

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1952

Αρ. Φύλλου 410/169

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ 10'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 410/169

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Διαπιστώσεις και προβλέψεις

«Η αντίδρασης εις τὴν ναυλαγοράν ἀνεμένετο, οἷς ὅμως καὶ ἡ ὁξύτης τῆς σημερινῆς κρίσεως. Η ἐποχιακή συστολὴ — κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας — τῆς διεθνοῦς μεταφορικῆς κινήσεως προεβλέπετο, κανεὶς δὲν προδιέγραφε καὶ τὴν ἀπὸ ἔβδομαδῶν πρὸς τὰ κάτω ἔξελιξιν τῶν γαύλων. Πρόκειται περὶ πανικοῦ, τοῦ ὅποιου τὰς ἀφορμὰς προσπαθοῦν τώρα οἱ παραπρότεραι τῆς ναυλαγορᾶς νὰ καθορίσουν.

«Αἱ κυβερνήσεις — λέγουν — τοῦ Δυτικοῦ κόσμου ἐπεισόθησαν, ὅτι ὁ ρυθμὸς τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ δὲν θὰ ἡτο δινατον ὑπὲρ συνεχισθῆται, τόσον ταχύς, ὃσον οἱ στρατιωτικοὶ κύκλοι τοῦ προδιέγραψαν μετὰ τὴν Κορέαν. Ωδὲ ἔφερε τὰ κράτη τῆς Εὐρώπης εἰς ἀντίθετον τοῦ ἐπιδιοκομενού ἀποτέλεσμα. Η γενικωτέρα οικονομική ἔξαθλισις θὰ προκειθείτο — διὰ τῶν ὑπερμέτρων δαπανῶν — αὐτὴν ἀκριβῶς ποὺ ἐπιδιώκει ή Μόσχα.

«Ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῶν πραγμάτων ἐπεβλήθη ἡ κλιμάκωσις τοῦ ἐξοπλιστικοῦ προγράμματος εἰς μακρότερον χρόνον, ἐνώ ἐκ παραλλήλου δὲν ἔπαυσαν πολιτικοὶ τίνες — οἱ σοσιαλιστικοὶ κυρίως — νὰ τοινίζουν τὸ δυνατὸν τῆς ἐπαναλήψεως τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τὴν Μόσχαν διὰ τὸ γερμανικὸν ἡγητηματοῦ πόλεμον, τὸ ἀμεσώτατον συνδεόμενον μὲ τὴν διεθνῆ ἔντασιν καὶ τὸν ἐπανεξοπλισμὸν τῆς Δύσεως.

«Η πολιτικὴ συνεπώς τοῦ βραδυτέρου ρυθμοῦ εἰς τοὺς ἐξοπλισμούς, ἡ στασιμότης εἰς τὸ μέτωπον τῆς Κορέας καὶ ἡ Ἐλλειψις ἀπερκῶν εἰς δολλαρία πιστώσεων, ἔξι ης καὶ ἐπεβλήθησαν οἱ κατὰ χώρας εἰσταγωγοὶ περιορισμοί, δινατον νὰ ἔρμηνεσσον πως τὴν κρατούσαν εἰς τὰς μεταφορὰς χαλαρότητα, φυσικὰ δὲ καὶ εἰς τοὺς ναύλους.

«Δὲν πρέπει ἔξι ἀλλού νὰ παραβλέψῃ τὶς τὸ γεγονός τῶν προεδρικῶν ἑκλογῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν περιωρισμέναι εἰνει αἱ πρωτοδουλίαι εἰς τε τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν καὶ τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον. «Ολοὶ περιμένουν τὴν νέαν μετὰ τὸν Νοέμβριον κατάστασιν. Η ἑκλογὴ τοῦ Προέδρου πολλὰ σημαίνει διὰ τὴν διεθνῆ οικονομικὴν κατάστασιν. Αὐτὸς θὰ χαράξῃ τὰς κατεύθυνσεις. Ωδὲ συνεχισθῇ ἡ πολιτικὴ τοῦ Τρούμαν καὶ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ μετώπου; Θὰ παρασχεθῶν ἄφθονα τὰ μεσαὶ τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ τῆς Δύσεως; Θὰ στραφῇ τὸ γερμανικὸν ἔνδιαφέρον δωρητέρον πρὸς τὴν Ἀσίαν καὶ στενώτερον διὰ τὸ Δυτικὸν Ήμισφαίριον; Η οικονομικὴ συνεργασία μὲ τὴν Εὐρώπην θὰ συνεχισθῇ καὶ οἱ πιστώσεις θὰ παρασχεθῶν ἄφθονοι καὶ διὸ τὸ ἐπόμενον οικονομικὸν ἔτος; Ιδού τὰ ἀρέτηματα ποὺ ἀναμένουν τέρην ἀπάντησιν ἀπὸ τὰς προεδρικὰς ἑκλογὰς, χωρὶς νὰ είναι διλιγωτέρας τησσαρισμένης διὰ τὴν παγκόσμιον οικονομίαν καὶ τὸ ζῆτημα τοῦ σταθερότητος τῆς ἀγγλικῆς λίρας.

«Ἐν τῷ μεταξὺ απὸ συσταρεύεντα κατὰ τὸ 1950/51 ἀποθέματο πρώτων ὡλῶν καλύπτοντας τὰς ἀνάγκες τῶν δλαις αἱ χώραι τῆς Εὐρώπης καὶ αὐτὴ ἡ Ἀμερική. Υπῆρχεν, ἀλλως τε, ἀνέν προηγουμένου ὁ μετὰ τὴν Κορέαν ἐξαπολυθεῖται ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς πανικὸς διὰ τὴν ἔξασφάλισιν πρώτων ὡλῶν ἀπὸ δλον τὸν Κόσμον, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν ὑψηλὸν τῶν τιμῶν καὶ τὴν μεταφορικὴν ζωρητιστικήν. Τώρα εἰς τὸ ἐλάχιστον ἔχουν πλέον περιορισθεὶ αἱ ἀγοραὶ διὰ τὴν δημιουργίαν ἀποθέματων. Αἱ τιμαὶ κατέπεσαν καὶ οἱ μεταφοραὶ ἐπιδεικνύουν τὴν ἀνάλογον συστολήν.

«Ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη, ἀφ' ἑτέρου, μὴ διαθέτουσα τὰ δολλαρία καὶ μὴ δυναμένη νὰ προμηθευεται τὸν ἀκριβὸν ἀμερικανικὸν γαιανθρακα, ἐστραφεῖ συντονώτερον πρὸς τὴν ίδιαν τῆς παραγωγὴν. «Ολοὶ προσπαθοῦν νὰ ἐπιτύχουν τὴν αὐτάρκειαν ἢ τούλαχιστον τὸν περιορισμὸν εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν εἰσαγωγῶν γειανθρακος ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Η ἐφετεῖνον ἀπίστηση συγκομιδῆ τῶν σιτηρῶν διαπιστοῦται, ὅτι εἰνει ἀρκετὰ ἰκανοποιητική, ὥστε καὶ αὐτῶν αἱ μεταφοραὶ νὰ προβλέπωνται κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας περιωρισμέναι.

«Ιδού πως ἐν συντομίᾳ ἐπεξηγοῦντας τὴν σημερινὴν κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγορὰν οἱ παραπρότεραι τῶν ἔξελιξιν τῆς. Υπάρχει δῆμος καὶ ἡ ἀλλή ὄψις τοῦ νομίσματος. Προθάλλεται τὸ ἔρωταν: 'Αντιμετωπίζεται, λοιπόν, η γενικωτέρα οικονομικὴ κρίσις ἡ καὶ ὁ ἀμέσως τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς ἐντάσεως κατευνασμός, ὥστε νὰ ἐπελθῃ καὶ τῶν μεταφορῶν, ἀκόμη καὶ κατὰ τὸν τεχνικὸν, ἡ χαλαρώσις καὶ τῶν ναύλων ἢ διατήρησις εἰς τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα; Η ἀπάντησις συνοψίζεται εἰς τὰς ἔξι τελευταῖς διατυπωθείσας ἀπόφεις ἐγκύρου οικονομικοῦ παράγοντος εἰς τὴν Ἀμερικήν: 'Ο κόσμος δὲν θὰ βαδίσῃ πρὸς τὴν οικονομικὴν κρίσιν, τὸ παιγνίδι ἀκριβῶς τῆς Μόσχας δὲν πρόκειται νὰ πάσσουν αἱ χώραι τῆς Δύσεως. Ο κατευνασμὸς θὰ ἐπελθῃ καποτε μόνον διὰ τῆς ἐπιτολῆς τῆς ισχύος. Μέχρι τὸν 1954 ὁ ἐξοπλισμὸς τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης θὰ είνει γεγονός, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις τοῦ Κρεμλίνου. Η Δυτικὴ Γερμανία θὰ ἀποτελέσῃ τυμῆμα ἀρραγεῖς τῆς Δύσεως. Εἰς τὴν Κορέαν, ἀν δὲν συνθηκολογήσουν θὰ κτυπηθοῦν. 'Ολη

ἡ βοήθεια ποὺ θὰ χρειασθοῦν ἡ Εὐρώπη καὶ αἱ ἄλλαι ἐλεύθεραι ἀκόμη χώραι τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Μέσης Ανατολῆς θὰ παρασχεθῇ ἀπό τὴν Ἀμερικήν. 'Αλλη λύσις τοῦ σημερινοῦ προβλήματος διὰ τὸν σημερινὸν ἐλεύθερον κόσμον δὲν ὑπάρχει. Καὶ αὐτὴν ἀναποτρέπτως ὅλοι θὰ ἀκολουθήσουν. Η Μόσχα θὰ ὑποκρεωθῇ νὰ διαπραγματευθῇ καὶ νὰ ὑποχωρήσῃ.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: "Αν ἡ Δύσις τὴν πολιτικὴν αὐτὴν σταθερῶς ἀκολουθήσῃ καὶ ἡ Ἀμερικὴ δὲν σταματήσῃ ἐνισχύουσα τὴν ἐξοπλιστικὴν καὶ οἰκονομικὴν προστασίαν τῆς Εὐρώπης, πρέπει νὰ περιμένη τις τὴν ἐπάνοδον καὶ εἰς ὁμαλωτέρας μεταφορικάς συνθήκας καὶ εἰς ναύλους υψηλοτέρους πως τῶν σημερινῶν. Κανεὶς, βεβαίως, δὲν δικαιολογεῖται νὰ προβλέπῃ τοὺς ναύλους τοῦ 1951. Δέν εἰνε, ὅμως, δυνατὸν νὰ διατηρηθοῦν καὶ οἱ ἀπὸ μηνὸς κρατοῦντες, οἵτινες φέρουν τὰ πλοιά τὰς τὸν παροπλισμὸν. "Ισως μάλιστα ἡ ἐκκαθάρισις διὰ τῆς χαμηλῆς ναυλαγορᾶς νὰ πάτη ἀναγκαῖο. "Ολα τὰ ἀντιοικονομικὰ καὶ παρηλίκια σκάφη, ὅπως καὶ τὰ ἀκριβά εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν σοβαρῶν ποσοστῶν τῆς Φορτηγοῦ χωρητικότητος — θὰ ὑποχρεωθοῦν πλέον νὰ λάσσουν τὴν ἀγοράν πρὸς τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν διάλυσιν. Εἶχαν φύγειν ἀπὸ αὐτὴν, λόγω της στοτόμου ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων, τώρα ἡ θέσις των πλέον ἐκκαθαρίζεται. Οἱ καυπιλοί ναύλοι, ἀκόμη καὶ οἱ υψηλότεροι πως τῶν σημερινῶν, δὲν δικαιολογοῦν τὴν κινητισμὸν. "Υποδεικνύουν τινὲς ὅτι ἡ κρατοῦσα κατάστασις τείνει νὰ ἐξυιάσῃ τὴν ναυλαγορᾶν ἀπὸ τὴν ἀντιοικονομικὴν χωρητικότητα καὶ οἱ τοιτοτε οἱ ναύλοι νὰ κέπτεσσον, ὡς ἀντίδρασης, φυσιολογικὴ τοῦ μεγάλου υψηλοῦ τῶν. Τὰ περιωρισμένα κέρδη, η μετρία ἀπόδοσις ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοιών, εἰνε προτιμέτα. Αἱ ἀπότομοι δικαιωμάτες τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἔσαν ποτὲ ἐνδεικτικοί μιάς υγιούς καταστάσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Ἐν σφει τῆς κρίσεως

Εἰς τοὺς ναυπηγικοὺς καὶ τοὺς ναυτιλιακοὺς ἀγγλικούς κύκλους πρήσται νὰ ἐξαπάντησαν ἀπὸ τοὺς τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια θὰ προκύψουν μετὰ ἔν τοῦ ἔντοτε, ὅταν αἱ ἀνάγκαι καὶ τοῦ ἐπανεξοπλισμοῦ καὶ τοῦ δημιουργίας ἀποθεμάτων θὰ ἔχουν πληρωθῆν. Η ἐντὸς ἔβδομαδῶν κατὰ 50 καὶ πλέον τοὺς ἑκατόν πτώσισις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, ὁ περιορισμὸς τῶν εἰσαγωγῶν εἰς πολλὰς χώρας, ἡ ἐπαναφορά εἰς τὴν ἀργίαν πλείστων ὄντων σκαφῶν ἀποτελοῦν ἔνδειξεις ἀρκετά ἀνησυχητικάς, αἵτινες δὲν ἀποκλείσουν καὶ τὸ κατρακύλισμα τῶν τιμῶν εἰς τε τα μεταχειρίσματα, ἀλλὰ καὶ τὰ νεοναυπηγικά πλοιά.

Γράφει σχετικῶς τὸ «Μότορσπιτ»: «Δὲν φαντάζεται, ἵσως, κανεὶς πόσον ταχέως ἐπέρχονται αἱ μεταβολαί. Κατὰ τὰ μέσα τοῦ 1920 τὰ βρετανικὰ ναυπηγεία είχαν παραγγελίας ἐν ἐκτελέσται, αἱ ὅποιαι θὰ τὰ ἀπτσχόλουν, ὅπως ἐφαίνετο, ὀδόλκηρα ἔτη. Τὸν Αὔγουστον τοῦ αὐτοῦ ἔτους ἡ εἰκὼν μετεβλήθη. Η ζῆτησις διὰ πλοία ἐχαλάρωσε, παραγγελίαις ἡ πυρώδησην καὶ κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1921 παραπλίσθη χωρητικότης 5.000.000 τόνων γκρός ἡς ἔγγιστα, ἐν ἔτος βραδύτερον ἡ χωρητικότης αὐτῆς ηγένηται εἰς 9.000.000 τόνων γκρός περιλαμβάνουσα χίλια βρετανικὰ πλοιά χωρητικότητος 4.000.000 τόνων γκρός. Η τιμὴ του χαλύδος ἐπέστη κατὰ 13 λίρας τὸν τόνον τῷ 1921, τὸ πτελάκιον διὰ μπώνκερ ἀπὸ 12 λίρας εἰς 4 λίρας καὶ 10 σελ., κατὰ τόνον ἐντὸς διαστήματος διλιγωτέρου των ἔξι μηνῶν καὶ τὰ ἔβδομαδίσια ημερομισθία δῶλων τῶν ἔργατων ναυπηγείων ἐμισιώθησαν κατὰ 6 σελλίνια τῷ 1920 (2.055.624 τόνων γκρός) ἐπεστειλανει εἰς 645.651 τόνους γκρός.

Τὸ αὐτὸν φαινόμενον ἐσημειώθη καὶ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1929. Κατὰ τὸ ἔτος τοῦ καθειλύσθη ἡ μεγαλυτέρα μέχρι τότε χωρητικότης 1.522.623 τόνων γκρός. Εκτὸς σημειούται συνεχῆς πτώσισις τοῦ τόνου γκρός. Οι ναύλοι ἐπεστειλαν μέχρι σημείου ὡστε γὰ εἰνε τῷ 1931 27% κατὰ τοῦ προπολεμικοῦ ἐπιπέδου, ἐνώ αἱ τιμαὶ χονδρικῆς μὲν πωλήσεως ησαὶ 9% μόνον ἀντὶ τῶν προπολεμικῶν αἱ δὲ λιανικῆς πωλήσεως κατὰ 5% υψηλότεροι δῶλοι τῶν προπολεμικῶν. Η ζῆτησις νέων βρετανικῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγών σκαφῶν τῷ 1930 ἡπτὸν σχεδόν ἀνύπαρκτος. Οἱ ναυπηγοὶ είχον ἀλλάσσεις παραγγελίας πρὸς ἐκτελέσιν, πολλὰ δὲ ναυπηγεῖσαν δὲν είχον ἀποδύτως καμμίαν.

Τὰ ἄντα ἐλέχθησαν διὰ νὰ καταδειχθῇ, ὅτι τὰ πράγματα αὐτὰ δύνανται νὰ συμβοῦν καὶ ὅτι καὶ τὸν τεχνικὸν ἀπόλεμον τὸν νέον τὸν τάσσειν. Κατὰ τὴν τελευταῖαν δὲν ἔχουν σημειωθῆσαι αἱ συνέπειαι τοιαύτης κρίσεως, οἵας ἐσημειώσαν αἱ προμηθεῖσαι.

Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκλειστωμεν ἀπὸ τὴν σκέψιν μας καὶ τὴν εἰκόνα μιᾶς νέας ναυτιλιακῆς κρίσεως, παρὰ τὰς περὶ τοῦ ὄντιθέτου προβλέψεις. Η ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. Τὰ ὄστα ἀντιτέρων ἀναφέρει ὁ ἀρχαιογράφος τοῦ ὄγγηλού περιοδικοῦ διὰ τὰς προηγουμένας κρίσεις δυνατὸν νὰ τὰ ἐπανίδεμεν μετ' ὀλίγους μῆνας.

«Ηδη εἰς τὴν ὄγγαρον πολλὰ ναυτηγικὰ συμβόλαια προσφέρονται πρὸς πώλησιν. Δὲν ἀποκλείεται, ἂν η ναυλαγορὰ δὲν ἀναλάβῃ ὑγιε-

στερόν πως τόνον καὶ τούναντίον παρασυρθούν εἰς τὸν ἑκπεσμὸν καὶ οἱ ναῦλοι τῶν πετρελαίων, νὰ ἴδουμεν τὴν προσφορὰν αὐτὴν τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων νὰ ἐντείνεται μὲ φυσικὸν ἀπακολούθημα τὴν ἑκπεσμὸν τῶν τιμῶν. Πολλοὶ ἐφοπλισταὶ — μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ "Ἐλληνες" — ἔχουν ἥδη, προεφολούντες ὑπερασιοδόξως τὴν διατήρησιν τῶν καλῶν ναῦλων, ἀναλάβει ὑποχρεούσεις ναυτηγησεων, ὑπέρ τας δυνάμεις τῶν καὶ τὴν οἰκονομικὴν τῶν ἐπιφανειῶν. Η ἀπαλλαγὴ τῶν ἀποτίνας τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῶν θὰ ὑποδεικνύεται ἀπὸ τὰς δυσκόλους καταστάσεις εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τεράστια πράγματα εἰναι, τὰ κεφάλαια, ποὺ θὰ χρειασθοῦν διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν γαυπήγησιν τῶν καὶ τόσων πλοίων, ὅπων μάλιστα οἱ ναῦλοι δὲν ἐπιτζησούν τὴν πρόδειλων συγκεντρώσεων κερδῶν ἀπὸ τὰ ἐν ὑπερείᾳ πλοῖα.

"Ἄς εὐχήθωμεν πάντως νὰ μὴ ἐπαναληφθῇ ὅτι μετὰ κάθε κρίσιν ἐσημειώθῃ διὰ τὴν ἐλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν δραστηριότητα. Η ἀπότομος, δηλαδή, μετάπτωσις ἀπὸ τὸν ὑπέρμετρον ἐπιχειρηματικὸν ὄργασμὸν εἰς τὴν κρίσιν καὶ τὴν ἀπώλειαν ἀκόμη τῶν ὅσων ἀπὸ τὴν καλην περίοδον ἀπέδωσαν τὰ πλοῖα.

Μόνον ἡ συνεννόησις

"Ο.τι εἶχε προβλεφθῆ καὶ ἀνεμένο, δυστυχώς, ἐπήλθευσεν. Η θέσης εἰς ἐνέργον ὑπηρεσίαν τῶν νεοτεύκτων ἀκτοπλοϊκῶν ἐνέφανσεν εἰς δῆλον τὴν ὁρτήτη του τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόδημα. Ἀναστάτωσις εἰς τὰ δρομολογία μὲ μοιραίας συναναχωρήσεις πλοιῶν εἰς κυρίας γραμμάς. Τὸ τὶ πρόκειται νὰ ἐπακολουθήσῃ δὲν εἰναι δύσκολον νὰ τὸ προδιαγράψῃ κανεῖς ἀπὸ τούτο. Η δηλητὸς ἀκτοπλοϊκὴ ὑπόθεσις ἐμφανίζεται ὑπὸ μίαν νοσηρανή μορφήν, ἀνεύ, ἵσως, προηγουμένου.

Υπάρχουν, ἀσφαλῶς, βαρεῖαι εὐθύναι διὰ τὸ σημειριῶν κατάντημα, διὰ τὴν ἀνεύρεσιν καὶ τὸν καταμερισμὸν τῶν ὅποιων θὰ ἀπητείτο ἀναδρομή εἰς τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν περίοδον καὶ ἐντεῦθεν. Η σημειρήνη ἀνώμαλος καταστάσις εἰναι η μοιραία συνέπεια σειρᾶς σφαλμάτων, διαπραχθέντων καὶ ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ ἀπὸ τοὺς ἀκτοπλοϊκούς μας ἐφοπλιστάς.

"Ἀπὸ τῆς πρώτης ἀκόμη περιόδου, μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα δὲν ἀντεμετωπίσθη μὲ τὴν σοφάρτητα, ποὺ ἥτα ἀξιον. Η καταστροφὴ τοῦ προπολεμικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου μὲ τὰ γνωστὰ μειονεκτήματα τοῦ παρείχε παρθένον καὶ ἐλεύθερον τὸ ἔδαφος διὰ τὴν μεταπολεμικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἀκτοπλοΐας ἐπὶ τὴν βάσεων ὑγιῶν, ἔγγυωμένων τὴν ἐπιβιώσιν της καὶ τὴν προκοπῆν της. Δὲν ἀπητείτο εἰμὶ μόνον μία σοφάρτη καὶ ψύχραιμος μελέτη τῆς καταστάσεως καὶ δὲ καταρτισμὸς ἐνὸς ὅρθολογιστικοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πογράμματος συμφώνων πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, οἵτις θὰ διεμφορθοῦ ὑπὸ γνωστὴν ἐπὶ τῶν προτέρων μορφήν, δην ἡ χώρα θὰ ἐπανήρχεται εἰς τὴν διαδικασίαν μεταπολεμικὴν περιόδον. Ο ἀριθμὸς καὶ τὸ είδος τῶν ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ἐξηπρέπηση τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας μεταφορῶν πλοίων ήδηντα θὰ καθορισθῇ κατὰ τρόπον συγκεκριμένον καὶ ἐντὸς τῶν αὐστηρῶν προδιαγεγραμμένων πλαισίων τοῦ προγράμματος αυτοῦ θὰ ἐπρεπε νὰ ἐπιτραπῇ ἡ πρόσκτηση τὸν ἀκτοπλοϊκὸν σκαφῶν.

Τὸ τὶ ἔγινεν, ἀντ' αὐτοῦ εἶναι γνωστόν. Μὲ τὴν ἀνοχὴν καὶ τὴν ἐνθάρρυνσιν τοῦ Κράτους, παλαιοὶ καὶ νεοφύτοις ἐπιχειρηματίαις ἐνεπλάκησαν εἰς ἀγόρας παντὸς εἰδούς πλοίου, πολλὰ ἐκ τῶν ὅποιων ήσαν τελείων ἀκατάληπτα διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας. Ή ταὶ τὰ πρῶτα μετὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν ἐπὶ μειονεκτήκη ἐργάσασι τῶν ἄλλων συγκοινωνικῶν μέσων, χερσαίων καὶ ἀεροπορικῶν, εἶχε δημιουργῆσει μίαν φευκὴ έικόνη ικανοποιητικῆς ἀποδόσεως τῆς ἀκτοπλοΐας. Η δημιούργηση τοὺς ἐπιχειρηματίας πρὸς τὴν κατεύθυνση ταῦτην. Τὸ Κράτος, ὁ φυσικὸς ρυθμιστὴ τῆς καταστάσεως, δην μόνον δὲ παρενέθη ἀναστολικῶς, ὡς δωμεὶλεν, ἀλλὰ ἀνεύ προγράμματος καὶ ἀκτοπλοϊκῆς πολιτικῆς ὡς ἥτο, προώθησε καὶ ἐνεθάρρυνε τὰς σφαλερὰς ἐξορμήσεις τῶν ἐπιχειρηματιών. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν σφαλμάτων αὐτῶν δὲν ἥργησαν νὰ ἀναφανοῦν. Η ἀποκατάστασις τῶν χερσαίων καὶ τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν ἀφ' ἐνός, δὲ πληθωρισμὸς τῶν ἄλλων ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν μέσων, τῶν κόστερος καὶ τῶν πετρελαιοκίνητων, ἀφ' ἐτέρου, περιήγαγον τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις εἰς καταστάσιν ὀλίγον διαφέρουσσαν τὰς χρεωπότων. Εν τῷ μεταξὺ δὲ δημιουργήθησαν τοιαύται περιπλοκαὶ συμφέροντων, ὥστε η ἐκκαθάριση τῆς καταστάσεως ἐμφανίζεται σχεδόν ἀδύνατος. Ἐπανήλθουμεν, οὖτω, μοιραίως, εἰς τὸ προπολεμικὸν ἀκτοπλοϊκὸν ἀδείσδον.

Καὶ εἰς τὴν κρίσιμον αὐτὸν στιγμὴν ἐμφανίζονται τὰ νεότεκτα ἀκτοπλοϊκά, τὰ ὅποια, ἐνώ εἰς τὴν πραγματικότητα ἐπρεπε νὰ χαρετούσιν διὰ τὸν πολύτιμο παράγοντας διὰ τὴν θετικότηταν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν, δημιουργῶν ἀναστάτωσιν καὶ ἐπαυξάνουν τὰς δυσχερείας πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ ἥδη πολυπλόκου προβλήματος.

"Υπῆρχεν, ἐν τούτοις, τρόπος νὰ ἔξυγιανθῇ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ μας καὶ νὰ δημιουργηθοῦν στοθεραί βάσεις ἐπιδιώσεων καὶ ἀναπτύξεως της. Καὶ δὲ τρόπος αὐτὸς ἥτο η συνεννόησις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, η συνεργασία καὶ αὐτὴ αὐτὴ η κοινωνία.

Τὴν λύσιν ταῦτην συνέστησαν καὶ

ηγάντον δοσοι κατά τὴν ἀκτοπλοϊκὴν μας ιστορίαν. Ἀλλά, δυστυχώς, παρὰ τὰς καταδηληθείσας πρὸς καριού προσπαθείας, δὲν κατωρθώθη νὰ ἐπιτευχθῇ η μόνη ἐνδεικνυόμενη λύσις καὶ δὴ ἐγκαίρως πρὶν ἐμφανισθοῦν τὰ νέα ἀκτοπλοϊκά.

Τώρα μολις ἔγινεν ἀντιληπτόν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, διὰ αὐτὴ ἥτο η μόνη δόση, τὴν ὅποιαν ἐπρεπε νὰ ἀκολουθήσουν. Η πρόσφατος σύσκεψις εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἑλλάδος ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς εὑρέσεως τρόπου συνεννόησες καὶ συνεργασίας ἀποδεικνύει, διὰ τὴν τελευταῖς, τὸν ὄφαλων τῶν πρὸς τὴν φωτεινή διέξοδον. Άλλα η κίνησις αὐτῆς θὰ ἐπρεπε νὰ είχε γίνην πρὸ πολλοῦ καὶ οὐχ; ὑπὸ τὸ κράτος τοῦ πανικοῦ, τὸν ὅποιον προεκάλεσεν η ἐμφάνιση τῶν νέων ἀκτοπλοϊκῶν. Εἴναι ἐγκαίροτερον εἶχεν ἐπιτευχθῇ η συνεννόησις καὶ η συνεργασία δύλων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλοιας δὲ ἥτο στήμερον η κατάστασις.

"Ἄλλη ἐπὶ τέλους η νέα προσπάθεια πρὸς συνεννόησιν ἀπὸ τὴν θεωρητικῶν ἐκδηλώσεων καὶ τῆς μοιρολατρικῆς αναμονῆς τῆς εξελίξεως τῆς καταστάσεως. Πρέπει νὰ συνεισθῇ μὲ ἐπιμονὴν καὶ πιστῶν καὶ νὰ διευρυθῇ ὁ κύκλος διὰ νὰ περιλαβῇ δύλας τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις. Η δημιουργία δύλων καὶ ἀντιμαχομένων στρατοπέδων μέσα εἰς τοὺς κόλπους τῆς ἀκτοπλοΐας εἶναι ἀνάσκοπηση τῆς δύσητας, θὰ περιπλέξῃ ἐπὶ περισσότερον τὴν καταστάσιν καὶ θὰ καταλήξῃ εἰς ζημίας δύλων τῶν πλευρῶν. Αἱ στήλαι αὐταὶ συνέστησαν καὶ ποιηθήσανταν τὰς ἀκτοπλοϊκῶν μας ἐπιχειρήσεων καὶ σήμερον, διὰ μίαν ἔτι φορά, ἐκφράζουν τὴν γνώμην, διὰ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην εύρισκεται η μόνη δόση καὶ ύγιης λύσης τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας προβλήματος.

"Υπάρχουν, βεδαίως, δυσχέρεια πολλαὶ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς συνεννόησεως καὶ μάλιστα ὑπὸ τὴν εὐρυτέραν μορφὴν τῆς συνεργασίας καὶ τῆς κοινωνίας. Τὸ παράδειγμα τῆς προπολεμικῆς ΚΔΑΣ μᾶς ζῶσε πολλὰ διδύγματα. Εἰναι, δημως, δυνατὸν νὰ ὑπερβληθοῦν αἱ δυσχέρειαι, ἔναν πρατεινότερον εἰς δῆλους τοὺς ἐνδιαφερομένους τὸ πνεύμα τῆς ἀμοιδίας κατανοήσεως καὶ ἔναν ἀντιμετωπισμὸν κατὰ ρεαλιστικὸν τρόπον ὅτι ὑπόθεση, υπὸ τὸ πρόστιμα τῆς βεδαίας καταστροφῆς, ἡ δημιούργηση προβλέπεται δι' δύλας τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις, ἔναν ἐξακολουθήση τὸ ἀλληλοφάγωμα καὶ δὲ ἔξοντωτικὸς ἀνταγωνισμός.

"Δὲν γνωρίζουμεν ποιὸς διὰ ὅτι διελαμβάνει μὲ τὸ ἀπατούμενον κύρος τὴν πρωτοβουλίαν τῆς διεξαγωγῆς τῶν συνεννόησεων μὲ τὴν πιστῶν καὶ τὴν ἀπόφασιν νὰ τὰς φέρῃ εἰς αἰσιον πέρας. Αἱ ισχυρότεραι ἀκτοπλοϊκαὶ παρατάστασις τὰς φέρεται στὸν προσπάθειαν ἐπιδεικνύουσαι, ἀπέναντι τῶν προσθετικῶν της θεωρητικῆς ποτίσματος, ποὺ τὸν πρωτοβουλίαν. Αἱ καταδάλη μιαν προσπάθειαν, ἐμπνεύμενος ἀπὸ τὴν ιδεολογίαν, ποὺ τὸν χαρακτηρίζει, μὲ τὴν βεδαίοτητα, διὰ τὸν συνδέεται τὸ οἰκονομικό της μεταφορών, δημιούργηση τῆς ζῆτημας της ἀκτοπλοϊκῆς ποτίσματος, ποὺ τὸν πρωτοβουλίαν. Αἱ καταδάλη μιαν προσπάθειαν, μὲ τὴν βεδαίοτητα, διὰ τὸν συνδέεται τὸ οἰκονομικό της μεταφορών, δημιούργηση τῆς ζῆτημας της ἀκτοπλοϊκῆς ποτίσματος.

"Η συνεργασία τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας ἐπιχειρήσεων καὶ η δημιουργία ἐνὸς ισχυρού καὶ συμπαγούντος ναυτιλιακού συγκροτήματος, πλὴν τῶν ἄλλων ἀμέσων ὀφελημάτων τὰς δύλας θὰ ἔχῃ, θὰ δώσῃ τὸν δύναμιν εἰς τὴν ἐπιβατηγόντην ἀκτοπλοΐαν, δηλαδή μὲ ἐπιτίθεται τὸν δύναμιν καὶ πρὸς ὅλην κατεύθυνσιν, δηλαδή πρὸς τὸν συντονισμὸν καὶ τὴν ὄρθολογιστικὴν ὄργανων τόσον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν μᾶς δύον καὶ τούτων μετὰ τῶν ἄλλων συγκοινωνιακῶν μέσων, τῶν χερσαίων καὶ ἀεροπορικῶν.

"Τὰ μεγαλύτερα δεινὰ τῶν συγκοινωνιῶν μας καὶ η οἰκονομικὴ ἀπαθλιότης τῶν συγκοινωνιακῶν μεταπολεμικήσεων φέρεται κατεύθυνσιν τὴν ἀποτέλεσμα της προσθετικῆς ποτίσματος, ποὺ τὸν πρωτοβουλίαν, τὰς συγκοινωνίας τῆς Ἑλλάδος. Ανταγωνισμὸς δχι μόνον τῶν διαφόρων συγκοινωνιακῶν μέσων, ἀλλὰ μέσα καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς κόλπους τῶν συγκοινωνιακῶν κλάδων. Η ἐκρυθμός αὐτῆς καταστάσις ἐμφανίζεται κυρίως εἰς τὰς χαλασσικὰς μεταφοράς, δηλαδή μὲ τὴν ἐξαπόθεσην τῶν συντονισμῶν αὐτῆς ἐπιχειρήσεων, ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐξασθένισην τούτων καὶ τὴν ἀνικανότητα τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν δύλων ὡς σύνολα, ἀγωνισθοῦν διὰ τὴν διεκδίκησην τῶν δικαιωμάτων των πολιτικῶν.

"Άλλα τὸ θέμα εἶναι τὸσον εύρω, ὡςτε μόνον εἰς ἀπλῆν ὑπόμνησην ἀποβλέπουν αἱ γραμμαὶ αὐταὶ. Πλάνως, ἀπὸ οἰκοδηλητοποίηση πλευρᾶς καὶ ἀνέξετησθή τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα δὲν μένει, νομίζουμεν, κακμία ἀμφιβολία, δηλαδή μόνον διὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, εἶναι ὡς πότερον τούτων καὶ τὴν γνωστήτητα τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν κλάδων δημόσια.

"Άλλα τὸ θέμα εἶναι τὸσον εύρω, ὡςτε μόνον εἰς ἀπλῆν ὑπόμνησην ἀποβλέπουν αἱ γραμμαὶ αὐταὶ. Πλάνως, ἀπὸ οἰκοδηλητοποίηση πλευρᾶς καὶ ἀνέξετησθή τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα δὲν μένει, νομίζουμεν, κακμία ἀμφιβολία, δηλαδή μόνον διὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, εἶναι ὡς πότερον τούτων καὶ τὴν γνωστήτητα τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν κλάδων δημόσια.

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID

SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

AGENTS FOR: THE HELLENIC MEDITERRANEAN LINES—PIRAEUS
AND OTHER GREEK NAVIGATION COYS. ESTABLISHED 1894
Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPOULOS

SUEZ

P.O.B. 1

κοσμίου οἰκονομίας.

Τότε έλληνικόν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον ἀμεσώτατα ἐπίσης ἐνδιαφέρεται. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, δτὶ αἱ ναυπηγήσεις διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ἄγγεια ναυπηγεία ύπερβασίουν τὰ ἑκάτοντὸν ἑκατομμύρια λιρῶν.

Οι Αμερικανοί ιδιαιτέρως παρακολουθούν την έξελιξιν. Σχετικά διαπραγματεύεις διεξάγονται ήδη είς την Ουάσιγκτόνα. Τὸ κατώτερον άρθρον τῆς «Εφημερίδος τῆς Οὐάλλα Στράτη», τῆς ἀπόφεις τοῦ άμερικανικοῦ τραπεζίτικου κεφαλαίου, είναι ἀρκετά γαραπτοϊστικόν.

— Αγάραστος διλγύρωπερος, ζήτησε περισσότεραν άμερικανικήν θοβέναιαν — κι' αν αυτά δεν ἐπίτυχης — προσπάθησε γὰ εῦφης τι νέου καὶ δραστικού μέσουν πρὸς ἀντιμετώπισην τῆς καταστάσεως! Αὐτά εἶνε τὰ συνθήματα ποὺ περιμένουν οἱ Αμερικανοὶ ἐπίσημοι ἀπὸ τὴν Βρετανίαν, τὴν ἀγωνιζούμενην σῆμερον νὰ σώσῃ τὴν στερλίναν ἀπὸ τὸ νέον κατρκύλισμα. Η κλουσιθείσα μετὰ τὸν πόλεμον λίρα — ύποτιμηθείσα κατά Σεπτέμβριον τοῦ 1949 ἐπὶ πρωθυπουργίας "Αττλον ἀπὸ 4.03 δολλάρια εἰς 2.80 — φαίνεται διτὶ εὐρύσκεται σῆμερον εἰς τὰ πρόθυρα νέας ὑποτιμήσεως. Τὰ μειωθέντα βρετανικά (εἰς δολλάρια) ἀποβέματα, ή ἔλαττωσις τῶν ἔξαγωγῶν, ή μεγάλη δυσφορία ή δοτοίς ἐκδηλώσαι, ἐξ ὅλων τῶν ἀνηκόντων εἰς τὴν μεγάλην περιοχὴν τῆς λίρας, δῆλοι αὐτά εἶναι προμηνύματα τῆς ἐπερχομένης κρίσεως, ή ὅποια, ἀν δὲν ἀποτραπῇ, θὰ ἀναγκάσῃ τὴν βρετανικήν κυβέρνησιν νὰ προβῇ ἀπαξέ εἰς τὴν ἐπισημούνταν τὰς λίσας.

Τό μέτρον θά είνε τό τελευταίον εἰς τό δύοιον θά ήθελε καταφύγει ή 'Αγγλία — λέγουν οι υπέψυχοι τῆς κυβερνήσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Συζητεῖται ὅμως καὶ η μορφή την δύοιον θά ήταν διανοτὸν νὰ λάβωντο μέτρον τοῦτο — ἀκριδῶς δύως συνεζητεῖτο ή ἀποτίμησης τῆς λίρας κατά τὸ ἔτος 1948 καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1949, καθ' ἥν στιγμὴν οἱ ἡγέται τῆς 'Αγγλικῆς Ἐργατικῆς Κυβερνήσεως διεμαρτύρουντο Ισχυριζόμενοι, οἵτι θά ἐκρετεῖτο ἀπόλυτῶς η παλαιὰ τιμὴ τῶν 4.03 δολαρίων κατὰ στερλίναν. 'Η σιγὴ τὴν δύοιον τηροῦν οἱ ἐπίσημοι 'Αγγλοι, καλύπτει λέγουν οἱ 'Αμερικανοί παρατηροῦται — τὰς συζητήσεις αἱ δύοις γίνονται εἰς τὰ παροσκήνια διὰ τὴν κατάργησην τῆς ἐπιστήμου τιμῆς τῆς λίρας, μαζὲν τὴν ἀστρινὴν ψφισταμένων τινῶν περιορισμῶν εἰπών τοὺς εἰς λίρας πράξεων. 'Εδῶ ἔχομεν μίαν παραλλαγὴν τῆς ἀρχαὶς παροιμίας 'εκολυμβεῖ, ἀλλως πνίγεσαι'. 'Ελευθέρα διακυβαντοῦ τῆς ἀξίας τῆς λίρας, ὅπως τοῦ Βαύματος η τῶν ὀσπρίων, μεγαλύτερα ἐλευθερία ἀνταλλαγῆς τῆς λίρας πρὸς ἄλλα νομίσματα εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. Αὐτὸν εἶναι τὸ (συζητούμενον) σχέδιον Αὐτό, διως. Βά ήτο ἀντίθετον πρὸς τὰς Βρετανικὰς μεθόδους, αἱ δύοις προσπαθοῦν νὰ συγκρατήσουν τὴν λίραν μὲ τεχνητὰ μέσα, ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Οι Βρετανοὶ ἐπίστοιοι μᾶλισταν, διτὶ θά ἐπρεπε νὰ ἀφεθῇ η λίρα ἐλευθέρα νὰ εύρῃ τὰ θυσιάκα τῆς ἐπίπεδα τιμῶν. 'Άλλα τότε θίσαν βένδοι, διτὶ η χώρα των ἑδαῖξις τὴν δόδυν τῆς οἰκονομικῆς ἀνορθώσεως. 'Ἐπιστέουν, διτὶ η ἐμπιστούνη (τοῦ κόσμου) πρὸς τὴν στερολινῶν θὰ διέπτει σταθεράν τὴν ἀξίαν τῆς καὶ διτὶ κατόπιν θὰ τὴν ὕδει πρὸς τὰ ἄνω. 'Άλλα νὰ ἀφεθῇ η λίρα μόνη της νὰ εύρῃ τὰ ἐπίπεδα τῆς στιγμᾶς καθ' ἦς, αἱ οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι τῆς Βρετανίας χειροτερεύουν, θά ήτο ἔγκεισμοι μισκούνινων κατά τῆς μεγάλης πτώσεως τῆς ἀξίας τῆς λίρας, η, μὲ ἀλλας λέξεις, κατά τὰς ἀκάθεκτου ἐπτάσσεως τῆς ἀξίας αὐτῆς. Διὰ τοὺς λόγους τούτους, οἱ ἐπίσημοι τῆς Οὐάσιγκτονούν, διτὶ θὰ σκεφθοῦν τηφαλιώτερον ἐν Λοιδίνῳ πρὶν η λάδουν οἰαν-ηνοῦτες ἀπόρρητοι τάροις διαστατικῶν ἀναγνώστην.

·Ηνεῖς καὶ εἰ ἀλλοι

Μέ δικαιολογημένην περιέργειαν ἐπέβη ὁ γράφων τὴν στήλην αὐτὴν τοῦ τουρκικοῦ τῆς γραμμῆς «Ἀνκαρα» κατὰ τὸ τελευταῖον πόδι τὴν Μασσαλίαν δρομολόγιον του. Ἡθέλησεν ἀκριβῶς νὰ διαπιστώσῃ πεποιθώντας τὸ πόδιον τοῦ εἵπεται, μένοι ποιον σημείου δυνατον οἱ φίλοι μας οἱ Σύροι νὰ ἀποδύσουν ἐπιτυχίαν διαταγματικῶν τῷ ιδίκον μας πλοίων γραμμῆς εἰς τὸν Μεσόγειον. Αἱ ἐντυπώσεις τοῦ τριμέρουν ἐπὶ τοῦ «Ἀνκαρα» παραμονῆς ὑπῆρχαν ίκανοποιητικαὶ μὲν διὰ τὴν τουρκικὴν θελαστισμὴν ἐπίδοσιν, ἐκτάκτως δ' ἀπογοητευτικαὶ διὰ τὴν θετικὴν τοῦ ηεροστατούντος πλάνου.

Ὦι τὸν μεσογειακὸν μᾶς πλοιοῦ.
Ὦι σκάφος τὸ «Ἀνκάρα» εἶνε ἀπόραμίλλον. Ὁγκώδες, ταχύ, ἄνετον,
σιστά, περισσότερον ἴως τοῦ δέοντος, προσηρμοσμένον εἰς τὴν γραψί-
νην ποὺ ἐκυπρετεῖ. Ἡ μετασκευή του ἄλλως τὰ ἔγινεν εἰς τὰ μεγαλύ-
ερα ναυπηγεία τοῦ κόσμου, τὰ ἀμερικανικά του Νιούπορτ Νιούς. Ἡ
Ἑλξητημένη πολυτέλειον τῶν ευρωπαϊκῶν «λάινερ» δὲν προσφέρει
πι τοι τὸ «Ἀνκάρα». Ὄλα εἶνε ἀπλά, καλῆς ὅμιως καὶ στερεάς κατα-
κευμένη, πρόσθφορα διὰ τὸν σκοπὸν τῶν «Ἀνεσις εἰς τὰ θέσεις τῶν ἐπι-
στών, εὐδύναται αἱ αἴθουσαι καὶ τὰ καταστώματα περιττά

Μή πρόθυμος υπέρπεισία τού σκάφους προσπάθει, με την πατοχήν πα-
άδσοις πού έχει, νά ξένινπερτησή τὸν ἐπιβάτην. Ή τροφὴ καλῆ. Ἔκ-
πλος εἰς τὸ κάθε τι η προσπάθεια τῆς ἀπομιμήσεως τῶν ξένων καὶ
ῶν ίδικῶν μας πλοίων γραμμῆς.

1000-1000-1000

Κέρδη, βέβαια, δὲν πρόκειται νὰ ἀποκομίσῃ ή «Ντενιγκ-Γιολλαρί» ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν του «Ἀγκαρά», ὅπερ είναι καὶ τὸ «flagship» διὰ τὴν τουρκικήν γενιτιλίαν. «Ἔχει, πάντως, τὸ τουρκικὸν πλοῖον δίλγα ἔξοδα κινήσεως καὶ ἐπὶ τέλους τὸ Δημοσίον δὲν θὰ ὑποστῆ καὶ ζημιῶν τινὰ σοδαράν στηρίζον τὴν διεύρυνσιν αὐτὴν τῆς τουρκικῆς γενιτιλίας δραστηριότητος. «Ἄξιζει, πράγματι, ἡ προσπάθεια αὐτὴ τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν τὴν δαπάνην μερικῶν ἑκατοντάδων χιλιάδων ἀγγελικῶν λιών.

Θὰ πρέπει ὅμως νὰ σημειωθῇ, διὰ τὴν σύγκρισιν μὲ τὴν Ιδική μας περίπτωσιν, ὅτι τὸ «Ἀνκάρα» ἔχει τὸ ἡμίσυο σχεδὸν τῶν ἔξιδων κινήσεως τοῦ «Ιωνία», ἀν καὶ εἰναι σίσθητον μεγαλύτερον σκάφος. Ἡ μισθοφρόδοσία εἶναι ἀκριβῶς διπλάσια διὰ τὸ «Ιωνία» καὶ η σύνθεσις τοῦ πληρώματος τοῦ τουρκικοῦ διλγάρεα.

Οι ναύλοι τῶν τουρκικῶν είναι μικρότεροι. Εύνόητος ἡ προτίμος καὶ μάλιστα μεταξὺ τῶν Αγιαπτίων. Πικνότατον ἀλλως τε τὸ δίκτυον τῶν τουρκικῶν γραμμῶν ἀπὸ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον πρὸς τὴν Δυτικήν. Ἐφόσου ἀκριβῶς πυκνούνται τὰ δρομολόγια τῶν τουρκικῶν μὲ τοὺς χαμηλότερους ναύλους καὶ οἱ Ἰταλοὶ νέα σκάφη προσθέτουν εἰς τας γραμμας των πρὸς τὴν Ἀνατολήν, κατ' ἀνάλογον ποσοστὸν ὃς περιορίζεται, ἀτυχώς, ὑπὸ κύλκος τῆς δραστηριότητος τοῦ ιδικοῦ μας πλοίου γραμμῆς εἰς τὴν Μεσόγειον. Ἀναπότετος συνέτεις τῶν πολλῶν πλοίων, τῶν εὐθυνοτέρων ναύλων καὶ τῶν κρατικῶν ἐπιχορηγησαν.

Οι Τουρκοί στοιχερώς κερδίζουν την προσπάθειαν των εἰς την Μεσόγειον, ἐνώ ἡμεῖς χάνομεν τὰ κεκτημένα.

‘Ο Ο.Λ.Π. καὶ τὰ ἔργα του

Μερικά στιγμιότυπα από την ζωὴν τοῦ λιμένος Πειραιώς: 'Αφερούνται εἰς τοὺς διοικοῦντας τὸν Ο.Λ.Π. καὶ τοὺς κομματικούς τῶν πάτονων. Είνει χαρακτηριστικὰ τῆς συντόνου προσπαθείας, ποὺ καταβάλλουν ὁ κ. Μπουζάνης καὶ οἱ σύν αὐτῷ διά νὰ καταστήσουν τὸν λιμένα ἡ προσπέλαστον. 'Ιδοὺ τὸ πρώτον:

Ἐξητήθησαν ἀπὸ τὴν Ἀμβέρσαν πληροφορία τὶ θὰ ἐστοίχιζεν ἡ μεταφορά ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς διὰ φορτηγίδων εἰς τὴν Δραπετσώνα 200 τόννων πηλού διὰ τὸ κτίσιον της λεβήτων. Οἱ ἔργολαβος τοῦ λιμένος Ὑγρασίος ὑπέλογος τὰ ἔκδια εἰς 60 χιλ. δρυ. κατά τόννουν, μὲ διημέρους παραμονὴν τοῦ φορτίου εἰς τὰς φορτηγίδας. Τὸ ἐπιπέραμα θὰ μετεφερετο δι' ἓνος ρυμυλούκου εἰς τὴν Δραπετσώνα. ᾧρασία ἀπλά, ἥτις συχνά καὶ εἰς τὸ παρελθόν ἔγινε, μὲ κόστος πολὺ χαμηλότερον καὶ διὰ φορτία μικροτέρου σγκου.

Ο Όργανισμός, δώμας, ὁ κοπτόμενος σκοιδῶς διὰ τὸ χαυηλὸν κόστος τῶν Φορτοκφοστώσεων εἰς τὸ λιμένα, θά εἰσεπόστε: Διπλᾶ ἐκφορτωτικά κύτους, ἀπὸ τὸ πλοῖον καὶ ἀπὸ τὴν φορτηγίδα εἰς τὴν Δραπετσώνα. Κατὰ τόννον τὸ δικαίωμα ψυμολήκτην καὶ εἰς τὸ ἀκέραιον ὅλας τὰς περιπτώσεις ἑνοικίου φορτηγίδων κλπ. Εἰς οἰονδήποτε ὄλλον λιμένα τῆς Μεσογείου ὅλη αὐτὴ ἡ ὑπόθεσης θὰ ἥτο ζητημα 15 ἔως 20 τὸ πολὺ σελλινίωνα κατὰ τόννον. Ἐδώ θὰ στοιχίσῃ 30 σελλίνια. Τὸ ἥμισυ και πλέον τοῦ ναύλου ἀπὸ τὴν Ἀμβέρσαν εἰς τὸν Πειραιά!

Τὸ δεύτερον: Ξένον φορτηγὸν ἐπρόκειτο νὰ φορτώσῃ βωβίτην ἀπὸ τὴν Ἐλευσίνα. Κανένα λόγον δὲν είναι νὰ διέλθῃ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Ἐντεύθευτον μόνον τοῦ ἀπεστάλησαν 70 τόνοι νῆστος. Ὁποίος ὅμως ὑπῆρχεν ἡ κατάπληξη τοῦ πράκτορος, ὅταν μετὰ τινα χρόνου ἔλαβεν ἀπὸ τὸν Α.Π.Λ. ἐντατικὰ πληρωμῆς δικαιωμάτων προσορμίσεως τοῦ ἐλύγου πλοίου. Διότι ἀπὸ τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀπεστάλη ἡ υδροφόρος ἐθεωροθή, ἵσως, τούτῳ, ὡς προσδόμησις καὶ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἄναλογα τέλη. Κέρθεροι πραγματικοὶ δηλαδὴ τῶν δικαιωμάτων τοῦ λιμένος οἱ εἰσπράκτοντες τοῦ "Οὐγαντισμοῦ". "Ἄξιος ὁ μισθός των. Τὰ τέλη βέβαια, αὐτὰ δὲν ἐπλούσισαν.

Τό τρίτον: "Εκουμενίσθησαν ἀπὸ τὸν Ἔρυθρον 70 τόννοι κτηνοτροφικῶν εἰδῶν. Εἰς τὸν ἄτυχην εἰσαγωγέα ἐστούχισαν τὰ ἑκοφορτωτικά ἔνδεικα περίπολοι. Τόσα τὰ ἑκοφορτωτικά, τόσα τὰ κομιστικά, τόσα τὰ ἔξτρα. "Αθροιστὶ καὶ σύνολον. Κατεπέλαγστα σύμμακος καὶ αὐτοὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Δ.Π. διαν τὴν ἐπλοφορήθησαν, ὅτι τὸ ἐμπόρευμα ἔχειε ωριμότερο μὲν ἢ 3.400.000 δρυ. διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ κομιστικού, ἐνώ οὐδὲ διοριζομένη δὲν κατεβλήθη ἀπὸ τὸν Ο.Δ.Π. διὰ τὴν διακίνησην τοῦ φορτίου. "Επεινεγ υπὸ τὸ καθεστώς τῆς ἀποταμιεύσεως — μέγοις ὅτου νίνουν αἱ διοπτωτίσεις τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ — ἐκεὶ ἀκριδῶς ὅπου και κοικικῶς ἔξερπτωθη. Δέν τοι μετεκίνησαν οἱ ἐργάται. Κλοπὴ βέβαια δὲν διεπράχθη εἰς βάρος τοῦ εὔτελους ὀξιάς φορτίου. Τὸ τιμολόγιον ποιθέπειται νὰ πλωπωθεῖ τόσα κατά τὸν δῆμο κόμιστρα. Αὐτὰ καὶ εἰσποράγθησαν. "Ἐγονάδρος εἶμεν καὶ ὁ Ο.Δ.Π.!

Καὶ τὸ τέταρτον, χωρὶς νὰ είνει τὸ τελευταῖον: Θύρων πολὺς ἔγινε καὶ πάλιν τελευταῖος διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ διὰ τὰς διευκολύνσεις, που δύοι πρέπει νὰ τάς παρασχόν διὰ νὰ προελκυθείασαν, διαφεύγουσαν τώρα εἰς τὸ ἔργονον. Πολλοὶ καὶ κατά

Telephones:

1001—1002

Cable Address :

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

SHIP CHANDLERS

**FRESH MEATS, FRESH FRUITS AND VEGETABLES, COMPLETE LINE OF
EUROPEAN AND NORTH AMERICAN CANNED FOODS AND VEGETABLES, FRESH
PASTEURIZED MILK, ICE CREAM AND BUTTER.**

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Cattulas.

ρος είς προσφοράς και διευκολύνσεις ο κ. Μπουζάνης.

Ιδου, ομως, η διαφορά μεταξύ λόγων και ἔργων: Εις τὰ κρηπιδώματα πρὸ τοῦ Λαρισαϊκοῦ ἦτο πλευρισμένον τὸ ἀνέλκυθεν «Μπράττντα». Ἐξῆλθε τῶν δεξαμενῶν και ὑφίστατο γενικάς ἐπισκευοκαθαριστικάς ἔργασιας. Τὸ τιμολόγιον τοῦ Ο.Α.Π. προβλέπει ώρισμένα τέλη πλευρίσεων. Έκ τῶν ὑστέρων δώμας ἀντελκόθησαν οἱ ἀνθρώποι τοῦ Κ. Μπουζάνη, ὅτι τὸ τιμολόγιον ἦτο χαμηλὸν και ὅτι ἐπέτρεψε νᾶ αὐξῆθι. Ήξισαν, λοιπόν, ἀπὸ τὸ ὑπὸ ἐπισκευὴν σκάφος, ἐπὶ τοῦ οδοποιοῦ ἀπτησχολούντο υπέρτριακόσιοι ἔργαται, νά πληρώσῃ πενταπλάσια τέλη. «Οπως ἦτο φυσικὸν οἱ πλιοκτήται διεμαρτυρήθησαν, και ἐδῆλωσαν, ὅτι βάθι ρυμαλήκησαν τὸ σκάφος τῶν εἰς ἄλλον πλεον φιλόζενον λιμένα τῆς Μεσογείου διὸ τὴν ἐπισκεψὴν του. Ποὺ τῆς ἀπειλῆσεντή, οἱ ἀξιώσεις ἐμετριάσθησαν. Έγιναν τὰ σχετικά παλαιρεύματα διὰ νά ἐπιτραπῇ εἰς τὸ σκάφος νά παραμείνη πλευρισμένον, εἰς τὸ κενά, ἄλλως τε, κρηπιδώματα.

Καθημερινά είνε τά τοιαύτης φύσεως ἐπεισόδια. Μεταξύ πλοίων, πρακτόρων και παραλίποντων ἀφ' ἔνος και τοῦ μεγαθρού τοῦ Ο.Π.Α.Φ' ἔτερου αἱ προστριβαὶ δέν λειπούν ποτέ. Ὁ Ὑραγιστός θέλει νὰ εἰσπράξῃ τὰ δικαιώματά του. Τὸ τιμολόγιον του είνε ἑγκεκριμένον· Ἐργαλάδος είνε δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις εἰς τὸν λιμένα. Ἐξοδα ἔχει πολλὰ καὶ κίνησιν περιωρισμένην. Τὰ ἔξοδα, διώς, πρόπει ὀπωροδηπότε νὰ καλυφθοῦν. Οἱ ἔργαται πληρώνονται, ὀπωροδηπότε, τὸ Βασικῶν των ἡμερομίσθιον. Ἐνας κόσμος δόλκηρος ὑπάλληλων, τακτικῶν καὶ ἐκτάκτων, περιμένουν τὸν μισθόν. Τεράστιαι αἱ δοσπάναι διοικήσεως. Αὐτὰ ὅλα ἐπιβαρύνουν τὸ πλοϊον καὶ τὸ ὄλιγον φορτίον.

"Οταν ἀκριβῶς ἔνα κατάστημα — ἐν προκειμένῳ ο. Λ.Π. — ἐξηδίγην πλειάτειν, καταντῷ ή πλειάτει αὐτῇ νὰ πληρώνῃ τούλαχιστον τάς δαπάνας τῆς συντήρησέως του. (Μισθώσι, ἐνοίκια, φόρους κλπ.). Τὸ κατάστημα ἐπιβασύνει τὸ δόλιγον ἐμπόρευμα ποὺ πωλεῖ μὲ ψυχλὸν ποσοστὸν κέρδους, εἰνε, δηλαδή, καταστήματα ἀκριβῶν. Αὐτὸ συμβαίνει καὶ μὲ τὸν Ὑργανισμὸν. Θέλουν νὰ ἐπιτίθαντον τὰ πλαίσια καὶ τὰ φορτία μὲ τὰς μεγάλας δαπάνας τῆς διοικήσεως του. Αποτέλεσμα το ὑψηλὸν τιμαλόγιον τῶν φοιτοεκφοτωτικῶν καὶ ὅλων τῶν ἄλλων δικαιωμάτων, τὸ υψηλόν, δηλαδή, κόστος τοῦ λιμένος καὶ ἡ φυγὴ τοῦ ἐμπορεύματος ἀπό τὸ ἀκριβών αὐτὸ κατάστημα,

ερευνήσας από το οικρύσσων αυτού κατέληπτο.
Εἰς τὴν εἰσόδουν πράγματι τοῦ λιμένος είναι τοποθετημένη μία ἀρ-
πάγη. Ἀλλοίμονον εἰς τὰ πλοῖα, ποὺ θά τολμήσουν, καὶ ἀνάγκην, νὰ
εισπλέουντον. Τὸ τιμολόγιον εἶναι ἔτοιμον νὰ ἐφαρμοσθῇ. Ἀφιμαστικά
πραγματική. Ὁ Ὑγρανισμός, τὸ κομματικόν αὐτὸν κατασκεύασμα,
πρέπει νὰ συντηρηθῇ. Πηγὴν ἄλλην δὲν ἔχει παρὰ τὰ πλοῖα καὶ τὴ φο-
τιά. Απὸ αὐτὰ τὰ διάλογα πράχθουν αἱ δεκάδες τῶν διστομημαριών. Περι-
οικονομῶν, περὶ διοικητικῆς ἀναμορφώσεως οὐδὲ λόγος γίνεται. Τὸ
κόμμα δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβῃ τὸ ἔργον αὐτό. Θά δυσσερετήση-
τον τούς ἀνθρώπους του και τούς τούσας ἐγκαθέστων. Χάσιν αὐτῶν μία
μικρὰ αὔξησις τοῦ τιμολογίου ἐπιβάλλεται. Ἡ αὔξησης τούλαχιστον
είναι ἐγκεκριμένη. Ἔδω εἰς τὸ παρελθόν ἡ κλοπὴ ἐλυμαίνετο τὸν λιμένα
καὶ ὁ Ὑγρανισμός ήτο ὁ ἀδικημένος. Τώρα ό. Ο.Δ.Π. είναι ὁ μοναδικὸς
τού λιμένος κύριος. Η κακοδιοίκησις σώμας ὅπερα ἄλλην μισθώνει
ζεταῖ καὶ θά συνεχισθῇ μέχρις ὅτου ὑπὸ την κοινὴν βοήν καὶ τὴν κα-
τάραν, τῶν Πειραιωτῶν, ιδιαίτερως, κάποιος ἀναλάβῃ τὸ φραγγέλιον
καὶ ἐκδιώξῃ ἀπό τὸν δύσμοιρον αὐτὸν λιμένα τοὺς ξένους πρὸς αὐτὸν
ἐγκαθέστους.

Τὸ συνάλλαγμα τῶν ναυτικῶν

Έπεινερχόμεθα εἰς ἐν θέμα τὸ δόποιον ἀπησχόλησε τὴν στήλην ταύτην εἰς τὰ τελευταῖς τεύχη μας. Πρόκειται περὶ τοῦ συναλλάγματος τῶν ναυτικῶν. Ὑπεστηρίξαμεν καὶ ὑποστηρίζουμεν τὴν ἀποψιν, δῆτα τούτῳ πρέπει νὰ τύχῃ πριμοδότησεως, διὰ τὰς δόποιας καὶ ἡ συναλλαγματικὴ πολιτικὴ τοῦ κράτους θὰ ἔξυπερβοτῇ καὶ οἱ ναυτικοὶ θὰ τύχουν δικαίας μεταχειρίσεως ὡς εἰσαγωγεῖς σημαντικῶν ποσῶν ξένου συναλλάγματος.

Ως εἶνε γνωστόν, τὸ ἀγνωνώδες πρόδολμα διὰ τὸν δῆλον οἰκουμενικὸν τῆς Χώρας είναι τὸ σοθιαράτων ἐλλείμμα εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν μετατού τοῦ ἔξωτερικοῦ συναλλαγματικῶν μας σχέσεων. Τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγματικόν πάντοτε πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν κάλυψην σημαντικοῦ ποσοστοῦ τοῦ ἐλλείμματος τουτοῦ. Ως, δημος, ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα, ἀξιόλογον ποσὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἴτε δέν εἰσαγεται εἰς τὴν Χώραν εἴτε εἰσάγεται ἀνεπισήμως καὶ διαφεύγει ἀπὸ τὸ συναλλαγματικὸν κεφάλαιον τῆς Καπετάνης τῆς Ἑλλάδος. Οὐδόγος τῆς ἀνωμαλίας ταύτης δέον νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον, εἰς τὸ δόποιον ἔχει καθορισθῆ ἡ ἐπίστημας τιμῆς τοῦ συναλλάγματος, μειουμένες ούτοι τεχνητῶς τῆς ἀγνωραστικῆς του ἀξίας.

Ειδίκως προκειμένου περὶ τοῦ ἐκ τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν μας εἰσαγόμενου συναλλάγματος, τοῦτο χρῆσι ίδιατέρας μεταχειρίσεως, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν τοῦ γεγονότος, διτὶ παρὰ τὸ ψυψλότερον μισθώλγιον τοῦ ἐλληνικού πλοίου ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πλοῖα ὅλων σχεδὸν τῶν ἄλλων σημαιῶν, τὸ ψυψλότερον κόπτον τῆς ζωῆς ἐν Ἑλλάδι ἔξουστερῶν τὴν διφοράν ταυτήν καὶ ὑποχρέωνει τοὺς ναυτικούς νὰ προσπάθωσιν ὅπως ἀντιταθεῖσιν τὸ μειονέκτημα τοῦτο πωλούντες τὸ συναλλαγμά των εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγορὰν εἰς τιμὴν ἀνωτέρων τῆς ἐπισήμου τοιωτύτης. Ἀποτέλεσμα: Ἀπώλεια σημαντικού συναλλάγματος διὰ τὸ Κράτος καὶ ἐκμετάλλευσις τῶν ναυτικῶν καὶ εἰς ἐπίμετρον, ἢ ἐκ μέρους αὐτῶν διατύπωσις ἀξιώσεων πρὸς αὔξεσιν τῶν ἀποδοχῶν των, αἱ ὁποῖαι, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν τοῦ συναγωγιαίσιου τῶν ἄλλων σημαιῶν,

ἀπότελον δὴ ἑπάθες μειονέκτημα διὰ τὸ Ἑλλήνων πρότοιν.
Ἐνδιεῖ, διδεῖ, τῆς εἰδίκης μορφῆς, τὴν ὅποιαν ἐμφανίζει τὸ ζῆτημα,
ἐπίβαλλεται καὶ εἰδίκη προστασία τοῦ συναλλάγματος τῶν ναυτικῶν, ἐκ-
δηλουμένη διὰ τοῦ μέτρου τῆς πριμοδιστήσεως, τὸ ὅποιον ἐφαρμόζεται
προκειμένου περὶ τῶν ἔξογων τῶν ἐλληνικῶν προτίθενται.

Δέν γνωρίζουμε πούσι αντίρρησης θά κτο δυνατόν νά προβληθούν άπο κρατικής πλευράς εις τό αίτημα τούτο. Μικρά σχετικών πριμοδότησις τού συναλλάγματος τών ναυτικών όχι μόνον δέν προκειται νά ζημιώστανένα, άλλα τούναντιον θά έξασφαλίστη διά τής Τραπέζης της "Ελλάδος" υγίες συναλλαγμα πολύ εύθυνότερον άπο έκεινο τό όποιον διαβέβαιον οι έξαγωγείς προϊόντων, πωλούντες τούτο εις τούς είσαγωγες εις την ιταλία, που θέλουν και μέχρι 200% άνω τής ΕΠΙΣΗΜΩΝ τιμών. Ούτε θέμα πληθωρισμού υφίσταται, λαυδανούμενού υπ' άνω του γεγονότος, ότι τό συναλλαγμα τών ναυτικών δέν είσαγεται άθρώπως εις μίαν έποκη, άλλα κατανέμεται εις διλόγοντων τό έτος διά μηνιαίων έμβασιμων, τών όποιών ή έξαργυρωσις ούδενα δικτύτυπον είναι δυνατόν νά έχη εις τήν

Τὸ ζῆτμα εἶναι σοθιάρωταν καὶ ἐνδιαφέρει καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀπὸ γενικῶτερας ἀπόψεως, τὴν ὅποιαν δὲν δυνάμεθα νὰ ἀγνοήσωμεν.

γενικήτερως αποφένει, πώς σημαίνει ότι συμβαίνει κάτιοντας;
"Ηδη ή Πλανητάριος Ναυτικής" Ομοσπονδία προέβη εἰς σχετικά δια-
δήματα πρός την Κυβερνησιν, τά δύοια ύπερστηριξε και ή "Ενωσις Έλ-
λήνων" Εφοπλιστών. Λόγω δέ άκριβώς τῆς σοθερότητος του θέματος,

παραβέθουμεν κατωτέρω τὰ ὑπομνήματα τῶν δύο 'Οργανώσεων, τὰ δὲ ποιά ἐπεδόθησαν ὑπὸ ἀντιπροσωπειῶν αὐτῶν πρὸς τὸν Ἀντιπρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, κ. Σοφ. Βενιζέλον:

Εν Πειραιεί τῇ 5ῃ Ιουνίου 1952
Ἐξοχώτατον Κύριον ΣΟΦΟΚΛΗΝ Ε. ΒΕΝΙΖΕΛΟΝ
Ἀντιπρόσδρον Κυβερνήσεως

ΑΘΗΝΑΣ

Κύριε Πρόεδρε,
"Εχουμεν τὴν τιμὴν νὰ ὑποβάλωμεν ὑπὸ τὴν κρίσιν 'Υμῶν καὶ τῆς Σε-
βαστὲς Κυριοτέτεως τὰ ἀκόλθια;

δαστούς Κυβερνήσεως τα ακολουθά:

Κατά τὸν Μάρτιον παρέβηστός ἔτους, κατόπιν πολυμήνου διαπραγματεύσεων, μεταξὺ τῆς ημετέρας Ὀργανώσεως καὶ τῆς Ἐνώσεων τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐπενθυμητούσα συμφωνία εἶτι διλῶν τῶν ἀφορώντων τὰ σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν ζητητῶν, αἱ ὄποιαι καὶ ἐπεδόθησαν ἐν ἐπιστήμῳ τελετῇ πρὸς τὴν Κυβερνητικὴν παρουσίᾳ τῆς Ὑμετέρας Ἐξοχότητος, ἡ ὄποια καὶ ἐξηρε τὸ γεγονός, ὡς ἀποτελούν τὸν ἀκρογωνιαῖον λίθον διὰ τὴν ἐπιβίωσιν τῆς Ἐθνικῆς μας Ναυτιλίας.

Η μέτερα Οργάνωσις, έκπρωση πούσα τὸν ναυτικὸν κόσμου τῆς Ἑλλάδος, ἐπιδείχασα ἑξαριθμικῶν διαλλακτικὸν πνεῦμα πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἀσθνὴ εἰς αῖσιον πέρας τὸ ἀναλφερόν μέγα έργον, ηγαγκάσθαι νὰ ὑποχωρήσῃ εἰς τὸ ζῆτημα τῶν ὀπιζόδων τῶν ναυτικῶν πρὸ τῆς ἀρνήσεως τῶν ἐοπλιστῶν ὅπως αὐξήνωσιν αὐταὶ εἰς ἔπιπεδον ταταὶ τὴν στοιχειώδη συντήρησιν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν.

Αι προσδοκίαι, τας όποιας δύο έστηριξαμεν εις τας συναφθέσας τότε συμφωνίας, έπειληθευσαν.
Ή από τού τελευταίου πολέμου και ἐντεῦθεν ἐπικρατούσα ἀταξία και εἰς περιπτώσεις τινας ἀναρχίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοιοῖν ἑτερματίσθη καὶ οἱ "Ἑλλήνες ναυτικοί ἐτέβειζαν, διὰ μίαν ἔτι φοράν, ὅτι εἶνε, ἃν ὅχι οἱ καλύτεροι, τοὐλάχιστον μεταξὺ τῶν καλυτέρων ναυτικῶν τοῦ κόσμου,

καὶ ὅτι ἀποτελοῦν τὸ θεμέλιον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.
Αλλὰ καὶ οὗσιά εἰς τὸ οἰκονομικὸν θέμα, τὸ βασικὸν θέμα διὰ πάντας ἐργάζομεν, εἰς τὰς ὅποιας ήνταν κάθησαν νάρας προδόσιων οἱ διοικούντες τὴν ἡμέτερην Ὑργάνωσιν. Ήσαν βαρύτατον τῶν τίμημά, τὸ διόποιον ἐπλήρωσαν οἱ Ἐλληνες ναυτικοί διὰ τὸ καλούν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἥδη κατάστασις ἔχει οφθάσιο εἰς τὸ ἀπροχώρωπον, συντελουστής πρὸς τούτο καὶ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ σημαντικῆς ἀγορᾶς τοῦ κόστους τῆς ζωῆς.

Ληξάσας της ισχύος της κατά Μάρτιον παραβλήθυντος ἔτους συναφείσ-
των Συλλογικής Συμβάσεως μεταξὺ τῆς ήμετέρας 'Οργανώσεως και-
τῶν Ἐφοπλιστικῶν τοιούτων και προκειμένου νὰ ἀνανεωθῇ αὐτῇ, ἔρχεται
εἰς τὴν πρώτην γραμμήν μεταξὺ τῶν δισέφορών ἀλλών θεωρήσεων τὸ ζη-
τημα τῆς ρυθμίσεως τῶν ἀπόδοχων τὴν ναυτικῶν εἰς θετίπεδαν ἐπίτερον
ποντα τὴν στοιχειώδη συντήρησιν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των
'Ἐάν ληφθῇ ὑπὸ διψή, Κύριε Πρόδεσπε, δότε ὁ μισθὸς τοῦ μεγάλου δύκου
τῶν ναυτικῶν, τῶν ναυτῶν καὶ τῶν θεμαστῶν, ἀνέρχεται! κατὰ τὴν Συλλογικήν Σύμβασιν εἰς 1.300.000 δρχ., περίπου, περιοριζόμενος μετά τὰς
κρατήσεις εἰς καθαρὸν 1.170.000 περίπου, εἶνε προφανές, διτὶ διὰ τοῦ
ποσοῦ τούτου καθισταται ἀδύνατος ἡ ἀντιμετώπισις και τῶν στοιχειωδῶν
ἀδύκουν ἀναγκῶν τῶν ναυτικῶν και τῶν οἰκογενειῶν των.

ακούσει αναγκών των θυσίακων και των σιγογένεντων των.

Τό γεγονός τούτο ἀνάγνωρίζεται κατ' ἄπο τέ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς, ἀλλὰ προτάσσεται τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι πάσας αὐξησίς τῆς μισθοδιστικῆς θα ἔχει δυσμενέστατον ἀντίκτυπον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, τὸ δύσον εἶνε δαπανηρότερον τῶν πλοίων τῶν ἀλλών ἀντίκτυλων σηματιών καὶ δύναται νὰ ἀντιπαραταχθῇ κατ' αὐτῶν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, δύση ἐργάζεται καὶ δὴ ὑπὸ συνθήκας κάμψεως τῆς ναυλαγοράς, ὅπως συμβαίνει σήμερον.



**PERO-KOTE TANK COATING
PEROLIN FUEL OIL TREATMENT
PERO-KLEAN MARINE CLEANER**

and other Quality Products

MARINE DIVISION

The PEROLIN COMPANY, Inc.

Manufacturing Chemists

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

Tel. MURRAY HILL 5-6940

Representatives and Stocks in Principal Ports

ταραχοποιοί καὶ οἱ καθοδηγηταί. Τὸ κλῆμα πλέον δὲν εἶναι πρόσφορον. Θύματα, βέβαια, πρὸς εἰσπράξιν συνεισφορών καὶ συνδρομών ἀνευρισκοῦνται πάντοτε μεταξὺ τῶν ἀφελῶν. Ἀπόδειξις τὰ στελέχη εἰσπράξεων τοῦ τμήματος Μασσαλίας. Εἰς χειράς μας ὅμως περιήλθε μία ἄρκετά ἐνδιαφέρουσα, σόσον καὶ ἀποκαλυπτική, ἐπιστολὴ τοῦ προϊσταμένου τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς τὸ Κάρδιφ καὶ ἐκδότου του «Ναυτεργάτη» Κανέλλου. Ἀπευθύνεται πρὸς τὸν σύλλογον τῆς Μασσαλίας Γ. Μαυρῆν. Ὁρισμένας περικοπάς, αὐτῆς δημοσιεύομεν κατωτέρω. Θὰ πρέπει ὁ ναυτικός μας κόσμος νὰ ταῖς προσέξῃ.

‘Αγαπητὲ φίλε,

Πήρα τὸ γράμμα σου τῆς 23 Ιανουαρίου καὶ σοῦ ἀπαντῶ. Θὰ λάθης τὰ δύο γράμματα που γράφεις ἔνα γιὰ τὸν γραμματέα τοῦ Ε. Κέντρου καὶ ἔνα ἄλλο γιὰ τὸν γραμματέα τοῦ συνδικάτου ναυτεργάτων στὴ Μασσαλία μὲ τὸ ὅποια σὲ συνιστοῦν καὶ τοὺς ζητοῦν νὰ σοῦ δώσουν κάθε βοήθεια, που θὰ τοὺς ζητήσῃς γιὰ τὴ δουλεία σου. Ἐστὶ δύναμις φόβους στὴν Μασσαλία πάρε καὶ ἔνα διερμηνεῖς μαζί σου τὸν Π. Καυπόρου, τὸν Μ. Μιχαηλίδην ἥ καὶ διοικούντος ἄλλου νομίζεις κατάληξαν καὶ ζητήσῃς ἀπὸ τὸν πιὸ πάνω διοικούντος τοῦ Βοήθειας θέλεις καὶ χρειάζεσαι ἀπὸ αὐτούς, σπίτι νὰ μένεις κλπ.

Πρέπει νὰ σημειώσω, ὅτι στὴν Μασσαλία θὰ κάνης μὰς καλὴ δουλειὰ μὰς καὶ καράδια ὑπάρχουν καὶ ἀνέργους ἔχει ἀρκετούς. Ἐκείνο που χρειάζεται εἶναι λίγη ἀποφασιστικότητα καὶ παλληκαριὰ γιὰ νὰ ξεπεράσουν οἱ ἀντικειμενικὲς δυσκολίες καὶ νὰ γίνη δουλειά. Πρέπει νὰ κτυπήσουμε δόσο μᾶς εἰναι δυνατότητην ἐντύπωση, διότι δολοποιούμε τὸν πόλον της θεραπείας της ιατρικῆς στὴν Μασσαλία πάρε καὶ ένα διερμηνεῖς μαζί σου τὸν Π. Καυπόρου, τὸν Μ. Μιχαηλίδην ἥ καὶ διοικούντος ἄλλου νομίζεις κατάληξαν καὶ ζητήσῃς ἀπὸ τὸν πιὸ πάνω διοικούντος τοῦ Βοήθειας θέλεις καὶ χρειάζεσαι ἀπὸ αὐτούς, σπίτι νὰ μένεις κλπ.

Δὲν πρέπει παράλληλα νὰ βλέπουμε δόλους τοὺς ναυτεργάτες σᾶν πράκτορες τοῦ ἔχθρου καὶ νὰ τοὺς ἀποφεύγουμε, ἀλλὰ παίρνοντας τὰ ἀναγκαῖα μέτρα προφύλαξες νὰ πληρίσουμε τοὺς ναυτεργάτες ἀποφασιστικὰ καὶ τολμηρά. Ἀκόμα θὰ πρέπει νὰ χρειασθῇ νὰ ἔχουμε καὶ λίγη ἐπαναστατικὴ πρωτοβουλία καὶ νὰ λύνουμε τὶς τοπικὲς δυσκολίες, ποὺ μᾶς παρουσιάζουν μόνοι μας, χωρὶς νὰ περιέμονε πότισμα απὸ κάποιον ἄλλον νὰ μᾶς τὶς λύσῃ. Σήμερα περινέμε μιὰ περίοδο, ποὺ χρειάζεται πρωτοβουλία, τολμηρὰ καὶ παλληκαριὰ γιὰ νὰ μπορέσουμε νὰ γίνουμε ἀποδοτικοὶ γιὰ τὸ κινήμα, διαφορετικοὶ θὰ ἀποτύχουμε στὴ δουλειά μας καὶ τὸ ἐπαναστατικό μας φίλοτιμο δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἐπιτρέπῃ ἀποτυχία.

Θὰ χρειασθῇ νὰ μὴ μᾶς φέύγουν τὰ καράδια, ὅπως τὸ «Χρυσάνθη» καὶ τὸ «Ἀγάθη» καὶ τὰ ἄλλα, γιατὶ αὐτὸς εἶναι βασικὸς καὶ μόνος οἱ ναυτεργάτες καὶ τὰ πληρώματα γενικά τῶν καραδιών εἰναι ἔκεινοι ποὺ θὰ μᾶς λύσουν μὲ τὴ βοήθεια τους τὶς δυσκολίες. Χωρὶς αὐτούς, τὴν στενὴ ἐπαφὴ μας μαζὶ τους, δὲν θὰ μπορέσουμε νὰ ξεπεράσουμε τὶς δυσκολίες.

Σὸν στέλνω 10 λίρες, παρὰ τὰ οἰκονομικά μας ξεχαρβαλώματα καὶ μένω μὲ τὴν ἐντύπωση πώς θὰ κάνης δὲν είναι δυνατόν νὰ τραβήξῃς γιὰ κάτω ἑκατὸν ἡ πόλη τὴν ἀπό τὴν οἰκονομικήν της δυσκολίες. Τὰ δανεικὰ ποὺ χρωστάς νὰ μὴν τὰ πληρώσῃς, κατὰ τὴν γνώμη μου, καὶ νὰ τοὺς πάς πώς θὰ τὰ στείλης ἀπὸ τὴν Μασσαλία, μιὰ «καὶ δὲν ἔχεις».

Σὲ ἔνα περασμένο γράμμα σου, φίλε, μιλάς γιὰ ἀξιοπρέπεια κλπ. Πρέπει νὰ ἔχεις ὑπ' ὄψιν σου καὶ ἀσφαλῶς θὰ γνωρίζῃς, ὅτι ἐμεῖς ἔχουμε μογάχα ἐπαναστατικὴ ἀξιοπρέπεια καὶ φιλότιμο καὶ διάστική. Δηλαδὴ ἔκεινο ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρει εἶναι δχι τὸ πώς θὰ ντυθούμε, θὰ φάμε καὶ θὰ κεράσουμε καφὲ τοὺς φίλους μας. Φιλοδοξία δικῆ μας εἶναι καὶ πρέπει νὰ είναι νὰ μοιάσουμε τοὺς πρώτους, τοὺς τίμιους ἀγωνιστές παλεύοντας καὶ νικῶντας τὶς δυσκολίες, ποὺ θὰ συναντάμε στὸ δρόμο ποὺ μᾶς χαράξει τὸ κόμμα μας καὶ ὑπερασπίζοντας τὸ χαράκωμα τοῦ ἀγώνα, ποὺ μᾶς ἐμπιστεύεται τὸ κόμμα μας.

Αὐτὰ γιὰ σήμερα καὶ περιμένω νέα σου ἀπὸ τὴν νέα σου κατοικία, «Ἐχεὶς ὑπ' δυνιν σου, διτὶ ἑκατὸν τρισκαρισταίς καὶ διτὶ Η. Γκέλης, Λασκαράτος κλπ. Ἀκόμη θὰ πρέπει νὰ συναντήσῃς τὸν Γεροθανάση πόλη τὴν δημοτικήν της διαστάσης τοῦ πατριός σου, διτὶ ηγετικῶν διαταραχῶν εἰς δὲν τὴν Εὐρώπην. Ἡ ἐξόρμησις ὅμως αυτὴ προελήφθη, πρὶν ἥ κατορθώσουν οἱ καθοδηγηταί νὰ ἔλθουν οὐδὲ καὶ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ πληρώματα τῶν ἀλληλικῶν πλοίων. Παντοῦ ἀπειδίωσις.

Διαπιστώται ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν καὶ ἀπὸ δόσας ἄλλας ἀπτκρίωμένως πληροφορίας συγκεντρώνουν οἱ Προξενικοί Λιμενάρχαι ὅτι ἡ ἀπογοητεύσις ἔχει καταλάβει τοὺς ιθυνούτας τὴν Ο.Ε.Ν.Ο. Τὸ κίνημα καὶ τὰ συνθήματα τοῦ δὲν ἔχουν πλέον ἀπόδοσίν τινα. Ἀπὸ μηνῶν δύως παρατηρεῖται καὶ πάλιν μιὰ νέα ἔξορμησις τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., συντονισμένη καὶ αὐτὴ μὲ τὸ ἐπαπτολυθέν ἀπὸ τὴν Μόσχαν γενικὸν σύνθημα ἐργατικῶν διαταραχῶν εἰς δὲν τὴν Εὐρώπην. Ἡ ἐξόρμησις ὅμως αυτὴ προελήφθη, πρὶν ἥ κατορθώσουν οἱ καθοδηγηταί νὰ ἔλθουν οὐδὲ καὶ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰ πληρώματα τῶν ἀλληλικῶν πλοίων. Παντοῦ ἀπειδίωσις.

Ἡ σύλληψις ἀκριβῶν τῶν δύο στελεχῶν εἰς τὴν Μασσαλίαν, ὅπου λόγω καὶ τοὺς περιβάλλοντος, ἔδρασίς είχον τὰς βάσεις των τὰ ὄργανα τῆς Ο.Ε.Ν.Ο., καταδεικνύει τὴν ἀσκούμενην παρακολούθησιν. Ἡ κακοποίος δράσης τοῦ Κ.Κ.Ε. εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας ἔχει, εὐτυχῶς, πλήρως ἔξουστερωθῆ.

* * *

Ἐπὶ δύο δεξαμενοπλοίων ὑπὸ παναστικῆς σημαίαν, τοῦ «Νόρμου» καὶ τοῦ «Ἀμάντα», τελούντων ὑπὸ τὴν διασείρισιν τοῦ συμπλοιοκτήτου κ. Ν. Παπαδημητρίου, ὑπεροτεῦν δύο γνωστοῖς στρατεύμενοι κομμουνιστοί, δίτινες, μάλιστα, δι' οὓς κατὰ της «Ἐλλάδος» ἀπειδίωσαν, καὶ τῆς ἀλληλικῆς ιθαγενείας.

Πρὸς τὸν κ. Παπαδημητρίου, τὸν ποιούμενον τὰς διατριβάς του εἰς τὸ Μοντεκάρο, ἐπανειλημένον ἔγενοντο οἱ ὑποδείξεις ἀπὸ μέρους τῶν ἀμφούρων κρατικῶν υπηρεσιῶν, ὅπως ὁ ἀπόλυθον τοῦ δύο αὐτοῦ ἀπόδηλοι τῆς «Ἐλληνικῆς Πατριδοῦ». Αἱ ὑποδείξεις, ὅμως, εἰς οὐδὲν ἴσχυσαν. Ο κ. Παπαδημητρίου ἐξακολούθησε νὰ παρέχῃ ἄσυλον καὶ ἀφονα τὰ μέσα τῆς συντρήσεως εἰς τὰ δύο ὄργανα τῆς Μόσχας, ἵνα ἀκριβῶς ἀνενόχλητοι αὐτοὶ συνεχίσουν τὸ ἐγκληματικὸν τῶν ἔργων εἰς

βάρος τῆς «Ἐλλάδος» καὶ τῆς Ναυτιλίας της.

Καλύπτεται βέβαια ὁ κ. Παπαδημητρίου ἀπὸ τὴν ἀσυδοσίαν τῆς παναμαϊκῆς σημαίας. Ός «Ἐλλην», διότι ηγετης εἶναι καὶ αὐτὸς πρωστικῶς ἀσύδοτος, διότι ηγετης εἶναι νὰ διαμένη πρὸ τοῦ πριγκίπατον τοῦ Μονακοῦ;

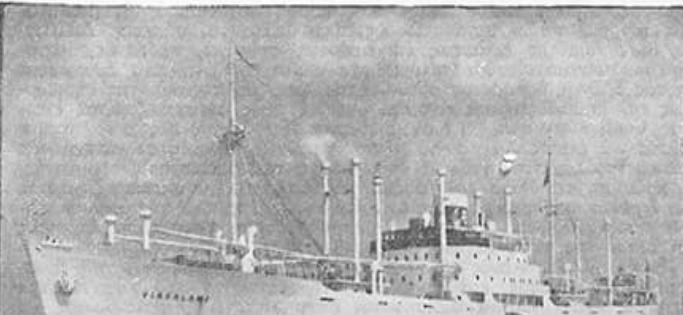
* * *

«Υπερτριακόσιοι «Ἐλληνες ναυτικοὶ ὑπολογίζεται, ὅτι ὑπηρετοῦν ἡδη ἐπὶ πολωνικῶν σκαφῶν. Πολλοὶ ἀπὸ αὐτοὺς ἐστρατολογήθησαν ἀπὸ τὴν Ο.Ε.Ν.Ο. κατὰ τὸ συμμοριτοπόλεμον. Μὴ δυνάμενοι πλέον νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν «Ἐλλάδα» η νὰ ἐπιβούν ἀλληλικῶν πλοίων, ἐναυτολογήθησαν ὑπὸ φεύγοντα σκαφῶν τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηρού Παραπέτασματος. Λέγεται, ὅτι καὶ ἐπὶ ἐνὸς πρὸ ημινῶν ἀγορασθέντος τεχνολογικού φορτηγού ὑπηρετοῦν «Ἐλληνες».

Η διαίσθισις των δένει καθολού εὐχάριστος. Αὔτοὶ οὗτοι πολλὰ διηγοῦνται εἰς τὸν «Ἐλληνας συναδέλφους των, σταν συναντώντων εἰς τοὺς ξένους λιμένας. Νοσταλγούν τὸ ἀλληλικὸν πλοίον. Σύγκρισις καμία δέν χωρεῖ με τοὺς όρους ἐνδιαιτήσεως καὶ μισθοδοσίας τοῦ ιδικοῦ μας ἥ τον παναμαϊκὸν σκαφούς. Ζούν εἰς τὸν «παράδεισον» ποὺ τοὺς ἐπηγγέλθησαν οἱ καθοδηγηταί των. Πολλοὶ θέλουν νὰ διαφύγουν. Ο φόδος, δημως, τοὺς συγκρατεῖ. Εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ κατώρθωσαν μερικοὶ νὰ διαφύγουν. Εναυτολογήθησαν ἐπὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν. «Αν ήσκι βέβαιοι, ὅτι θὰ ἔξερισκον ἐργασίαν θὰ διέφευγον οἱ περισσότεροι. Αρκετά ἐδιδάχθησαν κατὰ τὴν παραμονὴν των ὑπὸ τὸ κομμουνιστικὸν καθεστώς».

Πλοίαρχος μικροῦ ἀλληλικοῦ φορτηγοῦ κατὰ τὸ τελευταῖον του ταξίδιον εἰς τὴν Βόρη. Θάλασσαν συνηντήθη μὲ πολωνικὸν σκάφος, ἀπὸ τὸ ὅποιον εἰδεῖ νὰ τοῦ ἐκτέμπωνται σηματα, φωτεινά. Ἐπλησίασε περιστόρευον πρὸς τὸ παραπλέον σκάφος καὶ μετ' ἐκπλήξεως ἤκουσεν ἀπὸ τὴν γέφυραν τοῦ εἰς τὴν ἀλληλικήν τὸν χαρετισμόν: «Καλὴ Πατρίδα».

Ἐπρόκειτο, ὅπως ἔξηκριβώθη κατόπιν, περὶ «Ἐλληνος ναυτίλου ἀλληλικοῦ διαφυγόντος πρὸ τὸ Σιδηρού Παραπέτασμα καὶ ὑπηρετοῦντος ἡδη ἐπὶ τοῦ πολωνικοῦ σκαφούς ώς ὑποπλοιάρχου».



SOL

Always at your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBURG

FAST CARGO-LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS, "OCEANSHIP", GOTHEBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑΝ

Η ΧΩΡΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΑΚΡΑΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ)

VI.— ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ. Ο 'Ολλανδικός εμπορικός στόλος ανήκει — έκτος δύο πλοίων διά μετανάστας — εις ίδιωτης έπιχειρήσεις τούτα δείνε φυσικὸν δεδομένου, διτι ή ίδιωτηκή πρωτοβουλία είναι πάντοτε άπολύτως ικανά νά διαθέσῃ τά άπαραίτητα κεφάλαια και νά έπιδοθει εἰς τότο τομέα τούτον τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος κατά τρόπον πολὺ καλύτερον καὶ άποδοτικότερον από διτι οιαδήποτε Κυβέρνησης θα ήδυνατο νά έπιτυχη.

2) Η ναυτιλία είναι έπιχειρήσης διεθνής και έτι πλέον είναι διό υπηρέτης τού έμποριου. Δέον νά είναι ικανή θτος προσαρμόζει έσυντην εἰς τάς άναγκας τῶν μεταφορών, είτε πρόκειται περι φορτίου εἰς χύμα, είτε περι βιομηχανοποιημένων προϊόντων.

Εις άμφοτέρας τάς περιπτώσεις ή έθνική ναυτιλία έχει νά άντιμετωπίσῃ δέν τὸ διεθνή συναγωνισμὸν καὶ δεύ δύναται νά έπιτηση είναι διό μόνον εἴαν είναι ικανή νά προσέρθη εἰς μέν την πρώτην περιπτώσιν εύθυνοτέρους ναύλους ή δόσον προσφέρουν οι άνταγωνισταί της εἰς δε τὴν δευτέραν έπαρκειας, ποιότητα προσφερομένης έργασίας και θήμην άποκτηθείσαν διά τῆς έξυπητησεως τῶν αὐτῶν γραμμῶν μίνα πρὸς μήνα και έτος πρὸς έτος έτι δε διά τῆς δημιουργίας στενῶν σχέσεων συνεργασίας μετά τῶν φορτών έπιτυχανομένων δι' αόκουν εργασίας και καλῆς όργανσεως δικτύου μονιμῶν και περιοδεύοντων άντιπροσώπων.

Έχουμεν, έναν προκειμένων ώς μονάδα οικονομικῆς δραστηριότητος τὴν σύγχρονον μεγάλην έταιριαν, μὲ τὴν έκτεταμένην έσωτερηκήν όργάνωσιν, τὴν έχουμεν. Ίσως οικονομικούς δεσμούς μὲ δῆλας έταιρίας και έπιχειρήσεις, ύπό τὸ τύπον τοῦ τράστη τοῦ καρτέλ κλπ. Παρουσιάζεται εἰναὶ ἀλλοιούς λόγοις έντασθα ή πλέον πολύτλοκος μορφή μηχανισμοῦ τῆς Βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ώς αὐτή διεξαγεται στήμερον. Διεύθυνσις μιᾶς τοιαύτης έκτάσεως έπιχειρήσεως σημαίνει, προφανώς, ικανότητα του πραγματεύεσθαι έπιτυχως με πλείστον δόση ζητήματα, άναγκαιμενει εἰς τὰς διεθνεῖς βαλασσίσιας δόδους μεταφορῶν, τὴν τεχνικήν τῆς δημιουργίας και έκμεταλλεύσεως άγορῶν, σχέσεις πρὸς άνταγωνισμένας έταιριας, Conferenceς κλπ. Ο διαχειρίζεμενος έξι ἀλλοιούς τὸ σύγχρονον τράπεζαν νά έκμεταλλεύεται το πλοίον έπιτυχως μόνον δια το κατέχει τὰς βασικάς τούλαχιστον γνώσεις δόσον φορρά τάς πρωστηρίους μηχανάς, τὰ καύσιμα, τὰ υλικά και έφόδια, τάς άσφαλειας, συνθήκας έργασίας τῶν λιμένων και λιμενικά διά τὸν κόσμον, τὰ αὖτις τὴν υψηλον κέντρα είσαγωγών και έξαγωγών, τὴν ύπαρχουσαν προοπτικήν ώς πρὸς τὸν δύκον της πρὸς μεταφορῶν φορτίων κλπ.

Πρέπει νά είναι ικανός νά γνωρίζει εἰς οιαδήποτε στιγμήν τὰς δυνατότητας τῆς άγορᾶς και νά διεδάχη τὴν έργασίαν του κατά τρόπον διότε τὰ πλοία του νά εύρισκωνται δόσον ύπάρχει ζήτησις τοννάς εἰς μίαν κατάλληλον στιγμήν διότι κατ' αὐτὸν μόνον τὸν τρόπον θα δυνηθῇ νά έπιτυχη τὸν ύψηρτον δυνατὸν ναύλον. Διά νά έπιτυχη τούτο πρέπει νά μη άγνωστούτε μίαν έστω πληροφορίαν σχετικῶς μὲ τὴν κατάστασιν τῆς άγορᾶς, τοὺς ναύλους, τὴν συγκομιδὴν ἀνά τὸν κόσμον κλπ. πέραν δι τούτου πρέπει νά είναι εἰς θέσιν νά λαμβάνη άποφάσεις ταχέως και ἀνέ την περιορισμῶν και έξωτερικῶν παρεμβάσεων.

3) Παρομοίας είναι και η περιπτώσις του ίδιοκτήτου τού δεξαμενοπλοίου τράπεζαν και καὶ έκνος έχει νά άντιμετωπίσῃ μετράν μόνον ποικίλιαν φορτίων και περιωρισμένους τοὺς τομεῖς τῶν μεταφορῶν. Η ναυτιλία είναι, έπουμενώς, μιᾶς έξαιρετικῶς πολύτλοκος έπιχειρήστος και διά νά είναι έπιτυχης η διαχειρίστις της, άπαιτούται ικανότης, φερεγγυότης, μεγάλαις διασωτικής δυνάμεις και υπεραγάθων δόσον οι ποιοί μειώνουν τάς δυνατότητας ταχέως ένεργειας.

Οι περιορισμοί, δημος, μόνον έκει μέρους τῶν Κυβερνήσεων δύνανται νά πραέλθουν και έφ' δόσον μεταφέρονται εἰς τὴν ασφάλειαν τῶν πλοίων, τῶν έπιβαντων και τοῦ φορτίου ή τοὺς βασικούς δόσους έργασίας τῶν πληρωμάτων, είναι άπαραίτητοι και αποδεκτοί ἀπό αὐτῆς ταύτης της βιομηχανίας. Αἱ δυσχέρειαι προκύπτουν διότι διά τὸ παρεμβατισμὸς έπεκτείνεται περαιτέρω. Τοιούτον τι δέν δυνατίζεται εἰς τὰς σχέσεις μεταξύ Ολλανδικῆς Κυβερνήσεως και τῆς Ολλανδικῆς ναυτιλίας έπιχειρήσεως. Ο κρατικός παρεμβατισμὸς περιορίζεται κατ' ούσιαν εἰς μίαν ἀπλήν παρακολούθησιν τῆς ναυτιλίας και άπαιτησιν διά προτιμήσιν τῶν ύπο τῆς Κυβερνήσεως είσαγμένων φορτίων. Ο περιορισμὸς αὐτὸς άφορά περισσότερον τὰ πλοία τράμπης ἀπό διτι τὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν και τοὺς νά μήν είναι έγκριτοις εἰς περιόδους έντατων έργασιών τῆς ναυτιλίας — διότι ή Κυβερνήσης καταβάλλεται έλαφων μικρότερους ναύλους ἀπό τὸν διαμορφωμένους εἰς τὴν ναυλαγράφην — δέον δημος νά μή παραβλέπεται τὸ γεγονός, διτι ή εἰκὼν έχει και ἀλλον ἀποτοφίνεις περιόδους κρίσεως και ὀπωδόνηποτε, διτι ή δύστημα τούτο παρατηρείται νά γνωρίζει εἰς τὴν Ολλανδική ναυτιλίαν μιαν σημαντικὴν μόνιμον πηγήν άπασχολήσεως.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Πάσσαι αι 'Ολλανδικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ μετέχουν εἰς τὰς οίκειας Conferences και καθ' δόσον δύναμαι νά γνωρίζω, κατά τὰ τελευταῖα ἔτη μόνον μία περίπτωσις άνοικτῆς της θέσης και συναγωνισμοῦ μεταξύ τῶν 'Ολλανδικῶν γραμμῶν και μιᾶς διεθνοῦς Conference παρουσιάσθη, ρήγις ή δόσοια κατέληξεν, διπος πάντοτε συμβαίνει, διτι τῆς έπιτευχεως νέας συμφωνίας ἐπί τῶν δρόμων τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν Conference.

Ύπαρχε πάντοτε διχογνομία σχετικοῦ με τὸ δύστημα τῶν Conferences. Μερικοί, και Βεβαίως αὐτή ή βιομηχανία, ύπωστηρίζουν, διτι ύπο κανονικάς συνθήκας εἰς τὰς ωκεανίους μεταφοράς, πάν διτι ή Conference δύναται νά έπιτυχη, ὅταν είναι καλών ωργανωμένην, είναι διότι τῆς έπιτευχεως τῶν καλλιτέρων δυνατῶν ναύλων διά τὰ μέλη της, υφ' δόλας τὰς περιστάσεις, ἀφ' ἐνὸς διά της άποφυγῆς τῆς πτώσεως τῶν ναύλων μέχρι τούτου της σημείου διά της έπιτευχεως τῶν ναύλων μέχρι τούτου, διτι ή άγορά δύναται νά άγνετη τὴν αύξησην. 'Υπωστηρίζουν προσέτι, διτι πάντα ταῦτα δικαιολογούνται πλήρως ύπο μόνου τοῦ γεγονότος τῆς κανονικότητος τῆς έκτελέσεως τῶν δρομολογίων εἶτε τὰ κύτη τῶν σκαφῶν είναι πλήρη είτε όχι. 'Εξ αντίθετου ἀλλοι διατηροῦν τὴν διά τὴν έντυπωσιν, διτι ή Conference ένα συνδιασμό πρός τὸ δύστημα τῶν έπιστροφῶν ναύλων συνιστά καθαρόν μονοπάτιον με δόλα τὰ μειονεκτημάτα του, διότι αφίνει τὸν φορτωτὸν τελείων απροστάτευτον και καθιστά πάσας προσπάθειαν, ζένων πρὸς τὴν Conference, πλοιοκτήτων, διπος έγκαταστήσουν πλοία εἰς μιαν γραμμή έξυπητησμένη παρὰ τῆς Conference ακρούν δύσκολον, έαν διχ' θελείων άδύνατον.

4) Η χωρικότητας του 'Ολλανδικού έμποριου στόλου είναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα παρ' δόσον απαιτεῖται πρὸς κάλυψην τῶν άντηγκόν τῶν έθνικῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν και συνεπῶς ή πλεονάσουσα 'Ολλανδική χωρικότητα προσφέρει τὰς υπηρεσίας της εἰς τὸ διεθνές έμποριον. Είναι, έπουμενώς, λογική συνεπεια, τὸ διτι δόσον ή Κυβερνήσης δόσον και ή βιομηχανία είναι κατὰ οιαδήποτε μορφής διακριτεως, σημαίων και μεταχειρίζονται πάσας τὰς δυνάμεις των διά νά έξασφαλίσουν τὴν ισημερίαν της 'Ολλανδικής ναυτιλίας εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς.

5) Τὰ κέρδη τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ έξωτερικόν, διτι και τὰ κέρδη οιαδήποτε βιομηχανίας τῆς χώρας, δέον νά έσχαγωνται εἰς τὴν 'Ολλανδίαν. Υφίσταται διμως εἰδική συνεννόησης βάσει τῆς δόσοις αι ναυτιλιακαὶ έπιχειρήσεις δύνανται, μέχρις ἐνὸς λογικού δρόμου, νά ικανοποιούνται εἰς τὸν συναλλαγμα διά τὰς άναγκας των διά προμηθείας, άνθράκευσιν, λιμενικά τέλη, έξοδα φορτεκφορτώσεως, έπισκευας κλπ. τὰς πληρωτέας εἰς τὸ έξωτερικόν διένειδική διεισιας δι' έκστην περίπτωσιν. Αφ' έτερου αι συνάγκας τῆς 'Ολλανδικής ναυτιλίας εἰς δέν μελλοντείαν διότι α) Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ στόλου χρησιμοποιεῖται ως λιμεναὶ διά τὸν λόγον τούτον τὸ κύριον μέρος τῶν τρεχουσῶν δαπανῶν και διά τὸν ἄλλον ἔξδον καταβάλλεται εἰς εἰδικούν νόμισμα. β) Τὰ 'Ολλανδικά ναυπηγεῖσι είναι πάντοτε εἰς θέσιν νά ναυπηγήσουν τὰ άπαιτούμενα νέα σκάφη διά τὴν άνωνσιν της παλαιάς χωρικότητος. 'Επομενως δέν ύφισταται άναγκη άποθεματικῶν εἰς ένον συναλλαγμα. Τούτο δέν σημαίνει, διτι πάντα τὰ 'Ολλανδικὰ σκάφη ναυπηγούνται εἰς τὴν χώραν ή διτι ή ύφισταται τοιαύτη ύποχρεωσις διά τοὺς πλοιοκτήτας. Εάν δέν ύφισταται τοιάστασιν διά τὸν δύσκολον πλοιοκτήτας. Τοιούτον τι διμως δέν συμβαίνει. 'Εκαστον έτος ή Κυβερνήσης θέτει εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως τῆς Ναυτιλίας ἀρκετού ποσὸν εἰς ένον συναλλαγμα — διά τὸ παρόν έτος τὸ ποσόν τούτο ισούται πρὸς 250.000.000 γκιντέρες, δηλ., πρὸς 25.000.000 περίποτο — έτι τὸ δόσοιον οι πλοιοκτήται δύνανται νά λάδουν τὴν άδειαν νά παρασύρουν τὰ άπαιταίται ποσά διά τὴν ναυπηγησιν τοῦ πλοίου ή τῶν πλοίων των εἰς τὸ έξωτερικόν.

VII.— ΠΙΣΤΩΤΙΚΑΙ ΕΥΚΟΛΙΑΙ. Η έθνική άγορά είναι πάντοτε εἰς θέσιν νά παράσχῃ μακροπροθέσμους πιστώσεις. 'Εξ τραπεζικού άργοντος μεταξύ της θέσην της χώραν, τῶν δύο εἰς αὐτῶν χορηγούντων πιστώσεις και εἰς ένον ιδιοκτήτη διά τὴν ναυπηγησιν πλοίων εἰς 'Ολλανδικὰ ναυπηγεῖα. Έκτος τῶν άνωτέρω ύφισταται εἰς ακόμη άργαντος μεταξύ της θέσης της Κράτους μετά τὸν πόλεμον ύπο τῶν κυριωτέρων 'Ολλανδικῶν Τραπεζῶν μὲ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους διά νά χρηματοδοτήσῃ τὴν έν γένει βιομηχανικήν άνασυγκρότησιν, παρέχει έπισης πιστώσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν έπιχειρήσιν ύπο μάλλον ευνοϊκούς οίκονομικούς δρόμους, ύπο ώρισμένους ἀλλοι διμως, ταῦτοχρόνων, δρόμους συνεπαγομένους τρόπον τινὰ παρέμβασιν και έλεγχον τῶν οίκονομικῶν άποτελεσμάτων τῆς έπιχειρήσεως και καθιστώντας ώς ἐκ τούτου τὰς ύπο τῆς Τραπέζης 'Ανασυγκρότησεως παρεχομένας πιστώσεις δχι και τόσον έλκιστικάς διά τοὺς πλοιοκτήτας.

VIII.— ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ. Τὰ κέρδη πάσας έταιρίας και συνεπῶς και

Η ηλιοσιωτέρα συλλογή έμπληριων έμβολων διά περιφεραισματικανάς @ Βεγγιούκανας θαδάσσειρ

Λικράτης & Θωστρόπουλος

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΟΔΟΣ ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 26 ΤΗΛ. 40.432

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ (ΤΙΜΙΕΚΗ) 43 ΤΗΛ. 20.58

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

τών ναυτικών έταιρών, ύποκεινται είς φορολογίαν μέχρι 40%. Τὰ κέρδη ένος οίκονομικού έτους έξαγονται έκ τού έπιστου Ισολογισμού. Άμοιδαι χορηγούμεναι είς διευθυντάς και άλλους διοικητικούς υπαλλήλους διά την είς την έταιριαν προσφερθείσαν υπηρεσίαν των έκπτωτονται. Σημιαὶ παρεθόντων έτων μέχρις άνωτάτου όρου τεσσάρων έτων άναδρομικώς, δύνανται έπισης νὰ έκπτωτωνται πρὸ τῆς έπιβολῆς φορολογίας επὶ τῶν κερδῶν. Αποθεματικά δι' ειδικούς λόγους δύνανται δομοίως νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν. Τόκοι ἐπὶ συναφθέντων υπὸ τού πλοιοκτήτου δανείων έκπτωτονται έπισης.

Έπιπτεται απόσδεσης 7% έπι των τιμών ναυπηγήσεως ή άγορας σκάφους ή 20% έπι του έκαστοτε έκ των λογιστικών βιβλίων προκόπτοντος υπόλοιπου αξίας. Ή απόσδεσης άρχεται άπό του έτους της υπογραφής του συμβολαίου ναυπηγήσεως τού πλοίου. 'Αφ' έτέρου ή 'Ολλανδική Κυβέρνησης επίθυμούσα νά διευκολύνη την ανασυγκρότησην και πετατέρω ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτολίας, έλαβε μεταπολεμικά ειδικόν μέτρον έπιτρέψασα μίαν ειδικήν απόσδεσην 33% της αξίας κτησεως του πλοίου πραγματοποιουμένην είς οιονδήποτε οικονομικού έτος τὸ δύποιον δ πλοιοκτήτη ηθερησει συμφέρον δι' αυτον. Διά νέου χρόνου τίθεται πειριοδισμός είς την έφαρμογή της ειδικής αυτής απόσδεσεως μέχρι τού τέλους τού 1952. Πλοία δι' α' συμβόλαιον ναυπηγήσεως ή άγορας θέλει υπογραφή μεχρι της Ιης Ιανουαρίου 1953 υπάγονται έντος της έν λόγω προθεσμίας. Καὶ ἀλλα ἀκόμη ειδικήι διατάξεις τού νόμου θά ήδηναντα νά προστεθούν και ἐκ των προαναφερθεύντων διμως προκύπτει, διτι περί τὰ 50% ύπο τὰς παρούσας συνθήκας μερικά μεγάλα ναυπηγεία ανάφερουν χρόνον παραδόσεως διά νέας ναυπηγήσεως μετά το 1955 ή 1956 — της τιμῆς της ναυπηγήσεως διναται νά αποσθεθούν πρό τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος η τούλαχιστον πρό της καθελκύσεως του σκάφους. Η Κυβέρνησης υιοθέτησεν έπισης και έν ετέρου ειδικούν μέτρον διευκολύντον την αξένησην αποθεματικών διά την αντικατάστασιν της παλαιάς χωρητικότης, προβλέπον, διτι ή απόσδεσης διά πλοία ναυπηγήθεντα πρό του τού 1941 διναται νά υπολογισθῇ έπι του διπλασίου τού διά την ναυπηγήσιν η απόκτησην του σκάφους, διατεθέντος κεφαλαίου.

Ἐαν ἐπὶ ἓν οἰκονομικὸν ἔτος δὲν ὑπάρχουν κέρδη, ή ἀπόσθεσις ὑπολογίζεται κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

IX.— ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ. 'Υπάρχει πάντοτε — υπό τάς παρούσας συνθήκας κας τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου — ή βιωτότης δι' ὅλα τα πλοιοι γραμμῆς να παραλάβουν πλήρες φορτίον κατά τὸν ἀπότολουν των εἰς τῶν 'Ολλανδικῶν λιμένων καὶ στὸν πραγματικότητα ἔκαστον πλοίον ὅταν ἀποπλέει τόσον μόνον ἐλεύθερον χώρον εἰς τὰ κύτη του, ὅσος ἀπαιτεῖται διὰ τὴν δινήθην νὰ παραλάβῃ τὸ φορτίον διὰ τὸ ὄποιον ἔχει ἀνειλημένας υπόχρεωσεις εἰς τοὺς ἐπουμένους λιμένας φορτώσεως. Η ἑθνική ναυλαγορά εἶναι ἐπίσης ἴκανη νὰ ἔξασφαλίσῃ ἐργασία σεις τὰ ἀκτοπλο-σύντα τραμπά δὲν δίδει δικας εἰμὶ περιωρίσμενας εὐεισηρίας διὰ τὴν ὁκεανοπόρων ἐλευθέρων φορτηγών ναυτιλίαν. Ως γενικῶς συμβαίνει καὶ οι 'Ολλανδοί πλοιοκτήται ἔξασφαλίζουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων των μέσω τῶν δύο κυρίων παγκοσμίων ἀγορῶν δῆλο. Λοιδίνου καὶ Νέας 'Ορκος.

X.—**NAYTIKAI ASFALEIAI KAI CLUBS.** "Υφίσταται μία έθνική ασφαλιστική άγορά ικανή να καλύψει σημαντικόν μέρος τῆς συνοικίας ή οχείας τού έμπορικον στόλου. Τό πραγματικόν ποσόστον ἔχαρτάται ἐν τῶν προσφερόμενών ἐκάστοτε δρῶν εἰς τὴν έθνικήν καὶ διεθνήν άγοράν. Κατ' οὐσίαν οἱ όροι εἰνεὶ ομοίοι καὶ εἰνεὶ ευνοϊκώτεροι ἢ οἱ εἰς τὸ Λονδίνον προσφερόμενοι διὰ πλοϊα ἄλλων έθνικοτῶν. Δέν ύψιστανται ἐφοπλιστικοὶ ἀλληλασφαλιστικοὶ συνεταιρισμοὶ εἰς τὴν χώραν. Οι σχετικοὶ κινδύνοι καλύπτονται ἐν Βρετανίᾳ κυρίως παρὰ τῷ *West of England Steamship owners protection and indemnity association Ltd.*

XI.—ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. 1. Ἐξαιρουμένων τῶν ζητημάτων τῶν ρυθμίζομένων διὰ τῶν διατάξεων τοῦ τετάρτου τίτλου τοῦ Ναυτιλιακοῦ Κώδικος καὶ τῶν διατάξεων Shipping Act καὶ τοῦ ἐκτελεστικοῦ τούτου διατάγματος, αἱ συνθήκαι ἔργασίαι τῶν ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πλαρμάτων ἐπὶ τῶν Ὀλλανδικῶν πλοίων καθορίζονται ὑπὸ συλλογι-
κῶν συμβίσεων.

κών συμβάσεων.

2. Δέν υφίσταται μόνιμο τι σώμα, μέσω τού δποίου νά διεδάγωνται αι διαπραγματεύσεις πρός σύναψιν συλλογικών συμβάσεων, ώς τό National Maritime Board τής Μ. Βρετανίας. Αι έφοπλιστικά και έργονται πράγματα είναι έταφη μόνον δταν προκυπτή ή άναγκη πρός συζήτησιν και διαπραγματεύσιν ζητήματος τίνος. Αι ισχουσαί συλλογικαί συμβάσεις υπεγράφησαν τόν 'Απριλίου τού 1946 έπειτα διάφοροι θελτώσεις και τροποποιήσεις συμφωνώνται κατά διαστήματα ούτως ώστε αι διατάξεις των νά άνταποκρίνωνται είς τάς παρούσας άπαιτήσεις. Δέν υφίσταται κρατική παρέμβασις είς τάς διαπραγματεύσεις και τόν καθορισμόν τών συνθηκών έργασίας. Δεδομένου δμων, δτί η Κυβερνητική σκει γενικών έλεγχον έπι τάν μισθών, αι συλλογικαί συμβάσεις δέον δπως τάχυν τής έγκρισεων ειδικού μικτού συμβούλιου έδερνοντας παρά τό 'Υπουργείου Κοινωνικής Προνοίας πρίν ή τεθούν ένταχτη. Το συμβούλιον ένεργει, θεδαίσα, έν συνεργασία και έπαφη μετά τής Γενικής Διευθύνσεως Ναυτιλίας. Ειδικαί ούργανωσις τών πλοιοκτητών, κεχωρισμένα δι' έκστον κλάδον ναυτιλιακής δραστηριότητος δηλ., πλοία γραμμών, τράπτες, δεξαμενόπλοια, κοκέρες κλπ. ύφιστανται διά νά άσχολουνται με όλα, τά ζητήματα τά σχετικά με την ναυτική έργα σιαν και τή διαπραγματεύσιν τών συλλογικών συμβάσεων με τάς ναυτοκτονίες δημονεύσεις.

τεργατικάς οργανώσεων.
Καί τοι η 'Ολλανδία' δὲν έκύρωσεν άκομη οιανήποτε τῶν διεθνῶν συμβάσεων τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς συμθήκας ἐργασίας τῶν ναυτικῶν, αἱ διατάξεις τῶν ισχυουσῶν συλλογικῶν συμβάσεων καλύπτουν μέγιστον μέρος τῶν ἀπατήσεων τῶν.

τον μέρος των απαίτησεων των.
Κατά τὴν πρόσληψην τοῦ ἀξιωματικοῦ ἢ τοῦ μέλους κατωτέρου πληρώματος ὑπογράφεται σύμβασις ἔργασίας. 'Η σύμβασις αὕτη δύναται εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἀξιωματικοῦ, νὰ καταρτισθῇ δι' ὠρισμένον τὸ χρονιό τον χρονικὸν διάστημα, εἰς δὲ τὴν περίπτωσιν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, δι' ἔναν περισσότερα ταξίδια. Κατώτερα πληρώματα ἔργαζομενα εἰς πλοιαρίο τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου ἐπὶ τρία ή περισσότερα ἡπτα, θέλουν ἔχει τὴν εύκαιριαν — ἔφοσσον κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιοκτῆτη, θέλουν ἔχει τὴν εύκαιριαν — τῆς ὑπογράφησης συμβάσεων ἔργασίας δι' αὐτοῖστον χρονικὸν διάστημα. 'Η σημασία τοῦ γεγονότος, διτὶ αἱ συμβάσεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων καταρτίζοντα δι' ἔναν μόνον ταξίδιον, πεποιηθεῖσαι τοῖς ἔκδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν 'Ολλανδικῶν πλοίων, καθισταται περιφορᾶς ἔξαν ληφθῆ ὑπὲ' ὄψιν, διτὶ παρέχεται αὐτῷ ἡ δυνατότης ὅπως εἰς ἔκστον κατάπλουν πλοίου τινὸς εἰς 'Ολλανδικὸν λιμένα, ἀπολύεται κατὰ τὸ διάστημα τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου, τὸ μέγιστον μέρος τοῦ πλοίου.

Σύστημα τριών φυλακών ἐφαρμόζεται· εἰς ἅπαντα τὰ ποντοπόρα τοῖς, ἐνῷ, ἀντιθέτως, τὰ ἀκτοπλοῦντα πλοῖα ἔχουν τὸ σύστημα δύο

φυλάκων. Είς τὴν ἔνοιαν τῆς ἀκτοπλοΐας νοούνται καὶ τὰ ταξίδια μέχρι Σκανδιναϊκῶν, Ἰσλανδικῶν καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ εὐρισκομένων Βορειοαφρικανικῶν λιμένων. Ἀναμένεται, ὅτι τὴν ἔρχουμένην δινοῖξιν, ὅτε συζητήθουν ώρισμέναι τροποποιήσεις εἰς τὰς συλλογικάς συμβάσεις, αἱ ὄργανώσεις τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων ὃς προβαλούν ἀπαίτησην διὰ 48ωρον ἑδδομάδαν εν πλω. Αἱ δραστηριότητες ἐγ λιμένι εἰνε 44 ἑδδομάδας. Κανονικοὶ δραστηριότητες κατά τὰς διέμερας κατάπλου καὶ ἀπόπλου εἰνε 8 κατά 24ωρον. Ἡ πρόσθετος καθ' ὑπερωρίαν ἐργασία είναι υποχρεωτική διὰ πάντα ἐκ του πλοιάρχου, ὁ τελικὸς δὲ διά κανονισμὸς τῶν ἔξι ὑπερωριῶν ἀπαίτησεν δέον διπλασίας γίνεται ἐντὸς ἑνὸς ἔτους ἀπό τῆς λήξεως τοῦ καθ' ὁ ἐτραγματοποιήσθαν ταξίδιον, εἴτε διὰ καταδόλης ἡ χρηματικής ἀπόδημιώσεως εἴτε καὶ κατά προτίμησιν διὰ παραχρήσεως ἀντιστοίχου ἀδείας εἴτε εἰς Ὀλλανδίκον εἴτε εἰς ἄλλον λιμένα.

“Άδεια δύο ήμερών χορηγείται εἰς τους ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα μετά πλήρεις χρονικούν διάστημα 30 ημέρων διανυθεν εἰς πλόας εἰς τὴν ἄλλοδαπήν. Η ἄδεια χορηγείται κατὰ προτίμησιν εἰς Ὀλλαγ-
δικούς λιμένας.

Μετά παρέλευσιν 12 μηνών συνεχούς έργασίας υπό τὸν αὐτὸν πλοιοκτήτην, παρέχεται ἐπτοσία ἀδεια ἔξι 11 ημερών διὰ τὸν πρώτον πλοιοκτήτην καὶ τὸν πρώτον μηχανικὸν, 14 ημέρων διὰ τὸν δεύτερον πλοιοφόρον καὶ τὸν δεύτερον μηχανικὸν «καὶ 12 ημερῶν δι' ὄλους τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικοὺς καὶ κατώτερα πληρώματα». Ἐπτοσία ἀδεια παρέχεται κατ' ἀναλογίαν, ἔτιν ἡ σύμβασις ἔργασίας λήξῃ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου ἔτους ἀνέσ σφάλματος τοῦ ἀξιωματικοῦ ἢ τοῦ μέλους τοῦ πληρώματος.

Άδεια στους θεούς, ἄνευ ἀπόδοχών, παρέχεται εἰς ἀξιωματικούς οἱ ὄ-
ποιοι προετοιμάζονται, διὰ τὰ ὑποστοῦν ἔξετάσεις προκειμένου νὰ ἀπο-
κτήσουν ἀνάθετον δίπλωμα.

Κλίνη καὶ εἶδη κοιτῶνισμοῦ, ἴματισμὸς καὶ σκεύη ἐστιάσεως παρέχονται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου.

Αἱ συλλογικαὶ συμβάσεις περιλαμβάνουν ὅμιλος διατάξεις ἀφορώσας τὰ ἔξοδα ταξίδιον, ἐπιδόματα πολυεύκολης ὑπέρσεις, πιστοποιητικά διαγνώσης, περιπτώσεις λήξεως συμβάσεως ἐργασίας εἰς τὸ ἑπτετρικόν, εργασίας αἵτινες οὐδέποτε δύνανται νὰ θεωρηθῶντι ὡς ὑπερωρίαι κλπ.

4. Οι καταβαλλόμενοι είς τούς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα μισθοῖ τὴν ρύσικονται εἰς τὸ αὐτὸ περίποτο ἐπίπεδον πρὸς τοὺς μισθοὺς τῶν Βρετανικῶν καὶ Νορβηγικῶν πληρωμάτων.

Ο κατωτέρω πίνακας δεικνύει τὴν σχέσιν τῶν σημερινῶν μισθῶν πρὸς τοὺς προπολεμικούς:

	1938	1951	Ποσοστόν αύξησεως
Βαθμὸς			
"Υποπλοίοιαρχος	25. 0.0	51. 9.0	205 %

Ανθυποπλούσαρχος	13.12.4	34.10.5	253	%
Πτυχιούχος ναυτικής	9.18.8	23.8.0	236.5	%

Εν γενικαίς γραμματίς συναντάται να λεχθῇ, ότι αἱ αὐτοῖς θεοῖς αὗται εύρι-

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

σκονται έν αρμονία πρός τὸν γενικὸν δείκην τῶν τιμῶν ἐν Ὀλλανδίᾳ
ὅταν λάβῃ τὶς τὰς τιμὰς τοῦ 1938/39 ως βάσιν = 100.

5. Βασικούν — κατά τη γνώμην μου — πλεονέκτημα διὰ τὸν Ὀλαδόν πλοιοκτήτην συνιστᾶ τὸ γεγονός, ὅτι οὐδεὶς περιορισμός υφίσταται εἰς τὴν πρόσθλψιν ἔκεν τὸν πληρωμάτων, ἐπὶ τῶν Ὀλαδικῶν σκαφῶν, διότι τοῦτο σημαίνει εἰς τὴν πραγματικότητα πρόσθλψιν εἰς μεγάλους ἀριθμούς Ἀσιατικῶν πληρωμάτων, κυρίως εἰς τὰς Βοηθητικὰς ὑπηρεσίας. Ἀφ' ἔτερου τὸ κατώτατον ὅριον συνθέτεος πληρωμάτων ως τούτο προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἐκτελεστικοῦ τοῦ Shipping Act διατάγματος, παρέχει εἰς τὸν πλοιοκτήτην τὴν δυνατότητα νὰ καθορίσῃ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτου τῶν πλοιών του ἀνάλογως πρὸς τὰς ἀνάγκας τῶν μεταφρῶν τὰς ὄποιας τὸ πλοίον ἔχεται πρετεῖ, ἵσως δὲ καὶ ἀνάλογως πρὸς τὰς συνθήκας ναυλαγορᾶς. Τούτο δὲν σημαίνει, Βεδοίως, ὅτι ἡ συνοδική σύνθεσις τοῦ πληρωμάτου λ.χ. τῶν ὁκεανοπόρων πλοίων εἶναι μικρότερά τῆς τῶν παρομοίων πλοίων ἀλλάς σηματιών. Ἀντιθέτως εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις είνει μεγαλύτερα. Τὸ γεγονός, ὅμως, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ καθορίσῃ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτου τῶν πλοιών του χωρὶς νὰ ὑπόκειται εἰς τόσους σχολαστικούς καὶ λεπτομερεῖς περιορισμούς εἰς τοῦ Νόμου — ὡς συνιδεῖν με ἄλλας σημαίας — εἶνε πράγματι ἐν σημαντικού πλεονέκτημα.

6. Οι συμφωνήσαντες μεταξύ του πλοιάρχου, τών ἀξιωματικών και τού πληρώματος, δροὶ ἔργασίας, ἀπόδεικνύνται διά τῶν ναυτολογίων των πλοίων. 'Η ναυτολόγησης λαμβάνει χώραν παρουσία τοῦ ναυτολόγου (Shipping Master) ὁ δόπιος, ἀν καὶ δὲν είνει κρατικός λειτουργός, διορίζεται υπὸ τοῦ ὑπουργοῦ διά τὸν σκοπὸν αὐτὸν καὶ ἐνεργεῖ υπὸ ἐπιστημονίου ιδίωτα ὡς λ.χ. δοῦλων συμβολαστικούραφος. 'Ο ναυτολόγος ὑπογράφει τὸ ναυτολόγιον του ὥστε σκάφους ἐνεργεῖ συμφωνώς πρὸς τὰς διατάξεις του νόμου καὶ λαμβάνει ωρισμένον χρηματικὸν ποσὸν δῆ, ἐκάστην περιπτώσιν ναυτολογεύσεις ἐσὶ οὐ καλύπτει ἀπάντω τὰ ἔξοδα λειτουργίας τοῦ γραφείου του. 'Αντίγραφα τοῦ ναυτολογίου δέον νά ἀποτελλόνται εἰς τὸν Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν 'Εμπορικῶν Πλοίων πρὸς καταχώρισην εἰς τὰ μητρώα τῶν ἔργων των Βαλάσσης. 'Η ἀπόλυτης τῶν ναυτικῶν ἐνεργείται υπ' αὐτὸν τοῦ πλοιάρχου δοῦποιος ὑποχρεούνται καὶ αὐτὸς νά τηρῃ ἐνī- μερον τὸν Γενικὸν Ἐπιθεωρητὴν.

XII.—**ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.** 1. Συντάξεις. Μέχρι τούδε δὲν υφίσταται σύστημα έθνικών κοινωνικών ασφαλίσεων η νόμος τις ή κανονισμοί αφορώντες συντάξεις τῶν ναυτικῶν. Μερικαὶ ἐταίρια ὥργανωσαν τίοιν σύστημα συντάξεων διὰ τὸ χερσαίον καὶ ναυτικὸν προσωπικὸν τῶν, τοῦτο δῆμως δὲν ἀποτελεῖ τὸν κανόνα. Τὸ 1946, ὅπωσδήποτε ἡ Κυβέρνησις συνέστησεν ἐπιτροπὴν ὅπως μελετήσῃ τὴν δυνατότητα ὁργάνωσεσσα συστήματος ὑποχρεωτικῆς ασφαλίσεως ὅλων τῶν ναυτικῶν. Ἡ ἐν λόγῳ ἐπιτροπὴ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον της καὶ κατήρτισε σχετικὸν σχέδιον, νόμου. Τὴν ἐποχὴν καθ' ἡν πέραθηκε ἡ ἐκθεσίς τῆς ἐπιτροπῆς ἥπιτζετο, ὅτι τὸ νομοσχέδιον θὰ ἐτίθετο ἐν ίσχυΐ ἀπὸ τῶν ἀρχῶν του 1951, λόγῳ δῆμως οἰκονομικῶν δυσχερειῶν προβλέπεται, ὅτι τὸ σχέδιον δὲν θὰ τεθῇ ἐν ίσχυΐ πρὸ τῆς παρόδου χρονικού τίνος διαστήματος.

Τό δύο σχέδιον βασίζεται έπι συντάξεως καταβαλλομένης μετά 40 κατ' ανώτατον όριον έτών υπηρεσίαν και συνισταμένης ήδη 80% τού έτη-σίου μισθού διά τούς άξιωματικούς και 60% τού έπεισού μισθού διά τά λοιπά πληρώματα, ποιοι 2% και 1½% αντίστοιχος τών απόδοχων κατ' έτος υπηρεσίας. Οι ναυτικοί θα δικαιούνται συντάξεως μετά το 60όν έτος της ηλικίας των. Η σύνταξης των χρήσων συνίσταται είς τα 60% της συντάξεως τών συλλύγων των. Τών τέκνων ή σύνταξης θα συνίστατο είς 10% τών 100% της πατρικής συντάξεως μέχρι δύο τέκνων και μέχρις ηλικίας 16 έτών. Τό δύο σύστημα σταν τεθή είς έφαρμογήν θα χρηματοδοτηθῇ διά συνεισφορών τών πλοιοκτητών και τών ναυτικών ἐπί-ζετων, δημος, διτί ή Κυβέρνησης θα χρηματοδοτήσῃ μέχρις ένος όριου της απάραχν του.

Ειδίκη μέριμνα έληφθη υπό της Κυβερνήσεως διὰ ναυτικούς ἄνω τῶν 60 ἔτων οἱ ὅποι οὐ πάρετέσσαν τοὺς συμμάχους κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ μία προσωρινὴ πληρωμὴ παρέχεται εἰς αὐτοὺς μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς Ισχύος του γενικού συστήματος συντάξεων.

2. Συντάξεις είς θύματα πολέμου. Ειδική πρόνοια έλληφθη ἀπό τού 1947 προκειμένων περὶ συντάξεων τῶν ναυτικῶν θυμάτων πολέμου καὶ τὰ ἔκαρπωμενα ἐξ αὐτῶν πρόσωπα. Τὸ σύστημα παρέχει δικαιώματα πρὸς συντάξειν κατ' ἀντάτονος διορίου 5200 φλωρινίων ἑπτασίας (£ 5 μαρκαίς) καὶ βασίζεται ἐπὶ τῆς ἀρχῆς, τὰ θύματα πολέμου ἡ τὰς ἐκ αὐτῶν ἔκαρπωμενα πρόσωπα καὶ τὸν νέον εἰνὲ ικανά νά ταξιδεύσουσιν λόγων ὑπὸ τάχις αὐτάς συνθήκας ὡς ἔξω πρὸ τοῦ ἀτυχήματος.

Αι καταδαλλόμεναι συντάξεις βασίζονται επί τών κατά την Ιην 'Ιανουαρίου του 1948 ισχύοντων μισθών (επιδόματος πολιευτούς υπέρερεσις, επιδόματος τέκνων, έξδων στηγής και τροφής, ασθενειών κλπ. συμπληρωματούμενων) και επί τού βαθμού ή ειδικότητος ή τό θύμα κατείχε κατά το 1940. "Οταν γαυτικός τις χαρακτηρίζεται άνικανος κατά 89%, λαμβάνει πρόσθετον αύξησιν κατά 20% και κατά 40% σταν χαρακτηρίζεται κατά 100% άνικανος. Το αύτο διστιγνίσει εάν πάλεσεν άμφοτέρα

τὰ ἄνω ἢ κάτω ἄκρα ἢ ἀμφοτέρους τοὺς ὄφθαλμούς. 'Ολόκληρος ἡ δα-
πάνη ιατρικῆς περιθάλψεως βαρύνει τὴν Κυβέρνησιν.

Και πρό της έναρξεως της Ισχύος του άνωτέρω άναφερομένου νόμου
ἄλλα διατάξεις νόμων Ισχύουσαν από τον πρώτον παγκοσμίου πολέμου
έδιδον έπιστρεψεις εἰς τὴν Κυβέρνησιν τὴν δημοσιότητα νὰ καταθάλῃ ώρισμέ-
νας ἀπόζημωσεις εἰς τὰς χήρας καὶ τὰ δρόφανά.

3. 'Α σ θένεια. Συμφώνως πως διατάξεις τοῦ Ναυτικοῦ κώδικος και τῶν ἐν ισχύι συλλογικῶν συμβάσεων ἔφοστον ὁ ναυτικὸς εὐρίσκεται αὐθεντίς ἐπὶ τοῦ πλοίου, ουαδινάντος πληρεῖς ἀπόδοξας. 'Εαν ἀπελύθη λόγω ἀσθενείας εἰς 'Ολλανδικὸν λιμένα λαμβάνει 80% τῶν μισθῶν μέχρι τῆς ἀναρρώσεώς του ή συμπληρώσεως 52 ἔβδομάδων κατ' ἀνάτασον δριον. 'Εαν ἀπελύθη λόγω ἀσθενείας εἰς τὸ ἑξατερικόν, λαμβάνει τὸ αὐτό επίδομα αλλά και δωρεάν θεραπείαν η νοσηλείαν εἰς νοσοκομεῖον μέχρι τῆς ἀναρρώσεώς του ή μέχρι 52 ἔβδομάδων κατ' ἀνάτασον δριον. 'Ο-ταν δὲ ναυτικὸς δὲν θεραπεύθη ἐντὸς τῶν 52 ἔβδομάδων ὑπάγεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν προστατευομένων ὑπὸ τοῦ νόμου 'περὶ ἀνικανήτος δι-ὅποιος καλύπτει ἀπαντας τοὺς ἐργάτας τῆς χώρας οἱ ὄποιοι λαμβάνουν μισθῶν κάτω τῶν 3750 φλωρινίων. 'Η σχετική ἀσφάλισις είναι ὑποχρε-ωτική.

Α. Α τ υχή μ ατ α. "Ολαί αι περιπτώσεις άτυχημάτων κανονίζονται ύπο τού νόμου «περί ναυτικών άτυχημάτων» τού 1919. Συμφώνως πρός τάς διατάξεις τού νόμου τούτου δ ο ναυτικός δικαιούται είς περιπτώσιν άτυχημάτος είς 80% τού ήμερησίου μισθού του μέχρι 10 γκίλιτερς, κατ' άνωτανον δριον, διά τους πρώτους 6 μηνας και 70% μετά τάτα. Δικαιούται επίσης δρεπανί θεραπείας, επαναπατρισμού και αποζημιώσεως διά τυχον απώλειαν λιμανισμού του. Είς περιπτώσιν θανάτου τού ναυτικού η χήρα λαμβάνει ισοδίβεις 30% τών ήμερησίων άποδοχών του και έκαστον τέκνον 15% μέχρι της ηλικίας τών 16 έτών. Έαν δ ο ναυτικός ήτο προστάτης πατρικής οικογενείας οι γονείς του δικαιούνται επίσης συντάξεως. Το άσφαλτιστρον διά την σχετικήν άσφαλτισιν, ή όποια είνε ύποχρεωτική, καταβάλλεται εξ δλοκήρων ύπο τού πλιοϊκτήτη.

5. Ασφάλισις κατά την γερύη. Το 1949 έωφείσθη νόμος διά του δποσίου θά έκαλυπτοντα ἀπαντες οι ἐργάται ω̄ δποιοι εύρισκονται ἀνεργοι ἀνέν πατιόπτης των, μέχρι σημερον δώμας δὲν ἐτέθη εἰς ἀφαρμογην διότι η Κυβερνησι δὲν δύναται ἐπι τη παρόντος νὰ ἀναλάβῃ τὰ οικονομικὰ βάρη τὰ ὅποια τῆς ἐπιβαλλει ὁ νόμος.

Ο νόμος προβλέπει μίαν περίοδον ἀνάμονην Ἑλλιστουμένην μέχρι 48 ἡμερῶν — ή διάρκεια ἔξαρταται ἐκ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ὁ Ἕργάτης εἰργάσθη εἰς βιομηχανίαν τινά — κατὰ τὴν ὅποιαν ὁ Ἕργάτης δικαιούται 80% ἡμεροπίου μισθοῦ — 16 γικήντερς κατ' ἀνώτατον στοιχείον — ἔτινε ἔγγαμος και 70% ἔτινε ἄγαμος η προστάτης οἰκογενείας ἀνά τῶν 18 ἔτων και 60% διά τοὺς λοιποὺς Ἕργάτας.

Ἐφόσον οἱ ἔργαται δὲν θὰ ἐδίκαιουντο περιόδου ἀναιμονῆς ή μετά τὴν λήξιν τῆς περιόδου αὐτῆς, δικαιοῦνται εἰς ἐπίδομα ἀνεργίας ἐπὶ τῆς αὐτῆς Βάσεων μέχρι 126 ἡμερῶν κατ' ἀνώτατον διορίου. Αἱ εἰσόκτηφαν δια τὴν ἐφαρμογήν του σχεδίου θὰ κατεύνατο μεταξὺ τῶν πλοιοκτηφῶν καὶ τῶν ναυτικῶν.

Μέχρι στιγμής, εύρισκεται ένα ισχύον έτερον σύστημα, επίβιθην το 1946 και δραγανωθέν υπό τών όργανωσεων των πλοϊκοτήνων και των ναυτικών. Τό σύστημα καλείται: «Ιδρυμα 'Εμπορικού Ναυτικού» και συμφώνως πρός τα πάρ' αὐτού καθορίζομενα έκαστος τών ναυτικών παραμένων, ἀνέντα πατιοτήτου του, ἀνεργούς μετά τριετή ύπηρεσίαν υπό τὸν αὐτὸν πλοϊκοτήτην, δικαιούμαται νὰ λάβῃ τὰ κάστωθι:

Επί 3 έβδομάδας 100% τῶν ἀποδοχῶν του καὶ ἐπί 26 έβδομάδας καὶ ἀνώτατον δριον 80% τῶν ἀποδοχῶν του ὅταν αὐτοί δεῖ ὑπερβαίνουν τάς 200 γκιλόντες, 75% δύον ἀνέρχονται μεταξὺ 200—300 γκιλόντες καὶ 70% εἳν αὐτοί ὑπερβαίνουν τάς 300 γκιλόντες μηνιάίων.

Τα επί των ναυτικών καταστάσεων μεριμνεῖται αποσχετικά βαθύτερα, τον ιερότερον πλοιοκτήτην, ολόλειτον, αι δαπάναι της διοίκησης του ουσιώδηματος καταβάλλονται υπό τόνων ὄργανων των πλοιοκτητών και τών ναυτικών.
Οι πλοιοκτήται υπόχρεούνται σταν χρειάζονται ναυτικούν τινά νά απευθύνονται τὸ "Ιδρυμα, ἀλλώς υπόχρεούνται νά καταβάλλουν ὡς πρότιμον ἀπόδοχας ἔνος μηνός. Ο ναυτικός υπόχρεούνται νά ἀπόδεχθη προσφερομένην ἐργασίαν. Εἰς περίπτωσιν ἀρνήσεως τὸ ἐπίδομα διακόπηται.

6. Έπιδομα τέκνων. Σχετικός νόμος του 1929 προβλέπει, δια
έκαστος μισθωτός λαμβάνει επίδομα δι' έκαστων τέκνων του μέχρι του
16ου έτους της ήλικιάς του και διώρυμα πέραν του 16ου μέχρι του 20ου
έτου τοπού παρακολουθή ημερήσιον σχολείον. Είς τὴν περίπτωσιν τῶν
ναυτικῶν τὸ ἀσφάλιστρον διὰ τὴν ἀντίστοιχον ἀσφάλισιν καταβάλλεται
ὑπὸ τοῦ πλαισιοπτου.

7. Ήμιωροί επιβάρυνοις τῶν πλαισιοπτῶν δι' ἀσφάλισιν τῶν πλη-

της Μακεδονίας που αποδεικνύεται ότι το μέλλον της Ελλάδας στην περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης θα είναι αποτελεσματικό για την ανάπτυξη της οικονομίας της.

Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ: Εἰς τὸ ἐπόμενον

ANTIRALL IMEX CORP.
SHIP SUPPLIES
200 HUDSON STREET
NEW YORK, 13, N.Y. TEL. WO 41358

AI EYΩHNOTEPAI TIMAI.

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

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

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

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

AMSTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «Fransswart»

ANTWERP

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.
Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27
Cables: «Fransswart»

JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: 33.61.36—33.61.37—33.61.64
Cables: «Lee»

BALTIMORE

TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building STEVEDORES
Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»

MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, STEVEDORES
Tele: Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»

BELFAST

FINLAY & Co 131a, Beersbridge Rd, STEVEDORES
Tele: 57044 Cables: «Reformer»

BRISBANE

H. L. MACKENZIE 104 Roma Street STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: B8471 Cables: «Toomac»

CALCUTTA

G. K. SEN & Co 10—1, Elgin Road STEVEDORES, SHIPCHANDLERS, SHIPWRIGHT CONTRACTORS & CLEARING AGENTS.
Tele: PK 542 Cables: «Arsencom»

CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD 2 Selkirk St. STEVEDORES
Tele: 3—1478 Cables: «Hermes»

COLOMBO

TAYLOR & MACKAY Ltd. 5 Mackinnons Blg STEVEDORES
Tele: 5161 Cables: «Taymak»

COLUMBIA RIVER

PORTRLAND STEVEDORING Co STEVEDORES
Tele: Broadway 5497 1732 N. W. Quimby St. Cables: «Portsteve»

COOS BAY ORE

DAY SHIP SUPPLY 254 So. 2nd STEVEDORES
Tele: 5—3560

DAKAR

«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: 108 Cables: «Overall»

DUBLIN

JEROME HURLEY & Co 21 Marlborough Street STEVEDORES
Tele: 77365 Cables: «Efficiency»

DUNKIRK

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES STEVEDORES
Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»

JOKELSON & HANDSAEM

Tele: 782/5 8 Place des Nations STEVEDORES
Cables: «Jokelson»

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES STEVEDORES
MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. STEVEDORES
Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»

GENERAL COMMERCIAL Co

Sutton's Chambers, 35, High Street STEVEDORES
Tele: L. 3412 Cables: «Gencomco»

GEORGETOWN (DEM)

S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: Central 623. Cables: «Wilbut»

GLASGOW

E. E. SHARP & SONS LTD. 11 Bothwell Street STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
Tele: 4599 Cables: «Shipstore»

GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Dallas STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS
TIEMAN & DALTON INC. Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg. SHIP'S AGENTS

HULL E. E. SHARP & SONS LTD

158/9, High Street
Tele: 36939 Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

LAGOS OYEWOLE & SONS 6 Chapel Street

Tele: 776X Cables: «Supply, Lagos»

SHIPCHANDLERS

LIVERPOOL

REA LIMITED Pacific Building, James St.
Tele: Central 6070 Cables: «Igneus»

STEVEDORES

E. E. SHARP & SONS LTD

Tele: Central 6391/3 57/65 Fonteney Street
Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

LOURENCO MARQUES

VITTORIA LIMITADA P. O. Box 83
Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»

SHIPCHANDLERS

MADRAS & COAST PORTS

N. SELVARADJALOU CHETTY & Co
Tele: 3680 6/20 North Beach Road
Cables: «Stevedore»

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

MELBOURNE

UNITED STEVEDORING PTY Ltd.
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Fleetways»

STEVEDORES

THE FLEET FORGE PTY Ltd.

Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5
Cables: «Fleetways»

SHIP REPAIRERS

NAGOYA

S. U. & Co No 7. 5—Chome Minatchomachi Minatoku
Tele: Tsukiji 6 1141 Cables: «S. U. COMPANY»
Also at Osaka, Kobe, Yokohama, Moji Yokkaichi SHIPCHANDLERS

NAPLES

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED
Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS

NEW YORK

MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC.

Tele: 3—8787 17 Battery Place,
Cables: «Morantow»

TUGOWNERS

NORTH SHIELDS

E. E. SHARP & SONS LTD. 56 Borough Road
Tele: 321/2 Cables: «Acute»

SHIPSTORE MERCHANTS

ORAN ANGLO-ALGERIAN SUPPLY ASS.

Cables: «Ballasco» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium) SHIPCHANDLERS &
Tele: 1085 Cables: «Ismalia» 15 Bishop Street STEVEDORES

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves

Tele Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» TOWAGE

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3—3916 Cables: «Indepierco» STEVEDORES

RANGOON

C. S. BUSHANAM & Co. 19, 35th Street
Cables: «Bushnamgo»

STEVEDORING DUNNAGE & PROVISIONS

ROTTERDAM

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK

Tele: 72868 Bolnes
Cables: «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.

Tele: 23168 Willemsekade 21
Cables: «Advantage» STEVEDORES

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD.

Maaskade 113 STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

SFAX (TUNISIA)

XENOPHON ILIAS Cables: «Epaminondas» SHIPCHANDLER

SINGAPORE

DAWOOD & Co 57 Raffles Quay

Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» SHIPCHANDLERS

SYDNEY N.S.W.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «Motive»

STEVEDORES

VANCOUVER B.C.

EMPIRE STEVEDORING Co

Tele: Pacific 8341/3 395 Railway Street
Cables: «Despatch»

STEVEDORES

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ЕМПОРІОН, ВІОМІХАНІЯ, МЕТАФОРА!

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

NEA YOKH, Ιούνιος.— Καμμία είσετι δὲν ἐλήφθη ἀπόφασις διὰ τὴν τύχην τῶν δύο νεοτεύκτων ὑπερωκεανῶν τοῦ *Ἴντιπέντενς* καὶ τοῦ *Κονστιτούσιον*. Ο γεγονός ἐλέγκτης τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου πρόετεινε νά μειωθῇ ἡ ἐπικυρότητος τῶν ἡ καλύπτουσα τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους τῆς ναυπιγήσεως των κατά δέκα ὅρα ἐκαπούμηνα δολλαρίων. Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, ἡ ἔνδιβροφρέμην ἑταῖρια προσεκόμισε νέα στοιχεῖα τοῦ κρατούντος εἰς τὰ Ὁλλανδικά ναυπιγεία κόστους ὑποστρηγούσα την ἀδύναμιαν της νά ἀναδεχθῇ τὴν πλοιοκτησίαν μὲ τόσον ὑψηλὸν κεφάλαιον κατασκευὴς τῶν σκαφῶν. Μέχρι τῆς 30 Ιουνίου λήγει ἡ προθεσμία καὶ πρέπει νά ληφθῇ φριστική ἀπόφασις, ἄλλως τὰ σκάφων ἐπιστραφοῦν εἰς τὴν Κυβερνησίαν.

- Μετά ἐπταστεῖς δικοστικούς ἀγώνας μεταξύ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ἑφόπλιτου κ. Ντόλλαρ, ἡ πλήθες συμφωνίας διὰ τὴν ἀμφισβητούμενην κυριότηταν τῶν μετοχῶν τῆς μεγάλης ναυτικῆς ἑταῖριας «Πρέζιντεν Λάιν». Τὸ Δημόσιον, κατέχον ἀπὸ τοῦ 1938 τὰ 92% τῶν μετοχῶν τῆς ἐν λόγῳ ἑταῖριας, δὲν εὐτερεῖ παρά τὰς σχετικάς ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων ή τὰς ἀπόδοσην εἰς τὸν ἀρχικὸν τῶν κύριον ἑφόπλιτον Ντόλλαρ. Ἡδη συνεφανήθη νὰ ἔτεθούν, εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν μὲ ἀλάχιστον τίμημα 14 ἑκατοντάδων, δολαρίων, κατανομένουν τοῦ ἐπλειστηριασμοῦ μεταξύ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ κ. Ντόλλαρ κατὰ τὸ ημερο. Ἄν δὲν πήθελε γινόν, προσφορά διὰ ποσὸν μεγαλύτερον, ὁ κ. Ντόλλαρ βά τὰς ἀγοράσῃ ἀντὶ τοῦ ἀνώτερων ποσοῦ.
- Μετά τῶν περιορισμῶν τῶν ἐπικοινῶν πινακοδρόμων μὲ τὰς χώρας τοῦ

- Μετά τὸν περιορισμὸν τῶν εὐπορικῶν συναλλαγῶν με τὰς χώρας του Σιδηρού Παραπτέσσαμος ἥρχοις νὰ ἐκδηλουταὶ ὅτι δυσφορία τὴν Ἀμερικανῶν καὶ διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν ὑπὸ διαφόρους εὐρωπαϊκὰς σημαίας σκαφῶν ἡ καὶ τῶν παναμαϊκῶν εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησην τῶν χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ μπλόκου. Εἰς σχετικὸν ἄρθρον ή ἐφημερὶς «Βῆμα—Κῆρυξ» τῆς Νέας Ύόρκης ἀναφέρει συγκεκριμένα παραδείγματα ναυλώσεων, χωρὶς δῆμας γὰρ προκύπτη ἐκ τούτους ἡ βάσιμος κατηγορία τῆς ἀθεμίτου μεταφορᾶς. «Ολαὶ αἱ σχετικαὶ ναυλώσεις ἀναφέρονται εἰς νομίμα φορτία, δημητριακά, ξελίναι κλπ.»
- Παραπονῶνται οἱ Ἀμερικανοί, ὅτι παρὰ τὰς προσπαθείας τῆς Οὐα-

Παραπέτασμα τούτου της περιόδου ήταν το έπαθλο της Δύσης, που διεξήχθη στην Αθήνα το 1951. Το έπαθλο αυτό ήταν το πρώτο στον οποίο η Ελλάς κατέκτησε την πρωτιά, με την ομάδα της να νικά την Ιταλία με σκορ 3-2.

- Η Κίνα, έξι χρόνια αργότερα, το 1956, έκπαιδεύει πάνω από 360 εκατομμύρια μαθητές σε πάνω από 568 εκατομμύρια σχολές.

• Η Ρωσία ήγόρσαεν ἀπό τὴν Δύσιν ἐμπορευμάτα ἀξίας 369 ἑκατομ· δολ., ἐκ τῶν ὅποιων 166 ἑκατομ· ἀπό την Εὐρώπην. Η Φινλανδία ἔρχεται πρώτη μὲ 125 167 ἑκατομ· δολ., ἡ Ἀγγλία δευτέρα μὲ 67 ἑκατομ· ἡ Σουηδία μὲ 33 ἑκατομ·, ἡ Ἰταλία μὲ 24 ἑκατομ· καὶ τὸ Βέλγιον μὲ 13 ἑκατομ· δολαρίων. Εἰσήγαγεν ἡ Ρωσία: Καστούσκη ἀπό την Μαλαισίαν 24 ἑκατομ· δολ., καὶ ἐριστὰ ἀπό τὴν Αὔστραλιαν 16 167 ἑκατομ· Η Ρωσία ἔκηγαγε — σιτηρά καὶ ἐνέλειαν — πρὸς τὴν Ἀγγλίαν ἀξίας 168 5 ἑκατομ· δολαρίων.

• Η Πολωνία, τέλος, έμφανεις είσαγωγάς άπό την Δύσην 272 έκατον δολαρίων και έξαγωγές προς αυτήν 298 έκατον μπριών, γαιανθρακα κυρίως. Αι άλλαι χώραι τού Σοβιετικού μπλοκ, ή Τσεχοσλοβακία, ή Ούγγαρια και ή Ρουμανία, άλλαι όμως ήγόρασαν έπιτορεύματα 275 έκατον. δολ. Πάντως κατά το 1951 τα 2.9 τοις έκατον (786 έκατον. δολ.) το συνόλου των έωρατακών έξαγωγών άπτιπροσωπέουν αι συναλλαγες με τας κομμουνιστικας χώρας και τα 3.1% (1.049 έκατον. δολ.).

τών εισαγωγών των χωρών της Δυτ. Ευρώπης.

- Αυτάς ή Δυτική Εύρωπη είσηγαγε κατά τό 1951 προϊόντα ένδος και πλέον δισεκατομμυρίου δολαρίων από τάς «κομμουνιστικάς χώρας», έναντι 893 έκατον, διά τό 1950. Αι έξαγωγαί των σύριπτακών χωρών άνθησαν εις 786 έκατον, δολ. διά τό 1950. Αι συναλλαγαί «Ηνωμένων Πολιτειών των ζώνων τού κομμουνισμού» κατήλθησαν εις 0.01% τού συνόλου τών αμερικανικών εισαγωγών και εις 1% τών εισαγωγών. Κατά τό 1938 είσηχτοι άριθμοι ήσαν 5.7% διά τάς έξαγωγάς και 6.9% διά τάς εισαγωγάς. Εις τό μηδὲν κατήλθον αι πρός την Ρωσίαν και την Κίναν αμερικανικά έξαγωγαί.

• Εναντί τών 7.925.000 τόνων γιανθρώπων έξαχθέντων από την 'Αγγλίαν περιουσία, αἱ ἑφετειναὶ ἔξαγωγαὶ, διὰ τὴν Εὐρώπην κυρίως, θὰ ανέλθουν εἰς 12.500.000 τόνων. Εὔεξῆγητος ὁ περιορισμὸς τῶν ἐξ Ἀμερικῆς μεταφορῶν γιανθρώπων.

• Έξορμησίς πραγματική τών Αμερικανών διά την Εύρωπην. Εις 750 χιλιάδες υπόλογούς ζουντανά κατά τό τρέχον έτος οι έξι «Ηνωμένων Πολιτειών περιηγητές, έναντι 700 χιλιάδων του 1951. Θά διπλανήσουν υπέρ τέλος 750 έκατομμυρία δολαρίων. Οι περισσότεροι προωρίζονται διά την Γαλλίαν. Η Αγγλία, ή Ελβετία, ή Ιταλία και ή Ισπανία, τέλος, θα δεχθούν κατά μεγίστην αναλογίαν διλογικούς αύτούς τους πλουτοδόρους επισκέπτας. «Ολαι άλλως τε αἱ χώραι ἔχουν προπαγανδίσει ἐπιμόνως τὴν πρὸς αὐτὰς τουριστικὴν κίνησιν. Η Ἑλλὰς εἰνε, θεῖσα, ἐκτὸς υπόλογυσμοῦ. Αγγοείται, δυσυχώς, ἀπὸ τὰ γραφεῖα ταξιδίων καὶ ἀπὸ τὰ σκέψιν τῶν Αμερικανών περιηγητῶν. «Ἄς σημειωθῇ, δῆτα τὰ 40 % τους τουριστικού αὐτού ρεύματος θά δισχετεθῇ πρὸς τὴν Εύρωπην διά τοῦ αεροπλάνου. Τὰ υπόλοιπα 60 % εἰνε, πάντως, ἀρκετά διὰ νὰ συμπληρωθούν, μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου τὰς θεοτείς διλον τὸν ὑπερεστία ὑπερωκεανίων, καθὼς καὶ τῶν τριών νεοεισερχομένων «Ηνωμέναι Πολιτείαι», «Φλάνδραις γαλλικού τῶν 20.300 τόν. καὶ τοῦ «Μάσανταμ» δλανοθίκου, τῶν 15. καὶ τοῦνται».

τών 15 χιλ. τοννών.
 • Ο πληθυσμός της Γής έφθασεν εις τά 2.400.000.000 ψυχών. 'Από τριακοσίων ήδη έταν συνεχής είνε ή αύξησις του πληθυσμού, με πρόβλεψιν, ότι θα συνεχισθῇ, ίδια δὲ εις τάς μη ἐκπολιτισμένας εἰσέτι περιοχάς.

- "Εγ τώ μεταξύ τά άποθέματα ειδών διατροφής είνε σήμερον κατά 60% ολιγώτερα, έναντι της προπολεμικής περιόδου, ένω τά 'στόματα', είνε περισσότερα. Αθενεικτικών άναφερε, τρόφιμοι 'Άπω Άνατολήν, ή μείσως της διαθέσιμου ποσότητος τροφίμων άνερχεται εις 10%.
- "Η ένδεια τών μεγάλων λαϊκών μαζών, τών άπασχολουμένων είς γεωρ-

- Η ενσειά των μεγαλών λατικών μαζών, των αποχέλουσμάτων στη γη

γικάς έργασίας με πρωτόγονα μέσα, δεν φαίνεται να ένεφάνισεν ουσιαστικήν τινα υποχώρωσην. Οι χωρικοί της «Ασίας, της «Αφρικής, της Μέσης της «Ανατολής και της Νοτίου «Αμερικής απότελουν — κατ' έκφρασιν αμερικανικής έφημερίδος — «τούς λησμονημένους ανθρώπους» του εικοστού αιώνος.

• "Ολαί αἱ χώραι ὑποφέρουν ἀπὸ Ἐλειψιν στέγης. Εἰς τὰς δίλιγάτερους ἀνεπτυγμένας περιοχὰς τοῦ Κόσμου περὶ τὰ 150 ἐκαπομμύρια οἰκογενεῖς νεινάν έχουν ἀνάγκην βελτιώσεων τῶν συνθήκων στεγάσεων των, ἐνώ και εἰς τὰς βιομηχανικάς χώρας 30 ἐκαπομμύρια οἰκογενεών στεγάζονται ἀδόλιας.

• "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐκπαίδευσιν, μεγάλαι δυσαναλογίαι παρατηροῦνται μεταξὺ ἔγγραιμάτων καὶ καὶ ἀγραμμάτων εἰς τὰς μῆτ πολιτισμένας περιοχὰς. Εἰς τὰς τελευταίας ταῦτας ἐλάχιστον είνε τὸ ποστόν τῶν ἀναπτυγμένων γεωργίων τῆς Εὐρωπαϊκής Δημοκρατίας.

ποφοίτων έξαταξιν σχολείων της στοιχειώδους έκτασιδένων. • Το 1/10 του πληθυσμού της Γης, δύπερ άντιπροσωπεύει τούς κατοίκους της Βορείου Αμερικής, παράγει τα 45% του παγκοσμίου είσοδού μας. Άντιθέτως τα 50% του πληθυσμού, δυσοι είναι οι κάτοικοι της Ασίας, παράγουν μόνο τα 11% του παγκοσμίου είσοδούμαστος.

• Έξισημείωτον είναι οι άριθμοι των ποσοτήπων πετρελαίου της παγκοσμίου κατανάλωσεως. Επί παραδείγματι, το 1945 ή κατανάλωσις πετρελαίου ήτο κατά 25% άνωτέρα της του 1940, έθεωρείτο διε τότε, διπλή είχε φθάσει εις το κατακόρυφον της. Το 1946, όν τούτοις, ή κατανάλωσις ήτο ανώτερα της του 1945, ένω κατά το 1951 υπερέβη κατά 58% την του 1946.

πηρ τον 17-8-1945.
Οι Ηλευθέρων άναπτυξις είχεν ως φυσικόν έπακολούθημα την έπεκτασιν της βιομηχανίας του πετρελαίου και τεράστια χρηματικά ποσά έδαπταν ημίθινης πρός τον σκοπό αυτόν. Κατά την άπο του 1945 και έντευθεν διαρρέωσαν έξαετίαν ή έταιρια πετρελαίων λ.χ. τον Νιού Τζέρεσον και αι παραφυάδες της, διέθεσαν 2350 έκατον μύρια δολλαρίων διά την άντικατάστασιν και έπεκτασιν τών έγκαταστάσεών των. Ο διοικού εισδόμα του ήταν λόγω έταιρικού συρροήματος άνηλθε κατά το αύτό διάστημα εις 3.863.317.000 δολλαρίων, έκ τών όποιων τά καθαρά κέρδη άντεπροσώπευν ένα ποσόν 528.461.000 δολλαρίων. Είς μισθούς και φορολογίας έπληρωθήσαν ποσά 1.331.100.000 δολλαρίων Άξειει νά προστεθεί διτοι οι μέτοχοι της έταιριας άνερχονται εις 254.000 και τό γενοτομήταλληκον προσωπικού της εις 120.000 άτομους.

εργαστουπλικον προσωπικον της εις 120.000 ατομον.
Οι Ηρωεισια έταιρια ήνωσε το παρελθόν. Ετοις, περισσότερα φρέατα, παρ' οσα άνωρύχθησαν από τον 1937 και έντευθεν. Εις την Βενεζουέλαν έξετελθησαν συμπληρωματικά έργα επί 190 λειτουργώνταν φρέαταν, εις δέ τον Καναδάν ήνοιχθησαν νέα φρέατα, εις πρόπον ώστε δ' αριθμός των από 844 άνηλθεν εις 1140. Εις την Μέσην Ανατολήν αι άδειαν έταιρισι της, η «Αραδοσιαμέρικαν και ή έταιρισ πετρελαιον του Ιράκ, ηδησαν την παραγωγήν των εις άκαθαρτον πετρέλαιον κατά 57%.

• Άλλα και τὸ πλωτῶν ὑλικόν της ἐνίσχυσεν ἡ ἀνωτέρα ἐταιρία πετρελαίων τοῦ Νιού Τζέρσεϋ διά τῆς παραγγελίας 12 νέων μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Μὲ τὰ σκάφη ταῦτα ὅ στόλος της — Ιδιοκτήτα καὶ ὑπὸ καύλωσιν — ἀριθμεῖ 72 τάνκερες.

• Τὸ χορηγηθὲν ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς Τραπέζης Ἐξαγωγῶν δάνειον 56.740.000 δολαρίων, πρὸς τὴν Βραζιλίαν ἀντιπροσωπεύει τὴν ἀπαρχὴν τῆς βοηθείας πρὸς τὴν χώραν ταῦτην διά τὴν ἔφαρμογίν εὗός πενταετοῦ προγράμματος ἀνασυγκρήσεως. Ή μεγαλύτερον τούτου ἐν λόγῳ δανείου πιστωσίας ἐκ 41.140.000 δολαρίων κατενεμήθη εἰς ἑπτά ἐπιχειρήσεις, ἥλεκτρικῶν ἐκμεταλλεύσεων καὶ θα χρησιμοποιηθῆ παρ' αὐτῶν διὰ τὴν ἄγορὰν μηχανημάτων καὶ ὑλικῶν πρὸς ἐπέκτασιν τῷ ἁγκαστάσεών των, τῶν ὀπίσιων ἡ συνοικίᾳ ἀξία τῆς 98 ἑκατομμύρια δολαρίων. Τὸ ὑπόδοιπον τοῦ δανείου ἐίναι 15.6 ἑκατομμύριών δολαρίων ἔδθη εἰς δύο Βραζιλιανὰ σιδηροδρομικάς ἐταιρίας, ἢτοι 86 ἐκατού, δολ., εἰς τὴν Ἐνιπτερούσαν τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῶν Διαίνεων. Σάντους καὶ Σάν Πάρσο καὶ 7 ἐκατού, δολ., εἰς τὴν Ἐνιπτερούσαν.

• Τὸ κρατικὸν ὑπερωκεάνιον «Λὰ Γκουάρτια» 18.000 τόν. γκρός, τὸ ὅποιον ἐπὶ τέσσαρας μῆνας ἔξυπνορέτει τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς με-

SEABORD MARINE ELECTRIC CO INC.

462 THIRD AVE.

BROOKLYN N.Y.

**ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ
ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑΣ**

**ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΡΑΝΤΑΡ,
ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ**

ΑΠΟΤΑΘΕ : Λ ΠΟΛΙΤΗΝ ΛΙΓΥΘΥΝΤΗΝ

ταξὶν Σπάττλ καὶ Ἰαπωνίας, πρόκειται ἥδη νὰ χρησιμοποιήθῃ εἰς ἑτέρους ὑπέρσεις. Κατὰ τὴν τελευταῖαν ἀποτροφὴν του τὸ Σπάττλ ἐπηνδύθη μὲν ἔπειτα πλήρωμα, βάσει νέας συνθέσεως, ὀνταλδούν πρὸς τὴν μὲν ἀποστολὴν του, ητὶς δὲν κατέστη εἰσάτι γνωστῇ. "Οταν ἔξετέλει στρατιωτικὰς μεταφορὰς τοῦ 'Ἀλέ Γκουρντίας' εἶχε πλήρωμα 270 ἀνδρῶν καὶ ἔπιστον μισθολόγιον 2,000,000 δολαρίων.

Επειδότεο τα 19 χωρών —μελών της «Διεθνούς Επιτροπής» επί τῆς μεταναστευτικής κινήσεως, ἔξειναν ἐν Οὐασιγκτόνι τούς προέδρους αὐτῆς τὸν Ἀμερικανὸν κ. Γκίμπσον καὶ ἀντιπρόεδρον τὸν Γάλλον κ. Ζακομπισέν. Ὁ προέδρος ὁμιλῶν μετὰ τὴν ἐκλογὴν του ἐτόνισεν, ὅτι ὁ ἑλεύθερος κόσμος δὲν δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ, εἰς τόσους κριστήμας ἐποχάς, τὴν υπαρκὸν χειρῶν καὶ ἔγκεφάλων ἀχρότητοποιήτων, εἰς πυκνοκατοκύμενην περιοχὰς τῆς γῆς, ἐνώ ἔτεραι περιοχαῖς ἔχουν ἐπειγούσαν ἀνάγκην ἐργατικῶν χειρῶν. Οι εἰδοὶ — εἴτε — περὶ τὰ δημογραφικὰ προβλήματα ὑπολογίζουν, ὅτι ὁ ἀνεύ ἀπασχολήσεως πληθυσμός τῆς Γερμανίας, τῆς Ὀλλανδίας, τῆς Ἰταλίας, τῆς Αὐστρίας καὶ τῆς Ἑλλάδος ἀνέρχεται εἰς 5.000.000 ἀτόμων. Ἡ «Ἐπιτροπή» προτίθεται νὰ μεταφέρῃ ἐντός του 1952 ἀπό τὴν Εὐρώπην εἰς ἄλλας ἡπείρους 100.000 μετανάστας καὶ πρόσφυγας.

- Αι σκανδιναϊκή χώραι στρέφονται από τὸν ὀμερικανικὸν εἰς τὸν πολωνικὸν γαιανθράκα. Κατόπιν μακρών διαπραγματεύσεων η Νορβηγία συνήνεψε δῆν συμφωνίαν μὲ τὴν Πολωνίαν διὰ τὴν προμήθειαν 450.000 τόν. γαιανθράκων, μὲ φορτωσθν μεταξὺ 15ης Ιουλίου έ. έ. καὶ 31ης Μαρτίου 1953. Ή τιμὴ ώρισθν εἰς δολ. 17.62 κατὰ τόνουν διὰ τὸν α'. ποιότητος καὶ εἰς 16.62 δολ. διὰ τὸν β'. ποιότητος γαιανθράκα.

ποιοτήτου και εις τις 10.000 συν., δια την π. π.: πολωνίας γεωργίας.
• Διαταραγματεύσεις ήδη διεξάγονται διά την έπαναλήψιν τών εμπορικών σχέσεων Δανίας και Πολωνίας, αίτινες έχον διακοπή από τού Δεκεμβρίου πα. Ε., διότι η πολωνική κυβερνησίας άνεστειλε ταξές έξαγωγάς γεωργίανθράκων εις Δανίαν. Συμφώνως πρός τους συζητουμένους ισείτοι δρους της συμφωνίας, η Πολωνίας θα παραδώσει μέχρι της 30ής Νοεμβρίου διά την Δανίαν 750.000 τόν. γαιανθράκων, με πληρωμήν της άξιας των έν μέρει μεν εις έλευθερον συνάλλαγμα, έν μέρει δέ διά δανικών γεωργικών προϊόντων. Αι τιμαι θα είναι όμοιαι πρός την άντιστοιχον συμφωνίαν την συναθείσαν μεταξύ Σουηδίας και Πολωνίας, ήτοι 123 δανικαί κορωναί κατά τόνουν φόρτου. 'Η συμφωνία προώρισται να ωφελήσῃ την δανικήν ακτοπλοΐαν, η οποίας τά σκάφη κατά ένα ποσοστόν 40% έχουν παραπλησίου, έλλειψει έργασιας.
• Ετελέσθησαν πρό ήμερων εις τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὰ έγκαι-

νια της άνακανισθείσης προβλήτος της «Βελγικής Ατμοπλοΐας». Ή εν λόγῳ προκυμαία επέκταθείσα κατά 50 μέτρα, έχει, ήδη μήκος 275 μέτρων. Ή διατάνη διά την άνακανισιν και επέκτασιν ανήλθεν εις 1.100.000 δολαρίων.

• Εἰς τὴν ἱσπανικὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην, ἐτέθη ἐν ὑπέρσεισια τὸ πρῶτον νεότευκτον δῆλοκίνητον ἱσπανικὸν φορτηγὸν λάινερ «Μασσάχιμα Μαρού», χωρητικότητος 7500 τόνων, ταχύτητος 16½ μιλῶν, διαβατὸν δὲ καὶ 12 θέσεις δι' ἐπιδάτας. Ἐντὸς τοῦ Ιουλίου θάτεδη ἐν ὑπέρσεισια εἰς τὴν Ιδίαν γραμμὴν καὶ τὸ ἀδελφὸν σκάφος «Τομίσιμα Μαρού».

• Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ τύπου «T.2», συμφώνως πρὸς τὰς γνωστὰς ὑπόδεξείς των νέων Κανονισμῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηγούμανος καὶ τῆς Ἀμερικανικῆς «Ἀκτοφυλακῆς», αἱ ὀποίαι ἀπάιτουν διαμήκεις χαλυβδίνους ζώνας, θὰ ἀπαιτηθῇ πρόσθετος χρησιμοποιησις χάλινδος, καλύπτουσσα ποστοστόν 15% ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ Βάρους τοῦ ἐν λύρω μετάλλου, τοῦ ἀπαιτηθέντος διὰ τὴν καυτηγήσιν των. Υπολογίζεται, ὅτι δι' ἕκαστον τάκερ «T.2» θὰ χρειασθεῖν 100 τόν. χάλινδος καὶ διὰ τὰ 300 ὑπάρχοντα, 30,000 τόν. χάλινδος, πρὸς δόλκοληρωσιν τοῦ προγράμματος. Διατίθενται διὰ τὴν ἐν λόγῳ ἔργασιαν 14 δεξαμεναὶ εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας «Υόρκης» καὶ 50 ἄλλαι εἰς τοὺς λοιποὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Διὰ κάθε ἐνίσχυσιν χρειάζονται 10 ἡμέραι ἔργασις ἐν δεξαμενῇ καὶ πέντε πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ ἔργου. Ἐν τῷ μεταξὺ μέχρι τῆμερον 12 μόνον δεξαμενόπλοιος ἔξετελεσσα τάξις ἐπιβληθεῖσας ἐνίσχυ-

» Ή «Διεθνής Τράπέζα Ανασυγκροτήσεως» έχορθησεν είς τὴν Τουρκίαν δάνειον 4,250 εκατομμύρια δολαρίων, δηπερ θα διατεθῇ πρὸς έκτελεσιν ύδροπλεκτρικῶν ἔργων εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Ἀδάνων. Μὲ τὸ δάνειον αὐτῷ — τέταρτον κατὰ σειρῶν — ἔχουν δοθῆ εἰς τὴν Τουρκίαν ἐν συνδόλῳ 50,6 εκατομ. δολαρίων διὰ τὰ κατασκευὴν πολυαριθμών σιταστοθηκῶν, διαφόρων λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, καθὼς καὶ διὰ τὴν πιστοποίησιν διαφόρων βιομηχανῶν. Τὸ τελευταῖον δάνειον παρεσχέθη μὲ τὸ τοῦν 4 %, θα ἔξοφληθῇ ἐντὸς 25 ἔτῶν, ἡ δὲ πρώτη τοκοχρεωλυτικὴ δόσις θα καταβληθῇ την 1ην Απριλίου 1957.

Τά αποτελέσματα τών μεγάλων άπεργιών, που έξερράγησαν από της ήμερως τού δευτερού παγκοσμίου πολέμου και έντευθεν, έσημαναν την πτώσειαν 34,5 έκατον. τόνων χάλυβας. Τόνι άριθμόν αυτών ανεκοινώθε στον άμερικανικόν «Ινστιτούτον Σιδήρου και Χάλυβος», με την έπειταν, διό περιλαμβάνοντα είς αυτούν και 5 έκατον. χάλυβας, απόλοθενές διος την παραγωγήν, κατά την άπεργιαν τού παρελθόντος Απριλίου. Ή μεγαλυτέρα έποσια άπωλεια έσημειώθη τό 1946, όπει ή άπεργιά στον χαλυβουργείων διήρκεσεν ένα μήνα «και τών γαιαισθρακωρύχων δύο μήνας».

Η ἐπάνοδος είς τὴν ἑφεδρείαν 375 κρατικῶν πλοίων, ἀτινα ἀπησχόοντο εἰς ίδιωτικάς μεταφοράς, ἔγειραν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀνεργίαν 5.000 ναυτικών. Κατὰ σχετικὴν ἔθεσιν τὸν ἀμερικανικὸν «Γραφείου Έργασίας», μεταξὺ Ιουνίου 1950 καὶ Μαρτίου 1952, λόγῳ τῆς χροισ- οποιήσεως ἐπιπροσθέτου χωρικοτήτου, ἤχον απόφοροδην δῆλα τὰ ιαθέστατα ναυτηρατικά στελέχη καὶ Ἐλλειψις παρουσιάζετο δι', ὠρισμέ- ας κατηγορίας, ὡς λ. χ. ράδιοτηλεγραφητῶν, μηχανικῶν, εἰδίκευμένων αυτῶν, κατωτέρου προσωπικοῦ μηχανῆς κλπ. Σήμερον, μετὰ τὸν παρ- λισμόδη τῶν ἀνάτερω σκαφῶν, κάθε Ἐλλειψις ἐμψύχου υλικοῦ ἔξουδετε- ὥν.

Κατά πληροφορίας τού αμερικανικού Τύπου ή έσοδεία αίγυπτιακού αμβακός της περιόδου 1952—53 ύπολογίζεται νά φθάση εις 1.615.000 εμάτων (τών 500 λιτρών), έναντι 1.705.000 δεμάτων της προηγουμένης έσοδείας.

Από την Μεγάλην Βρετανίαν διαθιδάζονται πληροφορίαι περὶ βελ-
ώσεων την καταστάσεας εἰς τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας. "Ολαὶ σχε-
ῖαι χώραι τῆς Κοινωπολίτειας περιορίζουν τὰς εἰσαγωγάς των εἰς τὰ
παραίτητα διά τὴν καλύψιν τῶν ἀναγκῶν των ἐπίπεδα. Ἐτονίζετο, ὅτι
Μεγάλη Βρετανία ἔχει σήμερον 404 ἑκατομμύρια δισεβείμων δολ-
αρίων, ἀν δὲ ἐπιτύχη νέας ἀμερικανικά πιστώσεις 400 ἑκατομμύριών
ολλαρίων καὶ παραλλήλως μειώσῃ τὰς εἰσαγωγάς της, θὰ ἐπιτύχῃ, εἰς
τέλος τοῦ δευτέρου ἔξαμηνου νὰ ἔχῃ 600 ἑκατομμύρια δισεβείμων
ολλαρίων.

Από της άμερικανικής πλευράς δὲν άποκρύπτεται ό,τι τοῦ γεγονότος τούτου σοβαρὸς ἀντίκτυπος εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν Ἡνωμένων Πολι-

τειών. Οι "Αγγλοί, Βεδαίως, είνε ύποχρεωμένοι είς κάθε θυσίαν, διὰ ν' ἀναχαιτίουν τὴν διαρροήν τῶν εἰς χρυσὸν καὶ δολάρια ἀποθεμάτων τῶν, ἐπειδὴ δὲ δὲν βασίζονται εἰς μίαν πιθανήν ἐπέτασιν τῶν ἔξαγων τῶν, θὰ διακόψουν, ως λέγεται, τὰς ἄγορας ἀμερικανικῶν καπνῶν, βάμβακος καὶ παραγγών πετρέλαιου. Ήδη, διέκοψαν τάξιςαγωγάς ἀμερικανικού γαιαθρακού, διότι ἐπέτυχον νά δημιουργήσουν ίκανά ἀποθέματα ἀγγλικού τοιούτου.

• Η μεγαλύτερα δύμως, δαπάνη Διά την 'Αγγλίαν προέρχεται από την άγοράν καναδικού και αμερικανικού σίτου. Είς τό παρελθόν σι προμηθείσαι αύται ἐτραγουδαποιούσθο μὲ λίρας ἀπό τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Ἀργεντινήν. Η Ἐηρασία τῶν τελευταίων ἔτῶν εἰς τὰς ἐν λόγῳ δύο χώρας ἔστρεφαν κατ' ἀνάγκην την 'Αγγλίαν πρὸς την βρειοαμερικανικῆ περιοδον.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Νότιος Ἀφρική, ἡ Νέα Ζηλανδία καὶ ἡ Ροδεσία ἀνέστειλαν τὰς εἰσαγωγάς των ἀπό τὴν περιοχὴν τοῦ δολλαρίου, ἐνώ καὶ αἱ Ἰγδίαι, αἱ ὅποιαι εἰσήγαγον δολλάρια δι' ἔξαγωγῆς ίσιταις καὶ ἀλλῶν προϊόντων των, βλέπουν ἡδη μειουμένας τὰς εἰσαγωγάς των. Ὡς δὲ αὕτη κατάστασις πρόκειται συντόμως ν' ἀποτελέσῃ τὸ ἀντικείμενον συνομιλίων μεταξὺ τοῦ πρωθυπουργοῦ τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν ἀρμόδιων Ἀγγλών ὑπουργῶν, ἐνώ διὰ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον ἐκλήθη πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν διάσκεψις τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν τῆς Βρετανικῆς Κοινωνοπολιτείας.

• Πρὸς τὴν ἀνωτέρω τακτικὴν προβάλλει ἀντιρρήσεις ὁ Καναδᾶς. Κατὰ τὸν διοικητὴν τῆς Τραπέζης τοῦ Καναδᾶ κ. Τάουερ, ἃν οἱ σημειῶνοι περιορισμοὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς στερλίνας συνεχισθοῦν, ὁ Καναδᾶς θὰ ἀκόλουθησῃ τοὺς δρόμους προφένεντος πρὸς τὴν περιφέρειαν τοῦ δολαρίου. «Οἱ περιορισμοὶ τῶν εἰσαγωγῶν καὶ τῆς κυκλοφορίας — ἐδήλωσεν ὁ κ. Τάουερ εἰς τὸν «Μαγεύεστριανὸν Φύλακα» — δὲν δύνανται νὰ ἐπιτύσουν τὰ βρετανικὰ καὶ τὰ εὐρωπαϊκὰ οἰκονομικὰ προβλήματα, Μᾶλλον ἔξασθεντιν θὰ προκαλέσουν εἰς τὴν ἐλευθέραν οἰκονομίαν τοῦ Κόσμου».

- Η Ουάσιγκτον μελέτα νέον τη μέτρων, αναφορικών με την δημιουργίαν σημαντικών άποθεμάτων διαφόρων είδων διά στρατικούς σκοπούς. Μεταξύ των άρμοδιων επισήμων κύκλων κρατεί ή απόψις, όπως η άμερικανική κυβέρνησης, προβή εἰς εύρειας άγοράς πρώτων υλών, τάς όποιας νὰ προσφέρει εἰς την βιομηχανίαν της και δισας ποσότητας αύτη δεν δυνατή ή απόρροφη σύν, ή τας έναντιθηκεν ή «κυδένοισις», διά την περιπτώσαν πολέμου. Μέχρι τούδε αι άγοραζόμεναι πρώται ψλαι έναντιθηκενόντο, μη

προσφερόμεναι εἰς τὴν κατανάλωσιν. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐν τούτοις βιο-
μηχανικοὶ κυκλοὶ θεωροῦν τὸ σχέδιον ὡς ἔμμαχονς μειονεκτίματα μο-
νον. "Η συστάσεως πρώτων ὑλῶν — τοῖς ζουν — διὰ τῆς ἀρδός αγό-
ρας πρὸς δημιουργίαν ἀποθεμάτων, ἀλλὰ καὶ πρὸς ὑποστήριξιν τῶν τι-
μῶν, δεῖ εἶναι εὐχάριστος. Αἱ βιομηχανίαι προτίμουν τὴν ἐλευθέραν ἀγό-
ραν, ὅπου δύνανται νὰ ἐπιτυχάνουν συμφερόντας τιμάς.
• "Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα ωρισμένων εἰδῶν, στρατη-
γικῆς σημασίας, ὑπόλειποντα τῶν προβλέψεων τοῦ κυβερνητικοῦ πρ-
γράμματος. Μεγάλοι ποσότητες ἀγόρασθεισαὶ πρὸς ἐπανθητικούς, διω-
κετεύθυνσαν ἐξ ἀνάγκης πρὸς τὴν κατανάλωσιν. Μεταξὺ τῶν εἰδῶν αὐτῶν
τεριλαμβάνονται τὸ νίκελ, τὸ μαγγάνιον, τὸ ἀλουμίνιον, τὸ κοβάλ-
τον κλπ.
• ὩΗ χειμερινὴ συγκομιδὴ εἰς τὰς "Ηγουμένας Πολιτείας ἀνήλθεν εἰς 1060
εκατομμύρια μπούσελς σίτου, προσεγγίσασα τὸ ρεκόρ του 1947, ὅτε
τοῦχε φάσσει εἰς τὰ 1068 ἑκατομμύρια μπούσελς. "Ομοῦ μετὰ τῆς ἐφα-
ρῆς, ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία σίτου προβλέπεται νὰ φάσῃ τὰ 1300 ἑκατομ-
πούσελς, ποσότητα δηλαδὴ ὑπερδιπλασίαν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔγχωριου
καταναλωσεώς. Αἱ ἔξαγωγαι μέχρι τέλους "Ιουνίου θὰ ἀνέλθουν εἰς 450
ἑκατομμύρια μπούσελς. Τὸ πιουσιό δὲ τῆς ποσότητος ταύτης προοδεύεται

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

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΟΥ Β. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΗΣ

ΤΟ ΣΟΥΠΕΡ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ „ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ,,

Η ΤΑΧΥΤΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΔΟΚΙΜΑΣ ΥΠΕΡΕΒΗ ΤΑ 34 ΜΙΛΛΙΑ

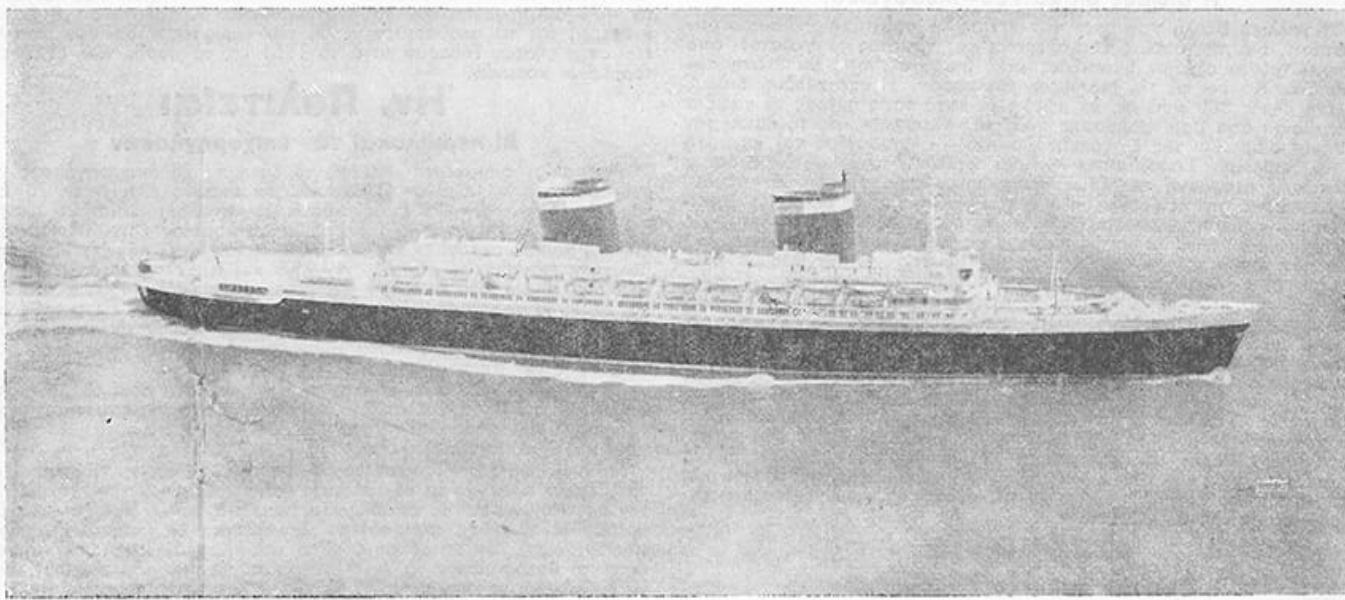
Τὸ νεότευκτον σούπερ λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» τῶν 53.000 τόν. γκρός, τοῦ ὅποιου ἐπίκειται ἡ εἰσοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ — πραγματικὸν καυχήμα διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν — τὸ γενικῶτερον ἐπίσημενον ἐνδιφέροντας τῶν ναυτικῶν κύκλων καὶ ἀμείωτον συγκεντρώνει τὸν προσοχὴν τῶν τεχνικῶν τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης. Τὴν κατασκευὴν τοῦ δὲν τὴν ὑπηρέσευσε τόσον τὸ ἔθιμον γόντρον, ὃσον ἡ ἀνάγκη τῆς ἐθνικῆς ἡμένης τῆς χώρας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν συσκότισις διατηρεῖται ἀκόμη καὶ σημερον δὲ ὁρισμένα κύρια χαρακτηριστικά τοῦ πλωτοῦ τούτου κολοσσοῦ, ιδίᾳ δὲ τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸν παράγοντα τῆς ταχύτητος του. Αἱ γενόμεναι ἀνακοινώσεις δὲν ἀποκαλύπτουν τὴν ἀνωτάτην ἀπόδοσιν τῶν μηχανῶν τοῦ πλοίου, ἐνδεικτικῶς δὲ μόνον ἀνεφέρθη ἡ ταχύτης τῶν 34 μιλλίων, καθὼς καὶ ἡ ὑπέρβασις ταύτης κατὰ Ἑνας στάδιον τῶν τελικῶν δοκιμῶν.

Ἄλλθες, Βεβαίως, εἰνε, διὰ τὸ «Κυανοῦς Ἐπισείων» συγκινεῖ ιδιαιτέρως τὴν ἀμερικανικὴν κοινὴν γνῶμην, διότι τὸ γέρας αὐτὸν τῆς ταχύτητος εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικόν, συνδεδεμένον μὲ μακρασίαν παράδοσιν καὶ διεκδικούμενον κατὰ χρονικάς περιόδους ἀπὸ τὰ ἐκάστοτε ἐμφανιζόμενα εἰς τὸν ἐπίμαχον στίβον ἐπίλεκτα ἀγγλικά, γερμανικά, γαλλικά καὶ ἀμερικανικά ὑπερωκεάνια, δὲν διαθύπτει μόνον τὸ ἔθιμον γόντρον, ἀλλ' ἀποτελεῖ καὶ παράγοντα διὰ τὴν ἐπικερδή τῶν πλοίων ἐκμετάλλευσιν. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐν τούτοις τῶν «Ηνωμένων Πολιτείων», δὲ μὲν ἀμε-

προσδίδουν ὅμως εἰς τὴν ὅλην σιλουέτταν τοῦ πλοίου ιδιαιτέραν μεγαλοπρέπειαν.

Τὰ ἐλασματα τοῦ σκάφους εἰνε ἡλεκτροσυγκεκολημένα, εἰς δὲ τὰ περισσότερα τῶν καταστρωμάτων τοῦ ἐχρησιμοτοιχητῆ εἰς εὔρειαν κλιμακα τὸ ἀλουμίνιον. Ἐμειώθη τοιουτοπόρως τὸ βάρος εἰς τὸ ὑψηλότερα σημεία τοῦ πλοίου, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ περιορισθῇ ἀντιστοίχως καὶ ὁ κλινωνισμός του. Τὸ μηχανοστάσιον εἰνε ἐγκατεστημένον εἰς δύο χωριστὰ καὶ αυτοτελή διαμερισματα, πρὸς μείωσιν τῶν ἐκ τοπιλῶν κινούνων τοῦ σκάφους, ἐν καιρῷ πολέμου. Οἱ λέβητες, μὲ κατανάλωσιν πετρελαίου, παρέχουν ἀτιμὸν ὑψηλῆς πιέσεως, διτις κινεῖ τὰς τέσσαρας γιγαντιαίας ἔλικας τοῦ πλοίου.

Διὰ τοὺς ἐπιβάτας διατίθενται διαμερίσματα εἰς πολυτελεῖς θαλαμίσκους ἔξασφαλίζοντας ὅλας τὰς ἀνέσεις δι' ἓνα εύχαριστον ταξίδιον. Ή α ἡθέτης περιλαμβάνει 344 κοιτῶνας (μὲ τιμὴν 930 δολαρίων διὰ δίκλινον ὑπνοδωμάτιον, λουτρόν καὶ αἴθουσαν), ἡ δευτέρα θέσις 178 (μὲ 220 ἔως 290 δολαρία) καὶ ἡ «τούριστ κλάση» 173 (μὲ 200 ἔως καὶ 165 δολαρία) εἰς δικλίνους κοιτωνίσκους. Εἰς κάθε θάλαμον ὑπάρχει ιματιοθήκη, εἰς δὲ τὰ λουτρά, τὸ φῶς εἰνε προσηρμοσμένον ἐπὶ τοῦ κατόπιτου, ὥστε νὰ πίπτῃ κατ' εὐθείαν εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ ἐπιβάτου καὶ νὰ τὸν διευκολύνῃ εἰς τὸ ξύρισμα. Αἱ βαλδίδες τῶν λουτρῶν καὶ τῶν καταίονιστήρων ἐλέγχονται θερμοστατικῶς, ὥστε νὰ προλαμβάνεται η



‘Ο νέος πλωτὸς κολοσσός «Ηνωμέναι Πολιτείαι». Η εἰκὼν ἐλήφθη καὶ τὰ τὴν διάρκειαν τῶν δοκιμῶν, ἀνοικτὰ τῶν παραλίων τῆς Βιρτζίνιας.

ρικανικὸς λαός ἀναμένει — μετὰ πάροδον ἐνὸς ὀλοκλήρου αἰώνος — τὴν ἀνάκτησιν τῆς «Κυανῆς Ταινίας» ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, ἐνώ οἱ κύκλοι τοῦ Πενταγώνου βλέπουν τὸ νέον σκάφος ὑπὸ τὸ πρίσμα ἐνὸς πολυτίμου ὄργανου ἐξυπηρετήσεως τῶν στρατιωτικῶν μεταφορῶν ἐν περιπτώσει πολέμου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» κατ' ἐπανάληψιν ἡσυχολήθησαν μὲ τὸ νέον ἀπόκτημα τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ ἔδωκαν εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν μίαν γενικῶν εἰκόνων τοῦ σκάφους. «Ηδη, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν τελικῶν αὐτοῦ δοκιμῶν καὶ ἐν δρεις ἀνάρκεως τοῦ παρθενικοῦ τοῦ ταξιδίου, θὰ προσθέσουν ἀκόμη δόλια τινά, που ἀποτελούν ἀπαύγασμα σταχυολογήσεως ἀπὸ τὰς δημιοτεινούμενας εἰς τὸν ἀμερικανικὸν Τύπον μακράς περιγραφάς.

Κατὰ τὰς δοκιμάς του τὸ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» ἀνέπτυξε ταχύτητα 34 μιλλίων τὴν ὥραν, ἔξωθι δὲ τῶν ἀκτῶν τῆς Βιογινίας ἐπέτυχε καὶ ἐπι μείζονα ταχύτητα, τὴν δροὶσα καὶ διετήρησεν ἐπὶ ὅκτω συνεχεῖς ὥρας. Εἰς ἀνάστροφον πλούν, μὲ τὰς υποχώρας τοῦ ὑπλαΐδη κινούμενας πρὸς τὰ ὅπιστην, ἀνέπτυξε ταχύτητα 20 μιλλίων. «Ἐπαναπτέλον τὸ σκάφος εἰς τὸν διμένα ἔφερεν ἀντητμένον ἐπὶ τοῦ ιστοῦ ἔνα ὑπερμέγεθες σάρωμαν, μὲ τὸ ὅπιον ἐπεδίει τὸ πλήρωμα νὰ συμβολίσῃ, διτις τὸ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» μὲ τὴν ζηλευτήν τοῦ ταχύτητος θὰ σαρώσῃ τὸν θάλασσαν καὶ θὰ κερδίσῃ τὸν «Ἐπισείων ταῦτα τὸ «Κούνη Μαίρη». Τὸ βρετανικὸν τοῦ σούπερ λάινερ εἶχεν, ὡς γνωστόν, κατακτήσει τὴν Κυανήν, δύον κατ' ἀγύοντο τοῦ 1938 διέπλευσε τὸν Βόρειον Ατλαντικόν εἰς διάστημα 3 ημέρων, 20 ὥρων καὶ 42 λεπτῶν, μὲ μίαν ταχύτητα 31.69 μιλλίων καθ' ὥραν. Οἱ ἀμερικανοὶ σημειώνουν ἐπὶ εὐκαιρία, διτις πρώτων φοράν, μετὰ πάροδον ἐκστατοεπειταίσι, ὅφ' ὅπου δηλοῦν τὸ ἀμερικανικὸν «Baltic» 2664 τόνων — προμάρτυρι τῶν σημερινῶν κολοσσῶν — ἐστημέσως πεκόρ διάπλου μὲ ταχύτητα 13 μιλλίων, Ὁ «Ἐπισείων προβλέπεται νὰ ἀνακτήθῃ ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν.

Τὸ νέον σούπερ λάινερ, ἀπέτελε φιλόδοξον δηνειρον, ποὺ κατέστη ἥδη πραγματικότης, τοῦ ναυτηγού κ. Οὐγγλίας Φράνσις Γκίμπτς, τοῦ περιφόρου σχεδιαστοῦ τῶν «ελίμπερτυς» τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Πρόγυμτι, ἀπέτυχεν οὐτοῦ νὰ πλαυτίσῃ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν μὲ ἄναστροφον σταχυτάποταν καὶ μὲ ἀπιλητικὴν ἐμφάνισιν. Ή στιλπνή μαρτυρία τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους προσδίδει μείζονα ταχύτημα εἰς τὰς παλλεύκους ὑπερκατασκευάς, ἐνόπιο τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος λαμπτοκόπουν ὑπὸ τὸν ἥλιον αἱ 24 μεγάλαι σωσίδιοι λέμοι, τοῦ πλοίου. Αἱ δύο γιγαντιαῖαι καπνοδόχοι του, αἱ μεγαλύτεραι ἐξ ὅσων ποτὲ κατεσκευάσθησαν, δὲν εἰνε μὲν χρήσιμοι διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μηχανῶν,

ὑπερβολικὴ θέρμανσις τοῦ ὅδατος. Απὸ τὸν θαλαμίσκον του ἔξ αλλού ἔχει τὴν εὐχέρειαν κάθη ἐπιβάτης νὰ ἐπικοινωνήσῃ τηλεφωνικῶς μὲ οἰονδήποτε διαμέρισμα τοῦ πλοίου.

Ἐπειδὴ τὸ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» ἐναυπηγήθη, μὲ τὴν προοπτικὴν μετατροπῆς του εἰς μεταγωγικὸν διὰ τὴν μεταφοράν στρατευμάτων ἐν περιπτώσει πολέμου, τὴν τελευταίαν λέξιν, δὸσον ἀφορᾶ τὴν ἐσωτερικὴν αὐτοῦ διάταξιν, εἶχεν ἡ ἡγεσία τοῦ ἀμερικανικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ. «Οποιος ἔχειάσθη νὰ γίνη ἐπιλογή μεταξὺ πολυτελείας καὶ ἀμύνης, προεκρίθη ἡ ἀμύνα. Ο σχεδιαστής τοῦ σκάφους κ. Γκίμπτς ἤθελε λ.χ. συνήθη παράθυρα εἰς τὰ διαμερίσματα καὶ τοὺς κοινοχρήστους χώρους τῶν ἀνωτέρων καταστρωμάτων τοῦ πλοίου, τὸ Ναυτικόν, ὅμως, ἀπέρριψε τὴν ὑπόδειξην, ἵνα μη ἔχασθενίσῃ ἡ ἀφάλεια τοῦ σκάφους, ἔναντι τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Ή αἴθουσα τοῦ ἐστιατορίου, ἀφ' ἔτερου, φαίνεται κατατημητήν, διότι τὸ Ναυτικὸν ἀπίτης τὴν ἐγκατάστασιν ἐνισχυτικῶν ἐπιστολῶν. Τὸ Ναυτικόν, ἐπίστης, ἔξωθεν εἰς κάθε εὔρεσιν καταστρωμάτων προεκρίθησεν τὰ μέταλλα, εἰς τρόπον ὥστε κατὰ γενικήν σκιαγραφίαν τὸ ἀμερικανικὸν Πολεμικό Ναυτικόν ἐλαθεν, ὅτι ἀκριβῶς ἔζητησεν: «Ενα, δηλαδή, ταχύτατον σκάφος, δυνάμενον εὐκόλως νὰ μετατραπῇ εἰς μεταγωγικὸν τοῦ στόλου, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 14.000 ἀνδρῶν μὲ πλήρη τὴν ἐξάρτωσιν των.

Ίδου τώρα καὶ δῆσα ἐκ τῶν κυρίωτέρων χαρακτηριστικῶν τοῦ νέου «σούπερ-λάινερ» ἀνεκοινώθησαν: Μή κος 990 ποδῶν, ἥτοι 41 πόδας ἐπὶ ὕπαττον ἔναντι τοῦ «Κούνη Μαίρη». Πλάτος καὶ 27 π. ἐπὶ ἔλαττον, ἔναντι τοῦ «Κούνη Μαίρη». Κόστος: 101 ποδῶν, ἥτοι 17 π. ἐπὶ ἔλαττον τῶν δύο «Κούνης», δυνάμενον ὅμως νὰ διέλθῃ ἐκ τῆς διώρυγος τοῦ Παναγίας, τῆς ὅποιας οἱ ὑδάτορες κάτιονται ἐκουσία πλάτος 110 ποδῶν. Χωρητικό τοῦ: 53.330 τόνον, γκρός. Ταχύτης: 34 μιλλίων. Δύναμις μηχανών: 165.000 πόπων. Κόστος: 70 ἑκατομ., δολαρίων, ἔξ οντων 42 ἑκατομ. δεύτερων τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον καὶ 28 ἑκατομ. τὴν πλοιοκτήτιαν ἑταίρισαν «Γιουνάιτες Λάινες». Ασφάλτησις: 31 ἑκατομ., δολαρίων. Δυναμική κόστης: Θέσεις διὰ 3200 ἐπιβάτας καὶ διὰ πλήρωμα 1000 προσώπων. Ως μεταγωγικὸν θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 14.000 ἀνδρῶν.

Αἱ τελευταίαι πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι τὸ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» κατέπλουσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὴν 23ην Ιουνίου. Ο εἰσπλους τοῦ ὑπῆρχε πανηγυρικός. Τὸ συνώδευον δεκάδες ὅλαι σημαστολόγων ρυμουλκών σκαφών τῆς Πυροσβεστικῆς Υπηρεσίας καὶ ἀκτοφυλακίδων, ἐνώ ὅλα τὰ πλοῖα τὸ ἔχαιρετων διὰ τῶν σειρήνων των και κλιλιάδες λαού παρηκολούθουν τοὺς ἐλιγμούς του πρὸς πλεύσιν.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γαλλία

Τὸ νέον λάϊνερ «Φλάγδρα»

Έξετέλεσε πρό ήμερών την δευτέραν σειράν των προκαταρκτικών δικιώμά του είς το άνωικτόν πέλαγος το νεότευκτον γαλλικὸν υπερωκεάνιον «Φλάνδρα», ένω μια τρίτη δοκιμή θα προηγθεί πρό της τελίκης τοισανής, ηής θέλει διεισαχθῆ μεταξύ Ιης και 4ης Ιουλίου. Τό Φλάνδρας θα παρασθήθῃ ακολούθως είς τὴν πλοϊοκτήτριαν ἐταίριαν καὶ τὴν 23ην Ιουλίου θὰ ἀποπλεύσῃ ἀπό τὸν λιμένα τῆς Χάβρης διὰ τὸ παρθενικό το ταξίδιον πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην. Τὸ ἐλύγω λάινερ εἰνὲ χωρητικότητο 20.500 κιονίων, γκρος καὶ διαθέτει διαιμερίσματα δι' 696 ἑπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας, θέσεων. «Ετερόν ἀδέλφον υπερωκεάνιον, τὸ «Ἀντίλλας» πρόκειται καὶ συμπληρωθῆ ἔτδος τριμήνου καὶ θα εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπερσιλανή τῆς Ιδίας γραμμῆς περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦς Σεπτεμβρίου.

Η διώρυξ Βισκαϊκοῦ—Μεσογείου

‘Η γαλλική Βουλή πρόκειται κατ’ αυτάς νά συζητήσῃ ένδιαιφέρουσαν πρότασιν, διά τῆς ὅποιας ἐπαναφέρεται ἐπὶ τάπτηος τὸ γνωστὸν ἀπὸ μακροῦ χρόνου σχέδιον διανοίξεων μιᾶς διώρυγος, ἡτις θὰ ἔνων τὸ Θύσαικον Κόλπον μὲ τὴν Μεσόγειον Θάλασσαν. Ή ὑπὸ μελέτην διώρυγος θὰ ἔη μῆκος 300 μιλίων, οὐδὲ μειών δὲ κατὰ τρεῖς ἡμέρας τὰ ταξίδια τῶν πλοίων ἀπὸ Βορ. Θαλάσσης πρὸς τὴν Μεσόγειον, εἰς τὸ μήπου τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῆς διαδρομῆς Λοδίνου — Μασσαλίας καὶ κατὰ τὸ ΙΧ τὴν διαδρομὴν Σαουθάμπτον — Πόρτ Σαϊδ. Τὸ σχέδιον εἶναι βεβαῖα παλαιόν, ἢ ἐφαρμογή του δῆμως προσέκρουεν ἐκάστοτε εἰς δύο σημαντικά ἐμπόδια, τὴν ἐξεύρεσιν δηλῳδῷ τὴν ἀπατουμένων σεδάνων κεφαλίαν καὶ τὴν ὑπερικηπτὸν τεχνικῶν τιῶν δυσχερεῶν, ἀνάφερουμένων εἰς τὴν τομὴν διανομάλου τημάτου ἔδαφους μὲ υψηλετρον 600 ποδῶν.

"Η νέα πρότασης οφείλεται την εις τὸν Βουλευτὴν Κόστο Φλορέ. Ὑπολογίζεται σύντος τὴν σχετική διαπάνων εἰς 400 ἑκατομμύρια λιρῶν, ἔξοδοι τὰ έντὸς 90 ἑταῖς καὶ ὑποστηρίζει, διτὶ αἱ σημειώσαι τεχνικαὶ πρόσδοτοι. Ή εὐκόλως παρακάμπτουν τὰ ἐμπόδια ἐκ τῆς ἀνωμαλίας του ἔδάφους. Ἡ διώρυξ ἀρχομένη ἀπό τὰς ἐγκόλας τοῦ ποταμοῦ Γαρούν, παρὰ τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον, βὰ προχωρεῖ μέσω τῶν ποταμών Ζιρόνδ καὶ Ὡδ, διάδε τὴν κατασκευὴν ἐνὸς συστήματος ἐνωτικῶν διώρυγών θα καταλήγη παρὰ τὴν Ναρβόν, ἐπὶ τῆς Μεσογείου, 200 περίποι μιλία δυτικῶν τῆς Μασσαλίας. Προβλέπεται πάλτος τῆς διώρυγος 150 μισθῶν καὶ βάθος 45 ποδῶν, ὅπεις αὕτη νά είνει προστίτη εἰς μεγάλο καὶ ἐμφόρτα ποντοπόρα πλοΐα. Πέραν τῶν γενικωτέρων ὠφελημάτων τῆς ναυτιλίας, ή νέα διώρυξ εἶναι ἀπόδι τεχνητική δια την κίνησιν τῶν λιμενών τοῦ Βορδού καὶ τῆς Μασσαλίας, καθὼς καὶ Ικανῆς περιοχῆς τῆς γαλλικῆς ἐνδοχώρας, μέσω τῆς δόπιας θα διέρχεται.

Γερμανία

Αιώνας της Απόκτησις «Δάσκιες»

Εις τελευταίαν δημοσίαν ήδη λίγαν του ό πουργόδη τών Μεταφορών τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἔτοντες τὴν σπουδαιότητα, πού ἐνέχει διά την χώραν ἡ ἀνάπτυξις τοῦ γερμανικού ἐμπορικού στόλου διά την ναυτηγήσεως «λάινερες». Δὲν ὑπάρχει — εἶπε — περισσότερον τοῦ κερδοφόρου μέσον διὰ τὴν πρόσπλατην ἔνουσ συναλλάγματος, ὅσον τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν. Δυστυχώς, οἱ παλαιοὶ συμμαχικοὶ περιορισμοὶ παρημπόδισαν τὴν ἐφαρμογούν ἐνὸς ναυπηγικού προγράμματος πρὸς καλύψιν τῶν ύφιστα μένων Ἐθνικῶν ἀναγκῶν, ὃν καὶ κατὸ τὰ τελευταῖα 3½ ἑταῖς ὁ γερμανικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀπὸ τὴν χωρητικότητα τῶν 120.000 τόνων, ἐπέτυχεν ἥδη νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 2780 πλοῖα, συνοικισμὸς χωρητικότητος 1.435.000 τον. γκρός. Υπάρχει, θεβαίων, μεγάλη ἀπόστασις ἀπὸ τοῦ αὐτοκληματικῆς ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις, διὰ νὰ καλύψῃ αὐτὴ τὴν προπολεμικὴν δύναμιν τῶν 4.300.000 τόν., γκρός. Σήμερον, πάντως, — κατέληξεν ὁ Γερμανὸς ὑπουργός — υφίσταται μεγάλη ἀνάγκη διὰ «λάινερες» πρὸς ἔξυπηρτησιν τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, ἰδίᾳ δὲ τῶν μεταφορῶν πρὸς τὴν Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικὴν. Δεον, ὅθεν, ἐντὸς τῶν δύο προσεχῶν ἑτῶν νὰ υπάρχουν διαθέσιμα «λάινερες» πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, συνοικισμὸς χωρητικότητος 200.000 τόν. γκρός, πρὸς τὴν κατεύθυνσιν δὲ ταύτην πρέπει νὰ στραφῇ ἡ προσπάθεια τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν κυβερνητικὴν βοήθειαν.

Και ἀγγλικαὶ παραγγελίαι

Τὸ χαμηλότερον κόστος καὶ ὁ ταχύτερος χρόνος παραδόσεως, ὑπῆρχαν οἱ δύο κύριοι παράγοντες τῆς τοπισθετήσεως βρετανικῶν τινῶν παραγγελών εἰς τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα. Μέχρι τοῦδε η γερμανικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἶχε λάβει πλήρωράν ξένων παραγγελίων, ἔξαρτεσι βρετανικῶν τοιούτων. Ἡ ἔξασφαλισθείσα ηδη παραγγελία προέρχεται ἀπὸ την ἐταιρίαν Μάκ "Αντριους καὶ ἀνάσφερται εἰς τὴν κατασκευὴν δύο

Αανία

Ναυτιλία και έθνικόν εισόδημα

"Η σπουδαιότης τού δανικού πλοίου, ως πηγής είσοδος ξένου συναλλάγματος είς τὴν χώραν, ιδίᾳ δὲ πολυτίμων διὰ τὴν δανικήν οίκονομίαν δολλαρίων, έτοιοντί ιδιαιτέρως εἰς τὸν ἀπολογισμὸν τῆς «Ενώσεως» τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῷ πεπραγμένον τοῦ 1951. Αφοῦ ἀναφέρονται εἰς τὴν σχετικὴν ἔκθεσιν τὰ ἐπίπεδα, γύρω ἀπὸ τὰ ὅποια ἐκίνηθη ἡ ναυαγορία κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ ὁ ρόλος τοῦ διόπτρα πεπάιδαι αἱ ζωραὶ πρὸς τὴν Εὐρώπην μεταφοραὶ ἀμερικανικῶν γαιαθράκων, σημειούται, ὅτι ἐπιπροσθέτως ἔξεδηλῳ καὶ πληθύρων φορτίων διὰ τὰ «λάινερς», ὅτι ἡ ναυαγορά διὰ τὰ τάκερος ὑπῆρξε σταθερά καὶ διτε, γενικοὶ κριώνεντον τοῦ 1951. ὑπῆρξεν ἱκανά «εκαλὸν ἔτος» διὰ καυτήλιαν,

"Η δανική ναυτιλία — τονίζεται περαιτέρω έντη έκθεσεί — απαντώσα εις τὴν κυβερνητικὴν ἐκκλησίαν διὰ μίαν μείζονα ἐπαύξησιν τῶν ἔσχαγων, «καθώρισε ναυπηγικὸν πρόγραμμα προδέλποντα δαπάνην 1000 ἑκατομμυρίων δανικῶν κοραών», ήτις καὶ θά καλυφθῇ ἐξ ὀλοκλήρου ἀπό τὰ διαθέσιμα κεφάλαια τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων. Τὸ ὑπὸ ἐφαρμογὴν πρόγραμμα περιλαμβάνει τὴν γαυπῆγην 81 σκαφῶν, πυνθαλίκης χωρητικότητος 443.000 τόν. γιρός, θά ὀλοκληρωθῇ δὲ ἐντὸς τριῶν η περισσότερων ἑταῖρων, ὅπոτε ὁ δανικὸς ἐμπορικὸς στόλος θα είνει ποιοτικῶς ἀνώτερος τοῦ σημερινοῦ καὶ θά ἀποτελή — ἀκόμη καὶ ὑπὸ χαλαράν ναυλαγορῶν — σηματικὴν πηγὴν διὰ τὸ Ἑλληνικὸν εἰσδόμην.

Έκ τού άνωτέρω προγράμματος, 54 σκάφη, χωρητικότητος 301.000 τόν. γκρός, θα «κατεκαυσούν» είς τά δανικά ναυπηγεία, έκ τούτων δέ τά 40% αντίπροσωπεύουν τά δεξαμενόπλοια. Καταλήγουσα ή έκθεσις άναφερε, διτί τά άκομάριστα κέρδη τών κυριωτέρων δανικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων έφθασσαν κατά το 1951 είς το ποσό τών 1127 έκατον μητρίων κορωνών.

Ἡν. Πολιτεῖαι

Αἱ περιπλοκαὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων

'Ανωμαλίαι σημειούνται καὶ εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιχορηγήσεως τοῦ συνπερ-λάσινερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι». Τὸ σκάφος ἐστοίχισεν 70 ἔκατομμαρίου δολλαρίων. Η ἑταῖρία θέλει νὰ καταβάλῃ μόνιν 28 ἔκατου δολλαρίων. Ή έλεγκτής τῶν δημοσίων οἰκουμενικῶν ζητεῖ περισσότερα, ἐνώ η ἑταῖρις ὑπολογίζει, ὅτι τὸ υπερωκεανιόν θὰ ἐστοίχιζεν 25 ἔκατου δολ., ἐάν εναυπηγείτο εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ 43 ἔκατου δολλαρίων, αὐτὸν εναυπηγείτο εἰς τὴν Ἀμερικήν διὰ μόνου σκοποὺς ἐμπορικούς. Τὸ σκάφος ὃδμας κατεκευασθή με πρόδηλουν νόο μετατρέπεται εἰς μεταγωγικὸν ἐν περιπτώσει πολέμου, μὲ ταχύτητα πολὺ ἀνωτέρων τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὴν ἡμιπολικήν του ἐκμετάλλευσης καὶ μὲ τεχνικὰς ἐφαρμογάς ασχέτους πρὸς τὴν ἀποστολήν του ἐν εἰρηνικῇ περιοδῷ.

Η ἑταῖρια ισχυρίζεται, ὅτι ἄν κληθῇ νὰ πληρώσῃ δέκα ἀκόμη ἔκατου δολλαρίων διὰ νὰ ἀγοράσῃ ἀπό τὸ Δημόσιον τὸ σκάφος, τότε ἡ ἐκιετάλλευσίς τοῦ ἀποβαίνει, παρὰ τὰς ἐπιχορηγήσεις, ἐπίκημιά καὶ θά προτιμήσῃ νὰ τὸ ἔγκαταστείφη.

«Ηδη ὁ Πρόεδρος Τρούμαν ἐπελήφθη τῆς ὑποθέσεως. Ἐξήτησεν ἀπὸ τὸν Γενικὸν Εἰσαγγελέα νὰ μελετήσῃ τὴν σύμβασιν μὲ τὴν ἑταῖριαν καὶ τὸν σχετικὸν νόμον. Ή ἑταῖρια, πρέπει, κατὰ τὸν κ. Τρούμαν, νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ πληρώσῃ περισσότερα. Ἐν ἀνάγκῃ θὰ ζητήσῃ τὴν φιώσιν εἰδικοῦ νόμου. Ή κατάστασις οὕτω περιπλέκεται μέχρι τοῦ σημείου, ὃντας τὸ υπερωκεανιόν νὰ ἀκτελέσῃ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἀκόμη καθορισθεῖ ποιὸς θά είνε ὁ ίδιοκτήτης του.

Η ασφαλίσις του νέου «σούπερ-λάγινερ»

Τό νέον άμερικανικόν σούπερ λάγινερ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» 53.000 τόν. γκρός, ησφαλίσθη κατά τού κινδύνου ολικής ἀπωλείας διά ποσὸν 31.000.000 δολαρίων, ἐπί τῶν ὀπών 17.250.000 δολαρία έκαλυψθησαν υπό την βρετανικής ασφαλιστικής ἀγοράς καὶ τὰ υπόλοιπα 13.750.000 δολ. υπὸ τῆς άμερικανικῆς τοισαῦτης. Ἐτονίζετο ἐπ' εὐκαρίστῳ. οἴτι κατά τὸ παρελθόν ἡ ἀγγλικὴ ἀγορά ἐκάλυψε σεβαστὸ ποσὰ διά τὴν ἀσφαλίσιν μεγάλων ἔξων ἐπιβατήγων ὑπερκαείνων. Οὕτω, τὸ 1935 ησφαλίσθη τὸ γαλλικὸν σούπερ-λάγινερ «Νόρμανδια» διά 2.500.000 λιρῶν, ἐνώ καὶ τὰ λάγινερ «Μπρέιν» καὶ «Εουρόπα», τοῦ «Βορειοευρωπανικοῦ Λάγου», ἔχον ασφαλισθῆ ὅπὸ τὴν ἀγγλικὴν ἀγορά, διά ποσὸν 2.500.000 λιρῶν ἐκστασον. «Ἐτι παλαιότερον, τὸ 1912, αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλίσει εἶχον καλύψει τοὺς κινδύνους «ολικῆς ἀπωλείας» τῶν βρετανικῶν ὑπερκαείνων «Ολυμπικὸς» καὶ «Τίτανικός» με ποσὸν 1.500.000 λιρῶν δῇ ἐκστασον σκάφους.

'Ιταλία

Ἡ δύναμις τῆς γενιτιλίας

Ο Ιταλικός έμπορικός στόλος άριθμει σήμερον δύναμιν δύναμιν 981 σκαφών, συνολικής χωρητικότητας 2.900.000 τόν. γκρός, έχοντι 365.000 τόν. κατά τὴν ἐπαύριον τῆς λήξεως τοῦ πολέμου. Τὰ φορτηγά ἀντιπροσωπεύονται μὲ χωρητικότητα 1.800.000 τόν. γκρός, τὰ δεξιαινέοντοισι μὲ 572.000 τόν. γκρός, τὰ ἐπιβατηγά μὲ 470.000 τόν. τὰ ἀλιευτικά μὲ 10.000 τόν. καὶ αἱ λοιπαὶ κατηγορίαι πλοίων μὲ 34.000 τόν. γκρός. Τα νεοναυπήγα σκάφα ἀνέρχονται εἰς 239, μὲ συνολικήν χωρητικότητα 315.639 τόν. γκρός ἐναὶ τὰ ὑπόλοιπα τὰ καὶ ἀποτελούντα τὸν μεγα-

PORT SUDAN MARITIME AND FORWARDING AGENCY

Cables: "MARITIME..."

Address: P.O. Box 306

λιτέρων δύκον της Ιταλικής ναυτιλίας, είνε «ελίμπερτους» και έτερων παντούν τύπων μεταχειρισμένα σκάφη, απόντα ήγοράσθησαν μεταπολεμικών.

Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης

Η έμπορική κίνησις του λιμένος της Τεργέστης έμφανείται σταθεράν αύξησην. Συμφωνών πρό τάς δημοσιεύσας πρό ήμερων στατιστικάς, άνηλθεν αύτη είς 3.723.518 μετρικούς τόνους κατά τὸ 1951 καὶ ήτο μεγαλύτερα, τόσον έναντι τοῦ 1913 (τελευταίου έτους πρό τοῦ παγκοσμίου πολέμου), δύον έναντι καὶ τοῦ 1938 (τελευταίου έτους πρό τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου). Πράγματι ή έμπορική κίνησις της Τεργέστης είχε φθάσει τὸ 1913 είς 3.449.729 μέτρ. τόνους καὶ τὸ 1948 είς 3.380.866 μετρικούς τόνους.

Μεγ. Βρεταννία

Νέα καναδικά «λάϊνερς»

Προερχόμενος ἐκ Καναδᾶς ἔφθασε πρό ήμερων εἰς Λίβερπουλ ὁ γενικὸς διευθυντής της «Καναδίαν Πατσίρικ» ἐπίφορτομένος μὲ τὴν ἀποστολὴν νὰ διαπραγματεύῃ μὲ τὰ κυριώτερα βρετανικὰ ναυπηγεῖα, τὴν κατασκευὴν μάς σειράς νέων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν, προωρισμένων ν' ἀντικαταστήσουν τὰ παρηλίκα σκάφη τῆς ἐν λόγῳ ἔταιρίας. Τὸ ὑπό ἔφαρμογὴν πρόγραμμα ἀναφέρεται εἰς τέσσαρα ἔως ἔξι σκάφη, ἔκαστον τῶν ὅποιον θὰ ἔχῃ χωριτικότητα γύρω τῶν 2000 τόν. γκρός, περιττάση ταχύτητα 20 ἔως 21 μιλίων καὶ θὰ διαθέτῃ διαιρέσιματα διὰ 1050 ἐπιβάτας εἰς δύνα κατηγορίας θέσεων, ἥτοι 250 α' θέσεως καὶ 800 «τούριστ-κλάσ». Τὰ νέα λάϊνερς θὰ ἔχουν μοντέρνας γραμμάς εἰς τὴν ὅλην ἀστύν τέλερικήν ἐμφάσιν, τὸ πληροῦν δλας τὰ συγχρόνους ἀνέσεις, διὰ δὲ τὴν πρώσιν τῶν θὰ ἔφοδισθον μὲ ἀτμοστροβίλους. Ἐξ αὐτῶν, τὰ δύο πρώτα θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ ὑπάρχοντα ὑπερωκεανίας «Αὐτοκράτειρας τοῦ Καναδᾶς καὶ «Αὐτοκράτειρα τῆς Γαλλίας», ἀπόντα εἰς ήδη ήλικιας 24 ἔτῶν.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ μηνὸς Μαΐου

«Ο παρὸ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου (καὶ μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ ἔτος 1948) καταρτιζόμενος ναυλοτιμάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας διὰ τὰς εἰς λίρας κλειστήσας ναυλώσεις, ἔφθασε κατὰ Μάιον τρ. ἔτους εἰς τὰ 110.9%, μὲ αὔξησιν 1.5%, ἔναντι τοῦ Ἀπρίλιου ἐ. ἐ., δὲ ἐσημειούτο μὲ 109.4%. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ «Οκτωβρίου π. ἐ. ἐνεφανίσθη μιὰ ἀνακοπὴ εἰς τὴν τάσιν πρὸς συνεχῆ ἐκπτωσιν. Πράγματι ἀπὸ τοῦ «Οκτωβρίου π. ἐ. ἐ. μέχρι τοῦ Ἀπρίλιου ἐ. ἐ. δὲ μέσος δροῦ τοῦ ναυλοτιμάριθμου εἶχεν ὑποχωρήσει κατὰ 81 ἐν δλω μονάδας.

Εἰς τὸν κατώτερον πίνακα δείκνυται ἡ μηνιαία πορεία τοῦ ναυλοτιμάριθμου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὴν προηγουμένην τριετίαν:

	1949	1950	1951	1952
Ιανουάριος	87.1	72.8	151.9	163.9
Φεβρουάριος	100.5	75.5	164.7	157.3
Μάρτιος	95.0	75.8	180.6	137.7
Απρίλιος	94.6	74.4	176.8	109.4
Μάιος	99.7	71.4	203.8	110.9
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	—

Ταχύτερα φορτηγά γραμμῆς

Ουμάλων, ἐπ' εὐκαιρία τῆς καθελκύσεως τοῦ δημόκινου φορτηγοῦ λάινερ «Siddons», δὲ γενικὸς διευθυντής τῆς «Holt Line» ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ Βοηθητὴ τοὺς ἔφοδητας διὰ τὴν νευπήγησιν φορτηγῶν γραμμῆς ἔχοντας μεγαλύτερους τῶν 15 μιλλίων. Τὸ «Siddons» — εἴπε — μὲ ταχύτητα 15 μόνον μιλλίων, προσρίζεται νὰ ἔργασθη εἰς τακτικὴν μεταφορίκην γραμμῆν, εἰς τὴν δόποιαν ἀπασχολοῦνται καὶ ιαπωνικὰ φορτηγά λάϊνερς ἀναπτύσσοντα ταχύτητα 21 μιλλίων. Χρειάζεται νὰ παρασχεθοῦν ἀπὸ τὴν κυβερνητικὸν εὐκολία, ὡς λ.χ. φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ, πριμοδότηση διὰ τὰς ἀνατέρας τῶν 15 μιλλίων ταχύτητας κλπ., ἵνα εὐκολώτερον ἀντιμετωπισθῇ ἡ ἐπιζήμιος διὰ τὰ βρετανικὰ ναυτιλιακὰ συφέροντα δραστηριότης ὀδισμῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν. Κύκλοι τινὲς — συνέχισεν δὲ διαλίπτης — προβάλλουν τὴν ἀντίρρησιν, εἰς τὶ τάχη θὰ ὀφελησθῇ ἡ ταχύτητα τῶν 18, τῶν 19 η τὸν 20 μιλλίων, διὸν τὰ πλοῖα θὰ εἰνε ὑποχρεωμένα νὰ παρασέμουν ἐπὶ πολλὰς ήμέρας εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας πρὸς ἐκφόρωσιν. Πράγματι — κατέληπτης — ἀποτελεῖ τοῦτο τὸ σκοτεινὸν πλευρῶν τοῦ θέματος, χωρὶς δύμως καὶ νὰ ἔμφανίζῃ πειστικὴν δικαιολογίαν, ὅτι δὲν πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ, οπωδόποτε, ἡ κατασκευὴ ταχύτερων φορτηγῶν γραμμῆς.

Νέος ἄγωγὸς πετρελαίων

Πρόκειται συντόμως νὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ ἐνὸς νέου πετρελαιαγωγοῦ προοριζόμενου νὰ συνδέσῃ τὰς πετρελαιοποιίας τοῦ Ζουμπάρ, εὐρισκούμενας εἰς τὸ Νότιον Ἰράκ, μὲ τὸν λιμένα Φάρο, δισταὶ κείται πλησίον τῆς Βασσάρας. Ο νέος ἄγωγὸς ἀπὸ διαλύσσοντας σταλῆνας διαμε-

τρου 24 ίντσων, θὰ ἐκτείνεται ἐπὶ μῆκος 80 μιλλίων καὶ θὰ ἀπαιτήσῃ ποσότητα χάλυβος 17.000 τόννων, μὲ ὅλικὸν κόστος κατασκευῆς προβλέπομενον νὰ ὑπερβῇ τὰς 900.000 λιρῶν. Η ἐργασία τῆς ἐγκαταστάσεως του θὰ ἔχῃ διλοκτηρώθη μέχρι τοῦ προσεχοῦ Μαρτίου, εἰς τρόπον ὥστε νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ τὸν Μάιον τοῦ 1953.

Η παραγγελία τῶν χαλυβδίνων σωλήνων ἔδοθη ἡδη ἀπὸ τὴν ἔταιριαν Μπάσρα — παραφανάδα τῆς ἔταιρίας πετρελαίων τοῦ Ἰράκ — εἰς ἀγγλικὴν ἔταιριαν χάλυβος, καὶ σιδήρου. Πρόκειται περὶ τῆς μεγαλύτερας παραγγελίας χαλυβδίνου ἀγωγοῦ, ἐξ ὃσων μέχρι τοῦτο ἐποποθετήθησαν εἰς Ἀγγλίαν διδούμενον ὅπερ προγούμεναι παραγγελίας ἀγωγῶν μεγάλης διαδιέρησης εἰχόν διδούμενον διαδοθῆσθαι εἰς τὴν Αμερικήν. Διὰ τοῦ ὑπάρχοντος ἀποτέλεσμαν τὸν 12 ίντσων διοχετεύονται σήμερον εἰς Φάρο 2.000.000 τόν. πετρελαίου ἀπό την επιστροφή τῆς Αμερικής.

Διὰ μᾶς προσφάτως συμφωνίας μεταξὺ τῆς διάδοσης τῶν ἔταιρων πετρελαίων τοῦ Ἰράκ καὶ τῆς Ἰρακινῆς κυβερνήσεως, ἀνέλαβε, πράγματι, ἡ ἔταιρια Μπάσρα νὰ ἀναβιδάσῃ μέχρι τοῦ 1955 τὴν παραγωγὴν καὶ τὴν πρόσθιαν διοχετεύεται ἐπὶ μῆκος 8.000.000 τόν. ἐπτσίως. Εγ για τῷ μεταξὺ πρὸς διεκόπησην τῶν φορτηγών τὸν 12 ίντσων διοχετεύονται σήμερον εἰς Φάρο 2.000.000 τόν. πετρελαίου ἀπό την επιστροφή τῆς Αμερικής.

Ἐξ ἄλλου, τὸν παρελθόντα «Ἀπρίλιον» συνεπληρώθη ὁ νέος πετρελαιαγωγὸς ἀπὸ Κιρκούκ, τοῦ Βορείου Ἰράκ, μέχρι τοῦ λιμένος Μπάνια. Ο ἄγωγὸς οὗτος ἔχει διάμετρον 30 ίντσων καὶ ἐκτείνεται ἐπὶ μῆκος 556 μιλλίων. Οταν διλοκτηρώθη ἡ λειτουργία του, θὰ διοχετεύονται μέσω αὐτοῦ καὶ μέσω τῶν ὑπαρχόντων δύο ἐτερών ἀγωγῶν τῶν 12 καὶ τῶν 16 ίντσων, οἵτινες τερματίζονται εἰς Τρίπολιν τοῦ Λιβάνου, περὶ τὰ 22 ἑκατομμύρια τῶν πετρελαίου ἐπτσίως. Οταν δὲ καὶ ὁ νέος ἀγωγὸς Ζουμπάρ — Φάρο τοῦ θερινού πετρελαίου κατ' ἔτος 30 ἑκατομμυρίων τόνων πετρελαίου τὸν διοχετεύεται κατ' ἔτος ἀπὸ τὴν ἐνδοχώραν τοῦ Ἰράκ πρὸς τὰ τρία θαλασσικά κέντρα φορτώσεων, τοῦ Φάρο, τῆς Μπάνιας καὶ τῆς Τριπολέως.

Ολλανδία

Τὸ υπερωκεάνιον «Μάσσανταμ»

Τὸ νέον ἐπιβατηγὸν υπερωκεάνιον «Maasdam» 15.000 τόν. γκρός, τῆς «Хόλλαντ-Αμέρικα Λάν», ὅπερ προορίζεται — διπάς καὶ τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ «Ryndam» — νὰ προσφέρῃ εἰς τοὺς ἐπιβάτας τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ ἔναντον καὶ εὐχάριστον ταξίδιον, μὲ εὐθηνή τιμὴν εἰσιτηρίου, πρόκειται νὰ συμπληρωθῇ καὶ παραδοθῇ ἐξ ἐνδιάλεκτων προστικής — σχέδιον, πρόκειται νὰ συμπληρωθῇ τὰς ναυπηγήσεων τοῦ χρόνου μόνιμης διαπάνης ληφθησμένης ἀπὸ τὰ κονδύλια τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας. Κατὰ τὸ παρελθόντα ἔτος η τουρκικὴ σιτοπαραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 10.6 ἑκατομμύρια τόνων, ἐξ αὐτῆς δὲ καὶ ἔχειχθωσαν μέχρι τοῦδε, συμφώνως πρὸς δημιουρείσας στατιστικάς, 500.000 τόνων. Διὰ τὸ 1953 οἱ Τούρκοι προβλέπουν ἔχαγωγὴν 1.200.000 τόν. σίτου, συνολικής ἀξίας — μὲ τὰς σημειώνας τιμᾶς — 3360 ἑκατομμύρια τουρκικῶν λιρῶν.

Άγοραπλατησίαι σκαφῶν

Οι ἀρμόδιοι κύκλοι τῆς Ἀγκύρας πιστεύουν, ὅτι η Τουρκία θὰ ἀποθῇ ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἔτών ἔσαγωγική χώρα διὰ μεγάλας σχετικῶν ποσότητας γεννημάτων. Συμφώνως, πρὸς καταρτισθενή ἡδη, — βάσει τῆς ἀνάτερα προστικῆς — σχέδιον, πρόκειται νὰ ἐγκαταστθοῦν εἰς την επικαιρία περιοχής τῆς χώρας 500 σιταποθῆκαι, τῆς σχετικῆς διαπάνης ληφθησμένης ἀπὸ τὰ κονδύλια τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας. Κατὰ τὸ παρελθόντα ἔτος η τουρκικὴ σιτοπαραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 10.6 ἑκατομμύρια τόνων, ἐξ αὐτῆς δὲ καὶ ἔχειχθωσαν μέχρι τοῦδε, συμφώνως πρὸς δημιουρείσας στατιστικάς, 500.000 τόνων. Διὰ τὸ 1953 οἱ Τούρκοι προβλέπουν ἔχαγωγὴν 1.200.000 τόν. σίτου, συνολικής τιμῆς 300.500 λιρῶν. Τουρκίας.

Ἐξ αὐτῶν τὰ δύο μεγαλύτερα ἔσαν τὸ «Σααντέτ» (ex «Ρούμελη», ex «Θήρα», ex «Ερυσσος», ex «Κεφαλληνία») 819 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1884 καὶ τὸ «Κεμάλη» (ex «Σμύρνη», ex «Ούρανα») 710 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1878.

ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΙ

ΔΙΑ

ΤΑ ΕΜΒΑΣΜΑΤΑ ΣΑΣ
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΟΙΚΕΙΟΥΣ ΣΑΣ
ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΗΝ ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΚΡΙΒΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΜΑΣ.

BANK OF ATHENS TRUST COMPANY

205 WEST 33RD STREET

NEW YORK I, N.Y.

Teleph: PENNSYLVANIA 6-350

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

Προμηθευταὶ Υλικῶν καὶ Τροφίμων
Ἐλληνικῶν, Ἀγγλικῶν, Αμερικανικῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σκανδιναϊκῶν πλοίων.

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ
ΓΡΑΦΕΙΑ: Ταχ. 78, Rue Tanta, 1.
Ακίντον SLAVICK—Τηλέφ. 455 καὶ 8432.
ΑΠΟΘΗΚΗ: Ismail Street No 39. Τηλ. 2585

Τηλεναραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΪΚ)

RACHED STREET, NEGIEM Bld.

Ταχ. Κιδ. 48 Τηλέφ. 119. Οίκου: 201

Nautikai Eidiseis

Αι ναυπηγήσεις μας

Κατά πληροφορίας του αγγλικού ναυτικού Τύπου, ή έλληνικών συμφερόντων έταιρια «Marin's Έντερπράϊς» παρήγγειλεν εις τά ναυπηγεία Μπάρτραυ, τού Σάντερλαντ, ένα δεξαμενόπλοιον τών 16.000 τόνων d.w., έφοδιασθησμένον με υπχανάς Ντόξφορδ, δυνάμεως 6800 ίππων, αξόνος.

— Επίσης ύπό της παναμαϊκής έταιριας «Παράνα» παρηγγέλθη εις τά ναυπηγεία του Μπλάθμαρον δεξαμενόπλοιον 18.000 τόνων d.w., με υπχανάς δυνάμεως 7500 ίππων. Τὸ έν λόγω τάκερ θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 530 ποδῶν, μεγίστου πλάτους 72.9 ποδῶν καὶ ύψους 38.8 ποδῶν. «Υπὸ τῆς ίδιας έταιρίας ἔχει παραγγέλθη πρὸ ἔτους εἰς τά ναυπηγεία «Σόρτ Μπρόδερ», τού Σάντερλαντ καὶ ἔνα τράπη φορτηγόν τών 10.500 τόνων d.w.

— Εξ ἄλλου εἰς τὰ γαλλικά ναυπηγεῖα τού Λά Σιοτά παρηγγέλθη παρὰ τῆς έταιρίας «Ολύμπιας» Οίλ Λάινες (τού κ. Αρ. Ζινάτη) ἔνα σούπερ-τάκερ χωρητικότητος 31.440 τόνων d.w., έφοδιασθησμένον διὰ τὴν πρώσαν του με στροβίλους, δυνάμεως 13.750 ίππων. Τὸ παραγγελθεύ δεξαμενόπλοιον θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 628.3 ποδῶν, πλάτους 86.8 ποδῶν καὶ ύψους 45.6 ποδῶν.

Αι καθελκύσεις

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Σκώτων τού Γκρίνος καθελκύσθη τὴν 24ην Ιουνίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Νημερτόν» 17.500 τόν., δηζελοκίνητον Ντόξφορδ διὰ λογαριασμὸν «Ελλήνων έφοπλιστῶν».

— Έκ τῶν ναυπηγείων σὲρ Τζών Λαΐγκ, τού Σάντερλαντ, καθελκύσθη τὴν 12ην Ιουνίου τὸ νέον δεξαμενόπλοιον «Merchant Knight» 10.200 τόν., γκρός καὶ 15.300 τόνων d.w., ἀνάκον εἰς έταιρίαν έλληνικῶν συμφερόντων ἐδρεύουσαν ἐν Λονδίνῳ. Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος, ἀνάδοχος τοῦ δόποιον παρέστη τὴν κυρία Κ. Μονά, ἔχει έφοδιασθη διὰ τὴν πρώσαν του με υπχανάς τετραλίνδρους, τύπου Ντόξφορδ.

— «Αρ'» ἔτερου εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς—Αρμστρογκ» συνεπληρώθη τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Saxondale» 20.000 τόνων d.w., τὸ πρῶτον ἐκ μᾶς σειρᾶς, ναυπηγουμένων διὰ λογαριασμὸν τού κ. Σ. Νιάρχου. Τὸ σκάφος ἐκτελοῦν κατ' αὐτά τὰ δοκιμάς του, θὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν έταιρίαν καὶ θὰ τεθῇ ἐντὸς τού Ιουλίου ἐν ὑπηρεσίᾳ.

Μεταβολαὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π.

Δι' ἀποφάσεως τού κ. ὑπουργού τῶν Δημοσίων «Ἐργων, κοινοποιηθείσης τὴν 27ην Ιουνίου, ἐπέθη εἰς ἔξαμηνον διαθεσμότητα ὁ γενικὸς διευθυντὴ τού Ο.Λ.Π. κ. Εὔαγος, Μπουζάνης. Προσωρινὸς ἀντικαταστῆτης τοῦ αὐτοῦ ωρίσθη ὁ δ/ντῆς τῶν Τεχνικῶν Υπερειστὴ τού Ο.Λ.Π. κ. Ι. Ανδρόνικος. Ο. κ. Υπουργὸς κατελθὼν, τὴν ίδιαν ημέραν εἰς Πειραιά προπρίεντος συνεδρίασέων τοῦ διοικητικού συμβούλου τού Ο.Λ.Π., ἀνακοινώσας τὴν μεταβολὴν καὶ ὑποδείξας τὸν ἀμεσον τοποθετοῦσαν καταρτισμὸν ἐξ ἀντέρεων ὑπαλλήλων δύο ἐπιτροπῶν. Η μία θὰ μελετήσῃ τὴν τροποποίησην ὡρισμένων διατάξεων τοῦ ἀκρωτρόθεντος ὑπὸ τοῦ Συμβούλου «Επικρατείας Κανονισμοῦ διαφράσεως τῶν ὑπερεισῶν τού Ο.Λ.Π.», ή δὲ ἔτερα θὰ ὑποδείξῃ τὰς δυναμένας νὰ πραγματοποιηθῶν οἰκονομίας εἰς τὰς δαπάνας τού Ο.Λ.Π. Ἐν τῷ μεταξὺ ὁ κ. Ε. Μπουζάνης ὑπέβαλεν εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τού Ο.Λ.Π. τὴν πρατίπτον τον. Εἰς τὴν ὑπουργικὴν ἀπόφασιν ἀνέφερτο, ὡς δικαιολογητικὸν τῆς ἔξαμηνον διαθεσμότητος τού κ. Μπουζάνη, τὸ διὰ οὗτος κριθεὶσαν συνχρόνων προστριβῶν του με τὸ διοικητικὸν συμβούλιον, τοὺς ὑπαλλήλους καὶ τοὺς λιμενεργάτας, παρέβλαπτε ζωτικὰ συμφέροντα τού Ο.Λ.Π. καὶ τού λιμένος.

* * *

Δι' ἀποφάσεως τού ὑπουργικού συμβούλου διωρίσθη τακτικὸν μέλος τού διοικητικού συμβούλου τού Ο.Λ.Π., ὡς ἐκπρόσωπος τού «Ναυτικού Επιμελητηρίου τῆς Ελλάδος», δ. κ. Ανδρέας Συνδινός, ἀντί τού παραιτηθέντος κ. Παναγή Γιαννουλάτου.

Τὰ πωληθέντα σκάφη μας

— Η ἀπὸ μηνών ἀργούσα εἰς τὸ Αμπελάκι, ὑπὸ παναμαϊκήν σημασίαν κορέβετα «Χρυσή Χονδρούλη» 1075 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς δλαβανικὴν έταιρίαν ἀντὶ τιμῆς γύρων τῶν 75.000 δολαρίων καὶ με ἀμεσον παραδόσιν, ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται.

Οι Τούρκοι ζητοῦν πλοία

— Πληροφορούμεθα, διὰ τού Τούρκοι έφοπλισται εύρισκονται ἀπό τινων ἡμερών εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγοράν ἐνὸς ὡκεανοπόρου καὶ δύο μεσογειακῶν φορτηγῶν μας, παλαιάς ἡλικίας καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 6840 τόν. γκρός.

Τὰ πλοῖα τῆς έταιρίας «Οράοιν»

— Η διεύθυνσις τῆς έταιρίας «Οράοιν» μάς πληροφορεῖ, διὰ τὴν ἀναγελθεῖσαν ναυλώσας σκάφους της διὰ μεταφορὰν διαφόρων δημητριακῶν ἐκ Βορείου Κίνας εἰς Αμέρεραν—Αμεριγον, μὲ όψιδον Πολωνίαν κλπ. ἐλέγχεται, ὡς ἀνακριβῆς. Η έταιρια «Οράοιν» ἀργεῖται τούς κάθε συναλλαγὴν ἀφορῶσαν τὴν μεταφορὰν φορτών ἀπὸ δι' ἐρυθροκρατουμένους λιμένας.

SHIPPING & GENERAL AGENCY CO. LTD.

SHIPBROKERS, STEAMSHIP AGENTS & CHARTERERS

A.E. GENIKΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ναυλώσεις, Πρακτορεύσεις, Αγοραπωλησίαι πλοίων καὶ πάσης φύσεως
έμποροναυτικαὶ ἐργασίαι.

Αντιπρόσωποι ἐν Ελλάδι τῶν BRITISH PAINTS, LTD. προμηθευτῶν τῶν ἀρίστων χρωμάτων τῶν γνωστοτάτων Εργοστασίων τῆς Αγγλίας χρησιμοποιουμένων ἀπὸ τῆς τρόποδος μέχρι τῶν κοιτωνίσκων καὶ ιστῶν.

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

Γραφεῖα: Ἐν Πειραιεῖ Ακτὴ Μιαούλη 17—19 Μέγ. Τ.Α.Ν.Π.Υ. τηλ. 41-479

» » Αθηναῖς: Εύπολιδος 10, τηλ. 21.441, 81.680

«Εφοπλιστικοὶ γάμοι ἐν Παρισίοις

Τὴν 21ην Ιουνίου ἐτελέσθησαν εἰς Παρισίοις οἱ γάμοι τοῦ κ. Αντωνίου Ιω. Χανδρῆ μετὰ τῆς δεσποινίδος Ούρανίας Γ. Νικολάου.

Τὰ νεότευκτα ἐπιβατήγα μας

Τὴν 16ην Ιουνίου ἐπηργήθη διαγωνισμὸς διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ «Κολοκοτρώνης». Τελευταῖς πλειοδότις ἦτο ὁ «Θηραϊκή Ατμοπλοΐα» μὲ τὸ ποσὸν τοῦ 1.411.000 δολλαρίων, τὸ σκάφος δύων κατεκυρώθη τελικῶς υπὲρ τοῦ «Πέτρου Ποταμίου», δοτὶς ὑπέβαλεν ἀντιπροσφορῶν πρὸ τοῦ 1.845.000 δολλαρίων. Τὴν 19ην τοῦ ίδιου μηνὸς ἐπηργήθη διαγωνισμὸς διὰ τὸ «Καραϊσκάκης», διὰ τὸ διποίον προσέφερον ὁ «Θηραϊκή Ατμοπλοΐα» τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ 1.250.000 δολλαρίων καὶ ὁ κ. Αναστ. Ποταμίους 1.150.000 δολλαρίων. Εν τῷ μεταξὺ ἐντὸς τῶν πρώτων ημερών τοῦ Ιουλίου καταπλεῖ εἰς Πειραιά τὸ «Μισσούλης», ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ «Κανάρης».

Η ἐπισκεψὴ τοῦ φορτηγοῦ «Ωρεοί

Κατόπιν κυβερνητικῆς Βεβαίωσεως περὶ παροχῆς τελωνειακῶν καὶ συναλλαγματικῶν ημιευθύνεων, ἡ ἐπισκεψὴ τοῦ ἀνελκυσθέντος ναυαγίου τοῦ νορβηγικοῦ φορτηγοῦ «Brattlad» (μετονομασθέντος «Ωρεοί») θὰ ἐκτελεσθῇ κατὰ μέρα μέρος εἰς Πειραιά, ἥτοι ἡ σιδηρουργικὴ καὶ Ευλογεικὴ ἐργασία κλπ. Οταν τὸ σκάφος τότε θά εισιμασθῇ, τότε θὰ ρυμανικὴ εἰστασίας τοῦ Βρέμην, διπλώματος ὅπεραν ημέρην τῆς 29ης Αύγουστου.

Κυβερνήτης καὶ ναυλητής ἀντιμοποιοῦνται πρὸ συμμετοχῆς τοῦ πλήρους τοῦ ημέρας της 15ης Αύγουστου, ή δὲ ὑγειονικὴ ἐξτασίας τοῦ γεννήτου της 29ης Αύγουστου. Κυβερνήτης διενεργεῖται πρὸ συμμετοχῆς τοῦ πλήρους τοῦ ημέρας της 15ης Αύγουστου, ή δὲ ὑγειονικὴ αὐτῶν ἐξτασίας τοῦ γεννήτου της 29ης Αύγουστου.

Διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος ὅπεραν ημέρην τῆς 29ης Αύγουστου, διαπλανάται μηχανικὸς έπονος τοῦ φορτηγοῦ ημέρην τῆς 29ης Αύγουστου. Πρὸς ἀπόκτησην προσερινοῦ διπλώματος φοριστηραφοτοῦ β' τάξεως διὰ τὴν 20ην Νοεμβρίου. Οι ὑποφήπιοι δένονται ἡ ημέρα της 20ης Νοεμβρίου, διπλώματος πλήρους τοῦ φορτηγοῦ ημέρην τῆς 20ης Νοεμβρίου.

Τέλος, διὰ τὴν 29ην Νοεμβρίου προκειμένοι διπλώματος ημέρην τῆς 29ης Νοεμβρίου, διπλώματος πλήρους τοῦ φορτηγοῦ αὐτῶν ἡ ημέρα της 29ης Νοεμβρίου.

Τέλος, διὰ τὴν 29ην Νοεμβρίου προκειμένοι διπλώματος ημέρην τῆς 29ης Νοεμβρίου, διπλώματος πλήρους τοῦ φορτηγοῦ αὐτῶν ἡ ημέρα της 29ης Νοεμβρίου.

Ο φόρος ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Φυματικῶν Ε.Θ.

Τὸ ύπουργειον οἰκονομικῶν ἐπεργάσθησε πρὸ τοῦ ημέρας της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐνορθώθησον εἰς τὸ 'ντ' αριθ. 11530(6)5152 ἔγκυλον: Επιμελητηρίου Ναυτιλίας Ε.Θ. Εφόρου Φαρολογίας Πλοίων Πειραιῶς καὶ οἱ Τελωνειακοὶ Ἀρχαὶ τοῦ Κράτους απόδεινον ἀντὶ τοῦ 'Αδελφάτου ὡς μέλος καὶ εἰς νορμομήση, καθὼς καὶ ἔτερον καθ' ἓν τὸ Πανελλήνιο Ναυτικό Ουσιαστοῦ δύναται νὰ ὑποδέινεται νὰ προστεθούσησεν, ἐν τῷ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον συνεισπράττεται μετά τοῦ φόρου κύκλου ἐργασίας ἵνα τῶν ἀνοικτών πλατώνων τῶν ἐπιχειρήσεων μεταφορᾶς προσώπων διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐν τῷ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονομικῶν ἐποικοδομήσεων εἶναι διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου ημέρην της 29ης Νοεμβρίου.

«Ἐπί τοῦ προστεθούσησεν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ Αριθμ. 13, Ν. 1620(51), τὸ ὄποιον διπλώματος της 29ης Νοεμβρίου οἰκονο

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ.	Σιγάλας	02	2453	είς Πειραιά πλωτή σιταποθήκη
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΟΣ	Εύγενία I.	Χανδρή	18	2974	σημειχ. Βάσα 14 'Ιουν. διά Κύπρου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	Κ. Πετσάλη — I.	Κοτζιά	18	3800	είς Βομβάνη ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ)	έτ. Γ. Νικολάου		44	10448	άνεχ. Κέιπ Τάουν 18 'Ιουν. διά Λά Πλάταν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	υιοι Δ. Πανταλέοντος		11	4248	άνεχ. Τσάρλεστων 25 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. K. X. πατέρας		43	7176	διηλθε Λός 'Αντζέλες 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Γεώργιο. Χαλκιάς		24	3658	έφθ. Τσιταγκόκη 22 'Ιουν.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Άρ. Αναστασάτος		18	2858	έφθ. Μπαρραγκούιλλα 15 'Ιουν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης		43	7180	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 22 'Ιουν. δι' 'Αφρικήν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	υιοι Γ. Σιγάλα		08	2098	έπόδιστος Ντάρπταν 17 'Ιουν. (διά Μαυρίκιον)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	Πετσόπουλος κλπ.		22	988	είς ταξιδία 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΑΙΟΛΟΣ	Π. καὶ Μ. Λύρας		18	5686	άνεχ. Μίδελσεπτρο 25 'Ιουν. διά Μπόναν
ΑΚΤΗ	«άδ. Λιδανού» A. E.		43	7194	άνεχ. Γιαδάτα 24 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	A. Λούζης		43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 21 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	Λαιμούς καὶ Πατέρας		42	7177	άνεχ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουν. δι' 'Αμπου Τζενίμα, έφθ. 26
ΑΛΙΚΗ	Ιω. Μ. Γουλανδρής		22	2038	έφθ. Βομβάνη 20 'Ιουν. έφθ. 26
ΑΜΕΡΙΚΗ	Στρατής 'Ανδρεάδης		44	7207	έφθ. Χαροπαλή 25 'Ιουν. από 28 Μαΐου, έπισκευή
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Θεοφανώ» A. E.		43	7176	διηλθεν Ούζαν 27 'Ιουν. από Γουόρκικτων
ΑΝΔΡΙΟΣ	«άδ. Λιδανού» A. E.		43	7176	διηλθε Χονολουλού 1 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΑΝΙΑ	A. Λούζης		42	7176	διηλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΝΑ	Λαζαράδη Πουλούς		19	5173	έφθ. Λιδερπούλ 20 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	αδ. Γουλανδρή		21	4358	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 'Ιουν. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	N. Κουνδύλη		42	7191	άνεχ. Οράια 19 'Ιουν. διά Λονδίνον, έφθ. 27
ΑΞΙΟΣ	«Λιδανός» A. E.		43	7176	άνεχ. Σιμίζου 19 'Ιουν. διά Τσιγκάτο
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμούς καὶ Πατέρας		43	7176	άνεχ. Καράστα 19 'Ιουν. διά Τσιταγκόκ
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	K. Πετρούτσης		21	4786	έφθ. Ναγκόγια 15 'Ιουν.
ΑΡΓΩ	Έλληνικόν Δημοσίου		18	5532	άνεχ. Σουάν 20 'Ιουν. διά Κεμπέκ
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» A. E.		41	7460	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΜΑΘΙΑ	αδ. Γανναγά καὶ Σία		19	4683	άργει Ρόττερνταμ από 20 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Γρόπτης»		44	7240	έφθ. Ναγκόγια 15 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μπάικας		92	951	άνεχ. Σουάν 20 'Ιουν. διά Λονδίνον, έφθ. 27
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης		43	7176	άνεχ. Σιμίζου 19 'Ιουν. διά Τσιγκάτο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδανός		43	7176	άνεχ. Σιμίζου 19 'Ιουν. διά Τσιταγκόκ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Αντ. Παπαδάκης		43	7176	έφθ. Σουάν 20 'Ιουν. διά Τσιγκάτο
ΒΟΛΚΑΝ	M. Νομικός		43	7132	έφθ. Μόντρεαλ 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.		44	1923	έφθ. Αμέρεσαν 25 'Ιουν. διά Κεμπέκ
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου		22	3846	διηλθε Φλάσιγκ 19 'Ιουν. διά Νάρδικ — 'Αμερικήν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Υιοι Δ. Κυδωνιέως		18	4289	άνεχ. Σουάν 22 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γράτσου		44	7176	άνεχ. Λονδίνον 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτική» A. E.		13	4044	έφθ. Μπάρρου 23 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικου		21	5728	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Σαλέρνο
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης		43	7176	έφθ. Σέπταν 20 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	αδ. Ανδρεάδη		43	7176	έφθ. Λίδερπούλ 3 'Ιουν.
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή		14	2401	έφθ. Βαλτιμόρη 23 'Ιουν.
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος		18	1176	είς μεταφοράς εν 'Ελλάδι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμιονούλου		44	7176	άνεχ. Κωνσταντινούπολιν 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	αδ. Συνοδινού		24	2740	διηλθε Ντόρερ 21 'Ιουν. διά Ζογκουλδάκ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Ίω. Παρασήσος κλπ.		07	3016	άνεχ. Κολόμπα 7 'Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
ΔΕΣΠΩ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή		21	1679	άνεχ. Κολόπτο 19 'Ιουν. δι' Αδεν
ΔΗΜ. ΓΓΛΕΣΗΣ	υιοι Δ. Ιγγλέση		18	5275	άνεχ. Μίδδλεσεπτρο 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 21
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέως		26	4862	είς Σεπτέντιον 20 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	«Αιγαίον» A. E.		44	7207	έφθ. Σεπτέντιον 22 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΛΕΩΝ	Π. καὶ Β. Πανταλέων		43	7176	άνεχ. Τσάρλεστων 22 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν, έφθ. 24
ΔΙΡΦΥΣ	αδ. Πατέρα		43	7176	έφθ. Λίδερπούλ 24 'Ιουν.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή		20	1603	άργει Αμπελάκι από 21 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	αδ. Λιδανού		37	4839	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.		43	7244	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουν. διά Σαΐν Τόμας, έφθ. 26
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικος		27	4163	έφθ. Χάμπτον ρόδης 21 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυνώ» A. E.		44	7176	διηλθε Ντόρερ 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	αδ. Κουλουκουντή		38	5548	άνεχ. Νταβάσ 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος καὶ Σία		43	7176	διηλθε Γρίστοπαλ 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνου — Πρίντεπ		21	1549	άνεχ. Κάλιαρη 23 'Ιουν. διά Μαγιόρκαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	αδ. Μαζαράκη		22	3553	έφθ. Αγκουλής 25 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» A. E.		16	2081	έφθ. Πειραιάς 28 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός		43	7176	άνεχ. Σαΐγκον 15 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλιμαν.		44	7207	διηλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» A. E.		43	7176	έφθ. Πειραιάς 22 'Ιουν. καὶ Θεσσαλονίκην 28
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» A. E.		43	7176	διηλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» A. E.		43	7176	άνεχ. Αλεξανδρειαν 19 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεπς		19	1492	έφθ. Πειραιάς 24 'Ιουν.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΙΤΙΝΑΣ	Άδελφοι Σιτινιά		43	7244	«ΙΔΕ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ»
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. — Σταθάτος		44	7198	διηλθε Τρίνινταν 3 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδώ Σιγάλα		21	2369	έφθ. Πειραιάς 20 'Ιουν.
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοι Πέτρου Γουλανδρή		43	7244	διηλθε Σιγκαπούρη ρόδης 19 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή		43	7177	έφθ. Λός Αντζέλες 20 'Ιουν.
ΕΥΘΑΛΙΑ	«άδ. Γουλανδρή»		18	3553	έφθ. Καράστα 26 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης		43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν.
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάτσαρος		43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος		29	4230	έφθ. Καράτσι 4 'Ιουν. έπισκευή
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	αδ. Κουλουκουντή		38	5548	έφθ. Κωνστάντζαν 18 'Ιουν.
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός		44	1923	έφθ. Μομπάσσα 23 'Ιουν.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»		44	7198	άνεχ. Σαΐν Τόμας 25 'Ιουν. διά Σαΐν Κρουά
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» A. E.		44	7198	έφθ. Λίδερπούλ 13 'Ιουν.
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος		10	5237	άργει Πειραιά από 17 Μαΐου, έπισκευή
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	υιοι Σ. Πολέμη		42	2865	ανέχ. Ντίγκουαλ 22 'Ιουν. διά Σαδάνναν
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» A. E.		37	4815	ανέχ. Κεμπέκ 21 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ	I. Ιωαννίδης		11	941	είς Πειραιά, Μετωνυ. «ΩΚΕΑΝΙΣ»
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρεύς» A. E.		30	4123	είτε θέσιν 24 Β. καὶ 41 Δ., Ιουν. 20 διά Χάμπτον ρόδης
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη		19	845	έφθ. Καράτσαν 24 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή		15	2557	διηλθε Κρίστοπαλ 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης		01	2107	έφθ. Πειραιάς 24 'Ιουν.
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζές		43	7207	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΙΘΑΚΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης		06	3916	έφθ. Κουδέτ 19 'Ιουν.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» A. E.		15	4724	έφθ. Μπούκ 24 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος		22	902	άνεχ. Κουδέτ 19 'Ιουν.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή		44	7176	έφθ. Σιμονόζεκι 19 'Ιουν.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶς» κλπ.		44	10441	έφθ. Πειραιάς 24 'Ιουν.
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός		28	1594	άνεχ. Κουδέτ 19 'Ιουν.
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος		12	3442	έφθ. Σιμονόζεκι 19 'Ιουν.
ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία I. Χανδρή		42	7035	έφθ. Σιμονόζεκι 19 'Ιουν.

Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	διήλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	εἰς Πειραιά, πλωτή σιταποθήκη
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	Έτ. Χανδρή	24	3226	εἰς Πειραιά, πλωτή σιταποθήκη
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Σ.Τ. Νιάρχος	45	7240	διήλθε Κριόπομπαλ 18 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	43	7176	διήλθε Ντόρερ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	διήλθε Ντόρερ 24 'Ιουν. διά 'Αμερικήν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσοι	44	7198	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 24 'Ιουν.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 22 'Ιουν.
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	υἱοί Κ. Χατζήπατέρα	13	3661	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκον 20 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σ. Γ.' Εμπειρίκος	44	7253	άνεχ. Χαδάνιναν 16 'Ιουν. διά Περούαν
ΚΩΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Βαλτιμόρη 20 'Ιουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	εἰς Θέσιν 40. B. καὶ 49 Δ., 'Ιουν. 22 διά Βαλτιμόρην
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμματί	11	7537	άνεχ. Μελβούρην 24 'Ιουν. διά Φρήμαντλ
ΚΥΜΑ	«άδ. Λιβανών» Α. Ε.	43	7244	διήλθε Σιγκαπούρην 15 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διήλθε Κολόμπη 9 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. Ηλιόπουλος	05	2527	άνεχ. 'Αμμέρσαν 25 'Ιουν. διά Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	έφθ. 'Αμμέρσαν 23 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	άδ. Λώς	43	7176	έφθ. Μόλι 26 'Ιουν.
ΛΑΚΩΝΙΑ	I. Τσέγκας	25	965	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 20 'Ιουν.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάσος	43	7176	έφθ. 'Ηστον Λόντον 13 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 18 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός	43	7176	έφθ. 'Αμμουργον 25 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	εἰς Θέσιν 4.53 B. καὶ 45 Δ., 'Ιουν. 18 διά Σάντος
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνδινοῦ	19	3911	έφθ. Χούλλ 27 'Ιουν.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Βαλτιμόρη 22 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Στέφ. Σοφιανός	89	2187	έφθ. Σαδόναν 3 'Ιουν. ΕΠΩΛΗΘ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	έφθ. Θέσιαν 22 'Ιουν.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	21	6703	έφθ. Ταυτίκο 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	I. Πετσόπουλος	11	1881	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	άδ. Λώς	43	7244	διήλθε Τρίνινταν 9 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	I. Μ. Κουλουκούντης	43	7176	άνεχ. 'Αμμέρσαν 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διήλθε Σιγκαπούρην 16 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΜΑΡΙΑΜ	«Είρηνικός» Α. Ε.	44	7176	εἰς Γοκοκάμαν 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	Έμμ. Βιντιάδης	22	4949	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Μπανιόλι
ΜΑΡΙΟΣ II	Μιχ. Καραγεώργης	22	1175	άνεχ. Μπάχρειν 17 'Ιουν. διά "Άδεν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	N. Εύσταθιος	19	5476	άνεχ. Λονδίνον 22 'Ιουν. διά Κότκα
ΜΑΡΩ	K. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπό 9 ΔΕΚ.
ΜΑΣΤΕΡ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δ. Κουλουκούντη	38	5548	άνεχ. Πόρτα Αλπερένι 21 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Γερ. Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΜΕΝΤΩΡ	«Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Μπαλιμόρην 18 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλπρ. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Μίδδλεσμπρο 21 'Ιουν.
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	διήλθε Σιγκαπούρην 22 'Ιουν. διά Κρήτην
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άνεχ. Γιασδάτα 21 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιος	44	7176	εἰς θέσιν 39 B. καὶ 66 Δ., 17 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Μίδδλεσμπρο 23 'Ιουν.
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	εἰς Πειραιά, πλωτή σιταποθήκη
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	I.ω. Καρράς	44	7247	άνεχ. Χονδρούλου 22 'Ιουν. διά Σουέζ
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Πειραιάδη 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενίας»	43	7176	διήλθε Πούλο Μπούκομ 14 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Λονδίνον 15 'Ιουν.
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζήλιας κλπ.	37	5205	έφθ. Κεελόγκ 9 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ	X. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	διήλθε Σημάττη 8 'Ιουν. διά Μόλι
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινᾶ	43	7254	έφθ. 'Αμμέρσαν 27 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	E. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	K. Μίχαλος	13	4342	εἰς θέσιν 42 B. καὶ 40 Δ., 'Ιουν. 19 διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	έφθ. Βαρκελόνην 19 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	έφθ. Μπρόνσμποτελ 19 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάνκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	
ΟΘΩΝ	Φαφαλίοι καὶ Σία	44	7176	
ΟΛΓΑ	Έμπτορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθοςς - 'Εμπτειρ.	18	5215	
ΟΝΤΡΥ	K. Γράτσος	45	7176	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. B. Σκαρβέλης	43	7176	
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	Τρόπιτρος	18	5525	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΗΝΗ	M. Πιάγκος κλπ.	17	3704	
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	I.ω. Γ. Λιβανός	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	K. Π. Λαϊμούς	20	5194	
ΠΑΡΑΛΟΣ	Ηλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	I.ω. M. Νικόρδος	24	5026	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3822	
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ ΙΙΙ τάνκερ	M. Νομικός	43	10448	
ΠΕΤΡΟΣ (τάνκερ)	υἱοί Π. Γουλανδρή	44	10448	
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθιναι».	44	7207	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΙΙΙ (τάνκερ)	Βαγιάνηπ καὶ Σία	16	1765	
ΡΙΤΑ	υἱοί Σιγάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	17	4908	
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. Ιγγλέση	43	7177	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υἱῶν Σιγάλα	43	7176	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΙΙ.	N. Παπαδάτος	08	811	
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στριγκός κλπ.	43	2400	
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φαφαλίος	14	3801	
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ι.ω. Κουμάνταρος	44	7176	
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκτωρ Δρακούλης	11	3658	
ΤΗΝΟΣ	I. Πετσόπουλος	11	1459	
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	

ΥΔΡΑΙΟΣ II	Αθαν. Κουλούρας	30	4557	έθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουν.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	44	7244	18ε: «ΚΡΗΤΗ»
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	21	1783	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εις Λαττάκια 20 'Ιουν. και Πειραιά 29
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	757	εις Βενετίαν 25 'Ιουν.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	άνεχ. Χούλι 21 'Ιουν. διὰ Φιλαδελφίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	έφθ. Λουλέα 16 'Ιουν. και Ντόβερ 25
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» A. E.	45	7247	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 'Ιουν. διὰ Μπέιραν, έφθ. 21
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» A. E.	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ	«Λιδανός» A. E.	39	5643	άνεχ. Αμερικήν 14 'Ιουν. διὰ Χούστον
ΧΡΥΣΗ	υιοί Π. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Βαγκούμερ 21 'Ιουν. διὰ Χούστον
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φαφαλίδης	45	7247	διῆλθε Σουέζ 18 'Ιουν. διὰ Βούρβανην

Τὰ ύπὸ ζένας

σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άβανς»	21	3271	εις Κοσσείρ 20 'Ιουν.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντελ Μάρ»	44	7158	έφθ. Κόμπε 9 'Ιουν., έπισκεψη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3976	άνεχ. Πειραιά 17 'Ιουν. διὰ Συρίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Άιτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 25 'Ιουν.
ΑΕΛΛΩ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	έφθ. Βερακρούς 19 'Ιουν.
АЗΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεάνικα»	43	7223	έφθ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουν.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	διῆλθε Παναμάν 25 'Ιουν. διὰ Λονδίνον.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αλιζέρο»	44	7176	εις θέσιν 48 B. καὶ 24 Δ., 'Ιουν. 18 διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τουλας»	25	4954	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 21 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες	29	5218	έθ. Καλκούταν 19 'Ιουν.
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	20	7016	άργει Τεργέστην ἀπὸ 27 'Απρ., ἐναυλώθη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ	έτ. «Εντέλ Έτζέ»	44	7286	έθ. Βομβάνη 14 'Ιουν.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	1935	άνεχ. Τάπανι 23 'Ιουν. διὰ Σαίν Στέφεν
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	διῆλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5133	άνεχ. Τοκοπίλλαν 22 'Ιουν. διὰ Κρίστομπαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	18	5599	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 17 'Ιουν. διὰ Τρίνινταν
ΑΛΙΚΗ Π. (δύνδ.)	έτ. «Τρανούδλες»	44	7212	άνεχ. Μανιλαν 3 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΛΛΥ (λιδ.)	έτ. «Γκρηνδίλλ»	12	3962	έφθ. Τράπανη 14 'Ιουν.
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμας	19	5409	έθ. "Άδεν 10 'Ιουν.
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Ιουν. διὰ Λάδσεντ
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Νιού Ούστριμπερ 17 'Ιουν.
ΑΜΠΙΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	άνεχ. Τρίνινταν 25 'Ιουν. διὰ Λάς Πάλμας
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμουσ»	44	7207	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	εις Μιτάρι απὸ 29 Μαΐου, έπισκεψη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	45	7149	έθ. Τακοράντη 14 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσας»	44	7070	διῆλθε Τρίνινταν 13 'Ιουν. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτινίκα»	30	6869	άνεχ. Τρίνινταν 11 'Ιουν. διὰ Δουβλίνον
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εις μεταφορὰς Ράς Σούντρ — Σουέζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 26 'Ιουν. διὰ Λίβανον
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον) 21 'Ιουν.
ΑΟΥΝΤΑΣΤΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Μάρ»	30	11147	διῆλθε Φινιστέρον 16 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνδοντ.)	έτ. "Ηγκλα"	44	7176	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 11 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Άλδινια»	28	5061	έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Ολίσσιπο»	20	3380	έφθ. Καρθαγένην 13 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοοτ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	άνεχ. Μασσαλίαν 17 'Ιουν. διὰ Σάφφη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	διῆλθε Παναμάν 17 'Ιουν. διὰ Χιλήν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύν.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 'Ιουν. διὰ Κολομβίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άνεχ. Κόπτη 17 'Ιουν. διὰ Χούστον
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	εις Ρόττερνταμ ἀπὸ 1 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντέλ Εστές»	19	5672	άνεχ. Περούδιαν 15 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ιστιμένια»	21	10388	άνεχ. Λάς Πιέντρας 17 'Ιουν. διὰ Βοστώνην
ΑΡΜΑΡ (λιδερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	άνεχ. Αμβέσσαν 20 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουνέτ»	43	7176	άνεχ. Γιαβάτα 9 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΑΡΤΕΜΙΔΙ	έτ. «Πουέρτο Νουέντα»	43	7193	έφθ. Βικτώριαν (Βραζ.) 22 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιδερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταν 19 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Ντουγκούν 16 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Άρχων»	19	5524	άργει Αλεξανδρούπολιν ἀπὸ 22 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	έφθ. Καρδίν 20 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διὰ Καράτοι
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρθεστ»	30	9031	έφθ. Κολομβίαν 19 'Ιουν.
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιδερ.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διῆλθε Σουέζ 23 'Ιουν. διὰ Βομβάνη
ΑΣΤΗΡ (δεξ. Κοοταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	διῆλθε Ντάντζενες 24 'Ιουν. διὰ Μάλμο
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ.)	έτ. «Φουτσαντόρρα	21	3522	άργει Σουέζ ἀπὸ 18 Μαΐου, έπισκεψη
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	άνεχ. Βιττώριαν (Βραζ.) 22 'Ιουν. διὰ Τρίνινταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΗ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Αμέδεσσαν 20 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Γιαβάτα 9 'Ιουν. διὰ Λός Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε-Α-Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Χούστον 17 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (δεξ. λιδ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 15 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιδερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	άνεχ. Βιζαγκαπατάμη 22 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Κοσσίν 13 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	εις Ντουγκούν 20 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διῆλθε Πούλο Μπούκον 25 'Ιουν. διὰ Ντουργκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Αμμουσάη Μπατίν 19 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	έφθ. Μίδδλεσμπρο 24 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 24 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-Ι-ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διῆλθε Φόλρες 20 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Σημάτη 8 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ-Υ-	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις λιμένας Ιαπωνίας 20 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Σημάτη 25 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	έφθ. Βομβάνη 15 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέρες	42	7236	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουν. διὰ Γιαβάτα
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκοτούρους»	27	5006	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διὰ Ριτζέκαν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	έφθ. Βιζαγκαπατάμη 22 'Ιουν.
ΒΑΙ-Ι-ΜΕΑ (δύνδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν.
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμερικάνα	35	8072	έφθ. Βαλτιμόρη 21 'Ιουν.
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	διῆλθε Θέουταν 20 'Ιουν. διὰ Νεάπολιν, έφθ. 25
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάνα	44	7176	άνεχ. Ρίον Ιανέιρον 8 'Ιουνίου διὰ Λάς Πιέντρας
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέσικαν»	26	8624	έφθ. Ρίον Ιανέιρον 10 'Ιουν.
ΒΑΡΚΑ (λιδερ.)	έτ. «Βαστόρρες»	43	7180	εις Ντουγκούν 15 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Μόντρεαλ 19 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	εις θέσιν 43 B. καὶ 31 Δ., 'Ιουν. 23 διὰ Λονδίνον
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιδερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	έφθ. Μανιλαν 23 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ (δύνδοντ.)	έτ. «Γκλόπτο»	20	7631	άργει Αμπελάκι 30 'Ιουν.
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ	έτ. «Ετζέο»	41	796	έφθ. Βιττώρια 22 'Ιουν. διὰ Μάντζεστερ
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 21 'Ιουν. διὰ Στανλόου
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαραίσο»	31	8440	έφθ. Μπράκε 22 'Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 25
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. Τρανσμεντεράνιαν.	17	2041	

ΒΙΤΖΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	έφθ. Βομβάνη 26 'Ιουν.
ΒΙΤΑΛΙ (λιβ.)	έτ. «Ρίος»	42	7076	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΒΟΡΙ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άνεχ. Λίβερτσουαλ 24 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΥΡΙΩΝ	έτ. «Γεροντάς»	43	7271	διηλθε Σουέζ 14 'Ιουν. δι' Ισπωνίαν
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	διηλθε Γιδραλτάρ 21 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΓΕΩΡΓΙΑΝΝΑ	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	διηλθε Τρίνινταντ 16 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιβ.)	έτ. «Μερινίτιαν»	19	5405	άργει Αμπούργον από 29 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Ρίο Πάρτο»	43	7166	διηλθε Τρίνινταντ 21 'Ιουνίου διά Πόρτ "Αλφερντ
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	άνεχ. Αρούμπαν 16 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 18 'Ιουνίου διά Κιουρασώ
ΓΚΕΡΒΑΙ·Σ (δεξ.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7263	διηλθε Πούλα Μπούκοι 19 'Ιουν. διά Μαντράς
ΓΚΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Γουορλντσάιντ»	20	6343	είς θέσιν 11 Ν. και 19 Δ. 'Ιουν. 22 διά Τακοράντι
ΓΚΡΗΒΙΔΑ (λιβ.)	έτ. «Γουορλντσάιντ»	52	20628	διηλθε Γιδραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διειθής»	52	20600	έφθ. Μπέλφαστ 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (δ. λιβ.)	έτ. «Διειθής»	49	17738	διηλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ.λιβ.)	έτ. «Διειθής»	49	10892	διηλθε Σουέζ 11 'Ιουν. διά Ράς Τανόύρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σάμποκ»	44	7216	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 10 'Ιουν. διά Φρητάουν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άρτεμις»	17	3322	έφθ. Λίβανον 20 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Πάξ»	20	6157	έφθ. Τακοράντι 19 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Μιραφλόρα»	19	812	άργει Μασσαλίαν από 9 'Απρ. έπισκεψη
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Μόμπιτζ 21 'Ιουν. και ανέκ. 23 διά Χούστον
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νολίντο»	16	1977	άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουν. και Ντόρερ 26
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	άνεχ. Μαριπάσσα 13 'Ιουν. δι' Αγγλιαν
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Στέλλας	12	3663	άνεχ. Βενετίαν 23 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	άνεχ. Μουρμανσκ 18 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πόρτο Μπέλο»	22	2480	διηλθε Σαΐν Μικέλ 16 'Ιουν. διά Λά Γκουαΐρα
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελληνες άγορασται	18	629	άργει Πειραιά από 24 'Απρ.
ΕΛΕΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	είς Καλκούταν από 23 Μαΐου
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Εμμ. Γιαννούλατος	28	6522	διηλθε Κολόμπα 20 'Ιουν. διά Φρήμαντλ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Τρανσασαΐφικα»	43	7207	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 21 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΜΑΝΣΙΠΕΙΤΟΡ	έτ. «Τσέντουρο»	44	7201	έφθ. Μαντράς 13 'Ιουν.
ΕΜΠΑΙ·Ρ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ενοσενάντας»	44	7207	άνεχ. Δουσδίνον 17 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Πουαρόζας	43	7176	διηλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΝΤΕΡΠΡΑ·Ι·Ζ	έτ. «Ελληνες άγορασται	52	12500	είς Μπίρεχιντ για το συμπλήρωσιν
ΕΝΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. ντέλ Μάρφιλ	44	7240	έφθ. Βρέμην 21 'Ιουν.
ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)	έτ. «Διειθής»	43	7225	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ειρήνη»	19	2624	έφθ. Σάν Ντιέγκο 24 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Κομάρκος	45	7151	έφθ. Βαγκούδερ 17 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Σαν Νικόλας»	52	15500	άνεχ. Λά πλάταν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Σαν Νικόλας»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Γκάλθεστων 7 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	έφθ. Μπουένος "Άυρες 17 'Ιουν. (δι' Ιμπίκουΐ)
ZAN	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	είς Άλγεριον από 6 'Ιουν., έπισκεψη (διά Κολόμπο)
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	άργει Σουάν από 6 'Ιουν.
ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	άνεχ. Ορθρί Ρίβερς 22 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΖΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	άνεχ. Σαν Ζουάν 24 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 19 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	άνεχ. Σόντηλ 13 'Ιουν.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Λάς Πέρλας»	17	1276	διηλθε Σιγκαπούρην 9 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	άργει Χούλλα από 24 'Απρ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουν.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Αντιλάννας»	28	7350	άνεχ. Σαν Ζουάν 24 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 19 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΙΑΛΕΝΑΟ	έτ. «Τινάγκο»	43	7194	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουν. διά Σαν 'Αντώνιο
ΙΑΤΑΛΓΚΟ (λιβερ.)	έτ. «Ναδίγκικ	25	5090	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκικ. Κρίστομπαλ»	44	7176	έφθ. Ριτέκαν 23 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Ναδίγκικ. Κρίστομπαλ»	29	9086	διηλθε Τρίνινταντ 19 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκικ. Κρίστομπαλ»	16	4710	άνεχ. Ράς Τανόύρα 8 'Ιουν. διά Γιοκαΐτι
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. «Ναδίγκικ. Κρίστομπαλ»	31	9767	άνεχ. Σαν Ζουάν 24 'Ιουν. διά Πέρσιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΟΠΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ναδίγκικ. Κρίστομπαλ»	44	7198	διηλθε Τρίνινταντ 10 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Μπάζιλ»	17	4719	έφθ. Μπουένος "Άυρες 20 'Ιουν.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δινδ.)	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 23 'Ιουν. διά Πόρτ ο Πρένς
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Αριόνας»	22	8432	άνεχ. Σαν Τζώρα 18 'Ιουν. διά Χούλλα
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρεκουίτσα»	43	7257	διηλθε Σαΐν Τζώρα 21 'Ιουν. διά Περεμερχάφεν
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	7710	έφθ. Βίλλαν Κουστιτούσιον 23 'Ιουν.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	διηλθε Τρίνινταντ 23 'Ιουν. διά Τσινιταρέκιαν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 23 'Ιουν. διά Πόρτ ο Πρένς
ΚΑΠΙΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Μπράϊτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Σαν Τζώρα 18 'Ιουν. διά Πόρτ ο Πρένς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	άνεχ. Σαν Τζώρα 20 'Ιουν. διά Χούλλα
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μπάζιλ»	18	4647	διηλθε Τρίνινταντ 20 'Ιουν. διά Μπουένος "Άυρες
ΚΑΡΜΕΝ (δινδουρ.)	έτ. «Καρρένων»	21	4507	άνεχ. Χαδάννων 20 'Ιουν. διά Περσίαν
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρέτος	43	7160	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 18 'Ιουν.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Δελφίν»	44	7115	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 27 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Χαλιέττας»	42	7192	άνεχ. Αγιον Φραγκισκον 7 'Ιουν. διά Καμαΐτι
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	έφθ. Βομβάνη 13 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Αλάγκος»	44	7235	έφθ. Μαυρόραν 19 'Ιουν.
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	άνεχ. Γιασδάταν 14 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	άνεχ. Βίλλαν Κουστιτούσιον 14 'Ιουν. διά Μονρόβιας
ΚΑΒΟΦΥΓΕΛΟ	έτ. «Μάριν»	43	7166	διηλθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΛΗ	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178	άνεχ. Τσεμπούτη 13 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Πανιάσω»	43	7246	έφθ. Βαγκούδερ 16 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιβερ.)	έτ. «Καρνάσιον»	44	7281	διηλθε Τζιμπούτη 21 'Ιουν. διά Σαΐγκον
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Λιμπέριαν»	44	7281	είς Τοκουγιάμα 12 'Ιουν.
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάνοπος»	41	7579	διηλθε Σιγκαπούρην 25 'Ιουν. διά Μαντράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2Φ 'Ιουν.
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιβ.)	έτ. K. Ατυχίδης	17	5700	έφθ. Ημιγιχαν 25 'Ιουν.
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	διηλθε Τρίνινταντ 11 'Ιουν. διά Πόρτο Αλέγκρε
KNOZA	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπετ 22 'Ιουν.
KNOZΑΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	13	9424	έφθ. Μόντρεαλ 23 'Ιουν.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7933	έφθ. Λανδίνον 4 'Ιουν.
ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Βαλεαρίκω»	44	7229	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 19 'Ιουν. διά Λιβόρον
ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δεξ.)	έτ. «Αρίστοιμαρ»	43	7167	διηλθε Χονολουλού 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΚΟΡΣΑ·Ι·Ρ	έτ. «Μπάρου»	14	7475	άργει Κάδιβ από 7 Μαΐου
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιτσ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	είς θέσιν 23 Β. και 46 Α. 'Ιουν. 22 διά Βομβάνη
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Μαλδίνο»	44	7243	διηλθε Σουέζ 21 'Ιουν. δι' Ισπωνίαν
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Σιμίζου 16 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	έφθ. Ταϊν 20 'Ιουν.
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195	είς θέσιν 27 Β. και 50 Α. 'Ιουν. 20 διά Σουέζ
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Φρημαντά 26 'Ιουν. διά Χούστον. έφθ. 23
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Επέλοραντόρ»	43	7207	άνεχ. Μόρπιλ 20 'Ιουν. διά Χούστον. έφθ. 23
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Κάλομπρ»	43	7218	άνεχ. Μπουένος "Άυρες 21 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Παναμερικάν»	44	7176	διηλθε Σουέζ 21 'Ιουν. (διαταγάς)

ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ	έτ.	«Άταλάντικα»	43	7176	άνεχ. Βομβάνη 21 'Ιουν. διά Κοσσέρι
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	27	6192	διήλθε Μάλταν 22 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ.	«Μπρόστη»	44	7160	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ (λιβ.)	έτ.	«Μονρόβια»	49	5841	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ	έτ.	«Ταμπόγκας	19	6040	διήλθε Τρίνινταν 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΙΚΙ	έτ.	«Σάνη Κάρλος»	17	5924	άνεχ. Χακοδάτην 17 'Ιουν. διά Αγιον Φραγκίσκον
ΜΑΝΤΩ	έτ.	«Λατινοαμερικάνα»	11	1234	διήλθε Παναμάν 18 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 'Ιανουαρίου
ΜΑΡΓΚΩ	έτ.	«Βέγας»	28	5660	διήλθε Σουέζ 15 'Ιουν. διά Ευρθράν
ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Νάστιονα»	43	7223	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 18 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ.	«Βέγας»	20	3326	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Αγιον Φραγκίσκον
ΜΑΡΙΑ Γ	έτ.	«Κρυστάλλη»	18	5564	εἰς Κούδαν 15 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ.	«Βιβάλετ»	20	6109	έφθ. "Άδεν 24 'Ιουν. (διά Τεργέστην)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ.	«Μαγκλίδερας»	20	6109	άργει Τεργέστην ἀπό 19 Φεβρ., ζημία
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ.	«Ορίενταλ»	24	4701	άνεχ. Σιέναντ 20 'Ιουν. διά Χιμάγκο
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ.	«Σάνη Γκεράσιμος»	20	3483	έφθ. Νιού Μπρούνσδικ 25 'Ιουν.
ΜΑΡΝΑ	έτ.	«Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	διήλθε Σουέζ 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ.	«Μάρντορ»	20	7641	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 10 'Ιουν. διά Σιμίτζου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ.	«Ματζεόλιας»	27	6382	έφθ. Πόρτ οτι Μιτούν 24 'Ιουν.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ.	«Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 15 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ.	«Πρώτα»	01	3568	άργει "Άδεν ἀπό 11 Μαΐου, ζημία. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΜΕΝΤΩΡ	έτ.	«Μένταρ»	18	1395	άνεχ. Καζαππλάγκαν 23 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ.	«Μοντίζο»	19	4999	άργει Χάρτεποντ ἀπό 15 'Ιαν.
ΜΕΡΟΠΗ (σπου. Χονδ.)	έτ.	«Αρίόνα»	19	7588	άνεχ. Γιαδάτα 15 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΜΟΝΤΕΡΕ-Ι-ΤΟΡ (δυνδ.)	έτ.	«Μιμαράρ»	44	7210	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιουν. διά Γκάλβεστων
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος		19	8056	άργει Μασσαλίαν ἀπό 14 'Ιουλ. 1950
ΜΠΑΤΣΙ	έτ.	«Πιασμόντε»	43	7176	διήλθε "Άδεν 25 'Ιουν. διά Σουέζ
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ.	«Ούλτραμάρες»	20	6895	άνεχ. Κόμπον 18 'Ιουν. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ.	«Σάντον Βαρδάρα»	16	3528	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Βόλον
ΜΥΡΙΑΜ	έτ.	«Χάρι»	43	7196	άνεχ. Μόζι 11 'Ιουν. διά "Αγιον Φραγκίσκον
ΜΥΡΤΟ (τάνκερ)	έτ.	«Αρίστας	43	7176	εἰς θέσιν 23 Β. και 44 Δ., 'Ιουν. 19 διά Χάφαν
ΝΑΒΙΓΚΕΙ-Ι-ΤΟΡ	έτ.	«Καρριμπιάνης	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 'Ιουν. διά Νταμιάμ
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ.	«Νέπτουν»	20	3078	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιβ.)	έτ.	«Γκλόμπαλ»	44	7248	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Κόμπε
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ»	20	6416	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 15 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	20	10474	διήλθε Λίζαρη 22 'Ιουν. διά "Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ.	«Ζίτα»	43	7168	έφθ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν.
ΝΙΚΟΣ	έτ.	«ε'λόρες»	45	7023	άνεχ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδς
ΝΟΡΑ	έτ.	«Ήστερη Σιφάριγκ»	43	7175	διήλθε Χονολουλούν 20 'Ιουν. διά Παναμάν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ' (δεξ.)	έτ.	«Πλετρόλεα»	52	12500	εἰς Σκωτίαν ὑπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ.	«Ντομινίκα»	44	7176	έφθ. Αυδέρσαν 18 'Ιουν.
ΝΟΡΘ. ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ.	«Μιτέλ Μόντε»	44	7248	άνεχ. Βιζαγκαπτατάμ 12 'Ιουν. διά Μόμπο λ
ΝΟΡΛΑΝΤΑ	έτ.	«Σίλετ»	42	7191	άνεχ. Λός "Αντζελες 15 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ.	«Ναφτόλ»	20	7030	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ.	«Φάραλον»	45	7148	έφθ. Καλκούταν 21 'Ιουν.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ.	«Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουν. διά Λογδίνον
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ.	«Φάραλον»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά "Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ.	«Κευπάτο»	25	5531	άνεχ. Χάρονταν 20 'Ιουν. διά Καράτσι, έφθ. 24
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ. δεξ.)	έτ.	«Πουέρτο Μαντρίν	31	8236	διήλθε Τζιμπούτι 24 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ.	«Γκαυπόφ»	44	7244	διήλθε Ζιμπούτι 23 'Ιουν.
ΝΤΟΡΟΣ	έτ.	«Ντόρος»	43	6766	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Ματσαμόντου
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ρίο Βέροντε»	43	7246	εἰς θέσιν 48 Β. και 24 Δ., 'Ιουν. 24, ρυμουλκεῖται εἰς Μπάρρου
ΟΛΓΑ	έτ.	«Σάν Ζοζέ»	19	2659	διήλθε Χονολουλούν 20 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-Μ' (τάνκερ)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	50	17720	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 27
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Σουέζ 19 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17722	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Σιγκαπούρου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	49	17724	διήλθε Φινιστέρον 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ολύμπικ Γουαλίγκα	43	13019	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ. Ι-Μ	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα»	50	17724	διήλθε Φινιστέρον 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	27	8627	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ.	«Μιραφλόρας	18	1852	διήλθε Σουέζ 23 Β. και 57 Δ., 'Ιουν. 18 διά Λάδσεντ
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. Α' Αποχίδης		10	2439	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Σιγκαπούρου
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	'ΑΛΕΞ. Γούναρης		19	5701	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Σιγκαπούρου
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ.	«Ντονόζ»	44	7210	διήλθε Φινιστέρον 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Σπρίγκιβλλα»	43	7176	διήλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διά Σιγκαπούρου
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ι'κραρ»	20	3280	διήλθε Σουέζ 18 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΠΑΝΑΟΣ	έτ.	«Κάπτρι»	17	992	άνεχ. Σαντερλαντ 18 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ.	«Σαπφώ»	44	7223	άνεχ. Χάμπιτον ρόδς 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ»	44	7210	άνεχ. Λός "Αντζελες 28 Μαΐου διά Κεελόγκ
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ.	«Πάραλος»	18	6049	έφθ. Γάνδην 12 'Ιουν.
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ.	«Πλαναμ. -Ευρωπέσα	19	5555	έφθ. Μίδλεσον πρό 26 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Κοντινεντάλε»	43	7176	διήλθε Χονολουλούν 11 'Ιουν. διά Αντραλίαν
ΠΑΤΣΕ	έτ.	«Πλάθ»	26	5937	διήλθε "Άδεν 14 'Ιουν. διά Αντραλίαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιβ.)	έτ.	«Σάμσοκ»	44	7166	διήλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΛΟΨ (λιβερ.)	έτ.	«Σάμσοκ»	45	7148	έφθ. εἰς Σκωτίαν 'Υόρκην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ.	«Πλόαρ»	19	6495	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΙΟΝΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7190	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΠΟ-Ι-Ν ΚΛΗΑΡ	έτ.	«Μπελλαδίστας»	20	7777	έφθ. Γουέλλιγκτων 20 Μαΐου (είτα "Ωκλαντ)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ.	«Δλ. Πλάτα»	44	7163	άνεχ. Γλασκώνη 21 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδς
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιβερ.)	έτ.	«Πόρτο Αλέγκρε»	44	7223	διήλθε Κιουρασών 17 'Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ.	«Πουκούν	36	7104	έφθ. Πόρτ ντε Μπάνκ 20 'Ιουν.
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος		19	2256	άργει Μασσαλίαν ἀπό 15 Μαΐου 1948
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ.	«Μπιενβέντος»	19	5055	διήλθε Τζιμπούτι 14 'Ιουν. διά Μαδαγασκάρην
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ.	«Σουντ 'Αμερικα»	14	4823	διήλθε Σπόρες Χήπη 25 'Ιουν. διά Ιμινχαμ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7192	διήλθε Χονολουλούν 8 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιβερ.)	έτ.	«Θρ. Στάρς»	19	8374	διήλθε Σουέζ 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΕΑ	έτ.	«Ολίστιπο»	21	1387	έφθ. Μετάντι 25 'Ιουν.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμας	28	4225	διήλθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά "Αλεξάνδρειαν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Ευπρέσσα	42	7176	έφθ. Βαγκούθερ 19 'Ιουν.
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πλέ»	20	5686	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδς
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Γοργόνα»	31	8205	εἰς θέσιν 24 Β. και 58 Δ., 'Ιουλ' 23 διά Σουέζ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ.	«Ριζάκουα»	21	1925	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουν.
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιβερ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Καλκούταν 23 'Ιουν.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	έφθ. Κόμπε 17 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πατσίφικα»	44	7229	άργει Πόρτ Σαϊδ ἀπό 19 'Ιουν. 1950
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ.	«Βέριτας»	19	2632	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 'Ιουν. διά Πουέρτο Πάντρε
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	άνεχ. Κιασισιώγκ 26 Μαΐου διά Λουζόν
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εσκομπάλ»	45	7151	έφθ. Βομβάνη 10 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	άνεχ. Κάλβεστων 15 'Ιουν. διά Ιμινχαμ
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	18	5664	εἰς Μορμουγκάο ἀπό 8 'Ιουν.
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ.	«Τράνσαγουσοφλάντ»	18	5572	έφθ. Μορμουγκάο ἀπό 8 'Ιουν.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	έφθ. Μορμουγκάο ἀπό 8 'Ιουν.

ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σουμέλγκα»	44	7282	διηλθε Κολόμπο 13 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζα»	23	5374	έφθ. Νιούπορτ 27 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2088	άνεχ. Στοκχόλμη 17 'Ιουν. διά Ζογκούλδακ
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7250	έφθ. Γλασκώδην 17 'Ιουν.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ. «Μάντελ Σούντ»	43	7264	άνεχ. Ναβαλάκι 22 'Ιουν. δι' Αθεν και Ελλάδα,
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7220	εις θέσιν 13 Β. και 100 Δ. 'Ιουν. 18 δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Γιασδάτα 11 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Λίβερπουλ 20 'Ιουν. διά Σορέλ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	διηλθε Παναμάν 18 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ. «Σαντιάγκος»	08	3864	άνεχ. Γουασκίγκτων 21 'Ιουν. διά Μελίλλαν
ΣΑΝΤΟΥ-Ι-ΤΣ	έτ. «Άδια»	20	2606	έφθ. Χαδάναν 22 'Ιουν.
ΣΑΝΩΝΣΤΑΡ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Τρέιντερς»	22	8964	άνεχ. Σουαύν 18 'Ιουν. διά Μπάχρειν
ΣΑΠΦΟ	έτ. «Τέμπαρο»	44	7212	έφθ. Μόντρεαλ 17 'Ιουν.
ΣΙΑΒΕΙΓ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7116	άνεχ. Λόδς Αντζελες 22 'Ιουν. διά Τάιν
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάνι Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 'Ιουν. διά Τακόραντι
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 18 'Ιουν. διά Ντεμεράρα
ΣΟΝΙΑ	έτ. «Μαριάτο»	19	5354	έφθ. Μίδδλεσμπρο 19 'Ιουν.
ΣΟΥΛΑ	έτ. «Γκλόντο»	19	6541	έφθ. Λόδς Αντζελες 13 'Ιουν.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	Κ. Ατυχίδης	25	5136	έφθ. Αιμπέρσαν 26 'Ιουν.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	έτ. «Αιόλος»	43	7199	έφθ. Αθεν 14 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Πίνογκάνα»	43	7324	εις θέσιν 9.33 Β. και 14 Δ. 'Ιουν. 22 δι' Αργεντινήν
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροτάνη»	41	7111	άνεχ. Ουελλίγκτων 1 'Ιουν. διά Παναμάν
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	45	7204	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 16 'Ιουν.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Αριόνα»	21	7409	διηλθεν Αθεν 15 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Διδώ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 20 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΓΕΝΙ	έτ. «Βίστα Ντοράντα»	43	7248	έφθ. Χιροχάτα 21 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηλθε Ντεμεράρα 18 'Ιουν. διά Παραμαρίμπο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7134	διηλθε Πούλο Μπούκον 20 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Κογκόρντια»	20	3526	έφθ. Παλέρμον 1 'Ιουν.
ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Ωρόρα»	40	10470	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΤΙΝΙ (δεξαμ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12300	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Ηιμισφάρι»	44	7246	διηλθε Παναμάν 14 'Ιουν. (διαταγάς)
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιθ.)	έτ. «Αντρα»	44	7216	διηλθε Σιγκαπούρην 10 'Ιουν. διά Ντουγκούν
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ. «Πολύνα»	43	7162	διηλθε Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουν. διά Φορμόζαν
ΤΡΑΙ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οριέντε»	38	10455	άνεχ. Βοστώνην 17 'Ιουν. διά Κολομβίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαλλόρκας	43	7176	διηλθε Μπαχάμασ 17 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρίνιτυ»	10	3649	διηλθε Ούζάν 23 'Ιουν. διά Ρόττενταμ
ΤΡΟ-Υ (διν. δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	21	8206	άνεχ. Αμπιτζάν 9 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ιντρα Αμερικάνα	43	7176	διηλθε Τρίνιντατ 20 'Ιουν. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	έφθ. Βικτωρίαν (Βρετ. Κολομβ.) 18 'Ιουν.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	43	7132	διηλθε Χονδούρασ 23 διά Σιγκαπούρην
ΦΑΙΟΥΣΤ	έτ. «Ακαπούλκο»	43	6379	άργει Ντεμεράρα από 7 Μαΐου
ΦΑΣΣΑ	έτ. «Ρίο Αμάντο»	43	7265	άνεχ. Γιασδάτα 20 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ. «Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Τρίνινταντ 11 'Ιουν. διά Μπέλεν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «Σεβίλλαν»	37	5234	εις Ναγκασάκι από 24 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ. «Ακαπούλκο»	45	10441	διηλθε Σουέτ 24 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π. Ατυχίδης	42	7009	έφθ. Αιμούργον 19 'Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ. «Κριστούπαλ»	21	7460	άνεχ. Γιασδάτα 20 'Ιουν. διά Χάϊφαν
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Εστέ»	43	7127	διηλθε Ντόρεδ 13 'Ιουν. διά Ντεμεράρα
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπερίαν»	43	7243	εις θέσιν 7 Β. και 50 Α. 'Ιουν. 24 διά Λά Πλάταν
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τρανσότσεάνικ»	42	7175	έφθ. Μπάχρειν 23 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Λάτιτ Νάρρου 23 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην

PORT OF LIVERPOOL

REA LIMITED

STEVEDORES OF CARGO
OF ALL KINDSContractors to Leading Lines &
Tramp Owners

Cable Address: LENICA

STAMATIOS ELEFTERIU

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

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Offices & Stores
Calle Colon 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
SHIPPING AGENTS — BROKERS FOR CHARTERING — FORWARDING AGENTS
ALEXANDRIA P. O. Box 1746 PORT SAID P. O. Box 55 — SUEZ P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.
TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.

Tel. Address:
NEGRISOTel. No. 3877
Priv. 81136

NEGRIS & GO.

(Established 1902)

COLOMBO

CEYLON

Telef: 82226
Part. 412905