστασίαν ή κακώς διαρρυθμίσμενον δασμολόγιον. Οι ταν ἐπιχειρήσεις ὑπὸ τὴν σκέπτην τοῦ δασμού παραμένουν ουσιχρόνιστοι καὶ κακώς ὠργανωμέναι, δχὶ μόνον ὁ σκοπὸς τῆς προστασίας δὲν πραγματοποιεῖται, ἀλλ' ἀντιθέτως ἀναστέλλεται ἡ γενικοτέρα πρόοδος. Εἶναι ἐπίστης ουσιώδεις νό τοινοθή καὶ πάλιν, δτι ἐπιβάλλεται διὰ τὴν χώρων μας πρώθητις τῆς ἔξαγωγῆς βιομηχανικῶν προϊόντων, η δὲ ἐνίσχυσις τῆς τοιαύτης ἔξαγωγικῆς προσπαθείας ατονει συχνά υπὸ τὰς συνθήκας ἀνέσεως, που δημιουργεῖ ὁ υψηλὸς δασμός διὰ τὴν ἐσωτερικήν ὄχοραν. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς τὰ δάρμα της ἀντιοκονομικῆς παραγωγῆς φέρει κατέ κανύνα ή κατανάλωσις καὶ τοιούτων είδους περιπτώσεις ἀποτελούν φραγμὸν διὰ τὴν παραγωγικήν μας ἀνάπτυξιν καὶ κινδύνων διὰ τὸ πιωτακόν μας συστήμα. "Υπάρχουν παραδείγματα τοιούτων καταστάσεων εἰς τὴν χώρων μας καὶ η συστηματική ἔξαφάνισίς των ἀποτελεῖ ἀνάγκην καὶ καθῆκον.

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Κατά τὸ 1954, ἡ διαφορὰ μεταξὺ συνόλου τῶν πληρωμῶν δι' εἰσαγωγᾶς καὶ τρεχούσας πληρωμᾶς καὶ συνόλου τρεχουσῶν συναλλαγματικῶν μας εἰσπράξεων, ἀνήλθεν εἰς 59.5 ἑκατομ., δολαρία. Ἐναντὶ τοῦ ἐλλείμματος αὐτοῦ ἐπραγματοποιήθη χρησιμοποίησίς ἀμερικανικῆς δο-
θείας \$1 ἑκατομ. δολλ. καὶ εἰσέρευσαν 7.2 ἑκατομ. δολαρίων ἔξ-
πλαινορθώσεων, 5 ἑκατομ. δολαρίων, ἀπό συνεισφοράς δὲ ἕργων ὑπόδο-
μης NATO καὶ 13 ἑκατομ. δολαρίων ἀπό σκαρδάρην εἰσόρκην κεφαλαίων,
εἰς τὴν ὧποιαν περιλαμβάνονται καὶ αἱ πάσης φύσεως πιστώσεις ἐκ
τοῦ ἔξτερπού. Τὰ κονδύλια ταῦτα ἐκάλυψαν τὸ ἀνωτέρω ἐλλείμμα ἐκ
τρεχουσῶν συναλλαγῶν· πέραν αὐτοῦ ἐπέτρεψαν τὴν πληρωμὴν τῶν ὀ-
φειλομένων χρεωλασίων ἐκ μεταπολεμικῶν δανείων καὶ τῆς ἐλληνικῆς
εἰσφορᾶς εἰς ἔργα ὑπόδομῆς ἐπὶ πλέον δὲ κατέστησαν δυνατὴν καὶ τὴν
αὔξησιν τῶν συναλλαγματικῶν μας διαθεσίμων κατὰ 6.5 ἑκατομ. δο-
λαρία.

Η τελευταία αύτή αιχνησιαί έμφανιζεται διά το 1954 σημαντικώς μικρότερα της πραγματοποιηθείσης αιχνησεως τών συναλλαγματικών διαθεσίμων κατά το 1953 έκ 47.5 έκατον. δολλαρίων. Η έξηγησης συνισταται ένα μέρει είς την διά πρώτην φοράν έφαρμογήν έντονος τού 1954 της μεθόδου χρησιμοποίησεως της άμερικανικής δονηθείας διά τών «συνολικών έξουσιοδοτήσεων πληρωμών». Δι' αύτών είσαγωγαι ώρισμένων ειδών, είτε έκ του Δυτικού «Ημισφαίριου», είτε έκ της Δυτικής Ευρώπης, έκαλυπτοντο έκ τών υπέρτερων είς έλευθερα δολλαρία ή της δονηθείας. Κατά κύριον λόγον έκ της αιτίας αύτης, δηλαδή, διά της μεταφοράς δολλαρίων της δονηθείας έναντι είσαγωγών γενονέμων κατά το 1954 τά συναλλαγματικά μας διαθέσιμα ηγέτησαν έντος τών τριών πρώτων μηνών του 1955 κατά 7.9 έκατομην. δολλαρία. Ούτω, κατά τό τέλος Μαρτίου 1955, τά συναλλαγματικά διαθέσιμα άνηλθον είς 154 έκατομ. δολλάρια έκ τών όποιων 124 έκατομ. είνε ύπο μορφήν δολλαρίων και χρυσού. Τό επίτευδον τούτο άντιπροσωπεύει ποσοστόν έπι τών συνολικών πραγματοποιουμένων είσαγωγών, κατώτερον τών άντιστοιχών ποσοστών χωρών της Δυτικής Ευρώπης.

Τό έτος 1954 ύπηρε και τὸ πάρων ἑτοῖς, κατὰ τὸ ὄπιον ἐπραγματοποιήθησαν αἱ πρώται εἰσροαὶ κεφαλαίων δυνάμει τοῦ Ν.Δ. 2687 τοῦ 1953 «Περὶ προσεκλυσίας ἔννονα κεφαλαίων». Τὰ εἰσρέυσαντα ποσά, ἔξαρσει τῶν εἰς Ἑλληνικά νηολόγια ἔγγραφέντων πλοίων, ἀντιπροσωπεύουσιν κυρίως διοχετεύσμους τοποθεσίες διὰ κεφαλαία κινήσεως καὶ πολὺ διλγύτερον μονιμωτέρας ἐπενδύσεις εἰς τὰ νέα ἔργα ἢ ἐπεκτάσεις. «Ἡ συντελουμένη ἔξυγιανσίας τῶν οἰκονομικῶν μάρκας καὶ ἡ παροχὴ τῶν ἔξασφαλίσεων τοῦ Ν. Δ. 2687 ἀπότελον τὰς βασικὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν κατ' ἀρχὴν προσέλκυσιν ἀλλοδαπῶν κεφαλαίων. 'Αλλ' ἐκτὸς ἀπὸ τὸ κλίμα ἀσφαλείας, σταθερότητος καὶ οἰκονομικῆς υγείας εἰς τὰς δανειζούμενὰς χώρας, ἐπιβάλλεται νὰ διαμορφωθούν αἱ καταλλήλως προϋποθέσεις καὶ εἰς τὰς δανειστρίας χώρας διὰ τὴν προώθησιν παραγωγικῶν καὶ πράγματι δημιουργικῶν ιδιωτικῶν ἐπενδύσεων πρὸς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν περιοχάς. 'Η διαμόρφωσις τῶν συνηθικῶν αὐτῶν συντελεῖται ἀλλὰ μὲν δραστικά τοῦ ρυθμόν. 'Ἐν τῷ μεταξύ, πλὴν τῶν πιστώσεων διὰ τὴν ἔνισχυσιν τῶν ἔξαγωγών ἀπὸ τὰς βιομηχανικὰς χώρας, αἱ κύριαι πηγαὶ κεφαλαίων διὰ μακροπροθέσμους ἐπενδύσεις ἔξακολουθοῦν νὰ είνει ἡ Διεύθυνσις Τράπεζα καὶ ἀνάλογοι Τραπεζικοί Ὀργανισμοί, διὰ τῶν ὄπιών κρατικά καὶ ιδιωτικά κεφαλαία κατευθύνονται πρὸς τὰς ἀσθενεστέρας ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

“Η έλληνική οίκονομια και το έλληνικόν ισοζύγιον πληρωμών διεμφώθησαν κατά το 1954 ύπο συνθήκας διεθνών οίκονομικών, αι όποιαι χαρακτηρίζονται από δύο σημαντικάς έξελιξεις. Η πρώτη είναι η δύναμις ανανέωσεων της άμερικανικής οίκονομιας από την κάμψιν, ή όποια έξειδηλωθή κατά το δεύτερον ήμισυ του 1953 και τάς άρχας του 1954. Η δευτέρα είναι η συνέχισης της προόδου των Ευρωπαϊκών χωρών πρός υψηλότερα έπιπεδα παραγωγής, άπασχολήσεως και κατανάλωσεων, ύπο συνθήκας πλέον έλευθερών συναλλαγτικών και συναλλαγματικών σχέσεων. Η υπερνίκηση τών διαταρακτικών έπιδράσεων είς τάς Ήνωμένας Πολιτείας και μάλιστα με σύγχρονον πραγματοποίησην περαιτέρω πρόοδου είς τη Εύρωπη, ύπο ήλιτωμένην κρατικήν έπεμβασιν, απότελει σημαντικὸν έπιτευγμα. Ενισχύει τὴν γενικὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν οίκονομικὸν εὐστάθειαν τῶν Δυτικῶν χωρῶν καὶ εἰς τὴν δυνατότητα πρωθήσεως τῆς οίκονομικῆς ἀναπτύξεως ἐντὸς έλευθερών δημοκρατικῶν πλαισίων καὶ με χρησιμοποίησην κατ’ ἄρχιν έμμεστων καὶ γενικὲς ἐφουσανγής κοστικῶν καὶ νομισματικῶν ἐπειθαρέσσων.

γενικής εφαρμογών κρατικών και νομισματικών επεμβάσεων.
Η καμψίς της διοικητικής παραγωγής είς τάς Ηνωμένας Πολιτείας άπό τους μέσους του 1953, ή όποια έτερματισθή κατά τα μέσα του 1954, έξεδηλώθη κατά την διάρκειαν του παρέλθοντος έτους, είς ελφάρη μείωσιν τής άμερικανικής ζητήσεως δι' εισαγωγάς, καθ' όν χρόνον αι προς την Δυτικήν Εύρωπην άμερικανική έξαγωγή έσημείωσαν αυξήσιν, ιδίως λόγω τής ηδύμενης ζητήσεως. Έν τούτοις, παρά την οπεδίνωσιν του έμπορικου ίσοζυγίου τής Δυτικής Εύρωπης μετά τών Ηνωμένων Πολιτειών, τά εις χρονών και δολλάρια διαθέμιτα αυτής της ηδύμησαν κατά περίπου 2.000 έκατομ, δολλάρια. Τούτο συνετελέσθη συνεπέια τής διατηρήσεως και περαιτέρω αυξήσεως τών πάστος φύσεως εκτάκτων άμερικανικών διπταρών και διοπίσεων είς την Δυτικήν Εύ-

ρώπην εις έπιπεδον πλησίον τῶν 2.500 ἑκατομ. δολλαρίων ἐτησίων, δηλαδή εἰς μέγεθος ἀντιπροσωπεύον τηληρωμάς εἰς δολλαρία ὑπερβαίνουσας τὰς εἰσπράξεις τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἐξ ἔξαγωγών πρὸς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς.

Κατά τὸ 1954 ἔσημειώθη περαιτέρω αὐξήσις τῆς παραγωγῆς καὶ τοῦ ἐθνικοῦ προϊόντος τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εύρωπης καὶ τῶν μεταξύ των συναπλαγῶν, ὡς καὶ τοῦ ἑξατερικοῦ ἐμπορίου αὐτῶν μετά τοῦ ὑπόποιτού κόσμου, πλὴν τῆς περιοχῆς τοῦ δολλαρίου. Συμφώνων πρὸς τὰ συγκεντρωτικά στοιχεῖα τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν Εύρω πην τῶν "Ηνωμένων Ἑλών, δὲ δεικτῆς τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς ἔσημείσωσε κατὰ μέσον ὅρου αὐξήσιν περὶ τὰ 80%. Ἐκ τῆς αὐξήσεως δὲ τοῦ συνόλου τῶν διαθέσιμων πόρων τοῦ μεγαλύτερον τμῆμα διωσατεύθη πρὸς τὴν κατανάλωσιν. Διὰ τάς πλείστας χωρᾶς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης αἱ στατιστικαὶ δεικνύουσιν αὐξήσιν τῆς κατανάλωσεως ὀλιγάτερον οὐσιώδων ἀγαθῶν καὶ διώσις διαρκεῖαν καταναλωτικῶν ἀγαθῶν.

Αἱ τάσεις αὖται ἀπότελον ἐνδείξεις ὥντας τοῦ βιοτικοῦ ἐπιτέ-

Αἱ τασές αύται προπελούν ἑνέδειξις υψώσεως τοῦ διοτίκου ἐπίπεδον τῶν Δυτικῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καὶ εἶναι ἀξιον ἔξάρσεως τοῦ ἔλα-
βον χωρῶν ὑπὸ ἀξιοσημείωτον νομισματικὴν σταθερότητα. Κατά τὴν
διάρκειαν τοῦ 1954 οἱ μὲν τιμάριθμοι χονδρικῆς παλήσεως ἐσημείωσαν
ἀστημάντους μεταβολάς, οἱ δὲ τιμάριθμοι εἰδῶν λιανικῆς παλήσεως ὑ-
πέρβραν ἐν γένει σταθερόες ἔξαιρεσι ὠρισμένων χωρῶν, μεταξὺ τῶν ὁ-
ποιων ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Ολλανδία.

Κατά το τέλος του 1954 και τάς άρχας του 1955, υπό την έπιδραση της ηγεμονίας πληρωμών δι' είσαγγελος, συνεπειακά υψηλότερας ένεργογύ ζήτησες και έπιδεινώσεως των δύο θρώνων έξαποτερικού ήμερτορίου, παρετηρήθη σοφαρά μειώσις και τάσις έξαφανίσεως του πλεονάσματος είς τό ισούγιον των δύο έξαποτερικών πληρωμών είς ωρισμένας χώρας της Δυτικής Εύρωπης. Τάς συμπτώματα αύτά δύνησαν είς την λήψη διορθωτικών μέτρων νομοιαστικής και πιστωτικής φύσεως. Ταῦτα συνίσταντο είς την ουβασινή τού προεδροφορτικού έπιτοκίου και είς άγοράς κρατικών όμολογων υπό τών Τραπέζων, έπι τώ σκοπού περιστολής της συνολικής ένεργογύ ζήτησες και ίδιως τών έπι πιστώσει άγορών διαρκών καταναλωτικών άγαθων. Παρ' όλον δτι αι έξελίξεις αύται έλασθν χώραν είς την Μεγάλων Βρετανών και είς ωρισμένας μικροτέρας χώρας, ίδιως τάς Σκανδινανικάς, έξεωρηθήσαν ένδειξεις γενικωτέρων τάσεων, αι όποιαι θα έδει νά τύχουν προσσοχής είς όλοκληρον την Δυτικήν Εύρωπην.

III. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΚΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ — ΔΗΜΟΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

'Η δελτίωσις τῶν ἑλληνικῶν οἰκονομικῶν κατά τὸ 1954 ἀναφέρεται δίως εἰς τὴν συντελεσθεῖσαν πρόσδον πρὸς ἔξασφάλισιν μιᾶς ἐσωτερικῆς καὶ ἔξωτερικῆς λοιστοποίησις, ἀπτηλαγμένης ἡμέσων κινδύνων ἐνώ ταπαλῆλως συνεχίσθησαν αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἄνάπτυξιν τῆς χώρας. Καθ' ὃν χρόνον, δῆμως, πραγματοποιοῦνται τὰ ἀνωτέρω, τὸ μακρὰς διαρκεῖας ἐλληνικὸν οἰκονομικὸν πρόβλημα καθίσταται ἐμφανέστερον καὶ ἡ ἀντιμετώπισίς του ἐπίτακτωτέρα. 'Η κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπέκτασις καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμός τοῦ παραγωγικοῦ μας ἐξοπλισμοῦ, ἐπέτρεψαν σημαντικὴν αὔξεσην τῆς ἀπόδοσεως τῶν ἐργαζομένων. 'Αποτέλεσμα τῶν μεταβολῶν αὐτῶν υπῆρξεν ἡ ούσιώδης αὔξεση τῆς παραγωγῆς μὲν ἀστήματον ἀνδόν τῆς ἀπασχολήσεως, καθ' ὃν χρόνον τὸ ηδὸν σημαντικὸν πλεόνασμα τῶν ἀνέργων καὶ ὑποαπασχολουμένων διογκύνεται ἀπό τὴν ἐπίσταις τοῦ προσφερομένου πρὸς πράγματαν πληθυσμοῦ. Αἱ τάξεις αὐταὶ θὰ ἐκδηλωθοῦν ἀκόμη ἐντονῷ περιορισμῷ, καθ' ὃ μέτρον ἐνισχύουμεν τὰς προσπαθείας διὰ τὴν ἑλλαττωσιν τῶν πάτερ τούσεως παρασιτικῶν ἀπασχολήσεων, ἡ οποία, ἐν τούτοις, ἐγκινδύλλεται ἔων πρόκειται νόο ἐπιτύχωμεν τελικῶς πραγματικὴν μείωσιν τῆς τάξης ἐπιβαρυνσεις καὶ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς.

Αἱ αὐτέρω τάσεις πραγματικής ἔξυπναις, αἱ δόποιαί ἀποκαλύπτουν την δύναμιν κοινωνικὸν πρόδημα τῆς χώρας, δὲν δύνανται καὶ ἐν πρέπει νὰ ἔχασθενται. Η ἀνάσχεσις αὐτῶν θὰ ἐστίμανεν ἐπιβράδυσιν τῆς οἰκονομικῆς μας προσδού. "Επιβάλλεται, ὅμως, νὰ ἀγνωρισθοῦν αἱ ποικίλαι κοινωνικαὶ ιδίως συνέπειαι τῶν ἔξελίζεων αὐτῶν καὶ νὰ ὀργανωθῇ μὲ σύστημα καὶ πληρότητα ἡ ἀμεσος καὶ υγίης ουπετεποίης των

Η Ἀπάτεροις καὶ ριζικὴ λύσις τῶν δυσχερειῶν αὐτῶν εἶναι ή οἰκονομίη ἀνάπτυξις τῆς χώρας πρὸς τὴν δόποιαν δέον νὰ συγκλίνουν πᾶσαι καὶ προσπάθειαι. Ἐχει τοιοῦθεν ἐπανειλημμένως καὶ ἔχει καταστῆσαι οινή συνειδησις, ὅτι αἱ ἐπιδιώξεις οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως δέονται κατεύθυνθον παραλλήλως πρὸς τὴν ἑκτέλεσιν αφ' ἐνὸς μὲν πειρατῶν μεγάλων βασικῶν ἔργων, αφ' ἑτέρου δὲ μικρῶν ἀγροτικῶν καὶ διωτῶν ἀρδευτικῶν ἔργων ταχέων ἀποτελεσμάτων εἰς αὐθησιν τῆς πειραταγωγῆς τροφίμων καὶ πρώτων ὑλῶν. Ἡ σκοπιμότης τῶν τεταγίων τούτων μικρῶν παραγωγικῶν ἔργων εἰς περιπτώσεις οἰκονομιῶν ὡς ή Ἑλληνική, ἔχει διεθνῶς ἀναγνωρισθῇ. Ἡ ύπό τὴν αἰγίδα τοῦ πουργείου Συντονισμού ἐνοποίησις τῶν δια τῶν Δῆμων καὶ Κοινοτῶν ἀκέτελουμένων μικρῶν ἔργων καὶ ἡ δραστηριότης τῶν ἀρμόδιων ύπηρετιών τοῦ ὑπουργείου Γεωργίας καὶ τῶν ἄλλων ὑπουργείων, ἐπένδυσην ηδη ἀξιόλογα ἀποτελέσματα εἰς τὸ «πρόγραμμα τῶν μικρῶν κοινωφελῶν ἔργων». Ἔπιδιάλεται, δῆμος, νὰ ἐπεκταθῇ τὸ πρόγραμμα αὐτῷ αἱ νὰ συνδυασθῆται εἰς εὐρεῖαν ἐκτασίαν μὲ τὴν ὀργάνωσιν τῆς συνεργασίας τοῦ ὑποπαταχόλουμένου ἀγροτικού πληθυσμοῦ καὶ τοῦ στρατοῦ. Η συνεργασία αὐτῷ, γνωστὴ ἐκ παλαιοτέρων ὑποδειξεων καὶ προσπατειῶν τῆς Πρόγραμμα «Ἀγροτικῆς Κινητοποίησεως, θεμελιώδηται ἐπὶ τῆς απιστοτάσσωσης, ὅτι ἡ σχολάζουσα ἔργασις τῶν ἀγροτῶν καὶ η μὲ μηνινικὸν ἔξοπλισμὸν ἐφωδιασμένη καὶ τεχνικῶς μορφωμένη ἔργασις τοῦ τραπου ἀποτελοῦν διαβεσίμον πραγματικὴν ἀποταμίευσιν. Ἐναντὶ τῆς ποιας δύνανται νὰ ἐκτελεσθοῦν πραγματικὰ ἐπενδύσεις μὲ ἐλάχιστην διαπλάνων. Ἡ κινητοποίησίς τῆς ἐνοποιεῖται μότα διώντας νὰ ἐπι-

την δαπάνην. Ή κινητοποίησης της έργασιας αύτής δύναται να επιτρέψῃ ούσιωδην αξιοποίησιν τών διαθέσιμων φυσικών πόρων εἰς μίαν αύγουστης επιδράσουν ἄναφαχεικών ἔναντι τυχών πληθωρικών πιέσεων, ρεορχεμάνων ἀρό τὴν ἐκτέλεσιν τῶν μεγάλων ἔργων.

Η ύγιης χρηματοδότησης τοῦ προγράμματος δημοσίων ἐπενδύσεων απὸ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, πρῶτονθέτει τὴν διαμόρφωσιν ἐπαρκῶν πλεονεκτάσιών πρὸς κάλυψιν σημαντικοῦ μέρους ιδίων τῶν ἐγχώριων νόμισμα δαπάνων. Ο κρατικὸς προϋπολογισμὸς βαρύνεται μὲν ἀμυντικὰς δαπάνας, αἱ ὅποιαι, παρὰ τὴν ούσιωδην συνεισφοράν ἀνωνύμων Πολιτείης τῆς Ἀμερικῆς, ἐξακολουθούμενη νὰ είναι ὑπερέτως ὑπλῷται ἐν συγκοΐτει πρὸς τὰς οἰκονομικὰς δυνάμεις τῆς γώρας.

'Αφ' έτέρου ή φορολογική έπιβάρυνσις είνει υψηλή, ύπολογιζόμενή είς τὸ ἐν τέταρτον τοῦ καθαροῦ ἔθνικοῦ εἰσόδηματος, ἵνα περιληφθούν αἱ πάσης φύσεως ὑπὲρ τρίτων εἰσφοράς. Πέραν δὲ τούτων, είναι ἐπίσης γνωστόν, ὅτι ὁ προϋπολογισμός ἀφήνει ἀνίκανοποιήτους οὐσιώδεις καὶ ἐπιτακτικὰς κρατικὰς καὶ κοινωνικὰς ἀνάγκας. Αἱ ἀνάγκαι αὗται δὲν ἐπιτρέπουν τὴν χρησιμοποίησιν αὐξησεων, αἱ ὅποιαι θὰ καθίσταντο δυναταὶ εἰς τὰ δημόσια ἔσοδα, πρὸς καλύψιν ἀμυντικῶν δαπανῶν μεγαλυτέρων ἀπό τὰς σῆμερον καλυπτομένας ἔξι Ἑλληνικῶν πηγῶν. Αἱ διατιστώσεις αὗται δόθησον εἰς τὰ ἔξης συμπεράσματα: Πρώτον, ὅτι ἡ διατήρησις ἀμυντικῶν δαπανῶν εἰς ἀπίτεδα τῆς τάξεως τῶν σημειώνων είνει ἐκ τῶν πραγμάτων ἀναποφεύκτων συνδεδεμένη μὲ τὴν χορηγησιν ἐπαρκούς δονήσεως ἐκ μέρους τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς. Δεύτερον, ὅτι ἡ ἀξιόλογος καὶ ἐπιτυχῆς κυβερνητικὴ προσπάθεια τῶν τελευταίων ἔτων πρὸς αὐξησην τῶν ἐκ φορολογίας ἔσοδων πρέπει νὰ συνεχισθῇ ἀμείωτος. Ενιαὶ βέβαιοι, ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ υψηλοτέρου ιδίως εἰσόδηματος κατηγορίαι τοῦ πληθυσμοῦ ἀπῆλυσαν σημαντικὸν τμῆμα τῆς αὐξήσεως τοῦ ἔθνικον προϊόντος. Ἡ συστηματικὴ σύλληψη τῶν μεγαλυτερῶν αὐτῶν εἰσόδημάτων ἀπό τὴν ἄμεσον φορολογίαν δύναται νὰ δόθηση εἰς ἡγέμενα εἰσπράξεις, ἀνέξαρτή των τῆς ἡγεμένης ἀπόδοσεως τῶν ἐμμένων φόρων, λόγῳ τῆς γενικῆς υψηλοτέρας οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Άλλα καὶ ὑπὸ τὴν πλέον αἰσιόδοξην προπτηκὴν διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀπόδοσιν τῶν προσπάθειν αὐτῶν, δὲν φαίνεται πιθανὸν αἱ αὐξήσεις τῶν δημοσίων εἰσπράξεων νὰ δύνανται νὰ καλύψουν οὐσιώδεις τημῆτα ἀνίκανοποιήτων πιεστικῶν ἀναγκῶν.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΣ

‘Η πραγματοποίησις άλλοθιούς οίκονομικής προόδου μὲ άγαθά ἀποτέλεσματα διὰ τὸ σύνολον, εἶνε ἀδύνατος, έαν δὲν ὑπάρχῃ οίκονομικὴ σταθερότης.

Οίκονομική σταθερότης δὲν σημαίνει άκαμψίαν τῆς οίκονομίας, σημαίνει εύσταθειαν έξασφαλίζομέν δι' επιτυχούς έλεγχου των πληθωρικών έπιδροσεων ήποτε έσωτερικάς πιέσεις. Ή γενική έμπιστοσύνη τών έργαζομένων, διτί το προϊόν του μόχου των έκπεφρασμένων εἰς έθνικον ουμόσια δὲν πρόκειται νά έξανεμείται ή υπόστη δραστικών μειώσιων, είναι πρωταρχικής σημασίας. Μόνον έφ' θσον υπάρχη μία τοιαύτη έμπιστοσύνη, δύνανται νά άναπτυχθούν ύγειες έπιχειρηματικά προσπάθειαί και συναλλαγάι, άποδέπουσαι εἰς μελλοντικά άποτελέσματα ένω, αντίθετα, η έλλειψις αύτής, οδηγεῖ εἰς κερδοσκοπίαν και οίκονομικήν αναρχίαν.

Αλλά τὴν οἰκονομικὴν σταθερότητα πρέπει νὰ διασφαλίζῃ καὶ ἡ γενικωτέρα πεποίθησις, ὅτι συντελεῖται πρόοδος πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν καὶ δελτίωσιν τῶν βιοτικῶν ἐπιπέδων καὶ ὅτι οἱ παράγοντες οἱ δυναμείνοντες νὰ ματαιώσουν τὴν πρόοδον αὐτήν, ἔτα εύρισκωνται πάντοτε ὑπὸ ἔλεγχον.

Από την ἄλλην πλευράν, ὁ ὄρος τῆς σταθερότητος ἔχει πακούει σταθερότατα περιβάλλοντος, μέτρων καὶ προϋποθέσεων ὑπὸ τὰς ὅποιας ἐργάζεται καὶ ἀποδίδει ὁ πληνήσμος καὶ ἐπομένως σημαίνει ἔχαφάσιν· σιν· μείων εἰς τὸ ἀλάχιστον τῶν ἀπρόσδοκήν των ἐπεμβάσεων αἱ ὄποιαι ἀνατρέπουν ὑπολογισμούς καὶ προβλέψεις.

“Ολα αύτά τα πολύτιμα στοιχεία ομόως συνθέτουν τὴν γενικήν ψυχολογικήν προσδοκίαν ἡ ὅποια στηρίζει τὴν νομισματικήν καὶ οίκονομικήν σταθερότητα, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ στηρίζει εἰς αὐτήν. Είναι ἀπτηλὴ ἡ ἐντύπωσις καὶ παραπλανητικοί οἱ ἐνίστιοι προβαθύλαιμοι ισχυρισμοί, ὅτι ἡ προσπάθεια διατηρήσεως τῆς οίκονομικῆς σταθερότητος ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν συνέχισιν τῶν οίκονομικῶν μας δυσχερειών. Ανευ κατοχύρωσεών των προϋποθέσεων τῆς νομισματικής καὶ οίκονομικῆς σταθερότητος, δὲν είνει δυνατή ἡ μονιμωτέρα ἀναπτήρωσις τῆς ἐπιπτωτιστικής, ἡ ὅποια δόηγει εἰς τὴν ἔναρξιν νέων ἔργων καὶ παραγγικῶν ἔξορμήσεων ἐπ' ὠφελείᾳ μεγάλων κατηγοριῶν τοῦ πληθυσμοῦ. Οι ισχυρισμοί μας ἐναντίον των προσπαθειῶν ἐλέγχουν τῆς σταθερότητος τοῦ ἔθνους μας νομίσματος καὶ πολλαὶ διαμαρτυρίαι καὶ πιέσεις ἀγνούσιο τὸ γενικότερον συμφέδονος καὶ τὰς συνεπειάς τῶν ἐπιδιώκεων των.

το γενικύτερον υπόθεμα και τα συνέπεια των επιπολασίων.
Η διατήρησης της οικονομικής σταθερότητος, ύπό την ἀνάπτωσην ἔνοιαν, ἀποτελεῖ πρωταρχικὴν ἀποστολὴν τοῦ Ἐκδοτικοῦ Ἰδρυμάτος, ἀλλὰ η ἐκπλήρωσίς της δὲν ἔξαρται μόνον ἀπὸ τὴν δράσιν καὶ τὴν πολιτικὴν τῆς Τραπέζης. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ στενὴ συνεργασία τοῦ Κράτους μετά τῆς Τραπέζης καὶ ἡ σύμπραξις τοῦ συνόλου τῶν κοινωνικῶν ὁμάδων καὶ παραγωγικῶν τάξεων, διὰ νὰ ὑπάρξῃ ισορροπία εἰς τὴν δισπάνιαν κατὰ τοις οἰκονομικαῖς καὶ ἡ καλύτερα δυνατὴ χρησιμοποίησις τῶν ἔθνικῶν πόρων. Διότι ἡ πειριφούρσης τῆς οικονομικῆς καὶ νομισματικῆς σταθερότητος προϋποθέτει διατήρησην ισορροπίας μεταξὺ τοῦ συνόλου τῶν διαθεσίμων ἄγαθῶν ἐκ τῆς ἔγχραιού παραγωγῆς καὶ τῶν εἰσαγωγῶν ἀφ' ἔνος καὶ τῶν διπάνιων καταναλώσεων τῶν ιδιωτῶν καὶ τοῦ Δημοσίου, τῶν δισπανίων ἐπενδύσεων καὶ τῶν ἔξαγωγῶν ἀφ' ἔτέρου. Οιαδηποτε αὐξήσις δισπανίων δέον νὰ ἀντισταθμίζεται εἴτε ἀπὸ αὐξησιν τῶν διαθεσίμων ἄγαθῶν, εἴτε ἀπὸ ἀντίστοιχων λειχογισμένων μείωσιν διπάνιων πρᾶξης ἀλληγορικής κατεύθυνσιν. Διὰ νὰ πληρούνται αὐτοὶ οἱ δροὶ ἡ διαμόρφωσις τῶν δημοσίων οικονομικῶν ὑπό τὴν εὑρυτάτην ἔνωιαν καὶ ἡ πολιτικὴ τοῦ Κράτους ὡς πρὸς τὰς τμιὰς ὠρισμένους βασικῶν εἰδῶν καὶ ὡς πρὸς τοὺς μισθώσεις ἔχει ἀποφασιστικὴν σημασίαν. Τὴν οικονομικὴν σταθερότηταν ἐπηρεάζει ὁ μεταξὺ τῶν κοινωνικῶν ὁμάδων ὀνταγωνισμὸς διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ὑψηλότερου χρηματικού εἰσοδήματος. "Οταν ὁ ὀνταγωνισμὸς αὐτὸς φέρει εἰς γενικὴν αὐξῆσιν τῶν χρηματικῶν εἰσοδήμάτων καὶ τῆς ζητήσεως, δὲν δύναται πλέον γὰρ συγκρατηθῆναι οἱ ὑψώσεις τῶν τιμῶν. Καὶ ἐνῷ οὐδεμίᾳ ὁμας, ἔξαρσεσι τῶν κερδοσκόπων, ἐπιτυγχάνει πραγματικὴν βελτίωσιν τοῦ ἐπιπέδου διαινώσεως της, τὸ ἔθνικὸν συνόλον ζημιούται ἐκ τῆς μείωσεως τῆς ἀξίας τῶν εἰς ἔθνικὸν νόμισμα διαθεσίμων του καὶ ἐκ τῆς γενικῆς διατάξεως τῆς ἐμπιστοσύνης.

Τό δύσιστακόν καὶ γενικώτερον περιεχόμενον τῆς οἰκονομικῆς καὶ νομισματικῆς σταθερότητος δὲν προϋποθέτει ἀκαμψίαν εἰς τὴν νομισματικήν κυκλοφορίαν. Δὲν είναι δυνατόν νά θεωρήσται τὸ ὄντος τῆς κυκλοφορίας τῶν χρηματικῶν μέσων, ὃ μόνος δεῖκτης καὶ κριτής τῆς οἰκονομικῆς μας σταθερότητος. Αὐτό, δύναται, δὲν σημαίνει ὅτι δύνανται νὰ ἀγνοηθοῦν αἱ συνέπειαι αὐξήσεων εἰς τὴν νομισματικήν κυκλοφορίαν πέραν ωρισμένων όριών. Ἀλλα καὶ κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν συνεπειῶν αὐτῶν δὲν ὑπάρχουν ἀκαμψία κριτήριον. Αὔξησεις τῆς νομισματικῆς κυκλοφορίας υπό ωρισμένας προϋποθέσεις η προς ωρισμένας κατευθύνσεις δύνανται νὰ έχουν σταθεροποιητικάς ἐπιδράσεις, ἐνώ, ἀντιθέτως, πολὺ μικρότεραι αὐξήσεις υπό ἀλλας συνήθικας ή πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις δύνανται νὰ έχουν δυσμενή ἀποτελέσματα.

Είναι βέβαιον, ότι αἱ μεταπολεμικαὶ προσπάθειαι διατηρήσεως πλή-

ρους ἀπασχολήσεως είς τὰς διομηχανικὰς χώρας καὶ προαγωγῆς τῆς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως εἰς τὰς ὀλιγύθερον οἰκονομικῶν ἔξειλιγμένας, ἐνίσχυσαν τὰς πληθυρικὰς τάσεις. Τοιούτου εἶδους τὰς σημερούς εἰς δύλα σχεδόν τὰς χώρας καὶ εἰνε ἀναπόφευκτον νῦν συναπτώνται καὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὃπου ἐπὶ σειράν ἑτανή ἡ οἰκονομικῇ μας κατάστασις θάτε εὐρίσκεται ὑπὸ συνεχῆ πτίσεων. Ἐπὶ πλέον, ὑπὸ καθεστῶτων ποσοτικῶν ἐλεύθερων εἰσαγωγών, ἡ διατήρησις ισορροπίας εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἐλέγχεται κατὰ κύριον λόγον ἀπό τὴν νομισματικήν καὶ πιστωτικήν πολιτικήν. Ἔαν κατὰ συνέπειαν ὑπὸ ταύτης προϋπόθεσεΐς αὐτάς ἐπιδίκωμεν τὴν οἰκονομικήν μας ἀνάπτυξιν μὲ τὴν προσπάθειαν στηρίξεως ἐνὸς ἐπαρκούς προγράμματος ἐπενδύσεων, ἡ διατήρησις τῆς νομισματικῆς σταθερότητος αποκτά βαρύνουσαν σημασίαν καὶ ἡ ἀποστολή τῆς Νομισματικῆς Ἀρχῆς καθίσταται ιδιαιτέρως δυσχερές καὶ ἀποφασιστική.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΙΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η πιστωτική άναδιοργάνωσις της χώρας έπιβάλλει την άναβισιν και ένισχυσιν της άγοράς κεφαλαίου και την συστηματοποίησιν της άγοράς χρήματος. Αι Τράπεζαι έχουν κατά κανόνα την αποστολή έξυπηρετήσεως τών δραχτυροθέμάτων πιστωτικών άναγκων. Αι άναγκαι είς μονιμωτέρα κεφαλαία δέον νά καλύπτωνται είτε από έπιχειρηματικών κεφαλαίων, είτε από γνησίως μακροπρόθεσμου δανεισμόν. Πρός τουτό έπιβάλλεται ή συστηματική δράγμασις τής διομηχανικής πίστεων, μὲ την στενήν συνεργασίαν της Διεύθυνσης Τραπέζης, πρός συγκέντρωσιν κεφαλαίων ἐν τῷ ἔσωτερικῷ καὶ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ διά μακροπρόθεσμα διομηχανικά δάνεια. Η συστηματική ἀσκησης τῆς διομηχανικῆς πίστεως δέον νά συνδυασθῇ μὲ την διαμόρφωσιν καὶ ἐφαρμογὴν ἐνὸς διομηχανικοῦ προγράμματος καὶ μὲ τὴν δημιουργίαν ἕνος ὑγιοῦς καὶ συγχρονισμένου διομηχανικοῦ πνεύματος. Αι ὑπάρχουσαι καὶ δημιουργούμεναι επιχειρήσεις δέον νά τύχουν παρακολουθήσεως καὶ καθοδηγήσεως εἰς τὴν ἐφαρμογὴν συγχρόνων δραγματικῶν μεθόδων καὶ εἰς τὴν συνεχὴ ἐνημέρωσιν αὐτῶν ἐπὶ τῶν διεθνῶν τεχνικῶν δραγματικῶν καὶ πιστωτικῶν ἔξειδίεων. Ταῦτα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν εἰς εύρυτεραν κλίμακα προσέλκυσιν ἐτοῦ ἔσωτερικοῦ, ὅχι μόνον διανεικῶν κεφαλαίων, ἀλλὰ καὶ ἐπιχειρηματικοῦ ἐνδιαφέροντος, καθὼς καὶ τὴν προσώπους τῆς δημιουργίας μιᾶς συγχρονισμένης ἄγοράς κεφαλαίου ἐν τῷ ἔσωτερικῷ.

Η βάσις διά την άνωνίωσιν τής άγορας κεφαλαίου είνε βεβαίως ή έμπιστοσύνη τού πληθυσμού εις την σταθερότητα τής οικονομίας καὶ τά οικονομικά τού Κράτους καὶ τών ἐπιχειρήσεων. Αἱ γενικαὶ προύποθεσεις διά τήν δημιουργίαν μαζὸς τοιαύτης έμπιστοσύνης ἔχουν ηδὴ πραγματοποιηθῆ. Ἐπιβάλλεται ή ἐνίσχυσις καὶ ή εἰδικωτέρα πρὸς την κατεύθυνσιν αὐτὴν σχειροποίησις της τοιαύτης έμπιστοσύνης καὶ εἰς τὴν προστάθειαν αὐτὴν θὰ είνε γόνιμος καὶ ή συμπράξις τού Κράτους, τῶν Τραπεζῶν, τού Χρηματιστηρίου καὶ τῶν μεγαλύτερας πιστωτικῆς ἐπιφανείας ἐπιχειρήσεων. Διαθέσιμα προθεσμιακῆς φύσεως τῶν Τραπεζῶν δύνανται καὶ πρέπει ἐντὸς ὠρισμένων ὥριών νὰ διοχετεύωνται πρὸς μακροτέρας διαρκείας ἐπενδύσεις, εἴτε μονιμώτερον, εἴτε μέχρι ἀντλήσεως τῶν ἀπαιτουμένων κεφαλαίων διά τῆς ἑκδόσεως χρηματιστηριακῶν τίτλων ἐκ μέρους τῆς χρηματοδοτουμένης ἐπιχειρήσεως. Εἰς τὰς μεσολαβητικὰς ὡτάς δραστηριότητάς διανοίγεται εἰς νέου πεδίου δημιουργικῆς δράσεως εἰς τὰς Τραπέζας, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ σοβαρῶν χρηματιστηριακῶν σικῶν. Εἰς τάῦτα ἀπόφασισική θὰ είνε ἡ συνεργασία μετὰ ἑξειδικευμένων τραπεζικῶν ὄργάνων καὶ ίδιων ἡ συστηματική ὁργάνωσις τῆς διομηχανικῆς πίστεως.

να εξασφαλισθη προς το συμφέρον ωντων με βούνον ρυθμούς.

Διὰ τὴν ἀποκάταστασιν τῆς πίστεως, ιδιαιτέρων σπουδήσητα ἔχει ἡ εὐρυτέρα ἐφαρμογὴ μεθόδων συστηματικοῦ λογιστικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ἐλέγχου ὑπὸ τῶν ἐπιχειρήσεων, καθὼς καὶ ἡ καθιέρωσις μιᾶς συνειδητῆς πολιτικῆς διανομῆς μερισμάτων πρὸς τόνυσιν καὶ ὑποκίνησιν τοῦ ἐνισθερόντος τῶν παταίων ἢ νέων μετόχων. Αἱ κυβερνητικαὶ προσπάθειαι διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τοῦ θεσμοῦ τῶν ὄρκωτῶν λογιστῶν καὶ τὴν τροποποίησιν τῆς νομοθεσίας περὶ ἀνωνύμων ἑταῖρων, μὲν ιδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὴν προστασίαν τῶν δικαιωμάτων της μειοψήφιας, ἀποβλέπουν ἐν μέρει τὰ ἀνώτατα. Τοιούτου εἴδους ἐξελίξεις είνει ἀπαραίτητοι, ἐὰν θέλωμεν νὰ οἰκοδομήσωμεν ἀσφαλῶς τὴν ἐκδιομηχάνισιν καὶ γενικῶτεραν οἰκονομικήν μας ἀνάπτυξιν. Δύνανται, δῆμως, δραδέως να διαμορφωθούν καὶ ἀπαιτεῖται ἐν ἐπιγνώσει τῶν δυσχερειῶν συνεχῆς, προσπάθεια καὶ ἐπισιτων.

Νομίζω ότι δυνάμεθα νόν άποβλέψωμεν μὲ αἰσιοδοξίαν εἰς τὸ οἰκονομικὸν μέλλον τῆς χώρας. Ἀρκεῖ νὰ διαμορφώσωμεν κοινὴν ἑθνικὴν συνειδησιν εἰς τὰς ἐπιδιώξεις μας διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας πας καὶ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ. Πρὸς τοῦ χριεῖσται η συμεργασία δόλων μας, αἱ δὲ βασικαὶ γραμμαὶ ἐνὸς ρεαλιστικοῦ προγράμματος οἰκονομικῆς σταθερότητος καὶ οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως θὰ πρέπει νὰ εύρουν τὴν υποστήριξιν ὀλοκλήρου τοῦ πολιτικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ κόσμου. Μὲ αὐτὸν τὸν τρόπον θὰ δημιουργήσωμεν τὸ κλίμα οἰκονομικῆς ἀσφαλείας καὶ ἐμπιστοσύνης μέσα εἰς τὸ διπόσιον εἶναι δυνατὸν νόν ἐπιτύχωμεν τὰ μεγαλύτερα δυνατά ἀποτελέσματα».