

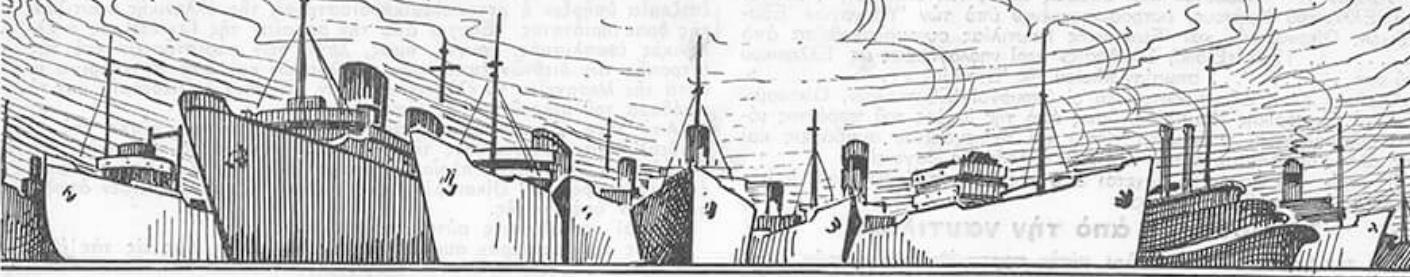
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1952

Αρ. Φύλλου 408/167

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ 10'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 408/167

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η έπανοδος

Η αρμοδία υπηρεσία του ύπουργεων της Ναυτιλίας έπειταρχάσθη τό σχέδιον της Συμβάσεως διά την ύψωσιν της Κυανολεύκου ἐπί τών ύπο ξένας σημαίας πλοίων. Τό ίδιοτυπων, πράγματι, καθεστώς ὅπερ δημιουργεῖται διά τὰ σάσα σκάφη θά θελήσουν νὰ ἀκολουθήσουν τὸν δρόμον τῆς ἐπανόδου, ἐπρεπε νὰ μελετηθῇ ἐπισταμένων.

Η υπηρεσία πάντως κατέληξεν εἰς τὴν διατύπωσιν τοῦ κατωτέρω σχεδίου. Διαφέρει ουσιώδως εἰς πολλάς αὐτοῦ διατάξεις ἀπό τὸ ἄρχικῶν καταρτισθέν, βάσει τῆς προτάσεως τοῦ κ. Μ. Νομικοῦ.

Ίδωμεν τώρα τὸ ἀπότελεσμα καὶ τῆς ἐνεργείας αὐτῆς. Σκοπός της εἶναι νὰ κατασείη εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ὅτι τὸ Κράτος διακατεχεται ἀπὸ τὴν καλὴν διάσημην νὰ διευκολύνῃ τὴν ἐπανόδον μερικῶν, ἔστω, πλοίων, παρέκοντας καὶ πάσαν διασφάλισιν εἰς τὰς ἀγάθας του προθέσεις. Τὸ ύπουργειον τῆς Ναυτιλίας ἀποδεχόμενον τὴν περὶ συμβάσεως πρότασιν ἀποδέπτης ὀρθίων την καλή πίστιν τοῦ Κράτους νὰ κατασείη καὶ τὴν βαθμίασαι ἐμπιστοσύνην τοῦ ναυτιλιακού κεφαλαίου νὰ ἐπαναφέρη.

Δὲν ορματιζόμενη βέβαια τὴν ἀθρόαν τῶν ξένων μας πλοίων ἐπάνοδον. Θὰ ἡτο ἀφελῆς ἡ ἐπιδιώξις αὐτῆς. Δειλὰ θὰ είνε τὰ πρώτα βήματα. Εύχομεθαι καὶ ἐλπίζομεν ὅλιγα ἔστω σκάφη νὰ ἐπανέλθουν. Σύντο χρόνῳ, ἀν ἡ ἀτμόσφαιρα τῆς ἀναγεννωμένης ἐμπιστοσύνης δὲν διαταράχθῃ καὶ πάλι μὲν κατόπιν νέων παρέμβασιν τοῦ τύπου Βαρβαρέσου, ἴσως νὰ μᾶς ἔθουν καὶ ἄλλα.

Κάτι πρέπει πάντως νὰ γίνηται διὰ τὴν ὅλην αὐτὴν ὑπόθεσιν καὶ τὸ κάτι αὐτὸν, εἶναι νὰ καταρτισθέσαι σύμβασις. Μία καλὴ προσπάθεια ἀναλαμβάνεται δι' αὐτῆς. Εἴθε ἡ ἐπιτύχη. Ή καλὴ θέλησις ὅλων προποτίθεται. Μέγα θὰ είνε τὸ κέρδος καὶ ἀν ὅλιγα σκάφη εἰς τὴν ἀρχὴν ἐπανέλθουν.

Τὸ σχέδιον τῆς συμβάσεως, ὅπως τὸ ἐπειδιγάσθη τελικῶς τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἔχει ὁδὸν:

Ειδικὴ σύμβασις

περὶ νηολογήσεως καὶ ἀναγνωρίσεως τοῦ πλοίου 'Ελληνικοῦ.

'Εν σήμερον τὴν ἀφ' ἐνὸς οἱ κ., 'Υπουργός τῶν Ξέωτερικῶν, 'Υπουργός τῶν Οἰκονομικῶν καὶ 'Υπουργός τῆς Έμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλείου, ἐκπρωταπούντες ἐν προκειμένῳ τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος, εἰδίκῶς ἔσουσιοδοτημένοι καὶ καλούμενοι ἐφεξῆς ἐν τῇ παρούσῃ «ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΡΑΤΟΣ» καὶ ἀφ' ἐτέρου δ ἐκπρωταπῶν νομίμως τὴν ἐν..... ἔδρεύσαντας ἑταῖρον εἰδίκως ἔσουσιοδοτημένοις καὶ καλούμενος ἐφεξῆς ἐν τῇ παρούσῃ «Η ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΗ ΕΤΑΙΡΙΑ», συνεφωνησαν τὰ ἔξις:

1. 'Η Συμβαλλομένη 'Εταιρία, ἔχουσα ὑπὸ τὴν πλήρη κυριότητὰ τῆς, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν προσκομισθέντων τίτλων, τὸ φορτηγὸν πλοίον διλῆκης χωρητικότητος κόρων, καθαρός κόρων, ναυπηγηθὲν ἐν..... κατὰ τὸ ἔτος....., νηολογημένον εἰς τὸ νηολόγιον ὑπ' ἀριθ., δηλοῦ, διτὶ ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν, ὅπως ἐντὸς προθεσμίας ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ κυρωτικοῦ τῆς παρούσης συμβάσεως νόμου, μεταφέρει τοῦτο εἰς 'Ελληνικὸν νηολόγιον.

Παράτασις τῆς προθεσμίας ταύτης δύναται νὰ παραχωρῇ διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ Βασιλείου, δι' ἀποχρώντας λόγους, τῷ αἵτησι τῆς Συμβαλλομένης 'Εταιρίας.

2. Τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ἀποδέχεται τὴν ἔγγραφή του διὰ ἄνω πλοίου εἰς 'Ελληνικὸν νηολόγιον καὶ τὴν ἀναγνωρίσιν αὐτοῦ ὡς 'Ελληνικοῦ, κατὰ παρέκλισιν τῆς ισχυρότητος τῆς Νομοθεσίας επερι 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

3. Τῇ αἵτησι τῆς συμβαλλομένης 'Εταιρίας, εἰς ἣν προσπαττάται ἀντίγραφον τῆς παρούσης συμβάσεως, καταχωρίζεται τὸ ὡς ἄνω πλοίον εἰς τὸ νηολόγιον 'Ελληνικοῦ λιμένος τῆς ἐκλογῆς της, ὑψωμένης ἐπ' αὐτοῦ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας, ἀνεύ τηρήσεως ἀλληλούτιστως.

4. Τὸ ὡς ἄνω νηολογούμενον πλοίον ἀπὸ τῆς ἔγγραφῆς του εἰς τὸ 'Ελληνικὸν νηολόγιον ἔξομοιούται πλήρως πρὸς 'Ελληνικὸν πλοίον, ἔκτος ἀλλοί καθορίζεται ἐν τῷ παρόντα Συμβάσεως.

5. 'Η ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου εισφορά τῆς Συμβαλλομένης 'Εταιρίας διὰ τὸ ὡς ἄνω πλοίον δὲν θὰ είνε ἀνωτέρα ποσοστοῦ 8% ἐπὶ τοῦ ἐπισήμου μισθολογίου τοῦ πληρώματος.

6. 'Η Συμβαλλομένη 'Εταιρία δὲν ὑπόκειται εἰς δεσμεύσεις καὶ περιο-

ρισμούς εἰς τὴν ἀσκήσιν τοῦ δικαιώματος τῆς τῆς ἐλευθέρας πωλήσεως καὶ ὑποθηκεύσεως τοῦ ὡς ἄνω πλοίου τῆς ημεδαπούς ἡ ἀλλοδαπούς, ἐνδεχομένη δὲ τροποποίησις τοῦ ἀσκήσης τοῦ νόμου 1461 τῆς 24/28 Ιουλίου 1950 'επερι κυρώσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 302)29 'Απριλίου 1949 πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, δι' ἡς ρυθμίζονται ζητήσατα ἀναγνώρισεως πλοίου ὡς 'Ελληνικῶν καὶ συμβατικῆς ἀπαλλοτρίσεως καὶ υποθηκεύσεως αὐτῶν ὡς 'Ελληνικῶν καὶ συμβατικῆς ἀπαλλοτρίσεως καὶ υποθηκεύσεως αὐτῶν, δὲν θέλει ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου καὶ κατ' ἀκολουθίαν θὰ είνε ἐπιτετραμένη καὶ ἐλευθέρα ἡ πρὸς ἀλλοδαπούς ἐν δια τοῦ ἔπειτα μέρει συμβατικῆς ἀπαλλοτρίσεως ἡ ὑποθηκεύσεις αὐτοῦ.

7. Προκειμένου περὶ συμβατικῆς ἀπαλλοτρίσεως ἡ ὑποθηκεύσεως τοῦ ὡς ἄνω πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς, ἐφαρμόζεται, κατ' ἐπιλογὴν τῆς Συμβαλλομένης 'Εταιρίας, ἡ 'Ελληνική Νομοθεσία ἡ ἡ Νομοθεσία ἡλλής χώρας, ἐν πάσῃ, δῆμος, περιπόσει ἐφαρμόζονται τὰ περὶ ναυτικῶν προνομίων ἀριθμ. 239 – 242 τοῦ 'Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ Νόμου, ὡς ταύτα ισχύουσι σήμερον, συμφώνως πρὸς τὰ ὅποια είναι προνομούχοι ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου μόνον αἱ ἀκολουθοὶ ἀπατήσεις:

α) Τὰ δικαστικὰ ἔξοδα, τὰ γινόμενα πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον τῶν δανειστῶν, οἱ φόροι καὶ τὰ τέλη τοῦ Δημοσίου καὶ τὰ ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα μέχρι τῆς ἐκποίησεως αὐτοῦ ἔξοδα φυλάξεως καὶ συντρήσεως.

β) Οἱ μισθοὶ τοῦ πλοίου καὶ τὸν πληρώματος ἀπὸ τῆς τελευταίας ναυτολογίας μέχρι μηνῶν, ὡς καὶ τὰ διὰ τὸ αὐτὸ δρονικὸν διάστημα δικαίωματος τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου.

γ) Τὰ ἔξοδα καὶ αἱ ἀμοιβαὶ ναυαγιαρίσεως καὶ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς. δ) Οἱ λόγω συγκρύσεως ὀφειλόμεναι ἀποζημιώσεις εἰς ἄλλο πλοίον, εἰς τὸ φορτίον αὐτοῦ ἡ εἰς τὰ ἀπὸ τῷ πρόσωπα. Τὰ ἀνωτέρα προνόμια προτιμῶνται τῆς ναυτικῆς ὑποθηκῆς.

Ἐν περιπτώσει ὑποθηκεύσεως τοῦ ὡς ἄνω πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἐφαρμογῆς τῆς ἀλλοδαπούς νομοθεσίας, ἡ ὑποθηκεύσεως είναι ἀκυρός, ἐὰν μὴ ἔγγραφη αὐτὴ εἰς τὸ κατά τὸ ἀριθμὸν 256 τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου ὑποθηκολογίου, δέον δὲν ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ περὶ Ναυτικῆς 'Υποθηκῆς Σύμβασης νὰ συνυμολογήσῃ διὰ συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφου καὶ νὰ περιέχῃ:

α) Τὰ κατὰ τὸ ἀριθ. 228 ἡ 229 'Εμπορ. Νόμου χαρακτηριστικὰ ταύτητος τοῦ πλοίου καὶ τὸν αὔξοντα ἀριθμὸν νηολογήσεως.

β) Τὴν ἔκτασιν τῆς ὑποθηκῆς ἐφ' ὅπου η ἐπὶ μέρους τοῦ πλοίου.

γ) Τὸ ποσόν τοῦ κεφαλαίου, τὸν συμπεφωνημένον τόκον καὶ τὸν χρόνον τῆς πληρομῆς αὐτῶν.

δ) Τὸ διορισμὸν ἀντικλήτου ἐν τῷ ἔδρα τοῦ 'Υποθηκοφύλακος. 'Ελλειψει διορισμὸν ἀντικλήτου, αἱ ἀποδέσεις αἱ σχετιζόμεναι πρὸς τὴν ὑποθηκή δύνανται νὰ γίνωσιν εἰς τὸν Εἰσαγγελέα τοῦ Πρωτοδικείου, ἐν τῷ περιφερείᾳ τοῦ ὅποιον ἐδρεύει ὁ 'Υποθηκοφύλαξ.

Ὦς ποσὸν τὴν ἔξαλειψιν τῆς ὑποθηκῆς ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ ἀριθμού 255 'Εμπ. Νόμου. 'Ητοι, ἡ ὑποθηκή ἔξαλειφεται:

α) Δια συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφου, ἐμφαίνοντος τὴν πρὸς ἔξαλειψιν τῆς ὑποθηκῆς συναίνεσιν τοῦ ἐνυποθηκού δανειστοῦ.

β) Δια τελεστίδικου δικαστικῆς ἀποφάσεως, διατάσσονται τὴν ἔξαλειψιν. Καὶ

γ) Δια προσαγωγῆς ἀντιγράφου κατακυρωτικῆς περιλήψεως δεδομένης της τὴν πληρωμὴν τοῦ τιμήματος ἐν περιπτώσει αἱ ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεις τοῦ πλοίου.

8. 'Η ὑπὸ τῆς Συμβαλλομένης 'Εταιρίας μεταβίθασις τῆς κυριότητος τοῦ ὡς ἄνω πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς ἡ ἡ ἀναγκαστική ἐκτέλεσις ἐκ μέρους ἀλλοδαπούς ἐνυποθηκού δανειστοῦ καὶ ἡ κατ' ἀκολουθίαν ταύτης εἰς ἀλλοδαπούς περιελεύσις τῆς πλοιοκτησίας, συνεπάγεται τὴν κατάργησιν τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τὴν διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ 'Ελληνικοῦ νηολογίου.

9. 'Η πασούσα Συμβάση θεωρεῖται αὐτοδικίας ἀκυρός, ἐὰν ἡ Συμβαλλομένη 'Εταιρία δὲν μεταφέρει ἐμπροθέσματα τὸ ὡς ἄνω πλοίον εἰς τὸ 'Ελληνικοῦ Νηολογίου, κατὰ τὰ προβλεπόμενα ἐν τῷ παρ.

10. Πάσα διαφορὰ ἡ ἀπατήσις προκύπτουσα ἐκ τῆς ἐρμηνείας ἡ ἐφαρμογῆς τῆς παρούσης Συμβάσεως ἐπιλύεται δι' ὑποχρεωτικῆς διατητῆς ἀνεγγονιμῆς ὑπὸ δύο 'Ελλήνων διακτητῶν, ἐκατέρου τῶν Συμβαλλομένων μερῶν. Οἱ διατηταὶ διορίζονται αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως καὶ τὴν διαγραφὴν τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ Προέδρου τοῦ 'Αρειού Πάγου.

11. 'Η παρούσα Συμβάσης συνετάχθη εἰς διπλοῦν, εἰς 'Ελληνικὸν καὶ 'Αγγλικὸν κείμενον, αἱμόπτερα ἔξι ἵσοι Ισχυρά καὶ ἐπαύειν ἀντίτυπον ἐκάτερον τῶν συμβοληθέντων μερῶν.

‘Η παρούσα Συμβάσης θέλει ἔχει Ισχυρή ἐφ' δόσον κυρωθῇ διὰ νόμου τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους καὶ ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ νόμου τούτου εἰς τὴν

μηδοί. Τέλος αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν μᾶς θὰ κατορθώσουν μὲ τὰς περισσότερας δραχμαὶς νὰ καλύψουν πως τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῆς συντήρσεως των. Δὲν πρέπει ἄλλως τε νὰ λησμονῆται, ὅτι δὲν πραγματικὴ ἀξία τοῦ δολαρίου καὶ τῆς λίρας ἔναντι τῆς δραχμῆς δὲν εἶναι ἡ ἐπιστολῶς καθορίζουμενη. Τὸ κοστός τῆς δέκας ζωῆς ἔχει τόσον ἀνέλθει, ώστε ἡ δραχμὴ νὰ εἴνει περισσότερον ὑποτιμημένη ἀπὸ ὅ, τι διὰ τῆς ἐπιστολῆς τιμῆς της μὲ τοῦ δολαρίου ἐμφανίζεται. Αὐτῇ, ἄλλως τε, ἡ πριμοδότησις καθεὶς ἔξαγομένου Ἑλληνικοῦ προϊόντος, τὴν ὑποτιμησην τῆς δραχμῆς ἔρχεται νὰ καλύψῃ.

Τὰ ἀνώτερά ἐπιχειρήματα ημπορούν νά στηρίξουν τὸ αἴτημα τῶν Ναυτεργάτικῶν Ὑργανωσεων. Αἱ ἀντίρρησταις θὰ εἰνε πολλά. Διότι δῆμος τὸ δίκαιον εἶνε μὲ τὸ μέρος τῶν ναυτικῶν μας, ἵσως, ἢν ἐπιμεινουν νά ἐπιτύχουν. Ἰσως νά γινη τελικῶς δεκτὴ ἡ ἔξοφλησις τῶν ἐπιταγῶν τῶν πλωμάτων με την τιμὴ τουλάχιστον του συναλλάγματος εἰς τὴν έλευθεράν ἀγόραν. Τὸ Κράτος ἔχει νά κερδίσῃ τὸ τόσον συνάλλαγμα, που τώρα του διαφέγγει.

Αλλὰ τὴν πριμοδότησιν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος δὲν ζητοῦν μόνον αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσις. Τὴν ὑπέδειξ καὶ ἡ σιδηροδρομικὴν αἱδία νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἐδῶ συγκέντρωσιν ποσοστὸν τίνος τῆς τοσού ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μας, αἵτινες τόρα ὀλλαῖ εἰς τὸ ἔξωτερον ἐκτελοῦνται. Τεράστια εἰνε τὰ δαπανώμενα ποσά. Υπερβανούν ασφαλῶς τὰ δεκα πέντε, ἐκαπτωμέρια δολλαρίων τὰ δύο, οἱ ἐφοπλισταὶ μας διὰ τὰ Ἑλλήνικον καὶ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη των — πλὴν Ἀγγλικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν — δαπανοῦν ἑτησίων εἰς ἐπισκευάς. Δὲν πρόκειται βέδαια νὰ συζητήσῃ τις τὴν ἐδῶ ἐκτελεσθεῖσαν αὐτῶν τῶν ἐπισκευῶν. Υπερακοντίζει καθεὶς φαντασία μία τοι-αύτη ἐπιδιώξις. Δὲν είνει ἄλλως τε εἰς θέσιν ἡ ἐγχώριος βιομηχανία νὰ ἐξυπηρετήσῃ τας ἀνάγκας τοσων καὶ τόσων πλοίων, μακράν τῶν ἐλληνικῶν καὶ τῶν μεσογειακῶν ὑδάτων ἀπασχολουμένων. Ποσοστὸν τι, τὸ τέταρτον ἔστω, τῶν ὕσσων τόρα δαπανῶνται εἰς τὴν ξένην, ἀν ἑκέρδιζεν ἡ ἐγχώριος σιδηροδρομικὴν, βά ητο ὅρκετον νὰ ἐπαναδῶσῃ τὴν χαράν της ἐργασίας εἰς τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς καὶ τῆς Σύρου ἄκομη.

Στοιχίουν δύναμες ἀφεκτά αἱ ἔδω ἐπισκευαί. Οἱ λόγοι εἰναι γνωστοί. Μόνον ὃν τὸ δι' αὐτῆς προοριζόμενον συναλλαγμα πριμοδοτηθή, ἀντίμετωπίζεται καώς ή διαφορά μεταξύ τῶν ξένων ἑργοτασίων καὶ τοῦ ἔδω ψηφλού πάστους. Καὶ μόνον τότε ὅτε ἐφοπλιστής θὰ σκεφθῇ νὰ φέρῃ τὸ σκάφος του εἰς τὸν Πειραιά πρὸς ἐπισκευήν.

Δεν προεικάζουμε ούτε και τού αίτηματος τῶν σιδηροδιοικησανων τὴν τύχην. Φοβουμεθα, ότι και συντὸ δὲν θὰ συναντήσῃ τὴν ἀποδοχήν. Ἀντίκειται εἰς τὴν ἀκόλουθων μέντην την πιτικήν κατὰ τοῦ πληθυρισμοῦ. Ἡ ἀνάγκη δημοσίου τῆς ἐνισχύσεως τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ἀπόδειματος, τοῦ ἐνισχύσεως τῶν ἀδήλων μας πόρων (Ναυτιλία, Τουρισμός, μετανάστευσις) θα μᾶς φέρῃ εἰς τὴν μελέτην και τῆς προτάσεως διά την πριμοδότησιν τοῦ γεωτηλιακοῦ συναλλαγματος. Οταν αἱ πιστώσεις τῆς Ἀμερικανικῆς βιοθείας περιορισθούν, με τὸ συναλλαγματικό θὰ προσπορισθῶμεν, κατὰ σηματικοῦ ποσοστού, τὰ μέσα τῆς δια τροφῆς, τῆς στοιχειώδους συντηρήσεώς μας.

· Ήμεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

Ο ἐπιστολογράφος κρατικὸς ἀρμόδιος τοῦ προηγουμένου τεύχους μας, ὁ ὑπογραφομένος «Τακτικὸς ἀναγνώστης», εἰς μίαν παράγραφον τῆς ἐπιστολῆς του ἀπεκάλυψε καὶ τὴν ἀκολουθουμένην ἀπὸ τὸ Κράτος μακαριῶν τακτικήν εἰς τὸ δόλον ζῆτημα τοῦ ναυτιλιακοῦ τοῦ Τόπου μας εἰσοδήματος. Ἐγραφεν ἐν πάσῃ ἀφελείᾳ:

«Εάν ύποτεθή, διτί αἱ ἀνωτέρῳ δεκάδες ἑκατομμυρίων καταβάλλονται εἰς Ἑλληνικὴ πλοιοῦ, μήπως πρόκειται αὐτῶν νὰ παραμείνουν ή νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν Ἑλλάδα; „Οχι, βέβαια, ἀφοῦ δῆλα τῶν Ἑλληνικῶν πλοιῶν καταβάλλονται εἰς συνάλλαγμα ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὡς ἔπιστος καὶ αἱ διάφοροι ὑποχρεώσεις αὐτῶν, ὡς καὶ η τιμὴ ἀνανεώσεως τοῦ πλοιοῦ ὑλικοῦ. Σύνεπες αἱ δεκάδες τῶν ἑκατομμυρίων δέοντον γὰ τεωρηθοῦν ὡς δριστικῶς ἀπολεσθεῖσαι διὰ τὸ συνσταλλαγματικὸν ἀπόθεμα τῆς χώρας. Οσον ἀφορά τὰ ναυτιλιακά ἐμβάσματα, αὐτά, διπωδήποτε, θά είσαχθονται καὶ αἱ τὰ Ἑλληνικὰ πλοιᾶ εἰσπράττουν τὸ συνάλλαγμα ἀπὸ ξένας ναυλώσεις.

Εἰς τὰς περιέργους αὐτὰς ἀντίληψεις, τὰς κρατούσας, δυστυχώς, εἰς τοὺς πλειστοὺς τῶν παρ' ἡμῖν ἀρμοδίων καὶ οἰκονομοδόγων, ἐπει-
σαμεν δι' ὅλιγων νό ἀπαντήσωμεν. Υπειδεῖξαν τὴν ἀνάγκην τῆς συ-
χνοτέρας ἐπισκέψεων τὴν ἑλληνικῶν λιμένων ἀπό τὰ ποντοπόρα φορ-
τηγά μας, ὡς συντελεστικὸν δὲ τῆς τοιαύτης προσπαθείας συνεστί-
σαμεν καὶ τὴν συμμετοχὴν εἰς εὑρυτέραν κλίμακα τοῦ ἑλληνικού πλαισίου
εἰς τὰς μεταφορὰς του ἔξωτερικού μας ἐμπορίου (εἰσαγωγαὶ — ἔξα-
γωγαὶ).

Διό νά ένισχύσωμεν ακριβώς τές απόφεις μας αυτάς, διά νέη ἐντημέροδωμεν ούμας και τούς παρακολουθούντας ή διασχιζούμενους τα ζητηματα τῆς, έθνικής μας οίκονομίας, θά προσφύγωμεν και πάλιν εἰς τὸ ξένον παραδειγμα, τὸ προσφεύστερον διά την περίπτωσιν, τὸ Νορδηγικόν. «Εχει και η Νορδηγία με μεγάλην ωκεανοπόδον ναυτιλίαν και ίδιαν μεταφορικήν κίνησην δυσαναλόγων μικρών. Τὸ Νορδηγικὸν ἐπίσης πλοιον, δῆπας και τὸ Ἐλληνικόν, δὲν ἐπισκέπτεται συχνά τοὺς έθνικούς του λιμένας και φυσικά δαπανᾷ τὸ μεγίστον μέρος τῶν ναυλῶν του εἰς τὸ ἔξωτερικον. Κατὰ τὸ 1950 ἐπὶ, χωρητικότητος ἐν ὑπερείᾳ 5 ἑκατομμυρίων τόννων, σκάφη μόλις ἐνός ἑκατοτομμυρίου τόννων προσγιγνονται τοὺς Νορδηγικοὺς λιμένας, ἐνώ ἀλλα 2.1 ἑκατοτομμύρια τόννων ἀποσχολήσθησαν εἰς μεταφορά μεταξὺ Εὐρώπης και λοιπῶν περιοχῶν τῆς Υδρογείου και τὰ λοιπά 2 περιπτώους ἑκατοτομμύρια τακτής ήταξιδεύουν εἰς ὑπερποντίους πλόας πέραν και τῶν Εύρωπαικῶν

Διότι δύναμες τὸ Ἑλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς Νορβηγίας καλύπτεται ἀπό τὴν μεγάλην πρόσδοθην τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἀλιείας· ή Κυβέρνησης τοῦ "Οσλο ἀπόδιδει ίδιαιτέρω οὐλας σημασίαν εἰς τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα. Ἀπό τοῦ 1949 συνεστήθη μία ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν ἀρμοδιώτερων προσώπων διὰ γὰρ μελετήσης καὶ υποδείξης τα μέτρα ποὺ θα ἐπέτρεπτον τὴν αὐξησιν τού εἰς συναλλαγμα εἰσόδηματος ἀπό τοὺς ναύλους τοῦ ποντοπόρου Νορβηγικοῦ πλοίου. Παρετηρήθη, πράγματι, ὅτι τα ναυτιλιακά συναλλαγμα αἰσθητῶς περιωρίζετο, λόγῳ τῶν διαπαγῶν τῶν έθνικῶν πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, όπου κυρίως ἀπησχο-

λουντο.
"Η ἐπιτροπή, μετὰ μακρὰν ἔρευναν τοῦ ζητήματος, ὑπέβαλε μόλις πρὸ μηνῶν τὸ πόρισμα τῆς εἰς τὴν Κυβέρνησιν. Ως βάσιν τῶν παρατηρήσεων τῆς ἔλασε τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας κατά τὸ 1949. Κατά

τὸ ἔτος ἐκείνῳ ἡ Νορθηγικὴ Ναυτιλία ἐδαπάνησεν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν
1 δισεκατομμύριον κορωνῶν (50.000.000 λιρῶν Ἀγγλίας) διὰ τὴν
πλήρωσιν τῶν ἔξης ἀναγκῶν τῆς;

Εἰς ἐπισκέψας	195	έκατομ. κορωνῶν
Εἰς μισθοδοστας	135	»
Εἰς πρόφιμα	79	»
Εἰς λοιπά ἔφθια	69	»
Εἰς ασφάλιστρα	146	»
Εἰς λιμενικά καὶ καύσιμα	375(*)	»

‘Η ἐπιτροπὴ ήσχολῆθη ιδιαιτέρως μὲ τὰς δυνατότητας, ὅπως ἡ διάπνεια συγκαταλλάγματος διὰ τὰ ἀνώτερα κονδύλια περιορισθῇ καὶ τὸ ἔθνικον νόμισμα χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πληρωμὴν των. Ἡ προσοχὴ τῆς ἐστράφη πρὸς τὰς ἐπίσκεψεις, τοὺς ἀνεφοδισμένους τίς τρόφιμα καὶ ὀλιγικά καὶ τοὺς μισθίους τῶν πληρωμάτων.

Διατί τοῦτο γέγονον εἰς τὸν τετρακοῦντα ἑπτακοῦντα εἰς τὸ ἑκατοκοῦντα ἐπέ-

Διεπιστώθη, ότι αἱ ἔκτεταναι εἰπίσκευαι εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐπέ-
βλῆθησαν ἀπὸ τὴν μακρὰν ἐντάκτην ἀπασχόλησαν τῶν πλοίων κατὰ
πλεύσιον, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν ἀπόφυγην τῶν πληρωμάτων — λόγῳ
περιορισμοῦ καὶ τῶν ὥρων ἐργασίας — νὰ ἀναλαμβάνουν αὐτὰ μετα-
πειρικώς τὰ συνήθη ἔργα συντήρησεως τῶν πλοίων καὶ τῶν μικρεπι-
σκευῶν τῶν. Ή συνοχέτα προσεγγίσις τῶν ἔθνικών πλοίων εἰς τοὺς
Νορβηγικούς λιμένας ἐπιμόγως ὑποδεικνύεται, ταύτοχρόνως ὅμως συν-
ιστάται ἡ ἀνάπτυξις τῆς συναγωνιστικῆς ἰκανότητος τῶν Νορβηγικῶν
ἐργοστασίων ἐπισκευῶν καὶ ἡ καλύτερα τεχνικῇ καταρτισίς τῶν ἐργα-
τῶν τῆς σιδηροδρομικήνιας.

Διά τα τρόφιμα διαπιστώνται ή δυνατότης περιορισμού στη σχετικού είς συναλλαγμά κονδύλιον. Η Νορβηγίας τώρα διαθέτει έπαρκες ποσότητας έθνικών συντρημένων τροφαν διά νά αποστέλλει έξι αυτών είς το έξωτερικόν πρός χρήσιν των πληρωμάτων τών νορβηγικών πλοίων, ένω κατά το 1949 ήταν έλλειψης ήτο καταφανής. Έν συνεχεία συνιστάσει και ή αποφύγη πάσης σπατάλου είς τα της τροφοδόσιας. Κατά το 1949 έδαπανθή διά την τροφοδοσίαν των πληρωμάτων ποσόν ίσον πρός τα 40% της μισθοδοσίας των έναντι τών 23% της προπολεμικής περιόδου. Ή έπιτροπη θεωρεί αυτό άξιοκατάκριτον σπατάλην, ήτις και δεν συντελεί είς την καλυτέραν, την πλέον υγιεινή ένδιαίτησιν τών ναυτεργατών.

Διά τὰ ίλικά καὶ τὰ ἐφόδια συνιστάται ἐπίσης ή οἰκονομία ἀπὸ μέρους τῶν πλοιάρχων καὶ η προσπάθεια ἀγορᾶς τοιούτων ἀπὸ τὰ προϊόντα τῆς έθνικης βιομηχανίας.

‘Η μεγαλύτερος ούμας, κατά την επιτροπήν, οικονομία θα έπρεπε να επιδιωχθῇ από τὴν ἐφαρμογὴν ωρισμένων περιορισμῶν εἰς τὴν καταδόλην τῶν μισθών τῶν πληρωμάτων εἰς συναλλαγμα. Παρεπήρηση, πράγματι, ὅτι τὰ πληρώματα, λόγω τῆς συναλλαγματικῆς διαφορᾶς, ἐπέζητον τὴν ἔξοφλισην τῶν μισθών των εἰς ξένου νόμισμα. Η επιτροπή προτείνει ὥπως καθιερωθῇ τὸ μέτρον τῆς καταδόλης εἰς συναλλαγμα τῶν 30 ή 40% του μισθοῦ. Γύρω από τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἐκμετανετο καὶ προπολεμικά ή εἰς συναλλαγμα πληρωμὴ τῶν Νορβηγῶν ναυτικῶν. Μία οικονομία 40 ἡῶς 60 ἑκατομ. κορωνῶν (2 — 3 ἑκατομ. λιρῶν) θὰ ἐπρέχεται οὕτω.

Πλὴν ὅμως τοῦ ἀνώτεροῦ μέτρου, ὅπερ ἡ ἐπιτροπὴ συνιστᾶ νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὸν, διά καμίαν ἀλλην ἐπ τῶν ὑποδειξέων της δὲν εἰσιγεῖται την νόμῳ ἐπίβολην. Θὰ ἐπρεπε, κατ' ἀρχὴν, νὰ κληθούν οἱ ἐνδισφερόμενοι ἐφόπλισται, πληρώματα καὶ σιδηροπομπάνοι πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ὁλότητος, χάριν τῆς εὐημερίας τοῦ Νορβηγικοῦ λαοῦ, μὲ κατανοσιν τῆς ἀναγκῆς νὰ ἀναλάβουν πρωτοβούλως τὴν ἔφαρμογυνῶν τῶν ὀντων ὑδεικνύονται μέτρων. Ἐκ τῆς ἐπιτυχίας τῆς ἐκκλήσεως αὐτῆς θὰ ἔφαρτηθῇ καὶ ἡ περιστέρω στασίς τοῦ Κρατους.

Με πάσαν συντομίαν ἀνέφερθημεν εἰς τὸ νορθγικὸν παράδειγμα. Θά χρειασθή μῆπαν νά συγκοινωνεῖ τὴν ἀνύποταν τῶν ἄλλων καὶ τὴν νωχελείαν τῆς σκέψεως τῶν ιδικῶν μας κρατικῶν ὄφρυδίων καὶ οἰκονομολόγων; Κάποτε θά ἀντιληφθοῦντιν τὴν ἀνάγκην τῆς μελέτης τοῦ ὅλου ζητήματος. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

Ἡ Θάλασσα στοιχείον ζωῆς

Γράφει μεταξύ άλλων είς την έτησίαν ἔκθεσίν του δός Πρόεδρος τοῦ Ἀνωτάτου Συμβουλίου τῆς Ἰταλικῆς Ναυτιλίας:

«Η διεύρυνσις της ναυτιλιακής δραστηριότητος δεν είναι διά την Ιταλίαν συνέπεια βεβιστουμένης τίνος ένεργειας, δεν είναι μία φιλόδοξη επίδιωξη. Είναι η φυσική απόρριψη των γεωγραφικών και των κοινωνικών παραγόντων, με όπουναν την έπιδρση εις την ζωήν του Ιταλικού λαού. Και οι παράγοντες αυτοί είναι: Η θερίς καὶ ή συστασία του έθους μας. Τάχαροπτοσία, τάχαλοτα εύνοικο, τίτα Ιταλικούς ονομασίας. Η σιδηροδρομική επικοινωνία των λιμένων μας, μὲ τὰς μητάλιες εύρωπαικές συγκοινωνικές αρτηρίες. Αἱ άπατησης του ιδεούντων των πληρωμών. Η ἀνόγυνη της ἀνάπτησεως εἰς την θάλασσαν η εἰς το έξωτερικὸν τῆς ἀπασχολήσεως εἰς τον „Ιταλον ἐργάτην, την ψοιαν του ὄφειται η ἀνέπαρκτα του θιβικού έθους και τέλος η ἰδικευσις των „Ιταλών εἰς κάθε θαλάσσιον ἐργαζον.

Δέν θά είχε τι νὰ προσθέσῃ εἰς τὸ ἀνωτέρῳ δὲ εἰσηγούμενος τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην καὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιασκῆς ἀναπτυξεως. Τὸ πανίγειρα necesses est¹ δὲν ἔχει τὴν θέσιν του μόνον διὰ τοὺς Ἰταλούς, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς Ἑλληνας. Μόνον ὁ κ. Βαρδαρέσος ἡγύνονται τὴν βασικὴν σύτην προϋπόθεσιν τῆς Ἑλληνικῆς ζωῆς.

(*) Έαν πολλά Νορδηγικά σκάφη δέν ήσαν ναυλωμένα τάχιμ-τσάρτερ το κονδύλιον τῶν καινοτίμων θά ήτο σημαντικώς η γέζη μένον.

PORT OF LIVERPOOL

RFA LIMITED

**STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDS**

Contractors to Leading Lines & Tramp Owners

Τὸ ναυσίδιον πνεῦμα

Ένημερωμένην Βουλὴν διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας δὲν ἔγνωσαμεν τὰ τελευταῖα ιδίως ἔτη. Ελάχισται ὑπῆρξαν αἱ ἔξαιρέσιες βουλευτῶν κατατοπισμένων. "Ολοὶ βεδοίων ἐμφανίζονται τρέφοντες στοργικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὰ πράγματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, οὐδοὶ οὖμας, προκειμένης σχετικῆς τινος συζητήσεως, ἐκτρέπονται εἰς οὐσιώδεις ἀνακρίθεις καὶ ἐκτίθενται εἰς εἰσηγήσεις καὶ ἀπόψεις ἔκτος τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος κειμένας. Αν μάλιστα τυχῇ νὰ μὴ κατέχῃ καὶ οὐδὲ αὐτὸς ὁ ἄρμοδιος ὑπουργὸς τὸ θέμα, τοῦ ὅποιου ἀνέλαβε τὴν ὑπεύθυνον εἰσηγήσιν, τότε ἡ Βουλὴ πελαγοδρομεῖ ἀσκόπως συζητούσας καὶ ἐρίζουσα μὲ ἀπότελεσμα ἢ τὸ ὑπὸ κρίσιν νομοσχέδιον νὰ ἔξελθῃ ἀγνώριστον λόγῳ τῶν ἀνεδαφικῶν τροποποιησῶν ἢ καὶ νὰ ἀπορριφθῇ, ἐνώ ισως νὰ ἐπροκειτο περὶ μέτρου ὥρου, ἔξυπηρτοκού τοῦ καλῶς ἔννοιουμένου συμφέροντος τῆς Ναυτιλίας.

Αφορμὴν εἰς τὰς ἀνωτέρω παρατηρησίες μᾶς παρέχει καὶ πάλιν ἡ πρὸ ημέρων διεισδύσις πολύωρος, ματαία καθ' ἡμάς, συζήτησις ἐπὶ τοῦ νομοσχέδιου διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν τεσσάρων νεοεκτυπωτῶν ἀκτοπλοικῶν. Ὁρμως ἡξιώθη ἀπὸ πολλοὺς βουλευτὰς ἡ ἀπάλειψις τοῦ ἄρθρου, τοῦ ἔξουσιοδοτούντος τὴν Κυβέρνησιν νὰ παλήσῃ τὰ σκάφη καὶ εἰς ἀλλοδαπούς μὲ ἀνωτέρων ἐστω τίμημα τοῖς μετρητοῖς. Θὰ ἦτο ἐπὶ τέλους μειωτικὸν — ζῆτημα ἡθικῆς τάξεως — διὰ τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα νὰ πωλῇ εἰς ξένους τὰ ἀμεσαὶ ὅργανα τῶν θαλασσίων συγκοινωνίων της, αὐτὰ που εἰδίκευταις διὰ τὴν ἀρτιωτέρων ἔξυπηρτεσίν των παρηγγελθησαν, ἵνα ἐσόδευσθαι τὸ Δημοσίου Ταμείου ὀλίγας ἐκαποντάδας χιλιάδων δολαρίων, ἐνώ ἀπαγορεύει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ πωλήσουν τὴν φορτηγά τῶν σκόφων εἰς ἀλλοδαπούς. Ἡ ἀσυνέπεια εἰνεῖς ἀρκετὰ χαρακτηριστική. Ο κ. Καρτάλης, ὁ εἰσηγητὴς τῆς προτάσεως, δὲν ἀντεῖθη ἀκόμη, διὰ τὸ πολλαπλάσια δαπανῶνται τώρα εἰς καυσίμα διὰ τὴν κίνησιν τῶν παρηλίκων καὶ ἀντιοικονομικῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν.

Εἰς τὸ αἴτημα αυτὸν τῶν βουλευτῶν ἔνεφανίσθη ὁ κ. Κρασαδάκης ἀκατανοήτως ἐπιμένων διὰ νὰ παραμείνῃ ἡ διάταξις τῆς πωλήσεως εἰς ξένους, χωρὶς οὖμας νὰ είνει καὶ εἰς θέσιν νὰ δικαιολογήσῃ ἐπαρκῶς πρὸς τὴν Βουλὴν τὴν σκοπιμότητας αὐτῆς. Δὲν κατόρθωσεν ἀκόμη ὁ κ. 'Υπουργός, πορὰ τὴν προσπάθειαν τοῦ κατέβαλε, νὰ ἔνημερωσῃ τὴν Βουλὴν ἐπὶ τοῦ ὄλου θέματος καὶ νὰ ἀντικρούσῃ ἐπιτυχῶς τὰς περιέργους τροποποιησῶν, διὰ τὸ πολλαπλάσιον πρὸς τὴν Βουλὴν, διὰ τὸ ίκανότητας τοῦ ήποδούς βουλευτῶν. Δὲν ἐσπεύσει ἀλ. χ. ὁ κ. Κρασαδάκης νὰ ὑποδείξῃ, διὰ τὸν τὰ σκόφων ἐστοιχίσαν 1.800.000 δολ., διειθίστηκαν διά τὸ κόστος τῶν ιταλικῶν ναυπηγησεων εἰνεὶς ὑψηλότερον κατὰ 40%, τοῦ κρατούντος εἰς τὰς ἄλλας ναυπηγικὰς χώρας τῆς Εὐρώπης. Ἀφέκτη, δηλαδή, ὁ ἄρμοδιος ὑπουργὸς νὰ δημιουργηθῇ ἡ ἐντύπωση, διὰ τὸ Κυβέρνησις χαρίζεται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δεκχομένη νὰ πωλήσῃ εἰς αὐτοὺς τὰ σκάφη ἀντὶ 1.100.000 δολαρίων.

Δὲν κατέχειν, ὡς φαίνεται, ἐπαρκῶς τὸ θέμα ὁ κ. Κρασαδάκης, διὰ νὰ παράσχῃ ἐπίσπει τὴν πληροφορίαν πρὸς τὴν Βουλὴν, διὰ τὸ πτωχὴ ἀκτοπλοικὴ κίνησις δὲν ἡμπορεῖ, χωρὶς τὴν ἀνάτιμησιν τοῦ ναυλολογίου, νὰ ἔξυπηρτεσθαι τὸ κεφαλίον (τὴν ἀπόσβεσιν καὶ τοὺς τόκους) τόσους ἐκαποντηρίων δολαρίων, ἐξ οὐ καὶ ἡ ἀποχή τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας ἀπὸ τὰς μέχρι τούδε δημοπρασίας. Τὸ Κράτος, χάριν του ἀφονιωτέρων συγκοινωνικῶν ὄγκου, ἡτοῦ ὑποχρεωμένων νὰ εἰσπράξῃ ὀλιγάτερα ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτῶν ἐπανωρθεσῶν, προκειμένου νὰ ἔξυπηρτησθων ζωτικαὶ συγκοινωνιακαὶ καὶ τουριστικαὶ ἀνάγκαι μὲ εὐδηνὸν σχετικῶν ναυλῶν.

Καὶ τέλος ὁ κ. 'Υπουργὸς δὲν ἐσπεύσει νὰ χαρακτηρίσῃ ὡς ἀνεδαφικὰς τὰς εἰσηγήσεις βουλευτῶν περὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ἀπὸ συνεταιρισμούς τῶν πληρωμάτων! Αὐτὸς ὁ κ. Στεφανόπουλος ἔφθασε νόη μιλήση περὶ «συντροφικῶν» πλοίων κατὰ τὰς παλαιάς παραδόσεις τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ!

Δύο καὶ μόνον ἔκ τῶν βουλευτῶν, οἵτινες ζωηρῶς ἀνεμίχθησαν εἰς τὴν συζήτησιν, οἱ κ. κ. Μπουρινᾶς καὶ Πρωτοπαταδάκης, ἐνεφανίσθησαν κατὰ τὰς ἀγορεύσεις τῶν κατέχοντες πλήρως τὸ θέμα, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τὸν εὑρίσκονται εἰς τὴν πτερύγα τῆς ἀντιπολιτεύσεως δὲν ἐλεῖπεν ἀπὸ τὰς ἀπόψεις των καὶ ἡ ἀντιπολιτευτικὴ διάθεσις.

Ο χώρος, δυστυχῶς, τοῦ παρόντος τεύχους δὲν ἐπιτρέπει τὴν δημοσίευσην τῶν δύνων ὑπεστηρίξαν οἱ ἀνωτέρω δύο βουλευταῖς. Ήσαν, πράγματι, ἐντὸς τοῦ θέματος, ἐνώ δὲν συνέβαινε τὸ αὐτὸ διὰ τοὺς ἄλλους ἀναμιγνύεταις εἰς τὴν συζήτησιν.

Κρίμα, πάντως, διὰ τὴν Βουλὴν ἐνὸς Κράτους θαλασσινοῦ, τὸ ναυσίδιον πνεῦμα δὲν ἔχει ἀναπτυχθῆ ἐις οἶαν θά ἐπερπεν ἔκτασιν.

Τὸ μέτρον τῆς ἐκτιμήσεως

Γνωστὸς ἐφοπλιστὴς τῆς ἀκτοπλοίας, ἐπιθυμῶν νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν δημοπρασίαν τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν, ἐπεδίωξε μὲ τὴν ἔγγυσιν μίας τῶν μεγαλυτέρων Ελληνικῶν Τραπέζων νὰ συνάψῃ δάνειον εἰς τὴν Ἐλεστίαν (Swiss Bank) διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἀπαιτουμένης προκαταδόλης. Τὸ δάνειον κατὰ ἀρχὴν ἐνέκριθη. Οποίες ὅμως ὑπῆρξεν ἡ ἐκτιμήσις τοῦ ἐνδιαφέρομένου ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Τραπέζης, διὰ τὸν ἐπληροφορήθησαν, διὰ τὸν ἀρχῆ της ἔδω ἄρμοδιον οικονομικῆς καταστάσεως ἐξητήθη ἀπὸ τοὺς Ἐλλεῖτούς τραπεζί-

τας πρόσθετος ἐμπράγματος εἰς χρυσὸν ἢ δολλάρια ἔγγυότισις διὰ τὴν παροχὴν τοῦ δανείου.

Ἡ ἔγγυότισις βέβαια αὐτὴ δὲν ἦτο δυνατόν νὰ δοθῇ καὶ ἡ συμμετοχὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐμπατώθη.

Μετὰ τὴν ἀρνησιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ κεφαλαίου, σπουδάσης παράσχη δάνειον ἐπὶ νεοτευκτῶν ἀλληγορικῶν πλοίων, ἡ ἐλλειτικὴ περίπτωσις μᾶς παρέχει τὸ μέτρον τῆς ἐκτιμήσεως τῶν ξένων οἰκονομικῶν κυκλῶν διὰ τὴν ἔδω κρατούσαν δύσκολον, πράγματι, κατάστασιν. Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεῖς, διὰ τὸ Τόπος μᾶς ἔχει τόσην ἀνάγκην τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ξένου κεφαλαίου διὰ νὰ προσχθῇ.

Η ἀποτελμάτωσις

Τὶ γίνονται τὰ σχετικὰ μὲ τὸ νέον ὑπερωκεάνιον ζητήματα; Ἡ ἐπίλυσις τῶν διὰ τὴν ἀπίδεξαις τῶν ἀναβολῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐμπατώθη.

Οἱ λόγοι τῆς τόσου καθούστημένης ὑπουργικῆς ἐνεργείας μᾶς εἰνε ἀγνωστοί. Εἰνε, πάντως, ἀπογοητευτικὸν διὰ κάθε παρακολούθουντα τὸ ἐπὶ μέρους ζητήματα τῆς Ναυτιλίας τὰ φαινόμενον αὐτὸ τῆς ἀδιοφορίας. Ἡ λύπησαμεν πολλὰ ἀπὸ τὸν κ. Κρασαδάκην. Νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὰ πράγματα θὰ μᾶς διαφεύσουν; Εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ διαπιστώσωμεν την ἀπὸ τὸν μῆνα πληρὸν ἀποτελμάτωσιν τοῦ ὄλου θέματος τῆς Ναυτιλίας. Τὰ παντα εἰς τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας καθεύδουν. 'Οχι διοτι αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ δὲν θέλουν νὰ ἔργασθων καὶ νὰ ἀποδώσουν, ἀλλὰ διότι ὁ κ. Κρασαδάκης ἀρέσκεται εἰς τὴν ἀναβολήν. Λείπει ἀπὸ τὸν κ. 'Υπουργού τοῦ θάρρου νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ κάθε ζῆτημα ἀπὸ τὰ πολλὰ ἔκκρεμούντα μὲ τὴν προϋποθέσειν ταχύτητας ἐνεργείας μὲ ἀποφασιστικότητα. Κρίμα εἰς τὸν καίρον ποὺ χανεται!

Τὸ θέμα τῆς ἡμέρας

Ἐλάδομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Αἱ παρατηρήσεις τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν διὰ τὴν δύσκολον θέσιν τῆς Μεσογειακῆς μᾶς Ναυτιλίας ἀδίει νὰ προκαλέσουν τὴν ἀνησυχίαν ὅλων τῶν ἐνδιαφερούμενων, ἀλλὰ καὶ τοῦ Κράτους κατά πρῶτον λόγον. Τὸ ζῆτημα πρέπει νὰ τύχῃ τῆς δεύτερης προσοχῆς, νὰ μελετηθῇ ίδιακτέρως ἀπὸ τὸ ἄρμοδιον ὑπουργείον καὶ αὐτό, ἀφοῦ διαπιστώσῃ τὴν διατάσσων μέτρων.

Τὸ ζῆτημα, λοιπόν, τίθεται σαφέστατα: Πῶς θὰ ἐπιτύχωμεν κατὰ τὸ δυνατὸν τὴν ἐλάφρυνσην τοῦ ίδιου μᾶς μεσογειακοῦ σκάφους ἀπὸ τὰ τόσα πολλὰ βάρη μὲ τὰ ὅποια μεταπολεμικῶν ἐπεβαρύθη τούτο. Θὰ πρέπει ἀκόμη νὰ διαπιστωθῇ ἀν τὸ πλοτὸν υλικὸν τῆς μεσογειακῆς ιαυτιλίας εἰνε τὸ προπολεμικὸν του καὶ τοῦ τουρκικοῦ. Η μισθοδοσία τοῦ ίδιου μᾶς εἰνε πράγματι ὑψηλότερα. Τὸ κόστος οὗμως τῆς ἔδω ζωῆς δὲν ἐπιτρέπει πρὸ τὸ παρὸν τὸ ὑποδιασμὸν της. Η σύνθετης οὗμως τοῦ πληρώματος τοῦ διατὶ νὰ είνε πολυπληθεστέρα: Ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων ἐπιβάλλει νὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν σύνθεσην τοῦ ιταλικοῦ τούλαχιστον. 'Οσους ναυτεργάτας ἀπασχολεῖ αὐτό, ποὺ ἀνήκει εἰς μίαν μεγάλην ναυτικὴν χώραν, τόσους νὰ ἔχῃ καὶ τὸ ἀλληλικὸν τῆς ίδιας χωρητικότητος. Βασικὴ είνε ἡ προϋποθέσις αὐτῆς. Πρέπει οὗμως νὰ συζητηθοῦν καὶ ἀλλαὶ ἐπιβαρύνσεις. Αὐταὶ αἱ πολλὰ ὑπερωρία καὶ τὰ ἔκτρα ἐπιβάλλεται νὰ περιορισθούν. Τὰ ἀπομακικά ἐπίσης εἰνε δυσδεστάτακα διὰ τὸ πτωχὸν μεσογειακὸν πλοιον. Τὸ 12% τῆς εἰσφορᾶς τοῦ πλοιαρίου εἰνε πολὺ. Νὰ γίνει 8%, δῶπα ἡτο πρὸ τετρατείας. Η φορολογία ἐπίσης διὰ τὸ φορτηγὸν τῆς «μαύρης μοίρας» νὰ περιορισθῇ διὰ νὴ μὴ ὀμιλήσω περὶ πλήρους ἀπαλλαγῆς. Εἰς μίαν ἐπιχειρησιν μὴ ικανή νὰ σταθῇ, εἰνε ἀδικοῦνται ἡ ἐπιβάλλωμεν καὶ φόρον ἐπὶ αὐλαπόκατων τοῦλαχιστον. Αὐτά το κονδύλια ἀπὸ τὰ ἔδω ζητήσεως βλέπω ὅτι ημπορούν, ἀν ἡ καλὴ θέλησις καὶ ἡ κατανόησις τοῦ ζητήματος πρωτανέσουν, νὰ περικοπούν.

Τὸ Κράτος ἐπίσης δοφείλει νὰ δώσῃ μίαν τελικὴν λύσιν εἰς τὸ ζῆτημα

Ζητήσεις τῆς Ναυτιλίας για την παραγωγή στον Αιγαίνο περιοχήν

Λαζαρίδης & Χατζόπουλος

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: οδός Λεωχαρού 26 ΤΗΛ. 40.432
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: μεγαλού αλεξανδρού (τιμική) 43 ΤΗΛ. 20.58

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

'Η ίδρυσις, διὰ κοινῆς ἑφοπλιστικῆς εἰσφορᾶς, ἐν Ἐλάδι, μᾶς Σχολῆς, κατὰ τὸ πρότυπον τῆς θαυμασίας, πλὴν ἀτάχως, βραχυδιους Ἐμποροναυτικῆς Σχολῆς "Οὐθωνος Α. Σταθάτου, θὰ ἀπέτελει, οὐχὶ μόνον μέγα εὐεργέτημα διὰ τὸν Τόπον μας, ἀλλὰ καὶ μέτρον προνοίας διὰ τὸν ἑφοπλιστικὸν κόσμον.

'Ἐν Γιβραλτάρ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀ/π «Ἐλληνικὸς Οὐρανὸς» Μαΐου 20, 1952

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Σ. Α. ΦΕΡΕΝΤΙΝΟΣ
Πλούτορχος

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ο φίλος ἑπιστολογράφος θὰ ἀγνοή, ἵσως, ὅτι ἀπὸ ἔτους θετικὴ πλέον καταβάλλεται ἡ προσπάθεια συστάσεως καὶ παρ ἡμῖν σχολῶν ναυτικῶν, διὰ τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς, ὑποδειγματικῶν. 'Ἐλπίζομεν, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἔτους θὰ γίνη ἡ θεμελιώσις τῶν κτιρίων εἰς τὸν Ἀσπρόποτρυγόν. 'Ἀν βοηθήσουν οἱ ἑφοπλιστικοί, αἱ σχολαὶ θὰ εἰνε ἀντάξιαι τῶν ἐλληνικῶν ναυτικῶν παραδόσεων.

Οἱ ὄραματισμοὶ διαλύονται

Σχολιάζοντες τὰς περὶ οἰκονομικῆς εὐεξίας τοῦ Όργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς προδιέψεις τοῦ κ. Μπουζάνη καὶ τῶν σεν αὐτῷ ἐγράφουν εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Νοεμβρίου 1951 μεταξὺ ἀλλων καὶ ταῦτα:

«Ἐνασμενίζονται οἱ διοικούντες τὸν Ο.Λ.Π. μὲ τὴν ἀπὸ τετραμήνου σημειούμενὴν ταξιειακὴν — ὅπως λέγουν — ἀνθηρότητα τοῦ 'Οργανισμοῦ. Συμπτωματικὴ εἴνε καθ' ἡμᾶς ἡ εὐχέρεια αὐτῆς, ὡς ἀποτέλεσμα τοῦ ἀπευθείας ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. εἰσπράξεως τῶν φορτεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων, τῆς πλέον ἐντατικῆς παρακολουθήσεως τῶν ἔσδων ἀπὸ πάστης λαθροχειρίας, κυρίως, ὅμως, λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῶν τιμολογίων διὰ διλασίας τῶν φορτεκφορτωτικῶν δικαιωμάτων.

Καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Φεβρουαρίου εἴχομεν προϋπολογίσεις, βάσει αὐτῶν τούτων τῶν ἀριθμῶν τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ κ. Μπουζάνη, τὸ ἔλλειμμα διὸ τὸ ἔτος 1951/52 ἀπὸ μόνην τὴν περιπτωσιν τῆς ἐργολαδίας τῶν φορτεκφορτωτικῶν εἰς 6.5 δισεκατομμύρια δραχμῶν. Καὶ κατέληγομεν:

«Τὰ ἔσδοτα κατ' ἀκολουθίαν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος τὸ πιθανώτερον εἶναι νὰ μὴ φθάσουν τὰ προϋπολογισθέντα, ἀφοῦ οἱ τόνοι μὲν τῶν φορτῶν θὰ είναι ὀλιγάτεροι, τὰ ἔσδοτα δὲ τῶν μισθῶν ἐργατῶν καὶ ὑπαλλήλων σταθερῶς τὰ ἀναγραφόμενα εἰς τὸν προϋπολογισμόν. Τὸ ἔλλειμμα τοῦ προϋπολογισμοῦ καὶ οἷχι τὸ περίσσευτα ἀπὸ τὰς φορτεκφορτωτικῶν διὰ πρόβλεπται.

Αἱ προβλέψεις μας συνεποῦν διεψεύσθησαν ἀπὸ τὰ πράγματα. 'Ιδού ὅτι τώρα δο ἀρμοδιότερος ἐν προκειμένῳ, ὁ κ. Στρατάκης, τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου, ἐλέγκτης ἐπὶ τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ο.Λ.Π., προδιέπει τὸ ἔλλειμμα τῆς μετὰ μῆνα ληγούσης οἰκονομικῆς χρήσεως εἰς 16 ὅλα δισεκατομμύρια δραχμῶν.

Δεῦτο δυνατὸν ἀλλας νὰ ἐξελίχθουν τὰ πράγματα τοῦ Ο.Λ.Π. Τὸ χειρότερον πρέπει νὰ περιμένῃ τις. Θὰ ἐλθῇ ἡμέρα, δὲν ἀπέχει πολὺ, ποὺ ὁ κ. Μπουζάνης καὶ οἱ κομματικοί του αὐθένται θὰ ὑποχρεωθοῦν ἢ νὰ καλέσουν τὸ Δημόσιον Ταμείον νὰ πληρώσῃ καὶ πάλιν τὰ σπασμένα τῆς κακοδιοικήσεως τοῦ λιμένος ἢ μὲ τὴν αὐξήσιν τῶν τιμολογίων νὰ ἀναζητηθῇ ἡ κάλυψις τοῦ ἔλλειμματος, μέχρι τοῦ σημείου που θὰ κατατέθῃ ὁ δύσμορος αὐτὸς λιμένης ζώην πλέον ἀπτηγορεύειν διὰ τὰ πλοῖα.

Κρίμα εἰς τὰς πρὸ μηνῶν ἀφελεῖς, ἀν μὴ τι ἀλλο, ἐπαγγελίας τοῦ κ. Μπουζάνη περὶ ἀναμορφώσεως τοῦ λιμένος, περὶ περισσευμάτων καὶ συναφεώς δανείων διὰ τὴν πλήρη διαρρύθμισιν αὐτοῦ, περὶ εὐθηγούν κόστους κλπ. Οἱ ὄραματισμοὶ πλέον πρὸ τῆς σκληρᾶς πραγματικότητος διαλύονται. La festa dei baroni poco dura....

Οἱ ἀκριβότεροι λιμήν

Ἐλάδομεν τὴν κάτωθι ἑπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Θεοὶ καὶ δάίμονες φάνεται ὅτι συνώμοσαν διὰ νὰ καταστήσουν τὸν δύσμορον λιμένα τοῦ Πειραιῶς ἀπροσπέλαστον εἰς τὰ πλοῖα. 'Ακριβά τὰ φορτεκφορτωτικά, ἀκριβαὶ αἱ ἑπισκευαὶ καὶ οἱ δεξαμενισμοί, ἀκριβά τὰ τρόφιμα καὶ τὰ ὑλικά, ἀκριβά τὰ πάντα, ἀκριβώτερα ὅλων τῶν ἀλλων μεσογειακῶν λιμένων. 'Εχω ὑπ' ὄψιν μου συγκριμένα γεγονότα καὶ ἀπτηριδωμένους ἀριθμούς. Δεῦτο ἔπρεπεν δημοσίευν καθεστερεόντων τοῦ Λιμεναρχείου μάς τα καθορίζει σημαντικῶς ηὔξημένα, ἐπὶ πλέον δέ, πλὴν τῶν Κυριακῶν, καθερώνει καὶ 19 ἀλλας ἡμέρας ἀργίας, κατά τὰς δημοσίες παρέχεται ἐπιπρόσθετος ηὔξησις 30%. Μεταξὺ αὐτῶν περιλαμβάνονται καὶ ἐργάσιμοι ηὔξεσις ὥπερ λ.χ. τοῦ 'Αγ. Γεωργίου, τοῦ 'Αγ. Κωνσταντίνου, τοῦ 'Αγ. Σπυρίδωνος, τοῦ Τιμίου Σταυροῦ καὶ ἀρκεταὶ ἄλλαι.

Καὶ οὕτω ἔνα σκάφος γραμμῆς, δημοσίευεται μὲ δικαιώματα ρυμουλκήσεως, εἰς μὲν τὸν λιμένα Πειραιῶς, διὰ τὸν κατάπλουν καὶ ἀπόπλουν, μὲ δρο. 700.000 (μὲ 30% διὰ τὰς ἡμέρας ἀργίας), ἐνῶ εἰς τὴν Μασσαλίαν πληρώνει φράγ. 10.600 ή δρο. 445.000 περίπου, εἰς τὴν Ἑλεύθερην λίρας που, εἰς τὴν Ἑλεύθερην δραχ. 696 xil. καὶ εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν λίρας 9.0.0 ή δρο. 387.700. Ή διαφορὰ εἰνε χαρακτηριστική.

Καὶ ἐν τὰ περιφέματα ρυμουλκούμενον σκάφος ἐπικινδύνων διὰ τὴν ἀσφαλείαν του νὰ τὸ παρασύρῃ, εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας εἰνε πανίσχυρα, ἀνοικτῆς θαλάσσης σκάφη, ἀσφαλεύσατα ἐπιτελοῦντα τὸ ἔργον των.

Διερωτῶμαι δημοσίευεται πλέον μὲ τὰς τόσας ἡμέρας ἀργίας; Δὲν θὰ ἐπρεπε τὸ ζῆται νὰ μελετήθῃ πλέον ἑπισταμένως;

Πειραιεὺς 24 Μαΐου 1952

Μετὰ τιμῆς
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΣ

Τὸ ρουσφέτι

Συνήλθε πρὸ μηνὸς εἰς τὰς Βρυξέλλας ἡ Διεθνῆς Διάσκεψις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Θέματα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐπρόκειτο κατ' αὐτὴν νὰ συζητηθοῦν. Τὴν 'Ελλάδα εἶχεν ἀποφασισθή ἀπὸ τὴν Κυβέρνησην νὰ ἐκπροσωποῦν δύο νομικοί, γνωστοί διὰ τὴν εἰδικὴν ἐπιστημονικὴν των κατάρτων, οἱ ἀρμόδιοι πολιτικοί πιστεύομεν, οἱ κ. κ. Κυρ. Σπλιτούπολος, ὑψηλητής τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης καὶ Φωκίων Ποταμίων. Ας σημειωθῇ, ὅτι δ. κ. Κ. Σπηλιόπουλος παρέστη εἰς τὴν προηγούμενης εἰς τὴν Νεάπολιν συνελεύσαντα διάσκεψιν. Οἱ δύο

μηνιν δηλαδὴ τὸν καχεκτικὸν δημιόσιον πραϋπολογισμὸν μας.

Τὴν τελευταίαν δημοσίευσην ἐνεφανίσθη ἀξιῶν τὴν μετάδεσιν τοῦ εἰς τὰς Βρυξέλλας — ταξιδίου γάρ ἀναψυχῆς — ὁ καθηγητής κ. Μαριδάκης καὶ καὶ ἡ ἀξιῶσις του αὐτῆς ἐγένετο δεκτὴ ἀπὸ τὸν κ. Κρασαδάκην. 'Ηγονθή ἀπὸ τὸν κ. Υπουργὸν τὸ γεγονός, ὅτι θὰ ἐκάλειτο τὸ Δημόσιον πάλιον πληρώσατη τὸν τοῦ καθηγητή παρεδέθη.

Τὸν κ. Μαριδάκην προέβαλεν ἀκόμη τὴν ἀξιωσιν τῆς μη συμμετοχῆς τοῦ κ. Κ. Σπλιτούπολου εἰς τὴν ἀντιπροσωπειαν, ἀλλὰ καὶ ὁ κ. Φ. Ποταμίανδος δὲν ἐδέχθη νὰ συμμετάσχῃ, ἀν καὶ παρεκληθη, διότι δικαίωσις ἐπιστευεν, ὅτι πληρεστέρα θὰ ἔτοι πὲ κατηγορητής τῆς 'Ελλάδος διὰ τὰς συμμετοχῆς τοῦ κ. Σπλιτούπολου.

Τὸν κ. Μαριδάκην προέβαλεν ἀκόμη τὴν ἀξιωσιν τῆς μη συμμετοχῆς τοῦ κ. Κ. Σπλιτούπολου εἰς τὴν ἀντιπροσωπειαν, ἀλλὰ καὶ ὁ κ. Φ. Ποταμίανδος δὲν ἐδέχθη νὰ συμμετάσχῃ, ἀν καὶ παρεκληθη, διότι δικαίωσις ἐπιστευεν, ὅτι πληρεστέρα θὰ ἔτοι πὲ κατηγορητής τῆς 'Ελλάδος διὰ τὰς συμμετοχῆς τοῦ κ. Σπλιτούπολου.

Χαρακτηρίζει ἐπαρκῶς καὶ τὸ ἐπεισόδιον αὐτὸ πῶς πέκπονται, πῶς ἐνεργοῦν καὶ πῶς προσποτίζουν οἱ θηραμένοι μεταρχεῖσαν τὸν προσεχῶν διαδέλλονται.

Τὴν 11ην Μαΐου ἔτερμάτισε τὰς ἐργασίας της ἡ Διεθνῆς Διάσκεψις τῶν Βρυξέλλων. Αἱ διαρκεσίασι εἶπι ὄκτα ἡμέρας συζητήσεις κατέληξαν εἰς τὴν ὑπογραφὴν τριών συμβάσεων: 'Η πρώτη ἀναψέρεται ἐπὶ τῆς ἀστικῆς εὐθυνῆς κατὰ τὰς συγκρούσεις, ἡ δευτέρα ἐπὶ τῆς ποινικῆς εὐθυνῆς κατὰ τὰς περιπτώσεις συγκρούσεων καὶ η τρίτη ἐπὶ τῆς συντηρητικῆς κατασχέσεως τῶν πλοίων. Τὴς Διασκέψεως προήδευσεν ὁ κ. M. Liller, Βέλγος γερουσιαστής, ἀλλοτε ὑπουργός τῆς Δικαιοσύνης. Δέκα χώραι ὑπέργραψαν ἡδη διὰ τῶν ἔσουσιοδοτημένων ἀντιπροσώπων τῶν τὰς συμβάσεις: 'Η Γερμανία, τὸ Βέλγιον, η Βραζιλία, η Δανία, η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία, η 'Ελλάς, η Ιταλία, τὸ Μονακό καὶ η Γιουγκοσλαβία.

Τριάκοντα τρεῖς ἐν δύο χώραις εἶδεν οἱ παρόντες τὴν Διάσκεψιν. Πολλοὶ δημάρτινοι παρέστησαν στάσης πολλοί. Τὴς Διασκέψεως προήδευσεν ὁ κ. Μ. Liller, Βέλγος γερουσιαστής, ἀλλοτε ὑπουργός τῆς Δικαιοσύνης. Δέκα χώραι ὑπέργραψαν ἡδη διὰ τῶν ἔσουσιοδοτημένων τῶν τέσσερας συμμετοχῶν παρά τὴν Διεθνῆ Διάσκεψις.

Τὸν πρώτην πολλῶν αὐτῶν δραγανισμῶν, τῶν σκοπῶν των καὶ τῶν μεχρι τοῦ οὐδετερότερουν, καὶ επὶ τῶν πολλῶν ἐπίστημασιν διεθνῶν συμβάσεων ὁ κ. Χανίδης ἀνέλαβε νὰ ἐνημερώσῃ ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τοὺς ἐνδιαφερομένους ναυτιλιαστούς μας κυκλους καὶ γενικώτερον τὴν πολιτείαν.

Τὸν πρώτην πολλῶν αὐτῶν δραγανισμῶν, τῶν σκοπῶν των καὶ τῶν μεχρι τοῦ οὐδετερότερουν, καὶ επὶ τῶν πολλῶν ἐπίστημασιν διεθνῶν συμβάσεων ὁ κ. Χανίδης ἀνέλαβε νὰ ἐνημερώσῃ ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ τοὺς ἐνδιαφερομένους ναυτιλιαστούς μας κυκλους καὶ γενικώτερον τὴν πολιτείαν.

Εἰς τὴν μικράν πηγαίνει τὸ Βιβλίον τοῦ κ. Χανίδη είνε ἀπαραίτητον.

Τὰ χάλια μας

Ἐλάδομεν τὴν κάτωθι ἑπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν μου φορτηγὸν «Ροδόπη» ἡγκυροβόλησε τὴν 19ην Μαΐου καὶ περὶ ὥραν 10.30^η κυττερίνην ἔξωθι τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, ἐν ἀναμονή τῆς πρωίας διὰ νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα. Κατ' ἕκεινην τὴν στιγμήν, συνεπεια δηλητηρίασεων, ἀπλέσατε τὰς αἰσθήσεις μου. Οἱ ἀξιωματικοὶ καὶ οἱ ἀνδρες τοῦ πληρώματός μου μοὶ παρέσχουν προχειρίας, οἵτινες τὴν ηδύνατον ἀργίαν, ἐπειδὴ δὲ είχον ἀμεσον ἀνάγκην ιστορίκης Βοηθείας, ἐκάλεσαν διὰ σημάτων Μόρας καὶ διὰ συριγμῶν τὸν ἐπί τοῦ λιμενοδραχίονος Σταθμόν. 'Η υπερεστία τοῦ ἐν λόγῳ Σταθμοῦ ἀπήντησε τοῖς εἰσιτούσιοι λιμενικοίς οἱ δημόσιοι περιστρόφοι τοῦ Ιατρού, διὰ δὲν διαυτοκατεύειν Ιατρούς εἰς τὸν πλοιού τοῦ προσκόμειον τὸν ηδύνατον τῆς Αργοπότρεπτης, διὰ τὴν μεταρχεῖσαν εἰς τὸν πλοιού πρὸ τοῦ μεσονύκτιου δρογάνων τῆς πλοηγῆς ὑπέρρεσίας καὶ τῆς λιμενικῆς ἀργῆς, ἀττινα καὶ διεπιστωσαν τὸ κρίσιμον τῆς καταστάσεως μου. Χάρις εἰς νέαν ἐπέμβασιν τῶν ἐν λόγῳ δρυγάνων, ἐδέησε νὰ φθάσῃ ἡ Ιατρὸς περὶ ὥραν 2.30^η.

"SUD-ATLANTICA,"

SHIPCHANDLERS—IMPORTERS—EXPORTERS

PARTNERS: GEORGE L. PAIDAS, CONSTANTINO PAPAPETROPOULOS.

OFFICE: Esmeralda 155, Buenos Aires, R. Argentina.

CABLES: "AMSDUD" BAIRÉS.

"Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν εἰς τοὺς 'Ελληνικοὺς Ναυτικοὺς κυκλους τὴν έδρασιν τοῦ Γραφείου μας εἰς τὴν πόλιν τοῦ BUENOS AIRES.

'Ο οἰκος μας ἔγγυαται τὴν μᾶλλον ικανοποιητικὴν ἐκπρητήσιν εἰς τροφοδοσίας καὶ εἰδὴ Καταστρώματος καὶ Μηχανῆς 'Ελληνικῶν καὶ ξενικῶν πλοίων.

Εἰμεθα ἀρτίσ θιωργανωμένοι δι' ἀνάληψιν Πρακτορεύσεως καὶ φορτεκφορτώσεως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΣΙΤΟΦΟΡΤΙΟΝ

ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Κατά την πρό ήμερων γενομένην συζήτησιν είς τὴν Βουλὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τοῦ ἄρτου ὁ Βουλευτὴς κ. Γ. Ράλλης ἀνέφερε μεταξύ ἄλλων, διτὸς τὸ κόστος τοῦ σίτου ἐπιβαρύνεται καὶ μὲν ἔξοδα μεταφορᾶς ἔχει ἡ Αμερικῆς ὑπερβολικά. Εἰς ἀπάντησιν τῶν ὅσων ὑπεστήριξεν ὁ κ. Ράλλης, ή κ. Ε. Ἀτμοπλοικῶν Γραμμῶν ἡ «Ἐλληνική» ἀπέστειλε πρὸς αὐτὸν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, εἰς τὴν ὥσποιν διεξοδικῶς ἀναπτύσσονται αἱ ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τῆς ὅλης ὑποθέσεως.

Ἄξιότιμε Κύριε,

Κατάπληκτοι ἀνεγνώσαμεν εἰς τὰς πρωτίνας ἐφομερίδας «ΕΘΝΙΚΟΣ ΚΗΡΥΞ», «ΒΗΜΑ», «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» καὶ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ», τὴν ὑμέτερον ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Ἐλλήνων δῆλωσιν:

«Ἄφοι διλήσατε κ. Υπουργὲ διὰ τὸ ζητήμα τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ ἄρτου, σᾶς ἀναφέρω μίαν ἐπιβάρυνσιν, ὑπὲρ ἐνὸς προσώπου, τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ἀνερχομένη εἰς τὸ ποσὸν τῶν 500.000 δολαρίων. Ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτὴ δικαιολογούμενὴ ὡς ἔξοδα μεταφορᾶς εἰσπράττεται παρὰ τοῦτο ὅση λόγου καὶ αἵτις εἰς βάρος τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. Νομίζω, διτὸς κατὰ πρώτον λόγον, πρέπει νὰ καταργηθῇ ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτῆς.»

Ἐνεὶς λυτῆρον διότι ἐθεωρήσατε σκόπιμον νὰ ἀνακοινώσητε εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ἀντιπροσωπείαν στοιχεῖα, ἀτίνα, ὃ σφαλὼς ἐκ κακῆς προθέσεως εἰς τὸ ζητήμα τοῦ ὑπάρχειν. Πιστεύομεν, διτὸς ὅτι θὰ ἔρθει νὰ ζητήσητε στοιχεῖα ἀπὸ τὰ ἀρμόδια Ὅπουργεια, ὡς τὸ «Ὕπουργειον Ἐμπορίου» καὶ τὸ «Ὕπουργειον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», ὅπότε εἰμένα βέβαιοι θὰ ἐσχηματίζατε τελείως διάφορον γνώμην ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτοφορτίων.

Ἐάν ηθελατε ὑπόβαλλην εἰς τὸν κόπον τοῦτον, θὰ σᾶς ἐπληροφόρουν, ἀξιότιμε Κύριε Βουλευτά, διτὸς ὑπάρχουν δύο τρόποι μεταφορᾶς τῶν σιτοφορτίων εἰς τὴν Ἐλλάδα, ήτοι εἰτε δι' διλῆκης ναυλώσεως ποντοπόρου σκάφους, εἴτε διὰ τηματικῶν φορτώσεων εἰς τὴν ἀποτέλεσμαν διαφόρων ἑταῖριν τηματικῶν γραμμῶν.

Σᾶς δηλούμεν κατὰ τὸν πλέον κατηγορηματικὸν τρόπον, διτὸς οὐ μεταφορᾶς σιτοφορτίων ὑπὸ σκάφων τῶν τηματικῶν γραμμῶν, τόσον εἰς τὸ παρελθόν δοσον τὴν σημερινήν, εἰς τὸν σημερινόν, εἰς τὸν σημερινόν, δὲ σημερινὸν αὐτὴ κοστίζει εἰς τὸ Ελληνικὸν Δημόσιον, τοὺλάχιστον κατὰ \$ 1.— ἔως 1.25 χαμηλότερον τῆς διὰ τοῦ ποντοπόρου σκάφους μεταφορᾶς.

Οι ναύλοι τῶν τηματικῶν γραμμῶν καθορίζονται ἀπὸ τὰς Conferences εἰς δικαὶον μετέχει, αἰσθανόμεθα δὲ ἐθνικὸν ὑπερφόρειαν, διότι τὴν περιστάσιαν, ὡς καὶ σημερινὸν, συνετέλεσαμεν καὶ συντελούμεν διὰ τῆς συμμετοχῆς μας εἰς τὰ ταῦτα εἰς τὴν διατήρησιν τῶν ναύλων εἰς λογικὰ ἐπίπεδα, ἀποκρύπτοντες τὰς ἔκαστοτε τάσεις τῶν λοιπῶν ἑταῖρων.

Ο «Ἐξοχώτατος» Ὅπουργος Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κρασαδάκης, ὡς καὶ οἱ προκάτοχοι αὐτοῦ συνάδελφοι του κ. κ. Κιζάνης, Κωστόπουλος, Κάντζας καὶ Μαλαμίδας, θὰ ήδηντο νὰ σᾶς διασεβενώσουν, διτὸς εἰς πλειστά δοσας περιπτώσεις, ἐπέτυχον σημαντικὰς μειώσεις ναύλων, κατόπιν αἰτήσεως, ἥτις ὑπεβλήθη τῇ ὑποδείξει των εἰς τὰς Conferences ἐκ μέρους τῆς Ὀυασιγκτῶν Ελληνικῆς Βασιλικῆς Πρεσβείας. Τὰς τοιαύτας μειώσεις, ούσα μέλος τῆς Conference, ὑπεοτήριζε πάντοτε η ἡμετέρα ἑταῖρα.

Ἁδιαιτέρως δέον νὰ τοινοθῇ, ἀξιότιμε Κύριε Βουλευτά, διτὸς αἱ Ελληνικαὶ Τακτικαὶ Γραμμαὶ εἰς τὰς κομιζομένων ἔφοδίων εἰς τὸν προορισμόν, κατὰ 75% εἰς εἰς συνάλλαγμα καὶ 25% εἰς δραχμάς, πράγμα τὸ ὅποιον ἀποτελεῖ μιαν σοφαρὰν ἔξοικονόμησιν συναλλάγματος, ἥτις εἶχε καὶ ἔχει ὡς ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν εἰσαγωγὴν περισσοτέρων ἀγαθῶν εἰς Ἑλλάδα διὰ τοῦ ούτω ἔξοικονομένου ὡς εἴρηται ἔξ 25% ποσοστοῦ συναλλάγματος. Ἀντιθέτως τὰ ποντοπόρα σκάφη, ἀτίνα μεταφέρουν σιτοφορτία εἰς Ἑλλάδα, εἰσπράττουν τὸ σύνιον τοῦ ναύλου των εἰς συναλλαγματικά Νέας Υόρκης.

Τέλος, εἴσιον σημαντικὸν εἶναι τὸ γεγονός, διτὸς ἀπεδέχθησαν τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν κομιζομένων διὰ τῶν ἀποτέλεσμαν μας σιτοφορτίων καὶ εἰς δευτέρον Ἐλληνικὸν λιμένα, ἀνευ εἰσπράξεως ἐπιναύλου, τοῦτο δὲ ἀποφέρει καὶ νέαν σημαντικῶτατην οἰκονομίαν ἐπὶ τοῦ τελικοῦ κόστους τοῦ ἄρτου τοῦ Ἐλληνικοῦ λαοῦ.

὾ς ηδη ἀνέφεραμεν, οἱ ἔφαρμοδόμενοι παρ' ἡμῶν ναύλοι εἰνεὶς χομπότεροι τῶν ναύλων τῶν ποντοπόρων σκαφῶν, ἔστω δὲ ὡς παράδειγμα δὲ ἔχατας προκρινούμενος διαγωνισμός παρὰ τῆς Ὀυασιγκτῶν Βασιλικῆς Πρεσβείας, ἀπὸ συμφώνου, Βεδαίως, μετὰ τῆς Διοικήσεως Ἐξωτερικοῦ Ἐμπορίου καὶ τοῦ United State Department of Agriculture,

κατὰ τὸν ὄποιον δέν προσεφέρθη εἰμὴ ἐν μόνον ὑπὸ Αμερικανικὴν σημαντικόν ποντοπόρον σκάφος, μὲν ναύλον ὅμως ὑψηλότερον κατὰ \$ 1.— τοῦ παρ' ἡμῶν ἔφαρμοδομένου.

Ἐκείνοι διότε ἐπιθυμοῦμεν νὰ τονίσωμεν δῆλως ιδιαιτέρως εῖναι τὸ γεγονός, διτὸ εἰς στιγματικῶν ὑπερβαρύνσεων στοὺς εἰς Ἐλλάδα, τὰ ποντοπόρα σκάφη ἔξηφανίσθησαν, τραπέντα εἰς ἄλλους ἐπικερδεστέρους τομεῖς τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ἐνῷ δὲ ἡ ἡμετέρα ἐταῖρισ, κατόπιν ἐκκλήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ὅπουργειον Γεωργίας καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Ὀυασιγκτῶν Πρεσβείας, ἀπέδεχθη ὅπως μεταθίσασθε εἰς ἄλλας ἀτμοπλοϊκὰς ἐταῖρισις φορτία Γενικῶν Ἐμπορευμάτων, ἵνα οὕτω καταστῇ δύναται ἡ μεταφορὰ μεγαλεπέρων ποσοτήτων στοὺς εἰς Ἐλλάδα πρὸς ἔγκαιρον ἀρτοδότησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ λαοῦ. Τοῦτο συνέδη κατὰ τὸν Ιανουάριον 1951, δέν ἀμφιβόλωμεν δὲ διότι καὶ ὑμές Κύριε Βουλευτά θὰ διεμαρτύρεσθε τότε, διότι δὲ πληθυσμός εἰς ὥρισμένας περιφερείας τῆς Πατρίδος μας, λόγῳ τῶν προεκτεθέντων ἡ ἄλλων αἰτίων ἄγνωστων εἰς ἡμᾶς, εἶχε παραμείνη ἀνέντο.

Ἀνακεφαλαιοῦντες τὰ ἀνωτέρω, θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ συνοφίσωμεν ὡς κατώθι τὰ ὄφελη ἀτίνα προκύπτουν ἐκ τῆς ὑπάρχειας τῶν Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν, ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου καὶ ἐν γένει τοῦ Ἐλληνικοῦ Λαοῦ.

1) Εύρυθμος διὰ τῶν τηματικῶν φορτώσεων ἀνεφοδιασμὸς διὰ στοὺς τῆς Πατρίδος μας, μὲν ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν ἀποφυγὴν συμφορήσεως τῶν ἀποθηκῶν, ἀποφευγούμενης ὁρτῶν τῆς ἀνάγκης ναυλώσεως πλοίων ἀποθηκῶν, πράγμα διότε σημαντικῶς θὰ ἐπεβάρυνε τὸ Δημόσιον.

2) Καταβολὴ χαμηλοτέρων ναύλων, ὡς τούτο ἀπεδείχθη κατὰ τὸν διενεργηθέντα ἔσχατόν εἰς ἡμερικανικὸν, διότε καὶ δὲν προσεφέρθη εἰμὶ μόνον ὑπὸ Αμερικανικὴν σημαντικὸν ποντοπόρον σκάφος, μὲν γαλλικόν.

3) Καταβολὴ τῶν ναύλων εἰς τὸν προορισμὸν κατὰ ποσοστὸν 25% εἰς δραχμάς, μὲν ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικωτάτην ἔξοικονόμησιν συναλλάγματος καὶ διὸ σήμερον, δταν τόση μέριμνα λαμβάνεται διὰ ἔξοικονόμησιν ἑστῶ τοῦ δολαρίου.

4) Ἀποδοχὴ ἐκφορτώσεων καὶ εἰς δεύτερον Ἐλληνικὸν λιμένα, ἀνευ καταβολῆς ἐπιναύλου, ἀποφευγούμενης οὕτω τῆς σιτοφορτίων.

5) Ὁπερ ἐνέχει μεγάλην σημασίαν, αἱ Ἐλληνικαὶ Τακτικαὶ Γραμμαὶ ἀποτελοῦν τὰ ἀπέιδοραν κατὰ τὸν ὑψηλότατον οἰκονομούμενην τέλον τῶν ἔργων τηματικῶν γραμμῶν, ἐν συνεργασίᾳ δὲ μετά τῶν ἀρμόδιων Ὅπουργειών, ἐν συνεργασίᾳ δὲ μετά τῶν ἀρμόδιων Ὅπουργειών επιτυχανούσι σοφαρὰ μειώσεις εἰπὲ τῶν ναύλων.

Ἡ ἐνταῦθα Ἀμερικανικὴ Ἀποστολὴ διὰ τοῦ τότε Ἀρχηγοῦ τῆς Κ. Ι. Νικεψ, ἀπῆμυνε τὸ ὅπο 8 Ιουλίου 1949 ἔγγραφον, ἀντίγραφον τοῦ ὅποιον ἐσωκλείσιμεν, πρὸ τοῦ τότε Ὅπουργον Συντονισμού, Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Σ. Στεφανούπολον, Δ. Χέλμπιν καὶ Μαρινάκην, διὰ τοῦ ὅποιον ἀναγνωρίζει κατὰ τὸπον κατηγορηματικόν, διότι αἱ Ἐλληνικαὶ Τακτικαὶ Γραμμαὶ προσφέρουν σημαντικὰς εἰς τὴν ὘προρεσίας εἰς τὴν ὘ικονικὸν Οἰκονομιαν τῆς Πατρίδος μας, πολλάκις δὲ ὑπὸ διδίαν αὐτῶν τηματικάς γραμμάς, ἥτις εἶχε ὡς ἀμεσον ἀποτέλεσμα τὴν εἰσαγωγὴν περισσοτέρων ἀγαθῶν εἰς Ἑλλάδα διὰ τοῦ τόπου τοῦ ούτω ἔξοικονομένου ὡς εἴρηται ἔξ 25% ποσοστοῦ συναλλαγματος. Τὴν προσπάθειαν δημιουργίας τῶν Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν ἐνεκπινέσατε πρῶτος δὲ ἡ ἡμετέρα ἐταῖρια ἔχυπετετούσα τὰς τρεῖς κάτωθι τηματικές γραμμάς.

1) Τουρκίας καὶ τάναπαλιν.

2) Μεταξὺ λιμένων Κόπου Μεσικοῦ, Ἰταλίας, Ἐλλάδος, Τουρκίας καὶ τάναπαλιν, καὶ

3) Μεταξὺ λιμένων Ἀγγλίας, Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης, Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας, κατωρθωσεις νὰ ἐπιβιλθῇ διεθνῶς, χωρὶς καμμίαν βοήθειαν, χάρις ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον εἰς τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν κατὰ ἀπόλυτον ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ένας τηματικάς γραμμάς, αἱ διοίσαι ποικιλοτρόπων ἐνισχύονται παρὰ τῶν οἰκείων Κυβερνήσεων, εἰς πλειστάς δὲ περιπτώσεις ἐπιχωριγούνται.

Ἡμεῖς δὲν ζητοῦμεν ἐπιχορήγησιν, ἀξιούμενην δῆλως νὰ ἔχωμεν τὴν συμπαράστασιν παντὸς Ἐλληνος, πολλῶν μᾶλλον δὲ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ Ἐλληνικοῦ Λαοῦ, οἰτινες, ὑψώντες φωνὴν εἰς τὸ Ἐλληνικὸν Κοινοβούλιον, δὲ δημιουντο τὰ μεγιστα νὰ ἔχουπρετησουν τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ἐλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ εἰδικότερων τῶν Ἐλληνικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν. Συγκεκριμένως δὲ δημιουντο νὰ καταδικάσουν τὴν διάκρισιν σημασίας, ἥτις ἔφαρμοδεται ὑπὸ τῶν ένων Κυβερνήσεων εἰς βάρος τοῦ Ελληνικοῦ σκάφους.

Ἐστω παράδειγμα ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνήσεις, ἥτις ἀγόραζει σταφίδας καὶ καπνά ὑπὸ τὸν δρόν FOB, ἀκολούθως δὲ ἀναθέτει τὰς σχετικὰς μεταφορὰς εἰς σκάφη τῶν Ἀγγλικῶν Τακτικῶν Γραμμῶν ἐλλειψει δὲ τούτων εἰς Νορθηγικά τοιαῦτα. Οὕτω ἀπὸ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ ἐντεῦθεν ἡγοράθησαν ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως περίπου 400.000 τόννοι σταφίδας, ὡς καὶ περίπου 50.000 τόννοι καπνῶν ἐπὶ Τουρκίας καὶ

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

SUEZ

P.O.B. 1

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS

AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

Έλλαδος, αι μεταφοραι των όποιων, ώς προσανεφέρομεν, άνετέθησαν εις Αγγλικά σκάφη.

Είς γενομένην έπερπασιν, κατόπιν τῆς διαπιστώσεως, διτείς εις τὰ Αγγλικά σκάφη κατεβλήθησαν υψηλότεροι ναύλοι διά τὰς ώς άνω μεταφοράς, ο ὄμοδιος ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν "Αγγλος", Υπουργός έδήλωσεν ἐν τῇ Βουλῇ τῶν Κοινοτήτων, διτείς απότελει θέντικον καθήκον τὸν ύποστηριξις τῶν Αγγλικών Τακτικῶν Γραμμῶν.

Ἐδέσμενον ἐν πλάτει ὑπὲρ ὅψιν υἱών, "Αξιότιμε Κύριε Βουλευτά, τὸ δόλον θέμα τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτοφορτίων, θέλουμεν δὲ νὰ πιστεύωμεν, διτείς θὰ θελήστη, ἀπόδιδομεν δικαιούσῃν πρὸς μίαν θέντικήν προσπάθειαν, νὰ ἀνασκευάστη τὴν δήλωσίν σας, διτείς δῆλος ή ἐπιβάρυνσις τοῦ δρυτοῦ φέρεται καὶ εἰς τὴν υπέρ ἑνὸς προσώπου, τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, ἐπιβάρυνσιν τοῦ Δημοσίου διὰ \$ 500.000," πράγμα διπερ, ώς δῆλος θὰ ἔχητε πεισθή ἐκ τῶν προεκτεθέντων, εἰνε τελείως άνακριδές καὶ ἀντόπτατον.

Εὐχαριστούντες ἐτῶν προτέρων,

Διατελούμεν μετὰ τιμῆς
Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ
Ι. Ο. ΣΙΖΜΑΝΟΓΛΟΥ
Διευθύνων Σύμβουλος

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μὲ τὸ ζήτημα τῶν ναύλων τῶν σιτοφορτίων ἡ σχολήθημεν ἡδη εἰς προηγούμενα σημειώματα. Θὰ μας ἐπιτραπῇ, ἐν συνεχείᾳ, νὰ διευκρινήσωμεν ωσισμένα ἀκόμη σημεῖα τῆς ὁχι ἀστιμάντου αυτῆς ὑποθέσεως. Η συζήτησις, ἀλλως τε, ἐγενικεύσῃ καὶ ἐλάχιστα εἶνε, ώς φαίνεται, ἐνημερωμένοι εἰτε τοῦ θέματος αὐτοὶ οὐτοὶ οι κρατικοὶ ὄμοδιοι. Κατόπιν οώμας ἡ Κυβέρνησης ἐκ τῶν πραγμάτων θὰ ὑποχρεωθῇ, νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ζήτημα τῶν ναύλων καὶ τῶν ἐκφορτωτικῶν, μὲ τους ὅποιους ἐπιβάρυνεται ὡς Ἀμερικής κομιζόμενος σίτος. Διτείς ἔνας τόπον πτωχῶν, μὲ ἔξηρωμενην τὴν οἰκονομίαν του, ἀποζάντα ἀπὸ τὴν βοηθείαν τῶν ζένων, καθι οἰκονομία δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβαλλεται καὶ μάλιστα εἰς τὸ κόστος τοῦ ἀστοῦ.

Βασικοὶ προϋπόθεσις τῆς οἰκονομίας εἰς τοὺς ναύλους τῶν σιτοφορτίων είναι ἡ ἀπόδοσις τῆς πλήρους ἐλεύθερίας εἰς τὴν Ελληνικὴν Κυβέρνησιν, ὅπως χειρὶς εται τὸ ζήτημα τῆς μεταφορᾶς τῶν σιτοφορτίων κατὰ τὸν ἔκστοτε συμφερόντερον τόπον. Τῷρα π.χ., ὅπως καὶ κατὰ τὴν περίοδον 1949 καὶ 1950, οι ναύλοι τῶν «τράμπτες» εἶνε χαμηλότεροι ἔναντι τῶν πλοίων γραμμῶν. Πέρυσι συνεδίσειν τὸ ἀντίθετο.

Θὰ μάς προβλῆμη συνεπως τὸ ἐρώτημα: Ποια τὰ προβαλλόμενα ἐμπόδια διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Κυβέρνησης τὴν ἐλεύθεριαν αὐτῆν; Διατί δεν ναύλωνται φορτηγά «τράμπτες» καὶ μάλιστα Ἑλληνικά, ἀφοῦ ναύλοι δι τούτων αὐτά εἶνε χαμηλότερος; Η ἀπάντησις συνοψίζεται εἰς τὰ ἔξης: Πρῶτον, Η προστασία του Αμερικανικού πλοίου ἐπιβαλλει τὴν προνομιακὴν συμμετοχὴν του κατὰ 50% εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν ἔφοδων τῆς Αμερικανικῆς βοηθείας. Μεταξὺ τῶν ἔφοδων καὶ τὰ σιτηρά. Τὸ Αμερικανικὸν ὄμως πλοίον εχει ὑψηλὰ ἔξοδα κινήσεως τριπλάσια τοῦ Αγγλικοῦ καὶ ζητεῖ ναύλους ἀκριβούς διὰ νὰ καλυψῃ τὰς ηὔημένιας δαπανας του και να κερδίσῃ. Μὲ τὸν ναύλον αὐτὸν τοῦ Αμερικανικού σκάφους χρέωνεται καὶ ἡ πτωχὴ Ἐλλάς.

Δεύτερον. Διὰ τὰ ὑπόλοιπα 50% τῶν σιτοφορτίων θὰ πρέπει, κατὰ τὸν ισχυόντων κανονισμὸν τῆς E.C.A., νὰ ναύλωθῇ πλοίον φέρον τὴν σημαίαν χώρας ἀνηκουστῆς εἰς τὸ σχεδίον Μάρσαλ, ἀποκλεισμένου του πλοίου, τοῦ ἀνίκνετον εἰς τὴν χώραν διὰ τὴν ὅποιαν προορίζεται τὸ φορτίον. Τὸ Ελληνικὸν δηλαδὴ «τράμπτε» δὲν ἡμπορεῖ νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν μεταφορᾶς τῶν πρὸς τὴν Ελλάδα σιτοφορτίων, ὅπως καὶ τὸ Ελληνικῆς ιδιοκτησίας Παναματικόν, διότι αὐτὸν δὲν ἀνηκει εἰς χώραν τοῦ σχεδίου Μάρσαλ. Εξαιρείται μόνον τοῦ κανόνης αυτοῦ τὸ πλοίον γραμμῶν, διὰ τὸ ὄποιον ἐπιτρέπεται νὰ παραδομάνη μεριδίας φορτίων διὰ τὴν χώραν εἰς ἡν ἀνήκει, ἀφοῦ βέβαια διαφυλαχθῇ τὸ προνομιακὸν προσοττόν διὰ τὸ Αμερικανικό λάινε.

Ἀποτελεσμα: Τὰ δι τὸ Ελλάδα σιτοφορτία κατέστησαν διὰ τὸ σύνολον καὶ ὁχι πλέον διὰ τὰ 50%, κτήμα του Αμερικανικού πλοίου καὶ τοῦ φορτηγού γραμμῶν, τοῦ ἀκριβοῦ ὄμως εἰς τοὺς ναύλους, λόγω τοῦ γαλολογίου της «Κομφεράνς», τοῦ τραστ δηλαδή, εἰς ἡν τοῦτο ἀνήκει. Διὰ τὸ μονοπάλιον αὐτὸν δὲν είνε, βέβαια, ὑπεύθυνος ἡ «Ελληνική», ἀλλὰ τὸ ιδιόκιν μας Κράτος, ὅπερ ποτὲ δὲν ἀντεμετώπισεν ἀποφασιστικῶς τὸ ζήτημα.

Οὕτω ὁ συναγωνισμός, ἡ ἐλεύθερα λειτουργία τοῦ νόμου τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητησεως αποκλείεται καὶ διὰ τὰ Ελληνικά εἰς χώρα φορτία ἔξ Αμερικῆς. Τὰ ξένα φορτηγά «τράμπτες» τὰ Αγγλικά, τα Νορβηγικά καὶ τὰ Ιταλικά, που δὲ ἡδυνατον νὰ ἀναλαβουν μίαν πρὸς τὰ ἔδω ναύλωσιν, δεν είνε τόσον πολλά, ἀπασχολούνται δὲ κυρίως εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν ιδίων των χωρῶν. Κατὰ τὰ τελευταία ἔτη ξένα φορτηγά, πλὴν τινῶν Ιταλικῶν, δεν ἔχεταινα τὰ ταξιδιά των μεχρι τῶν Ελληνικῶν λιμένων.

Καὶ οὕτω ἡ Ελλάς είσταγουσα ἐπησίως ἔξ Αμερικῆς περὶ τὰς 500 χιλιάδες τόννων κατὰ μέσον ὄρον σιτηρῶν καὶ ἀλευρων καταβάλλει ναύλον διὰ τὰς μεταφορᾶς των ἀκριβώτερων κατὰ 2 καὶ 3 δολάρια τὸν τόννον. Οταν μάλιστα οι ναύλοι τῆς ἐλεύθερας ναυλαγορᾶς εἶνε χαμηλοί, ὅπως τώρα καὶ κατὰ τὸ ἔτη 1948, 1949 καὶ 1950, η διαφορά είναι μεγαλύτερη. Δὲν είναι ἀστηματος, πιστεύομεν, ὑπόθεσις, χωρίς νὰ συνυπολογισθούν καὶ τὰ ἀκριβά ἐκφορτωτικά, του Πειραιῶς, τὰ ἀκριβώτερα ἔναντι οισουδήποτε ἀλλού σημαντικούς μεσογειακού λιμένων, πορά τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέτου διοισεδαιώσεις τοῦ κ. Μπουζάνη καὶ τῶν σὺν αὐτῷ.

Ἄς ίδωμεν τώρα τὶ γίνεται ἀλλοῦ καὶ πῶς ἡ Ελλάς θὰ ἡδυνατο νὰ παύσῃ καταβάλλουσα τὴν ἐπιβάρυνσιν αὐτήν, τὴν ἀδικιαλόγητον. Εἰς τὰς ἀλλας χωρας τοῦ σχεδίου — δόσι πλέον είνε εἰς καλυψάνταν οἰκονομική κατάστασιν ἀπὸ την ἡμάς — τὸ μὲν 50% τῶν εἰς χώρα φορτίων βοηθείας μεταφέρονται ἀπὸ τα ἀμερικανικά πλοία, διὰ τὰ λοιπὰ 50% ἀπασχολούν κυρίως τὰ ιδικά των «τράμπτες» σκάφη, ἐφόσον ὑπάρχουν διαθέσιμα ἡ ἀναζητοῦν τὴν ἀναγκαιουσαν χωρητικότητα εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγοράν. Η Αγγλία δὲν ἔχει πλέον τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ ὄρου τῶν 50 + 50, διὰ τὴν Νορβηγίαν ἔγινε σιωπηρά ἡ ἔξαρτεσις τῆς ὑποχρέωσεως αὐτής, η Ιταλία φωράται συχνὰ ἀγνούσουσα τὸν ὄρον καὶ μόνη ἡ Γαλλία, διότι δὲν ἔχει ἐπωρητές ιδικούν της τονάλη, ἀπασχολεῖ τὸ ἀμερικανικὸν φορτηγὸν διὰ τὰ σιτηρά καὶ τοὺς γαιανθωτας. Οταν δημοσί εἰ ἐν λόγῳ χωρας ἀπασχολούν διὰ τὰς ἔξ Αμερικῆς μεταφορᾶς τῶν ἔφοδων τὰ θεντικά των πλοίων καταβάλλουν ἐκ τοῦ ιδιου συναλλαγματικού ἀποθέματος τοὺς ναύλους. Αἱ ἀμερικανικαὶ πιστωτικές

συνέφερεν ιδικά της φορτηγὰ εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγοράν διὰ ἐπληρωμῶν τὸν ναύλον η Τράπεζα τῆς Ελλάδος, δὲν διὰ ἐπεδαρύνετο ὁ λογαριασμὸς τῶν ἀμερικανικῶν πιστωτικῶν της καὶ θὰ ἀπολλάσσετο τῆς πληρωμῆς τοῦ υπερπλέον ναύλου εἰς τὰ «λάινερς» καὶ τὰ ἀμερικανικά φορτηγά, διταν αὐτὰ ζητοῦν ναύλου μεγαλύτερον.

Εἰς μίαν ἀκόμη ἀλλην ἐνέργειαν διὰ ἐποδή η Ελληνικὴ Κυβέρνησις. Θὰ ἀπηνθυνετο πρὸς τὴν Οὐασιγκτώνα καὶ διὰ κατεβεικεν τὴν ἀδικιαλόγητον ἐπιβάρυνσιν τῆς τιμῆς τοῦ σίτου μὲ ναύλους υπερβολικούς. Θὰ ἔχηται τὴν ἐξαιρεσίν των ἐλληνικῶν φορτίων τῆς υποχρέωσεως τοῦ δόσου 50 + 50 η τούλακιστον την μείσων τοῦ ποστού αὐτοῦ. Διὰ τὴν Νορβηγίαν τὸ αἴτημα αὐτὸν σιωπηρώς ἔγενετο δεκτόν. Εάν, ὅπως πιστεύομεν, οι δίσα δαπανῶνται διὰ την οἰκονομική τῆς Ελλάδος ἀποκατάστασιν, ἀναγνωρίσουν τὸ δίκαιον του ἀνωτέρω αἰτήματος, διευκολύνεται η Κυβέρνησης εἰς τὴν συμπεισθητηρίαν τοῦ ζητήματος τῶν μεταφορῶν τῶν σιτοφορτίων κατὰ τὸ πρότον ἔγυμενον τὴν οἰκονομίαν εἰς τοὺς ναύλους καὶ τὴν συμπεισθητηρίαν τοῦ Ελληνικού φορτηγού εἰς αὐτὰς.

Διότι διμως καὶ διὰ τῶν Ελληνικῶν πλοίων γραμμῆς μεταφορὰ παρέχει ωριμένα πλεονεκτήματα ὅπως την πληρωμὴν εἰς δραχμὰς τῶν 25% τῶν ναύλων, τὴν μὴ καταβάλλον ποσθέτου ναύλου διὰ τὸ δευτέρον λιμένα ἐκφορτώσεως καθιστά δι καὶ δυνατήν τὴν προϋποτιθεμένην υποστηρίξειν τῆς προσπαθείας τοῦ σιτοφορτίων τῶν Ελληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἔχομεν νὰ ὑποδείξωμεν καὶ μίαν ἀκόμη ἀλλην ἐνέργειαν νὰ καταβληθῇ ἡ προσπαθητική εἰς τὴν Κόμφεράν των τακτικῶν ἔξ Αμερικῶν γραμμῶν, ὅπως ὁ ναύλος τῶν σιτηρῶν δι τὸ Ελλάδα ἐκπίσθη εἰς ἐπίπεδα, ἀνωτέρα περιόδου, μὴ ἀστηματεία μῶσας τόσον πολὺ τῶν κρατούντων τῆς ναύλων τῆς ἐλεύθερας ἀγορᾶς. Εάν τὸ Κράτος ἐπιτύχη ἀπὸ τὴν Ελληνικὴν γραμμὴν τὸν υποδιβασμὸν αὐτὸν τοῦ ναύλου, λαμπισανόμενον ὑπὲρ οινός τῶν «τράμπτες», ἐφόσον τὰ «λάινερς» θὰ ἔχονται διὰ τὴν έξηρην τῶν μεταφορῶν. Η υποστηρίξεις τοῦ πλοίου γραμμῆς πιστεύεται.

Δὲν υποδικεύομεν πράγματα ἀκατόρωθα. Τὸ αὐτὸν πρόδολμα ἀντεπωπίσαν καὶ αἱ ἄλλαι χώραι τοῦ σχεδίου Μάρσαλ καὶ τὸ ἐπέλυσαν ἡ καθεμία κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον διὰ τὰ οἰκονομικά τῶν συμφέροντα. Μόνη ἡ Ελλάς τὸ ἡγηότην. Ἐπλήρωσεν διμως καὶ πληρώνει διὰ τὴν ἀγοράν αὐτῆν. Ο.τι ἐπιτύχη τὸ Κράτος νὰ ἔχοι κονομούμενη σε εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς (ναύλος καὶ ἐκφορτωτικά) δὲν είναι, κέρδος δι τοῦ. Δολλάρια δὲ ἔχονται πολλαπλασιανός λιμένων, διλαγώτερα, δι πλοίοι Ελληνικά, ποὺ διὰ μᾶς φέρουν συνάλλαγμα, θα φέρουν μέχρι τῶν Ελληνικῶν λιμένων.

Αξίζει, λοιπόν, νὰ καταβάλλῃ η προσπαθεία. Εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα μὲν διὰ τοὺς ναύλους, ἐδώ δὲ διὰ τὰ ἐκφορτωτικά καὶ διὰ τὰ Ελληνικά πλοία γραμμῆς.

HARBOR, COASTWISE and DEEP-SEA TOWAGE



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

MORAN
TOWING AND TRANSPORTATION
17 BATTERY PLACE, - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW,"
NEW YORK • NORFOLK • NEW ORLEANS

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Ο ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ ΚΡΙΤΗΣ

Ο ανθρωπος όπου άσχολήθηκε με τό πλεούμενό μας δεν ήταν ένας κάποιος άρμοδιος. Ούτε ειδικός, ούτε έντεταλμένος λιμενικός, ούτε ανθρωπος του έφοπλιστικού γραφείου, ούτε κάποιος περιέργος έπισκεπτης, επιτέλους. Ή αφίξις του και η παρουσία του μεταξύ μας, καμμια ύπονοια δεν μάς προεκάλεσε, ώστε νά προετοιμασθούμε για τις εξετάσεις μας. Άλλως τε δεν ήλθε. Τόν.... ξέφεραν.

Μόλις Βγήκε άπο μία κλινική του Πειραιώς δύπου νοσηλευόταν ένα μήνα, υπέρτερα άπο κάποιου νευρικού παροξυσμού, άποτελεσμα χρονίου άλκοολισμού. Άμερικανός ναυτεργάτης, κατωτέρου προσωπικού τών πλοίων.

Τό βαπτόρι του, φυσικά, είχε πρό πολλού άπειδητη, την δε ευθύνην του έπαναπατρισμού του άνελαδε τό βαπτόρι πού είχε στήν πρύμνη την Κυανόλευκον.

Άν τόν βλέπατε στό βαπτόρι του άναμεσα στό συγάφι του, ποτισμένον καλά άπο τό μόνιμο «μπώνκερ» του ντουλαπιού του, θά τόν τρομάζατε.

Ένας πελάριος άνθρωπος πρώτο μπτού μὲ δλες τις ένδειξεις άλητουν. Πολὺ βλοσυρός άπο τό έλαττώματα του άλλα και μὲ τήν ύπεροψία τής δήθεν άνωτερότητας τής ράτσας του, όπως συνήθισαν νά λένε, περιαυτολογούντες, οι πέραν τού Ωκεανού συνάθρωποι, άλλα και δπως έμεις διολογούμενο και υπερθεματίζουμε άπο κολακεία, άπο ζητηθεία, άπο εύγενεια, άπο ταπεινοφροσύνη, άπο φτώχεια ή άπο μόδα, δίνοντας κάθε δικαίωμα νά τό πιστεύουν.

Όταν μάθαμε τήν άπικειμένη αφίξι του, λίγο-πολύ, δλοι άνησυχησαμε. Άνησυχησαμε δε διά τον μάθαμε τό λόγο τής άσθενείας του και τά συμπτώματα τής, άλλα περισσότερο άπο τά έλαττώματα και τάς.... διαστάσεις του άσθενιούς. Αυτόματα, λοιπόν, ωραγάθη ή μάυρα. Απεφασίσθη γενική «έπιφυλακή» και άναλογος δράσις σε περίπτωσι έχθροπραξιῶν.

Τόν παραχωρήσαμε ένα καλό δωμάτιο, φυσικά, άνάλογο μὲ τήν έθνικότητά του και μέ δισαλλά άναφέραμε προηγουμένων. Για κάθε θμώς διένδοχον είχαμε έτοιμασε και ένα άλλο διαμέρισμα, δύπου θά τόν ποθετούσαμε σε περίπτωσι δύπου οι φόδοι μας δεν θ' άπειδεικνύοντο άδαστοι.

Άλλα άπο τήν πλευρά τή δική μας. Αύτός θμως;

Έκανε και αύτός τις σκέψεις του. Τόν βασανίζαν και αύτόν άπειρα έρωτηματικά και δύσκολα προβλήματα στριφογύριζαν στό κρανίο του, έν όψει τού ταξιδίου του. Φοβόταν ή Γιάννης τό θεριό και τό θεριό τό Γιάννη.

Μέ Ελληνικό βαπτόρι τού ήταν μελλούμενο νά περάσῃ μιά δόλκηρη Μεσόγειο και ένα δόλκηρη Ατλαντικό. Πολλά είχε άσκουσει και άναλογες ήσαν οι έπιφυλακέες του. Γιατί, έδω που τά λέμε, ή φήμη μας δεν είνε και τόσα κολακευτική πιό πέρα άπο τά άκρογάλια μας.

Γιά τόν άδικο διασυρμό μας δλοι δούλεψαν. Έχθροι και φίλοι. Δικοί μας και ζένοι. Άκομα και έμεις οι ίδιοι.

Και ξεκίνησαμε. Αρκετές μέρες έφαρμοσθηκαν αύστηρά, έκατέρωθεν, αι έπιφυλακέες και αι έπιβαλλόμενα.... άναγκωρίσεις τού έδάφους. Ής πού ή θέμη τής πραγματικότητας και ή διαγεία της άτμοσφαρίας διέλυσαν δλους τούς άπτους τών παρεκηγήσων και τών άμαρτωλων πληροφοριών. Ή δε πλήρης κατανόησης πηρε τή θέσι της.

— Τό διτέ δεν έπροκειτο νά βρέω τό λαρύγχη μου μὲ πιοτό, κοντά σας, ήμουν βένδαις και τό είχα ήπ' όψιν μου, δμολογεί σε συνταξιδιώτης μας ναυτικός. Άλλα φοδίουν τά άλλα, τά χειρότερα.

«Πείνα περίμενα νά ύποστω δεκαπενθήμερη και άκομη. Μιζέρια φανταζόμουν. Συρρετό κούληδων άνεμων νά συνανταστραφά κοντά σας. Τέτοιους σάς παραστάζουν στά λιμάνια δλου τού κόσμου, πληροφορίες μακροχρόνιες. Τήν άθλιοτητα τήν πίστευα ζυμωμένη με τό σνομά σας και με τήν έθνικότητά σας.

»Τώρα, θμως, τί νά να;

»Άν άλλος κανένας έπιχειρούσε νά μού έξιστορήση, δσα τώρα έγω είμαι έτοιμος νά έξιστορήσω γιά τή γνωριμία σας, τό λιγώτερο θά τόν καρτάζωνα.

»Μετανών και λυπούμαι γιά λογαριασμό μου.

»Τό ταξίδι μου μαζί σας θά μού μείνη αέρεστο. Θά γίνω κήρυκας γιά νά έπανορθωσώ της άδικία που σάς άκολουθεί παντού. Γιά άλλα πρέπει νά μιλήσω. Άλλα και τί νά πρωτοσημείωσω;

»Τό νοικοκυρίο και τή έργατικότητά σας; Τό καράδι σας μιλεί αύτό τό ίδιο με τή σαφέστερη γλώσσα. Γιά τήν τάξι σας και τή καθαριότητά σας;

»Η πειθαρχία σας, χωρίς νά φαίνεται ύποχρεωτική, μοιάζει με τήν πειθαρχία μας οικογένειας. Φωνές, καυγάδες, παράπονα, τόσο συνθημένες σκηνές πλούτων του.

»Τό γέλιο σας, τά άστεια σας και η γενική ζωή σας, πιστένετε με, δην δεν ύπάρχουν μέσα στά άμερικανικά πλοία. Η συντροφία σας θά μού μείνη αέρεστη. Αν περνούσαμε και μείς μιά τέτοια ζωή σαν τή δική σας, σίγουρα δεν θά κατανούσαμε δλοι έμεις οι ναυτικοί τής Αμερικής άλκοολικοί και σάρωστοι.

Τόν ρωτήσαμε άν θά ήθελε νά μείνη μαζί μας και νά δουλεύη σε βαπτόρι τής σημαίας μας. Μέ χαρά τό δεχεται, έστω και άν δ μισθος είναι σχεδόν δ μισθος άπο τήν άμερικανική σημαία. Άλλα πώς νά γίνη;

Άυτά ήσαν τά λόγια ένδος μεθυσμένου. Άλλα μιά παροιμία λέει, δη άπο τρελλό και άπο μεθυσμένο μαθάίνει κανείς τήν άληθεια. Και θ φίλος μας τά είχε και τά δύο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

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

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

ΤΟ ΑΓΓΑΙΚΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΣΩΡΤΣΙΑ

«Η κατωτέρω έκ Λονδίνου άνταπόκρισις διαγράφει τά προβλήματα και τό μέχρι τούδε έπιτελεσθεν είς τόν οικονομικόν τομέα έργον τής Κυβερνήσεως τών Συντηρητικών. Τό άμεσον ένδιστημα τής διακυβερνήσεως τής χώρας ύπο τούδον δικαιολογεί τήν δημοσίευσην διά της ανταποκρίσεως είς τά στήλας τών «Ναυτικών Χρονικών».

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, Μάιος.— «Η Βρετανική Κυβερνήσις τών Συντηρητικών, προβαίνουσα είς απόλογισμόν τού έπιτελεσθεν τόπον άρτης έργου, κατά τό έξαμπον διάστημα τής διακυβερνήσεως τής χώρας ύπο τούδον δικαιολογεί τήν δημοσίευσην τής χώρας ύπο τούδον δικαιολογίαν την άγγλικην λίραν κατά τό παρελθόν φινίντωρον.

Ο κ. Τσώρτσις έγένετο πρωθυπουργός τόν Οκτώβριον τού 1951, έποκην καθ' ήποτε απόθεμα χρυσού και δολλαρίων έδαινον έξαντλουμενα τόσον ταχέως, ώστε νά απειλήσται ή αμερικανίς έθνική χρεωκοπία. «Υπό τήν διακυβερνήσην τής χώρας ύπο τούδον άρτης έργου, ή αναδιώσις τής έμπιστουσήν τού κόσμου είς τόν λίραν ύπηρξε τοιστή πόστε—έπι τού παρόντος τουλάχιστον καθώς φαίνεται, τείνει νά κλεισθῇ διάχετος τής έκρηκη χρουσού και δολλαρίων.

Η Μεγάλη Βρετανία, έν τούτοις, εύρισκεται άκομη μακράν άπο τήν οικονομικήν διαλόγητη. Ο κ. Τσώρτσις και οι έπιτελεσί του, περιωρισμένα μόνον έπειτελεσί προδόσους πρός θεραπείαν τών θεμελιώδων νόσων, έξι ών ύποφέρει ή χρονία καταστάσα ανισσοσκέλισις τού έξιτηροιού έμπιορου τής Βρετανίας.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί άνθης της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Έν τούτῳ, θμως, ύπάρχουν μεμονωμένα μόνον σημεία διασκοπών τών συντηρητικών προθετικών μέσων. Η αυτήρης έξιτηρος ή πρότηρος ή πρότερης προθετικής της Μ. Βρετανίας έξακολουθεί νά βαδίζῃ έπι της αυτής τροχίας, τήν όποιαν ήκουσεται ή πρότερης προθετικής της Κράτους έλεγχομένη οίκονομία τής Μ. Βρετανίας έξακολουθεί νά βαδίζῃ έπι της αυτής εύρεσης.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικού φαρμάκου.

Οι Συντηρητικοί λέγονται, δη δέν δύνανται νά κατηγορηθούν επί άνεπαρκεία, ύποστηριζούντες, δη χρειάζεται χρονικόν διάστημα περισσότερον τών έξι μηνών, διά νά θεραπευθούν πληγαί, αι δη οποίαι δέν έθεραπεύθησαν επί της αρχής, δη διά τού σοσιαλιστικ

σιν. Συγχρόνως παρελείφθη και ὁ διὰ τοῦ κτυπήματος μὲ σφύραν ἔλεγχος, δοτις, ἃν ἐνηργεῖτο, θὰ ἀπεκάλυψτε τὸ ρῆγμα.

Δέ το δικαιολογείται, θίνεν, — κατέληξεν, ὁ δικαστής — ή ἀπολλαγὴ τῶν ἐναγομένων πλοιοκτητῶν ἀπὸ τῆς εὐθύνης των καὶ κατεδίκασεν αὐτοὺς εἰς τὰ ἔξοδα τῆς δίκης καὶ εἰς την καταβολὴν ἀποζημίωσεως, τὴν ὄπισθιν ἐπειδουλόχην νὰ καθορίσῃ ἐν καιρῷ τὸ δικαστήριον, ἀν τὸν μετα-
έν δὲν ὑπέλευτ ἐπιτευχθῆ κοινὴ ἐπ' αὐτῆς συμφωνίᾳ τῶν διαδίκων.

Έλληνική νομολογία

ΑΡΙΘ. 3097151 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Υποχρέωσις ναυλωτού είς καταβολὴν «ν αύ λ ο υ ἀ π ο σ τ ἄ σ ε ω ζ» μέχρι τόπου ζημιῶν. Ζημίαι είς πλοϊον ἔξ ἀνωτέρας βίας κατὰ διάρκειαν πλοῦ. Ἐπιβάρυνσις ναυλωτού διὰ ναύλου μεταφορτώσεως.

Έπειδη ό *άνακοπτών* (πλοίαρχος τού π/κ) διά τού δευτέρου λόγου της *άνακοπής* του ισχυρίζεται, ότι δὲν ύπάρχει οφειλή καὶ κακῶν *έξεδόθη* ή *ώς* *άνω* *καταλογιστική* *άπόφασις*. Ο *ύπουργὸς* *έξέδωκεν*, εἰν προκειμένῳ τὴν *καταλογιστικὴν* *άπόφασιν* τους *ώς* *ἄρχη*, ήτοι *ώς* *ὅργανον* τῆς *ένεργου* *Διοικήσεως* καὶ *οὕτι* *ώς* *Διοικητικὸν* *δικαστήριον* οὔτε *ώς* *διοικητική* *ἐπιτροπὴ* καὶ *οὐεπώτερον* τὸ *δικαστήριον* *τοῦτο* *δικαιουτάν* να *έρευνησθη* τὸ *κατ* *οὐσίαν* *βάσιον* τῆς *καταλογιστικῆς* *ταύτης* *ἀπόφασεώς*, ήτοι τοῦ *τίτλου*. Τὸ *ἄρθρ.* 392 ἐμπτορ., νόμον, φύει τὰ *έξης*: «Ἐὰν ὁ πλοίαρχος *άνακοπασθῇ* νά *ἐπισκευάσῃ* τὸ *πλοῖον* κατὰ τὸ *πλοῦν* *ένεκα συχασίου* *συμβεδόκτος* ή *ἄνωτέρας* *βίας*, ὁ *ναυλωτὴς* *οφείλει* νὰ *περιμένῃ* νά *νὰ* *πληρώσῃ* *δλόκηρον* τὸν *ναυλὸν*. Ἐὰν τὸ *πλοῖον* δὲν *δύναται* νά *ἐπισκευασθῇ* *οφείλεται* *ναύλος* *άναλόγος* τού *γενομένου* *πλοῦ*. Ἐὰν διὰ *νὰ* *μετασέρῃ* τὰ *ἐμπορεύματα* εἰς τὸν *προσρισμόν* των ὁ *πλοίαρχος* *ένανθλωσεν* *ἄλλο* *πλοῖον* ὡς *νέος* *ναύλος* *θεωρεῖται* *συμωνηθεῖς* διὰ *λογαριασμὸν* τοῦ *ναυλωτοῦ*. Ἐν *προκειμένω* *ἀποδεικνύονται* *ἀπὸ* τούδε *δύο* *τινάς*: α) *Οτι* τὸ *άνωμα* εἰς τὸ *π/κ* «*Ἄγιος Νικόλαος*» *οφείλεται* εἰς *τυχαῖον* *γεγονός*, ὃς τούτο *προκούπτει* ἐκ τῆς *ὑπ* *άρθρο* 6/1951 *έκθεσών* τοῦ *Συμβούλιον* «*Ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων*» *εχεῖ* τὴν *ἀποδεικτικὴν* *ισχὺν* τοῦ *ἄρθρου* 298 *Πολ.* *Δικ.* *θεωρουμένων* *πάντων* *τῶν* *κριθεύνων* δι *αὐτῆς* *ζητημάτων* ὡς *ἀπαιτούμντων*, διὰ τὴν *ἐπιδύσιν* *αὐτῶν*, *ιδιάζουσαν* *ἐμπειρίαν* *η γνῶσιν* *ιδιαιτεράς* *τέχνης* *η* *πιστούμην*, δὲν εἶναι *δέ* *άντισταγματική* *η σύστασις* τοῦ *Συμβούλιον* *τούτου* καὶ β) *δι* τὸ *π/κ* δὲν *ήδυνατο* νά *ἐπισκευασθῇ* δι *δ* *καὶ* *ο* *άνακοπτῶν* *έξητης* *τὴν* *μετασόρθωσιν* τοῦ *έμπορεύματος*, ὡς τούτο *προκούπτει* ἐκ τῆς *ἀπὸ* 24 *Αύγουστου* 1948 *δηλόδεως* *μὴ* *ἀψιφούθησούμενή* *τῆς* *ύπογραφῆς* *οὐτοῦ*, *ἔφοδον* δὲ *ἔκ* *αὐτῆς* *πειθεῖται* *τὸ* *δικαστήριον* *περὶ* τού *γεγονότος* *τούτου* δὲν εἶναι *ύπόχρεων* νὰ *τάξῃ* *ἄλλας* *ἀπόδειξιν*. *Άρα* *ἄφοῦ* *ἀπὸ* *τούδε* *είνει* *ἀποδεδειγμένα* *τὰ* *ἄνω* *γεγονότα*, *ἔκ* τού *ἄνω* *άρθρου* 392 *ἐμπ.* *νόμου* *έχει* *έφαρμογον* *η διατάξις* *καθ* *ην* «*ἐὰν τὸ* *πλοῖον* δὲν *δύναται* νά *ἐπισκευασθῇ* *οφείλεται* *ναύλος* *άναλόγος* τού *γενομένου* *πλοῦ*». *Είναι* *πατισιδήλως* *γνωστόν*, *ὅτι* *η* *ἀπόστασις* *ἀπὸ* *Πειραιῶς*, *εἰς* *Ιον* *εἰν* 113 *ναυτικὸν* *μίλλια*. *Περιστέρω* *ἄφοῦ* *συνομιλογεῖται* *καὶ* *ἀποδεικνύεται* *ἐκ* *τῆς* *φορτωτικῆς*, *ὅτι* *ὁ* *ἄπο* *Πειραιῶς* *εἰς* *Ηράκλειον* *Κρήτης* *συμφωνηθεῖς* *ναύλος* *άνερχεται* *εἰς* *δραχμάς* 5.745.600, *επειτα*, *ὅτι* *ο* *άναλόγος* *τοῦ* *γενομένου* *πλοῦ* *ναύλος*, *ήτοι* *ἀπὸ* *Πειραιῶς* *εἰς* *Ιον*, *μὴ* *επικαλουμένων* *εἰδίκωτέρων* *περιπτώσεων*, *άνερχεται* *εἰς* *δραχμάς* 3.710.000, *δην* *και* *μόνον* *δικαιουτά* *ο* *άνακοπτῶν*. *Εἰσέπραξεν* *ὅμως* *προκαταδολικῶς* *οὗτος* *μείζονα* *ναύλου* *ήτοι* *καθ* *δ* *όμολογεῖται* *καὶ* *ἀποδεικνύεται* *ἐκ* *τῆς* *φορτωτικῆς*, *εἰσέπραξε* *δρχ.* 4.309.600, *δηλαδὴ* *ἔπι* *πλέον* *δρχ.* 599.600, *δη* *οὗτος* *ύποχρεούται* νὰ *ἐπιστρέψῃ*, *διότι* *ἴλλαβε* *ταύτας* *δι* *αἵτιαν* *μὴ* *επακολουθησάσαν*. *Διὰ* *τὰ* *τεταύταν* *τούτο* *ποσὸν* *όρθως* *συνεπώς* *έχει* *τόσον* *η* *καταλογιστική* *ἀπόφασις* *τοῦ* *ύπουργοῦ* *δύσον* *και* *η* *ἐπι* *ταύτης* *έρειδομένη* *ἀτομική* *πρόσκλησις*. *Διὰ* *τὸ* *πέραν* *ὅμως* *αὐτοῦ* *ποσὸν* δὲν *στηρίζονται* *αὐταῖ* *εἰς* *τὸν* *νόμον* *και* *δέον* *νὰ* *ἀκυρωθῶν*, *δεδομένου*, *οτι* *και* *διὰ* *τὰ* *έξοδα* *μεταφορτωσεως*, *ώς* *οφειλόμενα* *εἰς* *τυχαῖον* *γεγονός*, *δὲν* *φέοι* *εὐθύνην* *ο* *άνακοπτῶν* (*πλοίαρχος*,

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Ή αντέρω μοιασίκη ίσως εις τὸ εἶδος της ἀπόφασις (κανονίζουσα τὸν λεγόμενον ν αῦλον ὁ ποστάτεως εἰς τὸ σκέπτον) ἔξεδθη ἐπὶ τῆς ἑκῆ διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ Ιδιοκτήτου τοῦ π/κ «Ἄγιος Νικόλαος» καὶ τοῦ Δημοσίου. Ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου π/κ ἐφορτώθησαν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἐδόθισ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἵνα μεταφερθῶσιν ταῦτα ἐκ Πειραιῶν εἰς Ἡράκλειον Κρήτης. Κατὰ τὸν πλοῦν καὶ ἔωθι τῆς Ιουθράσιαν ή ἐλιΞ τοῦ π/κ διπέρ ψήσασα εἰς τὸν ἀνωτέρω λιμένα ηρχίσε τὰς ἐπισκευάς του πρὸς συνέξισταν τοῦ πλοῦ. Τὸ Δημοσίου δῶμα (δ ναυτῶν) μετεφόρτωσε τὸ ἐμπόρευμα εἰς ἔτερον πλοῖον καὶ ἀκολούθως κατελόγισεν εἰς τὸν πλοιοκτήτην καὶ πλοίσαρχον τοῦ π/κ «Ἄγιος Νικόλαος» τὸν προκτωρικόν τηναὶ πλοῖον καὶ τὴν ἔδοξα μεταφορτώθησε ἐπὶ τῆς πότισα πρᾶξεως (καταλογίσεως) ἀποφανίεται ἡ ἀπόφασις ὡς ἀνωτέρω. Παλαιότερον τὸ Ἔφετείον Ἀθηνῶν δι' ἀριθ. 1139/930 ἀποφ. (ΘΕΜ. MB² σελ. 199) ἔδεχθη, διτὶ ὁ πλοίσαρχος δψεῖλι νά θέστη τὸ πλοῖον εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ τὸ ταχύτερον, ἢ δὲ μὴ ἐκτέλεστι τῆς ὑποχρέωσεως ταύτης παρέχει εἰς τὸν ναυλωτὴν τὸ δικαιώμα νὰ κάμη χρηστὶν ὅλων μέσων πρὸς ἔγκαιρον μεταφοράν, τὸ δὲ Ἔφετείον Πατρών (ἀριθ. 151/31 ἀποφ. ΘΕΜ. MB/624) ἀπεφάνθη, διτὶ ὁ πλοίσαρχος οὐδεὶλει νὰ ἐκτέλεστη τὸν συμψωνηθέντα πλοῦν κατευθύνων τὸ πλοῖον εἰς τὸν τόπον τοῦ προορισμοῦ ἀνευ παρεκκλίσεως ἢ προσεγγίσεως. Τέλος τὸ Ἔφετείον Ἀθηνῶν διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 74/917 ἀποφ. (ΘΕΜ. ΚΗ σελ. 312) καθώρισεν, διτὶ οὐδεὶλεται ναύλος ἀναλόγως τοῦ γενομένου πλοῦ διὰ τὸ διαστήματος.

ΣΠΥΡΙΔΟΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

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.

STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

Αμερικανική Νομολογία

— Τελική απόφασις ἐπὶ τοῦ ὄρου «ὑπαίτιότητι ἀμφοτέρων»

Τὸ Ἀνώτατὸν Ὀμοσπονδιακὸν Δικαστήριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔξεδδοις πόλεις ἡ μεριά τὴν ἀπόφασίν του ἐπὶ τῆς γνωστῆς ὑπόθεσεως τῆς συγκρούσεως τῶν ἀπόμοιοι τῆς *Ναθαναὴλ Μπείκουν* καὶ τῆς *Ἐσσοῦ Βέλγιουν*, ἐπίμαχον σημεῖον τῆς ὁποίας ήτο πρειλαμβανόμενος εἰς τὴν φορτωτικὴν δόρον ἐπωτιδότητι ἀμφοτέρων. Ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως ταῦτης, ἐφ' ἣς εἶχον ἀσχοληθῆναι τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια πρωτοδίκιας καὶ κατ' εφεσιν, ἀνέγραψαν τὸ ἴστορικὸν της τὰ *Ναυτικὰ Χρονικά* εἰς τὸ τεύχος των τῆς 15ης Νοεμβρίου π. ἔτους.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον, συμφωνήσαν μὲ τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν, ἀπέπαιθη, διτὶ ὁ δρός ἐπιπαιτίοτηλ ἀμφιστέρων, ὃ περιλιμβανόμενος εἰς τὴν φορτωτικὴν διὰ τὴν μεταφοράν παρὰ τοῦ συγκρουσθέντος πλοίου τοῦ φορτίου, ἦτο ἀνίσχυρος. Κατὰ τὸν ἐν λόγῳ δρόν, εἰς περίπτωτον συγκρύσεως, διθειλομένης εἰς ἀμέλειαν ἀμφιστέρων τῶν σκαφῶν (δηλαδὴ τοῦ τε ἐμφόρου, οὐτίνος τὸ φορτίον υπέστη την ἡγιάν, δσσον καὶ τοῦ κενού στάσης), οἱ ιδιοκτήται τοῦ μεταφερομένου φορτίου δέον τὴν ἀπόζημωσιν τοὺς μεταφορεῖς τοῦ φορτίου τῶν, διὰ πάσαν εὐθύνην τῶν τελευταίων ἐναντὶ τοῦ ἔπειρου πλοίου, λόγῳ ἡγιάς τοῦ φορτίου.

Κατά το σκεπτικόν του Ανώτατου Δικαστηρίου του έπικυρώσαντος την έφετειακή απόφασιν, ό ρηθες όρος είναι άνισχυρος και συνεπώς μη έφαρμοστέος, διότι παραδίσει τούς άπο μακρού χρόνου υφισταμένους Κανονιας Δικαίου, τούς άπαγορεύοντας είς τούς μεταφορεῖς νὰ άποσείσουν διό συμφωνίας τάξ εκ της αμελείας ἐστῶν ἢ τῶν ὑπαλλήλων των ἀπορρεύσαντας βασικάς εύθυνας. Δύο δικαστικοί διεφύλαξαν μὲ τὸ αιτιολογικὸν, διτὶ τὸ Κογκρέσσον διὰ τοῦ ψηφισθέντος τὸ 1901 ἐνόμου Χάρτερον εἰχε κηρυχθῆ ὑπέρ πολιτικῆ εὐνοούσης τοιούτους δρους.

Οἱ ἔμβολοι τοῦ τοπικοῦ εἵματος πορεύονται εἰς τοῦ Νομοθετὴ Μετα-

Οι ιδιοκτήται του φορτίου είχον φορτώσει επί του «Ναθαναήλ Μπέικου», όπερ ανήκεν εἰς την κυβέρνησην των «Ηνωμένων Πολιτειών καὶ ἐτέλει ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν της. Τὸν ἐν λόγῳ σκάφος συνεκρούθη μὴ για τὸν «Ἐσσο Βέλγιον», όπερ ανήκεν εἰς τὴν ἀνώνυμον θελγάκην ἐταῖριαν τοῦ «Ὑπερποντίου Μεταφορῶν», ἀπὸ δὲ τὴν διεξαρχίσθαις ἀνάκρισιν προέκοπται, ὅτι ἀμφότερα τὰ σκάφη ήσαν ὑπαίτιο συγκρούσεως καὶ δῆτι ἐπρεπε νὰ διαμοιρασθῶν δόλας τὰς ζημιὰς, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 100% τῆς εἰς δάρος τοῦ «Ἐσσο Βέλγιον» διφειλομένης ἀποζημιώσεως διὰ τὰς ζημιὰς τοῦ φορτίου, όπερ μετέφερε τοῦ «Ναθαναήλ Μπέικου».

Η πλοιοκτήτρια αμερικανική κυβερνήσεις έγινησε στην αποχήμισθη από τους ίδιοκτήτας του φορτίου, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δρου τῆς ὑπαιτίοτης ἀμφοτέρων. Τὸ Πρωτοδικεῖον ήνθόστις τὴν κυβερνητική αἵτησιν, τὸ Ἐφετεῖον, δικῶ, ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν. Κατὰ τὴν γνώμην τῆς πλειοψηφίας τοῦ νομικού κόσμου τῆς Ἀμερικῆς, ὃ «νόμος Χάρτερ» στερεῖ τὸν ίδιοκτήτην τοῦ φορτίου τοῦ δικαιώματος, ὅπως ἔναγάγῃ — ὑπὸ τινας περιπτώσεις — τὸν μεταφορέα, ἐνῷ ἀντιθέως δὲν τὸν στερεῖ τοῦ δικαιώματος νὰ στρέψῃ τὴν ἀγορὴν του κατὰ τοῦ ἐπέρου πλοίου, τοῦ κενοῦ. Δὲν ἀπαλλάσσει ἐπίσης τὸν μεταφορέα τῆς ὑποχρεώσεως νὰ πληρώσῃ τὸ ἡμίσυο τῆς ὑπὸ τοῦ κενοῦ πλοίου καταβληθείσης ἀποζημιώσεως διὰ τὰς ζημιάς.

“Ο δρός αὐτιστήτη ἀμφοτέρων», τοῦ δόπιου τὸ πρώτον ἔνεκτο χρῆσις κατά τὸ 1940, «ἐδὲ δύναται — ώς ἐν συμπεράσματι ὑποστηρίζει τὸ Ανώτατον Δικαστήριον — νὰ καταστήσῃ ἐφικτὸν εἰς ἔνα πλοιον, διὰς ἀποφύγῃ τὴν ὑποχρέωσιν του νὰ ἀποξημάσῃ κατ’ ἴσην μερίδα τὰς γενομένας ζημιάς, ἐπιτρίπτον μέρος τοῦ βάρους αὐτοῦ εἰς τοὺς ιδιοκτήτας τοῦ προτίου του».

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

1 Broadway, NEW YORK 4
Cable: ROBIN New York

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

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

ΕΝΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η ΤΑΧΥΤΕΡΑ ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΩΣΙΣ

ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΟΛΛΑΝΔΟΥ ΕΙΔΙΚΟΥ

Είς μίαν συνεδρίασιν τῆς συγκληθείσης πρὸ δημερῶν εἰς τὸ "Αμστερνταμ Διεθνῆς Τεχνικῆς Διασκέψεως διὰ τὸν Συντονισμὸν τῶν φορτοεκφόρτων, διὰ τὸ διευθυντής τῆς Βασιλικῆς Αποτολούς Β. Κρόύφ ὁνέγωσεν ἔκθεσιν τοῦ περιέχουσαν σκέψεις περὶ τῶν νεωτέρων μεθόδων φορτοεκφόρτωσεων.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη — εἶπεν δ. κ. Κρόύφ — περί τῶν ναυτικῶν ἐταιρίων ἀπέδειξεν, ὅτι τὸ δῆμος τῆς μεγαλύτερᾶς ἐν πλῷ ταχύτητος ἀναιρεῖται κατὰ μέγα μέρος εἰς τοὺς μακρών εἰς τοὺς λιμένας ἡμεραργίων. Τὸ γεγονός τοῦτο περισσότερον παντοῖς ἄλλους ἡνάγκασε τοὺς ἐφοπλίστας νὰ ἀναζητήσουν ἄλλα μέσα πρὸς συντόμευσιν τοῦ χρόνου τοῦ κύκλου τοῦ ταξιδίου τοῦ σκάφους.

«Ο συνολικὸς χρόνος τῆς παραμονῆς ἐνδὸς πλοίου ἐν δρμῷ — εἶπεν δ. ὀμιλητής, δόσον ἀφορά τὴν ἐταιρίαν, τῆς ὁποίας εἶναι διευθυντής — κατάλαμβάνει πολλάκις τὸ 50% τοῦ διλού χρόνου τοῦ κυκλικοῦ τοῦ ταξιδίου. Αὔξανομένης τῆς ταχύτητος ἐνὸς σκάφους κατὰ τίνας κόμβους καθ' ὅραν, θὰ ἥτο δυνατόν νὰ ἔξοικον μοθύον δύλιγα μόνον ἡμέραι κατὰ τὰ ταξίδια ἀναχωρήσεως καὶ ἐπιστροφῆς. Η αὐξησίς δὲ αὕτη τῆς ταχύτητος δὲν θὰ ἀπέδινεν ἔξοικον μοθύον τινὰ ἀξιόλογον χρόνου κατὰ τὰς δρασειας διαδρομὰς μεταξὺ τῶν διαφόρων λιμένων ἔκφορτωσεως διὰ ἔνα πλοῖον γραμμῆς.

Λαμβάνων δ. κ. Κρόφ ὡς παράδειγμα πλοίου, τὸ ὅποιον ὀφείλει νὰ ἐκτελέσῃ ταξίδιον 15 μηρών μεταξὺ λιμένων ἀπόπλου καὶ ἄλλων λιμένων, εἰς ἀπόστασιν 5.000 μιλλίων, μὲ ταχύτητα 15 κόμβων, κατέστρωσε τὸν ἀκόλουθον, πρὸς ἐπεξηγήσιν τὸν διαπιστώσεων του, πίνακα:

Χρόνος διαδρομῆς ὅποιος τοῦ τελευταίου λιμένους φορτώσεως.....	μέχρι τοῦ πρώτου ὑπερποντίου λιμένους ἔκφορτωσεως.....	ἡμέραι
'Ακτοπλοϊκή διαδρομή εἰς τοὺς πέραν τοῦ 'Οκεανοῦ λιμένων πρὸς ἔκφορτωσιν φορτίου καὶ παραλαβὴν φορτίου, προοριζόμενου διὰ τὴν ἐπιστροφήν	»	14
Χρόνος ἐπανάπλου εἰς τὴν 'Ολλανδίαν	»	14
Χρόνος πρὸς ἔκφορτωσιν τοῦ οἰκαδε προωρισμένου φορτίου, ἔργασίας συντηρήσεως, ἐπισκευῶν καὶ φόρτωσις φορτίου πρὸς ἔξαγωγην	»	14

'Ἐν δῷ χρόνος ἀπὸ τοῦ πρώτου ἀπόπλου πρὸς τὸν δεύτερον ἀπόπλουν

'Ἐπομένως, διὰ τακτικὰ δρομολόγια ἀνὰ δεκαπεντήμερον θὰ χρειασθοῦν τέσσαρα πλοῖα, ἔκαστον τῶν ὅποιών θὰ ἐκτελῇ 6½ κυκλικὰ ταξίδια ἐπητίσιων.

Ἄν ἡ αὕτη τακτικὴ ὑπηρεσία ἐκτελεσθῇ μὲ πλοῖα ταχύτητος 18 μιλλίων καθ' ὥραν, ἐπὶ τὴν ὑποθέσει πάντοτε, ὅτι οἰκονομικῶν καὶ τεχνικῶν θὰ ἥτο τοῦτο δυνατόν, τότε τὰ ταξίδια, τῆς ἔξορμήσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς, θὰ ἀπήτουν ἔκαστον 11½ ἡμέρας, ἀντὶ 14.

Ο ἔξοικονομούμενος χρόνος, λόγῳ τῆς μεγαλύτερᾶς ἐν τῷ ὀκεανῷ ταχύτητος, θὰ ἥνυνται νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπωφελῶς μόνον ἢν ἡλαττούντο συγχρόνως καὶ δὸ χρόνος παραμονῆς ἐν λιμένι. 'Ανευ τούτου θὰ ἥτο ματαίας καὶ δαπανηρά πάσα αὐξήσις ταχύτητος.

Μειούμενον τοῦ χρόνου παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν δρμῷ, ἐν συνδυασμῷ με αὐξήσις τῆς ταχύτητος ἐν πλῷ, τὸ κυκλικὸν ταξίδιον ἀπήτει ἐν δῷ 42 ἡμέρας, ἤτοι 11½ ἡμέρας διὰ τὸ ταξίδιον ἀπὸ τοῦ λιμένους φορτώσεως μέχρι τοῦ πρώτου λιμένους ἔκφορτωσεως — 9 ἡμέρας διὰ τὰ σύντομα ταξίδια μεταξὺ τοῦ λιμένους ἔκφορτωσεως τοῦ φορτίου καὶ φορτώσεως ἄλλου διὰ τὴν ἐπιστροφήν — 11½ ἡμέρας διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς καὶ 10 ἡμέρας διὰ τὴν ἔκφορτωσιν οἰκαδε, τὴν φόρτωσιν νέου φορτίου κλπ. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ ἔχειαίσθοτο τρία πλοῖα ἀντὶ τεσσάρων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου. Τὸ αὐτά ἀποτελέσματα δύνανται νὰ ἐπιτεύχονται καὶ ἀν δὲ εμειούνται δὸ χρόνος παραμονῆς ἐν λιμένι, ὅλα ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν νὰ ηὔξαντο ἡ ταχύτητας ἀπὸ 15 εἰς 30 κόμβους καθ' ὥραν, πράγμα τὸ ὅποιον, ὀνταμφιθόλως, κείται ἐκτὸς πάσης συζητήσεως.

Τὸ εὐχάριστον εἶναι, διὰ τὸν διευθυντή τῆς παραμονῆς πλοίου, τὸ δυστίθιον μεθόδους φορτοεκφόρτωσεως, ὥστε νὰ μειωθῇ ὁ χρόνος τῆς παραμονῆς πλοίου ἐν λιμένι.

Σημαντικάς πρόσδοσις ἐπετέλεσαν αἱ ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, αἱ ὅποιαι, λόγῳ τῆς ἀπασχολήσεως των, ἔχουν εἰδικευθῆ ἐπὶ τὴν μεταφορὰν μεγάλων ποσοτήτων φορτίων εἰς δέματα ἐπὶ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀνομοιούμενων διαστάσεων. Τὸ αὐτό ρητέον καὶ διὰ τοὺς μεταφορεῖς φορτίου εἰς χύμα. Οἱ τέλευται, μάλιστα, ἐφ' δόσον ἐξ ὄρχης είχον ἐπιθυμή εἰς τοιστά, μεταφοράς, εὐρίσκοντο, ἵσω, εἰς καλλιτεράν, ὀπωδήποτε, μοῖραν, διότι εἶχον τὸ πλεονέκτημα νὰ δύνανται νὰ ὑπολογίζουν μετά καλῆς, ὀπωδήποτε, ἀκριβείας, πώς θὰ ἥνυνται νὰ ἐπιτυγχάνουν τὰ μεγαλύτερα, τὸ δυνατόν, ἀποδοτικά ἀποτελέσματα.

Τὸ δυστίθιον τερον πρὸ δὴ μα, τὸ ὅποιον ἔχουν νὰ ἀντι-

μετωπίσουν αἱ ἐπιχειρήσεις φορτηγῶν γραμμῆς εἰνε τὸ προβαλλόμενον ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ τὰ σκάφη ταῦτα μεταφέρουν ποικίλων φορτίον ἐπεργούντος, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, πύσεως, διὰ τὸ παραλαμβάνον τὸ φορτίον τῶν ἀδιαφόρων λιμένων καὶ ἐνεργούν τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς πολλοὺς ἄλλους λιμένας, ἐπὶ πλέον δὲ αἱ μεταφοραι τῶν ὑφίστανται τὴν ἐπιτευγμένην τοῦ σκάφους.

Ο ναυπηγός, δὸ όποιος πρέπει νὰ σχεδιάσῃ σκάφος κατάληλον ἀπὸ πάσης ἀπόφεως διὰ τὸν σκοπὸν διὰ ὃν προορίζεται, τυραννεῖται ἀπὸ πραγματικὸν ἐφιάλτην ἐν τῇ προσπαθείᾳ του, διὰ τὸ συμβιδάση τὰς ἀπολύτως συχνάκις ἀντιμαχούμενας καὶ ἀσυμβιδάστους ἀπαιτήσεις τῶν διαφόρων παραγόντων, τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν ἐπιτευγμένην ἀποδοτικότητος τοῦ σκάφους.

Η ταχυτέρα φορτοεκφόρτωσις, ή ἀπὸ τοῦ σκάφους διάθεσις τοῦ κλιματολογικῶν διακυμάνσεων.

Οι ἐφοπλισταί, πάντως, πειθοῦνται ἡμέρα τὴν ἡμέρα περισσότερον, διὰ ἀπόστροφος εἰνε διὰ τὴν ταχυτέρα φορτοεκφόρτωσις ἡ τοποθετήσης τοῦ μηχανοστασίου εἰς τὸ μέσον τοῦ φορτίου πλοίον. Μὲ τὴν σημειώνην διάταξιν, σημαντικὸν τῆμα τοῦ φορτίου ἐναποτίθεται εἰς μέρη τοῦ σκάφους, διὰ τὸ στοιχεία καὶ ἡ φορτοεκφόρτωσις δὲν διενεργούνται υπὸ δρους εύνοικούς διὰ τὴν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τῆς ἔργασίας. 'Εὰν, δομα, τὴν μηχανὴ μετεφέρετο πρὸς τὴν πρύμναν, ὅλα τὰ κύτη, ἔξαιρουμένου, ἴσως, τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1, θὰ εἰναι, σχεδὸν, ὅρογνων, μὲ τὰς πλευράς τοῦ πλοίου διηκούστας καθέτος πρὸς τὰ καταστρώματα.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ὀμιλητής προέβλεψεν, διὰ τὸ τύπου ἀνοικτοῦ «εἰλτερ-ντέκ» φορτηγά σκάφη θὰ ὑποχωρήσουν πρὸς τὰ πλήρους ἐνισχύσεως μέχρι τοῦ ἀνοτέρου καταστρώματος (full scantling), διότι ἡ πρεξοχὴ τοῦ στομίου τοῦ κύτου εἰς τὸ δεύτερον κατάστρωμα θὰ παρεμποδίζῃ τὴν διάταξιν μερῶν μέσων φορτοεκφόρτωσιν τοῦ φορτίου μεταξὺ τῶν δύο καταστρώμάτων. 'Η παραδοχή, ἐπίσης, τῶν μηχανικῶν μέσων διὰ τὸ ἀνοιγμα καὶ κλείσιμον τῶν κυτῶν θὰ ἐπιθληθῇ, ὡς μία ἀνάγκη πρὸς ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τῆς φορτοεκφόρτωσεων.

SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOLE", GOTHENSBURG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN
ATLANTIC TRAFFIC
TELEGRAMS "OCEANSHIP", GOTHENSBURG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

Τηλεφωνική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

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

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ
ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. Κιβ. 78, Rue Tanta, 1.
"Ακίνητον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8452.
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585

Υποκατάστημα:
ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΙΚ)
RACHED STREET, NEGIEM Bld.
Ταχ. Κιβ. 43 Τηλέφ. 119. Οίκου: 201

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ЕМПОРІОН, ВІОМНХАНІЯ, МЕТАФОРЫ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

N. YOKH., Μάιος.— Κατά τούς υπόλογισμούς τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, σταν ἀποπερατωθῆ, περὶ τὰ τέλη τοῦ 1955, τὸ ήδη ὑπὸ ἑκτέλεσιν ἀνά τὸ Κόσμου υπαγεικὸν πρόγραμμα τὸ περιλαμβάνον 1548 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 18,700,000 τ. d.w., ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικού στόλου θά φθασῃ εἰς τὰ 107,900,000 τ. d.w. Θά είναι δηλαδὴ αὕτη κατὰ 32.2% μεγαλύτερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τελευτανόν προτολεμικὸν ἔτος καὶ 21% μεγαλύτερα, ἐναντὶ τῆς δυνάμεως τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1952. Τὰ 62% τοῦ ὑπὸ παραγγελίαιν τονών ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια, τὰ 34% εἰς φορτηγά και τὰ ὑπόλοιπα 4% εἰς ἐπιβατηγά. Τὸ ήδη ὑπάρχον τονών, ἔξ 89,100,000 τόνων d.w., κατανέμεται ὡς ἔξης, κατὰ κατηγορίας πλοιού: 61% φορτηγά, 32% δεξαμενόπλοια καὶ 7% ἐπιβατηγά. Ἡ Μεγάλη Βρετανία κατέχει δεξαμενόπλοια 3.5 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ ἡ Νορθίγια 2.4 ἑκατομμυρία τόνων, προθαδίζουσαὶ ὅλων τῶν ἄλλων χωρῶν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τάνκερς.

- Οι κρατικοί όρμοδιοι παρακολουθουν ιδιαίτερως την κινησην των ζενων δεξαιμενοπλοιων, απιναν ενδεχομένων ότι θα έκαλουντο να έξυπνητερήσουν ρωσικά μεταφοράς. Ανεγράφε σχετικώς πρό τινων ήμερων είς τὸν Ἀμερικανικὸν Τύπον, ότι τρία νορθγικά τάνκερς καὶ ἕνα Ιταλικὸν ἐναλλάσθσαν διὰ τὴν μεταφοράν πετρελαίου ἀπό τους ρωσικοὺς λιμένας τῆς Μάρμορης Τάλασσας καὶ τὴν Κωνσταντζάνην διὰ τὴν Σουηδίαν τὰ τρία πρότατα καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν τὸ τέταρτον. Δέον νὰ σημειωθῇ, ότι τὰ παναμακικά τάνκερα, κατόπιν ῥητῆς ἀπαγορεύεσσων τῆς κυβερνήσεως τοῦ Πλανημάτη, δὲν δύνανται νὰ μετασχῶν εἰς μεταφοράς ἐκ λιμένων τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάματος.

- 'Η Δυτική Γερμανία τείνει νά ξέσχιθη, άπό τουριστικής πλευράς, είς την πλέον ένδιφέρουσαν διά τους Αμερικανούς περιηγητάς χώραν της Εύρωπης. Τό γερμανικόν «Γραφείον Πληροφοριών» της Ν. Υόρκης υπόλογιζεις εις 200.000 τούς έφετεινούς έξι Αμερικανούς έπισκεπτας της Δ. Γερμανίας, έναντι 140.000 τού παρελθόντος έτους. Άπο τάς θεωρήσεις τών διαβατηρίων διαπιστούται ή τοιαύτη συρροή. Εφθασαν άνται τών Μάρτιου εις 4500 ήτοι κατά χιλίας έπι την πλέον έναντι του Μαρτίου του 1951. Τά χαμηλότερα αεροπορικά εισιτήρια διευκολύνουν σημαντικώς την κίνησην ταυτην.'

- Αἱ φορτώσεις ἀμερικανικῶν γαιαινθράκων κατὰ Μάρτιου ἐ. ἐ. ἀνήλθον εἰς 2.996.933 τ. καὶ ἐπημέλωσαν τὸ κατώτερον μηνιαῖς σύνολον ἀπό τοῦ Ἰουλίου π. ἔτους. Κατὰ Φεβρουάριον τρ. ἔτους είχαν ἐξαχθῆ 3.140.035 τόν. καὶ κατ' Ἰανουάριον 3.899.051 τόν. Διὰ τὸν Ἀπρίλιον προεβλέπετο ἐτῇ μικροτέρᾳ ἡ ἐξαχθεῖσα ποσότης. Ἐλπίζεται πάντως, ὅτι ἀπό τοῦ Αυγούστου και ἐπέκεινα βλὰ σημειώθῃ καὶ παλιν αὔξησις εἰς τὰς ἔξαγωγὰς γαιαινθρακοφορτίων πρὸς κάλυψιν τῶν χειμερινῶν ἀναγκῶν τῆς Εὐρώπης.

• Ό 'Ο Παναμάς ἔχει πλέον πιστεύσει, ότι είνε ναυτική χώρα. Σχολὴν ναυτιλίας προτίθεται ήδη νὰ ιδρύση, οι δὲ υπουργοί του έπι τῶν Οικονομικών και τῆς Δικαιοσύνης έζητουν από τὴν Ἰταλίαν τὴν ἀποστολὴν δύο τριών ειδικῶν, εἰς τοὺς ὅποιους καὶ θα ἀνείτησθο ἡ σύντασις τῆς σχολῆς. Προβλέπεται, ἐνδεχομένως, και ἡ πρόσληψις Ἰταλῶν καθηγητῶν.

Ο «Η διάκρισης της άμυντικής παραγωγής έπειτα ρέφε, διά της κατακρατήσεως τών φόρων από τάξ ενδιφερομένων έταιρισάς, την ταχεύτερα παραγωγών απόσθεσιν της ζεξίας πέντε μεγάλων νεοεπτύκων δεξαμενοπλοίων των, τών όποιων ή νωρηγόης υπόλογογίζεται συνολικώς εις 33 έκαπομμύρια δολαρίων. Μεταξύ των έλλογω τάκερων περιλαμβανούνται καὶ δύο τελούντα ύπό την διοχείρισιν εἰς την έταιριαν «Οράνιον». Εκριθή, διτά τάκερες άνήκουν καὶ αὐτά εἰς τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐπισαρξοπλισμοῦ.

• Καὶ ἄλλα 46 ἀκόμη φορτηγὰ σκάφη, συμφώνως πρὸς ἄνακοινωσιν τῆς ἀρμοδίαις κρατικῆς ὑπερεσίας, ἐπαναφέρονται εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ἡραγίας, ἀνέρχομένους τούτου τοῦ ἀμφιθού τῶν ἀποστυρωμένων πλοίων εἰς 375. Προβλέπεται, ὅτι τὰ 300 ἔξ αυτῶν θὰ ἔχουν ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ἀγυρωδόλιά των μέχρι τέλους ἰουνίου. Τὰ τύπου *Βίκιτορω* θὰ παρασείνουν εἰς κατάστασιν διαθεσιμότητος, ἔτοιμα διπλῶς τεθύνοντας ἐν ὑπερεσίᾳ ἀνά πᾶσαν στιγμήν. Τὰ ἐπανερχόμενα εἰς τὸν παροπλισμὸν σκάφη, χρωματίζονται προηγουμένως εἰς τὰ ἔξαλα καὶ τὰ ὑφάδα αὐτῶν. «Ολαὶ αἱ σωληνώσεις καὶ τὰ μεταλλοὶ τῆς μηχανῆς τῶν λιπαίνονται, αἱ σωσίδιοι λέμβοι μεταφέρονται ὑπὸ τὸ κατάτρωμα καὶ τὰ μηχανήματα γαυστιπλοῖας φυλάσσονται ἐντὸς τοῦ σκάφους ἢ παραδίδονται εἰς τὰς ἀποθήκας. Τίτοτε ἀπὸ τὰ ἐπὶ τῶν πλοίων ὑλικά καὶ ἔφδοι δὲν πωλοῦνται. «Ολαὶ ἐναποθηκέονται, ἐνῷ καὶ τὰ τρόφιμα παραχωροῦνται εἰς τὰς ναυτικάς σχολας.

- Το έμμψυχον υλικόν τής άμερικανικής ναυτιλίας ήριθμει κατά την 1η Μαΐου έ. έ. δύναμιν 93.350 άνδρων, με 1800 σκαφή έντοπρεσία εκ των οποίων τά 618 ήσαν κρατικά.
- Προβλέψεις θετικά πλέον διαγράφονται, ότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ διεμύρουν σημαντικώς τά παραγγελίαις διὰ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῶν χωρῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Συμφορῶν πρὸς τὴν Εὐρώπατικήν Βιομηχανίαν. Πολλαὶ έκ τῶν ἀντιρρήσεων, που προεβλήθησαν ἀρχικῶς, φαίνεται νὰ τὸντονούν. Κατὰ τὸ νέον ἀπὸ τὸ προσεχῆς Ιουλίου οἰκονομικὸν ἔτος, ἵν διεκατομμύριον δολαρίων προβλέπεται νὰ διπλασιηθῇ ἡ Ἀμερικὴ εἰς προμηθείας, διπλαὶς αἱ κατωτέρω, ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. Πολεμικά ἔφδοι, σκελετοῦς, ἀεροπλάνων, ἔσαρτηματα, ματοκινήτων, μικρὰ σκάφη καὶ σῖλλοι εἶδοι δηλῶν θετικούς παραγγελμάδοις. Ἀκόμη καὶ ἔνοστασία διὰ τὴν

C. G. VARCADOS & C^o.
SHIPCHANDLERS

**Provisions and General Groceries
Fresh Meals, Engine and deck Supplies**

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

παραγωγήν μηχανημάτων ίσως νά ανέγερθούν. Ένισχυστις σημαντική της άγοραστικής ικανότητος καὶ τῆς παραγωγής διὰ τάς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης θά είνει αἱ ἀμερικανικαὶ αὐταὶ παραγγελίαι, αἱ δόποια — σημειωτέον — διὰ τὸ 1951—52 μόλις ἀνήλθον εἰς 130 ἑκατομμύρια δολαρίων· ἔναντι τῶν προδελφεύντων 630 ἑκατομμυρίων. Αἱ αντίδρασεις εἰς τὴν Ἀμερικήν ήσαν πολλαὶ καὶ παρημπόδισαν τὴν μέχρι τοῦδε κανονική τῶν παραγγελιῶν διαβίδασσιν.

• Έκπρόσωπος της «Άμερικαν «Έξπορτ Λάινς», προσφάτως επιστρέψας έπειτα από διεθνή περιοδικούς του άνα την Μέσην Ανατολήν, έδηλωσεν, είς συμένευσιν του πρός τον άμερικανικόν τύπον, ότι ή Τουρκία και ή περιοχή της Έρυθρας Θαλάσσης προσφέρουν έξαιρετον προσπτικήν ανάπτυξης των έμπορικων συναλλαγών. Ή Τουρκία—είπε—τείνει νά αποδημία μία από τάς μεγαλυτέρας παραγγελικάς χώρας, με τεραπτίσιας πηγας παραγωγής, αιτίνες τώρας μόλις άνοιγονται τας πυλών των. Θετική είναι ή οικονομική της άνάπτυξης, αι δε φορτώσεις μεταλλευμάτων και άλλων τουρκικών προ.όντων καθημερινώς διογκούνται. Τό Ασσάμπ αφ' έπερου, λιμήν της Έρυθραίας και ή Αθηναϊκός, μετά την προσάρτηση της Έρυθραίας εις την Αθιοπίαν, προώρισται, κατά τόν έκπρόσωπον της «Έξπορτ Λάινς», νά καταστή ένα από τά κυριώτερα διαμετακομιστικά κέντρα της Έρυθρας Θαλάσσης, δταν, σύν τώ χρόνω, βελτιωθούν αι έγκαταστάσεις του και αποκατασταθή τό δόδικον δίκτυον πρός τό έστωτερικον και την Αθηναϊκήν. Αι έξαγωγαι από δηλην τήν περιφέρειαν θά είνε σημαντικά, θώστε νά δικαιολογούν τήν καθιέρωσιν τακτικών προσεγγίσεων τών πλοίων.

- Αι άκροάσεις ένωπιον της όρμοδιας κοινοβουλευτικής έπιτροπής διά την κύρωσην τού γνωστού νομοσχέδιου περί προστασίας της άμερικανής ναυτιλίας επέμετασθησαν. Ή έντυπωσις έκεινών, οίτινες ένεφαντίσθησαν ένωπιον της Έπιτροπής, δύος έκθεσιν τάς απόψεις του, είνε, ότι αθετικώς συμπτομής έξεδηλώθη ή διάθεσις τών μελών της Έπιτροπής, παρα τα προβληματίσας από μέρους τών κυβερνητικών κυκλών αντιρρήσεις, αι όποιαι υφίσταντο, όλως τε, δύταν πρό έτους ή Γερουσία ήφησε τό μέτρον. «Αγνωστον, πάντως, μέχρι της στιγμής παραμένει ποιά θά είνε και η τελική απόφασις της Έπιτροπής.

Αἱ κυριώτεραι ἱστορικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ αποκατεστάθησαν ἥπει εἰς τὸ προπολεμικόν των ἐπίπεδων, ἔξαιρεσι τριῶν, αἵτινες δὲν ἀπενέλθησαν εἰσότι. Ή μία ἔξι αὐτῶν εἶνε ἡ γραμμὴ Αὔστραλίας, ή ἔτερα πρὸς τὴν Ινδονησίαν, ἡ δὲ τρίτη εἶνε ἡ γραμμὴ τοῦ γύρου τοῦ κόσμου. 'Ἐκ τούτων αἱ δύο πρώται αναμένεται να ἀπαναλφωθοῦν ἐντὸς τοῦ 'Ιουνίου'. Πάρα πολὺ δὲ μέχρι της αποκατάστασης της παγκόσμιας πολιτείας εἰς τὴν

• Βάσει ένός νέου ηλεκτρονικού μηχανισμούς, κατασκευαζόνται είς την Αμερικήν, δινύναται οι συριγμοί των πλοίων νά συλλαμβάνονται από το «ραντάρ». Εγώντον απόδοσίνει πόσον τό γεγονός τούτο θα διευκολύνει την χαράδρεια της ναυσιπλοΐας εἰς έκείνας ιδίας τάς περιοχάς, αίτινες έμφανισίουν συμφόρησην κινήσεως και υπόκεινται κατά περιόδους είς συνθήκας τεριαρισμένης όρατότητος. Τά πρώτα πειράματα έλαβον ήδη χώραν προ τολού εἰς τον λιμένα της Νέας Υόρκης και απέδειξαν, ότι ή νέα συσκευή έντεκτωτος απόδοτική.

• Ή παραγωγή γαιανθράκων είς την Εύρωπη έστημεισων αισθητήν αύ-

ησιν. Κατόπιν τούτου αἱ ἔξ Ἀμερικῆς εἰσαγωγαὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐβά φθασσον οὐδὲ εἰς τὸ ἡμισυ τῶν 35 ἑκατομμύριών τοννών, αἱ ἀρι-
καὶς ὑπελογίζετο. Ἐπίσης ἡ συγκομιδὴ τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Εὐρώπην
καὶ τὴν Βόρειον Ἀφρικήν προβλέπεται ἀρκετά ικανοποιητική, εἰς τρο-
πον ὥστε δλιγώτερα φορτία φέρειν αἱ εἰσαγωγοῦν ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν. Περιωτι-
κένας, συνέπως, φέρειν αἱ εἰσαγωγοῦν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος
τους.

Οὐ ποσδῆποτε, δλιγώτερα δολλάρια φέρειν αἱ εἰσαγωγοῦν ἐφέτος ἀπὸ τὰς

ώρας, της Εύρωπης από πέρμιστ. Πλὴν τοῦ γαιάνθρακος καὶ τῶν σιτηρῶν οὐσίας καὶ τὰ πετρέλαιοιδεῖ βάθε ἔχουν τὴν περισσιν τῶν ζῆταισιν. Τὰ μηλιστήρια τῆς Ἀγγλίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἰταλίας ἀ ἔχουν ηγεμονήν τὴν παραγωγὴν τῶν. Ὁλιγώτερος ἐπίσης βάμβας ἢ εἰσαχθῇ από τὴν Ἀμερικὴν.

[Ιδού καὶ μερικοὶ τῶν προβλέψεων διὸ τὴν ἐπάρκειαν τῶν πρώτων

λών και μέρην από τα προσωπικά της ήτη επαγγελματία, την επαγγελματική της παραγωγή, την επαγγελματική της σταθερή πάντοτε και ίσως-ίσως διάνωτερα της προσφοράς. Τα απότομάτα αυτά ψευδαργύρου θα είναι άρκετα, διά νά καλύψουν τάς ανάγκας, καθώς πίστης και τά απότομάτα τού μολύbdον. Διά τά μεταλλεύματα μαγγανίου, νίκελ και κοβαλτίου ή ζήτησις προβλέπεται μεγαλύτερα της προσφοράς, ένων και διά τό θείον μετά δυσκολίας θα καλύψουν αι ανάγκαι. Η παραγωγή, άντιθέτως, τού δημιουργαρφικού χάρτου θα είναι εύρυτρα και θα λύση τό πρόβλημα της προμηθείας του διά πολλάς χώρας. Όυ βάμβακος ή ζήτησις θα ξεπρότηται άπό τόν δύον της έρχομένης έσοδες, τά απότομάτα δύμα της ήτη Αύγουστου προβλέπονται μεγαλύτερα τών περιστιών. Τά έρια μέ διλιγωτέραν ζήτησιν.

Η βιομηχανία δὲν θα άντιμετωπίσῃ καθ' δόλην τόν Κόσμον δυσκολίας πιά την έξεύρεσιν τών αναγκαιούντων αυτή ύλικων, πλήν τού χάλυbdος και ού θείου.

OVERSEAS SUPPLIES & CO. INC.

SHIP-CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS

1, KAIGAN-DCRI 1 CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

All kinds of meats, 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

• Είς 20 δισεκατομμύρια δολαρίων άνηλθον τά έμπορεύματα και αι ύπηρεσίαι της Αμερικανικής Οικονομίας πρός τὸν έξω Κόσμον κατά τὸ παρελθόν ἔτος, μὲ 10% αὔξησην έναντι τοῦ 1950. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰναι, ὅτι ἡ Δυτικὴ Εύρώπη θὰ ἔχῃ ἀρκετά δολάρια, διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν ἀγοραστική της ικανότητα. Πάντως, οἱ περιορισμοὶ τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας θὰ ἀσκήσουν, ἀναμφισθῆτως, ἀναστατωτικὸν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν. Εἰς τὴν Λατινικὴν Αμερικὴν ἀντιμετωπίζεται ὁ συναγωνισμὸς τῶν εὐρωπαϊκῶν προϊόντων, ἐνώ εἰς τὸν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὴν Αφρικὴν προβλέπεται αὔξησης ἡ ἔντονη διατήρηση τοῦ ἐπίπεδου τοῦ 1951. Εἰς τὴν Ἀπωνίαν ἀποτελεῖται πολιτικὰ ἀνώμαλοις καὶ αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι παρεμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξιν τῶν έξω Αμερικῆς εἰσαγωγῶν. Η πτώσις τῶν τιμῶν τῶν ἀναστατωτικῶν προϊόντων (καυστούσιού, ιούτης, κόπρα κλπ.) ἀποτελεῖ ἐπίσης ἔνα πρόσθετον ἔμποδιον. Δέν ύπάρχουν τὰ δολάρια.

• Ο χρυσὸς ἔσημείωσε πτῶσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν καὶ τοῦτο, διότι αἱ χώραι παραγωγῆς πωλοῦν περισσότερον εἰς τὴν ἀγοράν, ἔφθον ἐπίτυχάνουν καλύτερας τιμᾶς ἀπὸ τὴν ἐπίσημον τοιαύτην τῶν 35 δολαρίων τὴν σύγκιαν. Τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 25% μόνον τοῦ ἀναρριχθέντος χρυσοῦ περιῆλθον εἰς τὸ ἐπίσημον παγκόσμιον ἀπόθεμα, ἔναντι 50% τοῦ 1950. Ο μεγαλύτερος δόγκος ἐπωλῆθη πρὸς ἀποθηταρίστιν καὶ βιομηχανικὴν χρῆσιν. Ἐπίμονοι, πάντως, καθιστάνται αἱ πληροφορίαι περὶ ἀνατιμήσεως τοῦ χρυσοῦ ἀπὸ μέρους τῆς Αμερικῆς, παρὰ τὰς διαιφύσεις.

• Βάσει τῶν διεγαγμένων διαπραγματεύσεων δὲ Λίβανος θὰ ἐπιτύχῃ αὔξησην τῶν δικαιωμάτων του διὰ τὴν μέσω τοῦ ἔδαφους του δίδον τῶν πετρελαιαγωγῶν. Ήδη ἡ ἑταῖρις πετρελαίων τοῦ Ἰράκ ἐδέχθη νὰ τριπλασιάσῃ τὸ ποσόν, ποὺ μέχρι τούδε κατέβαλλε. Θὰ ἀνέλθῃ τοῦτο εἰς δύο περίπου ἑκατομμυρία δολ. ἐπησίως. Διαπραγματεύεσις ἐπίσης διεξάγεται ἡ Λίβανος καὶ μὲ τὴν ἑταῖριν τῶν ἀράβων πετρελαίων.

• Η Ἐπιβληθεῖσα ἐνίσχυσις τοῦ σκάφους τῶν ὑπερτριακούς Αμερικανικῶν δεξαμενόπλοιων τοῦ τύπου «T.2», ἥτις ὀφείλει νὰ πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ ἔρχομένου χειμῶνος, θὰ προκαλέσῃ ζωηρότατὸν κίνησιν εἰς τὰ ἀστικά εἶσιν καὶ κατανάλωσην περισσότερου λαθύρου. Υπολογίζεται, ὅτι 50 δεξαμενόπλοια θὰ ἐπισκευάσωνται μηνιαίως εἰς τὴν Αμερικὴν καὶ ὅτι διὰ τὴν ἔργασιαν ταῦτην θὰ χρειάζωνται κατὰ μῆνα 5000 τοῦ. Ἐλασμάτων καὶ 600 τοῦ, ἥλων.

• Αἱ διαπραγματεύσεις πρὸς ἀνανέωσιν τῆς ἀγγλο—γιουγκοσλαβικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας πῆχθοσταν εἰς ἐπιτυχές ἀποτέλεσμα καὶ ἡ συμφωνία ὑπεγράφῃ τὴν 12ην Μαΐου. Μεταλλεύματα καὶ γεωργικὰ προϊόντα θὰ ἔσχασθων ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ἐπὶ ταλαγάνῃ γεωργικῶν μηχανῶν, μηχανῶν τοῦ χρόνου, ἡλεκτρικῶν εἰδῶν, χημικῶν καὶ φαρμακευτικῶν προϊόντων, καθὼς καὶ υφαντουργικῶν τοιουτῶν.

• Η Αμερικανικὴ παραγωγὴ κατὰ τὸ α', πρίμων τοῦ τρ. ἔτος ἐσημένων νέον ρεκόρ αὔξησεως, βάσει τοῦ ὄποιον ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ ἐπησία τοιαύτη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 339.5 δισεκατομμύρια δολαρίων. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὴν τὰ πρόδυτα καὶ αἱ ὑπηρεσίαι αἱ παρασχεθεῖσαι ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας. Δεδομένου διὰ τὰ τιμὰ παρέμειναν σχέδιον αἱ αὐταὶ, ἡ αὔξηση — ὑπολογίζουμένη εἰς 4 δισεκάδες δολαρίων — ὀφείλεται εἰς μόνην τὴν διεύρυνσιν τῆς παραγωγῆς.

• Εἳναι ὁ προσεχῆς χειμῶνος εἰναι κατὰ 5000 ψχρούτερος τοῦ συνήθους, ἡ ζήτησης — κατὰ τοὺς εἰδίκους — τῶν δεξαμενόπλοιων διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων εἰς τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ είναι ζωηρὰ καὶ τὸ πρόβλημα τῆς ξέερέσεως τονιάζει, δύλιγον τι δύσκολον.

• Η κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν κατὰ τὸ 1960 προβλέπεται νὰ φθάσῃ — κατὰ τὸν πρόδεδρον τῆς «Γκόλφ Όιλ Κόμπαν» — εἰς 10 εκατομμύρια βαρελίων ημερήσως, ἔναντι 7 εκατομμυρίων τοῦ 1951. Η παγκόσμιος παραγωγὴ — ἔξαιρεσι τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηρού Παραπτάσματος — θὰ φθάσῃ εἰς 16 εκατομμύρια βαρελίων ημερήσως, ἔναντι 11 εκατομμυρίων τοῦ πρ. ἔτους. Η αὔξηση τῆς χρήσεως τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τῶν μηχανῶν Ντῆζελ εἰς δῶλον τὸν Κόσμον καὶ ἡ αύξουσα ἐπίσης ζήτησης τοῦ πετρελαίου διὰ δέματων καὶ καυσίν εἰς λέθητας, ἐπιτρέπουν τὴν πρόβλεψιν ταῦτην. Υποδεικνύεται ὅπως χρησιμοποιηθοῦν περισσότερον τὰ ἔχωνται εἰσαγόμενα πετρελαία εἰς τὴν Αμερικὴν, ἵνα μὴ συνεισθῇ ἡ ἔξαντληση τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπεδάφους. Γεγονός ποὺ θὰ συνεπιδέρῃ τὴν αὔξησην τῶν μεταφορῶν.

• Οι παραπτήραι τῶν διεθνῶν πολιτικῶν δὲν προβλέπουν οὐσιώδεις μεταβολὰς τῆς καταστάσεως πρὸ τῶν ἔκλογών τοῦ Νοεμβρίου. Η Μόσχα δὲν θὰ καταβάλῃ πρὸ τῆς ημερομηνίας ταῦτης τὴν ὑστάτην προστάθειαν νὰ σταματήσῃ τὸν γερμανικὸν ἐπανεξοπλισμόν. Εν τῷ μεταξύ, ἡ ἔντασις τοῦ ψυχροῦ πόλεμου θὰ ἀποκορύφωθεν. Πρὸ τοῦ νέου Προέδρου θὰ τεθῇ τὸ δίλημμα, ἂν θὰ πρέπει ἡ Δύσης νὰ κερδίσῃ ὑπωδήποτε τὸν ψυχρὸν πόλεμον ἢ ἂν θὰ συνεννοθῇ μὲ τὸν ἔχθρον. Διὰ τὴν νίκην, χρειάζεται ἡ ταχινάτη ισχυροποίησης τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐπιδιώξεις τῆς χωρὶς πόλεμουν. Η συνεννόησης θὰ συμπλήσῃ τὴν ἔγκατάλεψιν τοῦ γερμανικοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ, τάς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀναγνώρισην τῆς ἐρυθρᾶς Κίνας καὶ τὴν εἰσόδησην τῆς εἰς τὰ Ηνωμένα Εθνη. Η πιθανότης μιὰς τοιαύτης συνεννόησης είναι, πρὸς τὸ παρόν, ἀσθενής, ἡ ὑποστήριξης δύμως τῆς ίδεας αὔξανε εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρώπην. Η νέα Αμερικανικὴ Κυβέρνησης θὰ υποχρεωθῇ νὰ ἐλέγξῃ μεταξὺ τῶν δύο τούτων δρόμων.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Ναυπηγικὴ δραστηριότης

Ρεκόρ δραστηριότης σημειώθηκε εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα. Τὸ 1952 προβλέπεται καλλίτερον τοῦ 1951, μὲ αὐσμενούμενας καθελκύσεις σκάφων συνοικικῆς χωρητικότητος αἰσθητῶς ἀνωτέρας τῶν 200.000 τόνων γκρός, ἐνώ αἱ εἰς χείρας τῶν ναυπηγῶν παραγγελίαι δύνανται νὰ κρατήσουν τὴν διμοχιανίαν ἐπὶ τοῖς πλήρεις ἀπόδεσης εἰπιτέλων διετίαν. Πέρισσα καθελκύσθησαν ἐκ τῶν γαλλικῶν ναυπηγείων λάινερς 185.000 τόν. γκρός καὶ διάφορα ἄλλα σκάφα 59.000 τ. γκρός. Εφετος ὑπολογίζεται νὰ καθελκυσθούν λάινερς 84.000 τ., φορτηγά καὶ ἔτερων τύπων πλοιά 83.000 τ. καὶ τάνκερς 33.000 τ. γκρός.

Πολλαὶ, ὡς γνωστόν, παραγγελίαι — κυρίως δεξαμενοπολοίοιν — ἐπιτοπεύθησαν εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα, χάρις εἰς τὰς παρασχεθεῖσας ἐπιχορηγήσεις πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς τοῦ κόστους μεταξὺ γαλλικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων. Εἰς δὲ τὸ τέλος Απριλίου ἐ. ἐ. ἔτελον ἐν Γαλλίᾳ ύπὸ κατασκευὴν 22 ἐν δῶλο τάνκερς, ἐκ τῶν ὅποιων ἐννέα ἡσαν χωρητικότητος 30.000 ἦσαν 33.000 τόνων δ. π. ἔκστον καὶ ἔτερα τρία τῶν 27.000 τόνων δ. π. Τὰ ύπὸ ναυπηγήσθησαν ἐπιταργάτη πλοιά ἀνήρχοντο εἰς 13 δημεροκίνητα, 131.810 τ. γκρός καὶ εἰς 8 ἐφοδιασθησμένα μὲ ἀτμοστροβίλους, 104.740 τ. γκρός.

Δανία

Η ναυτιλία εἰς περίπτωσιν πολέμου

Τὸ δανικὸν κοινοβούλιον συνεῖχτησε προσφάτως καὶ ἐνέκρινε σχέδιον νόμου, διὰ τοῦ ὄποιον ἔξουσιοδοτεῖται ὁ υπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου, ὅπως συντήσῃ εἰδικὴν γνωμοδοτικὴν ἐπιτροπὴν, ἥτις θὰ ἀναλάβῃ, ἐν περιπτώσει πολέμου, νὰ διαπραγματεύεται καὶ συναπτῃ συμφωνίας μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὰ ἀνταλλάγματα χρήσεως τῶν ἐπιτάκτων σκαφῶν τῶν. Καθορίζεται, ὅτι ἡ εἰδικὴ αὕτη γνωμοδοτικὴ ἐπιτροπὴ θὰ συνεργάζεται στενῶς μὲ τὴν συσταθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. «Χαυτιλιακὴν ἀρχὴν ἄμυνην», θὰ ἀπαρτίζεται δὲ ἀπὸ ἓντα πρόεδρον διορίζομενον ἀπὸ τὴν κυβέρνησην καὶ τέσσαρα μέλη, ἐκ τῶν ὄποιων τὰ δύο θὰ υποδεικνύωνται ἀπὸ τὴν «Ενωσιακὴν Δανῶν Διοίκησιν».

Ἐν περιπτώσει πολέμου δὲ ἐπιτροπὴ θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων, συμφόνων πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς εἰδικῆς ἀρχῆς τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., θὰ υποχρεούνται δὲ νὰ ἔξασφαλισθῶνται εἰς τὴν ἔργων τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῶν περιπτώσεων ἀσύμφωνων μεταξὺ τῆς ἐπιτροπῆς καὶ τῶν διαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Ήδη ἔχει αὕτη τὸ δικαίωμα νὰ καθορίζῃ τὸν όρους χρησιμοποιήσεως τῶν πλοίων. Αἱ δαπάναι λειτουργίας τῆς ἐπιτροπῆς θὰ βαρύνουν τὸ Κράτος.

Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ νέου «σούπερ-λάινερ»

Αἱ τελικαὶ δοκιμαὶ τοῦ νέου ἀμερικανικοῦ ὑπερωκεανού «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» τῶν 52.000 τόνων γκρός, θὰ πραγματοποιηθοῦν τὴν 4ην καὶ 5ην τοῦ ἀρδεμένου μηνὸς Ιουνίου. Αἱ προκαταρκτικαὶ τοιαῦται ἔλαβον ἕνδημά χώρων τὴν 14ην Μαΐου. Κατὰ τὴν διμέρον διάρκειάν των ἀπέδωκαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα καὶ ἐνίσχυσην τὴν ἐκφρασθεῖσαν ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν τοῦ σκάφους πεποιθήσιν, ὅτι τὸ νέον πολυτελές λάινερ. Ήδη είναι, ὥπως δούληποτε, ταχύτερον ἀπὸ τὸ βρετανικὸν ὑπερωκεανόν. Ως εἶναι γνωστόν, τὸ «Κούνι Μαΐρη» καὶ Αύγουστον τοῦ 1938 διήνυσε τὴν 2907 μιλλίων ἀπόστασιν ἀπὸ τὸν Βράχων Μπίσσον μέχρι τοῦ φάρου Αμπρουάζ, τῆς Νέας Υόρκης, εἰς 3 ημέρας 21 ώρας καὶ 48' λεπτά, μὲ μέσην ταχύτητα 30.99 μιλλίων καὶ τάναταλην μίαν ἀπόστασιν 2938 μιλλίων εἰς 3 ημέρας, 20 ώρας καὶ 42' λεπτά, μὲ μέσην ταχύτητα 31.69 μιλλίων καθ' ώραν.

Μετὰ τὸ πέρας τῶν προκαταρκτικῶν δοκιμῶν, ὁ ναύαρχος Κόχραν τῆς Κρατικῆς Διοίκησεως τῆς Ναυτιλίας ἐδήλωσε πρὸς τοὺς δημοσιογράφους, ὅτι τὸ νέον τοῦ πλοίον θὰ υπερβῇ εἰς ταχύτητα οἰονδήποτε ἀλλού υπερωκεανού ἢ πολεμικὸν σκάφος, ἐξαιρέσει τῶν ἀντιτορπιλικῶν. Η ταχύτητος του — εἶπε — θὰ είναι ἀνωτέρα τῆς τοῦ «Κούνι Μαΐρη», διότι

SHIPPING & GENERAL AGENCY C. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πράκτορεύσεις, Άγοραπλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως
έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Άντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χωρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Έργοστασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων ἀπὸ τῆς τρόπιδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.
Μεγάλη παρακαταθήκη TRANSITO τῶν NELSON καὶ EMPIRE COMPOSITIONS SUPERTROPICAL καὶ TROPICAL.

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

Τηλεγρ. Διεύθυνσις Εξωτερικού: «UNION»
» » Εσωτερικού: «OUNION»

τὸ 1938 ἐκέρδισε τὸν «Κυανοῦν Ἐπισείοντα» μὲν μίσην ταχύτητα 31.69 μιλίων τὴν ώραν. «Τὸ ἀποτελέσματα, ὅπως λέγεται, τῶν πρώτων δοκιμῶν, προσέθηκεν ὁ καυαρχός Κόχραν, θά τηροῦσσιν μυστικά, δεδομένου, ὅτι τὸ σκάφος προορίζεται καὶ ὡς μεταγαγικὸν ἐν περιπτώσει πολέμου καὶ συνεπῶς δὲν ἐπιθυμούμενον νὰ γνωρίζῃ ὁ ἔχθρος τὴν ταχύτητα τοῦ, ἀφοῦ ἀπὸ αὐτὴν θὰ ἔξαρτᾶται η ζωὴ 15.000 ἀνδρῶν, δοῦσσι δηλαδὴ δύναται νὰ μεταφέρῃ μὲ πλήρη αὐτῶν τὴν ἔξαρτυσιν, τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι».

«Ἡ ταχύτητα του πάντως — ἔχηκολούθησεν ὁ κ. Κόχραν — ἀνῆλθεν εἰς τὰ 30 μιλία, εὐδὺς ὡς τὸ σκάφος ἀνήκει 100 μιλία μακράν τῶν ἀκτῶν τῆς Βιργίνιας, μὲ ἀνεμον μέτριον καὶ μὲ θάλασσαν ἐλαφρῶς τεταργμένην». Ο κυβερνήτης του σκάφους εἶς ἄλλου, ἐδήλωσεν εἰς τοὺς ἐπιδινούσις δημοσιογράφους, ὅτι η ταχύτητα τῶν 30 μιλίων ἐπετεύχθη, χωρὶς καυμάτων ἐντασίας εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν μηχανῶν, ἔχαρακτήριος δὲ ὡς «θευμασίαν» καὶ τὴν ὑπακοήν τοῦ δύγκωδου πλοίου εἰς τοὺς χειροσιμούς.

Εἰς νεωτέραν ἀνακοίνωσιν τοῦ ναυάρχου κ. Κόχραν ἐτούτη, ὅτι τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» κατὰ τὰς προκαταρκτικὰς δοκιμάς του ἐπὶ ἔνα συνεχές ὀκτώρων, μὲ ἀνεμον ταχύτητας 35 μιλίων, ἀνέπτυξε ταχύτητα ἀνωτέραν τῶν 30 μιλίων, ὑπερθέμασις ὅμως δύο τριβέων δὲν ἐπέτρεψε νὰ ἔξαντλησουν αἱ μηχαναὶ τῆς πλήρης αὐτῶν ἀπόδοσιν. Ο πωσοδῆποτε — προσέθηκεν ὁ κ. Ναύαρχος — καὶ μὲ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν ταχύτητα πρέπει τὸ νέον λάινερ νὰ θεωρήται ὡς τὸ ταχύτερον πλοίον τοῦ κόπιου. Κατ' ἄλλας πληροφορίας, ἐν τούτοις καὶ παρά τὸ γεγονός, δτι οὐδὲν ἀνεκοινώθη ἐπισήμως, ἡ ταχύτητα τοῦ σκάφους κατὰ τὰς δοκιμὰς ὑπερέδη τὰ 32.5 μιλία καθ' ώραν.

Διὰ τὴν καταμέτρησιν τῆς ταχύτητος ἐφορμόσθη νέον ἡλεκτρονικὸν σύστημα. Δύο παρόμοια μηχανῆματα ἐποιηθήσαν, τὸ ἐν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ τὸ ἔτερον ἐπὶ σημαντήρος, εἰς καθωρισμένον σημεῖον, δὲν παρατρητῆς ἥδυνατο νὰ διαπιστώσῃ τὴν ἔκαστοτε ἀπόστασιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν σημαντήρα καὶ ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῆς νὰ ὑπολογίσῃ μὲ ἀκρίβειαν τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους.

Πρός αὔξησιν τοῦ μισθολογίου;

Αἱ ναυτεργατικαὶ δργανῶσεις ἐζήτησαν ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόπιου, αὔξησιν 15% τῆς μισθοδοσίας τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, συμφώνως πρὸς τὴν ισχύουσαν συλλογικὴν σύνδεσιν, πῆται προβλέπεται τὴν ἀνά ἔξαντλησιν ἀναθεώρησιν τοῦ μισθολογίου. «Ἐζήτησαν ἐπίσης καὶ αὔξησιν 50 δολαρίων μηνιαίων διὰ τοὺς αρχιβαλαμπτόλους τῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

Ἐστιμούσιού ἐπὶ εὐκατίρια, ὅτι δὲ ἀμερικανὸς ναύτης ἔχει τὴν ύψηλοτέραν μισθοδοσίαν ἔναντι οἰσούδηποτε ἄλλου ἐργάτου τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας, λαμβανούμενων ὑπὲρ δύνην καὶ τῶν ὑπερωρῶν, αἵτινες φύσουν τὰ 50% καὶ πλέον τῆς βασικῆς μισθοδοσίας, λόγῳ τῆς ἐφαρμοσθεῖσας ἀπὸ τινῶν ἥδη μηνῶν ἔδημοιδος τῶν 40 ωρῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων.

Διὰ τὸν ἀμερικανικὸν λίμπερτον ἡ βασικὴ μισθοδοσία ἀνέρχεται εἰς 14.500 δολ., μηνιαίως, ἐπὶ πλέον δὲ 40%, τούλαστον, διὰ τὸν ὑπερωρίας. «Ἡ ἀρμόδιας μάλιστα ἐφοπλιστικὴ ὄργανωσις ἔδημοισίευε καὶ πίνακα συγκρίσεως τῶν δαπανῶν μισθοδοσίας διὰ τὴν φορτηγὸν τοῦ πλοίου «Λίμπερτον» ὑπὸ διαφόρους ξένας σημαίας. Ἰδού η συγκρίσις αὐτῆς:

Σημαία	Πλίρωμα	Μηνιαία δαπάνη μισθοδ.
Παναμαϊκή	γερμανικὸν	δολ. 4.500
Παναμαϊκή	Ιταλικὸν	> 5.500 — 8.000
Παναμαϊκή	νεροδηγικὸν	> 6.500 — 7.000
Παναμαϊκή	ελληνικὸν	> 7.500
Ἀγγλική	αγγλικὸν	> 7.000 — 7.200
Ιταλική	Ιταλικὸν	> 7.000 — 7.200
Νορβηγική	νορβηγικὸν	> 7.000 — 7.500
Βλληνική	ελληνικὸν	> 8.000 — 8.500

Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω ποσῶν τῆς βασικῆς μισθοδοσίας, δέοντα νὰ ὑπολογισθῇ καὶ ἔνα ποσοστόν, κυμαινόμενον κατὰ σημαίας μεταξὺ 5 ἤ τοι 20%, διὰ τὸν ὑπερωρίας.

Ισραὴλ

«Ηγοράσθη τὸ ὑπερωκεάνιον

«Ἡ ἀγόρα παρὰ τοῦ Ισραὴλ τοῦ συμβούλου ὑπερωκεάνιου «Στοκχόλμη», τὴν ὅποιαν ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος των, ἐπειδεισιώθη διὰ τὴν πλεγράφημά τος ἐκ Στοκχόλμης. Τὴν πώλησιν ἀνεκοινώσεις δὲ διευθυντής τῆς «Σέβενσκα—Ἀμερικαὶ Λαῖν», μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ἡ παράδοσις τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ἀγροστάς τοῦ δηλαδὴ πραγματοποιηθῇ, πρὶν δὲ ἡ συστηματικὴ ἔταιρί της παραδέλη τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ὀλλαδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φλάσιγκ νέον ὑπερωκεάνιον τῆς. Κατὰ τὰς προκαταρκτικὰς διαπραγματεύσεις ἀνεφέρετο, ὡς τιμὴ τῆς ἀγορᾶς, τὸ ποσὸν τῶν 3.3 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Τὸ ὑπερωκεάνιον «Στοκχόλμη» εἶναι 11.650 τόνων γκρός, ἐναυτηγήθη τὸ 1938, διαθέτει δὲ θέσεις διὰ 360 ἐπιβάτες καὶ χώρων διὰ 2.750 τ. φορτίου. Δύο ὄκτακλινιδροὶ μηχαναὶ, κατασκευῆς Γκοταρέρεκ καὶ δυνάθεως 14.600 πτπων, μὲ 110 στροφάς, κατὰ λεπτόν, ἐξασφαλίζουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 19 μιλίων. Τὸ ναυπηγούμενον, ἐξ ἄλλου, εἰς Όλλανδιαν νέον ὑπερωκεάνιον διὰ τὴν σουηδικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, εἶναι 18.000 τ. γκρός, θά διαθέτει διαμερίσματα διὰ 750 ἐπιβάτες εἰς δύο κατηγορίας θέσεων καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανὰς δυνάμεων 17.500 πτπων, σιτινες θὰ τῷ παρέχουν ταχύτητα 19 μιλίων καθ' ώραν.

Ιταλία

«Η Ναυτιλία τῆς κατὰ τὸ 1951

Εἰς διλίγους ἀριθμούς, ἀρκετὰ χαρακτηριστικούς, ἀπειδεῖσα, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ζωηρὰ ναυτιλιακὴ δραστηριότης τῆς Ιταλίας. Εἰς 1.247 σκάφον, 3.196.017 τόν. γκρός, ἀνῆλθεν δὲ δύναμις τῆς ναυτιλίας της εἰς τὸ τέλος του 1951. Πλήρης ἐπῆλθεν ἡ ὀποκατάστασις τῆς προπολεμικῆς συγκροτήσεως. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἱ έργασίαι προβλέπεται τὸν σχετικὸν μὲ τὸν δύναμιν ἀριθμὸν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ τρελευτικὰ πρὸ τοῦ πολέμου ἔτη.

«Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν Ιταλικῶν λιμένων μὲ τὸ ἔξωτερον τοῦ πλοίου διά 24.250.000 τόν., διὰ δὲ τὰς ἔξαγωγὰς εἰς 3.972.000 τόν. ? Ήποτέρα κατὰ 27.9%, ἔναντι του 1950 καὶ 43%, ἔναντι τῆς κινήσεως τῶν ἐντὸς τῆς σημερικῆς Ιταλικῆς Επικρατείας κειμένων λιμένων, μετὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἀποικιῶν.

«Ἡ συμμετοχὴ τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς ὑπῆρξε μικρά, ἐν συγκρίσει πρὸ τὸ πρότερον πολέμου ἔτη. Μόλις τὰ 38.5% τῶν εἰσαγόμενων φορτίων μετεφέρθησαν διὰ τὸν ἔθνικὸν πλοίον (777.278 τόν.), ἔναντι 6.447.317 καὶ τὰ 19.5% τῶν ἔξαγομενών (777.278 τόν.), ἔναντι 6.361.000 τόν. τοῦ 1938 καὶ 56.87% τῶν ἔξαγωγῶν.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ κατὰ τομέα σημειωθεῖσα κίνησις τῶν Ιταλικῶν λιμένων. «Ἡ Μεσόγειος, ἐμφανίζει σημαντικὴν αὔξησιν καὶ φυσικὰ σηματικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν κίνησιν αὐτῆς τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου. Ἐναντὶ τῶν 3.239.000 τόν. τοῦ 1938, τὰ εἰσαχθέντα καὶ ἔξαγομενά διὰ τὸν Ιταλικὸν λιμένων φορτία ἔφθασαν κατὰ τὸ 1951 εἰς 7.894.000 τόν. «Ἡ κίνησις ἀπὸ καὶ διὰ τὸν Μ. Θάλασσαν ἐμειώθη (1.072.000 τόν. διὰ τὸ 1938, ἔναντι 439.000 τόν. διὰ τὸ 1951). Τῆς Δυτικῆς Εύρωπης ἐπίσης (12.411.000 τόν. τοῦ 1938, ἔναντι 6.295.000 τόν. 1951). Τῆς Βορείου, τούναντιον, Ἀμερικῆς ἡ κίνησις ἀπὸ 2.415.000 τόν. τοῦ 1938, ἔφθασε εἰς 6.361.000 τόν. διὰ τὸ 1951, τῶν πέραν τοῦ Σούεζ τομέων ἀπὸ 1.122.000 τόν. τοῦ 1938 εἰς 6.361.000 τόν. διὰ τὸ 1951.

«Ἀναφέρομενος δὲ τὸ πρόσδερον τοῦ Ανωτάτου Γνωμοδοτικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὰς ἀνωτέρα στατιστικάς, ὅσον ἀφορᾷ κυρίως, τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς, τονίζει ιδιαιτέρως, διὰ τὴν περιθώριον ὑφίσταται εἰσέτι διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὸ Ιταλικὸν πλοίον τὴν προπολεμικὴν του θέσιν. Αὕτη, ἄλλως, ἡ συμμετοχὴ πρέπει νὰ είναι διὰ τὴν θεοφύσιαν τῆς Ναυτιλίας καθε χώρας».

Μεγ. Βρεταννία

«Τηρωκεάνιον ἄνευ ιστῶν

Τὸ ἡδη κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς—Ἄρμστρογκ» νέον ἐπιβατηγὸν λάινερ τῆς «Ορίεντ Λάιν», «Ορσοβα» τῶν 28.000 τόν. γκρός, δὲν θὰ ἔχῃ ιστόν, ἐνῷ τὰ ναυπηγήθεντα τὸ 1948 καὶ τὸ 1951 διὸ ἔτερα λάινερ τῆς αὐτῆς ἔταιρισ, τὸ «Οράδες» καὶ τὸ «Οροσαΐ» φέρουν ἔνα ιστόν ἔκαστον. «Περιηγούσα» καὶ πλοιοκτήτρια ἔταιρια τὴν ἀπομάκρυνσιν τῆς ἀπὸ τὸ πρότερον ἐπιβατηγὸν λάινερ τῆς ιστού, ἀνεκοινώσει, διὰ τὸ σχέδιον τοῦ «Ορσοβα» ἀποτελεῖ τὴν λογικὴν συνέπειαν τῆς σκέψεως, ήτις ὠδήγησε τὸ 1935 τὴν ἔταιριαν νὰ ἀποδεχθῇ διὰ τὸ τότε κατασκευασθεῖσαν ὑπερωκεάνιον τῆς «Οράσιον» τὴν μιαν καπνοδόχων καὶ τὸν ἔνα ιστόν, ἀντὶ τὸν δύο ιστῶν.

Αἱ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην τεχνικαὶ πρόδοσιν ἐπειθοῦν, διὰ τὸν μία καπνοδόχον νὰ δένοταν διὰ τὸν δύο τῶν δύο, οὕτω δὲ νὰ ἔξοικονομήθαι πολύτιμος τὸν πλευρόν, διόσον καὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος αὐτοῦ. Τὰ ἐν λόγῳ δεδουλεύεντας ἐφορμόσθησαν τὸ πρώτον εἰς τὸ «Οράδες», τοῦ ἀπολεθρεύτος κατὰ τὸν τελευταῖον πλοέμον. Μεταπολεμικὸν ἐναυτηγήθησαν, δάσκει τῶν αὐτῶν σχεδίων, τὰ ὑπερωκεάνια «Οράδες» καὶ «Οροσαΐ». Εἰς τὸ δύο ταῦτα μεταπολεμικὰ λάινερ αἱ καπνοδόχοι των εἰναιεν εύρυτεραι, σύχι διότι ἔχουν ισχυροτέρους λάινετας, ἀλλὰ διότι ἐχρεισθήσει νὰ ἐνσωματωθοῦν ἐντὸς αὐτῶν διάφορα ἔξαρτηματα, ὡς ἀνεμοδόχοι κατασκευασθεῖσαν. Τὸ σχέδιον, ἐπίσης, τοῦ ἔνα ιστού καὶ εἰς τὰ δύο ταῦτα σκάφη ὑπέστη τροποποίησιν. Οὕτω, διὰ τὸ περισσότερον ἀπλοποιημένος, προσηρμόσθη διὰ τὸν μίκροτερον, ἐν διάστασις τοῦ «Οροσαΐ» εἶναι μικρότερος, διὰ τὸ ιστός τοῦ «Οράδες» εἶναι μικρότερος, διὰ τὸ ιστός τοῦ «Οροσαΐ» εἶναι μικρότερος.

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 πλοίοκτήτου, χωρὶς προμηθείας καὶ δῶρα, μὲ σκοπὸν τὴν ἔντιμον καὶ ἐπὶ νέων βάσεων ἐργασίαν.

Κοι κοι ἐφοπλιστάκι, ἐμπιστεύθητε τὴν τροφοδοσίαν τῶν πλοίων σας εἰς τὴν ANTIRALL προμηθεύμενοι δλα τὰ ύλικά καὶ ἐφόδια τῶν πλοίων. Παράδοσις εἰς δλους τούς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου.

τής τού ραντάρ.

Η απόφασις, ήτις ήγαγε την έταιριαν εις την ναυπήγησιν τού «Ορσούδα» άνευ ίστου, προήλθεν από τὸ γεγονός, διτι αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους ἐτοποθετήθησαν ἐγγύτερον τοῦ συνήθους πρὸς τὴν πρώταν, μὲ συνέπειαν νὰ μετατεθῇ καὶ ἡ καπνοδόχος κατὰ δὲ πόδας πρὸς τὰ πρόσω. «Ἄν δὲ ίστος διετηρέτο, ἐπρεπεν οὐτὸς νὰ τοποθετηθῇ πρὸς τὰ ἐμπρός, δόποτε ἥλιοιστο καὶ δὲ χῶρος τοῦ πρὸς τὴν γερύρας καταστρώματος. Διὰ νὰ ἀποφευχθῇ τοῦτο, ἐπρεπεν ἡ δὲ ίστος καὶ ἡ καπνοδόχος νὰ τοποθετηθῇ ἐγγύτερον ἀλλήλων, ηδὲ ἀποτελέσουν μιαν μονάδα. Ἐκρίθη προτιμότερον τὸ δεύτερον καὶ οὕτω ἡ καπνοδόχος θὰ φέρῃ τὴν κεραίαν τοῦ ἀσυρμάτου, τὸ λευκὸν πρώτον πλοϊκὸν φῶς καὶ τὴν συνήθη ἔξαρτουσ τῶν σχοινίων διὰ τὰ σήματα.

Τὸ «Ορσούδα» παρηγέλθη τὸν Ἀπρίλιον π. ἔ. διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Αὔρτραλίας, προκειται δὲ νὰ καθελκυσθῇ εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1953 καὶ νὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ τέλη τοῦ ίδιου ἔτους. Ἐχει διαστάσεις μήκους 668 ποδῶν, πλάτους 90.6 ποδῶν, ύψους μέχρι τοῦ πεπτού καταστρώματος 50 ποδῶν καὶ βύθισμα 31 ποδῶν. Ἡ πρωστίσιος μηχανή του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν εἰς Μπάροοου, θὰ ἀποτελήται ἀπὸ ζεύγη στροβίλων συνολικῆς δυνάμεως 42.500 ἵππων ἀξόνος καὶ θὰ παρέχῃ εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 22 ½ κόμδων καθ' ὅραν.

Ἡ ναυτεργατικὴ διάσκεψις

Ἡ ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων «Ἐπιτροπὴ τοῦ «Διεθνοῦς Γραφείου Ἑργασίας» ἐτερμάτισε τὴν διάσκεψιν της, ἡτις συνήλθεν εἰς τὴν Γενεύην τὴν 9ην καὶ 10ην Μαΐου, ἀφοῦ ὑπέεισε τὴν ἀνάγκην τῆς συγκλήσεως εἰδικῆς διάσκεψεως εἰς τὰς ἄρχας τοῦ ἐπομένου ἔτους διὰ τὰ ζητήματα τῶν Ἀστιανῶν ναυτεργατῶν. Ἡ Ἀστιανὴ αὐτὴ διάσκεψις θὰ συζητήσῃ τὰς μεθόδους τῆς ναυτολογίησεως τῶν Ἀστιανῶν ναυτεργατῶν καὶ τὰ τῆς ἀνδιαιτήσεως τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς τοὺς διασφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερού. Ἡ Γαλλία, ἡ Ολλανδία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία θὰ κλήθουν νὰ μετάσχουν τῆς ἐν λόγῳ διασκέψεως, ὡς ἔχονται ἔχουσαι ἀκτεταμένα ναυτιλιακὰ συμφέροντα εἰς τὴν Ἀσίαν. Εἰς τὰς κατὰς ἄρχας ἀντιπροσωπείας θὰ μετάσχουν κρατικοὶ ἐκπρόσωποι, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν.

Ἡ «Ἐπιτροπὴ ὑπεδειξεν ἀκόμη τὴν σύγκλησιν Διασκέψεως πρὸς μελέτην τῶν συμθηκῶν ἔργασίας ἐπὶ τῶν σκαφῶν, τῶν ἔργασιον ἐντὸς κλειστῶν θαλασσῶν. Ἀπησχολήθη ἐπίσης ἡ Διάσκεψις καὶ μὲ τὸ ζήτημα τῆς ἀπροθυμίας τῶν κυβερνήσεων πρὸς κύρωσιν τῆς συμβάσεως, ἡτις προβλέπει τὴν ἔγκατάστασιν τῆς «Διακυβερνητικῆς Γνωμοδοτικῆς Ἐπιτροπῆς». Ἡ σύμβασις αὐτὴ ἐγένετο ἀπὸδεκτὴ πρὸ τετραετίας ἀπὸ τὴν εἰδικῆν διάσκεψιν τῶν Ἕνωμένων Ἐθνῶν, εἰς τὴν ὅποιαν παρέστησαν ἀντιπρόσωποι ἔβδομοίκοντα ἐν δῶροισι, περιλαμβανομένων δῶν τῶν μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν. Διὰ νὰ τεθῇ εἰς ἔφαρμογην ἡ ἐν λόγῳ σύμβασις, δέοντας νὰ κυρωθῇ ἀπὸ 21 κράτη, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ ἐπτά νὰ κατέχουν χωρητικότητα μεγαλύτερα τοῦ 1.000.000 τόνων γκρός. Μένον τούδε μόλις δέκα χῶραι ἔκύρωσαν τὴν σύμβασιν καὶ ἔξι αὐτῶν αἱ ἔξι μόνον κατέχουν χωρητικότητα μείζονα τοῦ ἐνός ἐκαπούμπριου τόνων γκρός.

Ἡ παραγωγὴ τοῦ γαιάνθρακος

Τὰ ἀποθέματα ἀνθρακος τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου ἔξακολουθουν νὰ αὐξάνωνται, ἔχουν δὲ θάσεις τὰ 13.269.000 τόν., ἐν συγκρίσει πρὸς 9.828.000 τόν. κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Ἡ παραγωγὴ κατὰ τὴν παρελθόντας ἔβδομοντας ἀνήλθεν εἰς 4.568.300 τόν., ἐναυτὶ 4.551.100 τόν. τοῦ παρελθόντος ἔτους. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς εἶναι μικρότερος τοῦ τῆς παρελθόντης ἔβδομοντος, ἡ μείωσις δὲ αὐτὴ εἰνεὶ ἀποτέλεσμα τῆς καταργήσεως τῆς βάρδιας τοῦ Σαβδάτου, λόγω τοῦ θέρους.

Ἡ κατάστασις ἀπὸ ἀπόφεως ἔργαστικῆς δυνάμεως εἶναι ἰδιαιτέρως ἐνθουσιαστική. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνθασκαρώμων ποδῶν μιᾶς ἔβδομοντος ἡτο 713.600, ἐνώ σήμερα εἶναι 714.800. Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἀριθμὸς 713.600 τῆς πασολθύσης ἔβδομοντος ἡτο δ ἀνώτερος σημειωθεῖς απὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1949.

Εἰδικὸν πλοῖον διὰ μεταλλεύματα

Ἐκ τῶν ναυπηγείων «Βίκερς—Ἀριστρόγκ» καθειλκύσθη τὸν 12 Μαΐου καὶ συμπληρώμενον θὰ τεθῇ ἐν ὑπερέσιᾳ τὸ πρόσεχη Σεπτεμβρίου τὸ εἰδικὸν διὰ τὴν ταχύτατην μεταφορὰν μεταλλεύμάτων φορτηγὸν «Κάρολ Σμέδενεμ». Προορίζεται τοῦτο ὑπὸ τὴν ἔταιριαν «Ὀρυχείων τῆς Υαμαϊκῆς» διὰ τὴν διακίνησιν βωσιτῶν ἀπὸ τὸν δύρμον «Οτσο Ρίος» ποδὸς τοὺς λιμένας Μόμπιλ, «Ἀλμάταμα καὶ Κόρπος Κρίστοι, τοῦ Τέξας. Τὸ μεταλλεύμα δι᾽ ἑνὸς συστήματος ἴμαντων—φορέων θὰ μεταφέρεται ἀπὸ τὰ κύπτη τοῦ πλοίου πρὸς τὴν πρύμναν καὶ ἐκεῖθεν δι᾽ ἴμαντων, ἐπίσης, θὰ φθάνῃ εἰς τὰ ἐπὶ τῆς ἀκτῆς μέσα φορτώσεως. Διὰ τὸ τρόπου τούτου, φορτίον 12.500 τόνων βωσιτοῦ θὰ ἐκφράσται ἐντὸς 9 ὥρων, μὲ ρυθμὸν 1.400 τόνων καθ' ὥραν, ἐνώ διὰ τὴν ἔργασίαν ταῦτην θὰ ἀπτετίτο, μὲ τὰ συνήθη μέσα, χρονικὸν διάστημα δύο, τούλαχιστον, ἡμέρων.

Τοιουτοτρόπως, τὸ «Κάρολ Σμέδενεμ» προσώρισται νὰ καταστῇ ζωτικός συνεπικόδικος κρίκος μιᾶς συντονισμένης ἀλλήσεως μηχανικῆς διακινήσεως τῶν μεταλλεύμάτων τῆς Υαμαϊκῆς ποδὸς τὰ ἔργοστάσια παραγωγῆς τῶν ράβδων τοῦ μετάλλου. Ἡ ταχεία φορτεσκόρτωσις, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἑκατόντα πεντακόσια τοῦ σκάφους, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς αὐτὸ τὴν μετα-

φορὰν ποσότητος μεταλλεύμάτων κατὰ 5½ φοράς μεγαλυτέραν ἐκείνης, τὴν ὅποιαν θὰ μετέφερεν ἐκ τοῦ Νοτίου Αμερικῆς. Ὑπολογίζεται, οὕτως, διτὶ τὸ νέον σκάφος θὰ ἔχῃ ἐπιστραγή μεταφορικὴν ικανότητα 580.000 τόνων θωράκι.

Ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ἀπρίλιον

Ὁ παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος — μὲ βάσιν 100 διά τὸ ἔτος 1948 — καὶ διά τὰς εἰς λίρας ναυλώσεις τῶν φορτηγῶν πλοίων, ἀπεικονίζει τὴν σημαντικὴν ἐκπτωσιν τῶν ναυλῶν, τίτις ἐσπειρισμοῦ κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον εἰς διους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς. Κατῆλθεν οὗτος εἰς τὰ 109.4, ἐναυτὶ τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου ἐ. ἔ. καὶ 203.8 τοῦ μεγίστου διους εἰς τὸ ὅποιον ἔθεσεν ὁ ναυλοτιμάριθμος κατὰ τὸν Μάιον τοῦ 1951. Ἡ πτώσις ὅφειλεται εἰς τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ τὸν μῆνα Ἀπρίλιον ἔλλειψιν γαιανθρακοφορτίων ἐξ Αμερικῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ εἰς τὸν γενικωτέρους εἰσαγωγικοὺς περιορισμούς, οἵτινες ἐπεβλήθησαν ἀπὸ ὅλας τὰς εύρωπας καραβίας χώρας, ἐλλείπει δολαρίων. Ἀνεφέρετο χωρακτηριστικῶν καραβίων τοῦ περιορισμοῦ τοῦ Απρίλιον, καὶ πολλαὶ χρονοναυλώσεις φορτηγῶν σκαφῶν «κλεισθεῖσαι ἀπὸ ἔταιρίσιας τακτικῶν γραμμῶν τηρούμασθαι, μὲ σοδαράς ζημιας διὰ τῶν ναυλωτάς. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυται ἡ μηνιαία πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν προγνωμένην τριετίαν:

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
Ἀπρίλιος	94.6	74.4	176.8	109.4
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	—

ΕΤΗΣΙΟΣ:

82.3 84.0 173.7

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

— — —

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	εφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	έφθ. Μαντούλουότο 23 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	είς θέσιν 18.22 Ν. και 40 Α., Μαΐου 10 διά Περσικόν Κόλπου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοί Δ. Πανταζέντος	11	4248	εφθ. Τσάρλεστων 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. & Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιος, Χαλκιάς	24	3658	εφθ. Τσιταγκόκ 21 Μαΐου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	διπλήθε Μασίμη 25 Μαΐου διά Χούστον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	εφθ. Φρητάου 26 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοί Γ. Σιγάλας	08	2098	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 24 Μαΐου και Ήστ Λόντον 27
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	διπλήθε Πειραιά 26 Μαΐου διά Τεργέστην
ΑΙΟΛΟΣ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	εφθ. Μίδδλεσμπρο 22 Μαΐου και Τάιν 28
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	44	7176	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 27 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρέας	44	7207	άνεχ. Τακόράντι 24 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	εφθ. Γενοβάσι 21 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ	«άδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Εθεργκλαντ 13 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΜΕΡΙΚΗ	Α. Λουζίς	43	7176	εφθ. Γλασκώνη 9 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΑΝΔΡΙΟΣ	Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	εφθ. Μπιλμπάρ 26 Μαΐου
ΑΝΙΑ	Ιγκόρ και Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Βαγκούμερ 22 Μαΐου διά Καλκούταν
ΑΝΝΑ	Ν. Λυκαρδόπουλος	19	5173	εφθ. Χάμπτον ρόδος 26 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	διπλήθεν Αζόρας 14 Μαΐου διά Πορτορίκο
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	Ν. Κονδύλη	42	7191	είς θέσιν 46 Β. και 28 Δ., Μαΐου 22 διά Ρόττερνταμ
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανός» Α. Ε.	43	7176	εφθ. Αλεξανδρειαν 17 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός και Πατέρας	43	7176	είς θέσιν 10.7 Β. και 65 Α., Μαΐου 21 δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούτσης	21	4786	εφθ. Κολόμπο 22 Μαΐου
ΑΓΡΩΝΑΥΤΗΣ	Κ. Πετρούτσης	01	3634	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημόσιον	18	5532	είς Ρόττερνταμ από 30 Άπριλι
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	άνεχ. Θρή Ρίθερς 18 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπιξ»	44	7240	εφθ. Αλεξανδρειαν 22 Μαΐου
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάκιας	92	951	άργει Μασσαλίαν από 30 Νοεμ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διπλήθεν άνοικτά Ντόβερ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Σάο Φρατζίσκο 23 Μαΐου διά Μονρόδια
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Νάρβικ 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνικόν» Α. Ε.	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Αμβούργον
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άνεχ. Σάλττ «Εντ 26 Μαΐου διά Λονδίνον
Ι ΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Υιοί Δ. Κυδωνιέως	18	4289	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 27 Μαΐου διά Μπόναν
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Κέι Ούεστ
ΓΕΩΡΓ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	εφθ. Σαμψούντα 21 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	εφθ. Λονδίνον 16 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρέαδη	43	7176	εφθ. Αμστερνταμ 28 Μαΐου
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	εφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	Ν. Παπαδάτος	18	1176	είς μεταφοράς έν 'Ελλαδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμονιούπούλου	44	7176	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 Μαΐου δι' Ελλάδα
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	διπλήθε Ντόβερ 25 Μαΐου διά Λαντσκρόνα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	07	3016	άνεχ. Καλκούταν 26 Μαΐου διά Πόρτ Σαΐδ
ΔΕΣΠΟΥ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	άνεχ. Φρήματ 21 Μαΐου διά Κολόμπο
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Πέτελ 24 Μαΐου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέως	26	4862	εφθ. Τάιν 20 Μαΐου και άνεχ. 27 δι' Αρχάγγελον
ΔΗΜΟΣ ΣΤΕΦΗΝΗΣ	«Αιγάλιον» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Σηπτέττα 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣ ΣΤΕΦΗΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	διπλήθε Μπόναν 27 Μαΐου διά Τσάρλεστων
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Πατέρα	43	7176	διπλήθε Β.Δ. Σιγκαπούρης 12 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	εφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιβανού	37	4839	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Αγιον Λαυρέντιον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διπλήθε Τρίνινταντ 24 Μαΐου διά Βρετ. Γουϊάναν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	είς Τακόράντι 10 Μαΐου υπό φόρτωσιν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκων» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εφθ. Σαϊγκόν 20 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Χούστον
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνον — Πρίντεζη	21	1549	άνεχ. Πειραιά 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Χουέλβαν 22 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Λονδίνον 24 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμαν.	44	7207	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Β. Αμερικήν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Μόμπιλ 27 Μαΐου (διά Πειραιά)
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Γενόβαν 25 Μαΐου (διά Θεσσαλονίκην)
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	είς Μασσαλίαν 25 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινᾶ	43	7244	άνεχ. Όταρου 17 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	διπλήθε Παναμάν 28 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλα	21	2369	είς Γενόβαν 24 Μαΐου
ΕΥΑΝΟΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Χονόλουλον 25 Μαΐου διά Καλκούταν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύη. Ι. Χανδρή	43	7177	έφθ. Γιοσού 16 Μαΐου (δι' Αγιον Φραγκίσκον)
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»	18	3553	έφθ. Καλκούταν 21 Μαΐου
ΕΥΠΛΟΙΑ	Γεώργης Χρ. Λαιμός	18	5687	έφθ. Βενετίαν 16 Μαΐου. Είτα Τεργέστην 24
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	διπλήθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΩΤΑΣ	Ι. Κουμάνταρος	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	«Ηλίας Φράγκος	29	4230	άνεχ. Βιζαγκαπτάτη 20 Μαΐου διά Καράτσι
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 19 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουδάς	44	1923	έφθ. Τάγκαν 22 Μαΐου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλήθε Τρίνινταν 24 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	έφθ. Οδησσόν 16 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	«Ελευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	έφθ. Χαδάνναν 25 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου και Αμβούργον 25
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	Ι. Ιωαννίδης	11	941	είς ταξίδια Ελλάδος — Τεργέστης
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» Α. Ε.	30	4123	άνεχ. Μόντρεαλ 14 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	είς Μασσαλίαν 15 Μαΐου
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	15	2557	είς Φρηματ 14 Μαΐου (δι' Αγγλίαν)
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ από 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Άπ. Πεζάς	43	7207	έφθ. Σάλττ «Εντ 20 Μαΐου και Ντόβερ 28
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκτωρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Βέγκεζαν 16 Μαΐου
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	έφθ. Τάγκαν 27 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	Ν. Παπαδάτος	22	902	έφθ. Αμερέσσαν 25 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	διπλήθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνώ» κλπ.	44	10441	διπλήθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον

ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκᾶς Νομικός	12	1594	έφθ. Κουβέιτ 26 Μαΐου
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκος Φράγκος	12	3442	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 20 Μαΐου δι' "Αγιον Βικέντιου"
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	έφθ. Πουσάν 19 Μαΐου
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. Κ. Χ.' πατέρες	43	7244	έφθ. Μοτσιένος "Άυρες 18 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράστης κλπ.	13	1877	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	άργει Πειραιά στό 9 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Σ. Νιάρχος	45	7240	άνεχ. 'Οράν 26 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαΐου
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Μόντρεαλ 18 Μαΐου διά Χούλλ
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσος	44	7198	διηλήθε Τρίνινταν 9 Μαΐου διά Βραζιλίον
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	εις Βαλτιμόρην ἀπό 28 'Απριλίου
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Πειραιά
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	εις Πουσάν 18 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Καρπένας 24 Μαΐου
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διά Πόρτο 'Ορντάζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρες καὶ Υἱοί	27	4950	άνεχ. Πέπλε 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	διηλήθε "Άδεν 26 Μαΐου διά Μελβούρνην
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	έφθ. Βιζαγκαπτάν 27 Μαΐου (διά Καλκούταν)
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διηλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ήλιόπουλος	05	2527	έφθ. Πάτρας 13 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 15 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώα	43	7176	διηλήθε Παναμάν 17 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	I. Τσέγκας	25	965	εις Ριζέκαν 22 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	έφθ. Βάλδις Μπαΐν 24 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Σάντος 15 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΔΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	άνεχ. Λίβερπούλ 27 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανών» Α. Ε.	45	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3911	διηλήθε Σεμπρούγκε 25 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιάνος	89	2187	άνεχ. έκ Πόρτ Σαΐδ 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Μπόναν 26 Μαΐου
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	21	6703	έφθ. Πόρτ 'Εβεργκλαντ 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	I. Πεπσόπουλος	11	1881	άνεχ. Τεργέστων 23 Μαΐου διά Καλάμας
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	άδ. Λώα	43	7244	άνεχ. 'Αμβούργον 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	I. M. Κουλουκουντής	43	7176	άνεχ. 'Αμβέρσαν 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεχ. Ρεουνίον 9 Μαΐου δι' 'Ασσάμπι
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7176	έφθ. Λός "Αντζέλες 21 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 26
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	εις θέσιν 3δ. Β. καὶ 40 Δ., Μαΐου 20 διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	έφθ. Κουβέιτ 21 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιου	19	5476	κωνσταντινούπολιν 20 Μαΐου, ἐπαναφορτώνει
ΜΑΡΩ	Κ. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπό 19 ΔΕΚ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εις λιμένας 'Ιαπωνίας 15 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	I. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	άνεχ. Βικτώριαν (Βραζ.) 22 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ K. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου καὶ 'Αμβούργον 25
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεχ. Μπόναν 26 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	άνεχ. Ούελλιγκτων 15 Μαΐου διά Κρήτην
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Λός "Αντζέλες 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άνεχ. Τοκοπίλλων 24 Μαΐου διά Κρίστομπαλ
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρίκου	18	5202	έφθ. Μάντελεστερ 25 Μαΐου
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	εἰς ταξίδια 'Ελλάδος — Τεργέστης
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	διηλήθε Μανίλαν 13 Μαΐου διά Μάζινλοκ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διηλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενιος»	43	7176	έφθ. Μαντράς 15 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 18 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Μόντρεαλ 28 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	εἰς θέσιν 11 Β. καὶ 53 Α., Μαΐου 19 διά Φορμόζαν
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-I. Καΐρης	43	7196	διηλήθε Ντόρερ 25 Μαΐου δι' "Αγιον Λαυρέντιον
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	ἐν πλώ ἐξ 'Ελευσίνος διά Κόντινεντ, Μαΐου 30
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	εἰς Γδύνιαν 20 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	διηλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Θέουταν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	άνεχ. Ταμπτικό 22 Μαΐου διά Φάλμουθ
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	διηλήθε Ούζαν 26 Μαΐου διά Κατανήν
ΟΔΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Μόντρεαλ 27 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	άνεχ. Λάρ. Γκουλέτη 25 Μαΐου δι' 'Ιρλαν
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	διηλήθε Μπαλμπόσα 28 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανείρον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκάρρελης	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Λιθόρο
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Τράμπτο Σο	18	5525	έφθ. Νιούπορτ 27 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	έφθ. Άλεξανδρείαν 20 Μαΐου καὶ Μόρφου Μπαΐν 29
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	έφθ. Θεσσαλονίκην 15 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ	A. Καραβίας	43	7176	διηλήθε Τρίνινταν 25 Μαΐου διά Μπουένος "Άυρες
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	I.ω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	διηλήθε Κείπ Βιλάνο 27 Μαΐου διά Βρέμην
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου
ΠΑΡΑΛΟΣ	K. Π. Λαιμος	20	5194	έφθ. Θρή Ρίβερς 25 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	έφθ. Καράτι 20 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	έτ. Ιόνιον Α. Ε.	43	7176	διηλήθε Ντακάρ 22 Μαΐου διά Νορβηγίαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	I.ω. M. Νικήφορος	24	5026	άνεχ. Βουβάνη 25 Μαΐου διά Ναβαλάκι
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάνκερ)	Μαρ. Έμπειρικός	45	3822	άνεχ. Τρινιγκήτων 21 Μαΐου διά Μπατόν Ρουζ
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	M. Νομικός	43	10448	διηλήθε Γαλλικήν Γουιάναν 18 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	υιοί P. Γουλανδρή	44	10448	διηλήθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαΐου δι' 'Αμβέρσαν
ΠΗΝΕΙΟΣ	Mάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Θρή Ρίβερς 21 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Αθηναία»	44	7207	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 21 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΟΠΗ	Στρ. 'Ανθρεάδης	43	10193	διηλήθε Σουέζ 21 Μαΐου δι' Ούμημ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει εἰς 'Αμπελάκι 31 Μαΐου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάνκερ)	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	εἰς μεταφοράν ἐν 'Ελλάδι
ΡΙΤΑ	Βαγιάνης καὶ Σία	16	1765	διηλήθε Ντόρερ 26 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	υιοί Σιγάλας	25	1412	εἰς Τομπρούκ 15 Μαΐου
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	εἰς θέσιν 32 Β. καὶ 44 Δ., Μαΐου 17 διά Κόλπον Μεξικοῦ
ΡΟΔΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. 'Ελευσίνα 20 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υιοί Δ. Ιγγέληση	43	7177	έφθ. Ο' ζάκα 26 Μαΐου
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II	υιών Σιγάλας	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαΐου διά Λός "Αντζέλες
ΣΠΥΡΟΣ	N. Παπαδάτος	08	811	έφθ. Αμβέσαν 24 Μαΐου
ΣΤΑΜΟΣ	Γ. Στριγκός κλπ.	43	2400	εἰς Πειραιά, πλωτή στιγασθήκη
ΣΤΑΥΡΟΣ	Δ. Φασαλίδης	14	3801	άνεχ. Μπόναν 24 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	διηλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεχ. Ντόρερ 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΥΡΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 25 Μαΐου δι' "Απω Ανατολήν
	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου

ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	20	844	έφθ. Μπάχρειν 18 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	διήλθε Σουέζ 21 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	έφθ. Κάρδιφ 4 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	εἰς ταξίδια Ἐλλάδος—Τεργέστης
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	ἀνεχ. Μόρι 25 Μαΐου δι' Ἀγιον Φραγκίσκον
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Άθαν. Κουλούρας	30	4557	έφθ. Λίβερπουλ 27 Μαΐου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	44	7244	εἰς Μοντεβίδεο ἀπό 23 Ἀπρ., ζημίαι
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Ινέμπολιν 21 Μαΐου
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς ταξίδια Μεσογείου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταυλοπάτης	27	757	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 18 Μαΐου
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. Μ. Καρράς	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου δι' Ἀμβούργον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7247	έφθ. Ήστ Λόντον 26 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	ἀνεχ. Χάμπον ρόδες 12 Μαΐου δι' Ἀμβούργον
ΧΙΟΣ	«Λιδιάνος» Α. Ε.	39	5643	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 25 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	έφθ. Γιοκοσούκαν 20 Μαΐου
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7247	ἀνεχ. Γκάλβεστων 20 Μαΐου διά Βομβάρην

Τὰ ύπο ξένας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Ἄθανς»	21	3271	έφθ. Κολόμπο 11 Μαΐου
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	ἀνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 20 Μαΐου δι' Ἰαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	έφθ. Τεργέστην 23 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αἴτιαν Μάρ»	10	1471	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 16 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανσεάνικα»	43	7223	ἀνεχ. Χάιφαν 20 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λάλ Πλάτω»	43	7239	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 15 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Ἀλζούερος»	44	7176	έφθ. Νοβορώσισκην 12 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	έφθ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	έφθ. Χαϊφόγκ 16 Μαΐου
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	20	7016	ἀργεῖ Τεργέστην ἀπό 27 Ἀπρ., ἐπισκευὴ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7286	ἀνεχ. Τζιμπούτι 15 Μαΐου διά Βανδάρ Σαπούρ
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλα»	44	1935	έφθ. Χαδάναν 13 Μαΐου
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	ἀνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 23 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ἀκρόπολις»	28	5133	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου δι' Ἰκούκη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	18	5599	εἰς Τριπόλιν (Λιβανού) 28 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ Π. (δνδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	ἀνεχ. Βομβάνη 19 Μαΐου διά Μανίλλαν
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γκρήνθιλλ»	12	3962	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Παλέρμον
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	έφθ. Τσάλνα 21 Μαΐου (δι' "Άδεν")
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διήλθεν "Άδεν 20 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	ἀνεχ. Γιαδάτα 18 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμοσκ»	44	7207	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου διά Μπάρι
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	43	7176	ἀνεχ. Μομπάσσα 21 Μαΐου διά Τακοράντι
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτερικ»	43	4913	έφθ. Κάρδιφ 13 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Ἀννίτσα»	44	7149	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Μαΐου διά Μπάρι
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	44	7070	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 22 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	30	6869	ἀνεχ. Μπουένος Αὔρες 22 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	14	4164	ἀργεῖ Αλεξανδρειαν ἀπό 30 Ἀπρ., σερβέν
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	08	1763	έφθ. Κωνσταντζαν 19 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Ἀντάρες»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπον ρόδες 11 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28 Ανεχ. Σιμίζου 14 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	έτ. «Πλούσικα»	04	4784	ΕΠΩΛΗΘΗ, πρὸς διάλυσιν
ΑΟΥΝΤΑΤΑΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	διήλθε Πόρτ Σαΐδ 28 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδορ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7176	διήλθε Πανομάνη 14 Μαΐου δι' Ἀλεξανδρειαν
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	έφθ. Μπέραν 11 Μαΐου
ΑΡΕΤΟΥΛΑ	"Ελλήνες ἀγορασταὶ	20	3380	εἰς Λισσαδόνα 25 Μαΐου, ἐπισκευὴ
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλες»	19	2609	ἀνεχ. Μασσαλίαν 15 Μαΐου διά Ντέριντζε
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	εἰς Λιμένας Χίλης 20 Μαΐου, ὑπὸ φόρτωσιν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δνδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἀνεχ. Βοστώνη 24 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	διήλθε Λός Αντζελείμ 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάϊμ»	40	10224	έφθ. Κιουρασώ 12 Μαΐου
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστε»	19	5672	ἀνεχ. Γκάροτον 17 Μαΐου διά Κούδαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστομένια»	21	10388	ἀνεχ. Σάντος 24 Μαΐου διά Ρίο Γκράντε
ΑΡΜΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αστρως»	43	7273	έφθ. Τρίνινταντ 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντες»	43	7176	εἰς Λιμένας Ιαπωνίας 25 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΔΙ	έτ. «Πουέρτο Νούέρο»	43	7193	διήλθε 230 μίλια N.A. τοῦ Τρίνινταντ 21 Μαΐου διά Σάντος
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ταλαμάκως»	43	7176	ἀνεχ. Ρίον Ιανέρον 17 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	ἀνεχ. Τζιμπούτι 13 Μαΐου διά Φορμόζαν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αρχων»	19	5524	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	ἀνεχ. Χούλλ 19 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανὸς»	15	5751	έφθ. Λονδίνον 25 Μαΐου
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρβερτ»	30	9031	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 22 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Εντιάμοντ»	44	7210	έφθ. Γκάλβεστων 19 Μαΐου
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	εἰς θέσιν 33 B. καὶ 34 Δ., Μαΐου 18 διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	έφθ. Σουέζ 18 Μαΐου
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Ἀττίκας»	27	5214	έφθ. Μπουένος Αὔρες 21 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	ἀνεχ. Γιαδάτα 8 Μαΐου διά Καζαντοσίμα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ.	έτ. «Ατλάντικος»	44	7247	εἰς θέσιν 25 B. καὶ 28 Δ., Μαΐου 20 διά Χάμπτον ρόδες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	ἀνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 17 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	17094	διήλθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιβερ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	7310	διήλθε Πούλο Μπουόκων 25 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	διήλθε Πιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Κοσσίν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7176	διήλθεν "Άδεν 13 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7200	διήλθε Πούλο Μπουόκων 12 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	52	10930	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 18 Μαΐου διά Πουέρτο λάς Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	50	8679	ἀνεχ. Σιδόνια 23 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 19 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	48	10928	διήλθε Μόντρεαλ 23 Μαΐου διά Σιδόνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλαντικός»	49	10908	εἰς θέσιν 43 B. καὶ 27 Δ., Μαΐου 22 διά Γκότεμπουργκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	ἀνεχ. Γιαδάτα 16 Μαΐου διά Βαγκούμερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ·	έτ. «Ατλαντικός»	43	7176	ἀνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμας	45	7160	διήλθε Μουρόραν 22 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλαντικός»	44	7247	ἀνεχ. Φροτάσουν 24 Μαΐου δι' Αμπιτζάν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέα»	42	7236	διήλθε Πανομάνη 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Γκάλβεστων 20 Μαΐου
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζο»	44	7198	διήλθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Μαντράς
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Μαΐου
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάνα»	35	8072	ἀνεχ. Ντακάρ 22 Μαΐου
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου διά Πουέρτο λάς Κρούζ
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ' Αμερικάνα»	44	7176	διήλθε Ταμπίκο 10 Μαΐου
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πλαναμέρικαν»	26	8624	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 Μαΐου
ΒΑΡΚΑ (λιβερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	διήλθε Πούλο Μπουόκων 24 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	εις θέσιν 47 Β. και 29 Δ., Μαΐου 21 δι' Αγγλίαν
ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	άνεχ. Βαγκούμπερ 15 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΒΕΝΟΥΣ (δύσιορ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Τζακάρτα 5 Μαΐου διά Παλεμπάγκ
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ	έτ. «Ετζέο»	41	796	άργει Πέραμα 30 Μαΐου
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	άργει Τεργέστην ἀπό 28 'Απρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλταράσος»	31	8440	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 24 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιερράνιαν»	17	2041	άνεχ. Αμέρεσαν 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	ἔφθ. Μάλταν 23 Μαΐου και Νεάπολιν 27
ΒΙΤΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	άνεχ. Ιμιγχαμ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΒΟΛΚΑΝ	έτ. «Βόλκαν»	43	7132	ἔφθ. Φιλαδελφειαν 26 Μαΐου. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίος»	42	7076	διηλθε Παναμάν 14 Μαΐου διά Λιθερπούλ
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνω»	43	7156	ἔφθ. Κατανήν 20 Μαΐου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	διηλθε Κολόμπο 26 Μαΐου δι' 'Αδεν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Σάντος 13 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόδιο»	51	5739	ἔφθ. Χούστον 22 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μεριντιαν»	19	5405	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	ἔφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	διηλθε Σαίν Μικαέλ' 12 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΓΚΕΡΒΑΙΣ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Περνίαν 14 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρ»	43	7263	διηλθε Χονόλουμπ 24 Μαΐου δι' Ίνδιας
ΓΚΡΗΝΒΙΛΑ (λιθ.)	έτ. «Γουορλόντσάιν»	20	6343	ἔφθ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	51	20600	διηλθε Σουεζ 26 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (δ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	εἰς Μπάρδουν ὑπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 25 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	ἔφθ. Κίελον 18 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκο»	44	7216	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 22 Μαΐου διά Ντώρμπαν, ἔφθ. 24
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	ἔφθ. Τεργέστην 23 Μαΐου
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πλέξ»	20	6157	ἔφθ. Ρεσιφ 19 Μαΐου
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μίραφλόρο»	19	812	άργει Μασσαλίαν ἀπό 9 'Απρ., ἐπισκευή
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένα»	29	6941	άνεχ. Νάρβικ 19 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	ἔφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου (διαταγάς)
ΕΑ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	ἔφθ. Μοντάσσα ρόδις 19 Μαΐου
ΕΑ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλω»	12	3663	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 30 Μαρτ., ἐπισκευή
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουερτό Ρίκο»	24	4991	εἰς Μουρμανάσ 25 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου δι' Αμέρεσαν, ἔφθ. 28
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελλήνες ἀγόρασται	18	629	άργει Περιασάτ ἀπό 24 'Απρ., ἐπισκευή
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλαγίας»	21	3345	ἔφθ. Καλκούταν 23 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Γιαννούλατος	28	6522	ἔφθ. Νεάπολιν 23 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλαγίας»	10	1484	ἔφθ. Πόρτ Σουδάν 26 Μαΐου
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσαστιφίκα»	43	7207	ἔφθ. Είδονμάσοθ 22 Μαΐου
ΕΜΠΑΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Τσέντουρο»	44	7201	διηλθε Σουεζ 26 Μαΐου διά Μαντράς
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσενάντα»	44	7207	άνεχ. Μόντρεαλ 17 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	έτ. «Πουαρός»	43	7176	ἔφθ. Βαγκούμπερ 24 Μαΐου
ΕΝΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες ἀγόρασται	52	12500	εἰς Μπρανχινήτ υπό συμπλήρωσιν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. ντέ Μάρφιλ	44	7240	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 26 Μαΐου διά Βρέμην
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	εἰς Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	διηλθε Κιουρασώ 23 Μαΐου διά Γκουντανάμο
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Κομάρκο»	45	7151	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15500	εἰς θέσιν 26 Β. και 55 Α., Μαΐου 20 διά Λά Πλάταν
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 7 Μαΐου διά Πουσάν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Σάντος 17 Μαΐου διά Τρίνινταν
ZAN	έτ. «Όρινόκο»	44	7165	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 19 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	άνεχ. Περουβίαν 8 Μαΐου διά Κολόμπο
ZΑΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	άνεχ. Τάϊν 27 Μαΐου διά Βρέμην
ZΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άνεχ. Αδεν 20 Μαΐου διά Ρας Τανούρα
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Σορέλ 16 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	εἰς θέσιν 12 Β. και 76 Δ., Μαΐου 21 διά Χούλλα
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	ἔφθ. Μανίλλαν 23 Μαΐου
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνώ	17	1276	άργει Χούλλα ἀπό 24 'Απρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	εἰς Ντόρμπαν ἀπό 11 'Απρ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Χαδάνναν 25 Μαΐου διά Νέαν Όλεάνην
ΙΑΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλλάνα»	28	7350	εἰς Κιουρασά 28 Μαΐου
ΙΑΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	άνεχ. Μόντρεαλ 20 Μαΐου δι' Αμέρεσαν
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	διηλθεν Λίζαρπ 26 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδις
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	25	5090	άνεχ. Κρίστομπαλ 20 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	44	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 13 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	29	9086	εἰς θέσιν 32 Ν. και 35 Α. Μαΐου 24 διά Περσικὸν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	16	4710	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Χούστον 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκι. Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Βίλλαν Κουντιτούσιον 8 Μαΐου διά Χάμπιτον ρόδις
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (νδν.)	έτ. «Μπαζίλ»	17	4719	διηλθε Τρίνινταν 6 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	διηλθε Σιγκαπούρων 14 Μαΐου διά Πουσάν
ΚΑΛΛΙΡΗ (τάνκερ)	έτ. «Άριον»	22	8432	ἔφθ. Νέαπολιν 23 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Άρεκουίτα»	43	7257	άνεχ. Βούδάνη 20 Μαΐου διά Καλκούταν
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	7710	διηλθε Κάρουες 25 Μαΐου διά Μπρεμερχάροφεν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	εἰς θέσιν 18 Β. και 64 Δ., Μαΐου 21 δι' Αργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	ἔφθ. Νταμάμα 3 Μαΐου και Κουβέιτ 25
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Χούστον 25 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΡΜΕΝ (νδνούρ.)	έτ. «Μπαζίλ»	18	4647	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένο»	21	4507	άνεχ. Χαδάνναν 19 Μαΐου διά Μόσ Μπαίν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτο»	43	7160	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Βαγκούμπερ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίν»	44	7115	ἔφθ. Χάμπιτα ρόδις 22 Μαΐου
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλίεττα»	42	7192	άνεχ. Γιαδάτα 15 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Βομβάνη
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Άλαγκοκς»	44	7235	ἔφθ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου (δι' Ιαπωνίαν)
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Άραγκον»	44	7192	άνεχ. Λός 'Αντζελες 17 Μαΐου διά Γιαδάτα
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Άρικα»	42	5236	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 4 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύντεργο»	42	7178	διηλθε Σιγκαπούρων 10 Μαΐου διά Φορμόζαν, ἔφθ. 16
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	ἔφθ. Μόλι 22 Μαΐου και Γιαδάτα 25
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρνασίον»	44	7281	άνεχ. Δουγκέρκην 25 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιπτέριαν»	44	7281	άνεχ. Αδεν 12 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	εἰς Άλεξανδρέτταν ἀπό 27 'Απρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κάντοπους»	41	7579	άνεχ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 21 Μαΐου διά Μαντράς
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Χάμπιτον ρόδις 20 Μαΐου δι' Αμέρεσαν
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	κ. 'Ατυχίδης	17	5700	άργει 'Αλεξανδρέτταν ἀπό 20 'Απρ., ἐπισκευή
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθε Κρίστομπαλ 24 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	διηλθε Τρίνινταν 23 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	13	9424	ἔφθ. Κεμπέκ 25 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Βαλεαρίκα»	43	7933	εἰς θέσιν 21 Β. και 64 Δ., Μαΐου 21 διά Λονδίνον
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Άριστομαρ»	44	7229	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 22 Μαΐου
ΚΟΡΣΑΙ·Π	έτ. «Μπάρου»	43	7167	ἔφθ. Κούζ Μπαίν 24 Μαΐου
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	ἔφθ. Γκάλεστων 16 Μαΐου

ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Μαλδίνια»	44	7243	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 23 Μαΐου
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	διήλθε Παναμάν 26 Μαΐου διά Τάιν
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	έφθ. Μπρεμερχάφεν 9 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Ελληνες άγορασται	45	7247	άνεχ. Άδελαΐδα 23 Μαΐου διά Βαλλαρόω
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξπλοραντόρ»	43	7207	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 14 Μαΐου
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κιουρασώ, έφθ. 23
ΛΙΜΠΕΡΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πλαναμερικάνα»	44	7176	εις θέσιν 35 Β. και 19 Α., Μαΐου 20 διά Τέλ Αγίου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	διήλθε Σουέζ 14 Μαΐου διά Βομβάην
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άνεχ. Αρντρόσσαν 3 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ. «Μονορόδια»	49	5841	άνεχ. Κοσσιν 27 Μαΐου διά Βιζαγκαπτατάμ
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταμπόγκα»	19	6040	έφθ. Ρίο Γκράντε 12 Μαΐου
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924	άνεχ. έξι Αγίου Φραγκίσκου 18 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίανα»	44	7176	άνεχ. Κόμπε 7 Μαΐου διά Βαγκούνερ, έφθ. 25
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατινοαμερικάνα»	11	1234	άργει Μασσαλίαν διά 17 'Ιαν.
ΜΑΡΓΚΟ	έτ. «Ούλτραμαρινά»	43	7160	έφθ. Όδοσσόν 20 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάστιοναλ»	28	5660	έφθ. Νέαν Σκωτίαν 23 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	άνεχ. Μπότογουντ 21 Μαΐου διά Τσάρλεστων
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	εις Βομβάνη 25 Μαΐου
ΜΑΡΖΟΡΥ	έτ. «Πουντα "Άλτας»	19	2323	άργει Ρόττερνταμ από 23 Φεβρ., ζημίαι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκαλίδερας»	20	6109	άργει Τεργέστην από 19 Φεβρ., ζημίαι
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Λονδίνον 27 Μαΐου διά Κέϋ Ούεστ
ΜΑΡΚΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Βρέμην 25 Μαΐου διά Σάιν Τζών. Μετωνυμ. «ΚΑΡΜΑΡ»
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Τρινιτάντ 21 Μαΐου
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καμπελλέ»	42	7170	έφθ. Τορρεδίζα 14 Μαΐου
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	διήλθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6382	εις Περσικὸν Κόλπουν 25 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρδη Πασιφίκ»	43	7176	διήλθε Πουόλη Μπούκου 21 Μαΐου διά Β. Αμερικὴν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πρώρα»	01	3568	εις "Άδεν 28 Μαΐου. Ανειλκύσθη, ζημίαι.
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	έφθ. Λισσαδῶν 20 Μαΐου
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	άργει Χάροπετου ουλά πάντα 16 'Ιαν., ζημίαι
ΜΕΡΟΠΗΝ (σημ. Χονδ.)	έτ. «Αριόνα»	19	7588	άνεχ. Λός Αντζελες 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΟΝΤΕΡΕ-ΙΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	άνεχ. Μόντρεαλ 18 Μαΐου δι' Αμέρερσαν
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	εις Ντώρμπαταν 25 Μαΐου
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρε»	20	6895	διήλθεν "Άδεν 11 Μαΐου διά Μόζι
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Στρατῶν 15 Μαΐου
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρι»	43	7196	άνεχ. Τακόματα 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Αρουμπαταν 19 Μαΐου διά Μπρουνσδίκ
ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Μαΐου διά Νταμμάρ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	εις Γκάζαν 20 Μαΐου
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ. «Γλόμπαλ»	44	7248	έφθ. Λεϊκ Τσάρλς 14 Μαΐου
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	άργει Μασσαλίαν από 25 'Απρ.
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	20	10474	διήλθε Σαυθάμπτων 24 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτσα»	43	7168	έφθ. Τάιν 24 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «Νάγκελο»	21	4979	άργει Ρόττερνταμ από 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	άνεχ. Νάντην 19 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστερ Σιφάριγκ»	43	7175	έφθ. Μανίλαν 20 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. Ελληνες παραλίππται	52	12500	καθειλκύσθη εις Γλασκώνην 26 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντομίνικας	44	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΟ. ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	έφθ. Βομβάνη 11 Μαΐου
ΝΟΡΑΝΤΑ	έτ. «Σίλετς»	42	7191	έφθ. Κούζ Μπαίη 23 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναστόλ»	20	7030	διήλθεν "Άδεν 23 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλον»	45	7148	εις Πόρτλαντ ("Ορεγκον) από 25 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	έφθ. Καμάσιτ 15 Μαΐου
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάραλον»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΤΟΛΛΥ	έτ. «Ελληνες άγορασται	44	7240	άνεχ. Αμέρερσαν 18 Μαΐου διά Βαγκούνερ
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευτάκο»	25	5531	διήλθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Βομβάνη
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσα»	44	7244	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρντε»	43	7246	εις θέσιν 13 Β. και 62 Δ. 21 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΟΛΓΑ	έτ. «Σάν Ζοέ»	19	2659	άνεχ. Μασσαλίαν 23 Μαΐου διά Κωνσταντινούπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ-ΙΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	διήλθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Πόρτλαντ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17720	διήλθε Βιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Ρόττερνταμ 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορρίεντες»	45	10448	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαΐου δι' Αρούμπαταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διήλθε Πιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουσλίγκ»	43	13019	διήλθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι.Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Μαΐου δι' Αρούμπαταν
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρα»	18	1852	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. Ατυχίδης	10	2439	διήλθε Πιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Λάλες	19	5701	εις Κίελον από 4 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονόζο»	44	7210	διήλθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπουν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκιβίλλ»	43	7176	άνεχ. Σάντος 22 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ισκαρο»	20	3280	έφθ. Κίγκοτον (Τζαμαϊκά) 25 Μαΐου
ΠΑΝΑΔΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	άργει Μασσαλίαν από 23 Νοεμ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπτώ»	44	7223	διήλθε Τρινιτάντ 25 Μαΐου διά Μόμπιλ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιτεντριάσιοναλ»	44	7210	εις Σιέντας από 17 'Απρ., έπισκευη
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πλάραλος»	18	6049	άνεχ. Λός Αντζελες 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Πλανα. "Εουροπέω	19	5555	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 23 Μαΐου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλες»	43	7176	άνεχ. Κούζ Μπαίη 23 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΤΑΤΣΕ	έτ. «Πλάθ»	26	5937	έφθ. Βομβάνη 22 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ. «Σάμυσοκ»	44	7166	έφθ. Γιασδάτα 18 Μαΐου
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ. «Σάμυσοκ»	45	7148	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 22 Μαΐου διά Φρητάσουν, έφθ. 25
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πλόλαρ»	19	6495	διήλθεν "Άδεν 21 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	έφθ. Ούελλιγκτων 20 Μαΐου
ΠΟ-ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Μπελλαΐντσα»	20	7777	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Άλα Πλάτα»	44	7163	έφθ. Λίθερπουλ 14 Μαΐου
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Πλόρτο "Άλεγκρε»	44	7223	έφθ. Σάν Αντώνιο 20 Μαΐου
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	εις θέσιν 25 Β. και 39 Δ., Μαΐου 21 διά Λάς Πιέντρας
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενδενίτο»	19	5055	άνεχ. Κάρδιφ 24 Μαΐου διά Μαδαγασκάρην
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Σούντ "Άμερικα»	14	4823	άνεχ. Νιούπορτ 22 Μαΐου διά Νάρδικ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστ»	44	7192	διήλθε Παναμάν 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Θοΐ Στάρ»	19	8374	έφθ. Λισσαδῶν 10 Μαΐου
ΡΕΑ	έτ. «Ολίσσιπο»	21	1387	έφθ. "Ααλμποργκ 24 Μαΐου
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Μάζι 25 Μαΐου
ΡΕΖΟΥΛΑΟΥΤ (Χονδ.)	έτ. «Εμπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Πλάξ»	20	5686	άνεχ. Στανλόου 23 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπου
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ. «Γοργόνα»	31	8205	έφθ. Χερσώνα 18 Μαΐου
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ. «Πιζακούα»	21	1925	άνεχ. Χερσώνα 18 Μαΐου

ΡΙΒΙΕΡΑ (Λιβερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Βούδανη 25 Μαΐου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Γλασκώνη 22 Μαΐου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7229	διήλθε Χονολουλού 17 Μαΐου διά Μόζι
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ. «Βέριτας»	19	2632	άργει Πόρτ Σαιδί από 19 Ιαν. 1950
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Κιστανέρα»	21	6448	άνεχ. Ιουκάρο 17 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 25 είς Φορμούζαν 25 Μαΐου
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκομπάλ»	45	7151	διήλθε Θέουταν 20 Μαΐου διά Βούδανη
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 Μαΐου διά Γκάλβεστων
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	18	5664	έφθ. Μορμουγκάρο ράδς 6 Μαΐου
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ. «Τράνσγουορλντ»	18	5572	διήλθεν «Άδεν 22 Μαΐου διά Βούδανη
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	44	7176	άνεχ. Κόπε 24 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκα»	44	7282	έφθ. Λίδερπούλ 28 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαδίζα»	23	5374	έφθ. Λονδίνον 26 Μαΐου
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	έφθ. Καστελλαμάρε 19 Μαΐου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοινίξ»	43	7250	διήλθε Ζιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Ναβαλάκι
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάρ τελ Σούντ»	43	7264	έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	διήλθε Χονολουλού 14 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	έφθ. Θρή Ρίβερ 16 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνιξ»	43	7118	είς Μάζιλοκ 18 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπτόρες»	43	7257	είς Βαλτιμόρη από 26 Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΛΗ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	43	7176	έφθ. Μπαρρόου 20 Μαΐου
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Κόπε 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	άνεχ. Περσικον Κόλπον 14 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΣΑΞΩΝΣΤΑΡ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	διήλθε Τρίνινταν 25 Μαΐου διά Ντεμεράρα
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	άνεχ. Καματά 16 Μαΐου διά Βαγκούσερ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7116	έφθ. Αυδέρσαν 25 Μαΐου
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Πόρτ Αλφρεν 19 Μαΐου διά Ντεμεράρα
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	έφθ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτος»	19	5354	άνεχ. Μόζι, 19 Μαΐου διά Λός Αντζελες,
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Μπάρκα 16 Μαΐου διά Αγιον Λαυρέντιουν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιβ.)	K. Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Ράς Τανούρα 13 Μαΐου (είτα Νταμάμα)
ΣΠΑΛΛΑΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αϊολός»	43	7199	άνεχ. Καμπάνα 15 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Μπουνέος Αύρες 25 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πινογκάνο»	43	7324	έφθ. Οκλαντ 3 Μαΐου
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Λά Παλλίς 18 Μαΐου
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αρίόνα»	21	7409	
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	είς Ντουγκούν 20 Μαΐου
ΤΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 9 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διήλθε Σαιν Τόμας 18 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	είς Μορμουγκάρο 20 Μαΐου
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κούρκυριο»	20	3526	έφθ. Γένοβαν 19 Μαΐου
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόφα»	40	10470	άνεχ. Καμπάνα 15 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΤΙΝΙ (δεξαμ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12300	άνεχ. Κόμπε 15 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	έτ. «Ημισφάρι»	44	7246	έφθ. Αντίλλας 19 Μαΐου
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιβ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	έφθ. Βούδανη 13 Μαΐου
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιβ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	έφθ. Ρότερνταμ 23 Μαΐου
ΤΡΑΙ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ορίεντ»	38	10455	άνεχ. Κιουρασώ 9 Μαΐου διά Ντακάρ.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκα»	43	7176	διήλθε Ντωντζενες 22 Μαΐου διά Ελσίνκι
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτιο	10	3649	είς Πειραιά από 25 Μαρτ.
ΤΡΟ-Υ (διν. δεξ.)	έτ. «Μιραφόλρες»	21	8206	άνεχ. Κιουρασώ 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	διήλθε Τρινινταν 20 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεν
ΦΑΙΑΣ ΙΙ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Βούδανη 13 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	έφθ. Βούδανη 10 Μαΐου
ΦΑΟΥΣΤ	έτ. «Ακαπούλκο»	43	6379	άνεχ. Βακαμάτου 21 Μαΐου διά Καλκούταν
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	έφθ. Ντεμεράραν 7 Μαΐου
ΦΗΑΡΑΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Σεβιλλάνα»	37	5234	άνεχ. Νέαν Υόρκη 22 Μαΐου διά Κιουρασώ
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	έφθ. Ναγκασάκι 24 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	έφθ. Βούδανη 10 Μαΐου
ΦΡΙΕΟΣ	έτ. «Κριστομπάλ»	21	7460	διήλθε Πούλο Μπουκού 9 Μαΐου διά Αδεν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άνεχ. Σίντανη 1 Μαΐου διά Βίλμιγκτων
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερίαν»	43	7243	έφθ. Γκρεντζενμάουθ 26 Μαΐου
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	42	7175	διήλθε Μάλταν 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιβ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	διήλθεν «Άδεν 22 Μαΐου διά Κουδέετ

ΣΥΝΕΛΕΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΕΚ ΤΗΣ 20ης ΣΕΛΙΔΑΟΣ

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (έτ. Γουλανδρή) από Ντουγκούν 9600 τόν. μεταλλευμάτων έκαστον δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα 48)— φίο, με 900 τόν. φόρτωσιν και 1000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 1—15 Σπιτερέριου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παναμ.) από Καράτοι 7800 τόν. σλατος και γενικών ειδών διά Τσιταγκόνη ή Τσάλαν 60)— τούς 55 κ. π. φόρτωσις ιούλιον.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» διά ένα δύο λιμένας Βορείου Κίνας 10.200 τ. διαφόρων δημητριακών (495.000 κ. π.) δι' Αμερέσαν—Αμβούργους ρέιντς 100)— φίο, φίοιν Βουλγαρία ή Ρουμανίαν 90)—, ίσων Δάντσιγκη ή Γδανσκ 107), 6, ίσων από δύο λιμένας φόρτωσιν 5)— έξτρα και διά δύο έκφρτωσιν 5)— έξτρα, φόρτωσιν 20 ιουνίου—5 ιουλίου.

Έκ παντούναν άλλων άγορών

«ΚΑΡΡΕΝΑ» (Κοσταρικάς) ίκ Κούνδας 7500 τόν. ζαχάρεως διά Περσίαν δολ. 25, ελύθεων έκφρτωσιν, φόρτωσις 5—20 ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑΝΘΗ» (άγγλ.) από Σάντο Ντομίγκο 8000—8500 τ. ζαχάρεως διά Λουδίνιον 71)— φίο, φόρτωσις 7—23 ιουνίου.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» (λιβερ.) ίκ Βασόρας 10.000 τ. κριθῆς είς σάκκους δι' Ιαπωνίαν 78), φόρτωσις 21 ιουλίου—11 Αύγουστου.

Αί χρονοναύλωσεις

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ» 10.700 τόνων δ. w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 έως 26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 5 έως 7 μήνες (παγκόμιοι μεταφοραί) δολ. 40.000 μηνιαίως, παράσοσις Μάιον διά ένα άμερικανικόν λιμένα Αλταντικού (Βορείων του Χάττερες).

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» (παναμ.) 10.806 τόνων δ. w. (506.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά 3 έως 5 μήνες (παγκόμιοι μεταφοραί) 28) διά κατό τόνων δ. w. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25—26 τόν. πετρελαίου), τάιμ-τσάρτερ διά ένα έξιδιον διπλής άστρης Νοτίου Αμερικής δολ. 42.000 μηνιαίως, παράσοσις 5 ιουνίου είς ένα άμερικανικόν λιμένα Αλταντικού (Βορείων του Χάττερες).

Τά δεξαμενόπλοια

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 6.800 τόν. πετρελαιοειδών διά Τεργεότην, κατ' άποκοπή δολ. 68.000, φόρτωσις 23 Μαΐου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (παναμ.) έκ Περσικόν Κόλπου 16.000 τόν. πετρελαιοειδών διά Ιαπωνίαν 37½% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 ιουνίου.

«ΜΑΤΑΠΑΣ» (παναμ.) ίκ Σουμάτρας 9500 τόν. πετρελαιοειδών διά Καλλιφορνίαν, είς την βάση του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 ιουνίου.

«ΡΟΔΟΣ» ίκ λιμένων Καραϊβικής Θαλάσσης 6500 τόν. πετρελαιοειδών διά Δανίων, με διώνιο Φαρράδης νήσους, 65% έπι πλέον της βάσεως του βρετανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 1 ιουνίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (παναμ.) ίκ Κούνδας 8500 τ. μελάσσης δι' άμερικανικούς λιμένες Α' Αλταντικού (Βορείων του Χάττερες) 35% έπι πλέον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μάιον.

Telef: 82226

* Part. 41295

Cable Address: LENICA

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