

NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1952

Αρ. Φύλλου 411/170

NAYTIKA X PONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΙΘ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β').
ΑΡΙΘΜΟΣ 411/170

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
5 ΙΟΥΛΙΟΥ 1952

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΥΜΕΡΟΝ

Μία συνομιλία

Μάς έλεγε, κατά τὴν εἰς τὸ Λονδίνον ὀλιγούμερον παραμονή μας, ὃ «Ἐλλην γενικός διευθυντής μιᾶς ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις του Κοσμού:» Ομολογώ την ἀνάγκην να υψώσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν μερικά σκάφη ἀπὸ τὰ πολλὰ υπολογύμενα εἰς τὴν ἑταῖρην, δσα τούλαχιστον εἶναι ἐλεύθερα καὶ δανειακῶν υποχρεώσεων. Ή απομίνη τῆς επανδροῦσσας ἀυτῆς πρήξεις να κατακτᾷ την σκέψιν τῶν ἔφοδων. Χρειάζεται, πάντως, να συνεχισθῇ ἡ καταβαλλομένη προσπαθεία τῆς ἑκατοδρίσεως τοῦ κακοῦ παρελθόντος, τῆς ἐδραιώσεως τῆς ἐμπιτοσύνης. Το φορολογικὸν δὲν εἶναι τὸ ἄπαντον. Η καθιερώσεις της φορολογίας, τὸ πρακτικὸν κυρίων σύντημα τῆς Βεβαίωσέως καὶ τῆς εισπράξεως τοῦ φόρου, θεωρεῖται ἀπὸ ὅλους τὸ καλύτερον, τὸ πλέον προσημοσμένου εἰς τὸ ιδιότυπον καθεστώς της Ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως. Τὰ διοικητικά, ὁμως, ζητήματα ἀξίουν νὰ ἐπισύρουν ἐπίσης τὴν προσοχὴν τῶν κρατικῶν αρμοδιών, τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν. Πρέπει ἀκόμη νὰ ἐξευρεθῇ ὁ τρόπος τῆς μειώσεως τῶν εισφορῶν εἰς τὸ Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Τα 12% διὰ τὸ πλοίον, ὥπως καὶ τα 8% διὰ τὸ πληρωμα, είναι πολλά.

«Μία ομώνυμη σπουδαντική έπιβάρυνσις διο τον Έλληνικό πλοιο είνε και η δαπάνη της παλινυστησεως και της ανακλησεως των πλωμάτων από την Ελλάδα. Από το κονδύλιον αυτού δυνατὸν τώρα, να ἀπαλλαγήση τα δεξαεμένοπλοια, σσα ταξιδεύουν πρὸς την Μέσην, Ανατολὴν. Αύτα κάθε μηνα σχεδὸν διαπλέουν την Ανατολικὴν Μεσόγειον, ἔγγυτα τὰς χωρίκινας μας ιδόσιας εἰς την ουτία της Κρήτης. Τὸ μειονέκτημα δηλαδὴ της μακρούης ἀπὸ τὰς ἐθνικὰς του βάσεις κινήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ Ικανοποροῦ σκάφους ἀμβλύνεται διὰ τὰ σκάφη αὐτά. Τώρα, ὅπως και πρὸ τοῦ πολέμου του 1914, διὸ τὸ σύνολον σχεδὸν τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ Ἑλληνικὸν δεξαεμένοπλον, λόγῳ τῶν πετρελαίων τῆς Μέσου Ανατολῆς, συγχόνατα ἐπισκέπτεται τὰς θαλάσσας μας. Πρώτα τὸ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ἐφόσον θήελε δημιουργηθῆ καταστάσις πραγμάτων παγία εἰς τὰς Αθήνας διὰ τὰ μεταχειρίσιν — φορολογικὴν και διοικητικὴν — τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, εὔχερέστερον ἀπὸ τὰ φορτηγὰ δύνανται νὰ ὑψώσουν τὴν Κυανόλευκον. Αντὶ τῶν λιμένων τοῦ Πειραιῶς και τῆς Σύρου θα διερχονται ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλείου κατὰ τὸν κάθοδον τῶν ἀφορτα πρὸς τὸ Σούεζ. Εκεῖ θὰ διενεργούν τὰς μεταβολὰς τοῦ ναυτολογίου τῶν χωρὶς τὴν δαπάνην τῶν παλινυστησεως, θά ἀγόρασσον τα τροφιμά των — ελαιον κλπ. — και ἀπίσκευανται ἀκόμη, ἄν ἀργότερον αἱ κατάλληλοι ἐγκαταστάσεις γίνουν και τὸ κοστος τῶν ἐπισκευῶν θήελε γίνη προσιτού. Υπάρχει ομως και τὸ ἄλλα εἰς τὴν υπόθεσιν αὐτὴν. Εἰνε αἱ ἀψυχολογικοὶ διοικητικοὶ παρεμβάσεις και αἱ γνωσται ἄλλαι περιπτέται τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

«Αἱ ψευδαισθήσεις λ.χ. προβάλλονται ως πρώτων τασσόμενης. Κίνδυνος σοδαρός διὰ τὸ πλοϊὸν ὁ ψευδασθενῆς. Διερωτῶνται οἱ ἐφοπλισταῖς; Θά κατορθώσῃ πλοϊσμοῖς νὰ ἀπολυσῃ, ὅπως τόσα εἰς τὸ Παναμαϊκόν, τοὺς ὄσους θὰ κρίνῃ ἐπάναγκες διὰ τὴν καλὴν διοικήσιν τοῦ πλοϊού του ἢ θὰ τοι προσβάλλουν οἱ ἀπολυμένοι τὴν ἀσθένειαν, ως ἄνθεσον πόσκομα; Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ δαπάνη διὰ τὸ πλοϊὸν δὲ εἶναι σοδαρά καὶ ἡ καθυστερησίς κατὰ τὸ ταξίδιον του σοδαρωτέα; Πικρά εἶναι ἡ περία τοῦ παρελθόντος. Πρέπει, διόπιν, νὰ διασφαλισθῇ ἡ ἀπρόσκοπτος διενέργεια τῶν μεταδολῶν εἰς τὸ ναυτολόγιον, ηγιὰ τὸ διερχόμενον τοῦ λιμένου «Ηρακλείου» τράγνιτο, σύτως εἴπειν καθάφοι. Τὸ ζήτημα τῶν ψευδασθενῶν, η πληγὴ αὐτὴ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοϊὸν πρέπει νὰ ρυθμισθῇ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον.» Αἱ μελετηθῆσαι ἀς ἔξευρησίᾳ ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους ή λύτσις. Μήπως θὰ ἥτο σκόπιος τοῦ παρουσίας εἰς τὸ «Ηρακλείου» ἐνὸς ιατροῦ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, γνωτεταλμένου νὰ ἔξεταζῃ τοὺς ἀπολυμένους καὶ γὰ διαπιστώντων αὐτὸς μὲ τὸ κρατοῦν εἰς τὸ Β. Ν. πεντέμια τῆς πειθαρχίας την πραγματικὴν ἀσθένειαν, τὴν ἀξίαν πραγματικὴν περιθέλψεως καὶ ἀποζημιώσεως; Απλῆ προταστικὴ ὑποβάλλεται. Αἱ τὴν συζητήσουν.

προτάσις, υποβαλλεται. Ας την συζητήσουμε.
„Γενικώτερον, όμως, θα πρέπει νά δημιουργηθῇ διὰ τὰ διερχόμενα οὐ λιμένος Ἡρακλείου σκάφη ἔνα καθεστώς πλέον Ὀλαστικὸν εἰς τὴν ἡ παρεμβολῆς τῶν λιμενικῶν και τῶν τελενειακῶν ὄρχων, μία, ὑπότα τε πείπειν. Ἐλευθέροι ζώνηι διά τοιαύτης πολλὰ πικρία ἀποτελοῦν μιαν ἀλλήλην πληγὴν — δεν θὰ πρέπει νά κυανοτερήσῃ τὸ πλοῖον οὔτε καὶ νά ποδηλήθῃ ὁ πλοίαρχος εἰς τὴν ἀπόλυτιν ἔνος καλοῦ μὲν ναυτικοῦ, μη εκτημένου, όμως τὸ πτυχίον τῆς ειδικότητός του. Οἱ κ. κ. λιμενικοὶ εἰδιωματικοὶ οφείλουν νά ξέχουν υπ' ὄψιν των — ἃν φιλοδοξοῦν νά κατέχῃ ἡ Πατρίς μας Ναυτιλίαν μεγάλην — ὅτι τὰ πικρὰ καλώ-

ματα ένος πτυχίου και ένος ήστω διπλώματος κατωτέρου δεν είνει ζητήματα σοβαρά που αξίζουν την πιεστική παρέμβασιν των λιμενοχείων μέχρι της άπαγορεύσεως του όποιουλου του σκάφους. Αυτή άκουη η έξοφλησης του ναυτολογίου, διὰ σκάφη μάλιστα άνηκοντα εἰς ανεγνωρισμένους έφοπλιστικούς Οίκους, δεν πρέπει νά απότελη άντικειμενον προστριβών και καθυστερήσεων. Άναφέρονται εἰς παραδείγματα αἱ ανωτέρᾳ περιπτώσεις, συχνότατα, δυστυχών, και τώρα άκουμ σημητούμεναι εἰς τινας λιμένας του έξωτερικού εἰς βάσος Ἑλληνικῶν πλοίων. Ο έφοπλιστης τάς προσέχει. Συγκρίνει τὴν ἐλευθερίαν, που τοῦ παρέχει εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου του ἡ Παναμαϊκή σημαία, και καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα: Μάκρυδ ἀπό τὴν Ἑλληνικήν. Κανεῖς θέλει νά προσθέση και μίαν άκουμ περιπέτειαν και ἀνησυχίαν εἰς τὰς τόσας ἄλλας ἐπαγγελματικάς του ἀσχολίας.

«Διάτι, θώμας, νὰ συμβαίνουν αἱ ἀνωμαλίαι αὕτη; Εἶνε μῆπως δύσκολον νὰ ἀπλουστεύθων τὰ ζητήματα τῶν πτυχίων καὶ τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως, νὰ καταργηθῶν τα μη σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν ἐπαγγελματικήν ικανότητα τοῦ ναυτικοῦ πτυχία, νὰ περιορισθούν αἱ πειθαρεῖαι, νὰ ἐφαρμοσθῶν συστήματα διοικητικά, διλγώτερον γραφειοκρατικό, διὰ γα διευκολύνεται ἀκριβῶς καὶ όχι νὰ δυσχεράινεται ἡ κίνησις του πλοίου;

»Πρό πάσης συζητήσεως περὶ ἐπανόδου τῶν ξένων πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν υπόλογον αὐτὰ δῆλα τὰ μικροτάτματα θὰ ἔπειτε νὰ είχον ἐκκαθαρισθῆναι. Είναι ἀμάρτιαι, κληρονομιθεῖσαι ἀπὸ τὸ γυναῖκον παρεθόν. Κατὶ πρέπει νὰ γίνη διὰ νὰ αποδείξωμεν, ὅτι σοδαρῶς θέλομεν την μεγάλην Ναυτιλίαν, ὅτι νέον διοικητικὸν πνεύμα ποχισε νὰ πρωταγένει εἰς τοὺς κρατικοὺς ἑκπροσώπους δօσον ἀφορά τὴν μεταχείριστον πλοϊοῦ.

»Ολοὶ αὐτὸι τὰ ἐμπόδια ὃς μελετηθοῦν μὲ τοὺς ἐφοτιστάς καὶ τοὺς ναυτεργάτας. Εὐκαιρία είνε τώρα διὰ τὰ δεσμευνόπολια πῶστα νὰ γίνουν Ἑλληνικά. Ἀν, πέραν του φορολογικοῦ, ρυθμισθοῦν καὶ τὰ διοικητικὰ ηῆτηματα διευκολύνεται σοδαρῶς ἡ υπόθεσις τῆς ἐπανόδου τολλῶν αποκτᾶται. Άλι ξένων κανένας λόγον καὶ μηδένα περιέχει νὰ δῶ.

πολλών σκαφών. Δεν έχουν κανένα λόγον και κανένα όφελος να είνε
Παναμάτικά.

Διά τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλείου

Από την άνωτέρω συνομιλίαν μας με τὸν Ἑλληνα ἐφοπλιστὴν του Λονδίνου ἀποδεικνύεται πόσην παραγωγικὴν διὰ τὸν Τόπον μας σημασίαν ἔχει πράγματι ὁ λιμὴν τοῦ Ἡρακλείου, ὡς κέντρον διεμετακομιστικοῦ, οὗτος εἰπεῖν, διὰ τὰ διοπλέοντα τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον δεξαιενότεροι.

Της άξιολογον αὐτήν σημασίαν, τὴν ὅποιαν ἀπέκτησεν ὁ λιμὴν τῆς Μεγαλονήσου, ἀφότου ἡ παραγωγὴ τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἀνέπτυχθη καὶ ὡς Ἑλληνικὸς ἐφοτιλμὸς εστράφη πρὸς τὴν ἑργασίαν τῶν τάγκευος, ὑπέδειξαν ἐπανειλημμένες εἰς απόλοι μάταιοι

γαστού των τακνέρων, υπεροξιαν επανειλημμένων αἱ σπλαχναὶ αὐταί.
Εἰς τὸν κ. Κρασαδάκην πρὸ πολλῶν ἤδη μηνῶν ἐτόνισαμεν τὴν ἀνάγκην τῆς θετικώτεράς κοστικῆς μερίμνης διὰ τὸν λιμένα τῆς ιδιαιτέρους του ἐκλογικῆς περιφερείας. Φαίνεται, ὅμως, ὅτι ὁ κ. Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας, μὲν δυναμένος, ἵσως, νὰ ἐκτιμήσῃ ἐπαρκῶς την παραγωγικήν της σημασίαν, δὲν ἐπίστευε καὶ εἰς τὴν προβλέψιν μας, διτὶ ὁ λιμένι του Ἡρακλείου δυνατὸν νὰ ἀποδῇ κέντρον γαυτιλιακῆς κινήσεως ἀξιολόγου καὶ σταθμὸς ἀνεφοδιασμοῦ, ἵσως δὲ ἀργότερον καὶ ἐπίσκευων σημαντικός. Υπεδείζαμεν τότε πρὸς τὸν κ. Κρασαδάκην τὶ ἐπέτυχον ἀκριβῶς οἱ Ἰταλοὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παλέρμου, δῆστις ἀκριβῶς μὲ τὴν ἐπικαίρων θέσιν τοῦ — εἰς τὸν δρόμον τῶν δεξαμενοπλίων πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν — ἔκεινος ταῖς ἐπισκευασὶ καὶ τοὺς δεξαμενισθούς τῷ διερχομένων τάκνεος.

Διό τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλείου ἡ ἀρχὴ θὰ ἔπειτε νὰ γίνη μὲ διοικητικοὶ τίνα μέτρα ἀπὸ τὰς ἑκεὶ Τελωνειακὰς καὶ Λιμενικὰς Ἀρχὰς. Εὐπρόσδεκτα θὰ ἔπειτε νὰ είνε τὰ εἰσόδεοντα διὰ τὰς ἀλλαγὰς τῶν ναυτολόγων τῶν πλοίων, παρεχομένης εἰς αὐτὰ κάθε διευκολύνσεως, αἱρομένου καθε τυπικοῦ γραφειοκρατικοῦ προσκόμιατος. Τρόφιμα τράπαντος θὰ ἔπειτε νὰ υπάρχουν διαθέσιμα καὶ οἱ σημειωθεῖσαι εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ἀσχύμιαι τῶν τελωνειακῶν ὥργανων εἰς βάρος τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων, νὰ σταματήσουν. Μία *«κλευθέρα* ζωῆς διὰ τὸν λιμένα τοῦ Ἡρακλείου ὑποδεικνύεται ίσως ἀνάγκη. *«Η ἐγκαταστασίας ἐπίστος ἐνὸς ἔργουσασιον ἐπίσκεψιῶν τελικῶν ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα κριθῆ ὡς ἀποδοτικὴ ἐπιχείρησις.*

Μία ἐπιτροπή, ίκανή να μελετήσῃ την ὑπόθεσιν τοῦ λιμένος Ἡρακλείου, ἐποεῖτε νά είχε συσταθῆ. Αὐτή θὰ ὑπεδείκνυε καὶ τὰ ληπτέα μέτρα. Πρέπει νά μας πιστεύση ὁ κ. Κρασαδάκης, διτί κάθε περὶ τὸν λιμένα τῆς Ιδιαίτερας του πατρίδος φροντίς ἐπιβάλλεται καὶ ἀπὸ τὰ πράγματα δικαιολογεῖται.

"Ἐνα σοβαρὸν ζήτημα

Είχομεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας ἀγαγράψει ώρισμένας πληροφορίας διὰ τὰς προβαλλομένας καθυστερήσεις εἰς τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας πωλήσεως Παναμαϊκῶν σκαφῶν — δεξαμενοπλοίων καὶ ἐπιβατηγῶν — μὲν ἀλλαγὴν σημαίας. Αἱ δυσχέρειαι κυρίως πρόσφερον ἀπό τὸ γεγονός, διὰ τὰς σκάφους αὐτὰς ἔχονται καὶ η ἔγκρισις τῆς πωλήσεως ἀπό μέσους τοῦ Στείτη Νηπόρτμεντ εἰς τὴν Ουασιγκτώνα.

Νεώτεραι, ήδη πληροφορίας έμφανιζουν την υπόθεσιν αυτήν υπό σοβαρωτέρων άκομη μορφών. Η έγκρισις της Αμερικανικής Κυβερνήσεως δὲν άναφέρεται, έντι περιπτώσεις άλλαχθεν σημαίας, εἰς μόνα τα Παναμαϊκά τανόρες και τα ἐπιβατηγά, ἀλλ' ἐπὶ παντὸς πλοίου νηολογημένου εἰς τὸ Παναμάνη ή τὰς ἄλλας, χώρας της Κεντρικῶν Αμερικής. Εἰδικὴ υπηρεσία εἰς τὸ Σετζ Ντηπάρτμεντ εἶναι ἐπιφορτισμένη μὲ τὸν ἐλέγχον τῶν ἀδειῶν. Ἐξετάζονται αἱ σχετικαὶ αἵτησεις καὶ κυρίως ἐλέγχεται η προέλευσις τῶν ἀγροστῶν. Οἱ φόδος μῆπως φορτηγαὶ ἐστο σκάφη διακύψουν πρὸς τὰ σημαῖας τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος, ὑπερέωσε τὴν Αμερικανικὴν Κυβερνήσειν νὰ λᾶβῃ τὸ μέτρον αὐτὸ τοῦ ἐλέγχου. Εσημειώθησαν, πράγματι, πρὸ μηδὲν μεμονωμένα τίνα κρούσματα αγροάς σκαφῶν Παναμαϊκῶν ἀπό την Πολωνίαν καὶ την Τσεχοσλοβακίαν.

Από τού περιείου όμως αύτού μέχρι του νά παρεμβάλωνται δυσχέρειαι είς τὴν μεταφορὰν φορτηγών πλοίων Παναμαϊκῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἢ διαφορά, πιστεύουμεν, εἴνε μεγάλη. Θά προκαλέσῃ τὴν δικαίων ἀγανάκτησιν τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου καὶ τὴν διαμαρτυρίαν, ἀσφαλώς, τῆς Ἑλληνικῆς Κειρούσσεως.

ασφάλειας, της Ελληνικής Κυριελλής.
Έχουμε πρόσθιαν συγκεκριμένην περίπτωσιν νὰ ἀναθέρωμεν. Ούτω προκειμένου νὰ ψώσῃ τὴν Κυανόλευκον Φοιτηγὸν Ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐξητήθῃ καὶ ἐδόθῃ ὅμεσῶς ἡ ἀδεια ἀπὸ τὸν Παναγιῶν· Ἀπεκαλύφθη, δούμας, μετὰ καθιστέρησιν μηνὸς καὶ πλέον διὰ τὴν κοινωνίησιν τῆς ἀδειας πρὸς τοὺς ἔνδιαιφερομένους, ὅτι ἐτέλει αὕτη ὑπὲρ τὴν Ἕγκρισιν τοῦ Στέγιτ Ντηπάρτμεντ, ὅπερ καὶ ἐδίσταζε νὰ τὴν παρασχῇ, διότι ἔτυχεν ὡς αἰτών ὁγραφῆστε, γνωστὸς Ἐλλήνιος ἐφοπλιστής, νὰ είνει ἀπλῶς συνῶνυμος μὲ ἄλλον συνάδελφον τού, τοῦ ὅποιού τὰ σκάφη προσηγισαν εἰς λιμένας τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος καὶ τῆς Βορείου Κίνας! Τὸ γεγονός αὐτὸν καθίσταται ὑπόποτον καὶ τὴν πώλησιν τοῦ Παναμαϊκοῦ Φορτηγοῦ, ἀπρόθυμον δὲ καὶ τὴν ἀρμοδίαν Ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίαν διὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδειας.

Έβδομαστικά, Βεβαίως, αι άναγκαιάς έξηγησες και τελικώς έλπιζεται ή αδεια της άλλαγής σημαίας να έγκριθη. Άπο την υπόθεσιν ομως αύτην διαπιστουντας τη έξης: Πρώτων, ότι τα πλοιά, τα φέροντα τας σημαίας τέσσερας χωρών της Κεντρώας 'Αμερικής υπόκεινται πλέον, προκειμένου να άλλάξουν σημαίαν, υπό τὸν ἐλέγχον τῆς Οὐασιγκτόνος και δευτερον — το και σημαντικότερον — ότι από καταστιθεντα επι τούτων κατάλογον τῶν πλοιοκτητῶν τῶν όποιων τὰ σκάφα προσγγύγ- σαν κατά τὸ παρελθόν εἰς λιμένας τοῦ Σοβιετικοῦ μπλὸν ἐλέγχεται και ή νομιμοφροσύνη, οὕτως είπειν, ἐνὸς ἑκάστου ἐφοπλιστοῦ οἰσαδήποτε θνικότητος. Το ζήτημα είνε σοδαρόν. 'Ἄξιες, πιστεύουμε, γα ἀπασχολούσαν και τὴν Ἐλληνικὴν Κυβέρνησιν. Δεν θὰ ήτο ὅθεν ούτε καὶ δικαιον να καταλογισθῇ εἰς τὸ παθητικὸν ἐνὸς ἐφοπλιστοῦ μία ναυάλωσις πλοίου του διὰ τὴν μεταφορὰν νομίμου τινὸς φορτίου —δημητριακὸν κυρίως— ἀπό λιμένα τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος πρὸς ἄλλο σημεῖον τῆς Υδρογείου ή καὶ ἄλλην χώραν τὰ κομμουνιστικής περιοχῆς. 'Απογο- ρευσις τῆς τοιούτης μεταφορᾶς δὲν ύφισταται ἀπό μέρους οιουδήποτε Εύρωπαϊκοῦ Κράτους και συνεπῶς ουδεμιάν υποχρέων είχε και οἰσαδήποτε θνικότητος ἐφοπλιστῆς να ἀργηθῇ τὴν ναυάλωσιν, ἀφοῦ ἂν αὐτὸς δὲν ἐδέχετο. ἄλλος προθύμως, ἀν τὸν συνέφερε, βάλ ανέλαβε τὴν μεταφορὰν. 'Εξ ὄσων, πράγματι, γνωρίζομεν μόνον αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι και αἱ χώραι τῆς Κεντρώας 'Αμερικῆς ἀπηγόρευσαν εἰς τὰ πλοῖα τῶν τὰ ταξίδια πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος

πλοια των ταξιδίων προς τους λιμενας του Σιδηρου Παραπετασμάτος.
Ποιαν, λοιπον, άξιαν και ποιάν σκοπιμότητα έχουν πρετερούν αι δια-
κρίσεις των Εύρωπων έφοπλιστών εις μετασχόντας ή μη εις τάς
μεταφοράς των σκοπιανών μηλών.

μεταφοράς του Σοβιετικού μπλοκ;

Θα ήτο, πιστεύουμεν, δρθοτέρα να ληφθεί μιας απόφασεως άπό δύο τά Κράτη, τά μετέχοντα του Ατλαντικού Συμφώνου, διά της όποιας θα απηγορεύοντα τά ταξίδια πρός την Κίναν κλπ. Η όποια τους έκει λιμένας πρός άλλας χώρας θα καθοδίζονται αι προϋποθέσεις ύπό τάς όποιας τά πλοϊά των χωρών του NATO θα έδειχνον ναυλώσεις τών χωρών του Σοβιετικού μπλοκ. Χωρίς, όμως, την απόφασιν αυτήν, είλη με έντονη και έφαρμο μεγάλην ν από τους ους, δεν είναι δυνατόν σοδομών να συντητήται ή ειδύνθην του άλλος ή βήτα πλοιοκτήτου διά τάς ναυλώσεις έκ της Βορείου Κίνας η έξ αλλης χώρας του Σινηπού. Παραπέμπονται.

Σιδηρού Παραπετάσματος.
Ειδίκητέρον διὰ τὴν Ἐλλάδα ἀνακύπτει καὶ ἔνα ἄλλο ἐπίσης σοφα-
ρὸν ζῆτημα. «Ολοὶ ἐμφανίζονται ἐπιδιώκοντες — τὸ ὑποδεικνύον
πρῶτοι οἱ Ἀμερικανοί, οἱ τόσα εἰσθέοντες διὰ τὴν οικονομικήν μας
ἀνάρθρωσιν — τὴν ἐπανόδον τῶν ὑπὸ ξένας σημασίας Ἑλληνικῆς ιδιο-
τήτας περισσέα πλοίων εἰς τὴν Ἑλληνικὸν υπόδολον». Ἄλλα πῶς θὰ δύναται

ή μεταφορά αὐτή, σταν Βέβαια θὰ τὴν θελήσουν οι "Ελληνες ἑφοπλισταί, ἀφοῦ τὸ Στεῖτ Νηπάρτμεντ, προκειμένου πεοὶ Ἑλληνικῆς σπουδαίας καὶ δχι χώρας τίνος κομμουνιστικῆς, προβάλλει τοιαύτας δυσχερίες, διὰ τῆς καταρτίσεως πινάκων καὶ καταλογισμού ἀνυπάρκτων εύθυνῶν εἰς Ἑλληνας ἑφοπλιστάς;

Τὸ δὲ ζήτημα ἀξίζει να ἀπασχολήσῃ καὶ τὴν ιδικήν μας Κυβέρνησιν, ὅπως καὶ τοὺς ἀφομοδίους τῆς ἐδώ Αμερικανικῆς Ἀποστολῆς.

Αι ναυπηγήσεις

Τεράστια είναι τα κεφάλαια, που θὰ χρειασθή ό 'Ελληνικός έφοπλισμός διά να έπιτυχή την έκτελεσιν τού ναυπηγικού του προγράμματος. 'Υπολογίζεται, ότι μέχρι του 1957 ένα ποσού σύντικα κατωτερού των έξακοσιών πεντήκοντα έκατομμυρίων δολαρίων — είς λίρας και δολαρία — θὰ πρέπει να διατεθῇ διά να πληρωθοῦν αἱ δόσαι ναυπηγήσεις πρόκειται να γίνουν διά λογορίσμαν Ελλήνων έφοπλιστών. Ενώς και μόνου έφοπλιστικού συγκροτήματος αἱ μελλοντικαὶ ναυπηγήσεις διὰ κοστίσουν 24 έκατομμύρια αγγλικάν λιρών!

Αύτά τα ἀπίστευτα μεγαλεῖα κεφαλαία δεν ὑπάρχουν, δυστυχώς, διαθέσιμα ἐν τῷ συνόλῳ τῶν. Πολλοί, προεξοφλούντες τὴν μακρὰν διάστημαν τῆς κολῆς ναυαγοράς, προέβησαν εἰς παραγγείλας, σημαντικώς ὑπερτεράς των διαθέσιμων κεφαλαίων των. Μὲ τὴν κρίσιν, τὴν ὁρτέραν πασῆς προσδοκίας, μὲ ταῖς ζημιαῖς που ἀποφέρουν οἱ κρατουμένοι ναῦλοι, δὲν πρόκειται, Βέβαια, γὰς συμπληρωθῶν τὰ κενά.

Ο δανεισμός, έξι όλου, δὲν είναι πλέον εύκολος. Εις την Ἀγγλίαν ἀπό τοῦ παρελθόντος καιμώνος τὰ κατά τοῦ πληθωρισμού μετροὶ περιώρισαν ἡ μᾶλλον κατήγορσαν τάς τιπτώσεις διά νεας ναυπήγησε, εἰς δὲ τὴν Ἀμερικὴν μόνον ὑπὸ την προϋπόθεσιν τῆς προναυλήσεως, τῶν δεξαμενοπλοίων θά πήδη δυνατή ή ἐξεύρεσις δανείου ἀπό τὰς Τραπέζας καὶ τὰς Ἀσφαλιστικὰς Ἐταιρίας. Ή χρονοναύλωσις δὲν είναι πάντοτε καὶ αὐτή πρόσφορος.

καὶ αὐτὴν προσφέρει.

Υπάρχουν, βεβαίως, πολλοί ἐφοπλιστικοί Οἶκοι, εὐρυτάτης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, οἵτινες ἔχουν ἥδη προεξοφλήσει τὴν χρηματοδότησιν τῶν ναυπηγήσεων τους. Υπάρχουν ὅμως καὶ ἄλλοι, ποὺ ὑπελόγιζον εἰς τὸν δασεισμὸν καὶ τοὺς καλούς ναύλους διὰ νὰ ἐπιτύχουν ὅτι μὲ τὴν γνωστὴν τοῦ Ἑλλήνος αἰσιοδυίαν ὑπὲρ τὰς δύναμεις τῶν ἐπειδίων. Τῶν τελευταίων αὐτῶν ἡ θέσις τώρα διαγράφεται ἔξαιρετικὰ δυσχερῶς. Ἀν συνεχισθῇ — ὅπως καὶ προβλέπεται διὰ τὸ ἀμέων τούλακίστον μέλλον — ἡ κρίσις εἰς τὴν νευλαγαρφάν, δὲν θὰ κατορθώσουν νὰ ἐκπιληρώσουν τὰς δύσας ἀνέλαβον διὰ τῶν ναυπηγήσεων ὑποχρεώσεις.

Τό μόνον παρόγραφον σημειώνει της νέας αύτῆς περιπτειάς είναι το γεγονός των παραδόσεων των νεοανυπήγκτων σκαφών διά πολλάς περιπτώσεις μετά δύο, τρία καὶ τέσσερας άκομη ἔτη. Μέχρι τότε κανές δέδοισα, δὲν ήμπορεῖ νά πιστεύσῃ, ότι ή σημειώνη κριτίσμος κατάστασις βάθι συνεχισθῇ. Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, λοιπὸν, ότι ή ναυλαγορὰ θά κινηθῇ ζωπόρεον καὶ τα πλοία κάτι θά κερδίσουν ἀπό τὴν εκμετάλλευσιν τῶν, δυνατῶν εἰνε μέρος τῶν κεφαλαίων που θά λειψουν διά τὰς ναυπηγήσεις νά ἔξευρεθοῦν. Αἱ ἄξιαι ἀλλως τε καὶ τῶν πλοίων θά εἰνε τότε καλύτεραι, ὥστε η πώλησης ἐνὸς ή δύο πλακιών σκαφών νά εἴνε ἀρκετή νά συμπληρώσῃ τὰ κεφαλάια των νεοτεύκτων.

Ἔχει δημος καὶ συμπεράσματα νά συναγάγῃ τις ἀπό τὴν ὑπόθεσιν τῶν πολλῶν αὐτῶν ναυπηγήσεων. Απόδεικνεται καὶ πάλιν πόσον ακράτως κερδοσκοπική, τυχοδιωκτική ήμπορεῖ τις νά εἴπῃ, είνε ή ἔργασία τού φορητού πλοιου. Καιματια ποδόβλεψις δέν δικαιολογείται και εἰς κανέν

Φυτήγειον πόλους. Καρπά ποδοσφαιρίς σεν ωκεανούχους, γειτονία καὶ εἰς κανένα
θετικόν δεδομένον δὲν ἡμπορεῖ τις να στηριχθεί. Πολλοί οἱ ἀστόθυμοι
παράγοντες καὶ παλαιοί αἱ ἐκπλήξεις.
Ἐν τοιποτῷ ὑπεραισιοδικῷ ἔκρατησε καὶ πάλιν τὴν σκέψιν τῶν

Η τολπρά υπεριστούσαν εκραήσεις και πάντη την ουραγή των έφοπλιστών. «Όπως ορθότατα παρεπήρησεν είς την περισσότερον σκηπτισμένων, οι πλειστοί έπιασαν μαρτινά τα έπανω, έλαχίστα έσκεψθσαν και τα κάτω. Την άντιδρασιν πρός τὸν μεγάλον ύψωμαν τῶν ναύλων,

και τα κατώ. Η γενιτοράσην πρός τον μεγαλονέφων την ναυάνων, την προσπάθειαν τών κρατών της Εύρώπης διὰ τὴν αὐτάρκειαν εἰς γειαύνθρακα, τὴν περιοπήν τῶν Ἀμερικανικῶν πιστώσεων ἡ ἔστω και τὴν ἀνάκωχην τῆς Κορέας πολλοὶ ὅλιγοι ἔλαβον ὑπὲρ ὄψιν των. Τὸ πρόσφατον παρελθόν του 1950 ἐλληνομήνη. Υπερόκητίσαν πολλοὶ τὰς πλέον αἰσιοδόξους προβλέψεις, με ἀποτέλεσμα τὰς σημεινὰς δυσκολίας, αἱ ὀποῖαι, ευτυχῶς, τὴν φορᾶν αὐτὴν, δὲν εἶνε καὶ ἀνεπανόρθωτοι. Ἀρκεῖ πάντως ἡ ναυλαγορά νὰ μὴ κρατηθῇ εἰς τὰ σημεινὰ ἐπί-πεδα ἢ καὶ νὰ μὴ χειροτερεύσῃ.

·Απὸ μίαν καθέλκυσιν

Οι ναυτικοί έχουν συνυφάγει τόσον την σκέψιν των μὲ τὴν κίνησιν εὑρὶ πλοίου, μὲ τὴν ζωὴν του, ὥστε νὰ πιστεύουν, ὅτι τὰ πλοῖα έχουν καὶ ψυχὴν. Είναι κατ' αὐτοὺς ζωανταὶ ὑπάρξεις. Τὰ σκάφη έχουν ἡλί-
τιαν, κουράζονται, ὑποφέρουν, γηράσκουν. Οἱ Αγγλοὶ λέγουν, ὅτι τὸ πλοῖον εἰς τὴν γλώσσαν των είναι θηλυκοῦ γένους, διότι χρειάζεται πε-
ριποίησιν ιδιαιτέρων, ὅπως η φιλαρέσκος γυναικα. Εἰς τὴν ἱστονιαν

Τὰ σύνθετα είναι τυποὶ καὶ ἔτινας. "Εγείρεται προφῆτης καὶ τὸ πλα-

ANTIRALL IMEX CORP.

SLIP SUPPLIES

**200 HUDSON STREET
NEW YORK, I3 N.Y. TEL. WO 41358**

AI EYΩHNOTEPAI TIMAI.

Η ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΑΟΙΩΝ.

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

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

στεύουν οι ναυτικοί όλου του κόσμου, ότι ή καλή τύχη άκολουθει τα τυχηρά πλοία είς όλη των την ζωήν, υπό οινοδήποτε ιδιοκτήτην. Είναι κατά συνήθη καλοτάξιδα, τελείωνουν γρήγορα τα ταξίδια των, άποφέρουν μικρόν ή μεγάλο κέρδος. Το ίαυχον πλοίον καταστρέφει συχνά τὸν έφοπλιστὸν του, ταλαπωρεῖ καὶ τὸ πλήρωμά του. Αἱ καλύτεραι προϋποθέσεις ἐνὸς ταξίδιου καταστήγουν δι' αὐτὸν εἰς καθυστεροσεις, εἰς επιζημιας περιπτείας. Οἱ έφοπλισται στεύουν γὰρ ἀπολαγούν ἀπὸ τὸ ίαυχον σκάφος. Τὸ τυχηρὸν δὲν τὸ πωλοῦν υπὸ τὸν πλέον ευνοϊκοὺς ὄρους. Εἶναι τὸ «lucky ship» κατὰ τοὺς «Ἀγγεῖους.

Εἰς διοιον δοῦι ή εὔκαιρια νὰ παραστῇ εἰς τὴν καθέλκυσιν ἐνὸς πλοίου αὐτομάτως γεννῶνται αἱ ἀνωτέρω σκέψεις. Οταν υπὸ τὰς εὐχὰς τῶν παρισταμένων τὸ σκάφος ἀρχικὴν ἡμέραν νὰ κινητᾶ πρὸς τὴν θάλασσαν ἡ συγκίνησις εἶναι κατάδηλος. Οἱ ἀψυχος μέχρι τῆς στιγμῆς ἔκεινης ὅγκος, βάρους κλιδών τοννών, προσλαμβάνει λωγήν. Μία υπάρξις γεννᾶται. Τὸ ύγρον στοιχεῖον δένεται, ὅπως η μπέρα τὸ παιδί της. Μέσα σεις αὐτὸν θὰ ζησῃ τὸ πλοίον. Χωρὶς την θάλασσαν παύει νὰ ὑπάρχῃ.

Διακρίουν κατὰ τὴν καθέλκυσιν τὸν πλοίον οἱ δημιουργοί του, ὁ σχεδιαστής ναυπηγὸς καὶ οἱ ἐργάται τοῦ ναυπηγείου. Μὲ ἀγάνιαν τὸ παρακολούθουν μέχρις ὃτου εἰσέλθει εἰς τὴν θάλασσαν. «Τῷ πάροχον καλαὶ — εὐοίαι — καὶ κακαὶ καθελκύσεις. Τὸ ίαυχην, λέγουν, τοῦ πλοίου τὴν στιγμὴν ἔκεινην υφαίνεται. Αἱ εὐχαὶ τότε καὶ ἀναπέμπονται. Ἀκολουθοῦν τὸ σκάφος εἰς όλην την ζωήν.

Μᾶς ἔλεγεν ὁ γράφων διεύθυντης ἐνὸς ναυπηγείου εἰς τὴν Σκωτίαν: «Ἐκατὸν σκάφη ἔχων καθελκύσει. Ποτὲ δὲν μοῦ ἐλεύθερη νὰ βαθεία αὐτὴ συγκίνησις. Τὴν δοκιμάζω πάντοτε τὴν στιγμήν, που τὸ σκάφος κινεῖται πρὸς τὴν θάλασσαν. Αἰσθάνομαι παλλομένην τὴν ζωήν.»

Ηύτυχησεν ὁ γράφων τὴν στήλην αὐτὴν νὰ παραστῇ εἰς τὴν καθέλκυσιν ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Σκωτίας τοῦ Γκρήνοκ. Χαριδόνυος ἡμέρα διὰ τὴν μικρὰν αὐτὴν πόλιν τῆς Σκωτίας. Νέπτενος ὅλης ναυπηγείας. Τοῦ Σκώτων εἰνε τὰ μεγαλύτερα, ἀλλὰ καὶ τὰ παλαιότερα εἰς ὅλον τὸν Κόσμον. Κατειργάσθησαν πρὸ τοῦ χάλιβος τὸν σίδηρον καὶ πρὸ τοῦ σιδηροῦ τὸ ξύλον.

Ἀνάδοχος, ή σύμμερος τοῦ πλοιοκτήτου. «Ἐσπασεν εἰς τὴν πλευρὰν τοῦ γιγαντιαίου σκάφους — 17.500 τόννων — τὴν φιάλην μὲ τὸ κρού τῆς Σάμου, ἔχαρισεν εἰς αὐτὸν τὸ σόνμα μιᾶς τῶν Νηροπίδων, τῆς «Νηροπίδου», καὶ τοῦ ηγήθη νὰ εἰνε πάντα καλοτάξιδον. Σιγὴ συγκινητικὴ μεταξὺ τῶν τόσων ἐπὶ τῆς ἔξεδρας προσκελδήμενων καὶ τῶν πολλῶν τοῦ ναυπηγείου ἐργάτων, ὅταν ἐπίστεον ἡ ἀνάδοχος τὸν πλεκτρικὸν διακόπτην τῆς καθελκύσεως. Υπὸ τοὺς ζωποὺς χαιρετισμούς, τὰς ζητηραγύας καὶ τοὺς συριγμοὺς τῶν ωυμούλων τὸ σκάφος πήρισεν ἡμέραν νὰ ἔγκαταλείπῃ τὴν ἑσχάραν, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἐπὶ ξέποντο παρέμεινεν. Ἀλησμόντος ή στιγμὴ ἔκεινη. «Fine ship» ἀνέφωνον οἱ ἐργάται τοῦ ναυπηγείου καὶ οἱ παρισταμενοὶ τεχνικοί. «Ολοὶ τοῦ ηγήθησαν τὸ καλότυχον.

Οἱ «Ἐλληνες πασίγνωστοι πλέον καὶ εὐπρόσδεκτοι ως καλοὶ πελάται διὰ τοὺς Σκωτέσους. Αἱ καθελκύσεις διὰ λογαριασμὸν «Ἐλλήνων νέφοις» εἶναι συχνόταται εἰς τὰ Σκωτικὰ ναυπηγεία.

Κατὰ τὰ προσφονήσεις, που ἔγειρονται ἐπὶ εὔκαιρια τῶν καθελκύσεων αὐτῶν τιμάται τὸ «Ἑλληνικὸν ονόμα, ἀνγγωνῷζεται ἀπὸ ὅλους ἡ μακρά, ή ἀπὸ αἰώνων παράδοσης, τὸ ναυσίδιον πενύει τῆς φυλῆς μας καὶ ἔκτιμαται ιδιαίτερως ἡ ἐπιχειρηματικότης τοῦ «Ἑλληνος. Πρέπει νὰ ληφθῇ υπὸ όψιν, ότι εἰς ὑπερεκατὸν ἐκατομύρια λιρῶν ἀνέχονται οἱ διὰ λογαριασμὸν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν παραγγελίαι εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σκωτίας, παραπλέυρως ἀκριβῶν πρὸς τὰ καθελκύσεων δεξαμενόπλοιον, δεύτερον πανομοιότυπον ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τοῦ αὐτοῦ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, ἐνώ τὴν ἐσχάραν τοῦ καθελκύσθεντος θὰ καταπλάνηται τὸν ἡμερών ή τρόπιον νέου μεγάλου δεξαμενοπλοίου, ἀλλου «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ. Οργασμὸς ἴστορικος, ἀνευ προγονεύμενου, διὰ τὴν ναυτικὴν Ἀλλέδα. Τὶ κρίμα ὅλη αὐτὴ η καταπλήσσουσα δραστηριότης νὰ μὴ εἰνε στενώτερον συνδεδεμένην μὲ τὸν Τόπον μας. «Ἄσ ὄφισαι οἱ αἴτιοι....

Ai προβλέψεις

Τὴν χαλάρωσιν τῶν μεταφορῶν κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας καὶ τὴν ἐποχικὴν ἔκπτωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, τὴν εἰναὶ όπωσδήποτε προβλέψει οἱ ἐφοπλισταί, οἱ συντροπικῶν τελείωντερων τοῦλάχιστον ἀτενίζοντες τὰς καταστάσεις. Κανεὶς δῶμας δὲν ἐπίστει καὶ τὴν ὑπότιμην τῶν 29 σελ. ἀπὸ τὸ Χαμπτον Ρόδο διὰ τὸ Κόντινεντ. «Ἡτο ἀποοδόκητος.

Ἀπὸ ὅλους τῶν προσβλλονται τὰ ἐρωτήματα: Εἰποῦλε πράγματι εἰς τὴν κρίσιν ἡ παγκόσμιος οἰκονομία μαζὶ δὲ μὲ αὐτὴν, ως ἀκεσον ἔξαρτη τῆς, καὶ ἡ ναυτιλία; Οἱ ναύλοι, οἱ ἐπιτιθάλοντες πλέον τὸν παροπλισμὸν τῶν πλοίων, ἀποτελοῦν σαφὴ ἔνδειξην, ότι ή μεταπολεμικὴ ἀνταποστραφούμενη (readjustment) ἥρχισε πλέον;

«Ἡ ἀπάντησις εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα συνοψίζεται εἰς τὰ ἔχη: Οἱ ἔγκυρότεροι παραπορηται τῶν πολιτικο—οἰκονομικῶν ἔξελιξεων δὲν προβλέπουν τὴν χειρότερευσιν τῶν πραγμάτων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, οὔτε καὶ τὸν κρίσιν, ὑπὸ τὴν γνωστὴν μορφὴν τοῦ παρελθόντος.

Τὴν σημερινὴν συστολὴν (recession) τῆς κινήσεως τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀποδίδουν κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν Ἐλλείψιν δολαρίων, εἰς τὴν προσωρινὴν ἀνάπτωσαν τῆς ἀγοραστικῆς κινήσεως, τῆς Ἀμερικῆς διὰ τὴν προμήθειαν πρώτων υλῶν ἀπὸ τὸ ἔξωτερον καὶ εἰς τὴν μακροπρόθεσμον κλιμάκωσιν τῶν ἔξοπλιστικῶν προγραμμάτων. Μετὰ τὴν ἀνευ προγονεύμενην εἰσαγωγὴν τῆς ζωρότατης τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἡ ἀνάπτωσαν αὐτὴν ἐπεδιήθη ἐν τῶν πραγμάτων. Αἱ τιμαὶ εἰχον ἔξιχθη εἰς ἔξαιρετικῶν ὑψηλὰ ἐπίπεδα καὶ τὰ ὅμιλους μεγάλα. Οἱ ἐπιβλήθεντες, κατὰ συνεπειῶν, ἀφὸ τὸ ἔξωτερον περιοισμοῦ ἀπὸ τὰς χώρας τῆς περιοχῆς τῆς στερείνας καὶ τὰς λοιπὰς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, τὰ διλιγότερα κυρίων φορτία γαιανθράκων καὶ αἱ διλιγότεραι εἰσαγωγαὶ τῆς Ἀμερικῆς ἀπὸ τὸ ἔξωτερον, προεκάλεσαν τὴν μεταφορικὴν ἔκπτωσιν καὶ τὴν κρίσιν τοῦ φορτηγού πλοίου.

Κανεὶς, δῶμας δὲν ἡμπορεῖ νὰ πιστεύσῃ, ότι ή σημερινὴ κατάστασις θὰ συνεχισθῇ μακρον, ὅτως τινὲς προβλέπουν. Θὰ ἡτο πράσινοι πολιτούμον νὰ παραδεχθῆται τις, ότι ή Ἀμερικὴ καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τὰ κράτη τῆς Δύσεως θὰ θελήσουν νὰ ἀκολουθήσουν αὐστηρεύσεων πολιτικῆν.

ἔγκυροτέρους οἰκονομικούς κύκλους τοῦ ἔξωτερον, ότι μία τοιαύτη ἐπιδίωξις δυνατὸν νὰ φέρῃ τὸν Κόσμον, καὶ πρώτην τὴν Ἀμερικήν. εἰς τὰ κρίσιν, μὲ ὅλας τὰς δυσαρέστους πολιτικὰς καὶ κοινωνικὰς συνεπειῶν. Πιστεύεται, τούναντιόν, ότι ή ἀπόλυτος ἀντιπληθωριστικὴ πολιτικὴ θὰ ἀποτραπῇ, ἔστω καὶ ἀριθμητικῶν πολιτικῶν τὸ τελευταῖα ἔτη. Θὰ ἀπιτραπῇ οὕτω εἰς τὰς «Ηνωμένας Πολιτείας καὶ δάνεια νὰ παράσχουν εἰς τὰς ἄλλας χώρας καὶ τὰς πιστώσεις τῆς ἀνασυγκρότησεως καὶ τῆς ἀπόπληστικῆς προσπαθείας νὰ συνεχίσουν. Αἱ μεσαίες συνεπειαὶ τῆς ἀφονωτέρως παροχῆς τοῦ δολλαρίου θὰ είναι οἱ πλέον ἀνετούς τῶν παγκοσμίων συναλλαγῶν διενέργεια. Η ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὰς χώρας εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν καὶ φυσικά ή αναζωπύρησης τῶν μεταφορῶν.

Υπὸ τὸν προϋπόθεσιν αὐτὴν καὶ μετὰ τὰς προεδρικὰς ἐκλογὰς τῆς Ἀμερικῆς πιστεύεται, ότι ή ναυλαγορὰ θὰ κινηθῆται πολλά παραδίπτους τῶν κατάστασιν, πολλά περιφερόμεσαν ἡ καρδιά της, όπως μάς, τὰ τεφρία τῶν γοιανθράκων θὰ είναι οἰλίγα. Η κρίσις εἰς κανένα δὲν συμφέρει, πολὺ δὲ περισσότερον εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἡτοις ἀνέλαβεν ἀκριβῶν νὰ ἔχαγάγῃ τὸν Κόσμον ἀπό τὴν οἰκονομικὴν απαθλίων παροχήν. Η κρίσις τῶν μεταφορῶν, ή καρχορόνιος, όπως τινὲς την πιστεύουν, πρέπει νὰ είναι συνεπειαὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως. Αὐτὴν θὰ περάσουν τὸν πρόλαβον, ὅπως στην περιορισμῶν διενέργεια της Δυτικῆς Δύσεως. Δὲν πρόκειται νὰ ἔπιπτεν εἰς τὴν Μόσχαν νὰ δικαιωθῇ ἀκριβῶν, εἰς τὰς περὶ αὐτοπρεπεῖται κρίσεως τῆς ἀστικῆς οἰκονομίας προσδοκίας της.

Βάσει τῶν ἀνωτέρων ἀποψίων, προβλέπεται, ότι τὸν τοιούτου μεταφορῶν ἀπό την Ἀμερικήν, ή κίνησης τῶν μεταφορῶν, θὰ είναι ζωηρότερη, καὶ καρχορόνιος, όπως τινὲς την πιστεύουν, πρέπει νὰ είναι συνεπειαὶ τῆς παγκοσμίου περιορισμού. Βάσει τῶν ἀνωτέρων ἀποψίων, πρόσθια παραδίπτους δικούος αἵκουνται, ή καρχορόνιος, όπως τινὲς την πιστεύουν, πρέπει νὰ είναι συνεπειαὶ τῆς παγκοσμίου περιορισμού.

Πρόσθιος — οἰκονομικὸς αἵκουνται, ή οἴγαλος τῆς οἰκονομικῶν διεπίπτωσης τῶν ἀπαρχῆνα μιᾶς ζωηρότερας κινήσεως τῶν μεταφορῶν, θὰ είναι ζωηρότερη, καὶ καρχορόνιος, όπως τινὲς την πιστεύουν, πρέπει νὰ είναι συνεπειαὶ τῆς παγκοσμίου περιορισμού.

Οἱ Αμερικανοί ἐφοπλισταὶ είχαν στηρίξει τὰς ἐλπίδας των εἰς τὸν οἰκονομικὸν αἵκουνται, μετὰ τὰς ἐκλογὰς τῆς Αγγλίας, καὶ κίνησης τῶν μεταφορῶν, θὰ είναι ζωηρότερη, καὶ καρχορόνιος, όπως τινὲς την πιστεύουν, πρέπει νὰ είναι συνεπειαὶ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικού ζωηροτέρας κινήσεως τῶν μεταφορῶν.

Οἱ πολιτικοὶ καθαρίστων τοῦ Βουλήν — είχε κυρωθῆ πρὸ ἔτους ἀπὸ τὴν Γερουσίαν — νομοσχέδιον περὶ φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν. Αὐτούς διώτερος πολλαὶ παραχωρήσεις προστατευτικαὶ ἔγιναν δεκταῖς, ἀπεριφθησαν, όμως, αἱ φορολογικαὶ διευκολύνσεις. Είχε ζητηθῆ πρὸ τοὺς ἐφοπλισταὶς — ή Γερουσία τὸ ἔνεκρον — ότις ἀναγνωρισθῆ εἰς αὐτοὺς τὸ δικαιώματα νὰ φειδούμενος φόρους εἰς αἴσπεμακονταρούς καθὼς καὶ η ναυλαγορὰ ἀπὸ τὴν πίεσιν τοῦ πληθυρικοῦ τονά.

Μία τοιαύτη λύσις θὰ είχε γενικωτέραν ἐπίδρασιν. «Ο παροπλισμὸς τῶν κρατικῶν Αμερικανικῶν καθὼς καὶ τῶν παρηλικῶν ἀντιοικονομικῶν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ως μία ἐκκαθάριστης τῆς σημειώσεως τοῦ καταστατεως. Ισχεῖ μὲ τὴν έλευσιν τοῦ νεανούς νὰ καταστάθηται οἱ καθώς εἰς τὸν θεωρηθεῖσαν οἰκονομικόν.

«Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ παραπλέσθηται τὸ πρόστιμος κρίνεται ἀπὸ πολλοὺς ἐφοπλισταὶς ὡς η προτιμότερα λύσις. Εντὸς τοῦ μηνὸς ἀθρόα πράγματι προβλέπεται η ἀπάνοδος εἰς τὰ ἀγκυροδόλια τῆς Ἀλλήλων καὶ τῶν Παναμαϊκῶν ἀκόμη σκαφῶν. Είναι μετά τὰ Αμερικανικά τὰ ἀκριώτερα. Μὲ τὰ 29 σελ. τοῦ Χαμπτον Ρόδες — Κόντινεντ δὲν συμφέρει πολιτισμόποτε νὰ κινούνται.

Εὐριστούμενα καὶ πάλιν εἰς τὴν πρὸ τῆς Κορέας περίοδον. Τὰ παρηλικά σκάφα καὶ τὰς ἀκριβὰ θὰ δέσουν.

Τὰ μαχητικῶτερα σκάφα — τὰ «Ἀγγλικά» καὶ τὰ «Ιταλικά» — με τὰ ἔξοδα τῶν 110—125 λιρῶν, αὐτὰ θὰ κρατηθοῦν εἰς τὴν ἀγοράν. Τὸ ἔγχειρμα τοῦ ἀμερικανικού φορτηγού είχε πάντοτε ως ποστούμενον τὸν προστατευτισμὸν καὶ τοὺς ὑψηλοὺς ναύλους. Τοῦ «Ἑλληνικοῦ» ἐπίσης η θέσις είναι δύσκολος. Τὰ ἔξοδά του θιάνουν τὰς 220 λίρας ἡμέρσιος.

Αὐτὴ είναι η σκληρὰ πραγματικότης. Πρὸς τὴν στιγμὴν οἱ καλοὶ ναύλοι μαζὶ ἐπέτρεψαν νὰ τὸν λησμονῶσιν. Η ἔργασιον πάντοτε τοῦ φορτηγοῦ τράπεται κτημάτων εἰναὶ τῶν πλοίων με εὐθηνόν κόστος. Ο συναγωγισμός, όταν μαλίστα οι ναύλοι είναι χαμηλοί, είναι ὄξειτας. Πρὸ τοῦ πολέμου τὸ «Ἑλληνικὸν σκάφος» πήτο ἀσυναγωνιστον. Τώρα είναι ἀκριβῶν καὶ παροπλίζεται μὲ τὴν πρώτην ἀντίθετον πρὸς τὰ κάτω στροφὴν τῆς ναυλαγορᾶς.

“BUGSIER,, REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT HAMBURG II.

Johannishöllwerk 10 Telefon: 35 16 31
Night 52 46 38

Salvage-tugs stationed North Sea

and Western Baltic

Wireless Call-Signal: D A A B

All kinds of salvages and lowages undertaken

Τὸ ναυτικώτερον μέρος τοῦ κόσμου

Αἱ Οἰνουσίαι, ἡ νησίς αὐτὴ κατέναντι τῆς Χίου, κατέχει ἀναμφισβήτητος, τὰ σκήπτρα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπίδοσιν. Κατ' ἀναλογίαν πληθυσμοῦ εἶνε τὸ ναυτικώτερον μέρος τοῦ Κόσμου. «Η πλοιοκτησία τῶν Οἰνουσίων ἐφοπλιστῶν ἐκτείνεται σῆμερον ἐπὶ 95 σκαφῶν — φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων — τόννων φορτίου ἐνὸς ἑκατομμύριον ἑκάτοντὸν χιλιάδων τόννων περίπου. Τὰ σκάφη αὐτὰ φέρουν τὴν Ἑλληνικὴν, τὴν Παναμαϊκὴν, τὴν Ἀμερικανικὴν, τὴν Καναδικὴν καὶ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν. Εἰγιαὶ, κατὰ τὸ μεγίστουν αὐτῶν ποστόν, μικρός ἥλικις, κατὰ τῶν δέκα ἑτῶν καὶ ἐπέτευχον ίκανοτοπιτήκας ἀπόδοσεις κατὰ τὸ παρελθόντος ἔτος.

Η κρίσις, παρ' ὅλας τὰς θλιβερὰς τῆς συνεπείας, δὲν πρόκειται γὰρ κλονίστη τὴν ἀντοχὴν τῶν ἐπιχειρήσαντων τῶν Οἰνουσίων ἐφοπλιστῶν. «Τῆρησαν ούτοι εἰς τὴν ἐξαιρετικῶν συντηρητικοῖς εἰς τὰς νέας τῶν ἐπενδύσεις καὶ ἐδικιασθησαν ἀπὸ τὰ πράγματα. Εἰς καμίαν ἄγοραν μὲν ὑψηλὰς τιμᾶς δὲν ποσέθησαν καὶ αἱ παραγγελίαι ναυπηγήσεων ἥσαν περιωρισμέναι, ἀνάλογοι πρὸς τὰ διαθέσιμα ἀποθεματικὰ κεφάλαια ἐκάστης ἐπιχειρήσεως. Τεσσαρά εἶνε τὰ παραγγελθέντα φορτηγά τῶν 10.500 — 11.000 τόννων καὶ πέντε τὰ δεξαμενοπλοία στὸ πόλεμον 16 ἔως 29 χιλιάδων τόννων. Καὶ ούτω οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν Οἰνουσίων ἔχουν ἀρκετὰ περιθώρια, ἀναμένοντες τὴν καλυτέραν αὔριον, νά ἀνανεώσουν τὸν στόλον των. Θά ναυπηγήσουν σὺν τῷ χρόνῳ πλοία ποιοτικά ἀνώτερα διὰ νὰ συνεχίσουν τὴν ἀξιοθαύμαστον πράγματι θαλασσινῆς τῶν παράδοσιν. Τὰ πλοῖα θὰ εἰνεῖς ἵσως ὀλιγώτερα, θὰ εἶνε δῆμως καλύτερα, μαχητικῶτερα.

Παραλλήλη πρὸς τὴν μεταπολεμικὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος ἐσημειώθη καὶ ἡ αὔξησις τοῦ ἐμψύχου ύλικοῦ. Ἐπὶ τῶν ἐδρούμηκοντα πέντε σκαφῶν — πλὴν τῶν Ἀμερικανικῶν, Ἀγγλικῶν καὶ Καναδικῶν — ὑπηρετοῦν κατὰ μέγιστον ποστόν Οἰνουσίαι καὶ Χίοι ναυτικοί. Εἰς ἀγγλικάς ναυτικάς σχολὰς ἀρκετοὶ νέοι καταρτίζονται ἡδη διὰ νὰ ἀναλάδουν αὔριον ὑπερεσίαν ἐπὶ τῆς γεφύρας. Πέντε ἀπὸ δύο προπολεμικῶν εἴνε τὰ ναυτικά γραφεῖα τοῦ Λονδίνου καὶ ἔνα εἰς τὴν Ἀμερικήν, διευθυνόμενα ἀπὸ Οἰνουσίους ἐφοπλιστάς.

Τριπλασία εἶνε ἡ δύναμις τοῦ στόλου τῶν Οἰνουσίων ἔναντι τῆς πρὸ τοῦ πολέμου. Ποιοτικῶς ἐπίσης τὰ σημερινὰ σκάφα τὰς ἀνώτερα. Σύν τῷ χρόνῳ καὶ νέα νεοναυπηγήτης μικράς ἥλικις θὰ προστεθοῦν. «Ἐχουν ὅλην τὴν οἰκονομικὴν ἀνεσιν ἐν καιρῷ νά τὸ πράξουν οἱ Οἰνουσίοι ἐφοπλισταί.

Παραδίγματα ἀξιομίμητον εἴνε ἡ ἀνάπτυξις τοῦ στόλου τῶν Οἰνουσίων, η καλυτέρα ὀργανωσίς τῆς ἐκμεταλλευσεώς του, ἡ στενὴ συνεργασία καὶ ἡ σύμπνοια τῆς ναυτικῆς αὐτῆς κοινότητος διὰ μίαν κοινὴν προσπάθειαν, ἔκπτητουσαν ὅλων τὰ συμφέροντα. Κρίσια, βέσια, ποὺ ἡ τοστὸν δραστηριότης εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης δέν ἀποδίδει περισσότερα καὶ υπέρ τῆς Οἰκουμενικῆς τοῦ Τόπου μας. «Ἄς εὐγηθῶμεν, ὅτι θὰ δημιουργήθουν εἰς τὸ μέλλον αἱ προυπόθεσις αιτίνες καὶ θὰ καταστῆσουν δυνατὴν τὴν περισσότεραν αὐτῶν ἀπόδοσιν.

Τὰ ἀμερικανικά σκάφη

Η πρώτη δίκη διὰ τὴν ἀπόδοσιν εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν διὰ τὰ ὄποια πιστεύεται, ὅτι ἐλέγχονται ἀπὸ ξένους ὑπόκοους, παρὰ τὴν τυπικὴν πώλησίν των εἰς Ἀμερικανικὴν Ἐταιρίαν, διεξιγεύεται ἀπὸ ἡμέρων εἰς τὴν πόλιν Ἀλεξανδρείας τῶν Ἕνωνέων Πολιτειῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ τάνκερ T2 «Meacham», ὅπερ ἀπὸ γενομένην εἰδικὴν ἀνάκρισιν διεπιστώθη, ὅτι ἔτελε ὑπὸ τὴν δισχειρίσιν δύνη Κινέζων. «Η συστάθεισα πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀγορᾶς τοῦ τάνκερ Ἐταιρίας, τύποις ἐνεφανίζετο πλοιοκτήτρια. Κινέζοι ήσαν οἱ προσγειωθεῖσαι ιδιοκτήται τοῦ σκάφους.

Τὸ ἀπότελεσμα τῆς δίκης αὐτῆς θὰ δημιουργήσῃ ἴσως καὶ τὸ δεδικασμένον διὰ τὰς ἄλλας παρομοίας ὑποθέσεις. Φαίνεται, πράγματι, ὅτι τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον, κατόπιν τῆς σχετικῆς ἀπόφασεως τῆς ἀρμοδιοίας ὑποεπιτροπῆς τῆς Γερουσίας, θὰ ἐγείρη ἀγωγὰς διὰ 47 ἐν ὅλῳ σκάφη — τάνκερ, βίκτορες καὶ λίμπερτος — διὰ τὰ ὄποια πιστεύεται, ὅτι τὸ γράμμα καὶ ὅχι τὸ πνεῦμα τοῦ νόμου περὶ παλήσεων τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἐφορμόσθη. «Ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζεται ἀπὸ εἰδικούς ὑπαλλήλους τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας ἡ σχετικὴ ἔρευνα εἰς τὴν Νέαν Υόρκην. «Ἐπιδιώκεται νά διακριθῶμεν ἀν ὅπισθεν τῶν ἐμφανιζούμενων κατόχων τῶν μετοχῶν τῶν διαφόρων Ἀμερικανικῶν Ἐταιριῶν, ὑπάρχουν παρὰ τὸ νόμον ζένοι κρηματοδόται, εἰς τοὺς ὄποιος τελικῶς περιήλθεν ὁ ἔλεγχος καὶ η δισχειρίσις τῶν πωληθέντων πλοίων.

Αἱ ἀγοραπωλησίαι πλοίων

«Ἀντιπροσωπευτικαὶ τίνες τίμαι τῆς κρατούσης εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειριζόμενων πλοίων καταστάσεως ἐγγνώσθησαν πρὸ ὀλίγων μόλις ἡμέρων. «Ἐπιφυλακτικοὶ πάντως εἶνε ἀκούμη οἱ τε πωλήται καὶ οἱ ἀγορασταί. Περιμένουν τὴν ἔξελιξιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Περιωρισμέναι εἶνε καὶ αἱ κλεισθεῖσαι ἀπὸ τίνον ἐδρούμην πράξεις. «Ἀνεφέροντο κυρίως εἰς σκάφη παρόλικα, πωληθέντα πρὸς διάλυ-

σιν μὲ τὰς γνωστὰς τιμὰς γύρω τῶν 13—14 λιρῶν κατὰ τόννου γκρός, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Ἀγγλίαν.

Τῶν λίμπερτος ἡ τιμὴ δὲν ἔχει εἰσέτι καθορισθῆ, βάσει τῶν κρατούντων ναυλών. Εἶνε γεγονός, διὰ προσεφέρθησαν πρὸ ἐδρούμην 300 χιλ. λιρῶν διὰ Παναμαϊκὸν σκάφος καὶ οἱ ιδιοκτήται ἀπέρριψαν τὴν προσφοράν. Δύο λίμπερτος Ἀγγλικὰ μὲ ἀλλαγὴν σημαίας, μὲ ισχύουσαν τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν, κατασκευὴς Φάριθλδ, προσεφέροντο εἰς τὴν τιμὴν τῶν 350 χιλ. λιρῶν. «Ἐπρόκειτο περὶ σκαφῶν ἐξαιρετικῆς συντηρησεως καὶ ἔξοπλισμοῦ εἰς σύγχρονα μέσα ναυσιπλοΐας.

Σκάφος τούπου «Επιτάρ» τὸ Ἀγγλικὸν «Cheltenham» ἐπιθεωρημένον, μὲ καταγάλωσιν πετρελαίου, ἐπωλήθη πρὸ μηνὸς ἀντὶ 285 χιλ. λιρῶν. Σημαία ὅμως Ἀγγλική.

Τῶν τάνκερος αἱ τιμαὶ ἔχουν, βεβαίως, καπτοιαν χαλάρωσιν ἐκ συμπαθητικῆς οὐσίας εἰπεῖν ἐκδηλώσαν πρὸς τὴν ἐκπτωσιν τῶν ἀξιῶν διὰ τὰ φορτηγά, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ είνει αἰσθητῶς κατώτεραι τῶν πρὸ μηνῶν. «Ανοραπωλησίαι δὲν ἔγνωσθησαν. Μερικά συμβόλαια ναυπηγικά προσφέρονται διὰ εγγυτέρας παραδόσεις νεοναυπηγήτων (1953) αἱ ζητούμεναι ὅμως τιμαὶ είνει, πράγματι, υψηλαῖ. «Ἀγορασταὶ δὲν προσέφερον.

«Ἡ ἀγορὰ γενικῶς προβλέπεται νὰ διέλθῃ τοὺς μέχρι τοῦ φινανσιώδους μῆνας μὲ χαλαρότητα, προερχομένην κυρίως ἀπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν διὰ τὸ μέλλον. Απὸ τὸ Σεπτεμβρίου — Οκτωβρίου ἡ κατάστασις θὰ ἐκκαθαρισθῇ. «Ἀν ἡ ναυλαγορὰ κρατήσῃ τὴν σημερινὴν κοχείαν τῆς αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων ἀναμφισβήτητως θὰ ἐκπέσουν σημαντικῶς. Διατὶ νὰ μη θάσουν καὶ εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1950;

* * *

Παραθέτομεν κατωτέρω μερικὰς ἀπὸ τὰς κλεισθεῖσας κατὰ τὰς τρεῖς τελευταῖς ἐδρούμαδες ἀγοραπωλησίας. Εἶνε, πάντως, ἔνωρις ἀκόμη διὰ νὰ προδέψῃ τις τὴν πορείαν τῶν τιμῶν. Αἱ κάτωθι ἀναφέρομεναι δὲν ἀντιπροσωπεύουν καὶ τὴν σημερινὴν θεσιν τῆς ναυλαγορᾶς.

Οὕτω τὸ «ROYSTON GRANGE» μὲ καύσιμον γαιάνθρακα, 10.330 τ. d.w., τοῦ 1943 καναδικής κατασκευῆς μὲ επιθεωρησιν τοῦ 1952 ἡγοράσθη ἀπὸ Ιταλούς ἀντὶ 300 χιλ. λιρῶν καὶ ἔνα στόλο μὲ καύσιμον πετρελαίου τοῦ πάντοι τύπου ἐπληρώθη ἀντὶ 315 χιλ. λιρῶν.

Τὸ Ἀγγλικὸν λάινερ «ZELANDIC» 9.904 τόν. d.w., τοῦ 1943, μηχαναὶ ἀποστροφίδοις, ταχύτητος 15 μιλίων, ἐπωλήθη εἰς Καναδούς ἀντὶ 800 χιλ. λιρῶν. Δηζελοκίντοντος σκάφος 10.400 τόν. τοῦ 1947, τῆς αὐτῆς ταχύτητος. Ἐπωλήθη πρὸ μηνῶν ἀκόμη 1.200.000 λιρῶν.

«CARINA» 5.990 τόν. d.w., τοῦ 1944, ἐπιθεωρησιν τοῦ 1951, δηζελοκίντοντος, μηχαναὶ ὅπισθεν δολ. 1.300.000. «Ἀγορασταὶ Νοτιοκρεπταῖ.

«ASTREE» 7.856 τόν. d.w., ναυπηγήσεως Καναδικῆς 1948, ἀποστροφίδοιον, καύσιμον ἥλαιον, 1.200.000 δολ.

«JALAVIJALA» 7.157 τόν. d.w., τοῦ 1918 (Ἀγγλία), ἐπιθεωρησιν τοῦ 1948, καύσιμος γαιάνθρακας. Τιμὴ 60 χιλ. λιρῶν. «Ελληνες ἀγορασταῖ.

«DAVIK» 3.450 τόν. d.w., τοῦ 1926 (Ἀγγλία) μὲ γαιάνθρακα, διὸ 600 ἐπιβάτας καταστρώματος. Τιμὴ 125 χιλ. λιρῶν. Παράδοσις «Απωλ. Ανατολήν».

«ASTRI» 3.760 τόν. d.w., Σουηδικῆς κατασκευῆς 1937, ἐπιθεωρησιν 1950, ντηζελ, γύρω τῶν 3.600.000 κορωνῶν. Φιλλανδοὶ ἀγορασταῖ. «YORKTON» 2.800 τόν. d.w., Ἀγγλικῆς κατασκευῆς, τοῦ 1911, ἐπιθεωρησιν τοῦ 1951, καύσιμον γαιάνθρακα. Τιμὴ 25 χιλ. λιρῶν, μὲ παράδοσιν Ντακάρ.

* * *

«Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἔγνωσθη, ὅτι ἡγόρασαν Ἀγγλικὸν λίμπερτο, μὲ ἀλλαγὴν σημαίας, ἀντὶ 310 χιλ. λιρῶν.

Ὀρθόταται ὑπόδειξεις

Παραπονούνται, καὶ πολὺ δικαίως, τὰ ναυτικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, τὰ δισχειρίζουμενα Ἑλληνικὰ σκάφη, διὰ τὰς πολλὰς γραφειοκρατικὰς διατυπωσίες, ποὺ ὁ νέος φορολογικὸς νόμος ἐπιβάλλει κατὰ τὴν ἀνά τοιμην ὑπόδολον τῶν σχετικῶν δηλωσεων.

Τὴν ἔνορον λ.χ. βεβαίωσιν διὰ κάθε ναυλοφυμάνων ποὺ ὑποδάλλουν, τὴν θεωρουν ἀστοπον καὶ μειωτικήν, ἐπὶ τέλους, τῆς προύποτιθεμένης καλῆς πιστεως καὶ ἀξιοπρεπείας, γραφειων, ἀτιναὶ ἀπολαμβάνουν διεθνεῖς ἐκτίμησεως καὶ ἐμπιστοσύνης. Οἱ πινακες ἐξ ἄλλου τῶν ἡμέρων φορτησεως καὶ ἐκφορτησεως θεωρούνται περιττοί, ἀφοῦ ὑπάρχει τὸ ἀντίγραφον τοῦ ἡμερολογίου, ἐνώ καὶ ἡ ἀνὰ τρίμηνον ὑποδάλη τῶν δηλωσεων μὲ πλήρη τὰ δικαιολογητικὰ διὰ σκάφη ταξιδεύοντα εἰς μακρινούς λιμένας κρίνεται ὡς σύντομος. Τὸ ἔξαμηνον διῆστημα διὰ τὸ ἔξτραπτον τοῦ νόμου καὶ τῆς ἀποφυγῆς καθυστερήσεων καὶ προστριβῶν μὲ τὴν Ἐφορίαν.

«Ἄς θελοντοὶ η ὁρμοδία ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν νὰ μελετήσῃ τὰ σχετικά παρότονα. Κάθε τι ποὺ θὰ δημιουργήσῃ τὸν φορολογισμένους, χωρὶς τὴν ζημίαν τοῦ Δημοσίου, πρέπει, νομίζομεν, νὰ γίνη.

Telephones:

1001 — 1002

Cable Address :

TUNIO-COLON

"TAGAROPULOS CORPORATION,"

COLON, REP. PANAMA

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 Catulas

Πρὸς ἀμέσους λύσεις

Αξεπαινον τὸ τελευταίως ἐπιδεικνύμενον ἐνισταφέρουν ὑπὸ τοῦ Ὑ-
πουργοῦ Βιομηχανίας κ. Ζιγδή διὰ τὴν πρόσωπουν τοῦ πολυθυσάλτου
ζητημάτων τῆς Βιομηχανίας πολίων πρὸς κάποιαν λύσιν.¹⁾ Ή
συστάσις ἐπιτροπής ἐξ ἀρμόδιων προσώπων διὰ τὴν μελέτην τοῦ τρόπου
ιδρύσεως ελευθέρως βιομηχανικῆς ζώνης εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀπο-
τελεῖ ἔνι Βῆμα. Δὲν γνωρίζουν εἰς ποία πορίσματα θὰ καταλήξῃ ή με-
λέτη αὐτῆς καὶ ποία συνέχεια θὰ δέρνη εἰς τὸ ἔργον τῆς ἐπιτροπῆς. Πολύ-
όνως, φοβούμεθα μήποτε καὶ ἡ μελέτη αὐτῆς, ὅπως καὶ τόσαι αἱλλαὶ διὰ
διάφορα ζητήματα, ἔχει τὴν γνωστὴν τύχην τῆς ἐναντίσεως, Τοῦ συμ-
βαίνει κατὰ κανόνα εἰς τὴν χάραν μας, διότι ἐπιλαμβανόμεθα τῆς μελέ-
της διαφόρων ζητημάτων με τὴν ἀνεδαφικὴν ἐπιθυμίαν νὰ οθίσσωμεν εἰς
τὸ τέλεον, ἀγύνωντες τὴν πραγματικότητα καὶ δὴ τὴν οἰκονομικὴν ἀδύ-
νατιμίαν ὅπως δύσωμεν σάρκα καὶ δοτά εἰς ἐπιδιώξεις, ποὺ ἀπαίτουν διὰ
τὴν πραγμάτωσιν τῶν χρήματα αὐτέργετον.

Νομίζουμεν, δτὶ βά εἰναι πρακτικώτερον ἔανη περὶ τῆς πρόκειται μελέτη προβάλῃ, ἐν ὅψει τῆς πραγματικότητος, τὴν κατὰ στάδια προσδευτικήν ἐφαρμογήν της, ἀρχῆς γινομένης διὰ τῆς ἀμέσου Βελτιώσεως τῆς καταστάσεως διὰ τῆς λήψεως μέτρων μὴ ἀπαιτούντων δαπάνας ἢ τουλάχιστον μεγάλας τοιαυτας.

Δύο κυρίως είνε τὰ σημεῖα τὰ ὅποια ἐμφανίζονται ως ἔχοντα ἀνάγκην ἀμέσου ρυθμίσεως. Τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων καὶ αἱ συναφεῖς πολύπλοκοι διατυπώσεις. Ἀς ἐντοπισθή σήμερον εἰς τὰ σημεῖα αὐτὰ καταβαλλομένη προσπάθεια, ἔφόστον είνε δυνατή ἡ ρύθμισίς τῶν χωρὶς τὴν συμδρομὴν πολυδιπτάνων ἐργῶν, τῶν ὅποιον, ἀλλωτε, ἡ ἔναρξις καὶ δλοκληρωσίς ἔσται καὶ ἂν ἔξερθεον οἱ ἀπαιτούμενοι οἰκονομικοὶ πόροι. Θὰ ἀπαιτήσουν πολὺν χρόνον. Τὸ ζῆτημα πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπείγον, διότι πρέπει νὰ συγκρατήσωμεν καὶ νὰ προσελκύσωμεν εἰς τὰ Ἑλληνικά ἐργοστάσια, τὰ πλοία, τὰ ὅποια σήμερον καὶ αὔριον ἔχουν ἀνάγκη τὴν ἐπισκευήν καὶ ἀναγκάζονται νὰ καταφέγγουν εἰς τὴν ἔννην, ὅπου ἐπισκευάζονται ὑπὸ καλυτέρας συνθήκας ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Οταν κατορθώσωμεν νὰ διατηρησώμεν τὸν πυρήνα αὐτὸν τῆς ἐργασίας, θὰ καταστήσουντο νὰ προχωρήσωμεν σύν τῷ χρόνῳ εἰς τελειοτέραν λύσιν τοῦ ζητήματος. Εάν, δημοκρατίσωμεν τὴν κατάστασιν ὡς εἶναι σήμερον ἐν ἀναμονῇ τῆς ἀμφιβόλου δλοκληρωσίων τῶν μεγαλεπιθέλων σχεδίων, θὰ κχώσωμεν τὰ πελατείαν τῶν ἐργοστασίων καὶ θὰ καταδικάσωμεν ταῦτα εἰς τὴν ἀρχήστευσιν των. Εἶνε, νοιίζομεν, φανερόν, ὅτι ἔαν συμβούν ταῦτα, δημοκρατίας κίνδυνος νὰ συμβούν, θὰ είνεν διάνυτος ἡ έστις τοῦ ἀγγειωτοῦ μέλλον ἐπανεύρεσις τῆς πελατείας καὶ ἡ ἀνασυγκρότησις τῶν ἐργοστασίων, ἔαν καὶ διὰν θὰ πραγματοποιηθοῦν τὰ μεγαλεπήδολα σχέδια.

"Ετοι ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις ἀπὸ πρακτικῆς πλευρᾶς καὶ ἡς εὐ-
χηθῶμεν, ὅτι ὑπὸ τὸ πνεῦμα αὐτὸῦ θὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ ὑπὸ τῶν ἀδ-
μοδίων. Ἐγένετο, τελευταῖς, κάποιο βίᾳ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν· ταύ-
την, τῇ ἀξιεπάνω πρωτόθουλίᾳ τοῦ κ. Ζίγδη, διὰ τῆς ἀρσεως ὠρισμέ-
νων περιορισμῶν διὰ τὴν χρησιμοτοίχους υλικῶν ἐπισκευής πλοίων, ει-
σαγομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Ἀς συγχισθῇ ἡ προσπάθεια αὐτῇ διὰ
τὴν μεγαλύτερην ἀπόλυτευσιν τῶν τελωνειακῶν καὶ ἄλλων διατυπώ-
σεων. Θὺ δὲ ἀρθῇ οὐτῷ ἐν σοδαρὸν πρόσκομψα διὰ τὴν ἄμεσον προσέλκυ-
σιν πλοίων πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὸν Πειραιᾶ.

"Οσον ἀφόρα τὸ ἄλλο θέμα, τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν, καὶ ἕκει εἰναι δυνατὴ ἡ βελτίωσις τῆς καταστάσεως ἐν τινὶ μέτρῳ λαμβάνομεν· οὐ υπὸ διψή του γεγονότος, ὅτι ἡ μείωσις τοῦ κόστους εἰς τὰ χαμηλά ἐπί-περι πλέον ἀλλών ἔργοστασιών ἐμφανίζεται στήμερος λιαν δυσχεροῖς, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ζωῆς ἐν Ἑλλάδι, καὶ τῆς ἐλλείφεως τῶν μηχα-νικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ μετόν των τέλων δύνανται ἔργοστασιον. Ἐν τῷ μέτρῳ, διώς, τοῦ δυνατοῦ, πάμπορει νά ἐπιδιωκθῇ ἀξίολογος βελτίωσις τῆς καταστάσεως εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ, ἐάν τεθῇ υπ' ὅψιν τῶν ἐνδιαφε-ρούμενῶν, δὴ ὠρισμέναι νιστίναι εἴνει ἀπαραίτητο στήμερος, διὰ νά ἀπο-φευχθῇ ὡς ἐπαπειλούμενος κίνδυνος τῆς πατελούντος ἀνεργίας καὶ τῆς δρι-στικῆς στειρεύσεως τῶν οἰκονομικῶν πόρων εἰς τὸ ἀμένως ἔγγυς μέλλον.

Ἐπ' τοῦ σημείου τούτου θὰ παραθέσωμεν κατωτέρω τὰς ἀπόψεις σο-
δαράς τῆς Ἑλληνικής ναυτιλιακής ἐπικείρεως, η̄ ὅποια, καὶ λόγῳ τῆς φύ-
σεως τῆς ἔργασίας της ἀλλὰ καὶ λόγῳ τοῦ ἐνδιφέροντος της ὅπως
προσφέρει ἔργασιαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν βιομηχανίαν ἐπισκευῶν πλοίων,
προετίμησε νὰ ἐπισκευάσῃ σκάφη της ἐν Πειραιεῖ παρὰ εἰς τὸ ξένωτε-
οίκον.

Είσι οι σχετικήν επιστολήν της περί ής πρόκειται επίχειρσεως άναφεται, ότι διά την μετατροπήν του συστήματος και σιών από γιαίνθρωκας εἰς πετρέλαιον είς δύο πλοΐα της ένων Πειραιεί κατά τὸ 1949/1950 έδαπάνησε περὶ τὰς 12.000 λίρας δι' ἔκστον σκάφος, ἐνώ διά παρόμοιον σ' αὐτός ἀλλή επίχειρσις εἶχε πληρώσει μόλιν 3.000 λίρας εἰς Γερμανικόν ἔργοστάσιον.

Έν τη ἐπιστολή τονίζονται αἱ εἰς τὰς πολυπλόκους διατυπώσεις ὀφειλόμενα ταλαιπωρίας, αἱ καθυστέρησεις καὶ τὰ ἔξοδα, ἐν συνεχείᾳ ἐξ ανάφερονται ὡρισμένα κονδύλια δαπανῶν καὶ συνιστάται ἡ μείωσις των. Καὶ ἡ ἐπιστολή συνεχίζει: «1) Νὰ μειωθοῦν τὰ ἡμερομίσθια τῶν μεταλλοτεχνῶν, ἄτινα προσαυξάνονται κατὰ 54% μὲ τὰς δισφόρους ἐπιβαρύνσεις τῶν ασφαλιστικῶν ταμείων κλπ. 2) Νὰ καθυρίσθη παγίον ἡ μερομίσθιον διὰ τοὺς τεχνίτας, οἱ οποῖοι συνεχίζουν μετά τὸ 8ωρον τὴν ἐκτέλεσιν νυκτερινῆς ἐργασίας καὶ λαμβάνουν ἐν ὀλόκληρον ἡμερομίσθιον δι' ἔκστασον 4ωρων νυκτερινῆς ἐργασίας. 3) Νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀντικατάστασης τῶν ἐργάζομένων εἰς νυκτερινήν ἐργασίαν τεχνιτῶν δι' ἑτέρας βάρδιας, διότι ἡ συνέχισις τῆς ἐργασίας μὲ τοὺς ίδιους ἐργάτας μειώνει τὴν ἀπόδοσιν. Σημειώτεον ὡς παραδειγματικὴ ἡ ἐπιβαρύνσεως ταυτῆς τὸ δῆτι διὰ τὴν ἔξαγωγὴν πρὸς ἐπιβεώρωσιν του ὅρκνοις τοῦ πλοίου καὶ ἐπαναποτοθέτησιν αὐτοῦ ἐπληρώθη τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 24.500.000. τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν του ὅποιου ὀφείλεται εἰς ὑπερωρίας τῶν ἐργασθέντων κατά τὴν νύκτα τεχνιτῶν. 4) Νὰ μειωθῇ τὸ τιμολόγιον τῶν ρυμουλκιών, διότι ἐπιβαρύνεται ὑπέρμετρας τὸ πλοίον μὲ ρυμουλκιά, κατὰ τὴν μετατόπισιν του ἀπὸ ἕνος ὀγκυροβολίου εἰς ἕτερον, ἀνευ τῆς χρηματοποίησεως τῶν μηχανῶν του. Σημειώτεον ὡς παραδειγματικὴ, διὰ τὴν ρυμουλκησιν πλοίου ἀπὸ τὰ στόλια εἰς τὴν πλωτήν δεξαμενήν, ἐπληρώθησαν ρυμουλκικὰ κατὰ 50% ἀνώτερα τοῦ τιμολογίου, λόγῳ μη λειτουργίας τῶν μηχανῶν του σκάφους εὐρισκομένου ὑπὸ ἐπισκευής. Εἰς ἀλληλή περίπτωσιν κατεβλήθησαν διὰ ρυμουλκησιν πλοίοις ἐρυθροκένεμνου. Ξέσωθι τοῦ λιμένους μέχοι τὴν δεξαμενήν δρχ. 9.000.000, διότι ἐν

τό μεταξύ εἶχε λυθῆ ὁ τελικὸς ἄξων πρὸς οἰκονομίαν χρόνου»

Ταῦτα ἀναφέρει ἡ ἐπιστολὴ. Δὲν γνωρίζουμεν κατά πόσον αἱ ἐανθή υπόδειξεῖς εἰνεῖς διδυνατον νὰ γίνουν ἀπόδειξη μὲν οὐ. Πάντας, ὡς ἐπίσημεν ἀνωτέρω, πρόκειται περὶ θέματος, του ὃποιου ή τάντιμεπώποιος καὶ μιθιστος εἰνεῖς ἀντικείμενον ἀμέσων μελέτης, χωρὶς νὰ ἀναμένεται ἡ πραγματοποίησης, τῶν σχεδίων περὶ ιδρύσεως βιομηχανικῆς ζώνης κλπ. εἰς τὸ ἄγνωστον μέλλον.

Παρομοίως φύσεως είναι και αἱ διατυπωμέναι παρατηρήσεις καὶ τὰ παράπονα ἐκ μέρους καὶ ἄλλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρεσίων, αἱ όποιαι ἐπιμυηνοῦ διὰ διφόρους λόγους νὰ ἐπισκεψάσουν τὰ πλίσια των ἔντυχα. Ἐγενόνται, δηλαδὴ, εἰς τὸ πολύπλοκον τῶν διατυπώσεων καὶ τὰς ἑταῖρas οὐνεπεταὶ καὶ εἰς ἀριστούς κυρίων κονδύλων τοιούτους τῶν ἐπισκευέων. Αἱ ἀρχίστωμεν, λοιπόν, ἀμέωνς μὲ τὴν προστήθειαν ρυθμίσεως τῶν ζητημάτων τούτων διὰ νὰ συγκρατήσωμεν τὴν σημειοῦντην πελατείαν τῶν ἐργοστασίων μας, η ὅποια διαφρέει εἰς τὸ ἔωντερικόν, ἐν ἀλικοῦντι τὰς πρίκιπτεράς επιλύσεως τοῦ προβλήματος διὰ τῆς δημιουργίας ἐλευθέρας βιομηχανικῆς ζώνης κλπ.

“Ένα πολύτιμον σύγγραμμα

'Η Ἑλληνικὴ βιβλιογραφία δὲν ἔχει εἰς τὸν θαλασσασφαλιστικὸν τομέα νὰ παρουσιάσῃ ἔργον τι ἀξιόλογον. Τὸ θέμα προσπατεῖ πείραν ἐξειδικευμένην, κατάρτισιν καὶ ἐπιστημονύμην, αἵτινες δὲν ἀπάντωνται εὐχερῶς εἰς τὸν τόπον μας. Στενὸς ὁ κύκλος τῆς ἑδώ ὅσφαλιστικῆς δραστηρότητος, μικρὸν ἴσως καὶ τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ ὅλον τῆς θαλασσασφαλείας θέμα.

Οστις, συνεπώς, θά έπελαμβάνετο τῆς σοφαράς μελέτης ζητήματος σχετικού μὲ τὴν θαλασσοφύλειαν θὰ ἔπειπε νὰ ώμολογηθῇ, διὸ ὑπερέδαινε καὶ τὰς ἐλληνικὰς δυνατότητας, ἐνῷ θὰ παρεῖχε πολύτιμον ὑπηρεσίαν διὰ τὴν μελέτην καὶ τὴν γνῶσιν εἰς τὰς γενικωτέρας του γραμμάς ἐνὸς ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ναυτικὴν Ἐλλάδα θέματος. Ειδικώτερον τὰ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἀποτελοῦν «ἀγνωστον γῆν» καὶ διὰ τοὺς ὅλιγους ἀκόμη. Αὐτὴν τὴν προσπάθειαν τῆς ὑπερμέρσεως τῶν ὅλιγων ἔστω — νομικῶν, ὄμροδίων διοικητικῶν ὑπαλλήλων καὶ ναυτιλλομένων — ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω ἀσφαλιστικοῦ θέματος, ἀνέλαβεν ὁ ἀντιπλοιαρχος—λιμενικὸς κ. Χρ. Γ. Ἀχης διὰ τοῦ τρὸ η μερῶν κυκλοφορίσταντος βιβλίον του ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ὁ οπλεμπικὸς κίνδυνος εἰς τὴν θαλασσίαν ἀσφαλίσιον». Καὶ τὴν προσπάθειαν ὁ συγγραφεὺς τὴν ἐπέτυχε πλήρως. Τὸ βιβλίον του θὰ τὸ ἐζήλευμν οἰασῆποτε χώρᾳ μὲ μακρὰν ἀσφαλιστικὴν παράδοσιν. Μέσος εἰς τὰς ὑπερτριακοσίας σελίδας τοῦ ἔργου τοῦ κ. Ἀχη ὁ πολεμικὸς κίνδυνος, ὁ τόσον πολύπυκχος, ἀνάλαντεις ἀπὸ πάσας αὐτοῦ πλευρᾶς. Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ἐπιστήμην τὸ βιβλίον αὐτὸν ἀποτελεῖ σταθμὸν καὶ μοναδικὸν διὰ τὸν μελετητὴν καταφύγιον. Ἐχειάσθη νὰ ἀνερευνήσῃ τὸ θέμα του ὁ συγγραφεὺς μὲ τὴν ἴδιαζουσαν εἰς αὐτὸν ἐπιστημονικὴν κατάρτισιν καὶ ἀνησυχιαν διὰ ὡς μάς παρουσιάσῃ τόσον πλήρη τὴν μελέτην του. Ή ξένη βιβλιογραφία πρὸς τὴν διποίαν ἀναφέρεται οὕτος ὑποδῆλοι καὶ τὴν ἔκτασιν τῆς δικῆς του ἔρευνης. Είνε ἄξιος τῶν θερμῶν μας συγχροπτηρίων. Τὸ βιβλίον τοῦ κ. Ἀχη θὰ κοσμήσῃ, εἰμεθα βέναιοι, τὴν βιβλιοθήκην κάθε ἐπιστήμονος, ἀλλὰ καὶ κάθε ἐπαγγελλομένου τὰ θαλασσία ἔργα. Είναι ἀριστιμώτατον.

ECONOMY AND EFFICIENCY IN QUIK TURNAROUND VOYAGE REPAIRS AND DRYDOCKING

SHIPLANDS 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

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,
Tele: 33.61.36.—33.61.37—33.61.64
Cables: «Lee»

BALTIMORE

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

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

BELFAST

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

BRISBANE

H. L. MACKENZIE 104 Roma Street
Tele: B3471 Cables: «Toomaec»

CALCUTTA

G. K. SEN & Co 10—1, Elgin Road
Tele: PK 542 Cables: «Arsencom»

CAPE TOWN

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

COLOMBO

TAYLOR & MACKAY Ltd, 5 Mackinnons Blg
Tele: 5161 Cables: «Taymack»

COLUMBIA RIVER

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

COOS BAY ORE

DAY SHIP SUPPLY 254 So. 2nd
Tele: 5—3561 SHIPCHANDLERS

DAKAR

«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade
Tele: 108 Cables: «Overall»

DUBLIN

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

DUNKIRK

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

JOKELSON & HANDSAEM

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

FINLAND

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES
MEMBERS AT ALL PORTS

FREMANTLE

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

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

GEORGETOWN (DEM)

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

GLASGOW

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

GULF PORTS Covering New Orleans, Galveston, Houston, and Sabine
TIDEMAN & DALTON INC.
District
Cables: «Handt» Cotton Exchange Bldg.

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

STEVEDORES

SHIP FITTERS

FRESH PROVISIONS

PROVIDOR &
SHIPCHANDLER

STEVEDORES, SHIPCHAN-
DLERS, SHPWRIGHT CON-
TRACTORS & CLEARING
AGENTS.

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPBROKERS &
SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES &
SHIP'S AGENTS

HULL E. E. SHARP & SONS LTD

Tele: 36939 158/9, High Street
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

VITORIA 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

UNITED SHIP SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5
Cables: «Fleetways»

SHIP'S FITTINGS

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: «Ballaseo» 1 Rue Dupuytren SHIPCHANDLERS

PENANG

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)
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 & PRO-
VISIONS

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.

STEVEDORES, SUPERINTEN-
DENTS, 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 8841/3 395 Railway Street

Cables: «Despatch»

STEVEDORES

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Ο πρόεδρος ένης ναυτιλιακής έταιρίας είς πρόσφατον λόγον του, διμίλων περὶ τοῦ συναγωνισμού εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἐπέστησε τὴν προσκήνη κυρίως εἰς τὴν δραστηριότητα τῶν Ἐλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιών, αἱ ὅποιαι, ὑπὸ τὰς σημαῖας διάφορων κρατίδιων, εὐρίσκουν εὐνοϊκούς δῆρους συναγωνισμού τῶν ναυτιλιών τῶν ἄλλων σημαίων. Ἔπι- σημαίων τῶν κύρινων ἔξεφασε τὴν γνώμην, ὅτι αἱ υφιστάμεναι τὸν συναγωνισμὸν αὐτὸν ναυτιλίας πρέπει νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ζῆτημα διά- κοινῶν καὶ δραστικῶν μέτρων.

Δέν είνε τη πρώτη φορά, κατά την οποίαν δέχεται ή 'Ελληνική ναυτιλιακή δραστηριότης έπιθεσίες έκ μέρους ξένων αντίζηλων. Δέν είναι άγνωστοι είτε την ιστορία της Ναυτιλίας μας οι τραχεῖς άγωνες τῶν δημιουργών της έναντι τῶν ξένων ανταγωνιστών, οι οποίοι δὲν μηνίχθουν την έμφασισ των άναττευτικών της Ναυτιλίας της μικράς 'Ελλάδος καὶ επεδίωξαν την έξαντωσιν της. 'Ακόμη καὶ ύπό τὸ πρόσχιμα διειδών συμφωνιών υπεκρυπτούντο διαθέσεις έκ μέρους τῶν ναυτιλιακών παραγόντων μεγάλων καὶ Ισχυρῶν κρατών, δηπος τεθώσι χειροποέας εἰς τὴν 'Ελληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότητα. 'Ακόμη κατά τὴν πρὸ τοῦ τελευταίου πολέμου περίοδον ἡ σκηνὴ πολεμική ἔναντι τῆς 'Ελληνικῆς Νολτίλιας, εἴτε διὰ τῆς δυνσφημήσεώς της εἴτε διότι ἥσκε δὲν θέμειτον συνάγονταισιόν λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ τότε κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων. Κατηγορούντο ἀκόμη οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ διότι, αγοράζοντες παλαιά πλοΐα, καταδικασμένα ύπό τῶν ξένων ἐπιχειρήσεων εἰς διάλυσιν, κατώρθωντο νὰ τὰ καθιστοῦν χρήσιμα καὶ νὰ συναγωνιζονται τοὺς πωλητάς των.

Μοιραίων, ἐπομένως, εἶναι νὰ κινηστὴ τὴν προσοχὴν τῶν ξένων ιεροτιλίακων παραγόντων ή καταπληκτική, τῷ διτὶ, δραστηριότης τῶν Ἑλλήνων ἐπιχειστημάτων μετὰ τὸν πλέοντον. Ἀκόμη καὶ ἡ στροφὴ τῶν πρὸς τὰ δεξαιενόπλοια καὶ ἡ δημιουργία σημαντικοῦ στόλου τοισύντων πλοίων Ἑλλήνων κυριαρχώντων ἔχει προκαλέσει ἀνταραχὴν εἰς τοὺς ξένους κείνουνος, οἱ ὅποιοι προπολεμικοὶ είχον σχέδιον τὸ μεστοπλόιον εἰς τὸν ναυτιλιασκὸν αὐτὸν κλάδον καὶ ἐπίστευον, τάσσον, διτὶ ἀδύνατον νὰ εἰσέλθουν εἰς αὐτὸν οἱ Ἑλλήνες, ὃς στερούμενοι τῆς πείρας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν τάνκερος, τῶν καταλλήλων πληρωμάτων καὶ τῶν οἰκονομικῶν μέσων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν πολυδιπτάνων ἄμυνας σκαψών.

Καὶ ὅμως. Καὶ εἰς τὸν δύσκολὸν αὐτὸν ναυτιλιακὸν ισέμα οἱ Ἐλληνες ἐπικείμενοι ἀπέδειχαν λαμπρά ἐπίδοσιν, διαφεύγοντες τὰς προσβλέψεις τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν.

Α' Ακόμη και ἔκεινος τού Ατταντικού τά ἐπιτεύγματα τῆς δράσεως τῶν Ἑλλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν, μετά τὸν πόλεμον, ἔχουν προκαλέση ζωηρὰν ἀντίδρασιν ἐκ μέρους τῶν Σένων συναδέλφων των καὶ ἔκει πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ η πηγὴ τοῦ κατὰ καιροὺς δημιουργουμένου θορυβού ἁντιού τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, εἰς τὸν δόπιον παρασύρονται ἐν ἄγνοιᾳ τῆς πραγματικότητος, καὶ ἐπισημότεροι κύλιοι.

Τώρα ή πολεμική τῶν Ξένων ἀντίζηλων στρέφεται ἐναντίον τῆς ὑπὸ ξένας σημαίας δράσεως τῶν Ἑλλήνων ἐπιχειρηματιῶν. Ήταν κατὰ τὴν προ-πολεμικήν περίοδον κατηγορίαι κατὰ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων περὶ κόστων ἐκμεταλλεύσεως, λόγω κυρίως του χαμηλοῦ μισθωλο-γίου, δέν δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν, διότι τὸ μισθωλόγιον καὶ γενικώς τὰ ξένα ἐπανδρώσεως τοῦ μεταπολεμικού Ἑλληνικού πλοίου εἶνε πολὺ υψηλότερα τῶν πλοίων ὅλως σχεδὸν τῶν σημαίων κατ' ἀντιστροφὴν τῆς προπολεμικῆς καταστάσεως.

προπολεμικά καταστάσεως.

Τυπικώς, Βεβαίως, τό δικαίωμα οιουδήποτε ἐπιχειρηματίου είς τὸ νὰ ἔκλεξῃ τὴν χώραν εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἐργασθῇ δὲν δύναται νὰ θιγῇ. Δέν εἶνε, ἄλλως τε, πρώτοι καὶ μόνοι οἱ „Ἐλλήνες οἱ ὅποιοι· ἕστερψαν τὴν προσοχὴν τῶν πρὸς τὰς Σπηλαίας. Οὔτε οἱ διωγκωμένοι στόλοι· ὡρισμένων κρατιδίων ἀνήκουν ἀποκλειστικοῖς εἰς „Ἐλλήνας. Σηματικοῖς είναι ἐπιχειρήσεις ἔχουν θέση πλοία των ὑπὸ τὰς σπηλαίας τῶν κρατιδίων αὐτῶν, τὰ ὅποια, ἐπὶ τέλους, ἔχουν ἀναγνωρισθῆν ὡς κράτη Ισθίτημα πρὸς ἄλλα μεγάλα, ὅπως ἀποδεικνύει ἡ ἔνια Ιστοιμία συμμετοχῆ των εἰς τὸν „Οργανισμὸν „Ημανένων „Εθίμων καὶ τὰς ἄλλας διεισδεῖς ὄργανώσεις. „Ἐὰν τὰ κράτη αὐτὰ ἐνισχύουν τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα διὰ χαμηλῆς φορολογίας καὶ ἄλλων διευκολύνσεων, οὐδεὶς δύναται νὰ τὰ ψεῦ-
την. Κάθε κράτος, μικρὸν ἢ μεγάλον, ἔχει τὸ κυρίαρχον δικαίωμα νὰ υμιζίει τὰ οἰκονομικά του καὶ δημόσιονμικά του ζητήματα ὅπως νομί-
ζει καλύτερον διὰ τὰ συμμερόντα του.

Ἡ πολεική ἐναντίον τῶν ὑπὸ τάς σημαίας ταύτας ναυτιλίων εἶχεν ἐκδηλωθῆ διὰ προκλήσεως ζητήσατος, κακῆς μεταχειρίσεως τῶν πληρωμάτων. Ἐχρησιμοποιήθη, μάλιστα, καὶ ἡ Διεύθυνθ τῶν Μεταφορών, ὑπό τινεσσίσα τακταλλίων ὑπὸ ναυτιλιακῶν κύκλων, οἱ ὄποιοι ἀντέτηπον τοὺς σημαντικούσσους τοὺς ναυτιλίους τοῦ κορτεζίου αὐτῶν. Εἰδικῶτε

ραν ή πολεμική ἑστράφοι κατά τῶν ὑπὸ Παναμακῆν σημαίαν πλοίων καὶ πρός στιγμὴν πεπλέιθη ὡρὰς μέτρων ἀπόκλισμον τῶν πλοίων αὐτῶν ἀπό τὰς διενεῖς μεταφοράς. Διεισῆς, δύμως, ἔρευνα ἐπὶ τῶν καταγγελιῶν περὶ κακῆς μεταχειρίσεως τῶν πληρομάτων τῶν ὑπὸ Παναμακῆν σημαίαν πλοίων ἀπέδειξεν, διτὶ αἱ καταγγελίαι δὲν ἑστροίζοντο εἰς τὴν παραγγελτότητα.

Δέν δύναται, διώκεις, νά λεχθή μετά Βεβαίότητος, ότι ο άγων τών ναυτιλιακών κύκλων ωρισμένων, ίδιως, ναυτικών χωρῶν κατά τών ναυτιλιώτων κρατιδίων αύτών θά σταματήση. Ο ἀνάγνωσις μὸς εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν είνει ἀδύτατος, ίδιως εἰς ἐποχὰς ναυτιλιακών κρίσεων. Τὰ ὑπὸ τοῦ ένους ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου λεχθεῖτα, τὰ όποια ἔδοσαν ἀφορμὴν εἰς τὰς παρούσας γραμμάς, είνει τραγὴ ἀπόδειξις, ότι ὡς κάρφος εἰς τὸν δρθαλμὸν ἰσχολεῖ τους ένους ναυτιλιακούς παράσχοντας ἢ ὑπαρξίας εἰς καὶ ἀνάπτυξις ἀξιολόγων ναυτιλιών ἣν ὠρισμένα μικρὰ κράτη, τὰ όποια παρέχουν εὐνοικούς δρους ἐργασίας εἰς τὰ υπὸ τὰς σημαίας των τηρολογούμενα πλοῖα. Δὲν είνει ἀπίθανον ἡ πολεμικὴ αὔτη, ὄργανον μεντοῦ καὶ συγκεντρώνουσα τεράστια συμφέροντα, να ἐπιτυχηῖ μιαν ἡμέραν κατὰ τρόπον θέτοντα εἰς δύσκολον θέσιν τοὺς ἐπιχειρηματίας, οἱ όποιοι χρησιμοποιοῦν τὰς σημαίας ὡρισμένων μικρῶν κρατῶν.

· Από της Ἑλληνικῆς πλευρᾶς

Καὶ ταῦτα μὲν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ξένων, ὑπάρχει δῆμος καὶ ἔτερα ὄψις τοῦ ζητήματος ἀπὸ καθαρᾶς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς. Ἐχει γινόν τόσος θρόβος γύρω εἰς τὸ ζητημα τῆς στροφῆς τῆς δραστηρίστος τῶν Ἑλλήνων ναυτιλιακών ἐπιχειρημάτων πρὸς τὰς ξένias σημαῖas. Ιδίως ἀπὸ ἀνιδέους, οἱ ὅποιοι ἐπιπολαίς βλέπουν τὸ ζητημα. ὥστε ἐπικράτησε πλήρης σύγχυσις περὶ αὐτοῦ. Εἰ θέμα απολυτῶν οἰκονομικῶν ἔχουν σύναψιθι αἰσθηματολογίαι καὶ συναισθηματισμοί, οἱ ὅποιοι ἐπαυξάνουν τὴν σύγχυσιν.

¹ Αντικειμενική καὶ ψύχραιμος ἔξέτασίς του ζητήματος θά ἔξεκαθάριζε τὴν σύγχυσιν καὶ θὰ δύναται νὰ φθάσῃ εἰς κραποφόρη συμπεράσματα. Εἴναι ἀναζητθεῖται τὰ βαθύτερα αἵτια τὰ δημιουργήσις της μεταπολεμικῆς καταστάσεως καὶ παραμερισθούν αἱ σχονοὶ ἀναζητήσεις εὐθύνων καὶ ἐάν καταβλῆται ἀπὸ τὰς πλευράς προσπάθεια ἀρρεών. Εἴναι τὸ μέτρον του δύνατον, τῶν αἵτιων, τὰ δρόπια ἀπεμάκρυνον την 'Ελληνικήν ναυτιλιακήν δραστηριότηταν ἀπὸ τὴν 'Ελληνικήν σημαίαν, ὑπάρχει ἐπὶ τὸν ίδιων την σημερον θίνουσαν ναυτιλίαν, μας ἐπαναπάτωσαν τὸ Ιστορικὸν σορῆγον της καὶ τὴν ὁμονίαν της πρὸς νέαν ἀναγέννησιν.

Τὸ θέμα είνει τόσον εύρυ καὶ πολύπλευρον, ώστε ἡ ἔξετασίς του δὲν δύναται νὰ γίνη εἰς τὰ περιωρισμένα πλάσια τῶν σπηλῶν αὐτῶν, αἱ ὄποιαι, ἄλλως τε, κατ’ ἐπανάληψιν ἔχουν ἀσχοληθῆ μὲ διῆτημα. Οὔτε μὲ μεμρωμένας κατά καιρούς καταβαλλομένας προσπαθείας πρὸς ρύθμισιν τοῦ Αἴ τοῦ. Β. Ληπτήματος, εἶνε δυνατόν τι φθάσωμεν εἰς τὴν γενικὴτεραν λύσιν, ἢ ὅποια θά δύστενη ὑγείης καὶ σταθερᾶς βάσεις διὰ τὴν κατά τρόπον ἀπολύτως ἰκανοποιητικῶν προσέκλυσιν τῆς ἀπομακρυνθεῖσης εἰς τὴν ἐντὸν δραστηριότητος τῶν ναυτιλιακῶν, μᾶς ἐπίχειριμαν.

Σύρροι περιστατικών και αίτιων προεκαλεσαν την στροφή των προς τάς έξους σημαίας, περιστατικών και αίτιων, άλλων οφειλομένων εἰς τὴν Ελληνική ματαπόλεμική κατάστασιν και άλλων εἰς τὴν διεθνῆ. «Άλλων ουγιαστικών και άλλων ψυχολογικών. 'Ακροθιγώς δυνάμεθα νὰ ἀναφέ-

ουσιαίων των και άλλων, φυλογονικών. Ακροβολώντας συνεπάλευε καὶ αὐτός
ρωμεύει τινά ἐκ τούτων. Τὰ περιώδησμένα ναυτιλιακά κεφάλαια, τα ὅποια
ἀπέμειναν εἰς χείρας τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπίχειρηματιῶν μετά τὸν δεύ-
τερον παγκόσμιον πόλεμον, ἐν ἀντίθεσι πρὸς τὸν πρώτον, καὶ αἱ ἀν-
θρώποι τούτοις δυσχέρεια πρὸς ἀντικατάστασιν, τῶν ἀπό τούτουν πλοίων
τῶν ἀπὸ τὴν γνώριμον Ἀγγλικὴν ἀγοράν, ἐστρεψαν τὴν προσοχὴν τῶν
πρὸς τὴν ἔκθετην τοῦ Ἀτλαντικοῦ πλεύραν, ὅπου καὶ πλοῖα κατασκευα-
σθένταν ἐν ἀφθονίᾳ κατὰ τὸν πόλεμον ὑπῆρχον διαθέσιστα καὶ δυνατότη-
τες πρὸς παροχὴν πιστωτικῶν εὔκολιῶν παρείχοντο. Ἀπὸ τῆς στιγμῆς,
ὅμως, καθ' ἣν οἰσσθήποτε ἐπίχειρηματικὰς κατασέγυη εἰς πιστωτὰς, οἱ
ἄποιοι τὸν χρηματοδοτούν εἰς μεγάλην κλίμακα, μοιριών χάρει τὴν ἐ-
κεινούριαν χειρισμοῦ τῆς ἐπίχειρησεως τούτων κατὰ τὸ δοκοῦν. Τὸ Ἑλλη-
νικὸν πλοίον, μεταπολεμικώς, δὲν ἐνέβανιζετο εἰς τὸ ὄμματα τῶν ἔνων
πιστωτῶν ὡς ἀσφαλής ἐπίχειρησις διὰ τοῦτο ποθεύτην τῶν κεφαλαίων των.
Η συνεχισθεῖσα μετά τὸ πέρας τοῦ πόλεμου γενικωτέρα ἀνυμαλία εἰς
τὴν Ἑλλάδα, κατ' ἔξαρεσιν ἀπὸ ὅλας τὰς ἄλλας χώρας τοῦ κόσμου,
καὶ ἡ οικονομικὴ ἐξολίσισις τῆς χώρας, δὲν ἐνέπνευσε ἐμπιστούσῃν εἰς
δόξην τούτων κεφαλαίων δι'. ἐπειδύσθεις εἰς Ἑλληνικάς ἐπιχειρήσεις. Εἰδικώ-
ερον, προκειμένου περὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ μειούεκτημα τοῦ ὑ-
πόλου κόστους ἐκμεταλλεύσεως του, ἡ ἀστάθεια τῆς κοστικῆς ναυτιλια-
κῆς πολιτικῆς, οἱ περιορισμοὶ καὶ αἱ δεσμεύσεις, ὁ φόδος ἐπιτάξεως
ὅγα τῆς συνειχισμένης πολεμικῆς καταστάσεως τῆς χώρας, καθιστῶν
πτροβύθυμος τοὺς ἔνους πιστωτάς, εἰς τὴν ποθεύτην κεφαλαίων εἰς
τούτοιον ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν. Τραπήτη πόδεσσί τούτων εἶνε, διὶ τοῦ
τούτων ἐπίχειρηματικῶν ἐπέτυχον τεραστίας πιστωτίσεως ἐν μέρος τοῦ ἔνου
τούτων θεώς, οἱ πιστωταὶ προνούντο νά δανείσουν χρήματα διὰ πλοίου ὑπὸ
Ἑλληνικῶν σημαίων. Τούτῳ κατὰ τὴν γνώμην μας ὑπῆρε τὸ κύριον αἴ-
τον.

GENERAL SHIPPING AGENCY

E. ARVANITOPOULOS

SHIPPING AGENTS & BROKERS

CLEARING & FORWARDING AGENTS

PORT-SAID
SULTAN HUSSEIN QUAY—24
P.O.B. 394

SUEZ
P.O.B. 1

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

Telegraphic Address: (Both Offices): ARVANITOPoulos

πιον της στροφής της 'Ελληνικής ναυτιλιακής έπιχειρηματικότητος πρός τάς ξένας σημαίας.

·Υπό τάς συνθήκας ταύτας, ή απόμακρωνσις της Ἑλληνικῆς ἐπιχειρι-
ματικότητος ἀπό τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ήτο μοιραίον ία λάθη την μορ-
φὴν ἀναγκαστικῆς φυγῆς, γνωστοῦ θνότος, στὶ ή ἐπιχειρηματικότης, ὅπως
τὸ πέον ὑδρο, ἀκολουθεῖ τὴν κατεύθυνσιν, πρὸς τὴν ὄποιαν προσφέρεται
ἡ εὐκολωτέρα διέξοδος.

Τὸ πρόδηλον τῆς ἐπιστροφῆς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρηματικότητος πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν τίθεται σύντοιχος ὅπως περίπτωση τεχνικοῦ ζήτημα τῆς στροφῆς τοῦ τερεύματος ἐνός ποταμοῦ ἀπό τῆς νέας κοίτης του πρὸς τὴν παλαιὰν. Δὲν ἀρκεῖ ἀπλῶς νὰ ἀρθούν ὀρισμένα ἔμπτοδα καὶ ἀναχωράματα, πρέπει καὶ τὰ παλαιὰ κοίτη νὰ γίνη καλυτέρα τῆς νέας, διὰ νόη ἐπαναστραφὴ τὸ ρεύμα πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικότητα ἔχουν δημιουργηθῆναι καταστάσεις ὑπὸ τὰς ξένας, σημαίας. Πολύπλοκοι σχέσεις, οἰκονομικά συμφέροντα τεράστια, διάφοροι συνδυασμοί συναφεῖς πρὸς τὴν ἐπιχείρησιν, ἔχουν διαμορφώσθω ἐν καθεστώ, τὸ ὅποιον δυσκόλως δύναται νὰ μεταβληθῇ ἀπό μιᾶς στιγμῆς εἰς τὴν ἄλλην.

Ούτω ἐμφανίζεται τὸ ζῆτημα εἰς δὲλγίας γενικὰ γραμμάτα. Καὶ ἑρώ-
τάται: Πρέπει, λοιπόν, νὰ ἔγκαταλειφθῇ πᾶσα προσπάθεια πρὸς στρο-
φὴν τοῦ ρεματοῦ, ἔστω καὶ μέρους τούτου, τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς
δραστηριότητος, πρὸς τὴν κυανόλευκον; Καθ' ήμάς, τὸ ὄντιθετον πρέπει
νὰ γίνη. Χωρὶς ἀνεδαφικάς πρασδοκίας, καὶ φαντασίωσεις, πρέπει ἡ
προσπάθεια αὐτῆς νὰ λάβῃ τὴν μορφὴν ἐνὸς ὥργανωμένου, συστηματικοῦ
καὶ ἐπιμόνου ἀγώνος. Υπάρχουν πολλαὶ δύνατοντες νὰ ἐπίτευχθῇ ικα-
νοποιητικὸν ἀποτέλεσμα, δίδον πάλιν εἰς τὴν ναυτιλίαν μας τὴν ἴκανό-
τητα νὰ ἐπίτηση καὶ νὰ ἀναπτύξῃ μεῖνας εἰς τὰ πλαίσια τῆς Ἐλληνι-
κῆς πραγματικότητος. Τὸ νὰ φανταζόμεθα, Βέβαια, ὅτι τὰ ἐκαπομύρια
τῶν τόνων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας είναι δυνατὸν νέ-
θερούν ὑπὸ τὴν σημαίαν μας, εἶνε ἀπραγματοποίητον διὰ πολλοὺς, καὶ
διάφορους λόγους, οἱ ὅποιοι δέντον ἔξερτῶνται ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν διάθεσιν
καὶ τὴν ἐλληνικὴν πρωτοβουλίαν μόνον. Τὸ δτι, δύως, δύναται νὰ ἐμ-
πλουτισθῇ προσδευτικῶς ὁ ἐμπορικός στόλος δὲ, ἀξιολόγων μονά-
δων, νὰ ἀνακαίνισθῇ συν τῷ χρόνῳ καὶ νὰ αὔξηθῇ ἐντὸς λογικῶν περι-
θρωρίων, εἰνεὶ ἔνος ἐπίτευχμα δυνατόν, ἔαν, δπως εἴπομε, ἀναλφθῇ πρὸ-
τὴν κατέθυμσιν ταύτην ἀγῶνα συστηματικός, ὥργανωμέ·ος καὶ ἐπίμονος,
μὲ τὴν συνεργασίαν δῶν την ἔνδικρεμένουν παραγόντων, τοῦ κράτους
τῶν ἐπιχειρηματιών καὶ τῶν ναυτικῶν μας. Καὶ ὃ ἀγῶν αὐτὸς πρέπει
νὰ ἐντοπισθῇ εἰς τὴν ἄστιν τῶν ἐμποδίων, τὰ ὅποια μετέστρεψαν τὸ ρεῦ-
μα ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας πρὸς τὰς ξένας καὶ ἐν συνέχειᾳ πρὸς
τὸν δημιουργίαν, εἰ δυνατόν, εύνο· κατέρρεαν συντηκόν ἀναστάς τῆς Ἐλ-
ληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ξένας τοιαύτας.

Δυστυχώς, ο όγκος αυτός δεν κατευθύνθηκε προς την ζεύξιν τοιωτίδα της Ελληνικής επικειμενικότητας, εν συγκρισεις προς την ζεύξιν τοιωτίδα της Ελληνικής επικειμενικής στρατηγικής πολιτικής, η οποία μεταπολεμική στρατηγική πρόσθιας τάξης ήταν η μεταπολεμική στρατηγική πρόσθιας τάξης της Δράμας, που γίνεται από την Ελληνικήν. Υπήρχεν έποκη, κατά την οποίαν διάρκεια συντόνων μέτρων, άποκρατικής Ιδίωσης πλευράς, θα δύναντονται να αρθωσιν ώρισμενα έμποδια, ούσιαστικά και ψυχολογικά, τα οποία ελέκτονται την δύναμη της Ελληνικής επιχειρηματικότητας πρός την Ελληνικήν σημαίαν και την έστρεψαν πρός άλλας κατευθύνσεις. Μόλις κατά τους τελευταίους μήνας, άφού άφορσαμεν να παρέλθουν ένα άδρανειά αρκετά έπι, προχιστονάν νά έφωνιζωνται ώρισμενα μεταβολαί εις την κατάστασην, άλλα και αυτά μεμονωμένα και ούχι ως μέση ένας θετικού, σαφώς καθωρισμένου, προγράμματος, συνολικών τιθεμένου εἰς έφερμονήν. Η θευεδοία παλήσσεις και ίντομηκεύσεως, τών άπο του 1949 και εντεύθυμην ποιολογουμένων πλοίων υπήρχε το πρώτον Βήμα. Η ρύθμισης της φορολογίας άπό τον άρεσμανένου έτους το δέυτερον. Η τακτοποίησης τών ναυτεργατικών το τρίτον. Αξιόλογα, τώ δηντι, μέτρα, διά τών άποιων πρόβησαν μερικά έμποδια, έξι έκινεν τά όποια έστρεψαν την Ελληνικήν επιχειρηματικότητα πρός τας ξένας σημαίας. Τονίζουμε την φράσην «πήρθησαν τά έμποδια», άλλα, όπως είπομεν άνωτέρω, τούτο δεν άρκει. Πρώτον πρέπει νά δημιουργηθή ή πότισ και εις τάς επιτηρήσεις, άλλα πρό παντός είς τούς ξένους πιστωτάς των, ιτά ή βελτώσις της καταστάσεως δεν είνε προσωρινή και άσταθής, άλλα όριστικη και άσταθευτος και δευτέρων πρέπει νά καταβληθή περαιτέρω προστάθηκε άπως οι δροι έργασίας της Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων γίνουν και λάγι τε ροι ή άπό τούν τών άλλων σημαΐων. Μόνον ύπο το κλασσικόν αύτό δόγμα της Οίκονομίας είνε δυνατόν νά προσελκυσθή το κεφάλαιον, έθνικόν και διεθνές, πρό την Α ή Β κατεύθυνσιν. Άλλα διά νά επιτύχη ή ήλη, προσπάθεια είνε άπαραίτημαν νά λάβη αύτη συγχεκτικέυντα μορφών και νά έκδηλωθη διά ριζικών και συλλογικών μέτρων και ούχι δι' ήμιμετρών, λιτσβανομένων άλλων σημερών και άλλων μετά πάροδον μηνών ή έτων, κατά τόπον διστακτικών και ασύνθετον. ή διακι:δυνεύονται νά αναντρασπούν άπο την μιάς στιγμής είς την άλλην είτε λόγω μεταβολής άντιλψεων ή διότι έστριχθησαν είς αυτά προσδοκίεις άνεδφοικαί με άμεσας και θαυματουργά άποτελέσματα, ως συνέβη, αίσθηνς, με την ρύθμισην του φορολογικού Επίτηματος.

* * *

ΈΕ άφορμης των άνωτέων νομίζουμε σκόπιμον νά ασχοληθώμεν δι' άλιγων και με τὸ τελευταῖον τοσού σχολιασθὲν ζῆτηται τῆς προσελκύσεως πρὸς τὰ Ἑλληνικὰ νοῦδογια πλοίων ἔνους ἐπαριῶν ἐπὶ εἰδικῆ συμβάσει. Τὸ θέμα ἐνεργάσθη ὀρχικῶς ἡδὺ τῶν σπλήνων αὐτῶν ὡς πρότασις ἐπίλεκτου Ἐλλήνου ναυτικοῦ ἐπιχειρηματίου^(*). Πολλὰ ἔκτοτε ἐλλήνωνταν καὶ ἐνέργειαν ἦτον αὐτῶν καὶ ἀνημονούμενον πεποντοντας

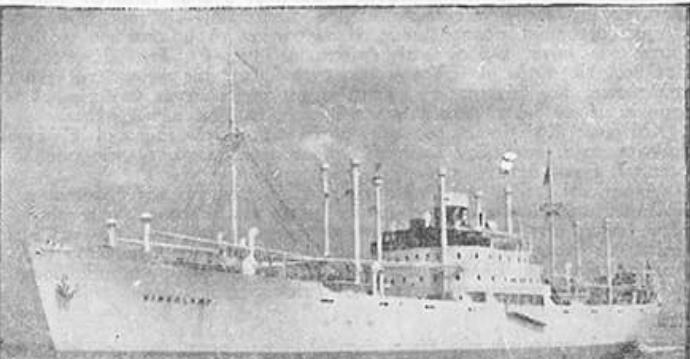
λέγθησαν και ἔγραφότους εἴ) αὐτούν και ἐδημιουργήθη κάποια σύγχυσις. Ως τελικώς διεμφωνώθη ἡ πρότασις, κατέστη σαφές, ὅτι προκείται περὶ προνομιακῆς μεταχειρίσεως τῶν πλοίων αὐτῶν, τὰ δόπια, χαρακτηρίζομενα ὡς Ἑλληνικά, θά ύποκεινται εἰς δῆλας τὰς ὑποκρεώσεις τῶν πλοίων ὑπὸ Ἐλληνικήν σημάσιαν. "Ἐν και μόνον ἐπιτελεῖται διὰ τῆς συμβάσεως. "Η διασφάλισίς των, διτὸ σημερινὸν ἐπικρατοῦντον καθεστώς περὶ ἀλευθερίας πωλήσεως και ὑπόθηκεύσεως τῶν πλοίων εἰς ἄλλοδα πόνους, τὸ δόπιον ἐφαρμόζεται δι', ὅλα τὰ Ἐλληνικά πλοῖα τὰ υηολογούμενα μετά τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1949 και ἐντεύθεν, θά διατηρηθῆ. Τὸ σύτιμο τούτο δὲν δημιουργεῖ προνόμιον διά τὰ υηολογηθησόμενον δυνάμει τῆς συμβάσεως πλοίοι, ἐφόσον τὸ προνόμιο τούτο υφίσταται διὰ πάντα τὰ πλοῖα, τὰ υηολογηθεῖσα μετά τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1949. "Εσόδου, διωρ, τὰ διά τὴν εἰδίκην συμβάσεως υηολογηθησόμενα πλοῖα θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν Ἐλληνικήν σημάσιαν ὑπὸ τὸ σημερινὸν κρατοῦντον καθεστώς, ἔχουν ἀνάγκην ἔξαστησίσθεν, διτὸ καθεστώς τούτο ἐγύι μεταβληθῆ ποτε

διὰ τὸν Α ἢ Β λόγον, δὲν θὰ καταστίσῃ ἀδύνατον τὴν ἀλλαγὴν τῆς σημαίας των λόγω πωλήσεως εἰς ξένους ἢ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ὑπὸ ξένων διαιτητῶν. Δὲν βλέπομεν ποιά αντίρρησις δύναται νὰ διατυπωθῇ ἐναντίον τοῦ αἴτιματος τούτου, ὅποιον ἀποτελεῖ δασκόλην ἔξασφαλίσιον διὰ τὴν ἐπιχείρησιν ἢ τόπη πιστωτάς της, ὅτι τὰ κεφαλαία των δὲν πρόκειται μιαγ καὶ μέραν νὰ δημιουρθοῦν. Διότι πραγματικὴν δημιευσιν ἀποτελεῖ ἡ ἀπαγόρευση τῆς ἐλεύθερας πωλήσεως ἐνὸς πλοίου ἢ τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκτοπίσεως του, ὅπαν ὁ ἐπιχειρηματίας ἢ ὁ διαιτητής θεωροῦν ἀναγκαῖον νὰ ἔξασφαλισουν τὰ κεφαλαία των.

Ούτω, ἐν δίλγοις, τίθεται τὸ ζήτημα ἀπὸ τῆς γενικῆς του ὄψεως. Δὲν πρόκειται, Βεβαίως, νὰ παρασχθῶμεν ἀπὸ τὴν ἀνδεօφικὴν φαντασίων, ὅτι ἔαν γίνη δεκτὴ ἡ πρότασις αὐτῆς, θὰ εἰσρέψουμε ἀμέσως κατά δεκάδας πλοιαὶ εἰς τὰ Ἑλληνικὰ υπόλογα. Γίνεται, οὖμες, ἐν ἀκόμη βηματὶ πρὸς ἄρσιν ἑνὸς ἐμποδίου, ἐξ ἑκείνων, τὰ ὁποῖα μετέστρεψαν τὴν Ἑλληνικὴν ἐπιχειρηματικότητα πρὸς τὰς ζένας σημασίας. Καταβάλλεται μιὰ ἀκόμη προσπάθεια πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτη, διότι, ὅπως εἰπούμεν, ὁ ἄγνως πρέπει νὰ συνεχισθῇ μὲν ὑπομονὴν καὶ πείσμα. "Ἄς ἐλπίσωμεν, ὅτι ἐπὶ τέλους, θὰ ἐλθῇ μία μέρεα, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ αρχίξῃ νὰ ἀποδίδῃ ἡ προσπάθεια αὐτῆς τοὺς πρώτους καρπούς. Βλέπουμε σημεῖρον νὰ δαπανῶνται τεράστια ποσά διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάσυγκρότηταν τῆς Ἑλλάδος, καὶ δὴ διὰ τεχνικὰ ἔργα, τῶν ὅποιων ἢ ἀπόδοσις προσδοκᾶται μετὰ πάροδον ἐτῶν. Διατί, τάχα, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀνάσυγκροτήσεως, τὴν ὅποιαν παραμελήσαμεν τελείως καὶ διὰ τὴν ὅποιαν δὲν ἔδαπανήσαμεν οὐδὲ μίαν δραχμήν, ὑσαμένουμεν ἀμεσα θαύματα μὲν διλύγα φύλλα χάρτου, τὰ ὁποῖα διετέθησαν διὰ τὴν ἐκτυπωσιν μερικῶν νομοθετημάτων, τῶν ὅποιων, ἀλλώς τε, ἡ σταθερότης, λόγῳ τῆς πείρας τοῦ μακροῦ παρελθόντος, τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ:

Αναφορικώς πρός τα άνωτέρω, κατά σχετικάς πληροφορίας, ύπεβλήθη ηδη μία δοκιμαστική πρόταση πρός υπόλογους ενώς πλοίου επί συμβάσει. «Ας ίδωμες ποιά συνέχεια θα δοθή εις την πρότασιν και ας άναμεινώμεν τά άποτελέσματα και της προσπαθείας ταύτης.

ΝΙΚ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ



SOL
*Always at
your service*

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

(*) ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Ό πρώτος ρίψας τηγ ιδέαν της διά συμβάσεως ἐπανόδου τῶν Ἑλληνικῆς Ιδιοκτησίας πλοίων εἰς την σημαῖαν μας ἡτο ὁ κ. Σ. Ματαντός. Ό ελεκτρος συνεργάτης μας ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀνέλυσε τὴν πόστασίν του.

νέας έξετάσεις διά της «Master's ticket», ητοι Πλοιάρχου. Καὶ έδω ἡ ὑπὸ διδάσκεται ὑπὸ Πλοιάρχων τοῦ Ε. N. ἐντὸς τεστάρων μηνῶν καὶ οἱ ἔξετασται εἰνε δρίώις Πλοιάρχοι τοῦ Ε. N., ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον οὗτοι εἰνε Extra Masters.

Διὰ τὸ διακριτικὸν πτυχίον τοῦ «Extra Master», οἱ ἑκ τῶν Πλοιάρχων ἐπιβιμούντες τὴν ἀπόκτησιν του, φοιτοῦν εἰς μιαν ἑκ τῶν σχολῶν διὰ Masters, παρακολούθουντες εἰδικὰ μαθήματα, δρίώις ἐπὶ τετράμηνον, ἀνεξαρτήτως χρόνου ὑπηρεσίας πλοιαρχικῆς καὶ ὑποδάλλονται εἰς ἔξετάσεις, ως ἀνωτέρων. Καὶ έδω οἱ ἔξετασται εἰνε Extra Masters.

Οἱ κανονισμοὶ καὶ ἐν γένει ἡ λειτουργία τῶν σχολῶν ρυθμίζονται διὰ νόμων ἐκδοθέντων ὑπὸ τοῦ Υπουργείου τοῦ Εμπορίου καὶ μεταβιβασθέντων εἰς τὸ Υπουργείον Μεταφορῶν, εἰς ὃ ὑπάγεται ηδὴ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία. Οἱ κυριώτεροι ὑπάλληλοι, δοῦιοι οἱ οὐσιώδεις ὑπάλληλοι τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν, εἰνε Πλοιάρχοι τοῦ Ε. N., δοῦιοι δὲ πτυχιούχοι τῶν ὡς ἀνω σχολῶν Nautical Colleges, ποὺ λειτουργοῦν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Μεγάλης Βρετανίας, εἴτε ἀποτελούσαι ἔναν Ναυτικὸν Ἐκπαιδευτήριον ὅλαι μαζί, εἴτε κεχωρισμέναι, εἴτε ἀποτελούσαι τμήματα εὐρυτέρου Ἐκπαιδευτήριον. Αἱ σχολαὶ αὐταὶ, αἵτινες θὰ ἀπεκαλούντο φροντιστήρια, ἴσως, ἐν Ἑλλάδι, ἐκπλήρουν τὴν κολοσσιαίαν ἀποστολὴν νὰ ἐκπαιδεύουν ἀξιωματικοὺς τοῦ Βρετανικοῦ Εμπορικοῦ Στόλου, ἀπολαύουν δὲ τοσαῦτη ἐκτιμήσεως, ὥστε ἡ ἐν Σκούθαμπτον τοιαύτη ἀποτελεῖ τμῆμα τοῦ Πανεπιστηρίου τῆς πόλεως.

Προσωπικὸς ἔξετάσεις τῆς ἀριότητας τῶν σχολῶν αὐτῶν, φοιτήσας εἰς δύο ἔνσι αὐτῶν, ἐν αἷς μία διὰ Masters, κατὰ μοναδικήν, ἴσως, ἔξαρτεσιν, διότι δὲν γίνονται δεκτοὶ ἀλλοδαποὶ εἰς τὴν Ανωτάτην Σχολὴν. Αναπλῶ μετ' εὐγνωμοσύνης τῆς διάκρισιν αὐτήν.

Β'. Τὸ αὐτό, ἀκρίδων, σύστημα ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἀκολουθεῖται καὶ ἐν Γερμανίᾳ. Μόνην διαφοράν ἀποτελεῖ ἡ ἀπόκτησις, δῆτας δύο ἔτη ἐπὶ τῆς τετραετοῦς ὑπηρεσίας τοῦ μαθητευομένου διαυθοῦν ἐπὶ ιστιοφόρων. Δὲν εἰνε δέδαιον, ἀνθά τηροῦνται αύστηρων ή διάταξις αὐτῆς τώρα, ὅπετε σχεδὸν ἔξελιπον τὰ ιστιοφόρα.

Διὰ τοῦ ὡς ἀνω τελειοτάτου καὶ μόνου πτυχιούχους ἐκπαιδευτικού συ-

στήματος, ἀποκτοῦν αἱ ναυτικαὶ χώραι ἀρίστους Πλοιάρχους καὶ ἀξιωματικοὺς ναυτίλους, θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς. Γίνονται οὗτοι πρώτον ναυταὶ καλοὶ καὶ διαδοχικῶς πραγματικοὶ κύριοι τοῦ πολυσχιδοῦς ἐπαγγελματος τῶν. Ἀς μὴ φοδούμεθα νὰ ὅμολογήσωμεν τὸν θαυμασμὸν μας διὰ τὸν ἀπέραντον πλούτον τῶν γνώσεων τῶν βρετανῶν καὶ γερμανῶν Πλοιάρχων. Ἡ ἀρτιωτάτη μόρφωσίς των ἐπιτυγχάνεται διὰ τῶν ὡς ἀνω σχολῶν, μὲ ἀκρογωνιαίαν δάσιν τὴν γνώσεων τῶν βρετανῶν καὶ γερμανῶν πλοιάρχων.

Οἰνοδόπτητο ἄλλο σύστημα εἰνε πλημμελές, ἀνεπαρκές, πολυτελές, χωρὶς ἀντάλλαγμα, δαπανηρόν, ἐλάχιστα πρακτικόν. Οἱ ἐν ἐνεργείᾳ Ἐλληνες Πλοιάρχοι εἰνε καλοὶ. Οἱ καταδάλλουν πολυτίμως προσπαθεῖας διὰ τὴν ἐπιπλήρωσιν τῶν καθηκόντων των, μὲ τὴν ιδιοφυίαν τῆς φύλης μας, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου (ὅπως συνηθίζομεν νὸι λέγωμεν) καὶ μαζὺ μὲ τοὺς προκατόχους των καὶ μὲ τὰ ἀνεκτίμητα ἐλληνικὰ πληρώματα, συνέδαλον ἀξιολόγων εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἐάν, δῶμας, ἐπιθυμούμεν εἰλικρινῶς νὰ δημιουργήσωμεν Πλοιάρχους, μὲ τὴν ἀριστήν ἐπαγγελματικήν μόρφωσιν, πρέπει νὰ ἀκολουθήσωμεν τὸ ἀνωτέρω σύστημα. Ἀς ἀφήσωμεν τὰς πολυτελεῖς καὶ μακροχρονίους φοιτήσεις εἰς ρωμανικάς σχολαῖς. Νὰ μιμηθῶμεν πρέπει τοὺς πρακτικούς, διότι πρόκειται περὶ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ὅχι περὶ ἐπαγγέλματος ἱεραποστόλων.

Ἄν ἐρωτηθοῦν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου χίλιοι Πλοιάρχοι, ἐπλίξω, ὅτι οἱ ἐνευρετικοὶ ὄγδοοικοὶ θά συμφωνήσουν μὲ τὰς ὑποδείξεις μου.

Πρέπει, ἐπίσης, δέδαιον νὰ θεωρῆται, ὅτι ἔχομεν ἐκαποντάδας Πλοιάρχων ικανῶν νὰ διδάσκων εἰς τὰς προτεινομένας σχολαῖς. Ἐάν, συνεπώς, καὶ ἡ Πολιτεία ἐπιθυμῇ γὰρ δοθῆσῃ τοὺς φιλοτίμους νέους, οἵτινες θὰ ἐκλέξουν ὡς βιοτικήν σταδιοδρόμιον την ναυτικήν, ἀς νιοθετήσῃ τὸ μόνον ἐκπαιδευτικὸν σύστημα, τὸ δόποιον ἔγγυαται πραγματικήν καὶ ἀριστηνήν κατάρτισιν ναυτικῶν Πλοιάρχων.

Κ. ΔΑΝΑΛΗΣ

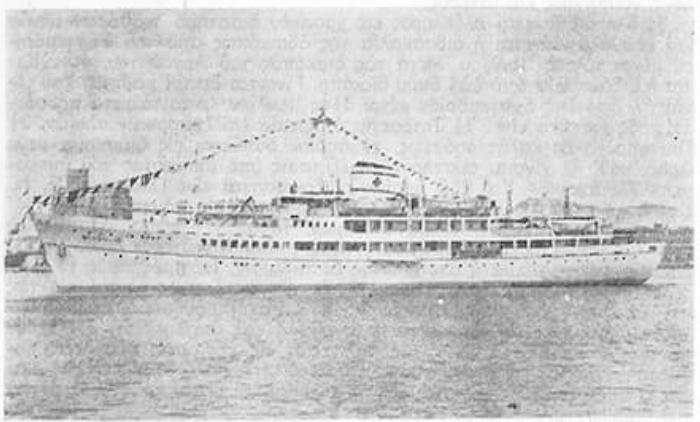
Πλοιάρχος ἀπὸ «Σύρος»

Ν ἀρ 6 Ι Κ, 29 Ιουνίου 1952

ΤΑ ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΜΑΣ

“ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Προερχόμενον ἐκ Βενετίας, κατέπλευσε τὴν πρωῖαν τῆς 2 Ιουλίου εἰς τὸ Πειραικὸν λιμένα τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον ἐπιβατηγόν μας «Μιαούλης», τὸ πρῶτον ἐκ τῶν τεστάρων ἀδελφῶν πλοίων, ἀττινα ἐναυπηγήθησαν ἐν Ἰταλίᾳ διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μας συγκοινωνίας. Ο «Μιαούλης», δὲ «Κανάρης» καὶ δὲ «Καραϊσκάκης» ἡγοράσθησαν, ὡς γνωστόν, παρὰ τῆς «Θηραϊκῆς Ἀτμοπλοΐας» τοῦ κ. Μάρκου Νομικού, ἐνῷ τὸ τέταρτον σκάφος, «Γεώργιος Α. Ποταμιάνος» (πρώην «Κολοκοτρώνης»), ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν «Νέαν Ηπειρωτικήν Ατμοπλοΐαν» περὶ τοῦ Πετρούπολης Ποταμιάνου. Αμα τῷ κατάπλω τοῦ «Μιαούλη» εἰς Πειραιά, ἐτελέσθη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀγιασμός, παρουσίᾳ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς κ. Σ. Βενιζέλου, τῶν ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. κ. Καρτάλη καὶ Κρασσαδάκη, τοῦ Δημάρχου Πειραιῶς κ. Γ. Ανδριανοπούλου, τῶν ἐκπρο-



Τὸ νέον ἐπιβατηγόν «Μιαούλης»

σώπων τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀποστολῆς κ. κ. Γουάλλ καὶ Κάλβερτ, τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, πολλῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἀρκετῶν ἐκπροσώπων τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας καὶ τῶν ναυτεργατικῶν δραγμῶνσεων.

Μετὰ τὸν ἀγιασμόν, ώμιλησαν δι' δόλιγων ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Κρασσαδάκης, ὁ τέως ὑπουργὸς τῆς θεωρητικῆς οἰκογενείας τοῦ πόποιον παρηγγέλλεισθωσαν τὰ ἀνωτέρω σκάφα καὶ τὰ δύο ὑπὸ ναυτεργατικῶν Μεσογειακὰς «Ἀχιλλεὺς» καὶ «Ἀγαμέμνων», ὁ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Μεσογειακῶν Ἐφοπλιστῶν» κ. Λουκᾶς Νομικός, δὲ κ. Νίκ. Καδουνίδης ἐκ μέρους τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν, ὁ Διμήτρης Πειραιᾶς κ. Γ. Ανδριανοπούλους καὶ δὲ κ. Μάνθος Πετρούλης ἐκ μέρους της «Πλανελίου Ναυτιλίας Όμοσποδίας». Εἰς τοὺς ὄμιλητάς, οἵτινες ἔξηραν τὸν συγχρονισμὸν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου διὰ τῆς ἀποκτήσεως τῶν νέων ἐπιπλέκτων μονάδων, ἀπῆτησε δι' δόλιγων, εὐχαριστῶν αὐτοὺς, ὁ γενικὸς διευθυντής τῆς Θηραϊκῆς Ατμοπλοΐας κ. Μάρκος Νομικός.

Ἀκολούθως δὲ «Μιαούλης» ἐπλευσεν εἰς τὸν Σαρωνικόν, ὅπου ἐπὶ τρίων ἔξετελεσεν ἐπιδεικτικὰς δοκιμὰς ταχύτητος καὶ ἐξιγμάτων, τὰς δοποὶς παρηγολούθησαν ὁ γεν. Διευθυντής τοῦ Υ. Ε. Ν. ὑπουργού Αρχος κ. Τσεμπρόπουλος καὶ ἄλλοι. Διεπιστώθη παρὰ τῶν ἀνωτέρων, ως ἀνεκοινώθη, διὰ τὸ σκάφος, μὲ 230 στροφαῖς κατὰ λεπτὸν ἐπέτυχε καὶ διετήρησεν ἐπὶ διακετόν την ικανοποιητικὴν ταχύτητα τῶν 17 ½ μιλλῶν.

* * *

Ο «Μιαούλης» ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίαι τὴν 8ην Ιουλίου, ὅτε ἀπέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ πρώτου δρομολογίου του διὰ Χίον καὶ Μυτιλήνην. Τὴν ἐπομένην, 9ην Ιουλίου, κατέπλευσεν εἰς Πειραιά καὶ τὸ δεύτερον ἐπιβατηγόν «Κανάρης», ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα δύο ἀναμένονται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς.

OCEAN OIL CO. (1942) LTD.
LONDON
SPECIALIZING IN THE MANUFACTURE
OF
MARINE STEAM ENGINE, STEAM TURBINE
AND
DIESEL LUBRICATING OILS.
STOCKS HELD AT ALL IMPORTANT WORLD PORTS.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η ΑΙΩΝΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ

“Οσο κι’ αν θέλουμε νά έγκαταλείψουμε το αιώνιο τό θέμα, όσο και αν άποφασίσουμε νά στρέψουμε πρός άλλες κατευθύνσεις τα διαγνωστικά μας, δεν μάς άφινουν.

Θα βρεθή πάντα κάποιος που θά μάς πείση με τὸν ἀναμφισβήτητο τρόπο του, ότι η αιτία του ζεπεζουμού τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας και οι αιτίες του σκοτεινού μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας είμεθα, ιεις οι ίδιοι.

Θα βρεθή πάντα κάποιος, δούμε μὲ τὴν χυδροκομένην τοῦ γκαφα, ἐπιστρατευμένη σὲ κάποιος, ἔδιαντρητη, προσωπική του ἐπίθεση, θά μάς πείση, διτὶς έχουμε τόσο μεσάνυχτα στὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας και διτὶς εἰμεθα λίαν ἀνεπιδεκτοὶ στὸ θέμα τῆς Ναυτιλίας. Τί σημασία ἡ Ναυτιλία σημαίνει ἡ ώραιοτέρα και ζωτικότερα και θετικότερα Ἐθνική ἐπίδοσις;

Κάποτε ἐσχολιάζαμε τ’ ἄπλυτα τῆς Ἑλληνικῆς Βουλῆς, διτὶς οἱ ἐθνικαπτέρες ἐξέστησαν νὰ καταπιστοῦν μὲ κάποια ναυτιλιακὸν νομοσχέδιο. Καὶ στὴ συζήτηση ἐκείνη ἀπεκαλύψαν τὴ λάψη τους ναυτιλιακοὶ φωστῆρες μπρὸς στοὺς ὅποιους, ἀσφαλῶς, ωχριούν οἱ συνάδελφοί τους ναυτιλιακοὶ νομοθέται, τοῦ Ἀγρινιστᾶ και τοῦ Θιβέτη.

Τώρα, ένα νέο ἀστέρι μεσουρανεῖ. Στὴ Βουλὴ ἐκπέμπει και αὐτὸς τὴ φεγγοδόλη του, τὴ Βουλὴ καταυγάζει και αὐτὸς μὲ τὰ φώτα του. Καὶ ἀκούμε :

«Ἄφου ὠμιλήσατε κ. Ὑπουργὲ διὰ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιβαρύνσεως τοῦ ἄρτου, σας ἀναφέρω μίαν ἐπιδρούσιν, ὑπέρ ἐνὸς προσώπου, τοῦ κ. Καλλιμανόπουλου, ἀνερχομένην εἰς τὸ ποσὸν τῶν 500.000 δολαρίων. Ἡ ἐπιδρούσης αὐτῆς δικαιολογούμενή ἡς ἔσοδα μετωφορᾶς εἰσπράττεται ἀνεῦ λόγου και αἰτίας ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ. Νομίζω, ὅτι κατὰ πρώτον λόγον πρέπει νὰ καταργηθῇ ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτῆς.

Δὲν πρόκειται νὰ ὑπερασπινθῶ τοῦ κ. Καλλιμανόπουλου, στὴν ὑπερσηνή πλοίου τοῦ δόπιου, κατὰ σύμπτωσιν, εὐρίσκουμε, οὔτε προτίθεμαι νὰ ὑπερασπινῶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἀπέξησα.

Τὸ κοστός του ψωμοῦ θέλω νὰ σχολίασω και νὰ δοηθῶσα τὸν λαμπρὸ Βουλευτὴ στὴν προσπάθεια του ν’ ἀποκαλύψῃ τὰ αἴτια τῆς ψυλῆς του θέσεως. «Ἄς δοῦμε, λοιπόν, τὶ τὸ ἐπιβάρυνε τὸ ἔσοδο τῆς μεταφορᾶς του ἀπὸ ὅπου, «κατὰ πρώτον λόγον», προτείνεται νὰ περισυλλογή. Τὰ νομερά εἰναι τὸ πολὺ γνωστά και εύτυχως, ἀναμφισβήτητα.

Ναῦλος πλοίου, κατὰ τόνων, δολλάρια δέκα εξ, ἀπὸ Ἀμερικὴν εἰς Ἑλλάδα. Καὶ λέμε δεκαπέντε χιλιάδες δραχμές κάθε δολλάριο και ὁκτακόσιες ὁκάδες εἰναι κάθε τόνων. Προβαίνοντες, τώρα, στὶς πράξεις πολλαπλασιασμοῦ και διαιρέσεων, κατατάγουμε στὸ συμπτέρασμα, ὅτι ἡ ὑπερπόντιος μεταφορὰ ἐπιβαρύνει τὸ σιτάρι κατὰ 300 σύγχρονες δραχμές κατὰ ὁκάν. Δεδομένου δὲ ὅτι μία ὁκά σιτάρι ἀποδίδει μιάσμη ψωμί. Βρίσκουμε, ὅτι ἡ μεταφορὰ τοῦ πλοίου ἐπιβαρύνει τὸ ψωμὶ τοῦ λαοῦ διακοσίες ὁδόληρης δραχμές κατὰ ὁκάν. Τῆς δαπάνης αὐτῆς «κατὰ πρώτον λόγον» προτείνει τὴν κατάργησην ὁ ἀξιότιμος μάρτωρ, χωρίς, διως, νὰ ὑποδεικνύῃ και τὸν ὄλλον, τὸν εὐθηνότερον, τρόπον τῆς μεταφορᾶς.

Ἀλλὰ, πρὶν χειροκρότησουμε τὸν κ. Βουλευτή, σὲ τὸν ρωτήσουμε, μῆπως μπορεῖ νὰ μάς πληροφορήσῃ συμπληρωματικῶς, πόσον ἐπιβαρύνεται τὸ ψωμὶ τοῦ λαοῦ, μετὰ τὴν ἐφόρτωσή του ἀπὸ τὸ δασπόρι; Πόσο, δηλαδή, ή μεταφορὰ τοῦ σιταρίου στὸ μῦλο, πόσο τὰ πλυντικά και τὰ ἀλεστικά, πόσο ἡ μεταφορὰ στοὺς φούρνους, πόσο τὰ ψυμωτικά και τὰ φυστικά και πόσο, τέλος, οἱ φύρες και τὸ ἐμπορικὸ κέρδος ὃς τὴ στιγμὴ τῆς παραδόσεως του στὸν κατανάλωτὴ—λαό;

Δὲν θὰ ἐκπλαγούμε, διτὶς ἀν κούουσουμε, διτὶς οἱ ἐπιβαρύνσεις αὐτὲς δλες, κατὰ πολὺ ἀφίστανται τῶν ἔσοδῶν τῆς ὑπερπόντιας μεταφορᾶς και κάθε μία ἀπὸ αὐτές τὶς ἀμημνόνευτες ἐπιδρούσεις εἰναι πολλαπλασία ἐκείνης τοῦ πλοίου. Καὶ τούτο, διότι, λόγω τοῦ δύκου τῶν φορτίων, ή δαπάνης ὁκάν εἰναι ἀσήμαντος.

Τώρα, ἂν ἡ ἀσήμαντη αὐτὴ ἐπιβαρύνσι, ἀνά τοὺς μῆνας και τὰ φορτία ἀκατάτοπε, θιάνη σὲ ἔκαποντάδες χιλιάδες δολλάρια, τσως εἶναι ἀξιονέρευνη.

Ἀλλὰ ή ἐπιστολὴ τῆς «Ἐλληνικῆς», δημοσιεύθησα εἰς τὸν τύπον, ἔξηγει πολὺ καλὰ τὴν ιστορίαν. Αἱ σαφεῖς πληροφορίαι, τὰς ὅποιας δίδει, δὲν ἀφίνουν ἀνίκατά ἐρωτωματικά σε κανένα. Εἴστω καὶ ἀν ἡ ἐπιθυμῶν να μάζῃ συγκεντρώνῃ ἀντίληψιν και νοημούσην «Ἐλληνος Βουλευτοῦ».

‘Ο ἐπιστολὴν ἀφίσθησε τῆς Ἑλληνικῆς ἀπόφοιεν νὰ δώσῃ και μερικὲς ἄλλες ἔξηγήσεις. Δὲν θήλησε νὰ κουραστῇ τὸν ἐπερηφάνταστα λαϊκὸν ἀντιπρόσωπον και νὰ τοῦ παραλλήλησῃ στὶς ἐκαποντάδες τῶν χιλιάδων δολλαρίων τῆς μεταφορᾶς τοῦ πλοίου και μερικές ἀλλες τρεχουμενες και ἀδιάκοπες ἐκαποντάδες χιλιάδων δολλαρίων, ποὺ ἀντιπροσωπεύουν χιλιάδες τόνων πετρελαίου, ἐκαποντάδες χιλιάδων δολλαρίων υλικά, δεξαμενισμούς, ἐπισκευές, κίνηση πλοιών, δεκάδων πλοιών ἀνά τάς Ἡπείρους. Τας ἐκαποντάδας χιλιάδων δολλαρίων στὴν μισθοδοσία και τὴν ἀνεναφοροδοσία τῶν πληρωμάτων τῶν πλοιών, στὴν ἀχαρι αὐτὴ περιπέτεια και τὴν ἀχαρι φιλοδογία τῶν ἀριθμῶν, κρίμα θά ποτε νὰ ἐμπλακῇ ὁ ἐνθερμος λαϊκὸς ὑπερασπιστής και κρίμα θά ποτε νὰ καταβρεχῃ μὲ τέτοια πεζότητα ὁ ζῆλος του.

Ἐν τούτοις, μένει και τὸ τελευταῖο θέμα, στοῦ ὁ ἐπερωτῶν πολιτικός,

τσως, περιορίστη τὰς ἀποκαλύψεις του. Γιατί, δηλαδή, νὰ ἔρχωνται τὰ φορτία μὲ τὸν κ. Καλλιμανόπουλο η ἄλλους και ὅχι ἀκόμη μὲ πλοία ξένα, χάριν τοῦ κόστους.

Τί ν’ ἀπαντήσουμε; “Οτι τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα εἰναι και τὰ προσφερόμενα εὐθυγάρως νὰ μᾶς ἔρχωνται μὲ ἀμερικανικὰ πλοῖα και μόνο τὰ ὑπόλοιπα τίθενται στὸν συναγωνισμὸ δῶν τῶν ὑπόλοιπων σηματῶν, ἀνάμεσα στὰ δποῖα παίρνει τὸ ποσοστό του και ὁ κ. Καλλιμανόπουλος;

“Η νὰ τοῦ πουμε, τέλος, διτὶς ἀπὸ αὐτὲς τὶς ἐκαποντάδες τῶν χιλιάδων δολαρίων, ποὺ ἀποκαλύπτει, μέγα ποσοστὸν ἐπανέρχεται στὴν Ἑλλάδα ὑπὸ πορφητικού συναλλάγματος, πράγμα χαμένο μὲ ξένα πλοῖα στὶς μεταφορές;

Χαμένος κόπος και πολὺ κουραστική ἔχηγησις. Δὲν ἀξίζει νὰ γίνεται, γιατὶ ἀπουσιάζουν αὐτὶα νὰ παρακολουθήσουν, ἀπουσιάζει ἡ ἐπιθυμία ἀποδοχῆς.

Καὶ καταλήγουμε: Δὲν πρόκειται νὰ δῆ μας μέρα ἀσπρη. Δὲν πρόκειται νὰ γυρίσουμε, ποτὲ τὰ ἀπόδημα πλοῖα μας. Τὰ πολλὰ, τὰ μεγάλα, τὰ καινουργια, τὰ ἀπολύτως συγχρονισμένα πλοῖα μας. ‘Ο τόπος τὰ ἀποκρούει. ‘Η ἀναυτη πατρίδα μας δὲν τὰ κατανοεῖ. Ἀπὸ τὴν μεταπλεική μας πατρίδα ἀπουσιάζει ἡ εἰλικρίνεια. ‘Αντι αὐτῆς, ἔχει θριαστή τὸ συγχρονο πνεύμα τῆς ματσαράγκας και τῆς ἐξεισιτωσιάς. ‘Αν αὐτὰ δὲν συνεβαίναι, τότε μέσα στὸν πρόσωπον τοῦ λαοῦ στὴ Βουλὴ, θὰ δριστόταν, ἐπὶ τέλους, και κάποιος νὰ φωνάξῃ τὸ φωνάξη, διτὶς, πράγματι, πανάκριβο εἰναι τὸ ψωμὶ τοῦ λαοῦ. Σ’ αὐτό, διως, δὲν φταινει δηλαμπόντανοι και οι Καλλιμανόπουλοι. Φταιεὶ ἡ πολιτικὴ κακοδαιμονιά, φταιεὶ ἡ κραιπάτη τῆς φαυλοκρατίας, φταιεὶ ἡ δημαγωγική ἐστιπωασία και ρουφετολογία, ποὺ κατάτησης διπλά σὲ τρεῖς ἐργαζόμενους ‘Ἑλληνας ν’ ἀποζούν πλουσιοπάροχα ἀλλοι δυὸς ἀργόμισθοι κηφήνες. Φταιεὶ τὸ ἐκτροχισμα τῶν Βουλευτῶν μας, ποὺ ἀσχολούνται, διπλῶς δέσμους δσα δέν ξέρουμε, γιατὶ νὰ καρπούσιον δσα δέν ξέρουμε. Φταιεὶ ἡ ἐξαφάνισης τῆς ντροπῆς στὸν μακάριο τόπο μας.

Ο Καλλιμανόπουλος και οι Καλλιμανόπουλοι πήραν τὰ μάτια τους και μετανάστευσαν και οι περισσότεροι για πάντα, παρασύροντες στη μετανάστευση τους και τὰ ἑλληνικά καράβια, για νὰ ἀφήσουν ἐλεύθερο τὸ ἔδαφος στη δημαγωγία τῶν ἔθνικῶν μας ἀνδρῶν, τρέφοντας ἐμάς τοὺς ἡρωϊκοὺς ὀπαδούς των με τὰ φούμαρα τῶν ἀποκαλυψεών τους και τὶς δεστιπωτές σοφίες τους στὸ ἐνδιαφέρον τους για τὸ ψωμὶ μας και τὴ διαφορή μας.

‘Αλλὰ τίνος τὰ λέμε;

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ

‘Εάν ή παγκόσμιος κατανάλωσις τοῦ πετρελαίου αύξανεται μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν τῆς τελευταίας 15ετίας, θὰ χρειασθῇ μία ἐποντία παραγωγὴ 1.200 ἑκατομ. τόνων κατὰ τὸ 1967, διπλασία δηλαδή τῆς σημειωμένης. Κατὰ τοὺς ὑπόλογισμοὺς τοῦ κ. Βέρον Σμίθ, τῆς ἐταιρίας Σέλλ, και ταναλώσις καθ’ δόλον τὸν κόσμον, ἔξαιρουμενῶν τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν και τῆς Ρωσίας, θὰ αύξηθῃ μέχρι τοῦ 1956 κατὰ τὸ 1967, πολλαπλασίας τοῦ πετρελαίου τοῦ 1948 εἰς 360 ἑκατομ. κατὰ τὸ 1951, μη πρόδειψιν νὰ αύξηθῃ περαιτέρω κατὰ 40 ἑκατομ. τόνων τοῦ 1954. Εἰς τὰς ἀλλας χώρας, πλη τῶν ‘Ηνωμένων Πολιτειῶν και τῆς Ρωσίας, ή αύξησις τῆς παραγωγῆς τῶν διυλιστηρίων ὑπῆρξε μεγαλύτερα. ‘Έγκαταστάσεις νέων διυλιστηρίων 80 ἑκατομ. τόνων προβλέπεται νὰ συμπληρωθούν μέχρι τοῦ 1954.

Τὸ δυτικὸν και τὸ ἀνατολικὸν ἡμισφαίριον καθιστανται δσμέραι αύτηρη εἰς πετρέλαια. ‘Η Δυτικὴ Εύρωπη, ἔξ ἄλλου, τείνει νὰ ἔχαρτηται περισσότερον ἀπὸ τὸ πετρέλαια τῆς Μέσης ‘Ανατολῆς. Προμηθεύεται ἀπὸ αὐτῆς τὰ 70% τῶν ἀναγκῶν της, ἔναντι τῶν 19% κατὰ τὸ 1938. Αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης αύξανουν κατ’ ἀναλογίαν τῶν περισσότερων ἐγκαταστάσεων διυλιστηρίων. Χάρις, ἀλλως τε, εἰς τὸ πετρέλαιον η μετὰ τὸ πόλεμον βιομηχανική παραγωγὴ τῆς Εύρωπης πόηητη κατὰ τὸ ἐπόπτον τῆς προπολεμικής. ‘Ο γαιαίθωσας τῆς θειψε.

‘Απὸ τὸν 1920 ή ἀναλογία τῆς παρασχεθείσας παγκοσμίως ἐνεργείας ἀπὸ τὸ πετρέλαιον και τὸ φυσικὸν ἀέριον ημέρηθι ἀπὸ 15% εἰς 45%. ‘Η παραγωγὴ ἐπίσης τῶν χημικῶν παραγάγων τοῦ πετρελαίου ημέρηθι σημαντικός. ‘Ολαι συνεπώς αἱ προβλέψεις συμπίπτουν ἐπὶ τῆς σταθερᾶς κατὰ τὰ ἐπόμενα ἑπτα αὐτῆς αὐτῆς προϋποθέτει και περισσότερα μεταφορικά μέσα, περισσότερα τάνκερς.

Η Λυκράτης & Φωτόπουλος

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: οδος λεωχαρους 26 ΤΗΛ. 40.432
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: μεγαλου αλεξανδρου (τεμιτη) 43 ΤΗΛ. 20.58

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

νατότητες διὰ τὴν ἴδρυσιν — ὑπὸ κανονικάς συνθήκας καὶ ἀνεύ τῆς οἰκονομικῆς συνδρομῆς τῶν Κυβερνήσεων — μένων μεγάλων ναυπηγείων. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εὐρίσκεται, κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῆς τηροῦσα, εἰς χείρας ἐταῖρων καὶ γενικώς ἐπιχειρούσεων, ὑφισταμένων ἀπό το πλοῦτο χρόνου ἴδρυθεισῶν, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώσεων ἀπό της ἐποχῆς τῶν εὐλιγίων στακφάν δηλ., ὑπὸ εὐειδοτέρων συνθήκας καὶ ἀνεπιτύχθασιν Βαθμιδῶν εἰς τὰς ὅγκωδεις συγκεντρώσεις κεφαλαίων ἐν πάντοι τῶν ὁπίσιων εύρισκομεθαί στήμερον. Παρόμοιαι εἰνε καὶ αἱ συνθῆκαι αἱ ἀφόρωσαι τὴν πλειονότητα τῶν Ὀλλαγιδῶν ναυπηγείων.

3. Ή ναυπηγική Βιομηχανία είνει διεθνούς χαρακτήρος. Τούτο είνε ἐν ἀκόμῳ κοινών χαρακτηριστικό μετά τὰς ναυτιλιακὰς Βιομηχανίας. Ή παραγωγὴ τῆς πρώτωνται νάρευπτερήση την διεθνή ναυτιλιακήν ἐπιχειρησιν καὶ ἐπομένων ἔξαν τὸ κόστος της είνει ὑψηλότερον τοῦ διεθνούς μέσου. Ἐπιπέδου είναι ἀνίκανον νάρευπτασθεῖ δι' ἐαυτὴν καὶ αὐτὰς καὶ κόμη τὰς νέας παραγωγίλας τὰς Ἑθνικῆς Ἀποτοκῆς ναυτιλίας. Ο πλοϊκότητης — ἔκτος ἔαν ὑποχρεούται, συνετείξ κρατικῶν περιορισμῶν, νόμοι πρᾶξη ἄλλως — βά παραγγείλει πάντοτε τὰ πλοῖα του εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἐκείνα τὰ δόποια συνδυάζουν τὰς καλυτέρας τιμας μὲ τὴν καλυτέραν ποιότητα ἐργασίας. Ή Ἑθνική ναυπηγική Βιομηχανία φύειται, ἐπομένως, νά είναι εἰς θέσιν νά παρέχῃ καλλιτέρας τῶν ὑπὸ τῶν ἀνταγωνιστῶν την προσφερομένων τιμας ἄλλος δὲν δύναται νά ἀντεπέξελθῃ ἐπιτυχῶς τὸν διεθνή συναγωνισμὸν καὶ δύναται νά διατηρηθῇ μόνον διὰ κρατικῶν ἐπιχορηγησεων.

4. Ή ναυπήγησις ένός πλοίου είναι σήμερον έξαιρετικώς δαπανηρά. Εις τά άμεως μεταπολεμικά έτη αι τιμαι ανήλθον εις τό διπλάσιον τό τριπλάσιον τών τού έτους 1938 καὶ ἔκτοτε ανήλθον ἔτι περισσότερον εἰς τινας περιπτώσεις ὑπέρδιπλασισθεῖσαι. Βεβαίως τό σύγχρονο σκάφος μὲ τὴν μεγαλυτέραν τοῦ ταχύτητα, τὸν πολυπλοκώτερον μηχανικῶν εξοπλισμὸν του κλπ. είνε ἀφ' εαυτοῦ ἀκριβώτερων ἢ τό προπολεμικόν. Εξ ἄλλου αι τιμαι τῶν πάντων ἀκολουθοῦν τὴν ἀνίονσαν καθ' λογ τὸν κόσμον, Ιδιαιτέρως ἀπὸ τῆς ἐκρίθεως τοῦ πολέμου τῆς Κορέας καὶ ὁ πληθωρισμὸς είνε παγκόσμιον φαινόμενον. Οὕτω αι τιμαι διώνυτῶν ἀπαιτούμενών διὰ τὴν ναυπήγησιν ἔνος πλοίου ὑλικῶν ἀλλὰ καὶ οι μισθοὶ ἐπίστησιν είναι κατὰ πολὺ ὑψηλότεροι η κατὰ τὸ παρελθόν. 'Αλλα καὶ δται ἀκόμη λοφθοῦν ὑπ' ὅψιν τὰ δεδομένα ταῦτα, τὸ συμπέρασμα θὰ είνε, ὅτι η αύξησις τῶν ναυπηγικῶν τιμῶν ήτο δέστερα η εἰς ἀλλαγὴν περιπτώσεις. Αἱ τιμαι δὲν είνε βεβαίως αι αυταὶ ἀνά τὸν κόσμον. 'Ακούται καὶ μεταξὺ τῶν τιμῶν τῶν προσφερομένων ἀπὸ ναυπηγεία μιᾶς καὶ τῆς αὐτῆς χώρας δύνανται νὰ υφίστανται σημαντικαὶ διαφοραί. Αἱ προσφερόμεναι τιμαι εξαρτώνται ἐκ τῶν κάτωθι — τούλάχιστον — παραγόντων:

α) Κόστος έργασίας και υπαρξιν πεπειραμένου και ειδικευμένου πραγματικού.

β) "Υπαρξιν πρώτων ύλων καὶ ἄλλων ύλικῶν καὶ τὰς τιμάς ἀγορᾶς των.

γ) Την έκτασιν μέχρι της όποιας έχει συγχρονισθή η όργανωσις της παραγωγής, δ. έξοδισμός της ναυπηγικής επιχειρήσεως και αι χρηματοοικονομικού μεβοδιου διά την καταπλήκτην τών πλαισίων

σηματοποιείναι μεθόδοι οι οποίες προσέχουν την ναυπηγησην των πλοίων.

5. Η περίπτωσης τής 'Ολλανδικής ναυπηγικής βιομηχανίας είνε πολύ καλή. Είναι γεγονός, ότι κατά την διάρκειαν τού τελευταίου έτους ή βιομηχανία έπασχεν έξι έλλειμματα ή λιγών, καὶ στοιχείαν ήταν οι είς ωρίσμενας περιπτώσεις σε έτας διεκπεραίας ή καθυστερήσεων. Τούτο ούπως ουσιαστεί είς τάς πλειστές ναυπηγικάς χώρας. Η 'Ολλανδία έχει ίδικην της παραγωγήν φύλλων χάλυβος ή όποια κατά τό έτος 1950/1951 υπέρεβη τάς 70.000 τόνων. Παρά ταύτη η παραγωγή αύτη δέν δύναται να αντικατωθεί την ζήτησην ή όποια είνε περίπου 100% υψηλότερά. Ουτώ ή βιομηχανία έξαρτάται κατ' ένα μεγάλο ποσοστόν, έκ τών είσαγωγών έκ τού έξωτηρικού καὶ αἱ καταβάλλομεναι διὰ τάς είσαγωγάς τάντας τιμαι είναια έξαιρετικος υψηλαί, ίδιοις δύταν πρόκειται περι παραγγελών με συντόμως προθεσμίας πασαδόσσεων. Τούτο είναι μέν μειοεκτέματα καὶ είναι οι αίτιοι λόγω τῆς όποιας αἱ υπὸ τῶν 'Ολλανδικῶν ναυπηγείων προσφερόμεναι τιμαι είναι υψηλότεραι τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ προσφερομένων. Ή διαφορά αύτη τῶν τιμῶν συμκρύνεται καὶ ίσως παύει τελείως νὰ υφίσταται εἰς τάς περιπτώσεις πλοίων ὡς πρὸς τὰ όποια ὁ παράγων τῆς γούστας ἐπιδρᾷ περισσότερον ή τὰ υλικὰ εἰς τὴν διαμόρφωσιν του κόστους παραγωγῆς ὡς λ.χ. τὰ ἐπιβατηγά, τὰ μικτὰ καὶ ἄλλοι τύποι πλοίων οἱ διάφοροι περιπτωτέστατοι ώραις έργων παραγόντες τούτο δὲ διάτοι οἱ 'Ολλανδοί

δοὶ ἐργάζονται ταχέως.

6. Η Ολλανδική ναυπηγική βιομηχανία ύπεστη Βαρείας ζημιάς κατά την διάρκεια του πολέμου και εις τας περισσότερας των περιπτώσεων δόλκηροι αι ἔγκασταστάσεις και ο ἐξοπλιμός κατεργάσθαν ύπο τῶν Γερμανῶν, οὕτως ὥστε τὸ 1946 ἡ παραγωγὴ δόλκηρου τῆς βιομηχανίας ἀνῆλθεν εἰς 33.000 τόνους μόνον, ἐναντὶ τῶν 240.000 τόνων τοῦ 1938.

Η καταστροφή αυτή έπεισε, βεβαίως, εἰς τὰς ναυπηγικὰς Βιομχανίας τὸ Βασίν φορτίον τῆς χρηματοδότησης τῆς άνασυγκρότησεως, ἀλλά ταύτοχρόνων εἶχε καὶ τὸ πλέον ἡ εὐτυχὲς ἀποτέλεσμα, δῆτα ὃ ἐξ-
πλισμός τῶν μεγάλων Ὀλλαγικῶν ναυπηγείων, ἡ ὄργανωσις τῆς παρα-
γωγῆς, των καὶ αἱ χρηματοποιούμεναι μέθοδοι ναυπηγήσεως εἴνε συ-
χρονισμέναι καὶ τοῦτο εἰνε βεβαίως ἐν μέγα πλεονέκτημα τὸ δόποιον καὶ
κατέστησε τὴν Βιομχανίαν ικανήν νὰ ἐπιτύχῃ ἀριστον ποιότητα πα-
ραγωγῆς.

Η χρησιμοποίησις τής ήλεκτροσυγκολλήσεως είναι την κατασκευήν των πλοίων είναι και διά της Όλλανδικα ναυπηγεία μια καθιερωμένη πρακτική, είς μεγαλύτεραν έκτασιν όπου πρόκειται περι θεσμενοπολίων και είς μικρότεραν είς την περίπτωσιν την έπιβατηγών πλοίων ή των φορτηγών πλοίων γραμμής ή άλλων ειδικών τύπων πλοίων όπου η κάρφωσης θεωρείται ώς πλέον άποδοτική είς την κατασκευή μερικών μερών του πλοίου. Η υιοθέτησις της ήλεκτροσυγκολλήσεως και ο συγχρονισμός τού εξόπλισμου έπετρεψεν είς της Όλλανδικα ναυπηγεία νά ελάχιστουν και τὸ ούστημα τῆς κατασκευής του πλοίου ή όποιας Βεβαίως σμικρύνει τὸν διά την ναυπηγήσιν του πλοίου ἀπαιτούμενον χρόνον και ἐλαττώνει τὸ κόστος ναυπηγήσεως.

Μέ τὴν ἔξαρτειν ἐνὸς ἡκ τῶν μεγαλύτερων ναυπηγείων τῆς χώρας, οἱ Ὀλλαδοὶ δὲν ἀρέσκονται καὶ ἐπομένων δὲν ἔφαρμόζουν τὸ σύστημα τῆς κατὰ σειράς παραγωγῆς πλοίων Βάσει ίδικών των σχεδίων. Προτιμούν νῦν ικανοποιούν, ὅσον τὸ δυνατόν περισσότερον, τὰς ἀπαιτήσεις τῶν πλαισιοτήτων.

τῶν πλοιοκτήτων.
Μερικά ἔτη τῶν μεγαλυτέρων ναυπηγείων ἔχουν ίδια τμῆματα κατασκευαὶ τύπων τινῶν μικρανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως παλινδρομικῶν καὶ στροβίλων, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν περιπτώσεων κατόπιν ἀδείας τῶν κυριῶν κατασκευαστῶν.

7. Τὰ Ὀλλανδικά ναυπηγεία είναι ήδη υπέρφορτα ἐργασίας καὶ αἱ εἰς αὐτὰ κατατεθείμενα παραγγελίαι ἔξαφαλίζουν εἰς πολλὰ ἐξ αὐτῶν ἐργασίαν μέχρι τοῦ 1955 ἢ 1956. Προκειμένου περὶ μικρότερων ναυπηγείων ὁ χρόνος παραδόσεως τῶν παραγγελιῶν είναι κατὰ τὰ συνοικεῖταις. Ἡ ἔπιστα παραγωγὴ ἀνερχομένη εἰς 200.000 κόρων εύρισκεται ἀκόμη κάτω τοῦ προπολεμικοῦ ἐπιπέδου, τούτῳ δῆμως διέβιλεται εἰς μόνην τὴν Ἐλλειψιν ὑλικῶν. Ἡ ἀνασυγκρότησις είναι ήδη πλήρης καὶ τα πλεῖστα τῶν ναυπηγείων ἐπιδίδονται τῷρα εἰς τὴν ἐκπόνησιν σχεδίων ἢ τὴν ἔκτεσίν περατίστερων βελτιώσεων καὶ ἐπεκτάσεών των.

Την 30ήν παρέθυντος Σεπτεμβρίου ευρίσκοντο υπό κατασκευὴν 118 πλοῖα 297.476 κόρων ἀντιπροσωπεύοντα 54,4% τῆς συνολικῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἐκ 5.464.502 κόρων. Δέκα ἐκ τῶν πλοίων τούτων ήσαν δεξαιμενόπλοια μὲ σύνολον χωρητικότητος 115.653 κόρων.

XVII.—ΛΙΜΕΝΕΣ. 1. Ἡ σημασία τῆς ύπτάρξεως ουγχρόνων, καλῶς ώργανωμένων και ἔξωπλισμένων λιμένων διὰ τὴν διειθήν γαυτιλίαν είνε τόσον καταφανής ὅστε δὲ ύψισταταί ἀνάγκη εἰδικῆς προσπαθείας διὰ νὰ καταδειχθῇ μέρι καὶ ποιὸν σημείου ἢ πρόσδος καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἐμπορικῆς γαυτιλίας ἔχαρτάται ἐκ τῆς καλῆς. οἰκονομικῆς και διοικητικῆς ὄργανωσύς των λιμένων και του ουγχρονισμού του τεχνικοῦ και μηχανικοῦ ἔχοπλισμού των.

Ο κύριος σκοπός ένδος λιμένος είνε να παρέχει τάς απαιτουμένας εύκολίας διά τὸν ἐλλιμενισμόν, παραδολήν, ἐπισκευήν, ἔφοδισμὸν καὶ φορτοεκφόρτωσιν τῶν πλοίων. Κατ' ἄλλην ἀποψιν οἱ λιμένες είνε μόνον οἱ τόποι ἔνθα συναντώνται αἱ θαλάσσαι, σιδηροδρομικαὶ καὶ οδικαὶ μεταφοραὶ.

Οι κύριοι λιμένες του κόσμου εύρισκονται είτε εις φυσικάς καταλλήλους θέσεις ή έπι ποταμών, οι παράγοντες δέ οι καθορίζοντες τὴν τοποθεσίαν τῶν λιμένων είνεις οἰκονομικοί καὶ γεωγραφικοί.

Τὸ πρῶτον τὸ ὅποιον δέον νὰ παρέχῃ λιμὴν τις είνε ασφαλὲς καταφύγιον καὶ θέσεις παραδολῆς των πλοιῶν, τούτῳ ὅμως δεῖν είνε ἀρκέτον. Κατάλληλος γεωγραφική τοποθεσία είνε ἐπίσης ἀπαραίτητος. Η ὑπαρξία δὲ ἔντονος κυμάτων πρὸς ἐξιππρόστροφον ἀπορεῖται τῶν βασικῶν τούτων

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED.



1938

1952

MANAGERS A. LUSI LIMITED,

LONDON E.C. 3.

PLANTATION HOUSE.

έξ δὲ παράγοντα. Τούτο σημαίνει, ότι ή φύσις τῆς ἀπὸ τοῦ λιμένος ἐκπρεπουμένης ἐνδοχώρας παίζει σημαντικά ρόλον επει τὴν ὑπαρξίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν του. "Οταν ή ἐνδοχώρα είνει μία μεγάλη Βιομηχανική περιοχή, ή όποια παράγει αφ' ενδός και καταναλίσκει αφ' ἔτερου και ἑξαφαλίζει ούτω εἰς τὸν λιμένα φορτίο τόσου πρὸς εἰσαγωγήν, συναντοῦ και πρὸς εἰσαγωγήν, διὰ τὴν εἰσαγωγήν πρώτων υἱῶν και της ἑξαγωγῆς βιομηχανοποιημένων προ-όντων οἱ λιμὴν ούτος, ἀσφαλῶς θὰ εὐημερησθῇ. Τοιάπειν είνει τὴν περιπτώσιν τῶν λιμένων Λονδίνου, Ρότερνταμ, Λίβερπουλ. Αυδεσποτικαι πλειστον τὰλλων μεγάλων λιμένων.

Αφ' έπειρου ουδείς λιμνή ανέδαστή των πόστων εύνοικαι είνει αἱ οἰκονομικαὶ καὶ ἄλλαι συιθῆκαι, δύναται νὰ εύημερήσῃ ὅταν οὗτος δὲν εἶνε εὔκολλας προστίστη ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ η ἴστορια. ἀναστρέψει πλείστους περιφήμους ἀλλότε λιμένας οἱ ὅποιοι περιέπεσαν εἰς ἀφάνειαν ἢ ἐπώτα παρκίκασαν ὅταν, λόγω γεωλογικῶν ἢ ἄλλων αἰτίων, δὲν ἦσαν πλέον προστίστη ἐκ τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης.

2. Οι δύο κύριοι Όλλανδικοι λιμένες — το Ρόττερντα� και τό "Αμστερνταμ" — δύνανται εύλογώς να διεκδικήσουν τή παρέπαιδη όλων των ανάπτωρών της αναφερθέντων παραγόντων. Καίτοι άμφοτεροι εύρισκονται είς ικανή άπόστασιν άπό τη θαλάσση — το "Αμστερνταμ" 15 μίλια, τό Ρόττερνταμ 18 μίλια — είνε εύκολως προσποιητικό υπό των μεγαλύτερων σκαφών και άμφοτέροι οφείλουν τήν πρόσδον των είς τήν υπερπόντιαν ναυτιλίαν και τό έμποριον. Τὰ ἀγύρωβοδιά των, αἱ νηοδόχοι καὶ τὰ ἐκτεταμένα κρηπιδώματά των δύνανται, ἀσφαλῶς, νὰ δεχθοῦν τὰ μεγαλύτερα πλοῖα. Τό Ρόττερνταμ καὶ τό "Αμστερνταμ" είνε οἱ κύριοι λιμένες μιᾶς μικρᾶς ἀλλὰ ἔξαιρετικῆς πυκνοκατωκημένης χώρας μὲ σπανιτικὸν θεικὸν ἐμπόριον, ἔκτος δημιους τούτου, χάρις εἰς τήν εύνοϊκήν γεωγραφικήν των θείων καὶ την ἔξαιρετον δια σιωρυγών συνδεσίν των μετα της πλέον ἐκβιομηχανισθέσις εὐρώπατικῆς ἐνδοχώρας, ἔχυπηρε τούν καὶ τούν τούλαχιστον διαμετακομιστικόν επιπόριον.

3. Τόσον τὸ Ἀμπερύται σύσσον καὶ τὸ Ρότερνται εἶναι Δημοτικοὶ λιμένες καὶ τοῦτο σημαίνει, ὅτι ἡ ὑδατίνη ἐπιφάνειά των καὶ αἱ ἀποβάθραι τῶν ἀνήκουν εἰς τὰς Δημοτικὰς Ἀρχὰς καὶ ἐλέγχονται παρ' αὐτῶν. Μερικαὶ μόνον περιοχαὶ ἀνήκουν εἰς ναυπηγικὰς καὶ ἄλλας βιομηχανικὰς ἐπιχειρήσεις.

“Η έκμεταλλεύσις τῶν λιμένων γίνεται υπό τύπον Δημοτικῆς ἐμπορικῆς ἐπιχείρησεως ἔνουστης ἀπίκεφαλής ἔνα διευθυντή διορίσμενου υπό τοῦ Δημάρχου. Διὰ ζητήματα μὴ ἀναφερόμενα εἰς ὑπόθεσον τρεχούσων φύσεως οἱ Διευθυνταὶ ἔκμεταλλεύσεως τῶν δύο λιμένων καθιστοῦν ἐνημέρους τοὺς Δημάρχους οἱ ὅποιοι εἰς ἀμφοτέρας ταξ πόλεις κρατοῦν δι’ ἐαυτοὺς προσωπικῶν τὴν εὐθύνην ἀπασχολήσεως μὲ τὰ ζητήματα τῆς ἔκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος.

Η Δημοτική έκμετάλλευσις του λιμένος είσπράττει τα έσοδα μεταξύ των οποίων είναι και τα μισθία έξι ενοικιάσεων υπόκοντα, άποβαθρών, ύποστέρων κλπ. έγκαταστάσεων και άναλαμβάνουν τα έξοδα διοικήσεως και συντήρησης των υποδόχων, προβλήτων, άποβαθρών, κρηπιδωμάτων και άλλων έγκαταστάσεων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ἀμυνταῖου, ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ λιμένος οὐδεὶς εἶναι σχέσιν μὲ τὸν καθορισμὸν ἀγυροβόλων διὰ τὰ πλοῖα, τὴν διατήρησιν τῆς τάξεως καὶ τῆς ἀσφαλείας ή τὴν προήγησιν τῶν πλοίων ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ λιμένου. διότι ὅλαι αὐτά εἰ αἱ ἀρμοδιότητες ἀνήκουν εἰς τὸν Λιμενάρχην (Harbour Master) ὁ δῆποι ἴσταται εἰς τὴν αὐτὴν ιεραρχικὴν βαθμίδα πρὸς τὸν Διευθυντὴν τῆς ἐκμετάλλευσεώς τοῦ θλιμένου. Εἰς τὸ Ρόπτεροντου, ὁ Λιμενάρχης είνει ὑπεύθυνος ἀπέναντι τοῦ Διευθυντοῦ τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ λιμένος και ὑποτεταγμένος εἰς αὐτὸν.

Σχέδιον ἄπτασαι οἱ Δημοτικοὶ ἀπόβαθροι μετὰ τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τοῦ τυχὸν ἐπ᾽ αὐτῶν ἔξοπλισμού, ἐκμισθῶνται εἰς ναυτιλιακά, φορτεκφορτικά καὶ καὶ ὅλας ἐπίκειρότερες διὰ μακρὰ διαστήματα. Οἱ μισθωταὶ κατεσκευάζουν ίδια ὑπόστεγα καὶ ἀπόθηκας, ἐγκατιστοῦν τοὺς γερανούς των καὶ οἰδάποτε ὅλην ἐγκατάστασιν καὶ ἔξοπλισμὸν ἀναγκαιούντα αὐτοῖς, κάθε τι δὲ τὸ ὅπιον κατεσκευάσθη παρ' αὐτῶν παραμένει ιδιοκτησία των.

Μέρος τών ἀπόβαθρών, τόσον είς Ρόττερνταμ όσον και εἰς "Αυστερ-
νταμ, εύδικονται ύπο τὴν ἐκμετάλλευσιν αὐτῶν τούτων τῶν Δημοτικῶν
Ἀρχῶν. Εἰς τὸ Ρόττερνταμ, ἡ ἐκμετάλλευσις λιμένος διαχειρίζεται ἐπί-
στροφήσας πλωτὰς διεξεύνεται.

4. Τὸ Ρότερντα καὶ τὸ Ἀμοτερντα δὲν εἶναι ἐλεύθεροι λιμένες. Αἱ Δημοτικαὶ Ἀρχαὶ κατέχουν ἐν τούτοις ἀριθμόν τινα ἀποθηκῶν αἱ όποιαι, ἀπὸ τελωνειακῆς ἀπόνεως, θεωροῦνται ὡς «ἐλεύθεραι ζῶνται». Ἐπὶ πλέον μέγας ἀσιμός ιδιωτικῶν ἀποθηκῶν ἀποτίεπται νὰ λειτουργοῦν καὶ ὡς ἀποθήκαι ἔχουσαι δικαίωμα ἀποδοχῆς ὑποκειμένων ἐμπορευμάτων — ὡς αἱ παρ' ἡμῖν Γενικαὶ Ἀποθήκαι — καὶ ἐπὶ πλέον ὑποκειμένα ἐμπορευμάτα ἀπιτέπεται νὰ ἐναποθηκεύωνται εἰς οἰστρήποτε ἀποθήκην ὑπὸ τὴν ἀμεροῦ ὅμως ἐπιβλεπτῶν τοῦ Τελωνείου. Εἰς τὴν πραγματικότητα αἱ εἰς τὰς διαφόρους περιπτώσεις παρεχόμεναι ὑπὸ τῶν Τελωνειακῶν Ἀρχῶν εὐκόλιαι εἰναι τόσον εὐρέιαι ὥστε οἱ Ὀλλαδοὶ Ισχυρίζονται, δῆται οἱ λιμένες τῶν εἶναι περισσότερον ἐλεύθεροι ἀπὸ τοὺς ἐλεύθερους λιμένας.

Τόσον εἰς "Αμπτερυται" ὅπου καὶ εἰς Ρόττερυται ὑπάρχει Μετεωρολογικὸν Ἰνστιτούτον τὸ ὅποιον παρέχει σχετικὰ στοιχεῖα πρὸς χρήσιν τῶν ναυτιλλόμενων, ἐλέγχει ναυτικά δργανα καὶ ἔργασεια καὶ ρυμίζει τὰς πτυξίδας.

Εἰς Ρόπτερυταν λειτουργεῖ ἐπίσης προσωρινὸς καὶ πειραιωτικὸς τὸν χαρακτῆρα, σταθμὸς ραντάρ, ψήσιται δὲ σχέδιον διὰ τὴν ἐγκατάστασιν πλήρους συστήματος καλύπτοντος ὅλοκληρον τὴν περιοχὴν τῆς Νέου Μάρας, ἔτοιμον πόδες ἐφαρμογὴν εὗθὺς ὡς ἔξευρθῇ τὸ ἀπαιτούμενον κεφάλαιον ὑπόλογον·έμενον εἰς 2.000.000 χιλίτερος περίπου.

5. Μία τάν μεγαλύτερων δαπανών έκμεταλλεύσεως τών πλοίων άποτελούν τά ξέδοια φορτοεκφορτώσεων. Ένιοτε άντιπευστηρεύουν μέχρι 50% τού επιτυχανούντοναν ναύλου. Ή οικονομική θίβεν απόδοσις τού πλοίου δύναται νά αύξηθη μεγάλως διά τού περιορισμού τού νέκρου κρόνου παραμονής του είς τόν λιμενά. Γενικώς ή επιτάχυνσις τής φορτοεκφορτώσεων τών πλοίων και τής έκτελέσεως τών κυκλικών των ταξιδίων είνε μεγάλης σημασίας διά τήν ναυτιλιακήν έπιχείριστον και έχει αποθή τό σπουδαιότερον και μεγαλύτερον ποδόβημα τών ήμερων μας, ίσις τρόπου δύστε συζητεῖται και είνε άντικειμενον διεθνών διασκέψεων, την τή έπιδιώξει ικανοποιητικού τίνος άποτελέσματος διά διεθνούς συν-
νομαίας.

Τὸ καλύτερον φάσμακον τῆς καταστάσεως δύναται νὰ εὔρεθη μόνον ις τὴν ἐπάρκειαν τῆς διαχειρίζουμένης κάθε λιμένα 'Αρκοὶ, τὸν συγχρισμὸν καὶ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ τεχνικοῦ καὶ μηγανικοῦ ἑξοπλισμοῦ του αἱ τὴν ὑπαρξίαν πεπειραμένων καὶ καλῶς ἔογασμένων ἐργατικῶν χειρῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ Ρόπτεοντα καὶ τοῦ 'Αμεστρατού δύναται ις να εύρῃ, ὅτι ὀλαὶ αὐταὶ αἱ συνθήκει ἐκπληροῦνται κατά πολὺ ἱκανοποιικῶν τόρον. 'Αμεστροὶ οἱ λιμένες εἶνε λίαν καλῶς ἔξωπλισμένοι.

Αἱ καταστροφαὶ τὰς ὁποίας ὑπέστησαν οὗτοι ὑπὸ τῶν Γερμανῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἐδῶσαν τὴν εὐκάριστην ἔνος ἐρυτάτου σύντομον τοῦ ἐξοπλισμοῦ των καὶ αἱ διάφοροι φορτεοκφόρτωται· Ἐταιρίαι συναγωνίζονται ἀλλήλας περισσότερον ἐπὶ του πεδίου ποιότητος καὶ ιταχτούς τροφοφερούμενος ἐργασίαις φορτεοκφόρτωσες τῶν πλοίων ἢ εἰς τὰς τιμάς· Ἡ ἀπόδοσις τῶν ἐργατῶν εἶνε, ἀσφαλῶς, καλυτέρα ἢ εἰς ὄλους Εὐρωπαϊκούς λιμένας καὶ τὸ ἀποτελέσματα εἶνε, ὅτι εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν λιμένων τούτων δὲν υπάρχουν καθιστερέσσιες εἰς τὰς φορτεοκφόρτωσες τῶν πλοίων. Ἡ παραπήρησις αὕτη δὲν ἀναφέρεται μόνον εἰς τὰ φορτία εἰς χώμα, τῶν ὁποίων ή φορτεοκφόρτωσις γινεται σημείων ταχέων εἰς δύος τοὺς καλῶς ἐξοπλισμένους λιμένας ἀνά τὸν κόσμον, ἀλλὰ ἐπίσης καὶ κυρίως, εἰς τὰ γενικά φορτία ὅπου ὁ παράγων τῆς ἐργασίας παίζει πρωταρχικόν ρόλον.

6. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἐμπορευματικῆς κίνησεως τοῦ Ἀμστερδαμοῦ ἀπότελεται ἑκ γενικῶν φορτίων. Ἡ περιπτώσις τοῦ Ρόττερνταυ εἶναι διάφορος. "Αν καὶ σημαντικὸν μέρος τῆς κίνησεώς του ἀντίπρωσην ἔπιστης γενικά φορτία, τὰ φορτία εἰς χύμα είνει τὸ Βασικὸν χαρακτηριστικόν του. Τὸ Ρόττερνταυ, κείμενον πασαὶ τάς ἔκβολας τοῦ ποταμοῦ Μάας, ὃ ὅπιος ἀπότελε τὴν συντονιστέραν ὅδου πρὸς τὸν Ρήνον καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, εὐρίσκεται εἰς τὴν μοναδικὴν θέσιν νότιον καὶ κυρίᾳ πύλην διὰ τὰς τεραστίας μεταφορᾶς φορτίων εἰς χύμα—πρῶται ὅμας καὶ τρόφιμα—τὰ ὅποια ἀπαιτούνται διὰ τὴν μεγαλύτεραν βιομηχανικὴν περιοχὴν τῆς Εύρωπης τὴν καὶ πυκνότερον κατωκημένην Βεδοίων. ἔχει νά ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωγούνταν τῆς Ἀμβέρστης, τοῦ Ἀμβούργου καὶ τοῦ Ἀμστερνταυ. Τότε διώκει ὑπερέσονταί σι παρασύντες τὴς ἐπαρκείας καὶ τοῦ χαμηλοῦ κόστους καὶ τὸ Ρόττερνταυ δύναται νὰ παράσχῃ αὐτούτερα. Τὸ ἀπότελεσμα εἰνέ, ὅτι ὁ λιμὴν οὗτος ἀπέβη εἰς τῶν μεγαλύτερων τοῦ κόσμου καὶ ὅτι ἐκείνῳ τὸ ὄποιον ἔζωσεν εἰς τὸ Ρόττερνταυ τὴν ἔχουσαν ταύτην θέσιν είνει ἡ κίνησις τῶν ὑπὸ διαμετακόμισιν φορτίων εἰς χύμα.

7. Ή περιοδική μόνον απασχόλησης τών έργατων. Ήτο, κατά τὴν προπολεμικήν περίσσον, ἐν ἑκατὸν καιροτέρων γυναικισμάτων της ἔκμεταλλεύσεως τῶν λιμένων καὶ ἡτο κυρίων ἀποτέλεσμα τῆς ἀστοθείας τῆς οἰνηλιακῆς καὶ ἑπούσεματικῆς κινήσεως καὶ τῶν ἀπρόβλεπτων καιρικῶν συιτηκῶν. Μετὰ τὸν πόλεμον αἱ κοινωνικαὶ συνθήκαι δὲν θὰ ἐπέτοεπον — ὅρθως — τὴν συνέχισιν μιᾶς τοιμῆτης καταστάσεως. Οἱ «Ολλανδῖκοι λιμενῖοι δὲν ὑστέρουν καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτῶν. Μέσος τῶν φορτεού- ποστωτῶν εἶναι μόνιμοι ὑπάλληλοι ναυτιλιακῶν, φορτεοφορτωτικῶν καὶ δῆλων ἑταῖρων. Οἱ ὑπόδοιποι ὥργανωθησαν ὑπὸ τῶν «Ναυτιλιακῶν Ἐνώσεων» — αἱ ὄποιαι εἶνε ἔγώσεις ὀλῶν τῶν ἐργοδοτῶν τῶν υστιμο- ποιούντων τοὺς λιμένες — εἰς τὸν «Πούλο». καὶ διοικοῦνται ὑπὸ τῶν ἔνώ- σεων αὐτῶν. Τὰ βασικὲ καρακτηριστικὸν τοῦ ὄπναναθέντος συστήματος τοῖς δινή ἐξασφάλιστις χρονηγότερες ἐλαχίστου ἐβδομαδιαίου μισθοῦ ἐκ τῶν 70% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ εἰς τοὺς ὅποιους δὲν προσφέρεται καθόλου ἐργασία. Η Κυβερνητικὴ καταβάλλει μέσος τῶν ἀπαιτουμένων διά τὴν λειτουργία τοῦ σχεδίου τούτου δαπανῶν.

XVIII. — Ή ναυτιλία είναι, νομίζω, εἰς ἔκ τῶν πλέον πολυπλόκων κλάδων σικνομοικής δραστηριότητος καὶ εἶναι, ἀσφαλώς, ὡς πλέον διεθνῆς ἔξ δλων. Οἱ δύο βασικοὶ αὐτοὶ παράγοντες δὲν γίνονται πάντοτε ἀντιληπτοὶ ἀπὸ τὴν κοινὴν γνώμην, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ταῖς ἐργαστικαῖς ἐνώπιεσι καὶ αὐταῖς τὰς Κυβερνήσεις. Ή ἐθνικὴ ναυτιλίαςκεὶ ἐπιχείρησις δὲν δύναται νὰ προσθέψῃ εἰπὺν ὅταν τὰ ἔξοδα διανειρίσεως της διατήσουνται εἰς τὰ διεθνῆς ὑφιστάμενα ἐπίπεδα καὶ δύναται νὰ είνει ἐπιτυχῆς μόνον ὅταν διερχόνται ὑπὸ συνθήκας διαχειρίσεως οὐκί διλήγωτέρων εὐνοϊκᾶς ἢ αἱ τῶν ἀνταγωνιστῶν της. Οἱ νόμοι καὶ οἱ κανονισμοί, οἱ ἀφομονωτες τὴν ποντοπόρων ναυτιλίαν, δὲν δύναται νὰ είνει ὑνεὶς καὶ νὰ εχουν δημιουργηθεὶς ἀποτέλεστα ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς ἐπιοποίησης ναυτιλίας ἀνταλλακτικῆς στρατεύματα, ἐπὶ τῶν βασικῶν αὐτῶν προσύποθέσεων.

έκτος εαν σπηριζωνται επι των θαυματων αυτων πλουσιοτερων.
‘Ως κρατικός λειτουργός ἀστοχόδιμον μὲ καθήκοντα σχετικά μὲ τὴν διοίκησην τῆς Ἑλληνικῆς Ἐποποικῆς Ναυτιλίας, εἶμαι εύτυχης διότι μοῦ ἔδοθε ἡ εὐκαιρία νὰ πασικολουθήσω τὰ συνθήκας Σιοκίσεως καὶ ἐκ-
μεταλλέυσω τῆς Ὀλλανδικῆς Ἐποποικῆς Ναυτιλίας καὶ νὰ μελετήσω
τους σχετικούς νόμους, κανονισμούς κλπ. καὶ εύχομαι τὸ ‘Ολλαν-
δικὸν Γραφεῖον διὰ τὴν Διεθνή Τεχνικὴν Βοήθειαν, τὴν Γενικὴν Διεύθυν-
σιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν Διεύθυνσιν Ναυπηγείων καὶ Ἐπισκοπής διὰ
τὴν πλήρη Βοήθειαν καὶ συνεργασίαν ἢν μοὶ προσέφερον καὶ γενικῶς διὰ
τὸ δυσανάθεν δι’ ἐμὲ πρόνοιαμα ἔργασις, χάρις εἰς τὸ ὅποιον ήδην
νὰ λέων μίαν σαφῇ ιδέαν ἐπὶ δὲων τῶν θεμάτων τῶν συνδεουμένων
μὲ τὴν Ὀλλανδικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ ιτους
λιμένας τῆς χώρας καὶ ν’ ἀποκτήσω περισσοτέραν πείσαν τῆς ναυτιλία-
ς ἐπικειμένων ἐν γένει.

XIX.—Θά δη το Βεβαίως ἀδύνατον νὰ περιλάθω εἰς τὴν παρούσαν ἔκθεσιν ἀπάσας τὰς ἐντύπωσεις τὰς ὅποιας ἀπεκόμισα διὰ τῆς παραπρήσεως καὶ τῆς μελέτης μου τῶν τελευταίων τεστάρων μηνῶν. Ἐάν καστον τῶν ἐνδιαφέροντων με θεμάτων ἔδει νὰ ἔξεισθη καὶ ἀναλυθῇ προστικτώντας, μία ἔκθεσις τῆς αὐτῆς, με τὴν παρούσαν ἑκτάσεως θά διπλεῖται δι' ἔκστασην ἐξ αὐτῶν.

SHIPSTORES **RUDOLF BREMICKER**

Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ
Διευθυντής Ἐλληνικοῦ Τμήματος

**Τηλ)νον: 81644 Δ(σις: Dockstrasse 23
Τηλ)κη Δ)σις: ΦΩΤΟΥ-BREMEN**

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAM
Tel. 81672 Tel. 2778 Tel. 510 Tel. Brake 510
82172

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Τοῦ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ 'Ιουλίος.— Γεγονός πλέον πρέπει νά θεωρήται ή κατασκευή της διώρυγος του Αγ. Λαυρεντίου, ηπις πρόκειται νά ένωση τά μεγάλα παραγωγικά κέντρα της «Μίντ—Γουέστο της Β. Αμερικής με τὸν Ατλαντικόν. Η καναδική κυβερνήσις, κατόπιν της άρνησεως του αμερικανικού Κογκρέσου, όπως συμμετάσχη εἰς τὰς δαπάνας της κατασκευής τῶν τεχνικῶν έργων, προθαύμησε ήδη μόνη της εἰς διάνοιξιν τῆς διώρυγος. Υδατοφράκται καὶ ηλεκτροπαραγωγοί σταθμοί θὰ ἀρχίσουν ἀπὸ τοι προσεχεῖς ἔτους νά κατασκευάσωνται. Η διώρυξ θὰ ἔχῃ βάθος 27 ποδῶν ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας μέχρι τοῦ Μόντρεαλ.

• Χωρεῖ τὸν δρόμον τῆς πραγματοποίησεως, η συστατικής τοῦ γνωστοῦ σχεδίου Σουμάν, τοῦ πούλ, δηλαδή, διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ παραγωγὴν καὶ διάθεσιν τοῦ γαιανθρακος καὶ τοῦ χάλυβος τῶν έξι χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης, τῆς Γαλλίας, τῆς Γερμανίας, τοῦ Βελγίου, τῆς Ολλανδίας, τοῦ Λουξεμβούργου καὶ τῆς Ιταλίας. Τὰ Νομοθετικά Σώματα καὶ τῶν έξι χωρῶν ἐπεκυρώσαν τὴν συμφωνίαν. Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ προσεχεῖς ἔτους προβλέπεται διὰ τὴν Δυτ. Εὐρώπην ή κοινὴ πλέον ἄγορά παραγωγῆς καὶ κατανάλωσεως.

• Ἐν τῷ μεταξύ νέον ρεκόρ παραγωγῆς ἀκατεργάστου χάλυβος ἐσημειώθη κατὰ τὸ α'. τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους διὰ τὴν Εὐρώπην. Παρήκηθη τὸ σος χάλυψ, ὡστε, ἀν μὲ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν, ἐργασθοῦν τὰ χαλινουργεῖα καὶ κατὰ τὸν προσεχεῖς μῆνας, ἡ ἑπτησία παραγωγῆς θὰ φύσησται τὸν 72,892.000 τόν., ἔναντι 67,623.000 τοῦ 1951, ἔξαιρουμένης, δέδασι, τῆς Ρωσίας. Η ἀμερικανική παραγωγὴ ὑπολογίζεται διὰ τὸ 1952 εἰς 98,862.000 τόν., ἔναντι 95,377.000 τοῦ 1951. Τῆς Ρωσίας ἀνῆλθε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 31.300.000 τόν.

• Ποτὲ ἀλλοτε, ἡ ἀσφαλιστική ἀγορὰ διὰ τὸν κινδύνον θαλάσσης δὲν ἐκλήθη νά καλύψῃ μεγαλύτερον ἔνιασιν κινδύνου. Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον «Ηνωμέναι Πολιτείαι», ἡσφαλίσθη, μὲ συνολικήν ἀξίαν 31 ἑκατομμ. δολαρίων. Η ἀμερικανική ἀγορά ἀνέλασε τὰ 13.750.000 δολ. Κρίνεται τοῦτο ὡς ἐπιτυχία τῶν ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν. Πρὸς ἀνάμηνην τῆς καταβληθείσης προσπάθειας, τὸ ἀμερικανικὸν ἱγνιτούτον τῶν Θαλασσοφόλιστῶν ἔχαρισεν εἰς τὸ πλοίον ἀργυρούν κύπελλον, παλαιάς τέχνης, 14½ ἵντων διασμέτρου καὶ 7½ ἵντων ὑψούς.

• Η ἀπεργία τῶν ἐργατῶν χάλυβος προεκάλεσεν ἐκ συμπαθητικῆς ἐκδηλώσεως καὶ τὴν ἀπεργίαν τῶν μεταλλωρύκων εἰς τὰς δορείας περιφερείας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ σιδηρομετάλλευμα δὲν μεταφέρεται τῷρα διὰ τὸν Μεγάλων Λιμνῶν εἰς τὸν κλιβάνους. Κατὰ τὸν θερμὸν μήνας τοῦ ἔτους διενεργεῖται ἡ μεταφορὰ καὶ τὰ ἀποδέματα χρησιμεύουν διὰ τὸν χειμῶνα. Πολύτιμος χρόνος ἔχασθη μὲ τὴν ἀπεργίαν, δῆστις καὶ δὲν προβλέπεται εὐκόλως νά ἀναπληρωθῇ. Αποτέλεσμα : Ἀριθμὸς κλιβάνων θὰ ἀργήσῃ κατὰ τὸν χειμῶνα, ἀν δὲν εἰσαχθῇ ἀλλαχόθεν σιδηρομετάλλευμα.

• Ρεῦμα περιηγητικόν, ἀνευ προηγουμένου. Δέκα εἶς ὑπερωκεάνια καὶ ἔξικοντα ἀεροπλάνα θὰ ἀναχωρούν ἔβδομαδιάσιώς ἀπὸ τοῦ προσεχεῖς μηνὸς ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, κατάμεστα ἐπιβατῶν διὰ τὴν Εὐρώπην. Ολαι αἱ θέσεις—τουριστική καὶ κάμπιν κλάς—εἰναι κατεπλημμέναι μέχρι τῆς 1ης Σεπτεμβρίου. Τὸ τρίτον τῶν περιηγητῶν θὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ ἀεροπλάνον. Υπολογισμοὶ τῶν ταξιδιωτικῶν γραφείων ἀναβιδάσουν τοὺς Ἀμερικανοὺς περιηγητᾶς πρὸς τὴν Εὐρώπην εἰς 500 χιλιάδας.

• Ο Μοσατὲκ ἀνεκοίνωσε πρὸ ήμερῶν, διὰ τὸν Αμερικανὸν θὰ ἐπισκεφθῶν τὴν Τεχεράνην καὶ θὰ διαπραγματεύσουν τὴν ἀγορὰν μεγάλης ποσότητος ἀκαθάρτου πετρελαίου. Αὗτοι θὰ παράσχουν καὶ τὰ μεταφορικά μέσα.

• Επαυσαν πλέον αἱ «Ηνωμέναι Πολιτείαι» νά θεωροῦνται χώρα κατ' ἐξοχήν γεωργικήν. Η ἀπογραφὴ τοῦ 1950 διαπιστώνει, διὰ 96 ἑκατομμύρια Αμερικανῶν ζούν εἰς ἀστικάς περιφερείας καὶ 54 μόνον ἑκατομμύρια εἰς ἀγροτικάς.

• Ίδου αἱ τελευταῖαι προβλέψεις τῆς συγκομιδῆς τῶν σιτηρῶν : Εἰς 1.326 δισεκατομμύρια μπούσελος ὑπολογίζεται τὸ ὑπουργεῖον τῆς Γεωργίας τὴν σιτοπαραγωγὴν κατὰ τὸ 1952, ὑπὲ τὰς ἀρχικὰς προβλέψεις τοῦ 1.15 δισεκατομμυρίων μπούσελος, ἔναντι 987 ἑκατον. τοῦ 1951. Ο χειμερινὸς σίτος, ὁ ηδη συγκομισθεῖς, εἴναι περισσότερος. Ο καιρὸς ητο εὐνοϊκός.

• Μία νέα «καταλυτική» συσκευή, τοποθετουμένη εἰς τὰς καπνοδόχους τῶν λεβήτων, δύναται νά ἐπιφέρει οἰκονομιαν εἰς τὴν κατανάλωσιν πετρελαίου κατὰ 40 ὅλα τοὺς ἑκατόν. Η διαφεύγουσα διὰ τῶν καυσαερίων θερ-

μότης συγκεντρώνεται διὰ τῆς συσκευῆς αὐτῆς καὶ ἐπαναφέρεται εἰς τοὺς λέβητας διὰ τὴν ἀπόδοσιν θερμικῆς ἐνέργειας μεγαλυτέρας. Η συσκευὴ ηδη τοποθετεῖται εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις ἑρας. Τὸ κόστος αὐτῆς εἶναι ἐλάχιστον. Η δηλαδή κυμαίνεται, ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συσκευῶν, τὸ θά τοποθετηθοῦν καὶ ἀναλόγως τῆς ἐκτάσεως τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως. Αν ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὰ πλοιά, θά ἐπιφέρῃ σοδαφάτας οἰκονομιας καυσίμων.

• Απὸ τὰς ἀνακοινώσεις τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν καυσίμων διὰ τὴν Δυτικήν Εὐρώπην διαπιστώνται, διὰ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων ἀπὸ τὴν Αμερικὴν διὰ εἰναι διὰ τὸ 1952 σημαντικῶς ὀλιγώτερα. Η εὐρωπαϊκή παραγωγὴ πύρηνη σημαντικῶς ἀναπτύσσεται εἰς τὴν Αγγλίαν (2.330.000 τόν. διὰ τὸ γ. τρίμηνο), η Δυτ. Γερμανία ἐπίσης (3.000.000 τόν. διὰ τὸ γ. τρίμηνο), καὶ η Πολωνία θὰ πωλήσῃ εἰς τιμάς ευθηνοτέρας πως (2.660.000 τόν.). Η Εὐρώπη, πάντως, ἔναντι γαιανθράκους ἀμερικανικού ἔξιας μετὸ τῶν ναυλών 700 ἑκατομμυρίων δολαρίων διὰ τὸ 1951, θὰ αρκεθῇ μόνον εἰς φορτία γαιανθράκων εἰς Ήνωμένων Πολιτειῶν 150 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ πέμπτον, δηλαδή, Εὐνότητος ἔκειθεν καὶ η σημειωνή κρίσις τοῦ φορτηγοῦ πιλοτοῦ.

• Η ιστορία ἐπαναλαμβάνεται. Μετὰ κάθε μεγάλην πτώσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἐμφανίζονται οἱ μὲ ἐλάσσονα τὴν ἀντιστασιανή ναυλωτά, οἱ ἐγκατείστους ἔκθετος τὴν ὑπογραφὴν τῶν. Εσημειώθησαν καὶ τώρα ώρισμέναι περιπτώσεις Εὐρωπαϊκών ναυλωτών, οἵτινες ἡκύρωσαν ναυλοσύμφωνά των διὰ συνεχῆ ταξίδια. Διά τινας περιπτώσεις τὰ ἀκυρωθέντα συμβόλαια ἀνεφέροντο εἰς ἐλληνικὴ πλοΐα.

• Η δύναμις τοῦ κρατικῆς πλοιοκτησίας ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν περιελάμβανε τὴν Ιηνίαν έ. έ. 1.281 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 15.300.210 τόνουν δ. w., ἐκ τῶν δποίων 830 ήσαν φορτηγὰ ἔξιον φορτίου, 8.559.260 τόνουν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 451 ήσαν τάκερων 6.740.750 τόνουν δ. w. Οι ἀριθμοὶ ούτοι παρουσιάζουν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαΐου, μείωσιν κατὰ 2 πλοία, 11.090 τόνουν.

• Η παγκόσμια παραγωγὴ ἐρίσιον τὸ πρόσημον εἶναι 4070 ἑκατομμύρια λιθρῶν, μὲ αὔξησιν 70 ἑκατ. λιθρῶν, ἔναντι τῆς παραγωγῆς τοῦ 1951. Τὰ διὰ τὴν παραγωγὴν ταύτην χρησιμοποιούμενα πρόβατα κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους εἰς 808 ἑκατομμύρια κεφαλῶν, μὲ αὔξησιν 4%, ἔναντι τοῦ προηγουμένου δωδεκαμηνού.

• Η ἀμερικανική ἀεροπορική ἐταιρία «Σῆμπτορ» ἐν Γουεστερν Αἰρλανδίᾳ παραπονεῖται κατὰ τῆς κυβερνήσεως τῆς Οὐασιγκτώνως, διότι δὲν ἐπέτραπτε εἰς αὐτὴν νά ἐνέργη μεταφοράς παντού εἰδούς φορτίων «Κ. I. M.», καὶ τὴν παραγωγὴν, φέρει δὲν ὡς παραδειγματικήν «S.A.S.», αἱ δρόποισι εἶχουν ἐπιτελέσει μεγάλας πρόδους εἰς τὰς ἔναστροις ἐμπορικάς μεταφοράς. Εκ τῶν 343 ἑμπορικῶν διαπτήσεων τοῦ Ατλαντικοῦ, κατέθεται δὲν ὡς παραδειγματικήν «S.A.S.», αἱ δρόποισι εἶχουν ἐπιτελέσει μεγάλας πρόδους εἰς τὰς ἔναστροις ἐμπορικάς μεταφοράς.

• Αἱ νεότεραι πετρελαιοπογαί τῆς Αμερικής είναι αἱ πηγαὶ τῆς Βορείου Ντακότας. Τὰς ἔκει ποτάσματα ἀπεκαλύψθησαν τὸν Απρίλιον τοῦ 1951 εἰς τρεῖς περιοχὰς τῆς Ιδιας Πολιτείας. Αἱ ἔρευναι εἶχον ἀρχίσει τῷ 1947, διὰ τὴν δῆλην δὲ ἐργασίαν ἔδαπαν ήσαν εἰκοστότερα 100 ἑκατομμύρια δολαρίων.

• Αἱ ἀμερικανικαὶ βιομηχανικαὶ ἐταιρίαι σιδήρου καὶ χάλυβος ἀνέρχονται εἰς 253 καὶ διαπροῦν 375 ἑργοστάσια εἰς 250 πόλεις τῶν 31 ἐκ τῶν 48 Πολιτειῶν τῆς Αμερικῆς. Αἱ ἐταιρίαι αὐται εἰναι εἰς τὰς ὄρχας τοῦ τρέχοντος ἔτους διέθετον κεφάλαια 7.2 δισεκατομμυρίων δολαρίων, προτίμησις, δημος, δίδεται παρὰ τῶν ἀμερικανῶν εἰς τὰς παραγγελίας των, διότι οἱ γάλλοι ἐργοστασιάρχαι ἔγγυωνται ταχυτέρας παραδοσίες.

• Κατὰ τὴν πληροφορία τοῦ ἀμερικανικοῦ τύπου, η Γιουγκοσλαβία καταβάλλει κάθε δυνατὴν προσπάθειαν νά ἀρχήσῃ τὸ Ἑλληνικὸν τῆς εἰσόδημα, διὰ τὴν ἐντατικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ εἰς μεταλλεύματα πλούτου τοῦ ὑπεράσπους τῆς. Λέγεται, διὰ τὸ ἔγγυς τῶν δουλγαρικῶν συμόρων ἀπεκαλύψθησαν κοιτάσματα οὐρανίου. Η πληροφορία δὲν ἔχει ἐπιβεβαιωθῆ, ἀλλ' εἴναι γεγονός τούτο, διὰ, δηλαδή, η Γιουγκοσλαβία ἡρχίσει τὴν κατασκευὴν ἐργοστασίου παραγωγῆς ἀπομικής ἐνέργειας, τοῦ δποίου, δημος, ἀγγωνῶν τοπαραμένει εἰσέτι κατὰ πόσον ἔχουν προχωρήσει αἱ σχετικαὶ ἐργασίαι.

• Αἱ αὐταὶ ἀμερικανικαὶ πληροφορίαι αἱ ἀναφέρουν, διὰ εἰς τὴν κεντρικὴν Σερβίαν ἀνεκαλύψθησαν πλούσια κοιτάσματα μαγγανίου, φθάνοντα μέχρι

ΧΡΩΜΑΤΑ

International

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΜΕΤΑΠΩΛΗΤΑΙ

"ΑΝΤ.Γ.ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"

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

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

T. R. PANZITO

τής επιφανείας ένος λόφου και έπιτρέποντα ουτώ την εύθημην έκμετάλλευσιν, έναντι της άνωρύξεως άπό κοιτάσματα του ύπεδαφους. Έξι άλλουι ειδικαὶ ἐπὶ ταν μεταλλευμάτων κυβερνητικαὶ ὑπηρεσίαι του Βελιγραδίου Ισχυρίζονται, διτι ἐπὶ των όρεών της Σερβικῆς Μακεδονίας ἀνεκαλύψθονται και κοιτάσματα γωνιών.

• Μονάς τού ἐφεδρικοῦ Ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ στόλου θεωρεῖται τὸ «*Ηγούμεναι Πολιτείαι*». Εἰδίκος ἐπισείων υψώθη πρὸ τοῦ παρθενικοῦ ταξιδίου τού σκάφους εἰς τὸν πρωράδιον ιστον. Οἱ πλεῖστοι ἐπίστοι τοῦ πετελείου τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἄνηκον εἰς τὴν ἐφέδρειον τοῦ Π. Ν. Σχετικῶς μὲ τὸν προορισμὸν τοῦ σκάφους ὡς μεταγωγικοῦ τοῦ Στόλου τονιζεται ιδιαιτέρως, ὅτι σι διαστάσεις τοῦ εἶνε ἀκρίβεια περιώρισμεναι, ην ἔλευθερος τὸ νέον ὑπερκεάνιον διαπλέει τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ. Παρεδέλθη ἡ ἀποφις τοῦ μεγαλυτέρου δύκου, τοῦ πλέον ἐντυπωτικοῦ διὰ τὴν εἰρηνικὴν περιόδον, χάριν τῆς πολεμικῆς σκοτιμότητος, ἥπις, ἀλλώς τού στοχίσιεν εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ὑπὲρ τὰ 40 ἑκατ. δολλαρίων.

- Απομένουν είσετι έν κινήσει 183 πλοια ἀπὸ τὰ κρατικὰ τὰ τεθέντα ἐν ὑπηρεσίᾳ πρὸς ἔχυτηρέσιν τῶν ἐκτάκτων μεταφορικῶν ἀναγκῶν, ἔναντι 296 εἰς τὰ ἀρχόντα τοῦ Ἰουνίου. Ἐν δὲ 400 σκάφῳ παρωπλίσθησαν ἐντὸς τοῦ αἱ ἔξαιμηνον. Ἀπόφασις φαίνεται νὰ ἔχῃ ληφθῆ, ὅπως και ἄλλα ἀκόμη παροπλισθεῖν.

• Η Ἀργεντινή, η μεγάλη σιτοπαραγωγής χώρα, αύτη νετωπίζει τὴν ἀ-

Η Αργεντίνη, η μεγαλύτερη παραγωγός χώρα, αντιμετωπίζει τη σύναγκην ήδη αργότας 200.000 τόν. σίτου από το έξτρετικόν. 'Απειδήνθη δηλαδή πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰς σιτεμπορικοὺς Οἶκους. ὡς λ. χ. τὸν Μπούγκε καὶ τὸν Ντρέψους, ζητᾶσσα προσφορὰς διὰ τὴν ανταλλαγὴν 300.000 τόν. ἀράδοσίτου μὲ 200.000 τόν. σίτου. 'Απειδήνθη ἐπίστις καὶ πρὸς τὴν Ρωσίαν διὰ τὴν πομπήσιαν σίτου, ἔναντι ἐρίων, ἀγριοευδείσας καὶ ἄλλων ἀργεντινῶν προϊόντων. 'Η ἀνάγκη εἶνε πετείνουσα, δεδμένους, οὗτοι ζητοῦνται παραδόσεις δι'. 'Ιούλιον καὶ Αὔγουστον. 'Η νέα ἐσδοεῖς τῆς 'Αργεντίνης ἀναμένεται μετὰ ἔξαμηνον καὶ μέχρι τῆς περιόδου αὐτῆς αἱ ἀνάγκαι τῆς χώρας θὰ καλυφθοῦν ὅπωσδηποτε ἀπό το έξτρετικόν. Ζωηρὰ ἀντίδρασις σιτεμπούνται μεταξὺ τῶν δύμερικανῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων διὰ τὴν μελετωμένην ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως παρασχώρισην, ὑπὸ τύπου ναυλώσεως, 50 λιμπερτούς εἰς τους Ιάπωνας. Θά χρειασθή, βεβαίως, πρὸς τοῦτο εἰδικῆ ἀδεια τοῦ Κογκρέσου, ηττις δικας, ἀμφίσσιοι θεωρεῖται, ἂν θά χορηγηθῆ.

• Είς τό τεράστιον ποσὸν τῶν 20 δισεκατομμύριων δολλαρίων θά ἀνέλθουν αἱ ἀπὸ τοῦ τέμπατος τοῦ πολέμου μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους δαπαναὶ τῶν ἀμερικανικῶν ἐταιρίων πετρελαίων διὰ τὰς ἐργασίας ἐπεκτάσεως τῆς παραγωγῆς των. Ἡ κατανάλωσις στήμερον εἶναι κατὰ 50% μεγαλύτερα ἀπὸ τῆς ἐπαύριον τῆς λήξεως τοῦ πολέμου, αἱ δὲ υψηλαὶ τιμαὶ, τὰς ὥριοις ἔκτοτε ἐπέτυχον αἱ ἑταῖροι αἱ ἀπὸ τὴν πώλησιν τῶν προϊόντων των, ἐπέτρεψαν εἰς αὐτὰς νὰ διαθέσουν ἕνας μέρος τῶν κεφαλαίων, ποὺ ἔχειασθησαν διὰ τὴν αὔξεσσον τῆς παραγωγῆς. Ἀπὸ τὰ κέρδη των καὶ ἀπὸ τὰς ἀποσβεσίες των προηγουμένων ἐγκαταστάσεων. "Ἡ διουπηνία τῶν πετρελαίων κατέχει ἡδη τὴν τετάρτην θέσιν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν. Ἐρχεται ἀμέως μετὰ τὴν γεωργίαν, τοὺς σιδηροδρόμους καὶ τὰς κοινωνεῖς ἐπιχειρησίες. Το ἀκεύθαστον εἰσόδημα αἱ ἀπὸ τὴν πώλησιν τῶν πετρελαιοιδῶν ὑπόλογοίζεται νὰ φθάσῃ κατά τὸ τρέχον ἔτος εἰς 10 δισεκατομμύρια δολλάρια.

• Διὰ δαπανῆς 175 ἑκατομμυρίων δολαρίων ἐπιδιώκεται, ὅπως ή ἀγγλικὴ παραγωγὴ χάλιbus αὐθεντὶ ἔντος τῆς ἔρχομένης πεντετείας κατὰ 4 ἑκατομμύρια τόνων, νὰ φθάσῃ, δηλαδή, εἰς τὰ 20 ἑκατομμύρια τόνων. Σχετικὴ μελέτη ἀνεκοινώθη ἡδη εἰς την Ουσαγκτένων, απὸ την ὁποίαν θὰ ζητηθῇ, ός φαίνεται ἡ οἰκονομικὴ βοήθεια.

ποιαν θα γίνησε, ώς φαίνεται, η οικονομική βοηθεία.
·Έν τω μεταξύ ή Διευθύνσης Τράπεζα ή χρηματοδότηση την αιχνήσιν της παραγωγής χάλυβος, εἰς τὰς Ἰνδίας, εἰς τρόπον ὥστε ή σημερινὴ ἔξ 1.000.000 τὸν. Ἐποικία παραγωγὴν νὰ διπλασιασθῇ.
·Οἱ κύκλοι της Οὐώλλα Στρτό δὲν Βλέπουν τὴν δυνατότητα νὰ κρατηθῇ ή στερλίνα εἰς τὴν σημερινὴν της τιμὴν. Τὴν ὑπότιμην, περὶ τὰ τέλη τοῦ τρ. ἔτους θεωροῦν δο μᾶλλον θεωρίαν γυρὸν των 2½ δολαρίων κατά λίαν. Είνε γεγονός, δτὶ διαπραγματεύεσις διεξάγονται μὲν τὴν Οὐασιγκτόνα, ἐπίληπταί δὲ ή σύνψις μεγάλου διαινέσιον. δπερ ἵσως τελικῶς νὰ αποδηλητῇ καὶ εἰς τὸ διαντάν της θεωρέας μετατρεψιότης της στερλίνας, ὥστε νὰ τονθούν οἱ εμπόριοι καὶ οικονομικοί συναλλαγαί του Κόσμου. Οἱ εἰσαγωγικοί περιορισμοὶ οἱ ἐπιβληθέντες ἀπό τὰς χώρας της περιοχῆς της στερλίνας, δεν φίνεται νὰ λύουν τὸ πρόδηλημ.·Η κρίσις, δοκινὴ καὶ ἀν συγκρατῆται, πιστεύεται. δτὶ θὲ ἐκπάστη ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν καὶ ἴσσος-ἴσως εύθυνος μετὰ τὰ κατὰ Σεπτέμβριον σύγκλησιν ἐν Λούδινω τῆς διασκέψεως τῶν κωρῶν τῆς Κοινοποιίατες

Πρόσφατος στατιστική άποδεικνύει, ότι κατά την 1ην Ιουλίου, ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων — συμπεριλαμβανομένων και τών καθελκυσθέντων — ένεσθαν έντονά έξαμηνο μίαν σύγκρισην 1.275.000 τόνων d.w. Το βρετανικόν τονιάλ καλύπτει τα 22.9% του συνόλου, τὸ αμερικανικόν τὰ 22.69 (έξαιρουμένων τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας τάκερς) και τὸ νορβηγικούν τὰ 15.41%. Τὸ συνόλον ἀνήρχετο εἰς 30.763.997 τόν. d.w., ἔναντι 16.078.000 τόν. d.w., τοῦ 1939. Ή παναμαϊκή σημασία ἐσημειούστο τετάρτη κατά σειρά μὲ 2.936.428 τόν., λιδεριστική ἐδδούση μὲ 1.100.000 τόν., ἡ δὲ Ἀλιγάρκη μὲ 173.973 τόν. d.w.

Ο· «Ολλαντ—Αυστρία Λάιν» ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ὅλανδικά ναυπηγεία ένος ὑπερωκεανού 37.000 τόν. γκρός διὰ τὴν γραμ-

μήν της πρός τὴν Νέαν 'Υόρκην.



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Γερμανία

Η γεντιλίσκη άγαπην κούτραι

Η ένισχυσις της γερμανικής ναυτιλίας συντελεῖται μὲ ταχύτατον ρυθμόν. Τόσου διάτη της άγοράς από τὴν ἀλλοδαπήν μεταχειρισμένων σκαφών, νωτέρας πῶς ήλικιας, δύον καὶ διά της κατασκευῆς καινούργων πλοίων εἰς τὰ θένθινα ναυπηγεία. Πλέον τῶν 200.000 τόνων δ. w. προσετέθησαν εἰς τὴν γερμανικήν χωρητικότητα κατά τὸ πρώτον ἔξαμπνον τοῦ τρ., ἔπους, ἐνῷ καὶ ἀρκεταὶ παραδόσεις νεο-συπηγήτων μονάδων — κυρίως φορτηγών γραμμῆς — ἐπραγματοποιήθησαν. Τελευταία προσθήκη πήτη η ἑκ τῶν ναυπηγείων τοῦ «Ἐμδεν παράδεις» εἰς τὴν ἑταῖριαν γκρός τοῦ ὅμηλοντον φορτηγού λάινερ «Ἐλαστ» 2700 τ., γκρός καὶ 5100 τόνων δ. w., προσριζούμενον διά τὴν τακτικήν γραμμήν πρὸς τὴν Αἴγυπτον, τὴν «Ἐλλάδα καὶ τὴν Τουρκίαν. Τὸ ἕπ λόγω σκάφους ἑσσοδιάθηδι βιά τὴν πρώσαντον μὲ δόκελομηχανᾶς τύπου M.A.N., δυνάμεως 2300 ἵππων, ἀναπτύσσει δὲ ταχύτητα 13 μιλίων, ἥτις ἐκρίθη ὡς συσφέρουσα διά τὴν ἐλύγων γραμμῆν. Μίσι ἀλλή τελευταῖα προσθήκη ἀναφέρεται εἰς τὸν μετατροπὴν ἐνὸς ἄγορασθέντος ὑπὸ γερμανικῆς ἑταῖρίας συμμαχικού ἰσοθηματικού ἀεροπορικού φόρου εἰς φορτηγὸν γραμμῆν. Προκείται περὶ τοῦ πλοίου «Nabob», 7907 τόν. γκρός, 12.000 τόν. δ. w. καὶ πολεμικῆς ναυπηγῆσεως, διά της σύγχρονον φορτηγού λάινερ, ταχύτητος 16 μιλίων. Τὸ ἐλύγω σκάφος προσριζεῖται διά τὴν γραμμήν πρὸς τὸν Καναδάν.

Aavica

·Η παράθορσις ἐνὸς τάγματος εἰς τὰ ξοδιέτα

Η συμπλήρωσις είς τά δανικά ναυπηγεία «B. καὶ W.» καὶ η παραύπτων ἐπικειμένη παράδοσις τοῦ κατασκευασθέντος διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας δηλοκύνητου τάκνερ «Αριστερόν» 8839 τόν., κγκρός καὶ 13.000 τόνων d.w., προεκάλεσε τὴν ἐπίδοσιν ἀμειοκανικῆς διαμαρτυρίας, μὲ τὴν ἀπειλὴν διασκόπης πάσος περαιτέρω οἰκονομικῆς καὶ στρατιωτικῆς βοηθείας πρὸς τὴν Δανίαν. Κατὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἀποφιν, ἡ παράδοσις τοῦ δεξαιονιστούσιον εἰς τὰ Σοβιέτθα ἐπήμαυνε καταστρητήσιν τῆς γνωστῆς ἀπαγορεύσεως, τῆς Οὐασιγκτώνου, δῶπις εἰδῆ στρατηγικῆς ἀξίας περιέρχονται εἰς χώρας τοῦ Παραπετάσματος, ἔξαιρεσοι ὠρισμένων τινῶν περιπόσεων, καθ' ἄπειρον. Οἱ Πρόεδρος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἶχε τὸ δικαίωμα νὰ χορηγῇ, κατὰ τὴν κρίσιν του, ἄδειαν ἔξαγωγῆς.

Τό θέμα ἀπήχησε τὴν δανικὴν κυβέρνησιν, ἐν κοινῷ συσκέψει μετόπι τῶν ἀρχηγῶν ὄλων τῶν πολιτικῶν κομμάτων τῆς χώρας. Κατὰ τὴν ἐπικρατεῖσαν αἵποιν, ἡ Δανία δὲν ἔδειμεντο ἀπό τὸν ἀμερικανικὸν ἀπαγόρευσιν, πῆτις ἑθεοποίητο 1951, διότι ἡ ὑπὸ τῶν Σοβιέτων παραγγελία εἶχε τὸν ἐπιμάκιον δέσμευσην πολιτούοιο καὶ τινῶν ὄλλων υκαφών εἶχε δοῦσθη τρία ἔτη προγνουμένων, ἥτοι τὸ 1948. Η σοβιετικὴ παραγγελία περιλαμβάνει πέντε πλοῖα—ψυγεία, ἐτῶν ὅποιων τὰ δύο πρώτα ἔχουν πᾶσα καθελκυσθῆ καὶ ἀριθμὸν τινα μικροτέρων τάνκερς τελούντων ὑπὸ κατασκευῆς. Διὰ τὰς ναυπηγήσεις ταύτας, τὸν χάλυβα καὶ τὴν Εὐελίαν ἐπρομηθεύσαν τὰ Σοβιέτ. Ομοφωνὸς δένει ἐληφθῆ ἀπόφασις γὰρ παραδοθῆτο τὸ πλοῖον εἰς τὴν Σοβιετικὴν κυβέρνησιν. Πράγματι, τὸ Ἀριθεροῖς ἐπηνδρώθη μὲν ἀφίχθεν εἰς Κοπεγχάγην ρωσικῶν πλήρωμά καὶ τὸν 8ην Ιουλίου ἀπέπλευσεν ἐκεῖνων κατεύθυνοντεν εἰς τὴν Οδησσόν.

Néoi ναυαγοσωστικοί σταθμοί

‘Η γνωστή δανική ναυαγοσωστική έταιρία «Σβίτζερ», της Κοπεγχάγης, καθώρισε δύο νέους ναυαγοσωστικούς σταθμούς διὰ τὰ σκάφη της, εναὶ Λιμένα της ‘Ανατολικής Γροιλανδίας και ἔτερον εἰς τὴν ‘Ανατολικήν Μεσόγειον, μὲ βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὸν Πειραιᾶν θὰ σταθμεύῃ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Garmi», διάδοχος τοῦ προπολεμικοῦ «Viking», ὅπερ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἐβιθίσθη ἐντὸς Πειραιών λιμένος προσκρύψαν έπι ταυτικῆς νάρκης ποντισθεῖσης ὑπὸ τῶν Γερμανῶν. Τὸ «Γάρμ» πρὶν πὶ καταπλεύσῃ εἰς Πειραιᾶ ἔφερεν εἰς πέρας, δόμῳ μετὰ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Εμι. Σβίτζερ», τὴν ἔργασιαν δισσώσεως τοῦ ἐξοκείλαντος εἰς Κύπρον καὶ κοπέντος εἰς δ.ώ. στηγαλικού φορτηγοῦ «Πόρδοκ Χίλλ», χωρητικότητος 12.000 τόνων Δ.ώ. περίπου. Ἐπετεύχθη ἡ διάσωσις ὀλοκλήρου τοῦ φορτίου, συγκειμένου ἀπὸ στρατιωτικά ἔφδια, ἀγνείλυσθη δὲ καὶ τὸ πρυμνάνιον τμῆμα τοῦ σκάφους ρυμουλκιθεν εἰς την Ἀλεξανδρειαν, ἐνώ τὸ πρωταριαν τμῆμα ἔγ-

FAPA FNORA

1021 PIAZZA PORTELLO

Πλήρες δίκτυον ἀνταποκριτῶν εἰς τοὺς ιταλικοὺς λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ

κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ζητήματα
κινδύνων Θαλάσσης (Marine risks) και προστασίας και
ἀποζημιώσεως (Protection & Indemnity) ἐψηφιστῶν.

κατελείφθη. Δεδομένου, ότι τὸ διασωθὲν τμῆμα ἀπὸ γεφύρας μέχρι πρύμνης περιελάμβανε καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία (ελληνικῶν συμφερόντων) προῆλθεν εἰς τὴν ἀπόσασιν τῆς ρυμουλκήσεώς του εἰς παλέρωμον, ὅπου νέα πρώρα θὰ προστεθῇ, ώστε γὸν «Πόρλοκ Χίλλ» νὰ ἔπαιξελη ἔνευ σὲ καιρῷ εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν.

‘Ην. Πολιτεῖαι

Τὸ ταχύτερον λάινερ τοῦ Κόσμου

Πρώτην φορὰν μετὰ πάροδον μιᾶς περίπου 15ετίας, ἀφ' ὃτου δηλαδὴ κατ' Ἀγούστου τοῦ 1938 ἀνέδειχθε τὸ «Κούνη Μαΐρη», ὡς τὸ ταχύτερον πλοίον τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ ἐκέρδισε τὸν Κυανοῦν «Ἐπι-Ἐπισείσια», ὁ ναυτικὸς κόσμος, ἀλλὰ καὶ ἡ κοινὴ γνώμη τῆς Ἀμερικῆς καὶ τῆς Εὐρώπης, ἡσθάνθησαν τὴν Βαθείαν συγκινηστὶν ἀπὸ τὴν ἐμφανίσιν ἐνὸς νέου παραγόντος εἰς τὸν ἀγωνιστικὸν τοῦτον στίβον. Πρόκειται περὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ σούπερ λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» τῶν 53.330 τόνων γκρές. Μολονότι ὁ πλωτὸς οὗτος κολοσσός δὲν ἐναυπηγήθη μὲ τὴν φιλοδόξον προσπικήν νὰ διασφαλίσῃ ὑπὲρ τοῦ ἡμερικανικοῦ γοντροῦ τοῦ γέρας τῆς ταχύτητος, ἀλλὰ διὰ νὰ συγχρονίσῃ ἀπλῶς τὴν ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, εἰς περίπτωσιν δὲ ἔθνικῆς ἀνάγκης νὰ χρησιμεύσῃ ὡς μεταγωγικὸν τοῦ Πολιτικοῦ Στόλου, ἐν τούτοις ὁ λαός της Συμπολιτείας ἔθελετο μὲ τὴν ἐπίπιδα ἐδόντος ρεκόρ, τοῦ ὅποιου ἡ πραγματοποίησης θὰ συνετέλει εἰς τὴν ἀνάκτησιν τοῦ «Ἐπισείσια» ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημασίαν, μετὰ πάροδον μιᾶς δλοκήρων ἔκαπονταςταίσας.

Ο ἀπότιτου τοῦ ὑπερωκεανοῦ ἐπὶ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον εἶχεν ὄρισθη διὰ τὸ ἀπόγευμα τῆς Πέμπτης Ζης Ἰουλίου. Χιλιάδες ὅλαι Αμερικανῶν πολιτῶν κατέκλυσαν τὰς προκυμαῖς ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ Κούνησσιον, διὰ τὰ ἀποθαυμαστῶν τὸν ἀπότιτου τοῦ κολοσσοῦ, ποὺ ἐδέσποζε μὲ τὸ δύκον του, ἀμιλλώμενον τὴν ἐπιβλητικότητα τῶν γυρωνούσιων καὶ νὰ ἐνίσωσαν τὰς εὔχας του διὰ μιαν «καλὴν τύχην». Τὴν καθαρισμένην ὥραν, ἥτοι 4 καὶ 7 μ. μεσημέριαν, τέσσαρας ἰσχυρά ρυμουλκά ἔσυραν Βραχέως τὸ σκάφος πέραν τοῦ ἀγύκρωθολίου του, ἐνῷ ἡ πληθή ἐγκτωραγύασαν, αἱ μουσικαὶ ἐπαινίαν καὶ τὰ ἀλλὰ ἐν τῷ λιμένι πλοιοῖ τὸ κατευδωδαν αὐτὸν τὸν συναυλίαν τῶν συριγμῶν των. Ο ἐνδυσιασμὸς ἐκόρυφος, ὅταν τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι», παραπλεύσαν τὸ ἀγαλμα τῆς Ἐλευθερίας, ἥρχε τοῦ πλεονὸν τὸ πρώτον του πρᾶς τὴν Εὐρώπην ταξίδιον.

Ἐπειδὴν τοῦ πλοίου 1666 ἐπίβατοι, εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὅποιων πρέπει νὰ προστεθοῦν ἀρκετοὶ προσκεκλημένοι καὶ τὸ ἔκ κιλίων προσώπων πλήρωμα. Κατὰ τὸν τελευταῖνον στιγμὴν τοῦ ἀπότιτου λιμένου καὶ μία μεταδόλη ἐπὶ τὰς θέσεις τῶν ἐπιβατῶν, ἥτις καὶ ἀπεκάλυψε τὴν πρόθεσιν, ὅτι τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» θὰ ἐπεχειρεῖ γὰρ καταρρίψη κάθε προηγούμενον ρεκόρ ταχύτητος. Οἱ ἐπιβάται, δηλαδὴ, οἵτινες εἴκον τοποθετηθεῖσαν εἰς τὰς πρωτεμένα τῶν ἐλίκων, μετεφέρθησαν εἰς ἔτερας θέσεις, μὲ τὴν ἐπεξήγησην, ὅτι τὸ σκάφος θὰ ανέπτυσσε «κατὰ τὸν πλοῦν τὴν μεγίστην αὐτῷ ταχύτητα, γεγονὸς ὅπερ θὰ εἰχεν ὡς συνέπειαν ἔνα ἐνοχλητικὸν κραδασμὸν εἰς τους ὑπερθεν τῶν ἐλίκων τοῦ θαλάσσης».

Μὲ τὴν διέλευσιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν φάρον Ἀμπρέζ, ἥρχεσσιν αὐδανούμενη διαδοχικῶς ἡ ταχύτης, ἐνῷ αἱ καιρικαὶ συνθήκαι εἶναι εὐνό καὶ καὶ ἡ ἐάλασσα σχεδὸν γαληνιαῖς. Κατὰ τὴν πρώτην λιμέναν τοῦ ταξίδιου, ἥτοι ἀπὸ τοῦ ἀπότιτου ἐπὶ τὰς θέσεις τῶν ἐπιβατῶν, τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» ἐκάλυψε τὴν πρώτην τὴν ἡμέραν ἀπότιτον 696 μιλλίων, μὲ μέσην ταχύτητα 34.11 μιλλίων καθ' ὥραν. «Οὐδέποτε εἴχον διαυθητή — ἐδήλωσεν ὁ πλοιάρχος κ. Χάρρι Μάνιγκ πρὸς τοὺς ἐπιβατούς τοῦ πλοίου δημοσιογράφους — ὅτι ἦτο δυνατόν νὰ ἀντιπτέωμεν αὐτῆς τῆς ταχύτητας, ωρίς νὰ διαισθανθοῦν οἱ ἐπιβάται κραδασμὸν τοῦ πλοίου». Τὴν δευτέραν λιμέναν τὸ σκάφος ἐκάλυψεν ἀπότιτον 801 μιλλίων, μὲ μέσην ταχύτητα 35.6 μιλλίων, τὴν τρίτην τὴν ἡμέραν ἀπότιτον 814 μιλλίων, μὲ μέσην ταχύτητα 36.17 μιλλίων καὶ σταν ὥρας τινάς τινάς βραδύτερον διήρχετο, ὑπὸ κακήν ὀρατότητα, μὲ θάλασσαν τεταραγμένην καὶ μὲ ἄνεμον πνεόντα μὲ ταχύτητα 45 μιλλίων τὴν ὥραν, τοὺς Βράχους Μπίσοπ, τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» εἰχε πλέον ὀλοκληρώσει τὴν διαδρομήν του, καλύψων ἀπότιτον 2942 μιλλίων, ἐντὸς τριών ἡμερῶν, δέκα ὥρων καὶ 40' λεπτῶν, μὲ μέσην ταχύτητα 35.59 μιλλίων τὴν ὥραν, ἐνῷ τὸ ρεκόρ τοῦ «Κούνη Μαΐρη» ἦτο 3 ἡμέραι, 20 ὥραι καὶ 42' λεπτά, μὲ καλυφθεῖσαν ἀπότιτον 2938 μιλλίων, μὲ μέσην ταχύτητα 31.69 μιλλίων.

Τὴν καταρρίψιν τοῦ ρεκόρ τῆς «Βασιλίσσης Μαΐρης» ἔχαιρετο τὸ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» μὲ ἔνα παρατεταμένον συριγμόν. ὅταν περὶ ὥραν Γκρήνουιτς 5.16 παρέπλεε τὸ Μπίσοπ, ἔξ αποτάσεως 8.1 μιλλίων. Τὴν ἴδιαν ἐκείνην ὥραν, ἡ μουσικὴ τοῦ πλοίου ἀνέκρουσε τοὺς ἔθνικοὺς υμνούς τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν», τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Γαλλίας, εἰς ἀπότιτον φόρου τιμῆς διὰ τὰ κράτη, τὰ δόπια προσγευμένων κατείχοντας τὸ «Κουνίν Επισείσια». Διὰ τὸ κατόρθωμα τοῦ ἀμερικανικοῦ σούπερ λάινερ, διεβίδασαν πρὸς τὸν πλοιάρχον κ. Μάνιγκ ἐγκάρδια συγχαρητήρια ὁ πρωθυπόγονος κ. Τσώρτσιλ καὶ οἱ πλοιάρχοι τοῦ «Κούνη Μαΐρη» καὶ τοῦ γαλλικοῦ «Λιμπερτέ». Κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ σκάφους εἰς τὸ Σαουθάμπτον καὶ εἰς τὴν Χάρρην, συγκινητικὴ τὸ ἐπεφύλασσετο ὑπόδοχη. «Ο πλοιάρχος κ. Μάνιγκ ἀπαντῶν εἰς τὴν ἐρωτήσεις τῶν ἐκπροσώπων τοῦ Τύπου, ἐτόνισε μεταξὺ ὅλων: «Οὐδέποτε ἀνωμαλίαν ἀντιμετωπίσαμεν κατὰ τὸν πλοῦν. Καὶ σταν ἀκόμη κατὰ τὴν τελευταῖαν ἡμέραν συνητήσαμεν κακοκαιρίαν, ἔξετίμους εἰς ψηφιδὸν βαθ-

μὸν τὴν εὐστάθειαν καὶ τὸ εὐέλικτον τοῦ λαμπροῦ αὐτοῦ πλοίου». Εἰς ἑράτησιν διὰ τὴν ταχύτητα, ὁ Ἀμερικανὸς πλοιάρχος περιωρίσθη νὰ εἰπῃ: «Δὲν δύναμαι νὰ ὑπολογίσω τὸ ἀνώτατον δριον τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου, πιστεύω, δικαῖος, ὅτι καὶ πέραν τοῦ ἐπιτευχθέντος ἐπιτέλους, κατὶ τὸ ἐφεδρικὸν ωφίσταται ἀκόμη». «Οσον ἀφορᾷ ἔξ οἄλλου την συμβολὴν τοῦ ραντάρ εἰς τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοίαν τοῦ ὑπερωκεανοῦ, ὅταν τοῦτο, ὑπὸ περιωρισμένην ὀρατότητα, παρέπλεε τοὺς Βράχους Μπίσοπ, ὁ Ἀμερικανὸς πλοιάρχος ἐδήλωσε χαρακτηριστικῶς: «Προτιμῶ νὰ ἀπολέσω τὴν δεξιάν μου χεῖρα, παρὰ τὴν πολύτιμον συσκευὴν τοῦ ραντάρ».

Εἰς εύκαιρια τοῦ νέου ρεκόρ ταχύτατου διάπλου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, σημειούμενον κατωτέρω τὰς ἐκάστοτε ἐπιτευχθέσιας ἐπιδόσεις καὶ τὴν δισδοχὴν τοῦ «Ἐπισείσια» ἀπὸ τὰ κατά καιροὺς ἐπίλεκτα λάινερ. Τὸ 1851, τὸ ἀμερικανικὸν «Pacifice» ἐπέτυχε νὰ καλύψῃ 3078 μιλλία ἀπὸ Νέας Υόρκης εἰς Λίβερπολον ἐντὸς 9 ἡμερῶν, 20 ὥρων καὶ 26', μὲ μέσην ταχύτητα 13 μιλλίων καὶ ἔνα ἔτος ἀργότερον, τὸ ἐπίσης ἀμερικανικὸν «Baltic», διήνυσεν ἀπόστασιν 3054 μιλλίων, μεταξὺ τῶν ίδιων αὐτῶν λιμένων, εἰς 9 ἡμέρας καὶ 18 ὥρας, με μέσην ταχύτητα 13 ½ μιλλίων. Ἐπόμενος σταθμὸς ἐσημειώθη τὸ 1863, ὅτε ἐκέρδισε τὸν «Ἐπισείσια» τὸ δρεπανικὸν λάινερ «Neotia», τοῦ ὄποιου τὸ ρεκόρ κατερριφθη ἐπὶ 1909 ἀπὸ τὸ νεότευκτον «Mauritania». Εἰκοστόν διόλκηρα ἐπὶ τὸ βραδύτερον, τὸ 1929, τὸ «Mauritania» ἐπέτυχε νὰ καταρρίψῃ τὸ ίδιον αὐτοῦ ρεκόρ. Ἰδού σι εἴκοτε πραγματοποιηθεῖσαι ἐπιδόσεις:

Υπερωκέανια	Έτος	Μιλλια	Ήμ., ώραι, λεπτά	Μέση ταχ.
«Μαυριτάνια»	1909	2784	4 10 51'	26.06
«Μαυριτάνια»	1929	3162	4 21 44'	26.09
«Εουόπα» γερ.	1930	3157	4 17 6'	27.91
«Μπρέμεν» γερ.	1933	3200	4 16 15'	28.51
«Ρέξ» Ιταλικόν	1933	3181	4 13 58'	28.92
«Νορμανδία» (γαλ.)	1935	3015	4 3 28'	30.31
«Κούνη Μαΐρη»	1936	2939	3 23 57'	30.63
«Νορμανδία», Μάρτ.	1937	2978	4 0 6'	30.99
«Νορμανδία», Αὔγ.	1937	2936	3 22 7'	31.20
«Κούνη Μαΐρη», Αὔγ.	1938	2938	3 20 42'	31.69
«Ηνωμέναι Πολιτεῖαι»	1952	2942	3 10 40'	35.59

Ο προστατευτισμός

Εἰς κοινὴν συνεδρίσασιν τῶν δύο νομοθετικῶν σωμάτων ἐπρόκειτο νὰ συζητηθῇ τελικῶς τὸ νέον προστατευτικὸν νομοσχέδιον τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας.

Μικραὶ ἀλλὰ οὐσιώδεις, κατὰ τοὺς Ἀμερικανούς ἐφυπλιστάς, εἰναι αἱ διαφοραὶ μεταξὺ τοῦ νῦν κυρωθέντος ἀπὸ τὴν Γερουσίαν ποὺ ἔτοις καὶ τοῦ ψηφισθέντος πρὸ τὴν Βουλῆν. Ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὸ ζητητικό τῆς δημιουργίας ἀποθεματικῶν διὰ τῆς μὴ καταβολῆς τῶν φόρων, τινὰ δι' αὐτῶν ἀναλογθῆ ὁ προσπάθεια τῆς ναυπηγησεως νέων πλοίων εἰς ἄντικατάστασιν τῶν παρηλίκων. Η Γερουσία ἐνέκρινεν, δηποτὲ διά τῶν φόρων δημιουργηθῆ κεφαλαίον ἀνανεώσεως διά τοῦ θαλάσσης.

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

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: «HELLENIC» Port-Said & Suez

THE HELLENIC SUPPLY AGENCY ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ & ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ

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

Κεντρικὸν Γραφεῖον: ΠΟΡΤ-ΣΑΪΤ Υποκατάστημα:

ΣΟΥΕΖ (ΠΟΡΤ-ΤΕΟΥΟΙΚ)

ΓΡΑΦΕΙΑ: Τοχ. Κίβ. 78, Rue Tanta, 1.
"Ακίνητον SLAVICK - Τηλέφ. 455 καὶ 8432.
ΑΠΟΣΤΗΚΗ: Ismail Street No 39, Τηλ. 2585

RACHED STREET, NEGIEM Bid.
Τοχ. Κίβ. 43 Τηλέφ. 119. Οίκου: 201

οίας, έπιχορηγουμένας. ή μή, ή Βουλή του ναντίου απήλεψε την άνωτέρω διάταξην.

Έλπιζεται ηδη, ότι διά της κοινής των δύο νομοθετικών Σωμάτων συνεδριάσεως θα έπιπτούν οι Αμερικανοί έφοπλισταί την πλήρη φορολογικήν απάλλαγήν. Προτιμούν, όμως, έναν περιπτώσεις μή έπιτυχίας εις την έπιδιαν των αυτήν, νά ψηφισθή τελικώς το νομοσχέδιον, όπερα παρέχεται και άλλα σύσταση πλεονεκτήματα και νά άφεθη δι' εύθετώτερον χρόνον το φορολογικόν.

Τα δύο κύρια πλεονεκτήματα τού νέου νόμου είνε: Πρώτον, ότι παρέχεται η έπιχορηγήσης διά τάς νέας ναυπηγήσεις — ή διαφορά του κόστους μεταξύ Αμερικανικών και ξένων κατασκευών — είς δόλους τους Αμερικανούς έφοπλιστάς και διχι μόνιμα τάς διατηρούντας έπιχορηγουμένας τακτικάς έθνικής σημαίας γραμμάς και δεύτερον, ότι πλοίον κατασκευαζόμενον διά τών έπιχορηγήσεων, θα δύναται νά θεωρηθεί άχρηστον μετά δωδεκατή ύπηρεσίαν και διχι ως μέχρι τούδε δεκαπενταετή. Θά έπιπτρέψεται εις το Δημόσιον έναντι της σέσιας του νεοτεύκτου σκάφους.

Η έπαρκεια των πρώτων ύλων

Μία πεντάτομος έκθεσις (813 σελίδες) ειδικής έπιτροπής έπι της έπαρκειάς πρώτων ύλων διά τάς Ηνωμένας Πολιτείας άποκαλύπτει, ότι ή χώρα, που θεωρείται ώς ή ακέντως πηγή πλούτου, έξαντάτε τάς είς πρώτας ύλας άποδεμάτα μέχρι του σημείου, ώστε το μέλλον διά τό επίπεδον της ζωής του Αμερικανού νά διαγράφεται έξαιρετικώς δύσκολον. Ή έκθεσης υπογραμμίζει την Βενειανή μεταβολή ήτης ελασθή χώραν κατά την τελευταίαν δεκαετίαν είς την Αμερικανική Οικονομίαν. Πρό πεντηκονταετίας αι Ηνωμένα Πολιτείαι παρήγαγον περισσότερας κατά 15% πρώτας ύλας, από δοσας καπνώλασικον. Τώρα μάλιστα 9% των σύνω χρειάζονται. Υποχρεώνται νά εισάγουν, αντί δημιούρων, διάλοτε νά έξαγουν, μόλις δόνη, ψευδάργυρον, χαλκόν και άλλα μέταλλα. Αν ύπολογισθεί είς 3% ή αυξησίας της Αμερικανικής Οικονομίας και τού πληθυσμού είς 193 έκατομμύρια απόμνων, αι Ηνωμένα Πολιτείαι είς το 1975 δέν θα είναι είς δεθινής της ιδιαίς των παραγωγής γα καλύψουν τάς άναγκας των είς πρώτας ύλας. Θά είναι διλιγόντερα κατά 20%.

Αι Ηνωμένα Πολιτείαι καταναλώσικαν τώρα 2½ φοράς περισσότερον γαλινάρικα, τέσσαρας φοράς περισσότερον φεύγαργυρον, είκοσις έξι φοράς περισσότερον φυστικόν αέριον και τριάκοντα φοράς περισσότερον πετρέλαιον είναι το 1900.

Η έκθεσις καταλήγει είς την ύποδειξην όπως έπιμονος καταβληθή ή φροντις της έξικονομίσεως τών αποθεμάτων της χώρας. Της άποφυγής, της σπατάλης είς τά παλαιοσίδηρα και τό έκρηστον ύλικον και της έντοτικής προσπάθειας απόδοσισμάτων από τό έξιτερικον.

Θά πρέπει έπιστης, και αύτό έχει έξαιρετην σημασίαν διά τούς άλλους λαούς, δημιούρων, ώς ασυνετα τά συνθήματα της έπαρκειας, της άγραδας, μόνον Αμερικανικών προϊόντων, τού περιορισμού τών εισαγωγικών δασμών και την κατασκευή της διώρυγος Αγ. Λαυρεντίου διά νά φθάσουν ταχύτερον μέχρι της Αμερικανικής Βιομηχανίας τά άποθέματα τού σιδηρομεταλλεύματος τού Λαμπραδόρ.

stop scale in your boilers

**Σταματήσατε τάς καθαλατώσεις
έντος των λεβήτων**

- ΔΙΑΦΥΛΑΞΑΤΕ ΤΟΥΣ ΛΕΒΗΤΑΣ ΣΑΣ ΚΑΘΑΡΟΥΣ, έλευθερους καθαλατώσεων και σκωριάσεως διά τών χημικών της DEARBORN.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νος 66, 77 και 88: Διά τούς έλεγχον καθαλατώσεων, καθιξημάτων, έλαττωσιν σκληρότητος και διατήρησιν άλκαλικότητος.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 700: 'ΕΛΕΓΧΕΙ ΡΗ έξιδατώσεων. Προλαμβάνει την σκωριάσιν τών σωληνώσεων έπιστροφής, διά της προσθήκης τού χημικού τούτου είς τό ίδιωρο τών λεβήτων.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 659: 'Αντιαναθραστική σύνθεσις πρός ποιοτική καλλιτέρευσιν τού άτμου, έπιτρεπουσα ύψηλοτέραν συμπύκνωσιν.
- ΤΥΠΟΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΟΣ Νο 134: Διά την ταχείαν άπομάκρυνσιν τών καθαλατώσεων διά τούς προθεμαντήρας, λέβητας, βραστήρας και τά συστήματα φύξεως. Προστατεύει τά μέταλλα.

DEARBORN CHEMICAL COMPANY

205 E. 42nd St., NEW YORK 17 N.Y.

Ιταλία

Ζωηρά έμπορική κίνησις

Η έμπορική κίνησις τών κυριωτέρων Ιταλικών λιμένων παρουσιάζει, συμφώνως πρός τάς δημοσιεύσεις πρός ήμερων σχετικάς στατιστικάς, συνεχή αύξησην κατά τά δύο τελευταία έτη, έν συγκρίσιμη πρός το 1938. Ο κατωτέρω πίναξ έμφανίζει τόν δύο τών είσαγωγών και έξαγωγών (είς χιλιάδας μετρικών τόνων), κατά τά έτη 1950 και 1951, έν συγκρίσιμη και πρός το 1938:

Λιμένες	Εισαγωγαί	Έξαγωγαί				
	1938	1950	1951	1938	1950	1951
Γένοβα	5675	6790	6900	1599	1202	1455
Νεάπολις	1970	2558	3649	469	1460	2209
Βενετία	3420	3409	3803	759	295	334
Τεργέστη	2497	2383	2662	867	1112	1057
Σαδόνια	2212	2389	3243	231	301	234
Σπέτζια	885	1505	1940	200	477	534
Λιδόρο	1473	1297	1884	513	318	410
Μπάρι	349	1051	1413	154	582	812
Άγκαν	539	414	737	96	21	41

Προκύπτει έκ τών άνωτέρω άριθμών, ότι δι λιμήνη της Γένοβας ίκανήν έπετελεστε πρόσδοτοι είς τάς έξι αύτού φορτώσεις. Οφείλεται τούτο είς τό γεγονός, ότι ή έξαγωγική κίνησις τών βιομηχανικών προϊόντων της βορείου Ιταλίας άκολουθη σταθερά πάντοτε τήν φυσική πύλη διοχετεύσεώς της, πησού τόν λιμένα της Γένοβας. Πρόσδοτον έπιστης, έν συγκρίσιμη με το 1938, μάλιστα δε πρόσδοτον σημαντική, παρουσιάζει ίδια διά έξαγωγάς, δι λιμήνη της Νεαπόλεως. Αποδίδεται τούτο είς την ζωρότητα, που προσέλαθον αι έκειθεν έξαγωγαί παραγώγων τού πετρελαίου.

Ναυτιλία και ναυπηγική

Οιμιλών πρό ήμερων είς την Γένοβαν δι Ιταλός ύπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κάππα έτοντος, την άναγκην περαιτέρω ένισχυσεως τού Ιταλικού έμπορικου στόλου, χάριν της έπεκτάσεως τών έργασιών του. Ο κ. Κάππα προέδρη είς μίαν συντομον άνασκοπήσιν τού μέχρι τούδε έπιτελεσθέντος έργου, διαπιστώσας, ότι τόσον αι ύπο τού Κράτους έλεγχομεναν ναυτικοί έταιρισι, δσσον και αι ίδιωτικοι τοιστάυτα, έπειτον ν' άποκαταστήσουν δόλας σχεδόν τάς προπολεμικάς αύτών γραμμάς είς τού πλέον ζωτικούς διά την οικονομίαν της χώρας τομεΐς γραμμάς.

Όσον άφορά την ένισχυσιν της ναυπηγικής βιομηχανίας, δι κ. Κάππα έχηρε την έπιτυχη παρέμβασιν της κυβερνήσεως, χάριν είς την δόποιαν ή όργανωσις Ν.Α.Τ.Ο. πρηγγειλεν είς τρια Ιταλικά ναυπηγεία ίκτωβοι πολεμικά σκάφη και πολυάριθμα μικρότερα, προοριζόμενα νά κατανεμηθούν μεταξύ τών χωρών της Ατλαντικής 'Εινώσεων.

Μεγ. Βρεταννία

Αι άσφαλισεις τοῦ Λόδυδ'

Οι άσφαλισται τού Λόδυδ' άνεκοίνωσαν πρό ήμερων. βάσει τού σχετικού νόμου, τούς πίνακας τών είσπραχθέντων κατά κλάδους άσφαλιστρων διά τούς θαλασσίους τοιστούς τού ένεργητικόν ύπολοιπον διά την άσφαλιστική περιόδου τού 1949 άνέρχεται είς £ 13,270,416. Διά τούς αέροπαρικούς κινδύνους £ 7,977,668 και δι' δόλας τάς κατηγορίας £ 907,824. Τά άνωτέρω ποσά φθάνουν τά 13½ τούς 22 έκατομμύρια λιρών και άντηπροσωπεύουν τά 13½ τούς 22 έκατομμύρια λιρών και άνθηπροσωπεύουν τά 164 έκατομμύρια λιρών. Τά πρέμια τού 1948 άνηθον είς 126 έκατομμύρια λιρών και τό ένεργητικόν ύπολοιπον είς 19.4 έκατομμύρια λιρών ή τό 15.4%.

Ειδικότερον διά τάς θαλασσασφαλιστικάς έργασιάς τού 1949 τονίζεται είς την άνακοίνωσιν, ότι ήσαν έξαιρετην θαρεία αι έκκαθαρισθέσαι έντιαι. Εθεσσαν τά 33 έκατομμύρια λιρών. Βαρεία έπιστης ήσαν αι έκκαθαρισθέσαι διά τάς άλλας κατηγορίας άσφαλισεων. Ανήθον είς 30.500.000 λιρών, έναντι 24 έκατ. τού προηγουμένου έτους (1948) και 13 έκατ. τού 1947.

Τά εισπραχθείαν έξι άλλου πρέμια διά τό 1951 άπολογίζονται είς 128 έκατομμον. λιρών έναντι 118.500.000 τού 1950 και 118 έκατομμον τού 1948. Προβλέπεται, όμως, ότι και αι έκκαθαρισθέσαι έπιστης ήσαν είνε σημαντικών τερπεραίς τάς άλλας κατηγορίας άσφαλισεων.

Η διακύμανσις τών ναύλων

Ο μέσος όρος της διακύμανσεως, τών ναύλων κατά τούς μήνας 'Ιούνιον και Μάιον τρ. έτους, έν συγκρίσιμη και πρός τον π. έτους,

OVERSEAS SUPPLIES & CO. INC.

SHIP-CHANDLERS
EXPORTERS & IMPORTERS

1, KAIGAN-DCRI 1 CHOME

YOKOHAMA, JAPAN

All kinds of meats, poultry, fruits, fish, groceries, vegetables & equipment for engine and deck.

Prompt delivery.

Cable: OVSUP Yokohama,
P.O.Box 18, Yokohama Japan-Tel. (2)3264

DIRECTORS : | THEODOROS SEITANIDIS
| COSTAS PULEZOS

διά τούς 13 κυριωτέρους τομείς της ναυλαγορᾶς, δείκνυνται εἰς τὸν κατώτερο πίνακα:

Το μείς	'Ιούν.	Μάϊος	'Ιούν. 51
Χάμπτον ρόδες—Αμδέρσα,	γαστριθρ. δολ. 6	7.25	10.95
Ρόττερντα�—Δ. Ιταλία,	» 27)	27)	47)3
Κάρδιφ—Μπουένος "Άυρες,	» —	85)	125)
Πλέιτ—Ινδια,	γεννήματα	—	155)
Πλέιτ—Αμδέρσα,	» 47)6	52)6	91)
Β. Ειρηνικός—Αγγλία,	» 82)6	100)	152)6
"Αγ. Λαυρέντιος—Αγγλία (κ.)	» 10)	14)	20)
"Αν. Λούστραλία—Αγγλία,	» 87)6	92)6	140)
Μ. Θάλασσα—Αγγλία,	» 40)	—	87)6
Ντουγκούν—Ιαπωνία,	μεταλλεύμ.	—	49)
Μπόνα—Αγγλία,	» 30)9	39)	60)
Καζακπλάγκα—Αγγλία,	φωσφάτα	30)	35)6
Κούβα—Αγγλία,	ζαχαρείς	—	62)6
		95)	140)

Πορτογαλία

Έθνικά τάκερς διὰ τὰ ύγρα καύσιμα

Κατὰ τὸν τελευταῖον παγκόσμιον πόλεμον ἡ Πορτογαλία ἔδοκιμάσθη ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν ύγρων καυσίμων, διότι — κυρίως — δὲν διέθετεν εἰς ἑπταρκή ἀριθμὸν ἴδια μεγάλα δεξαμενόπλοια πρὸς κάλυψιν τῶν μεταφορῶν ἀναγκῶν τοῦ. Τὸ θέμα τοῦτο, μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, ἔσωκε λαβῆν εἰς ἔξαντλητικά συντηρήσεις, ἀπότελεσμα τῶν ὅποιων ὑπῆρχεν ἢ ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Σαπο:άγκα», λαδούσης οἰκονομικῆς τίνος φύσεως προνύμια απὸ τὸ κράτος, ασθλητικῆς ἐνὸς προγράμματος ναυπηγίων των μετρίου μεγέθους δεξαμενοπλοίων. Πράγματι τρία τάκερς τῶν 16.500 τόνων Η.Β., παρηγγέλθησαν εἰς τὰ βελγικά ναυπηγεῖα Κόκκεριλ, μὲ παράδοσιν ἐνὸς "κατ' ἔτος" ἀρχής γενομένης ἀπὸ τοῦ 1950. Τὸ πρώτον παρασθένθην πὸ τὸ "Alvelos" 10.088 τόν., γκρός (τοῦ 1950), ἡκολούθησε δὲ ἡ παράδοσις τοῦ "Βοργια" 10.054 τόν., γκρός (τοῦ 1951). Πρὸ τημέρων παρεδόθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν καὶ τὸ τρίτον δεξαμενόπλοιον «Cereal» 10.171 τόν., γκρός, ἀφειδισμένον διὰ τὴν πρώσιν του, ὅπως καὶ τὰ προηγουμένα, μὲ μηχαναῖς Ντήζελ, κατασκευῆς "B. καὶ N." κοινοποιήσαν ταχύτητα 14 μιλλίων. "Ηδη ἡ αὐτὴ ἑταῖρος ἔζητησεν ἀπὸ διάφορα ναυπηγεῖα προσφόρας διὰ τὴν κατασκευήν των ἀκόμη δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητος 24.000 τόνων Η.Β., ἔκαστον.

Σοβιετική Ρωσία

Η παραγωγὴ ύγρων καυσίμων

Εἰς ἑκοπητὴν τοῦ ραδιοσταθμοῦ τῆς Μόσχας ἐτούτῳ πρὸ ἡμερῶν ἡ ἐθνική ἀνάπτυξης τῆς σοβιετικής βιομηχανίας τῶν πετρελαίου, τῆς ὅποιας ὁ μέσος ὅρος τῆς ἑτησίας παραγωγῆς ηγέθη κατὰ 4.5 ἑκατομμύρια τόνων. Τὸ 1951 ἡ ἀπόδοσης διῆλισμένου πετρελαίου ἀνήρχετο εἰς 120.000 βαρελίων ἡμεροήσιων, τὸ δὲ σύνολον τῆς παραγωγῆς ἀκάθαρτου πετρελαίου κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος ὑπελογίζετο εἰς 900.000 βαρελίων ἡμεροήσιων, συμπεριλαμβανομένης της ἀπόδοσεως τῶν ἀνατολικῶν πετρελαιοφόρων περιοχῶν, αἱ ὅποιαι ἐκάλυπτον τὸ ἡμίσην τῆς ἐν λόγω παραγωγῆς. Διὰ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται αὔξησης τῆς παραγωγῆς εἰς 1.040.000 βαρελίων ἡμεροήσιων.

Κατὰ τὸν αὐτὸν ραδιοσταθμόν, ὁ ἐπὶ τῆς βιομηχανίας τῶν πετρελαίων ἐπίτροπος Ν. Μπαπτιστίκος ἀνέκοινωσεν, διότι τὸ πρόγραμμα τῆς παραγωγῆς διὰ τὸ ἔτος 1951 ἀλοκληρώθη τρεῖς ἡμέραις πρὸ τῆς ὀρισμένης ἡμεροήσιας. Οἱ ζένοι ἐν τούτοις παραπροτρηταὶ, οἱ εἰδικοὶ ἐπὶ τῶν ύγρων καυσίμων, δυσπιστοῦν πρὸς τὰς σοβιετικὰς ἀνακοινώσεις, αἱ ὅποιαι κατὰ κανόνα είνεν γενικαὶ καὶ ἀσριστοὶ. "Η αὔξησης τῆς παραγωγῆς κατὰ 4½ ἑκατομ., τῶν τριών ἔτησίον, σύν τῷ προσθήσει, ὅτι ἀπεκαλύψθησαν νέα πλούσια κοιτάσματα καὶ διὰ τὸ τεχνικά μέτρα ἐκεπαλλέσσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν συνεχρονίθησαν, γίνονται δεκτὰ μὲ δόσιν ἐπιφυλάξεως, διότι δὲν συνοδεύονται μὲ συγκεκριμένα στοιχεῖα.

Οἱ μόνοι παρασχέθεντες ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸν πετρελαιοπαραγωγὴν τῶν τριών ἔτων, ὡς ἔξις: 31 ἑκατομ., μετρικοὶ τόνοι τὸ 1940, 37.6 τὸ 1950 καὶ 42.1 ἑκατομ., μετρικοὶ τόνοι τὸ 1951, μὲ τὴν πρόβλεψιν, διότι τὸ 1960 ἡ σοβιετική παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ 60 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων.

"Ἐν τῷ μεταξύ, ἔξι ἑτέρων πηγῶν τοῦ Παραπετάσματος μετεδόθη ἡ πληροφορία, διότι τὰ Σοβιέτη ἐπέτυχον ἀπὸ τὸν δορυφόρον κυβερνήσιν τοῦ Βουκουρεστίου τὴν ἀδειαν μεταφορᾶς τῶν ρουμανικῶν διῆλιστηρίων τοῦ Πλοεστίου εἰς τὸ ρωσικὸν ἔδαφος. Αἱ ἔργασται τῆς διατάξεως πρήξις ηδη, ἡ δὲ διάρκεια προσεχῶν μηνών εἶναι περισσότερη τοῦ προβλέποντος.

Έλληνική Νομολογία

— "Η ἀπόλυσις τοῦ πλοιάρχου μὴ «έμπορικοῦ» πλοίου καὶ τὸ ἄρθρον 226 τοῦ Έμπορικοῦ Νόμου.

I.—Εἰς τὸ πρώτον τεύχος τῆς Επιθεωρήσεως τοῦ Έμπορικοῦ Δικαίου τοῦ 1952 δημοσιεύεται (σελ. 75 ἐπομ.) ἡ ὑπ' ἀριθμὸν 21941951 ἀπόφασις τοῦ ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν Πρωτοδίκου Ἀθηνῶν, μετὰ σχολίων τοῦ κ. Φ. Ποταμιάνου. "Η ἀπόφασις, ἐρμηνεύουσα τὸ ἄρθρον 226 τοῦ Έμπορ. Νόμου καὶ ἀπόδεχμένη τὴν κρατοῦσαν ἐπὶ τοῦ θέματος γνώμην, καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἐπὶ ἀπολύτευσις τοῦ πλοιάρχου τοῦ καλωδικού πλοίου «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος», πλοιοκτησίας τοῦ Ο.Τ.Ε., δὲν ἐφαρμόζεται τὸ ἄρθρον 288 τοῦ Έμπορ. Νόμου. "Η κρατοῦσα παρὴν γνώμη ἀπόδεχται τὴν ἀποφύησιν, καθ' ἣν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ ιδιωτικού δικαίου, προϋπόθετη τὴν ὑπαρξίαν πλοίου ἐξετάσεων. "Η σχολιαζόμενη ἀπόφασις κρίνει, ὅτι τὸ καλωδικὸν πλοίον «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος» δὲν εἰναι πλοίον ἐπὶ κέρδει ἔξωπλισμένου. "Η σχολιαζόμενη ἀπόφασις κρίνει, ὅτι τὸ καλωδικόν πλοίον πλοίον «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος» δὲν εἰναι πλοίον ἐπὶ κέρδει ἔξωπλισμένου, διότι ὁ πλοιοκτήτης αὐτοῦ Ο.Τ.Ε. ἀποτελεῖ κρατικήν ἐπιχειρησιν, προσρισμὸς τῆς ὅποιας εἰναι ἡ ἔξυπηρτησις τοῦ κοινοῦ καὶ οὐχὶ ἡ ἐπὶ κέρδει ἔκμεταλλευσις τοῦ πλοίου.

II.—Σχολίαζων τὴν ἀπόφασιν ταύτην ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος, φρονεῖ, ὅτι οὔτε ήτοι ἡ ιδιότητα τοῦ Ο.Τ.Ε., ὡς κρατικής ἐπιχειρησίας, οὔτε ἡ ὑπ' αὐτοῦ ἐπιδιοκούμενη ἔξυπηρτησις τοῦ κοινοῦ, ἀποτελοῦν στοιχεῖα, ίνα ἀποκλεισθῇ ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ 226 τοῦ Έμπορ. Νόμου. "Η δρόστης τῆς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀριθμοῦ 226 τοῦ Έμπορ. Νόμου, ἡ δρόστης τῆς θέματος κρατούσης γνώμης—λέγεται ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος—ηρέστος ἀμφιστούμενη, ἀφ' ἡ ἐστίμησις ἐντόνων ἀνάμειξης τῶν διαφόρων Κρατῶν εἰς ναυτιλιακά ἔργα, διὰ τῆς δημιουργίας κρατικῶν ἐμπορικῶν στόλων. "Η κίνησης αὐτῆς ὀδηγήσει εἰς τὴν διεθνῆ σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10ης Απριλίου 1926, πρὸ τῆς κρασίων, δύμως, τῆς ὅποιας, η 'Ελλάς διὰ τοῦ Αναγκ. Νόμου 2243)1940 είχεν ἡδη ἐνταχθῆ ἔξι ἀπόφεως εσωτερικού δικαίου εἰς τὰς νεωτέρας ταύτας ἀντιλήψεις, ἔχοντας ὡς συνέπειαν εύρυτατην ἐρμηνείαν τοῦ ἀριθμοῦ 226 E. N.

III.—Θεωρῶ ηκίστα πειστικὴν τὴν ἐπιχειρηματολογίαν τοῦ κ. Φ. Ποταμιάνου, ιδίᾳ ἐφ' ὅστον DE LEGE LATTA φέγγεται ἡ ὡς ἄνω ἀπόφασις ἐπὶ τῷ λόγῳ, διότι κακῶς ηκολούθησε τὴν κρατούσαν γνώμην ἐν τῷ ἐρμηνείᾳ τοῦ ἀριθμοῦ 226 τοῦ Ε. N. "Η κρατούσα γνώμη κατέληξεν εἰς τὴν ἥν καὶ ἡ ἀπόφασις ηκολούθησεν ἐρμηνείαν, τοῦ ἀριθμοῦ 226 E. N., ανταρέσουσα εἰς τὴν πηγὴν αὐτοῦ, ἥτις εἰς τὸ ἄρθρον I τοῦ Βελγικοῦ Νόμου τοῦ 1908, οὐτίνος μετάφρασις εἰνε τὸ ἡμέτερον ἀριθμοῦ 226 E. N. Κατὰ τὸ πότον διάφορον καὶ δὴ εὐρύτερον ἔκεινον, δημούσιον Βελγικοῦ Νόμου, προύταθή ἡ ἐκ τοῦ κειμένου ἀπάλεψις τῶν λέξεων «ἐπὶ κέρδει» ἀκριβῶς, ίνα ἐπιτευχθῇ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου καὶ ἐπὶ πλοίοι, ὃν τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνήργει τὸ Κράτος (Σπηλιόπουλος, Ελληνικὸν Ναυτικὸν Δικαίου παρ. 56, σελ. 135). "Η προταθεῖσα, δύμως, διαγραφή τῶν δύο τούτων λέξεων ἀπεκρύσθη ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἐκδήλωθείσης οὕτω ἀναντιρρήτως ἐμμονῆς εἰς τὴν στενὴν ἐρμηνείαν τῆς διατάξεως.

"Υπὸ τὸ κρατοῦν, ὅθεν, παρ' ἡμῖν νομοθετικὸν καθεστώς, ἔνθα, ὡς εἰρηται, τὸ ἄρθρον 226 τοῦ Ε. N. είναι ἀπλῆ μετάφρασις τοῦ ἀριθμοῦ I τοῦ Βελγικοῦ Νόμου, ἀγνοώ, πῶς θὰ δην δυνατὸν νὰ ἐρμηνευθῇ τὸ ἄρθρον 226 E. N. Κατὰ τὰ πότον διάφορον καὶ δὴ εὐρύτερον ἔκεινον, δημούσιον η κρατούσα γνώμη καὶ ἡ σχολιαζόμενη ἀπόφασις 'Αντιθέτως, φρονεῖ, διότι τότε θὰ ἔξειθετο ἡ ἀπόφασις εἰς δικαίων ἐπίτρισιν, ἐὰν προεδρεύειν εἰς τὴν ἀνεπιτρέπτων ταύτην διαστατικήν ἐρμηνείαν τοῦ νόμου, ἥν ἀξιοῖ παρ' αὐτῆς ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος.

IV.—"Ἄς ἔξεισμον, δύμως, ἔγγυτερον τὰ ἐπιχειρήματα, τὰ ὅποια προσάγει ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως τοῦ ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος. "Επικαλεῖται οὐτος, δύον ἀφοροῦ τὸ ἐσωτερικὸν δικαίον, τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 2243)1940, ιδίᾳ δὲ τὴν διάταξιν τοῦ ἀριθμοῦ I παρ. 2 αὐτοῦ, καθ' ἣν «διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφου I τοῦ παρ. 1 παρ. 2 αὐτοῦ, καθ' ἣν «διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς παραγράφου I τοῦ παρ. 1 παρ. 2 αὐτοῦ, καὶ διέπονται ὑπὸ τῶν ἰσχύοντας διατάξεων αντίτινες ἀφορῶσι τὰ ἐλλήνικα ἐμπορικά πλοία» αὐτοῖς, ὡς ἐμπορικά καὶ διέπονται τὰ ἐλλήνικα ἐμπορικά πλοία». Προτὸν ἀνωμάλου νομοθετικῆς περιόδου ὁ νόμος αὐτοῦ, δὲν δύναται, ἀφαλῶς, γὰρ διεκδικήσῃ ὑπὲρ εἰσαύτου τὴν σαφήνειαν. Παρεκτός, δύμως, τῆς ἀσφαλείας τοῦ νομοθετικοῦ, συνεπεία τῆς ὅποιας δυνατοῦ τυγχάνει, δητὶ εἰσάγεται διὰ τοῦ νόμου τούτου εἰδικὴ δῆλως ρύθμισις ἐξαιρετικῶν τινῶν περιπτώσεων (οὕτω καὶ Ποταμιάνος Περὶ κατασχέσεως πλοίων, 1949, σελ. 193), ἔξι δὲν εἴναι διάνοτον νὰ συναχθῇ ἔμεσος τροποποίησις τῆς διατάξεως τοῦ ἀριθμοῦ 226 E. N. "Αντιθέτως, δηι διατάξεις τοῦ νόμου τούτου μάζεται ὑπὲρ τῆς κατὰ τὰν κρατούσαν γνώμην διδομένης εἰς τὸ ἄρθρον 226 E. N. ἐρμηνείας. Πράγματι, λέγεται, εἰν αὐτῷ, δητὶ τὰ πέρι ὡν ὁ νόμος πλοία «ἐλλήνικον ταύταις ἐπὶ μπορικά πλοία».

Δέν μοι φαίνεται, δύμως, πειστικώρεον τοῦ προηγουμένου καὶ τὸ ἐπειρημά, δηπερ ἀντέλλει ὁ κ. Φ. Ποταμιάνος ἐπὶ τῆς συμβούλευσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10ης Απριλίου 1926 περὶ ἀσθοδίσεως τῶν κρατικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, κυρωθεῖσης ηδη διὰ τοῦ νόμου 1600)1950.

Πράγματι, ἔὰν ἀνταρέσωμεν εἰς τὸ ἀριθμοῦ 3 τῆς συμβούλευσεως, παρα-

Telegrams: «THYMARI»

Telephone: Pk. 4780

M. G. MALLIARIS
SHIPCHANDLER & MARINE CONTRACTOR
(Est. 1942)

6, ROYD STREET.
REAR BLOCK.

CALCUTTA

IMPORT-EXPORT

CALCONEX S.A.R.L.



CALLIOPE

CONDOPoulos

FOURNITURES, AFFRÈTEMENTS TOUS BATEAUX

CASABLANCA

70, RUE DE L'HORLOGE

Téléphone : 29062

Adr. Télegr.: CALCONEX

Registre Commerce 37032

Banque: Compagnie Algérienne

— No Agrément Port 8367 —

Adr. Télegr.: CALCONEX

Boîte Postale 363

BANQUE: B.N. C. 1.

Registre Commerce 2249

Téléphone : 10-

τηρούμεν, διατάξεις αὐτῆς δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ κρατικῶν πλοίων παρὰ τού Κράτους ἐκμεταλλευμένων καὶ ἀποκλειστικῶν προοριζομένων εἰς κυβερνητικήν καὶ οὐχὶ ἐμπορικήν ὑπερεσίαν. Δὲν Βέπτο, συνεπὸς κατὰ τὴ ἐπλανήθη ἡ σχολιαζομένη ἀπόφασις, μὴ ἐμρηνεύσασα ἄλλως ἢ κατὰ τὴν κρατοῦσαν γνώμην τὸ ὅρθρον 226 τοῦ Ε. Ν. καὶ δὴ βάσει τῆς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τῆς 10ης Ἀπριλίου 1926, ἀφοῦ αὕτη αὐτῇ ἡ σύμβασις ἀπόδεχεται, διτι, ἀπονοταζοντος τοῦ στοιχείου τῆς ἐπὶ κερδὲ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀργεὶ καὶ ἡ ἐπ' αὐτοῦ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων αὐτῆς.

7.— Ἀποδοκιμάζει περαιτέρω ὁ κ. Φ. Ποταμίανος τὴν ἄποφιν τῆς ἀπόφασεως περὶ ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου 2112 ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης περιπτώσεως τῆς ἀπόλυτους τοῦ πλοιάρχου του κωλωδικού πλοίου καὶ ἀναγνωρίζει μὲν, ὅτι, κατὰ τὴν κρατούσαν γνώμην, ὃπου πρόκειται περὶ πλοίου κειμένου ἔξα τῆς περιοχῆς τοῦ ἴδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου, ἔκει
δὲν συντρέχει περίπτωσις ἐφαρμογῆς τοῦ περὶ πληρώματος διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἀλλὰ φρονεῖ, ὅτι ἔσφαλεν ἐν προκειμένῳ ἡ σχολιαζομένη ἀπόφασις, διότι αἱ περὶ πληρώματος καὶ πλοιάρχου διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ρυθμίζουν τὴν εναυτικήν ἐργασίαν, ἀδιαφόρως τοῦ εἰδούς τῆς ναυτιλίας, εἰς ἣν ἐπιδίδεται τὸ πλοῖον καὶ διότι τὸ πλεῖστον τῶν κανόνων τῶν διεποντων τὴν μετὰ τοῦ πληρώματος καὶ του πλοιάρχου σχέσεις συνιέχονται στενῶς μετὰ τῶν κανόνων τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐφαρμόζονται ἀναντιρόπτης ἐπὶ παντὸς πλοίου.

Πρόσδηλον ἐνταῦθα, ὅτι ἀπόδιδεται εἰς τὴν ἀπόφασιν πλάνην, στηριζόμενη εἰς τὴν ἀξίωσιν, ὅτι ἔδει ἡ ἀπόφασις νὰ ἐγκαταλείψῃ τὴν κρατουσαν γνώμην. Ἀλλὰ τούτῳ, ἀκριβῶς, εἶνε τὸ ζῆτουμενον, ἔξετέθη δὲ διὰ ποιοῦ λόγου ἔδει νὰ μὴ ἐγκαταλείψῃ ἡ κρατουσαν γνώμη. Ἐφοῦ δὲ ἀπαξ ἔκρινεν ἡ ἀπόφασις, ὅτι ἔδει νὰ ἐρμηνευσῃ συστοίχως πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν παραδεδεγμένον τὸ ἀρθρον 226 E. N., θὰ ὑπέπιπτεν εἰς δεινὴν ἀνακλούσθιν δεοχρόμενην ἐν συνεχείᾳ; διὶ τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρωμάραρος τοῦ καλοδιακοῦ πλοίου «Θαλῆς ὁ Μιλήσιος» θὰ ἔδει νὰ ἐφέρμοσθωσιν αἱ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Τὸ ἐπιχείρημα, διὶ αἱ διατάξεις αὐταὶ ρυθμίζουν ειδικῶς τὴν «ευαγκίην ἐργασίαν» καὶ συνεπέως ἐφαρμόζονται, ἀνεκτητήτως τοῦ ἀν τοῦ εἰς ὅ παρεκταί αὐτῇ πλοίον εἰνεὶ ὃ οὐ ἔξωπλισμένον ἐπὶ κέρδει, δὲν εἰνεὶ Ικανὸν γινέσθη τοιαύτη κατάτμη τῶν διατάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, τότε ούδεν τὸ ἐπιπροσθύον, ίνα ἀξιώματα τοιαύτη μερικὴ ἐφαρμογὴ καὶ ὑπὲρ ἄλλων «οὐαύδων» διεστάξεων τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ὡς π. χ. τῶν περὶ ναυλώσεως ἢ φορτωτικῆς διατάξεων αὐτοῦ, τοιαύτην δὲ ὑπέρραγαν τολμηρά ἐρμηνείαν οὔτε αὐτοὶ οἱ μετά τῆς γνώμης τοῦ κ. Φ. Ποταμιάνου τασσόμενοι διενοήθησαν νὰ σιοθετήσουν (Σπηλιόπουλος ἐνθ. ἀνωτ. παραγρ. 61).

Έτερων είναι αλλοίς, ότι αἱ εἰς τὸ δημόσιον ναυτικὸν δίκαιον ὑπαγόμεναι διατάξεις τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἐφαρμόζονται ἀδιακρίτως τοῦ εἴδους τῆς ναυπλιοίας, εἰς ἣν ἀσχολεῖται τὸ πλοίον, ὅλα τούτο, ὄφειλόμενον εἰς ἄλλους λόγους (Σπλιόπουλος ἐθν. ἀνωτ. παραγ. 61), δὲ δήνοταν νόν παρασυρή εἰς ἀδιάστικτον ἐφαρμογὴν καὶ τῶν ἴδιωτικού δικαίου διατάξεον.

VI. — 'Η τελευταία παράγραφος τῶν ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης σχολίων τοῦ κ. Φ. Ποταμίδου ἀσχολεῖται μὲν πλημμελείαν, εἰς ἣν δὲν ὑπέπεσε, κατ' ἔμνην γνώμην, ή ἀπόφασις. Οὕτω, ἐκ μιᾶς παραπομπῆς τῆς ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθμ. 1357) 1937 ἀπόφασιν τοῦ Προέδρου Πρωτοδικῶν Πατρών, διαβλέπει οἱ κ. Ποταμίδος τάσιν τῆς ἀποφάσεως νό δε-
χθῇ ἐπὶ τῆς ἀπόλοισεως τοῦ πλοιάρχου ἐφαρμογήν τού νόμου 2112, καὶ
οἱ ἀκόπι τοῦ πλοίου εἰνέ ἐπὶ κέρδει ἐξεπλισμένον. Τὴν τάσιν ταύτην ἀπό-

καλεί ό σχολιαστής, πλάνην της άποφάσεως, ιδίᾳ μετά τὸν νεαρὸν νόμον 1752) 1951 «περὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας». Υποστηρίζει ἐνταῦθα δὲ κ.Φ. Ποταμιάνος, διτὶ μετά τὸν νόμον τούτου δὲν ὑφίσταται περίπτωσις ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου 2112 διὰ τὴν καταδηλέαν εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα αποζημιώσιν, ἐν περιπτώσει ἀκάριου ἀπολύτεως καὶ διερωτάται, πῶς θὰ λειτουργήσῃ ὁ νόμος 2112 μόνον ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου, ἀφοῦ δὲν θὰ ισχύσῃ ἐπὶ τοῦ λοιποῦ πληρώματος.

Πάντα ταύτα στηρίζονται επί τῆς γνώμης τοῦ κ. Φ. Ποταμιάνου, καθ' ἧν ἔδει ἡ ἀπόφασις, ἐγκαλείτουσα τὴν κρατουσαν γνώμην, νὰ προβῇ εἰς ἑφαρμογὴν τῷ διατάξεων τοῦ ιδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ ἐπὶ τῆς ἀπολύτεως πλοιάρχου πλοίου μὴ ἐμπορικοῦ, κατὰ τὴν ἐννοιαν τοῦ ἀρθρου 226 Ε. Ν. Κατ' ἀρχήν, ὅμως, παραπτηρέον, ὅτι σαφῶς δίκει διά τῆς ἀποφάσεως ή ἀπόδοκη τῆς κρατουσαν γνώμης, ἐπὶ τῷ λόγῳ, ὅτι τὸ πλοίον περὶ οὐ πρόκειται δὲν εἶναι ἔξωπλισμένον επὶ κέρδει καὶ διὰ τὸ λόγον, τούτον ἀρένεται ἡ ἀπόφασις νὰ ἑφαρμόσῃ τὸν 'Ἐμπορικὸν Νόμον ἐπὶ τῆς συγκεκριμένης σχέσεως. Ιώς μετα ταύτα θὰ συναχθῇ, ὅτι ἡ ἀπόφασις διαπνέεται ἀπό τὴν τάσιν νὰ μὴ ἑφαρμόσῃ γενικῶς τὸν νόμον 2112 καὶ αν ἔτι τὸ πλοῖον ἥτο ἐμπορικόν; 'Εκ μιᾶς καὶ μόνης—ἀτυχοῦς ἔστω—παραπομῆς, προφανώς διὰ τὴν πληρότητα τῆς ἐπεξεργασίας παρατείσις;

Έξ αλλου, ή έκδοχή, διτό δό νόμος 1752)1951 έφαρμοσθήσεται επί τίς άπολύνσεως τού ναυτικού, καίτοι μή παρέχοντος την έργασίαν του έπι «ε μ π ο ρ Κ ο ν» πλοίου, δὲν μοι φαίνεται απροσμάχητος, άφου ούτε τό δρέπον 226 τού Εμπορ. Νόμου ἑτροποποιήθη κατά τούτου πεπτήροντα παρομοίαν εύρυτέραν τής παραδεγμένης έφαρμογήν τών σχετικών διατάξεων, ούτε δό νόμος 1752)1951 βαίνει πέραν τής άντικαταστάσεων τών περ! πληρομάτων διατάξεων τού Εμπορ. Νόμου (ἀρθρον 337—367), ώστε νά συναχθῇ μετ' ασφαλείας τό συμπέρασμα, διτό έπι τής άπολύσεως ναυτικού μέν έπι μή «ε μ π ο ρ Ι ο Ο Υ π λ ο ι ο υ» υπέτετοντος θά έφαρμοσθή δό νόμος 1752)1951, ένω θά Ισχύσῃ δό νόμος 2112 διά την άπολυσιν τού πλοιάρχου τού αὐτού πλοίου. Η διάκρισις θά ήτο πράγματι αδικαιολόγητος, έχαν έινετο, άλλα νομίζω, διτό δὲν προέβει εἰς ταύτην ή απόφασις, διοτί δὲν έτιθετο πρό αυτής παρόμοιον θέμα. Παρασυρόμενος, ίδμως, τις εις τήν λεωφόρον τών είκασιών, θά δύνατον θασίμως νά υποστηρίξῃ, διτό, δεδομένης σχετικής περιπτώσεως, ή απόφασις θά έφερμοις τόν νόμον μεν 2112 έπι περιπτώσεις άπολύσεως οιουδήποτε ναυτικού (άδιαφόρον διν πλοιάρχου ή άλλου μέλους τού πληρώματος) έπι μή «έμπορικού πλοίου» πλοίου υπέτετοντος, ένω, προκειμένου περι «έμπορικού πλοίου», διά μεν τόν πλοιάρχου θά έφερμοις τό δρέπον 288 Ε. Ν., διά δὲ τά λοιπά μέλη τού πληρώματος τάς διατάξεις τού νόμου 1752)1951. Έν τέτοι θά έδει νά σημειωθῇ, διτό ή σχολιαζούμενη απόφασις έξεδόθη πρό τής δημοσιεύσεως τού νόμου 1752)1951 και συνεπώς θεδικαιολογημένως δεν έλαβεν ύπ' οψιν έπιχειρήμα (άν θεωρηθῇ, διτό δό νόμος ούτος προσθέτει έπιχειρήμα τι ήπερ τής γνώμης τού Φ. Ποταμιάνου) μή υφίσταμενον καθ' η στιγμήν έδημοσιευετο.

ΓΕΩΡΓ. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Εις τὸ δικαστήριον τῆς Χάγης

Η ύπόθεσις Αμπατιέλλου

Τό διεθνές δικαστήριον της Χάγης έξέδωκε την Ιην Ιουλίου την απόφασιν του έπειτα γνωστής υπόθεσεως του κ. Αμπατιέλου, διά την όποιαν είχε πραγματοποιηθή προσφυγή της Ελληνικής κυβερνήσεως. Ο κ. Αμπατιέλλος είχεν αγοράσει το 1919 παρά της άγγλικης κυβερνήσεως ένεαν φορτηγά σκάφη τελούντα υπό ναυπήγησιν εις το Χόγκ-Κόγκ, αντί συνοιλίκης τιμῆς 2.275.000 λιρών. Συνεπεία καθυστέρησεως της παραδόσεως έξι έτών έν λόγω σκαφών και ματαίωσεως της παραδόσεως έτέρων δύο, ο κ. Αμπατιέλλος υπέστη ζημιάς και ένήγαγεν ένώπιον των άγγλικων δικαστηρίων την πωλήσιαν κυβερνήσουν, άπαιτων τη καταδόλην άποζημιώσεως. Αἱ άποσείσις της δικαστηρίων υπήρξεν δυσμενεῖς διά τὸν. Ελληνα ἐφοπλιστὴν, όποτε τῇ αἴτησι του κ. Αμπατιέλλου ή υπόθεσις του προσέλαβε δικαστικὸν χαρακτῆρα, προκληθεῖσης παρεμβάσεως τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως υπέρ τῶν συμφερόντων του υπόκουον της.

Ἐγένετο προσφυγή εἰς τὸ διειδένες δικαστήριον τῆς Χάγης, ἀπὸ τὸ δόποιον καὶ ἐξητήθη νά ἐπίληπθη τῆς ὑπόθεσεων, νά ἀπόφανθι ἐπὶ τῆς παραπομπῆς τῆς διενέβασις εἰς διαιτήσιαν, ἐπικουρικῶν δὲ καὶ ἐπὶ τῆς οὐδίας ταῦτης. Ο δικηγόρος τῆς ἄγγειλικῆς κυβερνήσεως σέρ Ερικ Μπέκετ, ὑτεστήριξεν, διτὶ τὸ διειδένες δικαστήριον ἡτο ἀμαρτόδιον, ὅχι μόνιν νά αποφανθῇ ἐπὶ τὴν ούσιας τῆς ὑπόθεσεων, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τὸν αἴτιον πατούσας παραπομπής εἰς διαιτήσιαν, μὲ τὸ αἰτιολογικόν. διτὶ ἐνέχομεν παρα τοῦ δικαστηρίου ἀπόδοχη τῶν Ισχυρισμῶν τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, θὰ ἀπέτελει τη ρογή ύ με ν ο ν, ὅπερ σημαντικὴν θὰ ήσκει πέρισσαν και δι, ἀλλας μηποθεσιες

πεποιθασίαν και οι αλλα υποθέσεις. Τό Διεθνές Δικαστήριον διά ψήφων 13 «κατά 2 έδεχτη ότι είνε αναρμόδιον νά επιληφθή της ουγίας, της υπόβασεως, διά ψήφους δώμας 10 κατά 5 άπεραφήν, ότι έχει δικαιοδοσίαν νά κρίνη, άν ή Βρετανική κυβέρνησης είναι υποχρεωμένη νά έστη την διένεκτιν υπό διαστήσιαν. Απέρριψεν ούτω το δικαστήριον ένα έκ τών σπουδαιοτέρων άγγλικών έπιχειρμάτων, ότι δηλαδή ή προστηρημένη είς την συνθήκην του 1926 δηλώσις δεν άπετέλει τη μητα τάπτη. Τό δικαστήριον — έτονοίθη σχετικώς — έχει δικαίωμα νά αποφαίνεται έπι πάσης διχογνωμίας, ώς πρός την έρμηνειάν της ρηθείσης δηλώσεων και έν δεδουμένη στιγμήν νά κρίνη, άν πρέπει νά παραπομφή ή έπιμαχος διένεκτις είς διαστήσιαν». Απέφασθη έν συνεχεία τό δικαστήριον, ότι δένον νά χορηγηθῇ χρονικόν τι δριψιν είς την άγγλικην κυβέρνησην, δηπά απαντήσεις είς την άλληνκα κυβέρνησην διά καταθεσεως αιτήσεως περὶ θυντοβολής της διαφορᾶς είς διάτησιαν.

Τα πάντες μειωθόφεσαντα μέλη του δικαστηρίου ήσαν οι έκπροσωποι της Αγγλίας, της Γαλλίας, της Νοτιοαφρικής, της Νορβηγίας και της Ιρλανδίας.



**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

TILEMACHOS P. MATARANGAS
BROKER & STEAMSHIP AGENT

17 ARISTIDOU STREET=PIRAEUS

Gable address: MATAKOM

Phone: { 40288
 43331

όφιον ἀπό λιμένας Κόλπου δολ. 8, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΛΟΥΓΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 34), —, ὄφιον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης, 35)6, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδης 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 33), —, μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ἐὰν Ἀμδούργον, Βρέμην ἡ Βέζερ 34)6, μὲ 2500 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ὄφιον Κιέλον 36), —, μὲ 2000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΕΦΗ ΣΩΦΟΚΛΗΣ» (λιβερ.) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 9000 τόν. κριθῆς δι' Ἀμέρερσαν ἡ Αμδούργον 42), —, μὲ 3000 τόν. ἐκφόρτωσιν, «γκρός-τέρμη», φόρτωσις 15 — 28 Ιούλιον.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Χάμπτον ρόδης 9000 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 33), —, ἔαν διὰ γερμανικὸν λιμένα τῆς Βορείου Θαλάσσης 34)6, ὄφιον Κιέλον 36), —, φόρτωσις Ιούλιον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 35)6, φόρτωσις 11—25 Αύγουστον.

«ΑΙΓΑΙΚ Π.» (ὁνδουρ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης, 9500 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 34), —, ὄφιον γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 35)6, φόρτωσις 11—25 Αύγουστον.

«ΤΖΕΝΕΡΑΡ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Βρεζίλιον (σχὶς Νοτίων τοῦ Σάντον) δολ. 8.50 ἔνα λιμένα, 8.90 δύο λιμένας, μὲ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 21—31 Ιούλιον.

«ΜΑΝΙΘΟ» (όνδουρ.) ἀπό Χάμπτον ρόδης, Φιλαδέλφειαν ἡ Βαλτιμόρη 9200 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 34), —, μὲ 3000 τόν. ἐκφόρτωσιν, ἐὰν Ἀμδούργον, «Εμπεν π Βέζερ 35)6, μὲ 2500 τόν. ἐκφόρτωσιν, ὄφιον Κιέλον 37), —, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 11—25 Αύγουστον.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδης, Φιλαδέλφειας ἡ Βαλτιμόρη 9200 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 36), —, μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ὄφιον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 37)6, μὲ 2500 τόν. ἐκφόρτωσιν, ἐὰν Κιέλον 39)6, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν, συνεχὴ ταξίδια ἀπὸ Ιης Αύγουστου ἔως 31ης Δεκεμβρίου.

«ΚΑΛΗ» (παναμ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδης, Φιλαδέλφειας ἡ Βαλτιμόρη 9200 τόν. γαιανθράκων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 31), —, μὲ 3000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, ὄφιον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 32)6, μὲ 2500 τόν. ἐκφόρτωσιν, ἐὰν Κιέλον 35), —, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 9—20 Ιούλιον.

«Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Νόρθερν ρέιντς 9200 τόν. γεννημάτων διὰ Τεργέστην δολ. 6.75, μὲ 2000 τόν. ἐκφόρτωσιν, φίον ἀπὸ λιμένας Κόλπου 7.75, φόρτωσις 15—30 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΑΙΡΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διὰ Ρίον Ιανέτρον δολ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 15—30 Ιούλιον.

«ΙΤΑΛΟΣΟΛ» (ιταλ.) ἀπὸ Πόρτο Τσάρτσιλ 9000—9500 μετρικῶν τόνων σίτου δι' Ελλάδα δολ. 8.25, φόρτωσις 11—25 Αύγουστου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. ἄγγ.) ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου 43.000 κουώρτερες σίτου δι' Αγγλίαν — Ἀμδούργον 15—25 Αύγουστου της 8/16 τὸ κουώρτερ, φίον Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 7/10 ½, φόρτωσις 4—20 Αύγουστου.

«ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ» (Κοσταρ.) ἀπὸ λιμένας Ανατολικοῦ Καναδᾶ 2000 φάδομς χυλεῖσις δι' Αγγλίαν 18/21 τὸ φάδομ, φόρτωσις 15 Αύγουστον — 10 Σεπτέμβριον.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑΙΛΟΤΑ» (παναμ.) καὶ «ΑΞΙΩΣ» ἐκ Χάμπτον ρόδης, Φιλαδέλφειας ἡ Βαλτιμόρη 9500 τ. γαιανθράκων ἔκστατον, δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ 36), —, μὲ 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 9—20 Ιούλιον.

«ΒΕΝΕΡΕΙΤ ΙΤΩΡ» (λιβερ.) ἐκ Χάμπτον ρόδης 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέτρον δολ. 6.25, φόρτωσις 1—4 Αύγουστου.

Ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.25, ὄφιον διὰ γερμανικὸν λιμένα Βορείου Θαλάσσης 9.50, ἐὰν Αγγλίαν 82)6, φίον Δυτικῆν τοῦ Ιταλίου 10.75, ἐὰν Ιταλικῆς νήσους 10.95, φίον Διάνταν 11.70, φόρτωσις 10 Σεπτέμβριον.

ΤΡΙΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων ἔκστατον, δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.50, ἐὰν Γερμανίαν 9.60, ἐὰν Αγγλίαν 83)6, «γκρός-τέρμη», φίον Δυτικῆν τοῦ Ιταλίου 10.30, διὰ Ιταλικῶν νησῶν 10.50, φίον Διάνταν 11.00, φίον Διάνταν 11.80, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσιν Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον.

«ΡΙΒΙΕΡΑ» (λιβερ.) ἐκ Βρεταννικῆς Κολομβίας ἡ ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Βορείου Ειρηνικοῦ 9200 τόν. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Ινδίων 75), —, ἐὰν δυτικῆν ἀκτὴν Ινδίων 80)6, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9200 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.50, ἐὰν Γερμανίαν 9.75, ἐὰν Αγγλίαν 85), —, φίον Δυτικῆν τοῦ Ιταλίου δολ. 10.85, ἐταλικῶν νήσων 11.10, ὄφιον Διάνταν 10.30, διὰ Ιταλικῶν νησῶν 11.10, φίον Διάνταν 11.80, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσιν Αύγουστον καὶ Σεπτέμβριον.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.75, ἐὰν Γερμανίαν 9.80, φίον Δυτικῆν τοῦ Ιταλίου δολ. 11.95, φόρτωσις 10 Νοεμβρίου — 15 Δεκεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.50, ἐὰν Γερμανίαν 9.60, φίον Δυτικῆν τοῦ Ιταλίου δολ. 10.85, ἐταλικῶν νήσων 11.10, ὄφιον Διάνταν 10.30, διὰ Ιταλικῶν νησῶν 11.10, φίον Διάνταν 11.80, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσιν Αύγουστον.

ΔΥΟ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9.500 τόν. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 9.50, ἐὰν Γερμανίαν 10.30, μὲ 1000 τόν. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 9.40 τὸ έτερον, μὲ φόρτωσιν Δεκεμβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΗ» (παναμ.) ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ 9.000 τ. γεννημάτων χύμα δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.75, φόρτωσις 14—26 Ιούλιον.

Ἐκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΚΝΟΖΑ» (παναμ.) ἐκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 9500 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Χούστον δολ. 4 φίο, φόρτωσις 20—30 Ιούλιον.

Ἐξ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ ἐκ Ρόττερνταμ δι' Ἀμέρερσαν 7500 τόν. γαιανθράκων διὰ Πειραιῶν 30), —, φόρτωσις 15 Ιούλιον — 15 Αύγουστου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Κοσταρίκας) ἐκ Βρέμης 5000 τόν. κώκ διὰ Γιουγκοσλαβίαν 45), —, φόρτωσις 10—20 Ιούλιον.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗΣ» ἐκ Νοτίου Ουαλλίας 5700 τόν. γαιανθράκων δι' Αδριατικῆν 35), —, φόρτωσις Ιούλιον—Αύγουστον.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΣΠΑΡΤΟ» (παναμ.) ἐξ Αλεξανδρέππας 9500 τόν. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Καρδίτσας 66), —, καντσέλλα 1 Ιούλιον.

«ΑΙΓΑΙΝΑ ΝΟΥΡΝΙΝΕΣ» (φιλαδ.) ἐκ Κόλπου Ελευσίνος 7500 τόν. βωξίτου διὰ Ρόττερνταμ δι' Εμπεν 28), —, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΜΠΕΛΑΣ» (πορτογ.) ἐκ Κόλπου Ελευσίνος 6700 τόν. βωξίτου διὰ Ρόττερνταμ δι' Εμπεν 26)6, φόρτωσις 10—21 Ιούλιον.

ΙΤΑΛΙΚΟΝ ἀπὸ Κύπρου 1400 τόν. γεωμήλων δι' Ελευσίνα 32), —, φόρτωσις 10—25 Ιούλιον.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Πειραιῶν 1200 τ. παλαιοσιδήρων δι' Αγκώνα, Βενετίαν, Τεργέστην δολ. 7, δύο λιμένας ἐκφόρτωσες, ἀμέσως φόρτωσις.

«ΕΓΩΡΓΙΟΣ» (παναμ.) ἐκ Χουέλθας 8000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 23)6, φόρτωσις 7—25 Αύγουστον.

ΘΕΟΔ. ΑΓΓ. ΠΑΠΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΓΕΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

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

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

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΛΑΚΩΝΙΑ» ἐκ Κωνσταντίνης 2.000 κυβ. μέτρα διεύθυνση διὰ Λαττάκια 35) — τὸ κ.μ., φόρτωσις Ιούλιον.

«ΚΑΝΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐκ Μαυρικίου 9800 τόν. ζαχάρεως διὰ Κολόμπο 47)6, φόρτωσις 25 Αύγουστον — 15 Σεπτέμβριον.

«ΑΝΙΑ» (καλκότας 9500 τόν. παλαιοσιδήρων διὰ Γένοβαν, κατ' ἀποκοπὴν λίχαν 26.000 φίοι καὶ στόνευτ, μὲ 400 τόν. φόρτωσιν καὶ 700 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 21—31 Ιούλιον.

«ΣΑΜΟΣ» ἀπὸ Μορμουγάκο 8000 τόν. μεταλλευμάτων διὰ Καΐσαρι ή Βουλώνη καὶ Αμέρερσαν 65), — δύο λιμένες ἐκφόρτωσες, φόρτωσις 15—31 Ιούλιον.

Ἐκ Πατοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΟΝΔΩΡΩ» (παναμ.) ἀπὸ Πόρτο Ρίκο 7200 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους δι' Αγγλίαν 67)6, «γκρός-τέρμη», φόρτωσις 25 Ιούλιον.

ΑΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἐτ. «Οράιου») ἐκ Περούβιας 9500 τόν. ζαχάρεως διὰ Νόρθερν ρείντης δολ. 10.50, μὲ 700 τόν. φόρτωσιν καὶ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ δολ. 2.15, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΟΝΤΡΥ» ἐκ Κούδας 9000 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Σάντα Φραντζίσκο — Κρόκετ δολ. 11, ὄφιον διὰ Νέας Όρεων Ηγαγλίαν 20)6, φόρτωσις 10—12 Ιούλιον.

«ΡΙΟ ΜΑΡ» (παναμ.) ἀπὸ Αντοφαγάκαστα 9500 τόν. μεταλλευμάτων δι' Ελλάδα δολ. 12, μὲ 800 τόν. φόρτωσιν φόρτωσις 1—2 Αύγουστου.

«ΠΕΡΙΦΕΡΥΣ» (παναμ.) 7000 τόν. δ. w. (465.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 τόν. πετρελαϊού), τάιμ-τσάρτερ διὰ 3 έως 6 μῆνας (παγκόμιοι μεταφοροφοροί) εἰς Ινδίων εἰς Νέαν οικοδομής 10/12 Ιούλιον, παράδοσης 1—2 Αύγουστου.

«ΕΝΤΟΜΙΝΑ» (παναμ.) 10.200 τόνων d.w. (405.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 28 τόν. γεινανθρόδοκον), τάιμ-τσάρτερ διὰ 3 έως 6 μῆνας (παγκόμιοι μεταφοροφοροί) εἰς Ινδίων εἰς Νέαν οικοδομής 10/12 Ιούλιον, παράδοσης 1—2 Αύγουστου.

«ΑΣΤΕΡΙΣ» 10.025 τόνων d.w. (508.100 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 τόν. πετρελαϊού), τάιμ-τσάρτερ διὰ 3 έως 6 μῆνας (παγκόμιοι μεταφοροφοροί) εἰς Ινδίων εἰς Νέαν οικοδομής 10/12 Ιούλιον, παράδοσης 1—2 Αύγουστου.

«ΑΛΛΑΜΑ» (παναμ.) 10.800 τόνων d.w. (475.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26—27 τόν. πετρελαϊού), τάιμ-τσάρτερ διὰ 3 έως 6 μῆνας (παγκόμιοι μεταφοροφοροί) εἰς Ινδίων εἰς Ήμερανές Πολιτείας δολ. 1.95, παράδοσης 1—2 Αύγουστου.

«ΠΙΑΝΗΣΗ» (παναμ.) 10.310 τόνων d.w. (491.000 κ.π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 22—24 τόν. πετρελαϊού), τάιμ-τσάρτερ διὰ 4 έως 7 μῆνας (παγκόμια ταξίδια 18), παράδοσης εἰς Πόρτα Αλφερεντ, Ιούλιον.

Τά δεξαμενόπλοια

TANKER «T.2» (τῆς ἐτ. Γουλανόρη 15.000 τόνων d.w. (μὲ ὄφιον έπερος τόνων d.w.) διὰ συνεχὴ ταξίδιον (μεταφορά υγρῶν καυσίμων) ἐπί πλέον τῆς βάσεως τοῦ βρετανικοῦ ναυπλοδίου, ενέρας Οκτώβριον.

«ΒΑΝΤΑ» (σημ. άμερ.) ἀπὸ άμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9500 τόν. πετρελαιού διὸν διά ταξίδιον διὰ άμερικανικοῦ λιμένας Αλεξανδρείας (Βρετανίας τοῦ Χάττερας), 25% ἐπί πλέον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικοῦ ναυπλοδίου, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ» (λιβερ.) ἀπὸ Ράις Τανούρη 30.000 τόν. πετρελαιού διότι διά της βάσεως τοῦ άμερικανικοῦ ναυπλοδίου, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (σημ. άμερ.) ἀπὸ άμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. πετρελαιού διὸν διά τ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Φραγκ. Σιγάλας	02	2453	είς Πειραιά 14 'Ιουλ., πλωτή σιταποθήκη διήλθεν Οράν 1 'Ιουλ. διά Ζογκουλδάκι είς Βούβανη 12 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	18	2974	άνεχ. Λά Πλάταν 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ. Πετσάλη — Ι. Κοτζιά	18	3800	άνεχ. Τσάρλεστων 25 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εφθ. Μόλι 8 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	υιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεχ. Τσάκαρπταν 3 'Ιουλίου διά Καλκούταν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	N. & Άδ. Χ' πατέρες	43	7176	είς Ντακάρ 6 'Ιουλ.
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	Γεώργ. Χαλκιάς	24	3658	έποδισεν είς Ντάρμπιταν ἀπό 18 'Ιουλ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Άρ. Αναστασάτος	18	2858	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Κολομβίαν 1 'Ιουλ. διά Χούστον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	υιοί Γ. Σιγάλας	08	2098	είς Ντακάρ 6 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ	Πετσόπουλος κλπ.	22	988	άνεχ. Κολομβίαν 7 'Ιουλ. διά Χούστον
ΑΚΤΗ	Π. και Μ. Λύρας	18	5686	είς Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΩΡΙΖΗΣ	έσδ. Λιβανούς Α.Ε.	44	7176	διήλθε Σιγκαπούρη ρόδος 4 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	έφθ. Αμδούργον 7 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7176	είς Αμπού Τζενίμα 1 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΗ	έσδ. Λιθανούς Α. Ε.	43	7194	είς Βούβανη ἀπό 20 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Α. Λουζής	43	7176	διήλθε Κέν Ούεστ 3 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΝΔΡΙΟΣ	Λαιμός και Πατέρας	42	7177	άργει Αμδούργον ἀπό 28 Μαΐου, έπισκεψή
ΑΝΙΑ	'Ιω. Μ. Γουλανδρής	22	2038	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 7 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ	Ιγκόρ και Άπ. Πεζάς	44	7257	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	N. Λυκιαρδόπουλος	19	5173	έφθ. Χούλλ 3 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Λ. ΚΟΝΔΥΛΗ	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Βλαστρίτικεν 1 'Ιουλ.
ΑΞΙΟΣ	N. Κονδύλη	42	7191	άνεχ. Λιδινούν 9 'Ιουλ. διά Χάμπιτον ρόδος
ΑΝΤΩΝΗΣ	«Λιδιανός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Τσιγκάτα 2 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	Κ. Πετρούτσης	21	4786	έφθ. Τσιγκάκης ρόδος 5 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ	«Ελληνικόν Δημόσιον	18	5532	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 30 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδιανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Ναγκούγια 26 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
ΑΡΜΑΘΙΑ	άδ. Γιανναγά και Σία	19	4683	!δε: «ΑΡΜΑΘΙΑ», σημαία Κοσταρίκας
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπτης»	44	7240	έφθ. Νέαν Ύρκην 9 'Ιουλ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Π. Μιτάκης	92	951	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Καράτσι
ΑΣΤΕΡΙΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Αμδέρσαν 24 'Ιουν. (είτα Αμδούργον)
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιδιανός	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Χάμπιτον ρόδος 8 'Ιουλ. διά Σουηδίαν
ΒΟΛΚΑΝ	Μ. Νομικός	43	7132	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Γ. Νικολάου»	22	3846	άργει «Αμστερταμ ἀπό 30 'Ιουν., έπισκεψή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	Υιοί Δ. Κυδωνιέως	18	4289	άνεχ. Μπαρρόου 3 'Ιουλ. διά Μπόναν, έφθ. 12
ΓΕΩΡΓ. Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Τσιντερέικαν 28 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. Π. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ	«Ηπειρωτής» Α. Ε.	13	4044	διήλθε Φινιστέρων 4 'Ιουλ. διά Νιούπορτ
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	είς Λίδερπουλ ἀπό 3 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7176	διήλθε Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διά Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	άδ. Ανδρεάδην	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	14	2401	είς Πειραιά 14 'Ιουλ. πλωτή σιταποθήκη
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	N. Παπαδάτος	18	1176	διήλθε Μαδέρας 4 'Ιουλ. διά Κουβάν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Ζογκουλδάκι 6 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	άδ. Συνοδινού	24	2740	διήλθε Αδέν 2 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ. ΕΚΑΗ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	07	3016	έποδισεν είς Κολόμπο 9 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	21	1679	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υιοί Δ. Ιγγλέση	18	5275	διήλθε Λάδεσον 8 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	Π. Α. Κυδωνιέυς	26	4862	άνεχ. Μίδδλεσμπρο 1 'Ιουλ. διά Λά Γκουλέττ, έφθ. 10
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	18	5202	άργει Επίθεσην 38 B. και 68 Δ., 'Ιουλ. 1 διά Ούζάν (διαταγάδας)
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ	«Αίγαοι» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Μάιλαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. και Β. Πανταλέων	43	7176	είς θέσιν 37 B. και 24 Δ., 'Ιουλ. 7 διά Ριτζέκαν
ΔΙΡΦΥΣ	άδ. Γλατέρα	43	7176	έφθ. Αμδέραν 1 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	20	1603	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 Μαρτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	άδ. Λιδιανόν	37	4839	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Σορέλ
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	διήλθε Ντεμεράρα 8 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4163	είς θέσιν 38 B. και 68 Δ., 'Ιουλ. 1 διά Ούζάν (διαταγάδας)
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αίλουων» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν. διά Χάμπιτον ρόδος
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Μαϊλάν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος και Σία	43	7176	διήλθε Παναμάν 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	διήλθε Γιρδαλάτη 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διήλθε Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Υμουίντεν
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Κωνταντινούπολιν 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	είς Ντουγκούν 2 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Καλλίμαν	44	7207	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Αλεξανδρειαν 2 'Ιουλ. διά Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Ιουλ. και Μόμπιλ 9
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Αλεξανδρειαν 19 'Ιουν. διά Β. Αμερικήν
ΕΛΠΙΣ	Α. Πρίντεζης	19	1492	άργει 11ειριαν ἀπό 24 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. — Σταθάτος	44	7198	έφθ. Ήστ Λόντον 29 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Καδιώ. Σιγάλας	21	2369	άργει Πειραιά ἀπό 20 'Ιουν.
ΕΥΑΝΘΙΑ	υιοί Πέτρου Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Καλκούταν 9 'Ιουλ. διά Αδεν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΧΑΝΔΡΗ	Έγγ. Ι. Χανδρή	43	7177	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκου 6 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΕΥΘΑΛΙΑ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Καράτσι ἀπό 26 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	Π. Μαρκεσίνης	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν. διά Βαγκούδερ
ΕΥΡΩΤΑΣ	I. Κουμάνταρος	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουλ.
ΕΥΦΡΑΤΗΣ	Ηλίας Φράγκος	29	4230	άνεχ. Βούβανη 9 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έφθ. Σύρον 6 'Ιουλ. πρός παροπλισμόν
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	διήλθε Μομπάσσα 1 'Ιουλ. διά Λίδερπουλ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	έφθ. Παραμαρίπο 6 'Ιουλ.
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. Κάσσας Α. Ε.	44	7198	είς θέσιν 43 B. και 26 Δ., 'Ιουλ. 3 διά Σαβάννων
ΘΕΟΔΩΡΑ (τάνκερ)	Έλευθεριάδης - Σκριβάνος	10	5237	άργει Πειραιά ἀπό 17 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΤΩΡ	υιοί Σπ. Πολέμη	42	2865	άνεχ. Σαβάννων 3 'Ιουλ. διά Κούβαν, έφθ. 6
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Νηρέυς» Α. Ε.	30	4123	είς θέσιν 43 B. και 38 Δ., 'Ιουλ. 7 διά Βρέμην
ΘΕΤΙΣ	Μακρή — Φωνάρη	19	845	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΘΟΥΛΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	15	2557	είς Τζακάρταν ἀπό 13 'Ιουν. έπισκεψή
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. Αγγελίδης	01	2107	άργει Πόρτ Σαΐδ ἀπό 6 Μαΐου 1950
ΙΓΟΡ	Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΘΑΚΟΣ	«Εκτώρ Δρακούλης	06	3916	έφθ. Ρίο Τιανέριον 5 'Ιουλ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	άνεχ. Κάρδιφ 9 'Ιουλ. διά Μελίλλαν
ΙΩΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ	N. Παπαδάτος	22	902	άργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Άδελφοι Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 30 'Ιουν.
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	διήλθε Σουέζ 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΩ. ΝΟΜΙΚΟΣ	Λουκάς Νομικός	28	1594	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΙΩ. ΦΡΑΓΚΟΣ	Μάρκ. Φράγκος	12	3442	είς Αρχάγγελον 10 'Ιουλ. ύπο φόρτωσιν

ΙΩ. ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενία Ι. Χανδρή	42	7035	εἰς Σιμονοζέκι από 19 'Ιουν., ἐπίσκεψη
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & 'Άδ. Κ. Χ' πατέρας	43	7244	άνεκ., Σάν. Ζουάν (Περουβίας) 9 'Ιουλ. δι' Ἰταλίαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Ίω. Παράσχος κλπ.	13	1877	εἰς Πειραιά 14 'Ιουλ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	3226	εἰς Πειραιά 14 'Ιουλ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΚΑΠΤΑΙΝ Κ. ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ	Στ. Νιάρχος	45	7240	άνεκ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ. διὰ Χιροχάτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	αδ. Κουλουκουντή	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 9 'Ιουλ. διὰ Βέλζερ
ΚΑΣΟΣ	αδ. Γράτσου	44	7198	ἔφθ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΚΑΣΤΩΡ	«Κέφαλληνιακή» Α. Ε.	43	10448	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκερ)	Θ. 'Ἐπιφανείαδης	44	7253	διῆλθε Ντώρμπαν 8 'Ιουλ. διὰ Κουδέντι
ΚΑΤΙΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	Θ. 'Ἐπιφανείαδης	43	7198	ἔφθ. Σάντερλαντ 10 'Ιουλ. (πρὸς διάλυσιν)
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Ἐπιφανείαδης	44	7176	άνεκ. 'Αγιον Φραγκίσκον 20 'Ιουν. δι' Ἰσπωνίαν
ΚΡΗΤΗ	Μ. 'Εμπειρίκος	45	3805	διῆλθε Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διὰ Πόρτο "Αλφρεντ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Δ. Πατέρας καὶ Υἱοί	27	4950	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διὰ Περσίαν
ΚΡΙΟΣ	'Ελλην. Μεσογ. Γραμματί	11	7537	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διὰ Πουέρτο 'Ορντζόζ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	εάδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	εἰς Θεσσαλίαν 28 Β. καὶ 18 Δ., 'Ιουλ. 8 διὰ Τακοράντι
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεκ. Φρήμαντλ 30 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ—Γένοδαν
ΚΥΜΑ	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	εἰς Ντουγκούν 4 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	Ν. 'Απόδιακος	45	7176	ἄνεκ. Φορμόζαν 5 'Ιουλ. διὰ Ναγκασάκι, ἐφθ. 8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	άδ. Λώς	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ, ἐφθ. 10
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Ι. Τσέγκας	25	965	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτι
ΚΩΣΤΗΣ ΛΩΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	άνεκ. Γιαβάτα 4 'Ιουλ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
ΛΑΚΩΝΙΑ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἔφθ. Κωνστάντζα 3 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Ντόρμπαν 2 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Εύαγγ. καὶ Μ. Νομικός.	43	7176	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ				ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ				άνεκ. Λιμβούργον 29 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΙΩΤΙΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7176	ἔφθ. Ρίζων 'Ιανέτρον 5 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Συνοδινού	19	3911	ἔφθ. Χούλλ 28 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	εἰς θεσιν 38 Β. καὶ 29 Δ., 'Ιουλ. 6 διὰ Γιουγκοσλαβίαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	Εύ. Ι. Χανδρή	20	5401	ἔφθ. Νιούπορτ 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. Χανδρή	21	6703	διῆλθε Μαϊάμι 30 'Ιουν. δι' "Οστερμουρ
ΜΑΡΙΑ ΛΩ	Ι. Πετρόπουλος	11	1881	εἰς ταξιδίαν 'Ελλάδος—Τεργέστης
ΜΑΡΙΑ ΔΩ	άδ. Λώς	43	7244	ἔφθ. Μπουένος Άρχεος 30 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Ι. Μ. Κουλουκουντής	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διὰ Τσιτιταβέκιαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άνεκ. Χακοδάτην 6 'Ιουλ. διὰ Βαγκούθερ
ΜΑΡΙΑΜ	«Ελρηνίκος» Α. Ε.	44	7176	εἰς λιμεναῖς Ιαπωνίας 30 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	'Εμμ. Βιντιάδης	22	4949	διῆλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΡΙΟΣ ΙΙ	Μιχ. Καραγγώρης	22	1175	διῆλθε Κόρυα 'Αιλαντ 5 'Ιουλ. δι' "Άδεν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Εύσταθιου	19	5476	άνεκ. Αμβούργον 1 'Ιουλ. διὰ Μπράχεσταντ. ἐφθ. 6
ΜΑΡΩ	Κ. Ατυχίδης	17	5585	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 19 Δεκ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διῆλθε Παναμάν 9 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ι. Θεοδωρακόπουλος	44	7198	ἔφθ. Βρέμην 7 'Ιουλ.
ΜΕΤΝΩΡ	Έκταρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διῆλθε Κόρυα 'Αιλαντ 5 'Ιουλ. δι' "Άδεν
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	κλπ. Λ. Καμπάνη	20	5227	άνεκ. Αμβούργον 1 'Ιουλ. διὰ Μπράχεσταντ. ἐφθ. 6
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	άργει Κολόμπο 9 'Ιουλ. διὰ Κρήτην
ΜΙΧΑΗΛ	«Αδάμαστος» Α. Ε.	43	7207	διῆλθε Κιασσιόνγκ 26 'Ιουλ. διὰ Φιλππίνας
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176	ἔφθ. Αιμέρσον 29 'Ιουλ.
ΜΙΧ. Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Σ. Γ. 'Επτειρίκου	18	5202	Ίδε: «ΔΗΜΗΤΡΗΣ», ὡς μετωνυμάσθι
ΜΠΟΤΖΟΣ	Δ. Νίτσος	20	1114	ἄργει Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	άνεκ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διῆλθε Λισσαβώνα 2 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Υόρκην. ἐφθ. 10
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εὐγενία»	43	7176	εἰς Ντουγκούν 2 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανία» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Μπέλφαστ 3 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ	Ήλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άνεκ. Λουδίνον 2 'Ιουλ. διὰ Κέϋ Ούεστ
ΝΙΚΟΛΑΣ	Χ. Πατέρας καὶ Σία	43	7176	ἔφθ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	άδ. Σιτίνα	43	7254	ἔφθ. Μόλι 30 'Ιουν. καὶ Κόμπε 10 'Ιουλ.
ΝΙΚ. ΚΑΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ.-Ι. Καΐρης	43	7196	άνεκ. Αιμέρσον 1 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ	Κ. Μίχαλος	13	4342	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διῆλθε Παναμάν 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7207	εἰς θεσιν 37 Β. καὶ 33 Δ. 'Ιουλ. 6 διὰ Κάρτερετ
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ (τάκερ)	έτ. Γ. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. Σίενταν 5 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιοτική	44	7176	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 13 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ	Κούλουθρος - 'Εμπειρ.	18	5215	διῆλθε Φινιστέρον 1 'Ιουλ. διὰ Θεσσαλονίκην
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7176	άνεκ. Σάντος 24 'Ιουν. δι' 'Αντονίνιαν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	ἔφθ. Βρέμην 10 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ	«Τράπτι» Σο	18	5525	άνεκ. Λουδίνον 10 'Ιουλ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Μ. Πιάγκος κλπ.	17	3704	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	«Ωκεανός» Α. Ε.	19	5182	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. δι' "Αμστερόνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεκ. Μοντεδίσο 7 'Ιουλ. διὰ Βραζιλίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανός	43	7176	ἔφθ. Μόντιλ 1 'Ιουλ. καὶ Νέαν 'Ορλεάνην 8
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άνεκ. Αγιον Φραγκίσκον 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΑΛΟΣ	Κ. Π. Λαιμός	20	5194	ἔφθ. Χάλιφας 27 'Ιουν.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Ήλ. Πατέρας κλπ.	18	4344	εἰς Τσιταγκόκ 5 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΠΕΤΑΛΟΙ	Ιω. Μ. Νικηφόρος	24	5026	ἔφθ. Καλκούταν 24 'Ιουν.
ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ III (τάκερ)	Μαρ. 'Επτειρίκος	45	3822	εἴσθιτας 8 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ (τάκερ)	άδ. Π. Γουλανδρή	44	10448	διῆλθε Πτόρ. Σατίδ 9 'Ιουλ. διὰ Λάδενετ
ΠΕΤΡΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	διῆλθε Ντόρερ 8 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ, ἐφθ. 9
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	άνεκ. Λίβερπούλ 1 'Ιουλ. διὰ Θρή Ρίβερς
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηναϊα»	44	7207	διῆλθε Σουεζ 17 'Ιουν. διὰ Φομόζαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκερ)	Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	διῆλθε Σουεζ 8 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	ἄργει Αμπελάκι 14 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Σ. Σταυρίδης κλπ.	43	952	εἰς μεταφοράς ἐν 'Ελλάδι
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ III (τάκερ)	Βαγιάνης καὶ Σία	16	1765	διῆλθε Ντόρερ 5 'Ιουλ. δι' "Εσμπτεργκ, ἐφθ. 8
ΡΙΤΑ	υἱοί Σιγάλα	25	1412	εἰς Γένοβαν ἀπὸ 27 'Ιουν.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	διῆλθε Σουεζ 1 'Ιουλ. διὰ Βομβάνην
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	ἔφθ. Βρέμην 6 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΣ	έτ. «Τρανσπετρόδ»	17	4908	άνεκ. Μπέλφαστ 7 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΑΜΟΣ	υἱοί Δ. 'Ιγγλεση	43	7177	ἔφθ. Κοσσίγ 9 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	υἱών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Μαρακαϊμπο 28 'Ιουν.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ II	Ν. Παπαδάτος	08	811	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ. πρὸς παροπλισμὸν
ΣΠΥΡΟΣ	Γ. Στρίγκος κλπ.	43	2400	εἰς Πειραιά 14 'Ιουλ., πλωτὴ σιταποθήκη
ΣΤΑΜΟΣ	Δ. Φωφαλίδης	14	3801	ἔφθ. Πόρτ. Τάλμποτ 9 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	άνεκ. Γύνιαν 7 'Ιουλ. διὰ Δυτ. Ιταλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλαστόπουλοι	43	7244	διῆλθε Πούλο Σάμποτ 7 'Ιουλ. διὰ Βομβάνην
ΣΥΡΟΣ	Δ. Γεωργόπουλος	43	7176	εἰς θεσιν 57 Β. καὶ 16 Δ., 'Ιουλ. 6 διὰ Φιλαδέλφειαν
ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομικός	20	844	ἔφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ., ἐναυλώθη
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάκερ)	Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	διῆλθε Ρόττερνταμ 27 'Ιουν. διὰ Κόλπον
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	Έκταρ Ντρακούλης	11	3658	διῆλθε Τρίνινταν 28 'Ιουν. διὰ Κόλπον

ΤΗΝΟΣ	1. Πετσόπουλος	11	1459	εἰς ταξίδια Ἐλλάδος—Τεργέστης
ΓΡΙΤΩΝ	δό. Γράτσοι	44	7207	ἀνεχ. Ὄταροι 5 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Ἄθαν. Κουλούρας	30	4557	ἀνεχ. Μόντρεαλ 28 'Ιουν. δι' Ἀλεξανδρειαν
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκάς Νομίκος	21	1783	διῆθεν Ἀλύριον 29 'Ιουν. δι' Ἀλεξανδρειαν
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Πλαταγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Ιουν.
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταυρούτσης	27	757	ἔφθ. Τεργέστην 6 'Ιουλ.
ΦΡΕΔ	Κ. Δ. Καλαφάτης	07	4043	ἔφθ. Ούπιπλλο 27 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	I. M. Καρράς	44	7176	εἰς θέσιν 49 B. καὶ 13 Δ., 27 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» A. E.	45	7247	ἔφθ. Μπέραρια 21 'Ιουν.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» A. E.	44	7176	ἀνεχ. Ρότερνταμ 8 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΧΙΟΣ	«Λιβανός» A. E.	39	5643	ἔφθ. Χούστον 4 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ	υἱοὶ Π. Γουλανδρῆ	44	7176	διῆθεν Χονολουλού 2 'Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρην
ΨΑΡΑ	«Αναστασίου Φασαλίδης	45	7247	ἔφθ. Βομβάνη 1 'Ιουλ.
ΩΚΕΑΝΙΣ	Ίω. Ιωαννίδης	11	941	ἄργει Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.. ζημίαι

Τὰ ύπο ξένας σημαίας φορτηγά μας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Ἄβανς»	21	3271	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιουλ.
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντελ Μάρ»	44	7158	ἀνεχ. Κόδμπε 29 'Ιουν. διὰ Σηῆττλ
ΑΙΓΑΙΕΛΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ἀρτεμίς»	17	3976	ἀνεχ. Μπάρι 29 'Ιουν. διὰ Λίβανον
ΑΙΓΑΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αἴτζιαν Μάρ»	10	1471	ἔφθ. Γένοβαν 3 'Ιουλ. καὶ Κωνσταντινούπολιν 9
ΑΕΛΛΑΔ	έτ. «Ράιτσες»	44	7292	ἔφθ. Γκάλεστων 5 'Ιουλ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσεανίκα»	43	7223	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ. διὰ Λά Γκουαΐρας
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7239	εἰς θέσιν 27 B. καὶ 57 Δ., 'Ιουλ. διὰ Λονδίνου
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρος»	44	7176	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 1 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τούλα»	25	4954	ἀνεχ. Νέαν Σκωτίαν 4 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλες»	29	5218	ἀνεχ. Καλκούταν 5 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΑΙΜΙΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Βίβλετ»	20	7016	άργει Τεργέστην ἀπὸ 27 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·Υ·ΑΟΡ	έτ. «Ντελ 'Ετζέο»	44	7286	ἀνεχ. Βουδάνη 4 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλας»	44	1935	διῆθεν Μαϊάμι 26 'Ιουν. διὰ Σαΐν Τζών
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7158	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανείρον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ἀκρόπολις»	28	5133	διῆθεν Παναμάν 3 'Ιουλ. διὰ Κρίστομπαλ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας»	18	5599	ἀνεχ. Τρινιντάντ 2 'Ιουλ. διὰ Μπάρρου
ΑΛΙΚΗ Π. (δενδ.)	έτ. «Τρανσόλες»	44	7212	διῆθεν Χονολουλού 4 'Ιουλ. διὰ Παναμάν
ΑΛΛΥ (λιβ.)	έτ. «Γρήνηνδιλλ»	12	3962	εἰς Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. μὲν ζημίας
ΑΛΜΑ	έτ. «Άλμα»	19	5409	διῆθεν Αδεν 3 'Ιουλ. διὰ Βουδάνη
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8703	ἀνεχ. Φόλευ διὰ Ράς Τανούρα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	ἀνεχ. Λός Αντέλες 1 'Ιουλ. διὰ Λονδίνου
ΑΜΠΤΙΣΤΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπλάγκο»	31	7923	ἔφθ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σάμος»	44	7207	διῆθεν Παναμάν 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	ἀνεχ. Μπάρι 5 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπι Τσαρτεριγκ»	45	7149	διῆθεν Αγιον Βικέντιουν 7 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7070	ἔφθ. Ντεμεράρα 8 'Ιουλ.
ΑΝΤΒΕΤΟΥΡΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μαρτίνικα»	30	6869	εἰς θέσιν 30 B. καὶ 43 Δ., 'Ιουλ. 7 διὰ Πούντα Καρντόν
ΑΝΤΙΟΠΗ (τάνκερ)	έτ. «Διεθνής»	14	4164	εἰς μεταφοράς Ράς Σούντρ—Σούεζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 3 'Ιουλ. καὶ Τζέδδαν 6
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντελ Νόρτε»	43	7176	ἀνεχ. Ρότερνταμ 8 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	44	7126	ἀνεχ. Σάντος 2 'Ιουλ. διὰ Κείπ Τάσουν
ΑΟΥΝΤΑΤΣΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Ντελ Μάρ»	30	11147	διῆθεν Σουέζ 27 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνθουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7176	ἀνεχ. Ντάρμπαν 28 'Ιουν. διὰ Πέπελ
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5061	ἔφθ. Αμπούργον 8 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Ολίστιπο»	20	3380	ἔφθ. Γάνδην 2 'Ιουλ. καὶ Αμέρεσαν 4
ΑΡΙΣΤΑΛΕΞ (Κοστ.)	έτ. «Ρίταλεξ»	19	2609	ἔφθ. Ταλκαχούανο 1 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7191	ἔφθ. Ρότερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δενδ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	ἔφθ. Λός Αντέλες 5 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	άργει Πέρνις ἀπὸ 31 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	ἔφθ. Λιθέρτουλ 2 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Ντελ 'Εστε»	19	5672	ἀνεχ. Βοστώνην 3 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΡΙΩΝ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ιστιένιας»	21	10388	ἔφθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Αστρα»	43	7273	ἔφθ. Κευτέκ 6 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΘΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Βαπτόρες»	19.	4683	ἀνεχ. Λός Αντέλες 2 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Μαρπουέντε»	43	7176	διῆθεν Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΤΕΜΙΔΙ	έτ. «Πουέρτο Νουέρο»	43	7193	ἔφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7176	διῆθεν Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	εἰς Ντουγκούν ἀπὸ 16 'Ιουν. (δι' Ιαπωνίαν)
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αρχον»	19	5524	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 22 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Μιγκούελ»	28	4809	ἀνεχ. Κάρδιο 5 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ωκεανός»	15	5751	διῆθεν Τρίνινταν 7 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΣΠΙΡΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Νόρεδεστ»	30	9031	ἔφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΑΣΠΙΡΕΤ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Ντιάμποντ»	44	7210	διῆθεν Κούρασσων 25 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΑΣΤΗΝ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Μάρ ντελ Σούρ»	22	7053	ἔφθ. Βοιμάνη 6 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΟ (τάνκερ)	έτ. «Φουνταντόρ»	21	3522	ἔφθ. Μπρεμερχάφεν 5 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Άττικα»	27	5214	άργει Σουέζ ἀπὸ 18 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆθεν Τρίνινταν 4 'Ιουλ. διὰ Νέαν Σκωτίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΙ-ΝΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διῆθεν Κιουρασσώ 26 'Ιουν. διὰ Κείπ Τάσουν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ε·Α·Ρ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆθεν Γιβραλτάρ 9 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιβ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	εἰς Χούστον ἀπὸ 17 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7310	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εἰς Ερυθράν Θάλασσαν 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	ἀνεχ. Κοστιν 3 'Ιουλ. διὰ Ντουγκούν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	ἀνεχ. Γιαβάτα 9 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	10930	εἰς Ντουγκούν 6 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΟΥΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8679	ἔφθ. Γκάλεστων 2 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆθεν Αζόρων 2 'Ιουλ. διὰ Καραϊβικήν Θάλασσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 1 'Ιουλ. διὰ Σάο Φρατζίσκο. ἔφθ. 3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	ἀνεχ. Χάμπτονρόδος 6 'Ιουλ. διὰ Γενόβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	διῆθεν Παναμάν 8 'Ιουλ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	ἀνεχ. Νέαν Γόρκην 28 'Ιουν. διὰ Παματάκουαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διῆθεν Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διὰ Καλκούταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρίτιμ»	45	7160	ἀνεχ. Σηπτάτ 27 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	ἀνεχ. Βοιμάνη 8 'Ιουλ. διὰ Ντουγκούν
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέρα»	42	7236	ἔφθ. Γιαβάτα 3 'Ιουλ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρος»	27	5006	εἰς Ριτζέκαν 4 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιόζ»	44	7198	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάμ 27 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΒΑ·Ι·ΜΕΑ (δενδ.)	έτ. «Λάς Κρούτσες»	44	7178	ἀνεχ. Λός Αντέλες 24 'Ιουν. διὰ Χιροχάτα
ΒΑΛΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Σουντάμερικάνα»	35	8072	ἀνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουν. διὰ Κιουρασσώ
ΒΑΛΙΕΝΤΕ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βαλιέντε»	43	10449	εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ 21 'Ιουν.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ 'Αμερικάνα»	44	7176	διῆθεν Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. δι' Αγιον Λαυρέντιουν
ΒΑΡΒΑΡΑ ΑΝΝΑ (δεξ.)	έτ. «Παναμέρικαν»	26	8624	ἔφθ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ.
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπτόρες»	43	7180	ἀνεχ. Ρίον 'Ιανείρον 2 'Ιουλ. διὰ Ντεμεράρα
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	εἰς Ντουγκούν 1 'Ιουλ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	έτ. «Καστελλάνα»	45	7290	διήλθε Σίλλυ "Αἴλαντ 8 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΒΕΝΕΡΕΙ-ΤΟΡ (Λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7244	Έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ (δύδουρ.)	έτ. «Γκλομπ»	20	7631	άνεχ. Μανίλαν 1 'Ιουλ. διά Σασσέμπο
ΒΕΡΑΓΚΟΥΑΣ	έτ. «Ετζέο»	41	796	άργει Πέραμα 14 'Ιουλ.
ΒΙΒΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5576	άνεχ. Σταυλόου 5 'Ιουλ. διά Χούστον
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλπαράισο»	31	8440	διήλθε Φινιστέρων 7 'Ιουλ. διά Σουάνς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. «Τρανσμεντιτερράνιαν	17	2041	έφθ. Λειδόες 4 'Ιουλ.
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Μπέλο»	44	7154	άνεχ. Ούμια Σατό 5 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΙΤΑΛΙ (λιθ.)	έτ. «Ρίο Μπέλλο»	44	7154	Έφθ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ.
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίος»	42	7076	έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ.
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Κορούνα»	43	7156	διήλθε Σιγκαπούρην 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΑ	έτ. «Μαρτέ»	19	4653	άνεχ. Σάν Ντιεγκο 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	Έφθ. Βούδαρην 6 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μεριντιάν»	19	5405	άργει Αμβούργον από 29 Μαΐου, έναυλώθη
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Παρότο»	43	7166	άνεχ. Χαλιφάζ 7 'Ιουλ. διά Ντεμεράραν
ΓΙΟΥΜΠΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Βαντόμα»	31	9889	εις Μπουένος "Άιρες 12 'Ιουλ.
ΓΚΕΡΒΑΙ-Σ (δεξ.)	έτ. «Οθέρου Τάνκερ»	43	10448	εις θέσην 26 Β. και 65 Δ., 'Ιουλ. 4 διά Χάβρην
ΓΚΑΛΑΝΤΙΑΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7263	Έφθ. Καλκούταν 3 'Ιουλ.
ΓΚΡΗΝΒΙΛΛ (λιθ.)	έτ. «Γουορλυτσάιντ»	20	6343	διήλθε Τακοράντι 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουορλυτσάιντ»	52	20628	διήλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΠΤ (δ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20600	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 4 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΠΙΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	διήλθε Κολόμπο 29 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Σάμσοκ»	44	7216	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΔΗΜΟΣ ΣΘΕΝΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Αρτεμίς»	17	3322	άνεχ. Τεργεύτην 4 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Πάξ»	20	6157	άνεχ. Τακοράντι 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	έτ. «Μιραφλόρο»	19	812	άργει Μασσαλίαν από 9 'Απρ.
ΣΙΡΗΝΗ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΣΙΡΗΝΗ Μ. (δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	16	1977	Έφθ. Λονδίνον 10 'Ιουλ.
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	έτ. «Πετρόλεο»	20	7744	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
ΕΛ ΣΕΓΚΟΥΝΤΟ (δεξ.)	έτ. «Στέλλας»	12	3663	εις μεταφοράς Μέσης "Ανατολής
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4991	εις Μούρμανσκ 10 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	22	2480	διήλθε Τρίνινταντ 1 'Ιουλ. διά Λά Γκουατίμα, έφθ. 3
ΕΛΕΥΟΥΣΑ (Κοστ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	18	629	αργει Πειραιᾶς από 24 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Αταλάγια»	21	3345	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 6 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Εμμ. Γιαννουλάτος	28	6522	άνεχ. Μελβούρνη 10 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Αταλάγια»	10	1484	Έφθ. Μασσαλίαν 28 'Ιουν.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Τρανσαστιφίκα»	43	7207	Έφθ. Ρότερνταν 6 'Ιουλ.
ΕΜΠΑΙ-ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λιθ.)	έτ. «Τσεντούρι»	44	7201	Έφθ. Καλκούταν 1 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ενσεναντα»	44	7207	Έφθ. Μόντρεαλ 30 'Ιουν.
ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ-	έτ. «Πουαράζα»	43	7176	Έφθ. Γλαστρώνη 10 'Ιουλ.
ΕΝΤΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ελλήνες άγορασται	52	12500	εις Μπίρκενχιντ, υπό συμπλήρωσιν
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. νέτε Μάρφιλ	44	7240	άνεχ. Βρέμην 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Διεθνής»	43	7225	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διά Ρόττερντευ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Ελλήνες ίδιοκτήται	52	7600	καθειλύσθη εις Ούέστ Χάρτλεπουλ 8 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Είρηνη»	19	2624	άνεχ. Κίγκοτον (Τζαμάικας) 2 'Ιουλ. διά Πόντος
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ. Γ.	έτ. «Κομάρκω»	45	7151	άνεχ. Βαγκούθερ 30 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΕΥΡΥΚΛΕΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15500	εις θέσην 24 Ν. και 36 Α., 'Ιουλ. 6 διά Ράς Τανούρα
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	Έφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 3 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	έφθ. Σαλέρνο 6 'Ιουλ.
ZAN	έτ. «Ορινόκο»	44	7165	άνεχ. Ιμπίκοι 5 'Ιουλ.
ZAN ΚΙΚΗ	έτ. «Μπόνα 'Εσπεράντζα»	19	5950	εις Αλγερίου από 6 'Ιουν., ζημίαι (διά Κολόμπο)
ZΑΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Σόμερτον»	16	665	άργει Σουάν από 6 'Ιουν.
ZΕΡΜΑΙΝ (δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνα»	20	5627	διήλθε Κολόμπο 1 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΗΓΚΛΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7191	έφθ. Τάγι 5 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άνεχ. Χούλλ 4 'Ιουλ. διά Βρετ. Γουιάνναν
ΘΕΚΛΑ	έτ. «Τρανσμαρίνα»	44	7265	διήλθε Λάδσεντ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7151	διήλθε Βηρυττό 7 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ.	άδ. Σαμωνά	17	1276	άνεχ. Ασμενέρα 1 'Ιουλ. διά Χάργκο
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	28	5068	διήλθε Σφάξ 7 'Ιουλ. διά Κέπτ Τάουν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ιντερόσεαν»	18	7019	άνεχ. Σάν Ζουάν 24 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΙΑΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αντιλλάνα»	28	7350	άνεχ. Πλέιτ 21 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΙΑΛΕΝΑΟ	έτ. «Σιγκουένα»	43	7163	διήλθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΙΝΤΑΛΓΚΟ (λιθερ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	άνεχ. Αμστερδαντ 29 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (τάνκερ)	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	25	5090	άνεχ. Αλγερίου 2 'Ιουλ. διά Κείταγκας
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	44	7176	διήλθε Τάμπαν 7 'Ιουλ. διά Μαϊάμι, έφθ. 9
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δεξ.)	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	29	9086	έφθ. Γιοκάσι 8 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΠΙΟΝΕΡ (τάνκερ)	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	16	4710	αργει Βαλτιμόρην από 25 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (δεξ.)	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	31	9767	άνεχ. Χούστον 6 'Ιουλ. διά Μεξικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ . . .	έτ. Ναδίγκ. Κρίστομπαλ	44	7198	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 2 'Ιουλ.
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (διδ.)	έτ. «Μπαζί»	17	4719	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Λόδς "Αντέλεες 3 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΛΛΙΡΩΗ (τάνκερ)	έτ. «Αρίονα»	22	8432	άνεχ. Περσικὸν Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Αρεκουίπα»	43	7257	έφθ. Μόζι 9 'Ιουλ.
ΚΑΜΠΕΡΡΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	7710	έφθ. Κεμπτείν 7 'Ιουλ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7157	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	έτ. «Ελγκεβέλ»	05	4298	διήλθε Πόρτ Σατό 7 'Ιουλ. διά Τσιβιταβέκιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (τάνκερ)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	19	5771	άνεχ. Πουάν Πίτρ 5 'Ιουλ. διά Μακόρις
ΚΑΡΜΑΡ	έτ. «Μάρκαρ»	19	5670	έφθ. Χούλλ 4 'Ιουλ.
ΚΑΡΜΕΝ (δύδουρ.)	έτ. «Μπαζίλη»	18	4647	διήλθε Τρίνινταντ 20 'Ιουν. διά Μπουένος "Αὔρες
ΚΑΡΡΕΝΑ	έτ. «Καρρένα»	21	4507	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Περσίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέτος»	43	7160	άνεχ. Λόδς "Ορεγκον 26 'Ιουν. δι' Ινδίας
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Μ. Σ.	έτ. «Δελφίν»	44	7115	έφθ. Βίλλαν Κουστούσιον 4 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΛΙΔΙ	έτ. «Χαλιέττα»	42	7192	άνεχ. Καματσί 4 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Βαλεντόρ»	44	7124	άνεχ. Βουδάνη 5 'Ιουλ. διά Σαφάκα
ΚΑΒΟΠΛΑΤΑΝΟΣ	έτ. «Αλάγκοας»	44	7235	άνεχ. Μουρόραν 26 'Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΚΑΒΟΣΤΑΡΑΣ	έτ. «Αραγκόν»	44	7192	έφθ. Βαγκούθερ 4 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΦΡΥΓΕΛΟ	έτ. «Αρίκα»	42	5236	άνεχ. Μουρδία 2 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΛΗ	έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ. καὶ Χάμπτον ρόδς 9
ΚΑΛΥΓΕΡΑ	έτ. «Καλύνεργο»	42	7178	άνεχ. Λόδς "Αντέλεες 8 'Ιουλ. διά Κολομβίαν
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Πανιάρ»	43	7246	εις Βαγκούθερ από 16 'Ιουν., έπισκευη
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καρόσισιον»	44	7281	διήλθε Καράποτ 2 'Ιουλ. διά Σαγκάδη
ΚΕ-Ι-Π ΣΤΑΡ	έτ. «Λιμπέτρια»	44	7281	άνεχ. Λόδς "Αντέλεες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κένταυρος»	19	6064	έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κανόπονος»	41	7579	διήλθε Πούλο Μπούκον 26 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΚΕΝΤΗΡΙΩΝ (λιθ.)	έτ. «Ιντάλγκο»	43	7194	διήλθε Πούλο 26 'Ιουν. διά Εμδεν
ΚΛΕΟΠΗ ΙΩΑΝΝΑ (Κοστ.)	κ. Αποχίδης	17	5700	έφθ. Βρέμην 7 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7248	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 1 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	έτ. «Κ.Ν.Ο.Ζ.Α.»	44	7160	έφθ. Πόρτο Ελίσαμπετ 22 'Ιουν. (είτα Ντάρμπαν)
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ	έτ. «Ντέλ Έστε»	13	9424	έφθ. Σαουθάμπτον 5 'Ιουλ. καὶ Μπρεμεράφεν 7

ΚΟΝΔΩΡ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	43	7933	άνεχ. Λοιδίνον 6 'Ιουλ. διά Πόρτο Ρίκο
ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βαλεαρίκα»	44	7229	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. διά Λιβόρο
ΚΟΡΣΑΪ·Ρ	έτ. «Άριστουμαρ»	43	7167	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΡΣΙΚΑ (έπιδ.)	έτ. «Μιτάρου»	14	7475	άργει Κάρδις από 7 Μαΐου.
ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	44	7190	έφθ. Βομβάν 4 'Ιουλ.
ΚΡΥΟΝΕΡΙ	έτ. «Μαλδίνα»	44	7243	διηλθε Σουέζ 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Σιμίζου 27 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ	έτ. «Ναβάρρα»	44	7165	είς Τάιν από 20 'Ιουν.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Μπάτικο»	43	10195	άνεχ. Φόλευ 10 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Φρήμαντλ 26 'Ιουν. δι' Αδεν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	έτ. «Εξεπλοράντόρ»	43	7207	άνεχ. Χούδον 8 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΛΕΙΒΑΔΙΑ (δεξαμ.)	έτ. «Κάλομπρο»	43	7218	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 20 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΛΙΜΠΕΡΕ·ΤΟΡ	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7176	διηλθε άνοικτά "Αδεν 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Βομβάν 21 'Ιουν. διά Κοσέρι
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	έφθ. Τερέστην 27 'Ιουν.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μπρόβαντ»	44	7160	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Νάρβικ
ΜΑΙΡΗ (λιδ.)	έτ. «Μοναδία»	49	5841	είς θέσιν 37 Β. και 8 Α. 'Ιουλ. 8 διά Βαλτιμόρην
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Ταυτόγκα»	19	6040	άνεχ. Μόμπιλ 5 'Ιουλ. διά Κίγκοτον (Τζαμάϊκα)
ΜΑΚΙΚΙ	έτ. «Σάν Κάρλος»	17	5924	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 7 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΩ	έτ. «Φωσίαν»	44	7176	είς θέσιν 42 Β. και 18 Δ. 'Ιουλ. 7 δι' Ειδουμάσιου
ΜΑΡΑΘΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λατινισμερικάνα»	11	1234	άργει Μασσαλίαν από 17 'Ιαν.
ΜΑΡΓΚΩ	έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	διηλθε Πούλο Μπούκου 8 'Ιουλ. διά Φουζίκι
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Νάσιοναλ»	28	5660	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7223	άνεχ. Αγίου Φραγκίσκου 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑ Γ.	έτ. «Κρυστάλλ»	20	3326	έφθ. Καζαμπλάγκαν 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	18	5564	διηλθε Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μαγκλίδερας»	20	6109	άργει Σιγκαπούρην 19 Φεβρ., έπισκευή
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	είς λιμένας Βαλτικής 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάν Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. Γκάλιεστων 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΝΑ	έτ. «Πουέρτο Καμπέλλε»	42	7170	άνεχ. Ναγκούγια 6 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΜΑΤΑΠΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρντορ»	20	7641	διηλθε Σιγκαπούρη 29 'Ιουν. διά Σιμίζου
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζεόλιας»	27	6382	άνεχ. Τεργέστην 8 'Ιουλ. διά Μουφαλκόνε
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χανδ.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	είς Αδεν 12 'Ιουλ., ζημιά. ΕΠΟΛΗΘΗ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Πράρο»	01	3568	έφθ. Σήχαμ 5 'Ιουλ.
ΜΕΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1395	άργει Χαρτλεπουλ 16 'Ιαν., έπισκευή
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ	έτ. «Μοντίζο»	19	4999	έφθ. Βαγκούνερ 4 'Ιουλ.
ΜΕΡΟΠΗ (σημ. Χανδ.)	έτ. «Αριόνας»	19	7588	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουν. δι' Αμέρισαν
ΜΟΝΤΕΡΕ·ΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	είς Μασσαλίαν 10 'Ιουλ. έπισκευή
ΜΠΑΓΚΟΚ (έπιδ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	8056	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 'Ιουλ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΠΑΤΣΙ	έτ. «Πιαμόντε»	43	7176	διηλθε Μανιλάν 27 'Ιουν. δι' Αγίου Φραγκίσκου
ΜΠΟΝΑΒΕΝΤΟΥΡΕ	έτ. «Ούλτραμάρες»	20	6895	είς Βολού 10 'Ιουλ.
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Σάντα Βαρβάρω»	16	3528	έφθ. Σπάτη 27 'Ιουν.
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Χάρις»	43	7196	άνεχ. Χάιφαν 8 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ (διαταγάς)
ΜΥΡΤΩ (τάνκερ)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	
ΝΑΒΙΓΚΕ·ΤΟΡ	έτ. «Καρρίμπιαν»	43	7176	
ΝΑΤΑΛ ΚΟΣΤ (νοτιοαφρ.)	έτ. «Νέπτουν»	20	3078	
ΝΑΥΣΙΚΑ (λιδ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	
ΝΑΦΤΟΛ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	6416	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	20	10474	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ελληνες ιδιοκτήται	52	11000	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζίτα»	43	7168	
ΝΙΚΗ (Λιθερ.)	έτ. «Αλιάντζα»	44	7162	
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Αζόρες»	45	7023	
ΝΟΡΑ	έτ. «Ηστεον Σιφάριγκ»	43	7175	
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12500	
ΝΟΡΓ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Ντουμικός»	44	7176	
ΝΟΡΟ. ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7191	
ΝΟΡΜΑ (τάνκερ)	έτ. «Ναφτόλ»	20	7030	
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάσαλον»	45	7148	
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάσαλον»	43	7176	
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευπάκο»	25	5531	
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιδ. δεξ.)	έτ. «Πλουέρτο Μαντρίν	31	8236	
ΝΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Πλουέρτο Μαντρίν»	35	7293	
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ»	44	7244	
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρος»	43	6766	
ΝΤΟΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βέρντε»	43	7246	
ΟΔΓΑ	έτ. «Σάν Ζοζέ»	19	2659	έφθ. Λοιδίνον 6 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·ΜΣ (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	48	11298	άνεχ. Γένοβαν 8 'Ιουλ. διά Χουέλβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	50	17720	έφθ. Κόλιπε 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΟΥΡΕΛ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	49	17722	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάρφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	49	17722	είς Γρήνοκ, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	49	17724	διηλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ Γουάλιγκ»	43	13019	έφθ. Βαγκούνερ 28 'Ιουν. (διά Αφρικήν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ „Ούλ»	50	17724	άνεχ. Χάρδρην 20 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΟΜΗΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	είς Λοδίνον 11 'Ιουλ.
ΟΝΤΒΑΡ II	έτ. «Μιραφλόρας»	18	1852	έφθ. Ντιέγκο Σουαρέζ 6 'Ιουλ.
ΟΥΜΡΑΝ (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	10	2439	έφθ. Καράτσι 24 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	Άλεξ. Γουνάρης	19	5701	άνεχ. Χάρδρην 20 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Ντονούζος»	44	7210	είς Λοδίνον 11 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκιβίλλα»	43	7176	έφθ. Καράδιφ 29 'Ιουν. ζημιά.
ΠΑΚΙΣΤΑΝ ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ιρκά»	20	3280	άνεχ. Μπουένος Αγίου Παύλου 19 'Ιουν. διά Κιουρασώ
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπριο»	17	992	
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σαπφώ»	44	7223	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ιντεράσιοναλ»	44	7210	
ΠΑΡΑΛΟΣ II	έτ. «Πλάρολος»	18	6049	
ΠΑΡΙΤΑ ΣΑΝ	έτ. «Πλαναυ. -Έουροπέ»	19	5555	
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	
ΠΑΤΣΕ	έτ. «Πλάτη»	26	5937	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (λιδ.)	έτ. «Σάμοσκο»	44	7166	
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Σάμισκο»	45	7148	
ΠΗΝΕΛΟΔΟΝΗ	έτ. «Πόλαρος»	19	6495	
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ „Εστε»	44	7190	
ΠΟ·Ι·ΝΤ ΚΛΗΑΡ	έτ. «Μιτελαβίσιος»	20	7777	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτω»	44	7163	
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο „Αλεγκρε»	44	7223	
ΠΟΥΚΟΥΛΑΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	
ΠΡΟΣΠΕΡΟ	έτ. «Μπιενβενίτο»	19	5055	

ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ.	«Σούντ 'Αμερικα»	14	4823	έφθ. Σπέτσιαν 9 'Ιουλ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ.	«Ντέλ 'Εστ»	44	7192	άνεχ. Χιροχάτα 2 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΡΑΜΑΠΟ (δεξ. λιθερ.)	έτ.	«Θρή Σάρκα»	19	8374	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 24 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΡΕΑ	έτ.	«Ολίσσιπο»	21	1387	έφθ. Ματάντι 3 'Ιουλ.
ΡΕΑΛΜΑ	έτ.	«Ρεάλμα»	28	4225	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ. πρὸς παροπλισμὸν
ΡΕΖΟΥΛΟΥΤ (Χονδ.)	έτ.	«Ευπρέσσα»	42	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 5 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΡΕΝΑ	έτ.	«Πάξ»	20	5686	άνεχ. Χούλλ 4 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΡΕΤΡΙΕΒΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Γοργόνα»	31	8205	διῆλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΡΙΖΑΚΟΥΑ	έτ.	«Ριάκουα»	21	1925	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουν.
ΡΙΒΙΕΡΑ (λιθερ.)	έτ.	«Ιντάλγκο»	43	7194	έφθ. Καλκούταν 23 'Ιουν.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ.	«Ρίο Γκράντε»	44	7176	έτθ. Λίβερπούλ 1 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ.	«Πατσιόκια»	44	7229	εἰς Κόμπε πάπο 17 'Ιουν. 1950
ΡΟΜΠΕΡΤ	έτ.	«Βέριτας»	19	2632	έφθ. Πόρτ Σαΐδ πάπο 19 'Ιουν.
ΡΟΝΤΕΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ.	«Κιστανέρα»	21	6448	έφθ. Τακόμαν 1 'Ιουλ.
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ.	«Εσκούπταλ»	45	7151	έφθ. Μορμουγάκας 9 'Ιουλίου (δι' "Αδεν")
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ.	«Παράνα»	44	7281	έφθ. Ιμιγκάμα 10 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΥΑ	έτ.	«Ντέλ 'Εστε»	18	5664	άνεχ. Βουδάπησ 9 'Ιουλ. διά Νορδηγίαν
ΣΑΝ ΑΝΤΡΕΑ	έτ.	«Τράνσγουορλντ»	18	5572	έφθ. Μερμουγάκας 8 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΩΡΓΙΕ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	44	7176	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Σομέλγκα»	44	7282	έφθ. Λά Γκουνέττ 10 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Γιαδίζα»	23	5374	έφθ. Ζογκουλδάκ 9 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ.	«Εσπεράντζα»	06	2088	άνεχ. Γλασκώνη 1 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ.	«Φοίνιξ»	43	7250	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ. πρὸς παροπλισμὸν
ΣΑΝ ΣΠΥΡΟ	έτ.	«Μάρφ ντέλ Σούντ»	43	7264	διῆλθε Χονολουλού 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	44	7220	άνεχ. Αγιον Φραγκίσκουν 2 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟ	έτ.	«Σάν Μαρίτιμα»	43	7189	άνεχ. Κεμπέκ 5 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ.	«Κρόνος»	43	7118	άνεχ. Χάμπτον ρδός 6 'Ιουλ. διά Βέρεμην
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Βαπόρες»	43	7257	άνεχ. Μελίλλαν 28 'Ιουν. διά Γουρκίκικτων
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	έτ.	«Σαντιάγκο»	08	3864	άνεχ. Στάν Ντιέγκο 3 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝΤΟΣΥ-Ι-ΤΣ	έτ.	«Άδια»	20	2606	διῆλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. διά Μπάχρειν
ΣΑΞΕΝΤΑΡ (λιθ. δεξ.)	έτ.	«Τρέιντερς»	22	8964	διῆλθε Βερμούδας 6 'Ιουλ. διά Περουσίαν
ΣΑΠΦΟ	έτ.	«Έρμαρ»	44	7212	διῆλθε Παναμάν 5 'Ιουλ. διά Τάιν
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΚΗ	έτ.	«Ινσουλάρ»	44	7116	διῆλθε Αγιον Βικέντιου 4 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΣΙΜΩΝ	έτ.	«Σάν Λεονάρδο»	45	7198	άνεχ. Ντεμεράρα 2 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ"
ΣΙΡΑΜ	έτ.	«Σίραμ»	42	7146	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Σαβόναν
ΣΟΝΙΑ	έτ.	«Μαριάτο»	19	5354	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 'Ιουν. διά Καράτσι
ΣΟΥΛΑ	έτ.	«Γκλόμπο»	19	6541	άνεχ. Αμερίσσαν 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Λιθ.)	K.	«Ατυχίδης»	25	5136	διῆλθεν "Άδεν 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ.	«Αϊολός»	43	7199	έφθ. "Αλεξανδρέτταν 1 'Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ.	«Σπάρτο»	43	7232	εἰς Θέσιν 9 Β. καὶ 54 Δ. 'Ιουν. 22 δι' Αργεντινήν
ΣΤΕΝΙΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Πινογκάνο»	43	7324	άνεχ. Γουελλίγκτων 9 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΣΤΟΡΚ	έτ.	«Μασοπάν»	41	7111	εἰς Βικτωρίαν (Βρα.) ἀπό 16 'Ιουν.
ΣΥΡΑ	έτ.	«Βέτμαρ»	45	7204	διῆλθε Πουλό Μπούκορι 1 'Ιουλ. διά Φορμόζαν
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ.	«Αριόνα»	21	7409	διῆλθε Βερμούδας 6 'Ιουλ. διά Περουσίαν
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ.	«Διδώ»	43	7176	άνεχ. Βαγκούνερ 20 'Ιουν. διά Καλκούταν
ΤΕΝΙ	έτ.	«Βίστα Ντοράντο»	43	7248	άνεχ. Σπάττη 1 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	διῆλθε Τρίνινταντ 5 'Ιουλ. διά Μπιτάνον Ρούκ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λιθ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	7134	εἰς Χιροχάτα 8 'Ιουλ.
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ.	«Κογκόρντια»	20	3526	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ. πρὸς παροπλισμὸν
ΤΖΩΝ	έτ.	«Ωρόσα»	40	10470	άνεχ. Αιμουσάνη Μπαίν 1 'Ιουλ. διά Καμπάναν
TINI (δεξαμ.)	έτ.	«Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12300	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ.	«Ημισφάίριο»	44	7246	έφθ. Λός "Αντζελες 27 'Ιουν.
ΤΟΡΜΟ-Ι-Λ (Λιθ.)	έτ.	«Άντρα»	44	7216	άνεχ. Γιαβάτη 7 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΤΡΑΒΕΛΣΤΑΡ (Λιθ.)	έτ.	«Πολύνα»	43	7162	διῆλθε Κολόντο 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΑ-Ι-ΟΜΦΕΝΤ (δεξ.)	έτ.	«Οριέντε»	38	10455	άνεχ. Κιουρασώ 1 'Ιουλ. διά Νιού Τζέρσεϋ
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (δεξ.)	έτ.	«Μαλλόρκω»	43	7176	διῆλθε Τρίνινταντ 27 'Ιουν. διά Πέπελ
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ.	«Τρίνιτις»	10	3649	άνεχ. Τάιν 3 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΤΡΟ-Υ· (όνδ. δεξ.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	21	8206	έφθ. Τρίνινταντ 4 'Ιουλ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ.	«Ιντρα 'Αμερικάνα	43	7176	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 2 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα
ΦΑΙΑΣ II	έτ.	«Πόλαρ»	44	7060	εἰς Βικτωρίαν (Βρ. Κολομβίας) ἀπό 18 'Ιουν.
ΦΑΛΚΟΝ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	43	7132	διῆλθε Χονολουλού 23 'Ιουν. δι' Ηνδίας
ΦΑΟΥΣΤ	έτ.	«Ακαπούλκο»	43	6379	άνεχ. Ντιγκουαλλ 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΣΣΑ	έτ.	«Ρίο 'Αμάντο»	43	7265	έφθ. Βαγκούνερ 5 'Ιουλ.
ΦΗΑΡΛΕΣ (δεξ.)	έτ.	«Μιράντα»	27	6023	άνεχ. Μπέλεν 1 'Ιουλ. διά Κιουρασώ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ.	«Σεβιλλάνια»	37	5234	ΠΑΡΕΔΟΘΗ εἰς Ιαπωνίας ἀγοραστὰς
ΦΟΥΡΥ (δεξ.)	έτ.	«Ακαπούλκο»	45	10441	έφθ. Σιουάν 6 'Ιουλ.
ΦΡΑΝΤΑ (Κοστρ.)	Π.	«Ατυχίδης»	42	7009	έφθ. Χάρον 3 'Ιουλ.
ΦΡΙΞΟΣ	έτ.	«Κρίστομπαλ»	21	7460	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Χαϊφαν
ΧΟΚ	έτ.	«Ντέλ "Εστε»	43	7127	διῆλθε Τρίνινταντ 1 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ.	«Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Ήστ Λόντον 9 'Ιουλ. διά Λά Πλάταν
ΩΚΕΑΝΙΑ	έτ.	«Τρανσοτοσεάνικα»	42	7175	έφθ. Κουβέητ 7 'Ιουλ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λιθ.)	έτ.	«Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χάμπτον νυρόδης 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ

Telef: 82226
Part. 412905

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 1746PORT SAID
P. O. Box 55SUEZ
P. O. Box 9 (PORT-TEWFICK)

Members of The Baltic and International Maritime Conference.

TELEGRAMS: ALL OFFICES «DIORYX» — ESTABLISHED 1882.