

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1952

Αρ. Φύλλου 402/161

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ 10'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 402/161

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Τὸ κατάντημα

Έφοπλιστής ἐκ τῶν δισκεκοιμένων, μὴ εύτυχήσας νὰ ἔχῃ πλοῖα ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς ἀδαμοσίτου, διαπραγματεύεται τὴν ναυπήγησιν μεγάλου δεξαμενοπλοίου εἰς τὴν Ἀμερικήν. Δάνειον ἔζησεν από τὰς ἑκεὶ Τραπέζας διὰ τὸ 60 τοῖς ἔκατον τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους. Ἡ οικονομική ἐπιφανεία καὶ ἡ εὐρύτης τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραστηριότητος δὲν ἐπέτρεπον τὴν ἀρνητικήν τῶν τραπεζίτων. Ἐδέχθησαν ευχαρίστους τὴν αἴτησιν τοῦ δανείου, ὑπὸ μίαν ὅμως ριτὴν προϋπόθεσιν: Τὸ σκάφος θὰ ἔφερε τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας ποτὲ οὐδὲν Παναμάν, ὅχι διὰ τὴν Ἑλληνικήν, ὅπως ἔξηται τὸν ὄφοπλιστήν.

Ἡθέλησε διὰ τοῦ εἰς Νέαν Υόρκην ἀπεσταλμένου του νὸν πληροφορητὴ ὁ ἐφοπλιστής τοῦ λόγου τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Καὶ ἡ ἀπάντησις, δυστυχώς, δὲν ἀρνήσεται νὰ ἔλθῃ:

«Ἄι Τραπέζαι — δύο ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας Ἀμερικανικὰς — δὲν ἔχουν — γράφει ὁ ἀπεσταλμένος — ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν σταθερότητα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς καὶ συγκεκριμένης εἰς τὸ ρευστόν τοῦ φορολογικῶν ἐπιβασύνεστον, τῶν ἔκαστον τῆς ἐπιβαλλομένων εἰσφορῶν καὶ μεγάλων καταβολῶν υπὲρ τῆς κοινωνικῆς προνοίας καθὼς καὶ εἰς τὴν κρατούσαν ἀπαγόρευσιν τῆς ἐκποιήσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων».

Καὶ ὁ ἀντίδοσός του ἐφοπλιστοῦ προσθέτει εἰς τὴν ἀπάντησιν του καὶ τὸ ἔχει: «Οἱ ἐνυπόθηκοι δανεισταὶ θὰ πρέπει ἐντὸς πενταετίας νὰ εἰσπάσουν τὸ λαθεῖν των. Ἁν αὐτοὶ μιὰ Κυβέρνησις κατορθώσῃ τὴν κειμένων φορολογίαν, θεσπίσῃ ἀλλην βαρυτέσσον η ζητήση ἡν αδρομικῶς εἰσφορᾶς καὶ φόρους. Ἡ κανονική ἐξόφησης του δανείου προκινούνεται. Τὸ πράσφατον παρελθόν, όπως καὶ αἱ τελευταῖαι εἰσηγήσεις τοῦ κ. Βασιλείου εἰνεὶ ἀρκετά γνωσταὶ εἰς τοὺς ἐδόν οἰκονομικούς κύκλους. Ὅλοι τὰ πληροφορούνται.

«Μή σᾶς παραξενεύη, συνεπώς, η ἀρνησίς νὰ δεχθούν τὴν Ἑλληνικῆς σημαίας. Εἰναι τὸ φυσικὸν ἀποκαλούμενα τῆς δύνης, τῆς μεταπολεμικῆς περιοπτείας, υπὸ τὴν ὁποῖαν ἔχεστε καὶ ζη ἀκόμη η ναυτιλιακῆς μας ὑπόθεσις. Εἰς τας Ἀθήνας θὰ πρέπει, νομίζω, νὰ γνωσθούν τὰ σᾶς γράφων».

Δὲν ἔχουν ἄδικοι σοις ὑποστηρίζουν, διὰ τὸ κλῖμα τοῦ Τόπου μας δὲν εἰναι πρόλεον πρόσφατον διὰ τὴν ἀνήσυχον πρωτοδυνλίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου. «Οσοι πράγματι ἐπίστευσαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακῆς ὑπόθεσιν καὶ πιστοὶ τὴν σημαίαν τῆς πατριόδος, τῶν ἡκολούθησαν. εἰναι τῷρα καθιστερημένοι η καὶ κατεστράφησαν ἐπαγγελματικῶς. «Οσοι, τούναντίον, ἐν φυχῷ ἀντεμετώπισαν τὴν σταδιοδρομίαν των καὶ ἐκάλυψαν τὸ δραστηριότητά των υπὸ τὰς ξένας σημαίας, αὐτοὶ ἀπεκόμισαν τὴν ἐπιτυχίαν.

Μία χώρα τῆς Ἀφρικανικῆς ζώγκλας καὶ μία δημοκρατία, ἀπὸ τὰς γνωστὰς τῆς Κεντρώας Ἀμερικῆς, κρίγονται περισσότερον ἀσφαλεῖς διὰ τὴν τοποθέτησιν ξένων κεφαλίων, πασά ή Ἐλλάς! Δὲν ἄδικοι μεν τοὺς τραπεζίτους τῆς Νέας Υόρκης. «Οταν κανεὶς ἀναλογισθῇ τὰ σα ἐδό κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διεποράχθησαν απὸ τοὺς σοφοὺς οἰκονομολόγους, τοὺς ξένους παραπτητάς καὶ τοὺς τροφίμους τῆς ἐδώ πολιτικῆς ζωῆς εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς καθόλου οἰκονομικῆς πιστεως τῆς χώρας μας, δὲν θὰ πρέπει νὰ προκαλῇ καὶ τὴν ἐκπλήξην ἡ ἀπάντησις τῶν Ἀμερικανῶν τραπεζίτων.

* * *

Εἶχομεν πρὸ καιροῦ ἀναγράψει τὴν πληροφορίαν, διὰ σοθαρός ἐφοπλιστικὸς ὄμιλος τῆς Νέας Υόρκης, ἐκ τῶν σημαντικώτερων που συνέπησε ποτὲ ὁ ἐλληνικὸς ἐφοπλισμός, ἐπέδειξεν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν σύστασιν ναυτιγείου καὶ ἐργοστασίου ἐπισκευών εἰς τὴν Ἑλλάδα. «Η ἐπιδίωξις ἀπέδειπε περισσότερον εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς παραγωγικῆς προσπεθείσας τοῦ Τόπου μας, πασά εἰς τὸ κέρδος.

Ἐλλην τεχνικός, ἔγκατεστημένος εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, μὲ ἐπίζητον ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητας, ἀνέλαβε τὴν μελέτην τοῦ ὄλου ὑπῆματος. Ιδοὺ πῶς μᾶς ἀναγγέλλει καὶ τῆς προσπαθείσας αὐτῆς τὴν ιατίασιν:

— Ναυαγεῖ — μᾶς γράφει μεταξὺ ἄλλων — καὶ ἡ ὑπόθεσις τοῦ αυτηγείου, ἀν καὶ εἶχον πλήρη τὴν ἔξουσιοδότησιν νὰ ἐνεγόήση. Απὸ ινθρώπους σοθαρούς καὶ καλούς πατριώτας, δυναμένους νὰ ἐκτιμήσουν τὴν αὐτόθι κατάστασιν, ἔλαβα ἀπογοητευτικὰς πληροφορίας περὶ ὄντων δυνατιῶν, αἱ ὅποιαι παρουσιάζονται εἰς οἰανδήποτε ἐπιχειρηματικήν ἐνέργειαν, τὴν μικροτέραν ἔστω, λόγω τῆς κρατούσης γραφειοράτιας, τῆς πολυνομίας καὶ τῶν ἀπὸ ημέρας εἰς ημέραν μεταβαλλούσων συνθηκῶν ἐργασίας.

»Μεγάλη ἡ κατάρα στὸν Τόπο μας. Βγάζομε μόνοι μας τὰ μάτια μας. Φοβούμας μὴ καποτε γοάψῃ ἡ ιστορία, ὅτι καὶ διὰ τοὺς συντρόφους τοῦ Ὀδυσσέως: «σφετέρησιν ἀτασθαλίησιν ὅλοντο». Βλέπω τοὺς Ἰταλούς, ὅπως καὶ τοὺς ἄλλους λαοὺς τῆς Εὐρώπης, νὰ ἐργάζωνται καὶ νὰ προσδεύουν. Βλέπω τὰ ἐλληνικὰ βαπτόρια νὰ κτίζωνται καὶ νὰ ἐπισκευάζωνται ἀλλοῦ καὶ ματώνει ἡ καρδιά μου.

»Κάτι, τοιλάχιστον, πρέπει νὰ κάνωμε διὰ τοὺς νέους "Ελληνας, διὰ τοὺς ὅποιους ὑπάρχει τόσο φωμὶ τὸ θάλασσα καὶ τας συναφεὶς ἔργασίας. Σκέπτομαι νὰ ἀπευθύνω διὰ τοῦ Τύπου μίαν ἐκκλησίαν, προτέρων καὶ τοὺς μηχανικοὺς τοῦ Πολυτεχνείου μας νὰ στοσφούν πρὸς τὴν θάλασσαν. Η περί αὐτὸ μοῦ ὑποδεικνύει. Τεραστίοι στόλοι ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐτοιμάζονται. Θά ἐπανδρωθούν ἀναγκαστικῶς ἀπὸ ξένους μηχανικούς κατὰ μέγα μέος. Είναι κρίμα, ἀφοῦ ὁ Τόπος μας δὲν είναι εἰς θέσην νὰ πασάσῃ τὴν ἀπασχόλησιν εἰς τοὺς νέους, νὰ χάσωμεν τὴν εὐκαιρίαν, νὰ μη ἀξιοποιήσωμεν τὴν ἐργασίαν των εἰς τὴν θάλασσαν».

Χρειάζονται μῆπως τὰ σχόλια; 'Αρκετά διεκτραγωδεῖται τὸ κατάτημα.

Πῶς σκέπτονται οἱ ἄλλοι

Καὶ ἔνω εἰς τὸν εὐκλεῖ Τόπον μας κρατεῖ ἡ ἀπογοήτευσις καὶ ὁ μαρσός, ίδου πῶς οἱ ἄλλοι — οἱ γειτόνες μας Ἰταλοί — ἀντιμετωπίζουν τὴν ναυτιλιακὴν τῶν ἀνάπτυξιν.

Εἰς προηγούμενον τεῦχός μας ἐδήμοσιευθή ἡ πληροφορία περὶ τῶν ληφθέντων μέτρων ἀπὸ τὸ τοπικὸν κοινοβούλιον τῆς Σικελίας — τῆς αὐτονόμου ὡς γνωστό — ποὺς ἀπαλλάχην τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐπὶ μίαν δεκαετίαν πάσης φορολογίας καὶ κάθε συναλλαγματικοῦ ἡ ἄλλου περιορισμοῦ, ἵνα διευκολυνθούν οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ καὶ νηολογήσουν τὰ σκάφη των εἰς τὰ ἐκεὶ νηολόγια, μὲ λιμένα ἔξορμησεως καὶ ἐπισκευών τὸ Παλέρμον.

Εἰς τὸ Παλέρμον, ὡς γνωστόν, ἔχουν ἀνασυγκροτηθῆ πλήρως τὰ ναυτιγεία, μὲ δεξαμενὰς διὰ μεγάλα σκάφη. Τὰ πετρελαιοφόρα ιδιαίτερως ἐκείνης έδειμενόνται καὶ ἐπισκευάζονται. Αἱ τιμαὶ εἰνεὶ ἔξαιρετικῶς χαμηλαὶ, αἱ χαμηλότεροι διε τὴν Μεσόγειον.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν νομοθετικῶν μέτρων τῆς Σικελίας ὑπῆρχεν ἀμετού τοῦ ιταλικοῦ πρόσθιτον. Πρέσσα ἀπὸ τὴν Γένοβαν:

«Δέκα μεγάλα δεξαμενόπλοια τῆς "Ἀγγλο-Ιρένιαν" μετεβιδασθησαν εἰς μίαν νέαν ἀπειρίαν, ητοι ἔδραντα σκάφων τοῦ Παλέρμου, θὰ τὰ ἐκμεταλλεύεται ὑπὸ τὴν ιταλικὴν σημαίαν. Οἱ ἀγγλικοὶ ναυτιλιακοὶ κύκλοι τονίζουν, ὅτι η "Ἀγγλο-Ιρένιαν" ἐπωφελήθη τῶν παρεχομένων πλεονεκτήμάτων ἀπὸ τὴν Σικελίαν διὰ τὴν ἀποδοτικὴν σκάφων της ἐκμεταλλεύσιν καὶ ὅτι ἐν συνεχείᾳ Ἀμερικανοὶ ἐδοπλισταὶ διαπραγματεύονται νὰ ψύχσουν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν τὴν ιταλικὴν σημαίαν, μὲ νηολόγησιν εἰς τὸ Παλέρμον.

»Η ἀγγλικὴ ἐταιρία πετρελαίων θεωρεῖ τὰς φορολογικὰς καὶ ἀλλας παραχωρεῖσαν στὴν Σικελία ποὺ διαστήσανται. Η συσταθείσα εἰς τὸ Παλέρμον ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Ἀγγλο-Ιταλιανή Transport Petroliferi" παρήγγειλε καὶ πέντε ἀκόμη δεξαμενόπλοια εἰς τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα.

»Οἱ ιταλικοὶ ναυτιλιακοὶ κύκλοι ὑποδεικνύουν εἰς τὴν Κυβέρνησιν τῆς Ρώμης νὰ παράσῃ τὰς σημαντικῶν ναυτιλιακῶν διευκολύνσεις διὰ νὰ προσελκύσῃ τὸ ἀμερικανικὸν ναυτιλιακόν σερβιτούς. Τούτους τὴν ιταλικὴν σημαίαν, οἵτις αὐτά ἀκριβῶς τὰ πλεονεκτήματα κατέστησαν δυνατὴν τὴν υψησιν τῆς παναμαϊκῆς, τῆς λιθεριανῆς καὶ τῆς σημαίας τῆς Κοσταρίκας εἰς ἑταῖρας ἀμερικανικῶν συμφερόντων. Τὰ σκάφη αὐτά, ἀν ἔτυχαν τῶν αὐτῶν εὐκολίων, θὰ ἐστρέφονται καὶ πρὸς τὴν ιταλικὴν σημαίαν. Λέγεται, ὅτι διαπραγματεύεται πρὸς τὴν ιταλικήν διεύθυνσιν αὐτὴν διεξάγονται απὸ τίνος, χωρὶς ὅμως ἀκόμη η Κυβέρνησις τῆς Ρώμης νὰ ἔχῃ παράση τὰς αἰτήσεις διευκολύνσεις.

»Ανεξαρτήτως ὅμως ἀν ἡ ιταλικὴ Κυβέρνησις θελήσῃ νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν πολιτικὴν τῆς ἀσύνδοσίας, τὸ γεγονός, ὅτι η Σικελία τὴν παραχώρησεν, ηδη, στρέφει πρὸς τὰ ἐκεῖ τὸ διεθνὲς ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον. Η Ιταλία θὰ ἔχῃ τὸν ιδιόκτην τῆς Παναμάν. Τὸ κέρδος τῆς οἰκονομίας της δὲν θὰ είναι ἀσύμμαχον. Καιρὸς είναι, νὰ ταξιδεύσουν μερικοὶ ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας τὸν Τόπον μας — ποὺ εἰναι οἱ Βαρθαρέσοντος — εἰς τὴν γειτονικὴν Σικελίαν. Θά λάδουν μίαν ιδέαν περὶ τὸν πῶς βλέπουν ἐκεῖ τὴν Ναυτιλίαν οἱ φίλοι μας Ἰταλοί, οἱ ὅποιοι ἐδημιουργήσαν μέσα εἰς αὐτήν ταύτην τὴν Ιταλίαν διὰ καταβάλλοντος χειρισμού μίαν γῆν τῆς ἐπαγγελματικῆς διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρίσεων, καὶ ἡδη προσελκύσαν καὶ προσελκύσαν με αὐξοντα ρυθμοὺς τὰς ιταλικὰς καὶ τὰς ξένας ἐπιχειρίσεων. Δὲν είναι καθόλου παράδοξον νὰ ιδωμεν μίαν ήμέραν τὴν μακρύν την Παναμάν εἰς ὄγκον, ἐνώ ημεῖς θὰ παραμείνωμεν μὲ τοὺς νόμους, τοὺς διειρημένους, τὰς ιδιότητας καὶ τὰς ἀπειλάς, ἀλλὰ χωρὶς καραδία.

Οικονομολόγοι και Ναυτιλία

Ο κ. Βαρβαρέσος, ό μετακληθεὶς μεσσίας διὰ νὰ σώσῃ τὴν Ἑλλάδα απὸ τὴν οἰκονομικὴν καταστροφήν, μετὰ βραχείαν διαιμονὴν εἰς τὴν πτωχὴν πατρίδα, ἀνεχώρησεν ἐπανερχόμενος εἰς τὴν ἄνετον εἰς τὸ έξοδο του.

Δὲν γνωρίζουμεν ἑάν οἱ σχόντες τὴν ἐμπευσιν τῆς μετακλήσεως τοῦ σοφοῦ καθηγητοῦ εἰνεὶ ικανοποιημένοι ἀπὸ τὸ ἐπιτελεσθὲν ὑπὸ αὐτοῦ ἔργον. Διάχυτος, δύμας, εἶνε ἡ γνώμη, ὅτι ὁ δῆλος «ύπόθεσις Βαρβαρέσου» κατέληξεν εἰς ἀξιοθήνητον φίάσκο. «Ἐπὶ μηνας τῶρας η οἰκονομικὴ ζωὴ τοῦ Τόπου ἐχαλαρώθη ἐν ἀναμονῇ τῶν δοματῶν, τῶν χρηστῶν, τῶν ὑποδείξεων καὶ τῶν συμβούλων, ποὺ θὰ ἀνεβλύσουν ἀπὸ τὴν ἐγκέφαλον τοῦ μεγάλου οἰκονομολόγου. Πάντα ταῦτα τὰ εἰδόμενα συμφυρόμενα εἰς τὴν πολυελίδον ἔκθεσιν τοῦ: Συμφράτη διαφόρων μελετῶν, αἱ ὄποιαι ἔχουν καταλύση τὴν χώραν κατὰ διαφόρους ἐποχάς. Γνῶμαι καὶ προτάσεις θεωρητικῶν, τὰς ὄποιας ἔχουμεν ἀκούση καὶ ἀναγνώση κατὰ κόρον. Θεωρίαι ἀνεδαφικαὶ, μακράν τῆς Ἑλληνικῆς πραγματικοῦ. Ἰδού τι ἀπεκόμισεν η ἀγωνίσασα Ἑλλὰς ἀπὸ τὴν μετακλήσιν τοῦ κ. Βαρβαρέσου.

Τὸ δυστύχημα, δύμας, εἶνε, ὅτι ὁ προκληθεὶς θόρυβος γύρω απὸ τὰς ὑποδείξεις τοῦ μεσσοῦ, ἐδωκεν ἀσφοράν, εἰς τοὺς ξένους κυρίων, οἱ ὄποιοι δὲν ἔχουν ἐμβαθύνειν εἰς τὴν ιδιοτυπίαν τῶν Ἑλληνικῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων, νὰ ἐνισχυθοῦν εἰς ὡς οἰστρέμενας ἐσφαλμένας ἀντιλήψεις τῶν περὶ τῶν αἰτίων τῆς ἐδῶ κρατούσης διαστραγάκις καὶ περὶ τῶν μέσων τῆς θεραπείας τῆς. Χρειάζεται, συνεπάσσας, ἀπερίφραστος, σθεναράς καὶ ἀποφασιστικής ἐνέργειας ἐκ μέρους τῆς ὑπευθύνου Κυβερνήσεως διὰ νὰ τονίσῃ, ὅτι ὁ κ. Βαρβαρέσος, μετακληθεὶς μὲ τὴν προσδοκίαν, ὅτι ἐπαυσεῖ νὰ εἴνει ὁ γνωστός τοῦ Βαρβαρέσου, ὁ καλὸς μὲν καθηγητής, ἀλλ' ὁ κακὸς καὶ ἀποτυχῶν ἐν τῇ πρᾶξεις οἰκονομολόγος, ἀπεδείχθη διὰ μίαν ἔτι φοράν ἀνίκανος νὰ ξεφύγῃ ἀπὸ τὰς προκαταλήψεις του καὶ τὰ στενά πλαισία τοῦ θεωρητικοῦ, διὰ νὰ συλλάβῃ τὸ οἰκονομικὸν πρόβλημα τῆς Ἑλλάδος οὐχὶ ἀπὸ καθέδρας, ἀλλ' ἐν τῷ πράξει.

Καὶ διὰ μὲν τοὺς ἄλλους τομεῖς τῆς οἰκονομίας ἀπαντοῦν οἱ ἀρμόδιοι εἰς τὰς θεωρίας καὶ τὰς ὑποδείξεις τοῦ κ. Βαρβαρέσου. «Οσον ἀφορᾷ τὸ περὶ Ναυτιλίας κεφάλαιον αἱ στήλαι αὐταὶ ἡσχολήθησαν ἀρκετὰ εἰς τὸ προγούμενον τεύχος καὶ δεν ὑπέρειχαν ἀνάγκη νὰ ἐπανέλθωμεν. Ὁ δῆλος, δύμας, «ύπόθεσις Βαρβαρέσου» μᾶς δίδει ἀφορήν νὰ ἐνθυμιθῶμεν ὅτι, ἔξαιρεσί του μακαρίστου καθηγητοῦ Ἀνδρέαδην, οἱ διαφόροι θεωρητικοὶ «οἰκονομολόγοι» μας, δύσκας ἐπεχειρησαν νὰ ἀσχοληθῶμεν, μὲ τὸ ζῆτημα τῆς Ναυτιλίας, ἐπέδειξαν πλήρη ἀνεπάρκειαν νὰ τὸ ἀντιληφθοῦν ὑπὸ τὴν πραγματικὴν τοῦ μορφήν. Τοῦτο, ίσως, ὅφειλεται εἰς τὴν ιδιοτυπίαν τοῦ ναυτιλιακοῦ θέματος, τὸ ὅποιον, κατ' ἔξοχην πρακτικὸν, δὲν ἔχει σχέσιν με οἰκονομικὰς θεωρίας. «Οσοι ἐδημιούργησαν τὴν ναυτιλίαν μας, ἀκόμη καὶ πρὶν ὑπάρξην Ἑλληνικὸν Κράτος, ήσαν ἀπόλοι ναυτιλοί, οἱ ὄποιοι οὐδέποτε ἀνέγνωσαν οἰκονομικὰ συγγράμματα ἢ ἐφίτησαν εἰς σχολάς. Ἀλλὰ μήπως καὶ σήμερον η ἀξιοθάματος δραστηριότης τῆς Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιτειρηματικῆς ὅφειλεται εἰς γνώσας καὶ συμβούλας καθηγητῶν καὶ οἰκονομολόγων; Τι θὰ ἀνέμενον οὐτοὶ ἀπὸ τοὺς σοφοὺς ἐγκεφάλους; Νὰ τοὺς, εἴπουν ἔαν πρέπει νὰ ἀγοράσσουν πλοῖα καὶ τὶ εἰδούς πλοῖα; «Ἄν πρέπει νὰ πωλήσουν ἢ νὰ ναυλώσουν καὶ πότε;

«Τυπάρχουν, βεβαίως, ὡρισμένοι δρόμοι καὶ κανόνες, που διέπουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλ' οὐτοὶ εἶναι ἀπόκτημα μακράς περίσσεις ἐν τῇ πρᾶξει, οἱ ὄποιοι ἐκείνουν τῆς θεωρίας τῶν ἀπόκτημάς τους οἰκονομολόγων. Καὶ ὑπάρχει τοιάπτη ρευστότης καὶ ἀστάθεια εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὥστε πολλάκις καὶ οὐτή ἡ πείρα δὲν δύναται νὰ προσφεύσῃ ταχέως εἰς τὰς διασκῶντας καταστάσεις.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Τυπάρχουν, βεβαίως, ὡρισμένοι δρόμοι καὶ κανόνες, που διέπουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλ' οὐτοὶ εἶναι ἀπόκτημα μακράς περίσσεις ἐν τῇ πρᾶξει, οἱ ὄποιοι ἐκείνουν τῆς θεωρίας τῶν ἀπόκτημάς τους οἰκονομολόγων. Καὶ ὑπάρχει τοιάπτη ρευστότης καὶ ἀστάθεια εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὥστε πολλάκις καὶ οὐτή ἡ πείρα δὲν δύναται νὰ προσφεύσῃ ταχέως εἰς τὰς διασκῶντας καταστάσεις.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Τυπάρχουν, βεβαίως, ὡρισμένοι δρόμοι καὶ κανόνες, που διέπουν τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἀλλ' οὐτοὶ εἶναι ἀπόκτημα μακράς περίσσεις ἐν τῇ πρᾶξει, οἱ ὄποιοι ἐκείνουν τῆς θεωρίας τῶν ἀπόκτημάς τους οἰκονομολόγων. Καὶ ὑπάρχει τοιάπτη ρευστότης καὶ ἀστάθεια εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ὥστε πολλάκις καὶ οὐτή ἡ πείρα δὲν δύναται νὰ προσφεύσῃ ταχέως εἰς τὰς διασκῶντας καταστάσεις.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν δόμον τῆς καὶ ἔν καὶ μόνον ζητεῖ: νὰ μὴ τῆς παρεμβάλουν ἐμπόδια εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς.

«Ἄσφασσον, λοιπόν, ησυχον τὴν Ναυτιλίαν οἱ «οἰκονομολόγοι» καὶ οἱ καλοπροσάρτειοι σύμβουλοι. Η Ναυτιλία γνωρίζει καλῶς τὸν

την κατανάλωσιν των καυσίμων έπειτα θώρακας συνέπεια, ένω μία αλλή σημαντική, όσον και άπρόσπτος, έξειδιξις έσπιεισθη μετά το ταξίδιον του κ. Τσαρτσίδη είς την Αμερικήν και την δύντασην κρίσιν της λίρας και του γαλλικού φράγκου. Η Αγγλία, όπως και αι πλέον εύρωπακαὶ χώραι του Ατλαντικού Συμφωνου, υπερχερώθησαν ύπό την πίεσην της οικονομικής πραγματικότητος να κλίμακοσουν εἰς μακρότερον χρόνον τὰ ἔξοπλιστικά των προγράμματα. Περιορισμός συνεπώς τῶν μεταφορών.

Ἐπί πλέον η ἀμερικανική ἔξοπλιστική προσπάθεια πλησιάζει, εἰς τὸ ἀνώτατον σημείον τῆς ἀπόδοσεώς της καὶ ἡ ἀνάγκη ἀποβεβάτων πρώτων ὑλῶν ἐπαύεται νά ἐμφανίζεται μὲ τὴν κατεπείγουσαν μορφήν του παρελθόντος ἔτους. Ας προστεθῇ εἰς ὅλους τοὺς ἀνωτέρου παραγοντας τῆς ἔκπτωσεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὸ γεγονός της ἐπανόδου ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπερπετακοσίων σκαφῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου καὶ ἡ σταθερώς ἀναπτυσσομένη δύναμις τῆς Ἱαπωνικῆς καὶ τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας.

Οἱ παραπρήται τῶν ἔξειδιξων τῆς ναυλαγορᾶς ἀνησυχοῦν ζωηρῶς διὰ τὴν ἀρξαμένην πτώσιν τῶν ναυών. Αὐτὸν δὲν ηθελει σημειωθεῖ μία νέα ἀθρόα ζῆτησις γαιανθρακοφορτίων ἐξ Ἀμερικῆς ἢ ἂλλο τι ἀπρόσπτον γεγονός δὲν ηθελει ἐμφανίσθη εἰς τὸν τόσον ἄλλως τε σκοτεινὸν πολιτικὸν δούζοντα, δὲν ἀποκλείεται, κρίνεται μάλιστα πιθανόν, ὅτι οἱ ναύλοι θὰ διασύνονται εἰς χαμηλότερα αἰκόνη εἴτε πεδία τῶν ἥδη κρατούντων.

Ἀπομένει, βεβαίως, καὶ η ἀσφαλιστικὴ δικλεῖς τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀμερικανικῶν κρατικῶν πλοίων. Ήδη ηρχίσεν ἡ ἐπιστροφὴ εἰς τὰ ἀγκυροβόδια τῆς ἀργίας, τῶν ὅσων οἱ ίδιωται δὲν θέλουν να συνεχίσουν τὴν ἐκμετάλλευσιν. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἀσφόδοι δὲν φίνονται διατεθειμένοι νὰ πιέσουν διὰ τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωρητικότητος τῶν ναυλαγορῶν πρὸς τὰ κάτω. Ἐξῆτησαν ἀκριβῶς νὰ τοὺς πληροφοροῦν ὑπεύθυνως, οἱ ἐφοπλισταὶ περὶ τῆς ἐκάστοτε, κατὰ μῆνα, διαθεσίμου χωρητικότητος, ἵνα ἀναλόγως ρυθμίζουν καὶ τὸ ὑπό προσφόρων κρατικὸν τοντάζον. Δὲν παύουν, ὥμως, νὰ ἐπιδιώκουν τὸν βασικὸν ναύλον τῶν 8.50 δολ. διὰ τὰ ξενα πλοία ἐναντὶ τῶν 10.50 δολ. διὰ τὰ ἀμερικανικά ἀπό τὸ Χάρτηντον Ρόδος διὰ τὸ Κοντίνεντ (γαιανθρακες).

Ἄλλὰ τὰ πράγματα ὑποδεικνύουν, ὅτι εἰς μίαν ἐλευθέραν ἀγοράν, χωρούσαν τὴν κατιούσαν, δὲν εἰναι πάντοι εὔκολον νὰ συγκρατηθοῦν οἱ διευθυνόμενοι ναύλοι. Λ. Χ. τὰ ὑπὸ προσφορῶν σκάφη μέχρι καὶ τοῦ Μαΐου προβλέπονται περισσότερο τῆς διαφαινομένης ζητησίου, εἰναι δὲ χαρακτηριστικῶν τῆς κρατούσης ὑποτιμητικῆς πορείας, διὰ διαταγῆς διὰ χρονοναυλώσεις μακράς διαρκείας ἀπευθύνησαν, ἐν ἀναιμογῇ καλυτέρας διὰ τοὺς φορτωτὰς ἀγορᾶς. Οἱ φόδοι, πάντως, περὶ ἔκπτωσεως τῶν ναυών εἰς ἐπίκημα διὰ τὸ πλοίον ἐπίπεδα δὲν δικαιολογοῦνται. Απέχει πολὺ ἡ καταστασίς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν ἀπό τοῦ σημείου τῆς πρὸ τῆς Κορέας περιόδου. Δὲν πρέπει νὰ παροράσται τὸ γεγονός της σιτοδεσμού εἰς ὅλον τὸν κοσμόν, τοῦ λιμοῦ τῶν ἴνδιων καὶ τῆς ἀναγκῆς ἔξαγωγῆς τοῦ ἀμερικανικοῦ σίτου καὶ ἐφέτος εἰς μεγάλας ποσότητας, ἐνώ τα γαιανθρακοφορτία ἀπό τὴν Αμερικήν θα εἰναι μὲν ὀλιγότερα διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐναντὶ τοῦ 1951, δὲν θα παύσουν, ὅμως, νὰ εἰναι σημαντικά. Η Ἱαπωνία, τέλος, κατέστη σοφορὸς εἰσαγωγευς πρώτων ὑλῶν διὰ τὴν ἀναγεννθείσαν βιομηχανίαν τῆς.

Ἀπομένει η Κορέα. Θά συναφθῇ ἡ ἀνακωχῇ; Ἐκείθεν θὰ προέλθῃ σοβαρότερα κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς. Εἰς ἐκαντόνας ἀνέρχονται τὰ σκάφη, που θὰ εἰναι διαθέσιμα μετά τὴν Κορέαν, δεδομένου μάλιστα, διὰ τὰ ἀποσυρθοῦν ἐκείθεν τὰ στρατεύματα τῶν Ἕνων.

Χαμηλότεροι συνετῶς οἱ ναύλοι, ὑψηλότερα δὲν ἀντιθέντων τὰ ἔσοδα κινησέως τῶν πλοίων, οὕτω διογράφεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ προσπτική διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Αἱ δαπάναι πράγματι σημαντικῶν ὑδηθησαν. Τὰ καύσιμα κατέστησαν δυσεύρετα εἰς πολλοὺς λιμένας του Κορινθίου καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ὑψηνονται. Αἱ ἐπισκευαὶ, λόγω τῆς ἐλλείψεως καὶ τοῦ χαλύβου, εἰναι ἀκριβότεραι, τὰ ἀσφαλίστρα περισσότερα, τὰ ἐφόδια καὶ τὰ μισθολόγια ἐπίσης. Η πρόβλεψις τῶν σημαντικῶν περιωρισμένων κερδῶν — κατὰ τὸ ημίσυο καὶ πλέον — ἐναντὶ τοῦ 1951 εἰναι πλέον θετική. Εύτυχεις οὅσοι ἐφοπλισταὶ συντηρητικῶν διεχειρίσθησαν τὴν περίοδον τῶν μεγάλων κερδῶν.

Ai τιμαὶ τῶν πλοίων

Μὲ τὴν ναυλαγορὰν χωροῦσαν σταθερῶς πρὸς τὰ κάτω, αἱ τιμαὶ τῶν μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων ἡτο φυσικὸν νὰ ὑποστοῦν ἀμεσον τὴν ἐπιδρασιν. Διὰ τὰ τύπου «λίμπερτων σκάφη, ἀτιναὶ καὶ ἀποτελοῦν τὰς πλέον ἀντιπροσωπευτικὰς ἀξίας διὰ τὴν σγοράν, ἡ τιμὴ τῶν 500 χιλ. λιρῶν δὲν ημπορεῖ πλέον νὰ πραγματοποιηθῇ, ἐναντὶ τῶν 600 χιλ. λιάδων πρὸ τῶν ἐδδομάδων. Οἱ ἀγορασταὶ δείκνυνται ἐπιφυλακτικοῖ. Περιμένουν τὴν διαφαινομένην, ἄλλως τε, ὡς ἀσφαλῆ μεγαλυτέραν ἔκπτωσιν.

Τελευταῖα προσφορὰ δύο ἀγγλικῶν φορτηγῶν, γύρω τῶν 8.800 τόν. d. w. ναυπηγήσεως τοῦ 1941 καὶ τοῦ 1943, μὲ ἐπιθεώρησιν 1951 καὶ 1952 καὶ μὲ ἀμεσον παράδοσιν, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 750 χιλ. λιρῶν δι' ἀμφότερα τὰ σκάφη, θεωρεῖται χαρακτηριστικὴ τῆς κρατούσης εἰς τὴν ἀγορὰν καταστάσεως. Πρὸ τίνος οἱ πλοιοκτήται ἐξήτουν 450 χιλ. λιρῶν δι' ἔκστον σκάφη.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγνώσθησαν αἱ κάτωθι πιλήσεις φορτηγῶν σκαφῶν, αἵτινες ὅμως ἀναφέρονται εἰς τὴν πρὸ τῆς χαλαρώσεως τῆς ἀγορᾶς περιόδον:

«HORPEAK», δηζελοκίνητον 9780 τόν. d.w. τοῦ 1950, 11—11½ μιλ. ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 575 χιλ. λιρῶν. Γερμανοὶ.

«ΦΛΟΙΣΒΟΣ», παναματικόν, 9450, τοῦ 1937 εἰς Ἀγγλίαν, τιμὴ γύρω τοῦ 1.300.000 δολλαρίων. Γερμασταὶ κορεάται, παράδοσις Ἰαπωνίαν.

«WELLINGTON COURT», ναυπηγήσεως Ἀγγλίαν 1930, τόνων 9312, ἐπιθεώρησις δωδέκατον μῆνα 1948, καύσιμον γαιανθραξ, γύρω τῶν 360 χιλ. λιρῶν. Πασάδοσις Ἀγγουστον.

«CHASTINE MAERSK», δηζελοκίνητον τόνων 9030, ναυπηγήσεως 1942 Δανίαν, ταχύτης 14 μιλλία, ἐπιθεώρησις τοῦ 1950, γύρω τῶν 800 χιλ. λιρῶν.

«GRAIGDIDY», τόνων 8.800, ναυπηγήσεως ἀγγλικῆς 1941, ἐπιθεώρησις 1950, καύσιμον πετρέλαιον, τιμὴ 475 χιλ. λιρῶν. Παράδοσις Αύστραλοιν. Ινδοὶ ἀγορασταὶ.

«HARMATTAN», τόν. 8000, ναυπηγήσεως ἀγγλικῆς 1930, ἐπιθεώρησις τοῦ 1949, καύσιμον γαιανθραξ, γύρω τῶν 375 χιλ. λιρῶν. Γερμανοὶ ἀγορασταὶ.

«BLAIRESK», τόνων 5550, τοῦ 1925 Ἀγγλίαν, ἐπιθεώρησις τοῦ 1949, καύσιμον γαιανθραξ, γύρω τῶν 225 χιλ. λιρῶν. Γερμανοὶ ἀγορασταὶ.

Κορεάται ἀγορασταὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ ἄλλων σκαφῶν μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν. Γερμασταὶ ἐπίσης τοῦ Χόγκ-Κόγκ ήγόρασαν τὸ «Μάρη Κ.», χωρὶς νὰ γνωσθοῦν λεπτομέρειαι.

* * *

Τῶν δεξαμενοπλοίων αἱ τιμαὶ σταθερῶν ὑψηλαί. Δὲν ἐπέδρασεν ἐπ' αὐτῶν ἡ χαλαρότης τῆς ναυλαγορᾶς τῶν φορτηγῶν. Ἔγνωσθη, ὅτι τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «REPTON» 8760 τόν. d.w. ναυπηγήσεως σουηδικῆς τοῦ 1929, μὲ ἐπιθεώρησιν τοῦ 1950, ταχύτης 10½ μιλ. ἡγοράσθη ἀπό Ἰταλούς εἰς τὴν τιμὴν τῶν 250 χιλ. λιρῶν, χρονοναυλωμένον μεχρι τοῦ Μαρτίου 1953 μ. 17).

* * *

Εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Νέας Υόρκης τὰ ἀμερικανικὰ «λίμπερτους» ἀνεφέροντο εἰς τὴν τιμὴν τῶν 800 — 815 χιλ. δολλαρίων.

Οἱ ἀσυρματισταὶ

Απὸ τὸ παναματικὸν «Αννίτσαν ἀπελύθη πρὸ μηνὸς εἰς τὸ Ρότερνταμ ὁ Ἐλλην ἀσυρματισταὶ καὶ προσελήφθη Ἀγγλος. Ἐπὶ τοῦ «Αγάθη» ἐπίσης τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ἐναυτολογήθη Γερμανὸς ἀσυρματισταὶ, ἀντὶ τοῦ ἑκατόντα πολιτικοῦ προσληφθέντος.

Η ἔξοικονόψησις μερικῶν λιρῶν προεκάλεσεν ἀμφοτέρας τὰς ναυτολογήσεις. Μὲ τὴν αὐτὴν δικαιολογίαν δὲν προσλαμβάνονται ἰδικοὶ μας ἀσυρματισταὶ εἰς πολλὰ ἀπό τὰ ὑπὸ τὴν τιμὴν τῶν 250 χιλ. λιρῶν, χρονοναυλωμένοι πλοίοι.

Αἱ ἀπαιτήσεις — μᾶς λέγουν οἱ ἐφοπλισταὶ — τῶν Ἐλλήνων ἀσυρ-

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.

1938



1952

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

PLANTATION HOUSE,

LONDON E.C. 3.

ματιστών είναι διπλάσιαι τών ξένων. Ο "Αγγλος" δέχεται ευχαρίστως τας 45 λίρας. Του "Ελληνος" αἱ σύνισται δεν είναι κατώτεραι τών 90 λιρών. Η διαφορά είναι σημαντική. Πρέπει — μάς υποδεικνύουν — για μετριάσουν οι ασυρματισταὶ τὰς μισθοδοτικάς των σύνισται. Τὰ ξένα πλοία δεν είναι υποχρεωμένα νά πληρώνουν ό, τι και τά έλληνικά.

Αύτη είναι η αποψίς των έφοπλιστών. Οι ασυρματισταὶ έξι άλλους ισχυρίζονται, ότι δεν ζητούν παρό την μισθοδοσίαν, πλέον τάς ύπερωριας των έλληνικών. Προβάλλουν άκομα την ακρίβειαν της έδω χωρᾶς. Είναι άδυνταν νά συντηρηθῇ μία οικογένεια έντονος έλληνος στον Έλλαδα, όταν ο ναυτικός έχει τον μισθό του Αγγλον φέρει πεπίνη ασυρματιστοῦ.

Η ίδικη μας αποψίς κείται εἰς τον μεσον. Κακίσμενοι τους έφοπλιστας, διότι τώρα, υπό τάς τόσους ουνίκαις της ναυλαγόρας καταστάσεις, δεν παραδέλπουν την οικονομίαν των ολίγων λιρών διά νά άπαρχοληθῇ ένας "Ελληνος ναυτικός και συντηρηθῇ ουτό την οικογένειαν του. Έχει τόσην δυστυχίαν ο Τόπος μας. Δεν πρέπει να την έπιτείνων.

Ο κλάδος των ασυρματιστών έχει άρκετους άνεργους. Πρέπει νά ξένουν έργασίαν. Οταν πρό έτους υπεγράφη η συλλογική σύμβασις άνελθη η ήθικη ύποχρέωσης από μερούς των έφοπλιστών, όπως η ύποδειχθή εἰς τους ξένους ύπό ξένους σημαίας πλοίοι νά προσλάδουν έπι-αύτων Ελληνας ασυρματιστάς, διά νά άπορροφηθούν οι απολούμενοι από τά έλληνικά λιμεντέροι τηλεγραφήται. Πρός την ύποχρεωσιν αύτην, χωρίς Βέβαια νά θεωρεται αύτη συμβατικάς άνειλημένη, συνεμφράθησαν πολλοί των έφοπλιστών μας, όπως λ. χ. ο Οίκος Λιανου. Θε πρέπει και οι άλλοι έφοπλισταὶ νά την σεβασθούν.

Άπο την άλλην, όμως, πλευράν πρέπει και οι ασυρματισταὶ τάς 90 και 100 λίρας των άπαιτήσεων των νά τάς μετριάσουν. Ο βασικός μισθός του Έλληνικού, πλέον και του έπιδόματος τών 20%, δεν φθάνει τάς 90 λίρας· και έφοδον ο έφοπλιστης του ύπο ξένου σημαίαν πλοίοι δεν έχει την συμβατική ύποχρέωσην νά πληρώσῃ τά περισσότερα και οι Γερμανοί, "Αγγλοι και Ιταλοί ασυρματισταὶ ξένους πολλούς ολιγώτερα, άς καθιερώνουν αί συνολικαὶ απόλαυσαι τών 70 λ. χ. λιρών διά τον Ελληνα, ίνα ξένουν έργασίαν διός οι άνεργοι.

Είναι, βέβαια, μικρά ή διαφορά, σημαντική, πάντος, διά ένα πτωχόν βιοπλαστήν. Ήξεντον με τους κρατουμένους ναύλους είναι άστεια η οικονομία διά το πλοίον. Ούκ εστίν άλλας γενέσθαι. Εφ' όσον η οικονομία αύτή υπολογίζεται. Θε πρέπει νά γίνουν άμοιβαι άποχωρήσεις.

Όπως διδόποτε τὸ ζήτημα τῶν άνέργων ασυρματιστών, έφοδον κατά τάς Βέβαιωσεις του Συνδέσμου των ύπαρχουν τοιούτων, πρέπει νά λήξη. Είναι ύποχρέωσις και των έφοπλιστών νά βοηθήσουν εἰς την έπιλυσή του.

"Οταν αύριον ή ναυλαγορά έπανελθη εἰς τά γνωστά χαμηλά έπιπεδα, θε έχουν οι έφοπλισταὶ όλον τό δικαίωμα νά υποδείξουν εἰς τους συνεργάτες των, τους ναυτικούς μας, ότι κατά την περίσσον των παχειών αγέλαδων δεν ηγούνσαν και τών πληρωμάτων τά δικαιαία αιτήματα. Προφόρων παρεχώρησαν τά έπιδόματα, που κανείς από τους ξένους έφοπλιστας δεν έδωσε.

Η σκληρά πραγματικότης

Τὸν κ. Μπουζάνην και τους συμβούλους του κοπομένους διά το κόστος του λιμένος και την ταχυτάτην διενέργειαν των φορτεκφορτώσεων — είνε, λέγουν, οι λιμενικοί Πειραιώς ό ταχύτερος της Μεσογείου — τούς παραπέμπουν εἰς την ύπ' αριθ. 14919 διαταγήν της 21ης Ιανουαρίου 1952 του ύπουροιον του Εμπορίου (ύπηρ, Κασιμίμων). Θα πηροφορηθούν από αύτην ένδιαφέροντα πράγματα. Ίδου τί λέγει:

«Εντελόμεθα, όπως μεταδινίνοντες εἰς Ελευσίνα έξετάστη την δυνατότητα έκφορτώσεως και έναποθηκεύσεως έξεισις γαιανθρακοφορτών του Δημοσίου προερχόμενων ἀπό εύθειας έκ του έξωτερικού. Πρός δόλοκλήρωσιν της έξετάσεως του άνωτέρω ζητήματος δέον, όπως προβήτε εἰς τάς κατωτέρω ένεργειάς:

1) Ερευναν κατ' αρχήν περὶ τον συμφόρου διά το Δημόσιον της έκφορτώσεως των γαιανθρακοφορτών εἰς Ελευσίνα, ώς πρός τά έξιδα έκφορτώσεως έν σχέσει πρός τά έν Πειραιεί τιμολογίας έκφορτώσεως γαιανθράκων του Ο.Λ.Π. ώς έπιστος και έν σχέσει πρός τάς δαπάνας έκφορτώσεως έν περιπτώσει λειτουργίας της γερανογεφύρας Πειραιώς.

2) Δυνατότητα πλευρίσεως τῶν αὐτῶν πρό τού σημείου της παραδίσιας, ένθα ένδεχομένων θε δημιουργήθωσιν οι γαιανθρακώρωι.

3) Δυνατότητα ήμερσίας έκφορτώσεως ἀπό εύθειας έκ των κυτών του πλοίου και έξακρίωσιν άπαιτουσιν πλωτών μέστων τη βοηθεία τῶν δοπιών θε είνε δυνατή ή έκφορτωσις τουλάχιστον 500 τόνων ήμερσίων, δηση και ή συνήθως προβλεπομένη εἰς τάς ναυλούσμαφωνα.

4) Έξεισιν καταλλήλων άποθηκευτικών χώρων, ώς και τό άπαιτηθησμένον έπιστον ένοικον αύτῶν έν σχέσει πρός τάς ύψιστα μένεσαν ήδη άποθήκας Πειραιώς και σύνταξιν διαγράμματος του προτεινομένου γαιανθρακοχώρων.

5) Δυνατότητα έγκαταστάσεως τῶν άπαραιτήτων μέσων έκφορτώσεως και έναποθηκεύσεως τῶν γαιανθράκων, ώς και προϋπολογισμὸν τῆς άπαιτουμένης δαπάνης.

6) Τή κατά τόντον έπιδάρυσιν τῶν γαιανθράκων λόγω της μεταφορᾶς τούτων ύπο τῶν καταναλωτῶν έξ Ελευσίνης.

Διά τῶν ώς άνω σκοπῶν δέον δηση θελθείτε εἰς έπαφήν μετά τῶν: α) Τελωνείου Ελευσίνος, β) Γραφείου Εργασίας, γ) Λιμενικού Ταμείου, δ) Υποδησεως Χωρᾶς Ελευσίνος, ώς και μετά τῶν Εργατικῶν Οργανώσεων αύτης.

Άπαντα τά άνωτέρω, ώς και πάν έπερον στοιχείον σχέσιν έχον πρός την διά του παρόντος άνατιθεμένην έρευναν δέον, ώς περιληφθωσιν εἰς έπιοθησμούν τό ταχύτερον έκθεσίν σας. Τά έξιδα μεταδινάσεως εἰς Ελευσίνα θελουσι. Βαρύνει τόν λογαριασμὸν έξδόδων διαχειρίσεων τῶν στερεῶν καυσίμων.

Πρέπει νο έπειγησθωμεν εἰς τοὺς διοικούντας τόν ταλαιπώρων λιμένα τί σημαίνει τό άνωτέρω έγγραφον. Θα τό πράξωμεν εύχαριστως. Στοιχίζουν άκριδά τά κάρδουνα, πού έκφορτωνται εἰς τόν Πειραιά. Στοιχίζει ο ναυλος περισσότερον, διότι τά σκάφη καθιερεύουν κατά την έκφορτωσιν και διότι αί έπιβαρυνθείσι τάς πλοίων είνε μεγάλαι. Πανάκριδα έπιστος στοιχίζει και ή δηλα διακίνησης τῶν γαιανθρακοφορτών. Τό ύπουργειον θελει νά μειώσῃ τό κόστος τῶν είσαγομένων γαιανθράκων και ώς μόνη διέδοσον έχει, ώπως και τό ίδιωτικόν έμποριον, τόν Ελευσίνα. Ή στροφή αύτή είνε και τό τρανότερα άποθειξις της κρατούσης εἰς τόν λιμένα μας οικτρός καταστάσεων.

Πρέπει δημως νά πεισθων και όσοι, άγνοουντες τάς λεπτομερείας τῆς ύποθεσεως τού λιμένος, πιστεύουν άκομη εἰς τάς διαβειδαιώσεις τού κ. Μπουζάνη περί τής ταχείας διεγεργείας τῶν έκφορτώσεων εἰς

τόν λιμένα Πειραιώς. Όλιγοι άριθμοι είνε άρκετοι. Κάθε καλῆς πίστεως ανθρωπος θα τούς παραδεχθει.

Έχουμε λ. χ. ύπ' όφιν μας τό πρό τινων ήμερων κομισθὲν γαιανθρακοφορτίον διά τού φορτηγού «Πρωτεύς». Τονοι 7 χιλιάδες περίπου. Ήμέραι είκορτωσεος ένδεκα. Εις οιονδήποτε άλλον έ των σημαντικών λιμένων της Μεσογείου ό χρόνος έκφορτωσεως θα ήτο μικρότερος. Εις την Σαδόνναν, την Σπετσίαν και την Γενοβαν θα ήρκουν τρεῖς μόνον ήμέραι. Εις την Μασσαλίαν ή μετη ήμερησία έκφορτωσεις θα έθανεν άσφαλώς τούς χιλίους τόνους. Εις το Πόρτ-Σαΐδ και την Άλεξανδρειαν έπισηση. Εις την Πειραιώς τά παυλούμφωνα καθορίζουν ήμερησίαν έκφορτωσιν πεντακοσίων μόνον τόνουν!

Άναλογος φυσικά είνε και ο ναύλος. Άι πέντε έπι πλέον ήμέραι πού θα ύποχρεωθει τό σκάφος νά καθιστερηση είς τόν λιμένα Πειραιώς, θα πληρωθουν και φυσικά θα είναι υψηλότερος και τό κόστος τών γαιανθράκων μεγαλύτερον. Άπλα είνε τά πράγματα αύτα.

Άι τά μεταφράσματα και είς άριθμούς. Νέντε πηρεια καθιστερήσεως σημαντινου: Δι έξιδα κινήσεως πλοίου λιραί Αγγλίας οκτάκοσια (800) και διαφορούν κέρδος τού πλοίου, με τούς σημερινούς ναύλους, λιραί χιλιαδές διακόσιαι τούλαχιστον (σκάφος 7000 τόν. φορτίου). Σύνολον δύο χιλιαδών λιρών.

Άι έπιβαρυνεται δηλαδή θα ναύλος κατά έξι περίπου σελλίνια τόν τόνου. Αν η έκφορτωσις διενέργειτο με τόν ρυθμόν του Πόρτ-Σαΐδ ή της Μασσαλίας τό σκάφος θα ήπληρωντο 34) — τόν τόνου διά ναύλον άντι λ. χ. τών 40) — και τό πλοίον θα είχε τό αύτο κέρδος. Ίδου διατί θα ναύλος μέχρι Πειραιώς είνε αίσθητώς μεγαλύτερος διό τόν ναύλον πολλάς είς τήν διάθεσίν του.

Δέν είνε, λοιπόν, θ λιμὴν τού Πειραιώς θ εύθηνότερος και τούτος της Μεσογείου — τά πράγματα διαφεύδουν τούς ισχυρισμούς αύτούς — έπιβαρυνεται δέ τό κόστος τών φορτίων, τών είς χύμα κυρίως, σημαντικά. Άναλογοι είνε αί έπιβαρυνεταις κατά τά άλλα στάδια τής φορτεκφορτώσεως. Άν ο κ. Μπουζάνης θέλει και άλλας αποδείξεις έχουμε πολλάς είς τήν διάθεσίν του.

Η Μεσογειακή ναυτιλία

Ό κ. Λουκᾶς Νομικός μάς άποστέλλει τήν κάτωθι έπιστολήν, άναφερμένη είς σάσ σχετικώς με τήν μεσογειακήν Ναυτιλίαν έγραψαν. Μέ υπευθύνους πληροφορίας θ φίλος έπιστολογράφος διεκτραγωδεῖ τήν δύσκολον καταστασιν του Έλληνικον μεσογειακού μας σκάφους και έξαιρει τό πολύτιμον τόν υπηρεσίων τουν έ είρηνη και έν πολέμω.

Άι, πράματι, τό Κράτος είχε συναίσθησην τής άποστολής της μεσογειακής ναυτιλίας, θα έχειν ήδη προέλθει είς μετρα απόφασιστικά, τείνοντα νά ένισχυσουν τήν συναγωνιστικήν της ικανότητα. Άπο τά μέτρα αύτά θα προήρχετο οχι μονον ή διατήρησις τών διάλιγων κεκτημένων, άλλα και ή διευρυνσιν τής δραστηριότητος τού μικρού φορτηγού είς τάς γύρω μας θαλάσσας.

Κύριε Διευθυντά,

Άνεγνωσα μετά προσοχής τό δημοσιευθεν είς τό προηγούμενον τεύχος τών Ναυτικών Χρονικών» άρθρον περὶ Μεσογειακής Ναυτιλίας, είς τό όπιον, πρός τοις άλλοις, άνασφεται και παράδειγμα ταξιδίου πλοίου 4000 τόνων φορτίου, από Σφάξ διά Πειραιά. Έπειδή θ γράψατο έν λόγω άρθρον δεν άπαριμει τά έξιδα έπισκευών — τόσον συνήθη σκάφη παλαιάς ήλικιας, άν είναι τά μεσογειακά μας φορτηγά —, άλλ' ούτε τούς τόκους και τά χρεωλίστα, ένδεχεται θ άναγκώστηκε νά συμπεράνη, θτό πολιον τόπον, έργασθεν τό 1951 είς τήν Μεσογείον, άφηκε κέρδος, μικρόν ή μεγάλον, άναλόγως τῶν ναύλων πού έπειτηκε, καθ οίον άκριδων τρόπου και τά «λίμπερτος», άτινα δέν υπήρχαν άλλα έντεχνη. Άλλα, έν αύτων έντεχνη προναυλωμένα, άλλα έπειστησαν συνήθεις διά τό τύπον αύτών ζημίας, ώς λ.χ. άπωλειαν έλικος και άλλα αντιτετόπισαν άποστολέπτους καθυστερησίες.

Είς τήν κατηγορίαν, άμως, τής μεσογειακής ναυτιλίας έχουμε και τά πλοία τών 3000 τόνων φορτίου, άτινα πολύ μικρόν κέρδος άπεκπωσιαν, ένός τά έξιδα τών είνε τά αύτά με τά 4000 τόνων, έξαιρεσι μικράς τίνος διαφοράς είς τά καύσιμα. Έχουμε άκομη και τήν κατηγορίαν τών 2000 τόνων φορτίου διό τά σκάφη αύτά δύναμαι νά σάς διαβεβαιώσω, θτί είς ούδεμιαν πεντακοσίων έπραγματοποίησαν κέρδος τί.

ΜΑΣΣΑΛΙΑ

GENERAL MARINE CONTRACTORS

AND SUPPLIERS

VVE A. MORFONIOS (ESTABLISHED 1917)

DIRECTEUR ST. PANAGIOTOU

22c RUE SAINT SAENS

General ship cleaners — Dry dock work — Painter — Carpenters gaulers — Shipchandlers

Telegraphic Adress: MORFOS — MARSEILLE

Telephone: | DRAGON 0.330
COLBERT 57.55

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1951

ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΟΥ «ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ»

Μιᾶς ἐπιτυχούς διοικητικής δραστηριότητος χαρακτηριστικὴν σύνου-
ψιν ἀποτελεῖ ἡ ἔκθεσις τῶν πετραγμένων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», κα-
τά τὸ ἔτος, τὸ διποίον παρῆλθεν.

Η Πρόνοια διὰ τοὺς ναυτικούς δὲν είνε πλέον ἡ γνωστὴ ταλαιπωροῦσσα ἐλέμουσαν, οὐτε ἡ ὑπερεσία, ὡς χρονισμοὶ οἴουσι τὰς ἀσθενεῖς τῶν βιοπλασιῶν τοῦ κύματος, ὡς ἔνεκρινα γραφειοκρατικὴ δραστηριότητος. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς, ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ πλέον εὐτυχής, ἐν σχέσει μὲ τὰς ἄλλας ἐργαζομένας τάξεις εἰς τὴν Ἑρχάντα μας. Διότι ἡ κοινωνικὴ πρόνοια πρωθεῖται σήμερον μέχρι τοῦ ἔχοντος ἀνάγκην ναυτικοῦ, μὲ πολλὴν ἀγάπην, στοργὴν καὶ ἀπόδειγμένον ἐνδιφέρον.

Από διετίαν τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου» είνε τὸ μόνον Ἰδρυμα — κατὰ τὴν σύγκρισιν ἔχομεν ὑπ' ὄψιν τὸ I. K. A. καὶ τοὺς ἄλλους παρεμφερεῖς ὀργανισμούς — δῆπερ ἀσκεῖ ἐν κυριολεξίᾳ τὴν προνοίαν, κατὰ τρόπον δηλαδή, ἀμεσον, ἀποτελεσματικὸν, ἀλλὰ καὶ ταύτοχρόνων ἀξιοπρεπῆ διά τὸν ἀπολαμβάνοντα τῆς περιθλάψεως. Οἱ παράγοντες τῆς σμαρτη-κῆς αὐτῆς ἐπιτυχίας εἰνε: «Ἡ καὴ διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος, ἡ ἀρω-γῇ τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ τελευταίων ἡ γενναιοδωρία τῶν Ισχυ-ρῶν τῆς Ναυτιλίας παρασύγνωτη.

Ο Αντίπολιστρός λιμενικός κ. Γ. Δρακόπουλος, διευθυντής από διετίας τού 'Ιδρυμάτος, έπειδειν άγάπην διά τὸν ναυτικὸν καὶ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν διοικητικὴν κινάστηταν παραφαίλλον. Ἐπέτυχεν, εἰς σύντομον χρονικὸν διάστημα, νὰ ἀποτοξινώσῃ ὁλόκληρον τὴν ὑπερστίαν τοῦ ἀπὸ χρονίαν ράθμον γραφειοκρατικὴν νοστρεπίαν καὶ νὰ τὴν κινητοποιῆσῃ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀμέσου θεραπείας τῶν ἀναγκῶν τὴν ὑπὸ αὐτῆς προστατευόμενων. Ἡ βοιθεία, τῇ ὅποιαν ἐλαβεν ἡ καλὴ διοίκησις, κατὰ τὴν προσπάθειάν της αὐτήν, ὑπῆρχεν ίδιαιτέρως ἀποτελεσματική. Αἱ μεγάλαι δωρεαὶ τῆς συζύγου, τῶν τέκνων καὶ τῶν ἀδελφῶν τοῦ Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ, τοῦ κ. Κ. Λασιμού, τοῦ κ. Εὐγενίδη καὶ ἄλλων παραγόντων τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, κατέστησαν δυνατὴν τὴν προσδευτικὴν πραγματοποίησιν τῆς προποτικῆς, ὅπως οὐδένις ναυτικὸς παραμείνει ἔκτός τῆς προστατευτικῆς ἀκτίνος τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», εἴτε εἰς τὸ κέντρον, εἴτε εἰς τὴν ἐπαρχίαν, εἴτε εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἀκόμη καὶ ἀνεύρισκεται. Εὔγενης, πράγματι, φιλοδοξία, ἀπό τὰς ἔλαχίστας ἔκεινας, ποὺ ἀποκρυσταλλώνονται εἰς τὸν τόπον μας εἰς σῶλουσαν πραγματικότητα.

Κύριον θέμα — διὰ νὰ ἐλθωμεν εἰς τὰ πεπραγμένα τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — τὸ ὅποιον ἀπῆχόλησε τὴν Διοίκησιν τοῦ Ἱδρύματος, ἥτο ἡ ἐπέκτασις τῆς παρεχομένης προστασίας καὶ εἰς τὰ μεγάλα ναυτικά κέντρα τῶν ἐπαρχιῶν, ἡ ὅποια καὶ ἤρχισε πραγματοποιούμενη, κατόπιν τῶν μεγάλων πρὸς τὸ Ἱδρύμα δωρεῶν τῶν ἑφοτιλιστῶν.

“Η δωρεά, τὴν δποίαν διέθεσεν εἰς μνήμην τοῦ Ἰωάννου Π. Γουλανδρῆ, ἡ Οἰκογένειά του, ἐπέτρεψε τὴν ἰδρυσιν παραρτήματος τοῦ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν «Ἀνδρού», τὸ δόποιον, ἔγκατασταθέν εἰς ιδιόκτητον οἰκημα, πληροὶ δόλαις τὰς προϋποθέσεις ἑνὸς ἀρτίου ύγειονομικού ιδρύματος. Η ἐπακολούθησασ, κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος, δωρεά τοῦ κ. Κ. Λαζαρίου, ἔξπλασισ διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον τὴν ἰδρυσιν δευτέρου παραρτήματος τοῦ Ἰδρύματος εἰς τὴν Χίον, τὴν φορὰν αὐτῆν.

Μίας είσετι δωρεάς της οίκογενειάς Γουλανδρή, άποτελουμένη άπό πλήρες ἀκτινολογικών μηχανών, ήταν επιτρέψη, έξι όλου, τὴν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐγκατάστασιν τελείου 'Ἀκτινολογικού' Ἐργαστηρίου εἰς Πειραιά, μὲν ὅμερον συνέπειαν τὴν καθιέρωσιν τοῦ μέτρου τῆς προληπτικῆς ἀκτινολογικῆς ἔξετάσεων ὅλων τῶν προστατευομένων ναυτικῶν, ὡς καὶ τῶν οίκογενειῶν των. 'Ανεξάρτητων τῶν ἀνωτέρω μεγάλων δωρεῶν, αἱ συνήθεις πρὸς τὸ 'Ιδρυμα δωρεαὶ ήσαν κατὰ τὸ λήξαν ἔτος περισσότεραι καὶ σημαντικότεραι ἀπό πρότερον. Διὰ τοῦτο ἡ Διοίκησις ἀπέφασισεν, «έκπιμπος τὰ εὐγενεῖς χειρονομίας τῶν δωρητῶν», ὅπως ἀνακηρύπτη ἀύτοὺς Δωρητὰς ἡ Εὑεργέτας ή Μεγάλους Εὑεργέτας, ἀναγράφουσα συγχρόνως τὰ δύνματά των εἰς εἰδικὰς τιμητικὰς πλάκας.

‘Η ἀπὸ διετίας ἐπιδιωκομένη ὑπὸ τῆς Διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» ἀπλούστευσις τῆς σχετικῆς μὲ τὴν παροχὴν προστασίας δια-
δικασίας καὶ ἡ ἐπέκτασις αὐτῆς καὶ εἰς ὅλους τομεῖς, ἐπραγματοποιή-
θη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δια τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἀπὸ 14.11.1951 Β.
Δ.) τος «περὶ προστασίας κατά τῆς ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οι-
κογενειῶν τού».‘

Συγκεκριμένως, διὰ τοῦ Διατάγματος αὐτοῦ, ἐπετεύχθη: α) Ἡ κατά Εὐληπτον τρόπον ἐνοποίησις ὅλων τῶν μέχρι σήμερον ἴσχυσυσῶν διατάξεων περὶ προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των. β) Η καθιέρωσις διακρίσεως τῶν ἀπαίτουμένων προσόντων μεταξὺ τῶν ἔχοντων ἄνω τῆς 15ετοῦς ναυτικῆς ὑπηρεσίας καὶ τῶν ἔχοντων μικροτέ-

ραν τοῦ ὄριου τούτου. γ) Ἡ καθέρωσις τῆς ἀρχῆς τοῦ πειριωρισμένου ὑπόλογισμοῦ τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὅποιον ὁ ναυτικὸς ὑπῆρετι εἰς τάς ἐνόπλους δυνάμεις. Καὶ δ) Ἡ κατάργησις τοῦ προβλεπομένου διὰ τὴν παροχήν προστασίας προσδότος τῆς στρατολογικῆς τακτοποιήσεως τοῦ ναυτικοῦ.

Διὰ τοῦ ιδίου Διατάγματος, καθιερώθη, διά πρώτην φοράν, τὸ ἐπίδομα τοκετοῦ διά τάς συζύγους ἀνέργων καὶ ἔργαζομένων ναυτικῶν, ὡς καὶ ἡ χορήγησις τῶν ἔξδον τηνιαῖς δι' ἀπόδιώσαται μέλη οἰκογενείας ἀνέργου ναυτικοῦ. Ἐθεοπίσθι, ἐπίστις: α) Ἡ τρίμηνος νοσοκομειακή προστασία ἑκάστου μέλους οἰκογενείας ἀνέργου ναυτικῶν. Καὶ β) Ἀπαλειφθείστοις τῆς λοχαγοῦσης διατάξεων περὶ προστασίας ἀνιάτων νοσημάτων, καθεορίσθεται αἱ περιπτώσεις προστασίας τῶν ἐκ χρονίων νοσημάτων πασχόντων. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, ἀναλαμβάνεται ἡ προστασία πνευματικῶν ἡ σωματικῶν ἀναπτήρων συζύγων ἡ τέκνων τῶν ναυτικῶν καὶ διά πρώτην φοράν προβλέπεται ἡ εἰς ειδικὰ ἀναρρωτήρια νοσηλεία τούτων.

Δι' ἑτέρων ἄρθρων τοῦ Βασιλικοῦ αὐτοῦ Διατάγματος ρυθμίζεται ἡ διακίδιασις διὰ τὴν παροχὴν προστασίας, ἀπόλλασσομένων τῶν προστατευόμενών τῶν μέχρι σημερον μεγάλων γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων. Κατηγρήθησαν : α) Ἡ ύπο τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο. Ν. υπογραφή τῶν Ιατρικών συνταγών. β) Ἡ ύπο δύο ιατρῶν υπογραφὴ τῆς γνωματίσεως διὰ παρακλινικῆς ἔξτασιν. Καὶ γ) Ἡ ἐγκρίσις τοῦ Υ. Ε. Ν. διὰ τὴν παράτασιν νοσοκομειακῆς νοσηλείας, διὰ τὴν χορήγησιν ἀντίτιμου τροφῆς, διὰ τὴν παροχὴν ἐξόδων κηδείας.

“Η διατάξις τοῦ Διατάγματος τοῦ Βασιλικοῦ αὐτοῦ περὶ της διακίδιασις διὰ τὴν παροχὴν προστασίας, ἀπόλλασσομένων τῶν προστατευόμενών τῶν μέχρι σημερον μεγάλων γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων. Κατηγρήθησαν : α) Ἡ ύπο τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ Ο. Ν. υπογραφὴ τῶν Ιατρικών συνταγών. β) Ἡ ύπο δύο ιατρῶν υπογραφὴ τῆς γνωματίσεως διὰ παρακλινικῆς ἔξτασιν. Καὶ γ) Ἡ ἐγκρίσις τοῦ Υ. Ε. Ν. διὰ τὴν παράτασιν νοσοκομειακῆς νοσηλείας, διὰ τὴν χορήγησιν ἀντίτιμου τροφῆς, διὰ τὴν παροχὴν ἐξόδων κηδείας.

Η θετική αύτή νομοθετική ρύθμισης τών κυριωτέρων ζητημάτων, τά δποια προέκυπτον κατά την παροχήν προστασίας εις τους ναυτικούς, περιέλαβε και τὸν τρόπον τῆς ἐπεκτάσεως τῆς δραστηριότητος τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ εἰς τὰς ἐπαρχίας. Ἀπεφασίσθη ἡ ἐπέκτασης τῆς προστασίας εἰς τὰ ἐπαρχιακὰ ἔκεινα κέντρα, εἰς τὰ διοικούν, τούλαχιστον, 300 οἰκογένεια, δικαιουμένων προστασίας καὶ διὰ πρώτην φοράν καθιερώθη ἡ παροχὴ δικαιείας εἰς ἀνέργους ναυτικούς διαμενούντας εἰς πόλεις τοῦ ἔξωτερικοῦ. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, οἱ ἀσθενοῦντες εἰς τὸ ἔξωτερικόν ναυτικοί μας μελλοντικῶς θὰ προστατεύωνται ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», μέσω τῶν διττωνατικῶν μας ἐκπροσώπων ἢ τῶν προξενικῶν Λιμεναρχῶν.

“Ολας, ιδιαιτέρως αἱ προσπάθειαι τῆς Διοικήσεως τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου» ἐστράφησαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν μιᾶς ἀρτίας ὄργανώσεως καὶ ἐπαρκοῦς ἐπιστημονικῆς ἐπανδρώσεως τῆς Υγειονομικῆς «Υπηρεσίας τοῦ Ἰδρύματος». Ἐπεδιώχθη, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, μὲ βάσιν τὸ κριτήριον, ὅτι ἡ παρεχούμενή εἰς τοὺς ναυτικοὺς βοηθεία πρέπει νὰ είναι ἀμεσος, ταχεῖα καὶ, πρὸ παντός, ἀποτελεσματική, ἡ αὐξῆσις τοῦ ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ἰδρύματος, τοῦ ὅποιου καὶ καθωρίσθη νομοθετικῶς ἡ σύνθεσις, ὡς ἀκολούθως: Εἰς ἀρχιατρος, δώδεκα παθολόγοι, δύο παιδίατροι καὶ ἀνά εἰς ὀδοντίατρος, γυναικολόγος, ὠτορινολαρυγγολόγος, χειρουργὸς καὶ φαρμακοποιός. Ἐπίσης, καθωρίσθη ὁ ἀριθμός τους βοηθητικοῦ ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ἰδρύματος εἰς πέντε Βοηθούς, φαρμακοποιούς, μίαν διπλωματοῦχον μαίαν καὶ πέντε νοσοκόμους καὶ δονθούς νοσοκόμους.

Από τον παρελθόντος Φεβρουαρίου έφηρμδσθη, έξ αλλού, ύπό τής Διοικήσεως τού «Οίκου τού Ναύτου» νέον σύστημα παροχής ιατρικής ἀντιληφώνες εις τούς ναυτικούς τής περιοχής τού κέντρου. Κατ' αύτό, η περιοχή τού Πειραιώς κατενεμήθη εις Ισαρίθμους πρὸς τοὺς ὑπηρετοῦντας εις τὸ «Ιδρύμα Ιατρούς τομεῖς, ἔκστος δὲ Ιατρὸς ἀνέλαβεν ὑπεύθυνος καὶ ἀπὸ ἕνα τομέα δι' ἔξετάσεις τῶν προστατευομένων εἰς τὰ ἔξωτερικά Ιατρεῖα τού «Ιδρύματος καὶ δι' ἐπισκέψεις κατ' οἰκον. Διὰ τούτο καταμεριστικού αὐτοῦ συστήματος διευκρίνιζεται, οὐδὲ ἐπιδιώκονται οἱ ἔχης, κυρίως, σκοτοῖ: α) «Ο ἀριθμός τῶν πρὸς ἔξετασιν προσερχομένων εἰς τὰ ἔξωτερικά Ιατρεία τού «Οίκου τού Ναύτου» δι' ἕνος ἔκστοτον Ιατρὸν να κυριαρείται ἐντὸς περιθώριον δυναμένων νά ἔξυπηρτεπθύοντι ἐπιστημονικώς ἐντὸς διώρου καθ' ἔκστοτην, β) Νὰ ἀποκατασταθῇ προσωπικὴ ἐπαφὴ μεταξὺ Ιατροῦ καὶ προστατευομένων, γ) Διὰ τῆς γνωριμίας αὐτῆς νά καταστῇ δυνατὴ ἡ τρόποις καὶ ή ἐνημέρωσις μεριδῶν ύγειονομικῆς καταστάσεως ἐνὸς ἔκστοτον τῶν προστατευομένων καὶ δ) «Η ἀπόφυγη Ικανοποίησες ἀδικιαλογήτων αἰτήματων τῶν προστατευομένων, ὡς η παροχὴ περισσοτέρων φαρμάκων κλπ.

“Άλλο άναμφισθήτητον επίτευγμα έντος τών πλαισίων τῆς όργανώσεως τῆς Υγειονομικής Υπηρεσίας τοῦ Ο. Ν., κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ήτο ή σύντασις καὶ λειτουργία Παιδιατρικοῦ Τμήματος, τὸ ὅποιον, σὺν τῷ χρόνῳ, καὶ θὰ δελτιούται διὰ τῆς αὔξεσσας, κυρίως, τοῦ επιστημονικού του προσωπικού, ὥστε νὰ ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν μελών τῶν οἰκογενειῶν τῶν προστατευόμενών ουσιαστικῶν.



Ἡ ηλουσιωτέρα συκλοπή ἐμπαιτρίων εὔθοπων διὰ
περιφερειαφυκανάς τε Βεγλινοφυκανάς διαπλάσεται

Λυκράτης καὶ Θωσπόπουλος

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΟΔΟΣ ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 26 ΤΗΛ. 40.432

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ (ΤΣΙΜΙΚΗ) 43 ΤΗΛ. 20.58



ΕΛΑΤΗΡΙΑ • ΠΙΣΤΟΝΙΑ • ΠΥΡΡΟΙ • ΒΑΛΒΙΔΕΣ • ΧΙΤΩΝΙΑ • ΚΟΥΖΙΝΕΤΤΑ • ΜΠΟΥΛΩΝΙΑ • ΠΑΞΙΜΑΔΙΑ

Διὰ τὴν δόλοκλήρωσιν τῆς ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος παρεχομένης ἐπιστημονικῆς ἀντιλήψεως, ἡ Διοίκησις συνεβλήθη, ἐπίσης, μετὰ σημαντικού ἀριθμού διακριμένων ἐπιστημόνων εἰδικήτων, οἱ ὅποιοι καὶ εὐρίσκονται εἰς τὴν διάσειν τῶν προστατευομένων, διὰ τὰς περιπτώσεις ἔκεινας, αἱ ὅποιαι ἀπατοῦν ἔξετασιν παρ' εἰδικευμένων ἐπιστημόνων. Δι' ἄλλης συμβάσεως τοῦ, τὸ 'Ιδρυμα ἔξηράλισε τὴν εἰσαγωγὴν πρὸς νοσηλείαν τῶν προστατευομένων τοῦ εἰς γνωστὰς κλινικὰς τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Πρατεουύσης, μηδὲ τοῦ «Εὐαγγελισμού» καὶ τοῦ «Ἐρυθροῦ Σταυροῦ» ἔξαιρουμένων.

Διὰ πρώτην φορὰν, κατὰ τὸ 1950, ἡ Διοίκησις τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναού» ἐμέλετησε τὸ θέμα τοῦ ἔφοδισμοῦ τῶν προστατευομένων ναυτικῶν διὰ νέων διδιλαρίων προστασίας, ἐκδιδούμενων δάσει γραπτῶν στοιχείων καὶ τὰ ὅποια θὰ ἔσφενται ἡμερομηνίαι λήξης τῆς ἴσχυος τῶν, ἀντίθετως μὲ τὰ προϋπάρχοντα, τὰ ὅποια δὲν ἀνέγραφον ἡμερομηνίαν ἴσχυος. Συνεζητήθη ἡ ἀποψί καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπεφασίσθη, ὅπως ὁ αιτούμενος προστασίαν ἐργαζόμενος ἡ ἀνέργος ναυτικός, μετὰ τὴν ὑποβολὴν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ὠρισμένων στοιχείων (προσόντα ναυτικῆς ὑπηρεσίας, πιστοποιητικὸν οἰκογενειακῆς καταστάσεως, προσόντα συνταξιούχου), λαμβάνῃ διδιλαρίον προστασίας, ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ καθορίσωνται τὰ χαρακτηριστικά τοῦ στοιχεία, καθὼς καὶ ἡ κατόπιν ὑπολογισμού ἡμερομηνία ἡμερομηνία λήξεως τοῦ δικαιώματος προστασίας.

Διὰ τῆς ἐφαρμοσθεῖσας ἀμέσως διαδικασίας αὐτῆς, ἐπετεύχθη: α) 'Η ἀπαλλαγὴ τῶν προστατευομένων αὐτοῦ ἐκ τοῦ ἐλέγχου τῶν προσόντων τῶν εἰς πᾶσαν ἐμφανίσιν τῶν εἰς τὸ «Οἴκον τοῦ Ναού». β) 'Η εἰς τὰ διδιλαρία προστασίας ἀναγραφὴ μόνον τῶν κατὰ τὰς διατάξεις δικαιουμένων προστασίας μελῶν τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτικῶν. γ) 'Η παρὰ τῷ Τίτλῳ τοῦ Ναού τοῦ διδιλαρίου προστασίας ἐγγράφων στοιχείων ἐφ' ὧν ἔβασισθη ἡ ἀντίτροπης τοῦ διδιλαρίου καὶ δι). 'Ο ἐκ τῶν προτέρων καθορισμὸς αὐστηρῶς ἡλεγμένης ἡμερομηνίας, μέχρι τῆς ὅποιας θὰ παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν ἡ σχετικὴ προστασία.

Τὰ κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἐδοθέντα κατὰ τὸ λήξην ἔτος διδιλαρία προστασίας ἀνέρχονται εἰς 9.034, ἀντιπροσωπεύοντα συνολικῶς 25061 ἄτομα. 'Ἐκ τῶν διδιλαρίων αὐτῶν 701 ἐξεδόθησαν διὰ τὴν περιοχὴν τῶν Ἀθηνῶν, ἀντιπροσωπεύοντα 1.785 προστατευόμενα μέλη, 322 διὰ τὰ περιχώρα πρωτευούσης ἀντιπροσωπεύοντα 789 προστατευόμενα μέλη, 6.185 διὰ τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς, ἀντιπροσωπεύοντα 17.874 μέλη, 207 διὰ τὰ περιχώρα τοῦ Πειραιῶς, ἀντιπροσωπεύοντα 631 μέλη καὶ 1.249 διὰ τὰς ἐπαρχίας, ἀντιπροσωπεύοντα σύνολον προστατευόμενων μελῶν 3.392.

* * *

'Υπὸ τὴν νέαν αὐτὴν ὄργανωσιν τοῦ τρόπου παροχῆς προστασίας εἰς τοὺς ἐργαζομένους καὶ ἀνέργους ναυτικούς, διὰ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναού, κατὰ τὸ παστεύθων ἔτος, ἀντέμετρος προστατευόμενων τὴν πλευρὴν ὃν γάρδη προσέλευσιν προστατευομένων ναυτικῶν ἀπὸ τῆς ἰδρυτεῶν του. Αἱ σχετικαὶ ἐπίσημοι στατιστικαὶ ἔχουν νὰ ἐμφανίσουν τοὺς ἀκολούθους ἀριθμούς: Οἱ εἰς τὰ ἔξωτερικὰ ἵστεις τοῦ 'Ιδρυματος προσελθόντες ἀπὸ τῆς 1.1.1951 μέχρι καὶ τῆς 12.1951, ἀνήλθον εἰς 65.700. 'Ἐξ αὐτῶν 35.323 προσελθόντες εἰς τὰ παθολογικὰ ἱατρεῖα, 3.175 εἰς τὸ χειρουργικὸν τμῆμα, 21.426 εἰς τὸ ἱατρεῖον ἐνέσεων καὶ 5.776 εἰς τὸ Παιδιατρικὸν Τμῆμα. Αἱ κατ' οἰκου ἐπισκέψεις τῶν ἱατρῶν τοῦ 'Ιδρυματος, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ κατ' οἰκου ἱατρικαὶ ἐπισκέψεις θὰ συστηματοποιηθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀνήλθον εἰς 3.801. 'Ἐξ ἄλλου, καὶ ἐκδοθεῖσα συνταγαὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀνέρχονται εἰς 87.694, ἀντιπροσωπεύοντας ἀξίαν εἰς δραχμὰς 1.580.330.180, ἔναντι 34.265 συνταγῶν ἐκδοθεῖσῶν κατὰ τὸ 1950, συνολικάς ἀξίας 611.610.680 δραχμῶν.

Οἱ μετὰ τοῦ 'Ιδρυματος συμβληθεῖτες ἱατροὶ εἰδικοτήτων ἔχητασαν απὸ τὸ αὐτὸ διάστημα 6.451 ἀνέργους, ἐργαζομένους, καὶ συνταξιούχους ναυτικούς, ἔναντι 3.166 ἔξετασθεντων παρ' αὐτῶν κατὰ τὸ 1950. Η ἐκτελεσθεῖσας ὥστατως παρακλινικὴ ἔξετασης ἀνήλθον εἰς 15.847, ἔναντι 8.686 ἐκτελεσθεῖσῶν κατὰ τὸ 1950. Εἰς Νοσοκομεῖα, Κλινικάς καὶ εἰδικὰ θεραπευτήρια ἐνστόλευθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1.418 ἔνεργοι, συνταξιούχοι καὶ ἐργαζόμενοι ναυτικοί, ἔναντι 1.050 νοσηύεντων κατὰ τὸ 1950.

Τὸ Τμῆμα Προστασίας Φυματικῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης, κατὰ τὰς ἔκτας ἐπιστήμους, πάντοτε, στατιστικάς, ἐμφανίζει τὴν ἀκόλουθον κίσην: Οἱ συνταξιοδοτούμενοι υπὸ τοῦ 'Ιδρυματος (εἰδικὴ προστασία συμπατικῶν) κατὰ τὸ 1951, ἀνήλθον εἰς 1.161, ἔναντι 1.134 τοῦ ἔτους 1950. Οἱ νοσηλευθεῖτες διάφορα Σανατόρια ἀνήλθον εἰς 103, ἔναντι 94 τοῦ ἔτους 1950. Οἱ ἐξελθόντες τῶν Σανατορίων, δόγμων μετατάξεως τῶν εἰς μετασανατοριακὴν νοσηλείαν, ἀνήλθον εἰς 20 καὶ οἱ θανάτοις εἰς 10. Σύνολον παραμενόντων ὑπὸ σανατοριακὴν νοσηλείαν 73. Εἰς τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν διαπιστώνται: α) 'Οτι ὁ ἀριθμὸς τῶν θανόντων παρέμεινε κατὰ τὸ 1951 ὁ αὐτὸς μετὰ τοῦ προηγουμένου ἔτους, ιερεύεσθαι, ὅμως, τῆς θυησιμότητος, λαμβανομένου ὑπὸ διφύον τοῦ μεγατέρου αὐτοῦ τῶν νοσηλευθέντων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, β) 'Οτι ὁ ἀριθμὸς τῶν νοσηλευθέντων ηὔξηθη κατὰ τὸ ποστότον 0.88 % καὶ γ) 'Οτι ὁ αὐτὸς αὐτῶν νοσηλευθέντων εἰς Σανατόρια ηὔξηθη κατὰ ποστό 7 %.

* * *

Αὐτή, ἐν δυνατῇ συντομίᾳ, εἶναι ἡ δραστηριότης, τὴν δρούσιν ἀνέπτυξε τὸ μοναδικὸν 'Ιδρυμα, τὸ ἀσκοῦν τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν διὰ τοὺς ναυτικούς, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. 'Ανταπεκρίθη, διὰ πρώτην φορᾶν, τόσον καλῶς εἰς τὰς μεγάλας τοῦ ὑποχειρεύσεις καὶ εἰς τὸ ἐγκάριον δινομάτον. 'Υπῆρξε κατὰ τὸ 1951 ὁ Οἴκος τοῦ Ναού.

E. M.

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

ΑΠΟ ΤΟ ΜΟΥΡΑΓΙΟ....

Ο ΠΡΙΓΚΙΠΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΙΓΚΙΠΑΤΟ ΤΟΥ

'Ο τίτλος δὲν εἶναι ντόπιος. Οὔτε καὶ προέρχεται ἀπὸ κύκλους ἐμπνεούμενος ἀπὸ προσπάθεια νὰ τοῦ γίνονται συμπαθεῖς, ἐπιστρατευομένων τῶν ἐφοδίων τοῦ ξεσκονίσματος καὶ πάσης κολακείας. 'Πρίγκιπα τῶν Δεξαμενοπλοίων ἀπεκάλεσε τὸν κ. Σ. Νιάρχον ἐνας διεθνής ἀνθρώπος, δικαιούμενος ἐκ τῆς θεσεώς του νὰ ἔχῃ αὐθεντικὴν γνώμην: Ὁ Γενικὸς Διευθυντής τῶν Ἀγγλικῶν Ναυπηγείων τῶν 'Βίκερς—'Άρμστρονγκ' σέρ Ρόναλντ Γουήκς. Καὶ τὰ ναυπηγεία αὐτά εἶναι ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου.

Τὸ σέρ Ρόναλντ έρει πολὺ καλὸ τὶ λέει. Ξέρει νὰ ἔκτιμα πρόσωπα καὶ πράγματα μὲ τὸ ἀντικειμενικότερο τῶν κριτηρίων, μὲ τὸν δύκο μᾶς τεραστίας πραγματικότητος, ἥτις ξεπερνᾷ κάθε δριο, καταντά νὰ λέγεται λιγιγιάδης....

Τὸ πριγκίπατο τοῦ πανάξιου πρίγκιπα περικλείεται ἥδη εἰς ἀστρονομικούς ἀριθμούς πάσης ὑλικῆς καὶ θήκης τιμῆς. Τὰ μεγαλύτερα τῶν ἰδιοκτήτων πετρελαιοφόρων προκαλούν τὸν θαυμασμὸν καὶ τὴν κατάπληξην.

'Ἄγεν προηγουμένου ἡ δρᾶσις τοῦ ἀνθρώπου ἀνεύπομπην ἔχει προηγουμένου ἢ ἀνδρός του 'αἱ ἡ πειθολή του. 'Ο κ. Νιάρχος εἶνε ἡδη θρύλος καὶ ώς τοιούτος θὰ κληροδοτηθῇ στὴν ιστορία τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἐπιδόσεως.

Τὸ ἀστρο τὸ έδρασκέλισε δῆλους τοὺς ἀστερισμούς τοῦ στερεῶματος για νὰ μεσουραγήσῃ, τώρα, σταθερά. Καὶ πρὶν ἐμεῖς μάθουμε τὴν ὑπαρξία του, πρὶν ἀκόμη καμωδούμεν πάντας εἶναι κάπιοις δικός μας, παίρνει τὸν διειθητὸν τὸ τίτλο, τὴν ἀναγνώριση, ἀπὸ στόματα ἀλάνθαστα: 'Πρίγκιπες τῶν δεξαμενοπλοίων προσέλθουν τὸν ἔπιπλοιο τῆς Δύσεως.

Καὶ ἐνώ αὐτὰ συμβαίνουν εἰς τὰ ξένα, ἔδω, στὴν ἡρωϊκὴ χώρα μας, κάτω ἀπὸ τὸν διαγεγένετον ὑράνον καὶ πλάι ἀπὸ τὶς τόσες παλῆς καὶ φρεσκές δάφνες, ὡφ' ύψηλού παρακολουθούμενος τὰ δσα οἱ 'Ελληνες εἰς τὸ ἔξωτερικὸ ἐπιτελούν.

Δὲν ἀδιαφορούμενος. Δὲν ὑποτιμούμε τὰ γεγονότα. 'Άλλα τὸ πρίσμα, που κρατάμε στὰ χέρια, τὸ κατευθύνουμε σὲ κάποιες ἄλλες πλευρές, ρεαλιστικώτερες δῆθεν....

Τὸ καφενεῖο θὰ συστηθῇ τὸ θέμα. Δὲν θὰ λείψῃ δὲ ζηλόφρονος, δὲ χαερεπήρας. —Πρίγκιπας, λέει! 'Εκατομμύρια τὰ δολάρια, λέει!!

'Άλλα ὅχι μόνον, δυστυχώς, οἱ ἀργόσχολοι τοῦ καφενεῖ καὶ τῆς ταβέρνας, οὔτε οἱ θαυμάνες τοῦ προστήλου καὶ τῆς φιλοσοφίας οἱ μύστες. Τὸ θέμα θὰ τὸ θιοτερήσῃ η Α.Δ.Ε.Δ.Υ διὰ νὰ ὑποδειξῃ τοὺς πόρους τῶν ἐπιδιώκεων τῆς:

— Δισεκατομμύρια, δόλκηρα, δολλάρια δρίσκονται μπρὸς στὴ μήτη μας καὶ τὸ Κράτος μας τὰ ἀφίνει ἀφορολόγητα. 'Ενα νὰ μπορούσαν νὰ δημευθοῦν καὶ νὰ λύσουν όχι μόνο τὸ Δημοσιοπαλληλικό, ἀλλὰ καὶ δόλκηρο τὸ ζητῆμα τοῦ 'Ελληνικοῦ Προϋπολογισμοῦ!

'Άλλα ὅχι μόνο καὶ οἱ Δημόσιοι παπλληλοί, τοὺς δρόμους στὶς πόλεις φαῖδρα ἐπιχειρούμαστα. 'Ακούνται αἱ ἀνοησίαι ἀπὸ τὰ καύκαλα επισημοτέρων κύκλων. 'Ανθρώπων σοβαροφανῶν.

— Τὸ σέρ Ρόναλντ τὶ μᾶς κανεῖ: Τὶ τὸν αὐτὸ ποὺ εἶπες; Μπορεῖ δὲ τίτλος ποὺ ἀπένειμες νὰ ἔτην δικαιότερος, ἀλλὰ δὲν σκέφηκες δῆτι ὑπάρχει καὶ Βαρβαρέας; Δὲν σκέφτηκες, δῆτι τὸν ἔριξες σὲ συλλογισμούς καὶ σὲ ἀδιέδοδα ἀπροσπέλαστα;

'Άλλα ἂς σκεφθούμενος μὲ λύγη σοβαρούτητα. 'Ο 'Πρίγκιπας' ύπάρχει δὲν είναι θρύλος καὶ στὴν ούσια. Τὰ μεγαλύτερα τοὺς σκέψεις τὰς διαβούλευσις κατακλύζει τὰ σύνορα τοῦ πριγκιπάτου καὶ τὸ σισθήμα τῆς ἀσφαλείας είνει ἀπλότο εκεῖ. Ξέρουν καλύτερα ποὺ τὸ σέρ Ρόναλντ οἱ ναυτεργάτες τοῦ κ. Νιάρχου, οἱ 'Ελληνες ναυτεργάτες, τοῦ θυμασίου τούτου 'Ελληνα ἐρυθοδότη, τὴν ἀξία.

Καὶ ἀν δὲν τοὺς δίδηκτος ἡ εὐκαιρία σὲ καμαρία ἐπίσημο δεξίωση νὰ τὸν τιμησουν μὲ τὸν ύψηλο τίτλο, ποὺ τοῦ ἀπένειμε δὲ 'Αγγλος ναυπηγός, τοὺς δίδεται, διμως, καθημερινὰς ἡ εὐκαιρία νὰ μακαρίζουν τὸν ἔξαιρετικὸ 'Ελληνα ἐπιχειρηματία, ποὺ παρὰ πάντα διωγμό, παρὰ πάσαν ἐγκατάλειψη καὶ σύνοπτο, παρὰ πάσαν κακίαν τῶν ἔδω ἀργοσχόλων, στάθηκε ίκανὸς νὰ δημιουργήσῃ τόσα καὶ νὰ κτίσῃ ἔνα τέτοια 'πριγκιπάτο', διόπου ξεπερνάει σὲ δριο καὶ σὲ ἀξία κάθε προσπάθεια εἰς τὸν μακάρινον Τόπον μας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS

Contractors to Leading Lines &
Tramp Owners

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΝ

Ο,ΤΙ ΠΑΡΕΛΕΙΨΑΝ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΙ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

"Οσοι έδιάβασαν τὴν πρὸ τινων ἡμερών δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν τοῦ διατετρούς εἰκονομολόγου καὶ καθηγητοῦ κ. Κ. Βαρθέρεου, μετ' ἐκπλήξεως καὶ πικρίας συνάμα παρεπήρησαν, ὅτι ἡνὶς οπουδαίος πλουτοπαραγωγικὸς πόρος, Η ΑΛΙΕΙΑ, ὅχι μάνον δὲν ἔτυχε τιμπτικῆς τινος θεοεώς εἰς τὸν μακροσκελῆ κατάλογον τῶν βιομηχανιῶν ποὺ ὑποχρεωτικὸς καλούμεθα νὰ ὅργανωσωμεν καὶ νὰ πραγματευμεν, ἀλλὰ οὐτε καν συμβολικὸς πως ή λέξις — ἀλειφα — ανέγραψη εἰς τὴν συγταγὴν του διὰ τὴν θεραπειαν τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων. Διὰ τὰ πάντα εἶχε κατι να ειπει, δὲν εύρεν, δύμως, διὰ τὴν ΑΛΙΕΙΑΝ, μιαν απὸ τὰς πλέον ἀναγκαίας καὶ ζωτικὰς διὰ τὴν Ἑλλάδα βιομηχανίας, οὐτε μιαν λέξιν διὰ τὴν ἀναφέρει.

Όλος δέ κόσμος διερωτάται, πώς πρέπει νὰ δικαιολογηθῇ ή παράλεψις αυτή; Ποιά είνε, άρα γε, τα αίτια της τοιωτής σιωπῆς του δι' ένα κλάδον, δύστις εἰς μίαν χώραν πιατζήν εἰς γεωργίουν, δέον νὰ θεωρηθεῖ ταίς από τους πλέον χρησίμους διά την εἰς ίχνους άνεφδισμάτων τοῦ υποσιτιζόμενου πληθυσμοῦ της; Τά σχόλια περιστρέφονται εἰς τὰ έξης σημεία: Ή οτί ο κ. Βαρδαρέσος πληροφορθείς την παταγώνην ἀποτυχίαν του διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς παρ' ήμιν ἀλιείας τόσον διαφημισθέντος Σχεδίου, ἀπέφυγε νὰ ἀνακινηθῇ τὸ ζῆτμα, διὰ νὰ μὴ θίξῃ τοὺς ὄργανωτας καὶ καταλογίσῃ εἰς αὐτοὺς εὐθύνας διὰ τὴν κατασπατάλησιν τῶν 15.000.000 Δολαρίων τῆς Ἀμερικανικῆς Βοηθείας, ή οτί δὲ οἱ ίδιοι, μηδὲν ἀρκούντως διαβιστέμονες ἐπὶ τῆς καθ' δόλου σημασίας τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας ὡς πλουτοπαραγωγικού πόρου, ίδια δὲ τῶν πλεονεκτημάτων πού αὐτή παρουσιάζει εἰς μίαν χώραν ἔνδοχως ναυτικήν δύναμην η Ἐλλάς, έθεωρησε σκόπιμον νὰ μὴ περιπλανηθῇ εἰς «Τέρα τὸν κόγκυντας» αὐτὸν.

Τόποι περιέργων είναι, διτά τώρα που έφυγεν ό. κ. καθηγητής και ή παρ' ίμιν 'Εταιρία Οικονομικών' Επιστημών ασχολείται με τα τρωτά της σημερινής κλέψεως, ούτε και τώρα οι κ. κ. οικονομολόγοι έθεωρανταν και εύλογον να αναφέρομεν εις την κολάσιμον αυτήν πραξιδει-
γαματική, κατά την τελευταίαν συγκέντρωσιν των μελών της ώς
...μας, ο πρόεδρος της καθηγητής κ. Ζολώτας, σχολιάζων ωρι-
της έκθεσώς σημεια, έξεφρασε σοβαράς έπιφυλαξίες διὰ τὰς
επάστεις τοῦ κ. Βαρβαρέου, τάς αναφερομένας εἰς τὸ πρόγραμμα οι-
οινομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ἑλλάδος καὶ αὐτέρους τὴν ἐπιχειρηματο-
λογίαν καὶ τὰς σχετικάς ὑποδείξεις του. Ἡ ἔκθεσις, εἶπε, περιορίζει εἰς τὸ ἀλάχιστον τάς παραγωγικάς ἀπενδιδύσεις καὶ τὰς καταναμένει κατὰ τρό-
πον παραγωγικάζοντα τὴν οἰκονομικήν ἀξιολόγησιν. Ἐν συνεχείᾳ ό. κ.
Ζολώτας ὑπεστηρίξειν, διτά 'επειγείν οικονομικά ή μεταπότισης πληθυ-
σμοῦ ἀπό τὴν γεωργίαν, δουτού μπάροις ὑποστασχόλησης πρὸς τὴν βιο-
μηχανίαν, ή πλέον μετρων διὰ τὴν βελτιώσιν τῶν γεωργικῶν ἀποδοσεων,
εἶσασθαι τῶν μέσων διὰ τὴν βιομηχανίαν ἀναπτύξιν τῆς χώρας,
μείωσίς της παραπροσμένης ὑπερκατασλήσεων ἐν σχέσει με τοὺς
περιορισμένους πόρους πού διαθέτουμε... καὶ πολλὰ ἄλλα. Διὰ τὴν
λίξειαν δύμας, καὶ πάλιν, ἐπρήθη ἀχαρακτήριστος σιγή.

Η έσκεψη μένη αυτή σιωπή τόσον έκ μέρους τού κ. Βαρθαρέσου, όσον και έκ μέρους της Εταιρίας Οίκονομικών 'Επιστημών, όχι μόνον έμφασίζει παντελή σχγνούν της έλληνικής πραγματικότητος, αλλά και προσδέτει ένα «ΑΤΟΥ» εις τὴν ἐπιχειρηματολογίαν τῶν ξενών, οι ὅποιοι καθόπιν τῆς χαριστικής αυτῆς θολή, θὰ λέγουν, στὶς ἀφού δι μετακληθεῖς οἰκονομιολόγοις καθώς καὶ οἱ ἐπὶ τόπου καθηγηταί, θεωροῦν τὴν ἀλιείαν ἀναδιαγόνοι καὶ δὲν τὴν κατατάσσουν σύτε καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν ἔισχων πόρων», αὐτὸ θὰ πῆ πώς ὁ κλάδος οὗτος δι παρουσιάζει τια τὴν Ἐλλάδα προσπτικήν εύημερίας καὶ ως ἐκ τούτου ή συμβολῆι σο εἰς τὴν ἀνασυγκρότησην τῆς χώρας είναι περιπτ. Ἐν τούτοις, ἀπό λας τὰς μὴ ἀπαραιτήτους διὰ τὰς ἀνάγκας μας βιομηχανίας, τῶν ὅτιοιν ἐπιδίωκεται η πραγωγή, από δόλους τούς δευτερευούσους σημαίας κλάδους τῶν δόπιον ὑποστηρίζεται η ἀνάρβωσις, ή ΑΛΙΕΙΑ είναι ατα πολὺ ἀνωτέρα εἰς παραγωγικήν σημασίαν.

Καμπίαν ὅλην φοράν εἰς τὴν ιστορίαν μας τῶν νεωτέρων χρόνων, ἡ νάγκη ὁργανώσεως ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὴν χώραν μας δὲν ἔπει
δύσον ἐπιβεβλημένη καὶ τόσον ἐπιτακτική, δύσον σμερον. Θά προσθέσω
μας συνάμα, ὅτι καὶ καμπίαν ὅλην φοράν τὸ ἀρχαίον ρητὸν «Σὺν· Α-
ναῖ καὶ χειρά κίνε», δὲν ἔπει τόσον ἐπίκαιρον. Πρὸ τοῦ πολέμου, την
ρωτάργονον κατάστασιν τῆς ἀλιείας μας καὶ τὴν ἀθλίαν κατάστασιν
ῶν ἀλιέων, οἱ ἀρμόδιοι ἀπέδιδον εἰς τὴν ἀλειφενν κεφαλαίων διαβεῖσμον
αἵ τινας τὴν ὄργανων τοῦ καλύπτοντο τουτοῦ, τὴν ἀλειφενν καταλλήλων πλαιών
αἱ ἀλιευτικῶν ἐφοδίων. Ἡ πιθανοφανῆς αὐτή δικαιολογία ἀπεκοινώζε-
κεν κοινὴν γνώμην καὶ ἐμείωνε τὰς κρατικάς εύμνας. Ποιος ἡμπορούσε
ἄντικον οὕτη τὴν ἐπινοίαν τὰς αἰλίων απένεισε μας: «Οὐδέποτε κατρ-

γέλλοντο δημοσία αι ἑσφαλμέναι ἐνέργειαι εἰς τὸν τομέα θύτον τῆς παραγωγῆς, κανεὶς ὑπεύθυνος κυβερνήτης, η ἔξι ἐπαγγέλματος πολιτικούς, ή ἀρμόδιος ἀκόμη υπάλληλος, δεν ἔτεινεν ὑπόκουον οὐς καὶ δῆλοι ματέλι ἐκώφων! Εἰς τί, ἄλλως τε, φωλέσαν αἱ καταγγελίαι, αἱ παραπηθεσίεις καὶ αἱ ὑποδείξεις. Εἰς τίποτε ἀπολύτως, περικαυτεῖς μοιραίοις η ὀπευθὺη τῆς στιγμῆς γύρω ἀπό τὸ ἐπίμαγχον ἔμπτυα, οἱ φακελλοὶ ἐπανήρχοντο εἰς τὸ κοιμητήριον, τὸν ὑπουργείον καὶ ὅλα ἐθημούοντα μερικῶν πετρέας ἀνακινήστησαν τῇς υποθέσεων. Οὕτω, τὰ λόρδη ἐμένεν ἀδιόρθωτα, τὰ σφάλματα συνεσωρεύοντο καὶ ἡ πλάνη μετεδίθετο. Μὲ τὴν πολιτικὴν αυτην τὰ στρουθοκαμήλου περνοῦσαν μακαρίοις τὰ χρόνια καὶ ἐθεᾶσαν αἵσιως εἰς τὸν πόλεμον καὶ τὴν ἐπακόλουθησασαν καταστοφὴν!

Μετά την ανακοήν, μάς έδθη ότι μοναδική εύκαιρια, χρισί είς την έξι Αμερικής βοήθειαν, νά έπιλυσωμεν μιά για πάντα το χρονίγυρο αυτό πρόβλημα, νά δημιουργήσωμεν και ήμεις κάτι έξω από την ρουτίνα, μέλιγα λόγια νά οργανώσωμεν και ήμεις ΑΛΙΕΙΑΝ άξιαν λόγου, όπως τόσοι και τόσοι άλλοι λαοί. Μάς έδθησαν άφονα χρήματα τά όπως ούτε «κατ' θυείροι» είχομεν φαντασθή, μάς έσταλησαν ωρτία δλόκηρα όπει άλιευτικά έφδια, ξυλεία πολύτιμος διά νά ναυπηγήσωμεν πλοιά πετρελαιομηχαναί διά νά τά κινήσωμεν και πλοΐα άκομη πανέτοιμα διά νά άλιεύσωμεν. Τί έγιναν όλα αύτά; Τά αποτελέσματα είς γνωστά, τό πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως τής άλιειάς παταγιώδης, απέτυχε, τό δολλαρίας έφαγωθησαν, οι όλεις μάς εύρισκονται εν απογιώντι, ψάρια δέν ύπαρχουν εις τήν άγοραν και έκεινων πού σποραδικάς έμφανίζονται η ίδιη η τιμή κατά 30%. Ούτω, άντι νά προσχθή η άλιειά, συ.ειδ. καθώς δλοκηρίαν τό άντιθετον και έπανηλθομεν εις τήν προπολεμικήν κατάστασιν, ανάμνεντος τώρα τήν έξ υψους βοήθειαν... μέ τήν κεκτημένη συνήθειαν «πέπεις πάπτα νά σε Φάνω».

"Η ανάθεσή της δραγμώσεως μιας τόσον σπουδαιίας θιμητικής είς χειράς ανθρώπων που άγνοούν τι έστιν αλλεία είς την πραγματικότητα, είς μίαν υπηρεσίαν άποτελουμένην έκ δημοδιάσκαλων μετεκπαιδευθέντων έπι διημουρο... είς τά της άλιεσ, δεν πήτο δυνατόν να έχει διαφορετικά άποτελέσματα. Ούτε, Βεβαίως, αι της υδροβιολογίας και ίκθυαδο γιας ούτε έκ παρέργου σπουδου, αι θεατικά μελέται των εν φιλαλικούς σεσπότων ίχθων και ή έκμαθησίς τών λατινικών συναρτήσιν της ιχθυολογικής πανίδας, άποτελούν άσφοδη κριτήρια γνώσεων, έφ' όντας μόνον να έπαναπαυθή μία κυθέρωσις διά την δογάναστιν και πωρωγών γένος τόσον σπουδαιού και έπιεγύνωντας ζωτικού διά την κάρδων κλερδου.

Τά έκτυλιχθέντα δύσσεστα γεγονότα, ή κατασπατάλησις των δέραιν πέπτε έκαπουμπίρων δολλαρίων της Αυερικανικής Βοηθείας είς πειρα-
ματισμών και ή καθυστέρησης του Ελληνικού λαού από μέσα τροφι-
νής όποιας έχει απόλυτου άναγκης, τών Ιχθυών, έρχονται νέα απόδειξουν
διά μίαν άκομη φοράν τὴν ἀκρίδειαν του Ισχυρισμού, ὅτι διὰ νὰ ἐπι-
κρατησῃ μία ἄξιωσις, νὰ ἐπιτυχησὶ ἡ νὰ κερδηθῇ μία ὑ-
θεσίς, δὲν είνε ἀρκετὸν νὰ είναι δίκαιαι, οπουδαίτε μὲ καλῶς με-
λεπημέναι, οὔτε νὰ ἔχουν τὴν δύναμιν τῆς Κοινῆς Γνωμῆς μὲ τὰ μέρο-
ντα. Χρειάζεται καὶ ὁ ἐπιδέιξιος τοῦ ζητήματος χειρισμός. Η ὑπόθεσις
ποιτοῦ τῆς ἀλιείας δὲν ἔτυχε καλῶς μεταχειρίσεως εἰς μερός τῶν διοικο-
τίων ὑπερεσιῶν, σιτίνες καὶ φέρουν ἀκεραίαν τὴν εὐθυνὴν διὰ τὸ οἰκτέρω-
μας κατά τημα εἰς τὸν τομέα τοῦτον τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Θὰ ἐπειπε-
τένει χρονιστρίδης, νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ζητήματος ἡ Βουλὴ διὰ νὰ μη επιτω-
ρίσει Δικαιοσύνη καὶ νὰ κολασθούν οἱ ὑπόλογοι, τοὺς όποιους καὶ να γνω-
ρίσῃ ὁ ταλαιπωρούμενος λαός. Οὕτω πως θὰ ὑπάρξῃ εἰς τὸ ἔδη τὸ συν-
ισθήσις τῶν εὐθυνῶν καὶ δὲν θὰ δίδεται εἰς τοὺς ξένους προστατας μας·
εικαρίαν νὰ μᾶς τραβοῦν τὸ αὐτό.... διὰ τὴν «οἰλιγωρίαν» ή την αμα-
λείαν μας.

‘Η σιγή τοῦ κ. Βαρβαρέσου ἐπεβεβαίωσεν, οὕτως εἶπεῖν, ὅτι ἡ εἰς τὸν
ομέα τῆς ἀλιείας ἀποτυχία τοῦ Σχεδίου Ἀνασυγκροτήσεως πότο κάτιο
ὑποτικού καὶ διτὸς ἐκλάδου οὗτος διὰ τὴν Ἐλλάδα εἶναι ἐντελῶς περιττός.
‘Ηλπίσαμεν, ὅτι ἡ Ἔταιρια Οἰκονομικῶν Ἐπιστημονᾶς ἔσπειρων
ἡνὶ παράλειψιν καὶ θαῖ συνεπλήρωνε τὰ κενὰ τῆς ἐκθέσεως Βαρβαρέσου
πρὸς τὸ κεφαλαιον τῆς ἀλιείας. Τίποτε οὖμα καὶ πάλιν οὐδὲ ἐγένετο.
Αὐτῷ λοιπὸν οἱ κ. κ. οἰκονομολόγοι δὲν συγκινοῦνται παρὰ μόνον μὲ
ριθμούς, θά μεταχειρίσθω καὶ ἔγω την γλώσσανται τῶν ἀσθιμῶν, θετου
ριθμητικῶς τὸ ζήτημα καὶ ἐπικαλούμενος στατιστικάς, παραδείγματα
ἢ θετικά ἀποτελέστατα τον βάθος διατίθεσθαι.

Είτε το προηγουμένων σπουδών μας ήταν ανέφερα το παρδειγμα τῆς Νορ-
μανίας καὶ ἀπαρίθμητα τι ἀποδίδει εἰς τὴν χώραν ταύτην ἡ Θάλασσα,
εἴ την ἀλλειαν καὶ τὴν ναυτιλίαν. Σήμερον θεὸς ἐπικαλεσθώ τοι περα-
γμα τῆς Γιουκοσλαβίας καὶ τῆς Πορτογαλίας μόνον. Ἡ Γιουγκο-
σλαβία πρὸ τοῦ πολέμου δὲν εἶχε ἀκαίρουσαν ἀλειτικήν βιομηχανίαν
εἰς ἐπρομηθεύτο τὸ μεγαλύτερον ψέρος τῶν εἰς Ιχθὺς ἄνογκῶν τῆς ἀπό-
δος ξένιας ἀγοράς. Πέρυσι, σύνφωνα μὲ τοὺς ἀριθμούς τῶν στατιστικῶν,
Ιχθυοπαραγγογή τῆς χώρας ταύτης ὑπέρειπε ταῦθι 200.000 τόνους, ἐν
τιθέσει πρὸς τὴν Ιθικήν μας, ποὺ εἶναι ζῆτημα ἐν ἔθμασε τοὺς 35—40
λ. τόνους. Ἰδού πώς ἐπραγματοποιήθη ἡ ἀλατωρίδης αὐτῆς πρόσδο-
τος γειτονος εἰς τὴν ἀλειαν. Καθ' ἣν ἐποκίνη οἱ παρ' ἡμῖν ἀπὸ Ενδο-
ργάτων τὴν Θάλασσαν εἰδίκοι.... εἰσηγούντο τὴν κατασκευὴν δύο κιλιό-
ων λέμβων (σιε) διὰ τὴν παράκτιον ἀλειαν καὶ διετείναντο, ὅτι δὲν
καιοῦσε νά γανολθίωσεν μὲ τὰν ἀλειαν ἀντικείμενον Πολλάκις (εβάθι-

PORT SUDAN

MARITIME AND FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING

Cables: "MARITIME" www.Q.com.au

Address: P.O. Box 306

πρακτικά του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου 'Αλιείας) ή Γιουγκοσλαβία έζητεσαν και θλαβεν, έναντι έπανορθώσεων από την Ιταλίαν, διάφορα άλιευτικά πλοιά του πλέον συγχρονισμένου τύπου. Τα περισσότερα έξι τουτών ήσαν έτοιμο παράδοτα και τα υπόλοιπα έναυπηγήθησαν είς την Ιταλίαν. Οταν ο Δαλματοί φαράδες ήρχισαν να έκμεταλλευσανται τα πλοιά αυτά και διεπίστωσαν την Ικανοποιητικήν άπόδοσίν των, έναυπηγήσαν έπι των ίδιων σχεδίων και συνεχώς ναυπηγούν παρόμοια πλοιά, τα οποία άμεσως στέλλουν για φάρεμα. Ούτω πως, από της λήξεως του πολέμου και εντεύθηκε η ιχθυοπαραγωγή της χώρας έτετραπλασιάσθη.

"Οσον άφορά την Πορτογαλίαν, όλος ο κόσμος γνωρίζει, ότι η χώρα αυτή είναι λιαν προηγμένη είς την άλιειαν. Η έτησια ιχθυοπαραγωγή της ύπερβασίνει τους 300.000 τόνους, ή δὲ κονσερβοπατία άποτελεί ένα θυματιστό πόρον διὰ την έθνικη της οίκονομιαν. Σημειώτεον, ότι από τους δύον αυτὸν της ιχθυοπαραγωγῆς τὸ μεγολύτερον μέρος προέρχεται από την άλιειαν ανοικτῆς θαλάσσης, την μεγάλην άλιειαν και την έκμετάλλευσιν πλοίων—έργοστασιν. Οι Πορτογάλοι φαράδες δὲν ματαποιούνται εἰς τὰς άκτας των, ἀλλὰ πηγαίνουν μᾶς φαρέψουν διότι υπάρχει πλούσιον άλιευμα, τόσον εἰς την Νέαν Γῆν, τὸ Λαμπραντόρ και την Γροιλανδίαν, δύον καὶ εἰς τὰ υψητέστατης Μαυριτανίας ἢ τὰς άχανεις ιχθυορθόφους πεδιάδας τῆς Αγκόλας και ταῖς λοιπῶν ἀποικίων των. Εσχάτως μάλιστα συνεστήθη μία άλιευτικὴ έταιρια, διὰ την έκμετάλλευσιν του ιχθυολογικού πλούτου του Τιμόρ, τῆς μεμακρυσμένης πορτογαλικῆς ἀποικίας εἰς την Πολυνησίαν. Η έταιρια θὰ χρησιμοποιήση πλοία—έργοστάσια καθ' δια συγχρονισμένα.

"Οταν λοιπὸν η Γιουγκοσλαβία είναι εἰς θέσιν νὰ παράγει 200.000 τόνους ιχθύων έπιστης και η Πορτογαλία 300.000 τόνους, η ναυτικὴ Ἐλλὰς είναι καὶ παραείναι εἰς θέσιν νὰ αὔξηση την ιχθυοπαραγωγή της καὶ νὰ φέρση στάμενος τους 300.000 τόνους. Οι ἀριθμοὶ αυτοὶ θὰ φανοῦν, Βέβαιως, άστρονομικοὶ εἰς τοὺς ἀδεῖς, εἰς τους ναυτικοὺς μας δῶμας καὶ τοὺς ἄκρους δακτύλους ἀφωνεῖσαν του τῆς άλιειας πλούτου, ἀντίπροσωπεύοντας τὴν πραγματικότητα. Διατί τάχα η ναυτιλία εἰς την χώραν μας νὰ ἔχῃ τόσον προσδέση τὸς ναυτικὴς ἐπιχείρησις καὶ νὰ μη είναι διαταραν νὰ συμβῇ τὸ ίδιον, καὶ ἀναλογίαν θεοῖς, καὶ με τὴν άλιειαν; 'Αριθμητικῶς, λοιπόν, τὸ ζῆτημα πρέπει νὰ τεθῇ ὡς ἔξης: 300.000.000 πιλῶν ποὺ καλούμεθα νὰ παράγωμεν, ὑπολογιζόμενα κατὰ μέσον δρον πρὸς 7.000 δραχ., τὸ κιλόν, ἀντίπροσωπεύοντας 300.000.000 X 7.000 = 2.100.000.000.000. Δύο τρις, ἐκατὸν δισεκατομμύρια δραχμῶν ἐπτσίσιος. Πολλοὺς πόρους τίτης αὐτῆς σημασίας δὲν ἔχομεν, οὐτε θεοῖς εἰνε δυνατὸν νὰ τοὺς δημιουργήσωμεν, ὡς διὰ μαγείας. Δὲν φαντάζομεν νὰ υπάρχει 'Ἐλλην, ποὺ νέθετη την άλιειαν εἰς κατωτέρων μούρων ἀπό πολλὰς ἄλλας βιομηχανίας καὶ νὰ παραδέχεται, ότι πρὶν έξασφαλίση τροφὴν διὰ τὸν ίδιον του δυνάμεων, πρέπει νὰ φροντίσῃ διὰ την πλήρη της χώρας ἐκδιομηχάνισιν. 'Αν, θέβαια, αὐτὴ είναι καὶ έφικτη....

'Οπωσδήποτε θὰ ἀποτελέσῃ σταθμὸν ιστορικὸν διὰ την περαιτέρω ζωὴν τῆς άλιειας εἰς τὴν χώραν μας, τὸ γεγονός, ὅτι δὲ μετακληθεῖς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως κ. Κ. Βαρβαρέσος, διὰ νὰ γνωματεύσῃ ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν μας δυσχερειῶν καὶ νὰ υποδείξῃ τὴν ζημειον, εἰς δυνατόν, θεραπείαν τοῦ κακοῦ, δὲν έθεωρθεν ἀπαραίτητον νὰ ἀναφέρῃ κατὶ διὰ τὴν άλιειαν καὶ διὰ τὰ φάρια, τὴν ὑγιειτέρων τῶν τροφῶν διὰ τὸν ὑποστιτόζουν 'Ελληνοκατανατολήν. 'Υπενθυμίζω, λοιπόν, εἰς τὸν κ. καθηγητήν, δῆτα δῆλους τους Εὐρωπαίους ἔχομεν τὸ πενιχρότερον δισαιτολόγιον εἰς δῆλα σχεδὸν ταῖς τροφίαις ἑκάτερας τῶν δημητριακῶν. 'Οσον τὴν θερμίδας με τὰς ὁπίσαις σημερινὸν ὑπολογίζεται η καλοζωΐα, ίδου τὶ λέγουν αἱ στατιστικαὶ: 'Ο Ιρλανδός εἰσάγει εἰς τὸν όργανισμὸν του 3460 θερμίδας ημεροσίων, δὲ Ελλεπτὸς 3300, δὲ Νορβηγὸς 3180, δὲ Σουηδὸς 3160, δὲ Αγγλος 3080, δὲ Γερμανὸς 2800, δὲ Γάλλος 2700 καὶ δὲ Ελλην... 1500 μολίδας καὶ μετὰ βίας.

Θὰ ἥτο, λοιπόν, προτιμότερον καὶ σωτήριον συνάμα, ἀντὶ νὰ μετραῦμε πόρα καράδιον με τρόφιμα θὰ μᾶς έλθουν καὶ πόσα δέματα. Βάζεις ξεφορτωθοῦν, ἀντὶ νὰ ξέχωμεν τὸ πολύτιμον μας συναλλαγμα διὰ νὰ ξεφορτάζουμε φάρια, θὰ ἥτο, λέγω, προτιμότερον νὰ έφροντιζάμεν ἔγκαιρως νὰ γίνωμεν αὐτάρκεις, τούλαχιστον διὰ τὰς εἰς ιχθὺν ἀνάγκας μας, πράγμα τοῦ ήτο καὶ εἰνε ἀπόλυτως ἑνὸς τῶν δυνατοτήτων τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου. Αὐτὴν τὴν δυνατότητα, αὐτὸν τὸ μεγάλο τῆς ψυλῆς μας «ΑΤΟΥ», δ. κ. καθηγητῆς τὸ ἐλλημόνησεν, πολλοὺς τὸ ηρήστευσε διὰ τῆς στιγμῆς του.

Η ἀσφαλεστέρα μέθοδος πρὸς ἐπίλυσιν παντὸς προβλήματος, λέγει δ. Καρτέσιος, εἰνε νὰ ἀναλύεται τοῦτο εἰς τοὺς παράγοντας ποὺ τὸ ἀποτελοῦν καὶ μεταδῦν τούτων νὰ ἀνευρίσκεται δὲ δεσπόζων παράγων. Κυρίως ἐπὶ τοῦ δεσπόζοντος παράγοντος πρέπει νὰ στηρίζεται ἡ λύσις τοῦ προβλήματος. 'Επι τοῦ προκειμένου ἀλιευτικοῦ μας προβλήματος οι κύριοι παράγοντες ποὺ τὸ ἀποτελοῦν εἰνε: α) 'Η διατροφὴ τοῦ λαοῦ. β) Ο μυθῶδης πλούτος τῶν θαλασσῶν. Καὶ γ) 'Η ικανότης τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου. Εκ τῶν τριῶν τούτων παραγόντων, δὲ οὐρανὸς τὸ θαλασσαῖο φειδώλων προσέρει τὰ προϊόντα της καὶ ἔφοδον ὡς ναυτικὸς λαός εἰμεθα καλλιστα εἰς θέσιν νὰ γίνωμεν οἱ παραγωγοί, ἡ λύσις εἰνε δῆλως ἐνδειγμένην.

Εἰς τὸ σημεῖον διόπι οὐρανὸν τὰ πράγματα, πρέπει νὰ πάσχει τις τους οὐρανούς διὰ νὰ μὴ βλέπῃ τὴν πραγματικότητα. 'Ημεις πιστεύουμεν καὶ υποτοπίζομεν, δῆτα η ἀλιεια εἰνε ὡς σπουδαῖος παραγωγικὸς πόρος. Διὰ τὴν άλιειαν δὲν υπάρχουν περιορισμοί. Τρία μᾶλιστα έξω ἀπό τὰ χωρικὰ οὖδατα φαρεύει κανεὶς σπουδαῖος λαός, ἀρκεὶ νὰ καταλήξει στην έξιση καὶ έξισην της περιορισματα. 'Η μὲν γεωργία ἔχει σύνορα, ἔχει πραγμούς, ἀπαιτεῖ πολλὰ χέρια, πολλὰ έξοδα, ἔργαλεια, λιπάσματα

καὶ ἀποδίδει.... Θεοῦ θέλοντος. 'Η δὲ ἀλιεια ἀποδίδει χωρὶς καλλιέργειαν, χωρὶς λιπάσματα, χωρὶς περιορισμούς.

Εἰς τὴν άλιειαν, δῦλο τὸ χρήμα μένει εἰς τὸν τόπον. Θὰ παρείχαμεν ἑργασίαν εἰς 100.000 καὶ πλέον ἑργάτας, θὰ ιδρύσουν ναυπηγεία εἰδικῶς διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοιά, μηχανουργεία διὰ τὰς πετρελαιομηχανάς, ἑργοστάσια διὰ δίκτυα, διὰ σχοινιά, θὰ έδημοι υργούντο νέαι της θοιητικαὶ διαίτηστων, κονσερβῶν, ὑποπροϊόντων ἀλιειας καὶ τὸ σπουδιότερον πάντων, ἀφοῦ θὰ ἐτροφοδοτούσαμεν ἀρκούντων τὸν λαόν μας με τὰ προϊόντα της θαλάσσης, θὰ έκαμψαμεν καὶ ἡμεῖς ἔξαγωγὴν ιχθύων νωπῶν καὶ ἀλιεύστων εἰς τὴν Μεσόν Εύρωπην, δῆποι σοστότης τοιούτων τροφίμων εἰνε εύπροσδετος.

Τότε η ιδιωτικὴ μας πρωτεύουσα θὰ ένεθαρρύνετο, θὰ ιδρύσουν τέσσαρις με σημαντικὰ κεφαλαῖα, θὰ ἐπηγένετο ὁ ἀλιευτικὸς μας κόσμος, θὰ ἀνηγείροντο ιχθυογοραὶ, θὰ ὠκόδομούντο ἀποθηκαὶ—ψυγεία, θὰ κατεσκευάζοντο βαγόνια καὶ αὐτοκίνητα ψυγεῖα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ιχθύων εἰς τὸ εύπορον τῆς ιχθύων καὶ πέραν αὐτῆς, θὰ διερρυθμίζοντο ινθυδιμένες, θὰ έδιδομενεν ένα δλόν παλμὸν χαρούμενης ζωῆς εἰς τὰ χωρία τῶν φαράδων.... 'Αλλ' ἀπεγειώθη τῆς πραγματικότητος παρουσίας ἀπό τὸν θεοῦ ιασμόν μου.

Θὰ ἔπειτε, πάντως, νὰ τὰ προσέξουν δῆλα αὐτὰ δὲ κ. Βαρβαρέσος καὶ οἱ ἄλλοι σοφοὶ οἰκουμοδόγοι μας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ;

'Η καταστροφὴ δύο ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτίνα ἐκόπησαν εἰς τὸν κατὰ τὴν διάρκειαν μιᾶς βιασιότητης τρικυμίας εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἔθεσαν ἐκ νέων ἐπὶ τάπτως τὸ ζῆτημα τῆς ἀντοχῆς τῶν σκαφῶν, δτίνα ἐναυπηγήθησαν δι' ἡλεκτροσυγκολλήσεως τῶν ἐλασμάτων των. 'Η περίπτωσις τῶν δύο δεξαμενοπλοίων ήτο πράγματι ἀρκετά ἐντυπωτικαῖκα. Κατεστράφθησαν δλίγας μόνον ώρας τὸ ἐν μετά τὸ ἄλλο. Τὸ ἔξ αὐτῶν, τὸ «Πλέντεον», 10.448 τόν. γκρός (τοῦ 1944), κατημύθησε ἐμφόρον ἀπό τὸν νέαν Ορλεάνην εἰς τὴν Βοστώνην καὶ ἐκόπη εἰς δύο τὸν 18ην Φεβρουαρίου, δλίγα μίλια νοτίων τοῦ Κείπ Κόντ. Τὸ ἔπειρον, τὸ «Φόρτ Μέρσερ», 10.266 τόν. γκρός (τοῦ 1945), κατημύθησε, ἐμφόρον καὶ αὐτό, ἐκ Νέας Ορλεάνης εἰς Πόρτλαντ τοῦ Μαΐην, υπέστη δὲ τὴν ίδιαν τύχην τὴν 19ην Φεβρουαρίου, εἰς τὸν πληράματος τοῦ πρώτου 7 ἀπόλατοσθων καὶ 32 διεσδήσθων, ἐνώ τὸ ναυάγιον τοῦ σκάφους ἐδύσιοθη διὰ κανονιοδοτισμῶν, διότι ἀπέτελει κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν, ἐνώ ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ «Φόρτ Μέρσερ» ούδεις ἀπωλέσθη.

'Ἐκ τῶν εύρεθεντων ἐπὶ τοῦ πρυμναίου τημάτος, 13 ἀνδρες ἤρηθησαν νὰ ἐπιβιδασθῶν τῶν ναυαγοσωστικῶν, παρέμειναν δὲ εἰς τὰς θεσεις των, ἵνα βοηθήσουν τὸν πλοιάρχον εἰς τὸ ἔργον τῆς διασώσεως. Πρὸ τοῦς ἀνδράς αὐτούς ἀπότελειν ἐνθραρρυτικὸν πραγμάτων δὲ γνωστὸς ἀπό τὸν ἐποποίαν τοῦ «Φλάγιος 'Εντεροπράτις» ἡρωῖκος πλοιάρχος Κάρλοσεν. Σημειώτεον, δτί κατότιν ἐπιτυχοῦς προσπαθείας τῶν ναυαγοσωστικῶν, τὸ πρυμναίον τημάτος τοῦ «Φόρτ Μέρσερ» ἐρρυμούληθη τὸν 20ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

'Ο διοικητὴς τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς ἀναφερόμενος ἐπὶ τῆς καταστροφῆς τῶν δύο τάνκερ, ἐπεφυλάχθη νὰ ἀνακοινώσῃ τι ἐπὶ τῶν αἰτίων, ἀτίνα προεκάλεσαν τὴν ἀποκοπὴν τῶν τεωὶς των εἰς δύο. 'Ανακρίσεις — εἴπε — διετάχθησαν σχετικῶς καὶ μία εἰδικὴ ἔρευνα ἀπό μέρους τῶν διακριβωθῶν τὰ πιθανά αἵτινα διάτημα την άπακολουθήσῃ, ἵνα διακριβωθῶν τὰ πιθανά αἵτινα διάτημα την άποκαλούμενην τὴν άποκοπὴν τῶν τεωὶς των δύο τάνκερων. 'Οπωσδήποτε — προσέθεσε — τὰ σκάφη τοῦ ἐλόγω τοῦ παριστάτην νὰ ἀνύστανται τακτικῶς τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν. 'Άλλα καὶ οἱ δοσφαλισταὶ τῆς Νέας Υόρκης καὶ τοῦ Λονδίνου ζωράδες ἐξεδήλωσαν ἀνήσυχίας ἐξ ἀφορμῆς τοῦ διπλοῦ ἀτυχήματος καὶ διότι μεγάλος εἰνε δὲ ἀριθμὸς τῶν ἡλεκτροσυγκολλημένων σκαφῶν, ἀτίνα τελευταίων ὑπέστησαν ἀτυχήματα σοβαρά. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν συμπειριελαμβάνοντο, ἐνώτις μικροῦ χρονικοῦ διαστήματος, τὸ σουηδικὸν «Φερρόλαντ» 8674 τόν. γκρός (τοῦ 1945), τὸ Ιαπωνικὸν «Μουκάχι Μαρού» 6874 τόν. γκρός (τοῦ 1945), τὸ ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Ἐλλιον Στήβενσον» 7219 τόν. γκρός (τοῦ 1943) καὶ τὸ ἀλιευτικὸν «Μαρία Γ. Κουλουκούντη» 7176 τ. γκρός (τοῦ 1943). 'Ετονίζετο σχετικῶς, δτί η συνέχιση τῶν περιπτώσεων παρομοίων καταστροφῶν ἡ σοβαρὸν ζημιῶν, θὰ υπεχρέων ἀργά η γρήγορα τούς άσφαλιστάς νὰ προέλθουν εἰς αὔξησην τῶν ἀσφαλιστρῶν καὶ τὴν ἔφαρμογήν προσθέτων τοιούτων διὰ τὸ ηλεκτροσυγκολλημένα σκάφη.

SHIPSTORES

RUDOLF BREMICKER

Schiffsausrüstung — Schiffssproviant
Deck- u. Maschinen Materialien

Gen. Verlr. Griechische Abtg.: NIKOLAS FOTOU Bremen, Dockstr. 23

Tel. 81.644

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAM

Tel. 81672 Tel. 2778 Tel. 510 Tel. Brake 510
83172

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

Fitting for Grain Cattle & High Explosives
Suppliers of Lumber & Dunnage.

London Agents: J. A. McLaren & Co.
46, Bishopsgate, E. C. 2

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Ν. ΥΟΡΚΗ Φεδρουάριος. — Εις 1423 πλοία κατήλθεν ο ἀριθμός τῶν παρωπλισμένων ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Οἱ ἀριθμὸι οὐτοὶ ἀποτελεῖ τὸ κατώτατον δρίον, ἀφ' ὅστοι συνεκροτῆθη ὁ κρατικὸς ἐφεδρικὸς στόλος. Τὸ ἀνώτατον δρίον ἔστημενόθη τὸν Ἰούνιον τοῦ 1950 μὲ 2227 πλοῖα. Τὴν Ἰανουαρίου 1950 ἡνὸς λόγῳ στόλος ἡρίθμενος 2104 σκάφη. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου 1950 καὶ ἐντεῦθεν ἀπεσύρθησαν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ 704 ἡνὸς λόγῳ κρατικὰ πλοῖα. Εἰς χαρακτηριστικόν, διτὶ, ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τοῦδε ἑκάριον τῶν ὄρμοδιν τῆς «Κρατικῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας» ἡ διάλυσις πολλῶν ἐκ τῶν ἡδη παρωπλισμένων πλοίων εὐθὺς ὡς παραδοθοῦν εἰς τὴν ὑπερεσίαν τὰ ναυπηγούμενα «Μάρινερ», τὰ ὑπὸ παραγγελίαιν «σούπερ-τάνκερ» καὶ τὰ μεταγωγικά.

• Πρὸς τὸ παρόδον — κατὰ σχετικὰς ἐπισήμους ἀνακοινώσεις — πέραν τῶν ἐπτακούων ἀποσυρθέντων ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ σκαφῶν, δὲν πρόκειται νὰ ἀναληθύνων εἰς τὴν ὑπερεσίαν ἄλλα πλοῖα. Τὰ υπάρχοντα θεωροῦνται ἐπάρκη, διτὶ νὰ ἐξυπηρέτησουν τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Ἀμερικανικῆς Βοσθείας.

• Μετὰ τὴν παλιρροιαν, ἡ ἀμπωτική. Τὰ πρώτα ἐις τῶν ἐπαγγελθόντων εἰς τὴν ὑπερεσίαν «λίμπερτος» ἐπιστρέφονται εἰς τὴν «Κρατικὴν Διοίκησιν» τῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τῆς ὁποίας καὶ παροπλίζονται. Ἐκπρόσωπος τῆς «Νασιοναλ Σίππιγκ Όθόριτος» ἐδήλωσε σχετικῶς, ὅτι ἐφόσον τὰ ἴδιωτικῆς πλοιοκτησίας σκάφη θὰ εἴνει ἐπάρκη πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, τὰ πλεονάζοντα κρατικά θὰ ἐπαναφέρωνται εἰς τὴν ἀργίαν. «Ἡδη 16 τοιαῦτα σκάφη παρωπλισθήσαν. Πάντως, θὰ ἔξαριθμοι ταραχούμενοι ἢ κατάστασις τοῦ διαβεσιμοῦ τονᾶς ἐις τὴν ναυλαγοράν, πρὶν ἢ τὰ κρατικὰ σκάφη ἐπανατίθενται εἰς παροπλισμόν.

• Ἀλλὰ καὶ ἡ ἐλλειψις πληρωμάτων ἀντιμετωπίζεται ἡδη ἰκανοποιητικῶν καὶ καμμία καθυστέρησις κρατικοῦ πλοίου, λόγω ἐλλειπούς ἐπανδρώσεως, δεν ἔστημενος κατὰ τοὺς τελευταίους δύο μῆνας. Πιστεύεται τούναντιον, ὅτι Ισσορροπία προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρικοτήτος ἥρχισε νὰ σημειούται, ἢ δὲ ὑποχώρησις τῶν ναύλων, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ισσορροπίας ταύτης κρίνεται.

• Αἱ στρατιωτικαὶ ἐπίστης μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, αἵτινες τελευταίως ἔχρειασθησαν 50 ἀκόμη σκάφη, θὰ ἰκανοποιηθοῦν πλήρως ἀπὸ τὰ ἡδη ἐν ὑπερεσίᾳ τελοῦντα πλοῖα.

• Πρέπει πάντως νὰ ἐμβάλῃ εἰς ἀντισυχίας τοὺς ἐφοπλιστὰς ἢ παραχωρήσεις πίστωσις 42.5 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν καὶ ἄλλων πλοίων τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου. «Οπως ἀναφέρεται θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὰς μεταφοράς μεταξὺν Ἀμερικῆς καὶ Εὐρώπης. Μὲ τὴν πιστωσιν ἀπήντην καὶ ἐφόσον ἡτού πάραχρον πληρωματα τριακόσια ἀκόμη «λίμπερτς» δυνατὸν νὰ τεθούν, ἀν ἢ ἀνάγκη τὸ καλέσιν, εἰς τὴν ὑπερεσίαν.

• Εἰς 170.000 ὑπολογίζεται τὸ διαβεσιμοῦ προσωπικὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἐναντὶ ὑφισταμένων θέσεων 125.000. Τόσοι εἰνεὶ καὶ οἱ ὑπηρετοῦντες στῆμερον ἐπὶ τῶν πλοίων. Οἱ ὑπόλοιποι παραμένουν ἐκτὸς ὑπερεσίας καὶ θεωροῦνται ὡς ἐφεδρικοί, πρὸς κάλυψιν τῶν ἐκάστοτε δημιουργουμένων κενῶν ἀπὸ τοὺς ἐξερχομένους ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, τοὺς ἀσθενεῖς, ἀδειούχους κλπ. Πράγματι ἡ διατήρησις ἐνὸς ποσοῦ 15 ἑως 30 % ἐξερδῶν ναυτιλομένων κρίνεται ὡς ἀπαραίτητος. Σημειοῦται σχετικῶς, ὅτι ἡ στρατιωτικὴ ὑπερεσία παρέχει ἀπὸ τίνος προσωρινὰς ἀδειας εἰς τοὺς ἐπίτιμους νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐνῷ καὶ τὰ τοπικὰ γραφεῖα ἐπιστρατεύσεως χωριγοῦν ἀναστολὰς προσελεύσεως εἰς τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ τῶν πλοίων.

• Διά τὴν μισθοδοσίαν τῶν 100.000 ἀνδρῶν (25.180 ἀξιωματικῶν καὶ 86.081 κατωτέρων που ἀποτελοῦν τὰ πληρώματα τῶν 2000 ἀμερικανικῶν πλοίων, καταβάλλονται μηνιαῖς — ὡς ὑπέροχισεν ἡ ἀμοιδία ἐφοπλιστική ὀργάνωσις — 45 ἑκατομμύρια δολαρίων. Τὰ 38% τῶν ἐν λόγῳ πληρωμάτων ἀναφέρονται εἰς τὰς ὑπερεσίας καταστρώματος, τὰ 36% εἰς τὸ προσωπικὸν μηχανῆς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 26% εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπερεσίας.

• Διεψεύσθησαν κατηγορηματικῶς αἱ φῆμαι, ὅτι τὸ νέον σύμπερο λάϊνερ «Ναυμέναι Πολιτεῖαι» θὰ ταξιδεύῃ μὲ περιωρισμένην ταχύτητα μέχρι 28 μιλλίων, κατόπιν μυστικῆς δῆθεν συμφωνίας μεταξὺ τῆς ἐνδιαφερομένης ἀττικῆς καὶ τῶν ἀγγλικῶν τοιούτων καὶ ὡς ἐκδήλωσιν τῶν φίλ-

κῶν διαθέσεων τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὴν ἀγγλικήν. Παρόμοιος περιορισμὸς θὰ ἀπέβλεπεν εἰς τὸ νὰ διατηρηθῆται ὁ Κυανούς Ἐπίσεων ἀπὸ τὸ ὑπερωκέανιον «Κούνι Μαίρη».

• Τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» — τονίζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι — θὰ ἀναπτύξει, ὅπωσδήποτε, τὴν ἀνωτέραν τῶν 30 μιλλίων ταχύτητά του, ὃν μὴ κατὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον κατὰ μῆνα «Ιούλιον, ἀλλὰ κατὰ τὰ ἐπόμενα ταξίδιά του. Τὸ «Κούνι Μαίρη», ὡς γνωστόν, μὲ ταχύτητα 31.69 μιλλίων διέπλευσε τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου «Αμπρόπιο» μέχρι τῶν βράχων Μπίσποτ, εἰς 3 ημέρας, 20 ὥρας καὶ 42 λεπτά, εἰχε δὲ διατηρηθῆνε ἐπὶ ἕναν 24ωρον ταχύτητα 32.08 μιλλίων.

• Εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα εὐρίσκοντο τὴν Ιην Φεδρουαρίου ὑπὸ κατασκεψὴν σκάφη συνολικοῦ χωρικοτήτος 1.802.450 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 44 ἡσαν δεξαμενόπλοια, 1.019.650 τόνων d.w. Μεταξὺ τῶν ὑπολοίπων κατελέγοντο τὰ 35 «Μάρινερς» καὶ ἄλλα διασφόρων τύπων. Εἴκ τῶν ναυπηγουμένων σκαφῶν 53 ἀναφέρονται μὲ παραδόσιον ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, 43 τὸ 1953 καὶ δύο μόνον θὰ παραδοθοῦν τὸ 1954.

• Θὰ καταλήξωμεν καὶ εἰς τὸν πληθωρισμὸν τῆς χωρικοτήτος τῶν τάνκερων; Ἀγγέλεται, ὅτι ἐνδεκα μεγάλα δεξαμενόπλοια παρηγγέλθησαν, ἐναντὶ ἐνός προγράμματος κατασκεψῆς ἑκάτοντὸν ἐν δῶλῳ, διὰ τὰ ὅποια θὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀπόσθεσις τῆς ἀξίας των ἀπὸ τὰς πλοιοκτητρίας ἑταρίας πρὸ πάσης καταβολῆς φόρου ἐπὶ τῶν κερδῶν. Ή χωρικοτήτος τῶν ἐν λόγῳ τάνκερων θὰ είνει ἀνωτέρα τῶν 20.000 τόνων d.w., καὶ τὸ ταχύτης τῶν μεγαλύτερα τῶν 20 μιλλίων, προκειμένου ταῦτα νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ἐν περιπτώσει πολέμου, εἰς τὴν πειρατεύσην στρατιωτικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Εἴκ τοιούτοις πολέμου, εἰς τὴν πειρατεύσην πιστεύεται, ὅτι καὶ ἄλλα σκάφη, ἐπὶ τὴν βάσει τοῦ πλεονεκτήματος τῆς ταχείας ἀπόσθεσεως θέλουν παραγγελθῆναι. Χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τοῦ τύπου τῶν νέων αὐτῶν τάνκερων θὰ είνει — κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα — τὸ «T.5». Διὰ τὰ πρώτα ἐνδεκα σκάφη, ἔκστοτον ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ 10 ἑκατόμτη. Λιγῶν, ἐξητήθησαν ἡδη προσφοραὶ ἀπὸ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα.

• Εἰς τὴν προσπάθειαν ιδύντες βασικῶν βιομηχανιῶν, ἡ Ἀνατολικὴ Εὐρώπη, συμπεριλαμβανομένης τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας, ὑποσκελίζει τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, παρ' ὅλην τὴν παρεχομένην εἰς τὴν Δύσιν Ἀμερικανικὴν βοσθείαν. Οὔτως, ἡ παραγγελγάχανος ἀνάθεση εἶναι τὸ 67% τοῦ 1936, ἐνῶ ἡ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἶναι τὸ 26%.

• Η παραγγαγή γαιασθράκων ὑπερέβη τὴν προπολεμικὴν κατὰ 75% εἰς τὴν Ανατολικὴν Εὐρώπην, ἐνῷ εἰς τὴν Δυτικὴν ἐφθασέν ἀπὸ πάντα 1938. Εγ τούτοις, ποσοτικῶς, ἡ παραγγαγὴ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἶνε μεγαλύτερα, φθάσασα τὸ π. ἔτος εἰς 477 ἑκατομμύρια τόνων, ἐναντὶ 389 ἑκατ. τόν. τῆς Ανατολικῆς Εὐρώπης. Τὴν αὐτὴν περίοδον εἰκόνα παρουσιάζει καὶ ἡ παραγγαγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνεργείας. Εἰς τὴν Σοβιετικήν σφάραν ἐφθασε τὸ 150% τῆς προπολεμικῆς, ἐναντὶ 100% τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἀλλ' εἰς μὲν τὴν Ανατολικήν Εὐρώπην ἀνήθη τὸ π. Επίσης εἰς 128 δισεκατομ. ώριαίων χιλιοδάτ, ἐνῷ εἰς τὴν Δυτικήν ἦτο κατὰ πολὺ ἀνωτέρα, φθάσασα τὸ 288 δισεκατομ. ώριαίων χιλιοδάτ.

• Η 'ΕΞ ὄλου ἡ ελαφρὰ βιομηχανία, αἱ παράγουσαι προϊόντα διὰ τὸν ἀστικὸν πληθυσμόν, δὲν δεικνύουν διά τὴν Ανατολικήν Εὐρώπην σηματικὰ προδόδους. Αἱ βαρεῖαι τοινάντων βιομηχανίαι προηγούνται καὶ εἰς τὴν πρώτην ώλας καὶ εἰς παραγγαγήν. Εἰς τὴν Ανατολικήν Γερμανίαν αἱ ελαφραί βιομηχανίαι χωλαίνουν, διότι σπανίουσι αἱ ἐργατικαὶ χειρεῖς, δεδομένου ὅτι οἱ πειραστέροι εργάται ἐστράφονται πρὸς τὰς βαρείας βιομηχανίας. Χαρακτηριστικόν, ὀπωδόητε, ἐργάτης προσελεύει πρὸς τὰς βιομηχανίας, δεικνύει τὰς γιγαντιαῖς πράγματα, σοβιετικής βιομηχανίας, σημειώνουν ραγδαίαν αὔξησιν.

• Οὐδεμία ριζικὴ μεταβολὴ προβλέπεται εἰς τὴν προϊόνσαν αὔξησιν τῆς ζητήσεως πετρελαίων. Τὸ ἀρμόδιον κρατικὸν Γραφεῖον ὑπολογίζει, ὅτι ἡ ζητήσης πετρελαίων κατὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους θὰ φθάσῃ διὰ τὰς «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» εἰς 8.140.000 βαρελίων ήμερησιών, μὲ εὔξησην 5.2% ἐναντὶ τοῦ ἀντίστοιχου τριμήνου τοῦ 1951. Τὸ αὐτὸν Γραφεῖον προβλέπει, ὅτι ἡ πιθανὴ αὔξησης τῆς ζητήσεως καθ' ὅλον τὸ ἔτος θὰ φθάσῃ τὰ 7.1%. Αἱ ιδιωτικαὶ προσδέψεις ἀναθιδάζουν τὸ ποσοστόν τοῦτο εἰς 8 ἑως 9%, γεγονός διπερ σημαίνει, ὅτι ἡ παραγγαγὴ πετρελαίων δέοντα νὰ σημειώσῃ αὔξησην 13 ἑκατομ., καὶ πλέον βαρελίων ήμερησιών.

• Κατόπιν σχετικῆς αἰτήσεως πρὸς τὴν «Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας» παρεχωρήθησαν εἰς τὴν «Ἀμερικανὸν Εξιρτό Λάϊν» δύο κρατικῆς πλοιοκτησίας «Βίκτοριος» πρὸς τὴν Ενίσχυσιν τῶν γραμμῶν τῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον.

• Εἰς 10.660.000 τόν. ἐφθασεν ἡ γερμανικὴ παραγγαγὴ γαιασθρακός κατὰ τὸν Ιανουάριον. Ρεκόρ μεταπόλεμικόν. Η παραγγαγὴ πού 1952

ANTIRALL IMEX CORP.

SHIP SUPPLIES

200 HUDSON STREET

NEW YORK, 13 N.Y. TEL. WO 41358

ΑΙ ΕΥΘΗΝΟΤΕΡΑΙ ΤΙΜΑΙ.

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

Μὲ βάσιν τὴν προστασίαν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοιοκτήτου, χωρὶς προμηθείας καὶ δῶρα, μὲ σκοπὸν τὴν ἐντίμον καὶ ἐπὶ νέων βάσεων εργασίαν.

Κοι Κοι Έφοπλισταί, Έμπιστευθῆτε τὴν τροφοδοσίαν τῶν πλοίων σας εἰς τὴν ANTIRALL προμηθευόμενοι ὅλα τὰ ύλικά καὶ ἐφόδια τῶν πλοίων. Παράδοσις εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου.

προϋπολογίζεται κατά δέκα έκατομ. τόν. άνωτέρα της περιστινής. Προλαμβάνεται ούτω ή κρίσις τών στερεών καυσίμων, ηπίτις προεδρέπετο ασφαλής και όταν περιορισθή ή εισαγωγή τού άκριδου αμερικανικού γαι-άνθρακος (δολ. 22 ή τόνονος).

• Είς πέντε έκατομμύρια τόνων άνηλθον αι περιστιναι εισαγωγαι γαι-άνθρακος έξι Αμερικής διά την Δι. Γερμανίαν και μεταξύ έξι έως έκτω έκατομ. Θα είσογετο έφετος.

• Το κύριο πρόβλημα διὰ την γερμανικήν παραγωγήν έκειτο εις την στέγασιν των γαιανθρακωρύνων. Ήσαν υπερχεμένοι ούτοι νά αναζητήσουν άλλην απασχόλησην, έφοσον δὲν ύπηρε δι' αύτων στέγη παρά τη δύρεια. Ή κατακευή 92 χιλ. έργατικών διαμερισμάτων πρήσειν δηλι εις την περιφέρειαν του Ρούμ. Θα είναι έτοιμα έντος διετίας.

• Κατά 400 χιλ. τόνων θα αύξηθη ή τρέχουσα παραγωγή γαιανθρακος εις την Ολλανδίαν ή 5% της παραγωγής της. Θα πειριοθήσι ούτω ή έξωθεν εισαγωγή, ηπίτις έφθασε πέρυσι τα 2 έκατομ. τόνων, άξιας 40 έκατομ. δολαρίων.

• Κατά το β' έξαμηνον του 1951 αι έξαγωγαι σίτου και άλευρων άπό τάς Ηνωμένας Πολιτείας έφθασαν τα 212.936.000 μπουσέλες και τών άλλων δημητριακών εις 83.038.000 μπουσέλες. Οι άριθμοι της άντιστοιχου περιόδου του 1950 ήσαν 111.221.000 διὰ την σίτου και τα άλευρα και 109.464.000 διὰ τα άλλα δημητριακά. Γενικώς τών δημητριακών ή έξαγωγή κατά το β' έξαμηνον του παρελθόντος έτους άνηλθεν εις 3.829.000 τόν. διὰ την Εύρωπην, 2.385.000 τόν. διὰ την Ανατολήν και τάς Ινδίας, 886.000 τόν. διὰ την Κεντρώων και Νότιον Αμερικήν και 678.000 τόν. διὰ την Εγγυς Ανατολήν και λοιπάν χώρας.

• Οχι μικρέραι προβλέπονται αι έξαγωγαι και του τρέχοντος έτους.

• Η πτωχεία της συγκομιδής εις την Αυστραλίαν και την Αργεντινήν στρέφει την κατανάλωσην δύο του κόσμου πρός τους σιτοδολώνας της Βορ. Αμερικής. Είς 1½ έκατομ. τόνων μηνιαίων υπολογίζονται νά φέρουν αι φορτώσεις άπό τους αμερικανικούς λιμενάς.

• Η γνωστή άπόθεση της άγορας τών δεξαμενοπλίων παρά του τέως Αμερικανού Βουλευτού Καζέ, εις την δύοιαν φέρεται ώς άγοραστης πέντε έξι αύτων υπό παναματικήν σημαίαν γνωστούς "Ελλην έφοπλιστής, πήχη ή νέου ένωπον της άπο ταυρού συσταθείστης άνακριτικής έπιτροπής της Γερουσίας. Πρώτος έξετασθείς μάρτυρας ήτο ο ναυάρχος Κ. Κόκχαρης, της Κρατικής Διοικήσεως της άμερικανικής ναυτιλίας, δύστις και κατέθεσεν ήτο ή άγορα κατ' άρχων και ή μεταδιδασις, έν συνεχεία, τών άγορασθενών άμερικανικών τάνκερων εις την παναματικήν σημαίαν ήτο νόμιμος, διότι έγένετο κατόπιν άδειας της τότε Ναυτιλιακής Επιτροπής. Η άνακρισις θα συνεχισθή, προκειμένου νά διακριθωθή, έναν ή μεταδιδασις των σκαρδών εις την παναματικήν σημαίαν έγένετο πρός τον σκοπόν της φορδιασφυγής.

• Οι Αμερικανοί έφοπλισται θεωρούν την προσπάθειαν του προέδρου των άνθρακωρύχων Τζών Λιούις διά την έκπτωσιν των ναυλών, ώς καταστροφικήν διά την άμερικανικήν ναυτιλίαν, άλλα και ώς, έπικηνα, διά το Δημόσιον, διότι τουτο θα χάση τάς έκ φόρων εισπράξεις, συνεπείας της μη ύπαρξεως κερδών, έφοσον θα έπεισουν οι ναύλοι. Υποδεικνύεται, διότι πτώσης των τιμών των γαύλων θα έσημαινε, σιωπηρώς, και μίαν έμεσον έπικορηγήσιν της Αμερικανικής Ναυτιλίας και το Δημόσιο πρός τάς χώρας της Εύρωπης.

• Η καταστασις των Ινδίων άπό έπιστιστικής πλευράς θεωρείται ώς έξαιρετικώς κρίσιμος — κατά τάς έκ Νέου Δελχί τηλεγραφικάς πληροφορίας — τοσον κρίσιμος, δόσον και κατά το παρελθόν έτος. Η άνομηρια έπληξε και πάλι την περιοχή του Μαντράρι δι' έτοντας κατά συνέχειαν έτος και διάποδευκοτες λιμός έξεστασεν ήδη εις πολλάς περιφερείας. Οριζαν και δημητριακά θα χρειασθή ό πληθυσμός εις μεγάλας ποσότητας. Η κυβέρνησης των Ινδίων άπησην θα είτη την κινεζικήν κυβέρνησην του Πεκίνου ζητούσα αύξησην τών έκειθεν έξαγωγών. Σημειώνεται, διότι κατά το 1951 αι έκ Κίνας έξαγωγαι πρός τάς Ινδίας άνηλθον εις 530.000 τόνων.

• Κατά το 1951 αι Ηνωμένας Πολιτείαι έπωλησαν εις το έξατερικόν έμπορευμάτα αξίας 4 δισεκατομμύριων δολαρίων έπι πλέον, έναντι τών δύος ήγόρασαν. Αποτελεί τούτο ρεκόρ. Αι πωλήσεις άνηλθον εις 15 δισεκατομ. δολαρίων και ήσαν κατά 5 δισεκατομ. δολαρίων περισσότεραι άπό τας άντιστοιχους του 1950, έπλησισαν δε το ρεκόρ του 1947, ότε είχαν θάση εις τα 15.3 δισεκατομ. δολαρίων. Αι έξαγωγαι, τουνάντιον, άνηλθον εις 10.961 δισεκατομμύρια δολαρίων. Έκειθεν και έχειται ή παραπρομένενη έλλειψη δολαρίων εις δόλας τάς χώρας τον Κόσμου.

• Έλπιδες και πάλι διαγράφονται διά την έπιψηστικήν πουλεράς θεωρείται ώς περι φορολογικών άπαλαγών νομοσχέδιον, όπερ τελεί άπο καιρού ύπο την κυρώσιν του Κογκρέσου. Ο ειδικός έπι τών ναυτιλιακών ζητημάτων γερουσιαστής κ. Μάγκιουσον έξεφρασε την πεποιθησίν του, διότι το ρηθέν νομοσχέδιον θα ψηφισθή κατά την παρούσαν σύνιδον του Κογκρέσου και θα κυρώθη έν συνεχεία διά της ύπογραφής του Προέδρου κ. Τρούμαν.

• Η κρίσις της άγγλικης λίρας φαίνεται, διότι θα θάση εις το άνωτέ-

ρον αύτής σημείον περί τά μέσα τού έτους. Βάσει τών σημειριών έκτιμησεων της διαρροής τού συναλλάγματος, ύπολογίζεται, διότι τά άποθέματα χρυσού και δολαρίων έπι τού έπιπεδα τού Σεπτεμβρίου 1949, ήτοι εις 1.4 δισεκατομμύρια δολαρίων. Οι Αμερικανοί, πάντως, δέν προβλέπουν έκπτωσιν της στερλίνας, διότι πιστεύουν, διότι ή κυβέρνησης του κ. Τσώρτσιλ θα πράξη τό πάν, διά νά την άποφύγη. Εύθντερά, άλλως τε, λίρα, δέν διευκολνει την κρίσιμον θέσιν της Αγγλίας, δεδομένου, διότι αι άγγλικαι έξαγωγαι — έξαιρεσι εις την ύφαστουργικών προϊόντων — είναι άρκετά υψηλαί. Έτη τών μεταξύ ή άγγλική κιβερνήσης πιστεύει εις την Βοήθειαν των Ηνωμένων Πολιτειών, εις την έξασφάλιση διανεύου από την Διεθνή Τράπεζαν και το Νομισματικό Ταμείον, καθώς και εις διάνευον ρυθμόν την Νοτιοαφρικανικήν Ενωσιν. Παραλλήλως πρός τά μέτρα ταυτα, διά πραγματοποιηθή και σημαντική οίκονομιαν άπό την περιοκήν των εισαγωγών.

• Είς την ίδιαν με την άγγλικην λίραν κρίσιμον κατάστασιν εύρισκεται και το γαλλικόν φράγκον. Η έκπτωσις του εις την ήλευθεραν άγοράν έθεσε τελευταίων εις το κατώτερον σημείον άποθέματα ένευσ συναλλάγματος έφθασαν εις το κατώτατον σημείον, τό δε εις χρυσὸν άποθέματα της Τραπέζης της Γαλλίας — κάλυμμα τού χαρτονομίσματος — άνερχεται μόλις εις 543 δισεκατομμύρια δολαρίων, ένω τό δηλειμμα τού γαλλικού έμπορικού ισοζυγίου βαίνει διαρκώς άυξανόμενον. Έτη τών μεταξύ ή άμερικανική βοήθεια πρός την Γαλλίαν προβλέπεται νά φέρηση τά 600 έκατομμύρια δολαρίων μέχρι τού Ίουνίου τρέχ. έτους. Έτη αύτων 300 έκατομ. δολαρίων προσφίζονται διότη την προμηθείαν γαιανθράκων, ύγρων καυσίμων και διαφόρων άλλων πρώτων ύλων.

• Παντού τά ίδια. Αι μη παραπονούμεθα δι' οι σημειώσεις πληροφορίας αποκαλύπτεται, διότι εις την ήπητην θέσην πρός την Γαλλίαν, έφθασε την προμηθείαν της Γαλλίας άνερχεται μόλις εις 570 έκατομ. δολ. το 1.9 δηλαδή τού κρυμμένου χρυσού. Είς την νομισματικήν άσταθειαν θείλεται η τοιαύτη, άποκρυψις. Γεωργοί, βιομήχανοι, έμποροι, δολοι τάς οίκονομιας και τά κεφαλαιά των τάξη μεταπέτουν εις χρυσόν.

• Μερικοί ένδιαφέροντες άριθμοι διά την άναπτυξιν της γαλλικής οίκονομιας κατά το 1951. Η παραγωγή γαιανθράκος έσημείωσε ρεκόρ, Ανήλθεν εις 55 έκατομ. τόν. 5.5% περισσότερον έναντι τού 1950. Η Αγγλίας παρήγαγε 226 έκατομ. τόν. και Η Γερμανία 119.000.000 τόν. Εισήχθησαν διά την τάλυψιν τών άναγκων και 18.700.000 τόν. έτη του έπαρτερικού. (Από την Αμερικήν 4.490.700 τόν.). Κατά το 1952 η παραγωγή προβλέπεται νά φέρηση τά 57 έκατομ. τόνων και κατά το 1956 εις 62 έκατομ. τόν.

• Η παραγωγή έπιστης ηλεκτρικού ρεύματος έφθασεν εις το ρεκόρ τών 36.000 έκατομ. όρισαν κιούστα, με αύξησιν κατά 14% έναντι τού 1950. Τά διύλιστηρια έπειργάζονται τώρα 20 έκατομ. τόν. πετρελαίου έπιστημα, με αύξησιν 27% έναντι τού 1950 και 164% έναντι τού 1938. Η Γαλλία κατέχει τώρα την μεγαλύτεραν βιομήχανιαν διύλισεων πετρελαιών της Εύρωπης. Κατά το 1951 εισήχθησαν 18 έκατομ. τόν. άκαδημάτου πετρελαιού έναντι 14 έκατομ. τού 1950 (τά 90% τών ει-

ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUIK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING TODD SHIPIARDS CORPORATION

1 Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

Conveniently located on the Atlantic, Gulf and Pacific Coasts of the United States and Barranquilla, Colombia.

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

DAWOOD & CO

7, Raffles Quay - SINGAPORE

Cables «LATHIPHA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 681

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
26, Chapel Street. LIVERPOOL

σαγανών από την Μέσην 'Ανατολήν'. Έχειχαν έπισης πετρελαιοειδή 4.600.000 τόνους, έναντι 3.200.000 διά το 1950.

• Όχαλυψ έπισης παρήκμη είς μεγαλύτερα ποσότητα. Είς 9.828.000 τόν. έφθασεν ή παραγωγή. Ή Γαλλία έρχεται τρίτη κατά σειράν μεταξύ των χωρών της Δυτ. Εύρωπης. Πρώτη ή 'Αγγλία με 15.900.000 τόν., δευτέρα ή Γερμανία με 13.500.000 τόν. Ο χυτοσιδηρος παρηκμή έπισης είς αύξουσαν ποσότητα, με 8.800.000 τόνους διά το 1951 και 6.000.000 τόν. διά το 1950.

• Αύτοκίνητη παρήκμησαν 446.428 έναντι 357.650 διά το 1950.

• Παρά ταύτα σοδαρὸν ὑπῆρξε τὸ φανερὸν ἔλειμμα τοῦ γαλλικοῦ Ισοζυγίου πληρώμων. Έθεάσεν εἰς 969 ἑκατομ. δολλαρίων. Έκεΐθεν καὶ ή νομιματικὴ ἀστάθεια καὶ οἱ ἐπιδημήτες καὶ πάλιν εἰσαγωγικοὶ περιορισμοί. Ή ἀνάγκη τοῦ ἀκριβοῦ ἀμερικανικοῦ γαιαίνθρακος ἀναλίσκει σημαντικὰ πολλὰ δολλαρίων.

• Τὸ ὑπέδαφος παρὰ τὴν ἀκτὴν τῆς Βορείου Θαλάσσης βορείων καὶ νοτίων τῶν γερμανικῶν συνόρων πρὸς τὴν Δανίαν, φαίνεται ὅτι περικλείει πετρέλαιον. Άλι γεωτρήσεις εἰς βάθος 1800 μέτρων αὐτὸ ἀπέδειξαν καὶ οἱ γεωλόγοι ἀπόδειπτον εἰς τὴν ἀνέύρεσιν σημαντικῶν ἀποθέματων.

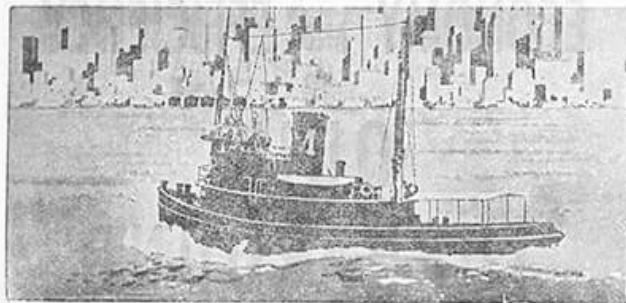
• Αριθμοὶ τίνες διά τὴν ιταλικὴν γεωργικὴν παραγωγὴν τοῦ 1951 : Σῖτος 7.300.000 τόν. έναντι καταναλώσεως 8.800.000 τόνων. Ἐλαιόλαδον 310 χιλ. τόν. Ἀραβδότος 2.900.000 τόν. Γεώμηλα 3.500.000 τόν. καὶ τεύτλα διά τὴν παραγωγὴν ζαχάρεως 6.300.000 τόν. Οἶνος 110 ἑκατομ. γαλανίων 'Η ἀξία τῆς 65.881.000 δολ. έναντι 62.472.000 διά τὸ 1950.

• Εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον ἀνεγράφησαν δηλώσεις τοῦ Τούρκου ὑπουργοῦ τῆς Γεωργίας, δότις ἐτόνισεν, ὅτι ή Τουρκία κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν ιστορίαν της, πρόκειται νὰ ἔχαγάγῃ εἰς τὰ δυτικὰ χώρας 1.000.000 τόν. στιτηρών. Η ἀνάπτυξις τῆς τουρκικῆς γεωργίας ἀπόδιδεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς ἔφαρμοσθείσας, χάρις εἰς τὴν βοήθειαν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ, συγχρονισμένας μεθόδους μηχανικῆς καλλιεργείας.

• Εἰς 600 ἑκατομ. δολλαρίων ὑπολογίζονται τὰ μέλλοντα νὰ δαπανηθοῦν εἰς τὴν Εὐρώπην ποσὰ διὰ τὴν προμήθειαν βιομηχανικῶν εἰδῶν ἀναγκαίων διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Ή Γαλλία καὶ ἡ Ἰταλία φαίνεται, ὅτι θὰ λέσσουν τὴν μερίδα τοῦ λέοντος ἀπὸ τὰ δολλαρία αὐτᾶ.

• Εἰδησὶς ἐνδιαφέρουσα τοὺς ἔχοντας ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν πλοΐα. Η 'Αστυνομία συνέλαβε τρία ἄτομα τὰ ὄποια ἐπτρίθεντο νὰ ἀνατινάχουν διὰ δυναμιτίδος τὸ βῆμα ἀπὸ τὸ δόπιον ἐπρόκειτο νὰ δηλιπτᾶ ὁ συνταγματάρχης Χοσέ 'Αντώνιο Ρεμόν, ἀλλοτε διευθυντὴς τῆς 'Αστυνομίας καὶ ἡδη ὑποψήφιος διὰ τὰς προσεχεῖς προεδρικὰς ἔκλογας. Η δολοφονικὴ προσπάθεια διότι τὰ ἐλάχιστα ἄτομα ἔφθασαν ἀργά εἰς τὴν συγκέντρωσιν. Οι συλληφέντες ἀνεγνώρισαν, ὅτι εἶνε μέλη τοῦ ἀνεξαρτήτου ἐπαναστατικοῦ κόμματος.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

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

• Ή Γαλλία ἔπειτεψε τὴν ἄνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ εἰσαγωγὴν ἀκαθάρτων πετρελαίων καὶ τὴν διύλισιν αὐτῶν εἰς τὰ ἔγχωρια διύλιστήρια. Οὕτω, τὰ ὄρυκτέλαια θὰ ἀποτελοῦν ἐφεδῆς ὑπόθεσιν τῆς ἔγχωρου διοικητικῆς καὶ θὰ παύσουν μεταφέρομενα ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

• Αἱ 32.000 ἔργατων τῶν ναυπηγείων Μπέθλεμ ἀπειλοῦν νὰ κατέλθουν εἰς ἀπεργίαν. Διαπραγματεύσεις ἥδη διεξάγονται πρὸς ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς αὐτῶν συμβάσεως, ἐνώ διὰ παμφησίας ἀπεφασίσθη ἡ ἀπεργία, ἀν αἱ διαπραγματεύσεις αὐτῶν δὲν ἀπολήκουν εἰς συμφωνίαν. Εν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώει, τὰ τρία ναυπηγεία τῆς Μπέθλεμ πλήρη θὰ ὑποστοῦν ἀπονέκρωσιν.

• Μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα ἀεροπλάνα, εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων, ἔχουν παραγελθῆ ἀπὸ τὰς ἀεροπορικὰς ἑταῖρις τὰς ἔχουπρετούσας γραμμάς μεταξὺ Αμερικῆς καὶ Εὐρώπης. Αποδείπνους σι ἐν λόγῳ ἑταῖρις εἰς τὴν συγκέντρωσιν, κατὰ τὸ δυνατόν, μεγαλύτερων ποσοτήτων τῶν ὑπηλῆς ἀξίας φορτίων, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸ θὰ ἔχῃ, ἀναμφισθῆτας, ὅμεσον τὴν ἐπίδρασιν του ἐπὶ τῆς ἀντιστοίχου ἐργασίας τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

• Ρεκόρ εἰς τὴν συγκομιδὴν ζαχάρεως ἐμφανίζει ἐφέτος ή Κούδα καὶ μεγάλη ἐπίκρατει αἰσιοδοξία διὰ τὴν ἔξαγωγικὴν περίοδον. Η συγκομιδὴ ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τὰ 7 ἑκατομμύρια τόνων ζαχαροκαλάμου.

• Η 'Αργεντινὴ διέρχεται ἐξαιρετικῶν δυσκόλων καταστάσεως, λόγω τῆς σημειώσεως ἐπὶ σειράν ἐπώνυμην ζηρασίας. Εύτυχώς, αἱ βροχαὶ τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, ἀν καὶ ἀργά διὰ νὰ σώσουν τὴν συγκομιδὴν, ἔβελτίωσαν πάντως τὴν κατάστασιν διὰ τὴν κτηνοτροφίαν καὶ τὰς προβλέψεις διὰ τὸν ἀράδοσιτον. Αἱ ἐφετεῖαι ἔξαγωγαὶ τῶν δημητριακῶν θὰ εἰναι κατὰ 30% μικρότεραι, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων περιουσιῶν καὶ μόνον αἱ ἔξαγωγαὶ τοῦ ἔριου προβλέπονται καλύτεραι, ἔναντι τῶν τοῦ 1951. 'Ἐν τῷ μεταξὺ η ἔξαγωγαὶ τῆς 'Αργεντινῆς διαρροή τοῦ χρυσοῦ καὶ τοῦ συναλλάγματος συνεχίζεται.

• Τῆς Βραζιλίας τούναντίον αἱ ἔξαγωγαὶ κατὰ τὸ 1952 προβλέπονται λίγαις εὐνοϊκαί. Τὰ ¾ αὐτῶν ἀποτελῶνται ἀπὸ καφέδων καὶ βάμβακα. Αἱ τιμαὶ ἀμφοτέρων τῶν εἰδῶν τούτων διατρούνται υψηλαί.

• 'Ηρχισαν καὶ πάλιν νὰ ἐκποτίζωνται ἀπὸ τὸ Πακιστάν τὰ πρόσωντα τῆς ἀγγλικῆς βιομηχανίας. Η 'Ιαπωνία προμηθεύει τῶρα τὰ 60% τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ Πακιστάν εἰς τὰ σημαντικότερα τῶν εἰδῶν ὑφαντουργίας καὶ βαρέων μηχανικῶν. Κατὰ τὸ 9μηνον τοῦ 1951 εἰσήχθησαν 198 ἑκατ. ύπαρδων ιαπωνικῶν βαμβακερῶν υφασμάτων, ἔναντι μόνον 36 ἑκατομ. ύπαρδων ἀγγλικῶν τοιούτων. Αἱ τιμαὶ τῶν ιαπωνικῶν εἰναι εὐθυντεραί καὶ αἱ παραγωγῆς τὰ διαβέτει ἡ ιαπωνία πρὸς τὴν ταχύτερα. Σημειώτεον, ὅτι τὰ 17% τῆς ἔθνικῆς τῆς παραγωγῆς τὰ διαβέτει ἡ ιαπωνία πρὸς ἔξαγωγὴν.

• Ανωμαλία προβλέπεται εἰς τὴν πορείαν τῶν τιμῶν τῶν διαφόρων προϊόντων. Διὰ τινα εἰδῆ αἱ τιμαὶ αἱ ὑπὸ ωραρίσουν, ἐνώ δι᾽ ἔτερα θὰ σημειώσουν υψησιν.

• Ο χάλυψ θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν τῆς ὑψωτικῆς κινήσεως, ἔφόσον ύψηλότερα ημερομίσθια θέλουν καταβληθῆ. Επίσης, τὸ κόστος τῆς ζωῆς κατὰ τὸ 1952 εἰναι πιθανόν νὰ σημειώσῃ ἐπαφάρωσιν.

• 'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ τιμαὶ ὡρισμένων πρώτων ύλων ἔφθασαν εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1950. Τοῦ καυστού Λ. Χ. ἔφθασαν εἰς τὸ ίμισυ τῶν πρὸ τοῦ ἐποχής, μεταβολῶνται τὰ σημαντικότερα τῶν εἰδῶν ὑφαντουργίας καὶ βαρέων μηχανικῶν. Κατὰ τὸ 9μηνον τοῦ 1951 εἰσήχθησαν 198 ἑκατ. ύπαρδων ἀγγλικῶν τοιούτων. Αἱ τιμαὶ τῶν ιαπωνικῶν εἰναι εὐθυντεραί καὶ αἱ παραγωγῆς τῶν ταχύτερα. Σημειώτεον, ὅτι τὰ 17% τῆς ἔθνικῆς τῆς παραγωγῆς τὰ διαβέτει ἡ ιαπωνία πρὸς τὴν ταχύτερα.

• 'Ανημαλία προβλέπεται εἰς τὴν πορείαν τῶν τιμῶν τῶν διαφόρων προϊόντων. Διὰ τινα εἰδῆ αἱ τιμαὶ αἱ ὑπὸ ωραρίσουν, ἐνώ δι᾽ ἔτερα θὰ σημειώσουν υψησιν.

• Ο χάλυψ θὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀφετηρίαν τῆς ὑψωτικῆς κινήσεως, ἔφόσον ύψηλότερα ημερομίσθια θέλουν καταβληθῆ. Επίσης, τὸ κόστος τῆς ζωῆς κατὰ τὸ 1952 εἰναι πιθανόν νὰ σημειώσῃ ἐπαφάρωσιν.

CHRYSSANTHOS A. CARAVIAS

SHIPPING AND TRADING
GENERAL REPRESENTATIVE

SANTORINI ISLAND

Established in 1904

Telegr. address: MANOS CARAVIAS—Santorini

General Shipping & Custom house works:

(Shipping Agency—Distributors—Ship
Chandlers—Ship brokers—)

Distributors of Santorini products at any quantities:

(Santorini land—light stones—Wines—Tomato—jam)



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Αίγυπτος

Διά την έθνικήν ναυτιλίαν

Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας ἔγνωστοποίησεν εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τῆς χώρας τὰς προϋπόθεσεις ὑπὸ τὰς ὁπίσαις Κυβέρνησις τὸν Καΐρον θὰ παραχωρῇ εἰς τὸ μέλλον ἐπιχορηγήσεις πρὸς αὐτάς. Αἱ ἑταῖρια θὰ πρέπει νὰ εἰνε ἀνώνυμοι, νὰ κατέχουν ὡκεανοπόρα σκάφη, φορτηγὰ καὶ ἡ ἐπιβατηγά καὶ νὰ ἔξυπηρτον τοὺς ἔθνους λιμένας. Η παρ' ἕκαστης ἑταῖρας κατεχομένη χωρητικότης δὲν πρέπει νὰ εἰνε κατωτέρα τῶν 25.000 τόνων, ὅφειλον δὲ αὐταὶ — συμφώνως πρὸς τὸν νόμον τοῦ 1947 — νὰ χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοιῶν τὸν ὀρισμένον ἀριθμὸν. Αἰγυπτίων ναυτιλομένων. Παρ' ἔκαστης ἑταῖριας θὰ κρατᾶται ἰδιαίτερος λογαριασμὸς τῆς πρὸς αὐτὴν καταβαλλομένης ἐπιχορηγήσεως, ποσοστὸν τῆς ὁποίας θὰ διατίθεται διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνδηκῶν ἔργασις ἐπὶ τῶν πλοίων. Αἱ ἐπιχορηγήσεις δὲν θὰ ἐπιτέπεται νὰ ἀναλισκούνται εἰς μερισμάτων πρὸς τὰς μετόχους, αἱ δὲ ἐπιχορηγούμεναι ἑταῖρια θὰ ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνισχύουν τὴν τουριστικήν κίνησιν πρὸς τὴν Αίγυπτον καὶ νὰ ἔξυπηρτούν τὰς ὑπερβαλασσίους μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ Ἐμπορίου τῆς χώρας.

Ηνωμ. Πολιτεῖαι!

Τὰ ὑγρά μπῶνκερς

Αἱ πανταχόθεν διασταυρούμεναι εἰδῆσσεις, ἀναφορικῶν μὲ τὰ μπῶνκερ πετρελαίου διὰ τὰ πλοῖα, βεδαιώνουν, διὰ παραπτεῖται αὐθηστις τῆς ζητήσεως τῶν, ἐνῷ ἐκπρόσωποι σοθαρῶν ἑταῖρων πετρελαίων εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ δηλώνουν ἀδυναμίαν ἱκανοποιήσεως τῆς ζητήσεως, ἡ οποία κατὰ πολὺ ὑπερβαίνει τὴν προσφοράν. Η πίεσης αὐτῆς δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Κεντρικῶν καὶ τῆς Ν. Δ. Αμερικῆς, ἀλλὰ ἐκτείνεται καὶ εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικού. Πλοιά, ἀτινα ἐπρομηθεύοντο μέχρι τούδε τὰ ὑγρά αὐτῶν καυτίσμα ἀπό τὴν ζώνην τῆς Διώρυγος, στρέφονται ἥδη πρὸς κέντρα ἀνεψιδισμού εὐρισκόμενα ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Καλιφόρνιας, ὅπου καὶ εὐχερεστέρα πως εἶνε ἡ ἔξερεσις τῶν, ἐνῷ καὶ αἱ τιμαὶ εἰναι χαμηλότεραι, ἔναντι τῆς περιοχῆς τοῦ Παναμᾶ.

Πλοιά ἔξι ἄλλου διασχίζοντα τὸν Ἀτλαντικὸν ἐπρομηθεύοντο συνήθως τόσα καυτίσμα, διὰ τὰ πλοῖα, διότι παραπτεῖται αὐθηστις τῆς ζητήσεως τῶν, ἐνῷ ἐκπρόσωποι σοθαρῶν ἑταῖρων πετρελαίων εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ δηλώνουν ἀδυναμίαν ἱκανοποιήσεως τῆς ζητήσεως, ἡ οποία κατὰ πολὺ ὑπερβαίνει τὴν προσφοράν. Η πίεσης αὐτῆς δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Κεντρικῶν καὶ τῆς Ν. Δ. Αμερικῆς, ἀλλὰ ἐκτείνεται καὶ εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Ειρηνικού. Πλοιά, ἀτινα ἐπρομηθεύοντο μέχρι τούδε τὰ ὑγρά αὐτῶν καυτίσμα ἀπό τὴν ζώνην τῆς Διώρυγος, στρέφονται ἥδη πρὸς κέντρα ἀνεψιδισμού εὐρισκόμενα ἐπὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Καλιφόρνιας, ὅπου καὶ εὐχερεστέρα πως εἶνε ἡ ἔξερεσις τῶν, ἐνῷ καὶ αἱ τιμαὶ εἰναι χαμηλότεραι, ἔναντι τῆς περιοχῆς τοῦ Παναμᾶ.

Πλοιά ἔξι ἄλλου διασχίζοντα τὸν Ἀτλαντικὸν ἐπρομηθεύοντο συνήθως τόσα καυτίσμα, διὰ τὰ πλοῖα, διότι παραπτεῖται αὐθηστις τῆς ζητήσεως τῶν, ἐνῷ ἐκπρόσωποι σοθαρῶν διὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. «Ηδη οἱ εὐρωπαῖοι λιμένες ὑποφέρουν ἀπό ἀνεπάρκειαν πετρελαίων καὶ ὡς ἔκ τούτου οἱ πλοιοκτήται ἀνεψιδιάζουν τὰ σκάφη τῶν μὲ καυτίσμα ἐπαρκῆ καὶ διὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. Διὰ τὴν Ἑλλειψιν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀκριβείαν τῶν πετρελαίων εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, οἱ ἐνδιαφερόμενοι κατηγοροῦν τὴν ἀποστολὴν κρατικῆς προνοίας.

Τονίζεται ἀφ' ἔτερου, διὰ τὸν διασταύρωμαν τὸν Ἀτλαντικὸν ἐπρομηθεύοντο συνήθως τόσα καυτίσμα, διὰ τὰ πλοῖα, διότι αἱ διαπάναι τῆς μεταφορᾶς εἴτε διὰ τῶν σιδηροδρόμων, εἴτε διὰ δεξαμενοπλοίων, εἰς τὰς περιφέρειας ἔνθα ὑπάρχει Ἑλλειψις, είνε ὑπερδολικά. Εἰς Χοῦστον λ.χ. τὸ πετρελαιον πωλεῖται πρὸς δολ. 1.85 τὸ Βαρέλιον, μεταφέρομενον, δημοσίως, εἰς Νέαν Υόρκην ἐπιτρέπεται μὲ δολ. 1.32, οὕτω δὲ τὸ κόστος τοῦ φθάνει εἰς τὰ δολ. 3.17, ἐνῷ ἡ ἀνωτάτη τιμὴ κατὰ Βαρέλιον ἐν Νέα Υόρκη είνε ἡ τῶν δολ. 2.45. Τὰ διὰ τῶν σιδηροδρόμων κόμιστρα εἴνε ἔτι μεγαλύτερα, ἔναντι τῆς θαλασσικῆς δύο, ἐπιτρέπεται μὲ δολ. 2.98.

Ἐνας ἄλλος παράγων, ποὺ συνετέλεσεν εἰς τὴν Ἑλλειψιν τῶν πετρελαίων, δέν νὰ ἀνατητῇ εἰς τὸ «λείσμιον τῶν διύλιστηρίων τοῦ Ἀμπαντάντ». «Ἐλειψαν ἐκ τῆς αἵτιας ταύτης ἀπό τὴν παγκόσμιον ἀγοράν σημαντικαὶ ποσότητες «φιούελ-օɪλ», ἐνῷ παραλλήλως ηὔκηθη καὶ ἡ ζητήσης ἀπό τὴν Ἀπάντατην. Ἐπίσης, η ἐκ τοῦ ἐφεδρικού στόλου ἀνάλησης 512 «λίμπερτς» πρὸς ἀντιμετώπισμα τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐν Κορέα πολέμου καὶ τῆς Βοηθείας πρὸς τὴν Εύρωπην, προεκάλεσαν μίαν περαιτέρω αὔξησην τῆς ζητήσεως πετρελαίων. Υπολογίζεται, διὰ τὸν καταστοτέρυ προσφέρεται, κατὰ μέσον δρον, 60.000 βαρ. πετρελαίων «λίμπερτ» χρειάζεται, κατὰ μέσον δρον, 60.000 βαρ. πετρελαίων

λαίους ἐπησίως. Η πρόσθετος ὅθεν κατανάλωσις, ἐκ τῶν ἀνακληθέντων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν σκαφῶν, θὰ ἀνέθη κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς 30 ἑκατομμύρια βαρέλιων. Υπάρχει, τέλος, καὶ μεγάλη ζήτηση πετρελαίου ἀπό τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Διερωτόνται, διὸν, οἱ ὄρμοδιοι κύκλοι κατὰ ποιὸν τρόπον. Θὰ καταστῆ δυνατή ἡ μειώσις τῆς πιέσεως καὶ προτείνεται παρ' αὐτῶν, ὡς μια πρακτικὴ διέξοδος, ἡ ἐπανοδός τῶν βιομηχανιῶν εἰς τὸν γαιάθρακα. Η ἑταῖρα «Εδισού», τῆς Νέας Υόρκης, καταναλίσκει 500.000 βαρέλιων ὑπολειμμάτων πετρελαίου μηνιαίως, οἱ δὲ μηχανικοί της ὑπολογίζουν νὰ μειώσουν τὴν ποσότητα ταύτην εἰς 150.000 βαρ., ἀν χρησιμοποιήσουν καὶ γαιάθρακα. Η ἐν προκειμένῳ διυσχέρεια ἔγκειται ἀφ' ἔνδος μὲν εἰς τὸ διαπανηρό τῆς ἀπαιτουμένης μετατροπῆς καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὸ γεγονός, διότι ὑποχρεούνται αἱ βιομηχανίαι, αἱ ἐδρεύουσαι εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς πόλεως τῆς Νέας Υόρκης, νὰ χρησιμοποιοῦν ἀκαπνία καυστήμα.

Ιαπωνία

Ναυτιλία καὶ ναυπηγική

Ἐντὸς ἑνὸς καὶ μόνον τριμήνου αἱ παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν δένων ἐφοπλιστῶν ἔφθασαν εἰς τὰς 300.000 τόνων d.w. Παρὰ τὸ σχετικῶς υψηλὸν κόστος τῆς ἐργασίας, κυματιμένων γύρω τῶν 200 δολαρίων κατὰ τόννον d.w., ἡ ταχύτερα παράδοσις υπῆρχεν ὡς παράγων τῆς προσελκύσεως τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν. Πράγματι, τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, μὲ παραγωγικήν ικανότηταν πλοίων 700.000 t. γκρός ἐπησίως, ἔχουν σήμερον τὴν εὐχέρειαν νὰ ἀναλαμβάνουν τὴν παράδοσιν ἑνὸς σούπερ τάνκερ ἑνὸς 13 ἑως 14 μηνῶν ἀπό τὴν ποτοπήσησα τῆς τρόπιδος του, ἔναντι 40 μηνῶν ποὺ χρειάζονται τὰ βρετανικά ναυπηγεῖα, τῶν ὁποίων ἡ παραγωγὴ ἔχει καλυφθῆ μέχρι τοῦ 1957. Πρόθιτη ένην ἑταῖρισ, ητος ἡ ἐποποθετησία παραγγελιῶν ήταν Ιαπωνία, ἡτος ἡ δανική «Μάρερσ Λάιν», ἡ ὁποία τελευταῖς συνήψει συμβολαία διὰ τὸ πέμπτον κατὰ σειράν δεξαμενοπλοίον της.

Σημειωτέον ἀκόμη, διότι προσπάθειαί καταβάλλονται, ὥστε περιορισθῆ πως τὸ ναυπηγικὸν κόστος, θὰ δυνατὸν ἡ βιομηχανία καὶ συναγωνισθῆ τὰ βρετανικὰ καὶ τὰ σούπερικά ναυπηγεῖα. Ανεφέρετο σχετικῶς, διότι τὰ 70% τοῦ κόστους ἀναγόνται εἰς τὴν ἀξίαν τῶν υλικῶν, τὰ 20% μόνον εἰς τὰ ἐργατικά καὶ τὰ ὑπόλοιπα 10% εἰς ἔτερας δαπάνας. Η προσπάθεια δένων μειώσεων τοῦ κόστους θὰ στραφῇ ἀκριβῶς εἰς τὸ περιορισμὸν τῆς ἀξίας τῶν υλικῶν.

Πέραν δύμως τῆς ναυπηγουμένης πρὸς ἔξαγωγὴν χωρητικότητος, ἡ Ιαπωνία δύνη ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα τῆς ναυτιλιακῆς τῆς ἀνασυγκροτήσεως. Υπογογίζεται, διότι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος σκάφη 320.000 τόνων γύρως θὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας της, ἀλλὰ θὰ ἀπαιτηθῇ ικανὴ περαιτέρω προσπάθεια, πρὶν ἡ ευδωμῆ διὸ ἀντικειμενικός σκόπος, ἡ εξυπηρέτηση δηλαδή διὸ ἐθνικῶν πλοίων τοῦ ἡμίσεος δύκου τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπερβαλασσίου, ἐμπορίου τῆς χώρας. Προπολεμικῶς τὰ 60% καὶ πλέον τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν ἔχουν προποτεύονται ἀπὸ τὴν ιαπωνική χωρητικότητα.

Ιταλία

Διά τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης

Η τρόπις τοῦ δευτέρου ὑπερωκεανοῦ τῶν 26.000 τόν. γκρός, τοῦ προοριζομένου διὰ τὴν ιταλικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Α΄τλαντικού, ἐτέθη πρὸ ημερῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Α΄νοσάλτο τῆς Γένοβας. Σημειωτέον, ὅτι ικανὴ προπαρασκευαστήριας ἔργασια εἰλένη ἦδη συντελεοθῆ εἰς τὰ ἐργοστάσια τῶν ναυπηγείων, βάσει τοῦ γνωστοῦ συστήματος τῆς προκατασκευῆς. Τὸ νέον ὑπερωκεανὸν θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανάς ἀτμοστροβίλους, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχυτήτα 20 μιλλίων καὶ θὰ διαβαθμίσται διὰ 1300 ἐπιβάτας, ἐκ τῶν ὁποίων οἱ ἡμίσεις θὰ εἰναι γ'. Θέτεως, ἀλλὰ θὰ ἀπόλαμβάνουν τῶν αὐτῶν ἀνέσεων καὶ θὰ ἔχουν εἰς τὴν διαθεσίν των εύρυτατους κοινοχρήστους χώρους, ὅπως καὶ οἱ εἰπιδαιταὶ τοῦ «τούριστ-κλάση». Τὸ κόστος τοῦ νέου λαίνερ θὰ φέσση τὰ 9 έκαπτομύρια λιρῶν Αγγλίας, διὸ 1.3 τοῦ ποσού τούτου θὰ καταβληθῇ ἀπὸ τὸ ιταλικὸν δημόσιον, βάσει σχετικού νόμου, ψηφισθέντος ἦδη ἀπὸ τὰ νομοθετικὰ σώματα.

Άνεργία εἰς τὰ ναυπηγεῖα

Τοὺς ιταλικοὺς ναυπηγικοὺς κύκλους ἥρχισε σοθαρῶν, νὰ ἀπασχολῆ ἡ πραταρημένη ἀνέργια εἰς τὰ ναυπηγεῖα. Αἱ καθελκύσεις διαδέχονται καὶ ἡ μία τὴν ἄλλην, ἐνῷ νέαι παραγγελίαι διὰ δέν ἐξασφαλίζονται καὶ αἱ ἐσχάραι παραμένουν κεναὶ. Τὰ ναυπηγεῖα Μούτζιανο, τῆς Σπέτζιας, μετὰ τὴν καθελκυσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ιγκνάτζιο Β.», τῶνων 18 χιλιάδων, παρέμεναν χωρὶς καμπίσιον δῆλην ἔργασιαν, ἐνῷ καὶ τὰ ναυπηγεῖα Πιέτρο Λίγκουρε, τῆς Σαδόνας, μετὰ τὴν καθελκυσιν τοῦ σοβιετικού μικρού λαίνερ «Τομπόλος» 3900 τόν. γκρός, ἀπασχολοῦνται ἦδη μόνον μὲ τὴν κατασκευὴν τημάτων τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν 19.000 τόνων, ἥτις προορίζεται διὰ τὸν λιμένα τοῦ Παλέρμου.

Συνολικῶς, ἐπὶ τῶν 40 ἐσχάρων, ποὺ διαθέτουν τὰ ιταλικὰ ναυπη-

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως

έμποροναυτικαὶ ἔργασιαὶ.

Αντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Ἐργοστασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων ἀπό τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν NELSON καὶ EMPIRE COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

Γραφεῖα: Έν Πειραιεῖ Ακτή Μιαούλη 17—19 Μέγ. Τ.Α.Ν.Π.Υ. τηλ. 41-479
» Αθήναις: Εύπολιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εξωτερικού: «UNION»
» » » Εξωτερικού: «O UNION»

γεία, δύο μόνον είναι πλήρεις, μία είς τὰ ναυπηγεῖα Σέστρι, τῆς Γένοβας, διού πατασκευάζεται ἐναὶ ὑπερωκεάνιον τῶν 25.000 τόνων καὶ ἔτερα εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τίρρενο, τῆς Γένοβας, ἐνθα ναυπηγεῖται τὸ ἕνα μεσογειακὸν λᾶνερ τῶν 5000 τόν., γκρός διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Ἐντεῦθεν καὶ ἔχειται ἡ ἀγονία, μεθ' ἣς οἱ Ἰταλοὶ ναυπηγοὶ ἀναμένουν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος κατασκευῆς δεκαεπολιούν συνοιλικῆς χωρητικότητος 200.000 τόνων.

Ἄλλο καὶ μὲ τὸ πρόγραμμα τῶν ἐν λόγῳ κατασκευῶν, ὡς ἐτονίζετο, δὲν σώζεται ἡ κατάστασις. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι Ἰταλοὶ κύκλοι στρέφουν διθεν τὰς ἐπλότας τῶν εἰς τὴν προσέλευσιν παραγγελῶν ἀπὸ τὰς μεγάλας ἀμερικανικὰς ἑταῖρις πετρελαῖων καὶ τὴν ὑψηλὴν εἰς τὰ παρ' αὐτῶν ναυπηγήθησμένα σκάφη τῆς Ἰταλικῆς σημασίας. Προστάθεια καταβάλλεται ὅπως ἴδιαίτεραι φορολογικοὶ διευκολύνσεις παραχωρώνται εἰς τὰ σκάφη αὐτά. Τὸ θέμα συνεξήτηθε ἡδη εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, χωρὶς δύος νάργισθούν εἰσέτι τὰ συμπεράσματα τῶν διεξαχθεισῶν συνομιλιῶν.

Ο Παπικὸς στόλος

Ἃδιαταγμα τοῦ Βατικανοῦ διὰ τὴν σύστασιν ιδίας ναυτιλίας, περὶ τοῦ ὄποιον εἶχον ἀσχοληθῆ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ εἰς προηγούμενον τεῦχός των, ἀνέκοινωσεν ἡδη ἐπισήμως. Τὰ πλοῖα θά φέρουν ἐμφανῶς τὴν ἐπιγραφὴν «Πόλις τοῦ Βατικανοῦ» καὶ τὴν κιτρινόλευκον σημασίαν. Ἡ θέσις τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοιού κληρικοῦ θά είναι, ἵεραρχικος, εὐθὺς μετὰ τὴν τοῦ πλοιαρίου, δὲ ἐφοπλιστής θά ἔχῃ πλήρη ἐλεύθεριαν ἐπίλογῆς τοῦ πληρώματος του, ἀν καὶ ἡ τελικὴ ἔγκρισις τῆς ἐπανδρώσεως θά ύποκειται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ κυβερνήτου τῆς Πόλεως τοῦ Βατικανοῦ. Ο τελευταῖος οὗτος θά ἔχῃ τὸ δικαίωμα νά προβαίνῃ εἰς ἀπόλυτες ἡ προσλήψεις ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, χωρὶς νά παρέχῃ δικαιολογίαν τινά.

Μεγ. Βρεταννία

Μία πρότυπος ἑκπαίδευσις

Μίαν ἀρκετὰ ὑποδειγματικὴν ἑκπαίδευσιν νέων ἥλικίας 16 ἔως 18 ἔτῶν, προτιθέμενων νά ἀκόλουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὡς μηχανικοί, ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν, διτὶ θά ἐφαρμόση ἡ ἑταῖρις τῆς Ἀγγλοσάξονος (Σὲλλ) διὰ τὸν ἰδιόκτην αὐτῆς στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. Ὑπολογίζεται, διτὶ διακοσίοι νέοι θά γίνωνται δεκτοὶ ἐπηρίως, οἵτινες, μετὰ διετεῖς εἰδικὰς σπουδὰς τῶν φυσικομαθηματικῶν εἰς τὰ τεχνικὰ κολλεγία, θά λαμβάνουν τὸ κατώτερον διπλωματικό ναυτομηχανικοῦ. Ἀκολούθως θά ἐπιβαίνουν τῶν πλοίων τῆς «Σὲλλ», ὡς δόκιμοι καὶ ἀφοῦ συμπληρώσουν ἐπ' αὐτῶν ὑπρεσίαν ἐνός καὶ ἡμίσεος ἔτος, θά μεταφέρονται ἐκ νέου εἰς τὴν Ἑράν, διού καὶ θά τοιχανάουν, ἐπὶ δωδεκάμηνον, εἰδικῆς τεχνικῆς καταπέτεσεως εἰς τὰ μηχανουργεῖα. Μετὰ τὴν πάροδον τῶν 4½ ἔτῶν τῆς ἑκπαίδευσεώς των θά ἀναλαμβάνουν ὑπρεσίαν εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τῆς ἑταῖρίας, ὡς β'. μηχανικοί. Καθ' ὅλον αὐτὸ τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἑκπαίδευσεώς των θά λαμβάνουν τὴν μισθοδοσίαν των, καθὼς καὶ ὡρισμένα ἐπιδόματα Ἑράν. Σημειωτέον, διτὶ η «Σὲλλ» ἀπασχολεῖ εἰς τὸν στόλον τῆς 2000 μηχανικούς.

Η αὔξησις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους

Ἡ κατασκευὴ ἐνὸς κοινοῦ «τράμπο» φορτηγοῦ, χωρὶς ἔξαιρετικά τινα πλεονεκτήματα, κοστίζει σήμερον 2½ φορᾶς ἐπὶ πλέον, παρ' ὅσον τὸ 1939. Προκύπτει τούτο ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς, τοὺς ὄποιους δίδει τὸ εἰδικὸν περιοδικὸν «Μότορπατ», διά σκάφη δομού μεγέθυνος καὶ ταχυτοῦ, συγκριμένων δὲ διὰ φορτηγῶν τῶν 8.900 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 10½ μιλλίων, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει. Οἱ συγκριτικοὶ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς ἀτμοκίνητα σκάφη, ἀλλ' ἀντιστοιχοῖς καὶ εἰς τὰ δημόσιοι ἀττικά κοστίζουν ἀκριβώτερον, δύον ἀφορᾶ μόνον τὰς μηχανάς των.

Ως πρὸς τὸν ἀπαιτούμενον χρόνον κατασκευῆς, τὸ ληφθεῖν, ὡς βάσις, διὰ τὴν σύγκρισιν σκάφος, ἔχειασθη διὰ νά ναυπηγεῖται τὸ 1939 7¾ μηνῶν, ἐνώ δὲ ἀπαιτούμενος χρόνος διὸ δομού τόπου πλοίου ἡδη 13 μῆνες διὰ τὸ 1948 καὶ 12 μῆνες διὰ τὸ 1951. Πάντως, οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι δὲν ἀπεικονίζουν ἐπακριβῶς τὴν πραγματικότητα, διότι κατὰ τὸ 1948 αἱ ναυπηγήσεις εἶχον ἐπιβραδυθῆ, λόγω τῶν μικρῶν παραχωρήσεων χάλυβος εἰς τὰ ναυπηγεῖα, κατὰ δὲ τὸ 1951 αἱ ἐργασίαι θά ἐπερμάτιζον ἐνώριτερον κατὰ δύο, ἵσως, μῆνας, ἀν ὑπῆρχεν εἰς ἐπαρκεῖς ποσότητας δὲ διαθέσιμος χάλυψ.

Τὸ διλοκνόν κόστος της ἐν τῷ ναυπηγείων ἐργασίας — μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1939 — ἀνήρχετο τὸ 1948 εἰς 225 % καὶ ἐφθασε τὸ 1951 εἰς 290%, τὸ δὲ ποσοστὸν τοῦ κονδυλίου τῶν ἐργαστικῶν ἐπὶ τοῦ συνοιλικοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως ήδη 21.6% διὰ τὸ 1939, 21.3% διὰ τὸ 1948 καὶ 23.4% διὰ τὸ 1951. Ἀφ' ἔτερου τὸ συνοιλικὸν κόστος τῶν ὑλικῶν

καὶ ἔξαρτημάτων, τοῦ σκάφους — μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1939 — ἀνῆλθεν εἰς 240% τὸ 1948 καὶ εἰς 288% τὸ 1951, μὲ ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνοιλικοῦ κόστους τοῦ πλοίου 40.3% διὰ τὸ 1939, 42.2% διὰ τὸ 1948 καὶ 43% διὰ τὸ 1951.

Τέλος, τὸ συνοιλικὸν κόστος τοῦ πλοίου — μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1939 — ἀνῆλθε τὸ 1948 εἰς 228% καὶ τὸ 1951 εἰς 268%. Ο κατώτερω πίνακας δίδει παραστατικά ταῦς ἀνω ἀριθμούς, συνοιλικῶν λαμβανομένους:

	1939	1948	1951
Ἐργατικά	100 21.6%	225 21.3%	290 23.4%
Κόστος ὑλικῶν σκάφους καὶ ἔξαρτημάτων	100 40.3%	240 42.2%	288 43 %
Κόστος συμπεπληρωμένου πλοίου	100%	228%	268%

Τὰ πτερύγια εύσταθείας

Τὸ πρώτων πλοίον τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ποὺ ἐφωδίασθη μὲ τὰ γυναστά πτερύγια εύσταθείας, είνε τὸ λάινερ «Μέντιο» 13.340 τόν. γκρός, ἀνήκον, εἰς τὴν «Κιούναρ Λάιν». Μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν ἐπιτυχίαν ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Τσουζάν», τῆς «P & O» καὶ μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἐν λόγῳ συστήματος εἰς τὰ πλοῖα τῆς Μάγχης καὶ εἰς ὡρισμένον ἀριθμὸν ἀντιορπιλλικῶν, ἀπέφασθη ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐφαρμογῆς του καὶ ἐπὶ ὅλων σκαφῶν. Αἱ σημειωθεῖσαι, διτὶ καὶ γαλλικὸν «Πόλις τῆς Μασσαλίας» ἐφωδίασθη μὲ τὴν ίδιαν ἐγκατάστασιν.

Τὸ Βρεταννικὸν Ναυαρχεῖον, ὡς ηδη ἀπεκαλύφθη, ἐκράτησε τὴν ἐφεύρεσιν ταῦτην ἀπὸ τὸ 1938 μυστικὴν. «Τυπερεκατὸν πολεμικὰ σκάφη εἴχον διφοδιασθῆ κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον μὲ πτερύγια εύσταθείας. Ἡ ἐπιτυχία ἔδοκιμάθη ἀπὸ τίνος καιροῦ καὶ ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀτίνα πρήσιον νὰ διφοδιάζωνται τὸ ἐν μετά τὸ σλλο μὲ τὸν λόγω σύστημα.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιανουαρίου

Ο παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου καὶ μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος τὸ 1948, καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἀνήλθε διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου ἐ.ε. εἰς 163.9%, ἡδη δὲ μικρότερος κατὰ 4.6 μονάδας, ἐναντὶ τοῦ προηγούμενου μηνὸς Δεκεμβρίου.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυται ἡ μηνιαία πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν:

Μήνες	1949	1950	1951	1952
Ιανουαρίος	87.1	72.8	151.9	163.9
Φεβρουαρίος	100.5	75.5	146.7	—
Μάρτιος	95.0	75.8	180.6	—
Απρίλιος	94.6	74.4	176.8	—
Μάϊος	99.7	71.4	203.8	—
Ιουνίος	86.7	74.3	179.0	—
Ιούλιος	73.3	78.8	179.6	—
Αύγουστος	70.6	86.6	149.3	—
Σεπτέμβριος	71.6	89.0	166.5	—
Οκτώβριος	69.8	95.8	190.4	—
Νοέμβριος	66.5	97.6	172.9	—
Δεκέμβριος	72.8	115.7	168.5	—
Ἐπήσιος	82.3	84.0	173.7	—
= =	= =	= =	= =	= =

Σοβιετικὴ Ρωσία

Πλοῖα ἀντὶ σίτου

Ὑπὸ τῆς Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως» ἐπραγματοποιήθησαν παραγγελίαι τινὲς πλοίων εἰς τὰ γαλλικὰ καὶ τὰ δλλανδικά ναυπηγεῖα, ἐπὶ τῇ βάσει συμφωνίας πληρωμῆς τοῦ κόστους αὐτῶν διὰ τῆς παραδόσεως σίτου ἰσης ἀξίας. Οὕτω, εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθησαν πέντε φορτηγά, τῶν 5000 τόνων ἐκστον, ἐνώ εἰς τὰ δλλανδικά ναυπηγεῖα παρηγγέλθησαν 5 πλοῖα—ψυγεῖα, τῶν 2540 τόνων ἐκστον, εἰδικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν ἰχθύων. Τὸ κόστος τῶν πέντε πλοίων—ψυγείων ὑπερογίσθη εἰς 3.6 ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω παραγγελιῶν, υπάρχει καὶ μία ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἐργασία εἰς τὰ δανικά καὶ τὰ ιταλικά ναυπηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς «Ἐνώσεως». Οὕτω, ἐκ τῶν ναυπηγείων «Μπουρμέζερ» καὶ Βένια παρεδόθη πρὸ ἡμέρων τὸ πρώτων ἐνθα πετρόδοσος μικρῶν πλοίων—ψυγείων, 750 τόνων d.w., καταλλήλων διὰ τὴν μεταφορὰν ιωπῶν ἰχθύων.

Ἐκ τῶν ιταλικῶν ἔξ ὅλου ναυπηγείων παρεδόθη τὸ μικτὸν σκάφος

ΧΡΩΜΑΤΑ
YΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

International
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΠΛΗΤΑΙ

"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"

ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 • ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛ. 40-435 • CABLE ADDRESS: ANTMAR-PIRAEUS

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΡΑΝΖΙΤΟ

«Tobolsk» 3900 τόν. γκρός ταχύτητος 15 μιλίων και έφωδιασμένου μὲ θέσεις διά 400 επίδιτας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἰναι ἀδέλφον τοῦ πρότινος παραδοθέντος «Norilsk», προσφίζεται δὲ δι' ὑπέρειων εἰς τὴν «Απαντολήν, μὲ βάσιν του τὸν λιμένα τοῦ Βλαδιβοστόκ.

Σουηδία

Kai õeúteron úperawkeánion

"Ενα ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεάνιον ἀδελφὸν πρὸς τὸ ἡδη κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ὄλλανδικά ναυπηγεῖσα διὰ λογαριασμὸν τῆς Σουηδικῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, πρόκειται συντόμως νὰ παραγγελθῇ. Τὸ νέον σκάφος θὰ εἴνε δηζελοκίνητον, μήκους 600 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 20.000 τόνων γκρός, ἄγνωστον, δῆμως, παραμένει εἰσέτι ποιὸν ναυπηγείον θέλειν αναλάβει τὴν κατασκευὴν του. Πάντος ἡ παραγγελία ἐπιστεύεται, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ἡδη ναυπηγούμενον ὑπερωκεάνιον προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ὑπερσείς ἔντος τοῦ ἔρχομένου ἔτους.

Η συνηδική κυβέρνησης παρέσχεν ήδη την αδειαν διά την παραγγελίαν του νέου υπέρωρεκανίου εις τό έξωτερον, υπό την αρέσεν, δύπος τη πληρωμὴ τῆς ἀξίας του μὴ γίνη εἰς δολαρία. Τὸ ἐν λόγῳ λάινερ θὰ διασθέτη διαιμερίσματα δι 750 ίων 800 ἐπιβάτας εἰς δύο κατηγορίας θέσεων. Προσετίθετο ἀκόμη, διτὶ μετά τὴν δρομολόγησιν τῶν δύο καινούργων υπέρωρεκανίων προδέπεται ἡ πώλησις τοῦ «Γκρίπσοχλμ» 19.105 τόν. γκρός (τοῦ 1925), ἐνδεχομένως δὲ καὶ τοῦ «Στοκχόλμη» 11.650 τόν. γκρός (τοῦ 1948).

Τσεχοσλοβακία

Πλοϊα διά τὴν μεταφοράν ὅπλων

Μετά τὴν Ἐλεύθειαν, ίδου καὶ ἡ Τσεχοσλοβακία φιλοδοξήνσα νὰ ἀποκτήσῃ ἐμπορικὸν στόλον. Ἡ σημαία τῆς ἑνεφανίσθη ἐπὶ πλοίου εἰς τὰς θαλάσσας διὰ πρώτην φορᾶν ἀπό τινας ήδη ἔβδομαδῶν. Ἀφετηρία τῶν τσεχοσλοβακικῶν σκαφῶν θὰ είνε τὸ λιμένι τοῦ Στεππενίου, ὅπου δὲ τῆς πρώτης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἡ Πράγα. Περὶ τὰ δέκα μεταχειρισμένα πλοῖα ἀπεκτήθησαν ήδη ἀπὸ τὴν ἀγορὰν του Χόγκ Κόγκ καὶ τῆς "Απωλού Ανατολῆς, θὰ ἀπασχολοῦνται δέ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰ σκάφη τῆς "Τσάνια Λάιν", εἰς τὴν μεταφοράν ὅπλων καὶ πολεμεφόδων εἰς τὴν "Ερυθρὰν Κίναν καὶ εἰς ἕτερα σημεῖα τῆς "Απωλού Ανατολῆς, ὅπου σημειούνται κομμουνιστικὴ δράσις.

Οι αξιωματικοί τῶν σκαφῶν θὰ είνειν Πολωνοί καὶ Τσεχοσλοβάκοι, ένώ τὰ κατώτερα πληρώματά των θὰ ἀποτελοῦνται ἀπό 'Αστιάτας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τριακόσιοι Κινέζοι ναυτικοὶ εύρηκαν σκοπόντο, πρὸ δὲ μερῶν ἀκόμη, εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας πρὸς ναυτολόγους ἐπὶ τῷ εἰν λόγῳ πλοίῳ. Τὴν τσεχοσλοβακικὴν ταῦτην προσπάθειαν ἀμεσώτατα ὑποστηρίζει η Σοβιετικὴ 'Ενωσις, ἡ δόσις, παραλλήλων, εύνοει καὶ τὴν πυκνωσιν τῆς πολωνικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν 'Εγγύς Ανατολήν. Απεκαλύφθη σχετικῶς ἀπὸ δραπέτας τοῦ Παραπετασματος, καταφυγόντας εἰς τὴν Σουηδίαν, ὅτι τὰ πολωνικὰ σκάφη τῆς γραμμῆς πρὸς τὴν 'Εγγύς Ανατολὴν μεταφέρουν ὅπλα καὶ πολεμοφόδια, ὑπὸ τὴν ψοφὴν ειρηνικῶν δῆθεν φορτίων.

Τελευταίος ένώ τό πολωνικόν φορτηγόν «Στάλοβσα Βόλα» έξεφόρτωνεις εἰς την Αλεξανδρεία κινδύνια φέροντα την έπιγραφαν: «Προσοχή πορσελάνη», διεπιστώθη, κατά τό ανοιγμά των, διτί περιεχόν περιστροφα. Ή προέλευσις τού τού λόγω πολεμικού υλικού είναι, κυρίως, σοβιετική καὶ τεχνολογική, αἱ δὲ φορώσεις πραγματοποιούνται ἀπό τούς πολωνικούς λημάνους.

Έλληνική Νομολογία

Άριθ. 781/51 'Απόφασις 'Εφετείου 'Αθηνών. — Εύθυνη Πλοιάρχου διὰ παράδοσιν φορτίου και ἀποζημίωσις ἐν ἀπωλείᾳ αὐτοῦ. Εἰς ποιὸν νόμισμα καταθέσσεται ἡ ἀποζημίωσις. 'Απώλεια φορτίου ἔξ αλλοτρίης παραδοτέον ἐν Ηπειρῷ.

Ἐπειδὴ ἐκ τοῦ ἄρθρ. 380 τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου καὶ τῶν συμπολιτευμένων καὶ μὴ ἀντικειμένων αὐτῷ διατάξεων τῶν ἄρθρων 362 ἐν συνδ. μὲ ἄρθρ. 335 τοῦ Α. Κ. σαφώς προκύπτει, διτὶ ὃ πλοιαρχὸς ὁφείλει νὰ παραδώσῃ τὸ φορτίον ὅσον και οἷον παρέλθει κατὰ τὸν συμπεφωνημένον διά τοῦ ναυλωτικοῦ τόπου και χρόνον εἰς τὸν πασαρήπην αὐτοῦ.
Ἐντευθὲν παρέπεται, διτὶ εὐθύνεται οὗτος διά πάσαν ὀλίκην ἢ μερικην ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, λόγῳ τοῦ πταίσματος τοῦ ὀνεκτέλεστου τῆς ναυλοσυμβάσεως, πρὸς ἀποζημίωσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου (παραληπτοῦ καὶ φορτωτοῦ) κατὰ τὰ ὅντα διατάξεις τοῦ Α. Κ. Λιά τὴν ἔκτασιν τρί-

ἀπόκειμιώσεως ταύτης ὡς τοῦ πράγματος μὴ ὑπόντος, λαμβάνεται ὑπὸ δύνην ἢ ἀξία αὐτοῦ ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προορισμοῦ, ητὶς οὕτως ἀνέρχεται εἰς τὸ σαρκὸς χρήματα δῆσα θ' ἀπατηθῶσιν ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ πρὸς ἀντικατάστασιν του. Ἐν ἄρθρῳ 297 παρ. 1 τοῦ Α. Κ. καθιεροῦται ὁ κανὼν, ὃτι ὁ εἰς ἀπόκειμιώσιν ὑπόχρεως δόθεὶλει νὰ παράσχῃ ταύτην εἰς χρῆμα, κατ' ἔξαρσιν δὲ ἐν τῷ παραγρ. 2 τοῦ ἄρθρου τούτου καὶ ὑπὸ τὰς ἐν αὐτῇ προϋποθέσεις, καθιεροῦται ἡ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου in naturam ἀποκατάστασις τῆς παροχῆς. Ὁμιλῶν περὶ χρήματος ὁ Α.Κ. ἐννοεῖ, προφανῶς ἐπὶ ἀπόκειμιώσεως παρασχετέας ἐν Ἑλλάδι, τὸ νομίμως κυκλοφορούν ἔγχωριον νόμισμα ἥτοι τὴν δραχμὴν καὶ τὰ πολλα-πλάσια αὐτῆς, τὴν διὰ τοῦ ἰσχύοντος ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 362/1945 «περὶ νομισματικῆς διαφρύμισεως» ῥητῶς καθιερουμένην ὡς μέσον ἑδοφλα-σεως ὑπόχρεωσεων ἐπὶ τῇ ὄνομαστικῇ της ἀξίᾳ, πλὴν ἂν εἴτε ἐκ συμ-βάσεως εἴτε ἐξ ἄλλων λόγων ἐγκειμένων εἰς τὴν φύσιν τῆς παροχῆς ἡ δόθεὶλη εἰν τῇ ἡμεδαπτή καταβλῆται εἰς ἀλλοδαπὸν νόμισμα πή συνα-λλαγμα, δῆτε ἐπὶ ταύτης ἰσχύουσιν αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 291 Α.Κ. ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἰσχύουσας ἐπίσης πολαιστέρας διατάξεις, κατ' ἄρ-θρον 20 Εἰσαγ. Νόμ. Α. Κ., τοῦ νόμου 5422/1932 καὶ λοιπῶν μεταγε-νεστέρων τοιούτων 878, 944/1946, 800/1937 καὶ λοιπῶν πλείστων σκοπουσῶν τὴν προστασίαν τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος. Μετὰ ταῦτα ἐφ' δ-σον διὰ τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς ἡ ἐνάγουσα διώκει νὰ ὑπόχρεωσθωσιν οἱ ἐναγόμενοι ἀπαντες πρὸς πληρωμὴν αὐτῆς ἀπόκειμιώσεως διὰ τὴν ἀν-αύτη ὑπέστη ἡμίαν πταίσματι καὶ ἀμελεία αὐτῶν ἐκ τῆς μὴ παραδό-σεως μέρους τοῦ φορτίου, ἥτοι ἐνὸς δέματος τοῦ ἐν Πόρτ-Σαΐδ μετα-φορτωθέντος εἰς τὸ ἀτμόπλοιον ἐλλασία καὶ ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς πα-ραδότεν περὶ αὐτῶν ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ ἀτμοπλοίου καταπλεύσαντος εἰς Πειραιᾶ τὸν 26/2/1949, συνισταμένου εἰς τὴν πραγματικὴν καὶ ἀρ-ραίσαν ἔξ 65 λιρῶν Ἀγγλίας ἀξίαν τοῦ δέματος τούτου, ἐν τῷ τόπῳ τοῦ προσδιοισμοῦ του (Πειραιᾶ), 15 λιρῶν Ἀγγλίας διὰ λοιπά ἔξοδα καὶ 4 ½ λιρῶν Ἀγγλίας διὰ καταβληθέντα διὰ τῶν μεταφορῶν τοῦ ναῦλου, ἥτοι ἐν ὅλῳ 84 ½ λιρασ., ἡ ἀγωγὴ της αὐτῆς λόγω προσδιοισμοῦ τοῦ ἀντικειμένου τῆς ρηθείσης ἀπόκειμιώσεως εἰς ξένους νόμισμας καὶ οὐχὶ ὡς φέιλεν, εἰς χρῆμας ὡς κατὰ τὸ ἄρθρ. 297 τοῦ Α. Κ. Κ. ἐν συν. μὲν ὅρθ. 2 Α. Ν. 362/1945 ἦν ὑπόχρεως ὁ διεριζέτης, καταβλητέας ἐν Ἑλλάδι ἀπό-κειμιώσεως, τὸ νομίμως τούτους ἐν Ἑλλάδι ὑποχρεωτικῶς κυκλοφο-ρούν ἔγχωριον νόμισμα τῆς δραχμῆς ὅπερ εἰνεὶ καθιερωμένον ὡς μέσον ἔξοφλησεως τοιούτων ὑπογεωσέων, ἥτοι καὶ εἰνεὶ ἀπορριπτέα, ὡς μὴ νό-μιμος τούτων τῷ λόγῳ. Τὸ διάξευκτικὸν αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ κατα-βολῆς τοῦ ἰσαξίου τῶν ἐν λόγῳ λιρῶν κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πληρωμῆς των, οὐδαμῶς ἀναπληροῦ τὴν Ἐλλειψιν τῆς ὡς ἀνω ἀγωγῆς ἀφοῦ τούτῳ δὲν εἰνεὶ κατ' ἀντικείμενον δώσιμένον, δὲν ἔπειται δ' ἄλλος τὸ κατὰ τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως τοῦ ἐν λόγῳ δέματος ἰσχύου τοῦ ἐν λόγῳ λι-ρῶν εἰς δοσικά, δῆτε μετὰ νόμιμου ἀναγωγῆς τὸ περὶ ἀπόκειμιώσεως αἴτημα θὰ ἔτοι μὲν ἔχερες νὰ καθορισθῇ ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου, ὅπερ δι-δύνεται καὶ νὰ ἀποτελέσῃ τὸν αἰτήσον τῶν διαδικιν. Ἡ φύσις τῆς ἐνοχῆς τῆς ἐν λόγῳ ἀπόκειμιώσεως τῆς καταβλητῆς ὑπὸ τῶν ἐναγομένων οὐδαμῶς εἶνε τοιαύτη ἐπιβάλλουσα τὴν πασχονή της εἰς ξένους νόμισμα. Συμβα-τικὴ ὑπόχρεωσις τῶν ἐναγομένων πρὸς τοιαύτην εἰς ξένους νόμισμα κατα-βολῆς τῆς ἐν λόγῳ ἀπόκειμιώσεως, οὐδέποτε ἐκ τῆς ἀγωγῆς προκύπτει ὃ δὲ τοιαύτη διὰ τῶν πρωτοδικῶν προτάσεων τὸ ποιῶν ποσαλλουένην ὡς ἀποτελούσα νόμιμα ἀσυγκάρωτον συμπλήρωσιν τῆς ἀγωγῆς, ὡς ἀπα-ράδεκτος καὶ μὴ νόμιμος, δέον ν' ἀπορριφθῇ. Ο νόμος 5422/1932 ἄρθρο. 2 καὶ λοιποὶ μεταγενέστεοι προποτοποιικοὶ τούτου. δι' Ἐλλειψιν τῶν ἀντοῖς προϋποθέσεων, οὐδέμειαν ἔχουν ἐν προκειμένῳ ἔσαρμογήν καὶ μετὰ τὴν εἰδικήν τῶν ἀπόκειμιώσεων ὡς καταβλητέων εἰς ἔγχωριον χρῆ-μα οὐδιώντων ὑπὸ τῶν ὡς ἀνω ἔξετέθη διατάξεων τοῦ Α. Κ. καὶ τοῦ Α. Ν. 362/1945.

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ.— Διὰ τὰ ύπό τῆς ἄνω ἀποφάσεως πραγματεύμενα ζητήματα βλ. καὶ: Α) τὴν ὑπ' ἀριθ. 713/49 ἀπόφ. Πρωτοδικείου Πειραιῶν ἀναφορικῶς μὲ τὴν εὐθύνην τοῦ Πλοιάρχου, πλοιοκτήτου καὶ πράκτορος κατὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων («Ναυτικά Χρονικά» τ. 110, σελ. 13), Β) τὴν ὑπ' ἀριθ. 9476/49 Πρωτοδικείου Αθηνῶν δ', εὐθύνην ἐπὶ ἀπωλείας ἐμπορεύματος («Ναυτικά Χρονικά» τ. 113, σελ. 16), Γ) τὴν ὑπ' ἀριθ. 228/49 Πρωτ. Πειραιῶν διὰ βλάβην ἐμπορευμάτων, καὶ εὐθύνας ἐπὶ ρωτῶν («Ναυτικά Χρονικά» τ. 118, σελ. 16), Δ) τὴν ὑπ' ἀριθ. 1953/50 ἀπόφ. Πρωτ. Πειρ. διὰ βλάβην ἐμπορευμάτων «Στάταρ» ἔξωφθλέμηνην φορτωτικὴν καὶ εὐθύνην Πλοιάρχου κατὰ μεταφορὰν («Ναυτικά Χρονικά» τ. 136, σελ. 16) καὶ Ε) τὴν ὑπ' ἀριθ. 406/50 ἀπόφασιν 'Αρείου Πάγου καθορίζουσαν τὴν εἰς πᾶσαν περιπτώσιν ποινικὴν εὐθύνην τοῦ Πλοιάρχου («Ναυτικά Χρονικά» τ. 146, σελ. 11).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

OCEAN OPERATORS AGENCIES CORP.

STEAMSHIP AGENTS

80, BROADSTREET
NEW YORK, N.Y.

Cable Address: OCEANSHIP

Hans Wiencke

Τάνκερς τών 45.000 τόν. D.W.!

Είχομεν άναγράψει είς τό προηγούμενον τεύχος μας, ότι τὰ ύπουραφέντα τὸν παρελθόντα Ἰουνίον συμβόλαια διατήν κατασκευὴν παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα ἐτέων δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 32.000 τόν. d.w., μετετράπησαν διὰ τὸ μέγενος τῶν 44.000 τόν. d.w. ἔκστος. Ή σχετική ἀνάκοινωσις ἔγενετο ἐπ' εὔκαιρια τῆς καθελκύσεως τοῦ τάνκερ «Γουδρόν Κόνγκορντ» 20.600 τόν. γκρός. Ἀγγέλεται ἡδὲ, διὰ δύο ἀλλα «σούπερ-τάνκερ», ἔτι μεγαλύτερα, παρηγέλθησαν πρὸ πηρέων παρὰ τοῦ κ. Στ. Νιάρχου εἰς τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα τῆς Μιτέλεμ. Πρόκειται περὶ σκαφῶν τῶν 45.400 τόνων d.w. ἔτινα θὰ ἔχουν μῆκος 700 ποδῶν. Θά είνε δηλαδὴ μακρύτερα τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Ἀμερικοῦ». ἐνῷ τὸ ἐκτόπισμα ἔκστος τούτων θὰ καλύπτη τὰ ¾ τοῦ ἐκτόπισματος τοῦ «Κούνη Μάριρ» ή τοῦ «Κούνη Ἐλίζαμπετ». «Ἐκστον» ἔξ αὐτῶν θὰ στοιχίσῃ 10 ἐκατομμύρια δολλαρίων, η δὲ τρόπος τοῦ πρώτου θὰ τεθῇ τὸν προσεχῆ Ἰανουάριον εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτέλεμ, τῆς Μασαχουσέτης ή τοῦ Σπάρρους Πόιντ, ἀναλόγως τῶν συνηθικῶν τῆς ἐργασίας των, μὲ προοπτικὴν καθελκύσεως τῶν Ὀκτώβριον τοῦ 1953 καὶ μὲ παραδόσιον τὸν Δεκέμβριον τοῦ Ιδίου ἔτους.

Ἡ ἀιωτέρω παραγγελία πρεσκάλεσε θερινάττην αἰσθησιν εἰς τοὺς διεισθέα κύκλους, ιδιαιτέρως δὲ εἰς τοὺς στρατιωτικούς κύκλους τοῦ Πενταγώνου καὶ τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου. Ἐτοικέτο, οἵτις ἡ ταχύτης καὶ ἡ χωρητικότης τῶν διευκολύνει τὰ ἐξοπλιστικὸν πρόγραμμα τῆς Δύσεως. Ὁ ναύαρχος κ. Κόρχαρ, τῆς «Κρατικῆς Διοικήσεως» τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ἐδήλωσεν, οἵτις ἀπὸ μηνῶν συνειργάσθη στενότατα μετὰ τοῦ κ. Νιάρχου, οὐαὶ διευκολύνει τὰς διατυπώσεις τῶν παραγγελιῶν καὶ τὴν διάθεσιν τοῦ ἀναλόγου χάλιθος. Τὰ πλοῖα αὐτὰ — ἐτοικέτης χαρακτηριστικῶν — προορίζονται νὰ συμβάλλουν αἰσθητῶς εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ δύο «σούπερ τάνκερ» τῶν 44.000 τόν. d.w., τὰ παραγγελθέντα εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεῖα, ἐδήλωθη ἀπὸ τῶν ἀρμόδιων τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου, ὅτι θὰ εἰσφέρουν τὰ μέγιστα τὰς μεταφορικὴν ίκανότητα τοῦ πετρελαίου διὰ τὰς Δυτικὰς δυνάμεις.

Οἱ ἀμερικανικὲς Τύποις ἀναγράψαν τὰς παραγγελίας ἀναφέρει, οἵτις δ. κ. Νιάρχος θεωρεῖται σπιερον ὁ μεγαλύτερος ιδιώτης ἐφοπλιστῆς διὰ τὰ δεινομένητοια εἰς τὸν Κόσμον καὶ ἀποκαλεῖ αὐτὸν πρωτωτόρον εἰς τὸ ναυπηγικὸν τοῦ πρόγραμμα. «Ἐπειδὴ δὲ οἱ ἀμερικανοὶ ἀρέσκονται εἰς τὰς ἐντυπωτικὰς συγκρίσεις, σημειώνουν καὶ τούτο: «Οἱ κάθε δεξαμενόπλοιον τῶν 45 χιλ. τόνων, θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ ἕνα φορτίον τούς πρὸς 1500 βυτιοφόρα σιδηροδρομικά βαγόνια εἰδικά διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίου καὶ διτι, ἀν διὰ τὰ βαγόνια ταῦτα ἐτίθεντο εἰς τὴν σειράν, θὰ ἔξετείνοντο εἰς μῆκος 15 μιλλίων!»

Καθέλκυσις δεξαμενοπλοίου

Ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Γιοκοχάμας καθειλύσθη τὴν 17ην Φεδρουαρίου καὶ πρόκειται νὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Απρίλιον, τὸ μεγαλύτερον δεξαμενόπλοιον, ἔξ δωσαν μέχρι τούτῳ κατεσκευασθησαν ἐν Ἰαπωνίᾳ. Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος, εἰς τὸ διπόιον ἐτόθη τὸ δύνομα «Εύρυκλεια», ἔχει μῆκος 570 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 24.000 τόνων d.w., ἀντίστη δὲ εἰς τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων παναμαϊκήν ἐταίριαν «Σάνη Νικόλας». Τὸ σκάφος θὰ ταξιδεύῃ ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαῖαν.

Αἱ ναυπηγήσεις μας

Εἰς τὸν ἀγγλικὸν Τύπον ἀνέγραφή πρὸ ἡμερῶν ἡ πρὸ καιροῦ ἀναγγελεῖσα ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» παραγγελία ἀπὸ ἐταίριον ἐλληνικῶν συμφερόντων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπαροντάλαντ ἐνός φορτηγοῦ τῶν 10.500 τόνων d.w. Θὰ ἔχῃ τοῦτο διαστάσεις μῆκους 435 ποδῶν, πλάτους 60 καὶ ὑψους 39.6 ποδῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν του θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανάς Τζόν Κινκάιν (τοῦ Γκρήνοκ) καὶ θὰ διὰ απαπτύσσου ταχύτητα 13½ μιλλίων.

Εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίσης ναυπηγεῖα τοῦ Μπαροντάλαντ πάρηγέλθη καὶ παρὰ τῆς παναμαϊκῆς ἐταίριας «Σάνης» ἔνα φορτηγὸν μότορσπιτ τῶν 10.500 τόνων d.w., μὲ διαστάσεις μῆκους 435 ποδῶν, πλάτους 60 καὶ ὑψους 39.6 ποδῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν του θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανάς Τζόν Κινκάιν (τοῦ Γκρήνοκ) δυνάμεως 5500 πόπων, αἵτινες θὰ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 14 μιλλίων.

Αἱ πλαίσεις φορτηγῶν μας

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαῖαν φορτηγόν μας «Φλοίσβος» 5234 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεων 1937, ἐπωλήθη εἰς Κορεάτας ἐποπλιστᾶς ἀντίτιμης 1.300.000 δολλαρίων, μὲ παραδόσιον εἰς Ἰαπωνίαν.

— Επίσης τὸ ὑπὸ ἀγγλικήν σημαῖαν φορτηγὸν μας «Μάριρ Κ.» 4274 τόν. γκρός (τοῦ 1930) ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστᾶς τοῦ Χόγκ Κόγκ. Περιστότεραι, λεπτομέρειαι τῆς παλήσεως ταύτης δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ ὑπὸ ἀγγλικήν σημαῖαν φορτηγὸν «Lord Codrington», μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.2

ποδῶν, ναυπηγήσεως 1929 καὶ μὲ ἀναλόδητωσιν τοῦ 1946, καταναλίσκον δὲ πετρέλαιον, ἐπωλήθη ἀντὶ μὲ γνωσθείσης τιμῆς.

— Επίσης τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαῖαν φορτηγόν μας «Κύλεμουντ», μὲ ἔν κατόστρωμα, 704 τόν. γκρός, 950 τόν. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Σφίγξ» εἰς ἐφοπλιστᾶς τῆς Μάλτας, ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

— Παρὰ τοῦ Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. ἐπωλήθη εἰς τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνήσιν τὸ εἰδικὸν διά την μεταφορῶν ὄχηματα σκάφος «Ωκεανός» 6732 τόν. γκρός (τοῦ 1943), διετάθη δὲ ἡ διαγραφὴ τοῦ ἐπὸν νηολόγων Πειραιῶς.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Τάνος» ἐπωλήθη εἰς τοὺς κ. κ. Χρ. Σαρλῆν καὶ Τρακάκην (τῆς Τεργέστης) ἀντὶ τιμῆς 47.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος διερύνεται μὲ κρέος 22.000 λιρῶν πρὸ τὸ ἀμπρόνιον.

Εκκλησία εἰς τὸ Ρόπτερνταμ

Πρωτοβουλία τοῦ "Εφόπληστον" προεθεύσου εἰς τὴν Χάγην κ. Λέλη καὶ διὰ τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐφόπλιστῶν τοῦ Λουδίνου ἀνεγείρεται εἰς τὸ Ρόπτερνταμ μεγάλοπρεπῆς ναός, εἰς τὸν ὥποιον θὰ ἐκκλησιάσωνται καὶ τὰ πηλώρωμάτα τῶν πολλῶν πλοίων μας, ποὺ ἐπισκέπτονται τὸν μεγάλον ὄλλανδικὸν λιμένα.

Περιόπτος, εἴνε δὲ χώρος, δὲ δωρεάν παραχωρηθεὶς ἀπὸ τὴν Δημοτικὴν Ἀρχὴν διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ ναοῦ. Ὑπολογίζεται νὰ στοιχίη περὶ τὰς 20 χιλιάδες λιρῶν Ἀγγλίας. Αἱ μέρι τοῦδε εἰσφοραὶ φθάνουν τὰς 3 χιλιάδας λιρῶν, μὲ ἀρκτὸν ἀκόμη περιθώριον διενεργείας ἐράνου μεταξύ θύλων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

Τὰ Ταμεῖα Προνοίας

Η Νομισματικὴ «Ἐπιπτώση» ἐνέργεια τὴν ἀνέγερσιν πολικατοικίας ἐπὶ τοῦ ὅπερ τῆς διασταύρωσεως τῶν δῶν Πατρίσιων καὶ Κοποδιστρίου ἀγορασθεῖσας ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. σίκοπέδου. Αἱ οἰκοδομικαὶ ἔργασιαὶ ὑπολογίζεται οἵτις θὰ ἀπαιτήσουν περὶ τὸ δέκα δισταύρωματα δραχμῶν.

— Υπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας κατωτέρων πληρωμάτων «Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ», ἡγεράσθη τὸ ἐπὸν Πειραιεῖ καὶ ἐπὶ τῆς πλατείας Καραϊσκάκη μέγιον Γιανουλάτου, ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν δρχ. 1.900.000.000

Αἱ ὄφειλαι πρὸς τὸ Ν.Α.Τ.

Υπὸ τοῦ τμήματος «Ἐλέγχου τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» κοινοποιούνται ἀποφάσεις τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου πρὸς τετρακοσίους περίπτωσις πλοιούτας, διὰ τῶν δημοτῶν καλούνται οὕτοι δημοτικοὶ καταβάλουν τὰ ὑπόλοιπα ὄφειλαιν ἀπὸ ἀνέῳδφλητα ναυτολόγια τῆς πολεμικῆς περιόδου. Τὸ ὄφειλόμενον ποσὸν ἀνέρχεται εἰς 170.000 λιρᾶς Ἀγγλίας.

* * *

Κατηρτίσθη τὸ σχέδιον Νόμου περὶ τροποποίησεως τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Α.Τ. 2525 τοῦ 1940 «περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου» τὸ διπόιον θὰ διεπιτεθῇ ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ ιδρύματος καὶ ἀκολούθως θὰ κατατεθῇ εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισμαν.

Ἐξετάσεις

Δι᾽ ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας προεκπρύχθη διαγωνισμὸς πρὸς ἀπόκτησιν 45 διπλωμάτων πλοιάρχων γ. τάξεως διὰ τὴν 28ην Μαΐου. Αἱ αιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων, μετὰ τῶν ἀπαιτουμένων πιστοποιητῶν, δέονται νὰ ὑποβληθοῦν μέχρι τῆς 15ης Απριλίου 1952. «Η ὑγειονομικὴ ἔξετασις θὰ γίνη τὴν 9ην Μαΐου παρὰ τῆς A. N. Y. E. εἰς τὸ Ναυτικόν Νοσοκομεῖον Πειραιῶς.

— Δι᾽ ἔπειρας, ἀπίστης, ἀποφάσεως προεκπρύχθησαν ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πλοιάρχου α' καὶ β'. τάξεως διὰ τὴν 20ην Ιουνίου 1952. Οι ἐνδιαφέρομενοι δέονται νὰ ὑποβάλουν μέχρι τῆς 15ης Μαΐου αἱτήσεις μετὰ τῶν λοιπῶν δικαιολογητικῶν εἰς τὸ Τμῆμα Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως τοῦ Υπουργείου, ή δὲ ὑγειονομικὴ τῶν ἔξετασις παρὰ τῆς A. N. Y. E. θὰ διενεργηθῇ τὴν 13ην Ιουνίου.

— Τέλος, προεκπρύχθησαν ἔξετασεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλωμάτων πρακτικοῦ ἀπομηχανικοῦ καὶ πρακτικοῦ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως διὰ τὴν 18ην Ιουλίου 1952. Αἱτήσεις μετὰ τῶν ἀπαιτουμένων πιστοποιητικῶν δέονται μέχρι τῆς 15ης Ιουνίου. «Η ὑγειονομικὴ τῶν ἔξετασις θὰ γίνη παρὰ τῆς A. N. Y. E. τὴν 8ην Ιουλίου.

Γνωμοδοτήσεις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου

Κατόπιν σχετικῶν εἰσηγήσεων τοῦ νομικοῦ συμβουλίου τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Νικ. Κοντογιάνη, ή δομούλεια τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου ἔξεδωσε τὰς κάτωθι γνωμοδοτήσεις:

— «Οτις αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ἀρνοῦνται τὴν ἀπόλυτην τοῦ πλοιάρχου πλοίου, ἐν περιπτώσει μὴ ἔχοφλησεως τοῦ ναυτολογίου. Υπάρχουν ἔπειρας εἰς τοῦ νόμου μέστο πρὸς ἐπιδίωξιν τῆς εἰσπράξεως τῶν δοφειλούμενών ἐκ τελῶν ναυτολογίας.

— «Οτις αἱ χορηγεῖται σύνταξη παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ., ὑπὸ δώρισμένας προϋποθέσεις, καὶ εἰς περίπτωσιν ἀτυχήματος εἰς «Ἐλληνικὰ ἐργάτην θαλάσ-

RAVITAILLEMENT NAVIRES

MAGASINS FRIGORIFIQUES

GEORGE MARIAKIS

DJIBOUTI - ASMARA

DJIBOUTI: Rue d' Ethiopie

Boite Postale No. 237. Telegr.: MAGFRIC—Djibouti

ASMARA: Via Lorenzini No. 10 Telegr. MAGFRIC—Asmara

Ο μόνος Οίκος διαδέτων εἰδικά ψυγεῖα 400 κυβικῶν μέτρων. Τὰ τρόφιμα εἶναι πάντοτε φρεσκώτατα καὶ αἱ τιμαὶ ἀσυναγώνιστοι.

HANS WIENCKE
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
HAMBURG 11
TELEPHONE: 35 30 73

τωσιν. Κυμαίνονται μεταξύ £ 3.500—1.000 κατά ναυλώσιν.

Οι ίδικοι γαϊάνθρακες και αύτοι εις χαμηλότερα έπιπερα. 'Από Καλκούταν διά Κολόμπο τρία συνεχή ταξίδια 713), έναντι τών 80)— πρό μόνος. Διό Σιγκαπούρην έτοιμον σκάφος εἰς τά 90)— και 85)—, διό δέ την Αύστραλιαν εἰς τά 145)—. Μεταλλεύματα από Μαρμαρικόδα δι' Ιαπωνίαν προσεφέροντα εἰς τά 107)— και τοιμέντα από την Γιουκάχαμαν διά το Σίδνευ 115)— φίο και στόσινταν. Γαιάνθρακες από την Ν. Αφρικήν δις Τακόραντι εἰς τά 60)— και διά Ρόττερνταμ προσεφέροντα 75)— φόμπ. Δι' Αύστραλιαν 113)9—115)—, άνολογως θέσεως. Μεταλλεύματα από τό Πέπεδη δι' Αγγλίαν εἰς τά 63)— και δολ. 7.75 δι' Ήνωμένας Πολιτείας.

"Ηουχος και ή Μαυρη Θάλασσα. Τό συμβόλαιον άγορας ένος έκατον τόνων σιτηρών δι' Αγγλίαν έξητημην. Προσεφέροντα 95)— διά Μαρτιον, ενώ προηγουμένων έπληγωθονταν 100)— εἰς δύο σάκη, Φεδρουάριον και Μάρτιον.

Μεταλλεύματα από τό Φιούμε διά Ρόττερνταμ προσεφέροντα εἰς τά 60)— φόμπ. 'Αραδίστος Ιουνικολαίας δι' Αγγλίαν 87)6 και δωξίτης από την Έλευσίνα διά Ρόττερνταμ προσεφέρεται εἰς τά 55)—. Διά Ουνδίνων έπληρωθονταν 70)—. Φωσφάτα από την Μπόνων διά Δυσβίλων εἰς τά 52)6 και δι' Αγγλίαν 55)—. Διαταγαί επίσης γύψου από Κάλπον Βασιλικού διά Μπέπρων και δρύζα από Σαδόνων δι' Ιαπωνίαν. Βωστής από Τουλάνων δι' Αγγλίαν 45)— και πυρίτης από Κύπρον διά Μιντλευμπρων σελ. 67)2.

'Από τους λιμένας τής Βορ. Εύρωπης μετρία ή κίνησης. Διαταγαί διά κώκ από "Εμπεν διά Γιουγκοσλαβίαν 45)—, διά ζάχαρην από Πολωνίαν διά Πόρτ Σουδάν 90)— φίο και τοιμέντα από 'Αμβρεσον διά Βραζίλιαν 16 δολ. φίο. Ποτάσσα από 'Αμδεύρην δι' Ήνωμένας Πολιτείας δολ. 55.

Τά τάξιδες—τσάρτερς με μετρίων και αύτά κίνησην. Οι ναυλοί καρπούλετοι. Ταξίδιον άνευ έπιστροφής πρός Ν. Ζηλανδίαν εἰς τά 48)— και μότορπον διά κυκλικού Δυτ. 'Αφρικής εἰς τά 52)—. Μέτριον σκάφος δηλεκονίτην, το «Κρίστος», διά 16)18 μηνών εἰς τά 34.500 δολ. μηνιάτως.

Τά τάξιδες με ναυλούς άναλοισάτως ύψηλοις. Τά άκτοποικά ταξίδια τών 'Ηνωμένων Πολιτεών σταθερώς εἰς τά 200% πλέον τού άμερικανικού ναυλολογίου. Δυσκολήτερα αλι χρωνοναλούσεις με δελφίρια. Νεοαναπήγονταν (παράδοσης Αύγουστον 1953), έναντι 12 μηνών συνεχία πλέονταν 150% Μ. Ο. Τ. και μετέπειτα πενταετες τάχιμ—τσάρτερ πρός 28)6. 'Απλά ταξίδια με ναυλους Μ. Ο. Τ. μέχρι 280% πλέον (Μαρτιον) και κατά των 200% ('Απριλίον). Συνεχή ταξίδια γύρω των 150—160% Μ.Ο.Τ., με παράδοσιν Σεπτέμβριον 1952 καθ' θόλον το 1953.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

«ΣΟΦΟΚΛΗΣ» (λιβερ.) έκ Βαλτιμόρης—Βοστώνης ρέιντε 8700 τόν. γεννημάτων διά Μασασάλιαν δολ. 12, με 2000 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 15 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΕΚΕΧΡΕΑ» έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 18, φόρτωσις 25 Φεδρουάριον—10Μαρτίου.

«ΠΕΖΟΛΟΥΤ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 17.75, φόρτωσις 10 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΕΜΑΡΝΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαϊανθράκων διά Γένοβαν — Μπιουτίνιο ή Μπανάλι έδολ. 11.70, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 24.25, όφιον διαστολικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 27, φόρτωσις—τέρμης, φόρτωσις 25 Μαρτίου—25 Απριλίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ» (παναμ.) έκ Μόπιτι 8000 τόν. γαϊανθράκων διά Σάντος δολ. 14.75, φόρτωσις 20 Μαρτίου—5 Απριλίου.

«ΕΝΤΟΡΟΣ» (Κεσταρίκας) έκ Χάμπτον ρόδης 8300 τόν. γαϊανθράκων δι' Αγιον Βικέντιου 82)6, διά 700 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΕΝΤΑΛΓΚΟ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 24.25, όφιον άνατολικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 27, φόρτωσις—τέρμης, 'Απριλίου.

«ΕΡΑΤΩ» (δύνσιν), από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων διά Ρεσιφ ή Σάντος δολ. 16.50, όφιον διά Νότιον Βραζίλιαν δολ. 17, φόρτωσις 15—15 Μαρτίου.

«ΑΝΤΩΝΥ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. σύγια δι' Ίαπωνικον λιμένα δολ. 19.25, δύο λιμένας Ιαπωνίας δολ. 19.50, φόρτωσις 13—25 Μαρτίου.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τής έτ. «Οράιον») έκ Κούδας 9500 τόν. ζαχάρεως δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 25.50, φόρτωσις 1—25 Μαρτίου.

«ΕΝΤΟΜΙΝΑ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών 182)6, διά 700 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 28 Μαρτίου—10 Απριλίου.

«ΛΟΥΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τόν. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 23.75, όφιον δι' άνατολικήν άκτην 'Ινδιών δολ. 26.50, φόρτωσις 5—30 Απριλίου.

«ΕΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑΙ-ΡΗΣ» έκ Νόρδερν ρέιντε 46.000 κουντέρτερς σίτου δι' Αγγλίαν— 'Αμδέρσον— 'Αμδεύρων ρέιντε 21)— τό κουντέρτερ, όφιον από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 23)—, δύο Αμδέρσον ή Ρόττερνταμ 71½ πέννας ολιγώτερον, φόρτωσις 25 Φεδρουάριον—15 Μαρτίου.

«ΕΚΝΟΖΑ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων διά Ρεσιφ ή Σάντος δολ. 16 ένα λιμένα, 16.50 δύο λιμένας, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΕΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ» (παναμ.) από Χάλιφας, Σαιν Τζών, Νόρδερν ρέιντε 115 (έξαιρουμενον του 'Αλμπανου) ή εκ Κόλπου Μεξικού 46.000 κουντέρτερς σίτου δι' Αγγλίαν— 'Αμδέρσον— 'Αμδεύρων σειντεν 19)— τό κουντέρτερ, με βάσην από Χάλιφας ή Σαιν Τζών, 20)— έναν από Νόρδερν ρέιντε 22)— από Κόλπου Μεξικού, με φόρτωσις 1—10 Μαρτίου από Σαιν Τζών ή 1—15 Μαρτίου ή από Κόλπου. Ογιόν τρία έπειτα ταξίδια 16)6 από Χάλιφας ή Σαιν Τζών, 17)— (ε 'Αγιον Λαυρεγτίου, 19)6 έπειτα Νόρδερν ρέιντε 115 (έξαιρουμενον του 'Αλμπανου) ή 22)— εκ Κόλπου Μεξικού, με όριον δι' Αμδέρσον ή Ρόττερνταμ 71½ πέννας έπι έλαστον, έναρξης φορτωσεων 20 Απριλίου—20 Μαρτίου και λήξης 15 Αυγούστου.

«ΑΣΠΙΡΙΕ-ΙΤΟΡ» (λιβερ.) έκ Βαλτιμόρης 9500 τόν. γεννημάτων διά Ρεσιφ ή Σάντος δολ. 16 ένα λιμένα, 16.50 άμφοτερος, φόρτωσις 10—30 Μαρτίου.

«ΑΝΤΩΝΥ» (ύπο τάμιον τσάρτερ) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9200 τόν. γεννημάτων διά Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 13.75, δύο Ιταλικάς νήσους 14, όφιον Άδριαστηκήν δολ. 8—20 Μαρτίου.

«ΡΟΥΓΜΠΙΣΤΑΡ» (παναμ.) από Τάμιον ρέιντε 9000 τόν. φωσφέρων διά Φορμόζην δολ. 19.30, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» από Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαϊανθράκων διά Ρεσιφ ή Ιανείρην δολ. 13.25, φόρτωσις 27 Μαρτίου—5 Απριλίου.

«ΕΙΩΝΗΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» έκ Βαλτιμόρης 9000—9500 τόν. κριθής εἰς σάκους διά Φοινικών δαλλάρια 21.75, με 1000 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 14—24 Μαρτίου.

«ΕΒΑΡΚΑ» (παναμ.) έκ Βαλτιμόρης 9.000 τόν. γεννημάτων διά Ρεσιφ ή Σάντος δολ. 10.50, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» έκ Φιλοδελφείας ή Βαλτιμόρης 9000 έως 9500 τόν. κριθής εἰς σάκους διά Πουσάν ή Γιουσού δολ. 21.75, με 1.000 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 15—25 Μαρτίου.

«ΠΙΟ ΜΑΡ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 17, φόρτωσις Απριλίου—Μάιον.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τής έτ. Λιδουνού) έκ Νόρδερν ρέιντε 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν 100)—, με 1.000 τόν. έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 Μαρτίου—15 Απριλίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» έκ Πόρτλαντ (Όρεγκον) — Βαγκούνερ ρέιντε 9000 τόν. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν 165)—, έλευθερων έκφορτωσιν, φόρτωσις 12—31 Μαρτίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (παναμ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 15.50, όφιον κριθήν δολ. 16, φόρτωσις Μάιον.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ηνδίας δολ. κάτω, κάτιον του ιαπωνικού της Ν.Σ.Α., φόρτωσις Μάιον—Ιούνιον.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» έκ Βορείου Ειρηνικού 9000 τόν. γεννημάτων διά Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 19.15, έστιν Ιταλικός νήσους 19.25, όφιον Άθριατικήν 20.25, ζάρι δι' Αλεξανδρείαν δολ. 20, φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβερ.) έκ Βορείου Ειρηνικού 11.500 τόν. γεννημάτων διά Δυτικήν άκτην Ινδίων 24.30, έστιν άνατολικήν άκτην 22.50, φόρτωσις Απριλίου—Μάιον.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας ή από άμερικανικούς λιμενούς Βορείου Ειρηνικού 9400 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Αμδέρσον — Αμδεύρη—20 Απριλίου.

«ΧΟΚΑ» (παναμ.) όποιο λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9000—9500 τόν. ζυλείας και γενικών είδων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' Αγγλίαν 175)— φίο, φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

«ΠΑΝΤΙΚΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας ή από άμερικανικούς λιμενούς Βορείου Ειρηνικού 9800 τόν. μεταλλεύματα διά Κόντινεντ 66)9, με 1000 τόν. έκφορτωσιν εἰς τό 2)— και 1000 τόν. έκφορτωσιν 1—20 Απριλίου.

Έξ 'Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΝΙΚΟΛΑΣ» έξι Αμδέργου 9500 τόν. θειηκής άμμωνίας εἰς σάκους διά Φορμόζαν 145)— φίο και στόσινταν, φόρτωσις Απριλίου.

«ΦΡΕΔΑ» έκ Ρόττερνταμ 6600 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα έλληνικόν λιμένα 40)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΛΟΥΓΜΠΑΙΑΝΑ» (γιουγκ.) έκ Ρόττερνταμ 7000 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα λιμένα Ελλάδος 39)—, φόρτωσις Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ ή Ρόττερνταμ 8500 τόν. λιπασμάτων διά τρεις έλληνικούς λιμένες 41)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 3300 τόν. γαϊανθράκων διά Καβάλαν και Αλεξανδρούπολιν 42)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ» (Κεσταρίκας) από Γκριπον 3600 τόν. ζαχάρεως διά Πόρτ Σουδάν 63)9, εγκρός—τέρμας, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΚΑΛΥΓΕΑ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 9000 τόν. θειηκής άμμωνίας εἰς σάκους διά Φοεύσινον δολ. 18, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» έκ Καρδίο, Μπαρόρη ή Νιούπορτ 8100 έως 8700 τόν. γαϊανθράκων διά Μπούνεον Άθρες 120)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 5.500 τόν. γαϊανθράκων δι' ένα έλληνικόν λιμένα 39)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ — Αμδέρησης 5800 τόν. γενικών είδων δι' Έλλαδα, κατ' άποκοπήν λίρας 15.000, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΛΛΑΣ» (παναμ.) έκ Σερίφου 2000 τόν. μεταλλεύματα διά Ρόττερνταμ ή Βλασφρίνεγκεν 63)9, άμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΡΓΑ» έκ Τερέστη 1250 τόν. γενικών είδων διά Τζέδδαν κατ' άποκοπήν λίρας 5.700, φόρτωσις Φεδρεύσιον.

«ΠΡΩΤΕΥΣ» (παναμ.) έκ Τουλάνος 7400 τόν. θωξίτου διά Νιούπορτ 48)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΛΟΥΜΠΛΑΙΑΝΑ» (γιουγκ.) έκ Κόλπου Ελευσίνος 7000 τόν. θωξίτου διά Ρόττερνταμ 63)9, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΡΙΤΑ» έκ Μασσαλίας 136.900 κ. π. κόπρα εἰς σάκους δι' Ειδονόμουσθ κατ' άποκοπήν λίρας 8.000, φόρτηση στόσινταν, φόρτωσις 3—15 Μαρτίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» από ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 7300 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (συμπεριλαμβανομένης της Βορείου Ιρλανδίας) 102)6, με 2000 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις δι' Αμδέρσον—Αμδεύρησην 100)—, με 2000 τόν. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15—29 Μαρτίου.

«ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ» (λιβερ.) από ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 9400 τόν. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (συμπεριλαμβαν

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	έφθ. Ριτζέκαν 22 Φεβρ. (δι' Όδυσσον)
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Λονδίνον 26 Φεβρ. διά Καράτσι
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις θέσιν 20 Β. και 58 Α., Φεβρ. 20 διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υἱοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 3 Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. K. X' πατέρας	43	7176	διῆλθε Ντακάρ 10 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργ. Χαλκιδᾶς	24	3658	διῆλθε Ντακάρ 17 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Χάιφαν 15 Φεβρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ. καὶ Χάμπτον ρόδς 27
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υἱοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεχ. Σλάιτ (Σουηδ.) 20 Φεβρ. διά Τζέδδαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	εἰς ταξίδια Πειραιώς — Τεργέστης
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ M. Λύρας	18	5686	έφθ. Πέπελ 24 Φεβρ.
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» A.E.	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατῆς Ανδρέας	44	7207	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανίων»	43	7176	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» A. E.	43	7194	έφθ. Δουγκέρκην 14 Φεβρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	Α. Λουίζης	42	7176	διῆλθε Παναμάν 10 Φεβρ. διά Τακόμαν
ΑΜΕΡΙΚΗ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	έφθ. Σίδνευ 10 Φεβρ. (διὰ Λός "Αντζελες")
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Ιω. Μ. Γουλανδρῆς	22	2038	έφθ. Βόρκιγκτον 22 Φεβρ.
ΑΝΔΡΙΟΣ	「γκόρ καὶ Άπ. Πεζάς	44	7257	έφθ. Βοστώνη 22 Φεβρ.
ΑΝΙΑ	Ν. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Νοβοράσσικην 28 Φεβρ.
ΑΝΝΑ	άδ. Γουλανδρῆς	21	4358	άνεχ. Μοντεβίδεο 10 Φεβρ. διά Γκότεμπουργκ
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	Ν. Κονδήλη	42	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	«Λιβανός» A. E.	43	7176	έφθ. Πόρτλαν (Ορεγκού) 24 Φεβρ.
ΑΞΙΟΣ	Λαιμός καὶ Πατέρας	43	7176	διῆλθε Παναμάν 14 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΝΤΩΝΗΣ	K. Πετρούτσης	21	4786	διῆλθεν 'Αλγερίον 24 Φεβρ. διά Καράτσι
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	K. Πετρούτσης	01	3634	διῆλθε Φόλεϋ 27 Φεβρ. διά Γανδιαν
ΑΓΡΟΝΑΥΤΗΣ	Έλληνικὸν Δημόσιον	18	5532	διῆλθε Φόλεϋ 24 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΡΓΩ	«Λιβανός» A. E.	41	7460	άνεχ. Αστόρια 25 Φεβρ. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΡΙΕΤΤΑ	Διαμούσιον	19	4683	άνεχ. Κάρδιφ 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ, έφθ. 26
ΑΡΜΑΘΙΑ	«Γιανναγά καὶ Σία	44	7240	άνεχ. Βαγκούμερ 14 Φεβρ. διά Ναγκούια
ΑΡΤΕΜΙΣ	«Τρόπις»	92	951	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 30 Νοεμ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	P. Μπάκιας	38	4854	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θηραϊκή» A. E.	43	7176	διῆλθε Φόλεϋ 21 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτω Δρακούλης	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διά Ρεσίφ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 27
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	44	1923	διῆλθε Συμύρην 15 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	18	4289	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	«Άλματρας» A. E.	21	721	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης — Δυρραχίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Άτλαντις» A. E'	44	7176	άνεχ. Μελβούρην 5 Φεβρ. διά Βαγκούμερ
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	13	4044	έφθ. Βίλαγκαπατάμ 20 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 26
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.	14	2401	έφθ. Πρίνι Ρούπερτ 23 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	18	1176	άνεχ. Αμβέρσαν 19 Φεβρ. διά Χάλιφας
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΟΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδη	43	7176	έφθ. Φρημάνταν 24 Φεβρ.
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆς	14	2401	εἰς μεταφοράς ἐν Έλλαδι
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	έφθ. Μόμπιλ 26 Φεβρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούση	44	7176	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 23 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινοῦ	24	2740	διῆλθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Καράτσι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	διῆλθε Τακοράντι 27 Φεβρ.
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆς	21	1679	άνεχ. Γλασκώθην 17 Φεβρ. διά Μπόναν, έφθ. 26
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱοὶ Δ. Τζυγέση	18	5275	έφθ. Χούστον 7 Φεβρ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Κυδωνίευς	26	4862	έψθ. Τεργέστην 15 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον» A. E.	44	7207	εἰς Ούέλλιγκτων 22 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. Καλλιμανούση	43	7176	έφθ. Φρημάνταν 27 Φεβρ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πανταλέων	20	1603	άνεχ. Αλεξανδρείαν 16 Φεβρ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	άδ. Πατέρας	37	4839	έψθ. Τεργέστην 15 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. Χανδρῆς	43	7244	εἰς Ούέλλιγκτων 22 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ	άδ. Λιδανοῦ	27	4163	διῆλθε Σιγκαπούρην 10 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	«Ειριπίδης» A. E.	18	4300	διῆλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Καράτσι
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Ελληνική» A. E.	44	7176	διῆλθε Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Αλγερίον 12 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία	43	7176	διῆλθε Σουέζ 28 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΕΥΣΙΣ	Τεργιάζος καὶ Λυκούρης	21	1549	διῆλθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 10 Φεβρ. διά Ντάιρεν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.	16	2081	έφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμπίδης	43	7176	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 26 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	άνεχ. Αλεξανδρείαν 26 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	άνεχ. Βρέμην 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.	43	7176	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 23 Φεβρ.
ΕΛΠΙΣ	A. Γρίνετζης	19	1492	άνεχ. Νέαν Υόρκην 16 Φεβρ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	έφθ. Τζέδδαν 22 Φεβρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διῆλθε Παναμάν 16 Φεβρ. διά Σιμίζου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδίω Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΑΝΟΙΑ	υἱοὶ Πέτρου Γουλανδρῆς	43	7244	άνεχ. Γένοβαν 18 Φεβρ. διά Μήλον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρῆς	43	7177	έφθ. Μελβούρην 14 Φεβρ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρῆς»	18	3553	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Ιαν.
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαμπίδης	18	5687	άνεχ. Καράτσι 23 Φεβρ. διά Τσάλνα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεΐτης	43	7176	έφθ. Όδυσσον 24 Φεβρ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Νόρδικ 16 Φεβρ. διά Καράτσι
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Η'λιας Φράγκος	29	4230	έφθ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. καὶ Χάμπτον ρόδς 26
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	διῆλθεν Αλγερίον 24 Φεβρ. δι' Αλεξανδρείαν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νόρδικ 16 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Χούστον 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.	44	7198	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Βενεζουέλλαν
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθερίάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Νούερντας 20 Φεβρ.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υἱοὶ Σπ. Πολέμου	42	2865	διῆλθε Πούλο Μπούκομ 16 Φεβρ. διά Κόμπε
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	εἰς ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου.
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	I. Ιωαννίδης	11	941	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ηηρεύς» A. E.	30	4123	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	έποδισεν εἰς Αύστραλιανον λιμένα ἀπὸ 18 Ιαν.
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρῆς	15	2557	εἰς Αύστραλιανον λιμένα ἀπὸ 18 Ιαν.
ΘΩΜΑΣ Ν. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θ. Επιφανειάδης	35	2385	έφθ. ΕΠΩΛΗΘΗ εἰς Γερμανούς
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 6 Μαΐου 1950. Εναυλώθη
ΙΓΟΡ	Λώς καὶ Πεζᾶς	43	7207	άνεχ. Βαγκούμερ 25 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτω Δρακούλης	06	3916	διῆλθε Ντακάρ 12 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.	15	4724	έφθ. Σίεντα 19 Φεβρ.
ΙΩ. Π ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρῆς	44	7176	εἰς θέσιν 9 Β. καὶ 69 Α. Φεβρ. 21 δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Παλέρμον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικᾶς	12	1594	έφθ. Τεργέστην 15 Φεβρ.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν

ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 Φεβρ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Ι. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	έφθ. Μπούνεος "Αύρες 26 Φεβρ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	διηλθε Βιραλτάρ 22 Φεβρ. διά Φερρόας νήσους
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή	24	3226	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 19 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		Σ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Χάϊφαν 16 Φεβρ.
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	άνεχ. Καμπάνα 15 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		υιοι Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Χουέλβαν 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	διηλθε Γιραλτάρ 9 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Πόρτ 'Ελλιζαμπετ 19 Φεβρ.
ΚΡΙΟΣ		Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	διηλθε Τρίνινταν 13 Φεβρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Δ. Πατέρας και Υιοι	27	4950	εις "Αμστερνταμ ἀπό 10 'Ιαν., ἐπισκευή
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		'Ελλην. Μεσού. Γραμματί	11	7537	έφθ. Γένοβαν 24 Φεβρ.
ΚΥΜΑ		«άδ. Λιδωνών» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	έφθ. Χάλιφας 20 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Γ. Ήλιόπολος	05	2527	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Ν. 'Απόδιακος	45	7176	άνεχ. 'Αμμέρσαν 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		άδ. Λώ και Α. Πεζάς	43	7176	έφθ. Γκάλεστον 20 Φεβρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ		Ι. Τσέγκας	25	965	εις Γένοβαν 25 Φεβρ.
ΙΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάτζος	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Τάιν 14 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. 'Αμμέρσαν 14 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύαγ. Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιδωνώς» Α. Ε.	45	7176	έφθ. Ντελφύλ 21 Φεβρ. και Ντόμερ 24
ΜΑΙΩΤΙΣ		άδ. Συνοδινού	19	3911	έφθ. Τάιν 21 Φεβρ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Αμμέρσαν 19 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Στέφ. Σοφιανός	89	2187	άνεχ. Σφάξ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύη. Ι. Χανδρή	20	5401	άνεχ. Πέπελ 21 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. Χανδρή	21	6703	εις "Αμστερνταμ ἀπό 19 'Ιαν., ἐπισκευή
ΜΑΡΙΑ		Ι. Πετσόπουλος	11	1881	εις Πειραιά 25 Φεβρ. ἐπισκευή
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		Λώς και Πεζάς	43	7244	έφθ. Λόζ "Αντζέλες 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		I. M. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 Φεβρ. δι' 'Αμμέρσαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Δουσκέρην 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΜ		«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Γένοβαν 28 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ		Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΙΟΣ II		Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Τρίπολιν (Λιδάνου) 18 Φεβρ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		Ν. Εύσταθιος	19	5476	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 24 Φεβρ. διά Τύνιδα — Γιραλτάρ
ΜΑΡΩ		Κ. Αποχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπό 19 Δεκ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Κωνσταντινούπολιν 23 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		I. Θεοδωράκοπουλος	44	7198	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΜΕΝΤΩΡ		"Εκτώρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Κάρδιφ 16 Φεβρ. διά Λά Γκουλέττ
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ		κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	εις Ουέλλιγκτων 22 Φεβρ.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή	24	1435	διηλθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΑ		«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	διηλθε Χονολουλού 15 Φεβρ. διά Γιαβάτα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθιος	44	7176	διηλθε Ντόμερ 22 Φεβρ. διά Μπόναν
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	εις ταξίδια 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΜΠΟΤΣΟΣ		Δ. Νίτσος	20	1114	άνεχ. Υμουίντεν 5 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		Ίω. Καρράς	44	7247	αναχωρει εκ Πειραιώς 8 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	έθ. Μορμουγάν ρόδς 7 Φεβρ.
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενία»	43	7176	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Δουβλίνον 12 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΗΡΕΥΣ		Ηλ. Ξ. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκων 14 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		Χ. Πατέρας και Σία	43	7176	άνεχ. Αμμέρσαν 12 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ.		Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7198	διηλθε Γιραλτάρ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ		Κ. Μίχαλος	13	4342	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Τάκου Μπάρ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ		«Ωκεανόπορος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Καλλάσ 16 Φεβρ. διά Τοκοπίλλων
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Ν. Κοιλάσου	44	7207	εις θέσιν 21 Ν. και 38 Δ. Φεβρ. 21 δι' Αργεντινήν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)		έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	έφθ. Παλέρμον 22 (δι' ἐπισκευάς)
ΟΘΩΝ		Φαφαλίοι και Σία	44	7176	έφθ. Αμμέρσαν 10 Φεβρ.
ΟΛΑΓΑ		Έμπορ. - 'Εφοτιλιοτική	44	7176	έφθ. Λονδίνον 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΟΣ		Κούλονθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	έφθ. Σαδόναν 9 Φεβρ.
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτσος	45	7176	άνεχ. Λάς "Αντζέλες 19 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κων. Β. Σκαρρέλης	43	7176	έφθ. Μπαρρόνου 25 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ		«Τράμπη Ο»	18	5525	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Χάϊφαν 13 Φεβρ.
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	άνεχ. "Αμστερνταμ 20 Φεβρ. δι' Εμδεν, έφθ. 21
ΠΑΝΑΓΙΑ Γ. Κ.		Α. Καραδίας	43	7176	διηλθε Γιραλτάρ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		'Ιω. Γ. Π. Λιδωνός	43	7176	διηλθε Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διά Τάκου Μπάρ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεχ. Καλλάσ 16 Φεβρ. διά Τοκοπίλλων
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		Κ. Π. Λαιμός	20	5194	εις θέσιν 21 Β. και 67 Δ. Φεβρ. 25 διά Νεάπολιν
ΠΑΡΑΛΟΣ		Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Καλκούταν 21 Φεβρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιος» Α. Ε.	43	7176	διηλθε Γιραλτάρ 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		Ίω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	εις Μπέραφαν ἀπό 20 'Ιαν.
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	άνεχ. Σαίν Τόμας 20 Φεβρ. διά Γιουκάρο
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)		Μ. Νομικός	43	10448	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 21 Φεβρ. διά Γιαραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		υιοί Π. Γουλανδρή	44	10448	άνεχ. Αγιον Βικέντιον 14 Φεβρ. διά Καριπίτο
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ροσάριο 24 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7176	εις θέσιν 1.32 Β. και 67 Δ. Φεβρ. 25 διά Νεάπολιν
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθήναια»	44	7207	άνεχ. Γένοβαν 25 Φεβρ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	διηλθε Σουεζ 20 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΟΠΗ		Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι 29 Φεβρ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	εις μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)		Βαγιάννης και Σία	16	1765	άνεχ. Μάλταν 22 Φεβρ. διά Βεγγάζην
ΡΙΤΑ		υιοί Σιγάλας	25	1412	άνεχ. Βομβάν 25 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ		έτ. «Γαλαξία»	45	7176	άνεχ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Λαζαράς 9 Φεβρ. διά Καραϊβικήν
ΣΑΜΟΣ		ττ. «Τρανσόπετρόλ	17	4908	άνεχ. Ταρακάν 21 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		υιοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	έφθ. Λαρδίνη 15 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΠΥΡΟΣ		Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	έφθ. Λισσαβώνα 17 Φεβρ.
ΣΤΑΜΟΣ		Δ. Φαφαλίδης	14	3801	διηλθε Ούζαν 21 Φεβρ. διά Λονδίνον, έφθ. 23
ΣΤΑΥΡΟΣ		«Εκάστος» Α. Ε.	25	4853	άνεχ. Μπέλφαστ 21 Φεβρ. διά Γιαλστάρ, έφθ. 26
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Αμμέρσαν 21 Φεβρ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
ΣΥΡΟΣ		Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Βρέμην 25 Φεβρ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ		Λουκάς Νομικός	20	844	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)		Εύγενία Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μοντεβίδεο 4 Φεβρ. διά Συμαλκάλντεν
ΤΗΝΟΣ		Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	εις ταξίδια 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΤΡΙΤΩΝ		I. Πετσόπουλος	11	1459	διηλθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Μάλταν
ΥΔΡΑΙΟΣ II		άδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Όδυσσον 21 Φεβρ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		'Αθαν. Κουλούρας	30	4557	άνεχ. Αμβούργον 8 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	44	7244	άνεχ. Μπάχρειν 23 Φεβρ. διά Σουεζ
		Λουκάς Νομικός	21	1783	

ΦΛΩΡΙΝΑ		K. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς ταξίδια 'Ανατ. Μεσογείου
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	άνεχ. Κολόμπο 18 Φεβρ. δι' 'Άδεν
ΦΡΕΔ		Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 23 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΦΩΤΕΙΝΗ		I. Μ. Καρράς	44	7176	διῆλθε Σουέζ 23 Φεβρ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 27 Φεβρ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε.	39	5643	διῆλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διὰ Σαΐγκον
ΧΡΥΣΗ		υἱοὶ Π. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθε Παναμάν 10 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΨΑΡΑ		«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Μαύρη Θάλασσαν

Τὰ ύπό ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ		έτ. «Άθανας»	21	3271	άνεχ. Καλκούταν 21 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΑΓΑΘΗ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ. διὰ Χάλιφας
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Άρτεμις»	17	3976	ἔφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 20 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 20 Φεβρ. δι' 'Αλμέριαν
ΑΕΛΛΩ		«Ελλήνες ἀγυρασταὶ	44	7292	εἰς Τάιν 26 Φεβρ.
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πλανοσεάνικα»	43	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 22 Φεβρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	άνεχ. Χούστον 10 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεχ. Γκάλβεστων 15 Φεβρ. δι' 'Αμερισαν
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Τούλας»	25	4954	ἔφθ. Ρεσιό 28 Φεβρ.
ΑΙΑΣ		έτ. «Σεντράλε»	29	5218	ἔφθ. Δουγκέρκην 20 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΩΡ		έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7286	ἔφθ. Λός 'Αντζελες 18 Φεβρ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	εἰς Νέαν 'Υόρκην 24 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)		έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	ἔφθ. Λά Πλάταν 13 Φεβρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	εἰς Γκρήνοκ από 10 'Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Ματζεδόλια»	18	5599	εἰς θέσιν 46 Β. καὶ 11 Δ. Φεβρ. 25 διὰ Γάνδην
ΑΛΙΚΗ Π. (όνδ.)		έτ. «Τραϊνσβαλ»	44	7312	άνεχ. Μάλμο 9 Φεβρ. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
ΑΛΜΑ		έτ. «Αλμα»	19	5409	άνεχ. Καλκούταν 22 Φεβρ. διὰ Καράτσι
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)		έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθεν 'Άδεν 24 Φεβρ. διὰ Περσικού Κόλπου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Γκάλβεστων 9 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	διῆλθε Μπέλεμ 19 Φεβρ. διὰ Κιουρασώ
ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Σάμοκο»	44	7207	ἔφθ. Κιασισιούγκ 14 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.		έτ. «Σάντα Κρουζ»	29	4913	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διὰ Τσιτταγκόκ
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Άμερισαν 19 Φεβρ. διὰ Ντάρ ελ Σαλάμ
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		έτ. «Αννίτσας	44	7070	έφθ. Σάιν Τόμας 19 Φεβρ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)		έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 18 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)		έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.		έτ. «Μίνια»	08	1763	άνεχ. Κοσσίν 24 Φεβρ. δι' 'Οδυσσόν
ΑΝΤΡΕ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Μπουενός 'Αύρες 22 Φεβρ. διὰ Μονρόβια
ΑΝΤΩΝΙΟΣ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Ρίον 'Ιανείρων 12 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.		έτ. «Πονούκας»	04	4784	έλευσιναν 21 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ ἡ "Εμδεν
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	διῆλθε Σουέζ 21 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδουρ.)		έτ. «Ηγκλ»	44	7176	άνεχ. Σαδόναν 16 Φεβρ. Σουέζ 25 διὰ Χιροσίμα
ΑΡΕΤΗ Σ.		έτ. «Αλβιών»	28	5061	έφθ. Ντώρμπαν 9 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)		έτ. «Ρίταλες»	19	2609	άνεχ. Σφάξ 22 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)		έτ. «Αριστομένης»	43	7191	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. ήνδ.)		έτ. «Μιραφόλρες»	38	10277	εἰς τὰ θύετα τοῦ 'Ανταρκτικοῦ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 20 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνη
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	εἰς θέσιν 29 Β. καὶ 69 Δ. Φεβρ. 18 διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΡΙΩΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	εἰς Ρίον 'Ιανείρον από 14 'Ιαν.
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ιστομένα»	21	10388	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)		έτ. «Αστραφ»	43	7273	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
ΑΡΣΕΝΑ		έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΤΕΜΙΔΙ		έτ. «Πουέρτο Νούέντσα»	43	7193	έφθ. Βρέμην 19 Φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)		έτ. «Ταλαμάγκο»	43	7176	διῆλθε Παναμάν 9 Φεβρ. διὰ Χιλήν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Φεβρ. διὰ Σάντος
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Άρχων»	19	5524	έθ. Καλκούταν 19 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διῆλθε Λάς Πάλμας 15 Φεβρ. διὰ Μπουενός "Αύρες
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Οκεανός»	15	5751	διῆλθε Νίτον 25 Φεβρ. διὰ Σάντος
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Νόρδεστ»	30	9031	άνεχ. Μπάχρειν 23 Φεβρ. δι' Ούμημ Σαΐδ
ΑΣΠΙΡΕ·ΤΩΡ (λιβερ.)		έτ. «Ντιάμποντ»	44	7210	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)		έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	εἰς θέσιν 23 Β. καὶ 56 Δ. Φεβρ. 24 δι' 'Αρούμπαν
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)		έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	άνεχ. "Άδεν 21 Φεβρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττίκα»	27	5214	έθ. Γκρήνον 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝ		έτ. «Ατλαντίκη»	43	7176	άνεχ. Ρίο Γκράντε 9 Φεβρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ		έτ. «Ατλαντίκη»	44	7247	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)		έτ. «Ατλαντίκη»	43	7176	άνεχ. Μανίλλαν 26 'Ιαν. διὰ Λός "Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)		έτ. «Ατλαντίκη»	49	17094	έθ. Φιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατλαντίκη»	49	7310	έθ. Άδεν 15 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ		έτ. «Ατλαντίκη»	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΣ		έτ. «Ατλαντίκης»	43	7200	διῆλθε Παναμάν 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντίκης»	51	10400	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 13 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντίκης»	50	8679	άνεχ. Ράμπον 18 Φεβρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην, έφθ. 25
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ		έτ. «Ατλαντίκης»	43	7176	άνεχ. Κολόμπο 20 Φεβρ. δι' 'Άδεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ		έτ. «Ατλαντίκης»	43	7176	διῆλθε Ζαΐδανός 24 Φεβρ. διὰ Μπανιόλι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντίκης»	48	10928	άνεχ. Χάδρην 13 Φεβρ. διὰ Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)		έτ. «Ατλαντίκης»	49	10908	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 19 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ		έτ. «Ατλαντίκης»	43	7176	διῆλθε Σινελένη 23 Φεβρ. διὰ Χαϊφόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·		έτ. «Ατλαντίκης»	43	7176	διῆλθε Σιγκαπούρην 11 Φεβρ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Ατλαντίκης»	45	7160	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ		έτ. «Ατλαντίκης»	44	7247	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 Φεβρ.
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέο»	42	7236	άνεχ. Φάλαιμοθ 15 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Δουγκέρκην 17 Φεβρ.
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (ήνδ.)		έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	διῆλθε Παναμάν 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Σουνταμερικάνα»	35	8072	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)		έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Ιντερ Αμερικάνα»	44	7176	άνεχ. Γιασάτα 12 Φεβρ. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)		έτ. «Παναμερικάνα»	26	8624	διῆλθε Σουέζ 16 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπου
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)		έτ. «Βατόπορες»	43	7180	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Κορονάντσα»	43	7067	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ		έτ. «Καστορέλλανα»	45	7290	εἰς θέσιν 3.44 Β. καὶ 47 Δ. Φεβρ. 24 διὰ Σάντος
ΒΕΝΕΡΕΙ·ΤΩΡ (λιβερ.)		έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΒΕΝΟΥΣ (ήνδουρ.)		έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	διῆλθε Κέιπ Τάουν 16 Φεβρ. διὰ Ντώρμπαν
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ		έτ. «Έτζέο»	41	796	άργει Πέραμα 29 Φεβρ.
ΒΙΒΑ (δεξ.)		έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	άνεχ. Άδεν 11 Φεβρ. διὰ Ράς Τανούρα
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)		έτ. «Βαλπαρασίσο»	31	8440	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διὰ Μπάχρειν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		έτ. Τρανσμεντερράνιαν	17	2041	διῆλθε Φιλάσιγκ 19 Φεβρ. διὰ Σέτουμπαλ
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)		έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	εἰς θέσιν 28 Β. καὶ 50 Α. Φεβρ. 25 διὰ Γιβραλτάρ
ΒΙΤΑΛΙ (λιβ.)		έτ. «Ελληνες ἀγυρασταὶ	44	7154	άνεχ. Τάιν 10 Φεβρ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΒΟΛΚΑΝ		έτ. «Βόλκαν»	43	7132	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΒΟΡΙ		έτ. «Ρίος»	42	7076	διῆλθε Σουέζ 14 Φεβρ. δι' 'Ολάκαν
ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Τάιν 16 Φεβρ. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ		έτ. «Μαρτέ»	19	4653	εἰς Μπάρρυ από 28 'Ιαν., έπισκεψη

ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	5739	άνεχ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διὰ Φορμόζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5405	έφθ. Λὰ Γκουλέττ 19 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	διηλθε Χονολούλου 13 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Αμερέσαν 22 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΓΚΕΡΒΑ·Ι·Σ (δεξ.)	έτ. «Οδερού Τάκερ»	43	10448	διηλθε Σουεζ 13 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πλάιμαρ»	43	7263	έφθ. Βομβάην 20 Φεβρ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ (λιθ.)	έτ. «Ουορλόντσαΐτ»	20	6343	άνεχ. Φρήμαντλ 23 Φεβρ. διὰ Κύπρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	51	20600	εἰς Μπαρόδου υπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	εἰς Μπαρόδου υπὸ συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ.λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	διηλθεν ανοικτά "Αδεν 20 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς Ράς Ταϊνόρα 18 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμοσκα»	44	7216	έφθ. Κούζ Μπαιν 8 Φεβρ. (διὰ Κέιπ Τάουν)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	έφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλάξ»	20	6157	εἰς θέσιν 36 Β. καὶ 56 Δ. Φεβρ. 18 διὰ Χάμπτον ρόδς
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρα»	19	812	εἰς Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 14 Ιαν. ζημίαι
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντος»	16	1977	έφθ. Μπόλνες 16 Φεβρ.
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 18 Φεβρ. διὰ Νότιον Αφρικήν
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλα»	12	3663	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 Φεβρ.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	διηλθεν Αζόρας 15 Φεβρ. διὰ Κούνδαν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	έφθ. Λίβερπουλ 18 Φεβρ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	Έλληνες ἀγορασταὶ	18	629	έφθ. Ντώρμπαν 22 Φεβρ. (δι' Ελλάδα)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγιας»	21	3345	έφθ. Τσιτταγκόδη ρόδς 11 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	Έμμ. Γιανουλάτος	28	6522	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ. διὰ Νεάπολιν
ΣΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγιας»	10	1484	έφθ. Ρεσιό 23 Φεβρ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	άνεχ. Αλγέριον 21 Φεβρ. δι' Οδυσσόν
ΕΜΠΑ·Ι·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Τσέντουρι»	44	7201	άνεχ. Νόρτεγχαμ 13 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενοεντάντα»	44	7207	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 Φεβρ.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έκ. «Πλομπάρός»	43	7176	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 14 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρων
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. ντε Μάρφιλ	44	7240	εἰς Γδύνιαν 15 Φεβρ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. διὰ Νέαν Ορλεάνην
ΣΥΓΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρινη»	19	2624	άνεχ. Κίγκοτον 9 Φεβρ. διὰ Πόντος
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15500	καθειλκύθη εἰς Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	έφθ. Σάντος 11 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Φεβρ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 14 Φεβρ.
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα Έσπεράντζα»	19	5950	έφθ. Σαντιάγκο 20 Φεβρ.
ZAXΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	έφθ. Τάϊν 19 Φεβρ.
ZΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	έφθ. "Άδεν 6 Φεβρ. ζημίαι
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Φεβρ. διὰ Βαγκούνερ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	διηλθε Παναμάν 7 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Αλγέριον 23 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	έφθ. Κοπεγχάγην 20 Φεβρ. καὶ Οσκαρσχαμ 24
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάξ Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Ντώρμπαν 16 Φεβρ. διὰ Κοσσείρ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ·εξ. λιθ.)	έξ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Αρόυμπαν 18 Φεβρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	Έλληνες ἀγορασταὶ	28	7350	άνεχ. Χαδάνιαν 4 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Αντιλάνα»	28	7350	άνεχ. Σαίν Τζάν 17 Φεβρ. δι' Αυδέρσαν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 24 Δ. Φεβρ. 25 δι' Εμδεν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκ. Κριστομπαλα»	25	5090	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκ. Κριστομπαλα»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 15 Φεβρ. καὶ Χάμπτον ρόδς 22
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκ. Κριστομπαλα»	29	9086	πλατέλεψιαν 17 Φεβρ. διὰ Τουκτάν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκ. Κριστομπαλα»	16	4710	έφθ. Νέαν Υόρκην 19 Φεβρ. καὶ Βαλτιμόρην 25
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκ. Κριστομπαλα»	31	9767	άνεχ. Βαλτιμόρη 12 Φεβρ. διὰ Τουκτάν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Μπαζίλ»	44	7198	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 17 Φεβρ.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνθ.)	έτ. «Κορρεαντόρ»	17	4719	διηλθε Τρίνινταν 4 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Αριόνα»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζέλες 18 Φεβρ. δι' Αλεξανδρειαν
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αριόνα»	22	8432	διηλθε Παναμάν 5 Φεβρ. δι' Ειρηνικὸν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκούπιτ»	43	7257	άνεχ. Αμερέσαν 17 Φεβρ. διὰ Χούστον
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	εἰς Μπρεμερχάφεν ἀπὸ 13 Ιαν., ἐπισκευὴ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	άνεχ. Μπωμόν 14 Φεβρ. (διαταγάς)
ΚΑΝΤΟΥΛΕ	έτ. «Ντέλ Ρέυ»	12	3964	έφθ. Ρόπτερυταν 16 Φεβρ.
ΚΑΝΤΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	έφθ. Πόρτ Σουδάν 18 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Μοντεβίδεον 23 Φεβρ. διὰ Σμαλκάλυτεν
ΚΑΡΜΕΝ (δνδυρ.)	έτ. «Μιταζίλ»	18	4647	έφθ. Ρίο Γκράντε 19 Φεβρ.
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένο»	21	4507	έτι θέσιν 27 Β. καὶ 43 Δ. Φεβρ. 17 δι' Αλεξανδρειαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Λουδίνον 23 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	διηλθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Αλάγκοας»	44	7235	άνεχ. Λός Αντζέλες 20 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	έφθ. Μάλταν 18 Φεβρ.
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	έφθ. Σάντα Κρούν 18 Φεβρ.
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	άνεχ. Μοντεβίδεον 23 Φεβρ. διὰ Σμαλκάλυτεν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιμάρ»	43	7246	έφθ. Ρίο Γκράντε 19 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καριδάσιον»	44	7281	άνεχ. Βαγκούνερ 22 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπρέιαν»	44	7281	άνεχ. Λός Αντζέλες 15 Φεβρ. διὰ Νταμράμ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Ρουέν 19 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάνταπους»	41	7579	έφθ. Αλγέριον 18 Φεβρ.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	διηλθε Κιέλου 19 Φεβρ. διὰ Φλάσιγκ
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	Κ. Αὐτούδης	17	5700	άνεχ. Καροπάνι 18 Φεβρ. διὰ Νορβηγίαν
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	εἰς θέσιν 4 Β. καὶ 29 Δ. Φεβρ. 24 διὰ Χούστον
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διηλθε Πούλο Μπούκον 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΛΟΥΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	εἰς Μπρεμερχάφεν ἀπὸ 23 Ιαν., ἐπισκευὴ
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Βαλερίκια»	43	7933	έφθ. Ούελλιγκτων 23 Ιαν. (είτα διὰ Bluff)
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Αρίστομαρ»	43	7229	έφθ. Λάς Πάλμας 20 Φεβρ.
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Μπάρο»	14	7475	έφθ. Τεργέστων 19 Φεβρ.
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιθ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	έφθ. Αδελαΐδα 24 Φεβρ.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Λός Αντζέλες 18 Φεβρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Σφίγη»	06	704	έφθ. Βοστώνη 22 Φεβρ.
ΚΥΛΕΜΟΥΝΤ	έτ. «Ναδάρρωρ»	44	7165	έπολη Ηλλήνος
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Μπάτακο»	43	10195	άνεχ. Σαφάγκα 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	διηλθεν Αλγέριον 20 Φεβρ. διὰ Λίβανον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. δι' Αμβούργον
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Ατλαντικός	43	7176	άνεχ. Πουέρτο Καμπελό 16 Φεβρ. διὰ Καριπίτο
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «ΑΤλαντικού»	16	5505	άνεχ. Λός Αντζέλες 13 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (τάνκερ)	έτ. «Βιβλάτε»	27	6192	διηλθε Τρίνινταν 18 Φεβρ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5841	άνεχ. Νιούπορτ 6 Φεβρ. διὰ Κιουρασσώ
ΜΑΙΡΗ (λιθερ.)	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924	άνεχ. Σάντος 13 Φεβρ. διὰ Παραμαρίππο
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	άνεχ. Κάλλιαρι 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Λατινοαμερικάν»	11	1234	διηλθεν Αλγέριον 21 Φεβρ. διὰ Βομβάνη
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Ούλτρασαρίνα»	43	7160	άργει Γένοβαν ἀπὸ 17 Ιαν.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	άνεχ. Γένοβαν 22 Φεβρ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	εἰς θέσιν 33 Β. καὶ 32 Δ. Φεβρ. 10 διὰ Κούνδαν
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	έτ. «Ελληνες ἀγορασταὶ	20	3380	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. καὶ Ντόρερ 23 εἰς Λισσαβώνα 25 Φεβρ.

ΜΑΡΙΑ Γ.	20	3326	έφθ. Σάντος 16 Φεβρ.
ΜΑΡΖΟΡΥ	19	2323	έρρυμουλκήθη εἰς Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	20	6109	έφθ. Τεργέστην 19 Φεβρ. (διὰ Μελδούρην)
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	24	4701	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 24 Φεβρουαρίου δι' Ἀγγλίαν
ΜΑΡΚΑΡ	19	5670	διῆλθε Κορούνναν 22 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὀρλεάνην
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	20	3483	έφθ. Νέαν Ὅρκην 17 Φεβρ.
ΜΑΡΝΑ	20	7170	έφθ. Μπουένος Ἀὔρες 16 Φεβρ.
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	20	7641	διῆλθε Σουεζ 24 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	27	6382	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διὰ Νότιον Γαλλίαν
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	43	7176	ἀνεχ. Ρίον Ἰανέρον 22 Φεβρ. διὰ Γκάλθετων
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	01	3568	ἀνεχ. Καράτα 15 Φεβρ. διὰ Τσιτταγκόγκ
ΜΕΝΤΩΡ	18	1395	έφθ. Γλασκώνην 8 Φεβρ.
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	19	4999	εἰς Χάρτεπουλη ἀπὸ 16 Ἰαν., ἐπισκευὴ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	19	7588	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Ἰαν., ἐπισκευὴ
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δυνδ.)	44	7210	έφθ. Μπουένος 22 Φεβρ.
ΜΠΙΕΝΒΕΝΙΝΤΟ	18	4965	διῆλθε Πούλο Μπούνιον 17 Φεβρ. διὰ Φορμόζαν
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ	06	1619	ἀργεῖ Γένοβαν ἀπὸ 18 Νοεμ., ἐπισκευὴ
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	20	6895	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διὰ Κωνσταντινούπολιν
ΜΥΚΟΝΟΣ	16	3528	ἀνεχ. Στρατόν 18 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΥΡΙΑΜ	43	7196	ἀνεχ. Βίλλαν Κονστατίουσιν 6 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ)	43	7176	ἀνεχ. Ἐλλσίνι 17 Φεβρ. διὰ Κίελον
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	20	3078	εἰς Αύστραλιαν 16 Φεβρ. (δι' Λίγυπτον)
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	44	7248	διῆλθε Τρίνινταν 9 Φεβρ. διὰ Μπουένος "Ἀὔρες
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	20	6416	έφθ. Γκρείντζενμάουθ 25 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	20	10474	ἀνεχ. Σαουθάμπτον 21 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	43	7168	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 30 Ἰαν., ἐπισκευὴ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	21	4979	έφθ. Μόρφου Μπαίν 22 Φεβρ..
ΝΙΚΟΣ	45	7023	έφθ. Ρίο Γκράντε 14 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	43	7175	ἀνεχ. Ἀμδέρσαν 7 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΟΡΟ. ΠΡΙΝΣΕΣ	44	7176	ἀνεχ. Μάντζεστερ 18 Φεβρ. διὰ Νέαν Γῆν
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	44	7248	εἰς λιμένας Αύστραλίας 16 Φεβρ.
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	42	7191	έφθ. Χάρην 18 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	20	7030	διῆλθε Σουεζ 12 Φεβρ. διὰ Βουδάνη
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	45	7148	ἀνεχ. Πόρτ Αρθουρ 12 Φεβρ. δι' Ἰνδίας
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	43	7176	ἀνεχ. Ἀμδέρσαν 7 Φεβρ. διὰ Μόμπιλ
ΝΤΟΜΙΝΑ	25	5531	διῆλθε Κορούνναν 22 Φεβρ. διὰ Μπέλφαστ
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	44	7244	έφθ. Σαβόναν 25 Φεβρ.
ΝΤΟΡΟΣ	43	6766	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	43	7246	εἰς τὸν Ανταρκτικὸν φαλαινοθήρια
ΟΔΑΓΑ	19	2659	διῆλθε Σουεζ 12 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΈ (τάνκερ)	48	11298	εἰς Κύθον 20 Φεβρ. ὑπὸ φόρτωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	50	17720	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	49	17722	ἀνεχ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	45	10448	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διὰ Σιδῶνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	49	17722	ἀνεχ. Φούλεϋ 14 Φεβρ. διὰ Καριπίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	49	17724	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	43	13019	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 Φεβρ. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι.Μ	50	17724	εἰς τὸν Ανταρκτικόν φαλαινοθήρια
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	27	8627	διῆλθε Σουεζ 12 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΟΝΤΒΑΡ II	18	1852	εἰς Νέαν Ζηλανδίαν ἀπὸ 20 Ἰαν.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	10	2439	ἀνεχ. Μαρακάϊπο 19 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	19	5701	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 23 Νοεμ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 1 Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	20	3280	έφθ. Χούστον 18 Φεβρ.
ΠΑΝΑΟΣ	17	992	έφθ. Κολόμπο 15 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	44	7223	εἰς Μήλον 28 Φεβρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	44	7210	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	18	6049	έφθ. Βιζαγκαπατάμ 14 Φεβρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	19	5555	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 22 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	43	7176	διῆλθε Σουεζ 12 Φεβρ. διὰ Καδασάκι
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	26	5937	διῆλθε Σουεζ 17 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΠΑΤΣΕ	26	7166	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	44	7146	έφθ. Γκότεμπουργκ 1 Φεβρ.
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	45	7148	ἀνεχ. Ελευσίνα 18 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	19	6495	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 25 Φεβρ. (διὰ Κέιπ Τάουν)
ΠΙΟΝΕΡ	44	7190	ἀνεχ. Σουάνλ 23 Φεβρ.
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΑΗΑΡ	20	7777	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ. διὰ Μονρόδια
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	44	7121	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζελες 16 Φεβρ. δι' Ἀντοφαγκάστα
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	44	7163	έφθ. Κούζ Μπαίν 11 Φεβρ. (διὰ Κέιπ Τάουν)
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	44	7223	ἀνεχ. Γκάλθεστον 5 Φεβρ. διὰ Βουδάνην
ΠΡΑΝΤΟ	36	7104	έφθ. Ιμιγκαμ 24 Φεβρ.
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	19	2256	διῆλθε Πρόλ. Πόιντ 24 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΠΡΩΤΕΥΣ	19	5055	ἀνεχ. Σαϊγκόν 10 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΡΑΓΚΕΡ	14	4823	διῆλθε Παναμάν 12 Φεβρ. διὰ Καδασάκι
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβερ.)	44	7192	διῆλθε Σουεζ 17 Φεβρ. διὰ Περσικὸν Κόλπου
ΡΕΑ	19	8374	ἀργεῖ Μασσαλίαν ἀπὸ 15 Μαΐου 1948
ΡΕΑΛΜΑ	21	1387	έφθ. Γκότεμπουργκ 1 Φεβρ.
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	28	4225	ἀνεχ. Ελευσίνα 18 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΡΕΝΑ	42	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 25 Φεβρ. (διὰ Κέιπ Τάουν)
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	20	5686	έφθ. Σουάνλ 23 Φεβρ.
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	31	8205	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 22 Οκτ. ἐπισκευὴ
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβερ.)	21	1925	έφθ. Αλεξανδρειαν 21 Φεβρ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	43	7194	διῆλθε Βερμούδας 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΡΟΜΠΕΡ	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Φεβρ. διὰ Χάλιφας
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	44	7229	ἀνεχ. Λόδη Αντζελες 11 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	21	6448	διῆλθε Σαΐδ ἀπὸ 10 Ἰαν. 1950
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	45	7151	ἀνεχ. Αρούμπαν 5 Φεβρ. διὰ Πρόδιντενς
ΣΑΜΟΥΑ	44	7281	ἀνεχ. Ρίον Ἰανέρον 20 Φεβρ. διὰ Τρίνινταν
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	18	5664	ἀνεχ. Βούδαν 19 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	18	5572	έφθ. Χούλλ 6 Φεβρ.
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	44	7176	ἀνεχ. Γκάλθεστον 21 Φεβρ. δι' Ἰνδίας
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	44	7282	έφθ. Οδυσσόν 24 Φεβρ. διὰ Ρεσιφ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	23	5374	ἀνεχ. Μπέλφαστ 14 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΣΑΝ ΡΟΚ	06	2088	ἀνεχ. Σάντος 22 Φεβρ. διὰ Τακοράντι
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	43	7250	διῆλθε Βερμούδας 17 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδις
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	43	7264	ἀνεχ. Βαγκούδερο 23 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	44	7220	ἀνεχ. Νάρδικ 30 Ἰαν. διὰ Μόμπιλ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	43	7189	έφθ. Τσιτταγκόγκ 17 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	43	7257	έφθ. Μάντζεστερ 26 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 15 Φεβρ. διὰ Γουαδελούπην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	08	3864	
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	20	2606	

ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Φεβρ. διά Λάς Πιέτρας
ΣΑΝΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 Φεβρ. διά 'Αργεντινήν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	711c	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ.
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Βρέμην 22 Φεβρ. διά Σάντος
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	διπλόθ. Χερδούργον 15 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Έμδεν 18 Φεβρ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Οζάκαν 25 Φεβρ. διά Χιροχάτα
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβ.)	έτ. 'Ατυχίδης	25	5136	άνεχ. Λίμερπουλ 9 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	άνεχ. Χαϊφόγκ 11 Φεβρ. διά Σπάττλ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Σαλβαντόρ 20 Φεβρ. διά Σάντος
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διπλόθ. Λίμερπουλ 23 Φεβρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	διπλόθ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Σαβόναν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	άνεχ. Χούστον 22 Φεβρ. διά Εύρωπην
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Δίδω»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Φεβρ. διά Χούστον
ΤΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Βρέμην 5 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 15 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	3526	διπλόθ. Σουεζ 18 Φεβρ. διά Φορμούζαν
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	10470	εἰς Ριόν 'Ιανέρον 15 Φεβρ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ορόπα»	40	7245	άνεχ. Καμπάνα 8 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Ηιμισαΐρ»	44	7162	έφθ. Αρούμπαν 18 Φεβρ.
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Χερσώνα 23 Φεβρ.
ΤΡΑΙ-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	έφθ. Μπρίδρετορ 21 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Λίμρον 20 Φεβρ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτις»	10	3649	έφθ. Νιούπορτ 21 Φεβρ.
ΤΡΟΥ-Υ (δινδ. δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	21	8206	άνεχ. Αμβούργον 14 Φεβρ. διά Κιουρασσών
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Βρέμην 4 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πλόαρα»	44	7060	έφθ. Οζάκαν 24 Φεβρ.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	έφθ. Μπέλφαστ 18 Φεβρ.
ΦΑΟΥΣΤ	έτ. «Ελλήνες αγορασταί	43	6379	έφθ. Εμδεν 21 Φεβρ.
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ριό Αμάντο»	43	7265	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	διπλόθ. Πόρτ Σαΐδ 20 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Σεβιλλάνα»	37	5234	έφθ. Αμέρεσαν 20 Φεβρ.
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	διπλόθ. Σουεζ 24 Φεβρ. διά Σαϊγκόν
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	έφθ. Τεργέστη 24 Φεβρ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	διπλόθ. Πεινάγκ 18 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 11 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσότσεανικό»	42	7175	εἰς θέσιν 41 Β. καὶ 25 Δ. Φεβρ. 24 διά Λονδίνου
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Χούστον 22 Φεβρ.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 20ης ΣΕΛΙΔΟΣ

ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 18 Φεβρουαρίου—5 Μαρτίου.

«ΕΙΑΚΟΒΟΣ» ἐκ Μπουργκάς 3600 τόν. γεννημάτων διά Γδυνιαν 115)—, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου—10 Μαρτίου.

«ΑΓΙΑ ΒΑΒΡΑΡΑ» ἐκ Μαύρης Θαλάσσης 4100 τόν. ἀνθρακίτου διά Χάρην καὶ Ρουέν 105)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» ἐκ Κωνσταντίης 2.000 κ. μ. κορμῶν δάνδρων διά Λονδίνου καὶ Χούλι 144)—τὸ κ. μ. φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) ἀπό ένα ή δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7.800 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν (συμπειλαμβανομένης τῆς Βορείου Ἰρλανδίας) 100)—, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, ὅφιον 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρέιντ 97)6, μ. 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδιῶν καὶ Ἀπω Ανατολῆς

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ» (παναμ.) ἀπό Βιζαγκαποτάμῳ 9000 τόν. μαγγανέας διά Νόρδηρ ρέιντ 12.25, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἀπό Καράται 6700 τόν. γεννικῶν εἰδῶν διά Τσιτταγκόκη η Τσάλνη 70)—φίο, φόρτωσις 17—31 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΑ ΛΩΣ» ἀπό ένα ή δύο λιμένας Βορείου Κίνας (Ντάιρεν — Τσιμαγκάτο, Τσεπάτο, Τσιγκάτη η Τάκου Μάτρω) 9800 τόν. (475.000 κ. π.) σόγια καὶ διάφορα δημητριακά (10% εἰς σάκους) δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 190)—φίο, φόριον Αμβούργον 195)—, ἔναν Δάντσιγκ — Γδυνιαν η Στεττίνον 210)—μὲ 1000 τόν. ἐκθέρμαν (ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10—31 Μαρτίου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ Κ.» (σημ. ἄγγλη) ἀπό ένα λιμένα Βορείου Κίνας 9300 έως 9700 τ. διαδόρων δημητριακῶν (470.000 κ. π.) δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 177)6—φίο, ἔναν 'Αμβούργον 182)6, Στεττίνον 195)—, φόριον Δάντσιγκ η Γδυνιαν 197)6, φόρτωσις 1—31 Μαΐου.

«ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΑΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπό ένα λιμένα Βορείου Κίνας 9400 τόν. διαφόρων δημητριακῶν (537.000 κ. π.) δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 177)6, φίο, ἔναν 'Αμβούργον 182)6, ὅφιον Κωνσταντίαν 172)6, ἔναν Στεττίνον 195)—, ἔναν Γδυνιαν η Δάντσιγκ 197)6, φόρτωσις 25 Απριλίου—26 Μαΐου.

«ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Βορείου Κίνας 8500 τ. διαφόρων δημητριακῶν δι' 'Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 182)6 φίο, ἔναν 'Αμβούργον 187)6, φόριον διά Κωνσταντίαν 177)6, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

Ἐν παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) ἀπό Κανα 9500 τόν. ὀλατος δι' ἔνα ιαπωνικὸν λιμένα 68)9 φίο, ὅμοιος φόρτωσις.

«ΝΤΟΡΟΣ» (Κοσταρίκης) ἀπό Τακοράντι 8500 τόν. μεταλλευμάτων δι' ὀμερικανούς λιμένας Ατλαντικού 10.50, φόρτωσις 5—25 Απριλίου.

«ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ» (λίμπερτο) ἀπό Τακοράντι 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' ὀμερικανούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 10.50, φόρτωσις 10—31 Μαρτίου.

«ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ» (λίμπερτο) ἀπό Όξελοσοντ 4.100 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Ανατολήν η Αγγλίαν 28)—φόρτωσις 1—15 Απριλίου.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (παναμ.) ἀπό Τακοράντι 9700 τ. μεταλλευμάτων ἔκαστον διά Νόρδερν ρέιντ 80, 10.50 φόρπ, μὲ δολ. 1.10 ἐκφόρτωτικαὶ καὶ φόρτωσιν 29 Μαρτίου—15 Απριλίου, τὸ πρώτον καὶ δολ. 10, μὲ 1.10 ἐκφόρτωτικαὶ καὶ μὲ φόρτωσιν 1—31 Μαΐου, τὸ δεύτερον.

«ΦΑΙΑΣ ΙΙ.» (παναμ.) ἀπό Γκουαγιούκονή η Πόνια 9000 τ. ὀρύζης εἰς σάκους δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 21 φίο, φόρτωσις 10—31 Μαρτίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΑΙΑΣ» (παναμ.) 10.100 τόν. δ.ω. (510.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9 ½ έως 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 έως 26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον ἀπό τὴν Εύρωπην εἰς Νότιον ή καὶ Ανατ. 'Αφρικήν 60)—, παράδοσις εἰς Ρόττερνταμ 15—25 Φεβρουαρίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αφρικήν.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 10.500 τόνων δ.ω. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 έως 25 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά την Εύρωπην 21 Φεβρουαρίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αφρικήν.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 10.500 τόνων δ.ω. (468.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 έως 26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά την Εύρωπην 21 Φεβρουαρίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς Νέαν 'Υόρκην.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» 10.500 τόνων δ.ω. (452.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον μὲ 10% επιπρόσθιης ἐκ Πλέιστ, μέσω Βραζιλίας, εἰς Εύρωπην 37)6, παράδοσις εἰς Μπουνέν 'Άιρες 10—31 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναμ.) 8664 τόνων δ.ω. (386.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18—19 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον μὲ 10% επιπρόσθιης ἐκ Πλέιστ, μέσω Βραζιλίας, εἰς Εύρωπην 37)6, παράδοσις εἰς Μπουνέν 'Άιρες 10—31 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς Αγγλίαν.

«ΑΙΓΑΙΝ Κ.» (σημ. ἄγγλη) 8100 τόνων δ.ω. (395.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9—9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 22 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον εἰς 'Αγγλίας εἰς Ανατολ. Μεσογείου 42)—, παράδοσις εἰς Νιούπορτ 2 Μαρτίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» 10.500 τόνων δ.ω. (495.007 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά τρεις μῆνας, δολ. 58.000 μηνιαίων, παράδοσις εἰς Νέαν 'Υόρκην 27 Φεβρουαρίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Νέαν 'Υόρκην.

«ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (παναμ.) 8664 τόνων δ.ω. (468.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18—19 τ. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον εἰς Μπουνέν 'Άιρες 10—31 Μαρτίου, ἐπαναπαράδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

«ΡΟΝΤΣΕΤΑΡ» (λίμερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Λιμενίου Μαρτίου—δρόχος Απριλίου.

«ΕΟΛΙΝΤΑ» (παναμ.) 8000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Λιμενίου Μαρτίου—δρόχος Απριλίου.

«ΜΥΡΤΙΔΑ» (όνδουρ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 10.000 τόν. πετρελαιοειδῶν δι' Λιμενίου Μαρτίου—δρόχος Απριλίου.

«ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΜΑΡ» (παναμ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 10.000 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ η νήσους τοῦ 'Ατλαντικού 165% ἐπὶ πλέον τῆς διάστασης έξι δόλων τῶν τομέων μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1954, μὲ 150% ἐπὶ πλέον τῆς διάστασης έξι δόλων τῶν τομέων μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1952.

«ΝΑΦΤΟΔΑ» (παναμ.) 9000 τ. πετρελαιοειδῶν συνεχῆ τοξίδια ἐξ δόλων τῶν τομέων μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1954, μὲ 150% ἐπὶ πλέον τῆς διάστασης έξι δόλων τῶν τομέων μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1952.

«ΝΑΦΤΟΔΑ» (παναμ.) 9000 τ. πετρελαιοειδῶν συνεχῆ τοξίδια μεταφορᾶς καυσίμων μέχρι τέλευτος 1952.

«ΧΡΥΣΑΝΘΟΗ» (λίμερ.) ἀπό Περσικού Κόλπου 9500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 170% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, μὲ φόρτωσιν Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 160% ἐπὶ πλέον τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 165% ἐπὶ πλέον τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 170% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 175% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 180% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 185% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) 11.500 τ. πετρελαιοειδῶν δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 190% ὥν τῆς διάστασης τοῦ ὀμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάρτιου.