

# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1952

Αρ. Φύλλου 406/165

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΘ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').  
ΑΡΙΘΜΟΣ 406/165

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΐΟΥ 1952

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Ζήτημα όχι άσήμαντον

Ναύλους ύψη ποτέρους τών κρατούντων πληρώνομεν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν σιτηρῶν ἐξ Ἀμερικῆς. Ναύλους καταθλιπτικῶς ἐπιβαρυντικούς καταβάλλει τὸ ἔσαγωγικὸν μας ἐμπόριον εἰς τὰ πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὸ Κόντινεντ. Διαπιστοῦται, τέλος, ὅτι τὸ ποστόν συμμετοχῆς τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφοράς ἀπό καὶ διὰ τὸ ἔξωτερικὸν εἰνε ἐλάχιστον, κατωτερον κάθε μετρίας εστω ἐπιδιώξεως ἐνὸς κρατούς ναυτικοῦ, ὅπως ἡ Ἐλλὰς.

Αὐτάς αἱ τρεῖς ἐπισημανθεῖσαι τελευτικῶς ἀπό τὰ πλοῖα σάτας περιπτώσεις εἰσι τὰς ἀνταρξίας καὶ διὰ ἀμέσου παρακολουθήσεως τῶν σχετικῶν μας ἔθνικας μεταφορᾶς ζητημάτων μας ὑποχρεώνουν νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τοὺς ἄφροδίους — ἀν ὑπάρχουν τοιοῦτοι — τὴν ἀνάγκην, ὅπως τὸ Κράτος ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικῶς τὴν ὅλην μεταφορικὴν ὑπόθεσην, τὴν τόσης ζητηκῆς διὰ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας σημασίας. Ἡ κακὴ καὶ τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς διασχείστις ἡ μᾶλλον ἡ πλήρης ἄγνωστας δύναμης τῶν ὀσσών σκανδαλώδως γύρω μας συμβαίνουν περὶ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερον, πολλὰ ζημιώνει τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν, ἐνώ ἐξ ἀντιθέτου πολλὰ τὰ κερδή θά προσεκούμενον ὣ συστηματικὸς ἔλεγχος καὶ ἡ συντονισμένη κατεύθυνσις.

Κάποιος λ. χ. ίδικος μας ὄμοδος θὰ ἔπειτε νὰ ἐλέγχῃ τοὺς ναύλους, ποὺ πληρώνονται ἀπό τὰ Ἀμερικανικὰ πιστωσεῖς διὰ τὰ ἐξ Ἀμερικῆς στιφορτία. Ἐφόσον εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγρούν οἱ ναύλοι εἰνε τῷρα κατὰ 40% ἔχουνται πάλι τὰς ἀξιουμένων ἀπό τὰ φορτηγά πλοῖα γραμμῆς, διατὶ νὰ φορτωνωται τοῦ σιτηρά μας κατὰ μερίδας ἐπὶ τὸν «λάινερ» καὶ νὰ χρεώνεται ὁ λογαρισμός τῆς πιστοδητικῆς μας μὲ ναύλους ὑπερμέτρων ὑψηλούς; Διατὶ ἀσυγκίνητοι νὰ βλέψωμεν τὴν ἐξάντλησιν αὐτῶν τῶν διάγων εἰς δολλαρία διαθεσίμων καὶ νὰ ἐπιτρέψωμεν εἰς τοὺς ἐπιθετίσοντας νὰ ἐκμεταλλεύωνται τὴν κρατικὴν ἀφέλειαν κατὰ τρόπον σκανδαλώδη πράγματι;

Εἰς πολλὰ ἔκατομμαριά δολλαρίων ἀνέρχονται οἱ οὕτω καταθληντες ναύλοι κατὰ τὰ ἔτη 1949 καὶ 1950, ὅπει καὶ πάλιν ἡ ναυλαγρού ἡ τοῦ χωρίης. Τότε κάποιος εὐφυτος ἐφοπλιστὴ ἀπεκόμισε κέρδη οὐδίγια. Θὰ τοῦ ἐπιτρέψωμεν καὶ τώρα νὰ ἐπαναλάβη τὴν τόσον ἀποδοτικὴν ἐπιχείρησιν τοῦ;

Κάποιος θὰ ἔπειτε νὰ ζητήσῃ νὰ πληροφορηθῇ ποῖος ναύλος κατεβλήθη διὰ τὰ μεταφερόμενα ἀπό διμήνου στιφορτία εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ποῖος θὰ δηναύτων νὰ πληρωθῇ ὃν ἐνσυλνετον ἐνά λιμένων ἐστον καὶ Ἀμερικανικὸν — ἀντὶ τοῦ ὄμοιοτου που καὶ μὲ τὰ αὐτὰ ἔξοδα «λάιμπερτο» η καὶ «βίκτορο» τοῦ ἐμφανιζόμενου μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ «λάινερ»! Ἡ διαφορὰ θὰ ἡ τοῦ σημαντική. Καὶ ὅμως, κατὰ περίεργον ἀν μη τὸ σύμπτωσιν, ὅλα σχεδὸν τὰ στιφορτία μας μεταφέρονται μὲ τὰ πλοῖα γραμμῆς. Τὸ διατὶ θὰ τὸ ἐπιληφορούτο τὸ Κράτος, ἀν ἐγγύτερον παρηκολούθει διὰ τῶν δργάνων τοῦ τὴν ὑπόθεσιν. Εἰς τοὺς κυκλους πάντων τῶν ἐξ ἐπαγγέλματος πασαστηρῶν πιστεύεται, διτὶ τὸ σκάνδαλον καὶ εἰς τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν ἐνυπάρχει.

Κάποιος ἐπίσης κρατικὸς ἄρμοδος θὰ ἔπειτε νὰ πασακολούθῃ τὰ ναυλολόγια τῶν «τράστο—διασκέψεων», τῶν ὅπιών τὰ σκάφη ἐξυπηρετοῦν τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερον μας ἐμπορίου. Ἡ ἀσύδουσια δὲν ἐπιτρέπεται, ὅταν τὰ ἔσαγούμενα προϊόντα μας, τὰ τόσον ἄλλων τὰς ἀκριβά, καθίστανται ἀκριβώτερα, λόγω ἀκριβῶν τῶν ὑψηλῶν ναύλων ποὺ ἀξιούνται ἀπό τὰς «διασκέψεις». Ἡ συμμετοχή εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς Μεσογείου—Κόντινεντ καὶ τῆς Ἐλληνικῆς γραμμῆς, αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἀνασταλτικὴν κάθε ἀπό μέρους τῶν ἔνων ἑταῖρων ὑπερβασίας θὰ ἔπειται νὰ είχε. Παραδείγμα τὴν Τουρκική γραμμή. Δὲν ἐδέχθη τελευταῖς νὰ ἔφαρμόσῃ τὸ ηδύμενον ναυλολόγιο της «Διασκέψεως», διτὶ διτὶ διοτί ἐπεδερύνοντας ὑπερμέτρων τὰ ἔσαγούμενα τουοκικά προϊόντα. Εἰς ἄλλην, τέλος, σελίδα γράφομεν καὶ διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς εὐρύτερᾶς συμμετοχῆς τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ιδίας ήμῶν μεταφοράς.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Δὲν ἐγγύριστε εἰς τὴν Ἐλλάδα καὶ ἡ ὑπόθεσις τῶν μεταφορῶν κατεύθεον διοχείστις ἀπό τὰ τόσα ἀλλά τῆς οἰκονομίας μας ζητημάτα. «Ἐλειψεν ὁ συντονισμὸς τῶν ἐπὶ μέρους ἐνέργειῶν διὰ τὴν μεταφοράν τῶν κρατικῶν ἔφοδίων, ἡ συστηματικὴ παρακολούθησις τοῦ μεταφορικοῦ κόστους τοῦ ἔξωτερον μας ἐμπορίου καὶ ἡ ἐπίμονος προσπάθεια — εἰς ὅλη τὰ κράτη καταβάλλεται — διὰ νὰ χρησιμοποιήθῃ τὸ ἔθνικὸν πλοίον εἰς τὰς ιδίας ήμῶν μεταφορᾶς καὶ ἔξοικονομηθῇ τὸ συναλλαγμα τῶν ναύλων. «Υπολογίζεται, διτὶ διὰ μόνας τὰς εἰσαγωγάς ἐκ τοῦ ἔξωτερον κατεβάλλειν ἡ Ἐλληνικὴ Οἰκονομία κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος περὶ τὰ 40 ἔκατομμαρια δολλαρίων. Εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἔνων σημαντικῶν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν περιήλθε τὸ τερά-

στιον αὐτὸ ποσόν. Κανεὶς δὲν ἐσκέφθη, πολὺ δὲ περισσότερον, δὲν ἐμπέτησε πῶς τὸ τόσον συναλλαγμα τὸ θὰ ἡτο ὀλιγώτερον καὶ πῶς ἡ συμμετοχὴ τῆς Ναυτιλίας μας κατ’ ηὔημένον ποσοστὸν εἰς τὰς μεταφορᾶς θὰ ἡτο δυνατόν νὰ καταστῆσῃ καὶ τὸ κόστος τῆς διακίνησεως τῶν εἰσαγωγῶν μας χαμηλότερον.

Ἀπὸ ἑταῖρον ἦδη ἐπιμένοντας μενευτήσαμεν, εἰς ὅτα ἀτυχῶς μὴ ἀκούντων, τὴν ἀνάγκην τῆς συστάσεως μιᾶς ἐπιτροπῆς μελέτης καὶ παρακολουθήσεως τοῦ μεταφορικοῦ μας προσδήματος, διὰ τὰ φορτία τούλαχιστον τοῦ ἔξωτερον μετοπορίου, διὰ τὰ ὄποια συναλλαγμα πολύτιμον, ἀνέχαρτήτης, κατοβάλλομεν.

Τώρα, ποὺ αἱ Ἀμερικανικαὶ πιστωσεῖς βασίνουν περιοιζόμεναι καὶ θὰ ἐλθῃ ἡμέρα, ποὺ λόγω ἐλλείφεως συναλλαγματος, διὰ σταθῆ ἀδύνατον νὰ καλύψουμεν στοιχειώδεις ἀνάγκας αὐτῆς τῆς διατροφῆς μας, διατὶ νὰ μὴ θλήσῃ ἡ Κυβερνησίς νὰ προσέξῃ ὅλως ιδιαιτέρως τὸ ὄχι ἀσήμαντον ζήτημα τῶν ναύλων διὰ τε τὰς εἰσαγωγάς καὶ τὰς έξαγωγάς; Τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας δὲν εἶνε μητρὸς τὸ ἄρμοδιον; Διατὶ αἱ υπηρεσίεις του νὰ μη ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν, ἐστω καὶ καθυστερημένην;

### Αἱ Ἐλληνικαὶ μεταφοραὶ

Τὸ στατιστικὸν δελτίον τοῦ Ο.Α.Π. ἐπὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατά τὸ 1951 μᾶς ἀποκαλύπτει, ὅτι ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία συμμετεποντει εἰς τὰς ἑκάτηραν μεταφορᾶς τῶν εἰσαγένετων διὰ τοῦ Πειραικοῦ λιμένος φορτίων μὲ ποσοστὸν μόλις 14.55%. Ἐπὶ συνόλου εἰσαγωγῶν 2.436.670 τόνων μετεφέρθησαν δι τὸν Ελληνικὸν πλοίων 354.543!

Ἐν ἀπουσίᾳ ἄλλων στατιστικῶν ἀναφερομένων εἰς τὸ σύνολον τῆς κινήσεως τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων, ιδιαιτέρως δὲ εἰς τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερον μας ἐμπορίου, ἀκρούμεθα εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῆς εἰσαγωγῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς, τοὺς συγκεντρούοντας ἄλλως τε τὰ 70 καὶ πλέον τοῖς ἐκατὸν τῶν Ἐλληνικῶν εἰσαγωγῶν, ἵνα διαπιστώσωμεν ἔνα θλιβερὸν πραγματί γεγονός διὰ τὰ σύνορα τοῦ Τόπου μας. Ἡ ναυτιλίη, ἀλλὰ καὶ τὸν πτωχὴν, Ἐλλὰς μὲ τὰ πολλὰ σκάφη καὶ τὴν βουμαστὴν ἐπίδοσιν εἰς τὰς θαλασσαὶ ἔργα, δὲν ἔχει κατορθώσει μεταπολεμικῶν νὰ διασφαλίσῃ ὑπέρ τῶν ἔμνων τῶν πλοίων οὐδὲ τὸ ημισυ τῆς μεταφορῆς τῆς κινήσεως μὲ τὸ ἔξωτερον. Σημαίνει τούτο, ὅτι χωρὶς ὑπερβολὴν ναύλων δεκάδων ἔκατομμαριών δολλαρίων καταβάλλονται εἰς ξένα πλοία, κατ’ ἀντίθεσιν πρὸς ὅ.τι εἰς ὅλα τὰ ἄλλα κράτη ἐπιδιώκεται καὶ παροποτοποιείται. Παντού βασικὴ εἶνε ἡ ἐπιδίωξις τῆς μεγαλυτέρας συμμετοχῆς τῆς ἔθνικης ἔκάστης χώρας ναυτιλίας εἰς τὰς ιδίας τῆς μεταφορᾶς. Εἰνε τὸ ἄλλα κάθε ναυτιλιακῆς προσπάθειας, ιδιαιτέρως δὲ διὰ χώρας, ὅπως ἡ Ἐλλὰς, μὲ τὸ σημαντικὸν ἐλειμμα τοῦ ἔπιποτον τῆς οἰστραγίου.

“Οταν τὰ πλοῖα μιᾶς χώρας συμμετέχουν εὑρύτερον εἰς τὰς μεταφορᾶς τῆς, συναλλαγμα ἔσοικονομεῖται, τὸ ἔθνικὸν πλοίον καθίσταται ἀμειωτέρων ὑπρογονον τῆς ἔθνικης οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ ἀποδούνται πλέον ἀποδοτικὴ ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν κίνησιν τῆς ἔγχωριον

“Ἀν λ.χ. ἀντὶ τῶν μεταφερεβόντων 354.543 τόνων εἰσήγοντο διὰ τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων τριπλάσια φορτία, αἱ 442 ποσοστεγίσεις ἐμφόρων Ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς θὰ ἡσαν περισσότεραι, ὑπερχίλιαι ἴσως. Ναύλοι, κατὰ πρόχειρον ὑπολογισμόν, δέκα ἔκατομμαριών δολλαρίων, θὰ εἰσεπράποντο ἀπό τὸν Ελληνικὰ πλοία, ὑπὸ ὡρισμένας δὲ προπούθεσις ἀδιόλογον ποσοστὸν τῶν ναύλων αὐτῶν θὰ ἐδοπανόται εἰς τὸν Πειραιά. Τὰ πλοῖα πολλὰ ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν των — ἐπισκευάς καὶ προμηθεία — εἰς τὴν πειραικὴν ὁγοράν θὰ ἐκάλυπτον, ἐνώ καὶ τὰ πληώματα θὰ ἐπεσκέπτοντο συχνότερον τὰς οἰκογενείας των, εἰς δραχμές δὲ θὰ ἐλαύνονται τὴν ἔξοφλησην τῆς μισθοδοσίας των. Δὲν τὸ ἀντεμετώπιστον τὸ ποσόν, μὲ τὸ πλείστην τῶν πολλῶν ὑπέρ της οἰκονομίας μας ισοζυγίου, δὲν τὸ ἀντεμετώπιστον τὸ ποσόν, μὲ τὸ πλείστην τῶν πολλῶν ὑπέρ της οἰκονομίας μας από τὸν συνυπότερον.

Δείγμα ἀπό τῆς ἀσυναρτησίας, ποὺ μαστίζει κάθε οἰκονομικὴν ἐκδήλωσιν εἰς τὸν μακάριον αὐτὸν Τόπον, ἀποτελεῖ καὶ ἡ ὑπόθεσις τῆς φυγῆς τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου ἀπό τὰς ἑθνικὰς μεταφορᾶς. Προτοδεμικῶς, ὅτε πληρεῖσται στατιστικά παρείχονται καὶ διά τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ὅλα σχεδὸν τὰς εἰς χώρα τούλαχιστον ἔχωντες φορτία — σιτηρά καὶ γαϊάνθρακες — καὶ ὅλα τὰ ἐντεῦθεν φορτωνόμενα μεταλλεύματα μετεφέροντο δι τὸν Ελληνικὸν φορτηγῶν. Ἡ προστάθεια τότε ἀπέβλεπε νὰ συμμετάσχῃ ἡ σημαία μας καὶ εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν εἰσα-

γομένων και έξαγομένων φορτίων διά τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Τώρα, παρά τὸ γεγονός τῆς ἀμέσου ανάγκης ὅπως ἀναπτύξωμεν καθε παραγωγικὴν δυνατότητα παρά τὸ τεράστιον ἔλειμμα τῶν ἔξωτερικῶν μας πληρώμων, ἀγνοούμενον μίαν πηγὴν ἔργου θετικῶς παραγωγικοῦ — ἀδαπάγου — σημειωτέον — διά τὸν προϋπολογισμὸν και παραβλέπομεν μίαν ἀπὸ τὰς βασικὰς προϋποθέσεις ασκήσεως ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

### Οι ναῦλοι διὰ τὴν Ἑλλάδα

Εἰς συμπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρω παραπτήσεων, διὰ τὸ ὑψηλὸν μεταφορικὸν κόστος τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγομένων φορτίων, προβάλλεται καὶ ἡ ἔξις ἐπὶ πλέον ἀπόρια: Διατὶ δὲν ἥθελσε ποτε κανεὶς ἄρμοδιος νὰ ἔξετάσῃ τοὺς λόγους ποὺ καθιστοῦν ἀκριδῶν τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς καὶ διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία — τοὺς γαιάνθρωπας καὶ τὰ σιτηρά — μὲ προορισμὸν τοῦ λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἢ ἄλλον τίνα κύριον Ἐλληνικὸν λιμένα; Καὶ διατὶ δέχονται δόλοι μοιραλτρικῶν μίαν κατάστασιν, τόσον ἐπιζημιού εἰς τὴν Οἰκονομίαν καὶ κατανάλωσιν τοῦ Τόπου μας;

Ἐχομεν ὑπὸ ὄψιν μας τὰς τελευταῖς ναυλώσεις διὰ τὸν Πειραιά. 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ναυλους διὰ τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας — ὅχι τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Σαβάνναν, ἀλλὰ τοὺς δυτερεύοντας τῆς Ἀδριατικῆς — οἱ ναυλοὶ διὰ τὸν Πειραιᾶ εἰναι αἰσθητὸς ὑψηλότεροι, λαμβανομένων ὑπὸ ὄψιν καὶ τῶν ἀποστάσεων. 'Ἡ χρονίζουσα ἐκφόρτωσις καὶ τὰ ὑψηλὰ ἐκφορτωτικὰ εἰναι, κατὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυλομεστίτας, αἱ κύριαι ἀφορμαὶ. Καθιστερούν πολὺ τὰ πλοία καὶ εἰς ἔξοδα μεγαλύτερα ὑποβάλλονται. 'Ο ναῦλος τελικῶς θὰ τὰ πληρωσῃ. 'Ο ἐφοπλιστὴς πρὸ πάσης ναυλώσεως ὑποδογίζει καὶ τὰς δαπάνας καὶ τὰς ἡμέρας τῆς ἐκφορτώσεως.

Ἀν τὸ Κράτος — ὅπως θὰ ἔπειται — συνεκινεῖτο μὲ τὰς τοιούτου εἶδους ὑποθέσεις — ἀλλοῦ ἀποτελοῦν ἔνα ἀπὸ τὰ κύρια μελῆματα τῶν ἄρμοδιων ὑπηρεσιῶν — θὰ διενήργει ἔρευναν ἐμπεριστωταμένην ἐπὶ τοῦ δόλου ζητημάτων καὶ θὰ ἔμελται τὰ μέσα τῆς ἐπιλύσεως τοῦ.

Διατὶ, λ. χ., ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς νὰ ἔχῃ ὡς συνήθειαν (ισο δὶ ποτο) τὴν ἐκφόρτωσιν 750 ἢ 500 τόνων γαιανθρακῶν ἡμεροσίων; Διατὶ συχνά, ὅταν συμπέσῃ νὰ ἐκφορτώνωνται δυο ταύτοχραν φορτία, νὰ παρουσιάζεται ἐλλειψις φορτηγίδων; Δὲν θὰ δυνατὸν τῆς ὀξεῖσις τῆς ἡμεροσίας ἐκφόρτωσεως μέχρι 1200 τόνων χωρὶς τὰ γνωστὰ ἔξτρα; Αὐτὰ δλα τὰ ἔρωτήματα προβάλλονται ἐκ τοῦ προχειροῦ διὰ να ὑποδειχθῶνται πρὸς ποια σημεῖον θὰ ἐστρέφετο ἡ ἔρευνα εἰδικῶτερον διὰ τοὺς γαιανθρακας.

Διὰ τὰ σιτηρά, ἐπισης, ἵσως δὲ καὶ διὰ τὰ πετρέλαια θὰ ἔπειται νὰ ἐκταθῇ τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν ἀξιόλογα θὰ είναι τὰ συμπεράσματα.

### Τὸ "δίς ἔξαμαρτεῖν,"

Τὰς ἡμέρας αὐτὰς πρόκειται νὰ συζητηθῇ μεταξὺ τῶν ἄρμοδιων ἐκπρόσωπων τῶν χωρῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου, τὸ ζῆτημα τῆς ὑπαγωγῆς ἐν περιπτώσει πολέμου τῶν ἐμπορικῶν στόλων ὑπὸ τὴν κοινὴν συμμαχικὴν διαχείρισιν.

Πρόκειται, δηλαδή, βάσει τῶν ἀνειλημμένων παρ' ὅλων τῶν κρατῶν — μελῶν τοῦ NATO ὑποχρεώσεων, διὰ τρίτην φορᾶν νὰ παραχωρήσῃ καὶ ἡ Ἑλλὰς τὰ ἐμπορικὰ τῆς πλοιού διὰ τὴν κοινὴν ὑπόθεσιν. Διότι δύμας τὸ παρελθόν ἀρκετά μᾶς παρέσχε πικρὰ διδαγματα, δὲν θὰ πρέπει καὶ πάλιν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία νὰ θυσιασθῇ ἄνευ ὅρων, ἀντὶ πινακίου φακῆς εἰς τὸν βωμὸν τῆς συμμαχικῆς ὑποθέσεως. Πρὸ πάσης συγκατοθέσεως εἰς τὰς ἀποφάσεις τῶν μεγάλων μας συμμάχων ἐπιβάλλεται νὰ διασφαλισθεῖ: 'Ο τρόπος τῆς διοικήσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων αὐτῶν, ἡ ἀσφάλισίς των κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου, ἡ καταδολὴ ἐλευθέρων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀπόζημωσεων καὶ τέλος — τὸ και ὅτι σημαντικῶτερον — ἡ ἐν καιρῷ ἀντικατάστασις τῶν ἀπωλειῶν διὰ τὰς ἔτη τῶν προτέρων ἀναληφεῖς τὰς ρητῆς ὑποχρεώσεως δημοσίου τὰς Ἀγγλικὰ καὶ τὰς Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα δεκχούν τὰς Ἑλληνικὰς παραγγελίας κατὰ ὀπόλουν προτεραιότητα ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δρους, ὑπὸ τοὺς πότιους θὰ ἔξετελοντο αἱ παραγγελίαι καὶ τῶν ιδικῶν τὸν ἐφοπλιστῶν. 'Ἡ ἀγόρα ἐπίσης πλοίων Ἀγγλικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστᾶς θὰ πρέπει νὰ παραμεινεὶ ἐλευθερία, ἵνα ἡ Ναυτιλία μας ἐπιτύχῃ τὴν ταχείαν ἀποκατάστασιν τὰς. 'Ο.τι συνέδη μετὰ τὸν πρώτων καὶ τὸν δευτέρων πόλεμον εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως δὲν πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ. 'Ἡ ἀνευ ὅρων παραχωρήσεις τῆς Ἑλληνικοῦ τονάκ μᾶς ἔζημιωσεν ἀπίστευτα πολλά. Χωρὶς τὰ «λίμπερτος» η ναυτικὴ Ἑλλὰς θὰ είχεν ἕδη περιέλθει εἰς πλήρη κατάστασιν ἀφανισμοῦ. Οἱ Ἀγγλοι δὲν μας ἐπέτρεψαν, μετὰ τὸν πόλεμον, νὰ ἀγοράσσωμεν σύτε ἐν, ἐστω καὶ παρήλιοκον, φορτηγόν, ἐνώ εἰς αὐτοὺς παρεχωρήθησαν τὰ σκάφη μας, ἀνευ ὅρων δυστυχῶς.

Τώρα τὸ δίς ἔξαμαρτεῖν δὲν δικαιολογεῖται. Θὰ ἀπετέλει πράξιν

προδοσίας κατὰ τῶν συμφερόντων τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τοῦ ἀμεσωτέρου συμφέροντος τῆς οἰκονομίας τοῦ Τόπου μας. 'Ἄν ὁ κ. Τσουδερός πανικοδλήτος εἰς τὴν Κρήτην τῷ 1941 ἔχαρι σε τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον εἰς τοὺς συμμάχους, τώρα ἡ Κυβέρνησης ἔχει ὅλη τὴν ἄνευν νὰ διαπραγματευθῇ τὴν ὑπόθεσιν, διασφαλίζουσα τὸ μέλλον τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

### Τὰ παναματικά

Περίεργοι καθυστερήσεις, ἀν μὴ καὶ δυσχέρειαι προβάλλονται ἀπὸ τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Παναμᾶ προκειμένου νὰ δοθῇ ἡ τυπικὴ ἄδεια παλῆσεως εἰς ἔνους σκάφους. 'Εσημεώθησαν περιπτώσεις καθυστερήσεως μηνών, μὲ ἀποτελεσματικά νὰ χαθῇ ἡ εὐκαιρία τῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου. Αύται ἀκριδῶς αἱ καθυστερήσεις πρέπει νὰ ἐμβαλοῦν τοὺς ἐνδισφερομένους ἐφοπλιστὰς εἰς κάποιαν ἀνησυχίαν. Μετὰ τὰ δεξαιοντολογία, διὰ τὰ ὄποια, ὡς γνωστόν, προσπατεῖται ἡ ἔγκρισις τῆς ὀδειας από τὸ 'Αμερικανικὸν Στείτ Νηπόρτεμεν, φαίνεται, ὅτι διὰ τὰ ἐπιβατηγά παρουσιάζονται αἱ μεγαλύτεραι καθυστερήσεις. 'Ισως καὶ δι' αὐτὸν νὰ χρειάζεται ἡ συγκαταθεσις τῆς Οὐασιγκόνων.

Ἐχουμεν ὑπὸ σηματοδοσίας, πράγματι, πληροφορίας, ὅτι απὸ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησην ἀντιμετωπίζεται ὁ τρόπος μὲ τὸν ὄποιον θὰ χρησιμοποιηθοῦν ἀπὸ τὰς δυναμίες τῆς Δύσεως τὰ πολλὰ πλέον Παναματικὸς σκάφη, ἐν περιπτώσεις πολέμου. Τὸ ἐνδεγόμενον αὐτὸν ἀπετέλεσεν συνητήσεων μεταξὺ τοῦ Παναμᾶ καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Λέγεται, ὅτι θὰ μεταφερθοῦν καὶ αὐτὸς εἰς τὴν δύναμιν τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν χωρῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφώνου. Θα, τύχουν τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως μὲ τὰ σκάφη καὶ τῶν ἄλλων συμμάχων σηματιών. Διερωτώμεθα ὅμως μέχρι ποιου σημείου δυνατοῦν νὰ φθάσουν τὰ κυριαρχικὰ δικαιαίωματα τοῦ Παναμᾶ ἐπὶ τῶν ἑκατὸν γηπολιγμένων σκαφῶν, ἔνους πλοιοκτησίας. 'Ημορει, δηλαδή, νὰ φθάσῃ ὁ Παναμᾶς καὶ μέχρις ἀπαγορευσέως τῆς μεταφορᾶς των εἰς ἄλλας σημαίας; Θα θελήσῃ διὰ τὴν περιπτώσεις πολέμου γὰρ ἐπιτάξῃ τὰ ὑπὸ τὴν Παναματικὴν σκάφη μεταφέροντα τὰς καὶ ὅταν θὰ ἀντιληφθοῦν, ὅτι ἡ σημαία τῆς Πατρίδος των ἡπο τὸ πορέχουσα τὴν μεγαλύτεραν ἀσφάλειαν.

### Τὰ ἔργα εὔποιίας

Τὸν τελευταῖς αὐτοὺς μῆνας πολλὰ εὐτυχῆ γεγονότα, κοινωνικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς μορφῆς, ἔλαβον χώρων εἰς τὸ στενότερον περιβάλλον τῆς Ελληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας τοῦ ἔξωτερικοῦ. Γάμοι οἱ ἀπελεύθησαν μεγαλοπρεπεῖς εἰς τὴν Νεά Υόρκην καὶ τὸ Λονδίνον καὶ καθελκύσανται ναυπηγικῶν κολοσσῶν, μὲ ἀναδόχους ὑψηλὰ πρόσωπα, ἥλθον νὰ ἐπισφραγίσουν τὴν ἀνησυχίαν τοὺς ἔνους πλοιοκτήτας, τοὺς ιδιοκύνους μας κυρίων. Εὐχόμεθα νὰ μὴ εἴναι πολὺ ἀργότερα εἰς τὸ παρελθόν γὰρ οἰσθανθῆ τὴν ἐνδόμυχον χωρὶς νὰ προέλθῃ χορηγὸς ὑπὲρ γενικωτέρων κοινωφέλων σκοπῶν, εἰχε πρὸ καιροῦ ὑποδειξη δι' ἐπιστολῆς του, δημοσιευθείσης εἰς τὰς στήλας αὐτάς, μίαν μήποτε πράγματι σκεψιν. Συνεπίστεον εἰς τοὺς τυναδόφους του, ὅπως μή λησμονούν καὶ τὴν εὔποιαν κατὰ τὰς στιγμὰς ἔνος εὐτυχούς δι' αὐτοὺς γεγονότος.

Εἰς τὰς πολυτελεῖς λ. χ. αἰθουσας τοῦ 'Γουωλντορφ—Αστόρια' τῆς Νέας Υόρκης, ἐν μέσω περιβάλλοντος πρωτοφανούς χλιδής καὶ λαρπρότητος, ἐτέλεσθησαν πρὸ διμήνου οἱ γάμοι γνωστού βιομηχάνου ἐξ Ἀθηνῶν, μεταπολεμικῶς κατελθόντος πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ πολύφερον νόμφην ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας. Εἰς τὸ Λονδίνον ἐπίσης ἐτέλεσθησαν οἱ γάμοι τῆς θυγατρούς ἀλλού πλουσίου βιομηχάνου-ἐφοπλιστοῦ έκ Σύρου μὲ τὸν υἱὸν 'Ελλήνος ἐφοπλιστοῦ.

Ἐδιπτανθῆσαν, δὲν μη ἐσταταλήσουσαν, πολλά, πάμπολλα κατὰ τὰς δεξιώσεις, ἀπὸ μέρους τῶν οἰκογενειῶν τῶν νεονύμων πρὸς τὰ παιδιά τῆς ἀναποτοληγείστης ὑπαίθρου ή δὲν ὅλη τινὰ φιλανθρωπίκην ἐπιτίθειν δὲν ἐκρίθην δυστυχῶς, ἐπιβελημένη. 'Ελησμονήθη, ἀρργε, ή Γεννέτειρα; Δέν θὰ ήσαν μήποτε περισσότερον εὐτυχεῖς οἱ γονεῖς καὶ αὐτοὶ οἱ νεόνυμφοι, ὅταν διησθάνοντο, ὅτι ἡ ἀνακούφισις ἀπὸ τὸν τόσην δυστυχίαν ἐσκορπίσθη καὶ εἰς τὴν Πατρίδα, ἐνα σύτοι τρισδιδοῖς έξων τὰς στιγμὰς τοῦ γαμήλιου τῶν ἑορτασμοῦ;

Ἄπο τὰς ἔσχαρας τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγείων καθειλκύσθησαν τελευταῖς πλωτὰ μεγαλήρια διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων-ἐφοπλιστῶν. Δῶρα βαρύτημα προσεφέρθησαν εἰς τὰς ἀναδόχους κυρίας, αἵτινες χαρίν καὶ μόνον ἐπιδείξεως ἐπελέγησαν μεταξὺ τῶν κυκλῶν τῆς ἀνωτέρως ἀριστοκρατίας. Κανεὶς ὅμως ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν δὲν ἐσκέθη, ὅτι ἔδω εἰς τὴν 'Ἑλλάδα ὑπάρχουν νοσοκομεῖα χωρὶς φάρ-

## GENERAL SHIPPING AGENCY E. ARVANITOPOULOS SHIPPING AGENTS & BROKERS CLEARING & FORWARDING AGENTS

**PORT-SAID**

SULTAN HUSSEIN QUAY—24  
P.O.B. 394

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

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

**SUEZ**

P.O.B. 1



τὰ ἀπρόσπτα, ποὺ θὰ φέρουν πρὸς τὰ κάτω ἀκόμη περισσότερον τοὺς ναῦλους, λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας συστολῆς τῶν παγκοσμίων συναλλαγῶν.

### Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

Εἰς πρόσφατον ἐγκύκλιον του 'Αγγλικὸς Μεσιτικὸς Οἶκος ὑπολογίζει, ὅτι ὑπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν τῶν ναῦλων ή ἀξία τοῦ Παναμαϊκοῦ λίμπερτο — τοῦ προσφορώτερου διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς — κυμαίνεται γύρω τῶν 375 χιλιάδων λιρῶν, ἔναντι τῆς προ μηνῶν ἀνωτάτης πραγματοποιηθείσης τιμῆς τῶν 600 χιλ. λιρῶν.

'Αγορά τις δὲν ἔλαβε βεβαίως χώραν, ὥστε νὰ ὑφίσταται θετικόν τι στοιχείον ἐκτίμησεως ἐπακριβούς τῆς σημειωθείσης ἐκπτώσεως. Πιστεύεται, πάντως, ὅτι εἶναι δύναται ἡ πρόσκτησις ἐνὸς λίμπερτο καὶ εἰς τιμὴν κατωτέρων τῶν 375 χιλ. λιρῶν, ἀν υπάρχει θετικὸς ἀγοραστής. Διὰ τὰ μεγαλυτέρας ἡλικίας σκάφη ἡ ἐκπτώσης ὑπολογίζεται μεγαλυτέρα.

Η πορεία τῶν ναῦλων κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας θὰ ἔχῃ ἄμεσον τὴν ἐπίδρασιν τῆς καὶ ἐπὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. 'Αν τὸ φθινόπωρον, ὅπως προβλέπουν οἱ παραπτηράται, ή ναυλαγοράς ἀναλάβῃ πῶς ἀπὸ τὴν σημειρινήν της χαλαρότητα, οἱ τιμαὶ τῶν πλοίων θὰ ἀνέλθουν ἀσφαλῶς. Κατὰ τὴν διάρκειαν δύναται τοῦ θέρους ἡ ἀπραξία καὶ ἡ ἐπιφύλαξις θὰ διατηρηθοῦν.

### Κρίσις ἡ ἀπλῆ συστολή;

'Ο παρὰ τοῦ 'Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου' τοῦ Λοιδίνου καὶ μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948, καταρτίζομενος ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατέθησε κατὰ Μάρτιον τρέχ. Ἐπούς εἰς τὰ 137.7% καὶ ἡτο ὁ κατώτερος σημειώθησε ἀπὸ τοῦ Δεκέμβριον 1950, δὲ υπελογίζετο εἰς τὸ 155.7%. 'Η ύψηλοτέρα μορφὴ τοῦ ναυλοτιμάριθμου ήτο 203.8, κατὰ Μάρτιον τοῦ 1951.

'Ο περιορισμὸς τῶν δι' ἕυρώπην γαιανθρακοφορτίων καὶ ἡ ἐπιβολὴ δραστικῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν ἀπὸ τὰς χώρας τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας αἰτίνες καὶ προεκάλεσαν τὴν ἀναστολὴν τῶν ἀθρώπων χρονοναύλωσεων ἀπὸ τὰς ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν, θεωροῦνται ὡς οἱ κυριώτεροι παράγοντες τῆς ὑποτίμησεως τοῦ ναυλοτιμάριθμου. Τελείως ἀντετράφησαν οἱ δροὶ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1951 μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1952. Τότε, οἱ φορτωταὶ ἀνεύρισκον μετὰ δυσχερείας εἰς τὴν ἀγορὰν τὸ πλοῖον, διὰ νὰ μεταφέρουν τὸ φορτίον των, ἐνῷ σημερίνος οἱ ἐφοπλισταὶ ἀναζητοῦντο τὸ φορτίον καὶ διακατέχομενοι ἀπὸ κάποιον δύσιν πανικού, σπεύδουν ν' ἀναλάβουν μακροχρονίους υποχρεώσεις διὰ τὰ σκάφη τῶν διὰ τὴν μέχρι τούλαχιστον τοῦ φθινοπώρου χρονικήν περιόδουν.

Οἱ παραπτηράται τῆς ναυλαγοράς θεωροῦνται τὴν σημειρινήν της ἐκπτώσιν, ὡς ἀποδίδουσαν πλήρως καὶ τὴν δισκούλων κατάστασιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Δὲν πρόκειται — λέγουν — περὶ κρίσεως, ἀλλὰ περὶ ἀπλῆς συστολῆς τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν. 'Η προστάθεια δὲν δύναται τῶν εὐωταϊκῶν χωρῶν, ὅπως προλάβουν τὸν νομισματικὸν πληθωρισμόν, προεκάλεσε τὴν δυσκαμψίαν εἰς τὰς συναλλαγάς, πτώσιν εἰς τὰς τιμὰς δύνων τῶν πρώτων ψώλων καὶ περιορισμὸν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως. 'Ανεξαρτήτως δθεν τῶν διλγυάτερων μεταφορῶν τοῦ γαιανθρακού, εἰς τὴν συστολὴν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος δέοντος νὰ ἀναζητηθῇ ἡ σημειρινή εἰς τὴν ναυλαγοράν χαλαρότης.

Οἱ κρατούντες ναῦλοι θεωροῦνται ὡς ἀντικαποτρίζοντες τὴν πραγματικότητα. 'Ο κίνδυνος δύμως ἐνυπάρχει κυρίως εἰς τὴν ἔντασιν τῶν κατὰ χώρας περιοριστικῶν μετρών, ἐνῷ έπι παραστήλου τὸ διαθέσιμον τονιά διὰ καθίσταται ὅγκωδεστερον. 'Ισως νὰ φάσουν τότε οἱ ναῦλοι εἰς ἐπιπλέκτης κρίσεως, δύοις οἱ πρότοις ἐκείνην ποὺ ἐγκύρωσεν η φορτηγὸς ναυτιλία κατὰ τὸ πρώτον ἑξάπτυνον τοῦ 1950.

Λεπτομέρεστερον ἡ μηνιαία πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1948) δείκνυται εἰς τὸν παρατίθεμένον πίνακα:

Μήνες	1949	1950	1951	1952
Ιανουάριος .....	87.1	72.8	151.9	163.9
Φεβρουάριος .....	100.5	75.5	164.7	157.3
Μάρτιος .....	95.0	75.8	180.6	137.7
Απρίλιος .....	94.6	74.4	176.8	—
Μάιος .....	99.7	71.4	203.8	—
Ιούνιος .....	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	—
ΕΤΗΣΙΟΣ: .....	82.3	84.0	173.7	—

### Ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις

'Απὸ μηνῶν πολλῶν δὲν ἀπτησιχλήθησαν αἱ στηλαὶ αὐταὶ μὲ τὸ τὸν προσφίλες θέμα τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν. Δὲν υπῆρχον πρὸς ἀνακοίνωσιν τὴν πληροφορίαν τινὲς ἐνδιαφέρουσαν. 'Ο νόμος 1864/51 ἐτέθη πράγματι ἀμεσως εἰς ἐφαρμογὴν. Αἱ προβλεπόμεναι ἐπιτροπαὶ καὶ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ἔκανε συνεστήθησαν, αἱ γραφειοκρατικαὶ δύναται διαταπτωσεῖς, αἱ τείνουσαι νὰ καταπίνουσι εἰς τὸν Τόπον μας κάθε δημιουργικὴν πρωτοβουλίαν, ἐκινδύνευσε νὰ συνθίψουν καὶ τὴν πραγματοποίησιν τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν. 'Ἐπρεπε νὰ ἀπλολογίωθῃ ὁ κριθεὶς ὡς κατάλληλος χώρας παρὰ τὸν 'Ασπρόπυργον τῆς Ἐλευσίνος. 'Ἐπρεπε νὰ ἀντιμετωπισθοῦν αἱ ἀντιδράσεις καὶ νὰ μὴ παρέλθουν αἱ προθεσμίαι τοῦ νόμου διὰ τὴν ἐκτίμησιν τοῦ γηπέδου καὶ τὴν καταβόλην τοῦ τιμῆτας. 'Ἐπρεπε νὰ γίνη ἡ προκρυψίς τῆς δημοπρασίας διὰ τὴν σύνταξιν καὶ τὴν ὑποδολήν τῶν ὀρχιτεκτονικῶν σχεδίων. 'Ἐπρεπε νὰ συσταθῇ ἡ 'Ἐπιτροπὴ Ἐλεύσην αὐτῶν, νὰ διατρέψωμεν τὰς ἀναγκαῖας προθεσμίας διὰ νὰ φθάσωμεν, τέλος, εἰς τὴν προκήρυξιν τοῦ διαγωνισμοῦ πρὸς ἀνάληψιν τοῦ ἔργου τῆς ἀναγέρεσως τῶν κτιρίων.

'Ἡδη ἡ ἀπλολογίωσις συνετελέσθη. Τὰ ὀρχιτεκτονικὰ σχέδια διὰ τὰ κτίρια τῶν σχολῶν Πλοίων καὶ Μηχανικῶν θὰ ἔχουν ὑπόδημη μεταξὺ μηνᾶ ἀκριβῶν — μέχρι τῆς 15ης 'Ιουνίου — καὶ ἡ 'Ἐπιτροπὴ Βραβεύσεως τοῦ καλυτέρου ἐξ αὐτῶν θὰ ἐκδοθῇ τὸ πρόσμα τῆς ἐντὸς διμήνου ἀπὸ σήμερον. 'Ἐλπίζεται, ὅτι κατὰ μῆνα 'Οκτώβριον ὁ θεμέλιος λίθος θὰ ἔχῃ πλέον τεθῆ καὶ ὅτι αἱ σχολαὶ θὰ λειτουργήσουν ἀπὸ τοῦ σχολικοῦ ἔτους 1953.

'Εχουμεν βέβαιος νὰ σημειώσωμεν καθυστέρησιν μεγάλην εἰς τὴν διενέργειαν τῶν διατυπώσεων. 'Εξάμηνον, τούλαχιστον, ήναλόθη μεταξὺ τῶν γραφειοκρατικῶν συμπληγάδων. Εἰς τὸ ἀνοικτὸν δύμων πέλαγος ἀνήγθημεν πλέον. Αἱ Σχολαὶ ἔντονος τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ ἀνεγερθοῦνται, θὰ είναι πλέον πραγματικότης. Είνε τόσον σπουδαῖον τὸ ἔργον, τόσον ἀναγκαῖον διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως, ὥστε καὶ ἡ ἐπελθούσα καθυστέρησις νὰ δικαιολογήται. 'Ἡ ναυτικὴ 'Ἐλπίς' ἀπὸ πολλῶν δεκάδων ἔτων ἀνέμενε τὰς Σχολαῖς τῆς.

'Δὲν θέλουμεν ἀπὸ τοῦδε νὰ ποιούσαις ποιότημον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας διὰ τῶν Σχολῶν αὐτῶν θὰ ἐπιτελεσθῇ. Συγκρατοῦμεν τὸν υπεροεκειλίζοντα ἐνθουσιασμόν μας διὰ δύλιγον ἀκόμη χρόνον. Τὰ κτίρια τοῦ θα είναι ἀνάλογα τοῦ μεγάλου σκοποῦ. Τὰ σχέδια ἔντονον καὶ δημοσίευθυν διὰ νὰ πληροφορηθῶνται καὶ οἱ ἀμεσως ἐνδιαφερόμενοι, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, τὴν καταβαλλούσαν διὰ τὴν ναυτικήν ἐκπαίδευσιν προσπάθειαν.

'Τὰ διαβέσιμα κεφαλαῖα (240 χιλ. 'Αγγλικῶν λιονῶν) κρίνονται ἐπαρκῆ διὰ τὴν ἀνέγεισιν τῶν κτίριων, ἵσως δὲ καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν των εἰς δρόγανα καὶ μηχανήματα. Θά χοεισθῇ πάντως ἡ ἀρωγὴ τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου διὰ τὴν ὀγκόν τοῦ ἀπειλευτικοῦ πλοίου, διὰ τὰ συνεργεία τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, ἐν ταύτῳ δὲ καὶ μία μικρὰ ἐποίεις διὰ νὰ λειτουργήσουν αἱ σχολαὶ ἀρτίως καὶ ἀποδοτικά. Τὸ Κράτος θὰ ἐπιτελέσῃ καὶ αὐτὸν τὸ καθήκον του, δημοσίεις καὶ τώρα τὸ ποτάπετε διὰ τὴν Σχολὴν τῆς 'Υδρας.

'Όλλα' ἂς περιμένωμεν τὸν θεμέλιον λίθον. 'Ἐχομεν δολον τὸν καιρὸν νὰ συζητήσωμεν τὰ τῆς λειτουργίας τῶν Σχολῶν.

### Τὸ νέον υπερωκεάνιον

'Ἄπὸ μηνῶν ἥδη ποέπει νὰ ἔχῃ εἰς κείμενα τοῦ δ. κ. Κρασαδάκης υπόμνημα τῆς ένδιαφερούσαν εφοπλιστῶν διὰ τὸ υπὸ νομήσυν οὐπερωκεάνιον τῆς γραμμῆς Νέας 'Υόκος. Ζητοῦν τὴν ρύθμισιν ώρισμένων τυπικῶν ἐπολογίων τῆς ζητημάτων, ἀφούντων τὴν ἐκμετάλλευσιν του υπὸ τὴν Κυανόλευκον.

'Ο δ. κ. Βενιζέλος ἔλαβε πρῶτος γνῶσιν τοῦ υπουργήματος καὶ ἀπέστειλε τούτο πρὸ τελικῆν μελέτην εἰς τὸ Συντάγμα καὶ τὸν δ. κ. 'Υπουργοῦ, ἐνῷ θὰ ἐπρεπε νὰ είχον ἥδη καθορισθῇ αἱ προϋποθέσεις διὰ νὰ εύτυχη η σημαία μπορεῖ νὰ κυματίσῃ ἐπὶ τοῦ νεοτεύκτου υπερωκεανίου.

'Φόβειν, δηλαδή, τὰ δημάρτινα τοῦ σκανδάλου ἡ ἐπιδεικνυομένη ὀδιαφορία διὰ διάποτε τὰ ζωτικώτερα ζητημάτα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Οἰκονομίας μας. 'Ο δ. κ. Κρασαδάκης παρακαλεῖται νὰ ἐπιτελέσῃ ἀμέσως τῆς υποθέσεως. 'Αρκετά ἔχονται. 'Κάπου θὰ ἔχῃ π. α. ρ. π. ε. σ. ε. i καὶ τὸ υπόμνημα. 'Ἄς φροντιστὴ δ. κ. 'Υπουργός νὰ τὸ ἀναζητήσῃ, μετξέν, ἵσως, τῶν ἐγγράφων αὐτοῦ τοῦ ιδιαίτερου του γραφείου. Θά περιμένωμεν.

## ANTIRALL IMEX CORP.

### SHIP SUPPLIES

200 HUDSON STREET

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

AI EYTHNOSTERAI TIMAI.

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

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

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

## Δίκαιον αἴτημα

<sup>1</sup> Αντιρρήσεις λέγεται δι της προεδρίας από μέρους των αρμόδιων του ύπουργείου της Ναυτιλίας εις την απόδοχην του όρθιου και δικαιουαίτημά των λιμενικών υπαξιωματικών, διπλωματούχων της Νομικής, ήτοι επιτραπή και εις αύτούς ή εισισχή εις την Σχολήν και ή ανοδός των εις τα τάξεις των άξιωματικών.

Αι αντίρρησεις όμως δεν ευσταθούν. "Οπως και πρό μηνών έτονίσαμεν οι άλιγοι αύτοι θεωρητικώς και ύπηρεσιακώς άριστα κατηρτισμένοι υπαξιωματικοί θα ένισχυσουν τά ανάτερα στελέχη του Σώματος μετά την μετεκπαίδευσιν των εις τήν σχολήν. Είνε άναμφισθήτοι, ότι μεταξύ του άντικρύζοντος τό πλοιον δια πρώτην φοράν λιμενικού δοκίμου και τού επί μακρόν ύπερηφαντος, αύτό υπαξιωματικού έργου απόδοτικώτερον υπέρ της Ναυτιλίας ή δευτερος θά εισφέρει. Ποία συνεπάγεις άντιρρησις θά ήταν δυνατόν νά προβληθη το μέν διά την άπονυμη τού δικαίου, τό δέ διά την λυσιτελεστέραν αύτής της ύπηρεσιας απόδοσιν;

## Γραφειοκρατικά ύπερβασίαι

Έφοπλιστής, έχων πράγματι τὴν ἀφέλειαν νὰ είνει ἀκόμη μόνιμος κάτοικος Ἀθηνῶν, μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Χουέλδαν τὰ ἔξης: «Εὐρισκόμην πρὸ τίνος εἰς Ἐλεύθερον καὶ ἐχειάσθη ὅλως ἀπόδολέπτως νὰ μεταδῶ εἰς τὴν Δανίαν διὰ τὴν σύναιψιν μιᾶς συμβάσεως μεταφορᾶς οὗλεις. Τὸ διαβατήριόν μου, ἐκδοθὲν παρὰ τὸν ὑπουργεῖον τῶν Ἑσπερικῶν, ἀνέφερεν ωρισμένας χώρας. Ἡ Δανία δὲν εἶχε συμπεριλόγθη. Τὸ Δανικὸν Προξενεῖον διὰ νὰ μονάρχη πην θεωρόταν ἐξήποτε νὰ γίνη μείσια καὶ τῆς Δανίας εἰς τὸ διαβατήριόν μου. Ἀπηνύθουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Προξενεῖον τῆς Βέρνης, πλὴν μοῦ ἐδηλώθη, ὅτι δὲν ἔχουν τὸ δικαίωμα. Θὰ ἐπέτρεπε νὰ συμπληρώσω σχετικὴν αἵτησιν διὰ νὰ ἀποσταλῇ εἰς τὸ ὑπουργεῖον τῶν Ἑσπερικῶν!»

«Μετὰ τεσσαράκοντα ἐπτά δόλας ἡ ιμέρας ή αἵτησις, ἐπὶ τέλους ἐνεκρίθη.

<sup>3</sup>Μετα τεσσαράκοντα επτά ώλας η αιτίας, επι τελους, ενέκριψε.  
<sup>4</sup>Ητο δώμα πάλευν ἄργα. Ἡ ἐργασία τῆς μεταφορᾶς ἔχαθη καὶ τὸ σκάφος, διὰ τὸ ὅπειον πρωριζέτο, δόδηγειται τώρα εἰς Πειραιά πρὸς παροπλισμόν, ἐλλείψει ναύλου.

»Δεδομένου, ότι τό έφοπλιστικόν ἐπάγγελμα προϋποθέτει συχνά και ἔκτακτα ταξίδια μὲ απορρόπτως ἀναγωγαίς. ὅπως καὶ προρισμούς.

εκτάκτα ταξιδιού, με απρόσιτους αναχωρήσεις, όπως και προβρύσιμοι,  
θά δέ ήταν δυνατόν νά έξουσιοδηθύνων τά κατά τόπους Προδενεία νά  
θεωροῦν τά διαβατήρια τών έφοπλιστών και διά χώρας, έκτός του Σιδηρού  
Παραπέτασμας, μετά άνωφερμένας κατά την έκδοσιν του διαβατήριού  
πρίν είς τάς Αθήνας; Δέν θά πρέπει δηλαδή και οι διλόγιοι διαμενούτες  
μονίμως είς την Έλλάδα έφοπλισταί, νά τύχουν τών αύτών πλεονεκτημά-  
των με τους συναδέλφους των του έξωτερικού, διά νά μή υποχρεωθύνων  
άκριβως και αύτοί, λόγω τών έπαγγελματικών των ασχολιών, νά έκπα-  
τρισθούν?».

Τό αίτημα είναι όρθιο, προσθέτουμεν ήμεις, καὶ θά πρέπει τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ ζητήσῃ τὴν ἐκδοσίν τῆς σχετικῆς πρὸς τὰ Προξενία διατάξεων τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἑσπερικῶν.

**Διὰ τοὺς ἀσυρματιστὰς**

Ο συνεργάτης μας κ. Παπαναστασόπουλος ασχολείται εἰς σημείωμά του, δημοσιεύμονες εἰς ἀλλού σελίδα του παρόντος τεύχους, μὲ τὸ ζῆτημα καὶ πάλιν τῆς προσλήψεως Ἑλλήνων ἀσυρματιστῶν εἰς τὰ ὑπὸ ξένα σημαίας ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα.

Αἱ ἐν προκειμένῳ ἀπόφεις τῶν στηλῶν αὐτῶν εἶναι ἀρκετά γνωσταί· Υπεδείξαντες τὴν Ιδιαίτερα συνενόνθουσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὅργανώσας τῶν ἀσύρματιστῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς μισθοδοσίας.

Τά δύσα ζητούν οι "Ελλήνες άσυμφασται θεωροῦνται υπερβολικά ἀπό τοὺς ἐφόπιτασ· Εναντί τῶν ἀξιούμενών 90 καὶ 100 λιρῶν, ἡμποροῦσι οὐτοὶ νὰ προσλαμβάνουν Ἀγγελούς, Γερμανούς καὶ Ἰταλούς μὲ 55 μόνον λίρας. Η διαφορὰ — λέγουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι — εἶνε σημαντικὴ διὰ τὰ πλοῖα, τὰ μὴ υπόχρεούμενα νόμιμα εἰς τὴν πρόσληψιν 'Ελλήνων καὶ μάλιστα μὲ τοὺς απειρούσιν καθάλους.

Θά επέτρεψε, λοιπόν, νά μετριασθούν αἱ μισθωτικαὶ ἀπαιτήσεις τῶν μέν, νά υπάρχωρησον δὲ καὶ οἱ ἐφοτισταί, προκειμένου νά πάρσοχυν ἔργοντας εἰς Ἑλλάνας οἰκογενειάρχας μὴ διαμενούς μὲ τὸν μισθῶν

τῶν 55 λιρών νὰ ἀντικρύσουν, ὅπωσδήποτε, τὰ στοιχειώδη ἔξοδα συντηρήσεως τῶν οἰκογενειῶν των εἰς τὸν τόσον ἀκριβὸν Τόπον μας. Ἔχομεν κάθε λόγου νὰ πιστεύωμεν, δῆτι ἡ μέση λύσης της 75 λιρών θὰ τακτοποιήσῃ τὸ ζῆτημα. Ἡ Ἔνωσις τῶν Ἀσφαλιστῶν φαίνεται νὰ είναι διατεθειμένη εἰς τὴν ύποχώρησιν αὐτήν. Θέλουμε νὰ πιστεύουμεν, δῆταί κοι αἱ ἐφοτλίσται θὰ στέρεσον νὰ τὴν δεχθοῦν. Ἡ πρόσληψης τῶν, ἔνων διπλῶν ζημιῶν ἀποφέρει. Παραμέμενον ἀνεργοὶ τούσοι ἀσφαλιστοῖ, ἐπιτίνεταν δηλαδὴ ή δυστυχίᾳ τῶν λαϊκῶν μας τάξεων, ἐνῷ ἀντιθέτως παραγωγικῶν θὰ ἀπησχολούντο ἐπὶ τῶν πλοιών υπερδιακοστού ραδιοτηλεγραφοτάται, ἐμβάζοντες τὸ συνάλλαγμα τῆς μισθοδοσίας εἰς τὰς ἑδῶν οικογενείας των. Πρέπει οἱ ἐφοτλίσται νὰ λάβουν υπ' ὄψιν των καὶ τὴν

## Τὸ "Δελφίνι,"

Μετά τὰς ἐπιτυχεῖς δοκιμάς καὶ μετά μίαν τετραήμερην ἔκδρομην ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ Πάσχα, τὸ «Δελφίνι», τὸ νέον δηζελοκίνητον ἐπίβατηγόν τῆς Ἀττικολοίας Καδουνίδη, πήρισε τὴν ἑκτέλεσιν τῶν τακτικῶν του δρομολογίων. Παντού εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοὺς ὄποιους ἔξυπητερούν τὰ δρομολόγια του ἀπό δόλων τὸν κόσμον τῶν ἐπίβατῶν αἱ ἐντυπώσεις εἶνε ἀριστα.

Απόκτημα πρέπει νά θεωρηθή το «Δελφίνι» διά τάς βαλασσίσιας συγκοινωνίας μας. Αιμιλάται μὲ τά έξ Ίταλίας μεότευκτα εἰς ἄνεσιν, ταχυτήτα και ναυτικά ικανότητα, αν και μικρότερον αὐτών. Μὲ τήν διαφοράν δώμας, διτί ἔκεινα ἐστοχίσαν περὶ τάς ἐπτακοσίας χιλιάδας λιρών Ἀγγλίας και τό «Δελφίνι» υπερεκατόν. Μὲ ἄλλους λόγους τά μὲν έξ Ίταλίας δὲν πρόκειται ποτὲ μὲ τό κρατούν χαμηλὸν ναυλολόγιον νά ἔξυπηρτείσουν τό κεφάλιόν των — ἔστω και τού 1.100.000 δολαρίων — ἐνώ οι πλοιοκτήται του έδω ριζικώς μετασκευασθέντος σκάφους θά κερδίσουν, διτότι ἀντιμετωπίζουν τήν ἔξυπηρέτησιν μικρού κατ' ἀκλογίαν κεφαλίσιον. Τήν βελτίωσιν, ἄλλως τε, και διχι τήριοτοποίησιν τών πλωτών μέσων θά ἐπρεπει νά ἐπιδιώκουμεν διά τάς έσωτερικάς βαλασσίσιας συγκοινωνίας μας.

Πρέπει διώς νὰ γνωρίσῃ ὁ πολὺς κόσμος τὴν ἀξιόλογον ἐργασίαν, ητὶς ἔτετελθεῖσῃ ἐπὶ τὸν νέον — περὶ νέου τρόκειται — ἀκτοπλοικού σκάφους. Μία κορδέττα, ισχυροτάτης κατασκευής καὶ μικρᾶς ληκίας, μετεσκευάσθη εἰς Ἑνα λαμπρὸν ἐπιβατηγόν. Χώρας πολὺς διετέθη διὰ τὰ διαιρέσιμα τῶν ἐπιβατῶν, χάρις εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν λεβήτων μὲ μίαν καινουργῆ, διλγώτερον δύγκωδίν, προστήριον μηχανὴν 1800 ἵππων συστήματος ΜΑΝ. Ἡ ταχύτης τοῦ σκάφους είνει τώρα 16 μιλια, ἐνῷ διατίθενται εὐρύταται κοινόχρηστοι αἰθουσαὶ πολυτελέστατα ἐπιπλωμέναι, καμπίναι λούνε, πρωτοφανεῖς δι-ἀκτοπλοικὸν σκάφος ἐπὶ τοῦ ἀνώτατης καταστρώματος καὶ καμπίναι μὲ δύο καὶ τέσσαρας κλίναις διὰ τὴν Αην καὶ τὴν Βαν θέσιν. Τὰ πάντα ἐπὶ τοῦ πλαίσιο κινούνται δι ηλεκτρισμού, πληροὶ δὲ ἐγκατάστασις ἀερισμού καθιστᾶται πλέον ἀνετὸν τὴν παραμονὴν τῶν ἐπιβατῶν καὶ εἰς τὰ κατώτερα ἀκόμη καταστρώματα.

‘Η δόλι μετασκευή τοῦ πλοίου έγινεν εἰς τὸν Πειραιά ἀπό Ιδικούς μας τεχνίτας, απόδωσαντας ἐνα ώραιότατον σύνολον. Εἰς αὐτοὺς ἀνήκει κυρίως ἡ ἀναγνώριστις καὶ δὲ πειταίνος. Ἐργάται μετάλου, μηχανουρούγι, ἡλεκτροτεχνίται, ἐπίπλωτοι καὶ διακοσμηταί είργασθησαν συντόνως μὲ μίαν κατεύθυνκήν διάθεσιν, ὑπόδεικνυσσον τὶ μηπορεῖ νά ἐπιτελέσῃ ή ἔγχωριος βιομηχανία. Ας τὸ ἔχουν ὑπ’ ὄψιν τῶν οἵ πλοιοτάτων.

Τότε «Δελφίνι» απότολε την τελευταίαν λέξιν μιας καλής προσπάθειας, δύοπας ή άποκλωδίας μας άποκτήσθη σκάφη ἀνετα, ταχέα, περικλείστα, διτί, ο θαλάσσιος πολιτισμός ἐπιβάλλει ώς άναγκην διά τὸν σπουρινὸν ταξιδιώτην. Πιστεύομεν, διτί, η προσπάθεια αυτή θα ἐκτιμήθη ἀπό τὸ ταξιδεύον κοινὸν καὶ τὸ «Δελφίνι» θὰ γνωρίσῃ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τὴν ἀπόλυτην προτίτλων.

Μὴ χειρότερα

Θά συμφωνήσαμεν πλήρως μὲ τὴν δριμύτητα τῆς γλώσσης, τὴν ὁποίαν χρησιμοποιεῖ ὁ ναυαγοσωστικὸς Οἶκος Βερνίκου εἰς διαμαρτυρίαν του προς τὴν Κυθέρωντας διὰ τὴν ἐπίταξιν τοῦ ναυαγοσωστικοῦ Ἐλένου [1].

«Η οδηγεί της ύπορετίας Πλοακτίου 'Αιώνας τοῦ Β. Ν. ένεγκει

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.



1938

1952

MANAGERS A. LUST LIMITED,

**PLANTATION HOUSE,**

**LONDON E.C. 3.**

πλήρως τὸ στοιχεῖον τῆς αὐθαιρεσίας, ἐφόσον ἀμφισβητεῖται τὸ νόμῳ δικαίωμα τῆς ἐπιτάξεως καὶ ἀφοῦ ρυμουλκὰ ὑπῆρχον ἄφονα εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἐν λόγῳ ὑπέρεσίας καὶ ἡ μίσθωσις, ἐπὶ τέλους, τοῦ σκάφους θὰ ἥδυντο νὰ γίνη. Προετιμήθη ἡ ἐπίταξις διὰ νὰ μη πληρωθῇ, δηλαδή, ποτὲ ὁ πλοιοκτῆτης, τὸ ἀνταλλαγμα τῆς χρήσεως, ἐνώ ἐπὶ πλέον θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἐκδιωχθέντος πληρώματος.

Εἰς τὴν πραγματικότητα, δηλαδή, τὸ σκάφος κατελήφθη. Καὶ αύτὸ στοινὸ ἐμφανίζεται προσπαθουντες νὰ ἐνισχύσωμεν πως τὸ αἰσθημα τῆς ἐμπιστευτῆς τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου. Μή χειρότερα.

### Εἰς τὴν γείτονα Τουρκίαν

Ἡ ἀρτιστήστατος «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί» (Ναυτική Τράπεζα) τῆς Τουρκίας ἥρχισεν ἀπὸ μηνὸς τὰς ἔργασίας τῆς μὲ τὴν ἀναμενομένην ἐκείνης δραστηριότητα, ἡ ὥποια παποτελεῖ τὸ βασικὸν γιώρισμα κάθε νέας ἔξορμήσεως. Διακρίνεται, ἐν τούτοις, ἀπὸ τὸν ψυχρὸν παραπρητήν, εἰς τὴν ἔξορμησιν αὐτὴν ἔκδηλος ὁ ὑπερβάλλων ζῆλος τοῦ ἀκαταποτίστου ἀναμορφωτοῦ. Οἱ θυνούντες τὸν νέον τραπεζικὸν «Οργανισμόν», ὁ ὅποιος διεδέχθη τὸ σαθρὸν κρατικοποιημένον, κατασκεύασμα τῆς «Ντενιζ Γιολλαρί», ἐν τῇ προσπάθεια τῶν νὰ ἐπαναφέρουν ἐντὸς τῶν πλαισίων μιᾶς ἀποδοτικῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως τὰ κρατικὰ ἐπιβατικὰ σκάφη, τὰ κινούμενα ἄλλοτε μὲ τεράστιον παθητικὸν εἰς βάρος τοῦ τουρκικοῦ προϋπολογισμοῦ, φωράνται ἡδη ὡς ὑπεράκοντίσοντες τὴν πολαιάν διοίκησιν εἰς ἀλόγιστον πυκνότητα δρομολογίων καὶ γραμμῶν. «Έχουν κυριολεκτικῶς εμπλοκάρει» τὴν Μεσόγειον, εἰς τοιαύτην δὲ κλίμακα, ὥστε, πλὴν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τὰς λοιπὰς σημαίας, τὸ κάθε σκάφος τῆς «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί», ἐν τῇ σπουδῇ τῆς κινησεώς του, νὰ ἀφαιρῆ ἐργασίαν ἀπὸ ἔτερον σκάφος τοῦ ίδιου «Οργανισμοῦ», πληθωρικῶς δρομολογηθέν.

Μὲ τὸν καιρὸν οἱ δαπανηροὶ ἀπολογισμοὶ θὰ ἐπαναφέρουν ἀσφαλῶς τὴν Ναυτικὴν Τράπεζαν εἰς τὰ πλαισία μιᾶς λελογισμένης διαχειρισεως, προστηρομένης εἰς ἀντικειμενικήν ἐκτίμησιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν, διοτὶ τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν διακινεύονται — δῆπος εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Ντενιζ Γιολλαρί» — τὰ κρατικὰ καὶ μόνον συμφέροντα.

Θὰ πεισθούν ἀκόμη ἐμπράκτως οἱ νέοι ρυθμιστοὶ τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων τῆς Τουρκίας, δητὶ δὲν δρομολογεῖται, ἀλγημίας διὰ τὸν διαχειριστὴν τοῦ σκάφους τοῦ ὄγκου τοῦ ὑπερωρακείου «Ταρσός» εἰς τὰς πληθωρικῶς ἐκμεταλλεύμενας γραμμάς πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον. Αὐτὰ διὰ τὰ πρὸς τὸ ἔωτερικὸν γραμμά.

Εἰς τοὺς λοιποὺς τομεῖς, ἀντιθέτως, ἥρχισε πυρετώδης ἡ προσπάθεια τῆς ἔξυγιάσεως. Τὰ ναυτηγεία καὶ οἱ λοιποὶ χρώματα τῶν ἀποκευῶν καὶ τῶν καθαρισμῶν τῶν πλοίων ἥρχισαν, μὲ τὴν βελτίωσιν τῶν ἡμερομηνῶν καὶ μὲ τὴν στενοτέραν ἀπόπειραν τεχνικῶν καὶ διοικητικῶν ἐπιθεωρητῶν, νὰ ἀναζωγονοῦνται. Αἱ μακραὶ σειραὶ τῶν ἀναμενόντων τὴν σειράν των, δι᾽ ἐπισκευοκαθαρισμούς, σκαφῶν ἀραιῶν πλέον αἰσθητῶς.

Πληρώματα, διοικητικοὶ καὶ πρακτορειακοὶ ὑπάλληλοι ἔτεθησαν εἰς καθολικὴν ἔφεδρείαν διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν ἀριστῶν καὶ τὴν ἀποδοτικωτέρων χρησιμοποίησην των, μὲ βάσιν τὴν οἰκονομικὴν καὶ τὴν ἀσφαλιστικὴν των ἀποκατάστασιν. «Ηδη, ὡς πληροφορούμεθα, καταρτίζεται καὶ ὁ Κώδικας Ναυτικῆς Ἐργασίας, ὁ ὅποιος μεριμνᾷ διὰ τὴν ἐβελτιωμένων βάσεων μισθολογικῆς ἀνακλιμάκωσιν τῶν πληρωμάτων, καθὼς καὶ διὰ τοὺς δῆρους τῆς ἀνταρκτικοῦ μέχρι τοῦδε ἀσφαλίσεως των. Ο Κώδικας οὗτος θὰ ἀποτέλεσῃ τὸ πρώτον σοφαρὸν βῆμα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς δημιουργίας παγίας νομοθεσίας ἐν τῇ Τουρκική Ναυτιλίᾳ.

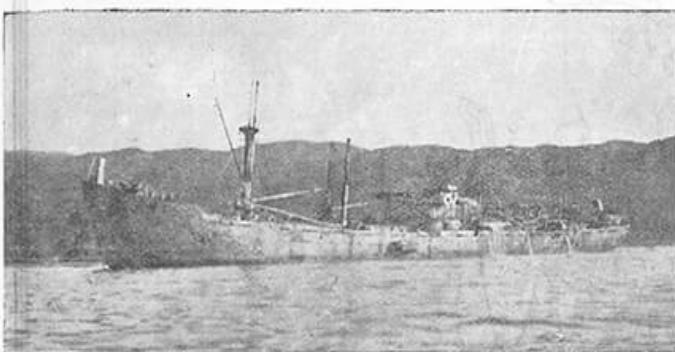
Εἶναι τόσον σημαντικός ὁ ἀριθμὸς τῶν μελλόντων νὰ ἀπολυθοῦν ἀπὸ τὸ ὑπερπολυτέλες προσωπικοῦ τῆς πλασιάς «Ντενιζ Γιολλαρί», ὥστε νὰ ἔξασφαλίζονται, ἐκ τῆς ἀντιστοίχου οἰκονομίας, εὐχερῶς αἱ προϋποθέσει διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀσφαλιστικῶν καταβολῶν καὶ τῆς διαφορᾶς τοῦ βελτιωμένου μισθολογίου.

\* \* \*

Τὸ καταρτισθὲν καὶ δημοσιευθὲν καταστατικὸν τῆς Ναυτικῆς Τράπεζης περιλαμβάνει 93 ἕρθα ἐν συνόλῳ. Ἰδρυται τῆς Τράπεζης, κατὰ τὸ ἔρθρον 2, είναι τὸ κρατικὸν Θησαυροφυλάκιον, ἡ Τράπεζα Ἐργασίας, ἡ «Ἀκ Μπάγκ», ἡ Τουρκικὴ Ἐμπορικὴ Τράπεζα καὶ ἡ Τουρκικὴ Κτηματικὴ καὶ Πιστωτικὴ Τράπεζα.

Η διάρκεια τοῦ προνομίου ὠρίσθη εἰς 99 ἔτη, ἀπὸ τῆς 26ης Φεβρου-

### ΜΙΑ ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ



Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ ἔτους καὶ πλέον ἀπὸ τὸν κ. Ἀντ. Γ. Παπαδέκην ναυάγιον — παρὰ τοὺς Ὡρεοὺς — τοῦ Νορβηγικοῦ δηζελοκινήτου «Bradal» 9500 τόνων δ.ω. (τοῦ 1938) ἀνειλάσθη πρὸ ἡμέρων ὑπὸ τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταιρίας Βερνίκου. Ἡ ἔργασία τῆς ἀνελκύσεως διεξήχθη ἀποκλειστικῶς ἀπὸ «Ἐλληνας τεχνικούς, κρίνεται δὲ ὡς μία ἀπὸ τὰς δυσχερεστέρας τοῦ εἰδούς του. Ἡδη τὸ σκάφος ἀπαλλάσσεται τῆς ἐν αὐτῷ ἐλύσι, πρόκειται δὲ κατ' αὐτὰς νὰ ρυμουλκηθῇ εἰς Ἰταλίαν, διοτὶ καὶ θὰ ἐπισκευασθῇ πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν.

αρίου τοῦ 1952, ἡμέρας δημοσιεύσεως τοῦ Καταστατικοῦ. Τὸ ὄνομαστικὸν κεφάλαιον τῆς Τράπεζης ὠρίσθη εἰς 500 ἑκατομ., λιρῶν Τουρκίας, κατασεμημένον εἰς 5 ἑκατομ. πετοχῶν τῶν 100 λ. Αἱ μετοχαὶ εἰναι ὄνομαστικαὶ, διὰ δὲν τὴν κατοχὴν των εἰναι ἀπαραίτητος ἡ Τουρκικὴ ὑποκότητα.

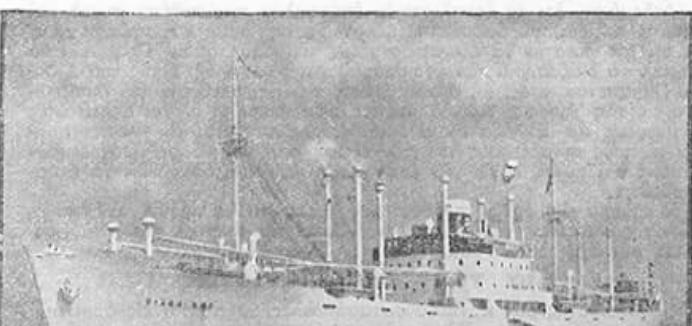
Αἱ μετοχαὶ ἀνήκουν εἰς 2 ὀμάδας. 'Η Α', ὀμάδα ἀναφέρεται εἰς τὰ 51 % τοῦ κεφαλαίου, ἡ δὲ 'Β', ὀμάδα εἰς τὰ ὑπόλοιπα 49 %. Αἱ μετοχαὶ τῆς 'Α', κατηγορίας περιέρχονται εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ Θησαυροφυλάκιου, ἐνώ αἱ τῆς 'Β', κατηγορίας περιέρχονται εἰς τὴν κατοχὴν τοῦ Θησαυροφυλάκιου.

Ἡ συμμετοχὴ τῶν 4 ὑπόλοιπων ὁργανισμῶν — πλὴν τοῦ Θησαυροφυλάκιου — εἰς τὸ ἰδρυτικὸν κεφάλαιον τῆς «Ντενιζτζίλικ Μπανκασί» ἀναφέρεται ἀντιστοίχως εἰς 1 ἑκατομ., λιρῶν διὰ τὴν Τράπεζαν Ἐργασίας, 300 χιλ. λιρῶν διὰ τὴν «Ἀκ Μπάγκ» καὶ ἀνά 200 χιλ. λιρῶν διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν καὶ διὰ τὴν Κτηματικὴν καὶ Πιστωτικὴν Τράπεζαν.

Ἡ εἰσφορὰ τοῦ Θησαυροφυλάκιου, συμφώνως πρὸς τὸ ἔρθρον 12, συνιστάται εἰς τὴν μεταφοράν εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς Τράπεζης τῶν ἐγκαστάσεων καὶ τῶν κινητῶν καὶ ἀκινητῶν περιουσιακῶν στοιχείων τῆς «Ντενιζ Γιολλαρί».

Τὸ πρῶτον Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Τράπεζης ἀπορτίθη ὡς ἀκολούθως: Διὰ τὴν 'Α'. ὀμάδα ἀντιπρόσωποι οἱ κ. κ. Τζεμάλ Σαχινγκιράν, Ἀμπιντίν Νταβέρ, γνωστότατος δημοσιογράφος εἰδίκευθεις εἰς τὰ ναυτιλιακά, 'Εμβέρ Τεκανό καὶ ὁ καθηγητὴς Μπασχάρ Νεντίμ Γκετζίλ. 'Εξ ἄλλου, διὰ τὴν 'Β'. ὀμάδας ἀντιπρόσωποι ὠρίσθησαν οἱ κ. κ. Τεθόη Ρουσδή, Ἀρράς ἀλλοτε ὑπουργὸς τῶν Ἐνωτερικῶν τῆς Τουρκίας, 'Άγια Νούτρου, καθηγητής, Νεμπζαΐτ, 'Εντενιζ ναύαρχος ἐν ἀποστρατείᾳ, ἐκλεγείς, ἀπὸ τῆς πρώτης συνελεύσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου, πρόεδρος τοῦ νεαροῦ τραπεζιτικοῦ 'Οργανισμοῦ.

Ο Γενικὸς Διευθυντὴς τῆς Τράπεζης τοποθετεῖται ὑπὸ τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλιου, μὲ δικαιώματος ἀπολύσεως ὑπὸ τοῦ ίδιου.



**SOL**  
*Always at your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHENBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

## Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΟΥ ΚΙΝΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ 1951

Θά μᾶς ἀπασχολήσουν οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶν — τῆς ἐμπορικῆς κυρίων — κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος. Τὸ στατιστικὸν δεῖλον τοῦ Ο.Π.Π., ἀφετὲ ἐνημερωμένον, ἀφονα πάρεχει τὰ ναγκαϊκαὶ στοιχεῖα.

Διά μίαν ἀκόμη φορὰν θέλουμεν νὰ καταδείξωμεν πόσον ἀφίστανται τῆς πραγματικότητος αἱ κατά καιρούς διατυπώμεναι αἰσιόδοξοι προβλέψεις τῶν ιθυνόντων τὸν Ο.Α.Π. περὶ τῆς διοικητικῆς ἀποκαταστάσεως τοῦ λιμένος, περὶ τῆς οικονομικῆς του ἐπαρκείας καὶ τῆς ἀναπτυξιασμένης κινήσεως του.

Αυτήν άκριβώς την πραγματικότητα ήγνόσησεν ο κ. Μπουζανής εις τάς έκστοτε περί του λιμένου δηλώσεις του και αύτην απέκρυψε κατα την έκθεσιν του έπει του προϋπολογισμού 1951/52 του Α.Π.Π., όπως προσέδιδε τόν τόνον της ακράτου αισιοδοξίας και ωραματίζετο την λιμενικήν ανασυγκρότησιν.

Ίδου καὶ οἱ ἀριθμοί: Τὸ σύνολον τῆς ἐπιφορικῆς κινήσεως του Λι-  
μένους ἀνάληψεν εἰς 3.687.461 τόν. ἔναντι 3.496.834 τόν. τοῦ 1950 καὶ  
3.423.295 τόν. τοῦ 1938. «Ο λιμήν, δηλαδὴ, ἐκ πρώτης ὄψεως ἐμφανί-  
ζεται ἀνακτήσας την προπολεμικήν του κίνησιν με περιθώριον μαλιστα  
αὐξήσεως ὅκτω περίπου τοῖς ἑκατόν.» Η ἀνάλυσις ὅμως τῶν στοιχείων  
που συνέβησαν την ἐν λόγῳ κίνησιν ἀλλοίσαν μᾶς παρέχει εἰκόνα, διά-  
φορά δὲ ἀκόμη είνει καὶ τὰ οἰκονομικά διά τὸν Ὁργανισμὸν τοῦ λιμένος  
ἀποτελέσματα, αἰσθητῶς δηλαδὴ κατώτερα τὰ ἐσόδα του ἔγαντι τῆς  
προπολεμικῆς περιόδου.

Ούτω είς την κίνησιν τοῦ 1951 περιλαμβάνεται ή δὴ διακίνησις τῶν πετρέλαιοιδῶν — ἔκφρωτας εἰς τὴν Δραπετσώνα καὶ μεταφόρτωσις μερους αὐτῶν διὰ τὰς ἐπαρχίας — ἀνεῳχμένη εἰς 1.304.328 τόν. Ἀπὸ τῆς Διάκινησις τῶν φορτίων αὐτῶν οὐδὲν δικαίωμα εἰσπράττει ὁ Ο.Λ.Π. Εἰς τὴν κίνησιν τούναντίον τοῦ 1938 τὰ ὑγρὰ καυστήρα ανήρχοντο μόλις εἰς 373.590 τόν. καὶ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων εἰς 991.962. Ἀπὸ τὰ τελευταῖς σημαντικὸν ἦτο τὸ ἐσόδον διὰ τὸν Ὁργανισμόν. Εἰς τὴν πραγματικότητα, δηλαδὴ τὰ ἀποδοτικὰ διὰ τοῦ Ο.Λ.Π. φορτία ἐμειώθησαν ἀπὸ 3.049.705 τοῦ 1938 — ἀφαιρουμένων τῶν ὑγρῶν καυστήρων — εἰς 2.383.133 τόν. φορτίων διὰ τὸ 1951. Ἐπὶ αὐτῆς τῆς κίνησης, θά ἐπερπετεῖ οἱ διαιχιτοζόμενοι τὰ οἰκονομικὰ πράγματα τοῦ Ο.Λ.Π. νά στηρίσουν, προσγειωμένοι εἰς τὰ πράγματα, τοὺς προϋπολογισμούς των καὶ ἀπὸ τὰ φορτεοφορτικὸν δικαιώματα αὐτῶν καὶ μόνον τῶν φορτίων θά ἐπερπετεῖ νὰ πληρώσουν τὸ μέγιστον μέρος τῶν τεραπτίων διοικητικῶν ἔξοδων τοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ τὴν δαπανὴν τῶν ἐργατικῶν ἡμερομισθίων καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας.

Ἐνώ, λοιπόν, τοιαύτην μεταπολεμικῶν ἐμφανίζει ἔξελιξιν η κινήσις τοῦ λιμένος, τὸ σκέλος τῶν ἔδρων τοῦ προϋπολογισμοῦ του δὲν προσηρμόσθη πρὸς αὐτήν. Τούναντίον μάλιστα ηγέρθησαν καὶ αὐξάνονται σημαντικῶς αἱ δαπάναι, μὲ αποτέλεσμα τὴν ἐπιβάρυνσιν του κόστους τοῦ λιμένος. Ἀπὸ τὴν ὀλιγωτέραν του κίνησιν ἐπεζητήθη, καὶ ἐπιζητεῖται νὰ καλυφθοῦν τὰ ηγέρμενα ἔδρα, ἀκόμη δὲ καὶ αἱ τόσας καταχρήσεις. Ἰδού κατὰ βάσιν τοῦ κείται τὸ οικονομικὸν πρόδηλμα τοῦ λιμένος, τὸ ὅποιον, δυστυχώς, δὲν ἀντεμετωπίσθη μέχρι τούδε από τῆς πραγματικῆς του πλευρᾶς. Τὸ κόμμα δὲν ἐπέτρεψε τὴν οικονομικὴν χειραρχίην τοῦ λιμένος. Ἐπεδερύνθη ὁ Ο.Π.Λ. ἀπὸ τὸν ὄγκο τῶν καὶ τόσων δαπανῶν διοικήσεως, ἀνέλαβε τόσας ὑποχρέωσις ἔναντι τοῦ ἐργατικοῦ παραγοντος, ὡστε ἀναπόφευκτος καθίστατο ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ ηγέρμενα τιμοδολογία. Τὸ ἐμπόρευμα, ἀποφεύγον τὴν ἀκριβίαν μεταχειρίστην τοῦ λιμένος. Πειραιῶς, ἀνέζητησεν εἰς τοὺς γύρω τοῦ ὄρμους τὸ εὐθύνοτερον καταφύγιον. Είνε τόσον ἀπλὰ τα πράγματα διὰ τὸν καθεὶς καλῆς πίστεως παρατηρητὴν!

Αλλὰ θὰ πρέπει ίσως νὰ ἀναλύσωμεν λεπτομερέστερον τοὺς ἄριθμοὺς τῆς συγνοικῆς κινησίας. Ἐλάχιστα ικανοποιητικά θὰ είνει αἱ διαπιστώσεις. Θὰ μᾶς χρησιμεύσουν ὅμως διὰ νὰ ἐπιστρέψουμεν τὸν κατηφόρον πρὸς τὸν ὅποιον φέρεται ὁ λιμνὸς καὶ τὸ οικονομικὸν ἀδεέδον, ὅπερ ἀναποτρέπεται θὰ ἀντιμετωπίσῃ ὁ Ο.Λ.Π.

Ούτω αἱ εἰσαγωγαὶ ἑκατόντα τοῦ ἔξιστου ἀνήλιθου εἰς 2.436.670 τὸν ἔναντι 2.286.984 τὸν τοῦ 1950. Ἐχομεν δηλαδὴ μίαν αὐξησιν ὄφει-  
λομένην: Εἰς τὰ περισσότερα υγρά καύσιμα (1.025.906 τὸν ἔναντι  
991.625 τοῦ 1950), εἰς τὰ περισσότερα σιτοφορτία (379.472 τ. τοῦ  
1951 ἔναντι 198.415 διὰ τὸ 1950) καὶ εἰς τὰ περισσότερα λιπάσματα  
(144.405 τὸν τοῦ 1951 ἔναντι 53.124 τὸν τοῦ 1950). Αύταὶ καὶ μο-  
ναι αἱ αὐξησιεὶς ἐνεφανίσαν τὴν ἑκατόντα εἰς τὸν ἔξιστον εἰσαγωγὴν τοῦ λι-  
μένος μεγαλύτεραν. Συμπορούνται εἰς 206.617 τὸν, ἐνώ ἡ γενικὴ αὐ-  
ξησις ἀνέρχεται εἰς 149.686 τὸν. Ἡ εἰσαγωγικὴ δηλαδὴ κίνησις τοῦ  
ὅλα τὰ ἀλλα εἰδὸν ὑπελείφθη ἔναντι τοῦ 1950. Συγκεκοιμένων ἡ οὐλεία  
εφύγε πρὸς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος (74.464 τὸν, διὰ τὸ 1950 καὶ  
55.499 τὸν, διὰ τὸ 1951).

Ο σίτος καὶ τὰ λιπάσματα δὲν ἦτο εὔκαλον, λόγω τῶν σιλο, του ἐργοστασίου τῶν λιπασμάτων (διὰ τὰς πρώτας του ὑλας) γὰ διαρρέουσαν πρὸς ἄλλον τινὰ λιμένα. Υποχρεωτικῶς τὸν Πειραιώκον τοιουτὸν χρησιμοποιοῦν.

τον χρησιμόποιουν.

Όταν δύμας τὸ ἐλέυθερον ἐμπόριον ἀναλάβη τὴν εἰσαγωγὴν τῶν βασικῶν προϊόντων διατροφῆς, ὅταν δηλαδὴ τὸ Κράτος παύσῃ γὰρ ἐμπρέυται, τότε ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς θὰ υποστή μεγάλων πληγῶν ἐκπτωσιν εἰς τὴν κίνησίν του. Ο σίτος λ.χ. θὰ μεταφέρεται απ' εὐθείας ἐκ τοῦ ἔξτηρεικού καὶ διό τούς ἐπαρχιακούς ἀλευρομύλους, ἐνδο τώρα εἰς πολλὰς περιπτώσεις μεταφορτωταί πρὸς τὰς ἐπαρχίας διά τοῦ λιμένος Πειραιῶς (150.262 τόν.). Τὰ φορτιά τῆς ζαχαρέως ἐφόρτωνται δύσα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς (81.125 τόν. μὲν μεταφόρτωσιν 51.574 τόν.). Δεῖν θὰ συνέβαινε τούτο, άν οἱ ἐμπόροι λ.χ. τοῦ Βόλου, τῶν Πατρών καὶ τῶν ἄλλων ἐπαρχιῶν εἶχον τὴν εὔχεται τῆς προμηθείας ἐτούτου ἔξτηρεικου. Δυνάμεθα κατ' ἀκόλουθίαν νὰ εἴπωμε, ὅτι συμπτωματικὴ ὑπῆρξεν ἡ αικρά αὐξησης εἰς τὴν εἰσαγωγικὴν κίνησιν

του λιμένος. Δεν είναι ενδορθρική και στα το μελλον.  
Μειωμένη ομαντικός ή έτσι τού εστωπερικού είσαγωγή. Εις τὴν περίπτωσην αὐτῆς ή φυγή των χαμηλής άξιας ἔχωριν προϊόντων πρὸς τὴν Ἐλευσίνα είνει καταφανής. Εναντί 424.533 τόνων τοῦ 1950 είναι διά τὰ 1951 354.646 τόν. Η αύξεσης τῶν φορτεοφορτωτικῶν, ή

μεγαλυτέρα ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ ἔτους, ἐπιβληθεῖσα καὶ αἱ γραφειοκρατικαὶ διατυπώσεις προεκάλεσαν τὴν διαρροήν τῶν φροντίδων πρὸς τοὺς γύρω τοῦ Πειραιῶς ὄρμους. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος διαπιστοῦται ἀπὸ τούτου μέχρι τούτης ἀριθμούς τῆς κινήσεως, ὅτι ἡ διαρροὴ αὐτῇ θὰ συνεχισθεῖ εἰς εὐρύτερα κλίμακα.

Δεῦ υπέρβαλλομεν ὑπολογίζοντες, ὅτι 250—300 κχλ. τὸν διαφόρων φορτίων διαφέγουν τώρα ἀπό την εἰσαγωγὴν κίνησης τοῦ λιμένος Πειραιῶν. Δικαίως είναι νὰ ἀναφέρωμεν ὥποσην βαρύνουσαν σημασίαν διὰ τοῦ κελεος τῶν ἐσόδων τοῦ Ο.Π. ἔχει ἡ κίνησις αὐτῆς. Αντι- προσωπεύει, Γιώσα, τὰ 10% τοῦ κονδυλίου τῶν εἰσπροστάτευμάν φορτοφορτωτικών δικαιωμάτων. Δεῦ ὑπολογίζομεν τὴν χαμένην πλεον διὰ τοῦ λιμένα ἔργασίαν τῶν μεταφορτωσεῶν.

Εις όλας πράγματι τάς περιπτώσεις, τάς πλέον χαρακτηριστικάς μιας άγνιγους άναπτυξέως δι' ένα λιμένα, κατάδηλος είναι η υπόχωρησης της κινήσεως και η φυγή του έμπορίου από τὸν Πειραιϊκὸν λιμένα. Οὕτω αἱ προτρόπωσις διοικεῖ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἔξωτερικὸν κατῆλθον ἀκόμη περισσότερον. "Εναντὶ τῶν 25.378 τόν. τοῦ 1950 καὶ τῶν 145.917 τοῦ 1938, ἔχουμε διὰ τὸ 1951 μόλις 20.475 τόν. Ἀπότοταν δειγματῆς ἀκριβείας τοῦ λιμένος. Στεγάνως εἰσαγωγικὸς λιμένη τῆς περιφέρειας τῆς Πρωτεύουσῆς τείνει πλέον νὰ καταστῇ ὁ Πειραιεὺς. 'Η προπολεμικὴ του ἀκτινοθολία δέγν υφίσταται. Αἱ εξαγωγαὶ ἐμφανίζονται

ηγένησαν πάντα της ιστορίας της χώρας. Από τα φορτία του σίτου, της ζαχαρεώς, των πετρελαιοειδών και των λιπασμάτων συγκροτείται κυρίως η πρός το έσωτερον εξαγωγική κίνησις του λιμένος. Αν δώμας ληφθῇ υπὲ οὖν, ὅτι ἔκκηπη σίτου 150.262 τόννων διὰ τὰς ἐπασχίας καὶ κατὰ τὸ 1950 μονον 61.448 τόν., ζάχαρις 51.574 τόν., ἐνώ κατὰ τὸ 1950 ἔξκηπη στον μόνον 40.505 τόν., πετρελαιοειδῆ 159.577 τόν. καὶ κατὰ τὸ 1950 τόν. 128.859, λιπασμάτα τέλος καὶ χημικά 93.884 τόν. Ἐναντὶ 65.115 τόν. τοῦ 1950, θά αποδειχθῇ, ὅτι καὶ η πρὸς τὸ έσωτερικὸν εξαγωγικὴ κίνησις τοῦ λιμένος σημαντικῶς ὑπελείφθῃ. Ή αὐξησις τῶν ἀνωτέρω φορτίων εἰνε, ὥστα ἐλέχθη, συμπτωματική. Τὰ σιτοφορτία καὶ ή ζάχαρις ἄγνωκον εἰς τὰ κρατικά ἐφόδια, ἢ διακίνησης τῶν ὅποιων διενεργεῖται διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Τὰ πολλὰ ἢ ὀλίγα πετρέλαια ούδεν ἀπόδιδον ἐσόδον εἰς τὸ Ο.Λ.Π. Ἡ πρὸς τὸ έσωτερον ἐπίσης εξαγωγὴ ἐμφανίζει κάποιαν αὔξησιν καὶ αὐτὴ συμπτωματικὴ ὑπῆρξεν. Ο-φείλεται εἰς τὰς 36.314 τόν. τοιμένου ἔξοχέντος ἐκτάκτως, Ἐναντὶ 1330 τόν. τοῦ 1950. Χωρὶς αὐτά τὰ φορτία ἡ εξαγωγικὴ κίνησις τοῦ λιμένος θα υπέλειπε τημαντικῶς τῆς τοῦ 1950. Οσον ἀφορᾶ τους ἐφοδιασμοὺς τῶν πλοίων, ἔχουμεν κίνησιν 110.109 τόν. διὰ τὰ ἐλληνικὰ σημασίας καὶ 17.629 τόν. διὰ τὰ ξένα πλοιά, Ἐναντὶ 123.399 τόν. διὰ τὰ Ἑλληνικά καὶ 8.598 τόν. διὰ τὰ ξένα κατὰ τὸ 1950.

Δεν πρέπει βεβαίως νά παριδωμεν το γεγονός, ότι η γενικώτερη συστολή της Έλληνικης οικογενεικής δραστηριότητος έχει άμεσον τὸν αντίκτυπόν της και εἰς τὴν κίνησιν του λιμένος Πειραιώς. Δεν πρέπει ούμως νά μάς διαφεύγῃ και τὸ γεγονός, ότι ὁ λιμὴν τῆς Ἐλευσίνος δημιουργήμα των τελευταίων μεταπολεμικών ἑταν, ύφεστράζει κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Ποτευούσης. Τὸν ἀποστερεῖ σημαντικῶν ἔδωσαν Αὐτά θα ἐκάλυπτον ίσσου τὸ ὑψηλότατον ἔλλειμμα εἰς τὰ ἕσσοδα τοῦ Ο.Α.Π. ἀπό τὰς φυτοεκφορτώσεις, θα ἐπέτρεπον ἄκουμη διὰ τὰ εἰς χώμα, τούλαχιστον, φροτιά μείωσιν τοῦ τιμολογίου και περιορισμὸν τῶν γνωστῶν ἄλλων ἐπιβαρύνσεων.

Είναι, πιστεύουμεν, ἀρκετά τὰ ἀντέρω διὰ τὴν διάγνωσιν τῆς γόσου, ἀπὸ τὴν ὥποιαν κατατρύχεται ὁ λιμένης τοῦ Πειραιῶς. Ἡ κακοδιοίκησις, ἡ κομματική κρατιπάλη καὶ ἡ διάστροφος ἀντιμετώπισις τῶν ζητημάτων τοῦ λιμένος, αὐτὰ εἰνε τὰ βασικά αίτια τοῦ σημερινοῦ κατατύματος.

'Αλλ' ἄς ἔλθωμεν καὶ εἰς τὰ οἰκονομικά ὅποτε λέσματα τῆς διαχείρισεως τοῦ Ο.Λ.Π., ὅπως μᾶς τὰ ἐμφανίζει συνοπτικῶς τὸ στατιστικόν του δεδιού. Τὰ πραγματοποιήθεντα ἔσοδα ἀνήλθον εἰς 129.311 ἑκατόν. δραχμῶν, ἔναντι 109.008 εἰσπραχθέντων κατά τὸ 1950. Εἰδικώτερον ἀπό τὰ φορτεκφορτωτικά δικαιώματα εἰσεπράχθησαν 60.894 ἑκατον. δραχμῶν, ἔναντι βεβαιωθέντων μεν 52.945 ἑκατομμυρίων και εἰσπραχθέντων 49.333 ἑκατομμυρίων δραχμῶν διὰ τὸ 1950. 'Η Ελεύθερα Ζώνη ἀπέδωκε 12.082 ἑκατόν, δραχμῶν και 14.023 βεβαιωθέντων με 13.211 εἰσπραχθέντων κατά τὸ 1950. Τὸ κονδύλιον τῶν λιμενικῶν φόρων και δικαιωμάτων ήτο ἐπίσης ηὐδέμενόν αἰσθήτως με 22.130 ἑκατον. δραχμῶν ἔναντι εἰσπραχθέντων 13.705 ἑκατον. τού προηγούμενου ἔτους. 'Εδαπάνησεν ὅμως ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν φορτεκφορτωσιν εἰς ἔργατικο 83.668 ἑκατον. δραχμῶν και δι' εἰσφορὰς κοινωνικῆς προ-

## RAVITAILLEMENT NAVIRES

## MAGASINS FRIGORIFIQUES

DJIBOUTI - ASMARA

**DJIBOUTI: Rue d' Ethiopie**  
Boîte Postale No. 237. Telegr.: MAGFRIC—Djibouti

ΜΑΡΑ: VIA Lorenzini NO. 10 Teleg. MAGFRIC—  
Ο μόνος Οίκος διαδέτων ειδικά ψυγεία 400  
κυβικών μέτρων. Τα τρόφιμα είναι πάντοτε  
πραγματικά και σε τιμή έκπληξης.

**Διαθέτομεν ειδικούς τεχνίτας διὰ τὴν**



άνωτέρω ρυμουλκά σπεύσουν εις βοήθειαν τού ἀκερνήτου καὶ κινδυνεύοντος λόγω βλάσης τῶν μηχανῶν του *m/v «Slaney»* εἰς τὰ ἀνοίκτα τοῦ Πόρτσμουθ. Κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάψεως τῆς συμφωνίας, ὡς ἀργότερον ἀπεδείχθη, οἱ ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν ἔδωκαν πλήρη εἰκόνα τῆς ἀληθούς καταστάσεως, εἰς ἣν εὐρίσκετο τὸ πλοῖον καὶ τῶν κινδύνων, οἵτινες ἤπειλουν αὐτό.

Τὸ *«Richard Lee Barber»* ἦτο ἑκτοπίσματος 121 τόνων γκρός μὲ μηχανᾶς 600 h.p. τὸ *«George Jemson»* 51 τόνων γκρός καὶ μηχανᾶς 280 h.p. Τὸ *«Slaney»* ἦτο ἑκτοπίσματος 980 τόνων γκρός μὲ μηχανᾶς 810 ἵππων. Κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτυχήματος ἐπλευτεῖ ἀπὸ Πόρτσμουθ πρὸς τὸ Γκούλ φόρτον. Ἀμοιβὴ συνεφωνήτη τὸ ποσὸν τῶν 70 λιρῶν Ἀγγλίας.

Κατὰ τὸν χρόνον τῆς συμφωνίας ὁ καιρὸς ἦτο αἰθρίος καὶ γαλήνιος. Ὁλίγον πρὸ καὶ κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ρυμουλκοῦ *«Richard Lee Barber»* ἐτοῦ λιμένου τοῦ Γιάρμουθ, ὁ καιρὸς μετεβλήθη εἰς σφρόδρον καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς καταγιγτικόν παρὰ ταῦτα τὸ ρυμουλκόν μετα μεγάλης πάντοτε δυσκολίας ἔφθασε πλησίον τοῦ *«Slaney»* καὶ ἤρεστο τὸν προκαταρκτικόν διὰ τὴν ρυμουλκησιν λόγω δύμως τῆς ἐπικρατούσης σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς δὲν κατώθισθε τοῦτο καὶ ἐν συμφωνίᾳ μετά τοῦ ἐπὶ τὸν πλοῖον πλοιάρχου, ἀπεφασίσθη δόπως τὸ ἔργον συνεχισθῆ τὴν ἐπομένην. Σημειωθήτω, ὅτι τὸ *«Slaney»* εἶχεν ἀγκυροβολήση δι' ἀμφοτέρων τῶν ἀγκυρῶν, ἀλλὰ βαθμηδὸν ἐσύρετο πρὸς τὴν πλησίον βραχῶδη ἀκτήν.

Τὴν ἐπομένην τὸ ρυμουλκὸν *«Richard Lee Barber»*, εἰς τὴν δευτέραν προσπάθειαν καὶ παρὰ τὴν συνεχίζομένην σφρόδρωτάν τρικυμίαν ἐρρυμούλκησεν ἐν ἀσφαλείᾳ τὸ σκάφος της βοήθειας καὶ τοῦ *«George Jemson»*, μὲ μέσην ταχύτητος ὀλιγωτέρων παρὰ τοῦ μιλλίου καθ' ὥραν, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γιάρμουθ.

Οἱ ίδιοκτήται τῶν ρυμουλκῶν ἐπὶ δικαστήριο καὶ ἐπὶ τῷ λόγῳ: α) Τῆς χειροτερεύσεως τῶν συνθηκῶν, β) τοῦ ἀκερνήτου τοῦ πλοίου καὶ τοῦ κινδύνου τῆς ἀποφεύχθείστης προσκρούσεως ἐπὶ τὸν βράχον καὶ ὑφάλων, γ) τοῦ γεγονότος, ὅτι τὸ *«Slaney»* ἦτο ἀνευ φορτίου καὶ ὑπέκειτο δύντως εἰς μεγαλύτερον κινδύνον, ἀπήτησαν ἀμοιβὴν ναυαγιαιρέσεως. Τοῦτο τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε τὸ αἴτημα τῶν καὶ περιώρισε τούτους εἰς τὴν συμφωνηθεῖσαν ἀμοιβὴν τῶν 70 λιρῶν. Κατὰ τὸν πορείαν τῆς δίκης ἐγένετο μεία παρομοίας ὑπόθεσεως (*Homeward Lloyd's List Law Reports* 1928 τόμ. 3). Κατὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην αἱ συνθήκαι ἥσαν ἀπέριστα δυσκολώτεραι. Τὸ πλοῖον εἶχεν ἐγκαταλειφθῆ ὑπὸ τοῦ πληρώματος· καὶ μετά, ἀπὸ προσπαθείας 5 ἡμερῶν, τὸ ρυμουλκόν ἀφοῦ ὑπέστη καὶ βλάβης διέσωσε τὸ κινδύνευον πλοίου. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἀπεριφθῆ τὸ αἴτημα τῶν ρυμουλκῶν περὶ ἀμοιβῆς ναυαγιαιρέσεως. Κατὰ τὴν ὑπόθεσιν ταύτην ὁ δικάσας Λόρδος Δικαστῆς ἔθεσε τὰ ἔξης δύο θεμελιώδη στοιχεῖα διὰ τὴν ὑπαρξίαν πραγματικῆς καταστάσεως ναυαγιαιρέσεως: α) "Οτι τὸ κινδύνευον πλοίου δέον νὰ εὑρίσκεται εἰς κίνδυνον λόγω συνθηκῶν αἱ δόποις οὐδόλως εἶχον προδιεφθῆ ὑπὸ τῶν μερῶν. β) "Οτι τὸ ρυμουλκὸν διέτρεξε κινδύνους καὶ ἔξετέλεσεν ἔργον πέραν πάσης προβλέψεως τῶν δρῶν τοῦ συμβολαίου.

ΜΕΛΕΤΗΣ Κ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ  
Δικηγόρος

Λονδίνον, 'Απρίλιος 1952

## 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

## ΕΠΙΚΑΙΡΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΥΠΕΡΠОНΤΙΟΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΕΞΩΡΗΣΕΙΣ

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατί ποὺ ἔγραφη εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς μελέτης μου (15.1.52) διὰ τὴν καταβαλλομένην ὑπὸ τῆς F.A.O. προσπάθειαν ἵνα δηλασισθῇ ἢ παγκόσμιος ίχνουπαραγωγή, πρέπει νὰ ἔσαναγραφῇ καὶ νὰ ὑπογραμμισθῇ μᾶλιστα, διότι χρησιμεύει ὡς σημαντικὸν ἐπιχείρημα πρὸς ἐπιβεβαίωσιν τῶν δυνών τὰ σύγχρονα πλοῖα—ἐργοστάσια καὶ τὰς ὑπερποτίσιες ἀλιευτικάς ἔξορμησεις ὑποστηρίζω.

Πράγματι, οἱ κύκλοι τῆς F.A.O., μολονότι ἡ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη παραγωγὴ ίχνων εἰς δόλον τὸν κόσμον, ὑπέρεδη τὴν προπολεμικὴν τοιάτην, ἐν τούτοις τὴν θεωροῦν ὡς ἀνεπαρκῆ, λόγω τῆς ἀπάνταχον παρατηρουμένης στάσιος τροφίμων, φροντίζεται μετὰ πεποιθήσεως, διό μόνον ἡ θάλασσα μὲ τὰ ἀφθονα προϊόντα της, θὰ ἀντικαταστήσῃ: ίκανοποιητικάς τὰ τροφίμαν εἶκεντα, ποὺ ἡ κουρασμένη γῆ ἔπαισε νὰ μᾶς δίδῃ, πρὸς τὸ παρόν, θὰ δισκολεύει δὲ νὰ μᾶς δώσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον, ιστος.

Ὦντας ἔπι πλήρως ἀποδειχθῆ σήμερον, ἐκ τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν ἐπὶ τῶν ὄποιων δύναται νὰ στηριχῇ ἡ αὐξησης τῆς παραγωγῆς ίχνων εἰς κάθε χώραν, ἔξέχουσαν ἡθούν κατέχουν τὰ σύγχρονα πλοῖα—ἐργοστάσια, ὡς ἀποδοτικώτερα καὶ ὡς δυνάμενα νὰ ἐντοπικεύσουν μεγάλας ποσότητας ἀλιευμάτων ἐντὸς τῶν κυτῶν—ψυγείων τῶν, κινούμενα πρὸς δόλας τὰς κατεύθυνσεις καθ' ὅλας τὰς ἔτους τὰς ἐποχας. Τὸ σπουδαῖον αὐτὸ πλεονέκτημα ἔχει ιδιαιτέρων δόλως σημασίαν διὰ τὴν χρησιμοποιήσιν τοιούτων πλοίων εἰς χώρας θερμάς πυκνῶς κατωκημένας, ποὺ ἔχουν μεσον ἀνάγκην τροφίμων. "Ιδού νέης τετε τὸ ζῆτημα τῆς ἀνά τὸν κόσμον καταστομάς τῶν ίχνων καὶ ίχνηπρῶν, η παρά τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη 'Οργανωτική Διοίκησις 'Αλιείας.

Ἐκτὸς τῶν προηγμένων εἰς τὴν ἀλιείαν χωρῶν — λέγει ἡ ἐκθεσις — ὅντας ἡ 'Ισπανία, ὁ Νορδηγία, ὁ Καναδᾶς, ἡ 'Ισλανδία, ἡ Πορτορίζα καὶ ἄλλαι, αἵτινες ἀφοῦ ἐπαρκέσουν εἰς τὰς εἰς ίχνους ἀνάγκας των, ἔξαγουν τὸ πλεόνασμα τῶν ἀλιευτικῶν τῶν προϊόντων εἰς δόλον τὸν κόσμον, ὑπάρχουν καὶ πολλαὶ ἄλλαι χώραι, ποὺ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία ἐμφανίζει προσπτικὴν βελτίωσεως καὶ ἔδοσες δράσεως. "Ἐκ τούτων αἱ μὲν, δόπως ἡ Βραζιλία, ἡ 'Αργεντινή, ἡ Χιλή, τὸ Περού, ἡ Νότιος Αφρική, ἡ Αυστραλία καὶ ἄλλαι πλούσια εἰς γεωργίαν, κτηνοτροφίαν καὶ ἄλλα ἀγαθά, οὖσαι ἀπόλυτας αὐτάκτορες εἰς τροφίμα, δὲν ἔσωσαν καμίαν σημασίαν εἰς τὴν ἀλιείαν, μολονότι περίστι των θάλασσασ εἰνε πλουσιόταται εἰς ἀλιεύμα. Αἱ δέ, δόπως αἱ 'Ινδια, τὸ Πακιστάν, η Πολονησία καὶ ἄλλαι, πυκνῶς κατωκημένα καὶ μηδὲν αὐτάρκεις εἰς τροφίμα, μολονότι ήδηντον νὰ ἀναπτύξουνται, θὰ κοινωνοποιούνται, σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας της Ε.Α.Ο.

Τὸ περίπτασις πλήρως ἐπέτυχε καὶ μὲ τὴν καταβαλλομένην ἐντατικὴν προσπάθειαν ἀναμένεται, ὅτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐτῶν θὰ δηλασισθῇ ἡ παγκόσμιος ίχνουπαραγωγή. Οὔτω, ἡ Βραζιλία, ἡ πλούσιωτάτη αὐτὴ χώρα, ητος πρὸ τούτων ἐτῶν δέν είχεν ἴνων ἀλιευτικὴ βιομηχανία, μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος τῆς F.A.O. ἀπέκτησε σημαντικὴν τοιάτην καὶ ἐλπίζεται, ὅτι ἡ ίχνουπαραγωγή της θὰ φθάσῃ λίγαν συντόμως τὸ ἐν ἐκαπιτώμαριον τῶν τέτην δέν περισσότερα. Συνέδη ἐπίσης καὶ τὸ εὐχάριστον, διό τις η προγράμματος της Ε.Α.Ο. ἀπέκτησε σημαντικὴν τοιάτην, διότι ἡ Βραζιλιανοὶ ηρχισαν νὰ τρώγουν φάρια, τὰ ὄποια, ἔως χθές, ἤνησιν δὲ πειθαρονούσαν. Τὰ ίδια καὶ καλύτερα ἐπετεύθησαν εἰς τὴν 'Αργεντινήν. Παρηγγελθῆσαν διάφορας ἀλιευτικὰ πλοῖα εἰς ἀμερικανικά καὶ εὐρωπαϊκά ναυπηγεία, μετεκλήθησαν εἰδίκοι 'Αγγλοι, Νορδηγοί καὶ Γερμανοί ψαράδες καὶ ίδρυνται συνεχῶς μεγάλαις ἀλιευτικαὶ ἑταίραι. Σημειωθέον, διότι ἡ 'Αργεντινή ἀπέκτησε καὶ τὸ μεγαλύτερον φαλακροθικό τοῦ κόσμου, τὸ 'Χουάν Περόν.

Ἡ πρὸ τὸν Εἰρηνικὸν 'Οκεανὸν ἀλιευτικὴ δραστηριότητα τῶν Νότιοις Αφρικανῶν ἐμφανίζεται ως ἔξαιρετη μὲ τὴν συμμετοχὴν τῆς Χιλῆς, Περούδησας καὶ 'Ισπανερίου. Καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς ἀναπτηταίων ἀκτῆς, ἀπὸ τὴν διώρυγον τοῦ Παναμᾶ μέχρι τῆς Παταγωνίας, ἐγκαθίστανται ἀλιευτικοὶ σταθμοὶ καὶ δημιουργούνται ἐπιχειρήσεις κονσερβοποιίας καὶ ὑποτροποίων ἀλιεύσις. Κατὰ τοὺς εἰδίκους τῆς F.A.O. διατεύς οὗτος θὰ ἀποδούσῃ ἀνα τὸν τριῶν ἑκατομμυρίων τόνων ίχνων κατ' ἔτος. Εἶνε τόσον πλούσιας εἰς ἀλιεύμα ἡ χάντην σύντη περιοχή, δύστε καὶ ἀλιευτικά κόμπων συνεργείας ἔξορμον ἐκεί, ἀφοῦ δὲ γεγίσουν τὰς ἀποδημάτικας την εἰσόδου ποταμού της Καλῆς 'Ελπίδος καὶ ἐκτὸς πασσαμένουν εἰς τὴν 'Αφρικήν. Κατὰ τὰς πλαροφορίας ποὺ διεῖται τὸ 'South African Fishing Review' τρεῖς ίχνουπαραγωγῆς θὰ διαρρυθμισθούν κατὰ μῆκος τοῦ Νότιοις Αφρικανικοῦ τριγώνου, διά τὰς ἀνάγκας τῆς νέας καὶ μεγάλης ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, ποὺ ἔδημησεν γήραθη εἰς τὸν νότιον τοῦ τομέα.

Ο μέγας λοιπὸν σκοπὸς τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν καὶ τοῦ ἐλευθέρου κόσμου εἰνε τὰ βοηθήσουν τοὺς ὑποστιζόμενους λαούς, γὰς βελτιώσουν τὸ διαίτολογὸν των, ἀφ' ἐνὸς ἀποστέλλοντες εἰς αὐτοὺς διάφορα τρό-

φιμα έκ τού πλεονάσματος τών άλλων, όφ' έτέρου δὲ μεριμνώντες ίνα ἡ παραγωγή τροφίμων εἰς τὴν ὑπὸ τὴν προστασίαν τῶν περιοχῶν ἀστυχθῆ εἰς τὸν δύνατον τοῦ Βαθύτον. Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν πυκνῶν κατωτερικῶν χωρῶν, ποὺ ὑποστίζονται καὶ ἔχουν ἀμετός ἀνάγκην βοηθείας ὑπάγονται αἱ Ἰνδίαι καὶ τὸ Πακιστάν, με πληθυσμὸν ἀνώ τῶν 400 ἑκατ. ψυχῶν. Ἡ παρὰ τὴν Ε.Α.Ο. ὁργανωτικὴ Διοίκησις Ἀλιείας φρονεῖ, ὅτι ἔξι αἱ Ἰνδίαι ἀποβάλουν ὠρισμένας θρησκευτικάς τῶν προλήψεις καὶ ἐπιδοθύνου μὲ ζηλὸν εἰς τὴν ἀλιείαν, τὸ ἐπιστιστικόν τῶν πρόβλημα θὰ βελτιωθῇ τελείως. "Ολος ὁ κόσμος γνωρίζει, ὅτι ὁ Ἰνδικὸς Ὁκεανὸς εἰνε πλουσιώτατος εἰς ἀλιεύμα, αἱ δὲ πέρι τῶν Ἰνδίων θάλασσας, αὐτὰ μόνον συστηματικῶς ἐκμεταλλεύμεναι, δύνανται νὰ ἐπαρκέσουν εἰς τὸν εἶθεν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας.

"Ἔὰν διὰ νὰ ἐπέλθῃ κάποια Ισορροπία εἰς τὰ τρόφιμα τῶν διποίων ἔχουν ἀνάγκην, αἱ Ἰνδίαι προσθέσουν καὶ τὰ ψάρια εἰς τὸ διαιτολόγιόν των, καταναλίσκουσαι ἔστω καὶ πέντε μόνον κιλὰ κατ' ἄτομον ἐπιστρώς, τότε πρέπει νὰ παράγουν 2.000.000 τόνων ἰχθύων κατ' ἔτος, δοσα δηλαδὴν παράγουν ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἰσλανδία μᾶλι. Ὁ ὑπολογισμὸς αὐτὸς δίδει τὸ μέτρον τῶν κατὰ προσθήσειν ἀνάγκων μιᾶς μόνον περιοχῆς καὶ καθαρίζει τὸν δύγκον τῆς ποσότητος τροφίμων, ποὺ τὰ Ἡνωμένα Ἐθνη ὑποχρεούνται νὰ στέλλουν ἑκεῖ διὰ νὰ προληφθοῦν τὰ ἐτού λιμοῦ δυσάρεστα ἐπακόλουθα. "Ο σοφὸς τοῦ πετρουπούργος τῶν Ἰνδίων Παγγίτης Νέχρου κατενόησε πλήρως τὴν σημασίαν τοῦ μεγάλου διὰ τὴν χώραν τοῦ προβλήματος τῆς ὀλιείας καὶ κατώρθωσε νὰ πείσῃ μεγάλας μάζας τοῦ Ἰνδικοῦ πληθυσμοῦ νὰ τρώγουν δόνταν περισσότερα ψάρια. Μετεκλήθησαν Ἐύρωπαιοι καὶ Ἰαπωνες εἰδίκοι διὰ νὰ διδάσκουν εἰς τοὺς Ἰνδούς ψαράδες πότε νὰ ἀλιεύουν μεγάλας ποσότητας ἰχθύων καὶ ἐν γένει τὰς συγχρόνους μεθόδους ἀλιείας καὶ ηγοράσθησαν πρὸς τοῦ παντὸς εἰδούς ἀλιευτικὰ πλοῖα.

"Ολα αὐτὰ ποὺ γράφων θὰ ήσαν ἀπλοί καὶ ἔξω τοῦ θέματος μου πληροφορίαι, ἐάν δὲν είχον σχέσιν μὲ τὸ πλοῖο—ἐργοστάσιο καὶ τὰς ὑπερποντίους ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις. Ἰδου πῶς: Αἱ Ἰνδίαι εἰνε μία ἀσχάνης καὶ πυκνῶν κατωκημένη χώρα, αἱ συγκοινωνίαι της εἰνε πρωτόγονοι, ὁ δὲ εἰς υπούρους ἰχθύους τακτικῶς ἀνεφοδιασμός τῶν μεγάλων κέντρων καθιστάται δυσχερῆς λόγῳ ἀλιεύσεως μεγάλων ἀποθηκῶν ψυγείων, εἰδικῶς διὰ τὰ ψάρια. Ἐπομένως δέν είνε δυνατόν εἶναι ἀπόρροφηθοῦν ἰκανοί ποσότητες νωπῶν ἰχθύων, ἀλλὰ μόνον κονσερβοποιημένων ἢ κατεψυγμένων τοιούτων. Ἐπειδὴ ἐργοστάσιοι κονσερβῶν ἰχθύων δέν ὑπάρχουν ἀρκετὰ πρὸς τὸ παρόν, ἡ διὰ τὴν κατωνάλωσιν ἀναγκαία ποσότητα δυνατοί νὰ παρακειμένη ἡπὶ τῶν πλοίων ἐργοστασίων. Τὰ πρώτα Ἰαπωνικὰ συνεργεία εύρισκονται ἡδη ἐν πλήρει δράσει εἰς δόλους τοὺς ψυμεῖς καὶ ἀνεφοδιάζουν τοὺς μεγάλους Ἰνδικούς λιμένας μὲ κατεψυγμένους ἰχθύους καὶ παντὸς εἰδούς κονσερβοποιημένων τοιούτων. Διὰ νὰ διλοκληρωθῇ τὸ ἀλιευτικὸν πρόγραμμα τῶν Ἰνδίων θὰ χρειασθῇ ἔνας τεράστιος ἀλιευτικὸς στόλος. στρατιὰ ἔξι εἰδικῶν ψαράδων καὶ στρατιαὶ ὀλόκληροι ἔξι ἀλιείων καὶ ἀλιευργατῶν.

"Ἡ τοιάτη ἔξελιξις τῶν πραγμάτων εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν δέν δύνανται βεβαίως νὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ πρὸς τὸ παρόν, ἐφόσον ἔχουμεν ἀντιτίτον τὸ Ἰδικόν μας ἀλιευτικὸν πρόβλημα καὶ ἐφόσον ἡ διατριβὴ μου ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀπὸ τὸν Ἑλληνικὸν πλευρᾶς χρηστιμοτοίσιν πλοίων ἐργοστασίων διὰ τὸν εἰς ἰχθύους ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας μας. "Ισως, ὅμως, ἐπισύρη τὴν προσοχὴν τῶν Ἑλλήνων ἐφόπλιστῶν, διότι, καθὼς ἀνέφερα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς μελέτης μου, τὸ σύννεφο τῶν ὑψηλῶν ναυλῶν θὰ περάσῃ γρήγορα καὶ θὰ ἔλθῃ ἐποχὴ ποὺ ἔνας-ένας τὰ καρδιάς μας θὰ ἀκίνητον εἰς τὸ ἀγκυροβόλιόν των. "Ισως, τότε νὰ στρέμμενοι τὴν προσοχὴν μας καὶ πρὸς τὴν μεγάλην ἀλιείαν. Πρόκειται περὶ ἐπιχειρήσεως σταθερῶς ἀποδοτικῆς. Θωπεύω τὴν σκέψην, διτε ἐαν τὸ ζήτημα τῆς εἰς τὸ τομέα τῆς ἀλιείας χρηστιμοτοίσεως τῶν καὶ ταλλαλίας ἡλικίας πλοίων μελετηθῆ, θὰ διπουργηθῇ κοντά εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Ναυτιλίαν, τὴν τόσου ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὁκεανούς διαπρέπουσαν καὶ ἡ Ἑλληνικὴ μεγάλη ἀλιεία, μὲ βάσιν τὰ πλοῖα—ἐργοστάσια. Καὶ τώρα συνεχίζω τὴν μελέτην μου.

\*\*\*

Εἰς τὸ προηγούμενον σημειώματα μου ὑπελόγισα τὰ ἔξοδα ἔξορμήσεως ἐνὸς αὐτοτελούς ἀνεξαρτήτου ἀλιευτικοῦ πλοίου—ἐργοστασίου, τοῦ συντηθεστέρου τύπου, 185—200 ποδῶν, 1000—1200 τόνων μὲ πετραιογήνησαν 1000 περίπου ἵππων. Σήμερον, διὰ νὰ ὀλοκληρώσω τὴν μελέτην μου, θὰ ὑπολογίσω τὰ ἔξοδα ἔξορμήσεως ἐνὸς πλοίου «Μάννα» ή «Mother Ship», διὰ ταξιδίου τεσσάρων μηνῶν, συμπερ—χειμανομένου καὶ τοῦ πηγαινο-έρχομού. Ἐπειδὴ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα δύνανται νὰ δράσουν ως συνεργεία ἀπὸ 2000 μεγάλους 5000 τόνων, διὰ νὰ ἀποφύγων πολυπλοκούς λογαριασμούς, θὰ λάθω ως μέσον δροῦν ἔνα μετακευασμένον εἰς ἐργοστάσιον, πλοίον ἀποβάσεων «Landing graft» 3000 τόνων, τύπου τοῦ παρ' ἥμιν «Πήγασος» μὲ δύο πετρελαιομηχανὰς τῶν 900 ἵππων ἔκστοτε.

Μεταπολεμικῶς, πολλὰ πάρομοια πλοῖα μετεκευάσθησαν εἰς πλωτὰ ἐργοστάσια εἰς τὴν Ἀμερικήν, Ἀγγλίαν, καὶ Ἰαπωνίαν καὶ δροῦν λίαν ἐπιτυχῶς. Τὰ κυριώτερα ἔξοδα τῶν πλοίων τούτων, ως καὶ τῶν ἄλλων

τῆς κατηγορίας «Chalutiers congélateurs» εἶνε τέσσαρα: α) Ἡ μισθοφοδοσία, β) τὰ καύτιμα, γ) ἡ ἀσφάλεια καὶ δ) ἡ ἀπόδεσης κεφαλαίου. Εἰς τὴν κατηγορίαν ὅμως τῶν «Mother Ship» πρέπει νὰ προστέθουν τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοιαρίων ποὺ τὰ συνοδεύουν, τὰ ὅποια εἶνε διετυάρικα, παραγαδιάρικα, συνεργεία μὲ κυκλικά δίκτυα «Gillnetters», μικρὰ τρώλερς καὶ ἄλλα σύμφωνα μὲ τὴν περιοχὴν διότου θὰ γίνη ἡ ἀλιευτικὴ ἔξορμησις. Διὰ νὰ μὴ χαθῷ μέσα εἰς τοὺς λογαριασμούς, θὰ διαμοιράσω τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοιαρίων τούτων μεταξύ τῶν πλοίων τοῦ πλοίου «Μάννα», ἀναφέρων ταῦτα ιδίατερά της.

**ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ:** Διὰ νὰ μὴ ἐπαναλαμβάνω τὰ ἴδια, παρακαλῶ τοὺς ἔνδιαφερούμενους νὰ ἀνατρέξουν εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου, διότου λεπτομερῶς ἐπεξηγησα τὸ τρόπον πληρωμῆς τῶν πλωμάτων. Διὰ τὰ πλοῖα—ἐργοστάσια τῆς πρώτης κατηγορίας ὑπελόγιση σα πλήρωμα ἔκ τριάντα ἀνδρῶν, διὰ τὰ πλοία «Mother Ships», θὰ χρειασθοῦν 50 ἀνδρες διὰ τὸ πλοίον καὶ 20 διὰ τὰ παραδίκια, ἐν δλω 70 ἀνδρες. Ἐπομένως τὰ ἔξοδα τῆς μισθοφοδοσίας θὰ ἀνέλθουν κατὰ μῆνα εἰς 230.000.000, διὰ δὲ τοὺς 4 μῆνας τῆς ἔξορμήσεως, εἰς 920.000.000 δραχμῶν περίπου.

**ΚΑΥΣΙΜΑ:** Τὸ πλοίον κινεῖται μὲ δύο πετρελαιομηχανὰς τῶν 900 ἵππων ἔκαστη, ητοι 1800 ἵππους. Εἰς τὴν δύναμιν αὐτῆς πρέπει νὰ ὑπολογίσωμεν καὶ 200 ἵππους διὰ τὰ μικρὰ ἀλιευτικὰ συνεργεία, τὰ διποία ὅμως θὰ κινηθῶν μόνον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὀλιεύσεως καὶ ὅχι κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ πηγαινο-έρχομού, ἐφόσον θὰ μεταφέρονται ἐπὶ τὸ πλοίον. Σημειωτέον, διτο τὸ πλοίον «Μάννα» κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀλιευτικῆς ἔξορμήσεως θὰ μένη ὡς ἐπὶ τὸ πλεύστον ἀνύκυροδηλημένον καὶ θὰ μετακινήσῃ μὲ τὴν μηχανὴν μόνον διὰ νὰ ἀλλάξῃ περιοχὴν ὀλιεύσεως. Ἐπομένως τὰ εἰς καύσιμα ἔξοδον τοῦ θὰ είνε περιωρισμένα. "Ἐάν ὑπολογίσωμεν 200 τόνους διὰ τὸ ταξίδιον πηγαινο-έρχομού ἐν πλάτει καὶ 50 τόνους κατὰ μῆνα διὰ τὸ ὑπόδοιπο, δὲν θὰ ὑπερβῶμεν τῶν 400 τόνους κατὰ τὴν τετράμηνον ἔξορμησην, ητοι τὰ καύσιμα θὰ στοιχίσουν περὶ τὰ 360.000.000 δραχμῶν. Διὰ τὸ ἔλαιον λιπαράσεως δέν νὰ ὑπολογίσωμεν περὶ τὰ 5.000 κιλὰ δι' δλην τὴν ἔξορμησην, ητοι δαπάνην 100.000.000 δραχμῶν. Δηλαδὴ ἐν δλω διὰ τὰ καύσιμα θὰ δαπάνηται 400.000.000 δραχμῶν.

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ:** Τὸ «Mother Ship» ποὺ ἀναφέρω, μὲ τὰ συνεργεία του μαζί δέον νὰ ὑπολογισθῇ ὡς κεφαλαίον εἰς 120.000 λιρῶν, κατὰ τὸ κατώτατον δρομού, ητο πεντέ δισκατομμύρια δραχμῶν. "Ἐάν λογαριασθειν τὰ ἀσφάλιστρα πρὸς 6% θὰ ἔχωμεν διὰ τὴν τετράμηνην ἔξορμησην δαπάνην 100.000.000 δραχμῶν.

ΑΠΟΣΒΕΣΙΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ: Καθὼς ἐπεξηγησα τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τοῦ κονδύλου τούτου εἰς τὸ προηγούμενον ἀδρούν μου, ἡ ἀπόσβεσις κεφαλαίου εἰς τὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις δέον νὰ συντελῆται δύον τὸ δυνατόν ταχύτερον. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καὶ διὰ τὸν κονδύλου πέντε δισκατομμυρίων θὰ ὑπολογίσω μηνιαίναν ἀπόσβεσιν 40.000.000 ητο διὰ τετράμηνην 160.000.000 δραχμῶν.

Εἰς δευτέραν γρασμὴν ἔρχονται τὰ ἔξοδα φθορᾶς δικτύων καὶ ἔξαρτηγίας ψυγείου καὶ βαρούλου.

**ΦΩΡΑ ΔΙΚΤΥΩΝ—ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ:** Κατὰ τὴν συγκρίσιαν τῶν ὀλιεύσεων, ὑπολογίζεται μηνιαίναν ἡ ἀπόσβεσις κεφαλαίου εἰς τὰς ἀλιευτικὰς ἐπιχειρήσεις δέον νὰ συντελῆται δύον τὸ δυνατόν ταχύτερον. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καὶ διὰ τὸν κονδύλου πέντε δισκατομμυρίων θὰ ὑπολογίσω μηνιαίναν ἀπόσβεσιν 40.000.000 ητο διὰ τετράμηνην 160.000.000 δραχμῶν.

**ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΡΕΥΜΑΤΟΣ:** Επὶ τοῦ πλοίου «Μάννα» ὑπάρχουν δύο μεγάλα ζεύγη πασαργάγη ρεύματος, λειτουργούντα ἐναλλάξ καὶ ἔνα μικρότερον ως ἐφεδρικόν. Εκ τοῦ κεντρικοῦ πινακού ἐλέγχεται τὸ κίνητος καὶ λειτουργούν τὰ ψυγείων, τὸν βαρούλου καὶ τὸν φωτισμοῦ τοῦ πλοίου. Σημειωτέον, διτο αἱ ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν παραγωγὴν ἡλεκτρισμού εἶναι καλῶς μελετηθεῖσαι μὲ ἐφεδρικὰ μηχανήματα καὶ πλήρες σύνολον συστηρευτῶν, οὐτως δώσει πετρέ τὸν πλοῖον. Διὰ τὸ ἔξαιρετης σπιασίας τοῦτο κονδύλιον ὑπόλογοίζεται ἐπὶ τὸν πλοῖον. Διὰ τὸ δέκατητης σπιασίας τοῦτο κονδύλιον ὑπόλογοίζεται ἐπὶ τὸν πλοῖον. Διὰ τὸ δέκατητης σπιασίας τοῦτο κονδύλιον ὑπόλογοίζεται ἐπὶ τὸν πλοῖον.

**ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:** Τὰ ἔξοδα συντηρήσεως ἐνὸς τοιούτου σκάφους καὶ τῶν συνεργείων τοῦ εἰνε συνηθισμένων. Κοπάνισμα, καδαφάτισμα, καδρόσιμα, χρωματισμός, μικροεπιδιοιδώσεις, δεξαιμενισμός καὶ διάφορα ἄλλα. Διὰ τὸ κονδύλιον τοῦτο πρέπει νὰ ὑπολογίσηθει δαπάνη 200.000.000 δραχμῶν κατ' ἔτος διὰ δεκάμηνον ἔργασίαν, ητο 80.000.000 διὰ τὴν τετράμηνην ἔξορμησην.

**ΓΕΝΙΚΑ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ ΕΞΟΔΑ:** Τὸ κεφαλαιον τῶν γενικῶν ἔξοδων ἐνὸς πλοίου εἶνε τόσον πολύπλοκον, ὃστε θὰ ἥτο ἀσφάλεια ἐκ μέρους οἰουδήποτε νὰ ισχυρισθῇ, διτο εἰνε δυνατόν νὰ καθορισθούν τάυτα μεταξύ τοῦ πλοίου. Δὲν πρέπει, λοιπόν, νὰ θεωρηθῇ παράλειψις,

## SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

## A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Άγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως  
έμπορονατικαὶ ἐργασίαι.

Αντιπρόσωποι ἐν Ἑλλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων ἐργοστάσιων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων

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

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εξωτερικοῦ: «UNION»  
» » Εσωτερικοῦ: «OUNION»

διτί δὲν άνέφερα τὰ φορολογικά, λιμενοφαρικά, ἀσφάλειαν πληρωμάτων, ἔξοδα διαχειρίσεως, ἀπομαχικά, μικροέξοδα εἰς τοὺς λιμένας καὶ μύρια δόλαρα ποὺ εἶναι δυσκολὸν νὰ ἀπαριθμήσῃ κανεὶς προκαταβολικῶς. Δι' ὅτι αὐτά λοιπὸν συλληφθῆν ὡς ὑπολογισών 15.000.000 δραμάων μηνιαῖς, πῆται 60.000.000 δισαχιών διὰ τὴν τετάμηνον ἔξόρυσην.

Ούτω, τά έξοδα ένος πλοίου «Μάνα» διά μίαν τετράμηνην έξόρμησιν	
έχουν ως έπη:	
Μισθοτροφοδοσία, ως έξηγησα . . . . .	920.000.000
Καύσιμα έν γένει . . . . .	400.000.000
Ασφάλιστρα διά κεφαλαίου 15 δισεκατ. δραχμών . . . . .	100.000.000
Απόσθεσις, κεφαλαίου . . . . .	160.000.000
Φόρορά δικτύων και έξαρτημάτων . . . . .	40.000.000
«Έξοδα ψυγείων — φωτισμού — βαρούλκου . . . . .	40.000.000
«Έξοδα συντηρήσεως τού πλοίου . . . . .	80.000.000
Διάφορα γενικά άπρόβλεπτα έξοδα . . . . .	60.000.000

Ἐν ὅλῳ Δραχμαι . . . . . 1.800.000.000

Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασια εἰνε τρίμυνος, τὸ δὲ ὑπόλοιπον τοῦ χρόνου θὰ καταναλῶθη εἰς τὰ ταξίδια πηγασινούχουμον. Δέν πρόκειται, βεβαίων, νὰ περιγράψω πώς θὰ διενεργηθῇ τὸ ὑπέρπτυκόν αὐτὸ ταξίδι καὶ πώς θὰ γίνη ἡ ἐπεξεργασία ἢ η βιομηχανοποίησις τῶν ἀλιευμάτων. Θὰ ἀναφέρω ἀπλῶς μάνιο ποιού εἰδους προϊόντα καὶ ὑπόπτρο. Ὁντα θὰ παρασκευασθούν ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὴν ποσότητά των καὶ τὸν τρόπον τῆς ἐπαποθηκέυσεως. Τὰ ἀλιεύματα εἰνε δύο κατηγοριῶν. Τὰ μεν κήπη ἢ ἀλλα παρεμφερῆ ἢ διπόδηποτε μὴ βρώσιμον ἀνασύρεται ἀπὸ τὴν θάλασσαν, προρίζεται διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν καὶ παρασκευὴν ἰχναλεύρου, ἰχθυελαῖου καὶ λιπασμάτων, ἢ δὲ βρώσιμος πανίσκη διὰ τὴν κονερ-  
βοτοποίησιν ἢ καταψύξιν τῶν ἰχθύων. Σημειωτέον, διτὶ διπόδηποτε ἀποσύ-  
ρεται ἀπὸ τὴν θάλασσαν ἔχει ἄξιαν, τίποτε δὲν χαρεται.

Αἱ ἐπὶ τοῦ πλαισίου ἔγκαταστάσεις εἰναι διὰ την βιομηχανοποίησιν μεγάλων ποσοτήτων ίχθυολογικῆς μάζης. Διὰ νὰ περιορίσω δώμας τούς λογαριασμούς καὶ διὰ νὰ μὴ ἐπεκταθῶ εἰς υπεπικάκας ἀπόδοσεις, θετούμενος στὸ κατώτατον σ्तριψιν ποὺ ἔνα πλοιον «Μάνα» δύναται νὰ ἀπόδωσῃ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἥδη ἐν λειτουργίᾳ παρόμοια ἀκρίβων πλαισίων, ἀμερικανικά, ἀγγλικά καὶ ἵσπανικά. Ή περιοχὴ ἄλλως τε δύποι τὸ συνεργείον μας θὰ δράσῃ εἰναι τόσον πλουσία εἰς ἀλιεύμα, ώστε καὶ ἔαν αὐτὸν τριπλασίασθαι τοὺς ἀριθμούς μου, πάλιν σὲ εὐρύσκωμα ἐντὸς τῆς πραγματικότητος. Θά ἀρκεσθῶ δώμας εἰς τὸν κάτωθι ἀριθμούς μόνον. Διὰ τὸν Περιοχὸν Κόλπουν, τὸν Βόρειον Ἰνδικὸν Ὁκεανὸν καὶ τὸν μιθῶδην τῶν ἀλιευτικῶν πλουτῶν, ἐκτενῶς ἔγραψα εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθμὸν 293—294—295 φύλλα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Καὶ διῆδις ἀρχαῖος Ἐλλην σοφός μᾶς διαφωτίζει. «Ο Ἰππαδός, κατὰ τὸ 47 π.Χ. ἀγεκάλυψε καὶ σαφῶς καθὼρίσε τὸ ωυτικὸν τοῦ Ἰνδικοῦ Ὁκεανοῦ καὶ τῆς Ἀραβικῆς Θαλάσσης, τοὺς ἐπτοῖςας δάμενοις (τὰ μουσδινα), μὲ τὴν βοήθειαν τῶν ὄπωις τὰ Ιστιοφόρα κατάρθων νὰ ταξιδεύσουν μεταξὺ Ἀφρικῆς, Ἀραβικῆς Χερσονήσου καὶ Ἀσίας.

Ας αρχισώμεν λοιπὸν ἀπὸ τὴν μὴ βράσιμων ἀλιείαν καὶ ἃς σφέσθαι μεν τὰ καθαρὰ ψάρια διὰ τὸ τέλος τῆς εξομηύσεως. Αἱ τιμαὶ ποὺ θὰ υπολογίσων είνε τὴν διεθνῶν ἀγορᾶς, μὲ περιθώριον αὐξομείωσεως 10%.
1000 τόνον   χθνάλευρον πρὸς 2.500 δρ. τὸ κιλὸν 2.500.000.000
200 »   χθνέλαιον » 8.000 » » 1.600.000.000
50 »   ψάρια παστά » 7.000 » » 350.000.000
150 »   κονσέρβη » 8.500 » » 1.275.000.000
150 »   ιχθῦς κατεψυγ. » 7.000 » » 1.050.000.000
1000 δέρματα καρχαριῶν . . . . . 100.000.000

Σύνολον ἀποδόσεως Δραχμαι ······ 6.875.000.000

Οι άριθμοι αυτοί θα φανούν, τσως, ύπερβολικοί είτε δύσους άγνοοις την άπόδοσιν τής μεγάλης άλιείας. Είς δύσους δώμας παρακολούθουν τὴν διεθνῆ ἀλιευτικήν κινησιν, οι υπόλογοισι μου είνε οι μετριώτεροι δι' ἓνα «Mother Ship» τοῦ τύπου δύν υπόδεικνύω καὶ διὰ μιάν περιοχήν ποὺ περιέχει ἀφάνταστον ποικιλίαν δλιευμάτων. Ἐάν λοιπὸν ἀφαιρέσωμεν τὰ ἔξοδα τῆς ἐκομησεως, τὸ ὑπόλοιπον εἶναι καθάρον κέρδος. Ἡ ἐκμεταλλεύσις ἐνὸς πλοίου «Μάναν» καὶ ἐνὸς ἀνεξαρτήτου αὐτοτελούς φωράδικου—ἐργοστασίου, συγκρινομένη, κλίνει ὑπὲρ τοῦ πρώτου. Τὸ μὲν «Mother Ship» δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ δύο ἔξοδηματεis κατ' ἔτος καὶ νὰ ἀποσέβεται σχεδὸν τὸ ἐπένδυθν κεφάλαιον. Τὸ δὲ «Chalutier» congetateus δύναται νὰ πραγματοποιηται 5—6 ἔξοδηματεis τῶν πέντε ἔδηδομάδων καὶ νὰ ἀποκομίσῃ σοδαρά κέρδη. Ἀς γίνη δώμας μιᾶς ἀρχῆ, οὗταὶ ή ἄλλαις καὶ τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τοιτοῦ ἀποτελέσματα, θὰ μάς καθοδηγήσουν διὰ τὰ περιστέων. Πρέπει νὰ ἔχωμεν πάντα ὑπ' ὄψιν, διτὸ πρόδηλημα τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιείας εἶναι ζήτημα ἀποπύλως ναυτικοῦν. Ἐφόσον λοιπὸν ἡ βάλσαστα δὲν ἐστείρευε καὶ ἔχει πάντα ψάρια καὶ ἀέροντος ὁ Ἑλληνικὸς ἡθαλάσσας δὲν ἔχει μεγάλην ἀνάγκην ἀπό αὐτὰ, ή ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος εἶναι εἰς τὰ χέρια τῶν ναυτικῶν μας.

КОСТАУ КОМПНІЯ

Tel. & Cable Address  
"SPIRO,"

*Tel: FA6280-FA6387  
After Hours: FF3087-FM5346*

AUSTRALIAN GENERAL TRADING  
& SHIPPING Co. PTY. LTD.

(EST. 1938)

**WHOLESALE SHIP SUPPLIERS**  
115-117 Riley Street  
L. A. Rafters Inc., D. Flinders

J. A. Raftopoulos — D. Eliades

AUSTRALIA

## Ο ΦΟΡΟΣ ΔΙΑ ΤΟ 1951

ΤΑ ΑΙ' ΕΚΑΣΤΟΝ ΠΑΡΟΙΩΝ ΠΟΣΑ

Έπος της Οικονομικής Έφορίας Πλοίων Πειραιώς, έβεβαιώθη όριστικώς ο φόρος του Α. Ν. 1411/50 διά τα πλοία τα έγχρωσθέντα κατά το 1951. Ή αγνωστὸν διά τα πλοία ταῦτα εἶχε βεβαιώθη ὡς προκαταβολὴ τὸ 60 % τῆς κλίμακος τού νόμου. Νῦν βεβαιούνται το ὑπόλοιπον 40 %. Δι' ὅσα ὄμως πλοία εἰχον ἔξαρειθεν τὰ προκαταβολῆς βεβαιούνται τὸ 100 % τῆς κλίμακος. Τὰ νῦν, βεβαιώθεντα ποσο τυχάνουντο καταδηλητέοι εἰς δύο ἴσας δόσεις. Ή πωπότα τῶν δόσεων τούτων είνει κατεβλητέα ἐντὸς τοῦ μηνὸς Μαΐου και ἡ δευτέρα ἐντὸς τοῦ μηνὸς Ιουνίου 1952. Ἐπὶ τῶν βεβαιώθεντων ποσῶν χωρεῖ ἐνστασίς ἐαν και ἐφ' ὅσου πλοίον τι δέν εἰσγάγθη συνεχώς κεθ' ὀλόν το ἔτος η ἐπεύτερη γενιλούς κατωτέρους τῆς ἀγορᾶς, λόγω προναυλώσεως η ἐπιτάξεως.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Φόρος κλίμακος	Βεδσιαθ. πρ/λή φόρου	Βεδσιαθέν ύπολοιπου
«Αγιος Νικόλαος»	100 %	60 %	31.430
«Αλιάκμων»	78.576	47.146	31.200
«Ακτή»	78.000	46.800	31.200
«Αλέξανδρος Κορυζῆς»	78.000	46.800	31.200
«Αλίκη»	78.000	46.800	31.200
«Αλφειός»	78.000	46.800	31.200
«Αμερική»	84.656	50.794	33.862
«Αννα Κουνδύλλη»	84.800	50.880	33.920
«Αναστάσιος Πατέρας»	78.800	47.280	31.520
«Αντώνης»	78.000	46.800	31.200
«Αξιός»	78.000	46.800	31.200
«Αστερίς»	79.152	47.492	31.660
«Αταλάντη»	84.272	50.564	33.708
«Β. Η. Κουλουκουντής»	79.152	47.492	31.660
«Βιργινία»	78.000	46.800	31.200
«Γεώργιος Δ. Γράτσος»	78.000	46.800	31.200
«Εδώργιος Πανώρας»	78.000	46.800	31.200
«Γεώργ. Φ. Ανδρεάδης»	78.000	46.800	31.200
«Γρηγόριος Κ. ΙΙΙ»	62.400	37.440	24.960
«Δημοσθένης»	78.000	46.800	31.200
«Δημοσθ. Πανταλέων»	79.152	47.492	31.660
«Δίφυς»	79.152	47.492	31.660
«Εβρος»	78.064	46.839	31.225
«Ελένη Δ.»	78.000	46.800	31.200
«Ελένη Σαθάτου»	83.392	50.036	33.356
«Ελλάς»	81.760	50.304	31.456
«Ελληνικόν Κύμα»	62.400	37.440	24.960
«Ελλενικός Μπήτς»	62.400	37.440	24.960
«Ελλενική Σκάι»	62.400	37.440	24.960
«Ελληνικός Αστήρ»	62.400	37.440	24.960
«Επτανήσος»	84.500	50.700	33.800
«Εύανθια»	77.520	46.512	31.008
«Εύγενια Χατζηρή»	81.200	48.720	32.480
«Εύρυμέδον»	84.352	50.612	33.740
«Θεμιστοκλῆς»	78.048	46.829	31.219
«Θεμώνη»	78.000	46.800	31.200
«Ιγόρ»	78.000	46.800	31.200
«Ιωάννης Π. Γουλανδρῆς»	78.000	46.800	31.200
«Κάπταιν Ματσαράκας»	78.000	46.800	31.200
«Κάπταιν Παπαζόγιου»	78.000	46.800	31.200
«Κάπταιν Φαρμακίδης»	79.152	47.492	31.660
«Κάστωρ»	78.048	46.829	31.219
«Κεχρεάς»	78.000	46.800	31.200
«Κονίστρα»	78.048	46.829	31.219
«Κρήτη»	79.056	47.434	31.622
«Κριός»	26.000	15.600	10.400
«Κύμα»	79.392	47.636	31.756
«Κωισταντίνης»	78.000	46.800	31.200
«Κωστής Λαϊμός»	78.000	46.800	31.200
«Κώστας Μίχαλος»	78.000	46.800	31.200
«Κώστης Λώρα»	77.312	46.388	30.924
«Κ. Χατζηπατέρας»	78.000	46.800	31.200
«Λεόντιος»	79.152	47.492	31.660
«Λεωνίδας Μίχαλος»	78.000	46.800	31.200
«Λουίς Νομικού»	81.760	49.056	32.704
«Μαίανδρος»	78.000	46.800	31.200
«Μάσουντ Αθων»	78.000	46.300	31.200
«Μαρία Γ. Κουλουκουντή»	78.000	46.800	31.200
«Μαριάμ»	81.760	49.056	32.704
«Μαρία Σταθάτου»	82.800	49.680	33.120
«Μεγαλόχαρη»	78.000	46.800	31.200
«Μιχαήλ»	79.280	47.568	31.712
«Μιχαλάκης»	84.656	50.794	33.862
«Ναύαρχος Κουντουριώτης»	78.000	46.800	31.200
«Νέδων»	81.760	49.056	32.704
«Νέστος»	78.000		78.000
«Νικόλεου Γεώργιος»	78.000	46.800	31.200
«Νικόλαου Ζωγραφία»	85.232	51.140	34.092
«Νικόλαος Καΐσσης»	78.000	46.800	31.200
«Νικόλαος Κουλουκουντής»	78.000	46.800	31.200
«Νικόλαος Πατέρας»	78.000	46.800	31.200
«Νικόλαος»	78.000	46.800	31.200
«Οθων»	78.000	46.800	31.200
«Ολύα»	81.760	49.056	32.704
«Οντρι»	78.000	46.800	31.200
«Παναγία Κ.»	78.000	46.800	31.200
«Παναγιώτης»	78.000	46.800	31.200
«Παν. Κουμάνταρος»	78.000	46.800	31.200
«Περικλής»	82.800	49.680	33.120
«Πεταλλιοί»	26.000	15.600	10.400
«Πέτρος Νομικός»	82.912	49.748	33.164
«Πηγειός»	78.000	46.800	31.200
«Πίνακας Α. Καρατ.	81.760	49.056	32.704

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Φόρος κλίμακος	Βεβαιωθ. πρ/λή φόρου	Βεβαιωθέν ύπόλοιπον	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	Φόρος κλίμακος	Βεβαιωθ. πρ/λή φόρου	Βεβαιωθέν ύπόλοιπον
«Σάμος» .....	100 %	60 %	31.200	«Ιωάννης Νομικός» .....	100 %	60 %	2.480
«Σαντορίνη» .....	78.000	46.800	31.200	«Ιωάννης Φράγκος» .....	21.184	12.711	8.473
«Μαρία Λώ» .....	82.800	49.680	33.120	«Καθαριώτισσα» .....	75.520	45.312	30.208
«Σταθης Ι. Γιάνναγας» .....	78.000	46.800	31.200	«Κάσσος» (Α. Ε. «Κάσσος») .....	6.048	6.048	
«Σ. Κουμάταρος» .....	82.000	49.200	32.800	«Κατερίνα» .....	63.000	37.800	25.200
«Στυλ. Ν. Βλασσόπουλος» .....	77.712	46.628	31.084	«Κατίγκα Χατζηπατέρα» .....	520	312	208
«Σύρος» .....	78.000	46.800	31.200	«Κοραλία» .....	26.304	15.783	10.521
«Τρίτων» .....	78.000	46.800	31.200	«Κοράλια» .....	515	309	206
«Φλ. Λτ. Βασιλειάδης» .....	83.504	50.103	33.401	«Κόρθιον» .....	45.380	27.228	18.152
«Φωτεινή» .....	78.000	46.800	31.200	«Κυθερώτης» .....	43.230	25.938	17.292
«Χαδιώτης» .....	78.000	46.800	31.200	«Κωνσταντίνος Η.» .....	11.840	7.104	4.736
«Χέλατρος» .....	78.000	46.800	31.200	«Κωνσταντίνος Σ.» .....	1.300	780	520
«Χρυσή» .....	78.832	46.100	30.732	«Λακωνία» .....	2.629	1.578	1.051
«Ψαρά» .....	78.000	46.800	31.200	«Λεωνίδας» .....	34.800	20.880	13.920
<b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ</b>							
«Άγιος Γεώργιος Ε.'» .....	176.048	105.629	70.419	«Λίνα» .....	450	270	180
«Γεώργιος Π.» .....	1.387	833	554	«Λύρας» .....	39.040	23.424	15.616
«Γράμμος» .....	2.314	1.389	925	«Μαιώτις» .....	21.760	13.056	8.704
«Ηλίας Α'» .....	512	378	134	«Μακεδονία» (Α. Παπαδάκη) .....	76.400	45.840	30.560
«Θεοδώρα» .....	30.000	18.000	12.000	«Μακεδονίας (Μ. Μιτακούλη)» .....	640	384	256
«Ιωάν. Ζαφειράκης» .....	170.800	170.800	170.800	«Μάουντ Αίτνα» .....	34.664	20.799	13.865
«Κατε. Ν. Λ.» .....	173.168	103.901	69.267	«Μάουντ 'Ελικών» .....	43.844	26.247	17.597
«Κωνσταντίνος Κ.» .....	700	700	700	«Μάουντ Κυλλήνη» .....	24.180	14.508	9.672
«Λέμαν» .....	642	386	256	«Μάουντ Ροδόπη» .....	36.880	22.128	14.752
«Μαρία Νομικού» .....	817	817	817	«Μαργαρίτα» .....	8.000	4.800	3.200
«Νικολάου Μαρία» .....	59.780	35.868	23.912	«Μαργαρίτα Χανδρή» .....	51.680	31.008	20.672
«Ξάνθη» .....	1.441	865	576	«Μαρίας (πρ. Έιρις)» .....	8.300	4.980	3.320
«Πετράκης Νομικός ΙΙΙ» .....	176.048	105.629	70.419	«Μαριανίνα» (νέον) .....	11.480	11.480	
«Πέτρος» .....	173.456	173.456	173.456	«Μαριανίνα» .....	43.170	43.170	
«Πολυτιμη 'Ανδρεάδη» .....	170.800	170.800	170.800	«Μαριέλλα» .....	900	540	360
«Πρόδρομος ΙΙ.» .....	100	100	100	«Μάριος ΙΙ.» .....	4.660	2.796	1.864
«Ρόδος» .....	34.000	20.400	13.600	«Μάρπησσα» .....	39.348	23.609	15.739
«Τζών Χανδρής» .....	176.048	176.048	176.048	«Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντής» .....	70.000	42.000	28.000
<b>ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΗΝ «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ»</b>							
«Άγια Βαρβάρα» .....	12.080	7.248	4.832	«Μέντωρ» .....	72.720	72.720	
«Άγια Θαλασσήν» .....	24.000	24.000	24.000	«Μίνα Καμπάνη» .....	39.520	23.712	15.808
«Άγιος Βλάσιος» .....	14.408	8.645	5.763	«Μιχαήλ Εμπειρίκος» .....	36.832	22.100	14.732
«Άγιος Γεώργιος» .....	28.400	17.040	11.360	«Ναυπάκτος» .....	868	521	347
«Άγ. Διονύσιος (πρ. Πρέντον)» .....	8.000	8.000	8.000	«Νηρεύς» .....	63.000	37.800	25.200
«Άγιος Μάρκος» .....	525	315	210	«Νικόλαος Μίχαλος» .....	40.000	24.000	16.000
«Άγ. Νικόλαος» .....	533	320	213	«Ολυμπος» .....	37.120	22.272	14.848
«Άγ. Νικόλαος Τσουρνάκη	534	320	214	«Ορμος» .....	820	492	328
«Άγιος Σπυρίδων» .....	19.977	11.987	7.990	«Παναγιώτης Ν.» .....	880	528	352
«Ανδριάνα Λ.» (τέως «Όχι») .....	2.113	1.268	845	«Παντελής (πρ. Παναγής)» .....	38.474	23.085	15.389
«Άνης Γεώργης» .....	7.000	4.200	2.800	«Πάραλος (πρ. Άγ. Βίκτ.)» .....	36.160	21.696	14.464
«Άθηναι» .....	815	489	326	«Πάσιγνα» .....	1.556	1.556	
«Άλκης» .....	749	450	299	«Παύλος Γ.» .....	2.200	1.320	880
«Άναστασιος (νῦν «Άλκιμος») .....	781	469	312	«Περσεφόνη» .....	35.604	21.363	14.241
«Άμφιπολις» .....	520	312	208	«Πέτρος Γουλανδρής» .....	36.050	21.630	14.420
«Άργολικός» .....	35.040	35.040	35.040	«Πλωτάρχης Μπλέσσας» .....	487	487	
«Άριεττα» .....	83.376	50.026	33.350	«Πόπη Α.» .....	558	335	223
«Άριων» .....	2.008	1.205	803	«Πόρος» .....	752	752	
«Άρμαθεία» .....	41.800	25.080	16.720	«Ράλλης Ι.» .....	484	484	
«Άσημινα» .....	2.500	1.500	1.000	«Ρεδόπη» .....	7.200	4.320	2.880
«Άσπασιος Νομικού» .....	61.600	36.960	24.640	«Ρόδος» .....	1.132	680	452
«Άστυπάλαια» .....	590	354	236	«Ρόζα Βλάσση» .....	981	981	
«Βόρειος Ελλάς» .....	7.200	4.320	2.880	«Σαλαμινίο» .....	22.080	13.248	8.832
«Γερδόριος Γ.» .....	31.920	19.152	12.768	«Σουλιώτης» .....	36.832	22.100	14.732
«Γεώργιος Ποταμιάνος» .....	31.520	18.912	12.608	«Σπύρος» .....	6.400	6.400	
«Γεώργιος Μ. Εμπειρίκος» .....	78.000	46.800	31.200	«Στάμος» .....	31.872	19.124	12.748
«Γεώργιος Ρ.» (τέως «Ιωάννινα») .....	1.000	600	400	«Σταυρός» .....	58.982	35.390	23.592
«Γεώργιος Κοΐνη» .....	584	351	233	«Στέφανος Σ.» .....	1.102	661	441
«Ανδρίος (πρ. Υδρούσα)» .....	6.800	4.080	2.720	«Στρυμών» .....	47.816	47.816	
«Άννα» .....	37.908	22.744	15.164	«Σωκράτης Ιασεμίδης» .....	548	329	219
«Άννα Γουλανδρή» .....	31.064	18.639	12.425	«Ταξιδάρης» .....	32.352	19.412	12.940
«Άντριατικα» .....	16.438	9.863	6.575	«Ταύγετος (νῦν Εύπλοια)» .....	44.800	26.880	17.920
«Αικατερίνη» .....	2.195	988	1.207	«Τέτη Νομικού» .....	1.400	840	560
«Γεώργιος Φ.» .....	818	491	327	«Τηλέμαχος» .....	22.656	13.594	9.062
«Δάναπτης» .....	10.640	10.640	10.640	«Τήνος» .....	3.968	1.786	2.182
«Δέσποινα» .....	17.541	10.525	7.016	«Υδραίος ΙΙ.» .....	50.732	30.400	20.332
«Δημ. Α. Κυδωνίευς» .....	33.448	20.069	13.379	«Υπαπαντή» .....	796	478	318
«Δημητ. Ιγγλέσπος» .....	47.000	28.200	18.800	«Φλόγα» .....	575	575	
«Διαμαντής» (νῦν Θάρρος) .....	35.680	21.408	14.272	«Φλώρα Νομικού» .....	8.750	5.250	3.500
«Έβη Λιδανούς» .....	57.540	34.520	23.020	«Φραγκίς» .....	1.000	600	400
«Έβρος (νῦν Ρίτα)» .....	3.216	1.930	1.286	«Φρέδη» .....	28.920	17.352	11.568
«Ειρήνη Εμπειρίκου» .....	39.557	23.730	15.827	«Χίος» .....	70.000	42.000	28.000
«Έλλην Κουλουκουντής» .....	67.200	40.320	26.880	«Χρυσάνθη» .....	750	450	300
«Έλευσίς» .....	4.873	2.924	1.949	«Βεργίκος Νικόλαος» .....	30.222	18.194	12.028
«Έλισσαβέτη» .....	30.480	18.288	12.192	«Γεράσιμος Βεργωτής» .....	68.250	40.950	27.300
«Έλλας» .....	8.898	5.340	3.558	«Κάσσος» .....	548	548	
«Έλπις» (Χάλαρων) .....	480	288	192	«Τάσσος» (πρ. Κών.) .....	1.450	870	580
«Έλπις» (Πρίντεζη) .....	5.000	3.000	2.000	«Φλώρινα» .....	2.335	2.335	
«Ερμούπολις» .....	8.720	5.232	3.488	<b>ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ</b>			
«Εύαγγελίστρια» .....	514	309	205	«Ιωνία» .....	17.200	10.320	6.880
«Εύθαλάϊα» .....	36.000	21.600	14.400	«Κορινθία» .....	9.916	5.950	3.966
«Ηλ. Γ. Κουλουκουντής» .....	70.000	42.000	28.000	«Κυκλαδέα» .....	1.523	914	609
«Ηπειρος» .....	50.480	30.288	20.192	«Κυρήνεια» .....	31.416	18.850	12.566
«Ηρων ΙΙ.» .....	8.119	4.871	3.248	«Νέα Ελλάς» .....	145.472	87.284	58.188
«Θεοκυήτωρ» .....	16.504	9.903	6.601	<b>TILEMACHOS P. MATARANGAS</b>			
«Θεοφανώ Λιβανούς» .....	57.320	34.392	22.928	<b>BROKER &amp; STEAMSHIP AGENT</b>			
«Θέτις» (Α.Ε. Νηρεύς) .....	38.650	23.190	15.460	<b>17 ARISTIDOU STREET=PIRAEUS</b>			
«Θέτις» (Ι. Μ. Φωνάρη) .....	2.056	1.234	822	<b>Cable address: MATAKOM Phone: 45288</b>			
«Θηρεσία Νομικού» .....	2.910	2.910	2.910	<b>43331</b>			
«Θωμάς Επιφανειάδης» .....	10.790	6.474	4.316				
«Ιάκωβος» .....	11.000	11.000	11.000				
«Ιθακός» .....	20.800	12.480	8.320				
«Ιλισσός» .....	35.392	21.236	14.156				
«Ιωάν. Μαρκέτος» .....	4.986	2.992	1.994				

## ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

## ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Απρίλιος.** — 'Η ναυλαγορά δὲν ένεφάνισε καμμίαν σημαντικήν μεταδόλην, δυνάμειαν νὰ είπωμεν, διτὶς έσταθεροποιηθεῖσας τὰ σημερινὰ αὐτῆς έπιπεδα. Τὰ τάνκερες ἐν τούτοις ὑπέστησαν μεγάλην πτώσιν τῶν ναύλων των. 'Ἐναντὶ μέσου ὅρου 110% ἐπὶ πλέον τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου κατ' Απρίλιον τοῦ 1951, ἐφέτος ἐπληρώνοντο μόνον 50% ἐπὶ πλέον, μὲ τάσεις μεγαλύτερας ύποχωρήσεως. 'Ἐκλεισθησαν διὰ τὴν περιόδον 'Ιουνίου — Σεπτεμβρίου πολλαὶ ναυλώσιες μὲ 20% ἄνω τῆς βάσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Πάντοις, τὰ ἀποθέματα τῶν πετρελαιοειδῶν αὔξανουν, ἐνώ ἡ κατανάλωσις εἶναι αἰσθητῶς μικροτέρα τῆς παραγωγῆς, χωρὶς καὶ νὰ ὑπάρχῃ οὐδεμία πρόβλεψις μεγαλύτερας κατανάλωσεως. Μόνον ἂν ὁ προσεχῆς χειμὼν εἴναι βαρύς, τότε θὰ μεταβληθῇ ἡ ναυλαγορά. Οἱ προναυλώσαντες τὰ σκάφη τους, διταὶ ἡ ἀγορὰ ἔκμασινετο εἰς υψηλὰ έπιπεδα. εἰναι καὶ οἱ κερδισμένοι.

• 'Ανεκοινώθη ἐπιστήμως εἰς Οὐασιγκτώνα, διτὶς τὰ κρατικὰ πλοῖα θὰ παύσουν, κατὰ πάσαν πιθανότητα ἀπὸ τοῦ τέλους 'Ιουνίου, νὰ μεταφέρουν φορτία τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας πρὸς τὰς ξένας χώρας, λόγῳ τῆς σημειούμενῆς κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγορά. 'Η αὐκονίωσις αὐτῆς ἐγένετο πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους 48 ναυτικῶν ἐπιχειρησέων, αἵτινες εἶχον ἀναλάβει τὴν πρακτόρευσιν τῶν 550 σκαφῶν τοῦ κρατικοῦ στόλου. Κατὰ τὸν διευθυντὴν τῆς «Νάστιναλ Σίπιπικ 'Οθόριτος» κ. Μάκ Γκύρ, ὁ περιορισμός τῶν ἔξαγωγῶν δὲν δικαιολογεῖ πλέον τὴν ἀνάγκην τῆς περαιτέρω παραμονῆς ἐν υπηρεσίᾳ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν. 'Αναφέρεται σχετικῶς, διτὶς αἱ ἔξαγωγαι ἀμερικανικοῦ γιανίθματος δὲν θὰ ὑπέρβουν τὰ 17 ἑκατομμύρια τόνων ἐκ τῶν δόπιον τὰ 8 ἑκατοντά, τόνων ἔχουν ἥδη μεταφερθῆ. Σημειωτέον, διτὶς ἀσκεῖται πίεσις ἀπὸ μέρους τῶν ἀμερικανῶν ἔφοπλιστῶν, διταὶ καὶ αἱ στρατιωτικαὶ υπηρεσίαι παύσουν χρησιμοποιοῦσαι διὰ τὰς μεταφοράς των κρατικὰ πλοῖα. Ζητοῦν τὴν μίσθωσιν πλοίων ιδιοτικῆς πλοιοκτησίας.

• 'Απὸ σχετικὴν ἔκθεσιν τῆς διεθνοῦς ὄργανων σεως «Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας» διαπιστώνεται, διτὶς ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη εἰσίγαγε τὸ π. ἔτος 25 ἑκατομμύρια τόνων γιανιθράκων καὶ διτὶς διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐνώ αἱ εἰσαγωγαὶ προϋπελογίζοντο εἰς 17 ἑκατοντά, τόνων, θὰ μειωθοῦν τελικῶς κατὰ 2 ἑκατοντά, τόνων. Διὰ τὸ 1953 προβλέπεται, διτὶς θὰ χρειασθῇ νὰ εἰσαγάγῃ τὴν Εὐρώπη ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν μόλις 5 ἑκατοντά, τόνων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1954 θέλει αὐτὴ ἀνακτῆσει τὴν αὐτάρκειάν της. Σημειούνται ἐπὶ εὐκαριφίᾳ, διτὶς κατὰ τὸ 1951 ἡ Ἀγγλία παρήγαγε 226.42 ἑκατομμύρια τόνων γιανιθράκων καὶ διτὶς διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ παραγωγὴ τῆς θὰ φθάσῃ τὰ 230 ἑκατοντά, τόνων ἢ καὶ περισσότερον. Εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἡ παραγωγὴ τοῦ τρέχον ἔτους προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 126 ἑκατοντά, τόνων, πιοτὶ 7 ἑκατοντά, τόνων ἐπὶ πλέον τοῦ 1951, με πρόβλεψιν τὰ 132 ἑκατομμύρια τόνων διὰ τὸ 1953.

• 'Ολιγάτερον γιανιθράκων, διταὶ τοῦδε καὶ ἐφέξῃς αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι. 'Αντιθέτως, θὰ αὔξηθον αἱ ἔξαγωγαι μηχανημάτων, βιομηχανοποιημένων προϊόντων καὶ πολεμικοῦ υλικοῦ.

• 'Απεργίαι εὐρύτατες ἔκτάσεως ἀναμένονται εἰς τὴν Ἀμερικὴν κατὰ τὰς ἀμέσους προσεχεῖς ἐδδομάδας, ὅποτε πρέπει νὰ ἀνανεωθεῖν αἱ πλείσται τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὰς ἔργατικὰς ὄργανώσεις. Μεταξὺ αὐτῶν ἀναφέρεται καὶ ὁ ἀπαραίτητος κ. Λιούτις μὲ τοὺς γιανιθράκωρύχους του. Εἶναι ἀναμφισθῆτον, διτὶς αἱ ἔξαγωγαι αὐτοῖς αὐτοῖς αἴτιοι εἰς τὰς μεταφοράς καὶ τὴν ναυτιλίαν.

• 'Κατὰ τὰς προβλέψεις τοῦ υπουργείου Γεωργίας, ἡ ἀμερικανικὴ χειμερινὴ συγκομιδὴ τοῦ σίτου ὑπολογίζεται νὰ αποδώσῃ 946.845.000 μπούσελς, ἔναντι 645.469.000 μπούσελς τῆς ἀντιστοίχου περιοχῆς περιόδου. 'Η συγκομιδὴ τοῦ ἔαρινοῦ σίτου ἀνήλθεν εἰς 307.000.000. Τὸ σύνολον ἐπομένως τῆς ἐσόδειας τοῦ 1952 θὰ φθάσῃ εἰς τὸ 1.253.845.000 μπούσελς, ἔναντι 978.474.000 μπούσελς τοῦ προηγουμένου ἔτους.

• 'Η Βραζιλία θὰ χρειασθῇ διὰ τὸ τρέχον ἔτος 1.400.000 τόν. σιτηρῶν. Διὰ τὴν προμήθειαν ὥρισμένων ποσοτήτων τῆς ἔγενοντο ἥδη καὶ τουρκικαὶ προσφοραὶ, αἱ ὅποιαι τελοῦν ὑπὸ μελέτην.

• 'Λιμὸς ἐπικρατεῖ εἰς πλείστας περιοχὰς τῶν 'Ινδιῶν καὶ ιδίᾳ εἰς τὰς ἐπαρχίας τοῦ Μαντράς καὶ τῆς Βουδάπεστος. 'Η ίνδικη κυβέρνησις ἐκήρυξεν ἥδη εἰς κατάστασιν λιμοῦ 71 χωρίσ τῆς περιοχῆς Μπρότς. Αἱ ἀρχαὶ Ἑλλαδὸν μέτρα παροχῆς βοηθείας εἰς τοὺς πληθυσμούς. Σημειωτέον, διτὶς πολλαὶ ἀλλαὶ περιοχαὶ τῆς χώρας ὑποθέουν ἀπὸ τὴν μακράν ἔηρασίαν, τὴν διότιαν κατέστησε Βαρυτέρων τὸ πρώτων θέρος, μὲ θερμοκρασίαν ὑπερβάσαν τοὺς 100 Βαθμοὺς ἐκατονταβάθμου ὑπὸ σκιάν.

• 'Η ἐπιβληθεῖσα ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογράμονα περαιτέρω ἐνίσχυσις τοῦ σκάφους τῶν δεξαμενοπλίων τοῦ τύπου «T.2» προεξόφλεται ἀπὸ τοὺς κύκλους τῆς ναυλαγορᾶς, ὡς ἐνίσχυτικὴ τῆς διατηρητικῆς τῆς εἰς σταθερότερα ἐπίπεδα κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, δεδομένου, διτὶς κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μηναὶ σημαντικὸς ὄγκος χωρητικότητος τάνκερς «T.2» θὰ αποσυρθῇ τῆς αγορᾶς, ἵνα υποστῇ τὰς υποδεικνυούμενας ἐπισκευάς.

• 'Διακόσιαι χιλιάδες τόνων ίνδικοῦ γαιανθρακος πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν ἀπὸ τὴν Καλκούταν εἰς τὴν Ιαπωνίαν μεταξὺ 'Ιουνίου ἐ. ἐ. καὶ 'Απριλίου 1953. Οἱ φορτωταὶ προσέφερον ηδη τὴν τιμὴν τῶν 85) φίο, μὲ φόρτωσιν 20.000 τόνων μηνιαίων.

• 'Η ἐν Αὐστραλίᾳ συγκομιδὴ σίτου τῆς τρεχούσης περιόδου ἔφθασε τὰ 161 ἑκατόμ. μπουσέλς, ἐπὶ την παρείσης ἐκτάσεως 10.264.000 στρεμμάτων. 'Η ἐκτάσης αὐτῆς ήταν ἡ μικρότερα ἐξ ὅσων ἐπιτάρησαν εἰς εἰρηνικά ἐποχὰς ἀπὸ τὸ 1925—26 καὶ ἐντεῦθεν. Προβλέπεται περαιτέρω μείωσις τῆς ἐκτάσεως τῆς σποράς περατώντας περατώντας περιόδους.

• 'Η Αϊγύπτος εὐρίσκεται ἀπὸ διετίας πρὸ σημαντικῶν ἀποθεμάτων βάμβακος, προσφατείας δὲ καταβάλλει, διπὼς ἐπιτύχη δι. Ιδιαιτέρων συμφωνῶν εκληρικῆς τὴν ἔξαγωγὴν προστήτων τινῶν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀμερικήν. Σίτος, ζάχαρις καὶ πετρέλαια σητούνται εἰς ἀνταλλαγὴν, ἐνώ ἀντίτετως οἱ περιορισμοὶ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς αὐδάνονται.

• 'Ανατίμησιν τοῦ χρυσοῦ ἔναντι τοῦ δολαρίου καὶ τῆς στερλίνας προτίνουν Ἄγγλοι τινὲς οἰκονομολόγοι, ὡς μονηνού λυτον τῆς σημειούντης δυσκόλου νομισματικῆς καὶ συναλλαγματικῆς καταστάσεως. 'Κάποιοτε — λέγουν — ἐκεὶ θὰ φθάσωμεν. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον. Αἱ προεδρικαὶ ἐκλογαὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας παρευπόδιζουν τὴν συζήτησιν ἐπὶ τὸ θέματος. Τὸ Κογκρέσον δὲν εἶναι πρόθυμον εἰς τοιαύτας ριζικάς ἀποφάσεις. Οἱ κίνδυνοι δημάρτην παγκόσμιος οἰκονομίας εἰς μίαν σημαντικήν χαλάρωσιν τῆς δραστηριότητός της, με πολιτικάς ἀκόμη συνεπαίσεις ύποχρεώντων τὰ μεγάλα Κράτη εἰς τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντιμετώπισην τοῦ προβλήματος.

• 'Παραγγελίαι συνολικῆς ἀξίας 30 ἑκατομμύριων λιρῶν ἐκλείσθησαν, διηγεται, ἀπὸ τοὺς 'Ἄγγλους βιομηχάνους, τοὺς παρεύρεθέντας εἰς τὴν προσφατικῶν συνελθούσαν ἐν Μόσχαν οἰκονομικὴν διάσκεψιν. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ προορίζονται διὰ τὴν Ρωσίαν, τὰς ἀλλαὶ χώρας τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος καὶ τὴν Βόρειον Κίναν, ἀναφέρονται δὲ εἰς ύφαντουργικά προϊόντα, μηχανήματα κλπ. εἰδη, ἐπ' ἀνταλλαγὴν ξυλείας, τροφίμων, σιτηρῶν καὶ γεωργικῶν προϊόντων τῆς ἀξίας. 'Η ἔγκριση τῶν ἐν λόγῳ παραγγελιῶν ἐναπόκειται εἰς τὴν ἀγγλικήν κυβέρνησιν.

• 'Μετὰ τὴν ὑπογραφεῖσαν τὴν 11ην Μαρτίου νέαντι Ιταλοσοβιετικὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν, προβλέπεται νὰ τῶνωσι τῆς Ιταλικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος πρὸς τὸν πρώτον πρωσικὸν λιμένα τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Αἱ πρὸς τὴν Ρωσίαν Ιταλικαὶ ἔξαγωγαι, μηχανημάτων — κυρίως — καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων ἔφθασαν τὸ π. ἔτος εἰς 24½ ἑκατομμύρια δολαρίων, αἱ δὲ τὴν Ρωσίαν εἰσαγωγαὶ εἰς 'Ιταλίαν τὰ 23 ἑκατομμύρια δολαρίων, ἀναφέρομενα κατὰ τὸ πλείστον εἰς πρώτος υλας καὶ δημητριακά. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ή ἐταίριας «Αλτα' Ιταλίας προβλέπεται νὰ ἐπεκτείνῃ τὰ δρυμολόγια τῆς τακτικῆς της γραμμῆς ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ πρὸς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον μέχρι τῶν ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης



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

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists

10 East 40th St., New York 16, N. Y.

Tel. MURRAY Hill 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports

**OVERSEAS SUPPLIES & C<sup>O.</sup> INC.**

SHIP-CHANDLERS  
EXPORTERS & IMPORTERS

1, KAIGAN-DCRI 1 CHOME  
YOKOHAMA, JAPAN

All kinds of meat, poultry, fruits, fish, groceries,  
vegetables & equipment for engine and deck.  
**Prompt delivery.**

Cable: OVSUP Yokohama,  
P.O.Box 18, Yokohama Japan—Tel. (2)9347

DIRECTORS: THEODOROS SEITANIDIS  
COSTAS PULEZOS

Θαλάσσης.

• Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι, το 'Ηνωμένον Βασίλειον και έννεα άλλαι χώραι της Δυτικής Εύρωπης (Βέλγιον, Γαλλία, Δανία, Δυτ. Γερμανία, Ιταλία, Λουξεμβούργον, Νορδηγία, 'Ολλανδία και Πορτογαλία) ύπεργραψαν πρό ήμερών συμφωνίαν διά την έπιβολήν περαιτέρω περιορισμών εἰς τάς φορτώσεις υλικών στρατηγικής σημασίας διά τάς χώρας του Σιδηρού Παραπετασματος. Η συμφωνία αποθέπει δημοσίαν άπο τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και τάς άλλας χώρας έμπορεύματα φθάνουν εἰς τὸν ἀρχικὸν τῶν και μόνον προορισμὸν και ἀναλίσκωνται ἡ κρητιμοποιοῦνται ἔκει. Τελευταῖς, πολλαὶ κατηγορίαι ήκουσθησαν, ὅτι ἀμερικανικά ἐμπορεύματα αποσταλέντα εἰς τὰς χώρας τοῦ 'Ατλαντικοῦ Συμφώνου διέρευνται ἐκεῖνον πρὸ τὴν Ρωσίαν. Τοῦ λοιποῦ, μόνον κατόπιν ἀδείας τῆς χώρας, ηπὶς ἔδειγε τὸ ἐμπόρευμα, θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἐπανεγγωγὴ τοῦ δι' ἄλλον προορισμοῦ.

• Διαμαρτυρίαι ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ Σταίτη Ντηπάρτμεντ ἀπὸ μέρους τῆς 'Αγγλίας, τῆς 'Ιταλίας και ἄλλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν διά τὸν ἐντεινούμενον προστατευτισμὸν τῶν ἀμερικανικῶν προϊόντων εἰς βάρος τῆς ἔξογωγικῆς προσταθείας τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης. Πολλὰ βιομηχανικά εἶδον, ἀτίναι θὰ ήδυνται ἡ Εὐρώπη νὰ προμηθεύῃ εἰς τὰς 'Ην. Πολιτείας, τείνουν νὰ ἀποκλεισθῶνται τελείως. Ο κ. 'Ατασεσον εἰς προσφάτους δηλώσεις τοῦ ὑπέδειξε πράγματι τὴν ἀνάγκην, δημοσίευσαν ἀπό τὰς εὑρωπαϊκὰ προϊόντα νὰ εἰσέλθουν διὰ τὰς εὐρωπαϊκὰ προϊόντα. 'Ενα μεγαλύ πιστωτικὸν ἔθνος — εἴτε — ὅπερ ἀρρεῖται νὰ εἰσαγάγῃ ἔνα προϊόντα, δὲν ἡμπορεῖ ποτὲ νὰ περιμένῃ, δημοσίευσαν ἀπό τὰς εὑρωπαϊκὰ προϊόντα νὰ εἰσέλθουν διὰ τὰς εὑρωπαϊκὰ προϊόντα. Καὶ αὐτὰ, καθ' ὃν χρόνον εἰς τὴν Μόσχαν συνεντοῦντο αἱ διανατότητες συστίγξεως τῶν ἐμπορικῶν σχέσεων τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρωπης μὲ τὰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετασματος και τῆν 'Ερυθρὸν Κίναν....

• Η 'Βραζιλία, κατόπιν διαμαρτυρίων διὰ τὴν έφαρμογὴν μέτρων διακρίσεως τῶν πλοίων εἰς βάρος τῶν ξένων, ἀνέστειλε τὴν διαταγὴν προτιμήσεως τῶν Βραζιλιστῶν σκαφῶν κατὰ τὴν πλεύριστὸν τῶν εἰς τὰς κρητιδώματα τῶν λιμένων της. Θά ἀκολουθοῦν καὶ αὐτά, δημοσίευσαν νὰ ξένα, τὰς σειράν προτεραιότητος.

• Αι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εύρωπης ἀφ' ἐνός, ή 'Ισπανία και αἱ 'Ινδίαι ἀφ' ἐτέρου, ἀντιμετωπίζουν ἐπικινδύνων διὰ τὰς ἀγάθας τῶν σχέσεις διαφορᾶς ἀντιλήψεων, δύσον ἀφορᾶ τὴν βασικὴν βιομηχανίαν τοῦ Βάσμακος. Ο περιορισμὸς τῆς ἔξαγωγῆς βασικαρέων ψυχντουργικῶν προϊόντων, προεκάλεσε τὴν διένεξιν. Κατὰ τὸ 1939 ἔχηθησαν ἀπὸ δόλας τὰς χώρας 7½ δισεκατομμύριο υπερδών Βασικαρέων ψυχντουργικῶν, ἐνώ τὸ παρελθόν ἦτος ἡ ἔξαγωγὴ κίνησις περιορίσθη εἰς 5½ δισεκατομμύρια υπερδών μόνον. Καὶ τοῦτο, διότι πολλαὶ χώραι κατέστησαν αὐτάρκεις. 'Η ἐπανεμφάνισις τῆς 'Ισπανίας εἰς τὰς ἔξαγωγάς προκαλεῖ ἡδη τὸ παρελθόν της κρίσιν. Κατὰ τὸ παρελθόν της διένεξιν. Κατὰ τὸ 1939 τὸ παρελθόν ἦτος ἐξήγαγεν αὐτὸν 1060 ἐκτοκτομμύρια υπερδών, σι 'Ηνωμέναι Πολιτείαι 807 και αἱ 'Ινδίαι 760. Αι δύο δηλαδὴ ἀστικαὶ χώραι ἐμφανίζονται μὲ ζωροτάτην ἔξαγωγικὴν κίνησιν. 'Ἐφετος ἡ διαφορὰ προβλέπεται εἴτι μεγαλυτέρα, δεδομένου, δημοσίευσαν διά τὰς ἀστικὰς χώρας τῆς παραγωγῆς εἰς τὰς 'Ινδίας και τῆν 'Ισπανίαν ἐπιτείνει τὸν συναγωνισμόν. 'Η 'Αγγλία και ἡ 'Αμερικὴ βλέπουσαι τὰ ἐργοστάσια τῶν νὰ περιορίζουν τὴν παραγωγὴν τῶν, συνχὰ δὲ και νὰ ἀναστέλλουν τὰς ἐργασίας τῶν, ἐπιτείρουν μίαν συνενόησιν μὲ τὰς ἀστικὰς χώρας πρὸς ἀποφυγὴν ἐπιδεινώσεως τῆς θέσεως τῆς ψυχντουργικῆς τῶν βιομηχανίας. 'Ο πωσόδηπος ἐν τούτοις, αἱ ἀγοραὶ τῆς 'Απωλολῆς φαίνεται δημοσίευσαν πλέον διὰ τὰς ἀλογάς βιομηχανίας τῆς Δύσεως.

• Η συνελθούσα εἰς τὸ Λονδίνον διεθνής διάσκεψις πρόκειται ν' ἀσχοληθῇ μὲ τὴν ἀνανέωσιν τῆς διεθνοῦς συμφωνίας ἐπὶ τοῦ σίτου, τῆς δι-

ποίας ἡ ισχὺς λήγει τὴν 31ην Ιουλίου 1953. Τῆς ἐν λόγῳ συμφωνίας μετέχουν 46 χώραι, προκαταρκτικαὶ δὲ συζητήσεις λαμβάνουν χώραν ἀπὸ τούμε εἰς τὸ Λονδίνον και διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων παραγωγικῶν και καταναλωτριῶν χωρῶν. Φαίνεται, δημοσίευσαν διότι αἱ σήμερον κρατουσαὶ κατώτεραι τῶν τῆς ἐλευθερίας ἀγορᾶς, εἰς τὴν ὁποίαν κυμαίνονται γύρω τῶν 240 σέντες κατὰ μπούσελ. Οι Καναδοὶ ζητοῦν νὰ καθιερωθῇ ἀνώτατον δριμοῖς τιμῆς 235 σέντες τὸ μπούσελ, ἐναντὶ τοῦ ἡδη ισχύοντος τῶν 180 σέντες, νὰ αὔξηθῃ δὲ και τὸ ἐλάχιστον δριμοῖς 130 εἰς 185 σέντες. Διαπιστούνται παραλλήλος, δημοσίευσαν διότι αἱ σήμερον κρατουσαὶ καταναλωτέσσεως, ὡς λ.χ. τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, κατέχουν ἀποδέματα δι' αἱρέτων χρόνων, ὥστε νὰ δύνανται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς περὶ ἀνατιμήσεως ἐπιδιώξεις. 'Ακαθόριστος ἐξ ἄλλου παραμένει η μελοντική θέσις τῶν 'Ινδών, ἡ θὰ συνεχίσουν δηλαδὴ τὰς εισαγωγαὶς ἡ θὰ καταστοῦν αὐτάρκεις.

• 'Η «Στάνταρ 'Οιλ Κόμπανυ, τῆς Νέας 'Υερσέης, ἐνεφάνισε τὸ μεγαλύτερον διανεμητέον κέρδος, κατὰ τὸ 1951, ἐναντὶ οἰσαδήποτε ἀλλης ἐπιχειρίσεως εἰς τὴν 'Αμερικὴν. 'Εθεασαν τὰ καθαρὰ αὐτῆς κέρδη εἰς 528.461.000 δολαρίων, ἀντιστοχούντα πρὸς δολ. 8.72 κατὰ μετοχήν, ἐπὶ συνόλου 60.571.092 μετοχῶν. 'Αμέσως μετὰ τὴν «Στάνταρ 'Οιλ» ἔρχεται η 'Τζένεραλ Μότορς' μὲ καθαρὰ κατὰ τὸ π. ἔτος κέρδη ἐκ 199.560 δολαρίων.

• 'Η παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὸ Τέξας περιορίζεται, συνεπειὰ τοῦ περιορισμοῦ και τῆς ζητήσεως. 'Ἄς σημειωθῇ, δημοσίευσαν διά τὰς περιφέματα δῶλων τῶν πετρελαιούσιων εἰς τὴν 'Αμερικὴν περισσότερα κατὰ 51.254.000 βαρελίων, παρ' ὅσον πρὸ ἔτους.

• 'Ο δημοσιογραφικὸς χάρτης και ἡ χαρτομάζα δὲν πρόκειται — κατὰ σχετικὰς ἀνακοινώσεις εἰς Ουασιγκτώνος — νὰ τεθοῦν ὑπὸ διεθνῆ ἐλεγχοῦ διὰ τὰς πραγματοποιουμένας κατὰ τὰς χώρας προμηθείας. Τοῦτο ἀπέφασισεν ἡ ἐπὶ τὸν πρώτων υλῶν 'Επιτροπή, κατόπιν τῆς διαπιστωθεῖσης πλήρους ἐπαρκείας. Αἱ 15 χώραι οι μετέχουσαι τῆς διασκέψεως πρώτων υλῶν ἔχουν ἐφέτος παραγωγὴν δημοσιογραφικοῦ χάρτου 8.928.000 τόνων και ἀνάγκας δι' 8.929.000 τόνων.

• Κατόπιν συζητήσεων, αἱ ὁποῖαι χρονολογοῦνται ἀπὸ πεντηκονταετίας, ἐπετεύχθη, τέλος, κατὰ τὰς προσφάτων τοῦ Ουασιγκτώνος διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ πρόεδρού της. Τρούμαται καὶ τοῦ Καναδοῦ ὑπουργοῦ τῶν 'Εξωτερικῶν, μία κατ' ἀρχὴν συμφωνία, πησὶ ἐπιτρέπεται νὰ πραγματοποιηθῇ τὸ πρώτων μέρος τοῦ σχεδίου κατασκευῆς τῆς διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. Ο πρόεδρος κ. Τρούμαται ἀνέλαβε τὸν ὑποχρέωσιν νὰ ὑποδηλῶ, ἀνεύ τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Κογκρέσου, τὸ σχέδιον τῶν υδρο-ηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων τῆς διώρυγος εἰς τὴν μικτὴν καναδο-ἀμερικανικὴν ἐπιτροπήν, πησὶ δοχελεύεται με τὸν διακανονισμὸν τοῦ ροῦ τῶν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν ποταμῶν. 'Ἐὰν ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ ἐγκρίνῃ τὸ σχέδιον, θὰ δύναται ὁ Καναδᾶς νὰ χωρίσῃ πρὸς τὸ δεύτερον μέρος τοῦ σχεδίου, τὸ και σημαντικώτερον, δημοσίευσαν νὰ παραγωγὴν διεπιρύμησιν τῆς κοίτης τῶν ποταμῶν, ὥστε νὰ ἐπιτρέπεται η εἰσόδος τῶν ὀκεανοπόρων πλοίων εἰς τὰς μεγάλας λίμνας. Σημαντικὴ πάντως ἀναμένεται η ἀντίδρασις τοῦ Κογκρέσου εἰς τὴν πρωτοβουλίαν ταύτην τοῦ προέδρου κ. Τρούμαται.

• Στατιστικαὶ τῆς ἀρμοδιοῦς ὑποπρεσίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν διαπιστώνουσι σημαντικὴν ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου βιομηχανίκης και μεταλλευτικῆς παραγωγῆς. Διὰ τὰς περισσοτέρας χώρας ἡδη αὐτὴ κατὰ τὸ παρελθόν ἐν 12% ἀνωτέρας τῆς τοῦ 1950 και 75% ἀνωτέρας ἐναντὶ τοῦ 1937. 'Η κατωτέρα παραγωγὴ ἐπιστρέψθη εἰς τὴν Δανίαν και ἡ ἀνωτέρα, μὲ ποσοστὸν 39%, εἰς τὴν 'Ισπανίαν. Τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως εἰς τὰς ἀλλας χώρας εἰχεν ως ἔχης: Πολωνία 24%, Ανατ. Γερμανία 22%, Δυτική Γερμανία 21%, Φλαμαδία 18%, Ελλάς 16% και Ρωσία 16%. 'Η 'Αμερική, ή Αύστραλία, τὸ Βέλγιον, ή Γαλλία, ή Ιταλία και αἱ 'Ινδίαι σημειούνται μὲ ποσοστὸν αὐξήσεως 10%, δηλαδὴ, και η Καναδᾶς μὲ 6%, η Νορδηγία μὲ 5% και η 'Αγγλία μὲ 3%. 'Η κυριωτέρα αὐξήσεις ἀναφέρεται εἰς τὰ πετρελαία, τὸ ἀλουμίνιον, τὸ χάλυβα και τὸν ηλεκτρικὴν ἐνέργειαν. Διὰ τὰ εἰδη ταύτα δυμῶν δὲν ὑπάρχουν πληροφορίαι ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετασμοῦ. Διὰ τὸν 'Ελευθερὸν Κόσμον η παραγωγὴ πετρελαιών εἴσεσθαι εἰς τὰ 551 ἐκατομμύρια τόνων, μὲ αὐξήσιν 13% ἐναντὶ τοῦ 1950 — παρὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ 'Ιράν — και 100%, ἐναντὶ τοῦ 1937. 'Η παραγωγὴ τοῦ χάλυβον ἐν 178 ἐκατομ., τόνων, μὲ αὐξήσιν 10% και τοῦ ἀλουμίνιου ἀνήλθεν εἰς 1.578 ἐκατομ., τόνων, μὲ αὐξήσιν 21%. Τέλος η παγκόσμιος παραγωγὴ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας ἔθεσθαι εἰς 952.5 δισεκατομμύρια διώρισιν κιλοβάτ, μὲ αὐξήσιν 11%, ἐναντὶ τοῦ 1950.

• 'Ανησυχία διατυπώνουν οι 'Αγγλοι ἐφοπλισταὶ διά τὸν περιορισμὸν τῆς ἀπὸ τὰς ἀγγλικὴν σημαίαν χωρητικότητος εἰς τὸν 'Επάντην Κόσμον η παραγωγὴ πετρελαιών εἴσεσθαι εἰς τὰ 8.8 ἐκατομμύρια τόνων, τὸ 1950 εἰχεν ηδη φέσσει τὰ 8.4 και τὸ 1951 τὰ 8.5 εκ. τον. Μείωσις δηλαδή, δὲν ἐσημειώθη. Τούναντίον η χωρητικότης τῶν 'Επάντην εἴσεσθαι εἰς τὸ 1950 εἰς 3 ἐκατομ., τόνων και τὸ 1951 εἰς 2.8 ἐκατομ., τόνων. Τὸ 1939 τὸ 'Επάντην παραγωγὴ πετρελαιών τὰ 28% τῆς ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τὸ δὲ ποσοστὸν αὐτὸν ἐμειώθη τὸ παρελθόν εἰς τὰ 25%. 'Ηδη ναυπηγοῦνται πολὺ περισσότερα λάινερς, παρὰ τράμπτες. Καταλήγων δ. κ. Ρόπινερ συνέστησε στενοτέραν συνεργασίαν τῶν ἐνδιαφερομένων εφοπλιστῶν.

• Εἰς τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα τελούν ὑπὸ κατασκευὴν η παραγγελίαν 105 σκάφων (τῶν 2000 τόν. γκράδ. και ἄκαστον), συνολικῆς χωρη-

## ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUIK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING

TODD  
SHIPYARDS 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

HANS WIENCKE  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

HAMBURG 11  
TELEPHONE: 35 30 73

τικότης 2.000.000 τόνων d.w., δε άριθμός αυτών άποτελεί ρεκόρ από της ληξεως που πολέμου και έντευθεν. "Εχουν ήδη καθελκυσθή 16 από τα άνωτέρω πλοία, ένω έπειτα 35 θα καθελκυσθούν έντος των προσχών μηνών. Τα τάνκερς άντιπροσωπεύουν τό μεγαλύτερο ποσοστό της έργασίας ταυτης, με 1.231.700 τόν. d.w. "Έπειτα 17 σκάφη είναι εδικά διά την μεταφοράν μεταλλευμάτων, ένω 35 άλλα είνε φορτηγά του γωνιστού τύπου «Μαρίνερ». Νέας Υόρκης και Λονδίνου έγκαινιάζεται από Ιης Μαΐου, διατεθέντων προς τὸν σικοπὸν αύτὸν 19 αέροσκαφών τύπου «Ντάγκλας», έκαστου τῶν όποιών έχει μεταφορική ικανότητα δι' 80 έπιβάτας. Λόγω του τουριστικού χαρακτήρος της νέας γραμμής, ύπολογίζεται, διτ 20.000 έως 25.000 έπιβατων δύο μεταφερθούν μεχρι τού Σεπτεμβρίου. Οι ναυλοι ωρίσθησαν εύθυνοι εις λίρας 173,10 διά τὴν θερινή περίοδον και 148,19 διά τὴν άγονον έποχην, ιστορικώς πολὺ περισσόν τούς την περιοδον.

κατά 30% κατωτεροί του προηγουμένου τιμολογίου.  
 Υπόλογοί ζεται, ότι 73 έκαπομπώρια λιρών είσεπραξεν ή Αγγλία από περιηγητικού συνάλλαγμα κατά το 1951. Οι Επισκέπται της άνηλθον εις 690,000, έναντι 603,000 τού προηγουμένου έτους. Οι έξ Ήνωμενών Πολιτειών προερχόμενοι περιηγηται έφθασαν τας 127,000, από δόλη δε την περιοχή του δολαρίου είσεπράχθησαν 65 έκαπομπώρια δολα-

οι περισσότεροι από τους οπαδούς της συμβολή της στην επανάσταση της Ελλάς στην πόλη της Αθήνας.

Ιρεις μεγαλού αμερικανικού ναυτικού εταιριαί, η «Ειρείς Λάινς», η «Λάινς Μπρόδερς» και ή «Μάκ Κόρμακ», διεμπαρτυρήθησαν διά την παρέμβασιν της άρμοδιας «κρατικής υπηρεσίας, διπώς άναστείλη τάς ένεργειάς των «Διασκέψεων», τάς όποιας έχουν αυτά με τάς ξένας εταιρίας εις τάς διαφόρους τακτικάς γραμμάς των. Τούνιουν, ότι δε περι Ναυτιλίας Νόμου του 1916 δὲν άπαγορεύει την σύμπτυξην τοιούτων «πτούλων». Τούναντιον, αἱ κρατικαὶ υπηρεσίαι ἐπιμένουν, ότι αἱ «Διασκέψεις» περιορίζουν τὸν συναγωνισμὸν καὶ ἐπιθαρρύνουν τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, ἔρχομεναι εἰς ἀντίθεσιν πρὸς τὸν ισχύοντα ἀμερικανικὸν νόμον περὶ τράπεζα.

• Η Συνδια δεν έπειτης νά ξέσαγη από των άρχων του τρέχοντος έτους είμι μόνον 175.000 στανιαρτς ήλιειας, ποσοτητα δηλαδή πολύ κατωτέρων έναντι της άντιστοιχου περιόδου του π. έτους. Οι άγορασται απέκουν πάσης συναλλαγής, με την έλπιδα περαιτέρω έκπτωσεως τών τιμών. Έν τα μεταξύ και τα απόθεματα ηλείας εις τάς διαφόρους χώρας είναι άρκετά σημαντικά και έπιτερους τών πειρισμάν τών εισαγωγών. Ή αυτή καταστασι επικρατει και εις την Φιλλανδίαν.

• 'Η Αυστραλία, αι Ἰνδίαι, τὸ Πακιστάν καὶ τὸ Σιάμ πρόκειται νὰ λά-  
βουν δάνεια ἀπό τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν, μετά τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ πρέ-  
δου συντῆς εἰς τὰς ἐν λόγῳ χώρας. Τὰ πλεῖστα τῶν χορηγηθούμενῶν  
δανείων θὰ ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἡλεκτρικῆς παραγωγῆς.  
Ἐργοστάσια λιπασμάτων καὶ χαρτοποιίας θὰ ιδρυθοῦν εἰς τὸ Πακιστάν  
καὶ θὰ ἔνισχυθῇ ἡ παραγωγὴ χυτοϊδρου εἰς τὰς Ἰνδίας. Η Δυτική  
Εργανακαία καὶ η Ἀπωνία πρόκειται ἐπίσης ν' ἀποτελέσουν μέλη τῆς  
Διεθνούς Τράπεζης.

**Ελληνική Νομολογία**  
— ΑΡΙΘ. 1297/51 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ  
ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

**ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**  
Υποχρέωσις Εφοπλιστών όπως υποβάλωσιν 'Υπουργείον δηλώσεις έμφασιούς δρομολόγια έσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών. Διακριτική έξουσιας 'Υπουργού περί έγκρισεως δρομολογίων. Διατάξεις Ν 6059/34 διευθύνουσαν 'Υπουργον δι' έννοιας δρομολογίων.

Επειδή ζητάται από την Δικαιοσύνη της Ελλάς να διατηρηθεί στην πόλη της Αθήνας η επιβολή της παραγγελίας για την απομάκρυνση των αναχωρησάντων από την Αθήνα, οι άντρες της Επιτροπής έπιπλα στην πόλη της Αθήνα, μεταφέρουν την παραγγελία στην πόλη της Αθήνα, όπου την παρατηρούν και παρακολουθούν την επιβολή της στην πόλη της Αθήνα.

ποιητικών ή αναπαραγόμενων (παπαγούρους) τούτο.

Επειδή κατά την όρθιη έννοισας της άνωτέρα νομοθετικής διατάξεως, δια της Εμπορικής Νομιμίας δρεσεί μέν να λαθάνε πάντα την κατά την παρόρα, η διάταξη αυτού του έφοπτιστου, απόκειται οώμας εἰς την διακριτικήν αυτού έξουσίων οπας έγκριψη ή μη ἐν οῷφ ή ἐν μέρει ταύτη πάντα του έφοπτιστου αιτούμενα δρομολογία μεβί σε πλήν γνωμαδότησην της έπιτροπης δρομολογίων ως πρᾶς του σκοπού της έπιτυχίας τους ώς ανά υπό του νομοθετή πέπισμοκέντων σκοπών. Η κρίσις ουτή καὶ η ἔκτιμη προς την Υπουργούν Εμπορίκης Νομιμίας, εφ' οσον δὲν αποδεικνύεται εκ των εγγράψων του φασκέλουν, ὅτι στηριζει εἰς πραγματική περιστάσια ὄντικειμενούς ιαναρκίας ή διτή οὐπηγούρευθεν ἐν λόγων αντικειμένων εἰς την έννοιαν του Νόμου, δὲν μνημονίαται καὶ σποτελεῖται ὄντικειμενούς θέλεντος μέμονος του Συνθετού της Επι-

κρατείας, δικάζοντος ἐπὶ αἰτήσεως ἀκύρώσεως συνεπόν τοιούτης προκειμένης διοικήσεως ὡς πρὸς τὰ παροχθόντα εἰς τὴν αἰτούνταν δρομοδόγια καὶ τὴν μερικὸν μόνον ἔγκρισιν καὶ μερικὸν τροποποίησιν τῶν ὑπὸ αὐτῆς αἰτηθέντων δρομοδογίων, σχεῖσθαι ἔχοντες πρὸς τὴν διὰ τὴν προβαλλομένην ἀπόφασιν κατὰ τὴν κρίσιν τῆς διοικήσεως ρύθμισιν τῶν δρομοδογίων Σαρωνικοῦ — Ἀργολικοῦ καὶ ἐφ' οὗστοι πλάνῃ περὶ τὰ προγόνατα αποδεικνύεται οὐτε κατόρθωση η κακὴ χρήσις τῆς διεκριτικῆς ἔξουσίας τῆς διοικήσεως προκύπτει, τυχαίωντιν ὄποιρτεοι.

Ἐπειδὴ η̄ προσβαλλομένη ἀπόφασις καὶ η̄ προηγθείσα ταῦτη γνωμοδότησις, τῆς ἐπιτροπῆς δρομολογίου, πορίστανται, λαμβανομένης ὑπὸ φίνων καὶ της διὰ τούτων γενομένης ρυθμίσεως απόντων τῶν, κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον 1939 δρομολογίου Σφραγίδων -Αργοκίου κού τὸν ἐκτελουόντων ταῦτα ἀτμοπλοίους, ἔπαρκών, κατὰ τὴν κρίσιν τοὺς δικαιοπρίους τούτους, ἡτοι ιδιοχείματα, τῶν τούτων ἐλλείψων συμπληρωμένων εἰς τῶν λοιπῶν ἐν τῷ φακέλῳ στοιχείων καὶ συνεπώς ὁ σχετικὸς λόγος ἀκύρωσεως εἶναι ἀπορρίπτεο.

**ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ.**— Ή ανωτέρω ένδικφέρουσα τούς πλοιοκτήτας τών γραμμών έσωτερικού άπόφασις τού Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, έξεδόθη ἐπὶ προσψυγή τού πλοιοκτήτου τού ἐπιβατηγού ἀτμοπολίου «ANNA—MAPIA» κατά τῆς ύπ' ἀριθ. 38771/3162/9-6/1951 ἀπόφασεως τού ὑπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ής μετά γνωμοδότησιν της κατά τὸ ἄρθρον 10 Ν. 756/48 ἐπιτρόπου δρομολογίων ἔνεκριθησαν τὰ διά τὴν θερινὴν περιόδον 1951 δρομολόγια τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν Σαρωνικοῦ—Αργολικοῦ. Ή προσθαλλομένη ἀπόφασις τού ὑπουργού ἔστηριχθε εἰς τὸ ἄρθρον 2 τού Α. Ν. 1091/38 (Φ.Ε.Κ. Α/67) διστίς ἐτροποποιήσε καὶ συνεπήρωσε τὰς διατάξεις τῶν Ν. 5570/932 (περὶ αὐθεντικῆς ἐμμένειάς τῶν ἀρθρών 4 καὶ 5 τού Νομοῦ 5304 περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας) καὶ τού Ν. 6059/34 (Φ.Ε.Κ. Α/394) (περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

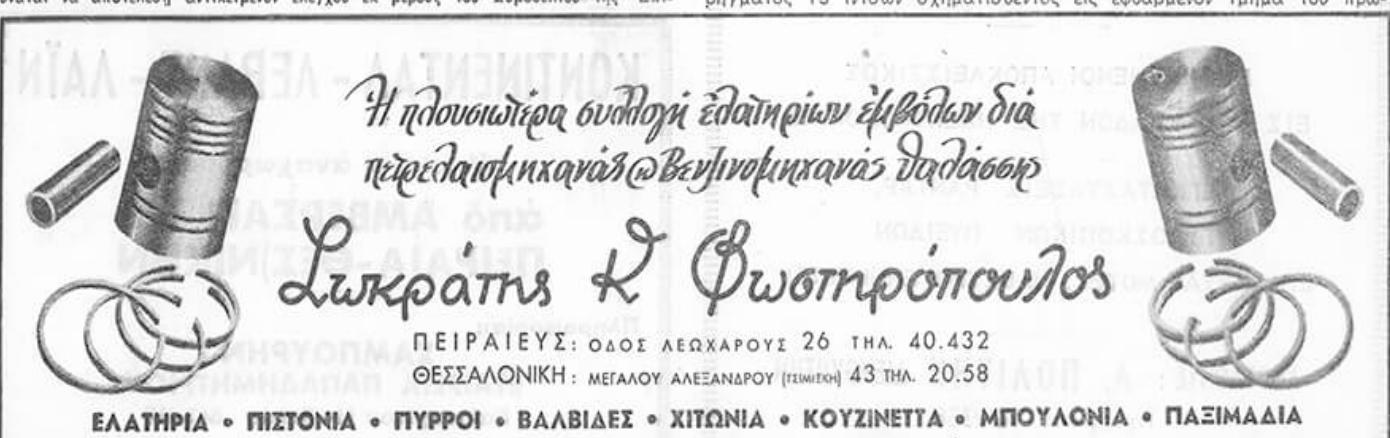
Αμερικανική Νομολογία

— Ζημία είς τὸ φορτίον. Ἀνικανότης τοῦ σκάφους

Ἐνώπιον τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐφετείου ἔξεδικάσθη πρό τινος ἐφεσὶς ἑγερθείσα οὐπὸ τῆς Ἑλληνικῶν συμφερόντων Ἔταιρίας Θαλασσίων Μεταφορῶν «Ἀρτεμίς», ιδιοκτητρίας τοῦ οὐπὸ Παναμαϊκήν σημαῖαν ἀποτύπωμαν «Δημοσθένης», ἐναντίον πρωτοδικοῦ ἀπόφασεως κυριεύσας δεκτὴν ἀξίωσιν περὶ ἀποζημιώσεως διὰ ζημιάν ἐπὶ φορτίου οὐπέρ τῆς Νοιοδιμήτρου Ἔταιρίας ζυχάρεων καὶ μελασσῆς, ἡ οποία εἶχε μαυλωσεῖ τὸ οπάκως διὰ μετασφράσεως μελάπτως

Τό απότιλον «Δημοσθένης» είχε ναυλωθή ύπο της έν λόγω έταιρισας ζαχάρεως κλπ. διά χρονικού διάστημα  $8\frac{1}{2}$  μηνών. Κατά τό διάστημα τούτο έξετέλεσε 16 ταξίδια, θεσή<sup>3</sup> & μετέφερε μέλασσαν. Ή έταιρισ αυτή, έν τη προκειμένη δική έφεσιθλητος, έναυλωσεν άκολουθών τό πλοίον δι' έν κυκλικόν ταξίδιον έπιπτροφής. Τό πλοίον έλαβεν έντολην νά πλεύση άπό την Νέαν Όρλεανην πρός τό Μπάνες τῆς Κούβας προς φόρτωσιν. Μόλις είχε τελείωσει η φόρτωσις, έθραυσθησαν ή άγκυρα, τό βαρύονταν καί τό μηχάνημα τού πηδαλίου τού σκάφους μὲ αποτέλεσμα νά μή είνε εἰς θέσιν τούτο νά άποπλεύση, είμη<sup>4</sup> άφου ξεγένοντο πρόχειροι ύπο τού πληρώματος έπισκευαί.

Τό πλοίον ἀπέπλευσε την 7ην Σεπτεμβρίου 1949 διά Χαϊππουν ρόδ. Την 10ην Σεπτεμβρίου συναντά μεγάλην θαλασσοταραχήν ἔξω των ακτών της Φλωρίδος. Ο καιρὸς ἔχειροτέρευσεν ἐτί περισσότερον, τα κύματα ἐθραύσουν ἐπὶ τῶν πρωριάων καὶ πρυμναίων πλευρῶν του πλοίου καλύπτοντα τὸ κατάστρωμα αὐτοῦ. Τό μηχάνημα τοῦ προδόλιου ἥρχισε να παρουσιάζει δυσχερείας. Αἱ δυσχέραι αυταὶ ἐνετάθησαν κατοπιν ὄφυσαντο 13 μηνῶν συνιστούμενος εἰς ἐφιστημένου τιμῆνα τοῦ πλοίου.



ραίου έλάσματος έπει της άριστεράς πλευράς του πλοίου. Διά τού ρήγματος είσθηθεν, άρκετόν υδρώ πώσε νά κύψη τὸ σκάφος μὲ τὴν πρώρων και νά καταστηση σύτω σχεδόν άδυντον τὴν διακυβέρνησην του. Πρὸς ἀποτροπήν τοῦ κινδύνου ἀπωλείας τοῦ πλοίου και τοῦ φορτίου, άρκετή ποσότης μελάστης ἔρριφθη εἰς τὴν θάλασσαν. Κατὰ τὸν κατάπλουν εἰς τὸν λιμένα, τὰ πλοῖον ἐπεθεωρήθη και εύρεθη ὄκομη ἀφθόνως διαρρέον εἰς τὴν υπὸ αἱρῆ. Ι δεξαμενήν φορτίου, παρὰ τὴν ἐπίθεσιν πολλῶν ἐπιπροσθέτων τιμεντοκιβώτων. Επειδὴ ήτο ἀδύντον τὸ σκάφος νά ἀπελευθερωθῇ τοῦ υδάτος διά τῶν ἀντλιῶν, είσθηθεν εἰς δεξαμενήν. Κατὰ τὴν γενομένην ἑκεὶ ἐπιθεωρήση εύρεθην δῆ ληροί χαλαροί μεταξὶ τοῦ ἔλασματος τῆς τρόπιδος και τῶν ἔλασμάτων. Α καὶ ἔνα ρῆγμα 13 ἵντσων εἰς τὴν ἀρίστεράν πλευραν τοῦ σκάφους.

Διά τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ ὑπερχερού πλοιοτήτης πρὸ τοῦ ταξιδίου και κατὰ τὴν ἐναρξήν αὐτοῦ «νὰ καταβάλῃ τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν, ὅπως τὸ πλοίον εἰνεὶ ἱκανὸν πρὸς πλοῦν, εἰνεὶ καταλλήλως ἐπινδρομένον, ἔξηρτυμένον και ἐῳδιασμένον διά τὸ ταξίδιον και κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου... και ὅπως ἔχῃ τὰς δεξαμενὰς του, τὰ κύτη του και τοὺς ἄλλους χώρους εἰς τοὺς ὅποιους μεταφέρεται φορτίου, καταλλήλους και ἀσφαλεῖς διά τὴν μεταφοράν και διατήρησιν τοῦ φορτίου». Τὸ ναυλοσυμφωνητικὸν περιέλαβε διάταξιν τοῦ Νόμου τοῦ 1936 περὶ μεταφορᾶς ἐμπρέματων διό θαλάσσης δοτικής ἐν ἀρθρῷ 4 (1) προβλέπει τὰ ἔξης:

«Οὔτε διαφορεύει τὸ πλοίον εἰνεὶ ὑπερυθροῦ διά τὸ πλούν, εἰνεὶ ἡ ζημιὰν προερχομένην ἔξι ἀκαταλληλότητος τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν, ἔκτος ἔαν ὀφείλεται εἰς ἐλλειψιν τῆς ὀφειλομένης ἐκ μέρους τοῦ μεταφορέως ἐπιμέλειας, ὅπως καταστήσῃ τὸ πλοίον ἱκανὸν πρὸς πλοῦν, και ἔξασφαλιστή τὴν κατάλληλον ἐπανδρωσιν, ἔξαρτυσιν και ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου.... Οσακίς ή ἀπώλεια η ζημιὰ ὑπῆρξεν ἀποτέλεσμα τῆς ανικανότητος τοῦ πλοίου πρὸς πλοῦν, τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, διό τι κατεβλήθη η δέουσα ἐπιμέλεια πάπιτε εἰπεὶ ἐπὶ τοῦ μεταφορέως η ἄλλων προσώπων ἀξιούτων ἀπαλλαγὴν συνῳδὰ τῷ παρόντι ἄρθρῳ».

Ο πρωτόδικος δικαστής Μπράιαν ἔκρινεν, διό τὸ «Δημοσθένεις» ήτο ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, τὴν στιγμὴν καθ' ἣν ἀπέτελεσεν ἀπό τὸ Μπάνες και διό ήτο ἀκόμη ἀνίκανον πρὸς πλοῦν και πρὸ τοῦ χρόνου τούτου, ὃσον ἀφορᾶ τὰ κύτη του και δῆλαι αἱ συνθήκαι αὐτῆς θά δηναριονά νά ἔξακριβωθον καταβαλλομένης τῆς ὀφειλομένης πρὸς τοῦτο ἐπιμέλειας. Ο δικαστής ἔκρινεν, διό η ἀπώλειας φορτίου μελάστης και η γενομένη εἰς τὸ λοιπὸν φορτίου ζημιά ήτο ἀποτέλεσμα τῆς ἐν λόγῳ πρὸς πλοῦν ἀνικανότητος τοῦ πλοίου.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐν τῇ ἀποφάσει του εἶπεν, διό τὸ ζῆτημα τοῦ ἀν οἱ πλοιοκτήται κατέβαλον τὴν δέουσαν ἐπιμέλειαν ήτο η ζήτημα πρὸς γηγενής ατικόν. Συνεπώς τὸ Ἐφετεῖον, ἔκεινο τὸ ὅποιον ἀδύντον ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει νά πράξῃ τὴν ἀνατρέψη τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν μόνον ἀν αὐτῆς ὑπέρεντος ἐφασαλέντη εἰπεὶ τοῦ πραγματικοῦ ζῆτηματος. Τὸ γεγονός, διό θαλάσσιον υδωρ εἰσέδυσεν εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ φορτίου, γεννᾷ τὴν ὑπόθεσιν περὶ ἀνικανότητος τοῦ σκάφους πρὸς πλοῦν τὴν ὅποιαν οἱ ἐφεισβάλλοντες πλοιοκτῆται εἰσένειν, νά ἀποκρύσουν, προσάγοντες σαφῆ ἀπόδειξιν, διό η ἀπώλεια και η ζημιά δὲν ἔσαν ἀποτέλεσμα ἐλλειψεων καταβάλλοντες ἐκ μέρους τῶν τῆς ὀφειλομένης ἐπιμέλειας — ἐπιμελεῖας δῆλων καταστάσωσι τὸ πλοίον πράγματι ἱκανὸν πρὸς πλοῦν — και διό η ἀπώλεια και η ζημιά ήτο ἀποτέλεσμα θαλασσικοῦ κινδύνου. Η ἔξαρτησις τοῦ φαλακροῦ σίσιου κινδύνου δεν χωρεῖ εἰς μόνην τῆς ἀποδείξεως, διό τὸ πλοίον συνήντησε μεγάλην θαλασσοταραχὴν και θυελλώδεις ἀνέμους, ἀλλὰ ἀνόκαρδος τὸν ὅποιον συνήντησε τὸ πλοίον, ήτο δυνατὸν λογικῶν νά προβλεφθῇ και τὸ δυνατόν νά ἀντιμετωπισθῇ υπὸ ἱκανού προς πλοῦν σκάφους.

Πλοϊον, εἰς τὸ ὅποιον εἰσέρει τόσον υδωρ, ώστε νά κλινή μετὰ τὴν πρώτην πρὸς τὰ κάστω δίλγας ήμέρας μετά τοῦ ἀπόπλουν του, δεν δύναται νά υποτεθῇ, διό ήτο ἱκανὸν πρὸς πλοῦν διά τὸν ἀπέπλευ. Κατὰ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν, πολλαὶ ἐπιθεωρήσεις ἔγενοντο υπὸ τῶν πλοιοκτητῶν και διὰ λογαριασμῶν αὐτῶν πρὸ τῆς ναυλώσεως, ἀλλά διό αὐταὶ ήσαν ἀτελεῖς και δεν ἀποδείξαν τὴν κατάστασιν φορτίου τοῦ ἔλασματος τῆς ἀριστεράς πλευρᾶς τοῦ σκάφους και τὴν κατάστασιν φορτίου ἐπίσης και σκωριάσεως τῶν καρφωσεων τοῦ πυθμένων κατὰ τὴν διήκουσαν πρὸς τὰς δεξαμενὰς φορτίου διεύθυνσιν.

Τὸ Ἐφετεῖον κατόπιν ἐπισταμένης ἔξετάσεως τῆς ὑποθέσεως ἀπεράνθη, διό δεν ἀνέμει λόγον τινὰ ἀνατροπῆς τῆς πρωτόδικου ἀπόφασεως, τόσον ἐπὶ τῶν πραγματικῶν γεγονότων, ὃσον και ἐπὶ τοῦ ἐπὶ τὴ βάσει τούτων συμπεράσματος αὐτῆς και συνεπῶς ἀπέρριψε τὴν ἔφεσιν τῶν πλοιοκτητῶν.

**SEABORD MARINE ELECTRIC CO INC**

462 THIRD AVE.

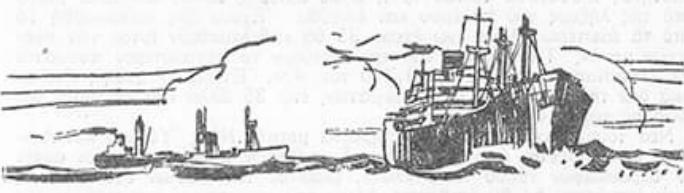
BROOKLYN N.Y.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ  
ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑΣ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ PANTAP,  
ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΜΟΤΕΡ, ΗΛΕΚΤΡΟΓΕΝΝΗΤΡΙΩΝ

ΑΠΟΤΑΘΗΣ: Λ. ΠΟΛΙΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΝ

Τηλέφ: Η 16-9358



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### Αἴγυπτος

#### ‘Η ναυτιλιακή κίνησις τοῦ Σουεζ’

‘Η μέσω τῆς διάρυγος τοῦ Σουεζ ναυτιλιακή κίνησις ἐνεφάνισε κατὰ τὸ 1951 μίαν ἔκπτωσιν, χαρακτηριστικὴ τῶν γεγονότων ποὺ ἐστιμεώθησαν τὸ παρελθόν ἔτος εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Η ἀνακοπὴ τῆς ἔκπτωσης κινήσεως τῶν πετρελαϊκῶν ἀφ' ἔνδος και ἡ ἔναρξης τῆς λειτουργίας ἀφ' ἔτερου τοῦ νέου πετρελαιαγώγου ἀπὸ τὸν Σαουδικὸν Αραβίαν πρὸ τὴν Μεσόγειον εἰς τὴν Σιδώνα, ὑπῆρξεν αἱ κύριαι ἀφορμαὶ τῆς ἔκπτωσεως ταῦτης, πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς ληξιας τοῦ πολέμου σημειωθεῖσα.

Αἱ διελεύσεις περιέλαβον 11.694 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 80.356.000 τόνων νέτ., ἔναντι 11.751 σκαφῶν 81.796.000 τόν. μὲν διὰ τὸ 1950 και 10.420 πλοίων, 68.862.000 τόν. νέτ. διὰ τὸ 1949. Τὰ δέουσαν δότησαν ἀνεφέροντο εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ 1951 μὲ 46.732.000 τόν. νέτ., ήτοι μὲ 5.360.000 τόν. δλιγάτερον, ἔναντι τοῦ 1950, ἐνώ τὰ σκάφη τῶν λοιπῶν κατηγορίων ἐσημειώνοντο εἰς τὰς στατιστικὰς με 33.624.000 τόν. νέτ., ήτοι μὲ 3.920.000 τόν. ἐπὶ πλέον τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1950. Αἱ κατὰ σημαίας διελεύσεις πλοίων ἀπὸ τὸν κατωτέρω πτίνακα:

Σημαίαι	Τόνοι νέτ.	Τόνοι νέτ.
Αγγλικὴ	26.557.386	26.900.063
Νορβηγικὴ	11.530.812	11.367.373
Ηνωμένων Πολιτειῶν	8.315.723	7.909.222
Γαλλικὴ	6.326.251	6.592.418
Παναμαϊκὴ	7.905.581	6.412.054
Ιταλικὴ	5.352.401	4.891.579
Ολλανδικὴ	4.507.422	3.763.983
Λιβεριανὴ	2.562.159	2.567.605
Δανικὴ	1.735.229	2.378.464
Σουηδικὴ	2.156.710	1.903.726
Ἐλληνικὴ	1.316.156	1.474.720
Όνδουριανὴ	1.127.425	876.795
Ινδιῶν	411.594	516.866
Γερμανικὴ	134.447	426.144

Τὰ διακομισθέντα ἔξι ἄλλου μέσω τῆς διάρυγος φορτία κατὰ τὸ 1951 ἀνήλθον εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 76.753.000 τόν., ἐκ τῶν ὅποιων 59.333.000 τόν., προήρχοντο ἀπὸ τὴν Βόρειον και 17.420.000 τόν. ἀπὸ τὴν Νότιον κατεύθυνσιν. Τὰ ἔπρεπα φορτία ἀντεπροσώπευον 31.949.000 τόν. Τὸ 1950 είχον διακομισθῇ 72.609.000 τόν. φορτίων, ἐκ τῶν ὅποιων 60.468.000 τόν., προήρχοντο ἀπὸ τὴν Βόρειον και 12.141.000 τόν. ἀπὸ τὴν Νότιον κατεύθυνσιν.

### Γερμανία

#### Τὸ ναυτιλιακὸν τῆς εἰσόδημα

Αἱ ἔξι ὑπερποντίων ταξιδίων μεταφοραὶ ἐπιβατῶν και φορτίων πραγματοποιήθησαν εἰσπράξεις τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1951, ἀνῆλθον εἰς 335.1 ̄κετομμύρια μάρκων, ἐκ τῶν ὅποιων 149.6 ̄κετομμύρια κατεβλήθησαν εἰς γερμανικὸν νόμισμα και 185.5 ̄κετομμύρια εἰς ξένον συνάλλαγμα. Εἰδικότερον, ἀπὸ μὲν τὴν ἐκμετάλλευση τῶν γερμανικῶν ετράπαιων εἰσπράξθησαν 240.2 ̄κετομμύρια μάρκων, ἐκ τῶν δοποίων 129 ̄κετομμύρια εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἀπὸ δὲ τὰς «λάϊνερ» 94.9 ̄κετομμύρια, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 56.5 εἰς ξένον συνάλλαγμα. Μετὰ τὴν ἀφάσιρετ 97.2 ̄κετομμύρια μάρκων διὰ τὰς δαπανὰς τῶν πλοίων εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἀπέμεινεν ἔνα καθαρὸν εἰσόδημα 237.9 ̄κετομμύρια μάρκων, ὅπερ ήτο κατὰ 167.9 ̄κετομμύρια πού ηδημένον, ἔναντι τῶν καθαρῶν εἰσπράξεων τοῦ 1950.

## KONTINENTAL - ΛΕΒΑΝΤ - ΛΑΪΝ

### Μηνιαῖαι ἀναχωρήσεις

### ἀπὸ ΑΜΒΕΡΣΑΝ διὰ ΠΕΙΡΑΙΑ-ΘΕΣΝΙΚΗΝ

Πληροφορίαι:

ΧΑΜΠΟΥΡΗΝ  
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
Βαλαωρίτου II-Τηλέφ 613.118

## 'Ην. Πολιτεῖαι

### Η αναζήτησις πετρελαίου

Όσαν εν μέγα τεμάχιον έλθετικον τυρού, ούτα και ή έπιφάνεια τῶν Ηνωμένων Πολιτειών παρουσιάζει όπας, αἱ ὄποιαι ηνοίχθησαν κατὰ τὸ διάστημα τῆς μεγαλύτερας ἐν τῇ ιστορίᾳ αναζήτησεως πετρελαιοπηγῶν εἰς τὴν χώραν ταῦτην. Αἱ διατρήσεις ἐνεργούνται σήμερον εἰς περιφερειας εἰς τὰς ὅποιας ἔλαχιστον ή καὶ οὐδὲλος είχεν ἀνευρέθη προηγουμένως πετρελαῖον. Εκεῖ, ή ἐταῖρια Τέσσας, ἡγόρασε μεγάλην ἔκτασιν, ἔτεροι δὲ σημαντικοὶ ἐταιρίαι πετρελαίους θεωροῦν τὴν κοιλάδα ταῦτην ὡς ἔξερεντισιον. Υπέρανθαν ὀλοις τὴν υπὸ ἔξερεντηνσιν τελουσῶν σήμερον περιοχῶν είνε ή μεγάλη νεο-ἀκάλυπτος πετρελαιοφόρος ἐπαρχίας τὴν ὅποιαν οἱ εἰς τὰ πετρελαῖας ἀσχολούμενοι ἀποκαλούν «Λεκάνην τοῦ Οὔτλλιστον τοῦ Καναδά μεταξὺ τῶν Πακότας (Βορείου καὶ Νοτίου Πακότα) καὶ τῆς Ἀνατολικῆς. Μοντάνα, ἔχει ἔκτασιν ἡ λεκάνη αὐτὴ ἀκόμη ἀπροσδιόριστον. Μέρχοις εσχάτων ή ἔκτασις αὐτὴ ὑπελογίζετο εἰς 100.000 τετραγωνικά μίλια. Σήμερον ὁ ἀριθμός αὐτὸς ηὔπει. Δύο ἐκ τῶν περιφερειῶν ἐν 'Αμερικα γεωλόγοις τὴν ὑπολογίζουν εἰς 300.000 τετρ. μίλια. Εἰς τὸν λόγων τῆς ἐπεκτάσεως τῶν ἔργων ἔξερεντησεως πρὸς ἀνακάλυψιν ἐν 'Αμερικῇ πετρελαίου εἰνε, διτὶς κατόπιν τῆς κατασχέσεως τῶν Βρετανικῶν ἔγκαταστάσεων ἐν Περσίᾳ υπὸ τῆς Περσικῆς Κυβερνήσεως, οἱ ἔξερεντηκαὶ ἐργασίαι εἰς ἔνας χώρας ἀνεκόπτησαν, ὅπως καὶ εἰς τὴν Μεσόν 'Ανατολήν, γενομένων τῶν ἐπιχειρήσεων πλέον διστακτικῶν εἰς τὸ μὲν προδούν εἰς δαπάνας μὲν ἀ-βεδαῖαν τὴν προοπτικήν. «Ἐτερος παράγων τῆς αναζήτησεως πετρελαιοφόρων ἐν 'Αμερικῇ πηγῶν εἰνε καὶ ὁ ἔξης: Αἱ ἀστερικαὶ ἐν 'Αμερικῇ ἀνάγκαι — κατόπιν τῆς αὐξήσεως τῶν χρησιμοποιούντων αὐτοκίνητον ἀπόμων καὶ τῶν Ιδιοκτητῶν οἰκιῶν — εἰς καυτιμον ἔγκαταστάπειον τὸν γαιανθρακαὶ στρέφονται πρὸς τὸ πετρελαῖον διὰ θέμασιν. Αἱ ἴνοπλοι δυνάμεις καὶ ὑπερεσία ζητοῦν ἐπίσης περισσότεραν παραγωγὴν πετρελαίου.

«Ἐτερος παράγων τῆς αναζήτησεως πετρελαιοφόρων ἐν 'Αμερικῇ πηγῶν διότι τοῦ Β' παγκόσμιου πόλεμου ἐφθάσαμεν τὸ μεγιστὸν δριὸν τῆς ζητήσεως εἰς πετρέλαιον καὶ διτὶς μεταξὺ τῆς καταταυσιν τῶν ἔχθροπραξιῶν θά είχομεν χαλάρων τῆς ζητήσεως ταῦτης. Σήμερον δικαὶος ή ἐν 'Αμερικῇ ζητήσεως ὑπέρβασιν τὰ ἔξι εκατομμύρια Βαρελίων ημεροπίνων, ἔναντι τῆς μεγίστης σημειεύσησης κατὰ τὸ πόλεμον — μηδέποτε πρὸ αὐτοῦ σημειεύσησης — τῶν πέντε εκατομμυρίων βαρελίων ἡμερησίων. 'Η κατὰ μέσον δροῦν ἐπτσία παραγωγὴν ἔκστασης πετρελαιοφόρου περιοχῆς είνε 25 εκατομμύρια βαρελία. 'Η 'Αμερικὴ καταναλόσκει τὴν ἐπτσίαν παραγωγῶν μιας περιοχῆς εἰς 4 ήμέρας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατηναλώσαμεν τὴν παραγωγὴν 80 πετρελαιοφόρων περιοχῶν καὶ ἔφετος προσεγγίζομεν νὰ καταναλώσωμεν τὴν παραγωγὴν 100.»

«Ἄγδιν οἱ ληφθῆ ὑπ' ὄψι, διτὶς τὰ εἰς πετρέλαιον ἐξηκριβωμένα δίλκα ἀποθέματα τῆς χώρας ταῦτης ἀνέρχονται εἰς 32.2 δισεκατομμύρια βαρελία, ή κατ' ἄλλον τρόπον υπολογίσμον, εἰς 1288 πετρελαιοπηγάς, ἔπειται, διτὶς τὰ ἀποθέματα ταῦτα θά ἐξαντληθοῦν ἔντος 13 ἑταῖν, ἀν δέν ἀνεύρεθον νέαι πηγαὶ. Τώρα πόσου πετρέλαιον ἐλπίζεται νὰ ἀνευρέθῃ ἐν 'Αμερικῇ εἰνε, διτὶς τὴν ζητήση τοῦ εἰνε εκτασίας 45.000 περίπου τετραγ. μιλλίων. τὸ πόσον τοῦ μὴ ἀνακαλυφθέντος εἰσέστη ἐν 'Ην. Πολιτείαις πετρέλαιον δια πρέπει νὰ φθάνῃ κατὰ μέγιστον δριὸν τὰ 75 δισεκατομμύρια βαρελία. 'Άλλοι, ἀφ' ἔτερου, ισχυρίζονται τὰ ἔξης: Πετρέλαιον υπάρχει τούλαχιστον κατὰ τὼς 2/3 τοῦ έθνου ('Αμερικανικοῦ) ἔδαφους. 'Η ἔξερεντης καθ' ὅπον προχωρεῖ καθιστᾶται καὶ δαπανηροτέρα. Τοῦτο ἄλλως τε παρατηρεῖται καὶ εἰς ὅλας τὰς βιομηχανίας τῶν ὅποιων αἱ δαπαναὶ αὐδανοῦν. 'Ο Φράγκος Μόργκαν, ὁ ἀντιπρόσδρος τῆς 'Εταιρίας Πετρελαίων Ρίτσφελδ, διευθύνων τὰς ἔξερεντης τῆς ἐταιρίας, λέγει, διτὶς φέρειρ 6000 ποδῶν διὰ τὴν διάτρησιν τοῦ ὅποιου κατὰ τὸ ἔτος 1942 ἀποτοῦ 60.000 δολάρια, σήμερον ἀπαίτουνται 100—110.000. 'Ἐπι πλέον σὲ ἔξερεντης σῆμερον πρέπει νὰ γίνουν εἰς μεγαλύτερον βάθος. Λαμβανομένων ὑπ' ὄψις διλῶν τούτων τῶν προσθέτων δαπανῶν, σὺν τῷ γεγονότι, διτὶς μεταξὺ τῶν 12 φρέστων μόνον τὸ ἔτον εἰνε πετρελαιοφόρον, οἱ εἰδικοὶ λέγουν, διτὶς αἱ δαπαναὶ πρὸς ἀνακάλυψιν πετρελαίου, αἱ ὅποιαι ἀνήλθον ἀπὸ 10 εἰς 15 σέντως κατὰ βαρελίου κατὰ τὸ 1930, εἰς 25—30 τὸ 1940, θά ἀνέλθουν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς ἄνω τῶν 50 σέντως.

### Αἱ στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ

Ἐκπρόσωπος τῆς ὑπηρεσίας στρατιωτικῶν μεταφορῶν, κατόπιν τῆς ἀσκηθείσης πιέσεως ἀπὸ μέρους τῶν 'Αμερικανῶν ἐφοπλιστῶν ὅπως χρησιμοποιήθουν τὰ ίδιωτικὰ «λίμπερτς» καὶ σύχι τὰ κρατικὰ τοιαῦτα, διὰ τὰς πρὸς τὴν Κορέαν μεταφορᾶς, ἀδήλωσεν, διτὶς ἡ ὑπερεσία τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν δὲν σκοπεύει νὰ συναγωνισθῇ τὰ πλοῖα τῶν ίδιωτικῶν συμφερόντων. Κατὰ 50 μόλις σκόφη ηὔπησθε διὰ τοὺς πλοιοκτήσιας στόλος ἡ ἀπασχολούμενος εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορᾶς — εἰπεν ὁ ἐν λόγῳ ἐκπρόσωπος — ἀφ' ὅποιοι πήρισεν ὁ πόλεμος εἰς τὴν Κο-

## "SUD-ATLANTICA,"

SHIPCHANDLERS—IMPORTERS—EXPORTERS

PARTNERS: GEORGE L. PAIDAS, CONSTANTINO PAPAPETROPOULOU.  
OFFICE: Esmeralda 155, Buenos Aires, R. Argentina.  
CABLES: "AMSUD" BAIRRES.

Ἐχομέν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν εἰς τοὺς 'Ελληνικοὺς Νοτικοὺς κυκλοὺς τὴν ἰδρυσιν τοῦ Γραφείου μας εἰς τὴν πόλιν τοῦ BUENOS AIRES.

Ο ὄκοις μας ἔγγυαται τὴν μᾶλλον ικανοποιητικὴν ἔξυπηρτην εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰς εἰδή Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς 'Ελληνικῶν καὶ ξένων πλοίων.

Επιεικά ἀρτίως διωργανώμενοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεως καὶ φορτοεκφορτώσεως.

ρέαν. 'Εδηλώθη, πάντως, διτὶς θὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ τὰ ίδιωτικὰ σκάφη, ἐφόσον θὰ ἔχειαν τοῦ παρὸν περισσεύσουν καὶ αὐτὰ ταῦτα τὰ κρατικὰ πλοῖα τὰ παραχωρήθηντα εἰς τὰς στρατιωτικᾶς ὑπηρεσίας. Πρώτων, συνεπῶς, θὰ ἀπασχοληθοῦν αὐτὰ καὶ κατόπιν θὰ ἀναζητηθοῦν εἰς τὴν ἀγορὰν τὰ ἐπί πλεον στοὺς στρατούς καὶ ἐκόστισαν εἰς τὸν στρατιωτικὸν προϋπολογισμὸν διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1951 περὶ τὰ 375 ἑκατομμύρια δολαρίων.

Σημειούται εἰς εύκαιρια, διτὶς ἐνῶ τὸ κρατικὸν πλοῖον χρεώνται εἰς τὰς στρατιωτικᾶς ὑπηρεσίας μὲν ημέρησιν μίσθωμα 1295 δολλαρίων, οἱ διώται ἐφοπλισταὶ ζητοῦν 1685 δολλάρια ή 50.000 δολ. μηνιαίων, υπόλογίζοντες, διτὶς τὸ μίσθωμα τοῦτο ἀντιστοιχεῖ πρὸς τὴν γωνιάν τοῦ κρατικοῦ ναυλολογίου τῶν δολ. 10.50 διὰ τὴν μεταφορὰν γαι-άνθρακος ἀπό Χάμπτον ρόδος εἰς Αμέρισταν. Αἱ τελευταῖς ναυλώσεις ίδιωτικῶν «λίμπερτς» ἐκλείσθησαν μὲν ημέρησιν μίσθωμα 1525 δολαρίων.

## Ίταλία

### Οἱ «έλευθεροι» ἐφοπλισταὶ

Εἰς 882, συνολικὴ χωρητικότητος 2.135.508 τόν. γκρός, ἀνέρχονται τὰ ἀνίκοντα εἰς τοὺς «έλευθερους» Ιταλοὺς ἐφοπλιστὰς σκάφη. Γωνιάται εἰνε αἱ ἀντιθέσεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς κατηγορίας ταῦτης καὶ τῶν τεσσάρων ἐπιχορηγουμένων μεγάλων ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν. Συγκεκριμένων, οἱ «έλευθεροι» Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ ζητοῦν, διτὶς τὸ κράτος μὴ ἔχαντηλη τὴν προστατευτικὴν τοῦ παράστασιν ὑπὲρ τῶν τεσσάρων ἐταιριῶν καὶ ἀγνοεῖ τὴν δραστηριότητα τοῦ ὑπολογίου ἐφοπλισμοῦ, ἐπιδιώκουν δὲ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ ισχύοντος ἀπὸ τοῦ 1936 νόμου τοῦ Μουσολίνι, περὶ ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰς τακτικὰ γραμμάτα. Ζητοῦν ὕσμην τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν πλοίων, τὴν διάθεσιν συναλλάγματος διὰ τὴν ἀγορὰν μεταχειρίσμενων σκαφῶν δικὸν μόνον ἀπὸ τὴν περιοχὴν τῆς στερείνας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου καὶ τέλος τὴν ἀναθεώρησιν ὑπὸ τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως τῆς οἰκονομικῆς τῆς πολιτικῆς ἔναντι τῆς δῆλης ναυτίλιας.

Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευρᾶν δὲ τὸν προστρόγονο τῆς Ναυτιλίας γερουσιαστής κ. Κάπτα οἱ μιλῶν τοῦ ηνώπιον τοῦ ἀνώτατου συμβουλίου τῆς Ιταλικῆς ναυτίλιας ἐδήλωσεν, διτὶς δὲν προτίθεται νὰ περιορίσῃ τὴν δραστηριότητα τῶν τεσσάρων ἐπιχορηγουμένων μεγάλων ἐταιριῶν, ἀλλ' διτὶς ἀποθέλεται εἰς τὴν σιδηροδρόμων τῆς συγκρήτους τῶν, διτὶς νὰ μειωθοῦν τὰ ἔχοδα τῆς διαχειρίσεως αὐτῶν. Σχετικῆς ἔξ άλλου μὲ τὴν ναυπήγησιν δεξαμενοπλοίων διὰ τοὺς Ιταλούς ἐφοπλιστὰς, δὲ τὸν προστρόγονο τοῦ μειώσου τοῦ επιδόματος ναυπηγήσεως ἀπὸ 60.000 εἰς 45.000 λιρεττῶν κατὰ τὸν γκρός, εἰς τρόπον διτὶς νὰ κατασκευασθοῦν ἔντος τῆς ἐπομένης διετίας τάκερε 300.000 ἀντὶ 200.000 τόνων. Πρόβλεψις κρατεῖ, διτὶς καὶ τὰ ναυπηγεῖα τύχουν ὀρισμένων φορολογικῶν διευκολύνσεων, εἰς ἀντάλλαγμα πρόστιμου τοῦ ηνώπιου τοῦ προστρόγονον τῆς περιορισμού τῆς ἐπιχορηγήσεως. Συμφώνων πρὸς τὸ υφιστάμενον πρόγραμμα, δεξαμενοπλοία 100.000 τόνων πρόκειται νὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυτηρεῖα τῆς Νοτίου Ιταλίας καὶ τῆς Σικελίας, προκειμένου νὰ περιορισθῇ ἡ εἰς αὐτὰ κατασκευασθεῖσα.

## Μεγ. Βρεταννία

### Η δύναμις τῶν ναυτιλλομένων

Η δύναμις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἔξαιρουμένων τῶν ἀστικῆς προελεύσεων ναυτεργατῶν τῶν ναυτολογηθέντων ἔκτὸς τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, ἀνήρχετο — κατὰ προφάτους στατιστικᾶς — εἰς τὸ τέλος Μαρτίου ἐ. ε. εἰς 145.974 πρόσωπα. 'Εξ αὐτῶν τὰ πλωρά πατα καταστρώματος περιελάμβανον 57.379 πρόσωπα, ἐκ τῶν ὅποιων 15.709 πλοιαρίους καὶ ἀξιωματικοὺς καταστρώματος, 3203 ραδιοτηλεγραφῆται καὶ 38.467 κατώτερα πληρώματα καταστρώματος. Τὰ πληρώματα μηχανικῶν περιελάμβανον 43.616 πρόσωπα, ἐκ τῶν ὅποιων 7383 διπλωματούχοι μηχανικοί, 15.949 μηχανικοί ἀνευ διπλώματος καὶ 20.284 κατώτερα πληρώματα μηχανικῆς. Τὸ βοηθητικὸν προσωπικόν περιελάμβανε 42.100 καὶ αἱ λοιπαὶ κατηγορίαι 2.879 πρόσωπα.

### Η τροφοδοσία τῶν πλοίων

Ἡ ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ ἀπεφάσισεν, διτὶς παύση παρέχουσα εἰς τὰ καταπλέοντα εἰς 'Αγγλία ἔνα πλοίο τροφάς μὲ τὰς ἐπιτοπίων ισχυουσας χαμηλὰς τιάρας, λόγω τοῦ διτὶς τοῦ εἰδήνην αὐτῶν ἔξασφαλίζεται διὰ τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. Εἰς τὰ τρόφιμα ταῦτα περιλαμβάνονται τὸ βούτυρον, τὰ διατηρημένα καὶ τὰ νωπά κρέατα, δι τυρός, τὰ αὐγὰ καὶ τὰ ἀλεύρια.

Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Αἱ στρατιωτικαὶ πολιτικοὶ προφίλες τῆς Ρέτζιστερ περὶ τὸν παγκόσμιον ναυπηγήσιαν — ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας, τῆς Πολωνίας καὶ τῆς Κίνας — ἀνέφερον, διτὶς εἰς τὸ τέλος τοῦ α'. τριμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐτέλουν ὑπὸ κατασκευὴν 1224 εἰν δλω σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 5.680.568 τόνων γκρός. 'Εξ αὐτῶν τὰ 40%, ήτοι 356 πλοίων, 2.270.621 τόν. γκρός, ἐναυπηγούντων εἰς τὴν Αγγλίαν καὶ τὴν Ιρλανδίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 60%, ήτοι 868 πλοία, χωρητικότητος 3.409.947

Telephones: Nos. 3361.36 - 3361.37 - 3361.64 Société Anonyme

Telegrams: LEE—Antwerp

## JOSEPH J. LEE & CO.

STEVEDORES, SWORN WEIGHERS

Superintendents of Grain and other Gargoes

BATAVIA STREET 17

ANTWERP

London Agents: ROBERT WATERS,

18/19 Gt. St. Helen's

LONDON. E.C. 3.—Tele: Avenue 5048

and

AVGHERINO & APERGUIS

154, Bishopsgate,

LONDON. E.C. 2.—Tele: Bishopsgate 1343

τόν. γκρός, κατεσκευάζοντο εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἐμφανίζεται αύξησις, ἔναντι τῆς ναυπηγικής ἐργασίας τοῦ προηγούμενου τριμήνου, ἀνερχομένη εἰς 61.609 τόν. γκρός διὰ τὰς Ἐγγλίας καὶ Ἰρλανδίας ναυπηγήσεις καὶ εἰς 124.894 τόν. γκρός διὰ τὰς ναυπηγήσεις εἰς τὰς λοιπὰς χώρας.

Αναλυτικότερον, αἱ εἰς τὰς κυριωτέρας χώρας ναυπηγικαὶ ἐργασίαι εἰς τὸ τέλος τοῦ α', τριμήνου εἶχον ὡς ἔξης, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ προηγούμενον τριμήνον:

X ωραί	A'. 3μηνον έ. Ε.	Διαφορά ἔναντι ΔΕΚΕΜΒΡ. 1951
Ηνωμέναι Πολιτεῖαι	662.892 τ. γκρός	+ 100.378
Γερμανία	432.676 >	+ 3.131
Γαλλία	425.300 >	- 47.338
Ιαπωνία	394.195 >	+ 99.420
Σουηδία	308.616 >	- 3.772
Όλλανδία	303.600 >	- 17.599
Ιταλία	259.913 >	- 15.603
Νορδηγία	133.743 >	- 5.209
Δανία	124.290 >	+ 15.590
Καναδάς	105.826 >	+ 18.461

Ἄπο τὸ σύνολον τῆς ἀνά τὸν Κόσμον ναυπηγικῆς ἐργασίας τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου, τὰ δεδαμενόπλοια ἐσημειούντο εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ 220 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.493.668 τόννων γκρός. Εἴς αὐτῶν 109 δεδαμενόπλοια, 1.285.700 τόν. γκρός, ἔτελουν ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Ἰρλανδίαν, τὰ δὲ υπόλοιπα 111, χωρητικότητος 1.208.608 τόννων γκρός, εἰς τὰς λοιπὰς χώρας.

## Σοβιετική Ρωσία

Μειονεκτεῖ εἰς τὰς ναυπηγήσεις

Τὴν σοβιετικὴν δραστηριότητα εἰς κάθε ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ τομέως ἐκδήλωσίν της καλύπτει, ὡς γνωστόν, πέπλος μυστηρίου. Τὸ γεγονός τοῦτο ισχύει καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακὴν καὶ ναυπηγικὴν τῆς ἀνάπτυξην, ἢ ποιοία «φιλοστρόφων» ἀποκρύπτεται. Αἱ ἐκάστοτε, ἐπομένως, συγκεντρούμεναι πληροφορίαι προέρχονται πάντα ἀπὸ ἔνωσισθις πηγάς. Παρακολουθεῖται λ.χ. ἡ κίνησις τῶν ρωσικῶν πλοίων εἰς τὰς διελεύσεις των ἀπὸ τὰς κεντρικὰς ἀρτρούριας τῶν παγκοσμίων συγκοινωνιῶν, οἵας εἶναι τὰ Στενά τῶν Δαρδανελλίων, τὸ Γιβραλτάρ, οἱ δύο διώρυμες τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Πλανσάμ, καθὼς ἐπίσης καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Ἀπωλήσης καὶ τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Ολίγα, πράγματι, σοβιετικά πλοία ἐμφανίζονται ταξιδεύοντα εἰς τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας, γεγονός ὅπερ δὲν ὑπόβλητοι, σημαντικὴ διόγκωση τοῦ ρωσικοῦ τονίζα, ἐνῷ ἔξι ἄλλου καὶ αἱ σοδαραι παραγγελίαι διὰ νέας κατασκευῆς διαβιβάζονται συνήθως εἰς τὰ ξένα ναυπηγεῖα, κυρίως δὲ εἰς τὰ δλλανδικά, τὰ δανικά, τὰ γαλλικά καὶ τὰ Ιταλικά. Εἰς τὴν Όλλανδιαν λ.χ. ναυπηγούνται τρία τῶν 10.000 τόνων ή.ώ. δηζελολεκτρικά φορτηγά, καθὼς καὶ τινα ἄλλα σκάφη εἰδικῶν κατηγοριῶν, ἐνῷ εἰς τὴν Δανίαν ἐποπθετήσασαν πρὸ τίνος χρόνου παραγγελίαι δι' ἀριθμὸν τινα δηζελοκίνητα πορτηγῶν καὶ μικρῶν τάνκερων.

Τὸ πενταετές ναυπηγικὸν πρόγραμμα εἰς τὸ μοναδικὸν ναυπηγεῖον τῆς Ανατολικῆς Γερμανίας υπόδηλοι καὶ αὐτό, ὅτι ἡ προοπτικὴ κατασκευῆς ἐμπορικῶν πλοίων καὶ εἰς αὐτήν ταύτην τὴν Ρωσίαν εἶναι λίστα περιωρισμένη. Τὸ προκύπτον συνεπώς συμπέρασμα διὰ τὴν σοβιετικὴν ναυπηγικὴν δραστηριότητα συνίσταται εἰς τὸ ὅτι ἡ κατάστασις τῶν ρωσικῶν ναυπηγείων εἰναι λίαν καθυστερημένη, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν περιωρισμένην αὐτῶν ἀπόδοσιν, δχι μόνον διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν.

## Τουρκία

Αἱ ἐλλείφεις τοῦ λιμένος Κωνιόπολεως

Εἰς τὴν ἐπησίου ἔκθεσιν τοῦ ἐν Τουρκίᾳ Βρετανικοῦ Ἐμπορικοῦ «Επιμελητηρίου τονίζεται ιδιαιτέρως, ὅτι ὁ λιμὴν τῆς Κωνιόπολεως ὑπῆρε κατά τὸ 1951 ἀνέπαρκης διὰ νὰ ἔξυπηρητήσῃ τὴν διαρκῶν αὔξανομένην εἰσαγωγικήν κίνησιν. Τὰ πλοία τῶν υπερχειρούντο συχνά μὲ παραμένουν ἐπὶ ἡμέρας ἀγούντα, πρὶν ἡ ἀρχίσουν τὴν ἐκφόρτωσίν των, ἐνῷ καὶ κατ' αὐτὴν τὸ ποσόν τῆς ημεροποίας ἐκφόρτωσες γενικῶν φορτίων ἐκμανεῖται μόνον μεταξύ 50 ἐνώς 75 τόνων. Αἱ καθυστερήσεις αὐτοῖς προεκάλεσαν τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων ἐξ τῆς Αγγλίας διὰ Κωνιόπολεως πολὺν κατά 20%.

Ἡ ἐλλείψης ἐξ ὅλου ἐποικῶν ἀπόδημών την ἀνάγκασε τοὺς παραλίπτας νὰ χρησιμοποιούν φορτηγάδων διὰ τὴν προσωρινὴν ἐπανοπλεύσιν τῶν ἐμπορευμάτων, παρὰ δὲ τὸ γεγονός τῆς την ἔξασφολίσεως προσθέτειαι θετική βελτίωσίς τῆς καταστάσεως μέχρι τοῦ 1955, ὅποτε θὰ ἔχουν δόλοκληρωθεῖ τὰ νέα κρηπτιδώματα καὶ αἱ λιμενικήτοις τοῦ Σάχ Πασάρ καὶ τοῦ Χαϊδάρ Πασάσ. Ἐν τῷ μεταξύ παρηγγέλθησαν εἰς Ὀλλανδίαν δύο γερανοί τῶν τριών τόνων ἔκαστος καὶ 2 τῶν πέντε τόνων, μὲ παραδόσιον ἔντος ὀκταύμηνον, ἡγοράσθησαν δὲ εἰς Ἰταλίαν καὶ 16 κιλῆτοι γερανοί.

Τηλ. Διεύθυνσις: THERAPIS KARAVOSTASI CYPRUS

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΘΕΡΑΠΗ ΠΑΤΕΡΑΣ**  
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ - ΚΥΠΡΟΣ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΘΕΙΣ ΥΠΟ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΜΕΤΑΛΛΕΥΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ

‘Αλληλογραφία πληρώματος ἀπευθυνούμενη εἰς ἡμᾶς παραδίεται αὔμεσως.

Καλλίστη ποιότητη προμηθειῶν καὶ λογικαὶ τιμαί.

‘Αφθονία φρέσκων φρούτων, λαχανικών, κρεατών.

‘Η ἀτμάκαστος καὶ τὸ αύτοκινητόν μας εἰς διάθεσιν τῶν κ. κ. Πλοιάρχων καὶ Ἀξιωματικῶν.



## ΠΑΤΡΑΙ ΧΑΛΙΦΑΞ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Ἡ Υπερωκεάνιος Ἀτμοπλοΐα HOME LINES λόγω τῆς ἐξ ἀνωτέρας βίας ματαίωσεως τοῦ δρομολογίου τοῦ ύπερωκεανίου της

## “HOMELAND,,

τῆς 28ης Απριλίου ἐκ Πειραιῶς καὶ πρὸς ικανοποίησιν τῶν Ἐλλάδος μεταναστῶν, ἐδρομολόγησεν ἐκτάκτως τὴν

14ην Μαΐου 1952 ἐκ ΠΑΤΡΩΝ

τὸ πολυτελές αὐτῆς ύπερωκεάνιου

## “ARGENTINA,,

17.000 τόννων

διὰ Χάλιφαξ καὶ Νέαν Υόρκην

Διὰ τὴν ἔγκαιρον κράτησιν θέσεων, ὡς καὶ διὰ πάσαν ἄλλην συμπληρωματικήν πληροφορίαν ἀπευθύνεσθε εἰς τὸν Γενικὸν Πράκτορα ἐπιθατῶν διὰ τὴν Ελλάδα:

## K. Γ. ΑΘΑΝΑΣΟΥΛΑΝ

ΑΘΗΝΑΙ:

‘Οδός Τεώρτσι 4. Λεωφ. ΙΙ. Μεραρχίας 13α.  
Τηλ. 20053, 20416, 32100 Τηλ. 40010

ώς καὶ εἰς ὅλα τὰ ἀνεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξίδίων καὶ Μεταναστεύσεως.

Γίνονται δεκτὰ φορτία διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ καὶ Ν. ΥΟΡΚΗΝ

Διὰ πληροφορίας ἀπευθύνεσθε εἰς τό:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

‘Οδός Φιλωνος 51, Τηλ. 42721 καὶ 42856-ΠΕΙΡΑΙΑ







## Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

Έκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΣΩΚΡΑΤΗΣ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ 55)6, φόρτωσις 22 'Απριλίου—10 Μαΐου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Οράιον») έκ Αγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. κριθῆς εις σάκους δι' Ιαπωνίαν δολ. 16, φόρτωσις 2—16 'Ιουνίου.

«ΣΠΑΡΤΟ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) — έξαιρουμένου του 'Αλμπαταν — 9500 τόν. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν 92)6, φόρτωσις 15—24 Μαΐου.

«ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Χάμπτον ρόδης 9300 τόν. γαιανθράκων δι' Αμερίσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 7.25, φόρτωσις διά γερμανικούς λιμένες Βορείου Θαλάσσης δολ. 7.50, έαν Κίνες 7.75 (ναυλος πληρώσεως εις λίρας), φόρτωσις 23 Μαΐου—14 Ιουνίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παναμ.) έκ Νόρδερν πεντης 8000 τόν. γεννημάτων διά Γιουγκοσλαβίαν 92)6, όφιον από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 100)—, φόρτωσις 5—25 Μαΐου.

«ΕΝΣΕΝΕΝΤΑ» (παναμ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9200 τόν. γεννημάτων δι' Ιρλανδίαν 15)9 τόνοι κυρώτερο, φόρτωσις 13—31 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9200 τόν. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 13.90, φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

«ΕΛΛΑΣΕΝΑΟ» (παναμ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9500 τ. κριθῆς δι' Ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 16, φόρτωσις 10—28 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (παναμ.) έξι Αγίου Λαυρεντίου 9200 τ. κριθῆς δι' Ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 16, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» έκ Νόρδερν πεντης 9500 τ. γεννημάτων διά Ρίον 'Ιανέριον ή Σάντος δολ. 12.50 ένα λιμένα, δολ. 13 άμφοτέρους, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων δι' Αμερικήν 56), φόρτωσις 10—31 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΖΕΑΝ» (παναμ.): από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διά Ρεσιό ή Σάντος δολ. 12.50 ένα λιμένα, δολ. 13 δι' άμφοτέρους, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. «Εμπειρίκον») έξι Αγίου Λαυρεντίου 42.000 κουνωτηρες γεννημάτων δι' Ηρακλείου 1519 τόνοι κουνωτηρες, φόρτωσις Μάιου.

«ΣΥΡΑ» (παναμ.) έκ Χάμπτον ρόδης 9000 τ. γαιανθράκων διά Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 12.50, μέ 500 τ. έκφρτωσιν εις τα 60 σέντες, φόρτωσις μέσα Μάιου.

Έκ Βορείου Είρηγνικού

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (της έτ. «Οράιον») έκ Βορείου Είρηγνικού 9500 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών έκστον, διά Νόρδερν πεντης, κατ' άποκοπήν 117.000 δολ., φόρτωσις Μάιου—'Ιουνίου τό έν και 'Ιουλίου—Αύγουστον τό έπερον.

«ΟΝΤΡΥ» έκ Βορείου Είρηγνικού 9000 τόν. γεννημάτων διά Βραζιλίαν δολ. 17.50, φόρτωσις 1—12 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» έκ Βαγκούδηρ 9500 τόν. γεννημάτων διά Κέπι Τάουν—Ντέρμπρου πεντης 20 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» (παναμ.) από έξ θέσεων μεταξύ Κούν Μπαϊ και Βρετανικής Κολυμβίας 9500 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών (477.000 κ.π. διά δέματα) διά τέσσαρες λιμένες από Κέπι Τάουν έως Λορένζο Μαρκές ρόδης δολ. 205.000 κατ' άποκοπήν, φίο, φόρτωσις 26 Μαΐου—17 'Ιουνίου.

«ΔΗΜΟΣΟΘΕΝΗΣ» από Λούγκ Μπήτες 9200 τόν. μεταλλευμάτων δι' Ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 11 φίο, φόρτωσις 15 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

«ΑΥΡΑ» (εχ οντοπατα) έκ Βορείου Είρηγνικού 9800—10.100 τόν. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ.π. διά δέματα) δι' Αγίλιαν (110)—φίο, μέ φόρτωσιν 19 'Ιουλίου—20 Αύγουστου τό 105) είν φόρτωσιν Αύγουστον.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (λίβερ.) από Λέικ Τσάρλες 9200 τόν. δρύζης εις σάκους δι' Ένα ιαπωνικόν λιμένα δολ. 15.75 φίο και στόσουεν, μέ 1000 τόν. φόρτωσιν, 1000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 16 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» από Λέικ Τσάρλες 9500 τ. δρύζης εις σάκους διά Γιοκοχάμαν—Μόδη δολ. 10.50 φίο και στόσουεν, μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 16 Μαΐου—5 'Ιουνίου.

«ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ» (λίβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 490.000 κ. π. ξυλείας και γενικών ειδών δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) κατ' άποκοπήν δολ. 110.000 φίο, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΟΝΤΡΥ» έκ Βικτωρίας (Βραζίλιας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.25, μέ 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—10 'Ιουλίου.

«ΣΥΡΑ» (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9000 τ. μεταλλευμάτων δι' άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) δολ. 5.50, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» έκ Βικτωρίας (Βραζ.) 9500 τ. μεταλλευμάτων διά Βαλτιμόρην δολ. 5.05, φόρτωσις 1—30 'Ιουνίου.

Έξ Αγγλίας και Κόντινεντ

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ» έξ Αμερίσαν 10.000 τόν. θεικής άμμωνίας εις σάκους διά Φορμίζαν δολ. 14.50 φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου—15 Μαΐου.

«KLAUS OLDENDORF» (γερμαν.) έκ Ρόττερνταμ 5000 τόν. λιπασμάτων διά δύο λιμένες 'Ελλάδος 39)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«SELCUK» (τουρκ.) έκ Ρόττερνταμ 3200 τόν. λιπασμάτων διά δύο λιμένες 'Ελλάδος 37)—, δημοσιος φόρτωσις.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» έκ Ρόττερνταμ 2800 τόν. γαιανθράκων δι' Ένα έλληνικόν λιμένα 39)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«KOSMAJ» (γερμαν.) έκ Ρόττερνταμ 7000 τόν. γαιανθράκων δι' Ένα λιμένα 'Ελλάδος 38)—, φόρτωσις Μάιον.

«ΦΡΙΟΣ» (παναμ.) έκ Ρόττερνταμ 6000 τ. θεικής άμμωνίας εις σάκους (τημ-

μα φορτίου) διά Βαλτιμόρην δολ. 5 φίο, μέ 1.000 τ. φόρτωσιν, 800 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 25—30 'Απριλίον.

Έκ Μεσογείου και Άδριατικής

«KORCULA» (γερμαν.) έκ Κόλπου 'Ελευσίνος 7200 τόν. βωξίτου διά Ρόττερνταμ ή 'Ερδεν 50)—, φόρτωσις 15 'Απριλίου—3 Μαΐου.

«EENDRAHT» (δλλανδ.) όπο Στρατών 2500 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 50)3, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάιον.

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» από Ριζέκαν 6500 τόν. αράβοσίτου δι' Αγγλίαν 61)3, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» έκ Χουέλδας 6000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 40)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΔΑΝΑΠΡΙΣ» έκ Καζαμπλάγκας 4000 τόν. μεταλλευμάτων διά Σουηδίαν 38)—, φόρτωσις 'Απρίλιον—Μάιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (άγγλικον) έκ Ιτέας 4700 τ. βωξίτου διά Λονδίνον 50)—, φόρτωσις 28 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (λίμπερτο) έκ Μαύρης Θαλάσσης 9200 τόν. γεννημάτων διά Πόρτ Σαιδί ή 'Αλεξάνδρειαν 38)— φίο, φόρτωσις 10 'Απριλίου.

ΠΑΝΑΜΑ-Ι-ΚΟΝ (άπο ή Μαύρης Θαλάσσης 3200 τόν. γεννημάτων διά Πόρτ Σαιδί ή 'Αλεξάνδρειαν 37)— φίο, φόρτωσις 15—31 Μαΐου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έλληνικον) έκ Μαύρης Θαλάσσης 9500 τόν. γεννημάτων διά Πόρτ Σαιδί ή 'Αλεξάνδρειαν 36)6 φίο, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» από Ζογκουλδόκ 3500 τόν. γαιανθράκων δι' Αλεξάνδρειαν 42)6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

Έξ Ινδιών, Αύστραλίας και Απωλητής

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ» (λίμπερτο) από Ίκλαντ 9000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ιαπωνίαν, φόρτωσις 10.50, δρόστατος Μάιον—'Ιουνίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λίμπερτο) από Βιζούκαπατάρ 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν δρέπτων δεκτ. 10, φόρτωσις 'Ιουνίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (της έτ. «Κάντιες») έκ Βορείου Κίνας 9500 τ. διαφόρων δημητριακών (475.000 κ. π.) δι' Αμερίσαν—Ρόττερνταμ ή Αμερικήν 130)— φίο, όφιον Δανίαν 137)6, έαν Τεργέστην, Γένοβαν ή Μασσαλίαν 127)6, φόρτωσις 20 Μαΐου—10 'Ιουνίου.

Έκ παντοίων άλλων όγορων

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Περσικού Κόλπου 1000 τόν. παλαιοισιδήρων διά Τσιβιτσέικαν 145)—, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» έκ Κούνδας 9500 τόν. ζαχάρεων διά Μοντεβίδεο δολ. 19.50 γκράτερμος, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ» (λίμπερτο) από Τακοράντι 9600 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν πεντηντ. δολ. 8.50, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΚΑΤΙΓΚΩ» (παναμ.) 10.865 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταύντης 10 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ—τοάρτερ διά ταξιδίου από την Εύρωπη εις την Απωλητήλην (μέσω Ινδιών και Πακιστάν) 37)—, ποθόδοσις εις Αμερίσαν ή Δουγκέρην 5—15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις εις ζην λιμένα Ινδιών.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) 10.400 τόνων δ. w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταύντης 10 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 25—26 τ. πετρελαίων) τάιμ—τοάρτερ διά 3 έως 4½ μηνας, δολ. 40.000 μηνιαίων, ποθόδοσις εις λιμένα Είρηγνικού, 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΜΠΑΙ-Ι-ΠΑΤΡΑ» (σημαία άγγλικης) 5350 τ. d. w. (259.000 κ. π. διά δέματα, ταύντης 11 μιλίων, κατανάλωσις πετρελαίου), τάιμ—τοάρτερ διά 13 μηνας, μέ φιοντούς 6 μηνας, ποθόδοσις Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λίβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 12.000 τόν. πετρελαίων διά Σουηδίαν 130% επί πλέον της βάσεως του Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ» (λίβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τόν. πετρελαίων διά Σουηδίαν 180% επί πλέον της βάσεως του Βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 12 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λίβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου 16.500 τόν. πετρελαίων διά άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 50% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Απρίλιον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λίβερ.) από άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 35% επί της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξης Μάιου.

«ΜΑΤΑΝΙΟΣ» (παναμ.) από άμερικανικούς λιμένες Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 30% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάιον.

ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ (έτ. Σουλονδρή) 15.000 τ. d. w., μέ φιοντούς Έπερον 19000 τ. d. w. τάιμ—τοάρτερ (συνεχή ταξίδια) δι' 24 μηνος, 60% επί πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, έναρξης Ιουλίου—Αύγουστου.

CAPT. WALTER MÜLLER  
CONTROLLER OF CARGO, CARGO SUPERINTENDENT,  
WATCHMEN SERVICE.

HAMBURG II

Tel: 35 27 77  
Roedingsmarkt 24  
34 88 39  
Cable address: TALLYMUELLER  
34 20 00

Telef: 82226  
Part. 412905

STAMATIOS ELEFTERIU

Ship Chandler—Bonded Stores & Cigarettes  
Stevedor & Contractor—Paint and Shiftingboards  
Import & Export

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

Offices & Stores  
Calle Colon 1570

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	διηλθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	έφθ. Σουέζ 23 'Απρ. και Πόρτ Σαΐδ 25
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Πουέρτο λά Κρουζ 10 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	έφθ. Ρουέν 19 'Απρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X'' πατέρας	43	7176	άνεχ. Φρητάουν 28 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιο. Χαλκιάς	24	3658	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	'Αρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Γάνδην 13 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλεάδης	43	7180	έφθ. Βατιλιμόρη 22 'Απρ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλας	08	2098	έφθ. Ντάρ ελ Σαλάμ 20 'Απρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	είς Ταξίδια 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 25 'Απρ. διά Λά Γκουλέττ
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	διηλθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Κοσίν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Μουτεβίδεο 13 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Απρ. διά Γενοβαν
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Βατιλιμόρη 22 'Απρ.
ΑΛΦΕΙΟΣ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	42	7176	ΕΒΥΘ! ΣΩΗ είς Σαϊγκόν, 5 'Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λούζης	43	7176	διηλθε Παναμάν 15 'Απρ. διά Γλασκάβην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαζαρίδης και Πατέρας	42	7177	έφθ. Σιγκαπούρη 21 'Απρ.
ΑΝΑΡΙΟΣ	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	έφθ. Βόρκιγκτον 17 'Απρ.
ΑΝΙΑ	Ίγκόλ και 'Απ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Βομβάν 14 'Απρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΝΝΑ	N. Λυκιαρδόπουλος.	19	5173	έφθ. Μίδδλεσμπρο 24 'Απρ.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	είς Μπρεμερχάφεν από 30 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κονδύλη	42	7191	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Απρ.
ΑΞΙΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαζαρίδης και Πατέρας	43	7176	άνεχ. Τόρρε 'Αννουσιάτα 20 'Απρ. διά Χίον
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	K. Πετρούπολης	21	4786	άνεχ. Τσάλαν 22 'Απρ. διά Καλκούταν, έφθ. 25
ΑΓΡΟΝΑΥΤΗΣ	K. Πετρούπολης	01	3634	έφθ. Βενετίαν 12 'Απρ.
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άνεχ. Λίβερπουλ 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	διηλθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Σαφάγκα
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	έφθ. Σουάνς 20 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	διηλθε Μπαλμπόρα 25 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκας	92	951	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	«Θρασική» Α. Ε.	38	4854	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Απρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	διηλθε Τρίνινταν 21 'Απρ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διηλθε Σαυθάμπτον 27 'Απρ. διά Βέλγιον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Έλευσίνα 22 'Απρ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	έφθ. Λονδίνον 23 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Υιοί Δ. Κυδωνίεων	18	4289	άνεχ. Λονδίνον 22 'Απρ. διά Μπόναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ρ.	«Αλτανίτις Α.Ε'	21	721	ΕΠΩΛΗΘΗ είς Ίνδον
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Απρ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	διηλθε Μπαλμπόρα 22 'Απρ. διά Μάντζεστερ
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Νοβορωσίσκην 22 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	διηλθεν Ηράκλειον 12 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	είς μεταφοράς έν Έλλαδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	είς Μπάρου όπα 16 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	έφθ. Τσιτταγκόκ 14 'Απρ.
ΔΕΣΠΟ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	άνεχ. Ούέλλιγκτον 10 'Απρ. διά Γουέστπορτ
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	άνεχ. Σουάνς 20 'Απρ. διά Φρητάουν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 24 'Απρ. διά Μπόναν
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Άγιανον» Α. Ε.	44	7207	έφθ. Σιδνεύ 22 'Απρ. και άνεχ. 24
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	έφθ. Αλεξανδρέτταν 15 'Απρ.
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	42	7176	έφθ. Καματία 23 'Απρ. (διά Λίβερπουλ)
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	διηλθεν "Άδεν 26 'Απρ. διά Βενετίαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	διηλθε Κιουρασώ 13 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διηλθε Τάκσισονιλ 14 'Απρ. διά Γκουάντα, έφθ. 21
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	έφθ. Τακοράντι 26 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών» Α. Ε.	44	7176	διηλθε Ντόρερ 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΤΗ	Κουλουκούνη	38	5548	διηλθε Σουέζ 26 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνου — Πρίντεζη	21	1549	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Φανάρα
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθε Ντόρερ 26 'Απρ. δι' "Αμστερνταμ
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Θεσσαλονίκην 18 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διηλθε Σουέζ 27 'Απρ. διά Σαϊγκόν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν.	44	7207	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Πειραιά 28 'Απρ. διά Βόρειον Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 13 'Απρ. διά Γενοβαν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Χουστούν 24 'Απρ. δι' Εύρωπων
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινά	43	7244	διηλθε Σουέζ 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλα	21	2369	άνεχ. Σαϊγκόν 28 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	διηλθε Χονοουλου 23 'Απρ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 13 'Απρ. διά Γενοβαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	άνεχ. Χουστούν 24 'Απρ. δι' Εύρωπων
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργυς Χρ. Λαιμός	18	5687	διηλθεν Αλγερίου 21 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Σηπτάτη 19 'Απρ. διά Γκοκούχαμ
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Γάρδατα 15 'Απρ. διά Βαγκούζερ
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	είς Κόραμ Σάχρ από 28 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΤΗΣ	άδ. Κουλουκούνη	38	5548	διηλθε Χονοουλου 23 'Απρ. δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΗΡΩΝ II	Δημ. N. Κουφός	44	1923	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 13 'Απρ. διά Γενοβαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Καλκούταν 28 'Απρ. διά Τεργέστης
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Λίμερικ 22 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Γενοβαν 10 'Απρ. και Μαρτόν 25
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμην	42	2865	έφθ. Καρπένας 18 'Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διηλθε Πούλο Μπούκων 5 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	I. Ιωαννιδης	11	941	είς ταξίδια Πειραιώς—Τεργέστης
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεὺς» Α. Ε.	30	4123	έφθ. Λίμερικ 22 'Απρ.
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	έφθ. Γενοβαν 10 'Απρ. και Μαρτόν 25
ΙΑΚΩΒΟΣ	έτ. Χανδρή	15	2557	έφθ. Αδελαΐδης 5 'Απρ.
ΙΓΟΡ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από 6 Μαΐου 1950
ΙΩΑΚΟΣ	Άπ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Νοβορωσίσκην 18 'Απρ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Μπόναν 19 'Απρ.
	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Γκρειντζενμάουθ 21 'Απρ.

ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		'Άδελφοί Γουλανδρή . . . . .	44	7176	Έφθ. Κούνη Μπαΐν 19 'Απρ. (διά Ντώρμπαν)
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		έτ. «Αθηνάς κλπ. . . . .	44	10441	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Περισκόν Κόλπου
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ		Λουκᾶς Νομικός . . . . .	12	1594	διῆλθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ		Μάρκος Φραγκός . . . . .	12	3442	Έφθ. Μοντεβίδεο 18 'Απρ. (διά Φρένι Μπέντος)
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία Ι. Χανδρή . . . . .	42	7035	άνεχ. Λός "Αντζελες 22 'Απρ. διά Κορέαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		1. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρες . . . . .	43	7244	άνεχ. Γκάλβεστων 16 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ		'Ιω. Παράσχος κλπ. . . . .	13	1877	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. διά Πειραιά
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή . . . . .	24	3226	άργει Πειραιά από 9 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ		Στ. Νιάρχος . . . . .	45	7240	Έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ		άδ. Κουλουκουντή . . . . .	43	7176	άνεχ. Λουτίτο 19 'Απρ. διά Τακοράντι, έφθ. 25
ΚΑΣΤΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	39	5215	έφθ. Χουλή 19 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ		άδ. Γράτσου . . . . .	44	7198	διῆλθε Τρίνινταν 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		«Κεφαλληνιακή» Α. Ε. . . . .	43	10448	άνεχ. Βοστώνην 25 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		υἱοί Κ. Χατζηπατέρα . . . . .	13	3661	διῆλθε Ντόρερ 20 'Απρ. διά 'Οράν, έφθ. 26
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	44	7176	διῆλθε Χονολουλού 24 'Απρ. διά Πουσαν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. 'Επιφανειάδης . . . . .	43	7198	διῆλθεν "Αγίου Βικέντιου 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΡΙΟΣ		Μ. Εμπειρίκος . . . . .	45	3805	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		Δ. Πατέρες και Υἱοί . . . . .	27	4950	έφθ. Μπουένος "Αύρες 21 'Απρ.
ΚΥΡΗΝΕΙΑ		«Ελλήν. Μεσού. Γραμμαί . . . . .	11	7537	διῆλθε Κολόμπη 22 'Απρ. διά Πειραιά
ΚΥΜΑ		«άδ. Λιβανού» Α. Ε. . . . .	43	7244	διῆλθε Χαδάνων 12 'Απρ. διά Μαντράς
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα . . . . .	43	7176	έφθ. "Εμδεν 25 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.		Γ. 'Ηλιόπουλος . . . . .	05	2527	έφθ. Αρμέροσαν 26 'Απρ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Ν. Απόδιακος . . . . .	45	7176	άνεχ. Σάντος 8 'Απρ. διά 'Αντωνίνα
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ		άδ. Λώς . . . . .	43	7176	
ΛΑΚΩΝΙΑ		I. Τσέγκας . . . . .	25	965	I. Τσέγκας . . . . .
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάζος . . . . .	43	7176	εἰς Πειραιά 28 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζίδης . . . . .	28	4573	διῆλθε Μπαλμπά 24 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α. Ε. . . . .	43	7176	διῆλθε Ντόρερ 23 'Απρ. διά Σάντος
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ		Εύαγγ. και Μ. Νομικός . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιβανός» Α. Ε. . . . .	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν
ΜΑΙΩΤΙΣ		άδ. Συνοδινού . . . . .	19	3911	άνεχ. Πλύμουθ 25 'Απρ. διά Χουέλθαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		«Άντ. Παπαδάκης . . . . .	42	7044	άνεχ. 'Αμδέρσαν 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		Στέφ. Σοφιανός . . . . .	89	2187	διῆλθε Κωνσταντινούπολιν 20 'Απρ. διά Πόρτ Σαΐδ, έφθ. 26
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. I. Χανδρή . . . . .	20	5401	άνεχ. Μπιζέρταν 25 'Απρ. διά Τάϊν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. Χανδρή . . . . .	21	6703	διῆλθε Σαουθάμπτον 18 'Απρ. διά Τζάκοσονδιλλ
ΜΑΡΙΑ		I. Πετσόπουλος . . . . .	11	1881	άνεχ. Τεργέστην 16 'Απρ. διά 'Αλεξανδρειαν, έφθ. 23
ΜΑΡΙΑ ΛΩ		άδ. Λώς . . . . .	43	7244	διῆλθε Σουεζ 27 'Απρ. διά Φάλμουθ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		I. M. Κουλουκουντής . . . . .	43	7176	άνεχ. Αμδέρσαν 12 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος . . . . .	43	7176	έφθ. Ταματάθην 19 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ		«Ειρηνικός» Α. Ε. . . . .	44	7176	έφθ. Μόζι 24 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ		«Εμμ. Βιντιάδης . . . . .	22	4949	εἰς θέσιν 36 B. και 51 Δ., 'Απρ. 16 διά Μπανιόλι
ΜΑΡΙΟΣ II		Μιχ. Καραγεωργης . . . . .	22	1175	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 17 'Απρ. και Βρυστόν 20
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		N. Εύστοθιον . . . . .	19	5476	εἰς Κωνσταντινούπολιν 28 'Απρ., ζημίαι
ΜΑΡΩ		K. Αυτιζίδης . . . . .	17	5585	άργει Μασσαλίαν από 19 Δεκ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκουντή . . . . .	38	5548	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Απρ. διά Κόμπε
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		I. Θεοδωρακόπουλος . . . . .	44	7198	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 22 'Απρ.
ΜΕΝΤΩΡ		«Έκτωρ Κ. Δρακούλης . . . . .	41	7157	διῆλθε Κολόμπη 21 'Απρ. διά Εύρώπην
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ		κληρ. Λ. Καυτάνη . . . . .	20	5227	άνεχ. Μάντεζεστερ 19 'Απρ., Γιβραλτάρ 24 διά Μπόναν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. Χανδρή . . . . .	24	1435	εἰς Ουέλλιγκτον 25 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ		«Άδαματος» Α. Ε. . . . .	43	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Τακόμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύστοθιον . . . . .	44	7176	άνεχ. Ταλάρα 23 'Απρ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου . . . . .	18	5202	έφθ. Μπάρρου 21 'Απρ.
ΜΠΟΤΖΟΣ		Δ. Νίτσος . . . . .	20	1114	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		'Ιω. Καρράς . . . . .	44	7247	
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ		άδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	έφθ. Μαντράς 21 'Απρ.
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενίος . . . . .	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε. . . . .	43	7176	εἰς λιμένας Ιστανίνας 15 'Απρ.
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. . . . .	37	5205	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ		X. Πατέρες και Σία . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ.		E. Κουλουκ.-I. Καΐρης . . . . .	43	7198	έφθ. Αμδύργον 3 'Απρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ		K. Μίχαλος . . . . .	13	4342	άνεχ. Είνδονμάουθ 19 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ		«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	43	7194	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Πειραιά, έφθ. 28
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	7207	διῆλθε Περίη 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)		άδ. Γ. Νικολάου . . . . .	27	5525	άνεχ. Μπούνεος "Αύρες 21 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΟΘΩΝ		Φαφαλιοὶ και Σία . . . . .	44	7176	έφθ. Μαντράς 21 'Απρ.
ΟΛΓΑ		Έμπορ. - Εφοπλιστική . . . . .	44	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΟΣ		Κούλουθρος - Εμπειρ. . . . .	18	5215	εἰς λιμένας Ιστανίνας 15 'Απρ.
ΟΝΤΡΥ		K. Γράτσας . . . . .	45	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κων. B. Σκαρρέλης . . . . .	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ		«Τράμπτ Σο . . . . .	18	5525	έφθ. Αμδύργον 3 'Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		M. Πιάγκος κλπ. . . . .	17	3704	άνεχ. Είνδονμάουθ 19 'Απρ. διά Δανιαν
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ		«Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	19	5182	άνεχ. Γιαβάτα 19 'Απρ. διά Νάρδικ, έφθ. 24
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		A. Καραβίας . . . . .	43	7176	άνεχ. Τάϊν 12 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		'Ιω. Γ. Π. Λιβανός . . . . .	43	7176	έφθ. Μιδδλεσμπρο 20 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		Πάνος Κουμαντάρος . . . . .	44	7244	έφθ. Γένοβαν 23 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ		Κ. Π. Λαμίδης . . . . .	20	5194	άνεχ. Ληθ 20 'Απρ. διά 'Εμδεν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Άλ. Πατέρας κλπ. . . . .	18	4344	έφθ. Βαλτιμόρην 24 'Απρ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ		«Ιόνιος» Α. Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Κιασιοπιούγκ 6 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΠΕΤΑΛΟΙ		'Ιω. Μ. Νικηφόρος . . . . .	24	5026	εἰς Γκρήνοκ από 9 Μαρτ.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΩΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)		Μαρ. 'Εμπειρίκος . . . . .	45	3822	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)		M. Νομικός . . . . .	43	10448	άνεχ. Χαδάνων 16 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		υἱοί Π. Γουλανδρή . . . . .	44	10448	έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		άδ. Γουλανδρή . . . . .	23	4693	άνεχ. Φολεϋ 25 'Απρ. διά Ράς Τανούμρα
ΠΗΝΕΙΟΣ		Μάρκος Νομικός . . . . .	42	7176	διῆλθε Ντόρερ 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		έτ. «Αθηνάς . . . . .	44	7207	διῆλθε Πόρτα Σαΐδ 27 'Απρ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΠΟΗΗ		Στρ. Ανδρεάδης . . . . .	43	10193	διῆλθε Λάδσεντ
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ		Μιχ. Βερνίκος . . . . .	96	1594	άργει Αμπελάκι 29 'Απρ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)		Σ. Σταυρίδης κλπ. . . . .	43	952	εἰς μεταφοράς έν 'Ελλάδι
ΡΙΤΑ		Βαγιάννης και Σία . . . . .	16	1765	έφθ. Χάιφαν 17 'Απρ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ		υἱοί Σιγάλα . . . . .	25	1412	έφθ. Μάλταν 23 'Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Γαλαξίας» . . . . .	45	7176	έφθ. Είβονμάουθ 14 'Απρ.
ΣΑΜΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε. . . . .	44	1923	έφθ. Λουδίνον 25 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		τ. «Τρασπετρόδη . . . . .	17	4908	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΣΠΥΡΟΣ		υἱοί Δ. Ιγγλέση . . . . .	43	7177	διῆλθε Σουεζ 26 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΜΟΣ		Γ. Σιγάλα . . . . .	43	7176	διῆλθε Χονολουλού 10 'Απρ. διά Τανούίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ		Γ. Στριγκός κλπ. . . . .	43	2400	εἰς Πειραιά 27 'Απρ. πλωτή σιταποθήκη
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Δ. Φαραλίος . . . . .	14	3801	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Μάντεζεστερ
		«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	25	4853	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Τσιβιταβέκιαν
		'Ιω. Κουμάνταρος . . . . .	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς

ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ . . . . .	αδ. Βλασσόπουλοι . . . . .	43	7244	εις Κεελόδηκ 10 'Απρ.
ΣΥΡΟΣ . . . . .	Δ. Γεωργόπουλος . . . . .	43	7176	εφθ. 'Αμβέρσαν 22 'Απρ.
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Λουκάς Νομικός . . . . .	20	844	διήλθε οι Αδεν 24 'Απρ. διά Νταμμάμ
ΓΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ) . . . . .	Εύγενια Ι. Χανδρή . . . . .	43	10448	διήλθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Χάδρην
ΙΧΝΕΜΑΧΟΣ . . . . .	Έκτωρ Δρακούλης . . . . .	11	3658	διήλθε Βερμούδας 18 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΤΗΝΟΣ . . . . .	Ι. Πετσόπουλος . . . . .	11	1459	εις ταξιδια Πειραιώς—Τεργέστης
ΓΡΙΤΩΝ . . . . .	αδ. Γράτσοι . . . . .	44	7207	διήλθεν οι Αδεν 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΥΔΡΑΙΟΣ II . . . . .	'Αθαν. Κουλούρας . . . . .	30	4557	άνεχ. Λονδίνον 9 'Απρ. διά Νουέβιτας
ΥΔΡΟΥΣΣΑ . . . . .	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος» . . . . .	44	7244	έρρυμουλκήθ εις Μοντεβίδεο 26 'Απρ., ζημίαι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ . . . . .	Λουκάς Νομικός . . . . .	21	1783	διήλθε ο Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Γένοβαν
ΦΛΩΡΙΝΑ . . . . .	Κ. Παπαγεωργίου κλπ. . . . .	20	985	εις ταξιδια Μεσογείου
ΦΡΑΓΚΙΣ . . . . .	Θ. Σταφυλοπατής . . . . .	27	757	άνεχ. Βιρτζηντον 19 'Απρ. διά Ραγούζαν
ΦΡΕΔ . . . . .	Κ. Δ. Καλαφάτης . . . . .	07	4043	εις Θεσσαλονίκην 20 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ . . . . .	I. Μ. Καρράς . . . . .	44	7176	εφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 15 'Απρ.
ΧΑΔΙΟΤΗΣ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	45	7247	διήλθε Μπαλτάτα 25 'Απρ. διά Κείπ Τάουν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ . . . . .	«Κάσσος» Α. Ε. . . . .	44	7176	εφθ. Ρότερνταν 23 'Απρ.
ΧΙΟΣ . . . . .	«Λίδιανός» Α. Ε. . . . .	39	5643	εις Ντάρεν 16 'Απρ.
ΧΡΥΣΗ . . . . .	υοι Π. Γουλανδρή . . . . .	44	7176	διήλθε Σουέζ 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΨΑΡΑ . . . . .	'Αναστασίου Φαφαλίδης . . . . .	45	7247	άνεχ. Λονδίνον 23 'Απρ. διά Κέϋ Ούεστ

## Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ . . . . .	έτ. «Άθανας» . . . . .	21	3271	έφθ. Καλκούταν 22 'Απρ.
ΑΓΑΘΗ . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	44	7158	άνεχ. Λόδης Αντζελες 30 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Άρτεμις» . . . . .	17	3976	άνεχ. Βενετίαν 23 'Απρ. διά Λιδανον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Αΐτζιαν Μάρ» . . . . .	10	1471	άνεχ. Όραν 19 'Απρ. διά Πόρτ Σαΐδ
ΑΕΛΛΑΔ . . . . .	έτ. «Ράιτσες» . . . . .	44	7292	άνεχ. Σάντος 23 'Απρ. διά Ρίον Ιανέιρον
ΑΖΙΑΝ . . . . .	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	43	7223	εις θέσιν 38 Β. και 18 Δ., 'Απρ. 23 διά Χάιφαν
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ . . . . .	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	43	7239	διήλθε Ποιλό Μπουκούρ 9 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΑΖΟΥΕΡΟ . . . . .	έτ. «Άσσεύρο» . . . . .	44	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΘΗΝΑΙ . . . . .	έτ. «Τούλα» . . . . .	25	4954	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 20 'Απρ. διά Θρή Ρίβερς, έφθ. 23
ΑΙΑΣ . . . . .	έτ. «Σεντράλε» . . . . .	29	5218	έφθ. Σαΐγκγκον 20 'Απρ.
ΑΙΜΙΑΙΑ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Βιόλαλετ» . . . . .	20	7016	διήλθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Τεργέστην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Ετζέο» . . . . .	44	7286	εις θέσιν 34 Β. και 42 Δ., 'Απρ. 22 διά Βανδάρ Σαπούρ
ΑΙΝΟΣ . . . . .	έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	44	1935	εφθ. Αυτίλλας 19 'Απρ.
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Ιμπέρια» . . . . .	44	7158	διήλθε Τρίνινταν 18 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ . . . . .	έτ. «Άκροπολίς» . . . . .	28	5133	διήλθε Λάς Πάλμας 13 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	18	5599	έφθ. Κιουρασώ 24 'Απρ.
ΑΛΙΚΗ Π. (δεξ.) . . . . .	έτ. «Τρανσόλες» . . . . .	44	7212	διήλθεν οι Αδεν 24 'Απρ. διά Βομβάην
ΑΛΛΥ (λιθ.) . . . . .	έτ. «Γκρήνιβιλλ» . . . . .	12	3962	άνεχ. Σφάδε 21 'Απρ. διά Λίβερπουλ
ΑΛΜΑ . . . . .	έτ. «Άλμα» . . . . .	19	5409	έφθ. Τσιτταγκόδη 11 'Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Ιγκουάνο» . . . . .	18	8703	διήλθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ . . . . .	έτ. «Άμαρουλίς» . . . . .	45	7201	διήλθε Σιγκαπούρην 10 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ρίο Μπλάγκο» . . . . .	31	7923	διήλθε Παναμάν 22 'Απρ. διά Κάρδιφ
ΑΝΔΡΕΑΣ . . . . .	έτ. «Σάμοσο» . . . . .	44	7207	έφθ. Καλκούταν 8 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. . . . .	έτ. «Σάντα Κρούζ» . . . . .	29	4913	έφθ. Ντάρ έλ Σαλάκη 18 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ» . . . . .	45	7149	διήλθε Βερμούδας 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. . . . .	έτ. «Αννίτσα» . . . . .	44	7070	διήλθε Σιγκαπούρην 20 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαρτινίκα» . . . . .	30	6869	διήλθε Νέαπολιν 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	14	4164	διήλθεν οι Αδεν 24 'Απρ. διά Κόμπτε
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. . . . .	έτ. «Μίνωα» . . . . .	08	1763	άνεχ. Σφάδε 22 'Απρ. διά Είδουμάσουθ
ΑΝΤΡΕ . . . . .	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	43	7176	άνεχ. Νέαπολιν 21 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ . . . . .	έτ. «Αντάρες» . . . . .	44	7126	έφθ. Πόρταν Σουδάν 21 'Απρ. διά Μπείραν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ. . . . .	έτ. «Πονούκα» . . . . .	04	4784	εις λισανδρώνα, σερδεύ
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ντέλ Μάρ» . . . . .	30	11147	διήλθε Πόρταν Σαΐδ 22 'Απρ. διά Σύμρυνη
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύναρ.) . . . . .	έτ. «Ηγκάρ» . . . . .	44	7176	διήλθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Είρηνικόν
ΑΡΕΤΗ Σ. . . . .	έτ. «Άλδιών» . . . . .	28	5061	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΕΤΟΥΛΑ . . . . .	έτ. «Ελλήνες άγορασταί» . . . . .	20	3380	άνεχ. Χούστον 18 'Απρ. διά Γκάλβεστων
ΑΡΙΣΤΑΛΕΣ (Κοστ.) . . . . .	έτ. «Ρίταλεξ» . . . . .	19	2609	έφθ. Μοντεβίδεο 24 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.) . . . . .	έτ. «Άριστομενής» . . . . .	43	7191	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 13 'Απρ. διά Γκάρστον
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύδ.) . . . . .	έτ. «Μιραφλόρες» . . . . .	38	10277	έφθ. Ρίον Ιανέριον 17 'Απρ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	έτ. «Άριστομενής» . . . . .	43	7244	διήλθε Παναμάν 20 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	40	10224	έφθ. Πόρταν Σαΐδ 21 'Απρ. διά Περσικόν
ΑΡΙΩΝ . . . . .	έτ. «Ντέλ 'Εστε» . . . . .	19	5672	άνεχ. Σιένταμ 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Ιστιμένια» . . . . .	21	10388	διήλθε Τρίνινταν 15 'Απρ. διά Σάντος
ΑΡΜΑΡ . . . . .	έτ. «Άστρα» . . . . .	43	7273	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ . . . . .	έτ. «Μαρπουέντε» . . . . .	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 7 'Απρ. διά Νασαλάκι
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθ. δύρ.) . . . . .	έτ. «Πουέρτο Νουέντσ» . . . . .	43	7193	έφθ. Αδεν 9 'Απρ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ . . . . .	έτ. «Ταλαμάνικα» . . . . .	43	7176	διήλθεν οι Αδεν 16 'Απρ. διά Λάς Πάλμας
ΑΡΧΩΝ . . . . .	έτ. «Μπαγιάνος» . . . . .	44	7157	έφθ. Σάντος 20 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . . .	έτ. «Άρχων» . . . . .	19	5524	άνεχ. Σιένταμ 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΗΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Σάνι Μιγκούελ» . . . . .	28	4809	διήλθε Τρίνινταν 15 'Απρ. διά Σάντος
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Ωκεανός» . . . . .	15	5751	άνεχ. Σιένταμ 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΠΙΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθ. δύρ.) . . . . .	έτ. «Νόρβεστ» . . . . .	30	9031	διήλθε Τρίνινταν 19 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.) . . . . .	έτ. «Ντιάμοντ» . . . . .	44	7210	έφθ. Ρίον Ιανέριον 21 'Απρ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Μέρο ντέλ Σούρ» . . . . .	22	7053	έφθ. Μάντζεστερ 25 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ . . . . .	έτ. «Φουνταντόρ» . . . . .	21	3522	έφθ. Αδεν 8 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ . . . . .	έτ. «Άττικα» . . . . .	27	5214	διήλθε Λάς Πάλμας 24 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7176	εις ινδονησίαν 15 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	44	7247	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 14 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.) . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7176	διήλθε Σάντος 21 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ. δύρ.) . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	49	17094	διήλθε Πόρταν Σαΐδ 23 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	49	7310	άνεχ. Βαγκούσερ 23 'Απρ. διά Μαντράς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7176	έφθ. Γκάλβεστων 21 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7200	διήλθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	52	10930	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διά Κόλπου Μεξικού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	50	8679	έφθ. Νούεδιτας 13 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗ-Υ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7176	έφθ. Μπανιόλι 24 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Χάρην 24 'Απρ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	44	7247	άνεχ. Πλεύτ 15 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΑΥΡΑ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	42	7236	άνεχ. Χάφοδηκ 3 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ . . . . .	έτ. «Άτλαντικ» . . . . .	47	5006	έφθ. Κόμπε 24 'Απρ.
ΑΦΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βαλιόζο» . . . . .	44	7198	έφθ. Βομβάν 20 'Απρ.
ΒΑ-Ι-ΜΕΑ (όνδ.) . . . . .	έτ. «Άλας Κρούτσες» . . . . .	44	7178	διήλθε οι Αδεν 12 'Απρ. διά Σερβίαν
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.) . . . . .	έτ. «Σουνταμερικάν» . . . . .	35	8072	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιθ. δεξ.) . . . . .	έτ. «Βαλιέντε» . . . . .	43	10449	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διά Τουξπάν

ΒΑΝΤΕΡΕ?				
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)				
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)				
ΒΑΣΙΛΗΣ				
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ				
ΒΕΝΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)				
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)				
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ				
ΒΙΒΑ (δεξ.)				
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ				
ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)				
ΒΙΤΑΛΙ (λιθ.)				
ΒΟΛΚΑΝ				
ΒΟΡΙ				
ΓΕΡΟΝΤΑΣ				
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΓΙΑΝΝΗΣ				
ΓΙΟΥΜΠΙΑΝΤ (δεξ.)				
ΓΚΕΡΒΑ-Ι-Σ (δεξ.)				
ΓΚΛΑΝΤΙΤΟΡ				
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιθ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ				
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)				
ΔΙΩΝΗ				
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ				
ΕΙΡΗΝΗ				
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)				
ΕΑ ΓΚΡΕΚΟ				
ΕΑ ΣΕΓΚΡΟΥΝΤΟ (δεξ.)				
ΕΛΕΚΤΡΙΚ				
ΕΛΕΝΗ				
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ				
ΣΛΑΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ				
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-Ι-ΤΟΡ				
ΕΜΠΑ-Ι-Ρ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιθ.)				
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ				
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ				
ΕΝΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)				
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)				
ΕΡΑΤΩ				
ΕΥΓΕΝΙΑ				
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ				
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)				
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ				
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ				
ΖΑΝ				
ΖΑΝ ΚΙΚΗ				
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ				
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)				
ΗΓΚΑ				
ΗΡΩΝ (Χονδ.)				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ				
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.				
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ				
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθ.)				
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)				
ΙΛΕΝΑΟ				
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)				
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)				
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)				
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)				
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ				
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (όνδ.)				
ΚΑΙΤΗ				
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)				
ΚΑΜΠΑΝΟΣ				
ΚΑΜΠΕΡΡΑ				
ΚΑΝΟΠΟΥΣ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)				
ΚΑΡΜΕΝ (όνδουρ.)				
ΚΑΡΡΕΝΑ				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ				
ΚΑΒΟΛΙΔΑ				
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ				
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ				
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ				
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ				
ΚΑΛΑΥΓΕΡΑ				
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)				
ΚΑΤΙΓΚΩ				
ΚΕΙ-Π ΣΤΑΡ				
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ				
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)				
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθ.)				
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)				
ΚΝΟΖΑ				
ΚΝΟΖΑΓΚΑ				
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ				
ΚΟΝΔΩΡ				
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)				
έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 'Απρ.	
έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	άνεχ. Αμβέρσαν 11 'Απρ. διά Ταμπίκο	
έτ. «Βατόρες»	43	7180	άνεχ. Ρεσιφ 15 'Απρ. διά Ρίον 'Ιανέιρον	
έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διήλθεν "Άδεν 20 'Απρ. διά Μαντράς	
έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ.	
έτ. «Γκλόμπο»	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Βαγκούδερ	
έτ. «Ετζέο»	41	7631	έφθ. Τζακάρτα 1 'Απρ.	
έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	άργει εἰς Πέραμα 29 'Απρ.	
έτ. «Βαλπαράισο»	31	8440	διήλθεν "Πόρτ Σαΐδ 21 'Απρ. διά Τεργέστην	
έτ. «Τρανσεντιτερέρανιαν	17	2041	άνεχ. Σουάν 22 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον	
έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	έφθ. Καζαπλάγκαν 17 'Απρ.	
έτ. «Ρίο Μπέλλο»	44	7154	εἰς θέσιν 31 Β. καὶ 47 Δ., 'Απρ. 16 διά Λάς Πιέντρας	
έτ. «Βόλκαν»	43	7132	έφθ. Χάμποργυρον 18 'Απρ.	
έτ. «Ρίος»	42	7076	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 17 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν	
έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Κρόφτον 22 'Απρ. (διά Λουδίνον)	
έτ. «Μαρτέ»	19	4653		
έτ. «Μουρόδισα	51	5739		
έτ. «Μεριντιαν»	19	5405		
έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166		
έτ. «Βαντόμα»	31	9889		
έτ. «Ερεσρού Τάνκερ»	43	10448	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 56 Δ., 'Απρ. 23 διά Κολομβίαν	
έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 17 'Απρ. διά Σάντος	
έτ. «Γουορλότσαίντ»	20	6343	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν	
έτ. «Διεθνής»	51	20600	διήλθεν Γιεραλτάρ 24 'Απρ. δι' "Αμστερνταμ	
έτ. «Διεθνής»	52	20600	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν	
έτ. «Διεθνής»	49	17738	έφθ. Λουδίνον 25 'Απρ.	
έτ. «Διεθνής»	49	10892	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 56 Δ., 'Απρ. 23 διά Κολομβίαν	
έτ. «Σάμοσκο»	44	7216	διήλθεν Μόλι 19 'Απρ. διά Βαγκούδερ	
έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	διήλθεν Γιεραλτάρ 21 'Απρ. διά Μοντεβίδεο	
έτ. «Πάξ»	20	6157	έφθ. Ράς Τανούρα 24 'Απρ.	
έτ. «Μιραφλόρα»	19	812	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 56 Δ., 'Απρ. 23 διά Λαδοσεντ	
έτ. «Πούντα 'Αρενάς»	29	6941	διήλθεν Σουέζ 14 'Απρ. διά Ράς Τανούρα	
έτ. «Νοίντο»	16	1977	έφθ. Ελίβαρπτ 20 'Απρ.	
έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	άνεχ. Φρήμαντλ 15 'Απρ. διά Βενετίαν, έφθ. 22	
έτ. «Στέλλω»	12	3663	έφθ. Χάμπτον ρόδος 23 'Απρ.	
έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	έφθ. Μασσαλία 9 'Απρ. διπίσκευη	
έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	διήλθεν Γιεραλτάρ 25 'Απρ. διά Λαδοσεντ	
έτ. «Ελλήνες αγόρασται	18	629	άνεχ. Μάλταν 20 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 24	
έτ. «Αταλάγια»	21	3345	έφθ. Πειραιών 24 'Απρ.	
έτ. «Ειμ. Γιαννουλάτος	28	6522	έφθ. Καλρούταν 22 'Απρ.	
έτ. «Αταλάγια»	10	1484	άνεχ. Φρήμαντλ 18 'Απρ. διά Νεάπολιν	
έτ. «Τρανσπασίφικα»	43	7207	εἰς θέσιν 20 'Απρ. διά Βηρυττούν 20 'Απρ.	
έτ. «Τσέντουρι»	44	7201	έφθ. Γκάλθεστων 17 'Απρ.	
έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Οζάκαν 24 'Απρ. διά Βαγκούδερ	
έτ. «Πομαρόζα»	43	7176	έφθ. Οζάκαν 19 'Απρ.	
έτ. «Ελλήνες αγόρασται	52	12500	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 56 Δ., συμπλήρωσιν	
έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	έφθ. Μπουένος "Αύρες 15 'Απρ.	
έτ. «Διεθνής»	43	7225	έφθ. Ρίο Γκράντε 17 'Απρ.	
έτ. «Ειρήνη»	19	2624	άνεχ. Σάντος 20 'Απρ. διά Πόντος	
έτ. «Κομάρκα»	45	7151	διήλθεν Παναμάν 18 'Απρ. δι' 'Ισπανίαν	
έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15500	εἰς θέσιν 24 'Απρ. διά Πουσάν	
έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διήλθεν Τρίνινταν 18 'Απρ. διά Σάντος	
έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Απρ.	
έτ. «Ορινόκο»	44	7165	εἰς θέσιν 19 'Απρ.	
έτ. «Μπόνα Έστεραντίζα»	19	5950	άνεχ. Χούλλ 22 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν	
έτ. «Σόμερτον»	16	665	άνεχ. Κολόμπο 7 'Απρ. διά Ράς Τανούρα	
έτ. «Ιγκουάνο»	20	5627	έφθ. Λίβερπουλ 15 'Απρ.	
έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολ.) 23 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν	
έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Πόρτ Κάμφα 19 'Απρ. δι' 'Οζάκαν	
έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	έφθ. Ντερμπάν 11 'Απρ.	
άδ. Σαμωνᾶ	17	1276	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 22 'Απρ. διά Τανάμο	
έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	έφθ. Μπουένος "Αύρες 22 'Απρ.	
έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	διήλθεν Γιεραλτάρ 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ	
έτ. «Αντιλλάνα»	28	7350	άνεχ. Τόπτερνταμ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδος	
έτ. «Σιγκούνεα»	43	7163	άνεχ. Πούερτο λά Κρουζ 17 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν	
έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρετ.) 24 'Απρ. διά Βαλτιμόρην	
έτ. «Ναβίγκ Κρίστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Πούερτο λά Κρουζ 3 'Απρ. διά Μοντεβίδεο	
έτ. «Ναβίγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	άργει Βαλτιμόρημ 25 Φεβρ., έπισκευή	
έτ. «Ναβίγκ Κρίστομπαλ»	29	9086	άνεχ. Χούστον 21 'Απρ. διά Ταμπίκο	
έτ. «Ναβίγκ Κρίστομπαλ»	31	4710	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 'Απρ.	
έτ. «Ναβίγκ Κρίστομπαλ»	44	9767	έφθ. Βαλτιμόρην 21 'Απρ.	
έτ. «Μπαζίλι»	17	7198	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 'Απρ.	
έτ. «Μπαζίλι»	17	4719	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 'Απρ.	
έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διήλθεν Σουέζ 18 'Απρ. διά Κορέαν	
έτ. «Άριόν»	22	8432	άνεχ. Σιγκαπούρην 16 'Απρ. δι' Ούμι Σαΐδ	
έτ. «Αρεκούπιτσα	43	7257	διήλθεν Σουέζ 25 'Απρ. διά Βουμάνη	
έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	έφθ. Σαουθάμπτον 28 'Απρ.	
έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ.) 20 'Απρ. διά Τρίνινταν	
έτ. «Έλγκεβελ»	05	4298	διήλθεν "Άδεν 22 'Απρ. διά Περσικὸν Κόλπον	
έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Βέρα Κρουζ 23 'Απρ. διά Μπότγουντ	
έτ. «Μπάζιλ»	18	4647	διήλθεν Τρίνινταν 10 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες	
έτ. «Καρρένα»	21	4507	άνεχ. Τακράντι 14 'Απρ. διά Βαλτιμόρην	
έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. δι' Ισπανίαν	
έτ. «Χαλίεττα»	42	7192	διήλθεν Λός Αντζελες 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν	
έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	έφθ. Χούστον 23 'Απρ.	
έτ. «Άλαγκος»	44	7235	άνεχ. Ντάντινον 9 'Απρ. διά Βαλτιμόρην	
έτ. «Αραγκόν»	44	7192	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Απρ.	
έτ. «Άρικσ»	42	5236	διήλθεν Σουέζ 19 'Απρ. διά Φορμόζαν	
έτ. «Καλύβεργο»	42	7178	διήλθεν Παναμάν 15 'Απρ. δι' Ισπανίαν	
έτ. «Πανμάρ»	43	7246	έφθ. Λίβερπουλ 5 'Απρ.	
έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	άνεχ. Ντάντινον 10 'Απρ. διά Κεμπέκ	
έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	έφθ. Κούν Μπαίν 14 Φεβρ. (διά Ντάντινον)	
έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άνεχ. Χάιφαν 18 'Απρ.	
έτ. «Κάντουπος»	41	7579	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ.	
έτ. «Ιντάλγκος»	43	7194	άνεχ. Νάρδι 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρην	
έτ. «Κ. Ατυχήσ»	17	5700	έφθ. Καζαπλάγκαν 17 'Απρ.	
έτ				

ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Άριστομαρ» . . . . .	43	7167	άνεχ. Κόμπε 14 'Απρ. διά Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπειτα)	έτ. «Μπάρου» . . . . .	14	7475	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 'Απρ. διά ιταλίαν
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7190	διήλθε Ντόμερ 23 'Απρ. διά Βέρ. Αμερικήν
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	"Ελληνες άγορασται . . . . .	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα» . . . . .	44	7165	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 21 'Απρ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο» . . . . .	43	10195	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 12 'Απρ. διά Κεριπίτο
ΛΑΜΥΡΑ	"Ελληνες άγορασται . . . . .	45	7247	έφθ. Αδελαΐδα 19 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραρτόρ» . . . . .	43	7207	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 Μαρτ. διά Λιτσεύνος "Άυρες
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Κάλομπρο» . . . . .	43	7218	διήλθε Ντακάρ 17 'Απρ. (διαταγάς)
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7176	έφθ. Γκάλεστων 20 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά» . . . . .	43	7176	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 14 'Απρ. διά Ινδιας
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβλάτε» . . . . .	27	6192	άνεχ. Αρούμπαν 10 'Απρ. διά Εύρωπην
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)	έτ. «Μονρόβια» . . . . .	49	5841	διήλθε Σουέζ 25 'Απρ. διά Βομβάνην
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα» . . . . .	19	6040	διήλθε Τρίνινταντ 21 'Απρ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Σάν Κάρλος» . . . . .	17	5924	διήλθε Μόδι 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν» . . . . .	44	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 18 'Απρ. διά Κ. πτε
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Πατινομαρικάνα» . . . . .	11	1234	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 'Ιαν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα» . . . . .	43	7160	έφθ. Οδσόσταν 25 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιονα» . . . . .	28	5660	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 23 'Απρ. διά Νέαν Σκ. τίαν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7223	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Απρ. διά Ισπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ. «Κρυστάλλ» . . . . .	20	3326	έφθ. Αρντρόσαν 27 'Απρ.
ΜΑΡΖΟΥ	έτ. «Πούντα "Άλτο» . . . . .	19	2323	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 23 Φεβρ., ιημίαι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλιθέρας» . . . . .	20	6109	άργει Τεργέστην ἀπό 19 Φεβρ., ιημίαι
ΜΑΡΙΝΕΛΔΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίσταν» . . . . .	24	4701	άνεχ. Γκουαντανάμο 14 'Απρ. διά Σεντα Κρούζ
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ» . . . . .	19	5670	εἰς Νέαν Όρλεάνην ἀπό 21 Μαρτ., ἐπισκευή
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο» . . . . .	20	3483	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 12 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτα Καυπέλλε» . . . . .	42	7170	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρυτορ» . . . . .	20	7641	εἰς Αιμέρσαν ἀπό 27 Μαρτ.
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας» . . . . .	27	6382	διήλθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Πόρτ ντε Ιπούκ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικο» . . . . .	43	7176	διήλθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Βομβάνην
ΜΕΓΑΛΟΥΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα» . . . . .	01	3568	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 21 'Απρ. διά Αλεξανδρειαν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ» . . . . .	18	1395	άνεχ. Νιούπαρτ 23 'Απρ. διά Φερράρη
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο» . . . . .	19	4999	άργει Χάρτλεπουλ ἀπό 16 'Ιαν., ἐπισκ. υπ
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αρίονα» . . . . .	19	7588	διήλθε Σανάμαν 23 'Απρ. διά Ισπωνίαν
ΜΟΝΤΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ (δύο)	έτ. «Μιραμάρ» . . . . .	44	7210	έφθ. Λινέρπουλ 19 'Απρ.
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε» . . . . .	20	6895	έφθ. Τράπανι 17 'Απρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» . . . . .	16	3528	άνεχ. Πειραιάς 25 'Απρ.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι» . . . . .	43	7196	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. διά Βερ. Κολομβία
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Παρανάγκουα 10 'Απρ. διά Πουέρο λά Κι. ὑζ
ΝΑΒΙΓΚΕ·Ι·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν» . . . . .	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Άπρ. διά Πόρτλαν ("Ορεγκον")
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν» . . . . .	20	3078	εἰς "Αλεξανδρειαν 25 'Απρ., ἐπισκευή
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γκλόμπαλ» . . . . .	44	7248	διήλθε Σίδνεϋ 19 'Απρ. διά Νέαν Σκ. τίαν
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλα» . . . . .	20	6416	έφθ. Μασσαλίαν 25 'Άπρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	20	10474	διήλθε Σανούθαμπτον 25 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτας» . . . . .	43	7168	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. διά Κεμπι :
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελος» . . . . .	21	4979	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 15 Μαρτ., ἐπισκει :
ΝΙΚΟΛΑΣ Δ.	έτ. «Πιαμόντες» . . . . .	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες» . . . . .	45	7023	άνεχ. Γκάλεστων 15 'Απρ. διά Βορδώ
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερν Σιφάριγκ» . . . . .	43	7175	διήλθε Κέιπ Τάουν 1 'Απρ. διά Σουριγκέγια
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικας» . . . . .	44	7176	έφθ. Νάρδιν 22 'Απ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε» . . . . .	44	7248	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Βομβάνην
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ» . . . . .	42	7191	άνεχ. "Αδελαΐδα 1 'Άπρ. διά Βόρ. Ειρηνικών
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλα» . . . . .	20	7030	άνεχ. Πόρτ ντε Μπα 20 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπου
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον» . . . . .	45	7148	διήλθε Γιασάτα 7 'Άπρ. διά Βαγκούνερ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον» . . . . .	43	7176	διήλθε 375 μιλία α' το Κολόμπο 13 'Απρ. διά Ντουγκούν εἰς θέσιν 48 Β. καὶ 8 Δ., 'Απρ. 15 δι' Νέαν Όρλεάνην
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ελληνες άγορασται . . . . .	44	7240	διήλθε Σιένταμ 19 'Απ.
ΝΤΟΛΛΥ	έτ. «Κευτάκο» . . . . .	25	5531	διήλθε Μόμπιλ 15 'Α π. διά Βομβάνην
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Γκαμπόφα» . . . . .	44	7244	έφθ. Λουδίνον 15 'Απ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Ντόρος» . . . . .	43	6766	έφθ. Τακοράντι 17 'Απ.
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βέρτε» . . . . .	43	7246	άνεχ. Μιπουένος "Άυρες 20 'Απρ. διά Κιουρεσάν
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Σάν Ζοζέ» . . . . .	19	2659	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 20 'Απρ.
ΟΛΓΑ	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	48	11298	έφθ. Γλασκώνη 25 'Απ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	50	17720	εἰς θέσιν 25 Β. καὶ 35 Α. 'Απρ. 13 διά Περσικόν Κ. Λπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	49	17722	διήλθε Σουέζ 25 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Κορρίεντες» . . . . .	45	10448	διήλθε Ούζαν 24 'Απρ. διά Σιδόνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	49	17722	διήλθε Σουέζ 13 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	49	17724	διήλθε Βλαστρίτιγκεν 21 'Απρ. εἰς Περσικόν Κόλπουν 22 'Απ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	49	17724	άνεχ. Πέρινος 12 'Απρ. διά Κινησασῶν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ» . . . . .	43	13019	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Ούλ» . . . . .	50	17724	άργει Μασσαλίαν ἀπό 23 Νοεμ.
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφόλερς» . . . . .	27	8627	διήλθε Τρίνινταντ 8 'Απρ. διά Σέντος
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφόλρα» . . . . .	18	1852	έφθ. Τάκοράντι 17 'Απρ.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	έτ. Ατυχίδης . . . . .	10	2439	άνεχ. Οζάκαν 18 'Απρ. διά Βαγκούνερ
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. Αλέξ. Γούναρης . . . . .	19	5701	άνεχ. Τοιτταγκόγκ 21 'Απρ. διά Καρέτσι
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζ» . . . . .	44	7210	έφθ. Σείνταν 17 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιλλα» . . . . .	43	7176	άνεχ. Τοιτταγκόγκ 21 'Απρ. διά Καρέτσι
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκαρ» . . . . .	20	3280	διήλθε Μπόναν 23 'Απρ. διά Χάιφαν
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι» . . . . .	17	992	έφθ. Ρίον Ιανέριου 7 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ» . . . . .	44	7223	έφθ. Χούστον 23 'Απρ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» . . . . .	44	7210	διήλθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Σαβάνναν
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πάραλος» . . . . .	18	6049	έφθ. Λονδίνον 21 'Απρ.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Παναμ. -Εουροπέα» . . . . .	19	5555	εἰς Γιοκοχάμαν 20 'Απρ.
ΠΑΣΦΙΚ ΣΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε» . . . . .	43	7176	άνεχ. Τοιτταγκόγκ 21 'Απρ. διά Καρέτσι
ΤΑΤΣΕ	έτ. «Πάθη» . . . . .	26	5937	έφθ. Βαλτιμόρην 23 Δ. 'Απρ. 24 διά Βομβάνην
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμσοκ» . . . . .	44	7166	άνεχ. "Αγιον Φραγκίσκον 16 'Απρ. (διαταγάς)
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμσοκ» . . . . .	45	7148	εἰς Ήστ Λόντον 9 'Απρ. (εἶτα Λορέντζο Μαρκές)
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ	έτ. «Πόλαρ» . . . . .	19	6495	άνεχ. Μαρμουράκιο 19 'Απρ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7190	διήλθε Κρίστομπαλ 18 'Απρ. διά Ωκλαντ
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Μπελλαρίστα» . . . . .	20	7777	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά & Πλάτσα» . . . . .	44	7163	διήλθε Πασιγκάν 22 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» . . . . .	44	7223	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 22 'Απρ. διά Χιλήν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού» . . . . .	36	7104	άνεχ. Φάσα 18 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενθενίντο» . . . . .	19	5055	έφθ. Μπάρρο 20 'Απρ.
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σουντ "Αμέρικο» . . . . .	14	4823	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε» . . . . .	44	7192	άνεχ. Βουλώνην 20 'Απρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Θρή Στάρς» . . . . .	19	8374	έφθ. Σπέτζιαν 21 'Απρ.

ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	έφθ. Χουέλβαν 21 'Απρ.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	διηλθεν "Αγιον Βικέντιον 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσα»	42	7176	έπιλθε Παναμάν 15 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Πάδ»	20	5686	έφθ. Κίελον 24 'Απρ.
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 20 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Αλεξανδρειαν 20 'Απρ.
ΡΙΒΙΕΡΑ (Λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 17 'Απρ. διά Βομβάν
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	άνεχ. Γλασκώνιν 23 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατούφικα»	44	7229	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει. Πόρτ Σαΐδ από 19 'Ιουν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιούτανέρα»	21	6448	έφθ. Σιεμφουέγκος 15 'Απρ.
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκοπτάλ»	45	7151	διηλθε Λόδς "Αντέλες 16 'Απρ. διά Φορμόζαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Λονδίνον 11 'Απρ. διά Κέϋ Ουέστ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	18	5664	διηλθε Ντακάρ 9 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ. «Τράνσυσουρλάντ»	18	5572	έφθ. Βομβάν 22 'Απρ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Γκάλβεστων 19 'Απρ. διά Βομβάν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	διηλθε Τζιμπουτι 1 'Απρ. διά Φορμόζαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίς»	23	5374	διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Μπόναν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	είς Πειραιά 29 'Απρ.
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	έφθ. Γκάλβεστων 21 'Απρ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ ντέλ Σουντ»	43	7264	έφθ. Χούστον 23 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Απρ. διά Αμέρισαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	έφθ. Χούλι 11 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διηλθε Χονολουλού 1 'Απρ. διά Κεελόγκ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	διηλθε Θεούταν 11 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σάντιάγκο»	08	3864	έφθ. Μίδδλεσμπρι 21 'Απρ.
ΣΑΝΤΟΥ-ΙΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Σαντιάγκο 20 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΞΟΝΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέμπαρ»	44	7212	διηλθε Τρινιτάν 22 'Απρ. διά Σαΐν Τόμας, έφθ. 24
ΣΙΑΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	711c	διηλθε Χονολουλού 23 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 17 'Απρ.
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Ρίον Ιανείρον 16 'Απρ. διά Ντεμεράραν
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 25 'Απρ.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Βαγκούμερ 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	K. «Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Ριτζέκαν 18 'Απρ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	άνεχ. Λόδς "Αντέλες 27 Μαρτ. διά Νταμμάμ
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Εμδεν 27 'Απρ.
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνα»	43	7324	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 21 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	διηλθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Ουελλίγκτων
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτιμπαρ»	45	7204	διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άριόνα»	21	7409	έφθ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ.
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	έφθ. Μαντράς 14 'Απρ.
ΤΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	έφθ. Κόμπη 17 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Πόρτ ο Πρένι 23 'Απρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	έφθ. Καράστι 18 'Απρ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκούρτιο»	20	3526	έφθ. Ντώντρερχτ 21 'Απρ.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόπα»	40	10470	άνεχ. Καμπάναν 13 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΙΝΙ (δεξαμ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	52	12300	είς Ιαπωνίαν ύπό συμπλήρωσιν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Ημισφαίρ»	44	7246	άνεχ. Βοστώνην 18 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιθ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	άνεχ. Γκάλβεστων 2 'Απρ. διά Βομβάν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	διηλθε Πειραιάς 23 'Απρ. διά Αγγύλιαν
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντε»	38	10455	άνεχ. Κιουρασώ 18 'Απρ. διά Βοστώνην
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	άνεχ. Σταύλουν 14 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτ»	10	3649	είς Πειραιά από 25 Μαρτ.
ΤΡΟ-Υ (δινδ. δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	21	8206	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Σαΐν Τόμας 20 'Απρ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΦΑΙΑΣ ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Λόδς "Αντέλες 23 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΙΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	διηλθε Χονολουλού 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν
ΦΑΟΥΝΤΕΣΙΟΝ ΣΤΑΡ (δεξ.)	"Ελληνες άγυρασται	16	5505	άνεχ. Ματαύνας 20 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΑΟΥΣΤ	έτ. «Ακαπούλκο»	43	6379	άνεχ. Αμβούργον 19 'Απρ. διά Ντεμεράρα
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	άνεχ. Σαΐν Τόμας 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΗΑΡΑΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Περούδιαν 24 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Σεβιλλάνα»	37	5234	διηλθε Πούντ Πόιντ 11 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	άνεχ. Περούδιαν 24 'Απρ. διά Κιουρασώ
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	έτ. «Ατυχίδης»	42	7009	διηλθε Σεούζ 24 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κρίστομπαλ»	21	7460	άνεχ. Σαΐγκον 7 'Απρ. διά Νασάρεν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	έφθ. Σίενταμ 2 'Απρ. (διά Χάμπτον ρόδς)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Λόδς "Αντέλες 21 'Απρ. διά Λονδίνον
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7175	διηλθε Σούζ 24 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Λονδίνον 22 'Απρ.
				άνεχ. Βομβάν 21 'Απρ. διά Αμπου Τζενίμα

### ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 — ΤΗΛΕΦ. 42878 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
Τηλεγραφική διεύθυνση: «ΠΑΠΑΛΛΟΦ»—ΠΕΙΡΑΙΑ

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

CONSIGN YOUR VESSELS AT MARSELLES TO

MICHAELIDES & CIE

7, Rue Beauvau

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

CHARTERING SALE & PURCHASE SUB-AGENT AT PORT-DE-BOUC  
AND ALL PORTS SOUTH AND NORTH FRANCE

PERSONAL ATTENTION

Telephones: Colbert 18-33 & 18-34

QUICK DESPATCH  
Telegrams: "MICAL,"—Marseille

### 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.

C. G. VARCADOS & C°

Cable Address: «VARCADOS»

A D E N

Provisions and General Groceries

Fresh Meats, Engine and deck Supplies

•

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